



Notat

Til Teknik- og Miljøudvalget

Projektforslag til bus- og cykelfremkommelighedstiltag og genopretning på Tagensvej, etape 2

I forbindelse med Teknik- og Miljøudvalgets behandling af "Projektforslag til bus- og cykelfremkommelighedstiltag og genopretning på Tagensvej, etape 2, Nørrebro den 30. november 2020 har Marcus Vesterager (A) stillet følgende spørgsmål:

- 1 a. Er der fortsat et problem med busfremkommelighed på strækningen ved De Gamles By?
- 1 b. Såfremt der er det, vil det så være muligt at opnå den nødvendige tidsmæssige besparelse ved tiltag andre steder på strækningen?
2. Er det muligt at lave en fælles dreje- og ligeudbane, så der ikke er behov for en selvstændig højresvingbane ved Nordpolen?
3. Da man i 2013 foretog et magelæg mellem hhv. De Gamles By, der var ejet af Københavns Ejendomme (KEID) i Økonomiforvaltningen, og Center for Trafik i Teknik- og Miljøforvaltningen, blev dette ikke tinglyst, men man har alligevel arbejdet ved og ændret på arealet efterfølgende, således hjørnet er gået fra at være grønt og med græs til flisebelagt og med cykelskure. Hvordan kan det være, og hvorfor opdagede man i sin tid ikke fejlen dengang?
4. Kan forvaltningen oplyse, hvor mange biler, der svinger til højre fra Tagensvej og ned ad Nørre Allé sammenlignet med, hvor mange der svinger til højre fra Nørrebrogade (i retning af Indre By som på billedet) og ned ad Jagtvej ved Nørrebros Runddel?
5. Er der nogen væsentlige fordele ved projektet på Tagensvej og i givet fald hvilke?
6. Hvor meget af tidsbesparelsen skyldes nedlægning af stoppesteder, og hvor meget skyldes ombygning?

25. november 2020

Sagsnummer
2020-0876233

Dokumentnummer
2020-0876233-1

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

Teknik- og Miljøforvaltningens svar

Ad 1 a: Er der fortsat et problem med busfremkommelighed på strækningen ved De Gamles By?

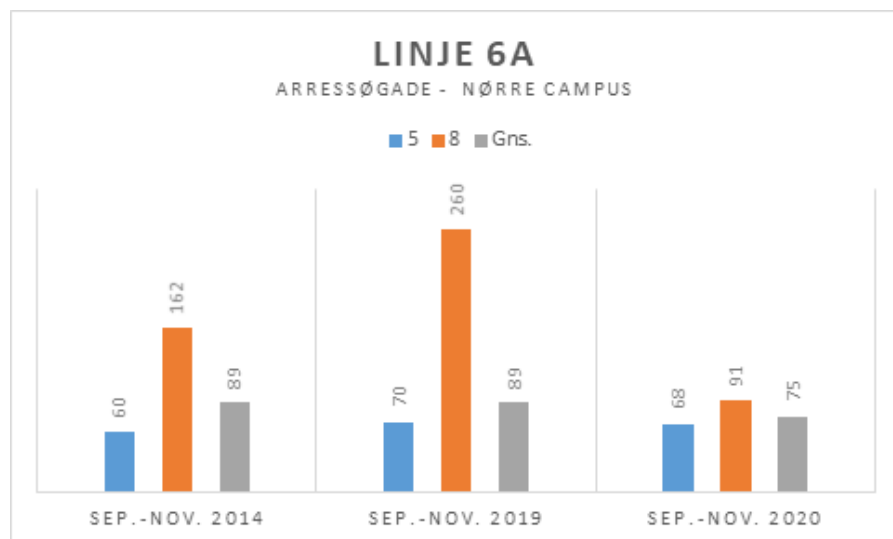
Økonomiforvaltningen har oplyst følgende:

I forbindelse med Budget 2016 blev det besluttet at forbedre busfremkommeligheden for linje 6A med 3 til 5 minutter. I den forbindelse blev der udarbejdet en rejsetidsanalyse for linje 6A. Analysen viser, at det særligt er på strækningen mellem Arresøgade og Nørre Campus, at der opstår lange forsinkelser for busserne. Dette skyldes massive kødannelser i retning mod indre by, hvilket forsinker afviklingen af trafikken på Tagensvej frem mod krydset ved Nørre Campus, jf. Viatrafiks notat om højklasset busprojekt på Tagensvej 2015.



Movia har i november 2020 udarbejdet en opdateret rejsetidsanalyse for strækningen. Den viser, at rejsetiden for busserne fortsat er lang i morgenmyldretiden (kl. 8) mellem Arresøgade og Nørre Campus i retning mod Nørreport station, og at den er forværret fra 2014 til 2019, jf. figur 1. Analysen viser således, at køretiden for busserne på strækningen er steget med ca. 100 sekunder fra 162 sekunder i 2014 til 260 sekunder i 2019. Det tager således busserne over 4 minutter i morgenmyldretiden at tilbagelægge en strækning på 380 meter.

Figur 1 køretid for linje 6A mellem Arresøgade og Nørre campus mellem kl. 5 og 8.



Movias opdaterede rejsetidsanalyse viser, at køretiden for busserne på strækningen i 2020 er faldet til 91 sek., hvilket er lavere end niveauet i både 2014 og 2019. Det skyldes, ifølge Movia, COVID-19 med deraf følgende færre køretøjer på vejene. Økonomiforvaltningen bemærker, at køretiden i 2020 grundet COVID-19 ikke bør anvendes til at vurdere bussernes udfordringer med fremkommelighed på Tagensvej.

Økonomiforvaltningen bemærker desuden, at Movia i samarbejde med Dansk Industri i 2019 har udgivet en rapport over bustrængsel i hovedstadsområdet (Opgørelse af bustrængsel 2018 udarbejdet af Cowi). Rapporten er baseret på 1,4 mio. og 1,7 mio. målinger fra Movias tællebusser i hhv. 2010 og 2018. Den viser, at den kritiske trængsel for linje 6A i retning mod byen er steget med 143 pct. fra 2010 til 2018. Kritisk trængsel defineres i rapporten som "Den enkelte trafikant oplever, at trafikken afvikles ustabilt ved "stop-and-go", rejsehastigheden er lav, og rejsetiden er uforudsigelig". Det er derfor ifølge Movia vigtigt forsat at have fokus på busfremkommeligheden i denne korridor.

Ad 1 b: Såfremt der er det, vil det så være muligt at opnå den nødvendige tidsmæssige besparelse ved tiltag andre steder på strækningen?

Projektforslaget i indstillingen består af tiltag til at forbedre busfremkommeligheden og optimere cykeltrafikken på projektstrækningen, der går fra Bispebjerg Station til Nørre Allé. Projektet er delvist finansieret af en bevilling fra Trafikstyrelsen på 18,0 mio. kr., med det formål at forbedre busfremkommeligheden på dette

sted. Det er derfor uden for projektets rammer at undersøge, om rejsetidsgevinsterne kunne findes andre steder på bussens rute, og bevillingen fra Trafikstyrelsen vil bortfalde, hvis ikke rejsetidsgevinsten opnås i projektet. Som beskrevet ovenfor, er det især delstrækningen fra Arresøgade til Nørre Campus, der giver udfordringer med busfremkommeligheden, hvorfor det er netop på denne delstrækning, der skal etableres tiltag for busfremkommeligheden.

Af projektforslaget fremgår også, at der er projekteret busbaner i næsten hele strækningens længde. Da projektet også har til opdrag at optimere cykeltrafikken og i øvrigt etablere en helhedsløsning, der tager hensyn til både bil-, bus- og cykelfremkommelighed, er der dog på enkelte strækninger kun plads til én busbane. Dette gælder strækningen Jagtvej til Hamletsgade og Røvsingsgade til Bispebjerg Station.

På delstrækningen Jagtvej til Hamletsgade er vejtracéet så smalt, at det ikke er muligt at etablere både cykelstier, spor til biltrafik og dedikerede busbaner i begge retninger. Da biltrafikken fortsat skal tilgodeses, er det i projektforslaget valgt, at bil- og bustrafikken i retning mod byen skal køre i samme bane mellem Hamletsgade og Ægirsgade. I retning mod Bispebjerg fra Ægirsgade til Jagtvej kører bil- og bustrafikken i samme spor.

Som det fremgår af svar til Ninna Hedeager Olsen (Ø), bilag til indstillingen, er det muligt at fastholde de projekterede rejsetidsgevinster for busserne, hvis projektforslaget ændres, så der etableres dedikerede busbaner i *begge retninger* fra Nørre Allé helt til Hamletsgade. Her fremgår det også, at det har store trafikale konsekvenser for biltrafikken i denne del af Nørrebro, da muligheden for indadgående biltrafik mellem Hamletsgade og Rådmandsgade dermed nedlægges. Det beskrives ligeledes, at dette vurderes at medføre omvejskørsel på Røvsingsgade, Vermundsgade, Haraldsgade og Lersø Parkallé.

Ad 2: Er det muligt at lave en fælles dreje- og ligeudbane, så der ikke er behov for en selvstændig højresvingsbane ved Nordpolen?

En kombination af gennemfarts- og højresvingsbanen i krydset vil indebære en forøget risiko for cyklisternes sikkerhed. Grunden til dette er, at biltrafikken, der skal til højre og en del af biltrafikken, der skal lige ud, vil skulle vente på hinanden i banen. Den svingende bilist, der skal vente på gennemkørende cyklister, vil blive presset bagfra af gennemkørende bilister. Dette pres vil erfaringsmæssigt stresse bilisten, idet der kræves særlig opmærksomhed. Det vil få nogle bilister til at foretage svinget uden tilstrækkelig orientering om mulige cyklister med risiko for påkørsel.

Dertil kommer, at venter den svingende bilist på de gennemkørende cyklisterne, vil den sænke den gennemkørende biltrafik i samme vejbane. Dette vil føre til en forringelse af bilfremkommeligheden.

Vejdirektoratet har i juni 2020 udgivet pjecen "Vejtekniske løsninger for cyklister." Heri angives det, at kombineret gennemfarts- og højresvingsbane ved siden af en cykelsti giver 250% flere ulykker for cykler og knallerter. Teknik- og Miljøforvaltningen kan således ikke anbefale denne ændring af projektet.

Et mere sikkert alternativ, som bevarer vejens brede, er at kombinere højresvingsbane og cykelsti, men dette vil reducere cyklernes fremkommelighed samt den oplevede tryghed.

Ad 3: Da man i 2013 foretog et magelæg mellem hhv. De Gamles By, der var ejet af Københavns Ejendomme (KEID) i Økonomiforvaltningen, og Center for Trafik i Teknik- og Miljøforvaltningen, blev dette ikke tinglyst, men man har alligevel arbejdet ved og ændret på arealet efterfølgende, således hjørnet er gået fra at være grønt og med græs til flisebelagt og med cykelskure. Hvordan kan det være, og hvorfor opdagede man i sin tid ikke fejlen dengang?

Fejlen sker, da Teknik- og Miljøforvaltningen i 2013 ikke får tinglyst magelægget mellem De Gamles By, som ejes af Københavns Ejendomme KEID og det daværende Center for Trafik, Teknik- og Miljøforvaltningen. Dermed fremgår mageskiftet ikke af de kort, der ligger til grund for helhedsplanen. På samme måde fremgår mageskiftet heller ikke, når forvaltningen efterfølgende har etableret overdækkede cykelstativer på det overførte areal, som nu tilhører De Gamles By. Teknik- og Miljøforvaltningen beklager begge fejl.

Det overførte areal vil kunne anvendes til Helhedsplanens formål. De nuværende cykelstativer på arealet kan fjernes, hvis dette ønskes.

Teknik- og Miljøforvaltningen har i dag et andet og større fokus på mageskifte, som er blevet centraliseret på en anden måde, end det tidligere har været. Det er forventningen, at Teknik- og Miljøforvaltningen med denne nye struktur kan undgå lignende fejl i fremtiden.

Ad. 4: Kan forvaltningen oplyse, hvor mange biler, der svinger til højre fra Tagensvej og ned ad Nørre Allé sammenlignet med, hvor mange der svinger til højre fra Nørrebrogade (i retning af Indre By som på billedet) og ned ad Jagtvej ved Nørrebro Runddel?

Forvaltningen har i en tælling i 2016 registreret op til 100 biler, der svinger til højre fra Tagensvej til Nørre Allé. Det svarer til ca. 3 biler per omløb. Da der normalt dimensioneres ekstra kapacitet i svingbaner og for at skabe plads til nedbremsning af hurtigt kørende biler, skal svingbanens længde gøre plads til mindst fire biler, der venter på grønt. Svingbanen skal derfor være mindst 28 m.

Forvaltningen har ikke tal på, hvor mange bilister, der benytter højresvingbanen fra Nørrebrogade til Jagtvej. Svingbanen er her væsentligt kortere end på Tagensvej, og det kan skyldes, at det var det, der var plads til på stedet.

Ad. 5: Er der nogen væsentlige fordele ved projektet på Tagensvej og i givet fald hvilke?

Projektforslaget har til formål at skabe bedre forhold for cyklister og busser på en hovedkorridor i København. Med projektet forbedres cykelforholdene ved at oprette svingforbud for bilister på ni lokaliteter på strækningen, og ved at anlægge brede busperroner til ventende buspassagerer ved alle stop, så cyklister og passagerer adskilles.

På hele strækningen på Tagensvej optimeres rejsetiden for linje 6A ved, at der etableres busbaner, bredere busperroner ved alle stop og signaloptimering. Der nedlægges stoppesteder ved Arresøgade og Ægirgade i begge retninger. Samlet sikrer det en bedre fremkommelighed for linje 6A, med en rejsetidsgevinst på ca. 3 min. om morgen og ca. 1,5 min. om eftermiddagen på hele strækningen mellem Frederiksborgvej og Nørre Allé.

I projektforslaget sammentænkes to fremkommelighedsprojekter med helhedsgenopretning af strækningen. Dermed optimeres anlægsarbejdet, hvorved gener for borgere og trafikanter mindskes, samtidig med at fremkommelighedstiltag for de to transportformer forbedres og koordineres. Samtidig genoprettes fortovet med nutidige tilgængelighedsstandarder på hele strækningen.

Ad 6: Hvor meget af tidsbesparelsen skyldes nedlægning af stoppesteder, og hvor meget skyldes ombygning?

Forvaltningen og forvaltningens rådgiver har modelleret det trafikale udgangspunktet på Tagensvej i 2018 og sammenlignet det med projektforslaget, som blandt andet består af busbaner, nedlæggelse af busstoppesteder og signaloptimering i lyskryds.

Nedenstående tabel er resultatet af den modellering, som viser de hhv. 1,5 og 3 min. om hhv. morgen og eftermiddag, der spares i rejsetid for

buslinje 6A med projektforslaget. Tallene under "4 spor kort" og "4 spor lang" er andre løsningsmodeller, forvaltningen har set på, og som der skal ses bort fra i dette spørgsmål.

Rejsetider [sek.]	Morgen			
	Basis 2018	5 spor	4 spor kort	4 spor lang
6A mod byen	831	645	650	647
6A ud af byen	722	634	634	634

Rejsetider [sek.]	Eftermiddag			
	Basis 2018	5 spor	4 spor kort	4 spor lang
6A mod byen	711	608	607	609
6A ud af byen	762	657	658	659

I modelleringen er det ikke muligt at trække data ud, så det kan bestemmes, hvilke tiltag i projektforslaget, som besparelsen stammer fra. Dog kan rejsetidsbesparelserne brydes ned på delstrækninger.

På delstrækningen fra Jagtvej til Nørre Allé er besparelserne beregnet til 122 sekunder om morgenen og 46 sekunder om eftermiddagen i retning mod byen. I retning ud af byen er besparelserne på samme sted beregnet til 17 sekunder om morgenen og 13 sekunder om eftermiddagen. Disse besparelser skyldes som beskrevet både nedlæggelse af stoppesteder, busbaner og signaloptimering.

Lone Byskov
Vicedirektør