



## **Bilag 1**

### **Trafikale vurderinger af en halvø løsning på Nørre Voldgade ved Nørreport Station**

#### **Beskrivelse af elementerne i projektet**

Rambøll har gennemført en analyse af trafikafviklingen, hvis trafikken omlægges ved Nørreport station til ét spor i hver retning, og så der bliver en "fodgænger halvø" mellem Vendersgade og Gothersgade, der hænger sammen med strøgfunktionerne ind mod Indre By (se bilag 2). Tanken er at udforme halvøen på fodgængernes præmisser, selvom der er behov for cykeltrafik til cykelparkeringspladserne og ærindekørsel til de funktioner, som ligger på den østlige side af Nørre Voldgade.

#### **Anbefaling**

Forvaltningen vurderer, at så længe de eksisterende trapper på øen ikke kan flyttes, er det ikke muligt at skabe en løsning som forbedrer de samlede trafikale forhold - sikkerhed, tryghed og afvikling - for alle trafikarter. Der skabes trængsel både på Nørre Voldgade og på de vejstrækninger, der får mere biltrafik, cykelstierne bliver smallere, dog kun mellem Vendersgade og Gothersgade, og der er nogle trafiksikkerhedsmæssige problemstillinger, som må løses. Til gengæld vil der blive bedre fremkommelighed for busserne fra H.C. Andersens Boulevard til Nørreport, fodgængerne får samlet set bedre forhold, og forhåbentlig bliver den byrumsmæssige oplevelse af området bedre, hvilket konkurrencen må belyse.

Forvaltningen vurderer, at det trafikalt godt kan lade sig gøre at udforme Nørreport som en halvø løsning, selvom nogle trafikale forhold forværres. Det er dog en forudsætning, at Nordhavnsvejen etableres, således at havnetrafikken ikke kører via Nørre Voldgade. Forvaltningen anbefaler således, at der afholdes konkurrence om udformning af en halvø løsning, med henblik på at vise de kvaliteter, der kan opnås.

I det følgende beskrives projektets væsentligste trafikale udfordringer.

#### **Trafikken flyttes til andre veje**

Indsnævring og forlægning af kørebanearealet vil flytte mellem 10 og 35 % af biltrafikken til alternative ruter. Størrelsen af flytningen varierer i forhold til tidspunkt og retning, men samlet vurderes ca. 4.000 biler at skulle finde andre veje hovedsageligt i dagtimerne. Her forventes særligt Jagtvej, Nordre Fasanvej og Ring 2 at modtage trafik, men der må også forventes en mindre stigning på Nørre Farimagsgade.

*Forvaltningen vurderer, at trængselsbilledet vil stige både på Nørre Voldgade og de strækninger, hvor trafikken skubbes hen. Trafikken*

09-10-2008

Sagsnr.  
2008-107641

Dokumentnr.  
2008-549365

Sagsbehandler  
Maria H Streuli

#### **Center for Trafik**

Njalsgade 13  
Postboks 450  
1505 Kbh. V

Telefon  
3366 3334

Telefax  
3366 7131

E-mail  
marstr@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009488145

www.kk.dk

*flyttes til strækninger, hvor der allerede i dag er stor trængsel. Men set i sammenhæng med andre projekter som trængselsafgifter, havnetunnel, metrocityring, mm., så giver det god mening at neddrose biltrafikken på Nørre Voldgade. Det er dog en forudsætning, at Nordhavnsvejen er etableret, således at havnetrafikken har et reelt alternativ til Nørre Voldgade linien.*

### **Busbane og parkering på Nørre Voldgade**

Indsnævringen af kørebanen forbi Nørreport st. vil også forøge kødannelsen på Nørre Voldgade, særligt på strækningen mellem H.C. Andersens Boulevard og Nørreport. For at kunne sikre bussernes fremkommelighed skal der derfor etableres en busbane i retning mod Nørreport. For at få plads til en busbane, må parallelparkeringen langs cykelstien fjernes (32 pladser i rød zone). På denne strækning er der i dag også en række vinkelrette parkeringspladser i midterarealet direkte ud til kørebanen. Disse parkeringspladser må nedlægges ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt (126 pladser i rød zone).

*Parkeringen på Nørre Voldgade er mange beboere i rød zones eneste mulighed for parkering i dagtimerne. Disse parkeringspladser kan således ikke blot nedlægges, uden der skabes mulighed for at parkere et andet sted. Én mulighed er at udvide den eksisterende parkeringsplads i midterarealet. En anden mulighed er, at der laves en aftale med ejeren af parkeringshuset på Israels Plads, eller at Københavns Kommune overtager dette.*

### **Trafikafviklingen ved Nørreport Station**

Der er skabt plads til cykelstier i begge retninger, to kørespor samt buslommer på strækningen mellem Vendersgade og Gothersgade på den vestlige side af DSB-bygningerne. Pga. trapperne og bygningernes placering må cykelstierne og køresporene etableres i en minimumsbredde på 2,25 m mod 2,5 m som vi traditionelt bygger et trafikeret sted som her.

*Forvaltningen vurderer, at det foreslåede profil - selvom det er smalt - kan afvikle bil-, bus-, cykel- og fodgængertrafikken. Den bedste løsning er at flytte trapperne til perronerne og bygningerne, men det er dyrt og umiddelbart ikke realistisk i denne omgang.*

*At cykelstien er relativt smal kan være hensigtsmæssigt, fordi der er så mange busstoppesteder på strækningen. Når cykelstien ikke er så bred, er det naturligt for cyklisterne at sætte farten lidt ned. Samtidig er både busperronner og kørespor også smalle, så det er vigtigt at alle trafikanter færdes forsigtigt. Det kan overvejes at samle fodgængerstrømmene fra busperronerne til fortovet/pladsen på nogle udvalgte steder, sådan at det ikke er muligt at krydse cykelstien på hele strækningen.*

Fodgængerstrømmen fra halvøen til Frederiksborggade vest for Nørre Voldgade får lidt dårligere forhold end i dag, da denne strøm skal orientere sig til begge retninger for at krydse kørebanen, og afstanden bliver større. Det samme problem gør sig gældende i krydset ved Gøthersgade. Der er altså ikke plads til midterheller alle steder. Krydsningerne for fodgængerne er dog signalreguleret, hvilket mindsker problemet noget. I en morgenspidstid forventes ca. 8.000 fodgængere at krydse mellem gågaderne og Nørreport, mens ca. 4.000 krydser mod den vestlige side af Nørre Voldgade. Koncentrationen er størst ved Frederiksborggade.

*Den endelige udformning bør tage størst mulige hensyn til trafiksikkerheden ved krydsning af Nørre Voldgade. Forvaltningen vurderer dog, at denne problemstilling kan opvejes af de forbedringer for fodgængerne, som halvø løsningen giver.*

Endelig vurderes det at være en sikkerhedsmæssigt dårlig løsning, at køresporene ved Frederiksborggade er forsatte, sådan at de to modkørende biler holder lige over for hinanden i krydset.

*Forvaltningen vurderer, at risikoen kan minimeres i den endelige projektudformning. I detailprojekteringen skal det beskrives, hvordan det bedst muligt undgås, at der opstår farlige situationer.*

### **Halvøen**

Halvøen skal udformes som en plads, og den trafik som færdes der, skal færdes på fodgængernes præmisser. Der udskrives en konkurrence om pladsens udformning.

Der er behov for varelevering til funktionerne i den østlige side af Nørre Voldgade, og der skal sikres biladgang fra/til Tornebuskgade, Frederiksborggade og Fiolstræde. Samlet vurderes en biltrafik på 3 - 600 biler/dag. Dette vil kunne skabe konflikter mellem biler og fodgængere på pladsen. Samtidig skal der etableres meget cykelparkering på pladsen, og konkurrencen må belyse, hvordan det bedst løses, så cyklisterne får god adgang uden at genere fodgængerne.

*Forvaltningen vurderer, at pladsen kan fungere som fx Strøget, således at den kørsel, der er nødvendig, generer fodgængerne mindst muligt. Det skal overvejes, hvordan de små sidegader skal fungere fremover. Fx kan det være muligt at vende ensretningerne, hvorved der vil komme mindre trafik på pladsen. Eller også kan pladsen brede sig ned i sidegaderne, så de også fungerer som Strøget.*

*I forhold til cykelparkeringen skal det overvejes, om den kan placeres tæt på cyklernes adgangspunkter til pladsen. Herved mindskes cykeltrafikken hen over pladsen.*