



Besvarelse vedrørende Dybbølsbro

Medlem af Borgerrepræsentationen Line Barfod (Ø) har den 26. januar 2024 stillet følgende spørgsmål til Teknik- og Miljøforvaltningen.

Spørgsmål

Følgende spørgsmål er stillet til indstilling om trafikal helhedsplan Dybbølsbro forud for Borgerrepræsentationens behandling 1. februar 2024.

1. Baggrunden for, at Borgerrepræsentationen for få år siden har brugt 100 mio. kr. på at ombygge Dybbølsbro for at sikre kapacitet fremover, men det allerede nu i sag om Trafikal helhedsplan fremgår, at der ikke længere er kapacitet nok, og der derfor skal lukkes for biler.
2. Det bedes desuden fremgå, hvordan det vurderes, at der er sket en så stor ændring af trafikken på så kort tid uden, at der er fremlagt trafiktællinger, beregninger eller andet, der sandsynliggør ændringen.
3. Samt oplyst, om/hvorfor det giver mening at lukke for biltrafikken på Dybbølsbro og forbedre forholdene for cyklister yderligere, når der er kapacitetsudfordringer på Cykelslangen og Bryggebroen.

Svar på spørgsmål 1 og 2

I Overførselssagen 2021-2022 (BR 5. maj 2022) (A, B, F, O, V, Ø og Å) blev det besluttet at udarbejde en trafikal helhedsplan for området omkring Dybbølsbro. Vesterbro Lokaludvalg har desuden ønsket en helhedsplan for Dybbølsbro, jf. lokaludvalgets møde 19. maj 2021.

De forundersøgelser, der lå til grund for ombygningen af Dybbølsbro i 2019 (Budget 2017) med bredere brodæk samt bred dobbeltrettet cykelsti, blev udarbejdet på baggrund af tællinger af cykel- og biltrafikken (ikke fodgængere) og på baggrund af den forventede trafikstigning som IKEA, Kaktustårnene og en udvidelse af Fisketorvet forventedes at ville medføre. Dengang var Jernbanebyen og placeringen af den nye Fjernbusterminal ikke besluttet, og den trafik man i dag ved, at Sydhavnsmetroen vil medføre på og omkring Dybbølsbro, indgik ikke i forundersøgelserne.

31-01-2024

Sagsnummer i F2
2023 - 15148

Dokumentnummer i F2
122903

Sagsnummer i eDoc
2023-0370743

Mobilitet, Klimatilpasning og
Byvedligehold
Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Københavns Kommune havde desuden ikke COMPASS trafikmodellen på daværende tidspunkt, og der blev ikke lavet modelberegninger i andre trafikmodeller, hvilket også ville have været forbundet med store usikkerheder, da de øvrige trafikmodeller ikke er udviklet til at modellere cykeltrafik i et så geografisk lille område, som området omkring Dybbølsbro. Det betød, at man på daværende tidspunkt ikke kunne beregne og redegøre for, hvor stor en andel af biltrafikken, der havde ærinde i området eller var gennemkørende, samt at man måtte skønne en fremtidig stigning i trafikken. Vurderingen blev, at cykeltrafikken forventedes at stige med 25% frem mod 2034, og at mængden af biltrafik vil være uændret frem mod 2034. Beregninger foretaget i forbindelse med udarbejdelsen af den trafikale helhedsplan for området omkring Dybbølsbro viser en stigning i antallet af cykler til 33.400 på en hverdag (+39%), fodgængere til 19.200 (+51%) og biler til 10.600 (+43%) på Dybbølsbro frem mod 2035, og at 63% af bilturene over Dybbølsbro er gennemkørende uden lokalt ærinde i området.

Udover trafikmodelberegningerne, er der i forbindelse med den trafikale helhedsplan for området omkring Dybbølsbro også anvendt trafiktællinger, observationer og krydssimuleringer i baggrundsanalyserne. De indgår som bilag 5 til indstillingen.

Den trafikale helhedsplan, som blev finansieret ved Overførselssagen 2021-2022, skal samtænke infrastrukturen og trafikstrømmene fra de mange byggerier i området og sikre en overordnet planlægning og samtænkning af trafikken omkring Dybbølsbro på en hensigtsmæssig og trafikikker måde. Helhedsplanen vil omfatte alle trafikantgrupper og have et særligt fokus på de mange cyklende og gående, som bruger området, da de udgør størstedelen af trafikanterne, og planen vil udpege løsninger, der forbedrer forholdene for cyklister, fodgængere og forbindelserne til de kollektive transportmidler.

På baggrund af den omfattende byudvikling på og omkring Dybbølsbro har forvaltningen og rådgiver i forbindelse med udarbejdelsen af helhedsplanen vurderet, at:

- Afviklingen af cykeltrafikken er og vil blive udfordret i lyskrydsene ved ramperne til Kalvebod Brygge på Dybbølsbro ml. IKEA/Kaktustårnene og Fisketorvet.
- De eksisterende fodgængerarealer ikke er tilstrækkelige til at kunne håndtere den forventede fremtidige mængde fodgængere. Nogle steder mangler fodgængerarealer og krydsningsmuligheder og andre steder skal fodgængerarealer udvides.
- Der mangler cykel- og gangforbindelser til Jernbanebyen.

For at løse disse udfordringer og efterleve den politiske bestilling i forbindelse med den trafikale helhedsplan foreslås det med planen at lukke Dybbølsbro samt de to nordvendte ramper for biler for at forbedre kapaciteten for fodgængere og cyklister og dermed også forbedre adgangen til den kollektive trafik. De nordvendte ramper kræver svingbaner og grøntid til biltrafikken i signalanlæggene, som begrænser

pladsen og trafikafviklingen for cykel- og gangtrafikken, og allerede i dag registreres flere ulykker i de kryds. Der kan gives øget grøntid for cykler og fodgængere, når der skal færre biler igennem krydsene, hvilket også øger kapaciteten og fremkommeligheden for størstedelen af trafikanterne på Dybbølsbro i dag.

Gangarealerne kan ydermere blive udvidet foran nedgangen til togperronerne og der kan skabes bedre krydsningsmuligheder på tværs af broen ved IKEA og Kaktustårnene. Dermed frigives der også mere plads til cykelparkering, hvilket understøtter en forbedret adgang til den kollektive trafik.

Denne løsning forbedrer samlet set fremkommeligheden og mobiliteten over Dybbølsbro for flest trafikanter.

Svar på spørgsmål 3

De gennemførte analyser og trafikmodelberegninger viser som nævnt en stigning i antallet af cykler til 33.400 på en hverdag (+39%), fodgængere til 19.200 (+51%) og biler til 10.600 (+43%) på Dybbølsbro frem mod 2035, når området er fuldt udviklet.

På strækningen fra Vesterbro over Dybbølsbro til Amager er det primært i de to lyskryds ved ramperne til Kalvebod Brygge, der er kapacitetsudfordringer. På resten af strækningen er der flow i cykeltrafikken, da der ikke er større kryds og stop, som giver kø og forsinkelse. I 2035 forventes den største andel af cykeltrafikken på strækningen at være på selve Dybbølsbro (33.400 cykler på en hverdag), mens tallene er lavere for henholdsvis Cykelslangen og Bryggebroen. En lukning for biltrafik på Dybbølsbro og en ombygning af ramperne til Kalvebod Brygge vil derfor have stor effekt på afvikling af cykeltrafikken og give bedre flow på strækningen. Den foreslåede ombygning af Dybbølsbro med ramper og Fisketorvets forplads vil desuden give en større/blødere kurve/ nedkørsel til Cykelslangen, som også vil føre til en bedre afvikling af den cykeltrafik, der skal til og fra Cykelslangen.

I helhedsplanen anbefales det desuden, at krydsningspunktet mellem Cykelslangen og Bryggebroen ved Aller-bygningen forbedres frem mod 2035, pga. en stigning og ændring i trafikmønstrene, da flere her fx vil cykle mod Havneholmen og Jernbanebyen.

Peter Højer
Vicedirektør