

Spørgsmål vedr. Foranalysen til Torvegade:

Generelt spørgsmål:

- I rapporten mangler der en omtale af den mulige reduktion af luft- og støjemissioner ved de 2 løsningsprincipper.

Konkrete spørgsmål og bemærkninger:

Side 11, 7. afsnit, linje 2:

Denne løsning vurderes svær at etablere på nuværende tidspunkt.

Hvorfor er det svært?

Side 22, 3. afsnit:

Med baggrund i de indledende beregninger er det vurderet, at det vil være nødvendigt at indføre restriktioner for benzin- og dieslbiler på de overordnede veje, for at nå CO₂-reduktioner på 50-100.000 ton. Den indledende analyse, udført af Via Trafik, vurderer ligeledes, at initiativer, der forhindrer gennemkørsel i områder mellem det overordnede vejnet, vil være en forudsætning for at reducere trafikken med benzin- og dieslbiler. Rapporten peger på trafikøer som et hensigtsmæssigt initiativ. Med trafikøer etableres zoner i områder mellem overordnede veje, hvor man i bil kun kan køre ind og ud af samme zone men ikke imellem zoner. Dette mindsker incitamentet til at benytte bil i områderne og skaber muligheder for at fremme de grønne transportformer.

Forudsætning for at reducere biltrafik er at forhindre gennemkørsel! Derfor foretrækkes løsning 2.

Side 27, figur 12 og side 44, 2. afsnit:

Er der ikke 20 km/t-zone ved Udenrigsministeriet?

Side 34, 3. afsnit, linje 8:

Biltrafikken fra Strandgade Vest er ganske begrænset og udgør 3,4 %.

Er det korrekt? Og hvordan harmonerer det med figur 20 på side 39, der angiver 4.300 ture?

Side 38, 4. afsnit, linje 4:

Det betyder at trafikken til denne zone overvurderes i modelberegningerne.

Hænger det sammen med bemærkningerne på side 83, 5. afsnit, linje 4?

Side 43, figur 22:

Der er angivet 90 parkeringspladser i området mellem Havnen, Kanalen og Torvegade.

Hvad de 3 p-kældre i området, parkeringsdækket i Ørkenfortet og de kommende offentlige p-pladser ved Knippelsbrogade?

Side 43, figur 22:

Der er angivet 260 p-pladser i området nord for Torvegade.

Hvad med de 2 parkeringskældre ved "Det hvide snit" og ved Krøyers Plads?

Side 47:

Christianshavns Voldgade Nord for Torvegade: Der står "Christianshavns Lokalhistoriske museum".

Huset kaldes Vagthuset og her holder Christianshavns Lokalhistoriske Forening til.

Side 62:

Knudepunktet er markeret med Christianshavns Torv, som samlende byrum i midten. Torvet er som mange andre klassiske byrum i København belagt med chaussésten. Her er der dog indarbejdet felter med ovenlys ned til Metroen.

Der er ikke ovenlys til metroen nu.

Side 64, 1. afsnit:

Delstrækning I og IV er Torvegades endestrækninger, og adskiller sig fra strøgkarakteren, ved ikke at have bebyggelse med butikker, restauranter og caféer i stueetagen.

Hvor stor butik indrettes der i Ørkenfortet?

Side 72, 6. afsnit, linje 5:

Torvegade kan forstås som en forlængelse af Amagerbrogade og fredeliggørelse af gadens profil vurderes at have en positiv effekt.

Hvad menes der med en fredeliggørelse?

Side 74:

Der er kun vist flexzoner i løsning 1 og 2 mellem Strandgade og Overgaden neden Vandet.

Er der flexzoner andre steder, f.eks. ved sidevejene?

Side 76:

Det foreslås at flytte det eksisterende busstoppested på Torvegade syd for krydset ved Strandgade til den nordlige side af krydset, dvs. før signalanlægget.

Flytning af stoppested nærmere Knippelsbro giver også mening, da der kommer trappe ned til kajen ved hotellet.

Side 77, 2. afsnit, linje 3:

Det bemærkes at trafikafviklingen i krydset Strandgade / Torvegade analyseres nærmere i et separat projekt.

Har forslagsstillerne kendskab til følgende: "I budgetaftalen for 2021, har BR afsat 0,4 mio.kr. til en foranalyse af trafikproblemerne i Torvegade / Strandgade-krydset. Bevillingen har baggrund i, at Teknik- og Miljøudvalget den 19.11.2019 besluttede følgende: "Partierne mener, at den fremtidige trafikafvikling i krydset Torvegade / Strandgade, i Strandgade og i Knippelsbrogade ikke er tilstrækkelig belyst i lokalplan nr. 183.3 for Ørkenfortet samt at der er risiko for, at trafik fra Knippelsbrogade ledes højre nedenom Christians Kirke"?

Side 82, 1. afsnit:

Modelteknisk kan der gennemføres mikro- eller makrosimuleringer af løsningsprincippernes indvirkning/påvirkning på det øvrige vejnet. Denne analyse er ikke gennemført i forbindelse med udarbejdelse af de respektive løsningsforslag.

Hvorfor er simulering ikke lavet?

Side 83, 1. afsnit, linje 1:

På nuværende tidspunkt vurderes forslaget mindre gennemførbart med mindre der accepteres markant overflytning af trafikken til Langebro. Det vurderes dog at være et godt løsningsprincip for fredeliggørelse af Indre By.

Hvis det politisk besluttes at gennemføre forslaget - så er det vel gennemførbart?

Side 83, 5. afsnit, linje 4:

Ensretning af Overgaden neden Vandet og Wildersgade ud mod Torvegade på begge sider af vejen. Løsningen vil betyde en mindre stigning i trafikken på de bagvedliggende gader, idet Strandgade bliver den eneste indkørselsmulighed. Stigningen i trafikken på Johan Sempes Gade vurderes dog at være begrænset.

Ved forslagsstillerne,

- *At der findes 3 p-kældre i området?*
- *At Christians Kirke bruges 2/3 af tiden til koncerter som medfører trafik og p-søgning?*
- *At der er indrettet retssal i Nicolai Eigtveds Gade?*
- *At Ørkenfortet vil medføre mere trafik i Strandgade – fordelt over hele døgnet?*
- *At der i Ørkenfortet er et internt p-dæk, at der indrettes butik og udlægges offentligt tilgængelige p-pladser ved Knipplesbrogade?*
- *At Ørkenfortet måske vil resultere i flere ulovligt parkerede taxaer i nærområdet omkring Christians Kirke?*
- *At der er meget varekørsel til restauranter, caféer og kontorer i nærområdet omkring Christians Kirke?*
- *At der udstedes mange p-afgifter til ulovligt parkerede biler i nærområdet omkring Christians Kirke?*
- *At der køres endda meget hurtigt på Johan Sempes Gade - og derved behov for stærekasse?*

Side 84:

Indretning af sideveje ved løsningsprincip 1 (nedlæggelse af busbaner):
(...).

Ændringer:

- Ensretninger tilpasses: kun udkørende trafik på Torvegade vest for Christianshavns Kanal
- Overgaden Oven Vandet nord lukkes
- Prinsessegade syd lukkes
- Langebrogade åbnes for gennemkørende trafik (primært beboertrafik)

Langebrogade bør holdes lukket! Hvis der skal åbnes, kan det ske ved at give brobiz'er til alle med bopæl eller erhverv på Christianshavn, da kørsel gennem Christianshavn langs Christianshavns Voldgade derved undgås.

Side 85, afsnit 2, linje 4 og 3. afsnit, linje 4:

Der åbnes for biltrafik via Langebrogade, da den eneste adgangsvej til den sydlige bydel på Christianshavn er Prinsessegade og de smalle gader. Langebrogade åbnes for gennemkørende trafik (primært beboertrafik)

Forslaget er IKKE acceptabelt og kan IKKE være forudsætningen for løsningsprincip 2? I øvrigt: Hvordan kan det sikres, at det kun er beboere, der kan køre her? Og tror forslagsstillerne, at beboerne foretrækker sivetrafik fra Islands Brygge-området frem for lokaltrafik?

Side 97, 1. afsnit:

Der er fint potentiale for at udfolde anvendelsesmuligheder i strækninger vest for kanalen. Overflytning af ventende pendlere fra fortov til busperron, samt udvidelse af gangarealer, vil frigøre pladsrum ved Torvet, som vil opleves mindre hektisk.

Ved lukning af Torvet opleves byrummet bedre pga. mindre møg og støj.