

Til punkt 3. Forvaltningssvar vedr. fremkommelighed

Kære Marilou

Tak for din henvendelse, hvor du spørger ind til fremkommeligheden for fodgængere. Jeg svarer på vegne af Københavns Kommunes Klima-, Miljø og Teknikforvaltning, da emnet hører under mit ansvarsområde.

Jeg har besvaret dine spørgsmål i den rækkefølge, du har anført dem i din mail.

Trappen ved fortovet på Overgaden Neden Vandt

I forbindelse med ombygningen af Torvegade har forvaltningen undersøgt mulighederne for en ombygning af hjørnet ved Overgaden Neden Vandet. Det har desværre ikke været muligt at finde en løsning, som kan indgå i Torvegadeprojektet. Det skyldes, at bygningen på hjørnet har indgang mod Torvegade samt en kældernedgang mod Overgaden Neden Vandet, at fortovet derfor ikke kan hæves. Samtidig er Torvegades højde fastlagt og låst af Børnehusbroen, hvilket begrænser mulighederne for justeringer.

Ad 1) Inderhavnsbroen. Fodgængerovergangen er sløjfet på Nyhavnssydside

Nyhavns sydside er lige blevet ombygget til en cykelgade, hvor promenaden har fået ekstra bredde for at kunne håndtere de mange fodgængere der er i området. I forundersøgelserne blev det observeret at flere af fodgængerne der krydsede vejen, ikke var opmærksom på cyklerne der kom fra Inderhavnsbroen. Det blev derfor besluttet at nedlægge fodgængerovergangen og i stedet etablere en krydsningshelle længere væk fra broen i forhold til den tidligere fodgængerovergang.

Denne løsningsmodel blev valgt for at gøre fodgængere opmærksom på, at de træder ud på en vej og skal være opmærksomme. Når der er en fodgængerovergang, træder fodgængere oftere ud på vejen uden at orientere sig, hvilket skaber konflikter mellem cykler og fodgængere. Løsningen med en krydsningshelle hvor vejen derved kan krydses i to tempi vurderer forvaltningen er mere trafiksikker, da fodgængere er mere opmærksomme på omgivelserne.

Ad 2) Trangravsbroen. Fodgængerovergangen er sløjfet ved Trangravsvej.

Trangravsvej er i forbindelse med udvikling af området ombygget iht. betingelserne i lokalplan 331. I den forbindelse er der sket en udvidelse af fortovsbredden til 4,5 m bredde på kanalsiden ved at inddrage en del af brodækket til fortovet. Det har dermed ikke været muligt at etablere et gennemført fortov langs Trangravsvej i kanalsiden.

For at sikre fodgængernes passage til og fra Papirøen, som skal krydse den primære cykelstrøm, er der etableret et fodgængerfelt på tværs af cykelstrømmen fra Trangravsbroen. I projekteringsfasen (2019) blev der sammen med Københavns Politi diskuteret en løsning, hvor der tillige var et fodgængerfelt på tværs af Trangravsvej ved brolanding. Af

trafiksikkerhedsmæssige årsager blev dette fravalgt med samtykke fra Københavns Politi. Dette skal ses i lyset af, at der er et komplekst trafikmønster i krydset, hvor der er meget svingende cykeltrafik fra alle retninger. Ved at etablere et supplerende fodgængerfelt på tværs af Trangravsvej kunne der opstå blokering af krydset, hvis der er krydsende fodgængere i begge fodgængerfelter, idet cyklister der holder tilbage, vil spærre for trafikken i de øvrige retninger. Kombineret med en manglende opmærksomhed fra krydsende fodgængere i fodgængerfeltet, kan trafiksikkerheden ende med at blive dårligere og resultere i at den krydsende fodgængertrafik ikke respekteres af cyklister.

Det er derfor valgt at prioritere fodgængertrafikken med et fodgængerfelt i den retning hvor der må forventes mest fodgængertrafik. Krydsende fodgængere på tværs af Trangravsvej skal derfor vige for øvrig trafik, der dog færdes med lav hastighed idet krydsningen sker på en hævet flade.

Ad 3) Der er meget lidt plads til gående langs Kuglegården. Cyklisterne er igen forfordelt

Jeg forstår det sådan, at du mener strækningen langs Arsenalgraven mellem Trangravsvej og Takkelloftvej.

Vi er opmærksomme på, at der på denne strækning er både et højt antal cyklister og fodgængere, og at der er et pres på strækningen på grund af den begrænsede plads.

Den nuværende sti har en bredde på 3,25 m og er etableret og tinglyst som offentlig sti på privat areal inden der blev udarbejdet en ny lokalplan (lokalplan 331-4) for området. Det er derfor ikke muligt at etablere en bredere cykel-gangsti på strækningen uden at grundejerne giver samtykke til at udvide stiaarealet. Alternativt skal man ekspropriere arealet til offentligt vejareal, men der vurderes ikke at være tungtvejende argumenter herfor.

Den nuværende udformning giver mulighed for at cyklister kan færdes dobbeltrettet på stien, mens den gående færdsel kan færdes på begge sider af det asfaltbelagte areal forbeholdt cyklister.

Ad 4) Lille Langebro. Der er ingen fodgængerovergang på Christianshavnssiden. Der opstår tit farlige situationer.

Der blev med Københavns Kommunes Borgerrepræsentations aftale om Budget 2025 bevilliget midler til et projekt, som skal gøre forbindelsen mellem Lille Langebro og Langebrogade mere tryk og trafiksikker for gående og cyklister, herunder at det er muligt som fodgænger at krydse cykelstrømmen mere hensigtsmæssigt. Projektet er i øjeblikket under projektering og selve ombygningen forventes at være færdig i løbet af 2027.

Ad 5) Bryggebroen. Det er meget svært at navigere som gående. Cyklisterne levner ikke meget plads.

Ved Københavns Kommunes Borgerrepræsentations aftale om Overførselssag 2023-2024 blev der afsat midler til en foranalyse for at afdække muligheder for at forbedre forhold for gående og cyklende på havnepromenaden mellem Bryggebroens landing på Islands Brygge og Axel Heides Gade.

Den eksisterende landing for Bryggebroen på Islands Brygge er indrettet som et "shared space", hvor cyklister og fodgængere deler arealet. Det betyder, at pladsen ikke er delt i traditionelle og adskilte køre- og gangarealer, hvilket forudsætter gensidig hensyntagen. Stopinterviewes foretaget i forbindelse med foranalysen viser, at over halvdelen af de adspurgte anser manglende opdeling af cyklister og fodgængere som værende den største udfordring for broens landingsområde. Glat og ujævn belægning samt krydsning af modsatrettet trafik nævnes henholdsvis som den anden- og tredjestørste udfordring. Observationer bekræfter dette, da der i spidsbelastninger opstår usikre situationer, hvor gående har svært ved at orientere sig ved krydsning af cykelstrømmen. Det vurderes overordnet, at fodgænger- og cykeltrafikken forløber acceptabelt i normalbilledet, men at cyklerne dominerer arealet i morgen- og eftermiddagstimerne, hvor der opstår uhensigtsmæssige situationer. Da det omkringliggende område er en turistattraktion, vurderes turister at være særligt udsatte, da de ikke er stedkendte og har rettet opmærksomheden på andet end trafikken.

På baggrund af foranalysen anbefalede forvaltningen, at der etableres en forbedret forbindelse mellem Bryggebroens landing og de enkeltrettede stier til Axel Heides Gade. Cyklister ville derved få en markeret rute med cykelsymboler. Cykelstien vil i så fald blive befæstet med isblæste granitfliser for bedre kørekomfort, hvilket svarer til de eksisterende fliser ved brolanding. Stien for gående, der består af større fliser (bourdurbånd) vil blive omlagt, så der er ruter på begge sider af cykelforbindelsen. Krydsningen af cykelareal vil forblive uden faste krydsningspunkter, så krydsning times med pauser i cykelstrømmen.

Der er på nuværende tidspunkt ikke afsat midler til at realisere forslaget fra foranalysen.

Jeg håber ovenstående besvarer dine spørgsmål og ellers er du altid velkommen til at skrive igen.

Efter anmodning fra Indre By og Christianshavns Lokaludvalg har vi sat dem cc på denne besvarelse.

Med venlig hilsen

Maria Helledi

Enhedschef

Cykel- og Vejprojekter

KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold