

## Københavns Kommune 3 tilgængelige ruter i Indre by Projektforslag for Rute 1 - Sammenfatning

NOTAT REV. NR. 1  
24. januar 2007  
MM/ps

### 1 Indledning

Københavns Kommune ønsker at forbedre tilgængeligheden for alle i trafikken. I 2005 godkendte Borgerrepræsentationen en handlingsplan for tilgængelighed i Københavns byrum fra Bygge- og Teknikforvaltningen<sup>1</sup>. I 2006 og 2007 er afsat en pulje til forbedringer af tilgængeligheden, som skal udarbejdes i samarbejde med handicaporganisationerne.

Som første led i handlingsplanen har Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejdet et projektforslag for en tilgængelighedsrute mellem Hovedbanegården og Nyhavn, som forventes gennemført i 2007.

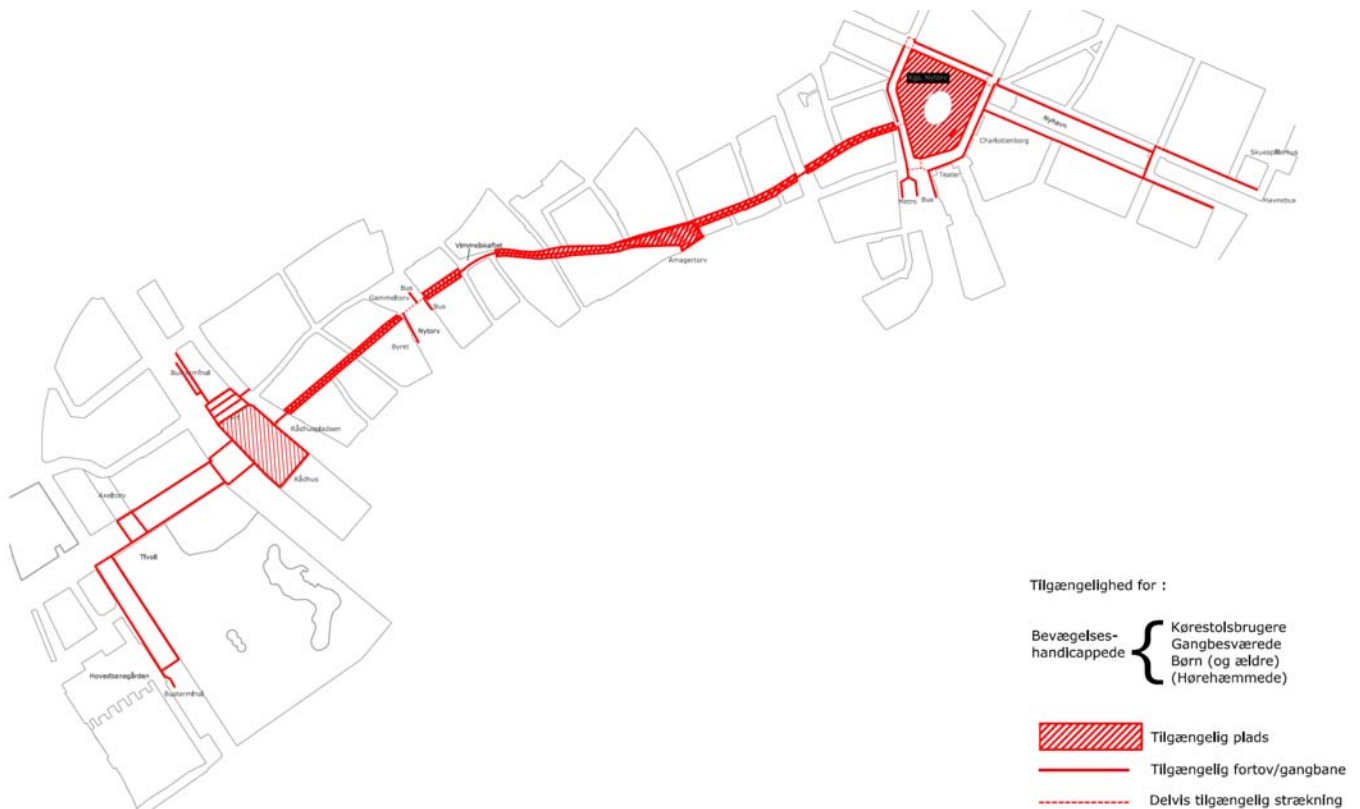
Projektforslaget skal sikre, at alle kan færdes på en af de mest benyttede fodgængerruter i Indre By, over Rådhuspladsen, ad Strøget og dets centrale pladسدannelser til Kongens Nytorv og Nyhavn mod det nye skuespilhus og havnebussen.



Figur 1: Amagertorv på Strøget er en af de mange centrale pladser, som indgår i tilgængelighedsruten.

<sup>1</sup> Nuværende Teknik- og Miljøforvaltning





Figur 3. Tilgængelig rute for bevægelsehandicappede.

### 3

## Tilgængelighedsproblemer og løsningsforslag

Ruten er i dag præget af mange forskellige slags barrierer, som varierer hvad angår alvorlighed, hvilke brugere det rammer samt hvor meget af ruten de omfatter. I det følgende beskrives de overordnede udfordringer på de karakteristiske dele af ruten:

- Ml. Hovedbanegården og Rådhuspladsen er de mange forgængerfelter, som binder fortovene sammen, ikke tilgængelige for alle. Eksisterende tiltag udvides og forbedres, så der skabes sammenhæng.
- På Rådhuspladsen mangler jævne gangbaner langs med pladsen, og sammenhæng i ledelinier og opmærksomhedsfelter ved fodgængerkrydsninger. Her foreslås eksisterende løsninger udvidet og forbedret, så der skabes sammenhæng rundt om, og på tværs af pladsen, samt adgang for alle til Rådhuset, HT bygningen og busterminal.
- På Strøget bør der etableres en ledelinie langs midten, hvorved ruten kan friholdes for udstillinger og byinventar.
- På Ny Torv/Gammeltorv bør der anlægges gangbane gennem de ujævne belægnings, som suppleres med ledelinier og opmærksomhedsfelter ved fodgængerkrydsninger og stoppesteder.
- På Vimmelskaftet er der tilsvarende problemer med en ujævn belægning uden ledelinier. Her foreslås gangbaner og ledelinier anlagt ved ændring/justering af eksisterende belægnings.

- På Amagertorv foreslås en ledelinie, som kan markere rutens forløb over pladsen, samt markering af trappeskakter til toiletter.
- På Kgs. Nytorv bør fortovsramperne ombygges, så de bliver mindre stejle, go derved også tilgodeser de svageste kørestolsbrugere. På Krinsen foreslås systemet af ledelinier og opmærksomhedsfelter udvidet, så blinde ledes uden om udstillinger.
- Nyhavn er svært tilgængelig grundet smal gangbane, ujævne brosten og udstilling. Her foreslås gangbanen forbedret og udvidet. Alternativt kan ruten forløbe langs Nyhavns sydside.
- Den østlige del af Nyhavn ml. Toldbodgade og det ny Skuespilhus er svært utilgængelig pga. smalle fortove i et utidssvarende byrum. Her anbefales en generel ombygning og forskønnelse af byrummet, hvor tilgængelighed og æstetik samtænkes i en helhedsløsning. Alternativt kan ruten føres langs Nyhavns sydside til en ny stibro i forlængelse af Havnegade.

## 4 Tilgængelighed og byrumsæstetik

Projektforslaget omfatter bl.a. ledelinier, opmærksomhedsfelter og lydfyr som hjælp til orienteringen for synshandicappede, samt jævne gangbelægninger på fortove og pladser, nedsænkede kantsten med flade fortovsramper ved kryds o.l. som kan øge tilgængeligheden for bevægelseshæmmede.

Samtidig er det tilstræbt at vælge løsninger, som er forenelige med bevaringsværdige lokaliteter, og som kan medvirke til at højne det visuelle miljø langs rute 1 i Indre By. På størstedelen af ruten kan forbedringerne udføres i harmoni med det visuelle miljø.

Hvor ruten passerer de historiske byrum, medfører projektforslaget fysiske ændringer i bymiljøet, som derved påvirkes i mere eller mindre grad. For udvalgte byrum er der derfor opstillet flere mulige løsningsforslag.

De forskellige løsningsmuligheder varierer blandt andet i graden af tilgængelighed, integreringen af tilgængelighedselementer i det eksisterende byrum og den økonomiske udgift ved løsningen.

Ved følgende udvalgte byrum er opstillet op til 2-3 løsningsforslag:

- Rådhuspladsen
- Gammel Torv / Nytorv
- Amagertorv
- Nyhavn

**Løsningsforslag A** skaber en acceptabel tilgængelighed for alle brugergrupper under hensyntagen til det visuelle miljø i de bevaringsværdige byrum. Enkelte steder medfører forslag A omveje eller nedsat komfort for enkelte brugergrupper, hvilket er beskrevet for hvert af ovenstående steder, under afsnittet "sammenligning af projektforslag".

**Løsningsforslag B** viser konsekvenserne af at prioritere tilgængelighed for alle endnu højere, med mindre hensyntagen til de visuelle konsekvenser i byrummene.

**Løsningsforslag C** viser konsekvenserne af at prioritere det visuelle miljø højere og tage mindre hensyn til tilgængeligheden.

## 4.1

### Anbefaling

Det anbefales, at gennemføre løsningsforslag A på nær i Nyhavn mellem Toldbodgade og Havnebussen, hvor der anbefales en total ombygning af strækningen. Udgiften til de anbefalede tilgængelighedsforbedringer anslås til 11 mio. kr. ekskl. moms. Af dette budget udgør udgiften til omlægningen af Nyhavn udgør ca. 7 mio. kr.

På de øvrige pladser kan der med fordel anvendes forslag fra de to øvrige løsninger som i Nyhavn. Udgiften må dog generelt forventes at stige, hvis alternativer anvendes.

I skemaet herunder er anført en overordnet karakteristik af de 3 alternativer samt de samlede anlægsoverslag.

Løsningsforslag	Tilgængelighed	Æstetik	Økonomi (mio. kr.)
A	God/Middel	Middel	5
B*	God	Høj	20
C* *	Mindre god	Middel	11

\* Hvor der ikke er en løsning B anvendes løsning A.

\*\* Hvor der ikke er en løsning C anvendes løsning A.