

12. Trafikplan for Blågårdsgade- og Rantzausgadekvarteret (2015-0228110)

Bilag

Bilag 1 - Trafikplan

Bilag 2 - Rantzausgade og Stengade, trafikskitse

Bilag 3 - Parkeringsredegørelse

Bilag 4 - Økonomi

Bilag 5 - Oversigt over politisk behandling

Bilag 6 Trafikal vurdering af forslag til "Trafikplan for Indre Nørrebro" - fordeling af fremtidig trafik - herunder Wesselsgade

Bilag 7 - Svar på spørgsmål stillet af Lars Weiss ifm. indstilling om Trafikplan Indre Nørrebro

Bilag 8 - Notat vedr. trafikplanen, Brohusgade og Wesselsgade

For at sikre trafikalt sammenhængende løsninger for Blågårdsgade- og Rantzausgadekvarteret (Indre Nørrebro) skal der tages stilling til forslag til trafikplan.

Sagsfremstilling

Indstilling

Indstilling om,

1. at der frigives en anlægsbevilling på 6,8 mio. kr. til at genetablere parkeringspladser. De 6,8 mio. kr. skal frigives på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg i 2016, jf. økonomiafsnittet og bilag 4,
2. at omlægningen af busdriften i Rantzausgade vil medføre en merudgift for kommunen på 0,5 mio. kr. i 2017 og frem. Finansieringen af merudgiften vil blive fremlagt i forbindelse med forhandlingerne om Budget 2017.

Det bemærkes, at Økonomiudvalgets budget til Movia i 2017, som følge af indstillingen, øges med 0,5 mio. kr. som konsekvens af omlægningen af busdriften.

Det forudsættes, at eventuelle merudgifter, som følge af sagen, afholdes inden for Teknik- og Miljøudvalgets budgetramme.

(Teknik- og Miljøudvalget)

Problemstilling

Borgerrepræsentationen godkendte 9. oktober 2014 Kvarterplanen for de to områdefornyelser på Indre Nørrebro, herunder udarbejdelsen af en samlet trafikplan for kvarteret. Forvaltningen har efterfølgende i samarbejde med kvarterets beboere, Miljøpunkt Nørrebro og Nørrebro Lokaludvalg udarbejdet et forslag til trafikplan, som der skal tages stilling til med henblik på, at det videre arbejde kan igangsættes.

Borgerrepræsentationen besluttede 26. november 2015, at tilbagevise indstillingen til fornyet behandling i Teknik- og Miljøudvalget, jf. bilag 5. Indstillingen er primært opdateret med informationer i bilag 6 om trafiktal i området.

Løsning

Inden projektudviklingen af flere byrumsprojekter igangsættes, har forvaltningen udarbejdet et forslag til trafikplan, der skal sikre sammenhæng i de trafikale løsninger, som efterfølgende detailudvikles.

For at styrke Indre Nørrebro som et attraktivt og trygt boligkvarter, foreslår forvaltningen, at kvarteret fastholdes som et kvarter med intern bil- og varekørsel, og at hastigheden sænkes til 30 km/t for alle gader i kvarteret. Dertil samles de nuværende trafikkenklaver, trafikområder uden gennemkørende biltrafik, til én stor trafikkenklave, der udelukkende har adgang fra Åboulevard og Ågade (undtaget busser).

Trafikplanens samlede tiltag vil skabe større sikkerhed, tryghed og fremkommelighed for cyklister og fodgængere i kvarteret. Forholdene for cyklister vil blive bedre i Rantzausgade og Stengade, der i dag er utrygge gennemfartsforbindelser. Trafikplanen vil samlet set forbedre forholdene for den lokale biltrafik i Blågårdsgadekvarteret ved fx at forbedre muligheden for cirkulation efter parkering. En forbedret bussluse i Stengade vil herudover have en positiv effekt i Guldbergsgadekvarteret, der i dag præges af gennemkørsel af biler fra Stengade.

Forslag til indretning af Rantzausgade

For at øge trafikikkerheden, forbedre forholdene for by- og handelsliv og samtidig gøre plads til skybrudshåndtering i Rantzausgade, foreslår forvaltningen, at Rantzausgade og Brohusgade ensrettes, jf. bilag 2.

Det foreslås endvidere, at 60 af gadens 79 parkeringspladser i blå zone nedlægges og genetableres med 49 pladser i samme beboerlicenszone og 11 pladser 700 m fra Rantzausgade i gul zone på 'Ydre Nørrebro', der 1. januar 2017 vil blive inddraget i betalingsområdet.

Ved overførselssagen 2012-13 (Cykelpakke VII) (BR 30. april 2013) (A, B, F, I og Ø) blev det vurderet nødvendigt at flytte op til 52 p-pladser i Rantzausgade. Med behov for også plads til skybrud og bedre forhold for handelslivet er det forvaltningens vurdering, at der er behov for at flytte op til 60 af gadens pladser. Ved Budget 2015 (A, B, F, O og Ø) (BR 2. oktober 2014) blev forvaltningen bedt om at udarbejde en samlet parkeringsredegørelse, herunder behovet i Rantzausgade. I den sammenhæng blev der afsat yderligere midler til erstatningsparkeringspladser i Rantzausgade.

Movia og Økonomiforvaltningen vurderer, at omlægningen af busdriften fra Rantzausgade til Brohusgade vil forøge rejsetiden med 1 min. i udadgående retning.

Forslag til indretning af Stengade

Ca. 3.100 biler kører dagligt ulovligt igennem Stengades bussluse (talt marts 2015). Siden 2000 har der været forsøgt flere forskellige bussluse-konstruktioner, der alle har været sat ud af funktion af vedvarende hærværk. Det foreslås, at busslusen flyttes 200 m til en placering mellem Nørrebrogade og Baggesensgade, hvor en effektiv bussluse uden hydraulik, men med skiltning, lyssignal og vejindsnævninger kan etableres. Denne placering løser et lokalt ønske om at lovliggøre intern beboerkørsel, placeringen flyttes fra Folkets Park til en mere neutral placering, hvor politiet kan håndhæve busslusen, og der kan etableres en lyssignalløsning i forbindelse med Nørrebrogade, jf. bilag 2.

Plan for realisering

Rantzausgade

Rantzausgadeprojektet er fuldt finansieret med i alt 35 mio. kr. inkl. erstatningspladser og klimatilpasning, jf. bilag 4. Forvaltningen forventer, at projektet er færdiganlagt i 2018.

Busslusen og omlægning af trafikken i området

Projektforslag, budget og finansieringsforslag for anlæg af busslusen og initiativerne om omlægning af trafikken er ikke finansieret og vil blive fremlagt i forbindelse med kommende forhandlinger om budget eller overførselssag. Forvaltningen vil sætte projektudvikling og anlæg i gang umiddelbart efter, at finansiering er opnået. Projektforberedelsen frem til anlæg forventes at være ca. et år. Forvaltningen lægger vægt på, at busslusen og den afledte omlægning af trafikken realiseres samlet. De to projekters igangsættelse kan imidlertid ske både før og efter Rantzausgadeprojektet.

En række mindre tiltag herudover, fx skiltning i sidegader, hastighedsbump mv. er ikke finansieret. Disse initiativer forventes finansieret og anlagt i forbindelse med andre snitfladeprojekter i området.

Høring og borgerinddragelse

Trafikplanen er udarbejdet i samarbejde med borgere, erhvervs-repræsentanter, repræsentanter fra Nørrebro Lokaludvalg, Miljøpunkt Nørrebro, politi, Movia, Økonomiforvaltningen og Områdefornyelsens styregruppe.

Der er gennemført fire workshops, interviews med butikker i Rantzausgade, trafiktællinger, voxpop, trafikforsøg og events. I alt har mere end 500 beboere, brugere og aktører deltaget. Dialogen afdækker lokal opbakning til trafikale løsninger, hvor kvarteret fredeliggøres med lav hastighed, ensretninger, trafikklaver og intern biltrafik.

Politiet har godkendt trafikplanens trafikale principper med trafikklaver, ensretninger og hastighedssænkning. Ligeledes har lokaludvalget taget trafikplanen til efterretning. Dog efterspørger lokaludvalg, Miljøpunkt Nørrebro, borgere og Områdefornyelsens styregruppe en effektiv bussluse i Stengade og ønsker en bussluse med en dobbelt busgrav. Politiet er bekymret for en fysisk busgrav i forhold til tilgængelighed ved akutkørsel. Derfor indstiller forvaltningen en bussluse med

skiltning, lyssignal og vejindsnævninger. Løsningen følges op af trafiktællinger pr halvår og evalueres efter 2 år for at vurdere effektiviteten og eventuelle opfølgende tiltag. Det vil ligeledes løbende blive vurderet, hvilke konsekvenser indretningen har for trafikken og andre trafikprojekter i området.

Movia og Økonomiforvaltningen vurderer, at trafikplanen ikke har alvorlige konsekvenser for busfremkommeligheden, da en ensretning af Rantzausgade kun har konsekvens for et busstop i udadgående retning, der flyttes 75 m og en omvejskørsel via Brohusgade kun vil betyde 1 minuts ekstra køretid. Dertil holder busserne allerede i dag en hastighed på 15 – 30 km/t.

Lokaludvalget og andre lokale aktører vil fortsat blive involveret i konkretiseringen af de enkelte projekter såvel som den endelige placering af erstatningspladser.

Økonomi

I Overførselssagen 2012-2013 (BR 30. april 2013) (A, B, F, I og Ø) blev der afsat 3,0 mio. (2013 p/l) kr. i Cykelpakke VII til erstatningsparkeringspladser i Rantzausgade. Heraf blev 0,5 mio. kr. stjernemarkeret og frigivet. De resterende 2,5 mio. kr. (2013 p/l) ønskes frigivet med denne indstilling. De 2,5 mio. kr. (2013 p/l) svarer til 2,6 mio. kr. i 2016 p/l. De 2,6 mio. kr. (2016 p/l) skal frigives på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg, se også tabel 1 i bilag 4.

I Budget 2015 (Æ49) (BR 2. oktober 2014) (A, B, F, O og Ø) blev der afsat en pulje på 10,0 mio. kr. til etablering af erstatningsparkeringspladser. Med denne indstilling frigives 4,2 mio. kr. (2016 p/l) fra denne pulje. De 4,2 mio. kr. (2016 p/l) skal frigives på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg, se også tabel 1 i bilag 4.

Omlægning af busdriften i Rantzausgade vil medføre en merudgift for kommunen på 0,5 mio. kr. (2015 p/l) i 2017 og frem. Finansieringen af merudgiften vil blive fremlagt i forbindelse med forhandlingerne om Budget 2017.

Videre proces

Forvaltningen fremlægger et projektforslag for Rantzausgade for Teknik- og Miljøudvalget med en indstilling om frigivelse af allerede afsatte midler til anlæg ultimo 2016.

Forvaltningen vil fremlægge forslag til projekt og finansiering af busslusen og øvrige omlægninger af trafikken i forbindelse med de kommende forhandlinger om budget eller overførselssag.

Diverse

Pernille Andersen

/Anders Møller

Oversigt over politisk behandling

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget godkender,

1. at "Trafikplan Indre Nørrebro", herunder skitseprojekter for Rantzausgade og Stengade, danner grundlag for trafikafviklingen på Indre Nørrebro, jf. bilag 1.
2. at Rantzausgade delvis ensrettes og busbetjeningen omdirigeres via Brohusgade, jf. bilag 1 og 2.
3. at busslusen i Stengade flyttes 200 m til en placering mellem Nørrebrogade og Baggesensgade, jf. bilag 1 og 2.
4. at der nedlægges op til 60 parkeringspladser i Rantzausgade i blå betalingszone, som genetableres andetsteds på Nørrebro i blå og gul betalingszone, jf. bilag 3.

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget over for Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen godkender,

5. at der frigives en anlægsbevilling på 6,8 mio. kr. til at genetablere parkeringspladser. De 6,8 mio. kr. skal frigives på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg i 2016, jf. Økonomiafsnittet og bilag 4.
6. at omlægningen af busdriften i Rantzausgade vil medføre en merudgift for kommunen på 0,5 mio. kr. i 2017 og frem. Finansieringen af merudgiften vil blive fremlagt i forbindelse med forhandlingerne om Budget 2017.

Teknik- og Miljøudvalgets beslutning i mødet den 18. januar 2016

Det Konservative Folkeparti fremsatte følgende ændringsforslag (ÆF1) til indstillingens 3. at-punkt:

“At busslusen fjernes”

Ændringsforslaget (ÆF1) blev ikke godkendt med tre stemmer mod otte. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: C og V.

Imod stemte: A, B, F og Ø.

Socialistisk Folkeparti og Radikale Venstre stillede følgende ændringsforslag (ÆF2) til indstillingens 1. at-punkt:

“at ”Trafikplan Indre Nørrebro”, herunder skitseprojekter for Rantzausgade og Stengade, danner grundlag for trafikafviklingen på Indre Nørrebro, jf. bilag 1, dog således, at Wesselsgade bibeholdes lukket.”

Ændringsforslaget (ÆF2) blev ikke godkendt med to stemmer mod seks. Tre medlemmer undlod at stemme.

For stemte: B og F.

Imod stemte: A og Ø.

Undlod at stemme: C og V.

Enhedslisten fremsatte følgende ændringsforslag (ÆF3) om tilføjelse af et nyt 2. at-punkt, og at indstillingens 2-6 at-punkt omnummereres til 3-7. at-punkt:

“at Teknik- og Miljøforvaltningen i forbindelse med konkretiseringen af trafikplanen, med henblik på implementering af planen i Rantzausgade, i samarbejde med Movia undersøger alternativer til busdrift i Brohusgade, herunder økonomiske konsekvenser, i forbindelse med indstilling om frigivelse af midler til Rantzausgades omdannelse.”

Ændringsforslaget (ÆF3) blev godkendt uden afstemning.

1. at-punkt blev godkendt med syv stemmer mod tre. Et medlem undlod at stemme.

For stemte: A, F og Ø.

Imod stemte: C og V.

Undlod at stemme: B.

De således omnummererede 3.- 5. at-punkt blev godkendt med otte stemmer mod tre. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: A, B, F og Ø.

Imod stemte: C og V.

De således omnummererede 6.-7. at-punkt blev anbefalet over for Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen med otte stemmer mod tre. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: A, B, F og Ø.

Imod stemte: C og V.

Det Konservative Folkeparti og Venstre afgav følgende protokolbemærkning:

"Vi er imod ændringerne, der medfører mere ensretning, langsommere bustrafik, lavere hastigheder og længere afstand til parkeringspladserne."

Økonomiforvaltningen indstiller, at Økonomiudvalget oversender sagen til Borgerrepræsentationen med følgende erklæring:

Det bemærkes, at Økonomiudvalgets budget til Movia i 2017, som følge af indstillingen, øges med 0,5 mio. kr. som konsekvens af omlægningen af busdriften.

Økonomiudvalget forudsætter, at eventuelle merudgifter, som følge af sagen, afholdes inden for Teknik- og Miljøudvalgets budgetramme.

Økonomiudvalgets beslutning i mødet den 2. februar 2016

Indstillingen blev anbefalet over for Borgerrepræsentationen med 8 stemmer mod 4. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: A, Ø, B og F.

Imod stemte: V, O og C.

Venstre og Det Konservative Folkeparti videreførte deres protokolbemærkning fra Teknik- og Miljøudvalgets møde den 18. januar 2016:

"Vi er imod ændringerne, der medfører mere ensretning, langsommere bustrafik, lavere hastigheder og længere afstand til parkeringspladserne."

Beslutning

Borgerrepræsentationens beslutning i mødet den 11. februar 2016

Det Konservative Folkeparti genfremsatte deres ændringsforslag (ÆF1) fra udvalgsbehandlingen:

"At busslusen fjernes"

SF og Radikale Venstre genfremsatte deres ændringsforslag (ÆF2) fra udvalgsbehandlingen:

"at "Trafikplan Indre Nørrebro", herunder skitseprojekter for Rantzausgade og Stengade, danner grundlag for trafikafviklingen på Indre Nørrebro, jf. bilag 1, dog således, at Wesselsgade bibeholdes lukket."

Det af Det Konservative Folkeparti genfremsatte ændringsforslag (ÆF1) blev forkastet med 37 stemmer imod 14. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: C, I, O og V.

Imod stemte: A, B, F og Ø.

Det af SF og Radikale Venstre genfremsatte ændringsforslag (ÆF2) blev forkastet med 39 stemmer imod 12. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: B og F.

Imod stemte: A, C, I, O, V og Ø.

Indstillingen blev herefter godkendt med 36 stemmer imod 14. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: A, B, F og Ø.

Imod stemte: C, I, O og V.

Det Konservative Folkeparti og Venstre videreførte deres protokolbemærkning fra udvalgsbehandlingen, som Dansk Folkeparti og Liberal Alliance tilsluttede sig:

“Vi er imod ændringerne, der medfører mere ensretning, langsommere bustrafik, lavere hastigheder og længere afstand til parkeringspladserne.”