



**Svar på spørgsmål stillet af Lars Weiss ifm. indstilling om
Trafikplan Indre Nørrebro**

14-01-2016

Sagsnr.
2015-0151994

Dokumentnr.
2015-0151994-14

Sagsbehandler
Mette Prag

Hvad er Movias forsinkelser? Hvad er forsinkelserne på Brohusgade?

Den 2. september 2015 mødtes områdefornyelsen med Økonomiforvaltningen for at diskutere busdrift på Jagtvej kontra Brohusgade. Her blev der givet et groft skøn på 10 minutters forsinkelse ved kørsel ad Jagtvej. Kørsel ad Brohusgade blev vurderet til en forsinkelse på ca. 1 min.

Det blev samtidig pointeret, at Jagtvejs-løsning ville medføre en forringelse af busbetjeningen. Dette skyldes nedlæggelse af et meget brugt stoppested i Rantzausgade, samt de gener passagerer på resten af ruten kan opleve som følge af uforudsigelighed ved forsinkelserne og bussernes afledte problemer med at overholde køreplaner.

Den 27. november 2015 kom Økonomiforvaltningen med en mere præcis vurdering på baggrund af Movias vurdering. Vurderingen er nu, at forsinkelsen på Jagtvejsløsningen nedsættes til mellem 4 og 7 minutter, afhængigt af trafikpres og tidspunkt på dagen. Kørsel ad Brohusgade opjusteres til en forventet forsinkelse på 2 minutter.

Økonomiforvaltningen vurderer, at et halvt minuts forsinkelse vil medføre øgede omkostninger på ca. 0,5 mio. kr.

Kan forsinkelser evt. dokumenteres ved et trafikforsøg?

Teknik- og Miljøforvaltningen kan i samarbejde med Movia i forbindelse med implementeringen af Trafikplanen i Rantzausgade/Brohusgade kvalificere vurderingen yderligere via testkørsel og trafiktællinger.

Vil cykeltrafikken i Rantzausgade genere eller blokere for busserne?

Movia har vurderet udkørsel fra Brohusgade til Rantzausgade onsite både eftermiddag samt i morgentrafikken kl. 08.00. Movia vurderer, at især morgencykeltrafikken på Rantzausgade kan give mindre forsinkelser, som dog ikke er til væsentlig gene eller vil blokere for buskørsel.

I konkretiseringen af trafikplanen/Rantzausgade vurderes det, om det er nødvendigt med et lyssignal i t-krydset Rantzausgade / Brohusgade.

Postboks 339

EAN nummer
5798009493149

Alternativ til buskørsel ad Brohusgade

I arbejdet med trafikplanen har flere alternativer til busdrift i Brohusgade været undersøgt og afvist. Se vedlagte notat vedr. tre scenarier. I en konkretiseringsfase vil disse scenarier kunne undersøges yderligere med henblik på lade Teknik- og Miljøudvalget vurdere den foretrukne løsning. Dette kan ske i forbindelse med frigivelsen af anlægsmidler til omdannelsen af Rantzausgade.

Anders Møller
Seviceområdechef Byens Fysik

BAGGRUNDSNOTAT

Vurdering af omlægningen af busdriften er udarbejdet med tre scenarier for den udadgående retning. Her flg. en redegørelse:

Indhold:

- Baggrund
- Løsning 2, Brohusgade (trafikplanens nuværende løsning)
- Løsning 1, Jagtvej - alternativet
- Løsning 3, Hans Egedes Gade

Baggrund:

Områdefornyelsens offentlige trafik-workshops viste lokal opbakning til Rantzausgades ensretning, fordi der med en ensretning kan findes plads til de mange bløde trafikanter samtidig med at der skabes plads til skybrudssikring, kollektiv trafik og bedre byrum.

På workshops blev der diskuteret to modeller, der blev prioriteret af borgere, styregruppe og hurtiggruppe. Den foretrukne løsning var at lede bussen udenom kvarteret via ruten Åboulevard/Jagtvej/Borups Alle i udadgående retning. Mens der var lokal skepsis overfor at lede bussen tilbage til Rantzausgade via Åboulevard og Brohusgade.

Trafikplanen, Økonomiforvaltningen og Movia

Under kvalificeringen af trafikplanen i september 2015 var områdefornyelsen i dialog med økonomiforvaltningen og Movia. Her blev udtrykt forskellige alvorlige ulemper ved den foretrukne Jagtvejsløsning. Det var forvaltningens vurdering at de alvorlige ulemper ikke kunne negligeres:

1. Ekstra køretid (estimeret til 10 minutter, overfor 1 min til Brohusgade).
2. Afledt økonomi til ekstra køretid.
3. Tab af regularitet, når bussen holder i kø i svinger Åboulevard/Jagtvej (evne til at overholde køreplanen).
4. Nedlæggelse af mest benyttede busstop på ruten mellem indre og ydre Nørrebro (= tab af passagerer).
5. Usikkerhed ift. etablering af nyt stop på Åboulevard ift. bussens mulighed for at svinge ud i trafikken.

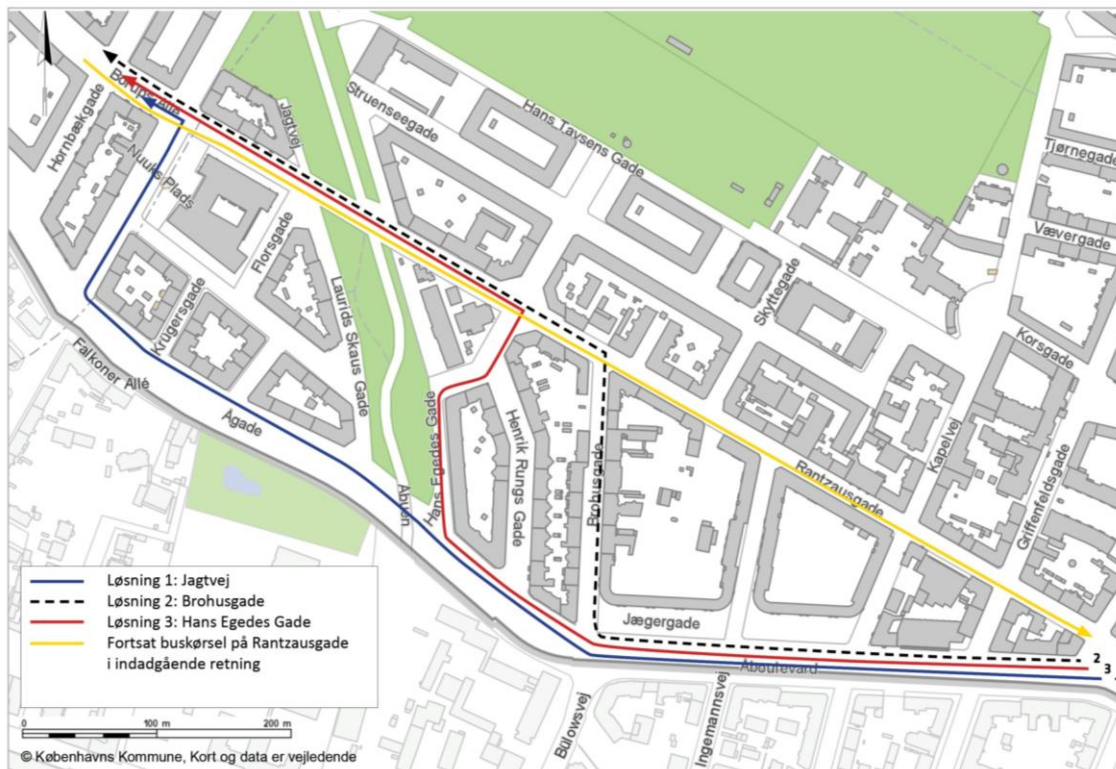
Samlet vurdering

Forvaltningen skønnede ikke, at Økonomiforvaltningens argumenter kunne ignoreres, og besluttede derfor at indstille til Teknik- og Miljøudvalget at vælge Brohusgade-løsningen.

Fakta

Linje 66 af linjen har 1.900 passager/dag og ca. 300 benytter stoppestedet Rantzausgade /Jesper Brockmands Gade.

Oversigtskort - tre scenarier er undersøgt



Løsning 2, Brohusgade (trafikplanens forslag):

Fordele

1. kvarteret kan opretholde sin busbetjening, til fordel for især de borgergrupper der er afhængige af busser: især ældre, skolebørn, handicappede, dårligt gående og andre der hverken cykler eller har bil.
2. Lavere driftsomkostninger, 0.5 mio pr år end alternativer (Seneste vurdering fra Movia (26/11) er dog at Jagtvejsruten vil tage kortere tid end først antaget og at prisforskellen ml. de to løsninger vil være mindre. I fht. den nuværende kørsel ad Rantzausgade vurderes Brohusgade at tage 2 min. længere og Jagtvej ml. 4 og 7 minutter længere, afhængigt af myldretidstrafik.
3. ud- og hjem-rejsen holdes næsten samlet, og dermed lettere forståelighed hvor busstopstedet findes

Ulemper

1. I Brohusgade ligger daginstitutionen Marthahjemmet med 240 børn der dagligt skal hentes og bringes. Fritidshjemsdelen med 80 børn nedlægges dog i 2016. Desuden Døveinstitution
2. I morgenmyldretiden vil der kunne opstå ventetid når bussen skal afvente hul mellem de mange cyklister på vej mod city.
3. Øget anlægsudgifter til Brohusgade, der går fra Rantzausgades anlægsøkonomi. Udgifter til vejbump tilpasses busdrift,

modstrømscykelsti samt fældning og genplantning af fire mindre vejtræer.

4. Som følge af både Rantzausgades og Brohusgades ensretning, og deraf ændrede trafikmønstre, vurderer Movia at Brohusgade vil få mere trafik, også uden busser. Forvaltningen har ikke haft mulighed for at verificere denne antagelse.
5. Beboerne i Brohusgade er bekymrede for larm og rystelser fra busserne.

Fakta

1. Brohusgade har sammen bredde som Rantzausgade, undtaget et mindre strækning. Gaden vurderes derfor ikke væsentligt anderledes end Rantzausgade eller andre gader af samme bredde med buskørsel. Brohusgade har dog flere lejligheder i stueetagen end Rantzausgade.

Tiltag der kan mindske ulemperne

2. Reduktion af tung trafik i gaden ved at Rantzausgades handlende opfordres til at få leveret via Hans Egedes Gade.
3. Indførelse af modstrømscykelsti vil øge trafikikkerheden i gaden.
4. Særlig gadeprofil og/eller hævet flade v Marthahjemmet.
5. Fokus på krydset Brohusgade/Rantzausgade for optimering evt med lysregulering.
6. støjdæmpende asfalt

Løsning 1, Jagtvej,

Fordele

1. Brohusgades ulemper undgås
2. Åboulevard og Jagtvej har allerede busser.
3. Flere muligheder for byrumsløft i den vestlige del af Rantzausgade, når der ikke skal tilpasses bus

Ulemper

1. Forringelse af busbetjeningen på flere områder:
2. Rantzausgade mest brugte stoppested nedlægges.
Kan muligvis genetableres på Åboulevard, men med et mindre opland, sandsynligvis færre passagerer, flere vil få længere til vej til bussen, færre vil få kortere vej.
3. Tab af regularitet som følge af køkørsel på Åboulevard, hj Åboulevard/Jagtvej samt Jagtvej. Dette vil påvirke hele buslinien.
4. Øget belastning af krydset Åboulevard/Jagtvej.
5. Anlægsudgifter til stoppested på Åboulevard v Brohusgade
6. Øget driftsudgifter
Med en køretid på 4-7 minutter bliver driftsomkostningerne 2.0 – 3.5 mio kr. årligt.

7. Mulighed for tab af passagerer og dermed øget udgifter..

Tiltag der kan mindske ulemperne

1. Etablering af nyt stoppested ved krydset Åboulevard / Brohusgade, hvis muligt, som delvis erstatning for det der fjernes i Rantzausgade.
2. Optimering af signalreguleringen for at lette trafikafviklingen i krydset Åboulevard/Jagtvej.

Løsning 3, Hans Egedes Gade:

Fordele

1. Bedre oversigtsforhold hvor bussen skal svinge ind på Rantzausgade, end den tilsvarende situation i Brohusgade.
2. Færre beboere generes af busdriften på denne rute end i Brohusgade
3. Lavere støjbelastning da gaden kun bebygget på den ene side.
4. Bevarelse af busbetjening hvis nyt stoppested etableres i Henrik Rungsgade v Rantzausgade.

Ulemper

5. Trafikbelastningen i Brohusgade vil sandsynligvis stige også selvom gaden ikke får busser. Det skyldes at busdrift i Hans Egedes Gade vil kræve at gadens ensretning vendes og som følge heraf bør Henrik Rungs Gades ensretning også vendes, hvilket ikke er realiserbart. Som følge deraf bliver Brohusgade eneste udkørsel af kvarteret i den ende af kvarteret.
6. Problematisk situationen når bussen skal svinge til højre fra Åboulevard til Hans Egedes Gade ud fra et trafikikkerhedsmæssigt synspunkt.
7. Flytning af stoppestedet til en ny beliggenhed kræver partshøringer, og vil sandsynligvis medføre protester.
8. Beboerne i Hans Egedes Gade må forventes at være lige så utilfredse med udsigten til buskørsel som beboerne i Brohusgade.
9. Der skal muligvis fjernes p-pladser for at løsningen kan lade sig gøre.
10. Udflytterbørnehaven Stenurten har i dag opsamlingssted i Hans Egedes Gade. Det vil være muligt at flytte bussens opsamling og aflevering til Rantzausgade, hvor det tidligere har ligget.