



Punkt 14.

Revideret forslag til forbedret fremkommelighed på Vesterbro

2015-029044

By- og Landskabsforvaltningen indstiller, at By- og Landskabsudvalget godkender, at etape 1 af oprindeligt forslag til fremkommelighedsfremmende tiltag på Vesterbro i henhold til nuværende bevilling godkendes, og at supplerende forslag medtages i budgetforhandlingerne.

Sagen blev udsat på udvalgets møde den 5. november 2015, pkt. 19. Sagen genoptages.

Beslutning:

Godkendt

Mariann Nørgaard var fraværende.



Sagsbeskrivelse

Formål

By- og Landskabsudvalget behandlede på mødet d. 5. november 2015 under pkt. 19 indstilling vedr. fremkommelighedsfremmende tiltag på Vesterbro. Punktet blev udsat til et senere møde, da udvalget ønskede forslaget yderligere bearbejdet og fremkom med en række bemærkninger. Udvalgets bemærkninger er efterfølgende behandlet og kommenteret i et notat som bilag til indstillingen (bilag 1) samt i muligt omfang indarbejdet i et revideret projektforslag. Formålet med et revideret forslag er at supplere de oprindelige forslag med løsninger, der kan bidrage yderligere til bedre fremkommelighed langs Vesterbro under hensyn til alle trafikanters sikkerhed og fremkommelighed.

Det oprindelige forslag

Det oprindelige projektforslag indeholdt overordnet følgende to etaper (de anførte udgifter er overslagspriser):

- Etape 1: Dosering ved Hasserisgade, herunder ændret afmærkning og optimering af signalstyringen. Etapen kan gennemføres inden for bevillingen inkl. udført konsulentarbejde. Udgift: 0,5 mio. kr. inkl. afholdt konsulentudgift på 0,25 mio. kr.
- Etape 2: Forbedring af fremkommeligheden for bustrafikken på Limfjordsbroen. Signalændring og svingbane ved Aalborghallen og forbedring af samordningen mellem signalerne på strækningen. (Forudsætter finansiering af Kollektiv Trafik). Udgift til By- og Landskabsforvaltningen: 0,3 mio. kr. (ikke budgetsat) Udgift til Kollektiv Trafik: 0,4 mio. kr. (ændret fra oprindeligt 0,3 mio. kr.)

Med gennemførelse af det oprindelige projektforslag forventes kortere rejsetid og mindre køkørsel på den centrale del af Vesterbro, mere eller uændret grøntid langs Vesterbro i de fleste kryds og en mere effektiv dosering ved Hasserisgade, samt reduceret rejsetid for busserne over Limfjordsbroen fra nord. Forslagene i etape 1 kan medføre længere ventetid på Hasserisgade.

Forslaget i etape 2 vedr. forbedring af fremkommeligheden for busser fra nord kan medføre lidt mindre kapacitet for trafikken fra syd som følge af, at det eksisterende kombinerede ligeud-højrespor ændres til et rent højresvingsspor mod Borgergade, og at grøntiden fra syd reduceres, når det særlige bussignal for vestresvingende busser fra nord indkobles.

Bemærkninger til oprindeligt forslag

Udvalgets bemærkninger med forvaltningens kommentarer er resumeret herunder og behandlet nærmere i bilag 1. Byrådsmedlem Jens Toft-Nielsen har efterfølgende fremsendt bemærkninger til forvaltningen, som ligeledes er behandlet (pkt. 8 og 9).

1. Forlængelse af højresvingsspor mod Prinsensgade helt frem til Vingårdsgade og afmærkning af kun et enkelt ligeudspor mellem Hasserisgade og Prinsensgade.
Kommentar: De to ligeudspor på viadukten er nødvendige for, at trafikken fra Hasserisgade kan afvikles. De to spor skal bruges som opmarchbåse, da de to signalanlæg ligger meget tæt. Det er som følge heraf nødvendigt at opretholde to spor på den første del af strækningen efter Prinsensgade, og der er dermed ikke mulighed for at forlænge højresvingbanen.
2. Længere tid med grønt lys langs Vesterbro som forsøg.
Kommentar: Længere grøntider kan have en række trafikale ulemper, bl.a. opstuvninger i svingbaner på Vesterbro og på sidevejene til Vesterbro samt længere ventetid for fodgængere. Det vil dog være muligt at gennemføre forsøg med længere grøntider, hvor der installeres nye programmer med længere om-løbstider. Samordningen ("grøn bølge") vil som følge heraf blive forringet på grund af den korte afstand mellem trafiksignalerne på Vesterbro.
3. Nedtællingssignaler med sekundvisning i fodgængerovergange og hæve rødtiden på tværs.
Kommentar: Nedtællingssignaler kan ikke bruges samtidig med trafikstyring, da signaltiderne skal være



ens fra omløb til omløb. Nedtællingssignaler kan indgå i kryds, hvor trafikstyringen ikke er til hinder for det, hvilket er tilfældet ved Bispensgade/Urbansgade og Algade.

4. Nuværende signalstyring af cykler på Limfjordsbroen bevares.
Kommentar: Den nuværende styring bevares.
5. Automatisk indkobling af grønt for venstresvingende cykler mod Prinsensgade.
Kommentar: Cykler detekteres automatisk i dag. Af hensyn til kapaciteten er det ikke hensigtsmæssigt at indkoble cykelfasen i hvert omløb, hvis der ikke er behov for den.
6. Flytte fodgængerovergangen ved Algade til Vingårdsgade og ændre på reguleringen ved indførelse af grøn pil fra Algade. Herved kan signalet ved Algade – Vingårdsgade fortsætte med grønt for Vesterbro mod syd, når der ikke er venstresvingende trafik fra Algade og trafik på tværs ved Vingårdsgade.
Kommentar: Et fodgængerfelt på nordsiden af Vingårdsgade er kapacitetsmæssigt problematisk. I det oprindelige forslag er grøntiderne for Vesterbro øget ved disse kryds. En separat regulering af trafikken fra Algade vil være en kompliceret løsning og vurderes bl.a. at medføre væsentligt længere ventetid for trafikanter på tværs af Vesterbro ved Vingårdsgade.
7. Med en placering af busser i det højre spor helt frem til Borgergade, og den øvrige biltrafik i det venstre spor (nuværende busbane), kan en regulering ved Borgergade ved hjælp af et forkørselssignal for busser gøre det ekstra forsignal før Borgergade unødvendigt.
Kommentar: Løsningen har været overvejet men er opgivet på grund af en række afgørende ulemper, bl.a.:
at venstresvingende fra syd kan komme til at spærre for ligudkørende fra nord pga. vognbaneforløbet gennem krydset, og
at ligeudkørende trafik fra både nord og syd standses, når busser skal svinge til venstre fra højre vognbane. (Nærmere beskrevet i bilag 1).
8. Forslag om fuldt optrukken stribe på Limfjordsbroen i sydgående retning, f.eks. fra broklappen og sydpå, for at undgå alle de forsinkende indfletninger, hvor folk tager højre bane selv om de skal ligeud, og så i sidste øjeblik svinger ind i ligeudkøen.
Kommentar: En fuldt optrukken stribe vil begrænse muligheden for at udnytte kapaciteten bedst muligt ved brug af flettereglen. Der vil også være risiko for, at ikke stedkendte bliver fanget i den forkerte vognbane. Der er derfor risiko for, at der vil være for mange overtrædelser. Bussernes mulighed for at vælge vognbane, hvor der er mindst kø, vil blive reduceret.
9. Forslag om allerede nu at indføre, at bilister fra Budolfi drejer ned ad Jernbanegade og til højre ad Vingårdsgade (i dag kun busser) hvis de skal til Vesterbro. Lukke Algade fra Jernbanegade til Vesterbro og fjerne krydset ved Phønix helt.
Kommentar: Hvis Algade lukkes skal Vingårdsgade være dobbeltrettet mellem Jernbanegade og Vesterbro, og fodgængerfeltet ved Algade (Phønix) flyttes til Vingårdsgade. Hvis den overflyttede trafik fra Algade, sammen med den eksisterende bustrafik, skal afvikles i ét spor, vurderes der at være behov for så lange grøntider for Vingårdsgade, at grøntiden, og hermed kapaciteten, for Vesterbro reduceres. Der er ikke plads til at etablere to vognbaner for henholdsvis højre- og venstresvingende fra Vingårdsgade. Vejene indgår desuden i planlægningen af Budolfi Plads.

Revideret projektforslag – samlet indsats

På baggrund af ovennævnte vurderinger foreslås det oprindelige projektforslag suppleret med nye tiltag. En yderligere forbedring af fremkommelighed på Vesterbro søges opnået gennem mere grøntid, og der opsættes nedtællingssignaler i to kryds. Herved imødekommes udvalgets bemærkninger vedr. pkt. 2 og 3 i væsentlig omfang.

Da styreapparaterne på Vesterbro er op til 25 år gamle er de allerede forældede og med forringet driftsstabilitet, og det vil ikke være rentabelt at gennemføre større omprogrammeringer af dem. Som følge heraf foreslås 6 styreapparater udskiftet. Det vil derudover være behov for detekteringsudstyr (detektorspoler eller radarer) til styring af programindkoblinger.



En samlet indsats for en forbedring af fremkommeligheden og opgradering af signalstyringen på Vesterbro foreslås at omfatte følgende etaper:

- Etape 1 og 2: Det oprindelige projektforslag
- Etape 3:
Trafiktællinger
Styrestrategi og projektering.
Udskiftning af 6 styreapparater med nye signalprogrammer (højtrafikprogrammer) med længere om-løbstider, nedtællingssignaler i 2 kryds.
Detekterings- og styresystem.

Samlet Økonomi

På anlægsbudgettet er der i 2015 afsat 0,5 mio. kr. til projekt Fremkommelighed – Midtbyen (grøn bølge).

Forventede anlægsudgifter til gennemførelse af det reviderede projektforslag fremgår af tabellen herunder.

Tiltag	Udgift i 1.000 kr.
Etape 1	500
Etape 2, By- og Landskab	300
Etape 2, Kollektiv Trafik	400
Etape 3	1.500
Samlet anlægsudgift	2.700

Den samlede udgift vedr. etape 2 er på 0,7 mio. kr., hvoraf By og Landskabsforvaltningen foreslås at afholde 0,3 mio. kr.

Den samlede udgiftsramme under By- og Landskabsforvaltning til gennemførelse af det reviderede projektforslag udgør: 2,3 mio. kr.

En gennemførelse af det reviderede projektforslag forudsætter en ekstrabevilling på 1,8 mio. kr.



Bilag:

Revideret forslag til forbedret fremkommelighed på Vesterbro