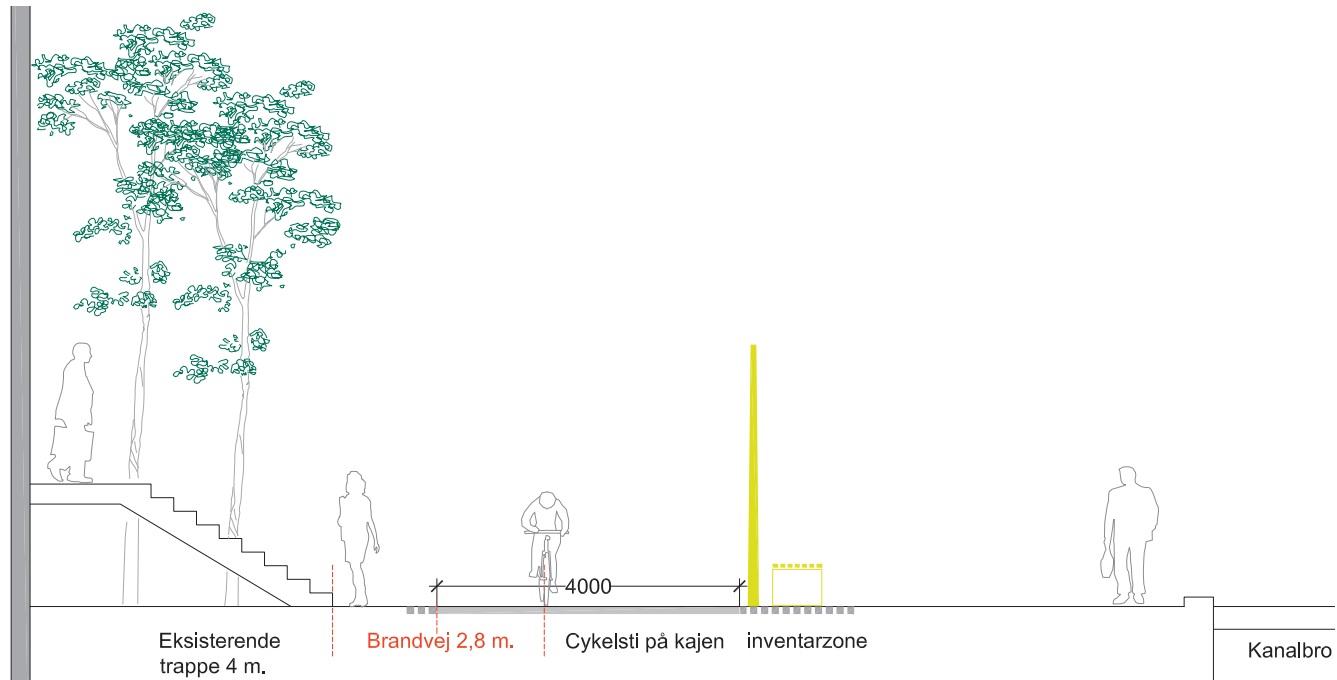
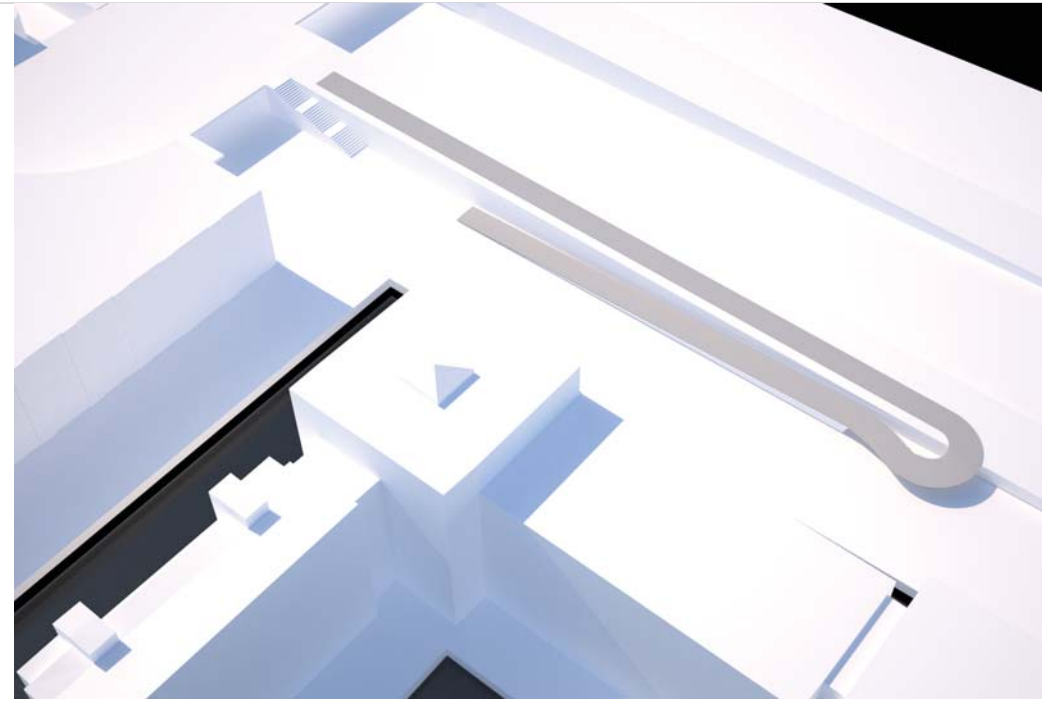
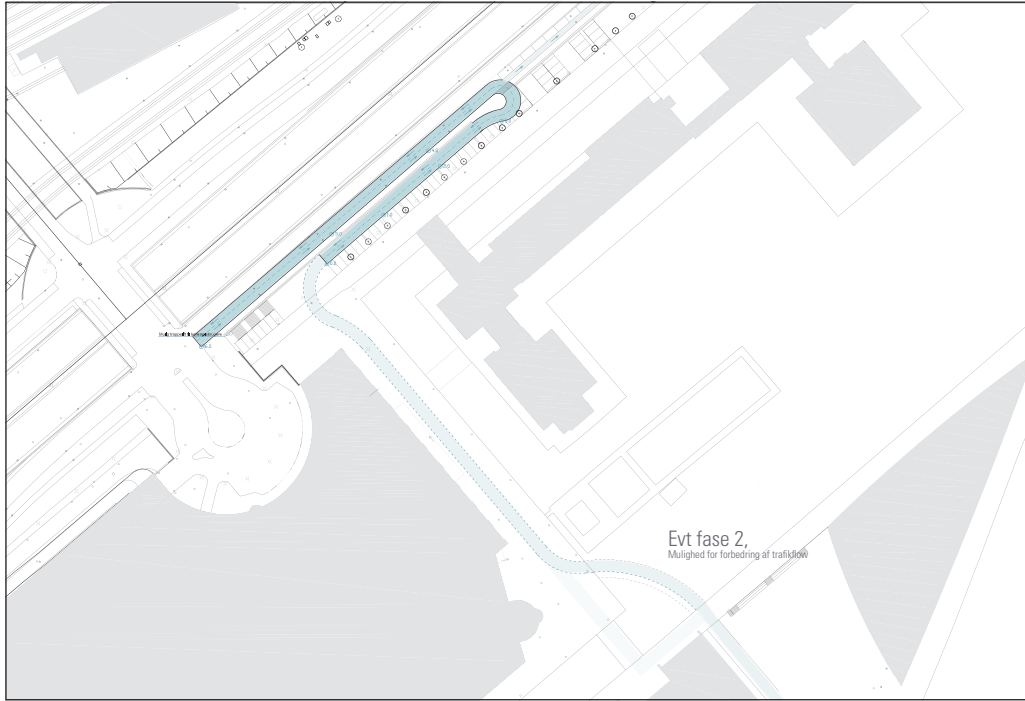




**DISSING+WEITLING** architecture a|s  
**Marianne Levinsen Landskab Aps**  
**Rambøll**

# LØSNING A



## P L U S

- Løsningen med tilslutning på nedkørselsrampe fra Dybbølsbro giver en rimelig trafikløsning.
- Mulighed for omlægning af eksisterende trappe, så en trappelift kan etableres til kørestolsbrugere, grundet omrokering af p-pladser.
- Den eksisterende lille bro til Havneholmen er en flaskehals og farligt sted med 2 meget skarpe sving. Det er farligt for både cyklister og gående. Derfor forslås ny bro, som muliggør nemmere flow igennem området.
- Løsningen overholder retningslinjer for hældning.
- Rampen afvikles tidligt og man færdes/cykler på terræn langs kajkanten og har uhindret kontakt med vandet på hele strækningen.
- Fysisk adgang og udsyn til vandet/havnerummet.
- Forholdene for cyklister forbedres men klart mindre end ved de andre løsninger.

- Broløsningen skaber et roligt hjørne ved Fisketorvets havneplads.
- Der skabes mulighed for forbedring af byrummet mellem trappe og rampe. Hvilket i dag ikke fremstår med nogle attraktive kvaliteter.
- Ingen visuelle forhindringer mellem hele Fisketorvets facade og vandet/havnerummet.
- Mulighed for bearbejdning af overflader, belysning og oplevelse langs rampe og trappe.

- Mange muligheder for at skabe et byrum mellem Fisketorvet og kajkanten, hvilket kunne understøttes af et større økonomisk råderum grundet en forventelig billigere rampe.
- Den løsning med den længste rejsetid fra Dybbølsbro til Bryggebroen. Ekstra årlig rejsetidsomkostning for cyklister er 2,7 mio. kr., ekstra omkostning set over 20 år er 53 mio. kr. (inkl. anlæg af ny lille bro, der resulterer i en lille forbindelse fra molen ved Fisketorvet til opkørslen til pladsen på Havneholmen, evt. fase 2. Beregning baseret på finansministeriets tidsværdier).

- Ved placering af rampen foran Island Hotel, skal der omlægges parkeringspladser så de derefter bliver udstødende til privat fællesvej, men antallet reduceres ikke.

## TRAFIKAFVIKLING & SIKKERHED

Brugernes oplevelse  
(heraf indt tilgængelighed,  
hældning, m.m.)

## BYRUMSMULIGHEDER & ÆSTETIK

## ØKONOMI

## RISICI & INTRESSETER

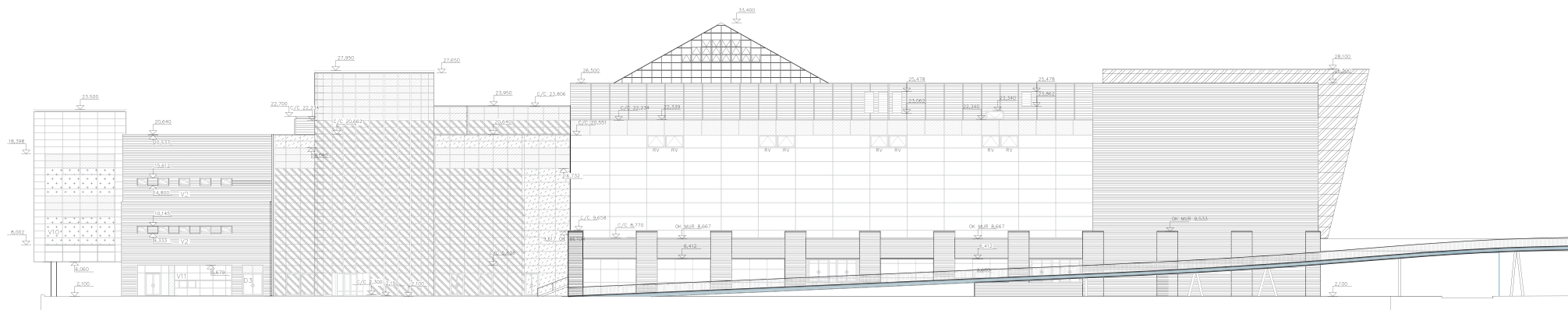
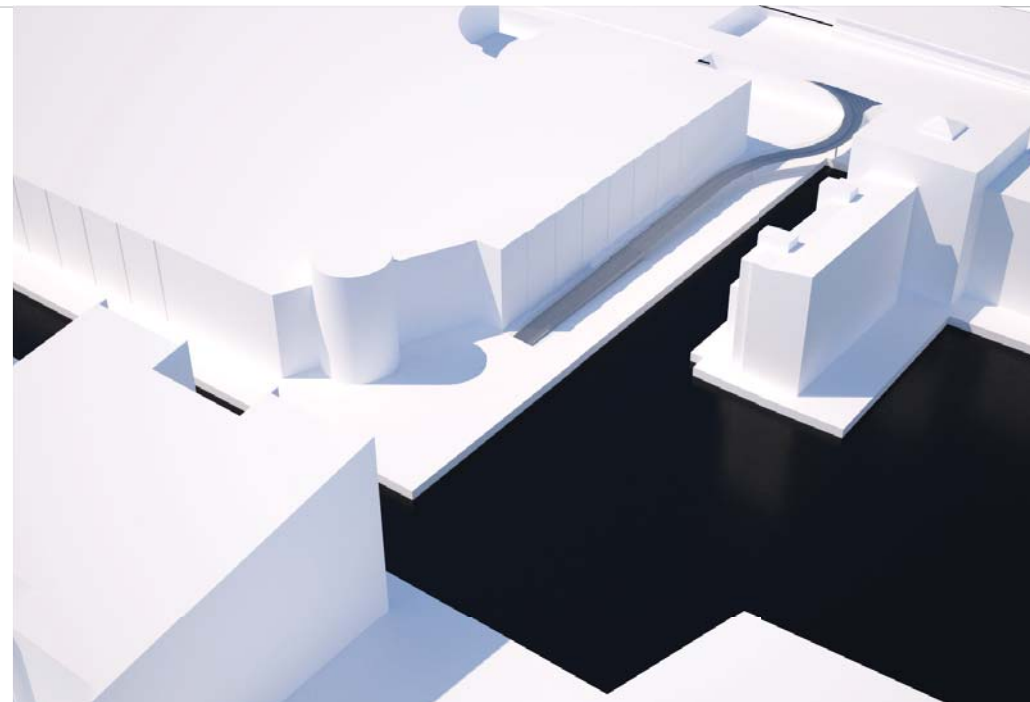
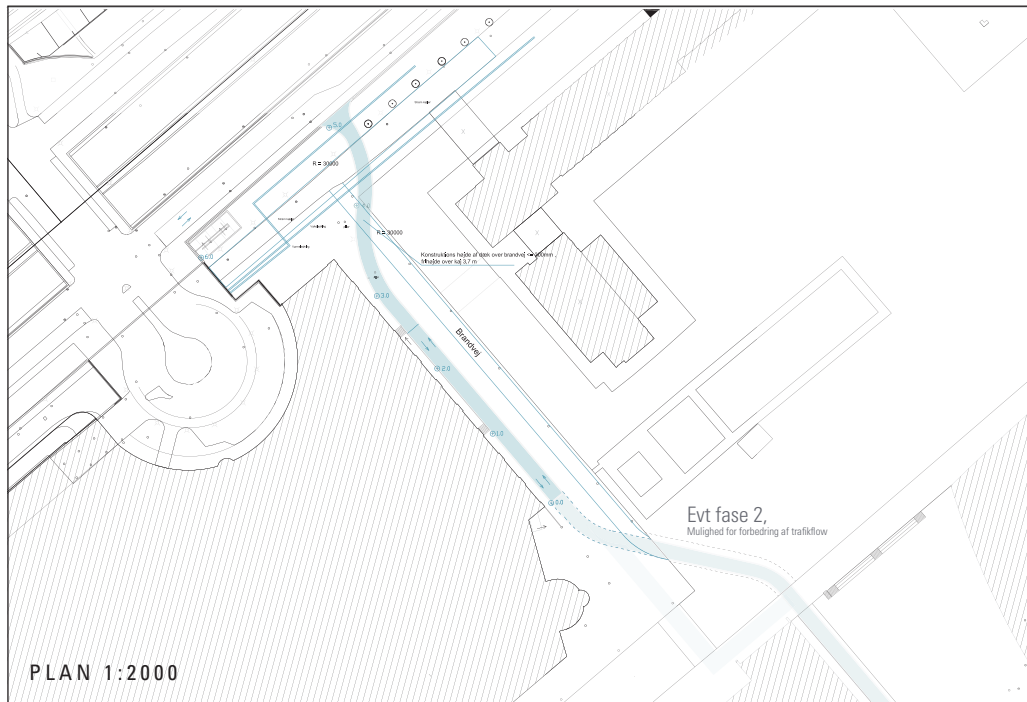
## M I N U S

- De to skarpe knæk på Havneholmen er ikke fjernet. (Dette kan løses med ny bro ved havneholmen (evt. fase 2). Broen kan mindske blanded trafik på Fisketorvets forplads på kajen, hvilket giver nye muligheder for udnyttelse af kajområde.)
- Ligesom i dag blandes gennemkørende cyklister med fodgængere på Fisketorvets forplads på kajen, hvilket er uheldigt og vil forudsætte tydelig markering af et cykelkørespor.
- Løsningen påfører cyklister en omvej og yderligere et meget skarpt knæk på rampen, som ikke overholder retningslinjerne for kurveradier.
- Vanskeligt for den cyklende at forstå hvor man "ender" når denne drejer op/ned af rampen modsat den overordnede retning.
- Cyklister der kommer op af rampen skal krydse med cyklister der køre ned af vejrampen fra Fisketorvets forplads og i retning af Bernstorffsvej/centrum.
- Cyklister skal fra rampen krydse lokal gade langs Fisketorvet. Lokal gaden løber parallelt med Kalvebod Brygge og anvendes bl.a. til vareindlevering o. lign.
- Medfører en lang strækning, hvor trafikdifferentiering skal varetages på terræn på et forholdsvis smalt areal, som i dag med et tiltagende antal cyklister.

- Tilskud fra den statslige cykelpulje på 30% kan næppe anvendes ved de generelle forbedringer af pladsen.

- Nedlægning af parkeringspladser i grøn parkeringszone langs nedkørselsrampen fra Dybbølsbro
- Mulig konflikt med forsyningsledninger. Kan løses med udkraget rampedæk.

# LØSNING B



## P L U S

- Tilslutning til nedkørselsrampe fra Dybbølsbro giver en rimelig trafikløsning.
  - Løsningen overholder retningslinjerne for kurveradier og hældning.
  - Den eksisterende lille bro til Havneholmen er en flaskehals og farligt sted med 2 meget skarpe sving. Det er farligt for både cyklister og gående. Derfor forslås ny bro (evt fase 2), som muliggør nemmere flow igennem området.
  - Løsning B opfylder de overordnede trafikpolitiske formål ved at forbedre forholdene for cyklende markant.
- 
- B- løsningen angiver forskellige løsninger for byrummet. Med forskellige bud på byrumselementer, som forbedrer trafikdifferentiering og samtidig bevarer en sammenhæng til kanten/havnerummet.
  - En Bro/Rampe der bevæger sig med en flot linjeføring ud over havneløbet og ender inde på kajen i en rampe. Den vestlige ende vil være et markant løft til området.
- 
- Ingen udgifter til nedlægning af private parkeringspladser.
  - Rejsetidsmæssig vil det være den løsning med den næst korteste rejsetid fra Dybbølsbro og til Bryggebroen. -For værdisætning af dette se under alternativ C

## TRAFIKAFVIKLING & SIKKERHED

Brugernes oplevelse  
(heriblandt tilgængelighed,  
hældning, m.m.)

## BYRUMSMULIGHEDER & ÆSTETIK

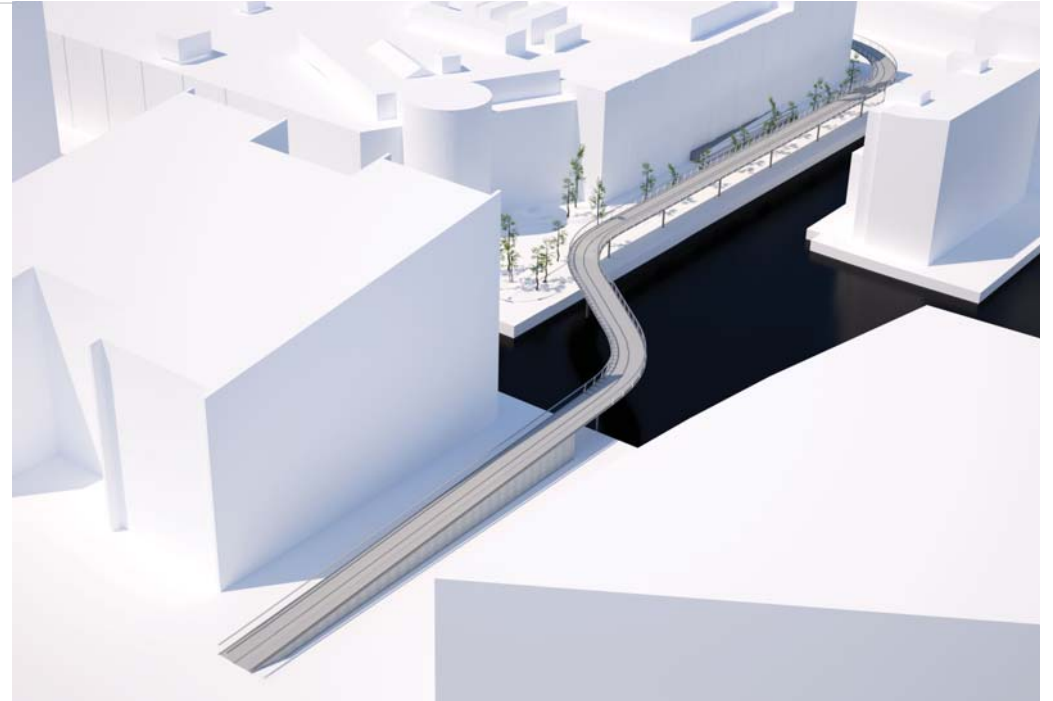
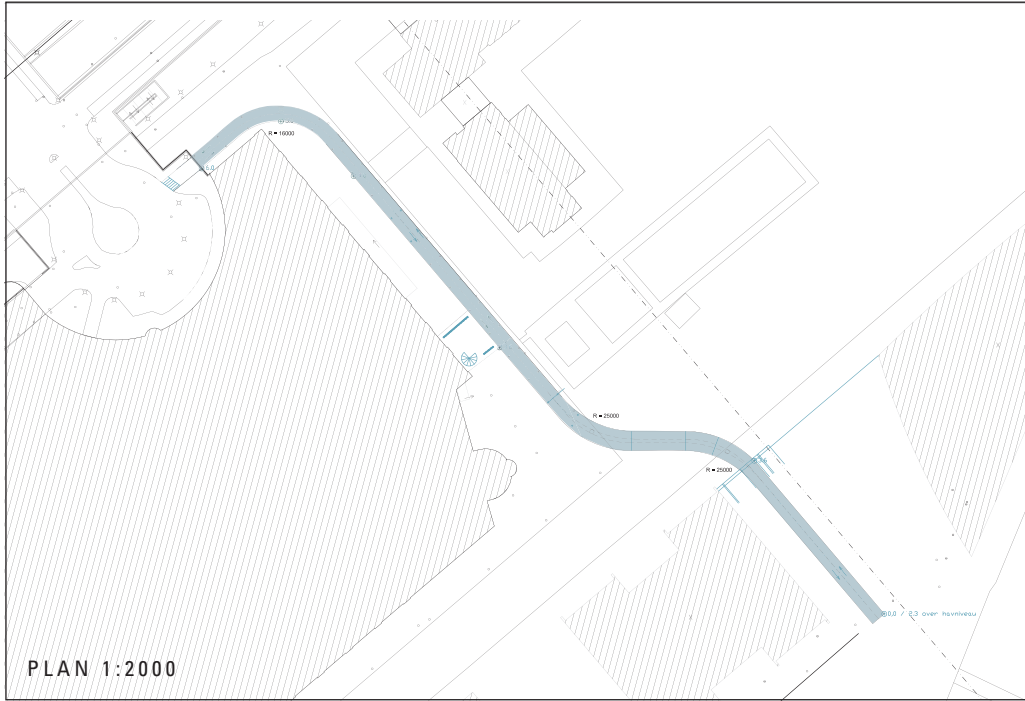
## ØKONOMI

## RISICI & INTRESSETER

## M I N U S

- Cyklister med høj fart fra rampen blandes med fodgængere på Fisketorvets forplads på kajen. Fisketorvets hjørne skærper udsyn for begge parter.
  - Skarpt sving ved indkørsel til rampe. Cyklister der kommer op af rampen skal krydse med cyklister der kører ned af vejrampen fra Fisketorvets forplads og i retning af Bernstorffsgade/centrum.
  - Rampen blokerer for Fisketorvets nødudgang.
  - Problemerne med konflikter mellem de gående og cyklister eksisterer stadig og forværres foran Fisketorvets indgang ved kaj, grundet forventet høj hastighed fra nedkørende cyklister.
- 
- Byrummet mellem Fisketorvet og Kajkanten får en markant gennemkørende sti, som skal adskille cyklister og gående.
  - Blokerer delvist udsigten for Fisketorvets stueetage.
  - Den nederste del af rampen vil virke som et stort element på kajkanten.
- 
- Nedlægning af 7 parkeringspladser langs Dybbølsbros nedkørselsrampe i grøn parkeringszone.
- 
- I tilfælde af brug af Fisketorvets nødudgang til kaj vil rampen skærme den direkte passage, samt indskrænke flugtvejen. Dette problem kan betyde omfattende ombygning af Fisketorvet.
  - Fisketorvet har peget på denne løsning som den mest attraktive. Der ønskes dog en kortere rampe som ikke forstyrrer Fisketorvets eksisterende funktioner og udgange. Dette vil medføre uakseptable stigninger, der langt overskrider retningslinjerne for hældninger.

LØSNING C



## P L U S

- Løsningen med tilslutning i rundkørsel ved Dybbølsbro giver en god trafikløsning.
- Trafiksikkerhedsmæssigt er det optimalt at gennemkørende cyklister ikke kommer i konflikt med fodgængere på Fisketorvets forplads på kajen.
- Fodgængere færdes trygt og sikkert på pladsen uden hurtige gennemkørende cyklister.
- For cykelstien en problemfri passage - de gående trafikanter samt fysiske forhindringer er væk, de 2 skarpe knæk på Havneholmen er fjernet, medførende et fint flow for cyklister. Man vil køre ugeneret over kaj niveau med en fin udsigt til vandet og området mellem trækroneerne.
- Generelt overholdes retningslinjerne for stigning og kurveradier.
- Mulighed for cykelparkering og trappeforbindelse til kaj niveau og eventuelt en direkte adgang i 1. sals højde til Fisketorvet.
- Det er en kvalitet for gennemkørende cyklister, at der ikke er så store højdeforskelle op/ned. -Lille hældning giver alt andet lige mere ensartet hastighed og dermed bedre udnyttelse af kapaciteten.
- Løsninger opfylder de overordnede trafikpolitiske formål ved at forbedre forholdene for cyklende markant.
- Sammenhæng under broen til kajkanten, vandet og havnebadet kan gøre at området kan aktiveres på en anden måde end i dag. Mulighederne er mange, da man kan udnytte broen som en "baldakin" evt. til boder, legeplads eller andre aktiviteter.
- Fremmer vision om Metropol og profilering af verdens bedste cykelby -Samtidig et markant symbol - også i international sammenhæng - på KBHs vilje til at følge politiske mål om grøn mobilitet op med handling
- Løsningen udmærker sig ved, at synliggøre og løse problematikken med at få cyklisterne hurtigt og sikkert frem.
- Brodækket vil opleves elegant og baldakinvirksomheden vil tilføre området et nyt rum.
- En analyse om dagslysbetingelserne i området viser at Løsning A har en minimal skyggepåvirkning på kaj og rekreative områder, grundet allerede eksisterende skygge fra nabobygninger. Skygge fra rampe vil påvirke kaj i tidsperioden 10 -12:30.
- Værdien af den sparede rejsetid for cyklister ved denne løsning er sammenlignet med alternativ A (inkl ny lille bro, red.) 2,7 mio. kr. årligt og 53 mio. kr. over 20 år, tilsvarende tal ved sammenligning med model B er 0,6 mio. kr. hhv. 12 mio. kr. (baseret på 6000 daglige brugere og tidsværdier fra Finansministeriets manual for samfundsøkonomiske beregninger)
- Antallet af parkeringspladser ved Fisketorvet bibeholdes
- Fisketorvet har mulighed for direkte adgang fra rampe i 1. sals højde. Det er dog ikke afklaret endnu at dette kan realiseres.

## M I N U S

### TRAFIKAFVIKLING & SIKKERHED

Brugernes oplevelse  
(herialndt tilgængelighed,  
hældning, m.m.)

- Der er en marginal risiko for at enkelte cyklister fra Dybbølsbro vil vælge at skrå over krydset med Kalvebod Brygge
- Krydsning mellem hurtigt kørende cyklister og fodgængere på pladsen foran Aller.
- Området er udsat for blæst og vejrpåvirkning på grund af havnen og de meget åbne rum omkring kajen, men i mindre grad end ved Bryggebroen.
- Overholder på kort stykke ved Havneholmen ikke retningslinjer for ønsket hældning.
- Ingen direkte adgang til rampe fra Nordsiden af Fisketorvet, dog beskedent trafikalt behov for sådan adgang (cyklister fra nord og syd benytter andre veje til Dybbølsbro)
- Fra Molen foran Fisketorvet vil der ikke være adgang til rampen. Gæster til Fisketorvet der kommer fra Islands Brygge/ Havneholmen vil kunne benytte den nuværende bro til at komme til området. Gæster fra Vesterbro vil som i dag kunne benytte hovedindgangen ved Dybbølsbro.

### BYRUMSMULIGHEDER & ÆSTETIK

- Påvirker det frie udsyn fra Fisketorvets 1. sal, men dette er ikke nødvendigvis negativt, da Fisketorvets brugere vil få indblik i den dynamik der i dag eksisterer i havneområdet.
- Den eksisterende trappe vil forsat være dårlig, men det er uproblematisk at ombygge den til at være mere indbydende og funktionel.

## ØKONOMI

- Kræver ekstra kapital for høj standard (som kan sidestilles med Bryggebroen), ca. 16-18 mio. udover den afsatte ramme på 20 mio. kr.

## RISICI &amp; INTRESSETER

- Aller bliver involveret på grund af rampeopkørslen foran deres nye domicil, samt nedlægningen eller flytning af ca. 14 parkeringspladser.