



## Notat

### Svar på henvendelser fra den offentlige høring af Udkast til trafikal helhedsplan for området omkring Dybbølsbro

Nedenfor er høringssvarene refereret og besvaret af forvaltningen. Der er modtaget 34 svar i høringsperioden fra den 23. juni til den 17. september 2023. Det bemærkes, at svar nr. 19 og 20 er ens og indsendt af samme person to gange. Alle svar kan ses i bilag 3 "Høringssvar". Høringssvar fra Handicaprådet i København er modtaget udenom høringsportalen, hvorfor det ikke fremgår af oversigten. Det er indsat nederst i bilag 3, og besvares ligeledes her.

#### Høringssvar 1 - Borger

Borgeren er imod forslaget og fremhæver, at Dybbølsbro har brede fortøve og cykelstier, og at de nye byggerier ikke vil opbruge kapaciteten. Ydermere befinder bilerne sig slet ikke på samme bro. De kører ved siden af uden overhovedet at kunne komme i karambolage med cyklisterne eller de gående. Ved en lukning tvinges en mængde bilister og busser ud på en længere rejse med medfølgende forurening og trængsel.

#### Forvaltningens svar

Forvaltningen gør opmærksom på, at de trafikale udfordringer opstår ved og igennem signalanlæggene, hvor der ikke er tilstrækkelig plads til at kunne håndtere den forventede kommende cykeltrafik hensigtsmæssigt. De eksisterende fodgængerfaciliteter vurderes samtidig ikke at være tilstrækkelige til at kunne håndtere de forventede mængder fodgængere på Dybbølsbro. Med forslaget sikres der mere cykelkapacitet gennem signalanlæggene og bedre og mere direkte fortøve og fodgængerarealer med færre krydsningspunkter. Dette forventes også at øge trafiksikkerheden og trygheden.

Forvaltningen bemærker, at der fremadrettet fortsat kan køre busser i rute på ramperne.

#### Høringssvar 2 - Borger

Borgeren tilkendegiver, at det er en god plan, og angiver at det er godt, at der er indtænkt bedre cykelparkering ved Dybbølsbro St. Det foreslås at plante træer og grønt langs cykelsti med inspiration fra High Line i NYC.

#### Forvaltningens svar

Forvaltningen gør opmærksom på, at der med forslaget er mulighed for at etablere et byrum foran Kaktustårnene samt at etablere byrumstiltag på broen.

13-10-2023

Sagsnummer i F2  
2023 - 15148

Dokumentnummer i F2  
103436

Sagsnummer i eDoc  
2023-0370743

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

### Høringssvar 3 - Borger

Borgeren fremhæver, at Dybbølsbro ikke skal fastholdes som biltrafik-åre, og at der kan køres korte omveje. Helhedsløsningen skal omfatte både området ved Ingerslevsgade og området ved Fisketorvet med indkørsel til parkeringshus og cykelfrakørsel til cykelslangen. Denne sidste del er kaotisk for både gående og cyklister. Man kunne overveje at lukke indkørslen til parkeringshuset for biler.

#### Forvaltningens svar

Forvaltningen vurderer, at en fredeliggørelse af Dybbølsbro opnås med scenarie 3. Dog indgår det ikke i planen at lukke indkørslen til Fisketorvets tagparkering, da det fortsat skal sikres at biler har adgang til tagparkeringspladsen.

### Høringssvar 4 - Borger

Borgeren bakker op om scenarie nr. 3, som er den anbefalede løsning, og angiver, at der ikke skal være biler på broen, og det haster med en løsning. Det er farligt pt. at færdes på Dybbølsbro.

#### Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at scenarie 3 er det scenarie, som bedst opnår tilstrækkelig tryghed og sikkerhed for fodgængere og cyklister. Forvaltningen og rådgivers vurdering er, at området omkring Dybbølsbro generelt ikke er præget af særligt mange uheld sammenlignet med andre lokaliteter i København, men det er værd at bemærke, at der i en periode på 5 år er registreret ca. 64 trafikuheld i området. Det er særligt i krydset ved Dybbølsbro/Fisketorvet, hvor der ses flere højresvingsulykker med motorkøretøjer og cykler/gående. Uhedsregistreringer er generelt forbundet med et stort mørketal, og det er erfaringsmæssigt uheld med cykler og gående, der ikke registreres. Derfor er det muligt, at der sker mange flere uheld med cyklende og gående end der er registreret.

### Høringssvar 5 - Borger

Borgeren er imod forslaget. Cykelstierne er brede i forvejen. Forslaget opleves som en chikane mod bilister. Bilerne skal ikke tvinges ud af byen, før der er reelle alternativer med samme transporttid, for at nå det hele i en presset hverdag.

#### Forvaltningens svar

Forvaltningen gør opmærksom på, at de trafikale udfordringer opstår ved og igennem signalanlæggene, hvor der ikke er tilstrækkelig plads til at kunne håndtere den forventede kommende cykel- og gangtrafik hensigtsmæssigt. Området har i dag flere alternativer til bilen, fx er området dækket godt ind med kollektiv trafik fra Dybbølsbro St. med flere s-togslinjer og i 2024 åbner fjernbusterminal og metrostationer i området som vil forbedre mulighederne for at vælge den kollektive trafik.

### Høringssvar 6 - Borger

Borgeren angiver, at det er en fornuftig plan helt at fjerne biler fra broen, og dermed beskytte de bløde trafikanter. Antallet af cyklister og gående, som benytter broen er så massive at biler på broen bliver en farlig cocktail.

#### Forvaltningens svar

Svaret giver ikke anledning til bemærkninger fra forvaltningen.

### Høringssvar 7 - Borger

Borgeren er imod forslaget og angiver, at lukning for biltrafik over Dybbølsbro vil skære Vesterbro over og isolere Holmene bag Fisketorvet fra

resten af Vesterbro. Det vil øge biltrafik og forurening, da biler til Vesterbro så skal via Hovedbanen og Sydhavnen.

#### *Forvaltningens svar*

Forvaltningen gør opmærksom, at analyserne viser, at op imod 63 % af biltrafikken over Dybbølsbro er gennemkørende og uden lokalt ærinde i området, som med fordel kan benytte det overordnede vejnet i stedet.

#### **Høringssvar 8 - Organisation Vi-partiet**

Høringssvaret er imod forslaget, og præsenterer sit eget forslag, hvor der fortsat er åbent for biltrafik i begge retninger, men hvor fortov og cykelsti bytter plads gennem rampekrydset.

#### *Forvaltningens svar*

Forvaltningen vurderer, at det præsenterede forslag i svaret ikke løser udfordringerne på Dybbølsbro, da det ikke sikrer tilstrækkelig trafikafvikling og fremkommelighed igennem signalerne.

Forslaget løser ikke de eksisterende udfordringer med adgang for cykler til og fra områderne langs Kalvebod Brygge, samt at ikke er nogen opkobling af Jernbanebyen til Dybbølsbro. Yderligere gives der med forslaget ikke mulighed for, at fodgængere kan krydse Dybbølsbro ved ramperne på sydsiden, og fortsætte ned til den kommende metrostation, hvorfor fremkommeligheden for fodgængere ikke sikres tilstrækkeligt med det indsendte alternativ.

#### **Høringssvar 9 - Borger**

Borgeren bakker op om den anbefalede løsning scenarie 3, da det har en række afgørende fordele. Tilstrækkelig trafiksikkerhed og trygt for fodgængere og cyklister. Mere direkte og attraktive fodgængerforbindelser. Der skabes bedre sammenhæng mellem de øvrige byudviklingsområder ved Dybbølsbro.

Det fremhæves at scenarie 3 er den eneste løsning, der er fremtidssikret og robust, og derfor vil det kunne imødekomme fremtidige udfordringer. Yderligere vil det også have en international betydning ved at tage beslutning om at lukke Dybbølsbro for biler, for at sende et stærkt signal om vores engagement i bæredygtig mobilitet og byudvikling.

#### *Forvaltningens svar*

Svaret giver ikke anledning til bemærkninger fra forvaltningen.

#### **Høringssvar 10 - Borger**

Borgeren bakker op om scenarie 3. Det fremhæves, at efter broen har været lukket for biltrafik grundet byggeri i området, er det blevet mere trygt som cyklist. Lad os beholde det, så Dybbølsbro kan blive til Vesterbros nye (grønne?) havneforbindelse og et flot udkigspunkt.

#### *Forvaltningens svar*

Svaret giver ikke anledning til bemærkninger fra forvaltningen.

#### **Høringssvar 11 - Borger**

Borgeren mener, at det anbefalede scenarie 3, er den bedste løsning, med begrundelsen at der er behov for at begrænse biltrafikken. Det er den eneste vej frem for at nå klimamål og sikre en bedre by.

#### *Forvaltningens svar*

Svaret giver ikke anledning til bemærkninger fra forvaltningen.

### **Høringssvar 12 - Borger**

Borgeren bakker op om scenarie 3. Man kan komme hertil med både s-tog, metro og (fjern)bus. Ikea kommer til at tilbyde lån af ladcykler og fragt af større ting og Jernbanebyen er planlagt med gennemtænkte grønne mobilitetsløsninger. Man hører ofte folk sige, at biltrafikken ikke må begrænses, før man har skabt gode alternativer. Det har man absolut gjort med denne helhedsplan, så nu er det tid at bilen giver plads til pulserende byliv og mere tidssvarende transportformer.

#### *Forvaltningens svar*

Svaret giver ikke anledning til bemærkninger fra forvaltningen.

### **Høringssvar 13 - Borger**

Borgeren fremhæver, at Dybbølsbro er præget af meget trængsel med mange cyklende og gående, som mangler plads. Der vil være fantastisk at få lavet et lækkert bymiljø til mennesker. Det vil binde gamle Vesterbro sammen med vandet og med det nye Sydhavnen. Det vil skabe en enorm attraktiv rute for cykler og gående og lækkert miljø at opholde sig i, hvis bilerne ikke var der.

#### *Forvaltningens svar*

Svaret giver ikke anledning til bemærkninger fra forvaltningen.

### **Høringssvar 14 - Borger**

Borgeren støtter forslaget om at lukke Dybbølsbro for biler, da det vil være en klar forbedring at få gjort Dybbølsbro til et rarere sted at færdes - når man ikke er i bil. Det fremhæves, at Dybbølsbro har været lukket for biler i længere perioder grundet byggerier, hvilket ikke har været et problem, som beboer på Vesterbro. Det er unødvendigt at have den åbent for biler, hvilket også viste sig, da den var lukket.

#### *Forvaltningens svar*

Svaret giver ikke anledning til bemærkninger fra forvaltningen.

### **Høringssvar 15 - Borger**

Borgeren fremhæver, at uanset hvilken løsning der vælges, skal der tænkes på sikkerheden for fodgængere. Både det gamle kryds og den nye løsning (ved Yrsa Plads) er decideret farlig for fodgængere. Det skyldes cyklister, der ikke overholder færdselsreglerne - fx kører på fortovet generelt og også på selve Dybbølsbro, kører i fodgængerfelter i stedet for at bruge den nye blå bane, overholder ikke vigeplygt. Det bemærkes, at fodgængere bliver glemte, så der opfordres til at udformningen af løsningerne medtænker, at der ikke må være den mindste tvivl om, hvor fodgængere kan gå, uden at være nervøse for at blive kørt ned af cykler/ladcykler i fart. Det bemærkes også, at der kommer flere børn i krydset, når den nye skole åbner.

#### *Forvaltningens svar*

Forvaltningen gør opmærksom, at der med scenarie 3 sikres bedre, bredere og mere direkte fortove og fodgængerarealer med færre krydsningspunkter, som vil øge trafiksikkerheden og trygheden for fodgængere. Scenarie 3 er det scenarie der bedst opnår tilstrækkelig trafiksikkerhed, fremkommelighed og tryghed for fodgængere.

### **Høringssvar 16 - Borger**

Borgeren finder, at scenarie 3 er det mest interessante. Det bemærkes, at fodgængerforholdene ikke er ordentlige, og med udviklingen af området, vil det være godt med mere plads til fodgængere, for at skabe gode forbindelser, og samtidig skabe en plads på broen.

*Forvaltningens svar*

Høringssvaret er noteret, og det bemærkes at scenarie 3 sikrer bedre, bredere og mere direkte fortove og fodgængerarealer. Samtidig frigives der plads til at etablere et byrum foran Kaktustårnene.

**Høringssvar 17 - Borger**

Borgeren finder at scenarie 3 er det mest interessante. Ved at forbinde de to områder på hver side af broen, med mere fremkommelige tiltag, vil det skabe værdi for området. Vejbaner til biler på broen er en ringe brug af pladsen.

*Forvaltningens svar*

Svaret giver ikke anledning til bemærkninger fra forvaltningen.

**Høringssvar 18 - Borger**

Borgeren bakker op om scenarie 3, både som daglig bruger af broen, og som mobilitetsforsker. I svaret fremhæves fem årsager til at implementere løsningen. Disse er; sundhed, bæredygtighed, retfærdighed i transportsystemet, København som rollemodel internationalt set, samt økonomiske fordele for lokale butikker. Scenarie 3 er et vigtigt skridt imod en mere menneskecentreret planlægning af byen. Desuden bemærkes det, at byrumselementer og grønne tiltag ikke skal glemmes, for at skabe en mere inviterende bro at færdes på.

*Forvaltningens svar*

Forvaltningen bemærker, at der med lukning af broen for biltrafik frigives plads til at etablere et byrum foran Kaktustårnene samt til at etablere byrumselementer på broen. Dette indgår som en option i delprojekt A.

**Høringssvar 19 - Borger**

Borgeren bakker op om scenarie 0 og 1. Det bemærkes, at omsætningen i butikkerne på Fisketorvet faldt, da broen var lukket for biltrafik, og derfor må de passerende bruge bilen til indkøb. Det bemærkes at forholdene for fodgængere og cyklister kan forbedres på broen. Borgeren angiver, at det tog 25-30 min længere tid i bil fra Valby til Fisketorvet, da broen var lukket, da alternative ruter var max belastet.

*Forvaltningens svar*

Forvaltningen har ikke grundlag for at vurdere, om Fisketorvet mistede omsætning da broen var lukket for biltrafik grundet byggerier i nærheden. Der blev ifm. udarbejdelsen af helhedsplanen ikke målt på den eventuelle øgede rejsetid for bilerne under den daværende lukning af Dybbølsbro, men ud fra beregninger foretaget i COMPASS trafikmodellen samt rådgivers kørte bilture, forventes en lukning af Dybbølsbro at medføre omvejskørsel på 1,5-2 km og 2-3 min ekstra kørsel for lokale bilture. Dette er baseret på et gennemsnit i løbet af dagen. I myldretiden kan der opstå længere rejsetider.

Krydsene Enghavevej/Ingerslevsgade og Bernstorffsgade/Tietgensgade, vil som angivet i planen opleve en øget belastning grundet trafikvæksten fra den fulde udvikling af området, samt implementering af scenarie 3. Det bemærkes, at den fremtidige belastning af krydset Havneholmen/ Kalvebod Brygge ikke skyldes konsekvenserne af løsninger i helhedsplanen, men den generelle trafikvækst samt den kommende byudvikling af området.

**Høringssvar 20 - Borger**

Høringssvaret er enslydende med svar nr. 19. Det er indsendt to gange.

### **Høringssvar 21 - Organisation Poet@Large**

Høringssvaret er imod at lukke broen for biltrafik, og mod at lave tiltag der skaber ringere forhold for biler generelt. Der skal være åbent for alle trafikanter. Problemerne ligger ikke i byen, men i adgangen til byen. Det fremhæves, at der er brug for bedre offentlig transport ind og ud af byen samt parkeringspladser centrale steder udenfor byen.

#### *Forvaltningens svar*

Høringssvaret er noteret. Med den kommende åbning af metrostation Havneholmen samt fjernbusterminal ved Dybbølsbro vil den offentlige transport i og til/fra byen og området omkring Dybbølsbro blive forbedret. Etablering af parkeringspladser udenfor byen, er ikke en del af helhedsplanens projektområde.

### **Høringssvar 22 - Borger**

Borgeren bakker op om scenarie 3 og foreslår at reducere vognbaner på rampen fra Kalvebod Brygge til Fisketorvet fra sydøst. Der er ikke behov for to vognbaner til biler og busser, og i stedet kan der plantes træer mellem vejbanen og cykelstien

#### *Forvaltningens svar*

Høringssvaret er noteret. Forvaltningen vurderer, at der af hensyn til udvikling af biltrafikken til Fisketorvets tagparkering, busser i rute samt adgang til parkeringspladserne på den sydøstlige rampe, vil den holdes åbent med nuværende udformning.

### **Høringssvar 23 - Borger**

Borgeren bakker op om scenarie 3, hvor broen og to ramper lukkes for biltrafik. Det bemærkes, at bilerne fylder for meget i byen.

#### *Forvaltningens svar*

Svaret giver ikke anledning til bemærkninger fra forvaltningen

### **Høringssvar 24 - Borger**

Borgeren er imod at begrænse eller lukke Dybbølsbro for biler, da det vil have negative konsekvenser i form af længere rejsetid for bilister til og fra Havneholmen, som fx bilkørsel til lejligheder, kontorer og kunder i Fisketorvet. Det bemærkes at Dybbølsbro er en essentiel forbindelsesvej over jernbanen, og en hurtigere rute mod Valby, når der er myldretidstrafik på Vasbygade.

Borgeren stiller sig undrende overfor, at de lokale bilture som får en omvej på 1,5-2 km ved lukning af Dybbølsbro kun tager 2-3 minutter ekstra at køre. Det anfægtes, at rejsetiden bliver væsentlig længere (8-15 min) grundet stærk trafik på Vasbygade særligt i myldretiden og flere lyssignaler undervejs.

Det anfægtes, at den ekstra kørsel medfører merforbrug af el/brændstof og øget CO2-udslip. Det betyder f.eks. også at delebilkørsel, handicap-/ældrekørsel, varelevering, taxiture og håndværkerkørsel kan blive betydeligt dyrere, og potentielt at udrykningstid for ambulance, brandbil eller politi bliver længere, som følge af at skulle køre en længere og/eller langsommere omvej.

Ved lukning af Dybbølsbro vil der kun være en vej der krydser jernbanen, Enghavevej, som vil blive yderligere belastet grundet den ekstra lokale kørsel. tilfælde af at Enghavevej ikke kan anvendes (helt eller delvis), grundet f.eks. vejarbejde eller trafikuheld, er bilister fra Havneholmen (og kvartererne i Engholmene) i praksis afskåret fra at komme i nordgående retning. Det er nødvendigt med alternative ruter.

Det foreslås i stedet, at cyklister og fodgængere gøres opmærksom på at tage hensyn til hinanden på og ved Dybbølsbro.

#### *Forvaltningens svar*

Forvaltningen uddyber hermed, at den i planen angivne ekstra rejsetid på 2-3 min for lokale bilture er baseret på et gennemsnit i løbet af dagen ud fra trafikmodeldata samt bilture kørt af rådgiver på forskellige tider af dagen. I myldretiden kan der opleves længere ud fra modelberegninger anslås det, at de ekstra kørte km som følge af vejlukning vil udgøre op imod 0,2 % af den samlede kørsel i kommunen. Dermed vil det samlede CO<sub>2</sub>-udslip kun stige marginalt. Der kan dog opleves øget brug af brændstof og dyrere ture for den enkelte.

Ved lukning af Dybbølsbro kan der i stedet køres ad Enghavevej og Tietgensgade/Bernstorffsgade for at krydse jernbanen. Udrykningskøretøjer kan som udgangspunkt køre hvor de vil, men det afhænger af den endelige udformning af broen, som fastlægges i en eventuel senere anlægsfase, om de kan passere.

Forvaltningen vurderer, at det ikke er tilstrækkeligt med en opmærksomhedskampagne og kommunikation, for at forbedre trafikafviklingen og sikkerheden for fodgængere og cyklister på Dybbølsbro.

#### **Høringssvar 25 - Bygningsstyrelsen**

Bygningsstyrelsen fremsender en indsigelse til forslaget. De gør opmærksom på, at matriklen, hvor det med planen foreslås at placere den dobbeltrettede cykelsti, ejes af Banedanmark og administreres af Bygningsstyrelsen. De påpeger, at forslaget ikke er i overensstemmelse med lokalplan nr. 485 tillæg nr. 1 samt principplan om et landskabsstrøg på den pågældende matrikel, da cykelstien foreslås placeret over et område udlagt til lokal afledning af regnvand og derved områdets skybrudssikring. Det bemærkes, at en omprojektering af den allerede godkendte principplan efter omstændighederne kan blive både en omkostningstung og tidskrævende proces.

Selvom størstedelen af matriklen på nuværende tidspunkt er udlagt til "Grønt Strøg", er det ikke givet, at der ikke over en længere årrække kan blive behov for yderligere fortætning i området. Derfor vil det efter Bygningsstyrelsens opfattelse ikke være en hensigtsmæssig, langsigtet løsning at matr. 1695ax "opdeles" via en kommunal cykelsti.

#### *Forvaltningens svar og medfølgende ændring i trafikal helhedsplan*

Høringssvaret er noteret. I planen er principskitsen for den dobbeltrettede cykelstiforbindelse ind over matriklen administreret af Bygningsstyrelsen taget ud, og i stedet beskrives linjeføringen kun i teksten, hvor det redegøres for, at der er behov for en dobbeltrettet cykelstiforbindelse mellem Jernbanebyen og Dybbølsbro forbi Styrelserne, men at fastlæggelsen af linjeføringen konkretiseres i en senere anlægsfase og detailprojektering. Dette vil foregå i samarbejde med Bygningsstyrelsen, så det sikres, at hvis den føres ind over deres areal, så tages der hensyn til Bygningsstyrelsens planer, og det sikres at den indpasses i byrummet og den eventuelle skybrudssikring på arealet. Såfremt der ikke kan findes en løsning med Bygningsstyrelsen og/eller indgås en frivillig aftale, kan cykelstien føres langs Carsten Niebuhrs Gade udenfor matriklen. Dette vil dog føre til omvejskørsel for cykeltrafikken, samt øge risikoen for, at cykler fortsætter modstrøms i det signalregulerede kryds på Havneholmen. Dette udgør en trafiksikkerhedsmæssig risiko og er ikke en anbefalet løsning.

### **Hørings svar 26 - Cyklistforbundet**

Cyklistforbundet bakker op om scenarie 3, som udgangspunkt for en trafik helhedsplan på Dybbølsbro. Cyklistforbundet mener, at scenarie 3 er den bedste løsning blandt de præsenterede, som prioriterer cyklister tryghed og fremkommelighed og fremmer cyklismen som primært transportmiddel. Cyklistforbundet fremhæver, at der bør prioriteres mere trygge og sikre forhold for cyklister i rampekrydsende, frie arealer der kan anvendes til cykelparkering og bedre afvikling af cykel- og fodgængerstrømme, kortere rejsetid for cyklister, dobbeltrettet cykelsti med adgang til Jernbanebyen, enklere krydsløsning ved Yrsa Plads grundet færre køreretninger for biler.

Flere af fordelene opnås med scenarie 2 og 3, men bilerne til Fisketorvet kan henvises til parkeringsanlægget ved Havneholmen, hvorfor det er en unødvendig forringelse for cyklisterne at have de nordvendte ramper åbne for biltrafik.

Cyklistforbundet foreslår en cykelbro over Otto Busses Vej i forlængelse af den dobbeltrettede cykelsti. Derudover ønskes der plads til flere cykelparkeringspladser og en analyse af cykelparkeringsbehovet burde have været taget i betragtning i forbindelse med udarbejdelsen af planen.

Cyklistforbundet påpeger også, at der er flere lokationer i nærhed til Dybbølsbro, hvor der er udfordringer, som der bør sættes fokus på. Der nævnes Bryggebroen, krydsene ved Kalvebod Brygge/ Arni Magnussons Gade, Havneholmen/ Kalvebod Brygge, trafik helhedsplan for Jernbanebyen, lavere ventetid for cyklister i krydset ved Yrsa plads samt udskiftning af afkortede cykelstier på Ingerslevsgade

#### *Forvaltningens svar*

Forvaltningen noterer høringssvaret, og bemærker at det foreslåede scenarie 3 opfylder de forhold, som Cyklistforbundet ønsker prioriteret bedst muligt.

Forvaltningen bemærker, at der i forbindelse med udarbejdelsen af planen, blev undersøgt flere linjeføringer/udformninger af den dobbeltrettede cykelsti, og at den valgte var mest hensigtsmæssig.

Med scenarie 3 frigøres der plads til flytning og etablering af yderligere cykelparkering på Dybbølsbro, taget den forventede stigning i cykeltrafik i betragtning.

Forvaltningen gør opmærksom på, at der med planen anbefales at foretage yderligere analyser af kryds/strækninger i området frem mod den fulde udvikling af området.

### **Hørings svar 27 - Vesterbro Lokaludvalg**

Vesterbro Lokaludvalg bakker ikke op om den foreslåede løsning. De mener, at der i stedet skal foretages en overordnet trafikanalyse af biltrafikken i København. Det bør være en del af den kommende Kommuneplanstrategi og Kommuneplan, at der ikke loves nye bebyggelsesprocenter væk (ny byudvikling) uden at der samtidigt foretages analyser af, hvordan de kommende indbyggere og/eller de kommende medarbejdere i kommende arbejdspladser kan komme til og fra deres gøremål.

De gør opmærksom på, at Dybbølsbro er en hovedåre for resten af byen, og hvis udviklingen fortsætter, er der behov for et større perspektiv. Det bemærkes hertil, at problemerne ikke er fuldt belyste.



Kapaciteten på denne del af Vesterbros veje er snart brugt op – og der skal nu træffes svære beslutninger om, hvilke trafiktyper, der skal være plads til.

På kort sigt bemærkes det, at den nye diagonale krydsløsning ved Yrsa Plads fungerer godt. På længere sigt bemærkes det, at der bør foretages en egentlig planlægning af trafikken. På Vesterbro og i hele byen som sådan. Der bør foretages trafikanalyser hver gang man byudvikler – og inden der planlægges nye – ekstra – parkeringspladser.

Den trafikale Helhedsplan for Dybbølsbro bør være et Wake-Up-Call for den måde, der tillades byudvikling på. Fordi uden den nødvendige samtidige planlægning af trafikken ser vi ud i en fremtid, hvor nye trafikale planer hele tiden skal laves som nødløsninger.

#### *Forvaltningens bemærkninger*

Forvaltningen gør opmærksom på, at der med helhedsplanen anbefales at foretage yderligere analyser på omkringliggende strækninger/kryds frem mod den fulde udvikling af området, for at sikre en hensigtsmæssig trafikafvikling for de forskellige trafikanter.

Forvaltningen vurderer, at det vil være muligt at udvide den trafikale helhedsplan til at dække et større område af Vesterbro/ Kgs. Enghave eller resten af byen. Det vil kræve finansiering på kommende budgetfor-handlinger.

Forvaltningen kan ligeledes oplyse, at der med budget 2024 er afsat midler til at udarbejde en trafikplan for Amager, hvori der skal udarbejdes et bydækkende paradigme for lokale trafikplaner i København, som skal sætte de overordnede rammer for, hvordan der fremadrettet kan udarbejdes lokale trafikplaner i København. Det bydækkende paradigme forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget medio 2024. Forvaltningen vurderer således ikke, at en vedtagelse af den trafikale helhedsplan står i vejen for senere at udarbejde en større plan for Vesterbro/Kgs. Enghave.

#### **Høringsvar 28 – Artelia på vegne af Fisketorvet**

Artelia/Fisketorvet bemærker, at Artelia på vegne af Fisketorvet i maj 2023 fremsendte et indsigelsesnotat forud for den politiske høring af udkastet til den trafikale helhedsplan (se bilag 5 og 6 fra sagen på TMU den 19. juni 2023), hvor det angives, at de trafikale konsekvenser, der ikke er medtaget i planen, er oplyst. Herunder krydsene på Kalvebod Brygge og forringelsen af adgangen til Fisketorvets parkering. Hørings-svaret skal ses supplement til indsigelsesnotatet.

#### *Afvikling af biltrafik*

Det påpeges, at en lukning af Dybbølsbro og af de nordvendte ramper fra Kalvebod Brygge, vil medføre en stor mængde omvejskørsel i lokalområdet, og det i planen ikke vurderes at have bemærkelsesværdig betydning for trafikafviklingen. Det baseres på gennemkørende trafik og ikke dem med lokalt ærinde i området, som udgør 4.600 bilister. Det angives, at konsekvenserne for disse er ikke belyst.

Det påpeges, at helhedsplanen alene tilgodeser forholdene for cyklende og gående og de afledte udfordringer ifm. omlægning af biltrafik er ikke behandlet og fundet løsninger til. Lokalt set er det en meget stor mængde biler, som kun kan fordeles ud på meget få veje og derfor skabe trængsel i lokalområdet og belastning af kryds.

Det påpeges at en lukning af de nordvendte ramper vil medføre u-ven- dinger i krydset ved Havneholmen med forringet trafiksikkerhed til følge. Overbelastningen af kapaciteten i krydset vil ligeledes forringe trafiksikkerhed og fremkommelighed. Det påpeges, at andre nærlig- gende kryds ikke kan afvikle den kommende trafik uden at der findes løsninger. Yderligere påpeges det, at modelberegningerne er behæftet med usikkerhed, som kan resultere i, at det ikke afspejler det korrekte serviceniveau. Dette er gældende i krydset mellem Fisketorvet og ram- perne mod Kalvebod Brygge.

Yderligere påpeges det, at simuleringerne i trafikmodellen tager ud- gangspunkt i en tælling hvor Dybbølsbro var lukket for biltrafik. Dette vurderes at være utilstrækkeligt for at kunne vurdere biltrafik flows til-og fra Fisketorvet, og den reelle trafik på ramperne

#### *Parkering*

Det bemærkes, at parkeringspladserne på Fisketorvet forventes at få en stor rolle grundet begrænsede faciliteter i nærheden, og den foreslåede løsning forhindrer at Fisketorvets pladser udnyttes.

#### *Cykeltrafik*

En udvidelse af eksisterende cykelsti hen over Dybbølsbro vil angiveligt tiltrække endnu flere cyklister til denne forbindelse og potentielt skabe trængsel på Cykelslangen, hvis denne ikke udvides tilsvarende. Hel- hedsplanen behandler ikke denne udfordring og flaskehalsen vil ske ved Fisketorvets hovedindgang, som i forvejen opleves meget trang ud fra principskitsen for scenarie 3.

Helhedsplanen forholder sig kun overordnet til en eventuel ny stiforbin- delse over havnen syd for Bryggebroen. Det opfordres til, at der laves en mere fyldestgørende analyse herom.

#### *Konsekvenser for Fisketorvet*

Det påpeges, at med scenarie 3 vil Fisketorvet opleve en stor forringelse for biltrafikken til og fra, som vil have indflydelse på ansatte, kunder og de mange funktioner i området, som serviceres af parkeringspladserne. I et scenarie, hvor Dybbølsbro samt de nordvendte ramper lukkes for biltrafik vil dette forventeligt reducere antallet af køretøjer til Fisketor- vets tagparkering med 75%, og belaste Havneholmenkrydset yderli- gere. Scenarie 3, som anbefales i den trafikale helhedsplan, vil have en stor indvirkning på udformningen af Fisketorvets forplads ved hoved- indgangen på Dybbølsbro. Udformning på forpladsen er afgørende for at kunne afvikle parkerende biler på taget (over 800 parkeringsplad- ser), samt pladsforhold til de mange gående og cyklende som benytter sig af centret. Den foreslåede udformning reducerer markant pladsforhold foran hovedindgangen og viser en trang vejgeometri som kan medføre problemer med tilbagestuvning samt ringe forhold for kiss & ride funktioner. I forslag til lokalplan for Fisketorvet er det et krav, at der er plads til 4-8 kiss & ride pladser på forpladsen. På principskitsen er der kun indtegnat 3 pladser, hvilket ikke er tilstrækkeligt for behovet.

#### **Forvaltningens bemærkninger**

Høringssvaret er noteret. Herunder følger svar opdelt i temaerne opli- stet i høringssvaret.

#### *Biltrafik*

På baggrund af analyserne konkluderes det med planen, at 63% af bil- trafikken er gennemkørende uden et lokalt ærinde i området. For de lo- kale daglige bilture som ca. udgør 3.500 ture vil lukning af Dybbølsbro

medføre omvejskørsel på 1,5- 2 km og 2-3 min- ekstra kørsel. Dette er baseret på et gennemsnit i løbet af dagen ud fra trafikmodelldata samt rådgivers kørte bilture. I myldretiden kan der opstå længere rejsetider.

I helhedsplanen anbefales det at foretage yderligere analyser og undersøgelser af omkringliggende kryds, for at sikre en hensigtsmæssig trafikafvikling frem mod en fuld udvikling af området.

Forvaltningen gør opmærksom på, at den fremtidige belastning af krydset Havneholmen/ Kalvebod Brygge ikke skyldes konsekvenserne af løsningerne i helhedsplanen, men den generelle trafikvækst samt den kommende byudvikling af området. I forbindelse med en eventuel kommende analyse, kan der undersøges for tiltag som fx forbud mod u-vinger, som også er gældende i dag.

Forvaltningen bemærker, at modelberegningerne i COMPASS kan være forbundet med usikkerhed. Det er der taget højde for i foranalyserne ved at sammenholde trafiktal fra modelberegningerne og kvalitetssikrede dem ift. tællinger og observationer, og de er efterfølgende finjusteret i simuleringer (i VISSIM simuleringsmodellen) af de forskellige løsningsscenarier for helhedsplanen, så tællinger, observationer, modelberegninger og simuleringer passer sammen.

Tællingerne på Dybbølsbro blev foretaget mens broen var lukket for biler, for at sikre et retvisende billede af anvendelsen af ramperne for et scenarie hvor broen er lukket. VISSIM-simuleringerne er baseret både ud fra COMPASS-data og tællinger, og de tællinger, der blev udført, er tilpasset i simuleringen, så trafikken på ramperne er ca. 2-3 gange så stor i simuleringen, som i tællingerne for at lave en robust vurdering af de trafikale forhold i scenarierne.

#### *Parkering*

Forvaltningen gør opmærksom på, at COMPASS-modellen tager højde for, at nogle vil tage til området og bruge Fisketorvets parkering og gå til andre funktioner i området. Dette skyldes, at Fisketorvets parkering i modellen er angivet som fx 3 timers offentlig parkering, og derfor kan modellen godt beregne at andre end Fisketorvets kunder bruger parkeringspladserne. Da analyserne til helhedsplanen blev igangsat i efteråret 2022, blev alle forudsætningsdata for byudviklingen i området indhentet. I helhedsplanen beskrives det, at data er baseret på de på forhåndværende oplysninger fra Fisketorvet og øvrige aktører med byudviklingsprojekter, men at disse kan ændre sig i takt med at udviklingsplanerne justeres.

#### *Cykeltrafik*

Forvaltningen gør opmærksom på, at der med planen foreslås at ændre på forløbet af cykelstien fra cykelslangen til lyskrydset på Fisketorvets forplads, for at skabe en blødere kurve for cyklisterne. Forvaltningen bemærker, at der er en igangværende analyse af en ny stibro over havnen, hvorfor der ikke er gået i dybden med denne forbindelse i helhedsplanen.

#### *Konsekvenser for Fisketorvet*

Forvaltningen har ikke data, der understøtter at trafikken til tagparkeringen vil blive reduceret med 75 % og bemærker, at tællinger foretaget på ramperne på en hverdag i marts 2023 (hvor Dybbølsbro var lukket for biltrafik) viser, at 64 % af biltrafikken på ramperne til Fisketorvet kommer nordfra og 36% sydfra. Når biltrafikken forlader Fisketorvet ad ramperne kører 56% mod syd og 44% tilbage mod nord. Der er på en hverdag fra 10-18 i alt talt 700 biler på alle ramperne hhv. til og fra Fisketorvet.

Med planen er der foreslået en ny udformning af forpladsen, som har taget udgangspunkt i de undervejs fremsendte skitser af forpladsen fra Fisketorvet. Disse er løbende blevet udarbejdet og justeret ifm. Fisketorvets kommende udvidelse af Fisketorvet, som der sideløbende er blevet udarbejdet ny lokalplan for.

Med hensyn til antallet af kiss & ride pladser kan de angivne 3 pladser i principskitserne i helhedsplanen justeres efter det antal afsætningspladser, der er angivet i forslag til lokalplan Fisketorvet II, som Teknik- og Miljøudvalget den 02.10.23 vedtog at sende i høring. Arealet er privat-ejet af Fisketorvet, og det er derfor bredder og placering af cykel- og gangarealet over matrikelgrænsen, der skal sikres plads til med helhedsplanen, og derudover er det op til Fisketorvet selv at indrette det resterende areal og herunder placere det ønskede antal kiss & ride-pladser.

### **Høringssvar 29 - Borger**

Borgeren er imod forslaget om at lukke Dybbølsbro for biltrafik, da de omkringliggende veje Tietgensgade og Bernstorffsgade vil blive yderligere belastet, og derfor vil det ikke være til gavn for cyklister på disse veje.

#### *Forvaltningens bemærkninger*

Forvaltningen gør opmærksom på, at krydset Bernstorffsgade/Tietgensgade, som angivet i planen vil opleve en øget belastning grundet trafikvæksten fra den fulde udvikling af området, samt ved begrænsning eller lukning af Dybbølsbro for biler. Derfor anbefales det med planen, at der foretages en yderligere analyse for at sikre en hensigtsmæssig trafikafvikling frem mod den fulde udvikling af området.

### **Høringssvar 30 - Borger**

Borgeren er imod at lukke Dybbølsbro for biltrafik, da det i væsentlig grad vil forringe mulighederne for trafik til/fra Fisketorvet.

#### *Forvaltningens bemærkninger*

Forvaltningen bemærker, at den lokale biltrafik vil opleve omvejskørsel til Fisketorvet, mens den øvrige trafik; cyklende, gående og kollektive rejsende vil opleve en forbedring af forholdene og forbedret fremkommelighed.

### **Høringssvar 31 - Borger**

Borgeren bemærker, at lukningen besværliggør adgangen til Fisketorvet, og at de omkringliggende gader bliver belastet.

#### *Forvaltningens bemærkninger*

Forvaltningen bemærker, at den lokale biltrafik vil opleve omvejskørsel til Fisketorvet, mens den øvrige trafik; cyklende, gående og kollektive rejsende vil opleve en forbedring af forholdene og forbedret fremkommelighed.

Forvaltningen gør opmærksom på, at krydset Bernstorffsgade/Tietgensgade, som angivet i planen vil opleve en øget belastning grundet trafikvæksten fra den fulde udvikling af området på ca. 10 % mere biltrafik. Ved lukning af Dybbølsbro for biler vil biltrafikken stige yderligere 10 % i krydset. Biltrafikken vil stige med 10% i krydset Enghavevej/Ingerslevsgade ved implementering af scenarie 3, og krydset Ingerslevsgade/Dybbølsbro vil blive aflastet som følge af en lukning. Den fremtidige belastning af krydset Havneholmen/ Kalvebod Brygge skyldes ikke konsekvenserne af løsninger i helhedsplanen, men den generelle

trafikvækst samt den kommende byudvikling af området. Derfor anbefales det med planen, at der foretages yderligere analyser af omkringliggende kryds for at sikre en hensigtsmæssig trafikafvikling frem mod den fulde udvikling af området.

### **Høringssvar 32 - Kgs. Enghave Lokaludvalg**

Kgs. Enghave Lokaludvalg ønsker, at der udarbejdes en sammenhængende trafikanalyse for København, som medtager hvordan gener fra vejstøj og luftforurening kan afhjælpes. Lokaludvalget gør opmærksom på, at en lukning af Dybbølsbro vil medføre en større trafikbelastning af de tilstødende veje især Vasbygade samt Enghavevej, hvilket vil få konsekvenser for cyklende og gående der skal krydse den mellem Jernbanebyen og Bavnehøj. Lokaludvalget foreslår at nedgrave eller overdække Vasbygade, og derved skabe mulighed for en bypark mellem byudviklingsområderne på Holmene og i Jernbanebyen.

#### *Forvaltningens bemærkninger*

Forvaltningen noterer høringssvaret, og gør opmærksom på, at der med planen anbefales at foretage yderligere analyser på omkringliggende strækninger/kryds frem mod den fulde udvikling af området, for at sikre en hensigtsmæssig trafikafvikling for de forskellige trafikanter.

Forvaltningen vurderer, at det vil være muligt at udvide den trafikale helhedsplan til at dække et større område af Vesterbro/ Kgs. Enghave eller resten af byen. Det vil kræve finansiering på kommende budgetforhandlinger.

Forvaltningen kan ligeledes oplyse, at der med budget 2024 er afsat midler til at udarbejde en trafikplan for Amager, hvori der skal udarbejdes et bydækkende paradigme for lokale trafikplaner i København, som skal sætte de overordnede rammer for, hvordan der fremadrettet kan udarbejdes lokale trafikplaner i København. Det bydækkende paradigme forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget medio 2024. Forvaltningen vurderer således ikke, at en vedtagelse af den trafikale helhedsplan står i vejen for senere at udarbejde en større plan for Vesterbro/Kgs. Enghave.

### **Høringssvar 33 - Dansk Handicapforbund Københavns Afdeling**

Handicaporganisationerne bakker op om, at biltrafikken fjernes fra Dybbølsbro, da det vil forbedre forholdene for fodgængere og cyklister. Der skal indtænkes tilgængelighedstiltag i løsningerne, som ledelinjer og akustiske lydfyr i signalanlæg. Det bemærkes yderligere, at der skal indtænkes adgang til handicapparkeringspladser i området.

Herudover skal der indtænkes adgang og gennemgang for handicappede fra Dybbølsbro til den kommende metrostation ved Havneholmen. Det bemærkes, at man heller ikke i denne trafikale helhedsplan, har medtaget den nye cykelbro, der vil komme fra Islands Brygge og over til Engholmene.

#### *Forvaltningens bemærkninger*

Forvaltningen noterer sig høringssvaret og bemærker, at tilgængeligheden for mennesker med handicap vil blive indtænkt i løsningerne i en eventuel senere detailprojektering af anlægget. Det bemærkes, at tilgængeligheden til handicapparkeringspladser ikke forringes. Forvaltningen kan oplyse, at der etableres en handicapparkeringsplads på Carsten Niebuhrs Gade ved busterminalen. Der vil kunne opleves forlænget køreture særligt for lokale bilture, men adgangen til pladserne i Fisketorvet vil blive forbedret for fodgængere.

Med planen er der foreslået forbedringer af gangforbindelserne mellem Dybbølsbro og Havneholmen Metrostation, med nye fodgængerovergange i lyssignalerne og bredere fortove.

Forvaltningen bemærker yderligere, at en ny stibro mellem Islands Brygge og Engholmene indgår som forudsætning i alle scenarier, hvorfor der er taget højde for, at den kan blive etableret. Der er en igangværende analyse af en stibro over havnen, hvorfor der ikke er gået i dybden med denne forbindelse i helhedsplanen.

### **Hørings svar 34 - borger**

Borgeren er imod planen, og mener den bør afvises. Det vil skære Vesterbro over i to dele og isolere Bryggen og Holmene på den anden side. Det bemærkes at de store tabere bliver trafikanterne, som får omvejskørsel. Der udtrykkes uforståenhed overfor de angivne tal om ekstra kørsel i helhedsplanen, og at omvejskørslen er opgjort ud fra den samlede bilkørsel i kommunen. Yderligere udtrykkes der uforståenhed overfor, at omvejskørslen medfører ekstra rejsetid på 2-3 min for bilerne, som angivet i planen, da det vil være højere, og at det belaster vejene samt skaber merforbrug af drivmiddel.

Det påpeges, at indstillingen er uambitiøs, og at der i stedet skal udarbejdes en større sammenhængende trafikanalyse for København, der tager højde for alle udfordringer i området.

#### *Forvaltningens bemærkninger*

Forvaltningen bemærker, at det ud fra modelberegninger anslås, at de ekstra kørte km som følge af vejlukning vil udgøre op imod 0,2 % af den samlede kørsel i kommunen. Det er opgjort med denne metode, for at give et samlet billede af den fremtidige trafik i København og fordi, at fx klimabelastningen skal ses i et større billede end helt lokalt. Der kan dog opleves øget brug af brændstof og dyrere ture for den enkelte, som foretager bilture med lokalt ærinde.

Forvaltningen uddyber hermed, at den i planen angivne ekstra rejsetid på 2-3 min for lokale bilture er baseret på et gennemsnit i løbet af dagen ud fra trafikmodeldata samt rådgivers kørte bilture. I myldretiden kan der opstå længere rejsetider. Forvaltningen bemærker, at der opstår omvejskørsel for ca. 3.500 lokale bilture dagligt, mens der kan opnås rejsetidsbesparelser på op imod 40.000 cyklende og 19.000 gående dagligt over Dybbølsbro.

Forvaltningen bemærker, at såfremt der skal udarbejdes en større trafikal analyse for hele København, kræver det, at der afsættes finansiering på kommende budgetforhandlinger.

### **Hørings svar 35 - Handicaprådet i København**

Handicaprådet bemærker, at det med den nuværende udformning af Dybbølsbro vil være svært at opretholde fremkommeligheden for alle trafikanter. Der er et basalt behov for tilgængelighed, og handicaprådet vil derfor opfordre til bredere fortove og tilgængelighedstiltag i løsningerne som ledelinjer og akustiske lydfyr i signalerne.

Cykelparkeringspladserne i det offentlige rum er også en udfordring. Handicaprådet bemærker yderligere, at der generelt er mangel på handicappladser, som der bør etablere flere af.

#### *Forvaltningens bemærkninger*

Forvaltningen noterer hørings svaret og bemærker, at tilgængeligheden for mennesker med handicap vil blive indtænkt i løsningerne i en

eventuel senere detailprojektering af anlægget. Yderligere bemærkes det, at der med planen foreslås at udvide fortovene, så der også kan blive bedre plads til cykelparkering, så de ikke udgør en forhindring.

Forvaltningen kan oplyse, at der etableres en handicapparkeringsplads på Carsten Niebuhrs Gade ved busterminalen.