



14-01-2016

Notat vedr. trafikplanen, Brohusgade og Wesselsgade

Nærværende notat besvarer en række spørgsmål vedr. Trafikplanen for Indre Nørrebro stillet af borgmesteren den 13. januar 2016.

Sagsnr.
2015-0151994

Dokumentnr.
2015-0151994-13

Brohusgade

Hvad er Movias forsinkelser?

Anton Benjamin Ryslinge

Forvaltningen svarer:

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 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 og Movia med en mere præcis vurdering. 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 medfører øgede omkostninger på ca. 0,5 mio. kr. Den præcise omkostning afhænger dog af, hvor meget luft der er i den enkelte buslinjes køreplan, og om der skal sættes flere busser ind eller ej.

I forbindelse med implementeringen af trafikplanen kan Teknik- og Miljøforvaltningen i samarbejde med Movia yderligere kvalificere vurderingen af forsinkelse og omkostning, bl.a. ved testkørsler og yderligere trafiktællinger.

Vil cykeltrafikken i Rantzausgade genere eller blokere for busserne?

Situationen med udkørsel fra Brohusgade til Rantzausgade er blevet vurderet af Movia ved besøg på stedet både om eftermiddagen samt i morgentrafikken kl. 08.00. Movia vurderer, at passage af morgencykeltrafikken på Rantzausgade kan give mindre forsinkelser. Det vurderes dog ikke som en væsentlig gene og vil ikke blokere for buskørsel. Forsinkelserne vil ligge indenfor rammen af den to-minutters forsinkelse, som Brohusgade-løsningen medfører.

Områdefornyelsen Nørrebro

Blågårds Plads 5, 2. sal
Postboks 339
2200 København N

Mobil
2056 7313

E-mail
CW17@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149

I konkretiseringen af trafikplanen kan det evt. vurderes om det er nødvendigt at etablere et lyssignal i t-krydset Rantzausgade/Brohusgade.

Wesselsgade

Kan et alternativ til åbning af Wesselsgade være en fortsat lukning af Wesselsgade og en ny lukning af Baggesensgade?

Forvaltningen svarer:

Der er for indværende intet alternativ til at genåbne Wesselsgade, såfremt trafikplanen skal realiseres.

Begrundelse:

- Det har været foreslået, at den kommende spærring af Dosseringen flyttes til Baggesensgade, og at Wesselsgades spærring opretholdes. En lukning af Baggesensgade vil dog give problemer med vende- og bakkemanøvrer, der er blevet vurderet som trafikikkerhedsmæssigt risikable. Særligt for kvarterets mange cyklister.
- Politiet har tilkendegivet, at de ønsker 2 indgange til kvarteret ifbm. akutsituationer. Det er derfor ikke sandsynligt, at de vil godkende, at både Wesselsgade og Baggesensgade spærres.
- En fortsat spærring af Wesselsgade vurderes at øge trafikken i flere omkringliggende gader: Baggesensgade, Korsgade og Blågårdsgade. Dette indebærer mere trafik over potentielle bløde forbindelse som områdefornyelsen arbejder på at opgradere. Herunder krydset Baggesensgade/Blågårdsgade, hvor der af sikkerhedshensyn ønskes færre biler.
- Det kan ikke anbefales at etapedele eller afprøve dele af trafikplanen i Blågårdskvarteret, da den endelige løsning nødvendigvis må inkludere, at Wesselsgade genåbnes. Ligeledes er det vigtigt, at en effektiv spærring ved Peblinge Dossering gennemføres samtidig med flytningen af Stengades bussluse, da der ellers hurtigt vil opstå en ny gennemfartsrute gennem Baggesensgade.
- Prisen for at genåbne Wesselsgade er ca. 125.000 kr. Prisen inkluderer fjernelse af den nuværende spærring samt etablering af to vejbumpe samt en hævet flade ved indgangen til legepladsen.

Vedr. indstillingens notat ”Trafikal vurdering ’Trafikplan for Indre Nørrebro’ – fordeling af fremtidig trafik – herunder Wesselsgade”

I bilaget ser det ud til, at der kommer flere biler ind, end der kommer ud – er det korrekt, og hvordan hænger det sammen?

Forvaltningen svarer:

- Bilagsnotatet har kun de primære veje med i angivelserne af forventet trafik for de forskellige scenarier. Dermed er det korrekt, at der i vurderingen er indsat 4.100 ture ind i området, men kun 3.400 ture ud af området på de veje, der er angivet trafikalt for (hovedscenariet).
- I trafikplanen er der et antal lokalgader, hvor der ikke er angivet trafikalt. Samlet set redegør lokalgaderne for de manglende ture ud af området på de store veje, hvor der er angivet trafikalt.
- Der er derfor afhængig af scenarie en difference på 500-800 bilture for området under ét. Differencen er størst ved det scenarie, hvor Wesselsgade fastholdes lukket for biltrafik, hvilket indikerer, at en fortsat lukning af Wesselsgade kan skabe forholdsmæssig mere udkørende biltrafik ad de mindre gader i området

Hvor ligger reduktionen på 20-30 %?

Reduktionen af biltrafik fra eksisterende forhold til den fremtidige situation med en fuldt implementeret trafikplan omhandler primært den gennemkørende trafik, dels ulovlig trafik igennem Stengades bussluse, dels den lovlige omvejskørsel via Baggesensgade.

I eksisterende forhold vurderes ca. 10.500 bilture ind og ud af kvarteret. I det foretrukne scenarie vurderes ca. 7.500 bilture ind og ud af kvarteret. Den samlede reduktionen er derfor 2.000-3.000 bilture eller 20-30 %. Hvis planen fungerer efter hensigten, vurderes antallet/besparelsen af bilture større.