



Bilag 7 Høring

Indhold i bilag om høring af Torvegade-projektet

Bilaget indeholder i nævnte rækkefølge:

0. Opsummering på høring
1. Høring af Christianshavns Lokaludvalg om det samlede projekt
 - a. Høringssvar fra Christianshavns Lokaludvalg
 - b. Teknik- og Miljøforvaltningens opsummering af høringssvaret og forvaltningens bemærkninger hertil
2. Høring af lokale borgere og erhvervsliv om projektet, særligt cirkulationsplanen for sidegaderne
 - a. Teknik- og Miljøforvaltningens opsummering på kommentarerne og forvaltningens bemærkninger hertil
3. Høring af øvrige eksterne interessenter om det samlede projekt
 - a. Teknik- og Miljøforvaltningens opsummering af og bemærkninger til høringssvarene fra de øvrige interessenter nævnt nedenfor
 - b. Høringssvar i fuld længde fra følgende:
 - Movia
 - Handicaprådet i Københavns Kommune
 - Torvenetværket
 - Dansk Cyklistforbund

21-10-2024

Sagsnummer i F2
2024 - 14734

Dokumentnummer i F2
150106

Sagsnummer i eDoc
2024-0274282

Sagsbehandler
Anne Selsøe Sørensen

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Opsummering på høring

Projektet har været i høring ved Christianshavns Lokaludvalg, Dansk Cyklistforbund, Handicaprådet i Københavns Kommune, Torvenetværket, Movia, Ældrerådet og Dansk Blindesamfund fra den 17. maj til den 14. august 2024. De to sidstnævnte er ikke vendt tilbage med et høringssvar.

Den tilpassede cirkulationsplan har desuden været i offentlig høring blandt ca. 7.000 borgere og erhvervsdrivende fra den 11. til den 26. juni 2024. De blev inviteret i e-boks. Der er kommet 612 svar, heraf 580 fra beboere og 16 fra erhvervsdrivende. Nedenfor gengives udvalgte høringssvar.

Høringssvar fra Christianshavns Lokaludvalg

Lokaludvalget påskønner forvaltningens dialog med beboere og erhverv og fremsætter kommentarer under ti overskrifter, som angår både trafik og byrum. Lokaludvalget giver bl.a. udtryk for,

- at projektet bør fokusere mere på at gøre det lettere for fodgængere at krydse Torvegade.
- at cirkulationsplanen øger trafikken, hvilket kan skade bygninger og beplantning i de små brolagte gader og forværre trafikale gener visse steder fra varelevering og anden tung trafik.

Forvaltningens bemærkninger:

Cykelfremkommelighed prioriteres i myldretiden, hvilket også er til fordel for afvikling af bus- og biltrafik. Forvaltningen vil dog afklare mulighederne for at øge grøntiden for krydsende trafik uden for myldretiden og sikre, at signalerne nemmere kan justeres efter behov. De udvidede fortove vil desuden reducere afstanden for fodgængere, der krydser Torvegade.

Prioriteringen af fremkommelighed for alle trafikanter på en central trafikåre som Torvegade kan ikke realiseres uden følgetiltag i de lokale, tilstødende gader. Udvalgte brolagte gader ensrettes for at mindske belastningerne her. Cirkulationsplanen realiseres primært ved hjælp af skilte og afmærkning, som kan justeres, hvis evalueringen af projektet i 2028 peger på behov herfor.

Høringssvar fra borgere

Følgende borgerkommentarer er blandt de hyppigste:

- Trafiksikkerheden vil blive forværret i dobbeltrettede, smalle gader med gadeparkering, hvor biler i forvejen har svært ved at passere hinanden, særligt i Bådsmadsstræde.
- Cyklister overholder ikke loven i ensrettede gader. Det foreslås at etablere cykling mod ensretning.

Forvaltningens bemærkninger:

Bådsmadsstræde kan tilpasses, jf. det politiske handlerum. Forvaltningen har indarbejdet modstrømscykling i de ensrettede gader omkring Torvegade i projektforslaget og opnået samtykke hertil af Københavns Politi.

Høringssvar fra Handicaprådet i Københavns Kommune

Handicaprådet ønsker en række tilgængelighedstiltag, herunder nedsænkning af kantsten og placering af afløbsriste under fortove for at undgå regnvandsrender i fortovet.

Forvaltningens bemærkninger:

Torvegade designes i videst mulige omfang ud fra gældende krav og retningslinjer om tilgængelighed. Der etableres nedsænkede kantsten, hvor fodgængere henvises til at krydse, fx i fodgængerfelterne. I kommende faser af projektet afklares mulighederne for yderligere tiltag. Omlægning af afvandingen til riste under fortovet kan dog ikke rummes inden for Vejdirektoratets betingelse ift. tidsplan og projektets økonomi. Der er foreslået et alternativ i politisk handlerum.

1. Høring af Christianshavns Lokaludvalg

- Høringssvar fra Christianshavns Lokaludvalg
- Teknik- og Miljøforvaltningens opsummering af høringssvaret med forvaltningens bemærkninger hertil

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



Teknik- og Miljøforvaltningens bemærkninger til Christianshavns Lokaludvalg

Bemærkninger til høringsvar om Torvegade

Projektet har været i høring ved Christianshavns Lokaludvalg fra 17. maj til 14. august 2024. Lokaludvalget påskønner dialogprocessen omkring projektet og forvaltningens brug af forskellige dialogredskaber over for beboere og erhvervsdrivende. Lokaludvalget har herefter afgivet sine kommentarer under 10 hovedoverskrifter. Under disse overskrifter har forvaltningen nedenfor sammenfattet og besvaret kommentarerne.

16-09-2024

Sagsnummer i F2
2024 - 14734

Dokumentnummer i F2
150106

Sagsnummer i eDoc
2024-0274282

1. Konsekvenser for busdriften: Lokaludvalget giver udtryk for, at ombygningen af Torvegade giver bedre forhold for cyklister og fodgængere, men udtrykker bekymring for, at projektet vil forringe fremkommeligheden for busserne (2A, 31 og 37), og ønsker en løbende evaluering og tilpasning af busprioriteringen ved signalerne.

Forvaltningens bemærkninger

I projektforslaget har forvaltningen været i løbende dialog med Movia for at finde tiltag, der vil mindske forringelserne for busserne. I dialog med Movia er følgende indarbejdet:

- *I hver ende af Torvegade bliver der arbejdet med gatingsignaler, som lukker busserne ind foran bilerne.*
- *Hvor bussen kan stoppe, er der lavet en buslomme, så trafikken ikke holdes tilbage.*
- *Busperroner udvides for at skabe bedre forhold for bl.a. buspassagererne.*

Beregninger viser, at busserne med den samlede løsning bliver forsinket med op til 2 min. i morgenmyldretiden og op til 1 min. i eftermiddagsmyldretiden jf. bilag 9. Busforholdene vil indgå i den samlede evaluering af projektet med henblik på eventuelle yderligere forbedringstiltag.

2. Barriereeffekt: Lokaludvalget giver udtryk for, at projektet mangler fokus på at reducere Torvegades barriereeffekt for fodgængere, da det er svært at skabe en strøggadeeffekt, når impulsive krydsningsmuligheder er begrænsede. De foreslår flere krydsningsmuligheder og længere grøntider for fodgængere. Samtidig ønsker Lokaludvalget belyst, i hvilket omfang, der er taget højde for de nedenfor nævnte faktorer ved de tekniske beregninger af årsdøgnstrafikken på Torvegade, nemlig øget trafik til og fra: a) Papirøen med boliger, svømmehal og hotel b)

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Operaen og Operaparken c) Kuglegården med et kommende hotel d) Hal C e) Refshaleøen med omkring 1. mio. besøgende om året f) Nyholm.

Forvaltningens bemærkninger

I projektet er der et stort fokus på at prioritere de mange tusinde daglige cyklister og fodgængere på Torvegade ved at etablere bredere cykelstier og fortove. Forvaltningen er samtidig opmærksom på problematikken med, at Torvegade kan virke som en barriere for kvarteret Christianshavn. Derfor gøres følgende for at sikre bedre krydsningsmuligheder:

- Der etableres midterhelle med støttepunkt for fodgængere ved Wildersgade, hvor man kan krydse uden for fodgængerfelterne
- Fodgængerovergangen ved Volden opgraderes med støttepunkter mellem cykelstien og kørebanen
- Krydsningsafstanden reduceres i de fleste signaler i og med, at fortovene udvides.

Signalerne på Torvegade opgraderes til den nyeste standard, som gør det nemmere at justere på grøntiden, efter at projektet er taget i brug. Derudover arbejder forvaltningen med en særlig prioritering uden for myldretiden, så krydsende trafik kan få mere grøntid, når trafikbelastningen er mindst.

Projektet for Torvegade skal forbedre forholdene og fremkommeligheden for cyklister og fodgængere. Der er i forudsætningerne for detailprojekteringen taget udgangspunkt i fremtidige trafiktal fra kommunens egen trafikmodel, hvor fremtidig byudvikling er lagt ind.

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 og ønsker, at den sydøstlige fodgængerovergang ved Strandgade bibeholdes.

Forvaltningens bemærkninger

Fodgængerovergangen er flyttet, fordi der i den nye løsning ikke længere er plads til en midterhelle på denne del af Torvegade. Uden midterhelle vil en krydsning tage for lang tid til, at man i myldretiden kan prioritere de kørende trafikanter på Torvegade for at sikre deres fremkommelighed og undgå kødannelse.

2.2 "Christianshavns Torv: Grøntiderne for fodgængerne på Christianshavns Torv ved Overgaden Oven Vandet og Dronningensgade samt ved Prinsessegade er meget korte. 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.

Lokaludvalget spørger også til, om afmærkningsplanen skal 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 endvidere, 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.

Forvaltningens bemærkninger

Det grønne lys angiver kun, hvornår man må gå ud i fodgængerfeltet - ikke hvor længe man må være i det. Derfor kan lyset skifte til rødt, mens fodgængere er på vej over, selvom der stadig er indbygget ekstra tid til, at fodgængerne kan nå helt over, inden trafikken på tværs går i gang.

Denne såkaldte sikkerhedstid varierer fra kryds til kryds, afhængigt af, hvor langt fodgængerfeltet er. I lange fodgængerfelter er sikkerhedstiden længere, og derfor vil tiden med grønt være tilsvarende kortere. Det kan lyde paradoksalt, men fodgængerne kan stadig - takket være sikkerhedstiden - nå sikkert ud til midterhellen eller over til modsatte fortov.

Projektet etablerer en fremført cykelsti ved Prinsessegade, som giver bedre mulighed for at afvikle højresvingende trafik fra Prinsessegade mod Torvegade. Desuden forbedrer den fremførte cykelsti cyklisterne fremkommelighed, tryghed og sikkerhed i krydset.

Det vil fremover ikke være muligt for motorkøretøjer at køre til Dronningensgade fra Torvegade. Dette forbud gælder ikke cyklister. En fysisk afspærring ved Dronningensgade er ikke en del af dette projekt og vil derfor ikke blive etableret.

3. Cykelparkering: Lokaludvalget fremsætter, at det af "forvaltningens høringskrivelse fremgår, at der på nuværende tidspunkt er foreslået 30-35 cykelparkeringspladser, hvilket ligger langt fra den oprindelige målsætning om 110 pladser. 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." Lokaludvalget efterspørger en plan for at øge antallet af pladser, herunder fjernelse af "døde" cykler og en større indsats for at skabe flere pladser.

Forvaltningens bemærkninger

Hvad angår forbedret cykelparkering, er der i projektet i løbet af høringsfasen fundet plads til at etablere 109 nye cykelparkeringspladser, herunder 8 pladser til ladcykler (i Dronningensgade, Wilthersgade og Overgaden Oven Vandet).

Med hensyn til herreløse cykler har projektet ikke mandat til at fjerne cykler, der ikke er i brug, men der foretages løbende cykeloprydninger i hele kommunen.

4. Handicapforhold: Lokaludvalget understreger vigtigheden af tilgængelighed for handicappede og ønsker bekræftelse på, at der ikke nedlægges handicaparkeringspladser. De ønsker også, at trin på fortovet ved Overgaden Neden Vandet fjernes.

Forvaltningens bemærkninger

Projektet følger de gældende vejregler for tilgængelighed for alle. Derudover har Handicaprådet i Københavns Kommune været inddraget og har afgivet et høringssvar. Forvaltningen henviser til bemærkningerne hertil. Projektforslaget har været sendt i Tilgængelighedsrevision Trin II og udbudsprojektet sendes til Tilgængelighedsrevision Trin III.

Forvaltningen kan samtidig bekræfte, at ingen handicappladser nedlægges, men at tre af de eksisterende pladser flyttes nogle få meter. Den endelige placering er endnu ikke fastlagt.

Forvaltningen vil i udbudsprojektet tage stilling til trappen ved Overgaden Neden Vandet, men forventer ikke, at det er muligt at ændre på trappen inden for projektets økonomi.

5.1 Ensretninger i området mellem Overgaden Oven Vandet og Christianshavns Voldgade syd for Torvegade: Lokaludvalget har en række bemærkninger til den fremsendte plan over ensretninger. Udvalget er bekymret for uhensigtsmæssig trafik i de små gader omkring Torvegade og for konsekvenserne af ændringer i ensretningerne. Lokaludvalget ønsker, at visse ensretninger opretholdes for at mindske tung trafik

Forvaltningens bemærkninger

Prioriteringen af fremkommelighed for alle trafikanter på en centrale trafikåre som Torvegade kan ikke realiseres uden følgetiltag i de lokale, omkringliggende gader, som uundgåeligt vil få en øget trafikbelastning. Cirkulationsplanen realiseres primært ved hjælp af skilte og afmærkning, som kan justeres, hvis evalueringen af projektet i 2028 peger på behov herfor.

Til de spørgsmålene til konkrete gader er forvaltningens bemærkninger følgende:

Amagergade har i dag begrænsning på 5 tons køretøjer. Dette bibeholdes i projektet.

Forvaltningen er opmærksom på, at der er udfordringer ift. det kommende trafikmønster i dette område. Grundet Torvegades bredde er det ikke muligt at etablere svingbaner på Torvegade for biler til Prinsessegade. Derfor er det nødvendigt at vende ensretningen på Prinsessegade, så den fremover peger mod Torvegade. Prinsessegade kan ikke dobbeltrettes med det nuværende politiske mandat, da det vil kræve nedlæggelse af op til 16 p-pladser.

I retning mod Knippelsbro er det ikke muligt at dreje til venstre ved Overgaden Oven Vandet, da der heller ikke her er plads til en svingbane på Torvegade. Derfor vil Christianshavns Voldgade og Amagergade være de eneste to gader, hvor man fremover kan dreje til venstre.

For at mindske trafikbelastningen på disse to gader, ensrettes de. Forvaltningen vurderer, at der vil køre ca. 200 ekstra biler og 8-10 ekstra lastbiler ind af disse to gader i døgnet.

Sofiegade dobbeltrettes som konsekvens af, at ensretningen i Prinsessegade vendes. Trods gadens smalle bredde er dobbeltrettet trafik mulig, da Sofiegade har tre kryds liggende med 50-70 meters mellemrum, hvor der ikke må parkeres 10 meter før og efter krydsene. Disse frie vejarealer på begge sider af krydsene kan bilerne benyttes som vigeplads for hinanden.

Ift. varelevering til SuperBrugsen vil varebilerne køre én af to ruter:

- Overgaden Oven Vandet - Sofiegade - Prinsessegade.
- Christianshavns Voldgade - Sofiegade - Overgaden Oven Vandet

Forvaltningen er i dialog med Brugsen om deres varelevering.

5.2. Spærringer: Lokaludvalget spørger, hvordan spærringerne for biler vil blive etableret jf. de røde markeringer på forvaltningens kort over ensretninger.

Forvaltningens bemærkninger

Alle spærringer i projektet etableres med skilte. Eneste undtagelse er den nye, fysiske vejlukning ved Overgaden Oven Vandet, som bliver etableret med pullerter. Se cirkulationsplanen i bilag 6, hvor alle fremtidige spærringer fremgår, både de skiltede og de fysiske.

6. Christiansbro: Lokaludvalget er bekymret for øget trafikbelastning på Christiansbro, herunder af tung trafik, når trafikken kun har Strandgade som indkørselsmulighed. Udvalget foreslår ensretning af Wildersgade og Overgaden Neden Vandet i retning mod Torvegade for at begrænse trafikken. Derudover påpeges: a) at det er uacceptabelt, at taxaer og busser til Hotel NH Collection i Strandgade i øget omfang vil bruge nærområdet omkring Christians Kirke som parkerings-, vente-, vendeplads og til gennemkørsel, b) at den maksimale hastighed i de tilstødende områder til Torvegade bør nedsættes fra de nuværende 40 km/t. og c) at der syd for ud- / indkørslen til hotellet i Strandgade skal opsættes en forbudstavle mod, at tung trafik ledes omkring Christians Kirke via Strandgade og Wildersgade.

Forvaltningens bemærkninger

Som lokaludvalget påpeger, er der ikke andre muligheder i dette område end at lede trafikken ind gennem Strandgade. I projektet ombygges krydset ved Strandgade, og der nedlægges parkering med det formål at skabe et mindre kaotisk trafikbillede.

Forvaltningen vurderer umiddelbart ikke, at de foreslåede ensretninger af Wildersgade og Overgaden Neden Vandet vil have nogen praktisk betydning, da både venstresving og højresving på Torvegade er tilladt. Trafikafviklingen i og omkring Strandgade vil indgå i evalueringen, når projektet er færdigt.

Hastigheden i hele dette område, inkl. Johan Sempes Gade, sænkes til 30 km/t som led i kommunens igangværende hastighedsprojekt for hele byen. Med dette projekt opsættes de nødvendige hastighedsskilte i området.

Forvaltningen arbejder på en løsning, der skal mindske generne af taxi- og buskørsel i tilknytning til hoteldriften.

7. Hastighedsbegrænsning: Lokaludvalget foreslår at reducere hastigheden i Torvegade til 40 km/t og i de omkringliggende brostensbelagte gader til 30 km/t for at mindske støj og trafikbelastning.

Forvaltningens bemærkninger

Hastigheden på Torvegade nedsættes til 40 km/t som ønsket af Lokaludvalget. I gaderne omkring Torvegade nedsættes fartgrænsen til 30 km/t jf. forvaltningens bemærkninger til punkt 6 om Christiansbro.

8. Renovering af Christianshavns Torv: Lokaludvalget beder om en status på et ventet renoveringsprojekt for Christianshavns Torv og ønsker, at projektet skaber et indbydende miljø, der fremmer aktivitet.

Forvaltningens bemærkninger

I Budget 2025 er der afsat midler til at gennemføre en foranalyse af en mere indbydende indretning af Christianshavns Torv. Foranalysen igangsættes i januar 2025 og forventes afsluttet i 2026. Foranalysen tager højde for den projekterede indretning af Torvegade ud for Christianshavns Torv, som vil være under udførelse, mens foranalysen udarbejdes.

9. Begrønning af Torvegade: Lokaludvalget ønsker, at "hullerne" fyldes ud med træer mellem Christmas Møllers Plads og Christianshavns Voldgade, eventuelt ved at reducere fortovsarealet uden at gå på kompromis med tilgængelighed og fremkommelighed.

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen vil plante træer i flere af de nævnte huller, dog under hensyn tilgængelighed. Derudover etableres der en op til 10,5 meter bred midterhelle mellem Stadsgraven, hvor der også plantes træer.

10. Perspektiver: Lokaludvalget peger på fordelene ved det tidligere scenarie for en lukning for biltrafik forbi torvet for at reducere gennemkørende trafik og skabe en grønner, mere miljøvenlig Torvegade med

forbedrede byrumskvaliteter. De ser dette som en fremtidig vision for området. Lokaludvalget fremhæver derudover behovet for yderligere dialog og evaluering for at sikre, at projektet tilgodeser både beboere, handlende og trafikanter på Christianshavn.

Forvaltningens bemærkninger

Ved at ombygge Torvegade som vist i projektforslaget er det muligt i fremtiden at lukke for gennemkørende biler ved Christianshavns Torv.

Til scenariet om at lukke for bilkørsel over Christianshavns Torv og kun tillade busser og cykler bemærker forvaltningen, at så længe der skal køre busser på strækningen, er det nødvendigt med to kørespor.

Lokaludvalget og lokale interessenter vil også blive inddraget i evalueringen af projektet.

2. Høring af beboere og erhverv om cirkulationsplanen

- Teknik- og Miljøforvaltningens opsummering på kommentarerne og bemærkninger hertil



Lokal høring om cirkulationsplanen ifm. Torvegade og forvaltningens bemærkninger hertil

I e-Boks orienterede forvaltningen den 11. juni 2024 ca. 7.000 borgere og erhvervsdrivende på Christianshavn om projektet og cirkulationsplanen for Torvegade. Modtagerne blev inviteret til frem til den 26. juni at afgive kommentarer til cirkulationsplanen ved at sætte en prik i et online-kort over området. Resten af projektet var i offentlig høring i forbindelse med foranalysen.

I det følgende opsummeres resultatet af undersøgelsen. Teknik- og Miljøforvaltningens bemærkninger til borgernes kommentarer fremgår, lige som forvaltningens tilpasninger som følge af kommentarerne beskrives. Derudover var der en række andre kommentarer, som det ikke har været muligt at imødekomme pga. projektets mandat og økonomi.

Hvem har afgivet kommentarer til cirkulationsplanen?

Forvaltningen modtog i alt 612 kommentarer, heraf 580 fra beboere, 16 fra erhvervsdrivende og 16 fra kategorien "Andet".

Forvaltningen har gjort en særlig indsats for at informere erhvervslivet om spørgeskemaundersøgelsen, idet forvaltningen i juni 2024 besøgte de erhvervsdrivende på Torvegade og i sidegaderne. Her blev der uddelt en flyer, som gjorde opmærksom på planerne for Torvegade og opfordrede til at deltage i spørgeskemaundersøgelsen. Derudover har lokale medier henvist til spørgeskemaet.

Opsummering af borgerkommentarer

Hyppige kommentarer til det adspurgte:

1. Lastbiler, som leverer varer til SuperBrugsen ved Christianshavns Torv, spærrer Overgaden Oven Vandet op mod Torvegade. Der er bekymring for, om højresving ind ad Overgaden Oven Vandet, som er en del af cirkulationsplanerne for området, vil blive blokeret som følge heraf.
2. Der er en generel bekymring for øget trængsel og kødannelse på Torvegade og omkringliggende gader, bl.a. Prinsessegade. Dette påpeges som et allerede eksisterende problem i området.
3. Der påpeges problemer i dobbeltrettede smalle gader med gadeparkering, idet biler har svært ved at passere hinanden. Der er bekymring for en forværring som følge af projektet, særligt i Bådsmadsstræde.

18-09-2024

Sagsnummer i F2
2024 - 14734

Dokumentnummer i F2
150106

Sagsnummer i eDoc
2024-0274282

Sagsbehandler
Anne Selsøe Sørensen

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

4. Mange fodgængere oplever, at der er meget kort tid til at krydse på tværs af Torvegade.
5. Cyklister overholder ikke reglerne i de ensrettede gader omkring Torvegade. Flere foreslår bl.a. at løse det ved at tillade modstrømscykling. Specielt gader med asfalt og ikke brosten bliver brugt af cyklisterne, f.eks. Dronningensgade og Prinsessegade
6. Mange cyklister kører over for rødt i lyskrydsene langs Torvegade.
7. I Strandgade er der kommet betydelig mere trafik i forbindelse med det nye hotel, hvor der ved indkørslen ofte er blokeret på grund af transport, turistbusser og varelevering (af- og pålæsning).
8. Der sættes spørgsmålstegn ved, hvorvidt Amagergade og Christianshavns Voldgade kan håndtere den forventede øgede trafik, hvis Prinsessegades ensretning vendes, både ift. almindelig og tung trafik, og særligt i lyset af den tætte parkering i gaderne. På Amagergade og Christianshavns Voldgade er der yderligere bekymring om de svingende biler fra Torvegade, som skal ind på gaderne.

Forvaltningens justeringer som følge heraf samt øvrige bemærkninger

Ad. 1: Forvaltningen er gået i dialog med SuperBrugsen om at lede al varelevering via Ovengaden Oven Vandet.

Ad. 2: Beregninger har vist, at den forbedrede fremkommelighed for cyklister øger rejsetiden for biler og busser med max. 1-2 minutter i myldretiden. Se også svaret til lokaludvalget punkt 1.

Ad. 3: Se svaret til lokaludvalget punkt 2.

Ad. 4: Forvaltningen ensretter nogle af de meget smalle gader, der i dag er dobbeltrettede, fx Amagergade og Christianshavns Voldgade for at minimere pladsproblemet. Derudover har forvaltningen medtaget løsningsforslag for Bådsmandsstræde i det politiske handle- rum

Ad. 5: Forvaltningen foreslår at tillade cykling mod ensretningen i gaderne omkring Torvegade og er i dialog med Københavns Politi herom.

Ad. 6: Ingen bemærkninger.

Ad. 7: Krydset ved Strandgade og Torvegade ombygges, så flere af p-pladserne flyttes. Det skulle gerne give et mindre kaotisk kryds. Forvaltningen arbejder i andet regi på en løsning, der skal mindske generne af taxi- og buskørsel ved hotellet.

Ad. 8: Se svaret til lokaludvalgets punkt 5.1.

Hyppige kommentarer til andet end det adspurgte:

1. Christianshavns Torv er præget af uro og utryghedsskabende grupper.

2. Der udtrykkes ønske om opgradering og begrønning af Christianshavns Torv og andre gader på Christianshavn.
3. Krydset ved Sankt Annæ Gade/Prinsessegade opleves utrygt for cyklister og fodgængere.
4. Brostensbelagte gader i området er ikke cykelvenlige. F.eks. kommer mange op fra Islands Brygge ad Lille Langebro (Langebrogade) og skal op mod Christianshavns Voldgade og derefter enten fortsætte ad samme gade eller ad Overgaden Oven Vandet. Her støder de på brostensbelagte gader
5. Det foreslås at åbne op for biltrafikken ved Langebrogade, hvor Christianshavn forbindes med Islands Brygge, mens anlægsarbejdet foregår.

Forvaltningens bemærkninger

Ad. 1-4: Disse fire punkter er ikke omfattet af Torvegadeprojektet. Forvaltningen har derfor ikke yderligere bemærkninger.

Ad. 5: En midlertidig åbning ved Langebrogade under anlægsarbejdet vil have betydelige konsekvenser for trafikafviklingen omkring Langebrogade og kræver derfor yderligere analyser. Disse er ikke sat i værk, da ideen allerede under foranalysen blev afvist af lokaludvalget.

3. Høring af øvrige eksterne interessenter

- Teknik- og Miljøforvaltningens opsummering af og bemærkninger til høringssvar fra Movia, Handicaprådet i Københavns Kommune, Dansk Cyklistforbund og Torvenetværket
- Høringssvar i fuld længde fra de nævnte interessenter



Øvrige høringssvar til Torvegade-projektet med Teknik- og Miljøforvaltningens bemærkninger

Høringssvar fra øvrige eksterne interessenter

I projektet har følgende øvrige eksterne interessenter i periode mellem 17. maj og 14. august 2024 fået mulighed for at afgive høringssvar til projektforslaget:

- Cyklistforbundet
- Handicaprådet i Københavns Kommune
- Movia
- Dansk Blindesamfund
- Ældrerådet København
- Torvenetværket

Dansk Blindesamfund og Ældrerådet er ikke vendt tilbage på forvaltningens henvendelse og har således ikke afgivet et høringssvar. De øvrige høringssvar er opsummeret herunder sammen med forvaltningens bemærkninger. Til sidst i dette bilag fremgår høringssvarene i deres fulde ordlyd.

Opsummering af høringssvar fra Cyklistforbundet

Cyklistforbundet støtter med begejstring ombygningen af Torvegade.

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen noterer sig Cyklistforbundets tilslutning til projektet.

Opsummering af høringssvar fra Handicaprådet

Handicaprådet understreger, at Torvegade skal være tilgængelig for alle, herunder mennesker med handicap, og løsningerne bør være fremtidssikrede og holdbare.

Forvaltningens bemærkninger

Den nye Torvegade er i videst muligt omfang designet ud fra gældende anbefalinger i Vejreglerne. Derudover er projektforslaget sendt i Tilgængelighedsrevision trin 2, som bl.a. vurderer, om projektet opfylder gældende krav og retningslinjer om tilgængelighed for alle. Også udbudsprojektet sendes i Tilgængelighedsrevision trin 3, hvor der mere specifikt ses på forhold som nedsænkede kantsten, asfaltramper, lydfyr m.m.

Rådet foreslår konkrete tiltag for at sikre bedre tilgængelighed, herunder nedsækning af kantsten for at lette overgangen mellem fortov,

21-10-2024

Sagsnummer i F2
2024 - 14734

Dokumentnummer i F2
150106

Sagsnummer i eDoc
2024-0274282

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

cykelsti og vej, niveaufri krydsning som på Tingstedet i Valby, og bredere hældningsområder for kørestolsbrugere. Rådet afviser asfaltrammer som en løsning, da disse er svære at bruge for kørestolsbrugere.

Forvaltningens bemærkninger

Projektet etablerer nedsænkede kantsten, ikke asfaltrammer, alle de steder, hvor fodgængere henvises til at krydse, dvs. i fodgængerfelterne og på midterhellen ved Wildersgade. Niveaufri krydsning øvrige steder er ikke relevant, da det ikke kan ske tilstrækkelig sikkert for fodgængerne med den aktuelle mængde og sammensætning af trafikken på Torvegade.

Endelig opfordrer rådet til opsætning af lydfyr ved Prinsessegade for mennesker med synshandicap og placering af afløbsriste under fortove for at undgå hindringer.

Forvaltningens bemærkninger

Ifm. Tilgængelighedsrevision 2 af projektet og efter anlæg vil behovet for lydfyr ved Prinsessegade blive vurderet. Omlægning af afvandingen til riste under fortovet kan dog ikke rummes inden for Vejdirektoratets betingelse ift. tidsplan og projektets økonomi. Der er foreslået et alternativ i politisk handle- rum.

Opsummering af høringsvar fra Movia

Movia udtrykker bekymring over, at busbanerne i Torvegade fjernes ifm. projektet. Projektområdet betjenes af højfrekvente buslinjer, herunder 2A og 31, som transporterer mange passagerer. Fjernelsen af busbanerne betyder, at busserne fremover skal dele vejen med biltrafikken, hvilket ifølge Movia kan skabe trængsel og forsinkelser og føre til færre passagerer og højere driftsomkostninger for busdriften.

Forvaltningens bemærkninger

Movia har på baggrund af Teknik- og Miljøforvaltningens trafikmodel udført beregninger af bussernes rejsetid, som viser minimale, at rejsetiden forlænges med op til 2 minutter i morgenmyldretiden og op til 1 min i eftermiddagsmyldretiden. Dette er noget mindre end i budgetnotatet, hvor man estimerede forsinkelser på 3-5 minutter.

Movia frygter også, at flere buspassagerer vil vælge metroen som alternativ, hvilket kan belaste metroens kapacitet yderligere, især på denne strækning over Christianshavn. Desuden vurderer Movia, at fremtidige udbygninger af Østhavnen og Lynetteholm vil øge trængslen yderligere i området.

Movia anbefaler derfor, at der indføres optimeringstiltag, som inkluderer gatingsignaler for busser og forbedrede cykelstier for at opretholde en vis busfremkommelighed (trafikmodellens scenarie 2).

Forvaltningens bemærkninger

Projektet indfører de optimeringstiltag, som Movia efterspørger, dvs. fremførte cykelstier ved Strandgade og Dronningensgade samt gatingsignaler i hver ende af Torvegade, som leder busserne gennem signalerne før bilerne.

Movia påpeger også, at busstoppestederne, især ved Knippelsbro og Christianshavns Torv, bør have brede busheller for at lette adgangen for kørestolsbrugere og andre passagergrupper. Movia udtrykker tilfredshed med de forbedrede forhold for buspassagerer i form af et nyt stoppested med busperron ved Knippelsbro på den sydlige side af vejen. Stoppestedet og busperronen på den sydlige side bevares, men ikke så bred som hidtil, hvilket Movia vurderer vil forringe forholdene for kørestolsbrugere mv.

Forvaltningens bemærkninger

En udvidelse af busperronerne på op til 2,5 meter vil gå ud over bredden på cykelstierne, som specielt ved Christianshavns Torv allerede er lidt smallere end resten af Torvegade. Forvaltningen vurderer derfor, at løsningen med 2 meter brede perroner er den bedste, da den bedst muligt sikrer cyklisternes fremkommelighed under de givne forhold. Det nye stoppested på den sydlige side af Torvegade optager plads, hvilket umuliggør, at den nuværende bredde på stoppestedet på den nordlige side af vejen kan fastholdes. Alle stoppesteder følger dog kommunens standard for minimumsbreder.

Hvad angår anlægsfasen peger Movia på, at erfaringer fra tidligere projekter har vist, at passagerer kan have svært ved at finde busstoppesteder og omlagte busruter. For at afhjælpe dette anbefaler Movia en tæt dialog med deres trafikcenter, så passagerer og operatører er godt informeret. For at afspærringer og trafikomlægninger påvirker busdriften mindst muligt foreslår Movia også midlertidige busbaner eller busluser under anlægsarbejdet for at sikre, at busserne fortsat kan køre uden større forsinkelser. Movia håber, at deres anbefalinger vil blive indarbejdet i projektet for at sikre bedre forhold for den kollektive trafik i området.

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen vil i næste fase af projektet se nærmere på trafikafviklingen under anlægsarbejdet, herunder forholdene for busserne og deres passagerer. Forvaltningen vil inddrage Movia og deres trafikcenter i dette arbejde.

Opsummering af høringssvar fra Torvenetværket

Foreningen Christianshavns Torvenetværk har udarbejdet en vision for Christianshavns Torv, hvor målet er at skabe et sammenhængende torv med begrænset trafik og bedre mulighed for ophold. Oprindeligt var visionens grundtanke at samle al trafik langs Christianshavns Torv i to kørespor for at få bedre plads til fodgængere og ophold. Torvenetværkets forslag blev positivt modtaget af politikere, gadeplansmedarbejdere og Christianshavns Lokaludvalg ved et møde i januar 2023, hvor Teknik- og Miljøborgmesteren understregede, at visionen vil være udgangspunktet for videre udvikling af området.

Forvaltningen har i høringsperioden for Torvegade-projektet været i dialog med Torvenetværket for at redegøre for, at visionen pga. Torvegades bredde og profil vil reducere cykelstibredden til 2,0 meter, som er smallere end i dag og derfor modarbejder projektets mål om at forbedre cyklisternes fremkommelighed. Som resultat af dialogen har netværket ændret deres oprindelige forslag, så de nu foreslår at ensrette Torvegade for biler fra Strandgade til Christmas Møllers Plads i retning mod Amager. Dette vil ifølge netværket give mulighed for at nedlægge en kørebane og skabe plads til bredere cykelstier og fortove samt en buslomme ved 7-Eleven. Ensretningen skal ifølge netværket ikke gælde busser og cyklister. Forslaget sigter mod at reducere biltrafikken og forbedre balancen mellem trafik og opholdsmuligheder på Torvet.

Forvaltningens bemærkninger

En ensretning af Torvegade ligger uden for dette projekts mandat og vil have omfattende konsekvenser for trafikken i både Torvegade og andre steder i byen, som endnu ikke er belyst. Forvaltningen har derfor i den følgende bemærkning alene forholdt sig til den del af Torvenetværkets plan, som vedrører selve Torvegade og ikke resten af planen.

Torvenetværket foreslår, at busstoppestedet i retning mod byen flyttes fra Christianshavns Torv til hjørnet af Dronningensgade/Torvegade (ud for 7Eleven). Dette skal ske allerede nu som forberedelse til en eventuel ensretning, da man hermed ifølge netværket straks vil få skabt bedre plads og reduceret trafikken over torvet.

Forvaltningens bemærkninger

Der er ikke plads til et busstoppested ved hjørnet af Torvegade/Dronningensgade, uden at det vil reducere cykelstiens planlagte bredde betydeligt, hvilket strider imod projektets formål.

Den foreslåede placering af busstoppestedet vil derfor først være mulig, hvis Torvegade på et senere tidspunkt ensrettes. Hvis dette sker, vil det i retningen fra Amager mod Indre By være muligt at nedlægge buslommen ved stoppestedet på torvet og derved opnå 2,7 meter ekstra bredde til at udvide fortov og/eller cykelsti.

Dokumentnummer
1905524

Dato
09.09.2024

Sagsbehandler
JTJ/JOA

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Høringssvar til Københavns Kommune om anlægsprojekt i Torvegade

Københavns Kommune har sendt et projektforslag (projekt nr. 100311) vedr. et anlægsprojekt i Torvegade på Christianshavn til forbedring af forhold for bløde trafikanter i høring hos udvalgte interessenter med svarfrist d. 9. september. Movia vil gerne kvittere for muligheden for at afgive høringssvar samt for den forudgående inddragelsesproces, som har givet mulighed for at varetage forhold for busdriften i København.

Movias primære fokuspunkt i anlægsprojektet er sikring af busfremkommeligheden for busserne i Torvegade – både under og efter anlægsfasen.

Nuværende busbetjening og passagermængder:

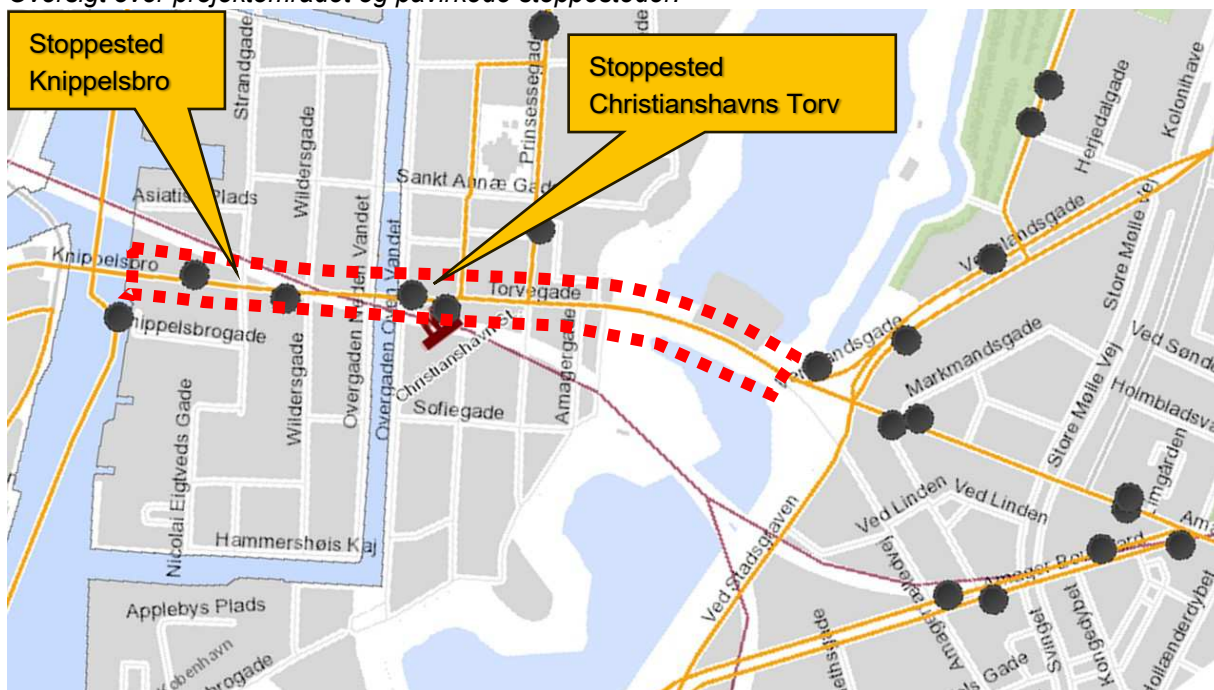
Projektområdet Torvegade betjenes af de to højfrekvente og passagertunge buslinjer 2A og 31. Linje 2A kører fra Tingbjerg over Indre By og til Refshaleøen, mens linje 31 kører mellem Vanløse st. og Kastrup St. Derudover betjenes projektområdet også af en lavere frekvent linje 37. Samlet set kører op til 38 busser i timen i Torvegade i myldretiden (begge retninger), hvoraf op til 18 af disse udgøres af 18 m. lange ledbusser. I forbindelse med arrangementer på Refshaleøen indsættes desuden ekstrabusser, som f.eks. linje 666, der betjener festivalen Copenhell og ligeledes benytter sig af de nuværende busforhold i projektområdet.

I dagens situation benytter alle busserne i Torvegade sig af gadens busbaner, som er med til at sikre trængselsfri busdrift til gavn for passagerne på buslinjerne. I projektområdet er der to stoppestedspår, hvoraf det ene (Christianshavns Torv) giver adgang til metrostationen Christianshavn.

Oversigt over passagertal ved stoppesteder, station og gennemkørende buspassagerer (alle buslinjer, gennemsnitlige hverdagsdøgn):

Stoppested: Knippelsbro	Stoppested: Christianshavns Torv	Christianshavn St.	Passagerer i busserne mellem Knippelsbro og Christianshavns Torv
Nordside: 361 påstigere, 79 afstigere	Nordside: 350 påstigere, 1.800 afstigere	2.700 skift mellem metro og bus	5.500
Sydside: 174 påstigere, afstigere 455	Sydside: 1.300 påstigere, 400 afstigere		

Oversigt over projektområdet og påvirkede stoppesteder:



Projektets påvirkninger af den fremtidige busdrift

I Torvegadeprojektet fjernes hovedparten af de eksisterende busbaner. Busserne skal dermed blandes med den øvrige biltrafik, som fortsat bliver gennemkørende, i ét kørspej per retning. Bekymringen fra Movias side er, at trængslen i Torvegade, som vil forstærkes af busserne selv, påvirker fremkommeligheden negativt og dermed fører til færre passagerer/indtægter og højere driftsomkostninger for de berørte buslinjer.

Det kan derudover også resultere i overflyttede buspassagerer til metrolinjerne M1 og M2, som vil være et naturligt alternativ til buslinjer i Torvegade, hvilket kan få indflydelse på metroens kapacitet, som er aller-mest presset netop på denne strækning.

Desuden bør det være med i overvejelserne, at udbygningen af Østhavnen og Lynetteholm vil bidrage til øget trængsel på Christianshavn og Torvegade, som vil påvirke bussernes køretid yderligere og i stigende grad.

Projektets udformning og passagerforhold

Projektets fjernelse af busbaner, samt opretholdelse af gennemkørende biltrafik, kan ikke undgå at påvirke fremkommeligheden for buslinjerne i Torvegade. Movia anbefaler på den baggrund, at der implementeres de afbødeforanstaltninger i form af optimeringstiltag som foreslået i projektets Scenarie 2, så der sikres en vis grad af busfremkommelighed og generne for buspassagerer minimeres. Optimeringstiltagene indbefatter gatingsignal mellem Prinsessegade og Christmas Møllers Plads, samt fremført cykelsti på Torvegade ved krydsene med Strandgade og Dronningensgade.

Af projektet fremgår det, at der ved begge stoppesteder ved Knippelsbro anlægges bushelle. For det sydlige stoppested vil dette være en forbedring, mens det for det nordlige er en væsentlig reduktion i forhold til det nuværende stoppested. Københavns Kommunes og Region Hovedstadens fremtidige busser indrettes med elektriske ramper til fordel for kørestolsbrugere og andre passagergrupper, der måtte have gavn af at kunne køre direkte ind i bussen. Her viser de seneste erfaringer, at brede busheller er essentielle for at kunne komme ind og ud, da der ellers ikke er plads til både rampe og et godt manøvreareal. Københavns Kommune kan med fordel prioritere mellem stoppestederne i projektområdet og lave særligt brede heller ved Christianshavns Torv, hvilket også vil være til fordel for alle øvrige passagerer og sikre en god og effektiv passagerudveksling mellem afstigere og påstigere.

Det bør sikres, at busserne i den sydøstlige retning igennem krydset Strandgade/Torvegade bliver forsinket mindst muligt i det signalregulerede kryds, ved at etablere et forsignal som busserne kan køre på. Særligt anbefales et 2-lys bussignal, så busserne også har mulighed for at køre på hovedsignalet. Samme anbefaling gælder for stoppestederne ved Christianshavns Torv (sydøstlig retning i krydset Dronningensgade/Torvegade og i nordvestlig retning i krydset Over Gaden Oven Vandet/Torvegade), hvilket vil sikre at busserne kan komme ud fra stoppestederne og kan placere sig rigtigt i lyskrydsene.

I projektforslaget er der indtegnet en fremrykket cykelsti på Prinsessegade samt højresvingspil i krydset Prinsessegade/Torvegade. Dette vil forbedre afviklingen af den højresvingende trafik og busser på linje 2A i retning mod Tingbjerg. Højresvingspilen vil kunne fungere samtidig med venstresvingspilen fra Torvegade, som allerede findes i dag, hvilket køretidsdata viser vil indfri et stort potentiale for at forbedre fremkommeligheden for busdriften.

Projektets anlægsfase

Erfaringer fra andre anlægsprojekter som Hovedstadens Letbane eller klimatilpasning af Tagensvej viser, at buspassagererne kan have svært ved at finde stoppestederne under anlægsarbejde. Derudover har passagerne svært ved at finde omlagte buslinjer og i kombination giver det faldende passagertal. I dette tilfælde sker anlægsarbejdet samtidig på en strækning, hvor ledbusserne på linje 2A skal foretage et skarpt sving fra Torvegade til Prinsessegade, hvilket tidligere har givet anledning til overbelastning af busser og deraf trafikprop i krydset.

Movia anbefaler derfor en tæt og løbende dialog med Movias trafikcenter (MTC), så kunder og busoperatører er orienteret om anlægsprojektets faser og eventuelle ændringer af buslinjer eller placering af stoppesteder.

I Københavns Kommune er der en række igangværende anlægsarbejder på de vejstrækninger, som betjenes med linjerne 2A, 31 og 37. Nogle er mindre og skaber kun få gener for busdriften og passagererne, mens andre, som fjernvarmerenoveringen af Tingbjerg, skaber forsinkelser og irregularitet, der forplanter sig til hele buslinjen. Sådanne forsinkelser kan bl.a. føre til trængsel ved nøglepositioner f.eks. intens udnyttede stoppesteder udfor stationer. Anlægsarbejdet i Torvegade forøger risikoen for påvirkning af de berørte linjers overordnede regularitet med følgende forplantning til andre dele af kommunen. To af buslinjerne i projektområdet betjener desuden Københavns Kommunes nabokommuner (Frederiksberg og Tårnby), så forsinkelser og irregularitet vil også påvirke her.

For at modvirke negative konsekvenser for busdriften under anlægsfasen vil Movia anbefale Københavns Kommune at undersøge forskellige udformninger af vejafspærringer, hvor den kollektive bustrafik tilgodeses ved gatingsignaler, midlertidige busbaner eller midlertidige busluser. Et godt eksempel på denne metode var Lyngby Kommunes arbejde på viadukten ved Lyngby station, hvor busdriften blev opretholdt, mens der var spærret for øvrig trafik. Generelt opfordres til at sikre en så god fremkommelighed for busserne under anlægsfasen som mulig.

Samlet set er det Movias intention, at de ovenstående anbefalinger kan indarbejdes i projektforslaget og dermed bidrage til at forbedre forhold for kollektiv mobilitet på Christianshavn og resten af Københavns Kommune. Skulle der være emner i ovenstående hørings svar der giver anledning til spørgsmål eller drøftelser, vil vi gerne tilbyde et opfølgende møde.

Venlig hilsen

Peter Rosbak Juhl, udviklingschef
Udvikling, Trafik og Planlægning
+45 24 35 15 85
prj@moviatrafik.dk



Til Teknik- og Miljøforvaltningen

Handicaprådets høringssvar vedr. ombygning af Torvegade

Handicaprådet takker for inddragelsen i ombygningen af Torvegade. Dette høringssvar er udarbejdet med udgangspunkt i Handicaprådets bemærkninger til materialet, der blev drøftet med forvaltningen, ved mødet den 10. juni 2024.

06. 08 2024

Handicaprådets primære budskab er, i denne sammenhæng, at gøre Torvegade tilgængeligt for alle, således at mennesker med handicap har samme mulighed for at færdes i dette offentlige rum, som alle andre.

Handicaprådet foreslår, at der indtænkes løsninger, der gør Torvegade tilgængelig og lettere at færdes på for alle. Derudover er det vigtigt at pointere, at renoveringen skal stå i mange år fremover, hvorfor de løsninger der laves nu, bør være fremtidssikrede og langtidsholdbare.

I denne forbindelse fremhæves nedenstående løsninger:

- Nedsænkning af kantsten flest mulige steder, for at øge tilgængeligheden mellem fortov, cykelsti og vej. Ved torvet anbefales det bl.a., at der udformes en løsning, der gør det muligt at krydse vejen uden niveauforskelle - man kan evt. skele til Valby Langgade ved Tingstedet.
- Brede hældningsområder, således at kørestolsbrugere kan holde der samtidig med andre.
- Asfaltramper er en uacceptabel løsning, da disse er svære at køre op ad for kørestolsbrugere, og er dermed ikke handicapvenlige.
- Opsætning af lydfyr ved kryds/overgangen omkring Prinsessegade, således at mennesker med synsvanskeligheder, har bedre sikkerhed i trafikken.
- Anlægning af afløbsriste under fortovene, således at disse ikke udgør en barriere for kørestolsbrugere på fortovene.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink that reads "Janne Sander". The signature is written in a cursive, flowing style.

Janne Sander

Forperson for Handicaprådet i Københavns Kommune



Christianshavn den 5. september 2024

Hørings svar fra Christianshavns Torvenetværk, efter møde med TMF /Torvegade-projektet.

Foreningen Christianshavns Torvenetværk har udarbejdet en visionsbeskrivelse for Torvet med ønske om, at man som bruger får indtryk af et samlet Torv med begrænset trafik. Vi ønsker, at der bliver mulighed for positivt brug og ophold, der skaber en god balance. Det brede fortov foran Lagkagehuset og Joe and the Juice kan være medvirkende til et positivt liv. Det indebærer at busstoppestedet i retning mod byen flyttes fra Torvet til fx hjørnet Dronningensgade/Torvegade.

Torvegade-projektet anholder, at kørebanen er for smal til en bus stop lomme, hvis man skal imødekomme ønsker om bredere cykelsti og fortov.

Torvenetværket foreslår, at man introducerer en ensretning fra byen mod Amager, fra Strandgade til Christmas Møllers Plads, (vi ændrer således vores hidtidige forslag). Dette vil give plads til at nedlægge en kørebane og dermed give plads til busstop, plads til buslomme ud for 7-eleven krydset Dronningensgade/Torvegade og give plads til ønsket om bredere cykelstier og fortove på strækningen Christmas Møllers Plads/ Christianshavn torv.

Ensretningen bør begynde umiddelbart efter Strandgade (SØ inden wildersgade), således at Christianshavnerne kan svinge ind på Torvegade fra Strandgade og komme over Knippelsbro mod byen i bil. Og fra Amager bør ensretningen begynde efter Christmas Møllers Plads, således at bilkørsel til Christianshavn, Refshaleøen eller indre by må køre over Langebro eller via Kløvermarksvej og Forlandet. Ensretningen skal selvfølgelig ikke gælde busser og cyklister.

Det vil være en løsning på Christianshavns Torvenetværkets ønske om mindre trafik på Torvet og give den ønskede oplevelse af, at bevæge sig ind på et Torv. Det vil samtidig give TMF/Torvegade-projektets ønskede plads til bredere cykelstier og fortove.

I parentes bemærket, blev Torvenetværkets vision modtaget positivt fra både Miljø - og Teknikborgmester og Socialborgmester, gadeplansmedarbejdere og Christianshavns Lokaludvalg, til ved et møde på Christianshavn 16. januar 2023. Det blev på mødet understreget fra Teknik -og Miljøborgmester, at det herfra er Christianshavns Torvenetværks visioner og plan for Torvet man gik efter.

Med venlig hilsen

på vegne af Christianshavns Torvenetværk

Katinka Haxthausen

Christianshavns Torvenetværk, 26150328, CVR 40459375

Hej Rasmus

Yes, du kan godt videreformidle, at vi støtter projektet.

/ Erik

Fra: Rasmus

Til: Erik (Cyklistforbundet)

Dato: mandag d. 26. august 2024 kl. 12:48 CEST

Emne: SV: [EKSTERN] Re: Torvegade: Materialet fra dagens gennemgang

Hej Erik

Tak for din mail – jeg er også først selv tilbage på pinden nu.

Men ændringerne ved Strandgade og Dronningensgade gælder stadig. Vi forventer at få de nye tegninger i udgangen af denne uge, men pga. tidsplanen har det ikke været muligt at sende dem i høring hos jer. Jeg sender dem dog gerne, hvis du vil se dem alligevel

Og dejligt, at I også er begejstret for projektet. Vi vil så tillade os at notere i vores politiske indstilling at cyklistforbundet ikke har yderligere kommentarer og støtter projektet. Er det okay med dig/jer?

Med venlig hilsen

Rasmus

Projektleder

Cykel- og Vejprojekter

KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Fra: Erik (Cyklistforbundet)

Sendt: 21. august 2024 23:34

Til: Rasmus

Emne: [EKSTERN] Re: Torvegade: Materialet fra dagens gennemgang

Kære Rasmus

Netop hjemkommet fra ferie opdager jeg, at fristen for høringssvar på Torvegade-projektet udløb i sidste uge. Inde i mit hoved tror jeg nok, at jeg havde en forventning om, at du ville udsende reviderede tegninger som følge af de ændringer, du omtalte på interessent-mødet i starten af juni.

Men forudsat at de væsentlige ændringer, du mundtligt supplerede tegningerne med på mødet, nemlig at cykelstien ved hhv. Dronningensgade og Strandgade føres helt frem til krydset (og dermed ikke afkortes som anført på tegningerne) står ved magt, kan Cyklistforbundet med begejstring støtte projektet 100%.

Erik Hjulmand

Cyklistforbundet, København

Fra: Rasmus

Til: Erik (Cyklistforbundet)

Dato: mandag d. 10. juni 2024 kl. 12:43 CEST

Emne: Torvegade: Materialet fra dagens gennemgang

Kære alle

Tak for et godt møde i dag ang. Torvegade.

Vedhæftet finder I præsentationen og tegningerne jeg gennemgik. Vær opmærksom på, at der er lavet enkelte ændringer som endnu ikke fremgår af tegningerne.

Jeg ser frem til at modtage jeres høringssvar og kommentarer.

Ring endelig til mig hvis I har spørgsmål til materialet.

Med venlig hilsen

Rasmus

Projektleder

Cykel- og Vejprojekter 1

KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold