



Trafikal helhedsplan omkring Dybbølsbro

Hørings svar fra offentlig høring 23. juni 2023 til 17. september 2023

HØRINGSTYPE

Andet

OMRÅDE

Vesterbro-Kongens Enghave

TIDSPERIODE FOR HØRINGEN

23. juni 2023 til 17. september 2023

INDSENDELSESFRIST FOR HØRINGSSVAR

17. september 2023

HØRING IKKE ÅBEN

Udkast til trafikal helhedsplan for området omkring Dybbølsbro skal sikre en overordnet planlægning og fremtidssikring af området.

Åbningen af bl.a. IKEA, Kaktustårnene, Jernbanebyen, Fjernbusterminalen, Havneholmen Metrostation, Kødbyen Skole, Postbyen og en udvidelse af Fisketorvet skaber større og nye trafikstrømme på Dybbølsbro og i det omkringliggende område. Derfor har Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejdet et udkast til en trafikal helhedsplan, der skal sikre en overordnet planlægning og fremtidssikring af trafikafviklingen i området.

Hent udkast til trafikal helhedsplan for området omkring Dybbølsbro og baggrundsanalyse som PDF under relateret materiale.

Teknik- og Miljøudvalget har den 19. juni 2023 besluttet at sende udkast til trafikal helhedsplan for området omkring Dybbølsbro i offentlig høring. I referatet fra mødet kan du læse:

- Forvaltningens indstilling til politikerne og deres beslutning
- Bilag: Overblik over den politiske behandling, udkast til trafikal helhedsplan for området omkring Dybbølsbro, Baggrund og analyse - Udkast til trafikal helhedsplan for området omkring Dybbølsbro af Rambøll 2023, Principskitse for løsningerne i planen/scenarie 3, Indsigelsesnotat fra Fisketorvet og forvaltningens svar hertil samt udmøntningsnotat og budgetnotat.

[Find referatet fra Teknik- og Miljøudvalgets møde og beslutning her.](#)

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

EAN-nummer
5798009809452

Med den nuværende udformning af Dybbølsbro vil det være svært at opretholde fremkommeligheden for alle trafikanter i området fremtiden. Der vil ikke være tilstrækkelig plads på cykelstierne igennem signalanlæggene på Dybbølsbro, og de eksisterende fodgængerfaciliteter vurderes ikke at kunne håndtere de forventede mængder fodgængere.

På den baggrund har Teknik- og Miljøforvaltningen valgt at lave beregninger af fire scenarier for en ændret udformning af Dybbølsbro, hvor helhedsplanen bygger på det tredje scenarie som er det scenarie der skaber bedst fremkommelighed, plads og kapacitet til de gående og cyklende i området, og som sikrer den bedste opkobling til den kollektive trafik. Hovedgrebet er at lukke Dybbølsbro og de nordvendte ramper ved Kalvebod Brygge for biltrafik (busser undtaget på ramperne), og dermed skabe mere plads til fodgængere på hver side – og på tværs af Dybbølsbro, samt give mulighed for pladسدannelse på broen foran Kaktustårnene, IKEA og ved perronerne mod Dybbølsbro St.

Fra 23. juni til 17. september 2023 er helhedsplanen i offentlig høring og herefter forventes den forelagt Borgerrepræsentationen ultimo 2023 med henblik på at blive endeligt vedtaget.

[filTrafikal helhedsplan for området omkring Dybbølsbro udkast.fil](#)

[filBaggrundsanalyse.fil](#)

HØRINGSSVAR

ID	DATO	INSENDT AF	ORGANISATION	POSTNR	BY
1	24.06.2023	Jesper Schou Hansen		2300	København S
2	28.06.2023	Viktor		2300	København S
3	05.07.2023	Helle Høstrup		2450	København SV
4	05.07.2023	Jeanette Gotfredsen		1737	København
5	05.07.2023	Thomas Ørsted Nielsen		1725	København V
6	06.07.2023	Katrine Christensen		1669	København V
7	06.07.2023	Andreas Gøtzsche		2450	Kbh SV
8	07.07.2023	Thomas Larsen	Vi-partiet	1662	København V
9	25.07.2023	Henrik Lundorff Kristensen		2100	København Ø

10	25.07.2023	Margo F		1652	København V
11	25.07.2023	Christian Tarstrup		2000	Frederiksberg
12	25.07.2023	Kadri Rood		2300	København S
13	27.07.2023	Sidsel Kjems		1653	København V
14	28.07.2023	Emil Piper		1652	København V
15	02.08.2023	Helle Pilemann		1721	København V
16	08.08.2023	Nicolas		2400	København NV
17	11.08.2023	Yoshua Wuijts		2300	Copenhagen
18	12.08.2023	Michael Szell		1800	Frederiksberg C
19	16.08.2023	Helle Lund-Hansen		2500	Valby
20	16.08.2023	Helle Lund-Hansen		2500	Valby
21	25.08.2023	Kenneth Søgaard Krabat	Poet@Large	2100	København Ø
22	04.09.2023	Matthew Phelps		2450	København SV
23	04.09.2023	Silas Thorn Jensen		2100	København Ø
24	13.09.2023	Henrik Østergaard Nielsen		1561	København V
25	14.09.2023	Nikolaj Pedersen	Bygningsstyrelsen	1577	København V
26	14.09.2023	Malte Emborg Vinding	Cykelistforbundets Lokalafdeling i København	1362	København K
27	15.09.2023	Vesterbro Lokaludvalg	Vesterbro Lokaludvalg	1758	Københavns V
28	15.09.2023	Elena Perez (på vegne af Fisketorvet)	Elena Perez (på vegne af	2860	Søborg

			Fiske- torvet)		
29	16.09. 2023	Kathrine Christensen		2500	Valby
30	17.09. 2023	Povl Dons Christensrn		1770	Køben- havn V
31	17.09. 2023	Vivi Spaabæk Kyndesen		1770	Køben- havn V
32	17.09. 2023	Kgs. Enghave Lokaludvalg	Kgs. Eng- have Lokal- udvalg	2450	Kbh SV
33	17.09. 2023	Dansk Handicapforbund Københavns Afdeling	Dansk Handi- cap- for- bund Kø- ben- havns Afde- ling	2300	Køben- havn S
34	17.09. 2023	Morten Weilbach		2500	Valby
35 (Er se nd t pe r ma il)	17.09. 2024	Handicaprådet i Køben- havns Kommune	Handi- caprå- det i Kø- ben- havns Kom- mune	1592	Køben- havn V

Svar til: Høring 61102 af: Morten Weilbach

APPLICATION DATE

17. september 2023

SVARNUMMER

34

INDSENDT AF

Morten Weilbach

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Elstarvej 14

HØRINGSSVAR

Jeg befærder mig dagligt på cykel eller til fods på Dybbølsbro, som i den seneste tid har gennemgået en kæmpe udvikling, hvor især verdens bredeste cykelsti har gjort meget for fremkommeligheden på cykel. Og jeg må sige at Teknik og Miljøforvaltningens indstillingsforslag om at lukke Dybbølsbro for biler er bekymrende læsning.

En lukning af Dybbølsbro for biler vil reelt skære Vesterbro over i to dele og isolere Kalvebod Brygge, Enghave Brygge og Holmene fra resten af Vesterbro. Og den helt store taber her bliver de lokale fodgængere, cyklister og bilister som dagligt benytter sig af indfaldsveje som Enghavevej, Ingerslevsgade, Bernstorffsgade og de omkringliggende gader. En distance på 200 meter bliver pludselig til en omkørsel på minimum 2,3 km, dvs en stigning på over 1.000% i afstand.

Til dette skriver Teknik og Miljøforvaltningen i indstillingen at "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."

En omvejskørsel for 10.000 biler er et helt abnormt højt tal. Så er det jo meget forståeligt at man forsøger at "udvande" tallet til 0,1-0,2% ved at holde det op mod den SAMLEDE bilkørsel i kommunen. Det er mindst talt kreativ brug af statistik for at få tallene til at lyde pænere. Det ville klæde Teknik og Miljøforvaltningen at give en reel og ærlig procentsats for, hvor meget de 10.000 biler svarer til i lokalområdet hvor det rent faktisk betyder noget.

Derudover negligeres problemstillingen helt markant, da det påstås at "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."

Hvordan er man lige kommet frem til de tal?! 1,5-2 km på 2-3 min. svarer til 40-45 km/t. hvilket kræver en forudsætning om at man er helt alene på vejene og har grønt lys i alle kryds. Det er nærmest kun udrykningskøretøjer der kan klare sådan en omvej på den tid. Der tages altså ikke højde for den i forvejen store belastning disse omveje lider under og endvidere har man slet ikke valgt at adressere det forventede merforbrug af benzin/el som denne omvej kræver, samt den øgede

klimabelastning dette vil medføre.

Når der er tale om fremtidssikre og trafikudvikle en stor by som København hvor der skal være plads til alle, er det påfaldende at man fra Teknik og Miljøforvaltningens side lægger op til en løsning der helt lukker af for biler. Det sender selvfølgelig et signal om handlekraft der let kan omsættes til klikbare avisoverskrifter, men er samtidig et udtryk for, at man fra Teknik og miljøforvaltningens side reel set ikke har forstået det trafikale udfordringer København står overfor, eller alternativt at man blot tager et politisk standpunkt der er nemt at sælge.

Således lugter hele projektet af politisk bestillingsarbejde fra Line Barfod med henblik på at kunne profilere sig frem mod næste valg og hun udtaler endda selv "Samtidig er der jo også fantastisk solnedgang på Dybbølsbro, og man kan sidde der og se ud over banelegemet. Det kan noget." (<https://linebarfod.kk.dk/nyheder/nu-kan-dybboelsbro-lukkes-for-biler>)

Man fristes til at spørge om Line Barfod reelt er interesseret i at løse de trafikale udfordringer som København står over ved at skabe plads til alle, både gående, cyklister og bilister, eller om hun vil hellere vil sole sig i en solnedgang ved Dybbølsbro for at fiske nemme stemmer.

Samlet set er indstillingsforslaget alt for uambitiøst og bør afvises af Borgerrepræsentationen. I stedet bør et ordentligt gennemarbejdet forslag indgå i en sammenhængende trafikanalyse for København der tager højde for alle de reelle udfordringer hele området står overfor.

Svar til: Høring 61102 af: Dansk Handicapforbund Københavns Afdeling

APPLICATION DATE

17. september 2023

SVARNUMMER

33

INDSENDT AF

Dansk Handicapforbund Københavns Afdeling

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Dansk Handicapforbund Københavns Afdeling

BY

København

POSTNR.

2300

ADRESSE

C. F. Møllers Allé 8, st.th.

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede Høringssvar

MATERIALE:

hoeringssvar om en trafikal helhedsplan for dybboelsbro.pdf

Helga Mark
Kontaktperson for RUD
Næstforperson DHF-København
Mobil 51 789272
Email: Helga.mark@yahoo.dk

København, d. 17.09.2023

Teknik- og Miljøforvaltningen

Høringssvar om en Trafikal Helhedsplan for Dybbølsbro

Modelberegningerne for området, viser med al tydelighed, at der i fremtiden vil mangle gode gang- og cykelforbindelser mellem Engholmene, Jernbanebyen, Dybbølsbro og Vesterbro, og at der ikke er tilstrækkelig adgang for cyklister og fodgængere til flere af de nye funktioner omkring Dybbølsbro. Derudover vil den kommende udvikling af området kun øge trafikken af cyklister, fodgængere og andre bløde trafikanter.

Fra Handicaporganisationerne er vi mest for at biltrafikken bliver fjernet fra Dybbølsbro, dette vil gøre de trafikale forhold for de bløde trafikanter bedre. Man er nødt til på Dybbølsbro at gøre fortorvene bredere for de bløde trafikanter. Der er nødt til at blive taget højde for, at flere og flere handicappede færdes med hjertet oppe i halsen, når de færdes på de smalle fortorve på Dybbølsbro, hvad enten de er på vej til S-toget, eller bare færdes igennem området, derfor kræver det at der laves bredere fortorve, og at cyklerne der for øjeblikket parkeres langs med rækværket på Dybbølsbro, bliver parkeret et andet sted end på det fremtidige fortorv. Ledelinier for blinde og svagsynede skal forbedres i området, så at man kan orientere sig til perroner, lyskryds, trapper, indgang til butikker og busholdepladser. Akustiske lydfyr SKAL etableres i alle kryds, fordi området er så stor en trafikal udfordring, og sikkerheden er ikke eksisterende.

Næste punkt, er handicapparkeringsmuligheder for handicappede i området. Ved at besværliggøre adgangen til handicapparkeringspladserne ved Fisketorvet, gør man det også svært for en i forvejen udsat gruppe borgere at få adgang til handicapparkeringspladserne. Det kunne måske overvejes om der i Carsten Niebuhrs Gade, ved siden af IKEA, kunne oprettes handicapparkeringspladser til handicappede.

Herudover skal der indtænkes adgang og gennemgang for handicappede fra Dybbølsbro til den Metro station ved Havneholme der i nær fremtid åbnes, så at denne gruppe borgere ikke vil komme i trafikale situationer der bringer deres liv og førlighed i fare.

Det bemærkes, at man heller ikke i denne trafikale helhedsplan, har medtaget den nye cykelbro, der vil komme fra Islands Brygge og over til Engholmene, og den trafik der vil komme derfra til Vesterbro, via Dybbølsbro, men helt overset den.

Med venlig hilsen
Helga Mark

Svar til: Høring 61102 af: Kgs. Enghave Lokaludvalg

APPLICATION DATE

17. september 2023

SVARNUMMER

32

INDSENDT AF

Kgs. Enghave Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Lokaldemokrati

BY

Kbh SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Wagnersvej 19

HØRINGSSVAR

Se venligst vedlagte høringssvar fra Kgs. Enghave Lokaludvalg

MATERIALE:

trafikalt helhedsplan for dybboelsbro - høringssvar fra kgs. enghave lokaludvalg.pdf

Sekretariatet for Vesterbro og Kgs. Enghave Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen



Teknik- og Miljøudvalget

Trafikal helhedsplan for Dybbølsbro - høringssvar fra Kgs. Enghave Lokaludvalg

Kgs. Enghave Lokaludvalg har behandlet høringen på sit møde den 31. august 2023 og på baggrund af input fra lokaludvalget udarbejdet nedenstående høringssvar. Der har ikke været foretaget omverdensinddragelse.

Den foreslåede lukning af Dybbølsbro vil medføre en større trafikbelastning af de tilstødende veje, især Vasbygade. Derudover vil omkørsel af lokaltrafik betyde en øget belastning af Enghavevej, som i forvejen er meget trafikbelastet. Enghavevej skal krydses i forhold til at skabe sammenhæng mellem Jernbanebyen og Bavnehøj, så dette vil få yderligere betydning for bløde trafikanter i fremtiden.

Derudover vil de øvrige udbygninger og anlæg i området også være med til at skabe øget trafik. LU finder derfor, at der er behov for, at der laves en ordentlig sammenhængende trafikanalyse for København. LU anbefaler, at Københavns Kommune er meget opmærksomme på den negative belastning en lukning af broen vil medføre, herunder problemer med passage af vejene samt støj- og luftforurening. Det bør indgå, hvordan disse gener kan afhjælpes. På længere sigt kunne det overvejes at nedgrave eller overdække Vasbygade, og derved skabe mulighed for en bypark mellem byudviklingsområderne på Holmene og i Jernbanebyen.

Venlig hilsen
Joan Røge
Forperson, Kgs. Enghave Lokaludvalg

17. september 2023

Sagsnummer
2023-0347936

Dokumentnummer
2023-0347936-2

Sekretariatet for Vesterbro og
Kgs. Enghave Lokaludvalg
Lyrskovgade 4
1758 København V

EAN-nummer
5798009800473

www.kk.dk/lokaludvalg

Svar til: Høring 61102 af: Vivi Spaabæk Kyndesen

APPLICATION DATE

17. september 2023

SVARNUMMER

31

INDSENDT AF

Vivi Spaabæk Kyndesen

BY

København V

POSTNR.

1770

ADRESSE

Carstensgade 22

HØRINGSSVAR

Udover at lukningen besværliggør adgangen til Fisketorvet, vil de omkringliggende gader og områder blive belastet

Svar til: Høring 61102 af: Povl Dons Christensrn

APPLICATION DATE

17. september 2023

SVARNUMMER

30

INDSENDT AF

Povl Dons Christensrn

BY

København V

POSTNR.

1770

ADRESSE

Carstengade 22

HØRINGSSVAR

Jeg stemmer mod lukning af biltrafik på Dybbølsbro, da det i væsentlig grad vil forringe mulighederne for trafik til/fra Fisketorvet.

Svar til: Høring 61102 af: Kathrine Christensen

APPLICATION DATE

16. september 2023

SVARNUMMER

29

INDSENDT AF

Kathrine Christensen

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Elstarvej 14, 4. MF

HØRINGSSVAR

Jeg cykler dagligt ad Tietgensgade og Bernstorffsgade. Her oplever jeg stærk biltrafik, som er til gene for mig som cyklist. Ved at lukke for biltrafik over Dybbølsbro forventes det, at de omliggende veje bliver yderligere belastet. Jeg mener derfor ikke, at løsningen med at lukke for biltrafikken over Dybbølsbro (eller andre veje) er til gavn for cyklister, men i stedet det modsatte.

Svar til: Høring 61102 af: Elena Perez (på vegne af Fisketorvet)

APPLICATION DATE

15. september 2023

SVARNUMMER

28

INDSENDT AF

Elena Perez (på vegne af Fisketorvet)

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Artelia (på vegne af Fisketorvet)

BY

Søborg

POSTNR.

2860

ADRESSE

Buddingevej 272

HØRINGSSVAR

Hermed fremsendes høringssvar for en trafikale helhedsplan for området omkring Dybbølsbro vedrørende trafikale konsekvenser.

Høringssvar indsendes af Artelia på vegne af Fisketorvet.

MATERIALE:

hoeringssvar trafikale konsekvenser.pdf

bemærkelsesværdig betydning for trafikafviklingen. Den argumentation baseres på den gennemkørende trafik på Dybbølsbro og ikke på de bilister som har et lokalt ærinde i området, selvom de bilister med lokalt ærinde udgør ca. 4.600 bilister. Konsekvenserne for bilister med et lokalt ærinde, herunder beboere og ansatte i området, er ikke belyst i helhedsplanen.

Helhedsplanen tilgodeser alene forhold vedrørende cykeltrafik og fodgængere på strækning mellem Ingerslevgade og Cykelslangen, men afledte udfordringer ifm. omlægning af biltrafik samt de store stigninger i biltrafikken er ikke behandlet, og der angives ikke løsninger til det.

Den trafikale helhedsplan beskriver at den omvejskørsel, der kommer som følge af en lukning af Dybbølsbro, er minimal i forhold til den samlede bilkørsel i kommunen. Dog er det lokal set en meget stor mængde som kun kan fordeles ud på meget få veje og derfor skabe trængsel i lokalområdet. Det kan forventes at trafikken vil omfordeles på Bernstorffsgade, Ingerslevgade, Kalvebod Brygge og Enghave Brygge. Den mertrafik på de store trafikårer vil medføre en belastning i de eksisterende signalregulerede kryds på disse veje.

Lukning af de nordvendte ramper mod Kalvebod Brygge vil medføre en stor risiko for at bilister vil foretage u-vendinger i krydset ved Kalvebod Brygge/Havneholmen, for fortsat at kunne tilgå Dybbølsbro. Dette vil medføre en forringelse af trafiksikkerheden i krydset som kan resultere i forøgelse af antallet af uheld. Derudover vil en overbelastning af kapaciteten i krydset ligeledes forringe trafiksikkerheden i krydset samt fremkommeligheden for cyklister og fodgængere i krydset.

Beregningerne der ligger til grund for analysen, viser markante kapacitetsproblemer i tilstødende kryds. Krydsene ved Arni Magnussons Gade og Havneholmen vil ikke kunne afvikle den fremtidige efterspørgsel, og der vil være store udfordringer for kapaciteten for biltrafikken i spidstimerne. Der er ikke redegjort for en løsning for denne problemstilling, som kan have alvorlige konsekvenser for trafikflow til Fisketorvet samt bebyggelse og funktioner på Cirkuspladsen og Havneholmen syd. Der er anvendt COMPASS model for at evaluere trafikafvikling og serviceniveau i krydsene. Der er i modellen en række usikkerheder som kan medføre at resultater for de enkelte kryds ikke afspejler det korrekte serviceniveau. Dette gør sig speciel gældende i krydset mellem Fisketorvet og ramperne fra/mod Kalvebod Brygge.

Den eksisterende og fremtidige byudvikling i lokalområdet omkring Dybbølsbro vil forøge efterspørgslen af parkeringspladser i området. Dette inkluderer blandt andet IKEA, et spillested i Kaktustårnene, Jernbanebyen og Cirkuspladsen, hvor parkeringstilbuddet vil være begrænset. Parkeringsfaciliteterne på Fisketorvet spiller allerede en stor rolle for at kunne imødekomme parkeringsbehovet i lokalområdet og behovet forventes kun at stige i fremtiden. Helhedsplanen behandler ikke en løsning, hvor dette parkeringsbehov afdækkes. Derimod forhindrer den foreslåede løsning at Fisketorvets parkeringsfaciliteter udnyttes.

Simuleringerne i trafikmodellen tager udgangspunkt i en tælling hvor Dybbølsbro var lukket for biltrafik. Dette vurderes at være utilstrækkeligt for at kunne vurdere biltrafik flows til-og fra Fisketorvet, og den reelle trafik på ramperne.

Cykeltrafik

Den trafikale helhedsplan for området omkring Dybbølsbro er tiltænkt at sikre en god fremkommelighed for cyklister og fodgængere, hvor *alle kommende byfunktioner er betjent af et velfungerende og sammenhængende stinet*. Helhedsplanen lægger derfor op til en udvidelse af eksisterende cykelstier hen over Dybbølsbro - en cykelforbindelse, som forbinder Vesterbro med Islands Brygge via Cykelslangen over havnen. En udvidelse af eksisterende cykelsti hen over Dybbølsbro vil angiveligt tiltrække endnu flere cyklister til denne forbindelse og potentielt skabe trængsel på Cykelslangen, hvis denne ikke udvides tilsvarende. Helhedsplanen behandler ikke denne udfordring og flaskehalsen vil ske ved Fisketorvets Hovedindgang, som i forvejen opleves meget trang ud fra principskitzen for scenarie 3.

Helhedsplanen forholder sig kun overordnet til en eventuel ny stiforbindelse over havnen syd for Bryggebroen. Placering, udformning og tilpasning af tilstødende vej- og stiinfrastruktur omkring den nye stibro vil være afgørende for mængden af cyklister på den nye bro, hvorfor en endelig konklusion på, hvor meget en stiforbindelse vil aflaste Dybbølsbro og Cykelslangen, ikke kan vurderes på et så overordnet niveau. Det opfordres til, at der laves en mere fyldestgørende analyse herom.

Konsekvenser for Fisketorvet

Ved en lukning af Dybbølsbro samt de nordvendte ramper, vil Fisketorvet opleve en stor forringelse for trafikken til og fra Fisketorvet. Dette vil ikke kun have en stor indflydelse på Fisketorvets kunder og ansatte, men ligeledes for de mange funktioner i lokalområdet som benytter sig af Fisketorvets parkeringspladser. Fisketorvet servicerer funktioner i hele lokalområdet med parkeringspladser, hvorfor det er vigtigt at sikre at der fortsat er adgang til *alle* Fisketorvets parkeringspladser.

I et scenarie, hvor Dybbølsbro samt de nordvendte ramper lukkes for biltrafik vil dette forventeligt reducere antallet af køretøjer til Fisketorvets tag-parkering med 75%. Størstedelen af disse køretøjer vil i stedet søge mod Fisketorvets kælderparkering ved Havneholmen og dermed belaste krydset ved Kalvebod Brygge/Havneholmen yderligere. I tilfælde af at der er fyldt i stueparkeringen ved Havneholmen vil det ligeledes generere en stor mængde lokal omvejskørsel som igen belaster lokalområdet.

Scenarie 3, som anbefales i den trafikale helhedsplan, vil have en stor indvirkning på udformning af Fisketorvets forplads ved Hovedindgangen på Dybbølsbro. Udformning på forpladsen er afgørende for at kunne afvikle parkerende biler på taget (over 800 parkeringspladser), samt pladsforhold til de mange gående og cyklister som benytter sig af centret. Den foreslåede udformning reducerer markant pladsforhold foran hovedindgang og viser en trang vejgeometri som kan medføre problemer med tilbagestuvning samt ringe forhold for Kiss'n Ride funktioner.

Kiss'n Ride servicerer dagligt mange funktioner i lokalområdet og benyttes derudover dagligt af pengetransporter og taxier, og derudover er det også adgang for beredskabet. I den lokalplan (Fisketorvet II), der netop er under udarbejdelse, er det et krav at der er plads til 4-8 Kiss'n Ride pladser på forpladsen foran Fisketorvets hovedindgang. På den principskitse der er præsenteret for scenarie 3, er der kun muliggjort plads til 3 pladser, hvilket ikke er tilstrækkeligt til Fisketorvets behov. Derudover er pladsen meget trang og ved tilbagestuvning op til krydset vil det ikke være muligt at tilgå de 3 holdepladser. Dette er et stort bekymringspunkt for Fisketorvet.

Svar til: Høring 61102 af: Vesterbro Lokaludvalg

APPLICATION DATE

15. september 2023

SVARNUMMER

27

INDSENDT AF

Vesterbro Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Vesterbro Lokaludvalg

BY

Københavns V

POSTNR.

1758

ADRESSE

Lyrskovgade 4, 4

HØRINGSSVAR

Hørings svar fra Vesterbro Lokaludvalg vedr. Trafikal Helhedsplan for Dybbølsbro

Vesterbro Lokaludvalg har drøftet Trafikal helhedsplan for Dybbølsbro.

Perspektiverne for trafikudviklingen er dybt foruroligende, og det kalder derfor på en overordnet plan for afviklingen af biltrafikken i København. Vesterbro Lokaludvalg mener, at den Trafikale Helhedsplan for Dybbølsbro bør være et wake-up-call for Borgerrepræsentationen.

Den mangeårige praksis med at byudvikle København uden samtidig at have planer for, hvordan indbyggere og gæster kan komme frem i byen, bør ikke fortsætte. Og med den trafikale Helhedsplan for Dybbølsbro stilles problemerne på spidsen. Kapaciteten på denne del af Vesterbros veje er snart brugt op - og der skal nu træffes svære beslutninger om, hvilke trafiktyper, der skal være plads til.

Men det bør være åbenbart, at problemerne er endnu ikke fuldt belyste. Der bor ikke mange mennesker under Dybbølsbro - og trafikken kan på ingen måde siges at være strengt lokal. Dybbølsbro er en hovedåre for resten af byen og hvis byudviklingen skal fortsætte som det gør, så er der behov for et større perspektiv.

Den lokale byudvikling fortsætter ved Engholmene, hvor der er planlagt 4 ekstra øer med kontorbyggeri: En udbygning af Fisketorvet: Og endelig kommer Jernbanebyen med et planlagt byggeri til 8000 indbyggere og en række kontorfaciliteter med mere. Her er der desværre ikke tænkt trafikafvikling ind - noget som Borgerrepræsentationen burde have været opmærksom på i forbindelse med Kommuneplaner og Kommune-planstrategier og inden bebyggelsesprocenterne blev lovet væk til kommende bygherrer. Dette ser vi nu problemet ved.

Vesterbro Lokaludvalg vil derfor ikke bakke op bag den foreslåede løsning. Vi mener i stedet, at der nu bør foretages en overordnet trafikanalyse af biltrafikken i København. Det bør være en del af den

kommende Kommuneplanstrategi og Kommuneplan, at der ikke loves nye bebyggelsesprocenter væk (ny byudvikling) uden at der samtidigt foretages analyser af, hvordan de kommende indbyggere og/eller de kommende medarbejdere i kommende arbejdspladser kan komme til og fra deres gøremål.

Vi mener fortsat, at der er brug for en ny cykelforbindelse fra Jernbanebyen til Ingerslevsgade. Der burde have været sat midler af til en for-analyse ved de nyligt overståede budgetforhandlinger.

Som en del af den kommende VVM-analyse for Jernbanebyen har COWI udarbejdet en trafikanalyse. Den viser klart, at kapaciteten på Vasbygade er brugt op i 2035. Der vil således ikke være plads til ekstra biltrafik fra Jernbanebyen. Denne vil i stedet presse biler væk fra Vasbygade – hvor kapaciteten i forvejen vil være brugt op. Der bør derfor foretages en overordnet trafikplanlægning af trafikken i København. Hvad sker der generelt i vejnettet? Hvordan ser det ud i dag, og hvordan ser det ud i 2030? Og i 2035? Her bør der indtænkes fremkommelighed for busser, cyklister og fodgængere.

Hvis det forslåede tiltag bliver iværksat, vil vejene i og omkring Vesterbro blive yderligere belastet med biltrafik og det er både u hensigtsmæssigt og uansvarligt.

Kort sagt:

På kort sigt finder vi, at cykelvej med det skæve kryds fungerer godt. Der er utroligt mange cyklister der skal håndteres. At der stadigt forekommer ulovligheder fra nogle cyklisters side, bør ikke tælle imod denne løsning. Andelen af trafikale forseelser er nok ikke højere procentvis i dette kryds i forhold til byens øvrige. Vi glæder os til, at fjernbusterminalen åbner, og man burde åbne for brugen af denne facilitet allerede nu- i stedet for at skubbe det til senere.

På længere sigt finder vi, at der bør foretages en egentlig planlægning af trafikken. På Vesterbro og i hele byen som sådan. Der bør foretages trafik-analyser hver gang man byudvikler – og inden der planlægges nye – ekstra – parkeringspladser.

Og den trafikale Helhedsplan for Dybbølsbro bør være et Wake-Up-Call for den måde, der tillades byudvikling på. Fordi uden den nødvendige samtidige planlægning af trafikken ser vi ud i en fremtid hvor nye trafikale planer skal hele tiden laves som nødløsninger Dette er ikke værdig for en by på størrelse med København.

Venlig hilsen

Thomas Egholm

Forperson for Vesterbro Lokaludvalg

MATERIALE:

2023-0365899-1 hoeringssvar fra vesterbro lokaludvalg vedr 51404875 1 0.pdf

Sekretariatet for Vesterbro og Kgs. Enghave Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen



Hørings svar fra Vesterbro Lokaludvalg vedr. Trafikal Helhedsplan for Dybbølsbro

Vesterbro Lokaludvalg har drøftet Trafikal helhedsplan for Dybbølsbro.

Perspektiverne for trafikudviklingen er dybt foruroligende, og det kalder derfor på en overordnet plan for afviklingen af biltrafikken i København. Vesterbro Lokaludvalg mener, at den Trafikale Helhedsplan for Dybbølsbro bør være et wake-up-call for Borgerrepræsentationen.

Den mangeårige praksis med at byudvikle København uden samtidig at have planer for, hvordan indbyggere og gæster kan komme frem i byen, bør ikke fortsætte. Og med den trafikale Helhedsplan for Dybbølsbro stilles problemerne på spidsen. Kapaciteten på denne del af Vesterbros veje er snart brugt op – og der skal nu træffes svære beslutninger om, hvilke trafiktyper, der skal være plads til.

Men det bør være åbenbart, at problemerne er endnu ikke fuldt belyste. Der bør ikke mange mennesker under Dybbølsbro – og trafikken kan på ingen måde siges at være strengt lokal. Dybbølsbro er en hovedåre for resten af byen og hvis byudviklingen skal fortsætte som det gør, så er der behov for et større perspektiv.

Den lokale byudvikling fortsætter ved Engholmene, hvor der er planlagt 4 ekstra øer med kontorbyggeri: En udbygning af Fisketorvet: Og endelig kommer Jernbanebyen med et planlagt byggeri til 8000 indbyggere og en række kontorfaciliteter med mere. Her er der desværre ikke tænkt trafikafvikling ind – noget som Borgerrepræsentationen burde have været opmærksom på i forbindelse med Kommuneplaner og Kommuneplanstrategier og inden bebyggelsesprocenterne blev lovet væk til kommende bygherrer. Dette ser vi nu problemet ved.

Vesterbro Lokaludvalg vil derfor ikke bakke op bag den foreslåede løsning. Vi mener i stedet, at der nu bør foretages en overordnet trafikanalyse af biltrafikken i København. Det bør være en del af den kommende Kommuneplanstrategi og Kommuneplan, at der ikke loves nye bebyggelsesprocenter væk (ny byudvikling) uden at der samtidigt foretages analyser af, hvordan de kommende indbyggere og/eller de kommende

15. september 2023

Sagsnummer
2023-0365899

Dokumentnummer
2023-0365899-1

Sekretariatet for Vesterbro og
Kgs. Enghave Lokaludvalg
Lyrskovgade 4
1758 København V

EAN-nummer
5798009800473

medarbejdere i kommende arbejdspladser kan komme til og fra deres gøremål.

Vi mener fortsat, at der er brug for en ny cykelforbindelse fra Jernbanebyen til Ingerslevsgade. Der burde have været sat midler af til en foranalyse ved de nyligt overståede budgetforhandlinger.

Som en del af den kommende VVM-analyse for Jernbanebyen har COWI udarbejdet en trafikanalyse. Den viser klart, at kapaciteten på Vasbygade er brugt op i 2035. Der vil således ikke være plads til ekstra biltrafik fra Jernbanebyen. Denne vil i stedet presse biler væk fra Vasbygade – hvor kapaciteten i forvejen vil være brugt op. Der bør derfor foretages en overordnet trafikplanlægning af trafikken i København. Hvad sker der generelt i vejnettet? Hvordan ser det ud i dag, og hvordan ser det ud i 2030? Og i 2035? Her bør der indtænkes fremkommelighed for busser, cyklister og fodgængere.

Hvis det forslåede tiltag bliver iværksat, vil vejene i og omkring Vesterbro blive yderligere belastet med biltrafik og det er både u hensigtsmæssigt og uansvarligt.

Kort sagt:

På kort sigt finder vi, at cykelvej med det skæve kryds fungerer godt. Der er utroligt mange cyklister der skal håndteres. At der stadig forekommer ulovligheder fra nogle cyklisters side, bør ikke tælle imod denne løsning. Andelen af trafikale forseelser er nok ikke højere procentvis i dette kryds i forhold til byens øvrige. Vi glæder os til, at fjernbusterminalen åbner, og man burde åbne for brugen af denne facilitet allerede nu – i stedet for at skubbe det til senere.

På længere sigt finder vi, at der bør foretages en egentlig planlægning af trafikken. På Vesterbro og i hele byen som sådan. Der bør foretages trafik-analyser hver gang man byudvikler – og inden der planlægges nye – ekstra – parkeringspladser.

Og den trafikale Helhedsplan for Dybbølsbro bør være et Wake-Up-Call for den måde, der tillades byudvikling på. Fordi uden den nødvendige samtidige planlægning af trafikken ser vi ud i en fremtid hvor nye trafikale planer skal hele tiden laves som nødløsninger Dette er ikke værdig for en by på størrelse med København.

Venlig hilsen

Thomas Egholm

Forperson for Vesterbro Lokaludvalg

Svar til: Høring 61102 af: Malte Emborg Vinding

APPLICATION DATE

14. september 2023

SVARNUMMER

26

INDSENDT AF

Malte Emborg Vinding

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Cyklistforbundets lokalafdeling i København

BY

København K

POSTNR.

1362

ADRESSE

Rømersgade

HØRINGSSVAR

Cyklistforbundet København kvitterer for det gennemarbejdede og ambitiøse udkast til en trafikale helhedsplan for Dybbølsbro.

Vi bakker stærkt op om anbefalingen fra rådgiver, forvaltning og Teknik- & Miljøudvalget i Københavns Kommune om at fortsætte med scenarie 3 som udgangspunkt for en trafikale helhedsplan på Dybbølsbro. Vi mener at scenarie 3 er den bedste løsning blandt de præsenterede, som prioriterer cyklister tryghed og fremkommelighed – og som fremmer cyklen som det primære transportmiddel i både gamle og nye bydele i København.

Kommentarer til scenarier i den trafikale helhedsplan

Vi har noteret os følgende højdepunkter blandt løsningsforslagene, som vi mener skal prioriteres i den trafikale helhedsplan:

- Mere trygge og sikre forhold for cyklister i rampekrydsene, hvor der i dag er trafikuheld, konflikter med køretøjer og generel forvirring – især for svingende cyklister
- Markant stigning i cykeltrafikken, uden nævneværdig omvejskørsel for biler
- Lukning af Dybbølsbro for biltrafik, som giver frie arealer der kan bruges til cykelparkering og bedre afvikling af de store cykel- og fodgængerstrømme
- Lavere rejsetid for cyklister og kortere ophold bag rødt lys i rampekrydsene
- En tiltrængt dobbeltrettet cykelsti langs kontorbygningerne mellem den sydvendte rampe og Carsten Niebuhrs Gade med fremtidig adgang til Jernbanebyen
- Færre køreretninger for biler i krydset ved Yrsas Plads, som vil gøre trafikafviklingen enklere og gøre det nemmere at prioritere cyklister fremkommelighed og tryghed

Flere af fordelene ovenfor kan opnås i scenarie 2 og scenarie 3, hvor Dybbølsbro lukkes for biltrafik. Scenarie 2 holder imidlertid de nordvendte ramper åbne for biltrafik, hvilket forringer fremkommeligheden og øger rejsetiden for de mange cyklister der krydser ramperne til/fra

Dybbølsbro. Med selve Dybbølsbro lukket for biltrafik er det vores opfattelse, at det eneste formål med at holde de nordvendte ramper åbne er, at biler fra centrum får direkte adgang til Fisketorvets tagparkering. Denne trafik kan f.eks. henvises til Fisketorvets andet parkeringsanlæg ved Havneholmen, hvorfor dette scenarie har karakter af at medføre en meget unødvendig forringelse af cyklisternes fremkommelighed ift. scenarie 3.

Endeligt mener vi ikke, at hverken scenarie 0+ eller scenarie 1 i tilstrækkelig grad opfylder de ønskede målsætninger i helhedsplanen, men vil garantere at de kaotiske forhold på Dybbølsbro vil fortsætte og blive værre i fremtiden. Allerede i dag ser vi, at kørebanen på Dybbølsbro ikke er i stand til at afvikle biltrafikken og i fremtiden vil endnu flere bilister forsøge at krydse broen, hvis intet gøres. Til gengæld konkluderer analysen, at vejlukningerne i scenarie 3 ikke vil lede til et betydeligt omfang af omvejskørsel i resten af byen. Dette blev også observeret i den periode hvor broen blev lukket i forbindelse med opførelsen af Ikea-komplekset.

Behov for yderligere forbedring af cykelforhold i området

I sammenhæng med den dobbeltrettede cykelforbindelse over Otto Busses vej, foreslår vi at bygge en cykelbro over vejen, som leder direkte til cykelnetværket i den kommende Jernbanebyen. Denne løsning tager højde for, at sandsynligheden for rødkørsel over Otto Busses vej muligvis er højere end normalt, da cyklister kan have samlet fart ned af bakke fra Dybbølsbro.

Vi ønsker også, at frigjort plads på Dybbølsbro bliver prioriteret til flere cykelparkeringspladser. Når det store antal af cyklister tages i betragtning, burde en analyse af cykelparkeringsbehovet være en del af den trafikale helhedsplan.

Selv om den trafikale helhedsplan omfatter et større område som er tilknyttet Dybbølsbro, så er der flere lokationer som er mere eller mindre udeladt af løsningsforslagene, selvom de ligger indenfor fokusområdet. Udfordringer på nogle af disse lokationer håber vi kommunen vil sætte fokus på i forlængelse af den trafikale helhedsplan:

- Overskredet kapacitet og dårlige landingsforhold på Bryggebroen
- Stort og usikkert kryds ved Kalvebod Brygge/Arni Magnussons Gade
- Stort og usikkert kryds ved Havneholmen
- Behov for trafikale helhedsplan for Jernbanebyen og tilknyttede kvarterer
- Lavere ventetid for cykler i diagonalkrydset på Yrsas Plads
- Udskiftning af afkortede cykelstier i Ingerslevgade

Med venlig hilsen

Cyklistforbundet København

Svar til: Høring 61102 af: Nikolaj Pedersen

APPLICATION DATE

14. september 2023

SVARNUMMER

25

INDSENDT AF

Nikolaj Pedersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Bygningsstyrelsen

BY

København V

POSTNR.

1577

ADRESSE

Carsten Niebuhrs Gade 43

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede dokument med hørings svar.

MATERIALE:

hoerings svar til helhedsplan omkring dybboelsbro.pdf



Teknik- og Miljøforvaltningen
Københavns Kommune
Njalsgade 13
2300 København S

14. september 2023

Center for Udlejning
Team Ejendomsjura

Høringssvar: Den trafikale helhedsplan omkring Dybbølsbro

Bygningsstyrelsen fremsender hermed sit høringssvar til Københavns Kommunes offentlige høring om den trafikale helhedsplan for området omkring Dybbølsbro.

Københavns Kommunes forslag til helhedsplan inkluderer en dobbeltrettet cykelsti, som delvist foreslås placeret på matr. 1695ax, Udenbys Vester Kvarter, København. Cykelstien udgør forslaget "Delprojekt D". Matriklen ejes af Banedanmark, og den udlejes delvist til – samt administreres af - Bygningsstyrelsen.

I forbindelse med udstedelse af byggetilladelsen for Carsten Niebuhrs Gade 43, OPP Kalvebod Brygge, godkendte Københavns Kommune en principplan for etablering af "landskabsstrøget" på matr. 1695ax (se udklip i nedenstående bilag). Kommunens forslag om etablering af den dobbeltrettede cykelsti på matr. 1695ax strider imod principplanen, idet cykelstien foreslås placeret ved det udlagte område til den lokale afledning af regnvand – og derved områdets skybrudssikring. En omprojektering af den allerede godkendte principplan kan efter omstændighederne blive både en omkostningstung og tidskrævende proces.

I kommunens notat, dokumentnr. 2015-0083110-142 fremgår det, *"at terrænet i hele lokalplanområdet (det område der er omfattet af lokalplanens tillæg nr. 1) etableres således, at alt regnvand ved skybrud ledes mod områdets sydøstligste hjørne ved Otto Buses Vej/Kalvebod Brygge og alene ledes ud af området i dette punkt."* Dette fremgår ligeledes af § 6, stk. 2 i lokalplan nr. 485 med tillæg nr. 1 vedr. Kalvebod Brygge Vest.

Det er vores opfattelse, at kommunens forslag ikke er i overensstemmelse hermed.

Yderligere bemærkes det, at området omkring Jernbanebyen, Kalvebod Brygge og Fisketorvet er omfattet af stor udvikling. Selvom størstedelen af matriklen på nuværende tidspunkt er udlagt til "Grønt Strøg", er det ikke givet, at der ikke over en længere årrække kan blive behov for yderligere fortætning i området. Derfor vil det efter Bygningsstyrelsens opfattelse ikke være en hensigtsmæssig, langsigtet løsning at matr. 1695ax "opdeles" via en kommunal cykelsti.

På denne baggrund fremsender Bygningsstyrelsen en indsigelse til kommunens forslag.

Med venlig hilsen

Nikolaj Pedersen
Fuldmægtig
Center for Udlejning, Bygningsstyrelsen

Bilag: Udklip fra plan vedr. etablering grønt areal ved matr. 1695ax



Svar til: Høring 61102 af: Henrik Østergaard Nielsen

APPLICATION DATE

13. september 2023

SVARNUMMER

24

INDSENDT AF

Henrik Østergaard Nielsen

BY

København V

POSTNR.

1561

ADRESSE

Havneholmen 78 st. th.

HØRINGSSVAR

Alle scenarierne med begrænsning eller lukning af biltrafik over Dybbølsbro vil have meget voldsomme negative konsekvenser i form af betydelig længere transporttid for bilister til og fra Havneholmen. Disse bilister er både beboere i etagebyggerierne (Havneholmen og Skibbroen), kunder i Fisketorvet og medarbejdere på de mange kontorarbejdspladser. Dybbølsbro anvendes når man skal køre til og fra Vesterbro, Frederiksberg eller andre bydele mod nord og er en essentiel forbindelsesvej på tværs af jernbanen. Desuden er Dybbølsbro via Ingerslevsgade og Vigerslev Alle en alternativ/hurtigere rute mod Valby, når Vasbygade er ramt af myldretidstrafik.

I helhedsplanen anføres det, at de 3.500 daglige lokale ture vil skulle tage en omvej på maksimalt 1,5-2 km, og at det vil tage 2-3 minutter at køre i bil (dvs. det forudsættes at man kan køre hele strækningen med ca. 40-50 km/t på en af de mest trafikerede indfaldsveje i København). Det er fuldstændig uforståeligt hvordan man kan komme frem til den konklusion omkring merforbrug i tid. Et eksempel: Køretur fra Havneholmen til hvor Enghavevej krydser jernbanen, via Dybbølsbro og Ingerslevsgade, er på 2,3 km og har 3 lyskryds. Korteste alternative rute er via Vasbygade/Enghavevej og er på 3,4 km, men har 9 lyskryds. Enhver der har været ude i virkeligheden ved, at 1,1 km og 6 ekstra lyskryds ikke kan klares på 2-3 minutter, især ikke når det er på Vasbygade, hvor trafikken i forvejen stort set står stille i alle myldretidsperioder. Ekstra rejsetid er snarere 8-15 minutter, hvilket har kunnet observeres i de perioder hvor Dybbølsbro (grundet arbejder på broen) har været lukket for biltrafik i de seneste år. Køreturen i modsat retning giver naturligvis samme resultat. Det er yderst kritisabelt at en så basal grundpræmis for konsekvenserne af mange af scenarierne i helhedsplanen kan være så meget skudt forbi, og bærer præg af, at den del af planen er udarbejdet uden at have besøgt/observeret området.

Det er slemt nok, at bilister i et helt lokalområde (3.500 daglige lokale ture iflg. helhedsplanen) skal finde sig i at bruge op til 8-15 minutter mere (hver vej). Den længere vej betyder merforbrug af el/brændstof og øget CO2-udslip. Det betyder f.eks. også at delebilkørsel, handicap-/ældrekørsel, varelevering, taxiture og håndværkerkørsel kan blive betydeligt dyrere, og potentielt at udrykningstid

for ambulance, brandbil eller politi bliver længere, som følge af at skulle køre en længere og/eller langsommere omvej.

Hvis Dybbølsbro lukkes for biltrafik, vil der på strækningen fra Hovedbanegården til Valby kun være 1 vej, der krydser jernbanen, nemlig Enghavevej, og den vil blive yderligere belastet når en stor del af lokalturene skal benytte den. I tilfælde af at Enghavevej ikke kan anvendes (helt eller delvis), grundet f.eks. vejarbejde eller trafikuheld, er bilister fra Havneholmen (og kvartererne i Engholmene) i praksis afskåret fra at komme i nordgående retning. Man løser ikke problemerne med trængsel ved at begrænse antallet af kørselsruter, men derimod ved at der er brugbare alternative ruter hvor trafikken kan fordeles.

Københavns Kommune udruller i disse år en plan om "København ned i fart", og det må også gælde for cyklister. Jeg foreslår at der ved cykel-/gangstierne på og omkring Dybbølsbro opsættes skilte med teksten: "Kære cyklist/gående, dette område har mange brugere, så tag hensyn til dine medtrafikanter, følg lysreguleringen/skiltningen på vejbanen og sæt farten ned, så der ikke opstår farlige situationer." I hver ende af Cykelslangen og Bryggebroen (både på Vesterbro- og Islands Brygge siden) er der ingen biler, kun cykler og gående, og det giver ofte kaotiske og farlige situationer (særligt på pladsen på Havneholmen ved arealet foran Allerhuset) som Københavns Kommune efter mange forsøg har opgivet at gøre noget ved.

Hilsen fra en beboer på Havneholmen, der både er cyklist, gående og bilist

Svar til: Høring 61102 af: Silas Thorn Jensen

APPLICATION DATE

4. september 2023

SVARNUMMER

23

INDSENDT AF

Silas Thorn Jensen

BY

København

POSTNR.

2100

ADRESSE

Nyborggade 24, st

HØRINGSSVAR

Stemmer klar for det anbefalede scenarie 3, hvor der lukkes for biltrafik på ramperne og selve broen. Bilerne fylder alt, alt for meget i vores herlige by.

Svar til: Høring 61102 af: Matthew Phelps

APPLICATION DATE

4. september 2023

SVARNUMMER

22

INDSENDT AF

Matthew Phelps

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Willy Brandts Vej 1

HØRINGSSVAR

Jeg bakker kraftigt op om scenarie 3. Det er oplagt at lukke denne forbindelse for biler, når man tænker på, hvordan vi forventer at bruge byrummet i fremtiden. Jeg vil foreslå, at man reducerer antallet af vognbaner på rampen fra Kalvebod Brygge op til Fisketorvet fra sydøst. Med den nuværende trafikmængde på rampen er der slet ikke behov for to vognbaner til biler og busser. Luk en af banerne, og plant træer mellem den resterende bane og cykelstien.

Svar til: Høring 61102 af: Kenneth søgaard Krabat

APPLICATION DATE

25. august 2023

SVARNUMMER

21

INDSENDT AF

Kenneth søgaard Krabat

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Poet @ Large

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Silkeborg Plads 8, 3. th

HØRINGSSVAR

Bilen holder ikke op med at være en væsentlig del af byens dynamik, blot fordi der bliver flere cyklister. Den offentlige trafik følger ikke med ift. at kunne transportere by-arbejdende udefrakommende OG by-boende udenforarbejdende til og fra arbejde. Gør man det endnu sværere at komme gennem København, end det allerede er, FORDI man har et besværligt knudepunkt, og om man "lægger skylden" over på bilerne, forringer man oplevelsen af hele byen. Ikke bare for bilisterne. Gentrificeringen forekommer at være slået så meget igennem, at alle vil have alle personlige forhindringer ryddet af banen for sig selv - frem for at forsøge at se et helt billede af en lille storby, der kæmper mere imod manglende og dårlig offentlig trafik IND og UD af byen, herunder parkeringspladser centrale steder udenfor, end den egentlig kæmper med trafikpropper inden i byen.

Hold broen åben for bytrafik. Forslag 1. Problemerne ligger ikke i byen, men i ADGANGEN til byen, herunder mulighederne for at bruge offentlig transport andetstedsfra.

Dynamik drives af besvær og kompleksitet og diversitet og fare og at skulle tænke sig om. I sender bare folk rundt i større og større cirkler ved at lukke krydsvejene. Forværrer myldretiden for ALLE.

Svar til: Høring 61102 af: Helle Lund-Hansen

APPLICATION DATE

16. august 2023

SVARNUMMER

20

INDSENDT AF

Helle Lund-Hansen

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Beatevej 14. St.

HØRINGSSVAR

Jeg stemmer for plan 0 eller 1 (med ensretning mod Fisketorvet.)

Der kørte i 2018, 7.900 biler over broen i døgnet, hvoraf 37% af dem har et lokalt ærinde. Da dybbølsbro var lukket pga ombygning, var det meget tydeligt at se på omsætningen i butikkerne på Fisketorvet. Så de passerende biler over broen, bruger især bilen til daglige indkøb i Føtex mm. Broen kan godt forbedres på cykelsti/fodgænger siden, således at der er bedre opdeling på cykelstien og med bedre plads til fodgængere. Samt bedre afvikling af trafikken i enderne at broen. Jeg bruger bilen arbejdsmæssigt (offentlig transport er ikke en mulighed), og da broen var lukket, tog det 25-30 min. længere tid, at køre fra Valby til Fisketorvet, da de alternative ruter var max. belastet. Dvs. længere tid med kørsel = mere forurening, samt spildtid. I den plan der er lagt op til, er det 42 sekunder, at en fodgænger sparer i tid. Bemærk også at cykeloptællingen er lavet i sensommeren, hvor markant flere er på cykel, end i Januar måned.

Jeg synes, at den løsning som Thomas Larsen kommer med lyder rigtig fornuftig.

Svar til: Høring 61102 af: Helle Lund-Hansen

APPLICATION DATE

16. august 2023

SVARNUMMER

19

INDSENDT AF

Helle Lund-Hansen

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Beatevej, 14, st.

HØRINGSSVAR

Jeg stemmer for plan 0 eller 1 (med ensretning mod Fisketorvet.)

Der kører i 2018 7.900 biler over broen i døgnet, hvoraf 37% af dem har et lokalt ærinde. Da dybbølsbro var lukket pga ombygning, var det meget tydeligt at se på omsætningen i butikkerne på Fisketorvet. Så de passerende biler over broen, bruger især bilen til indkøb. Broen kan godt forbedres på cykelsti/fodgænger siden, således at der er bedre opdeling på cykelstien og med bedre plads til fodgængere. Samt bedre afvikling af trafikken i enderne at broen.

Jeg bruger bilen arbejdsmæssigt (offentlig transport er ikke en mulighed), og da broen var lukket, tog det 25-30 min. længere tid, at køre fra Valby til Fisketorvet, da de alternative ruter var max. belastet. Dvs. længere tid med kørsel = mere forurening, samt spildtid. I den plan der er lagt op til, er det 42 sekunder, at en fodgænger sparer i tid. Bemærk også at cykeloptællingen er lavet i sensommeren, hvor markant flere er på cykel, end i Januar måned.

Jeg synes, at den løsning som Thomas Larsen kommer med lyder rigtig fornuftig.

Svar til: Høring 61102 af: Michael Szell

APPLICATION DATE

12. august 2023

SVARNUMMER

18

INDSENDT AF

Michael Szell

BY

Frederiksberg C

POSTNR.

1800

ADRESSE

Vesterbrogade 186

HØRINGSSVAR

I am hereby expressing my strong support for scenario 3. I do this on one hand as a citizen who cycles over the bridge as my daily commute and who occasionally visits the Fisketorvet center by bike. On the other hand, I am a mobility researcher at IT University of Copenhagen with 11 years of experience in the field. I have studied professionally the Copenhagen bicycle network for six years, and recently cyclist mobility on the Dybbølsbro/Ingerslevsgade intersection.

There are many reasons why the city should implement the car-free scenario 3, which brings most benefits to walking and cycling, and not another scenario. Some of these reasons include:

1) Public health. Compared to most other cities on the planet, Copenhagen has an excellent, uniquely cohesive bicycle infrastructure network. Despite this, when it comes to transport, Copenhagen is a car-centric city, as it allocates most mobility space to cars, and a much larger share of its budget to road than to bicycle or pedestrian infrastructure. By prioritizing vehicular traffic, Copenhagen has a much lower livability than it could have, for example when it comes to dementia-causing noise pollution, or particulate matter pollution and the disproportionate hazard that fast-moving, heavy vehicles pose to the lives of its citizens. Apart from all the unnecessary human suffering caused, all this also comes with a massive unnecessary economic burden to the Danish public health system. New developments should not be car-centric.

2) Sustainability. WSP DANMARK A/S estimate an increase of cyclists by 23% until 2035 over the Dybbølsbro bridge. New plans should accommodate this increase. This is especially important on the Dybbølsbro/Ingerslevsgade intersection, which is currently a bottleneck, but also on the bridge. Apart from following an orthodox predict-and-provide paradigm using traffic models that attempt to forecast traffic 12(!) years into the future from existing traffic and potentially give a false sense of control, as is also done in the Rambøll study, the city should follow the state-of-the-art decide-and-provide paradigm to actively induce more active mobility by providing more space, if it aims to show leadership and become more sustainable. See also: ITF. Travel transitions: How transport planners and policy makers can respond to shifting mobility trends, Tech. rep. (OECD Publishing, 2021)

3) Transport justice. Large demographics, such as children, are discriminated and suffer disproportionately from car-centric planning. This is particularly problematic in light of the recently

receding rates of youth cycling in Denmark.

4) Role model effects, and secondary economic benefits for the city. Internationally, Copenhagen is often cited as a role model city in cycling for other cities. Recent increases in car ownership and stagnating mode shares, as well as Copenhagen's somewhat lagging political leadership in sustainable mobility (when compared to cities like Paris or Amsterdam), start to question this role. To stay a good role model for the world, and to even become better, scenario 3 makes most sense to follow. Apart from this, the positive public relations impact could be invaluable for Copenhagen, with secondary economic effects for tourism. I remember the extensive international news about Copenhagen's "widest bike lane" when the bidirectional 5m wide bike lane was implemented. Imagine the coverage if the bridge were now to be made car-free and the active mobility area extended to the whole width of the bridge, with ample greening etc.

5) Economic benefits for local business. Potential economic concerns by IKEA, Fisketorvet management or its local business owners about the loss of a car connection could be understandable. However, the counterfactual has to be considered, i.e. how many more bicycle and walking trips to Fisketorvet will be generated if it becomes easier and more attractive to access Fisketorvet by foot or bicycle. My personal impression is that in recent years, bicycle parking at Fisketorvet has become overcrowded which is dissuading me more and more to go there. Especially cargo-bike parking is often not possible to find, while the car parking spaces next to the bike parking area are empty. I have no data on parking occupation rates at Fisketorvet, but it might be a good idea to analyze the situation quantitatively, and to potentially invest into more bicycle parking there at the cost of the generous car infrastructure. Apart from my anecdotal local observations, there is also increasing systematic research worldwide showing that improving walking and cycling access, at the cost of car access, often has a net positive economic effect to local businesses.

For all these reasons, the proposed car-free scenario 3 with its most benefits to walking and cycling would be an important step toward human-centric planning, which the other scenarios provide to a much lesser extent. Finally, the provided plans lack some details, but several human-centric aspects should not be forgotten. For example, ample pedestrian infrastructure like benches, greening, and shade-providing structures, similarly as considered for the grønne strøg, would ensure the bridge to become even more inviting to enter and to cross. It will also be important to improve adjacent car-centric infrastructure for cyclists and pedestrians and to reduce vehicular traffic there, like on the Dybbølsbro/Ingerslevsgade intersection, beyond what is shown on page 105 of the Rambøll report.

Svar til: Høring 61102 af: Yoshua Wuijts

APPLICATION DATE

11. august 2023

SVARNUMMER

17

INDSENDT AF

Yoshua Wuijts

BY

Copenhagen

POSTNR.

2300

ADRESSE

Amager Strandvej 130M

HØRINGSSVAR

Option 3 seems by far the most interesting direction to go. I'd love to see the new developments connected with Fisketorvet, public transit below, and the meat packing district on the other side of the bridge. There is a lot to do on both sides of the bridge, and connecting the two in a calm, accessible manner would really benefit the area. Running a car lane straight down the middle of it seems like a poor use of the space.

Svar til: Høring 61102 af: Nicolas

APPLICATION DATE

8. august 2023

SVARNUMMER

16

INDSENDT AF

Nicolas

BY

København NV

POSTNR.

2400

ADRESSE

Svanevej 19

HØRINGSSVAR

Interesting project. I think that solution 3 is by far the most interesting. I often had to cross Dybbølsbro cycling or walking and it has never been great. Cycling is a little better now, but walking is still a mess. With all the new development around, it would be great to have a lot of pedestrian space to connect everything and make it a pleasant area. It would be a bridge but also a public square!

Svar til: Høring 61102 af: Helle Pilemann

APPLICATION DATE

2. august 2023

SVARNUMMER

15

INDSENDT AF

Helle Pilemann

BY

København V

POSTNR.

1721

ADRESSE

Dybbølsgade 15, 5. th

HØRINGSSVAR

Uanset hvilken løsning, der måtte komme for Dybbølsbro-området, vil jeg gerne appellere til, at KBH Kommune tænker på sikkerheden for fodgængere.

Både det gamle kryds og den nye løsning er decideret farlig for fodgængere (os med børn i hænderne, ældre osv). Det skyldes cyklister, der ikke overholder færdselsreglerne – fx kører på fortovet generelt og også på selve Dybbølsbro når de skal med S-toget, kører i fodgængerfelter i stedet for at bruge den nye blå bane, overholder ikke vigepligt på Yrsa Plads men kører direkte ud på fortovet mod os gående.

Når der tales trafik, tales der altid kun om cyklister og bilister. Fodgængere bliver glemt, og vi er de svageste i trafikken. En ladcykel med el i fart er lige så farlig for os som en bil, der kører over for rødt.

Bilister har kørekort (jeg har også selv kørekort) og kender og overholder for det meste færdselsreglerne. Biler er derfor mere forudsigelige at navigere efter for fodgængere end cykler.

KBH Kommune mener, det er KBH's politi at sørge for, at cyklisterne overholder færdselsreglerne. Men jeg vil så gerne opfordre til, at kommunen i udformningen af de tekniske løsninger medtænker, at der ikke må være den mindste tvivl om, hvor fodgængere kan gå, uden at være nervøse for at blive kørt ned af cykler/ladcykler i fart.

Min appel er derfor – tænk på os fodgængere (især børn og gamle) uanset hvilken løsning, der er på vej. Tænk også på, at der kommer flere børn i krydset, når den nye skole åbner.

Den nuværende løsning har desværre ikke skabt mere tryghed for os. Jeg håber, der i fremtiden kan komme en bedre løsning.

Svar til: Høring 61102 af: Emil Piper

APPLICATION DATE

28. juli 2023

SVARNUMMER

14

INDSENDT AF

Emil Piper

BY

København V

POSTNR.

1652

ADRESSE

Helgolandsgade 8a

HØRINGSSVAR

Jeg støtter forslaget om at lukke Dybbølsbro for biler.

Både jernbanen og Kalvebod Brygge afskærer Vesterbro fra vandet på en meget markant måde. Jeg tager tit over til vandet for at løbe og bade, så jeg kender turen. Det ville være en klar forbedring at få gjort Dybbølsbro til at rarere sted at færdes - når man ikke er i bil.

Jeg er selv bilist og til dem, der siger at man ikke kan undvære Dybbølsbro for biler, vil jeg minde om at Dybbølsbro har været lukket igennem længere perioder og der har ikke været et problem for mig. Jeg bor på Vesterbro og har mange gange taget bilen til Silvan i Fisketorvet. Der kører jeg liggevel ikke over Dybbølsbro. Jeg kan slet ikke se nogen grund til at Dybbølsbro er åben for biler. Der er unødvendigt. Hvilket også viste sig da den var lukket.

På min sommerferie har jeg været i flere østeuropæiske storbyer fx Bratislava i Slovakiet og Wroslaw i Polen. Det er byer, der har meget smukke gamle bycentrum uden biltrafik og med en masse udeliv. Det var en sand fornøjelse. Hvorfor kan vi ikke også have dette i København!

Emil Piper

Svar til: Høring 61102 af: Sidsel Kjems

APPLICATION DATE

27. juli 2023

SVARNUMMER

13

INDSENDT AF

Sidsel Kjems

BY

København V

POSTNR.

1653

ADRESSE

Helgolandsgade 8a

HØRINGSSVAR

Jeg bor på Vesterbro og cykler over Dybbølsbro til arbejde. Der er en skøn cykeltur, men også præget at enormt meget trængsel. Der er virkeligt mange cykler og gående. Det er jo dejligt – men de mangler plads.

Cykler og gående mangler lige nu ikke plads, der hvor broen er bredest, men særligt krydset ved Ingerslevs gade er en oplevelse for sig selv. I myldretiden er det ikke for skolebørn eller ældre. Det er alt for tætpakket.

Hele Dybbølsbro er en asfalt-ørken, sikkert bygget i en tid, hvor politikkerne tænkte at der altid skal være plads til biler. Der er ikke så mange biler ved Dybbølsbro, men asfalten består. Der vil være fantastisk at få lavet et lækkert bymiljø til mennesker. Det vil binde gamle Vesterbro sammen med vandet og med det nye Sydhavnen. Det vil skabe en enorm attraktiv rute for cykler og gående og lækket miljø at opholde sig i, hvis bilerne ikke var der.

Vi har selv en bil. Men derfor kan jeg godt erkende at vi ikke får en fed by, hvis jeg vil kunne køre alle vegne med min bil. Venedig ville ikke være Venedig, hvis der kørte biler eller scootere vel.

Svar til: Høring 61102 af: Kadri Rood

APPLICATION DATE

25. juli 2023

SVARNUMMER

12

INDSENDT AF

Kadri Rood

BY

København

POSTNR.

2300

ADRESSE

Drechselsgade 8B

HØRINGSSVAR

Selvfølgelig løsningen 3! Der er tale om et sted, hvor man i tillæg til attraktive cykel- og gangløsninger kan ankomme med både S-tog, metro og (fjern)bus. Ikea kommer til at tilbyde lån af ladcykler og fragt af større ting og Jernbanebyen er planlagt med gennemtænkte grønne mobilitetsløsninger. Man hører ofte folk sige, at biltrafikken ikke må begrænses, før man har skabt gode alternativer. Det har man absolut gjort med denne helhedsplan, så nu er det tid at bilen giver plads til pulserende byliv og mere tidssvarende transportformer.

Glæder mig til at se hvilke byrumsskabende løsninger der skal bruges. Med nogle kreative løsninger kan cykling på Dybbølsbro blive en oplevelse på lige fod med Cykelslangen og Bryggebroen.

Svar til: Høring 61102 af: Christian Tarstrup

APPLICATION DATE

25. juli 2023

SVARNUMMER

11

INDSENDT AF

Christian Tarstrup

BY

Frederiksberg

POSTNR.

2000

ADRESSE

Nordre Fasanvej 103

HØRINGSSVAR

Jeg mener klart at den anbefalet løsning 3 er bedste løsning. Vi har brug for at begrænse biltrafikken. Det er den eneste vej frem for at nå vores klimamål og sikre en bedre by.

Svar til: Høring 61102 af: Margo F

APPLICATION DATE

25. juli 2023

SVARNUMMER

10

INDSENDT AF

Margo F

BY

København V

POSTNR.

1652

ADRESSE

Colbjørnsensgade 35

HØRINGSSVAR

Tak for helhedsplan og flittige undersøgelser. Jeg synes TMF er kommet frem til gode løsninger, men der er kun en som virkelig er den rigtige. Det er løsning 3.

Jeg cykler til dagligt over Dybbølsbro og har set, hvordan de forskellige biltrafiklukninger, pga. Ikea og broen, har påvirket trafikken i myldretiden. Jeg kan huske kun få dage i løbet af 2 år, hvor der var kø af biler. Jeg oplever, at der er færre biler, som gør det tryggere for mig som cyklist. Bilister har allerede fundet nye ruter end over Dybbølsbro, og byen stadig fungerer. Lad os behold det så Dybbølsbro kan blive til Vesterbros nye (grønne?) havneforbindelse. Jeg synes Dybbølsbro har en af byens flottest udkigspunkter, skab gerne plads til at nyde det, og ikke bare et trafikpunkt.

Med Dybbølsbro lukket for biler, jeg kan se ingen grund til, at nordvendte rampe skal være åben for biltrafik. Kun løsning 3 forslå det.

En ny cykelsti ned til Jernbane byen er 100% nødvendig. Tak for at inkludere den i helhedsplanen! Jeg håber så meget, at stien er minimum 5-6m bred, fremtidssikret! Den Grønne Sti er fx for smal. Men hvis jeg er en cyklist der vil gerne fra Dybbølsbro til den kommende metro station, er ruten lidt en omvej.

Svar til: Høring 61102 af: Henrik Lundorff Kristensen

APPLICATION DATE

25. juli 2023

SVARNUMMER

9

INDSENDT AF

Henrik Lundorff Kristensen

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Lindenovsgade 13, 3. tv

HØRINGSSVAR

Jeg ønsker at udtrykke min stærke opbakning til det foreslåede projekt både som borger i byen og som fagperson inden for mobilitet og byrum. Scenarie 3, som er forvaltningens anbefalede løsning, har en række afgørende fordele:

- Tilstrækkelig trafiksikkerhed og trygt for fodgængere og cyklister
- Mere direkte og attraktive fodgængerforbindelser
- Der skabes bedre sammenhæng mellem de øvrige byudviklingsområder ved Dybbølsbro

Det er vigtigt at bemærke, at scenarie 3 er den eneste løsning, der er fremtidssikret og robust, og derfor vil det kunne imødekomme fremtidige udfordringer. Alt i alt repræsenterer scenarie 3 den bedste faglige løsning, der vil gavne flest mennesker og forbedre hverdagen for mange borgere lokalt.

Men derudover vil projektet også have en international betydning. Jeg har arbejdet professionelt med mobilitet og byrum i 9 år. En stor del af mit arbejde har været centreret omkring internationalt samarbejde, og jeg har ved selvsyn set hvordan byernes grønne omstilling i høj grad skyldes inspiration og læring byerne imellem. København har i mange år været en foregangsby, og mange byer rundt i verden er blevet inspireret af vores netværk af gågader, af vores cykelstier og vores klimasikrede parker og pladser.

Når jeg laver cykelture med de internationale kollegaer, så skaber Cykelslangen altid benovelse og begejstring. Herefter skaber kaosset ved Fisketorvet undren. Og pladsen afsat til biler vs. cyklister i krydset ved Yrsa Plads skaber hovedrysten. Københavns position som verdens bedste cykelby er udfordret i disse år. De internationale delegationer følger nøje med i vores udvikling. De lægger mærke til statistikkerne, der viser, at cykelandelen stagnerer, arealet til vejbaner er 49% af pladsen mellem husene, bilejerskabet vokser, og de politisk vedtagne reduktioner i biltrafikken er ikke blevet realiseret.

For at forblive en inspirationskilde for andre byer, er det på tide, at København tager et nyt modigt skridt. Vi kan ikke hvile på tidligere bedrifter som Nørrebrogade-ombygningen; vi skal finde det politiske mod til at tage den logiske beslutning, som den velgennemarbejdede analyse for området

indikerer: at lukke Dybbølsbro for biltrafik. Dette vil sende et stærkt signal om vores engagement i bæredygtig mobilitet og byudvikling.

Jeg håber inderligt, at vi som samfund kan tage dette skridt sammen og fortsætte med at være en inspirationskilde for andre byer, mens vi samtidig forbedrer livskvaliteten for vores egne borgere. Lad os træffe den modige beslutning og skabe en grønnere, mere sikker og mere attraktiv by for alle.

Svar til: Høring 61102 af: Thomas Larsen

APPLICATION DATE

7. juli 2023

SVARNUMMER

8

INDSENDT AF

Thomas Larsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Vi-partiet

BY

København V

POSTNR.

1662

ADRESSE

Saxogade 106, 1. th., 67

HØRINGSSVAR

Her er et løsningsforslag:

Se illustration (Og ja, den er meget primitiv og lavet i Paint)

Orange er til fodgængere, som sikrer et bredt og ubrudt fortorv fra Dybbelbro Station til Fjernbusserne under Ikea, videre til Ikea og videre til Fisketorvet uden at fodgængerne skal krydse cykelstien.

Blå er cykelstien, som sikrer en bred og ubrudt cykelsti fra Dybbølsgade, forbi Stationen og videre til Fisketorvet og Cykelslangen, hvor der muligvis skal laves en lysregulering mellem fodgængere og cyklister.

Grå er til-/frakørsel fra Fisketorvets tagparkering. Frakørslen splitter op i en højresvingsbane og en ligeudbane.

Rød er afspærret område, som er afspærret for at fodgængere og cyklister ikke skal forsinke biltrafikken til og fra tagparkeringen.

Denne løsning bibeholder biltrafik på Dybbelsbro, hvilket er klogt, da Ingerslevgade ellers vil blive overbelastet.

Der er i øvrigt intet belæg for, at biltrafikken vil overbelaste Vesterbro - det er en følelse. Jo, der er trængsel, men det skyldes, at der er vejarbejde på hver eneste gade i København.

Alt ævl om luftkvalitet og forurening skal stoppe. Hold op med at ryge, og flyt på landet, hvis du vil have ren luft!

Hvis nogen, fx tosser i Borgerrepræsentationen har fantasier om at omskabe København til en bilfri

"15-minutters by", så vær åbne omkring det, så I kan blive stemt ad H til ved næste valg.

Mvh.

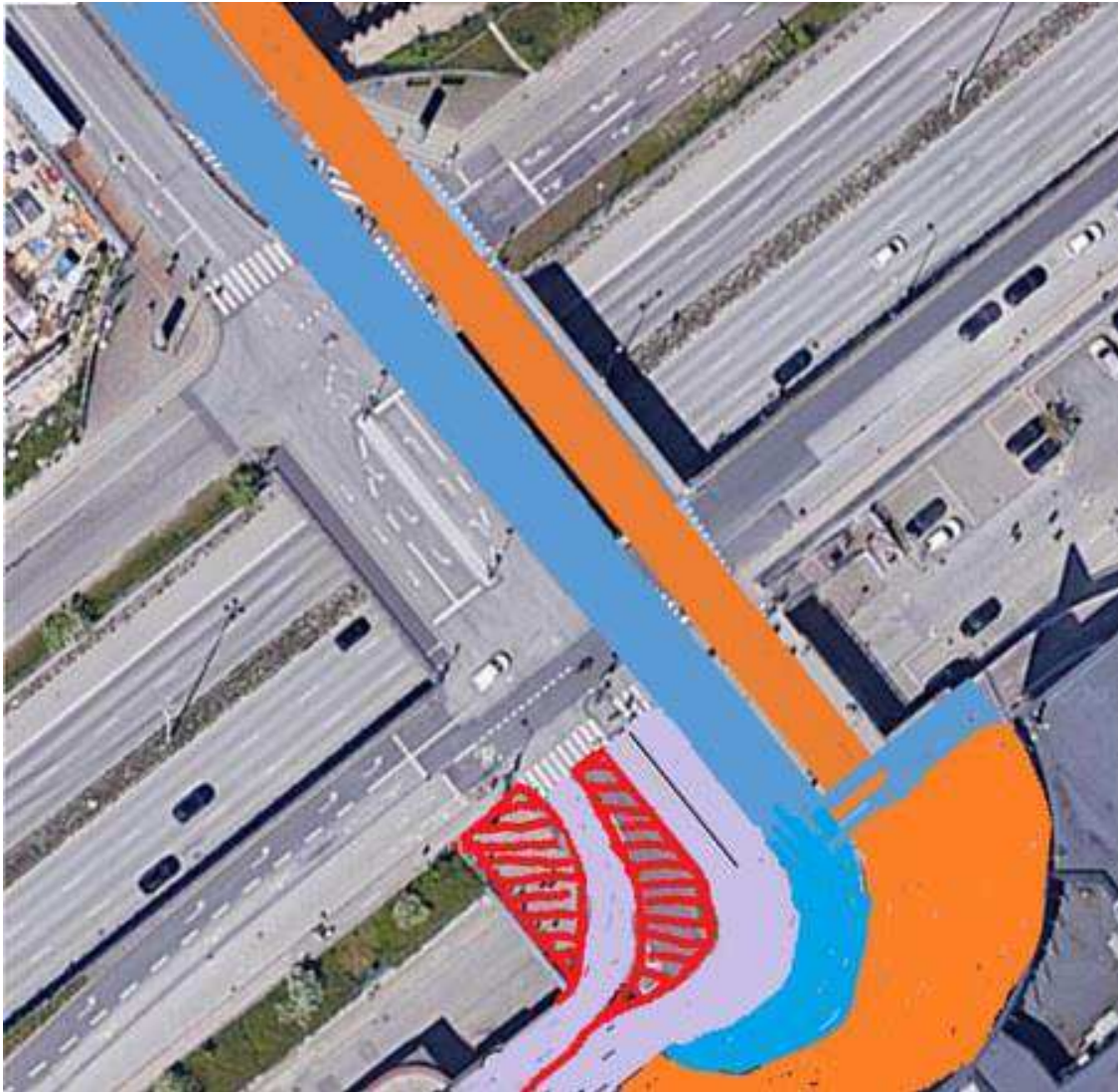
Thomas Larsen/Vi-partiet

MATERIALE:

trafikplan fisketorvet.pdf

Trafikplan Fisketorvet

Indsendt af Thomas Larsen/Vi-partiet



Her er et løsningsforslag:

Se illustration (Og ja, den er meget primitiv og lavet i Paint)

Orange er til fodgængere, som sikrer et bredt og ubrudt fortorv fra Dybbelbro Station til Fjernbusserne under Ikea, videre til Ikea og videre til Fisketorvet uden at fodgængerne skal krydse cykelstien.

Blå er cykelstien, som sikrer en bred og ubrudt cykelsti fra Dybbølsgade, forbi Stationen og videre til Fisketorvet og Cykelslangen, hvor der muligvis skal laves en lysregulering mellem fodgængere og cyklister.

Grå er til-/frakørsel fra Fisketorvets tagparkering. Frakørslen splitter op i en højresvingsbane og en ligeudbane.

Rød er afspærret område, som er afspærret for at fodgængere og cyklister ikke skal forsinke biltrafikken til og fra tagparkeringen.

Denne løsning bibeværer biltrafik på Dybbelsbro, hvilket er klogt, da Ingerslevgade ellers vil blive overbelastet.

Der er i øvrigt intet belæg for, at biltrafikken vil overbelaste Vesterbro - det er en følelse. Jo, der er trængsel, men det skyldes, at der er vejarbejde på hver eneste gade i København.

Alt ævl om luftkvalitet og forurening skal stoppe. Hold op med at ryge, og flyt på landet, hvis du vil have ren luft!

Hvis nogen, fx tosser i Borgerrepræsentationen har fantasier om at omskabe København til en bilfri "15-minutters by", så vær åbne omkring det, så I kan blive stemt ad H til ved næste valg.

Mvh.

Thomas Larsen/Vi-partiet

Svar til: Høring 61102 af: Andreas Gøtzsche

APPLICATION DATE

6. juli 2023

SVARNUMMER

7

INDSENDT AF

Andreas Gøtzsche

BY

Kbh sv

POSTNR.

2450

ADRESSE

Martin Luther Kings vej 11 7 2

HØRINGSSVAR

Et luk for biltrafik over Dybbølsbro vil virkelig skære Vesterbro over og isolere Holmene bag Fisketorvet fra resten af Vesterbro.

Det vil øge biltrafik og forurening, da biler til Vesterbro så skal via Hovedbanen og Sydhavnen

Svar til: Høring 61102 af: Katrine Christensen

APPLICATION DATE

6. juli 2023

SVARNUMMER

6

INDSENDT AF

Katrine Christensen

BY

København V

POSTNR.

1669

ADRESSE

Flensborggade 6

HØRINGSSVAR

En fornuftig plan helt at fjerne biler fra broen, og dermed beskytte de bløde trafikanter. Antallet a cyklister og gående, som benytter broen er så massive at biler på broen bliver en farlig cocktail.

Svar til: Høring 61102 af: Thomas Ørsted Nielsen

APPLICATION DATE

5. juli 2023

SVARNUMMER

5

INDSENDT AF

Thomas Ørsted Nielsen

BY

København V

POSTNR.

1725

ADRESSE

Esbern Snares Gade 10, 2th

HØRINGSSVAR

Det er helt uacceptabelt at lukke Dybbølsbro for biltrafik. Broen er en af de bredeste broer i byen, efter udvidelsen og begrundelsen er ikke eksisterende. Cykelstierne på broen er i dag helt unormalt brede, hvilket faktisk skaber problemer for cyklister at finde sin rette placering i. Så når både fodgængere og cyklister har væsentlig bedre plads på dybbølsbro end andre broer i byen, handler dette udelukkende om endnu et billist chikane initiativ i kbh. Der er rigtig mange arbejdspladser et godt stykke uden for København, som dækkes af beboere i kbh. Disse kan ikke uden videre klares via offentlig transport, med mindre man skal bruge 30-60 min ekstra på transport hver dag. Lad nu være med at tvinge bilerne ud af byen, før der er reelle alternativer med samme transporttid som muliggør afhentning og bringing af vores børn i daginstitutioner, i en presset hverdag som lønmodtager og væsentlig skatteyder i kommunen.

Svar til: Høring 61102 af: Jeanette Gotfredsen

APPLICATION DATE

5. juli 2023

SVARNUMMER

4

INDSENDT AF

Jeanette Gotfredsen

BY

København

POSTNR.

1737

ADRESSE

Bustrupgade 11

HØRINGSSVAR

Jeg stemmer på scenarie nr 3. Den anbefalede løsning. Ingen biler på broen. Det haster med en løsning. Det er farligt pt. at færdes på Dybbelbro.

ser frem til en måde at komme fra cykelstien over til S-togs nedgang.

Svar til: Høring 61102 af: Helle Høstrup

APPLICATION DATE

5. juli 2023

SVARNUMMER

3

INDSENDT AF

Helle Høstrup

BY

København Sv

POSTNR.

2450

ADRESSE

V.a. Borgens Vej 2/4

HØRINGSSVAR

Det giver ikke mening at fastholde Dybbøls Bro som biltrafikåre. Det er relativt let at køre korte omveje. Men helhedsløsningen skal omfatte både området ved Ingerslevsgade og området ved Fisketorvet med indkørsel til parkeringshus og cykelfrakørsel til cykelslangen. Denne sidste del er kaotisk for både gående og cyklister. Man kunne overveje at lukke indkørslen til parkeringshuset for biler, så indkørsel fra bunden af Fisketorvet

Svar til: Høring 61102 af: Viktor

APPLICATION DATE

28. juni 2023

SVARNUMMER

2

INDSENDT AF

Viktor

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Ved Kløvermarken 5, 4.th.

HØRINGSSVAR

God plan. Godt at der er indtænkt bedre cykelparkering ved Dybbelsbro st.

Kunne være fedt hvis der blev indtænkt træer og grønt langs cykelsti.

Evt. gøre Dybbelsbro til en grøn bropark med inspiration fra High Line i NYC?

Svar til: Høring 61102 af: Jesper Schou Hansen

APPLICATION DATE

24. juni 2023

SVARNUMMER

1

INDSENDT AF

Jesper Schou Hansen

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Erik Eriksens Gade 9, 4 th

HØRINGSSVAR

Det forekommer ikke at være i harmoni med virkeligheden, at de eksisterende og kommende byggerier vil opbruge den kapacitet, som der findes til cyklister og gående over Dybbølsbro. Det er i forvejen den helt uden sammenligning en af de absolut bredeste vejbreder, der findes i byen til cyklister og gående i byen. Hvis ikke den bredeste.

Ydermere befinder bilerne sig slet ikke på samme bro. De kører ved siden af uden overhovedet at kunne komme i kambolage med cyklisterne eller de gående.

De eneste steder, hvor trafikken mødes er i broenderne. Her kan der laves solide kryds til afvikling af trafikken. Videre kan dele af trafikken til de internationale busser ledes modsatte vej, hvis man alligevel har tænkt sig at gå til hovedbanegården eller nærliggende hoteller.

Ved en lukning tvinges en mængde bilister og busser ud på en længere rejse med medfølgende forurening og trængsel til følge.



Handicaprådet i Københavns Kommune

Handicaprådet

Handicaprådets Sekretariat
Bernstorffsgade 17, 5. sal

1592 København V

Tlf. 20 53 56 92

handicapraad@sof.kk.dk

Til Teknik- og Miljøforvaltningen

Handicaprådets høringssvar vedrørende trafikalsk helhedsplan for Dybbølsbro

Handicaprådet takker for inddragelsen og det tilsendte materiale vedrørende trafikalsk helhedsplan for Dybbølsbro. Handicaprådet har følgende bemærkninger til materialet.

17. september 2023

Handicaprådet er enig i, at med den nuværende udformning af Dybbølsbro vil det være svært at opretholde fremkommelighed for alle trafikanter i området fremtiden.

Tilgængelighed er en helt basal forudsætning for, at personer med handicap kan deltage i samfundslivet på lige fod med andre. Handicaprådet vil derfor opfordre til at fortovene på Dybbølsbro gøres bredere for de bløde trafikanter (fodgængere, kørestolsbrugere, cyklister osv.). Ledelinjer for blinde og svagsynede skal forbedres i området, så man kan orientere sig til perroner, lyskryds, trapper, indgang til butikker og busholdepladser. Der burde etableres akustiske lydfyr i alle kryds, så det er muligt for blinde og svagsynede fodgængere at vide, om trafiklyset er grønt eller rødt. Desuden er cykelparkering i det offentlige rum er en stor udfordring.

Der er generelt mangel på handicapparkeringer. Borgere med handicap, som ikke har mulighed for at benytte offentlig transport eller cykel, er afhængige af at der er parkeringsmuligheder. Der burde derfor etableres flere handicapparkeringspladser ved Fisketorvet og omkring IKEA, så de har mulighed for at benytte området på lige fod med andre.

Handicaprådet står naturligvis til rådighed, hvis der er spørgsmål til ovenstående.

På vegne af Handicaprådet

Janne Sander,
Forperson for Handicaprådet i Københavns Kommune