



Notat

Til Teknik- og Miljøudvalget

I forbindelse med Teknik- og Miljøudvalgets kommende behandling af indstilling om Tagensvej etape 2, projektforslag har Ninna Hedeager Olsen (Ø) stillet spørgsmålet:

På baggrund af henvendelser fra og møder med Nørrebro Lokaludvalg og Miljøpunkt Nørrebro om helhedsplanen for De Gamles By og busfremkommelighedsprojektet på Tagensvej ønsker jeg svar på:

- 1) Kan der udarbejdes en løsning for busfremkommelighedsprojektet på Tagensvej, der ikke berører Nordpolen og ikke negativt påvirker fremkommeligheden for gående, cyklist og kollektiv trafik, hvis der som led i løsningen nedlægges en vejbane på Tagensvej?
- 2) Vil en sådan løsning kræve yderligere budgetfinansiering?

Ad 1) Løsning

Ud fra nedenstående forudsætninger har forvaltningen vurderet mulighederne for at ændre projektforslaget og imødekomme projektets målsætninger om busfremkommelighed og cykeloptimering i videst muligt omfang:

- Bus-, cykel- og fodgængertrafikken må ikke forringes
- 'Nordpolen' må ikke berøres ift. eksisterende forhold
- Antal træer på den øvrige strækning må ikke reduceres ift. projektforslaget
- Antallet af kørespor for biltrafikken og parkeringspladser må gerne reduceres ift. eksisterende forhold.

Projektforslaget ses i bilag 4 i indstillingen om Tagensvej etape 2.

Under disse forudsætninger beskriver forvaltningen to løsningsmodeller, hvor der kan nedlægges en vejbane i begge modeller. Det skal bemærkes, at nedlæggelse af parkering mellem Nørre Allé og Jagtvej ikke øger fremkommeligheden, da pladserne er tidsafgrænsede og derfor ikke benyttes i myldretiden mellem kl. 07.00-09.00 og kl. 15.00-18.00.

Model 1 (fra Nørre Allé til Jagtvej):

Vejarealet bevares, som det er i dag med ny indretning, så der er to prioriterede busbaner (én i hver retning) og cykelsti og fortov jf. projektforslaget. Vejbane til biltrafik reduceres fra to til en i retning

18. november 2020

Sagsnummer
2020-0861246

Dokumentnummer
2020-0861246-1

Sagsbehandler
Andreas Morsbøl

Mobilitet, Klimatilpasning og
Byvedligehold
Cykel og Vej
Islands Brygge 37
Postboks 339
2300 København S

Direkte telefon
5162 8315

EAN-nummer
5798009809452

mod byen på delstrækningen mellem Jagtvej og Nørre Allé ift. projektforslaget.

Konsekvenser

Forvaltningen vurderer, at dette vil medføre en forøget rejsetid og kødannelse for biltrafikken i myldretiden ud over den forøgede rejsetid på 30-45 sekunder, der er beskrevet i indstillingen.

Hvis vejbaner til biltrafik reduceres fra to til en i retning mod byen, kan det i morgenmyldretiden give kødannelse fra Nørre Allé til Ægirsgade i indadgående retning. Bus- og biltrafik kører i projektforslaget adskilt på strækningen mellem Jagtvej og Nørre Allé i begge retninger. På strækningen fra Jagtvej til Hamletsgade er der kun plads til én busbane. Derfor er der fra Hamletsgade til Ægirsgade kun busbane i udadgående retning og fra Ægirsgade til Jagtvej i indadgående retning. Ændringsforslaget kan derfor have en negativ påvirkning på bustrafikken, på grund af den kødannelse Nørre Allé til Ægirsgade i morgenmyldretiden.

Forvaltningens vurdering er, at konsekvenserne kan være:

- Forhindring af trafikafvikling i krydset Jagtvej-Tagensvej, da biler i kø på Tagensvej kan spærre for både krydsende biler og cykler på Jagtvej
- Kødannelse i morgenmyldretiden for biltrafikken fra Nørre Allé til Ægirsgade i indadgående retning med risiko for bussernes fremkommelighed
- Ulovlig bilkørsel i busbaner på grund af kødannelsen med risiko for forsinkelser af bustrafik og uheld

Som følge af ovenstående risikerer model 1 at forsinke bustrafikken, hvormed de beregnede rejsetidsbesparelser på 3 minutter i morgenmyldretiden og besparelser på busdriften på 850.000 kr. pr. år vil bortfalde.

Model 2 (fra Nørre Allé til Rovsingsgade):

Model 2 er den samme som ovenfor med kun to spor til biltrafik mellem Jagtvej og Nørre Allé, men med den tilføjelse, at der nu er prioriterede busbaner i *begge retninger* på delstrækningen mellem Hamletsgade og Jagtvej. Forslaget kan ikke gennemføres uden at nedlægge en vejbane til biltrafik på Tagensvej mellem Hamletsgade og Jagtvej, hvilket gør, at der ikke bliver muligt at køre i bil på Tagensvej i retning mod byen mellem Rovsingsgade og Jagtvej.

Konsekvenser

Forvaltningen vurderer, at denne model ligeledes kan medføre øget rejsetid og kødannelse for biler, samt at der kan være omvejskørsel for biler på Rovsingsgade, Vermundsgade, Haraldsgade og Lersø Parkallé.

Forvaltningens vurdering er, at konsekvenserne er de samme som i model 1 og derudover:

- Ingen biltrafik på Tagensvej mellem Hamletsgade og Jagtvej i retning mod byen, vil resultere i at biler og varelevering skal køre en omvej ad Rovsingsgade, Vermundsgade, Haraldsgade og Lersø Parkallé
- Boliger og erhverv skal betjenes fra andre gader end Tagensvej mellem Hamletsgade og Jagtvej
- Behov for at ændre trafikplan og ensretninger i et større område omkring Tagensvej

En hindring af biltrafikken i indadgående retning på en hovedindfaldsvej til København vil kræve grundige undersøgelser og politiets samtykke forventes vanskeligt at nå.

Ad 2) Behov for yderligere budgetfinansiering

Begge ovenstående modeller vil være genstand for betydelig omprojektering og modellering af projektforslaget. Derfor skal de oplistede konsekvenser ses som forvaltningens umiddelbare vurdering af risici, som skal undersøges nærmere, såfremt der træffes beslutning om at arbejde videre med en af modellerne. Disse ændringer rummer alle en betydelig risiko for projektets tid og økonomi.

Alt efter undersøgelserne og deres resultater vil undersøgelserne tage mellem 8 og 12 måneder udover den eksisterende tidsplan. En forsinkelse på over 8 måneder vil ikke kunne indhentes i senere faser. Undersøgelserne vil indeholde en modellering af konsekvenserne og projektering af ændringsforslaget. En sådan omprojektering vurderes at koste 2,0 mio. kr. uanset om model 1 eller 2 vælges.

Forsinkelsen vurderes derudover at få en betydelig indflydelse på projektets samlede økonomi, da projektet delvist er finansieret af en bevilling på kr. 18,0 mio. (p/l 2016) fra Trafikstyrelsen. Trafikstyrelsen har tilkendegivet, at de ikke forventer at se positivt på forsat at yde tilskud til projektet, hvis projektet forsinkes. Det bemærkes, at Trafikstyrelsens første tilsagn blev givet i 2016 og siden grundet forsinkelser og ændringer af projektet er fornyet fem gange. Hvis én af de to modeller besluttet, skal Økonomiforvaltningen i dialog med Trafikstyrelsen herom.

Vælges model 1 er der en risiko for, at de beregnede gevinster på bustrafikken bortfalder. Dette betyder, at de beregnede besparelser på busdriften som følge af sparet rejsetid også bortfalder. Det drejer sig om ca. kr. 850.000 pr. år fra 2025. Trafikstyrelsens tilsagn om tilskud er betinget af, at busfremkommeligheden forbedres med min. 3 minutter.

Beslattes ændringsforslaget vil det, såfremt Trafikstyrelsens bevilling bortfalder, derved kræve en bevilling på yderligere kr. 20,0 mio. (18,0 + 2,0) at færdiggøre projektet.

Lone Byskov
Vicedirektør