



Prinsessegade i myldretiden - her står biltrafikken stille ud mod Torvegade

Oplæg til samlet trafikplan for Christianshavn

BTH-arbejdsgruppen har på sit møde den 12-04-2016 drøftet behovet for en samlet sammenhængende trafikplan for Christianshavn og skal foreslå, at Christianshavns Lokaludvalg retter henvendelse til kommunens Teknik- og Miljøudvalg samt Teknik- og Miljøforvaltningen med forslag om, at der iværksættes en udarbejdelse af en sådan plan.

Arbejdsgruppen skal foreslå, at henvendelsen gives følgende indhold:

Indledning og resumé

Christianshavns Lokaludvalg skal opfordre til, at kommunen i samarbejde med bydelen og med relevante myndigheder - især politiet - udarbejder en samlet trafikplan for Christianshavn, og at lokaludvalget og christianshavnerne inddrages i arbejdet.

Byudviklingen og den øgede trafikmængde indebærer nogle særligt store trafikale udfordringer for Christianshavn, som er en centralt beliggende bydel med megen gennemkørende trafik, og hvor en øget bosætning og udbygning af offentlige anlæg og institutioner skaber et voldsomt trafikpres internt i bydelen.

Bosætningerne på Margretheholm og Krøyers Plads, Hal C, Børnebyen i Prinsessegade til 600 børn, udbygningen af Christianshavns skole, planerne for Papirøen, den nye Langebro og ikke mindst det voldsomme trafikpres på Torvegade skaber et påtrængende behov for, at kommunen ikke kun forholder sig til enkeltelementer, men at der udarbejdes en samlet og sammenhængende trafikplan for Christianshavn.

Vi er bekendt med, at Københavns kommune på lang sigt arbejder på at reducere mængden af gennemkørende trafik i København. På Christianshavn er der imidlertid behov for - længe inden da - at finde løsninger på trafikpreset.

Christianshavns Lokaludvalg vil gerne medvirke til, at der findes gode trafikale løsninger, så vi ikke får spoleret det pulserende og vibrerende byliv, som vi gerne vil have i vores bydel. Grebet rigtigt an, tror vi, at Christianshavn kan blive et eksempel på, hvordan vi kan indrette og fordele trafikken i forskellige typer af gader og områder.

Det vil utvivlsomt blive nødvendigt med nytænkning, og vi er åbne for afprøvning af nye, innovative tiltag på forsøgsbasis, i et begrænset tidsrum inden den endelige gennemførelse.

Vi forestiller os, at trafikplanen for Christianshavns baserer sig på en analyse af situationen i dag sammenholdt med de forventede de fremtidige trafikbehov.

Planen bør fastlægge nogle overordnede principper og mål.

Der vil være behov for at fremme de mindst pladskrævende trafikformer, dvs. gang, cykling og kollektiv transport, herunder muligheden for vandtransport. Samtidig er det en realitet, at der fortsat vil være en betydelig biltrafik.

Trafikafvikling er ikke det eneste hensyn. Der bør generelt tages hensyn til bylivet. Det skal være trygt og sikkert at færdes på Christianshavn også for børn og ældre, og trafikstøj og partikeludledning bør begrænses mest muligt. Den fysiske aktivitet i form af gang og cykling har betydning for folkesundheden. Forskere fra SDU har i et nyt studie påvist, at det har en mærkbar effekt på folkesundheden, at byen er indrettet på en måde, der fremmer gang og cykling.

Trafikplanen bør tage højde for, hvad der skal ske i anlægsperioden af de større byggeprojekter, herunder især den forventede udbygning af Papirøen, som formentligt vil strække sig over en 3-4 årig periode startende fra foråret 2018.

I det følgende vil vi nærmere redegøre for baggrunden for vor anmodning og for nogle af de overvejelser, der er gjort indtil nu, dels på det generelle niveau, dels i forhold til en række specifikke problemstillinger.

GENERELT

Trafikken på Christianshavn er under pres

Befolkningen i Københavns Kommune er vokset fra 470.000 i 1995 til over 580.000 pr. 1. januar 2015, og indbyggertallet forventes at vokse med yderligere 90.000 frem mod 2025. Det er blevet dyrere at uddele årets christianshavnerpris på 1 kr. pr. indbygger. I løbet af de seneste 10 år er indbyggertallet på Christianshavn vokset fra omkring 10.000 til mere end 12.000.

Flere personer betyder uundgåeligt mere trafik både gennemkørende ad Torvegade mellem Amager og Indre by samt lokalt på Christianshavn.

Senest er opført nye boliger på Margrethesholm og Krøyers Plads, og samtidig er der kommet Street Food og andre aktiviteter på Papirøen, som tiltrækker mange christianshavner og andre.

Der er blevet flere børn i bydelen, og en børneby til 600 børn er under opførelse i Prinsessegade, ligesom Christianshavns skole skal udbygges. Mere vil ske. Papirøen vil blive bebygget med boliger, erhverv og offentlige anlæg.

I takt med udviklingen har der allerede været taget forskellige initiativer som bygning af cykel- og gangbroer, cykelrute gennem Christiania, trafiksanering af Prinsessegade med lukning for indkørsel fra Sankt Annæ Gade og bump på Danneskiold-Samsøes Alle. Modsat er busslusen ved Frederiksholm blevet sat ud af kraft, og Prinsessegade er herved blevet åbnet for gennemkørende trafik. Buslinje 9 A er endnu ikke forlænget til Margretheholm, men det er muligvis noget, der vil komme med i næste års budget.

Trafikforhold til og fra Papirøen er ikke en del af den vindende masterplan, men ifølge den af Borgerrepræsentationen vedtagne startredegyrelse vil trafikforholdene skulle bearbejdes med vægt på de mange bløde trafikanter, der passerer området.

Samlet set er Christianshavns vejnet under voldsomt pres og mere er på vej de nærmeste år. Det haster med en samlet og sammenhængende trafikplan.

Inspirationer fra Delft – november 2014

På et borgermøde den 5. november 2014 havde lokaludvalget indbudt to førende trafikeksperter til at komme med deres bud på indretning af den fremtidige infrastruktur på Christianshavn, nemlig lektor Per Homann Jespersen fra RUC og professor Otto Anker Nielsen fra DTU.

Eksperterne var ret enige om, at bilerne fylder (for) meget, og at den lokale biltrafik bør begrænses. Det blev nævnt, at Christianshavn ligner den hollandske by Delft, og at der kan hentes inspiration fra Holland, hvor man politisk har valgt at prioritere fodgængere og cyklister i de indre bykerner. I boligkvarterer kan bilerne komme ind, mens gennemkørsel så vidt muligt er forhindret. Den nu fjernede bussluse blev nævnt som et eksempel på en mulig gennemkørselsforhindring.

Der er ikke blevet gennemført en trængselsafgift, og mens der ventes på roadpricing kan der ifølge eksperterne arbejdes med parkeringsafgifter og -restriktioner. Det vil ikke være muligt at hindre eller stoppe for gennemkørsel ad Torvegade, men mere af gaderummet kan afsættes til busser og bløde trafikanter.

En mulighed vil være at indføre 30 km/t-zone i hele bydelen bortset fra Torvegade og Kløvermarksvej/Forlandet. Politiet kan være en hindrende myndighed for dette.

For cyklende er broer ad gerne rekreative ruter en god mulighed. Hollænderne gør også mere ud af kombinationstransport og cykelparkering ved stationerne.

De mange fremmødte christianshavner tog vel imod tankerne om at indrette Christianshavns trafik på en måde, der ligner løsninger fra Delft.

Professor Otto Anker Nielsen viste foto, der sammenlignede Strandgade og Dronningensgade med gader i den hollandske by, hvor cyklister og gående var prioriteret bedre end på Christianshavn.

Det kan nævnes, at der er flere fodgængere og flere cyklister end biler, der kører over Wilders bro. Strandgade er således et godt eksempel på en gade, som i højere grad kunne tilpasses de bløde trafikanter, som i dag tegner sig for op mod ¾ af trafikken. Gaden skal dog fortsat være åben for biltrafik.

Christianshavns Borgerpanel - marts 2016 / høringsvar om Papirøen

I perioden 11.-16. marts 2016 har Christianshavns Borgerpanel haft mulighed for at besvare en række spørgsmål om COBE arkitekternes forslag til masterplan for Papirøen. Der indløb 369 svar, hvoraf en del omhandlede de trafikale forhold.

Det er interessant, at læse borgernes svar, hvor den gennemgående linje svarer til eksperternes, nemlig at det skal være nemt og sikkert at være gående og cyklende også for børn og ældre, samt at der herudover bør sættes på en velfungerende kollektiv trafik både til lands og til vands. Borgerne er enige i, at den lokale biltrafik skal begrænses og foreslår, at delebilordninger bør have fortrin til parkering.

I lokaludvalgets høringsvar til startredegerelsen anføres blandt andet:

"At Lokaludvalget skal inddrages i løsningen af de trafikale forhold, som må ses i sammenhæng med en samlet trafikplan for Christianshavn, og hvor der lægges vægt på byliv samt prioritering af bløde trafikanter og kollektiv transport. For at fremme vandtransport bør der sikres mulighed for gennemsejling ved Christiansholmsbroen."

Se vedhæftede bilag med uddrag af borgernes konkrete bemærkninger og forslag.

Intelligent byplanlægning er af betydning for fysisk aktivitet og sundhed

Fysisk inaktivitet har betydning for udviklingen af livsstilssygdomme som diabetes, fedme og hjerte-kar sygdomme. Senest har forskere fra SDU i et nyt studie påvist, at byerne rigtigt indrettet er det sted, der bedst giver os fysisk aktivitet.

Urbaniseringen vil således være befordrende for folkesundheden, når vi indretter vore byer, så de fremmer bevægelse i dagligdagen.

"Det rækker ind i hele forebyggelsesarbejdet i forhold til den demografiske udfordring med flere ældre, og at vi ikke kan behandle os ud af problemet med livsstilssygdomme. Byerne skal appellere til, at folk er meget aktive i deres hverdag", udtaler Jens Troelsen lektor og forskningsleder for forskningsenheden Active Living på Syddansk Universitet.

http://www.sdu.dk/om_sdu/fakulteterne/sundhedsvidenskab/nyt_sund/byers_indretning_giver_motion

I det følgende nævnes nogle af de konkrete problemstillinger, som arbejdsgruppen Byplan, Trafik og Havn og lokaludvalget har behandlet.

SPECIFIKKE SPØRGSMÅL, SOM HAR VÆRET FREMME

Trafiksituationen ved Værftsbroen på Christianshavn

Værftsbroen forbinder Prinsessegade med Danneskiold-Samsøes Allé på Holmen, og ved Hovedvagten er etableret cykelstier og en vejindsnævring, som tvinger bilerne ned i fart.

Der er stigende aktivitet ved Hal C, og stedet krydses af den ny grønne cykelrute, Christianshavnerruten, ligesom der er et overbæringssted for kajaker som led i Den Blå Rute. Papirøen er åbnet for Street Food og andre folkelige aktiviteter, og det har givet en betydelig – heldigvis mest - blød trafik fra Værftsbroen ad Trangravsvej samtidig med, at der også er betydelig cykel- og gangtrafik via de nye kanalbroer til og fra Strandgade og snart også med forbindelse til Nyhavn ad den ny Inderhavnsbro.

Lokaludvalget mener, at den bløde trafik ved Værftsbroen bør understøttes mest muligt, og at det er helt afgørende, at der sikres en samlet og betryggende trafikløsning på dette knudepunkt.

Parkeringsituationen på Refshalevej

Der savnes en organisering af bilparkeringsituationen på Refshalevej, hvor parkeringen i øjeblikket er gratis. Vejen anvendes af christianitterne til parkering og i dagtimerne af mange, der har deres arbejde på Christianshavn. Den ny børneby vil få en del ansatte, hvoraf nogle kommer i bil. Refshalevej bør indgå i løsningen af trafiksituationen ved Børnebyen.

Taxa-parkeringen ud for Christiania

Der er endnu ikke fundet en løsning, der fungerer i praksis. Et af de forslag, som har været nævnt, har været indretning af forsøg med parkering på det såkaldte Palmehave-stykke.

Forslag om en cykelkorridor i Torvegade

Cykeltrafikken gennem Torvegade er voldsom. 45.000 cyklister passerer dagligt Knippelsbro. Lokaludvalget presser på for, at der afsættes midler til at gennemføre planerne om en Torvegade korridor, som af kommunen beskrives som følger:

"Der bør etableres bredere cykelstier på hele strækningen, så cyklisternes fremkommelighed forbedres. Derudover kan svingbevægelser for biltrafikken samles i de signalregulerede kryds ved Strandgade, overgaderne og Prinsessegade. Det giver bedre fremkommelighed, en roligere trafikafvikling og færre konflikter mellem cyklister og svingende biler. Den bedste løsning opnås ved at forbyde alle svingbevægelser, men det kan vise sig nødvendigt at bevare højresving ind og ud af de mindre gader."

Cykelparkering på og ved Christianshavns Torv

Et andet punkt, som Lokaludvalget har taget op, er en forbedring af cykelparkeringen på Christianshavns Torv. I forbindelse med nyindretningen af pladsen er der desværre ikke fundet en brugbar løsning på cykelparkeringen. For pendleren er der problemer med at finde en betryggende parkeringsplads, og de

mange henkastede cykler på pladsen og specielt i Dronningensgade skæmmer bybilledet. Kombination af cykel og Metro bør understøttes, og eksemplet fra den ny Nørreport station viser, at der kan gøres meget.

Renovering af belægning under Knippelsbro

Der er allerede nu en betydelig trafik af cyklister og gående fra Langebrogade via Cirkelbroen og under Knippelsbro og forbi Udenrigsministeriet ved Asiatisk Plads til Strandgade.

Forvaltningen har oplyst, at kommunen er opmærksom på, at promenaden ud for det tidligere Danisco, nu C.W. Obel ejendomme, er i en dårlig forfatning. Det skyldes, at bolværkerne er i en ringe stand. Bolværkernes tilstand gør, at grus/jord eroderes bort, hvilket får belægningen til at synke. C.W. Obel ejendomme er ejer af promenaden og er i gang med forstærkning af bolværket og dermed også en opretning af promenadearealets overflade.

Kommunen bør sikre cykel- og gangvenlige forhold på den rekreative rute under Knippelsbro, hvilket kan ske ved en tilpasning af belægningen. Ruteforløb i forhold til

Trafikforbindelsen til og fra "Den ny Langebro"

Lokalplanforslaget omhandler alene selve broen og brofæstet på hver side, men i den underliggende forundersøgelse har forvaltningen set på trafikmønstre og miljøforhold. Broen vil give Christianshavnerne en ny cykel- og gangforbindelse til Vester Voldgade og videre til Rådhuspladsen. Broen skal også ses i sammenhæng med udvikling af adgang til at færdes langs med og på tværs af havnen, som Cirkelbroen også er en del af. Der er endnu ikke fundet løsning på, hvordan man kan lette cykeltrafikken til og fra broen. Det er i den forbindelse utilfredsstillende, at politiet har afvist mulighed for at cykle mod ensretningen på den sydlige del af Prinsessegade. Hvorfor ikke tilpasse denne strækning efter hollandsk model?

Trappe fra sydlige side Knippelsbro

Der mangler en trappeløsning, så gående, der kommer over Knippelsbro, får nemmere ved at komme ned til Havnebussens stoppested. Som det er i dag, skal de gående over tre lyssignaler for at komme over til nedgangen ved Udenrigsministeriet.