

Teknik- og Miljøudvalget

Med henvisning til notatet ”Orientering om foranalyse af øget cykelkapacitet på Torvegade”, der indgår i punkt 14 på dagsordenen for Teknik- og Miljøudvalgets møde den 7. juni 2021 - ”Sager til orientering”:

Christianshavns Lokaludvalg drøftede den 26. maj 2021 analysen ”Øget cykelkapacitet på Torvegade”.

Da materialet på det tidspunkt var fortroligt, drøftede lokaludvalget analysen på baggrund af en mundtlig orientering fra lokaludvalgets følgegruppe vedr. Torvegade, som Teknik- og Miljøforvaltningen har inddraget undervejs i analysens tilblivelse.

Lokaludvalget er for løsningsforslag 2

Lokaludvalget beder om, at I går videre med analysens løsningsforslag 2: Fredeliggørelse af Torvegade, bilfrit torv.

I løsningsforslaget lukkes Torvegade for gennemkørende biler ved Christianshavns Torv, og eksisterende busbaner på hele strækningen omdannes til bredere cykelstier og fortove.

Lokaludvalget væsentligste begrundelser for løsningsforslag 2 fremgår af ”Tabel 1 konsekvensanalyse” i bilag 1 i notatet på dagsordenen den 7. juni 2021:

- Forslaget vil sikre markante forbedringer for cyklisterne på Torvegade.
- Antallet af biler i Torvegade og i Prinsessegade Nord reduceres betragteligt, da det ikke længere vil være muligt at benytte Torvegade som gennemkørselsvej. Det vil selvsagt mindske støj- og luftforureningen i beboelseskvartererne omkring de to gader.

Lokaludvalget bemærker desuden:

Med både stigende biltrafik og cykeltrafik vil de nævnte trafikale problemer kun blive mere udtalte i fremtiden. Kommuneplan 2019,

cykelprioriteringsplanen, nye analyser i Mobilitetsplan og KBH Klimaplan peger samstemmende på, at de grønne mobilitetsplaner skal fremmes. Der skal opnås en kraftig reduktion af CO₂-emmissioner, og Indre By ønskes fredeliggjort.

Lokaludvalget ser løsningsforslag 2 som en pendant til Nørrebrogade, der i 2008 blev omlagt til 2 ”trafik-øer”. Mere end 12 års erfaringer herfra viser, at meget enkle midler som skilte og farvet asfalt kan ændre trafikmønstrene i en central bydel.

Lokaludvalget ser også løsningsforslag 2 som grundlaget for at genskabe Torvegade til en attraktiv, lokal handelsgade uden gennemkørende trafik og som derved kan medvirke til at forbedre hverdagslivet på Christianshavn.

Valget mellem Løsningsforslag 1 og Løsningsforslag 2 drejer det sig overordnet om, hvorvidt hensynet til bilerne eller hensynet til de omkring 4.500 beboerne langs og bag Torvegade vejer tungest.

De - der i dag pendler via Torvegade skal finde andre veje, andre måder at køre sammen på, bruge den kollektive trafik eller cykle – for eksempel på de nye cykelstier langs Torvegade. Derved kan beboerne langs og bag Torvegade få den livskvalitet, der er en selvfølge i andre dele af Storkøbenhavn.

Lokaludvalget er opmærksom på, at løsningsforslag 2 vil medføre, at megen af den nuværende og gennemkørende trafik i stedet skal benytte Langebro og andre veje. Det gælder også for christianshavnere, der i dag kan køre via Torvegade til henholdsvis Indre By og Amager.

Lokaludvalgets bemærkninger til løsningsforslag 1

I løsningsforslag 1 - Bedre forhold for de lette trafikanter, Torvegade som strøggade - nedlægges busbanerne på hele Torvegade med undtagelse foran Christianshavns Torv. Dermed kan der etableres bredere cykelstier og fortove på strækningen.

Trafiktællinger viser, at der dagligt kører ca. 26.000 biler gennem Torvegade, hvoraf 95 % er gennemkørende trafik.

Støjniveauet i Torvegade og i Prinsessegade er p.t. 70-75 dB(A), mens det i side- og bagvedliggende gader er 65-70 dB(A). Det svarer til ”stærkt støjbelastede” områder. Tilsvarende er der en markant luftforurening i områderne.

I bebyggelserne, der støder op til Torvegade, bor der omkring 2.000 beboere. I nærområderne bag Torvegade bor der yderligere omkring 2.500 beboere. Beboerne langs Torvegade, langs Prinsessegade, i sidegaderne og i gaderne bag Torvegade er i dag udsat for sundhedsskadelig og uacceptabel støj- og luftforurening.

Lokaludvalget mener derfor, at beboerne har krav på markante forbedringer af deres livskvalitet. Løsningsforslag 1 medvirker IKKE hertil – da forslaget prioriterer biltrafikken højere end hensynet til de lokale beboere. Det skal også nævnes, at Torvegade blot har en facadelængde på 400 meter.

Analysematerialet

Lokaludvalgets følgegruppe har gennemgået analysematerialet, der ligger til grund for notatet på Teknik- og Miljøudvalgets dagsorden den 7. juni 2021 om øget cykelkapacitet på Torvegade.

På baggrund af følgegruppens orientering om analysematerialet savner lokaludvalget konsekvensvurderinger af de foreslåede trafikale ændringer i løsningsforslag 1 ved

- lukning af Overgaden oven Vandet på stækningen mellem Mikkel Vibes Gade og Torvegade
- lukning af Prinsessegade Syd
- lukning af Dronningensgade Syd
- ensretning af Wildersgade Nord og Overgaden oven Vandet Nord ved tilslutningerne til Torvegade
- Trafikale ændringer i nærområdet omkring Christians Kirke. Her påføres beboerne yderligere trafikale gener ved ensretning af dele af Wildersgade og Overgaden oven Vandet, hvilket vil medføre omvejskørsel for beboerne her.

I området findes tre store parkeringskældre, mange kontorer med kantiner, flere caféer og restauranter og senest retslokaler i Nicolai Eigtveds Gade 28 og afledt parkering herfra.

Nærområdet er belastet af megen pendlertrafik, af mange varevogne og lastbiler samt ulovlig parkering. Nærområdet er særligt støjbelastet, da der generelt køres alt for hurtigt på den chausséstens-belagte Johan Sempes Gade, der både er bolig- og fordelingsgade.

Lokaludvalget savner desuden en konsekvensvurdering af løsningsforslag 2 vedr. Prinsessegade Nord.

- Forslaget vil medføre, at Prinsessegade i retningen mod Refshaleøen får markant mindre trafikbelastning. Det vil medvirke til, at støj- og luftforureningen også forbedres. Her tænkes på beboerne, skolerne, og institutionerne langs Prinsessegade, hvor forholdene er forværret gennem mange år. Jordtransport og transport af byggematerialer til nybyggerier har medvirket hertil.

De nye og lange 2A-busser fylder meget i Prinsessegade. Derfor vil en reduktion af trafikken også medføre store fordele for afvikling af den kollektive trafik. Desuden ”kantstensparkerer” mange taxaer ulovligt i Prinsessegade.

Langebrogade

Lokaludvalget er meget uenig i, at følgende fremgår af det bagvedliggende analysemateriale om løsningsforslag 1:

”Det kan besluttet efterfølgende at åbne for gennemkørende trafik på Langebrogade, hvis det vurderes at skabe en bedre afvikling af den lokale trafik”.

Langebrogade skal ikke åbnes for gennemkørende trafik.

Muligheder for at begrænse biltrafikken

Lokaludvalget drøftede i sit møde den 26. maj 2021 hvilke muligheder, der generelt er for at begrænse biltrafikken. Det skete både i forbindelse med behandlingen af sagen om Torvegade og i fortsættelse af en præsentation fra Teknik- og Miljøforvaltningen af mobilitetsanalyserne. Vores bud er formentlig ikke nye for jer, men alligevel:

- samkørsel
- delebiler
- miljøzoner
- trængselsafgift
- trafik-øer
- tvangsruter for tung forurenende transport
- nedsat hastighed
- udbygning af kollektiv trafik
- delebiler

- bedre cykelstier
- bedre forhold for fodgængere, herunder brede fortove.

Uanset om i går videre med løsningsforslag 1 eller 2 eller ingen af dem, så bør det undersøges,

- hvordan Christianshavn kan indrettes som én eller to trafikøer jf. mobilitetsanalyserne.
- hvordan der kan etableres tvangsruter for tung trafik uden om Christianshavn
- hvordan varelevering til erhverv på Christianshavn kan ske i mindre køretøjer
- hvordan genvejskørsel i de små gader på Christianshavn hindres.

Inddragelsen af lokaludvalget

Teknik- og Miljøforvaltningen har inddraget lokaludvalget via lokaludvalgets følgegruppe stort set fra processens start til nu, hvor Teknik- og Miljøudvalget bliver orienteret om resultaterne af analysen om øget cykelkapacitet på Torvegade. Det takker vi for.

Dog finder lokaludvalget det uforståeligt, at analysematerialet skal holdes fortroligt, indtil dagsordenen for mødet i Teknik- og Miljøudvalget, hvor sagen er på, offentliggøres.

Det har gjort det vanskeligt for lokaludvalget at vurdere sagen, eftersom vurderingen alene har været baseret på følgegruppens mundtlige orienteringer om fremdriften i analysearbejdet.

Protokolbemærkning

Medlem af lokaludvalget Frode Neergaard havde i lokaludvalgets møde den 26. maj 2021 en protokolbemærkning til sagen. Den ses i bilaget nedenfor.

Med venlig hilsen

Poul Cohrt,
formand

Bilag

Protokolbemærkning fra lokaludvalgsmedlem Frode Neergaard:

"MOEs foranalyse om Øget cykelkapacitet på Torvegade indeholder nyttige analyser af trafikforholdene omkring Torvegade, herunder en kortlægning af de eksisterende trafikforhold samt to løsningsprincipper og fem løsningsforslag med sigte på at forbedre cykelkapaciteten på Torvegade.

Både løsningsprincip 1, hvor der bevares to gennemkørende kørespor, og løsningsprincip 2, hvor Torvegade lukkes for gennemkørende trafik, vil ifølge MOEs foranalyse have en positiv effekt på cykelkapaciteten. Begge løsningsprincipper tager tillige hensyn til busser og fodgængere, mens kun løsningsforslag 1 tager hensyn til bilisters mulighed for at passere Torvegade i begge retninger.

Torvegade har på en typisk hverdag ca. 20.000 gennemkørende køretøjer. Heraf er der i følge MOEs analyse "en betydelig trafikmængde, som faktisk har mål eller udgangspunkt på Christianshavn".

Det overordnede mål med analysen er at forbedre forholdene for cyklisterne på Torvegade. Hensynet til de lokale beboere må veje tungt, og forbedringer for gennemkørende cyklister må ikke forringe livskvaliteten for beboerne på Christianshavn - herunder i de tilstødende områder.

Ud fra dette hensyn anbefaler jeg løsningsprincip 1 [med en præference for løsningsforslag 1B], idet dette princip viser hensyn til alle christianshavnerne, - også de christianshavnerne, som er nødsaget til at benytte bil som transportmiddel og som vil blive generet ved en lukning af Torvegade for gennemkørende trafik.

Dertil kommer, at lukning af Torvegade for gennemkørende trafik ved Torvet - som påpeget i MOEs forstudie - i stort omfang vil "påvirke trafikken på store dele af vejnettet i Indre By og også i tilstødende områder". Denne løsning vurderes af MOE som "svær at etablere på nuværende tidspunkt". Løsningen foreslås af MOE derfor "indtænkt i de fremtidige mobilitetsplaner i byen".

Også af denne grund samt fordi løsningsprincipperne ikke lå til grund da Lokaludvalget gennemførte en borgerpanelundersøgelse (i

øvrigt med ringe deltagelse) anbefaler undertegnede på det foreliggende grundlag løsningsprincip 1."