



11. juni 2010

Til Teknik- og Miljøudvalget

Sagsnr.
2010-70225

Dokumentnr.
2010-394138

Supplerende spørgsmål til cykelforbindelsen i Nyhavn og Christianshavnsrutens linieføring

Teknik- og Miljøudvalget udsatte indstillingen om forslag til cykelforbindelse i Nyhavn samt linieføring af Christianshavnsruten på udvalgsrådet d. 7. juni 2010 og bad forvaltningen redegøre uddybende for fem forhold.

1. Kan knallerter forbydes - og hvad det vil betyde for ruten?

På cykelstier er små knallerter, der kører under 30 km/ t i udgangspunktet tilladt. Kørsel med knallert kan imidlertid forbydes, hvor cykelruter løber i grønne eller på anden måde rekreative områder.

Da Christianshavnsruten med den anbefalede linieføring langs Kløvermarken, gennem Christiania og langs Laboratoriegraven på Arsenaløen, netop løber i denne type områder, kan knallertkørsel forbydes via den nødvendige skiltning. Der er flere eksempler på brugen af denne type forbud, f.eks. på cykelstien langs søerne og på Bryggebroen.

Cykelruten gennem Christiania kan således blive knallertfri og understrege, at den er et grønt og fredeligt alternativ til de nuværende motortrafikerede vej- og broanlæg mellem Indre By, Christianshavn og Amager.

Hvis en knallert skal fra Christianshavnsrutens begyndelse ved Laplandsgade til hjørnet af Havnegade i Nyhavn skal den derfor benytte de eksisterende veje, en strækning på ca. 3 km.

En ny gang- og cykelrute via Christianshavnsruten og de planlagte broer over havnen vil være ca. 2 km lang.

2. Er cykelrutens placering i forhold til børneinstitutionen Mælkebøtten problematisk?

Den anbefalede linieføring af Christianshavnsruten følger det eksisterende gennembrud i det fredede voldanlæg, samt den nuværende stiforbindelse mellem Mælkebøtten og Dyssebroen over Stadsgraven.

Mælkebøttens udgang er placeret der, hvor Christianshavnsruten krydser Langgaden. Ud for indgangen til Mælkebøtten og ved mødet med Langgaden, vil udformningen af Christianshavnsruten kræve særlig opmærksomhed, så det sikres, at cyklisterne kører hensigtsmæssigt, og at de svageste trafikanter føler sig trygge.

Pladsen ud for Mælkebøtten vurderes at være så tilpas bred, at der kan skabes gode forhold for både gående og cyklister. Der skal etableres gode oversigtsforhold, og løsningen skal udformes med udgangspunkt i og respekt for

Christiania som en alternativ farverig bydel med sin egen identitet. Det er Teknik- og Miljøforvaltningens ønske at indgå i dialog med Christiania om rutens udformning gennem bydelen, såfremt Christianias beboere skulle ønske dette. Christiania har dog på det senest afholdte møde i marts 2010 afvist en dialog med forvaltningen om ruten og dens udformning.

Rutens mange knæk samt hastighedsdæmpende foranstaltninger skal sikre, at der ikke opnås høj hastighed for cyklister gennem området. Ruten er således et grønt og mere trafikikkert alternativ til de få trafikerede veje, der i dag forbinder bydelene.



Krydset Langgaden / Mælkebøtten



Indgangen til Mælkebøtten og stien til Dyssebroen



Luftfoto - krydset ud for indgangen til Mælkebøtten er markeret

3. Konsekvenserne af at holde fast i KP-2009 linjeføringen på bilag 5

Linjeføringen på en kortere strækning af Christianshavnsruten nord for Kløvermarksvej er ændret i forhold til den, der er fastlagt i Kommuneplan 2009. Begrundelsen er, at linjeføringen i kommuneplanen ikke opfylder de krav, der stilles til tilgængelighed for cyklister og bevægelseshæmmede.

Kommuneplanens linieføring går via en nuværende sti, der krydser hen over det fredede voldanlæg. Der er således ikke noget gennembrud i volden på dette sted, hvilket medfører, at man i dag skal stå af cyklen for at forcere volden, hvilket giver meget ringe tilgængelighed. Kulturarvsstyrelsen har over for forvaltningen afvist et voldgennembrud.



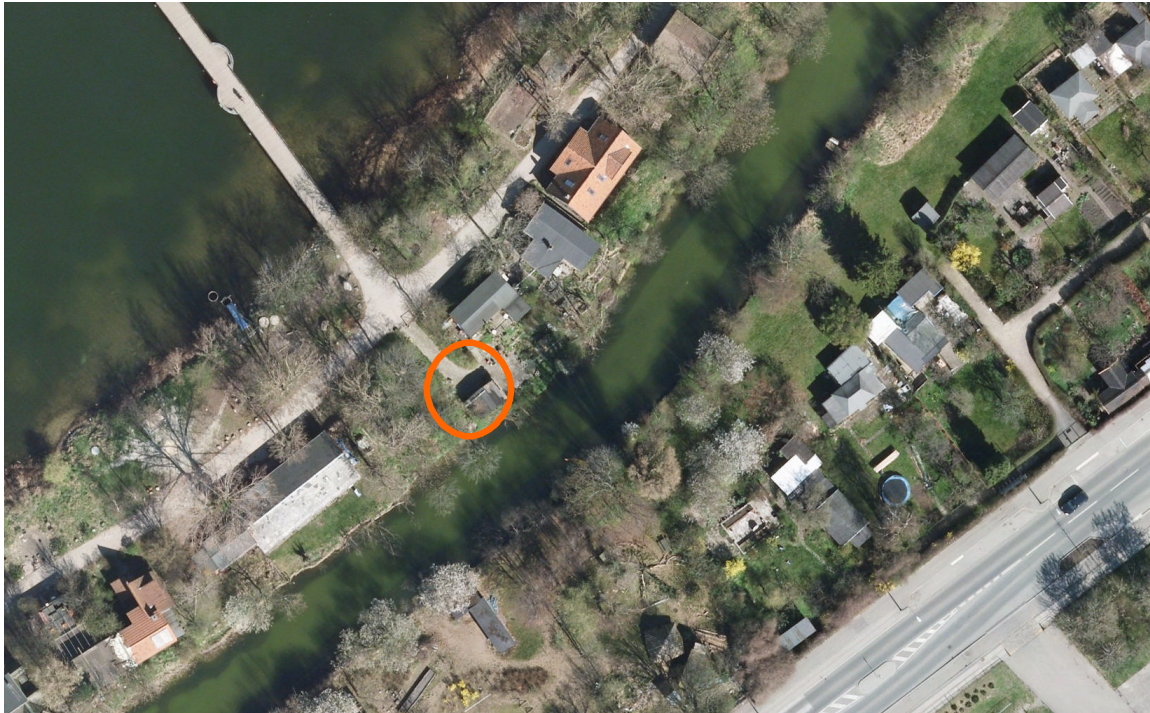
Linieføring Kommuneplan -volden set fra sydsiden



Linieføring Kommuneplan -volden set fra nordsiden

Forvaltningens anbefalede forslag til linieføring udnytter et eksisterende gennembrud i volden og vurderes i mindre grad at genere Christianias beboere langs Dysestien. Den nye placering af krydsningen af Kløvermarksvej er desuden placeret, hvor der er bedre oversigtsforhold for cyklister og gående, der skal krydse den tungt trafikerede Kløvermarksvej.

Den anbefalede linieføring kræver etablering af sti fra Dysebroen til en ny stibro over Dysegraven, hvor det bliver nødvendigt at nedrive et skur for at komme over til Christianshavns Fritidshjems grund på Amager. Christianshavns Fritidshjem er indforstået med, at ruten føres i kanten af fritidshjemmets matrikel langs Haveforeningen Sommerly for at nå ud på Kløvermarksvej.



Det markerede skur nedrives, da det ligger på den anbefalede linjeføring gennem det eksisterende voldgennembrud. Christianshavns Fritidshjem ligger på modsatte side af Dyssegraven.

4. Hvilken belysning er valgt på ruten?

Der er på nuværende tidspunkt ikke taget stilling til valget af belysningsarmaturer langs ruten. Det vil indgå i det videre forløb med detaljeringen og myndighedsbehandlingen af projektet.

Det er forvaltningens intention, at belysningen skal tilpasses de særlige miljøer som ruten forløber gennem. Af lokalplanen for Christiania fremgår det, at ”belysning af færdselsarealer tilpasses funktion og udformes med respekt for oplevelseskvaliteter”.

5. Bemærkninger om tidsplan for nedlæggelse af parkeringspladserne samt hvordan taxipladser og handicapppladserne indgår i det regnskab?

Taxipladser og handicapppladser får i alt 5 holdepladser ved Charlottenborg i forslaget til dobbeltrettet cykelforbindelse i Nyhavn. Det totale regnskab for projektet ser således ud:

	P-pladser før ombygning	P-pladser efter ombygning	P-pladser nedlagt i projektet
Parkeringspladser	87	24	63
Handicapparkering	4	2	2
Taxi	5	3	2

Der nedlægges således 2 taxi p-pladser ud af nuværende 5 pladser i Nyhavn.

Holdepladsudvalget for Region Hovedstaden ønsker at få genoprettet de 2 pladser i Store Strandstræde, hvilket i så fald vil medføre nedlæggelse af 2 p-pladser i denne gade. Forvaltningen foretager i øjeblikket en vurdering af muligheden for at efterkomme Holdepladsudvalgets ønske til geografisk placering.

I Nyhavn bibeholdes 2 handicappladser. De 2 resterende handicappladser flyttes til Heibergsgade, hvilket i så fald vil medføre nedlæggelse af 2 p-pladser i denne gade.

Alt i alt vil der blive nedlagt $63 + 2 + 2$ p-pladser ved gennemførelse af projektet, dvs. 67 pladser. Bemærk at det reelle antal nedlagte pladser er 67, og ikke 68 p-pladser, som det oprindeligt fremgår af indstillingens at-punkt samt bilag 1.

Anlægsarbejdet med den dobbelttrekkede cykelforbindelse i Nyhavn forventes påbegyndt pr. august 2011. P-pladserne i Nyhavn forventes således nedlagt pr. 1. august 2011, såfremt der findes finansiering hertil i budgetforhandlingerne for 2011.