



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 principskitsen 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 servicere 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 servicere 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.