



02-05-2017

Trafikanalyse af Vester Voldgade

Sagsnr.

2017-0096210

Den aktuelle situation

Siden 2010 har Vester Voldgade været lukket for gennemkørende biltrafik forbi Rådhuspladsen grundet metrobyggepladsen samme sted. Cykeltrafikken har dog haft mulighed for at køre forbi byggepladsen, og dermed benytte Vester Voldgade som forbindelse rundt om Middelalderbyen.

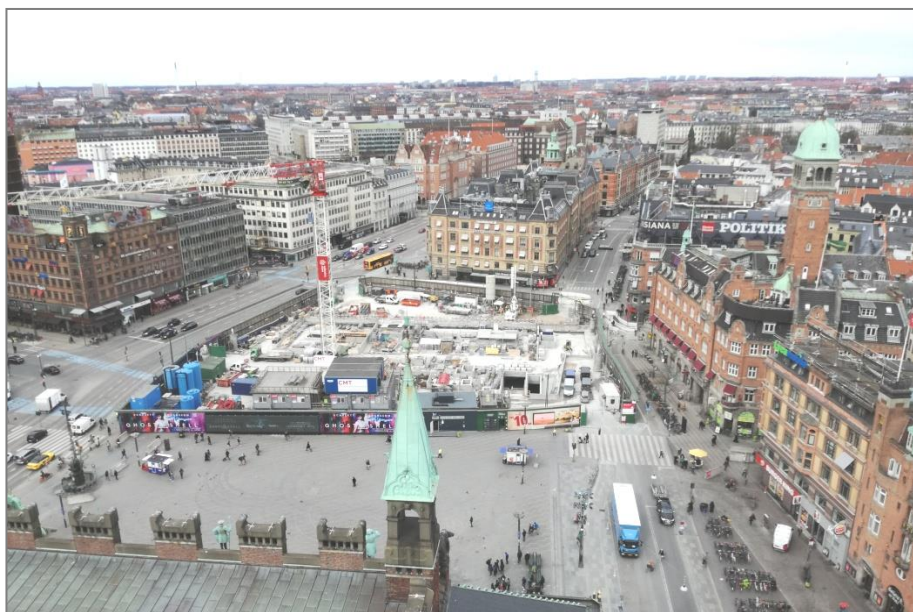
Dokumentnr.

2017-0096210-5

Cityringen forventes at åbne i 2019 og i takt med, at byggerierne rundt om i byen afsluttes, genetableres forbindelser og byrum på ny. På Vester Voldgade skal der derfor igen køre biltrafik på strækningen forbi Rådhuspladsen. Samtidig skal denne delstrækning omdannes, så den får samme udtryk som resten af Vester Voldgade.

Trafikken har under anlægsarbejderne skulle fordele sig anderledes og i højere grad køre til og fra Middelalderbyen via bl.a. Stormgade. I samme forbindelse er der justeret på signalgivningen i de omkringliggende kryds, samt lavet ombygninger fx med længere venstresvingsbane på H.C. Andersens Boulevard mod Stormgade.

Nedenfor ses området omkring Vester Voldgade og Rådhuspladsen, den kommende metrostation samt den midlertidigt lukkede delstrækning af Vester Voldgade. Et samlet kort over det betragtede område kan findes bagest i notatet.

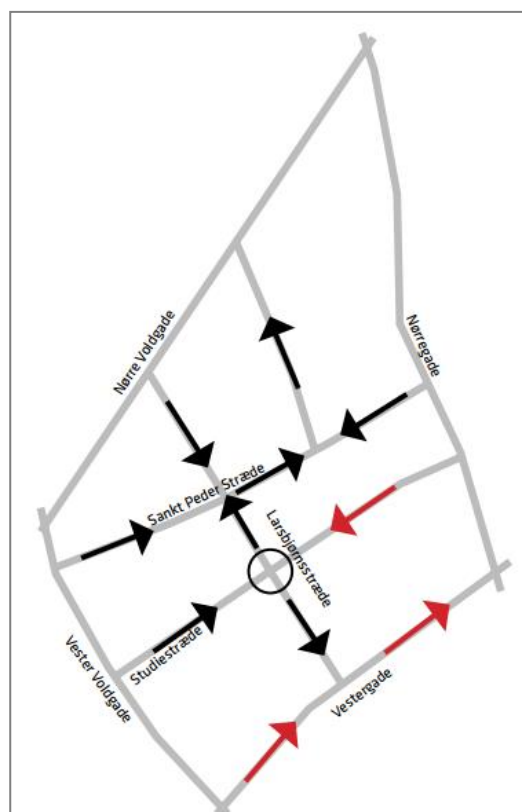


Billede 1 Kik mod Rådhuspladsen og Vester Voldgade

Projekter som grænser op til Rådhuspladsen

Forvaltningen vurderer, at en eventuel permanent lukning for gennemkørsel af Vester Voldgade ved Rådhuspladsen har indflydelse på følgende anlægsprojekter ift. koordinering af udførelse og synergieffekter:

- *Færdiggørelse af Vester Voldgade*
De øvrige delstrækninger mod øst og vest blev ombygget i 2012 og 2013, mens delstrækningen forbi Rådhuspladsen har afventet metrobyggeriets færdiggørelse. Københavns Kommune forestår arbejdet.
- *Metroforplads Rådhuspladsen*
Metroselskabet etablerer metroforplads på den del af Rådhuspladsen, hvor der er adgang til metroen. Selve Rådhuspladsen udvides mod Utrechtbygningen, der plantes en lund og der etableres cykelforbindelse mellem Jernbanegade og Vestergade. De oprindelige planer for busterminalen på Rådhuspladsen er ændret, hvorfor busterminalen nedlægges og flyttes til H.C. Andersens Boulevard. Herved ophører buskørsel i Vester Voldgade.
- *Nørre Kvarter (Billede til højre)*
Vestergade indrettes som cykelgade med dobbeltrettet cykeltrafik og bilkørsel tilladt på cyklernes præmisser i retning væk fra Rådhuspladsen. Røde pile viser nye ensretninger, sorte pile de eksisterende. Ved Rådhuspladsen er der et ønske om at etablere cykelforbindelse, bedre krydsningspunkter og bredere fortove.
- *Fredeliggørelse af Middelalderbyen*
Vurdering af mulighederne for at aflaste yderligere et antal gader for unødvendig biltrafik, samt mulighederne for at anvende byrummet under hensyn til de særlige og lokale forhold der er i de enkelte gader.
- *Ny cykel- og gangbro ved Vester Voldgade*
Jf. lokalplan 537, *Bro ved Vester Voldgade*, forventes den nye bro at få et dagligt antal brugere på omkring 10.000 cyklister og op til 1.600 fodgængere. Nyere erfaringstal fra øvrige forbindelser over havnen indikerer, at disse tal kan være konservative bud.



Figur 1 Trafikal løsning i Nørre Kvarter. Røde pile viser nye ensretninger, sorte pile de eksisterende.

Nuværende plan for retablering af Vester Voldgade og Rådhuspladsen

I foråret 2017 udbydes opgaven med den afsluttende projektering af Metroforpladsen samt med at færdiggøre Vest Voldgade. Udførelse forventes at ske frem til 2019, så området står klar til den forventede åbning af Cityringen i juni 2019.

Koordinering med plan for Rådhuspladsen

Forvaltningen vurderer, at mulighederne ved en permanent lukning af Vester Voldgade ikke er i modstrid med de planer, der er i forbindelse med beslutning om at flytte Dragespringvandet på Rådhuspladsen og plante træer.

En nærmere koordinering af udførelsen vil dog skulle gennemføres i senere faser, hvor der også kan sikres den nødvendige adgang til byggepladsen på Rådhuspladsen.

Muligheder i byrummet

Området omkring Rådhuspladsen hænger funktionelt sammen med resten af det centrale København og Middelalderbyen. For at understøtte denne sammenhæng er det vigtigt at fastholde - og om muligt at styrke - overgangene mellem lokalområderne.

Omlægningen af Vester Voldgade til den nuværende udformning er vist på billedet til højre. Udformningen er begrundet med, at strækningen skal være et attraktivt alternativ til H.C. Andersens Boulevard for bløde trafikanter og invitere til mere ophold. Dette taler for en tydeligere prioritering af denne gruppe af trafikanter ved Rådhuspladsen.

Med metrostationen midt på Rådhuspladsen kommer et nyt og større flow af mennesker på, til og fra pladsen. Denne nye situation kræver, at de omkringliggende områder tænkes ind i denne sammenhæng.

Tilgængeligheden i forhold til kollektiv trafik er blandt de bedste i Danmark, og Cityringens åbning vil forbedre tilgængeligheden i områderne omkring Vester Voldgade med nye stationer på henholdsvis Rådhuspladsen og ved Højbro Plads.



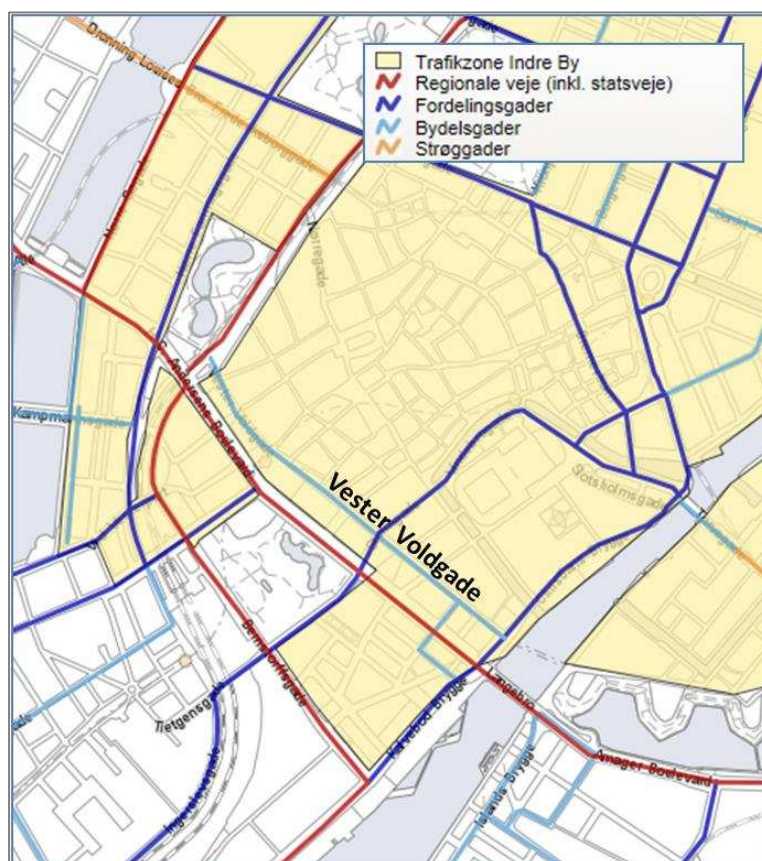
Billede 2 Kik ad den omdannede del af Vester Voldgade syd for Regnbuepladsen

Dette vil også påvirke, hvordan fodgængere og cyklister bevæger sig rundt i byen og kan bidrage til at nå de overordnede målsætninger om at biltrafikken skal udgøre en lavere andel af trafikken, og at trafikvæksten primært skal foregå med grønne transportformer. Derfor er det nødvendigt at undersøge mulighederne for nye byrumsløsninger, der understøtter brugen af metroen og tager hensyn til ændrede transportmønstre.

Trafikale forudsætninger

Nedenstående kort viser vejklasserne fra Københavns Kommuneplan 2015 i området omkring Vester Voldgade, som er klassificeret som bydelsgade. En bydelsgade skal sikre fordelingen og afviklingen af trafikken inden for bydelen. Gennemkørende biltrafik skal søges minimeret gennem tiltag, og cykeltrafikkens fremkommelighed prioriteres højere end biltrafikkens.

Samtidig løber Vester Voldgade i *Trafikzone Indre By* – angivet med gul markering på kortet – ligeledes jf. kommuneplanen, hvor ophold, byliv og de bløde trafikanter skal have høj prioritet, mens biltrafikken skal foregå med lavere hastighed og under hensyntagen til bymiljø og byliv. I trafikzonen skal den kollektive trafiks fremkommelighed generelt prioriteres højere end biltrafikkens.



Figur 2 Trafikal struktur omkring Vester Voldgade

Vurdering af de trafikale konsekvenser

Teknik- og Miljøforvaltningen har bedt Via Trafik om at vurdere de trafikale konsekvenser ved en permanent lukning af Vester Voldgade for køretøjer. Vurderingen ser på de lokale trafikale konsekvenser og fokuserer på gaderne ved Rådhuspladsen. Den samlede vurdering er vedlagt som bilag 1A.

Vurderingens scenarier

I vurderingen er fordele og ulemper ved genåbning af Vester Voldgade blevet undersøgt. Derudover er der opstillet scenarier for hel eller delvis lukning af Vester Voldgade.

De trafikale konsekvenser er vurderet ud fra fire scenarier, som beskrives yderligere i bilag 1A. Nummereringen nedenfor svarer til den, som rådgiver anvender:

0. Genåbning af Vester Voldgade
1. Lukning af Vester Voldgade mellem Vestergade og Strøget m. vendeplads til busser
2. Lukning af Vester Voldgade mellem Vestergade og Strøget m. vendeplads til biler
3. Ensretning på Vester Voldgade mellem Studiestræde og Lavendelstræde.

Trafiktal

I forbindelse med vurderingen er der i 2016 foretaget en registrering af fodgængere, der krydser Vester Voldgade mellem Rådhuspladsen og Strøget. Registreringen viser, at der alene i tidsrummet kl. 15-16, blev registreret knapt 3.300 fodgængere, som krydsede mellem Strøget og Rådhuspladsen. Andre tællinger fra forvaltningen fra 2015 viser, at der i tidsrummet kl. 7-19 passerede 37.400 fodgængere på den første del af strøget, hvoraf hovedparten vil krydse Vester Voldgade.

Som konsekvens af, at Vester Voldgade blev lukket i 2010 er trafikken på Vester Voldgade nord for Rådhuspladsen faldet kraftigt. Fra 2009 til 2015 er trafikken på en normal dag (årsdøgntrafikken) faldet fra 11.900 til 2.700 køretøjer – et fald på ca. 78 %. Vester Voldgade har således været en væsentlig trafikåre for den sydøst-nordvest søgende trafik parallelt med H.C. Andersens Boulevard.

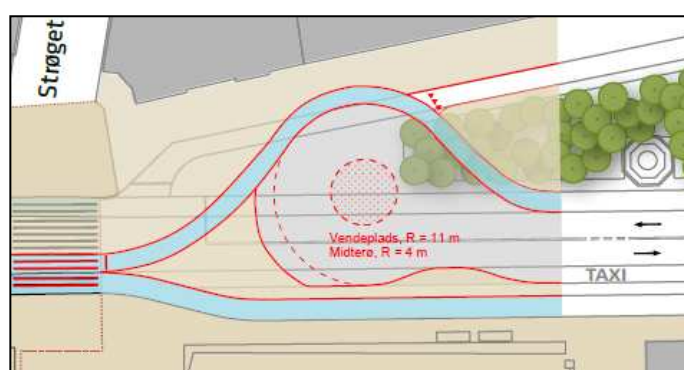
På Stormgade kan der ikke observeres store stigninger i årsdøgntrafikken, hvilket tyder på, at kapaciteten er udnyttet fuldt ud. En mindre stigning i årene 2009-2015 vurderes at kunne tilskrives de gennemførte signaloptimeringer i krydsene Vester Voldgade/Stormgade og H.C. Andersens Boulevard /Stormgade.

Vester Voldgade har i hele perioden været åben for cykeltrafik og modsat antallet af køretøjer er antallet af cyklister steget i perioden fra 2005-2015 – fra 3.900 til 6.000, trods begrænset fremkommelighed.

Mulighed for vendeplads

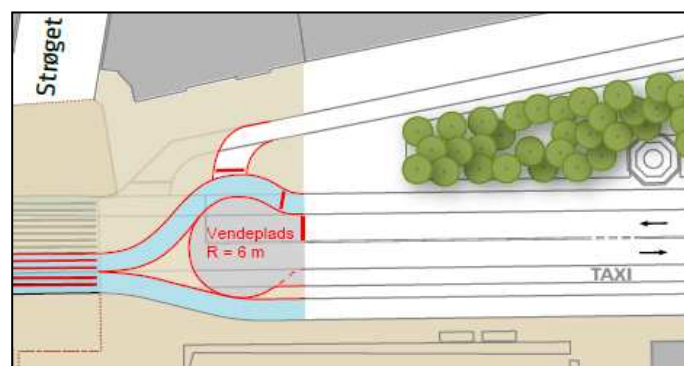
Ved en permanent lukning af Vester Voldgade skal der ses på, om der kan etableres en vendeplads for den trafik, der kommer fra syd, og hvordan vendepladsen i givet fald kan udformes. Da der kan køres ad Vestergade er en vendemulighed ikke nødvendig for trafikken fra nord.

På grund af det høje antal cyklister og fodgængere i området er der set på muligheden for at etablere en vendeplads sydøst for Strøget. Vendepladsen skal indrettes, så busser kan vende uden at skulle bakke af hensyn til trafiksikkerheden. Dette er beskrevet i scenarie 1 og er vist til højre herfor.



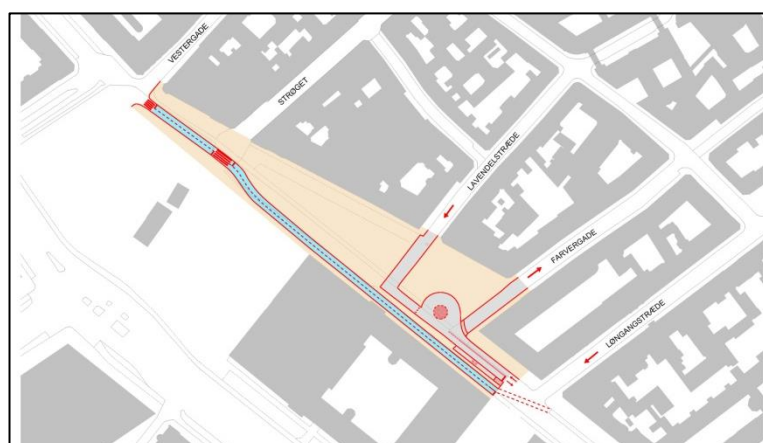
Figur 3 Løsning for vendeplads til busser ved Strøget

Der er endvidere set på muligheden for at etablere en vendeplads sydøst for Strøget dimensioneret til person- og varebiler. Det skal sikres, at turistbusser ikke benytter vendepladsen, da det ikke vil kunne ske uden at krydse både cykelsti og fortov. Dette er beskrevet i scenarie 2 og er vist til højre herfor.



Figur 4 Løsning for vendeplads til biler ved Strøget

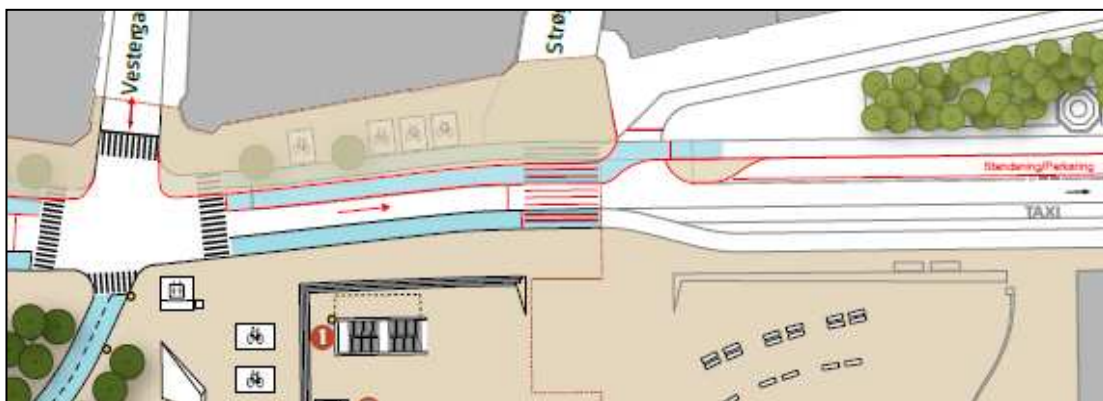
Der er desuden set på muligheden for at etablere en vendeplads ved Regnbuepladsen til busser for at fredeliggøre området frem til Lavendelstræde. Dette er beskrevet i bilag 1A, tilføjelse A og vist til højre herfor.



Figur 5 Løsning for vendeplads til busser ved Regnbuepladsen

Ensretning

Som alternativ til en lukning foreslås det at ensrette Vester Voldgade mod sydøst fra Studiestræde til Lavendelstræde, som vist nedenfor. Herved sikres let adgang til taxiholdepladsen og stoppestedet for turistbusser på Vester Voldgade.



Figur 6 Løsning med ensretning af Vester Voldgade i Scenarie 3

Ved en ensretning af Vester Voldgade mod sydøst forventes trafikmængden på strækningen mellem Vestergade og Strøget at blive begrænset til 1.000-2.000 køretøjer dagligt.

Forudsætninger

I forbindelse med analysen er opstillet en række forudsætninger, herunder, at:

- Bybusser ikke fremover vil benytte Vester Voldgade, idet stoppestedet i Rådhuspladsens nordlige ende nedlægges i forbindelse med åbningen af den nye metrostation.
- Bybusserne flyttes til H.C. Andersens Boulevard.
- Der skal være kørende adgang mellem Vester Voldgade og Vestergade.
- Varekørsler til Stræderne og Strøget benytter Vester Voldgade og Vestergade som adgangsvej fra nord.
- Antallet af motorkøretøjer på strækningen mellem Vestergade og Strøget skal begrænses mest muligt. Dette skal sikre bedre sammenhæng mellem Rådhuspladsen og Strøget.

Den fulde oversigt kan ses i bilag 1A, afsnit 3, side 4.

Forvaltning og rådgiver har efterfølgende drøftet, hvordan forudsætninger kan suppleres eller ændres, bl.a. i forhold til den absolutte placering af taxier og turistbusser (herunder 'hop af-på' konceptet), at der også efter Cityringens åbning vil køre A-bus på Stormgade, samt retningen på en eventuel ensretning af gaden.

Konklusion

Med udgangspunkt i ovenstående analyse er det Via Trafiks

vurdering, at det er mest hensigtsmæssigt med en lukning af Vester Voldgade på strækningen mellem Vestergade og Strøget.

Det er endvidere anbefalingen fra Via Trafik, at Vester Voldgade ikke genåbnes som skitseret i ovenstående Scenarie 0, da de vurderer, at de samlede fordele ved at holde den lukket eller ensrette den, overstiger de trafikale fordelene ved at åbne den.

Københavns Politis vurdering

Forvaltningen har indledningsvist drøftet mulighederne for en permanent lukning af Vester Voldgade efter afslutningen af metrobyggeriet med Færdselsafdelingen i Københavns Politi.

Forvaltningen har bedt Københavns Politi om en umiddelbar udtalelse omkring Politiets interesser og bekymringer. Der har derfor ikke været tale om en myndighedsbehandling, hvorfor denne ville skulle gennemføres ved et konkret projekt.

Københavns Politi har bl.a. meldt følgende tilbage;

”Den motorkørende trafik i Stormgade har i gennem flere år haft massive problemer med fremkommeligheden med store kødannelser, navnlig på Stormgade – Stormbroen - Vindebrogade - strækningen til følge. Ud fra et færdselsregulerende synspunkt vil det derfor være ønskeligt, at denne situation bringes til ophør så hurtigt som muligt, hvilket må forventes at kunne ske ved metrobyggeriets afslutning. Herefter vil den motorkørende trafik igen få mulighed for at svinge til højre ad Vester Voldgade, altså væk fra Stormgade.”

samt;

”at fremkommeligheden i området også i almindelighed må forventes at blive forbedret for den motorkørende trafik, herunder varelevering, ved genåbningen af Vester Voldgade.”

Endeligt bemærker Københavns Politi, at;

”såfremt Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker at træffe bestemmelse om en permanent lukning, vil en sådan foranstaltning efter Københavns Politis vurdering kræve et samtykke, jf. færdselslovens § 92, stk. 2.”

Københavns Politis samlede svar kan findes i bilag 1B.

Konklusion og anbefaling

Forvaltningen vurderer på baggrund af ovenstående, at det på det nuværende indledende og overordnede niveau er relevant at se på, om der kan findes en trafikløsning, som understøtter, at Rådhuspladsen og Middelalderbyen kobles fysisk sammen til gavn for byrum og byliv, og som Københavns Politi kan se mulighederne i.

Trafik

Forudsætningerne for de besluttede ændringer vedrørende trafikken og byrummene omkring Rådhuspladsen efter Cityringens åbning har ændret sig, da bl.a. bustrafikken på Vester Voldgade er fjernet, samt planen for Nørre Kvarter gør, at der ikke lokalt er behov for en vej med samme funktion som bydelsgade som tidligere.

Det er forvaltningens oplevelse, at trafikken lokalt har fungeret rimelig uden gennemkørsel for biler i Vester Voldgade, og at trafikanterne har fundet andre ruter ind i lokalområdet.

Der er registreret trafikale udfordringer på eksempelvis Stormgade, og Københavns Politi udtrykker bekymring for trafikens afvikling på netop Stormgade. Derfor ønsker Politiet Vester Voldgade genåbnet for at give nogle trafikanter muligheden for at svinge til højre ad Vester Voldgade fra Stormgade.

Det er forvaltningens vurdering, at de trafikale udfordringer på Stormgade ikke alene kan tilskrives den midlertidige lukning af Vester Voldgade. Dette skyldes blandt andet, at kapaciteten på Stormgade er opbrugt, jf. de enslydende trafiktællinger for strækningen såvel før som efter byggeriet af Cityringen lukkede for gennemkørsel i Vester Voldgade.

Forvaltningen vurderer endvidere, at det ikke er en holdbar løsning at søge at flytte trafikken – og dermed problemet med køkørsel – fra Stormgade til Vester Voldgade ved Rådhuspladsen. Dels er der tale om et særligt byrum, som søges prioriteret højt, dels færdes der betydeligt flere mennesker – ikke mindst over Vester Voldgade.

Endeligt vil der ved en åbning af strækningen for biltrafik igen opstå en genvej ad Vester Voldgade mellem Stormgade og Nørre Voldgade. Dette vurderer forvaltningen ikke er hensigtsmæssigt, da strækningen er karakteriseret som bydelsgade, og dermed ikke funktionelt skal understøtte denne trafik.

Forvaltningen vurderer endvidere, at såfremt denne genvejskørsel tillades, er dette i modstrid med kommuneplanens vejnetplan, som angiver, at det aktivt skal søges at minimere gennemkørende trafik på en bydelgade som Vester Voldgade.

Byliv og byrum

Som en væsentlig fordel tæller, at en lukning vil medføre en bedre tilgængelighed for fodgængere og cyklister mellem pladsen og Nørre Kvarter og give en mærkbar bedre mulighed for at skabe en byrums- og bylivsmæssig sammenhæng mellem indgangen til Strøget, Nørre Kvarter, Rådhuspladsen og Regnbuepladsen.

Forvaltningen vurderer derfor, at det skal undersøges nærmere, hvorvidt strækningen fra Strøget til Lavendelstræde og Farvergade forbi Regnbuepladsen kan inkluderes i løsningen.

Løsningen muliggør et sammenhængende pladsareal fra Rådhuspladsen hen over den tidligere busterminals areal, som gøres fysisk sammenhængende med Strøget og Regnbuepladsen. Pladsen vil dermed kun afbrydes af cykling på tværs i Vester Voldgades profil samt på tværs over Rådhuspladsen mellem Jernbanegade og Vestergade.

Hvis der lykkes for biltrafik mellem Strøget og Vestergade, skal Vester Voldgade samtidig ensrettes fra Vestergade til Studiestræde. Det giver mulighed for at udvide fortovet i den østlige side (solsiden) fra Vestergade til Studiestræde til glæde for fodgængerne og bylivet. Det kan overvejes at udvide fortovet på den østlige side helt frem til Sankt Peder Stræde eller Jarmers Plads for at skabe en mere helstøbt løsning på denne del af Vester Voldgade.

Udfordringer

Lukningen er en udfordring i forhold til taxier og turistbusser. Hvis Vester Voldgade lukkes for gennemkørsel forbi Strøget, skal der etableres vendemulighed, forbydes indkørsel for busser eller findes alternative placeringer for holdepladser. Denne udfordring vil være der lige meget, hvilken strækning der fredeliggøres permanent.

Etablering af en vendemulighed ved Rådhuspladsen er en væsentlig udfordring, da det kræver store arealer for at etablere en vendeplads for bustrafikken. Det vil her være nødvendigt at fælde en del af de nyetablerede træer på Regnbuepladsen, ligesom der fortsat kræves et stort vejareal, hvilket strider mod intentionen i tiltaget, og kan derfor ikke anbefales.

En løsning herpå vil være fortsat at lade turistbusserne holde på Vesterbrogade, som de gør midlertidigt under metrobyggeriet. Derudover vil der være plads til at etablere parkering og/eller taxiholdepladser langs den vestlige side af Vester Voldgade mellem Studiestræde og Rådhuspladsen. Herved kan arealet til en vendeplads minimeres og Vester Voldgade forbi Regnbuepladsen vil kunne indlemmes i den samlede pladsdannelse. Her skal det dog sikres at der er den nødvendige vejadgang til bygningerne langs Regnbuepladsen, eksempelvis fra Lavendelstræde eller Farvergade.

Endeligt vil der være en udfordring med at kunne nå at analysere en ny løsning og projektere denne, førend anlægsarbejderne går i gang med henblik på at færdiggøre Vester Voldgade som planlagt. Der vil derfor være behov for en særskilt vurdering og beslutning omkring udførsel, så ombygningen kan være klar til Cityringens åbning.

Videre proces

Forvaltningen anbefaler, at der igangsættes et projekteringsarbejde med henblik på at udarbejde en samlet trafik- og byrumsplan for området omkring Rådhuspladsen og Vester Voldgade. Heri indgår trafikale og byrumsmæssige analyser, samt tilhørende anlægsøkonomi.

Af hensyn til de igangværende arbejder med udbud af anlægsopgaven på Vester Voldgade vil en beslutning om denne opgave ikke have opsættende virkning på disse arbejder, som derfor forventes gennemført som planlagt.

Indhold i supplerende analyse

Ved en eventuelt supplerende analyse anbefaler forvaltningen, at der tages udgangspunkt i en række overvejelser i en samlet trafik- og byrumsplan, der omhandler:

- Byrummenes byarkitektoniske forhold
- Herlighedsværdier
- Historie og sammenhænge
- Rumlige fysiske forhold
- Sol, vind, støj, affald
- Dag, nat og årstider
- Fodgængerstrømme og -ophold
- Cykliststrømme
- Terrorsikring
- Relaterede anlægsprojekter
- Klimatilpasning af H.C. Andersens Boulevard
- Potentialer på kort og længere sigt

Andet indhold i en eventuel samlet videre analyse kan være:

- Dialog med taxibranchen omkring placering af fremtidige pladser.
- Dialog med Indre By Lokaludvalg omkring adgangsforhold generelt, turistbussers adgang og placering specifikt.
- Indsatser som afhjælper trafikale situationer på Stormgade (vedrører en mere generel problemstilling).
- Trafiksimulering af trafikens afvikling omkring Stormgade, HC. Andersens Boulevard, Nørre Voldgade m.fl.

Oversigtskort: Vester Voldgade ved Rådhuspladsen

