



## Notat

### Forvaltningens svar på indsigelse fra Fisketorvet til trafikale helhedsplan for området omkring Dybbølsbro

24. maj 2023

Forvaltningen har den 8. maj 2023 modtaget et indsigelsesnotat fra Artelia, der er bygherrerådgivere for Fisketorvet, med bemærkninger til, hvilke trafikale konsekvenser, de vurderer, der kan være for Fisketorvet ved de forskellige beregnede scenarier i den trafikale helhedsplan for området omkring Dybbølsbro.

I forbindelse med udarbejdelse af helhedsplanen er der afholdt fire møder med Fisketorvet, hvor Fisketorvet blandt andet er blevet præsenteret for de analyser og scenarier forvaltningen og Rambøll har undersøgt.

Fisketorvets bemærkninger fra indsigelsesnotatet er oplyst tematisk nedenfor efterfulgt af forvaltningens svar.

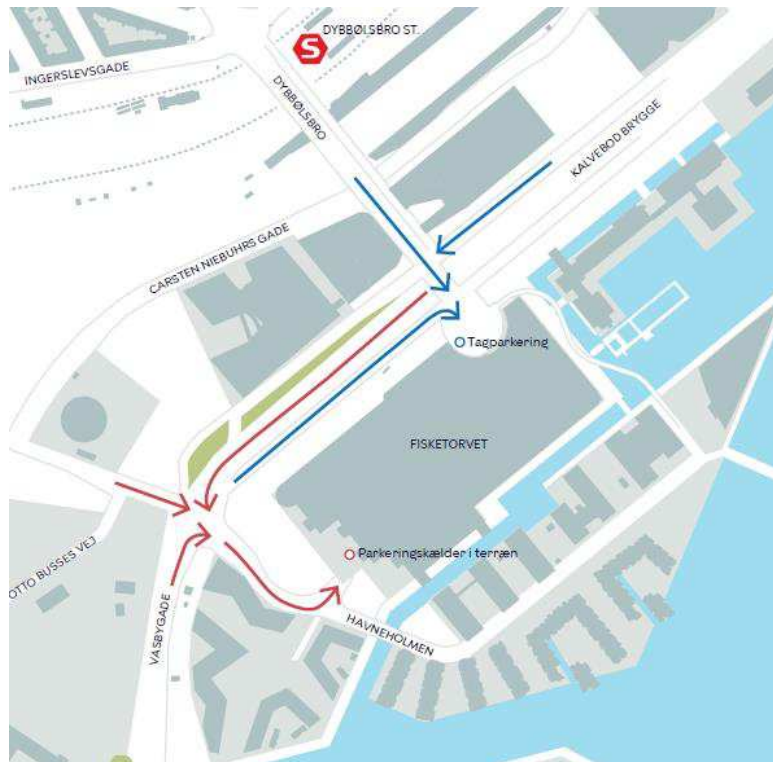
#### 1. Færre køretøjer til Fisketorvets tagparkering

- a. *En delvis eller fuld lukning af Dybbølsbro vil være en stor forringelse for trafikflowet til og fra Fisketorvet og vil medføre store omvejskørsler for at tilgå tagparkering på Fisketorvet.*
- b. *Scenarie 1: En ensretning af Dybbølsbro forventes at reducere antallet af køretøjer til Fisketorvets tagparkering med 10-20%*
- c. *Scenarie 2: En lukning af Dybbølsbro forventes at reducere antallet af køretøjer til Fisketorvets tagparkering med 50%*
- d. *Scenarie 3: En lukning af Dybbølsbro inkl. lukning af de nordvendte ramper forventes at reducere antallet af køretøjer til Fisketorvets tagparkering med 75%, hvilket er en meget markant reduktion.*

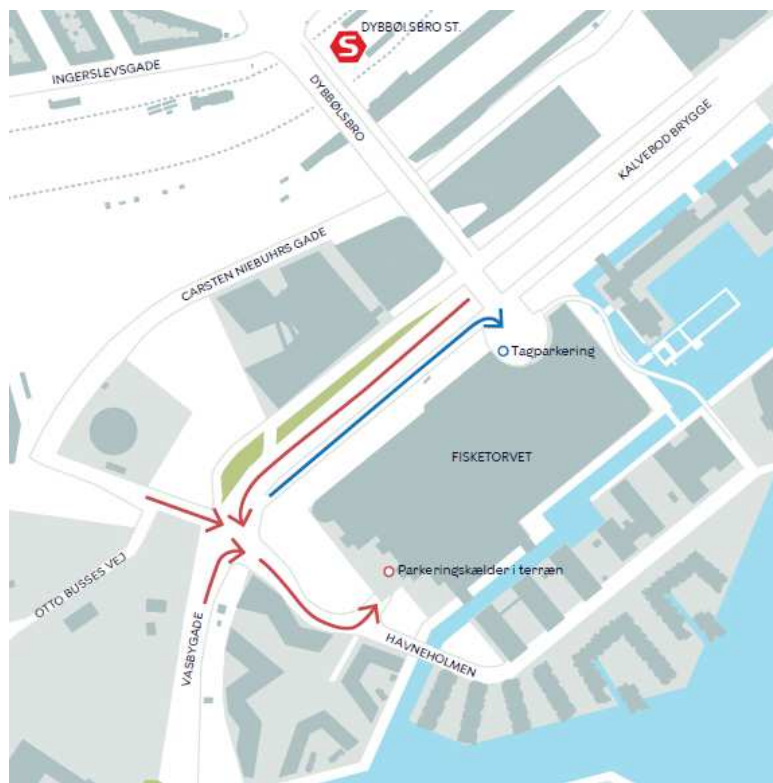
Ad 1 svar: Den primære bekymring for Fisketorvet går på at biladgangen til deres tagparkering forringes. I dag kan man tilgå Fisketorvets parkeringshus i terræn fra Kalvebod Brygge (nord), Vasbygade (syd) og Carsten Niebuhrs Gade (vest) og deres tagparkering fra Kalvebod Brygge (nord), Vasbygade (syd) og Dybbølsbro (vest). Med helhedsplanen lukkes to af adgangsvejene for biler til tagparkeringen, Kalvebod Brygge (nord) og Dybbølsbro (vest) (se kort 1 og 2).

Mobilitet, Klimatilpasning og  
Byvedligehold  
Mobilitet  
Islands Brygge 37  
Postboks 348  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452



Kort 1: De seks adgangsveje til Fisketorvets parkering i dag.



Kort 2: De fire adgangsveje til Fisketorvets parkering i helhedsplanen.

Tællinger foretaget på de 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.

Det vil med helhedsplanen betyde at biler, der kommer nordfra og før parkerede på tagparkeringen nu skal parkere i parkeringskælderen i terræn i stedet, hvilket vil være en omvej på ca. 450 meter.

For bilture fra Vesterbro til Fisketorvet via Dybbølsbro vil disse med helhedsplanen få en omvej på ca. 1 km til tagparkeringen, da de skal via Bernstorffsgade.

Generelt beskriver Rambøll konsekvenserne for omvejskørslen forbundet med en lukning af Dybbølsbro således:

*"Lukning af Dybbølsbro og evt. ramper i henholdsvis scenarie 2 og 3 vil begge medføre en omvejskørsel for de godt 10.000 biler, som forventes i 2035. Omvejskørslen svarer til ca. 0,1-0,2 % af den samlede bilkørsel i kommunen og er altså en konsekvens af scenarierne, hvor Dybbølsbro lukkes for biltrafik. Da ca. 2/3 af turene, der omlægges, ikke har et lokalt ærinde i området, vil konsekvenserne for disse være ubetydelige ift. omvejskørsel, idet de har alternative, ligeværdige ruter ift. afstand og tid uden om området. De resterende 3.500 ture med lokalt ærinde vil skulle finde omveje. Ifølge afstandsmålinger vil disse omveje være maksimalt 1,5-2 km, hvilket vil tage 2-3 min. at køre i bil." (bilag 2, side 15).*

Det vil derfor med helhedsplanen fortsat være muligt at tilgå Fisketorvets parkeringspladser fra alle retninger i bil og den eventuelle omvejskørsel for bilture til Fisketorvet vil maksimalt være ca. 1 km.

## **2. Tilbagestuvning ned fra tagparkering**

- a. *Scenarie 3: Dette forventes at medføre tilbagestuvning tilbage på ramperne ned fra Fisketorvets parkeringstag idet svingbanerne ud fra Fisketorvet er meget korte.*

Ad 2) svar: Rambøll vurderer, at der i signalanlægget ved Fisketorvets forplads i helhedsplanen/scenarie 3, vil kunne gives markant mere grøntid til alle trafikanter, end der er i dag, herunder også til biler fra Fisketorvet.

Derudover forventes en trafikmængde fra tagparkeringen af en størrelsesorden (højest ca. 200-250 biler pr. time), hvilket normalt i

signalanlæg ikke giver anledning til kø, når de skal lige igennem. Med den yderligere forbedring af grøntider vurderes der således ikke at være risiko for kødannelse på mere end 2-3 biler fra rampen.

### **3. Forpladsen foran hovedindgangen til Fisketorvet**

- a. *U-vendinger i p-anlæg pga. manglende vendeplads/kiss'n'ride (oplever de allerede i dag i p-anlæg i terræn og det giver opstuvning og udfordringer) – i scenarie 1 og 2.*
- b. *Ombygning af krydset Dybbølsbro/Fisketorvet vil gøre pladsarealet foran hovedindgang til Fisketorvet væsentligt mindre end det er i dag.*

Ad 3) svar: Rambøll har i scenarie 1 og 2, hvor der bevares svingbaner til biltrafik fra forpladsen mod hhv. Dybbølsbro og ramperne, ikke kunne få plads til en vendeplads og kiss'n'ride parkeringspladser, som Fisketorvet ønsker. Dette er dog muligt i scenarie 3, som er det anbefalede scenarie i helhedsplanen, da der her ikke etableres svingbaner fra Fisketorvets tagparkering ud i krydset. Derfor vil Fisketorvet med helhedsplanen godt kunne etablere en vendeplads og kiss'n'ride parkeringspladser. Fisketorvets rådgivere Artelia har modtaget principskitserne for alle scenarierne, og har derfor mulighed for selv at tegne en anden udformning af vendeplads og kiss'n'ride på arealet, det væsentlige ift. helhedsplanen er blot at fodgængerarealer og cykelstien ind over matrikelgrænsen bevarer sin placering og bredde i scenarierne.

Pladsarealet foran hovedindgangen til Fisketorvet vil med helhedsplanen blive større, da den eksisterende rundkørsel gøres mindre med den foreslåede vendeplads i helhedsplanen.

### **4. Kalvebod Brygge/ Havneholmen-krydset**

- a. *Trafikafvikling i krydset Kalvebod Brygge/Havneholmen vil opleve store udfordringer, hvilket vil påvirke adgangen til Fisketorvet, samt bebyggelse og øvrige funktioner på Havneholmen markant. Det anmodes om at finde en løsning på dette.*

Ad 4) Svar: Der er med helhedsplanen ikke tegnet nye løsninger for krydset ved Havneholmen/Kalvebod Brygge. Krydset står lige nu overfor en ombygning, når metrostationen Havneholmen er etableret i 2024, hvor der blandt andet etableres en ny fodgængerovergang i krydset over Kalvebod Brygge. Derudover ændres forløbet af cykelstien fra Dybbølsbro ind i krydset i et andet igangværende anlægsprojekt.

Det er anbefalingen i Helhedsplanen, at der frem mod 2035 bør igangsættes en mere detaljeret analyse af om der er behov for en kapacitetsudvidelse af krydset eller andre tiltag. Dette skyldes, at den kommende ombygning af krydset ifølge analyserne foretaget ifm. Helhedsplanen, sandsynligvis ikke være tilstrækkelig til at kunne afvikle biltrafikken, når området er fuldt udviklet i 2035. Den dårlige fremkommelighed for biler i krydset i fremtiden skyldes ifølge analyserne ikke konsekvenserne af løsningerne i helhedsplanen, men først og fremmest byudviklingen i området og den generelle

trafikvækst. Det er sandsynligt, at krydset skal ombygges igen, inden byudviklingen står færdigt i 2035.

## 5. Det trafikale grundlag for beregningerne

- a. *Fisketorvets parkeringspladser benyttes ikke kun af besøgende til Fisketorvet, men servicerer ligeledes mange andre funktioner i området omkring Dybbølsbro. Dette tager COMPASS-modellen ikke højde for, hvorfor de beregnede trafikstrømme til og fra Fisketorvet forventes højere end modellen estimerer.*
- b. *Der er for Fisketorvet lagt et forkeret antal befolkning og arbejdspladser ind i modellen i forhold til hvad der er forventet i den nye lokalplan for Fisketorvet. Dette giver et skævt billede af trafik flow til og fra Fisketorvet og der kan derfor forventes en anden fordeling af trafikken til og fra Fisketorvet i myldretidsperioderne end COMPASS modellen estimerer.*

Ad 5) svar:

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 kodet 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.

På side 6 i helhedsplanen beskrives det, at data er baseret på de på forhåndenværende oplysninger, men at disse kan ændre sig i takt med at udviklingsplanerne justeres.

For Fisketorvets vedkommende har analyserne taget udgangspunkt i de opgørelser for byudvikling (kvm funktion, inkl. arbejdspladser og nye parkeringspladser) som Fisketorvet har fremsendt Københavns Kommune den 27. september 2022 ifm. udarbejdelse af lokalplanstillæg.

Fisketorvet har siden nedjusteret disse opgørelser, hvilket forvaltningen og rådgiver vurderer er i en så lille grad, at det ikke vil ændre resultaterne i analysen. Hvis det havde en indvirkning på resultaterne, ville det vise færre trafikale konsekvenser for biltrafikken til/fra Fisketorvet, da den planlagte udvidelse nu er mindre end den planlagte udvidelse i efteråret 2022.