

Teknik- og Miljøforvaltningen

29. august 2024  
J.nr. 2024-0294756

## **Høringssvar vedr. ombygning af Torvegade**

### **Introduktion**

Indledningsvis vil Christianshavns Lokaludvalg takke for det fremsendte materiale, herunder Teknik og Miljøforvaltningens projektforslag, samt muligheden for at afgive høringssvar til dette.

Lokaludvalget påskønner dialogprocessen omkring projektet og forvaltningens brug af forskellige dialogredskaber over for beboere og erhvervsdrivende. (Dette skal imidlertid ikke afholde Christianshavns Lokaludvalg fra at foreslå yderligere dialog-initiativer omkring dette omfattende projekt, jf. nedenfor).

Christianshavns Lokaludvalgs mere konkrete kommentarer er samlet under i alt 10 hovedoverskrifter:

1. Konsekvenser for busdriften
2. Barriereeffekt
3. Cykelparkering
4. Handicapforhold
5. Ensretninger
6. Christiansbro
7. Hastighedsbegrænsning
8. Renovering af Christianshavns Torv.
9. Begrønning af Torvegade
10. Perspektiver

Afslutningsvis belyser udkastet nogle perspektiver, som Christianshavns Lokaludvalg ønsker at medvirke til at realisere på lidt længere sigt (pkt. 10).

Det drejer sig om udviklingen af trafikken i Torvegade, af Torvegade som strøggade, og

af Torvet som et velfungerende samlingssted for beboere, handlende og besøgende, med et miljø, der inviterer til flere aktiviteter.

## 1. Konsekvenser for busdriften

Overordnet forventer lokaludvalget, at ombygningen af Torvegade giver bedre forhold for cyklister og fodgængere. På nuværende tidspunkt ser lokaludvalget dog med bekymring på, at projektet umiddelbart forringer fremkommeligheden for busserne. En god del af Christianshavns beboere og besøgende er afhængige af linjerne 2A, 31 og 37, og øget irregularitet og forsinkelser på disse buslinjer fremmer ikke ønsket om at tilbyde attraktiv kollektiv trafik som alternativ til private biler.

Det er derfor vigtigt, at der sker en løbende evaluering og tilpasning af den signalstyrede busprioritering, så busdriften ikke forringes.”

## 2. Barriereeffekt

Torvegade er en markant færdselsåre gennem Christianshavn, som understøtter en gennemkørende trafik, der forbinder områder nord for København (og Indre By) med Amager. Denne trafikstrøm har et betydeligt omfang.

Af projektforslaget fremgår det, at ”*som indfaldsvej har Torvegade meget gennemkørende trafik. Samtidig er det den primære handelsgade på Christianshavn. Den nuværende indretning af gaden med stort fokus på gennemkørende trafik svækker både det grønne træk hen over volden og forstærker barrierevirkningen gennem Christianshavn som kvarter.*” (Projektforslaget, side 4).

Formålet med projektet har været at sikre bedre fremkommelighed i Torvegade for cyklister. Det har efter lokaludvalgets vurdering medført et manglende fokus på, hvordan Torvegade kan indrettes for at nedbryde barriereeffekten på tværs af Torvegade. Det er svært at skabe en strøggadeeffekt, når impulsive krydsningsmuligheder er begrænsede, og der er lange ventetider for fodgængere ved lysreguleringerne.

Lokaludvalget vil opfordre til, at forvaltningen ser på om projektet kan justeres med sigte på, at det i højere grad begrænser barriereeffekten gennem Christianshavn, f.eks. ved at skabe flere og bedre krydsningsmuligheder, herunder længere grøntider i (nogle af) krydsene.

I den forbindelse ønsker Lokaludvalget belyst, i hvilket omfang, der er taget højde for de nedenfor nævnte faktorer ved de tekniske beregninger af årsdøgntrafikken på Torvegade, nemlig øget trafik til og fra:

- a. Papirøen med boliger, svømmehal og hotel
- b. Operaen og Operaparken
- c. Kuglegården med et kommende hotel
- d. Hal C
- e. Refshaleøen med omkring 1. mio. besøgende om året

- f. Nyholm, idet det må forventes, at militæret fortsat vil være der, hvilket ikke var forventningen i årene før 2022.

## **2.1 Strandgadekrydset**

Af forslaget fremgår det, at det sydøstlige fodgængerfelt i Strandgadekrydset nedlægges. I stedet etableres et nyt fodgængerfelt mod nordvest ved det nye busstoppested.

Lokaludvalget kan ikke se begrundelsen for at fjerne fodgængerovergangen, som blot vil forøge Torvegades barriereeffekt.

Lokaludvalget ønsker, at den sydøstlige fodgængerovergang ved Strandgade bibeholdes.

## **2.2 Christianshavns Torv**

Grøntiderne for fodgængerne på Christianshavns Torv ved Overgaden Oven Vandet og Dronningensgade samt ved Prinsessegade er meget korte. Tilsvarende føles ventetiden på grønt meget lang.

I krydset ved Prinsessegade er der ingen midterhelle, hvilket giver en utryghedsfølelse for dårligt gående og bekymring for, om man kan nå over krydset i den korte grøntid. Hertil kommer at der i myldretiden og ved forestillinger i Operaen opleves trafikophobning i Prinsessegade som følge af den korte grøntid.

Grøntiden er begrundet i en prioritering af trafikens fremkommelighed i Torvegade. Lokaludvalget ønsker, at grøntiden øges, så særligt gående oplever en mere tryk krydsning af Torvegade, og at barriereeffekten mindskes.

Lokaludvalget er klar over, at ændring af signaltiderne påvirker fremkommeligheden andre steder i byen, men lokaludvalget finder, at det lokale hensyn til Christianshavn bør vægtes højere i projektet.

Af afmærkningsplanen fremgår det, at der opsættes indkørsel forbudt-tavle ved indkørsel i Dronningensgade fra Torvegade mod syd.

Skal det forstås således, at det ikke vil være muligt at køre ind ad Dronningensgade fra Torvegade på cykel, og hvad er i så fald begrundelsen for det?

Lokaludvalget foreslår, at der genetableres en fysisk afspærring, der sikrer, at bilkørsel fra Dronningensgade nr. 42 (ved restaurant Halla Halla) og videre forbi Isenkræmmeren og ud i Torvegade ikke er mulig. (Selv om en sådan kørsel både er uforsvarlig og forbudt, forekommer den faktisk, og er til fare for gående og cyklister på strækningen)."

## **3. Cykelparkering**

Christianshavns lokaludvalg lægger vægt på, at der etableres så meget cykelparkering som nødvendigt for at matche behovet. Lokaludvalget beder om, man som et første tiltag fjerner "døde" cykler i Torvegade, i de tilstødende gader og på Christianshavns

Torv. Dette vil bidrage til, at der i højere grad end nu frigøres cykelparkeringspladser. Et sådant initiativ bør gennemføres løbende.

I bestræbelserne på at øge antallet af cykelparkeringspladser er forvaltningen begrænset af en politisk beslutning om, at projektet ikke må medføre nedlæggelse af parkeringspladser til biler.

Af forvaltningens høringsskrivelse fremgår det, at der på nuværende tidspunkt er foreslået 30-35 cykelparkeringspladser, hvilket ligger langt fra den oprindelige målsætning om 110 pladser.

Forvaltningen oplyser, at man fortsat arbejder med at skaffe flere cykelparkeringspladser, og at man aktuelt arbejder på 50-80 ekstra pladser ved at flytte rundt på bilparkeringspladser i området.

Lokaludvalget finder det væsentligt, at forvaltningen giver høj prioritet til arbejdet med at øge antallet af cykelparkeringspladser. Lokaludvalget ønsker, at der fremlægges en plan for dette arbejde med henblik på en fælles drøftelse.

#### **4. Handicapforhold**

Lokaludvalget går ud fra, at handicaptilgængelighed er i fokus i projektet, så der også skabes gode rammer for denne gruppe af medborgere.

Lokaludvalget bemærker, at det af side 7 i projektforslaget fremgår, at der nedlægges to handicappadser, og at ”omplacering besluttet af Københavns Kommune.”

Vi forudsætter, at tilgængelighedsrevisionen af projektet følges og at antallet af handicap-p-pladser ikke reduceres. Det beder vi om at få bekræftet. Vi beder om at få oplyst, hvor der etableres erstatninger for nedlagte handicapparkeringspladser.

Lokaludvalget vil endvidere pege på et eksisterende forhold ved Overgaden Neden Vandets udmunding i den sydlige del af Torvegade. Fortovet fra Torvegade mod Overgaden Neden Vandet har i dag en række trin, som er vanskeligt passable med kørestol eller rollator. Disse må i stedet benytte den brolagte kørebane.

Lokaludvalget ønsker, at fortovet udjævnes og trinene fjernes, hvis dette ikke er indtænkt i projektet. Lokaludvalget forventer, at relevante handicaporganisationer inddrages i denne proces.

#### **5. Ensretninger**

Ændringer af ensretninger og indkørselsforhold har tidligere været drøftet med forvaltningen. Lokaludvalget har en række bemærkninger til den fremsendte plan over ensretninger.

## 5.1 I området mellem Overgaden Oven Vandet og Christianshavns Voldgade syd for Torvegade

Forvaltningen foreslår at ensrette Christianshavns Voldgade og Amagergade (i retning væk fra Torvegade). Det foreslås også, at de to venstresvingsbaner i Torvegade opretholdes, så trafikken i retning mod Knippelsbro kan ledes ind i området ad disse to veje. Samtidig foreslås ensretningen i Prinsessegade vendt, så den leder hen mod Torvegade

Lokaludvalget er bekymret for, at lede tunge køretøjer ind ad de to små brolagte gader. Bygningerne, der er bygget på træpælefundamenter, vil blive belastet af tung trafik, ligesom beplantningen på voldsiden af Christianshavns Voldgade beskadiges, hvis der kører høje lastbiler gennem gaden.

Christianshavns Lokaludvalg henviser til beboernes erfaringer, der viser, at den nuværende regulering af trafikken med dobbeltretning i de to små gader ikke fungerer tilfredsstillende.

Lokaludvalget er bekymret for, at forvaltningens forslag vil generere mere u hensigtsmæssig trafik i lokalområdet. Lokaludvalget bemærker, at Sofiegade foreslås dobbeltrettet, hvor gaden i dag er ensrettet mod Overgaden Oven Vandet. Lokaludvalget er særligt bekymret for, hvordan de ændrede ens- og dobbeltretninger påvirker tung varekørsel til og fra SuperBrugsen på Torvet.

I dag kan varetransport til SuperBrugsen og andre erhverv anvende én af to veje ind til området Syd for Torvegade: Enten via Prinsessegade-Sofiegade-Overgaden Oven Vandet eller via Overgaden Oven Vandet, hvor varebiler har vendeplads ved Torvet. (Den sidste vej kan kun anvendes ved kørsel fra Knippelsbro).

Med Forvaltningens forslag vil varekørsel kunne indebære, at tunge lastbiler skal passere hinanden i den smalle (dobbeltrettede) Sofiegade, hvor der er parkering i begge vejsider. Forslaget virker ganske u hensigtsmæssigt, jf. ovenfor.

Lokaludvalget foreslår på den baggrund, at:

1. Den nuværende ensretning i Prinsessegade i retning fra Torvegade opretholdes,
2. Venstresving fra Torvegade (i retning mod Knippelsbro) til Prinsessegade tillades,
3. Én af Venstresvingsbanerne i Torvegade mod Amagergade og Christianshavns Voldgade og Prinsessegade opretholdes.
4. Amagergade og Christianshavns Voldgade ensrettes hver sin vej. Skiltning ved indkørsel til begge gader skal markeres (kørselsforbud for køretøjer over 3.5 tons).
5. Den eksisterende ensretning i Sofiegade i retning mod Overgaden Oven Vandet opretholdes.”

## 5.2 Spærringer

Det er uklart for lokaludvalget, hvordan spærringerne for bilerne vil blive etableret jf. de røde markeringer på forvaltningens kort over ensretninger.

Bliver de etableret som fysiske spærringer eller blot skiltede spærringer?

## 6. Christiansbro

På Christiansbro foreslår forvaltningen, at alle gader dobbeltrettes, mens indkørsel for motorkøretøjer forbydes fra Torvegade til hhv. Wildersgade og Overgaden Neden Vandet.

Lokaludvalget er bekymret for øget tung trafik gennem området, når trafikken kun har én indkørselsmulighed til området, nemlig Strandgade, men lokalvalget har svært ved at pege på andre muligheder.

Lokaludvalget finder dog, at både Wildersgade og Overgaden Neden Vandet ensrettes i retning mod Torvegade for at forhindre tilbagekørsel til Strandgade. Lokaludvalget bemærker, at vendemulighederne i de to gader er begrænsede.

### Øvrige kommentarer

1. Teknik- og Miljøforvaltningen antager, at bus- og taxatrafikken til Hotel NH Collection i Strandgade kan afvikles på Strandgade. Det vil medføre, at taxaer og busser til hotellet i øget omfang vil bruge nærområdet omkring Christians Kirke som parkerings-, vente-, vendeplads og til gennemkørsel. Dette er helt uacceptabelt – især set i lyset af, at der faktisk er plads til og derved mulighed for at afvikle trafikken til og fra hotellet indenfor hotel-området.
2. Den maksimale hastighed i de tilstødende områder til Torvegade bør nedsættes fra de nuværende 40 km/t. Dette - for at forebygge hurtigkørende og støjende trafik på de brostensbelagte gader. Særligt i Johan Sempes Gade køres der ofte mere end de tilladte 40 km/t. Derfor skal der her opstilles en supplerende forbudstavle
3. Syd for ud- / indkørslen til Hotel NH Collection skal der i Strandgade m.v. opsættes en forbudstavle mod, at tung trafik ledes omkring Christians Kirke via Strandgade og Wildersgade. Det er i overensstemmelse med Borgerrepræsentationens beslutning ved vedtagelse af lokalplan nr. 183 for Ørkenfortet

## 7. Hastighedsbegrænsning

Lokaludvalget foreslår, at den maksimale hastighed i Torvegade nedsættes fra det nuværende niveau (50 km/t) til 40 km/t, og at hastigheden i de tilstødende områder til Torvegade nedsættes fra de nuværende 40 km/t til 30 km/t.

Dette sidste for at forebygge hurtigkørende og støjende trafik på de brostensbelagte gader.

## **8. Renovering af Christianshavns Torv**

Lokaludvalget beder om en status på projektet for Christianshavns Torv jf. aftalen om Overførselssagen 2023-24.

Her fremgår det, at et politisk flertal vil fremme en ny og indbydende indretning af Christianshavns Torv med henblik på at skabe et rart og indbydende miljø, der inviterer til flere aktiviteter. Og at Torvegades projektforslag vil blive koordineret med Teknik- og Miljøforvaltningens udvikling af et projekt for Christianshavns Torv.

## **9. Begrønning af Torvegade**

Lokaludvalget foreslår, at alle huller i trærækkerne mellem Christmas Møllers Plads og Christianshavns Voldgade udfyldes med træer eventuelt sådan at fortovsarealet indskrænkes, uden at man dermed mindsker tilgængelighed og fremkommelighed.

## **10. Perspektiver**

Børsbranden medførte, at Knippelsbro var lukket for al trafik fra tirsdag den 16. til søndag den 21. april 2024. Brød trafikken i København derved sammen? – det gjorde den helt sikkert flere steder.

Lokaludvalget mener dog, at mange bilister i stedet tog den kollektive trafik, brugte muligheden for samkørsel, cyklede, gik til og fra arbejde etc.

Ved vedtagelsen af cykelprojektet for Torvegade afviste Københavns Borgerrepræsentation samtidig et alternativ (*Scenarie 2*). Bortset fra busser og cyklister lukker Scenarie 2 for gennemkørende trafik ved Christianshavns Torv. (Det er i øvrigt Teknik- og Miljøforvaltningen, der i sin tid fremlagde Scenarie 2).

Lokaludvalget opfatter scenarie 2 som fremtidsbillede eller en vision, der indeholder mange fordele for Christianshavn:

- Trafikken og derved støj- og luftforurenings-niveauet på Torvegade og Prinsessegade Nord bliver markant reduceret.
- Torvegade genskabes som handelsegade.
- Der bliver mere plads til træer langs Torvegade.
- Nye muligheder for udformning af Torvet med opholds-arealer og andre tiltag, der kan aktivere gaderummet og give forbedrede byrumskvaliteter. Vejtilslutningerne til Torvegade skal - i givet fald - gentænkes.

Scenarie 2 er et mere miljørigtigt og fremtidssikret projekt til gavn for borgerne på Christianshavn (og Indre By) end scenarie 1, der nu er under realisering. Bl.a. på denne baggrund indgår Scenarie 2 også i Bydelsplanen 2023-2026 for Christianshavn.

Med venlig hilsen

Asbjørn Kaasgaard,  
forperson for Christianshavns Lokaludvalg

Kopi sendt til Teknik- og Miljøudvalget