

## Cykeltrafik i forbindelse med ny bro over havnen

---

### Program

kl. 19.00

Velkommen v/ Bent Lohmann, formand for Indre By Lokaludvalg

kl. 19.05 til 19.35

Oplæg fra Realdania og Teknik- og Miljøforvaltningen

kl. 19.35 til 19.45

Spørgsmål til oplæg

kl. 19.45 til 20.10

Oplæg fra Indre By, Christianshavns og Amager Vest Lokaludvalg samt Islands Brygges Lokalråd

kl. 20.10 til 20.55

Spørgsmål og debat

kl. 20.55

Tak for i dag

**Deltagere: ca. 40**

### • Referat •

Formand for Indre By Lokaludvalg, Bent Lohmann, introducerer til aftenens program.

#### • OPLÆG •

Morten Asbjørn Jensen, ekstern konsulent i Realdania holder oplæg om deres baggrund for at give broen til København.

- Broen kommer til at ligge, hvor den oprindelige Langebro lå.
- Bryghusprojektet: området omkring selve bygningen er meget vigtigt. Her skal være en promenade, en plads hvor der er meget sol ('Urban Plaza'), og der kommer også en gang under bygningen fra Bryghusgade hen til vandet.
- Se konkurrenceprogrammet her: <http://www.bryghusprojektet.dk/resultatet/broen%20og%20forbindelserne>
- Arkitekterne, der byder ind på designet af broen, skal løse udfordringen omkring Bryghuset – særligt ved overgangen for de gående langs havnepromenaden.
- Vinderarkitekten afsløres ultimo juni 2015. Tidsplan:
  - Fem forslag modtages – 27. januar 2015
  - Vinder kåres – juni 2015
  - Udstilling af projektforslag – sensommer 2015
  - Offentlig høring – efterår 2015
  - Lokalplan – efterår 2015
  - Byggestart – 2016
  - Indvielse – 2018
- Læs mere om Bryghusprojektet: <http://www.bryghusprojektet.dk/>

#### Spørgsmål og svar:

- Bliver den endelige bro sådan som vinderen af arkitektkonkurrencen forslår?
  - Sort set.
- Bliver Langebro lukket for cyklister?
  - Nej.

• OPLÆG •

Anne Lærke Jørgensen, trafikplanlægger i Teknik- og Miljøforvaltningen holder oplæg om, hvordan broen passer ind i Københavns trafikstrømme.

- Broen er rykket fra først at ligge syd for Langebro til at ligge nord for. Af forskellige årsager kunne det ikke lade sig gøre at ligge den syd for Langebro.
- Den passer godt ind i planerne for bedre cykelfremkommelighed. Broen er del af det grønne cykelrutenet – det er altså en rekreativ rute og ikke den hurtigste.
- Langebro kan godt trænge til at blive aflastet – der kører ca. 30.000 cykler her på en hverdag. Den nye bro kan være et godt alternativ til Langebro. Man estimerer med, at der med den nye bro vil komme 5-9000 nye cyklister/dag.

Spørgsmål og svar:

- Hvad er forskellen på om en cykelrute er rekreativ eller for pendlere?
  - Nogle pendlere vil også tage den nye bro, selvom den er tænkt som en rekreativ rute. På de rekreative ruter laver man fx ikke grønne bølger i lyssignalerne.
- Bliver Overgaden Oven Vandet ved med at være med brosten, eller kommer der en cykelsti?
  - Der kan være gode grunde til at bevare brostenen på gaden.

• OPLÆG •

Ulrik Djupdræt, trafikplanlægger i Teknik- og Miljøforvaltningen holder oplæg om cykelplanlægning i forbindelse med broen.

- Supercykelstien, som hedder 'Københavnerruten', går fra Østerbro, over H. C. Andersens Boulevard, Langebro og videre ud ad Amager Boulevard.
- Havneringen er en rekreativ rute, man kan tage rundt om havnen. Der bliver ikke gjort så mange fysiske ændringer i forbindelse med den men kun mindre tiltag, der gør ruten bedre.
- Man regner med, at der kommer flere cyklister i forbindelse med den nye bro, fordi man kan få en rekreativ oplevelse her i sammenhæng med Havneringen, Cirkelbroen og Bryghusprojektet.
- Der er mange lyskryds på Vester Voldgade hen mod den nye bro.

Spørgsmål og svar:

- Der er igen objektiv definition af en supercykelsti.
  - Nej det er korrekt
- På Reykjaviksgade er der problemer med parkering og udsyn for cyklisterne.
  - Vi ved ikke hvad løsningen er endnu, men der skal gøres noget.
- Hvad skal der ske med tunnelen under Langebro?
  - Der er ingen planer endnu. Den er låst i størrelse, fordi Langebros konstruktion er, som den er.

• OPLÆG om udfordringerne på Indre By-siden •

Kjeld Larsen, medlem af Indre By Lokaludvalg

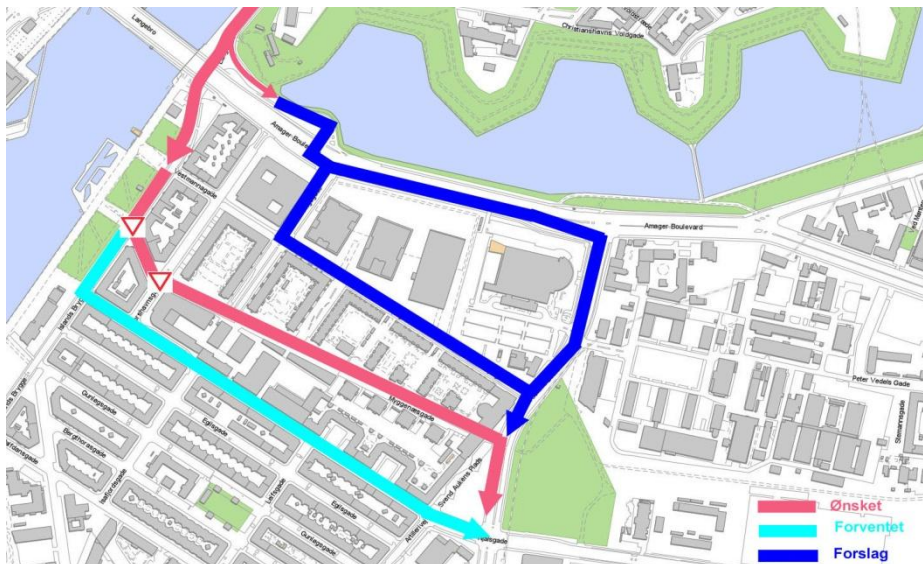
- På H. C. Andersens Boulevard skal der være mere grøntid, der hvor man kan krydse den – især for de langsomt gående. Man kunne også lave en bro eller en tunnel, der gør det lettere at krydse vejen, når man kommer fra Vesterbro og skal over mod den nye bro.
- På Vester Voldgade er der for mange lyskryds. Ventetiden forøges yderligere for gående og cyklister, idet de skal stå ved overgangen for overhovedet at nå over. Grøntidsprioriteringen skaber frustration for gående og cyklister – specielt de mange brugere af Det Kongelige Bibliotek, og frustrationen forøges med etableringen af en ny bro. Det kunne være en god idé, at genåbne den gamle indgang til biblioteket.
- Man skal krydse Ring2, for at komme over til den nye bro. Kan vi få en bro over Ring2?

Spørgsmål og svar:

- Lokalplanplansområdet dækker kun selve bryghusprojektet, ik?
  - Jo.
- Man kan lige så godt tage Langebro, hvis der kommer en cykelslange fra Vester Voldgade over Ring2.

#### • OPLÆG om udfordringerne på Islands Brygge-siden •

Jan Oster, Islands Brygges Lokalråd



- Det er pendlecyklerne i morgen-myldretiden, der er problemet på Islands Brygge-siden.
- Cyklisterne vil stige fra 5.000 til 10.000 ad Islands Brygge. Ønsket er, at cyklisterne skal krydse over ved Reykjaviksgade, hvor der ikke er noget lyskryds. Det tror vi ikke, at pendlere vil gøre. De vil køre ad Njalsgade, og den er ikke god nok til så mange cyklister.
- Vi forslår en ny løsning med et kryds på Amager Boulevard. Det vil også skabe en ny forgængerovergang, som er tiltrængt her.

#### Spørgsmål og svar:

- Hvad med cykeltrafikken om eftermiddagen?
  - Det er ikke et problem, fordi man ikke behøver krydse Amager Boulevard denne vej.
- Man skal også huske at tænke på sigtbarheden for bilerne, der kommer op fra parkeringskældrene – fx på Klakvigsgade.

#### • OPLÆG om udfordringerne på Christianshavner-siden •

Jens Loft, tidligere direktør for Cyklistforbundet og nu medlem af arbejdsgruppen Teknik, Miljø & Havn under Christianshavn Lokaludvalg

- I Oslo har man bilerne under jorden og de gående og cykler over jorden.
- Flere vil cykle ad Langebrogade og videre ad Overgaden oven Vandet eller ad den brostensbelagte Christianshavns Voldgade. Der vil allerede blive flere cyklister og gående langs havnen, når Cirkelbroen er færdig, hvilket må indgå ved tilpasning af infrastrukturen.
- Det bør være muligt at cykle ad Prinsessegade, som i dag er ensrettet fra Torvegade, og videre ud til Christianshavns Voldgade, men det kræver at brostenene på Voldgaden lægges om. Det er umuligt at cykle på brostenene i dag og mange vælger at cykle på fortovet. Hvis det ikke er muligt at cykle i begge retninger

ad Prinsessegade, vil ruten mod Christianshavn gå ad Langebrogade og videre ad Overgaden oven Vanden til Torvegade. Der er behov for at få set nærmere på knækket ved til Langebrogade.

- Kan i øvrigt støtte, at der findes løsning, hvor Vester Voldgade krydser den befærdede Christians Brygge. Her er brug for en cykelslange, der løfter cyklerne op over bilerne, som ved Ågadebroen.
- Vi bliver nødt til at tage plads fra bilerne til cyklerne.

#### Spørgsmål og svar:

- Synes du, at brostensgaderne skal asfalteres?
  - Det skal være en rekreativ vej, hvor brostenene er mere udjævnede.

#### • FÆLLES DEBAT •

- Kan man finde på at fjerne Kirsebærtræerne på Islands Brygge? Der er ingen p-pladser på denne side af vejen at tage af.
  - Jan Oster: Det er en lokalplanspark, så man kan godt ændre i en lokalplan.
  - Anne Lærke Jørgensen: Men jeg kan ikke forstille mig, at man vil kunne komme igennem med det.
- Hvor bred skal en cykelsti være?
  - 2,5 meter. Men Københavns Kommune arbejder for, at det bliver 3 meter.
- Jeg synes, at det er godt med broen. Lyskrydsene på Vester Voldgade kan godt blive bedre ligesom brostensgaderne kan det. Det er godt at antallet af cyklister stige, og det er godt at gøre forholdene bedre for cyklister fx med mere asfaltbelægning.
- Der er også problemer med for hurtige cyklister.
- Ulrik Djupdræt uddyber:
  - Det kan lade sig gøre med en bro over Ring2, men det bliver svært.
  - Ting udvikler sig nogle gange hen ad vejen ligesom med Cykelslangen, der kom nogle år efter Bryggebroen.
  - Istedgade er et alternativt projekt, hvor man blander trafikgrupperne mere.
  - På Langebrogade vil man nok lave et byrum i stedet for en cykelsti.
  - Ift. brostenene på Christianshavns Voldgade, er det også en diskussion om den historiske betydning. På Østerbro har man lavet et forsøg med alternative brosten, som er flade men har et udtryk som brosten.
  - I en ældre beslutning til Københavns Kommunes Borgerrepræsentation, som bliver behandlet i efterårets budgetforhandlinger, er der lagt op til, at kommunen bruger 14 mio. kr. på følgeanlæg i forbindelse med den nye bro.
- Morten Jensen: Realdania har også en forventning om, at Københavns Kommune tager sig af følgeanlæggene.
- Bent Lohmann: På Niels Hemmingsensgade er der smalle cykelstier i siderne og brosten i midten. Det kan også være, at man kan blive inspireret fra Istedgade ift. cykelstien på Islands Brygge.
- Bliver der på den nye bro adskillelse imellem fodgængere og cyklister?
  - I konkurrenceprogrammet er der krav om en form for adskillelse.
- Staten bruger mange penge på at udbygge motorvejen ind til byen. Samarbejder kommunerne imellem?
  - Det kan godt blive meget bedre, men man gør det fx i forbindelse med Supercykelstierne.
- Jeg bor på Islands Brygge og jeg er meget skeptisk over for de forventede tal, der bliver lagt frem. Problemet er ikke relevant, hvis det bliver en bro for de rekreative ture, for så vil de fleste ture være uden for myldretiden. Jeg synes, Islands Brygges Lokalråd frygt for cykelpresset er overdrevet.
- Jens Loft kommenterer:
  - Vi kæmper for at få 30 km/t-zoner for biltrafikken på Christianshavn. Så behøver man ikke nødvendigvis en adskilt cykelsti. Politiet må løsne op for deres afslag af forslaget.
  - Selvom turen over den nye bro er tiltænkt de rekreative ture, skal der stadig være et godt flow på strækningen.
  - Investeringer i flere cykelstier har vist sig at give det bedste afkast, fordi det giver færre udgifter på sundhedsområdet.
- Hvem skal prioritere de 14. mio, der er sat af til følgeanlæg? Det er ikke meget.

- Ulrik Djupdræt svarer:
  - Det er svært at spå om fremtiden, så de prognoser vi fremlægger, er usikre. Den nye bro vil sikkert blive populær om aftenen, i weekenden, og så vil nogle også bruge den til og fra arbejde.
  - Ift. brostensområdet på Islands brygge ved Bryggebroen: der er en proces i gang, men den er kompliceret, så vi ved ikke, hvornår der kommer en løsning på problemet.
- Bent Lohmann: Hvis I skal have lavet 30 km/t-zoner på Christianshavn, skal I også huske at supplere med enten bomb eller chikaner.
- Brofæstningen for den nye bro på Islands Brygge er svært at løse. Det kræver en ny lokalplan.
  - Anne Lærke Jørgensen: Man vælger ikke at lave en ny lokalplan for Islands Brygge-området. I stedet laver man en 'projektplan', som er en snæver lokalplan for bro-området.
- Jeg synes, at man skal se tiden an i stedet for at bruge 14 mio. kr. på nogle anlæg, man ikke endnu ved, om bliver nødvendige.
- Jeg kan oplyse, at Justitsministeriet er ved at se på politiets nej til 30 km/t-zoner. Måske kan det gå uden om politiet og blive en politisk beslutning i stedet.
- Jan Oster: Det er ikke fordi vores forslag til et kryds på Amager Boulevard er speciel dyrt. Det er mere en politisk prioritering, som kan være svær at komme igennem med. Det handler om, hvor mange biler, man vil have holdende i kø over Langebro.
- Ulrik Djupdræt: De 14 mio. kr. til følgeanlæg er fine til at få skabt en bedre sikkerhed og tryghed. Så er der mulighed for at lave flere tiltag senere hen.