

VESTER VOLDGADE

UDKAST TIL HELHEDSPAN
NOTAT 05.05.2009



EKSISTERENDE FORHOLD OG POTENTIALE

Vester Voldgade – som tidligere var middelalderbyens kant mod det grønne voldterræn – opleves i dag som en ren "trafikgade", præget af biler og parkeringspladser, ligesom både Vartov og Dantes Plads i dag udelukkende anvendes til parkering.

Med sit brede gaderum har Vester Voldgade potentialet til at blive et helt nyt - og grønt - byrum med plads til ophold, aktivitet og bløde trafikanter. Dantes Plads, som er en bærende del af kulturaksen, og Vartov kan begge med en ny disponering blive fine og vigtige pladser i byen og samtidig rumligt markere sig på tværs af Vester Voldgade, ligesom arealet foran Den Classenske Legatskole behandles som en forplads til skolen. Hermed får København 3 nye pladser i byen med hver deres funktion, der som perler på en snor bindes sammen af Vester Voldgades nye grønne træstruktur, en ny wireophængt belysning og nye brede gang- og opholdsarealer.

Vester Voldgade, som har en årsdøgntrafik på mellem 9.000 og 13.000 køretøjer (heraf 1.700 tunge køretøjer), er i dag en 4-sporet trafikgade, på delstrækninger op til 6-sporet pga. busspor og venstresvingsspor. Fortovene er relativt smalle, og der er ikke anlagt cykelstier. Det brede køreareal opleves som en barriere for de bløde trafikanter, og krydsningsmulighederne er primært reduceret til fodgængerfelter i forbindelse med de krydsende gader. Parkeringen omfatter hovedsageligt kantstensparkeringspladser i begge sider samt et område med 45 graders parkering i den sydlige ende. Rumligt opleves gaden idag hovedsageligt "på langs", mens de mange vigtige tværforbindinger og tilstødende pladser ikke markerer sig særligt i gadens forløb.



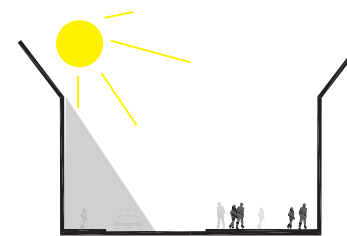
voldterræn og træer



historisk kort 1868



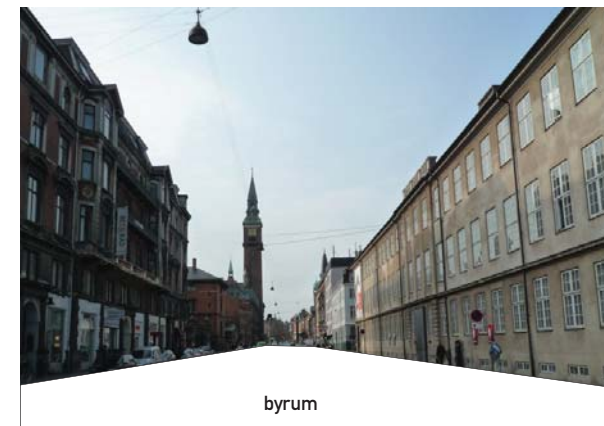
urban strip og ny grøn træstruktur



parkering i skygge - ophold i sol



trafikgade



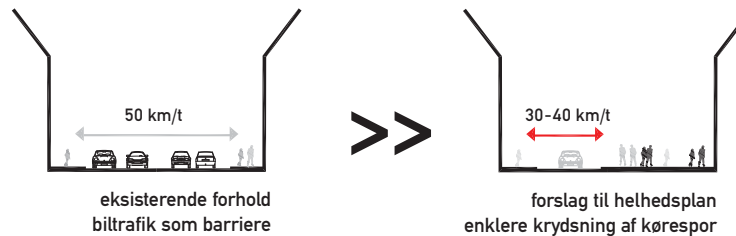
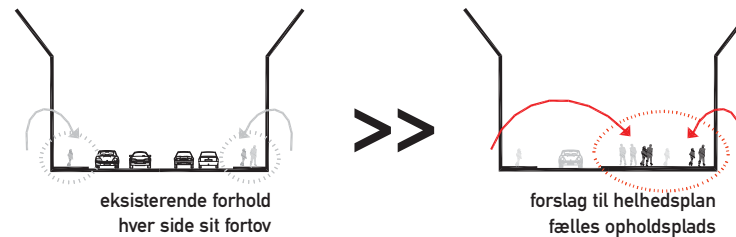
byrum

FORSLAG TIL HELHEDSPLAN

(se vedlagt bilag, Helhedsplan 1:1000)

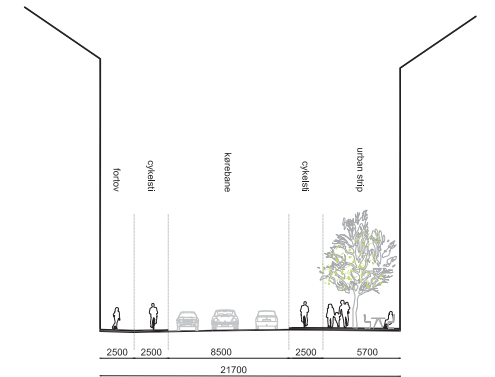
Forslaget til helhedsplan forudsætter, at kørebanearealet i Vester Voldgade generelt reduceres til ét kørespor i hver retning, suppleret af venstresvingsspor og en bane med kantstensparkering i den vestlige side. Med henblik på dels at fjerne uvedkommende gennemfartstrafik, dels at lette de bløde trafikanters krydsningsmuligheder på steder, hvor behovet er særligt stort, reduceres kørebanearealet på to delstrækninger til et enkelt ensrettet kørespor suppleret af kantstensparkering. Dantes Plads, Vartov og skolens forplads spænder alle på tværs af gaden, som hævede flader, og i begge sider af Vester Voldgade etableres cykelstier. I forslaget til helhedsplanen reduceres antallet af offentligt tilgængelige parkeringspladser i Vester Voldgade fra 80 til 60. De fremtidige parkeringsforhold på Vartov vil afhænge af den forestående arkitektkonkurrence. På Dantes Plads nedlægges et begrænset antal parkeringspladser i forbindelse med etablering af et bredt gangstrøg (Kulturaksen) i pladsens nordside.

De ovennævnte tiltag gør det muligt at udvide de eksisterende fortovsarealer til nye brede arealer for de bløde trafikanter i begge gadesider. Samtidig skabes der mulighed for, at der i gadens solbeskinnede østlige side kan anlægges et bredt opholds- og promenadeareal med vekslende bredde, en "urban strip", hvor voldterrænnets grønne karakter genindføres i form af nye træerækker. København får et nyt grønt byrum, og Vester Voldgade får en fælles opholdsplads, hvor de enklere krydsningsmuligheder både styrker sammenhængen på tværs af gaden og gør "urban strip" tilgængelig for begge sider af gaden.



helhedsplan, modelfotos

helhedsplan: pladser, træstruktur og urban strip

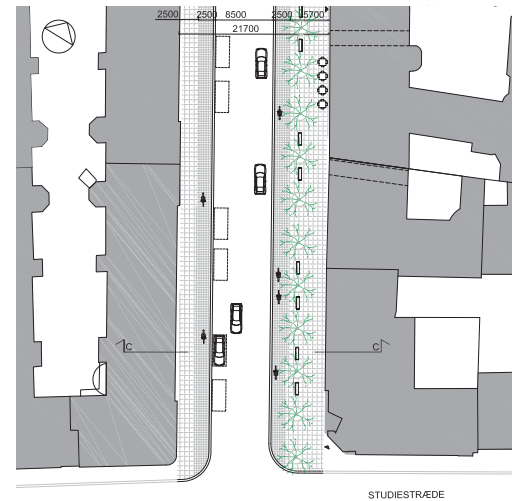


tværsnit i nordlig del af Vester Voldgade

BESKRIVELSE AF DELSTRÆKNINGERNE:

NORDLIG DEL AF VESTER VOLDGADE - VARTOV

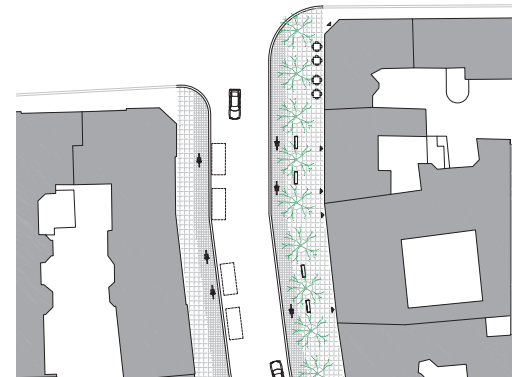
Den nordlige del af Vester Voldgade er i forslaget til helhedsplan disponeret med dobbeltrettet trafik og kantstensparkering langs gadens vestlige side, der ligger i skygge. I begge sider af gaden indgår cykelstier som en integreret del af arealet for blød trafik. Foruden at være et bredt fortovsareal giver "urban strip" plads til at kunne plante en enkelt træerække og mulighed for en opholdszone under træerne. Samtidig er arealet bredt nok til langs facaderne at kunne rumme en evt. udeservering eller funktioner i forbindelse med detailhandel.



STUDIESTRÆDE



STUDIESTRÆDE



planudsnit ved nordlig del af Vester Voldgade
byinventar



planudsnit ved nordlig del af Vester Voldgade
træer og belægning

VARTOV – DANTES PLADS

Den endelige udformning af Vartov afgøres gennem udskrivningen af en arkitektkonkurrence (afgøres 2010), og helhedsplanen udstikker derfor udelukkende nogle overordnede rammer for pladsen. Opholdsmulighederne på Vartov foreslås øget, og fremtidige funktioner kunne derudover være relateret til turisme og handel, ligesom pladsen skal rumme en del trafikale funktioner. Pladsen skal spænde fra den østlige facaderække tværs over Vester Voldgade til Rådhuspladsen og Rådhusets facade, og i princippet være én sammenhængende, hævet flade som bil- og cykeltrafikken ledes henover. Vester Voldgades træstruktur fortsættes henover Vartov, men i en mere åben struktur. Helhedsplanen angiver desuden et areal til taxi- og busparkering, som fastlægges endeligt i konkurrencen.

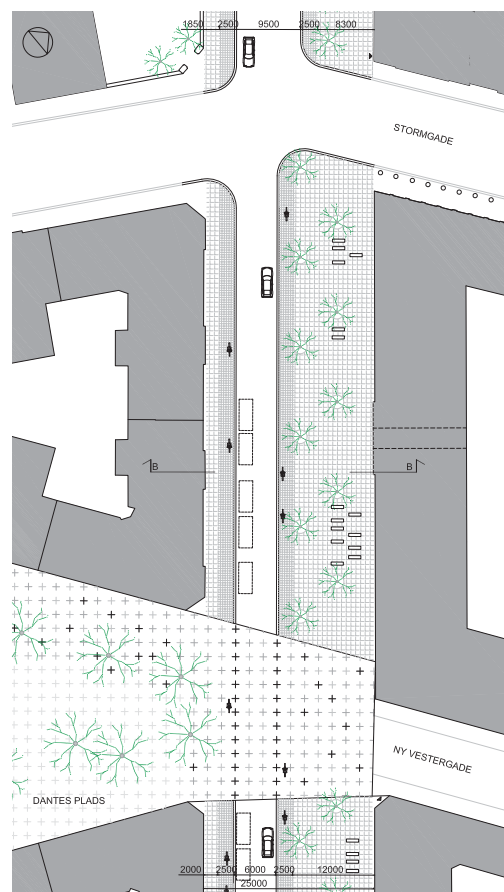
Syd for Vartov disponeres gaden med dobbeltrettet trafik og cykelstier i begge sider. Mellem Farvergade og Løngangsstræde har "urban strip" en bredde som giver plads til en dobbelt træække, der rumligt understreger overgangen fra gaderummet til pladsen ved Vartov. Fra Løngangsstræde til Farvergade etableres kantstensparkering i gadens vestlige side.

Fra Ny Kongensgade til Stormgade foreslås Vester Voldgade ensrettet for biltrafik mod nord, men med cykelstier i begge sider, og kantstensparkering i gadens vestside. På "urban strip" i gadens østside er der mulighed for etablering af en dobbeltrækket træstruktur, hvor træerne placeres indbyrdes forskudt og dermed definerer en bred opholdszone med vekslende sol og skygge, som f. eks. kan møbleres med henblik på ophold i større grupper.

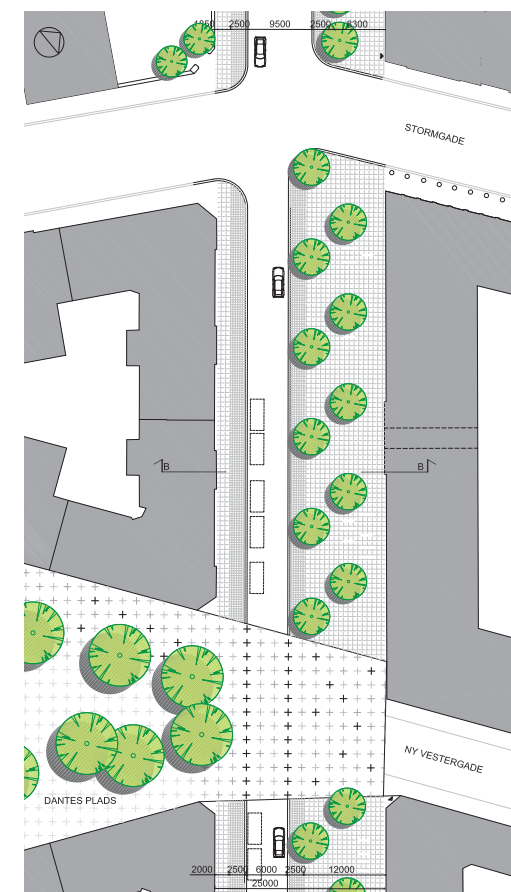
Dantes Plads spænder som en hævet, belagt flade, tilsvarende Vartov, tværs over Vester Voldgade og afsluttes i den østlige facades flugt. De eksisterende træer på pladsen bevares som udgangspunkt, mens Vester Voldgades træstruktur afbrydes henover Dantes Plads, for at understrege Kulturaksens tværgående forbindelse.



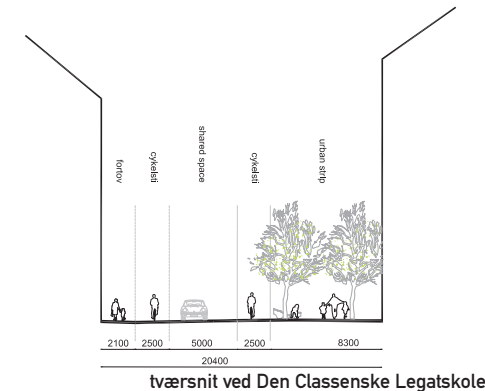
tværsnit ved Dantes Plads



planudsnit ved Dantes Plads
byinventar



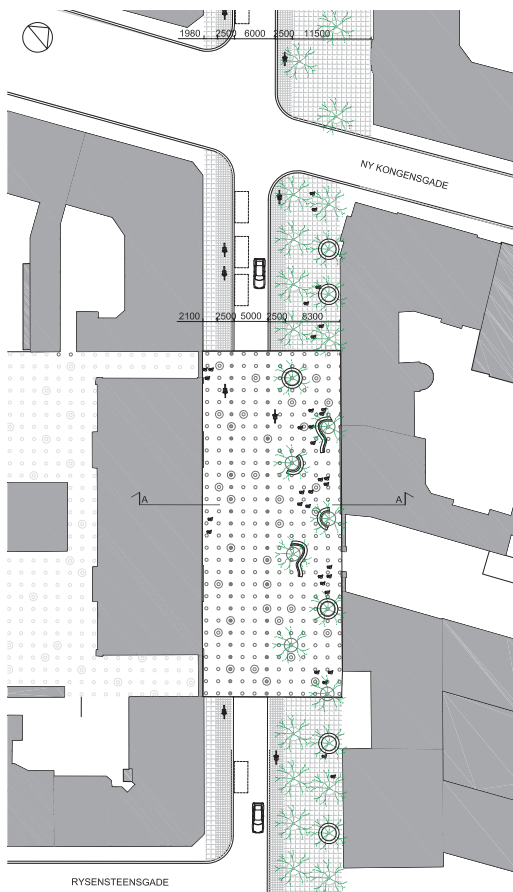
planudsnit ved Dantes Plads
træer og belægning



DANTES PLADS – HAVNEPROMENADEN

Syd for Dantes Plads foreslås Vester Voldgade ensrettet mod nord, se afsnittet ovenfor. Fra Ny Kongensgade til Rysensteensgade, dvs foran Den Classenske Legatskole, foreslås ensretning mod syd, men med cykelstier i begge sider, og kantstensparkering / afsætningsmulighed i gaden vestside. Det reducerede kørebaneareal giver "urban strip" en stor bredde og dermed mulighed for etablering af en dobbelt træække. Foran skolen, i hele skolens facadelængde etableres en ny plads som spænder på tværs af gaderummet. Tilsvarende de øvrige pladser etableres en hævet flade, som den ensrettede biltrafik og cykeltrafikken ledes henover. På "urban strip" plantes to træækker som henover skolens forplads opløses til en mere åben struktur, så der mellem og under træerne kan indrettes både uformelle opholdspladser og områder for leg og "urbane aktiviteter" som bordfodbold, bordtennis eller lignende.

Syd for Rysensteensgade øges kørebanearealet igen til dobbeltrettet trafik og syd for Christiansborggade udvides yderligere for at give plads til venstresvingsspor og kantstensparkering. Cykelstier i begge sider fortsættes frem til Christians Brygge og den fremtidige havnepromenade. Den grønne træstruktur i gaden østlige side fortsættes som en enkelt træække ned langs Bryghusgrunden, mens "urban strip" langs Bryghusgrunden koordineres med det fremtidige pladsprojekt.



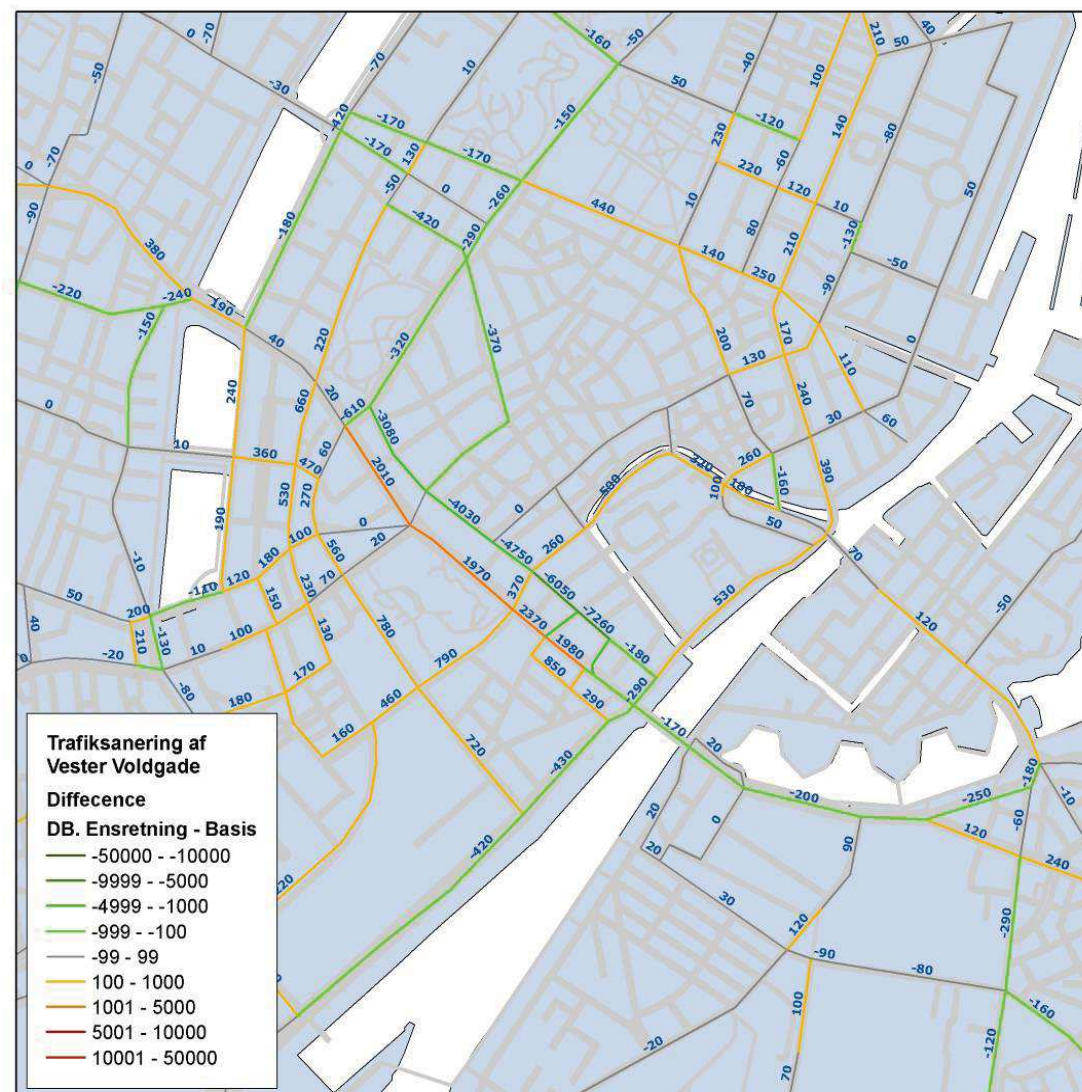
TRAFIKALE KONSEKVENSER

Ved modsat ensretning af to delstrækninger (Ny Kongensgade – Rysensteensgade mod syd og Ny Kongensgade – Stormgade mod nord) hindres uvedkommende gennemfartstrafik i Vester Voldgade. Trafikmodelberegninger viser, at trafikbelastningen i Vester Voldgade herved reduceres med mellem 3.100 og 7.300 køretøjer på strækningen mellem Rysensteensgade og Jarmers Plads. Den største reduktion sker på strækningen ud for skolen, mens den mindste reduktion sker på strækningen mellem Rådhuspladsen og Jarmers Plads. På strækningen mellem Christians Brygge / Kalvebod Brygge og Rysensteensgade vil trafikbelastningen stort set være den samme som i dag, hvilket skyldes, at denne delstrækning indgår som et helt nødvendig "bøjle" ved udveksling af trafik mellem Christians Brygge / Kalvebod Brygge og H.C. Andersens Boulevard. Trafikreduktionen i Vester Voldgade giver dog ikke anledning til mærkbare ændringer på det omkringliggende vejnet, idet trafikken kun forventes øget med ca. 2.000 køretøjer på H.C. Andersens Boulevard og 3-400 køretøjer i Stormgade.

Som tidligere beskrevet medfører helhedsplanen, at antallet af parkeringspladser i Vester Voldgade reduceres fra 80 til 60. En øgning af antallet af parkeringspladser i gaden vurderes kun at kunne ske ved enten at reducere størrelsen af de foreslåede opholdsarealer i østsiden af gaden og/eller ved at undlade etablering af cykelstier, hvilket vil medføre en væsentlig forringelse af forholdene for de bløde trafikanter. Alternativt kan overvejes at oprette parkeringsmuligheder på Dantes Plads.

Ved etablering af cykelstier på hele strækningen bidrager projektet bl.a. til realisering af den netop offentliggjorte plan om etablering af et sammenhængende cykelrutenet rundt om Middelalderbyen.

Planerne for den fremtidige busbetjening af Vester Voldgade kendes pt. ikke. Som følge af Metrocityringens etablering med bl.a. en ny station på Rådhuspladsen forventes en væsentlig reduktion i det nuværende busrutenet. I helhedsplanens udformning er der taget højde for, at strækningen mellem Stormgade og Jarmers Plads fremover vil kunne betjenes med busser i begge retninger.



Differenskort, som viser den trafikale ændring som følge af ensretning af Vester Voldgade fra Ny Kongensgade mod Rysensteensgade og ensretning fra Ny Kongensgade i retning mod Stormgade (Illustration fra "Trafikberegninger på Vester Voldgade").