



02-11-2011

**Til Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og
Borgerrepræsentationen**

Sagsnr.
2011-138846

Bilag 1

Dokumentnr.
2011-782939

Vurdering af effekt på biltrafikken ved placering af busgade ved Nørrebro Station

Sagsbehandlere
Klaus Grimar og
Klaus Grimar

Dette notat indeholder en vurdering af effekten på biltrafikken på Ydre Nørrebro og Bispebjerg i forbindelse med placering af en busgade ved Nørrebro station.



Nørrebro St. set fra Lyngsies Plads

Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget besluttede på sit møde den 16. maj 2011, at der etableres en busgade med adgang for cykler ved Nørrebro station, på strækningen mellem Lygten og Borgmestervangen. Denne busgade vil erstatte den nuværende busgade som ikke er placeret optimalt ved Aksel Larsens Plads.

Beslutningen indeholder, at den vestlige del af Mimersgade mellem Borgmestervangen og Nørrebrogade indrettes kun til cykler, dog afhængigt af tilkørselsforholdene til Føtex.

Etablering af busgaden er en forudsætning for ombygningen af Nørrebrogade, der er afhængig af, at der sker en reduktion af den gennemkørende biltrafik på hele strækningen fra Dronning Louises Bro til Nørrebro Station.

Center for Trafik

Islands Brygge 37, 2. sal
Postboks 450
2300 København S

Telefon
3366 3007

E-mail
jeajen@tmf.kk.dk

www.tmf.kk.dk

Hovedkonklusioner

Forvaltningen vurderer, at placeringen af busgaden ved Nørrebro Station vil forbedre Nørrebrogade som intern forbindelse for biltrafik med lokalt ærinde på Nørrebro, samtidig med at forudsætningen om en reduktion af den gennemkørende biltrafik uden ærinde indfries.

En busgade på dette sted forventes at blive respekteret i væsentligt højere grad end ved den nuværende placering ved Aksel Larsens Plads. Dette begrundes særligt med:

- At Ringbanens krydsning af Nørrebrogade fremstår som en naturlig visuel barriere,
- At signalanlæggene i hver ende af busgaden gør det muligt at lede trafikken ad andre veje,
- At trafikanterne herved ikke fejlagtigt kommer til at køre ulovligt gennem busgaden

Modelberegninger viser, at biltrafikken på Nørrebrogade på strækningen fra Borgmestervangen til Hillerødgade fordobles i forhold til dagens situation, hvor busgaden er placeret ved Aksel Larsens Plads. Biltrafikken på strækningen fra Hillerødgade til Nørrebros Runddel forventes forøget med ca. 10 %. Biltrafikken vil dog stadig være under niveau i forhold til før forsøget på Nørrebrogade.

Mulighederne for at komme på tværs af Nørrebrogade i bil vil forblive de samme som ved en busgadeplacering ved Aksel Larsens Plads. Således vil krydsning fortsat kunne ske fra Hillerødgade og i linjen Lundtoftegade/Hyltebro/Borgmestervangen. Hvor biltrafikken fra Hillerødgade forventes at opleve en beskedent stigning på 6 %, forventes biltrafikken at blive reduceret med 53 % på Lundtoftegade.

Ved etableringen af busgaden forventer forvaltningen, at der i det videre arbejde skal påvises erstatning for 5 parkeringspladser der før byggeriet af Cityringen lå på Nørrebrogade ved Bazargrunden. Herudover skal der påvises læssezoner til de butikker der har adresse på Nørrebrogade mellem Folmer Bentsens Plads og Hyltebro.

Endeligt vurderer forvaltningen, at der vil være behov for at ombygge en række kryds til den nye trafiksituation, ligesom bussernes fremkommelighed på det omkring omkringliggende vejnet skal sikres.

Alle forhold vil indgå i forvaltningens udarbejdelse af et projektforslag for busgaden.

Trafikal vurdering

Den indre del af Nørrebrogade fra Runddelen til Søtorvet bliver i 2011 ombygget til kun en kørebane i hver retning og med bredde cykelstier og fortove.

Den ydre del af Nørrebrogade mellem Nørrebros Runddel og Nørrebro Station skal dermed tilpasses et trafikmønster der tillader mindre gennemkørende biltrafik end før trafikforsøgets start, formålet er at der ikke presses for meget gennemkørende biltrafik ind på den ombyggede indre del af Nørrebrogade.

En del af tilpasningen er at etablere en løsning med en velfungerende busgade på ydre del af Nørrebrogade. Busgaden er siden trafikforsøgets start i 2008 placeret ved Aksel Larsens Plads i en midlertidig udformning.

Denne placering har flere ulemper, hvilket konkret ses ved, at et stigende antal bilister kører gennem busgaden, selv om dette er ulovligt. Om kørslen er bevidst eller sker ved en fejl er så vidt ikke væsentligt, men nærmere det faktum at dette trafikale greb ikke fungerer optimalt.

Vurdering af biltrafikken på Nørrebro

Københavns Kommune har i efteråret 2010 fået udarbejdet rapporten "*Nørrebro Station – Nørrebrogade, Vurdering af trafikomlægningen ved Nørrebro Station*". Rapporten belyser igennem trafikmodelberegninger muligheder og trafikale effekter på Ydre Nørrebro og Bispebjerg som følge af at der etableres en busgade uden gennemkørende biltrafik i forbindelse med Nørrebro Station og den kommende metrostation samme sted. Herved ses konsekvensen ved at lede den gennemkørende trafik uden om Nørrebrogade via Tuborgvej og Lygten.

Ved at placere busgaden ved Nørrebro St. er det vurderingen, at det giver entydig afvikling af trafikken som er lettere at kommunikere overfor trafikanterne:

- Ringbanens krydsning af Nørrebrogade fremstår en naturlig visuel barriere.
- Signalanlæggene i hver ende af busgaden gør det muligt at lede trafikken ad andre veje.

Hermed bliver det også tilladt at køre på hele den ydre del af Nørrebrogade frem til Borgmestervangen, mens kun busser og cykler må køre på den korte strækning under højbanen mellem Lygten og Borgmestervangen. Biltrafikken ledes uden om busgaden ved signalanlæggene ved Nørrebrogade/Borgmestervangen og Lygten/Frederikssundsvej. Anlæggene ombygges således trafikanterne ikke fejlagtigt bliver ledt ind i busgaden.

Det vurderes at placeringen af busgaden ved Nørrebro Station således vil forbedre Nørrebrogade som forbindelse for biltrafik med lokalt ærinde på Nørrebro, samtidig med at gennemkørende biltrafik uden ærinde fortsat reduceres. Trafikken vil ikke komme op på niveauet før Nørrebrogadeforsøget.

Modelberegningerne viser at biltrafikken på ydre del af Nørrebrogade fortsat vil være mellem 12 % - 51 % lavere end før trafikforsøget, hvorfor det vurderes at reduktionen er tilstrækkelig til at kunne ombygge også den ydre del af Nørrebrogade.

Vurdering af biltrafikken i Mimersgade kvarteret

Det vurderes at den gennemkørende trafik i Mimersgade/Hamletsgade vil blive reduceret som følge af placeringen af en busgade ved Nørrebro Station. Dette skyldtes at en stor del af denne trafik vurderes at komme fra Frederikssundsvej og Ndr. Fasanvej/Ørnevej.

Herudover vurderes det, at lukningen af Haraldsgade ud mod Tagensvej i forbindelse med anlæg af Cityringen, vil betyde en yderligere reduktion af den gennemkørende trafik.

Den gennemkørende trafik på tværs af Mimersgade kvarteret fra Hillerødgade og Nørrebrogade mod Tagensvej, vurderes kun at blive påvirket i mindre grad.

I Trafik- og Byrumsplanen for Mimersgadekvarteret maj 2007 vurderes det, at den gennemkørende trafik i Mimersgade/Hamletsgade udgør 80 % af trafikken og en stor del af denne trafik kommer fra Frederikssundsvej og Ndr. Fasanvej.

Før etableringen af spærringen i Mimersgade blev det i samme plan vurderet, at den gennemkørende trafik i Mimersgade udgjorde omkring 70 % og en stor del af denne trafik kom fra Frederikssundsvej.

Vurdering af biltrafikken i NV

Ifølge trafikmodelberegningerne vil biltrafikken på Frederikssundsvej opleve et fald på mellem 20 % og 36 % på strækningen mellem Hulgårdsvej og Nørrebro Station, hvor det største fald sker på strækningen mellem Nørrebro Station og Frederiksborgvej. Den sydligste del af Frederiksborgvej forventes at opleve et fald i biltrafikken på ca. 10 %

Faldet i biltrafikken skyldtes både at Frederikssundsvej ikke vil modtage gennemkørende trafik fra Nørrebrogade samt at flere bilister vil vælge at køre via det overordnede vejnet; Ring 2, Tagensvej og Ågade.

Fordelingsgaderne Lygten og Ndr. Fasanvej forventes ligeledes, som sidste frakørsels mulighed inden busgaden, at opleve en stigning i biltrafikken på mellem 8 % - 23 %. Herudover vil bydelsgaderne Mågevej/Glasvej opleve en stigning i trafikken på ca. 10 %.

Vurdering af biltrafikken i parkkvarteret

De største ændringer i biltrafikken i parkkvarteret vil ifølge trafikmodelberegningerne, betyde et fald i biltrafikken på Lundtoftegade på mellem 43 % - 53 %. Dette modsvares af en mindre stigning af trafikken på Hillerødgade på 6 %.

Det forventes samtidig, at der vil ske et fald i biltrafikken på Esrumsgade, dette skyldtes at Esrumsgade var sidste mulighed for at køre væk fra Nørrebrogade før busgaden ved Aksels Larsens Plads.