



KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Byens Fysik

BILAG 5

Bilag 5 Høringssvar

Dispositionsforslaget har været i høring hos Nørrebro Lokaludvalg, Movia, Hofor og politiet.

Høringssvarene fremgår i ovenstående rækkefølge.

16-01-2017

Sagsnr.
2017-0056933

Dokumentnr.
2017-0056933-5

Sagsbehandler
Ruben Filskov

Cykelprojekter

Islands Brygge 37
Postboks 339
2300 København S

Mobil
2027 4507

E-mail
AC4M@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149

Ruben Filskov

Emne: VS: Rantzausgade

Fra: Andreas Juhl-Rhode
Sendt: 13. januar 2017 13:07
Til: Anton Benjamin Ryslinge
Emne: Re: Rantzausgade

Hej Anton

Lokaludvalget har taget forslaget til efterretning. Eneste kommentar er at man er glad for at vandet fra gaden ledes ud i Åboulevard røret.

Med venlig hilsen

Andreas Juhl-Rhode
Administrativ medarbejder
Sekretariatet for Nørrebro Lokaludvalg

KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen

Nørrebrogade 208
2200 København N

Direkte 2677 0582
Email bc50@okf.kk.dk
EAN 5798009800275

Københavns Kommune

RANTZAUSGADE

Møde med Movia

Mødetid/-sted: 12. januar 2017, kl. 9-10, Københavns Kommune

Referent: Anne Christoffersen

Mødedeltagere: Anil Sharma, Movia
Erik Hjulmand, Movia
René Thorbjørn Hansen, Keolis
Jan Clausen, Arriva
Anton Ryslinge, Områdefornyelsen Nørrebro
Ruben Filskov, Københavns Kommune
Kathrine Toft, Københavns Kommune
Rune Kure, NIRAS
Anne Christoffersen, NIRAS
Steffen Laxby, NIRAS

Fraværende: Ingen

Fordeling: Mødedeltagerne

Næste møde: Ikke aftalt

13. januar 2017**Rev. 19. Januar med Movias
kommentarer**

Projekt nr. 223009

Dokument nr. 1222486519

Version 2

1 BAGGRUND

Dispositionsforslaget for Rantzausgade er sendt i høring. Pga. en meget stram tidsplan afholdes høringsmøde med Movia, hvor nærværende mødereferat udgør Movia høringsvar.

2 LØSNING

Rantzausgade udformes som en cykelgade. Fra Brohusgade gives bil- og bustrafik kun mulighed for kørsel i retning mod byen. På delstrækningen mellem Brohusgade og Hans Egedes Gade er der dobbeltrettet bil- og bustrafik. Cykeltrafik er dobbeltrettet i hele gadens længde. Bustrafikken i nordgående retning omlægges til Åboulevard. Der er forskellige forslag i spil ift. hvordan (fra hvilken sidegade) Rantzausgade busbetjenes i nordgående retning; der er endnu ikke taget beslutning om valg af løsning.

Busstoppesteder i sydgående retning bevares, hvor de er i dag. Busstoppestedet i gadens nordlige side, nord for Griffenfeldtsgade, nedlægges som følge af ensretningen. Afhængig af valget af den omlagte busrute enten nedlægges stoppestedet ved Jesper Brochmands Gade, eller bevares flyttet lidt mod nord, nord for "diamanten" eller ind på Jesper Brochmandsgade afhængig af hvilken rute bussen kommer ind på Rantzausgade.

Ved busstoppestederne holder busserne langs kantstenen.

Gaden indrettes efter 30 km/t. Der etableres hævede flader, hvor sidegaderne krydses.

3 MOVIA KOMMENTARER

3.1 Hastighed

Da busserne skal køre på cyklisternes præmisser, bliver den reelle hastighed næppe 30 km/t, men lavere.

Den lavere hastighed kan medføre en forlængelse af køretiden og dermed ændringer i den gældende køreplan for linje 12 og 66, som vil påvirke kommunens driftsøkonomi.

Movia udfører en overordnet konsekvensvurdering af, hvilken betydning en hastighedsnedsættelse vil få, hvis strækningshastigheden reduceres til 20 km/t, som blev aftalt på mødet. Movia fremsender deres vurdering til Ruben Filskov i uge 3.

(Movia har sendt følgende vurdering 17/1:

"I forbindelse med høringsmøde, fik Movia til opgave at vurdere konsekvenserne for busserne i indadgående retning på Rantzausgade, når vej profilet ændres og der blandt andet etableres hævede flader. På mødet blev det aftalt, at man bør vurdere at busserne kommer til at køre med 20 km/t ekskl. stoppestedsoopholdene.

Med denne forudsætning på 20 km/t har Movia undersøgt bussernes faktiske gennemsnitlige kørehastighed mellem stoppestederne pr. hverdag pr. november 2016 for hhv. linje 12 og 66 mellem stoppestederne ved Jagtvej og Blågårdsgade i indadgående retning. Udtrækket viser, at kørehastigheden mellem stoppestederne Jagtvej og Skyttegade ligger på de omkring 20 km/t, derimod på den resterende del af strækningen er hastigheden under de 15 km/t.

Hvis vi vælger 20 km/t, som en forudsætning burde ændringerne på Rantzausgade ikke give en forringelse for busserne, men mere en status quo for driftsøkonomien for de to buslinjer.")

3.2 Hævede flader

Movia anbefaler generelt ikke hastighedsdæmpende foranstaltninger på busbetjente strækninger. Hvis kommunen ikke kan undgå at anlægge hastighedsdæmpende foranstaltninger, vil Movia anbefale mere "busvenlige" tiltag, som f.eks. pudevump.

Movia vil som udgangspunkt ikke anbefale hævede flader, da de tilknyttede ramper hurtigt nedslides og bliver "stejle". Udover at resultere i en forhøjet G-påvirkning¹, har dette også en negativ effekt på bussernes hastighed gennem gaden.

Movia anbefaler derfor, at ramperne anlægges så "flade" som muligt, og dimensioneres efter 45-50 km/t. Endvidere påpeges, at KK bør reservere vedligeholdelsesmidler til de hævede flader, for at opretholde en konstant effekt.

3.3 Stoppested i nordgående retning

Stoppestedet i nordgående retning er i dispositionsforslaget flyttet til nord for Jesper Brochmands Gade frem for syd for, hvor det ligger i dag. Denne placering er dog kun relevant såfremt bussen kører ad Brohusgade. Movia har ingen holdning til, hvorvidt den optimale placering er det ene eller det andet; så længe der er tilstrækkeligt plads til at foretage de nødvendige svingmanøvrer ind på Rantzausgade i tilfælde af bussen omlægges ad enten Hans Egedes Gade eller Brohusgade.

Busstoppestedet bør dimensioneres til 2 busser, da sandsynligheden for at to busser ankommer samtidigt er høj. Den teoretiske sandsynlighed ligger på 13-15%, baseret på frekvensen i spidstimen.

3.4 Kørebanebredde

Movia ønsker at kørebanen tilgodeser tilstrækkelig køresporsbredde for busserne når de er blandet med cykeltrafikken. Jf. vejreglerne "Kollektiv trafik på veje", bør den anbefalede kørebanebredde være 4,5 m, når bustrafikken blandes med cykeltrafik.

3.5 Afmærkning af stoppesteder

Selvom der på den ensrettede strækning også vil blive skiltet med standsningsforbud i højre side, ønsker Movia, at stoppestederne afmærkes med gul fuldoptrukken linje på kantstenen for at synliggøre standsningsforbud over for den øvrige kørende trafik.

3.6 Kommunikation

Movia anbefaler, at der laves en meget tydelig kommunikationskampagne ift. introduktion af det nye koncept. Der bør være markant og letforståelig skiltning for alle trafikanter. Busoperatørerne bør også forsynes med foldere til uddeling blandt chaufførerne.

¹ Buschauffører må udsættes for en påvirkning på 0,65-0,75 * G ved passage af bumpet ift. referencehastigheden minus 15 km/t, jf. gældende bekendtgørelse.

3.7 Buslusen

Det er hensigten, at den eksisterende busluse kommer til at virke igen. Der arbejdes pt på at finde en ny hydraulisk hæve/sænke pullert, som ikke er så følsom overfor hærværk.

3.8 Anlægsperiode

Anlægsperioden påbegyndes i 2018. Busserne i udadgående retning bør omlægges straks i forbindelse hermed. Det kan blive sandsynligt, at busserne i sydgående retning også må omlægges i en kortere periode i anlægsfasen. Dette planlægges nærmere i de kommende projektfaser. Movia anbefaler, at der opretholdes ensretning i Rantzausgade under anlæg.

3.9 Busomlægning i forbindelse med Cityringen

Der kan forventes overordnede ændringer i busruterne, når Cityringen åbner i 2019. Dette vil formentlig også påvirke busdriften på Rantzausgade, som i dag betjenes af linje 12 og 66. Det forventes, at der tages en administrativ beslutning om det lokale busnet i slutningen af september 2017.

Ruben Filskov

Fra: Nis Fink [nifi@hofor.dk]
Sendt: 13. januar 2017 16:03
Til: Ruben Filskov
Emne: SV: Rantzausgade. Dispositionsforslag til høring.

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Hej Ruben

I den meget begrænsede tid, vi har haft til at læse forslaget er vi kommet frem til, at det som sådan er et ganske udmærket projekt.

Budgetoverskridelsen er dog ikke noget, vi kan tage stilling til. Den skal op i styregruppen.

Med venlig hilsen

Nis Fink
Planlægger
Plan - VS
Regn- og Spildevand

Direkte tlf: 2795 4602

E-mail: nifi@hofor.dk

Tænk på miljøet - spar på vand og energi !

HOFOR A/S | Ørestads Boulevard 35 | 2300 København S | CVR: 10073022 | tlf. 3395 3395 | www.hofor.dk

Fra: Ruben Filskov [<mailto:AC4M@tmf.kk.dk>]
Sendt: 9. januar 2017 08:55
Til: Nis Fink
Cc: Stefan Werner; Anton Benjamin Ryslinge
Emne: Rantzausgade. Dispositionsforslag til høring.

Kære Nis

Så er dispositionsforslaget klar til høring.

Vi har et møde i morgen kl. 9, hvor rådgiver vil præsentere forslaget.

Som du ved er vores høringsperiode kort og allerede fredag eftermiddag har jeg brug for dine kommentarer.

Med venlig hilsen

Ruben Filskov
Projektleder
Cykelprojekter

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Byens Fysik

Islands Brygge 37, 3. sal, 327
Postboks 339
2300 København S

Mobil 2027 4507
Email ac4m@tmf.kk.dk
EAN 5798009493149



19-01-2017

**Referat fra møde om Rantzausgade mellem Københavns
Kommune, Vejdirektoratet og Politiet**

Sagsnr.

2017-0061013

Dato: 18.01.2017

Tid: 15.30

Sted: Færdselspolitiet, Gammel Køge Landevej 1

Mødedeltagere: Pia Brix, Vejdirektoratet

Niels Bock og Jørgen Brusen, Politiet

Mette Prag, Kathrine Toft, Anton Ryslinge og

Ruben Filskov, Københavns Kommune

Dokumentnr.

2017-0061013-1

Sagsbehandler

Ruben Filskov

Referat

Mødet var indkaldt af København Kommune på baggrund af en dialog med politiet omkring indretning af Rantzausgade som en ensrettet cykelgade. Desuden vil mødereferatet fungere som politiets høringssvar af dispositionsforslaget for Rantzausgade.

Kathrine Toft indledte med at beskrive processen for Rantzausgade og intentionerne med at gøre det til en ensrettet cykelgade.

Dispositionsforslaget indeholder en flexzone med bl.a. parkering og varelevering i venstre side af ensretning, og dermed er der behov for, at den ensrettede motoriserede trafik kan standse i venstre side af kørebanen. Dette er dog ikke muligt i en dobbeltrettet cykelgade, da gaden meget trafikeret pr. definition pga. busserne. I en ensrettet gade skal der til gengæld som udgangspunkt være modstrømscykelsti med dobbelt spærrelinje, som ikke må krydses. Dermed er der ikke mulighed for at bruge flexzonen til parkering/varelevering.

Pia Brix forklarede intentionerne bag bekendtgørelse om brug af afmærkning, afsnittet om cykelgader, ved at drage en parallel til gågader. I den forstand er cykelgaden forbeholdt cykler men kun undtagelsesvist tillades anden kørsel. Det er tiltænkt mindre strækninger, uden mange kryds/tilkørselsmuligheder, uden rutebuskørsel og anden bilisme end beboerkørsel og varelevering. Da oplægget til Rantzausgade ikke lever op til nogen af disse krav kan den ikke skiltes som en cykelgade.

En mulighed løsning på udfordringen med varelevering i flexzonen i Rantzausgade ville være at lave det til en ensrettet gade med modstrømscykelsti. Under forudsætning af at oversigtsforholdene sikres gav Pia Brix forhåndsgodkendelse til at 'punkttere' modstrømscykelstien, så parkerende biler og varelevering vil undgå at krydse den dobbelte spærrelinje på de steder, hvor der er parkering/varelevering i flexzonen. Politiet var ligeledes velvilligt indstillet overfor denne løsning.

Bredden skal minimum være 4,25 m i den ensrettede kørebane, men Politiet anbefaler 4,5 m. Modstrømscykelstien skal være tilstrækkelig bred til at den forventede cykeltrafik ikke overskrider spærrelinjen.

Cykelprojekter

Islands Brygge 37
Postboks 339
2300 København S

Mobil
2027 4507

E-mail
AC4M@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149