

## **Notat fra cykeltur på Christianshavn den 6. august 2018 med teknik- og miljøborgmesteren**

Ninna Hedegaard Olsen mødte op med sin assistent. Fra LU deltog Asbjørn, Kirsten, Lotte, Jane, Svend Aage, Frode og Jens Loft. Herudover deltog Christian og Mette.

Turen startede på Christianshavns Torv, hvor en gruppe hjemløse var samlet i skyggen bag de grønlandske skulpturer, og hvorfra der lød musik fra en ghettoblaster.

I forbindelse med Torvegades gennemkørende biltrafik oplyste Ninna Hedegaard, at EL var imod en østlig havnetunnel, da den efter et stykke tid ville føde mere trafik ind i den indre by end der blev sparet. Vi nævnte, at det meste af trafikken er gennemkørende, og at der var behov for, at trafikken blev mindsket. Ved et midtvejsmøde om forprojektet til en havnetunnellen blev oplyst, at der skal skrappe midler til at få bilerne ned i tunnelen, hvis bilisterne kan undgå at betale ved at køre andre veje.

Der kom flere tunge lastbiler forbi, og Ninna Hedegaard oplyste, at det var op til Folketinget at give kommunerne bedre mulighed for at indføre miljøzoner, så kommunen gennem regulering kunne reducere den tunge trafik.

Vi pointerede behovet for at gennemføre Torvegadekorridoren med bredere cykelstier og nævnte, at denne lå højt på forvaltningens prioriteringsliste. Der var problemer for fodgængerne ved Lagkagehus-hjørnet, og hvor der er for kort tid grønt. Vi nævnte også trængslen ved busstoppestedet på Torvesiden. Cykelparkeringen er et problem, og den elektroniske reklamestander er ikke køn at se på. Overordnet set er der et uudnyttet potentiale, som kommunen bør gå ind i løsningen af. Vesterbro Torv fungerer til sammenligning meget bedre. Borgmesteren henviste til noget af det, der var gjort ved Nørreport Station med sænkede cykelbede.

Vi cyklede ad de slebne brosten på Overgaden oven Vandet, hvor kanalmiljøet viste sig fra sin bedste side. Da vi drejede ned ad Langebrogade nævnte vi, at brostenene på Voldgaden burde lægges om, så cyklerne ikke blev fristet til at køre ad cementfliserne på fortovet.

Lille Langebro vil skabe endnu en forbindelse på tværs af havneløbet, men der bør arbejdes med den trafikale løsning ved brofæstet, hvor der kommer cyklende og gående fra fire sider. Havneringen er blevet en succes, men fungerer ikke kun som en rekreativ rute. I myldretiden er der en del hurtigkørende cykelpendlere, som skaber farlige situationer i forhold til fodgængerne. Borgmesteren mente, at trafikanterne ved "shared space" tvinges til at vise hensyn. Vi nævnte, at det ikke fungerede, hvis cykeltrafikken er for heftig, og at der særligt er et problem nord for Cirkelbroen, hvor brostenene anviser en forholdsvis smal vej uden at adskille cyklister fra gående.

Ved Ørkenfortet var der ved at blive sat et hegn op langs bygningen i Knippelsbrogade, hvilket spærrer for kørsel ad denne vej. Hovedindgangen bliver ved Strandgade og alt arbejdskørsel vil skulle ske ad denne. Vi nævnte modstanden mod den ekstra etage, og at facaden ud mod Torvegade ikke må blive for bastant, og at TMU har taget et forbehold for dette. Borgmesteren var lidt overrasket over aktiviteten i Knippelsbrogade ud for Ørkenfortet.

Inden vi kørte mod Strandgade nævnte vi, at brostenene under Knippelsbro trængte til at blive lagt om, og at der her var et "missing link" på Havneringen. Vi krydsede Torvegade og nævnte, at der var

skilteforvirring med blå vejledende kommunale hastigheds-zoneskilte og bindende røde hastighedsbegrænsninger. Vi opfordrede til, at kommunen søger at få politiet med på en generel hastighedsbegrænsning på 30 km/t, eventuelt med Christianshavn som forsøgsområde. En ny bekendtgørelse fra årsskiftet giver politiet mulighed for at tage større hensyn til beboere og tryghed fremfor ensidigt at tænke i trafikafvikling.

Ved Det Hvide Snit så vi på boligforeningens hegn og skilte med forbud mod hunde og cykler. Borgmesteren oplyste, at adgangen til havnepromenaden var en sag som optog TMU, og som blev forfulgt. Ved Krøyers Plads er der problem med affald, som vi har rejst.

Kanalbroen var oppe, og cyklisterne holdt i lange rækker. Cykeltrafikken var heftig, og ud for Kuglegården fik borgmesteren set vigtigheden af en opdeling mellem gående og cyklende.

På Danneskiold-Samsøes Allé beklagede vi, at der med fjernelsen af busslusen var blevet åbnet for gennemkørende trafik, hvilket EL dog havde stemt imod. Vejen er ikke længere en intern vej på Holmen, og der er behov for cykelstier i eget tracé samt løsninger ved passage af broerne. Mens vi stod der, havde en mor hentet to børn på cykel i institutionen over for, og da en bus passerede væltede cyklen med børnene. Da vi kørte ad den nordlige bro, blev borgmesteren squeeze af en bus.

På Nyholm oplevede vi en salig fred for trafik og anden larm, kun afbrudt af en helikopter, som fløj over øen. Vi fortalte, at Nyholm er en endnu større perle end Papirøen, og at kommunen bør tage et medansvar for udviklingen, inden forsvarrets bygningstjeneste sælger ud, som det er sket med de øvrige dele af Holmen, senest med Kuglegården. Nogle private vil lave det til et maritimt tivoli med entré og forlystelser. Deres tanke er dog ikke helt tosset, da de ville værne om marinehistorien. Lokaludvalget følger sagen tæt og prøver at trække interessenter ind, så øen kan forblive at være et åndehul - ikke kun for christianshavnerne, men for alle københavnere og byens gæster. Øen kan blive en centralpark med en enestående beliggenhed ud til havnen og dermed en vigtig brik i en samlet havnevision. Der bør tænkes i ikke-bilbaseret transport f.eks. en shuttlebåd til og fra Toldboden. Borgmesteren var åben over for sådanne tanker, men pointerede, at et snævert flertal i BR kunne beslutte noget andet. Det er derfor vigtigt at skabe bred politisk opbakning.

På Refshaleøen så vi de midlertidige containerboliger og et væld af telte og gadekøkkener. Vi passerede også CC - Copenhagen Contemporary - kunsthallen i de bygninger, hvor Det Kgl. Teater havde kulisseværksted.

Tiden var blevet knap. Vi drejede ned ad Refshalevej forbi Noma og videre forbi Fredens Havn med de synkefærdige skibe. Borgmesteren mente, at der var skabt et godt kompromis med den bumpede cykelsti gennem Christiania, som er en rekreativ rute og ikke en hurtig pendlerrute. Det sidste stykke af Refshalevej er præget af en masse parkerede biler. Ved Prinsessegade nævnte vi, at der var et påtrængende behov for en egentlig cykelsti fra Børnebyen og ud til Hovedvagten. Lige nu er der en smal og ikke særlig tryk prikket kantbane, som biler må parkere op til.

Vi nævnte, at der var fundet en god løsning på brostensfortovene i Bådsmadsstræde, hvor forvaltningen havde været lydhør over for beboernes og lokaludvalgets protest mod cementfortove. Nu var udfordringen at få renoveret vejen på Christiania-siden, hvor forvaltningen har afventet færdiggørelse af skoleprojektet.

Vi var tilbage på Christianshavns Torv ved aftalt tid. Myldretiden var så småt begyndt, og bilerne holdt i en lang og osende kø ud mod Torvegade, hvor der kun slipper få biler ud ad gangen ved grønt.

Borgmesteren takkede for en fin cykeltur, hvor hun havde fået et førstehåndsindtryk af de problemstillinger, som berører hendes ansvarsområde.