

Københavns Kommune

Lukning af Vester Voldgade

Vurdering af trafikale konsekvenser

NOTAT
6. oktober 2016
MLJ/TVO
Rev. 17. maj 2017

1 Indledning

I forbindelse med byggeriet af metrostationen på Rådhuspladsen har Vester Voldgade været midlertidig lukket for køretøjer. Vejen har været lukket siden 2010 og har således gennem flere år været spærret for gennemkørsel fra krydset ved Strøget og til krydset ved Vestergade – en strækning på ca. 40 meter. Det har i hele perioden været muligt for cyklister at køre igennem på strækningen.

Det er hensigten, at Vester Voldgade skal genåbnes, når metrobyggeriet er afsluttet. Københavns Kommune overvejer dog på nuværende tidspunkt at lade Vester Voldgade forblive lukket for at styrke sammenhængen mellem Rådhuspladsen og Strøget.

Kommunen har i den forbindelse bedt Via Trafik om at vurdere de trafikale konsekvenser ved en permanent lukning af Vester Voldgade for køretøjer.

For enden af Vester Voldgade mod syd er der planlagt en ny cykelforbindelse over Københavns Havn. Denne skal forbinde Vester Voldgade med Langebrogade, og den forventes at øge antallet af daglige cyklister på Vester Voldgade med 5.000 – 9.000.

Nærværende notat indeholder:

- Vurdering af fordele og ulemper ved at genåbne Vester Voldgade (0-scenariet).
- Opstilling af scenarier for permanent lukning af Vester Voldgade med tilhørende vurderinger af fordele og ulemper.
- Registrering af trafik på Vester Voldgade.
 - Visuel registrering og optælling af køretøjer på strækningen mellem Vestergade og Studiestræde i tidsrummet kl. 08-15.
 - Tælling af fodgængere i fodgængerfeltet mellem Rådhuspladsen og Strøget i en eftermiddagstime kl. 15-16.
 - Visuel registrering og optælling af køretøjer sydøst for Strøget i en eftermiddagstime kl. 15-16.

Københavns Kommune har efter aflevering af notatet bedt Via Trafik om at foretage en overordnet vurdering af muligheden for at fredeliggøre Vester

Voldgade til og med Regnbuepladsen. Dette er behandlet i kapitel 5 "tilføjelser".

Det skal bemærkes, at tilføjelsen på grund af kort tidsfrist kun er behandlet meget overordnet. Der kan derfor være forhold, der bør granskes nærmere.

2 Scenarie o: Genåbning af Vester Voldgade

Vester Voldgade genåbnes efter færdiggørelsen af Metrostationen på Rådhuspladsen. En tosporet strækning med enkeltrettede cykelstier åbnes igen for køretøjer på strækningen mellem Vestergade og Strøget. Området indrettes som det planlagte byrum efter Metrobyggeriets færdiggørelse.

Projektet omfatter følgende tiltag:

Genåbning af Vester Voldgade mellem Vestergade og Strøget

Vester Voldgade åbnes igen for køretøjer efter færdiggørelsen af Metrostationen på Rådhuspladsen. Vejen indrettes som en tosporet strækning med enkeltrettede stier i begge sider.

Dobbeltrettet sti fra Jernbanegade til Vestergade

Den nuværende busterminal på Jernbanegade ved Rådhuspladsen nedlægges, og busserne standser fremover på H. C. Andersens Boulevard (HCAB). Området indrettes i stedet med træer og en dobbeltrettet cykelsti mellem Jernbanegade og Vestergade.



Figur 1. Planlagt byrum ved Rådhuspladsen efter færdiggørelsen af Metrobyggeriet. Se Bilag 1.

Fordele

- Mindsker belastning i krydset HCAB/Stormgade.
- Forbedret adgang for vareleverancer.
- Taxier har let adgang til taxiholdplads ved Rådhuspladsen.
- Turistbusser har let adgang til stoppestedet mellem Lavendelstræde og Farvergade.
- Ingen omvejskørsel.

En genåbning af Vester Voldgade vil afhjælpe en del af trængslen i krydset i krydset HCAB/Stormgade og muligvis i krydset Vester Voldgade/Stormgade. Højresvingende køretøjer fra Stormgade mod nord ad HCAB fører til tilbagestuvning i krydset Vester Voldgade/Stormgade. Ved at genåbne Vester Voldgade for køretøjer vil en del af den nordgående trafik fra Stormgade i stedet kunne foretage højresving ved Vester Voldgade.

Ved at genåbne Vester Voldgade for køretøjer gives der bedre adgang for vareleverancer til Stræderne og Strøget fra syd. Herudover minimeres omvejskørsel som følge af vejlukningen.

Genåbningen giver endvidere bedre mulighed for, at turistbusser og taxier kan passere Rådhuspladsen til og fra stoppestedet og taxiholdepladsen på Rådhusets nordøstlige side.

Ulemper

- Barriereeffekt.
- Gennemkørende trafik uden ærinde i området.
- Byrum præget af køretøjer og støj.
- Øget belastning i kryds på Vester Voldgade, herunder kryds med Stormgade.

Vester Voldgade vil føles som en barriere for fodgængere fra Rådhuspladsen og den nye metrostation mod Indre By og Nørre Kvarter. Rådhuspladsen isoleres mellem to store trafikårer, som det var tilfældet før den midlertidige lukning af Vester Voldgade.

Vester Voldgade vil igen fungere som aflastning for den meget trafikerede HCAB, og trafikken på Vester Voldgade vurderes derfor hovedsageligt at blive gennemkørende trafik. Vejen vil også fungere som smutvej fra syd til Stræderne nord for Indre By.

Byrummet omkring Vester Voldgade vil ikke indbyde til ophold ved en daglig belastning på +9.000 køretøjer.

For at kunne afvikle trafikken til og fra Vester Voldgade ved en genåbning, skal en del af kapaciteten i krydset med Stormgade tildeles Vester Voldgade. Dette vil påvirke trafikafviklingen på Stormgade.

3

Scenarier

På baggrund af oplysninger om trafikbelastningen i området og observationer af trafikafviklingen for alle trafikantgrupper (se bilaget) er der gjort følgende forudsætninger for udformning af en vejlukning på Vester Voldgade.

- Fremover vil bybusser ikke benytte Vester Voldgade, idet stoppestedet i Rådhuspladsens nordlige ende nedlægges i forbindelse med åbningen af den nye metrostation. Bybusserne flyttes til HCAB.
- Der skal være kørende adgang mellem Vester Voldgade og Vestergade. Varekørsler til Stræderne og Strøget benytter Vester Voldgade og Vestergade som adgangsvej fra nord. Alternativet er, at vareleverancer kun har adgang via Nørregade, og der skal i dette tilfælde etableres vendeplads ved Netto på Vestergade. Det vurderes derfor ikke muligt at lukke Vester Voldgade nord for Vestergade.
- Taxier skal kunne holde tæt på Strøget. Den nuværende placering af taxiholdepladsen tæt ved Rådhuspladsen og Strøget bør bibeholdes, da det sikrer god adgang for turister og handlende.
- Antallet af motorkøretøjer på strækningen mellem Vestergade og Strøget skal begrænses mest muligt. Dette skal sikre bedre sammenhæng mellem Rådhuspladsen og Strøget.
- Krydsningen mellem cyklister på Vester Voldgade og fodgængere til og fra Strøget skal signalreguleres. I dag benyttes Vester Voldgade dagligt af omkring 6.000 cyklister, og dette tal forventes at stige. En tælling viser, at der alene på en eftermiddagstid krydser mere end 3.000 fodgængere ved Strøget. På baggrund af denne tælling er det vurderet, at et signalreguleret fodgængerfelt ved Strøget vil være det mest hensigtsmæssige ved så store konfliktende trafikstrømme.
- Af hensyn til trafiksikkerheden kan det ikke tillades, at store køretøjer foretager bakkemanøvre på Vester Voldgade med risiko for at komme ind over cykelsti.

På baggrund af ovenstående er det Via Trafiks vurdering, at en lukning af Vester Voldgade kun er hensigtsmæssig at udføre på strækningen mellem Vestergade og Strøget.

Som alternativ til en lukning foreslås at ensrette Vester Voldgade mod sydøst fra Studiestræde til Lavendelstræde. Dette vil sikre let adgang til taxiholdepladsen og stoppestedet for turistbusser langs Vester Voldgade. Det er Via Trafiks vurdering, at dette vil være i overensstemmelse med formålet om at styrke sammenhængen mellem Strøget og Rådhuspladsen. Trafikmængden på strækningen mellem Vestergade og Strøget forventes at være begrænset til 1.000-2.000 daglige køretøjer ved at ensrette Vester Voldgade mod sydøst.¹

For scenarierne gælder det, at de ikke aflaster krydset mellem HCAB og Stormgade. Københavns Kommune har oplyst, at særligt linje 3A bliver forsinket på Stormgade pga. mange højresvingende mod HCAB, der stuver tilbage og blokerer for bussen.

¹ I 2009, før lukningen af Vester Voldgade, var årssøgntrafikken 11.900. Trafikken var retningsfordelt med ca. 70 % af køretøjerne kørende i nordlig retning og blot 30 % i sydlig retning henover dagen. Ved at ensrette Vester Voldgade mod syd er det forventningen, at den gennemkørende trafik vil kunne begrænses til 1.000-2.000 køretøjer. En væsentlig del af den daværende trafik var bybusser, der ikke længere vil benytte Vester Voldgade. Samtidig er der mulighed for at begrænse adgangen til Vester Voldgade ved Jarmers Plads og samordningen af signalerne på strækningen til gene for den gennemkørende trafik.

For at afhjælpe situationen kan der overvejes følgende tiltag:

- Gatingsignal ved busstoppestedet på Stormbroen. Signalet vil medføre, at bussen ledes først ind på Stormgade, hvorved fremkommeligheden forbedres.
- Grøn højresvingpil og bussignal på samme tid for busbanen/højresvingsbanen på Stormgade mod Vester Voldgade.
- Højresvingsbanen på Stormgade mod Vester Voldgade omdannes til dobbelthøjresvingsbane, så den også fungerer som opmarch for højresvinget mod HCAB.

Tiltagene bør undersøges nærmere gennem trafiksimulering for at belyse de konkrete konsekvenser for trafikafviklingen i området.

I samråd med Københavns Kommune er det valgt ikke at arbejde videre med en løsning, hvor Vester Voldgade omdannes til cykelgade mellem Studiestræde og Strøget. Dette sker ud fra en betragtning om, at det ikke vil være fordelagtigt at blande trafikantgrupperne på strækningen.

I det følgende er henholdsvis lukningen og ensretningen af Vester Voldgade beskrevet.

3.1 **Scenarie 1: Lukning af Vester Voldgade mellem Vestergade og Strøget m. vendeplads til busser**

Den midlertidige lukning af Vester Voldgade for motorkøretøjer fra Strøget til Vestergade gøres permanent. Der etableres en dobbeltrettet sti på denne strækning.

Der er endvidere set på muligheden for at etablere en vendeplads sydøst for Strøget. Vendepladsen skal indrettes således, at busser kan vende uden at skulle bakke.

Projektet omfatter følgende tiltag:

Lukning af Vester Voldgade og etablering af dobbeltrettet sti

Vester Voldgade holdes lukket for køretøjer på den korte strækning mellem Strøget og Vestergade. Der etableres i stedet en dobbeltrettet sti, som signalreguleres i begge ender hhv. ved krydsning med Strøget og Vestergade. Ved krydset Vester Voldgade/Vestergade kan det vælges at etablere et bredere fodgængerfelt end først planlagt.

Ensretning af Vester Voldgade mellem Vestergade og Studiestræde

Vestergade og Vester Voldgade ensrettes for køretøjer. Den nuværende ensretning af Vestergade bibeholdes med dertilhørende ensretning af Vester Voldgade i retning mod sydøst.

Signalregulerede stikrydsninger ved Vestergade og Strøget.

Stikrydsningerne med Strøget og Vestergade bør signalreguleres. Der kan evt. anlægges et bredere fodgængerfelt fra Rådhuspladsen mod Vestergade end først planlagt. Dette vil give fodgængere større anledning til at bevæge sig af hhv. Vestergade eller Vester Voldgade mod nord.

Vendeplads sydøst for Strøget

Arealbehovet for en vendeplads ud for Burger King sydøst for Strøget er undersøgt. Vendepladsen dimensioneret med en radius på 11 meter. Dette sikrer, at busser kan vende uden at bakke. Med store mængder cyklister og fodgængere kan bakning ikke tillades af hensyn til trafiksikkerheden. Turistbusser vender på nuværende tidspunkt i krydset Vester Voldgade/Lavendelstræde eller benytter hhv. Farvergade-Hestemøllestræde-Lavendelstræde som omkørsel til stoppestedet langs Rådhuset.



Figur 2. Planlagt byrum ved Rådhuspladsen med tilhørende ændringer jf. Scenarie 1 med vendeplads til busser uden bakning. Se Bilag 2.

Fordele

- Bedre sammenhæng mellem Rådhuspladsen, Indre By, Stræderne og Nørre Kvarter.
- Udvidelse af fortovet på Vester Voldgade. Mere plads til cykelparkering og udeservering.
- Overflytning af cyklister fra HCAB til Vester Voldgade.
- Vendeplads giver bedre forhold for taxier og turistbusser.
- Lav trafikbelastning af Vester Voldgade.
- Evt. omprofilering af Studiestræde mellem HCAB og Vester Voldgade.

En af de helt store gevinster ved at lukke Vester Voldgade for køretøjer er, at Rådhuspladsen bindes bedre sammen med bymidten. Lukningen skaber et roligere og mere indbydende byrum på Vester Voldgade, der giver lyst til at opholde sig i.

I forlængelse heraf bindes Rådhuspladsen bedre sammen med Stræderne og Nørre Kvarter. Fra den nye metrostation kan fodgængere trækkes mod nord til Studiestræde samt Sankt Peders Stræde – og i sidste ende helt til Jarmers Plads og Ørstedsparken.

Ved at lukke og ensrette Vester Voldgade kan fortovet udvides på strækningen nord for Strøget. Der kan indrettes mere cykelparkering eller ekstra plads til udeservering. På nuværende tidspunkt er cykelparkeringen på Vester Voldgade fyldt helt op i dagtimerne, hvilket tyder på et større behov.

Der vil givetvis ske en overflytning af nord-/sydgående cykeltrafik fra HCAB til Vester Voldgade grundet den nye cykel-gangbro over havnen (forventet 2018). Dette kan frigive kapacitet på HCAB – og således også i krydset HCAB/Stormgade. Dette er dog usikkert.

Der bør etableres en vendeplads for at sikre gode vendeforhold for taxier og turistbusser. Fordelen ved at etablere en vendeplads dimensioneret til busser er, at turistbusserne undgår omkørsel via Farvergade-Hestemøllestræde-Lavendelstræde, der vil give øget trafik i de små gader – hvilket ikke kan

anbefales. Samtidig undgår taxier omkørsel via den lille parallelgade ved Hotel Scandic og Burger King.

Ved at lukke Vester Voldgade for gennemkørende trafik er der mindre behov for svingbane på Studiestræde mellem HCAB og Vester Voldgade. Dette giver mulighed for at indsnævre kørebanen og frigive areal, som kan bruge til at udvide fortovet og/eller etablere enkeltrettede cykelstier.

Ulemper

- Arealbehov for vendeplads.
- Mindre cykelparkering ud for Burger King grundet vendeplads.
- Omprofilering af Vester Voldgade.
- Omvejskørsel.
- Ingen aflastning af krydset ved HCAB.

En vendeplads for busser ud for Burger King kræver meget plads og vil generere ekstra trafik helt frem til Strøget. Bibeholdes turistbussernes nuværende stoppested kræves en permanent omkørsel for turistbusser via Farvergade-Hestemøllestræde-Lavendelstræde. Dette ses ikke som en mulighed på grund af gadernes snævre profil. Turistbusserne kan alternativt flyttes til en anden placering.

Fortovet på Vester Voldgades nordøstlige side (solsiden) skal udvides. Dette vil kræve et større indgreb i den forholdsvis nye belægning på strækningen.

Indsnævring af vejprofilet på Vester Voldgade mellem Vestergade og Studiestræde er på nuværende tidspunkt ikke indbefattet i det planlagte byrum efter færdiggørelsen af metrobyggeriet.

Forslaget medfører, at der fortsat vil være omvejskørsel for bilister kommende fra nord og med ærinde syd for Strøget, og bilister kommende fra Stormgade og med ærinde nord for Strøget.

3.2 **Scenarie 2: Lukning af Vester Voldgade mellem Vestergade og Strøget m. vendeplads til biler**

Den midlertidige lukning af Vester Voldgade for motorkøretøjer fra Strøget til Vestergade gøres permanent. Der etableres en dobbeltrettet sti på denne strækning.

Der er endvidere set på muligheden for at etablere en vendeplads sydøst for Strøget dimensioneret til person- og varebiler.

Projektet omfatter følgende tiltag:

Lukning af Vester Voldgade og etablering af dobbeltrettet sti

Vester Voldgade holdes lukket for køretøjer på den korte strækning mellem Strøget og Vestergade. Der etableres i stedet en dobbeltrettet sti, som signalreguleres i begge ender hhv. ved krydsning med Strøget og Vestergade. Ved krydset Vester Voldgade/Vestergade kan det vælges at etablere et bredere fodgængerfelt end først planlagt.

Ensretning af Vester Voldgade mellem Vestergade og Studiestræde

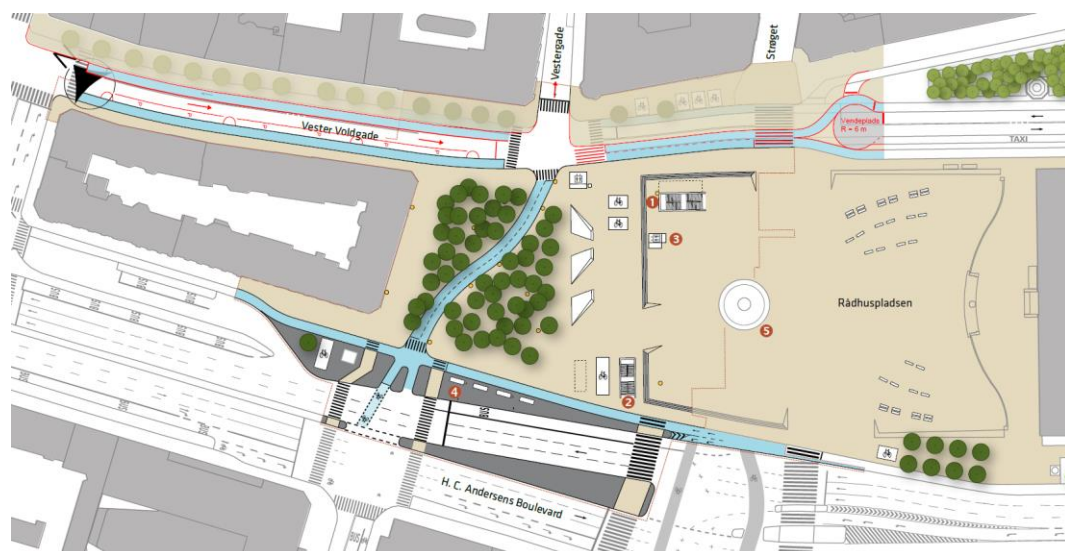
Vestergade og Vester Voldgade ensrettes for køretøjer. Den nuværende ensretning af Vestergade bibeholdes med dertilhørende ensretning af Vester Voldgade i retning mod sydøst.

Signalregulerede stikrydsninger ved Vestergade og Strøget.

Stikrydsningerne med Strøget og Vestergade bør signalreguleres. Der kan evt. anlægges et bredere fodgængerfelt fra Rådhuspladsen mod Vestergade end først planlagt. Dette vil give fodgængere større anledning til at bevæge sig af hhv. Vestergade eller Vester Voldgade mod nord.

Vendeplads sydøst for Strøget

Arealbehovet for en vendeplads ud for Burger King sydøst for Strøget er undersøgt. Vendepladsen dimensioneres med en radius på blot 6 meter. Dette betyder, at kun person- og varebiler kan vende uden at bakke. Det skal derfor sikres, at turistbusser ikke benytter vendepladsen, da det ikke vil kunne ske uden at krydse både cykelsti og fortov.



Figur 3. Planlagt byrum ved Rådhuspladsen med tilhørende ændringer jf. Scenarie 2 med vendeplads til person- og varebiler uden bakning. Se Bilag 3.

Fordele

- Bedre sammenhæng mellem Rådhuspladsen, Indre By, Stræderne og Nørre Kvarter.
- Udvidelse af fortovet på Vester Voldgade. Mere plads til cykelparkering og udeservering.
- Overflytning af cyklister fra HCAB til Vester Voldgade.
- Vendeplads giver bedre forhold for taxier.
- Lav trafikbelastning af Vester Voldgade.
- Evt. omprofilering af Studiestræde mellem HCAB og Vester Voldgade.

En af de helt store gevinster ved at lukke Vester Voldgade for køretøjer er, at Rådhuspladsen bindes bedre sammen med bymidten. Lukningen skaber et roligere og mere indbydende byrum på Vester Voldgade, der giver lyst til at opholde sig i.

I forlængelse heraf bindes Rådhuspladsen bedre sammen med Stræderne og Nørre Kvarter. Fra den nye metrostation kan fodgængere trækkes mod nord til Studiestræde samt Sankt Peders Stræde – og i sidste ende helt til Jarmers Plads og Ørstedsparken.

Ved at lukke og ensrette Vester Voldgade kan fortovet udvides på strækningen nord for Strøget. Der kan indrettes mere cykelparkering eller ekstra plads til udeservering. På nuværende tidspunkt er cykelparkeringen på Vester Voldgade fyldt helt op i dagtimerne, hvilket tyder på et større behov.

Der vil givetvis ske en overflytning af nord-/sydgående cykeltrafik fra HCAB til Vester Voldgade grundet den nye cykel-gangbro over havnen (forventet 2018). Dette kan frigive kapacitet på HCAB – og således også i krydset HCAB/Stormgade. Dette er dog usikkert.

Der etableres en vendeplads for at sikre gode vendeforhold for taxier. Herved undgår taxier omkørsel via den lille servicevej ved Hotel Scandic og Burger King. Et alternativ er at benytte servicevejen som omkørsel for biler og taxier, hvilket vil gøre vendepladsen overflødig. Dette vil givetvis kræve flere

ændringer for standsning og parkering på servicevejen for at sikre, at den gennemkørende trafik ikke generes.

Ved at lukke Vester Voldgade for gennemkørende trafik er der mindre behov for svingbane på Studiestræde mellem HCAB og Vester Voldgade. Dette giver mulighed for at indsnævre kørebanen og frigive areal, som kan bruge til at udvide fortovet og/eller etablere enkeltrettede cykelstier.

Ulemper

- Arealbehov for vendeplads.
- Mindre cykelparkering ud for Burger King grundet vendeplads.
- Omprofilering af Vester Voldgade.
- Omvejskørsel.
- Ingen aflastning af krydset ved HCAB.
- Turistbusser skal flyttes til anden placering.

En vendeplads dimensioneret til person- og varebiler medfører, at det ikke er muligt for en turistbus at vende i Vester Voldgade uden at bakke indover cykelsti eller benytte Farvergade-Hestemøllestræde-Lavendelstræde som omkørsel. Begge dele ses ikke som en mulighed dels af hensyn til trafiksikkerheden og dels af hensyn til gadernes snævre profil. Løsningsforslaget medfører således, at der skal findes anden placering til turistbusserne.

Fortovet på Vester Voldgades nordøstlige side (solsiden) skal udvides. Dette vil kræve et større indgreb i den forholdsvis nye belægning på strækningen.

Indsnævring af vejprofilet på Vester Voldgade mellem Vestergade og Studiestræde er på nuværende tidspunkt ikke indbefattet i det planlagte byrum efter færdiggørelsen af metrobyggeriet.

Forslaget medfører, at der fortsat vil være omvejskørsel for bilister kommende fra nord og med ærinde syd for Strøget, og bilister kommende fra Stormgade og med ærinde nord for Strøget.

3.3 Scenarie 3: Ensretning på Vester Voldgade mellem Studiestræde og Lavendelstræde

Strækningen mellem Studiestræde og Strøget indsnævres til ét kørespor med ensretning mod sydøst fra Studiestræde og frem til Lavendelstræde.

Projektet omfatter følgende tiltag:

Vester Voldgade ensrettes på strækningen Studiestræde-Lavendelstræde

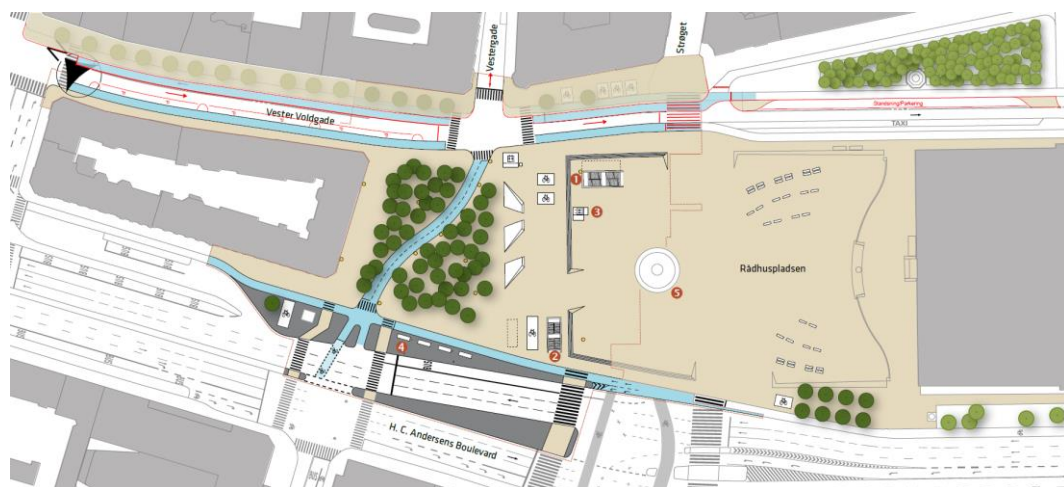
Mellem Studiestræde og Lavendelstræde bliver vejen ensrettet mod sydøst. Vejprofilen indsnævres mellem Studiestræde og Strøget. Der etableres parkering på strækningen til brug ved vareleverancer, da det ikke vil være hensigtsmæssigt at standse og parkere på kørebanen. Mellem Strøget og Lavendelstræde frigives der areal fra det nuværende kørespor, der kan indrettes til parkeringsspor. Alternativt kan cykelstien på den østlige side af Vester Voldgade rettes ud og fortovet udvides.

Enkeltrettede cykelstier i begge retninger på Vester Voldgade

Der bibeholdes enkeltrettede cykelstier mellem Studiestræde og Vestergade. Mellem Vestergade og Strøget indsnævres vejprofilen til ét kørespor med to enkeltrettede cykelstier.

Signalregulerede kryds ved Vestergade og Strøget

Krydsene Vester Voldgade/Vestergade og Vester Voldgade/Strøget signalreguleres.



Figur 4. Planlagt byrum ved Rådhuspladsen med tilhørende ændringer jf. Scenarie 3. Se Bilag 4.

Fordele

- Mere plads til cykelparkering og udeservering på Vester Voldgade.
- Varelevering på Vester Voldgade.
- Ensretning giver adgang for turistbusser og taxier fra nord.
- Evt. omprofilering af Studiestræde mellem HCAB og Vester Voldgade.
- Mindre barriereeffekt end ved en fuldstændig åbning af Vester Voldgade.
- Mindre omvejskørsel.

En indsnævring af kørebanen frigiver areal til fortov, der giver mulighed for større cykelparkering og mere udeservering på Vester Voldgade.

Ensretning mod sydøst muliggør varelevering, og der bør etableres et parkeringsspor i højre side.

Ensretningen gør det muligt for taxier og turistbusser at komme til Rådhuspladsen fra nordvest.

Det er Via Trafiks vurdering, at ensretningen ikke vil forhindre ønsket om at binde Strøget og Rådhuspladsen bedre sammen. Ensretningen medfører, at fortovet kan udvides og sikkerhedstiden i krydset kan begrænses, hvilket gør det lettere at krydse Vester Voldgade i forhold til en fuldstændig åbning.

Ulemper

- Gennemkørende trafik på Vester Voldgade mod sydøst. Hvis trafikmængden bliver tilstrækkelig stor er der risiko for, at Vester Voldgade kan føles som en barriere for fodgængere.
- Ny belægning opbrydes ifm. indsnævring af Vester Voldgades vejprofil.
- Ingen aflastning af tilbagestuvning ved HCAB, da Vester Voldgade ensrettes mod sydøst. Ensretningen kan dog muligvis aflaste en del af tilbagestuvning fra venstresvinget på HCAB mod Stormgade.
- Omvejskørsel for bilister fra Stormgade, der skal til den nordlige ende af Vester Voldgade.

Ensretningen mod sydøst giver taxier og busser adgang til Rådhuspladsen fra nord. Der er dog risiko for, at dette trækker øvrig trafik med. Vester Voldgade kan således komme til at fungere som smutvej til Stormgade i syd. Dette bør begrænses ved at nedprioritere adgangen til Vester Voldgade fra nord – bl.a. ved at ændre adgangsvejen fra HCAB ved Jarmers Plads.

En anden mulighed er kun at tillade busser på strækningen mellem Vestergade og Strøget. Dermed vil taxier skulle benytte servicevejen ved Hotel Scandic og Burger King som omkørsel til taxiholdepladserne ved Rådhuspladsen. Det er således muligt at lukke Vester Voldgade mellem Vestergade og Strøget for biltrafik, hvilket vil reducere den gennemkørende trafik langs Rådhuspladsen, og deraf give bedre sammenhæng med Strøget og Nørre Kvarter. Et forbud mod gennemkørende biler vil være vanskeligt at håndhæve, hvorfor en bussluse kan være nødvendig.

For at udvide fortovet på Vester Voldgades nordøstlige side (solsiden) skal den nye belægning omlægges. Det nuværende fortov og cykelsti på den sydvestlige side kan bibeholdes.

Vester Voldgade vil ikke kunne aflaste højresvinget fra Stormgade mod HCAB.

Adgangen til Stræderne fra syd forbedres ikke.

4

Opsamling

I det følgende er foretaget en opsamling på scenarierne for både genåbning, lukning og ensretning af Vester Voldgade.

	Scenarie 0: Genåbning af Vester Voldgade	Scenarie 1: Lukning af Vester Voldgade mellem Vestergade og Strøget m. vendeplads til busser	Scenarie 2: Lukning af Vester Voldgade mellem Vestergade og Strøget m. vendeplads for biler	Scenarie 3: Ensretning på Vester Voldgade mellem Studiestræde og Lavendelstræde
Fordele	<p>Mindsker belastning i krydset HCAB/Stormgade</p> <p>God adgang for vareleverancer.</p> <p>God adgang for taxier.</p> <p>God adgang for turistbusser.</p> <p>Ingen omvejskørsel.</p>	<p>Bedre sammenhæng mellem Rådhuspladsen og Strøget.</p> <p>Mere plads til cykelparkering og udeservering.</p> <p>Overflytning af cyklister fra HCAB til Vester Voldgade.</p> <p>Turistbusser kan fastholde nuværende placering.</p> <p>Lav trafikbelastning af Vester Voldgade.</p> <p>Omprofilering af Studiestræde mellem HCAB og Vester Voldgade.</p>	<p>Bedre sammenhæng mellem Rådhuspladsen og Strøget.</p> <p>Mere plads til cykelparkering og udeservering.</p> <p>Overflytning af cyklister fra HCAB til Vester Voldgade.</p> <p>Vendeplads for taxier. Kan evt. undværes hvis servicevej kan benyttes.</p> <p>Lav trafikbelastning af Vester Voldgade.</p> <p>Omprofilering af Studiestræde mellem HCAB og Vester Voldgade.</p>	<p>Mere plads til cykelparkering og udeservering.</p> <p>Bedre adgang for vareleverancer og taxier.</p> <p>Turistbusser kan fastholde nuværende placering.</p> <p>Omprofilering af Studiestræde mellem HCAB og Vester Voldgade.</p> <p>Mindre barriereeffekt end ved en fuldstændig åbning af Vester Voldgade.</p> <p>Mindre omvejskørsel.</p>
Ulemper	<p>Barriereeffekt.</p> <p>Gennemkørende trafik.</p> <p>Støj.</p> <p>Øget belastning i kryds på Vester Voldgade.</p>	<p>Stort arealbehov for vendeplads.</p> <p>Mindre cykelparkering ud for Burger King.</p> <p>Omprofilering af Vester Voldgade.</p> <p>Omvejskørsel.</p> <p>Ingen aflastning af krydset ved HCAB.</p>	<p>Arealbehov for vendeplads. Kan evt. undværes hvis servicevej kan benyttes.</p> <p>Mindre cykelparkering ud for Burger King.</p> <p>Omprofilering af Vester Voldgade.</p> <p>Omvejskørsel.</p> <p>Ingen aflastning af krydset ved HCAB.</p> <p>Turistbusser skal flyttes til anden placering.</p>	<p>Gennemkørende trafik på Vester Voldgade mod sydøst. Kan forhindres ved forbud og hvis servicevej benyttes af taxier.</p> <p>Ny belægning opbrydes ifm. indsnævring af Vester Voldgades vejprofil.</p> <p>Ingen aflastning af tilbagestuvning ved HCAB.</p> <p>Omvejskørsel.</p>

Tabel 1. Opsamling for scenarierne.

På baggrund af ovennævnte er det Via Trafiks anbefaling, at Vester Voldgade ikke genåbnes som skitseret i Scenarie 0, da det vurderes at fordele ved at holde den lukket eller ensrette den overstiger fordelene ved at åbne den.

Hvorvidt Vester Voldgade skal forblive lukket eller ensrettes mod syd afhænger af den forventede trafikmængde ved en ensretning. Bliver trafikmængden for høj er der risiko for at Vester Voldgade vil blive en væsentlig barriere mellem Strøget og Rådhuspladsen.

Via Trafik har i dette notat skønnet trafikbelastningen til mellem 1.000-2.000 daglige køretøjer. Dette vurderes som acceptabelt i forhold til at kunne give en bedre sammenbinding mellem Rådhuspladsen og Strøget. Dette skøn bør dog undersøges nærmere. Det har ikke ligget som opdrag i denne opgave at give en dybdegående vurdering af den fremtidige trafikmængde på Vester Voldgade.

5 Tilføjelser

I forlængelse af Scenarie 1 og 2 har Københavns Kommune anmodet Via Trafik om at vurdere, hvordan fredeliggørelsen af Vester Voldgade kan forlænges til Regnbuepladsen. I opdraget indgår, at der fortsat skal være mulighed for ærindekørsel i området, men servicevejen forbi Palace Hotel sløjfes.

Via Trafik har på den baggrund udarbejdet to oplæg til fredeliggørelse af Vester Voldgade frem mod Regnbuepladsen/Farvergade.

- Tilføjelse A: Vendeplads til busser ved Regnbuepladsen
- Tilføjelse B: Uden vendeplads

5.1 Tilføjelse A: Lukning af Vester Voldgade mellem Vestergade og Lavendelstræde med vendeplads til busser ved Regnbuepladsen

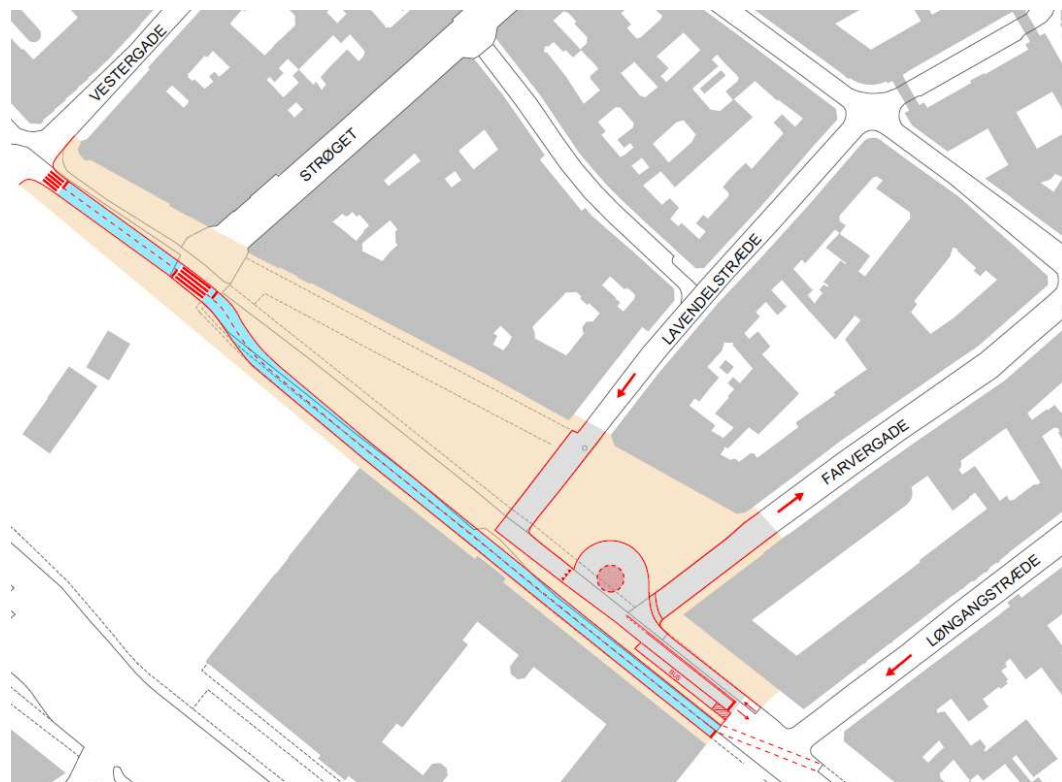
Projektet omfatter følgende tiltag:

Lukning af Vester Voldgade og etablering af dobbeltrettet sti

Vester Voldgade holdes lukket for køretøjer på strækningen fra Vestergade til Lavendelstræde. Der etableres i stedet en dobbeltrettet sti, som føres forbi Lavendelstræde og frem til Løngangsstræde. Det vurderes at vendepladsen vil medføre en u hensigtsmæssig forsætning af cykelstien, hvor det foreslås at føre den dobbeltrettede cykelsti helt frem til Løngangsstræde. Her skal den afsluttes i et signalreguleret kryds, så cyklister kan komme sikkert fra cykelstien på den nordøstlige side ad Vester Voldgade.

Vendeplads ved Regnbuepladsen dimensioneret til busser

Vendepladsen dimensioneres med en radius på 11 meter. Dette betyder, at busser kan vende uden at bakke. Dermed vil busserne have adgang til busholdepladserne langs Vester Voldgade.



Figur 5. Planlagt byrum ved Rådhuspladsen med tilhørende ændringer jf. Tilføjelse A med vendeplads til busser. Se Bilag 5.1.

Fordele

- Bedre sammenhæng mellem Rådhuspladsen, Indre By, Stræderne, Nørre Kvarter og Regnbuepladsen.
- Udvidelse af fortovet på Vester Voldgade. Mere plads til cykelparkering og udeservering.
- Overflytning af cyklister fra HCAB til Vester Voldgade.
- Vendeplads giver bedre forhold for turistbusser.
- Lav trafikbelastning af Vester Voldgade.

Som beskrevet ved Scenarie 1 og 2 er en af de helt store gevinster ved at lukke Vester Voldgade for køretøjer, at Rådhuspladsen bindes bedre sammen med bymidten. Lukningen skaber et roligere og mere indbydende byrum på Vester Voldgade, der giver lyst til at opholde sig i.

I forlængelse heraf bindes Rådhuspladsen bedre sammen med Stræderne og Nørre Kvarter. Fra den nye metrostation kan fodgængere trækkes mod nord til Studiestræde samt Sankt Peders Stræde – og i sidste ende helt til Jarmers Plads og Ørstedsparken.

Der etableres en vendeplads ved Regnbuepladsen for at sikre gode vendeforhold for turistbusser.

Ulemper

- Stort arealbehov til vendeplads ved Regnbuepladsen.
- Mindre plads til turistbusser langs Vester Voldgade.
- Omprofilering af Vester Voldgade.
- Nedlæggelse af taxiholdepladser. Der skal findes en anden placering.

- Nedlæggelse af servicevej. Der skal findes en anden måde at betjene erhvervene på.
- Muligvis øget belastning af Farvergade og Lavendelstræde som følge af taxikørsel.
- Kompliceret tilslutning til dobbeltrettet cykelsti

En vendeplads ved Regnbuepladsen bør dimensioneres til turistbusser, da det ikke kan tillades, at busserne vender ved at bakke indover cykelsti og fortov, eller benytter Farvergade-Hestemøllestræde-Lavendelstræde som omkørsel. Begge dele ses ikke som en mulighed dels af hensyn til trafiksikkerheden og dels af hensyn til gadernes snævre profil.

5.2 Tilføjelse B: Lukning af Vester Voldgade mellem Vestergade og Lavendelstræde uden vendeplads

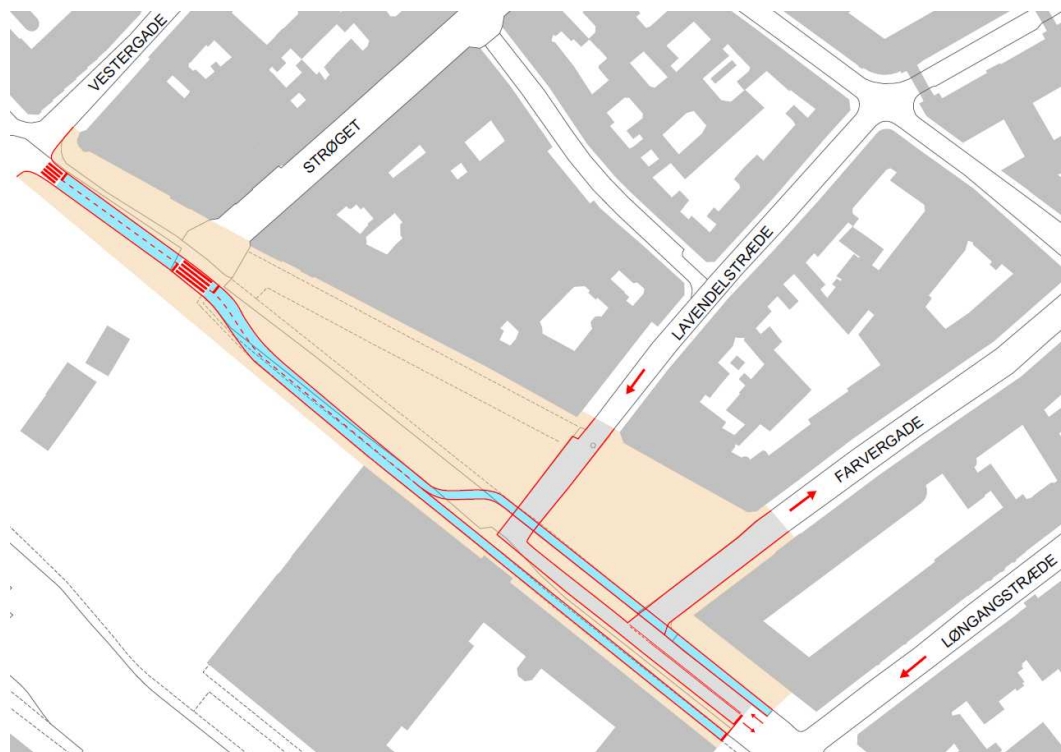
Projektet omfatter følgende tiltag:

Lukning af Vester Voldgade og etablering af dobbeltrettet sti

Vester Voldgade holdes lukket for køretøjer på strækningen fra Vestergade til Lavendelstræde. Der etableres i stedet en dobbeltrettet sti, som afsluttes ved Lavendelstræde, hvor den tilsluttes de enkeltrettede cykelstier.

Ingen vendeplads ved Regnbuepladsen

Til forskel fra Tilføjelse A, etableres der i dette løsningsforslag ikke en vendeplads ved Regnbuepladsen. Uden en vendeplads vil turistbusserne ikke kunne få adgang til busholdepladserne langs Vester Voldgade. Omkørsel via Lavendelstræde er ikke en mulighed for busserne af hensyn til gadernes snævre profil. Løsningsforslaget medfører således, at der skal findes anden placering til turistbusserne.



Figur 6. Planlagt byrum ved Rådhuspladsen med tilhørende ændringer jf. Tilføjelse B uden vendeplads til busser. Se bilag 5.2.

Fordele

- Bedre sammenhæng mellem Rådhuspladsen, Indre By, Stræderne, Nørre Kvarter og Regnbuepladsen.
- Udvidelse af fortovet på Vester Voldgade. Mere plads til cykelparkering og udeservering.
- Overflytning af cyklister fra HCAB til Vester Voldgade.
- Lav trafikbelastning af Vester Voldgade.
- Udeladelse af vendeplads giver mere byrum på Regnbuepladsen
- Logisk løsning for cyklister

Som beskrevet ved Scenarie 1 og 2 er en af de helt store gevinster ved at lukke Vester Voldgade for køretøjer, at Rådhuspladsen bindes bedre sammen med bymidten. Lukningen skaber et roligere og mere indbydende byrum på Vester Voldgade, der giver lyst til at opholde sig i.

I forlængelse heraf bindes Rådhuspladsen bedre sammen med Stræderne og Nørre Kvarter. Fra den nye metrostation kan fodgængere trækkes mod nord til Studiestræde samt Sankt Peders Stræde – og i sidste ende helt til Jarmers Plads og Ørstedsparken.

Ulemper

- Turistbusser skal flyttes til alternativ placering.
- Omprofilering af Vester Voldgade.
- Nedlæggelse af taxiholdepladser. Der skal findes en anden placering.
- Nedlæggelse af servicevej. Der skal findes en anden måde at betjene erhvervene på.
- Muligvis øget belastning af Farvergade og Lavendelstræde som følge af taxikørsel.

Turistbusser vil ikke kunne benytte busholdepladserne langs Vester Voldgade, og der bør findes en alternativ placering.

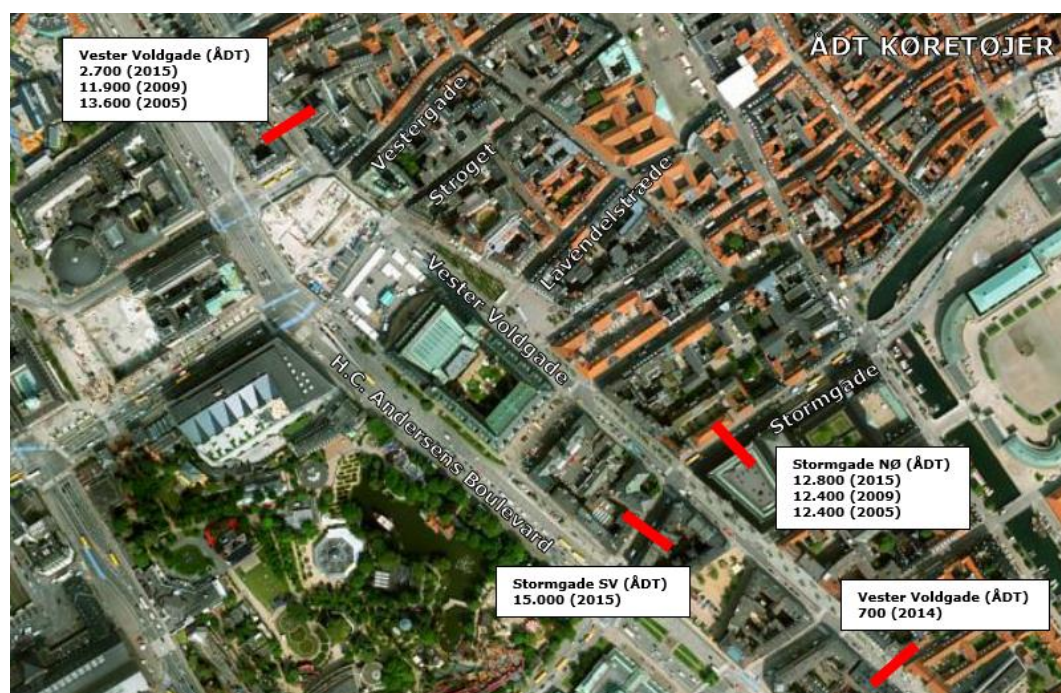
6 Bilag

6.1 Trafik på Vester Voldgade 2005-2015

Følgende trafikmængder på og omkring Vester Voldgade er oplyst af Københavns Kommune. Figur 7 og Figur 8 viser årsdøgntrafikken for hhv. køretøjer og cykler fra før og efter lukningen af Vester Voldgade.

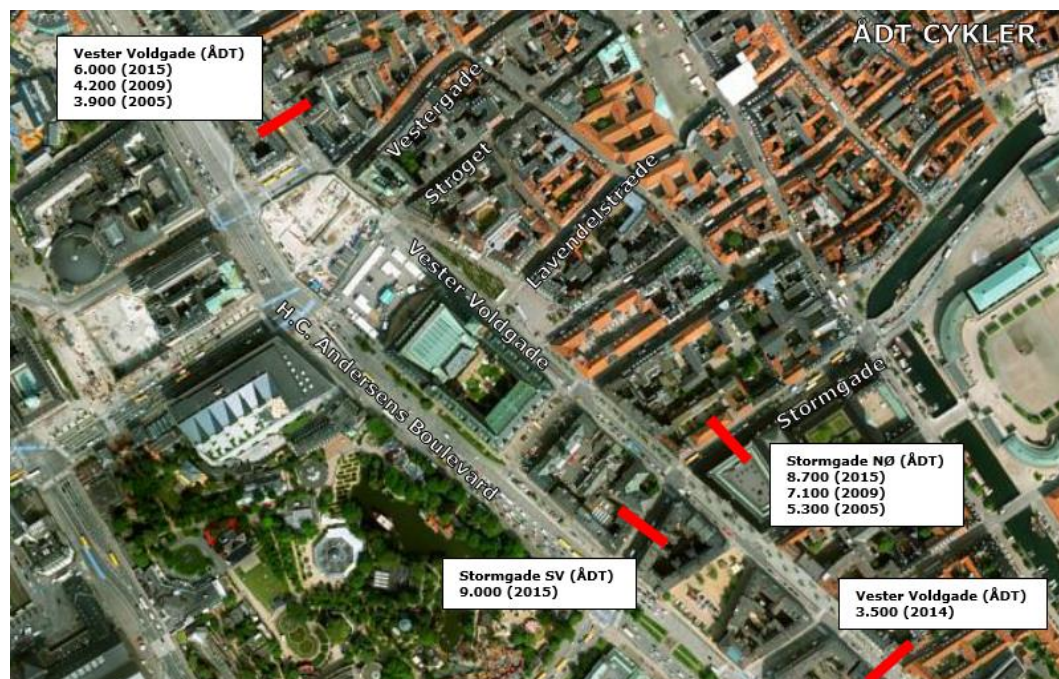
Som ventet er årsdøgntrafikken på Vester Voldgade nord for Rådhuspladsen faldet kraftigt efter lukningen i 2010. Fra 2009 til 2015 er ÅDT'en på faldet fra 11.900 til 2.700 køretøjer – et fald på 9.200 køretøjer. Vester Voldgade er således en væsentlig trafikåre for den SØ-NV gående trafik omkring Rådhuspladsen parallelt med HCAB. De nuværende køretøjer på strækningen nord for Rådhuspladsen er primært fordelt på person- og varebiler samt busser. Bybusserne vil fremover blive flyttet til HCAB ved nedlæggelsen af busterminalen på Rådhuspladsens nordvestlige side.

På Stormgade kan der ikke observeres store stigninger i årsdøgntrafikken. Dette tyder på, at kapaciteten er opbrugt. En mindre stigning i årene 2009-2015 vurderes at kunne tilskrives de gennemførte signaloptimeringer i krydsene Vester Voldgade/Stormgade og HCAB/Stormgade. På Stormgade mellem HCAB og Vester Voldgade er der ingen tællinger fra før lukningen i 2010. En sammenligning er derfor ikke mulig. På Vester Voldgade sydøst for Stormgade er trafikken begrænset til blot 700 køretøjer.



Figur 7. Årsdøgntrafik for køretøjer fra før og efter lukningen af Vester Voldgade.

Vester Voldgade har ikke været lukket for cykeltrafik efter 2010. Derfor er antallet af cyklister på Vester Voldgade – modsat antallet af køretøjer – steget i perioden fra 2005-2015. Som tidligere beskrevet er der planer om en ny cykel- og gangbro over Københavns Havn for enden af Vester Voldgade.

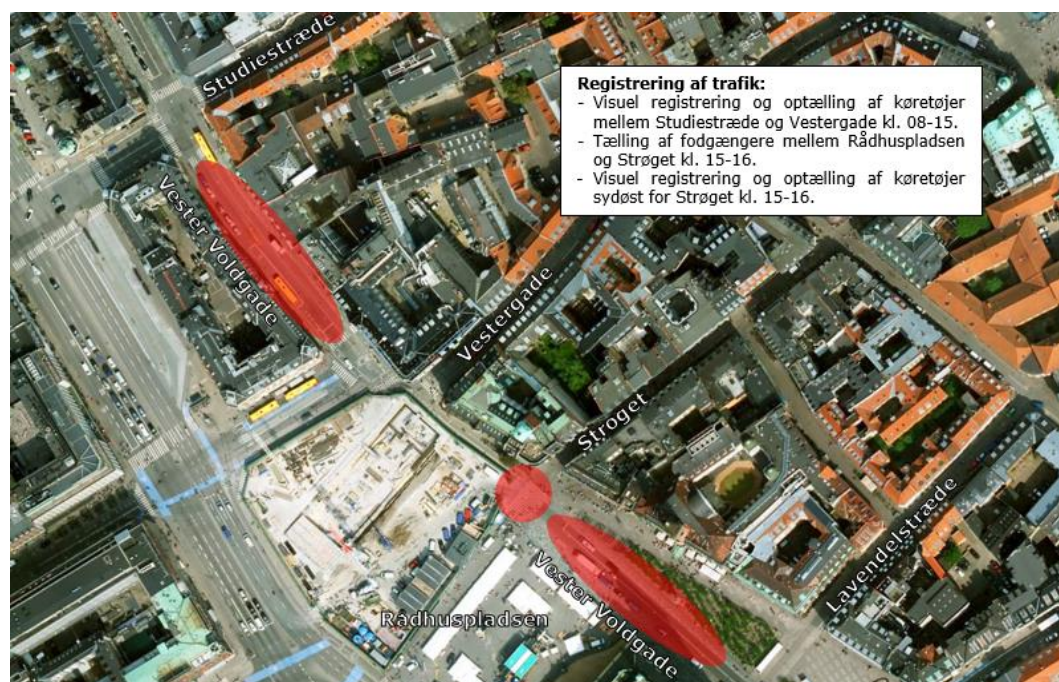


Figur 8. Årsdøgntrafik for cykler fra før og efter lukningen af Vester Voldgade.

6.2 Registrering af trafik på Vester Voldgade

På Vester Voldgade er trafikken registreret på følgende tre lokaliteter:

- Køretøjer mellem Vestergade og Studiestræde i tidsrummet kl. 08-15.
- Fodgængere mellem Rådhuspladsen og Strøget i en eftermiddagstime kl. 15-16.
- Køretøjer mellem Strøget og Lavendelstræde i en eftermiddagstime kl. 15-16.



Figur 9. Oversigtskort for tællelokaliteter ved Vester Voldgade.

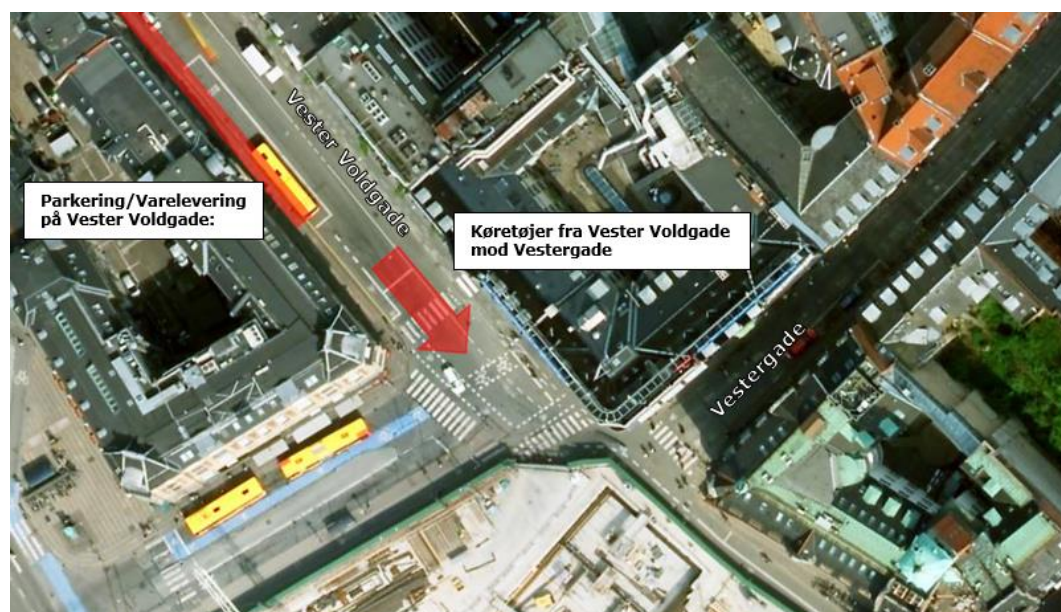
6.2.1

Køretøjer på strækningen Studiestræde - Vestergade

Der er foretaget en visuel registrering og optælling af køretøjer på Vester Voldgade på strækningen mellem Studiestræde og Vestergade d. 13-09-2016 i tidsrummet 08-15.

Følgende køretøjer er registreret:

- Køretøjer fra Vester Voldgade mod Vestergade. Opdelt på:
 - Personbiler
 - Varebiler
 - Lastbiler
- Parkerede vare- og lastbiler med varelevering på strækningen mellem Studiestræde og Vestergade.



Figur 10. Oversigtskort for registrering af køretøjer og parkering/varelevering på Vester Voldgade d. 13-09-2016.

Køretøj	Tidsrum						
	08-09	09-10	10-11	11-11 ³⁰	12-13	13-14	14-15
Personbil	53	55	35	13	26	30	24
Varebil	15	20	39	15	23	17	9
Lastbil	10	9	3	2	0	5	1
Parkeret vare-/lastbil	5	5	4	3	5	6	2

Tabel 2. Registrerede køretøjer på Vester Voldgade mellem Studiestræde og Vestergade d. 13-09-2016 kl. 08-15.

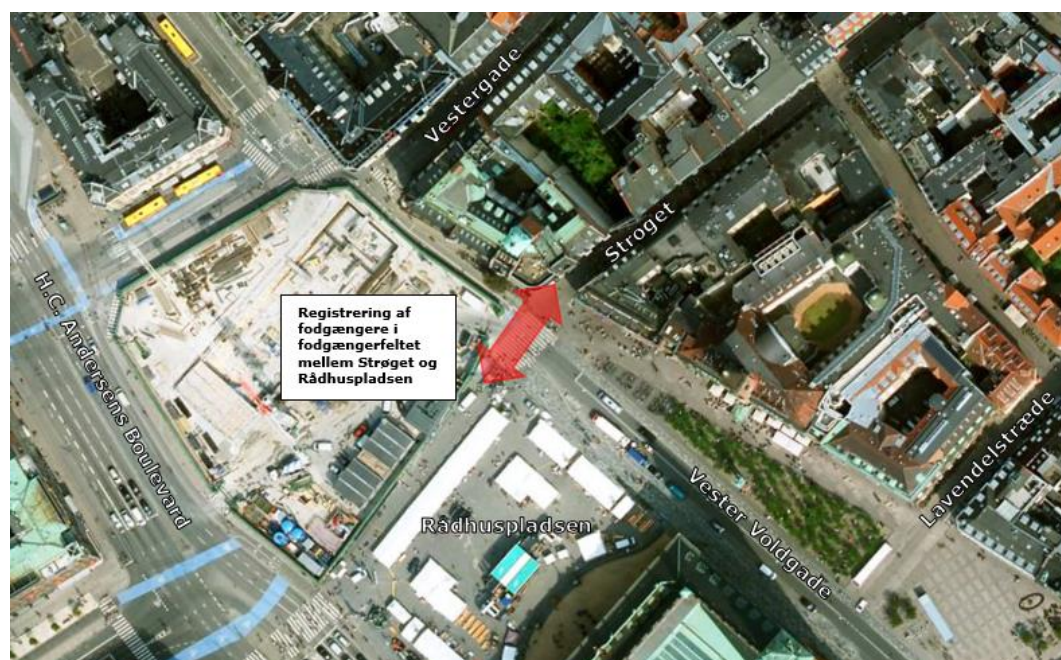
Registreringen viser, at den største trafik forekommer om formiddagen i tidsrummet 08-11. Der er registreret flest lastbiler om morgenen i tidsrummet 08-10. Vareleveringen på Vester Voldgade er jævnt fordelt hen over dagen.

6.2.2 Fodgængere i fodgængerfeltet Rådhuspladsen - Strøget

Der er foretaget en visuel registrering af fodgængere, der krydser Vester Voldgade mellem Rådhuspladsen og Strøget. Registreringen er foretaget d. 13-09-2016 i tidsrummet 15-16.

Fodgængerne er opdelt på:

- Gående mod Strøget (nordøst).
- Gående mod Rådhuspladsen (sydvest).



Figur 11. Oversigtskort for registrering af fodgængerkrydsninger mellem Strøget og Rådhuspladsen d. 13-09-2016 kl. 15-16.

Retning	Tidsrum			
	15 ⁰⁰ – 15 ¹⁵	15 ¹⁵ – 15 ³⁰	15 ³⁰ – 15 ⁴⁵	15 ⁴⁵ – 16 ⁰⁰
Mod Strøget	402	457	388	352
Mod Rådhuspladsen	472	352	432	416
I alt	874	809	820	768

Tabel 3. Registrerede fodgængere mellem Strøget og Rådhuspladsen d. 13-09-2016 kl. 15-16.

Generelt set er der en jævn fordeling mellem fodgængere krydsende hhv. til og fra Strøget.

Ifm. registreringerne blev der observeret mange cyklister og fodgængere hhv. cyklende og gående over for rødt lys – det foregik dog kontrolleret og uden risiko.

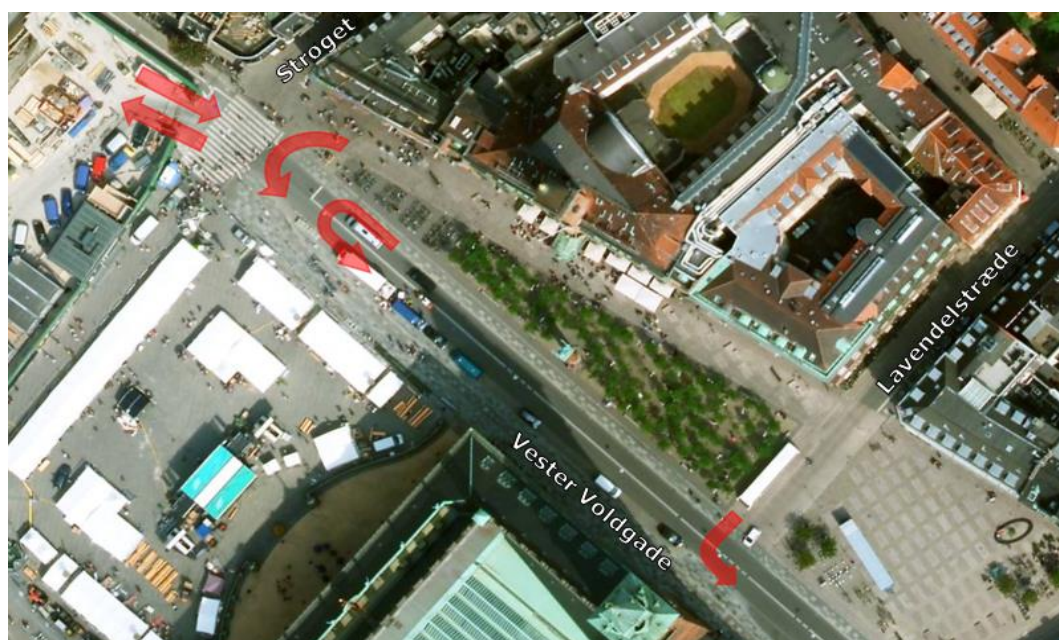
6.2.3

Køretøjer på strækningen Lavendelstræde - Strøget

Der er foretaget en registrering og optælling af køretøjer på Vester Voldgade mellem Lavendelstræde og Strøget d. 12-09-2016 i tidsrummet 15-16.

Følgende køretøjer er registreret:

- Køretøjer til/fra metrobyggeriet.
- Person- og varebiler samt taxier der foretager U-vending på Vester Voldgade i signalet eller ved taxiholdepladsen.
- Busser der vender i krydset Vester Voldgade/Lavendelstræde eller venstresving fra Lavendelstræde ifm. stoppested for turistbusser.
- Varebiler og taxier der benytter parallelvejen ved Hotel Scandic på Vester Voldgade med udkørsel i krydset Vester Voldgade/Strøget.



Figur 12. Registrerede køretøjer og manøvrer på Vester Voldgade d. 12-09-2016.

Køretøj	Manøvre	Antal
Varebil	Til metrobyggeri	2
	Fra metrobyggeri	3
Personbil		17
Varebil	U-vending	2
Taxi		8
Bus	Venstresving	1
	Trepunktsvending	2
Varebil		3
Taxi	Benytter parallelvej	3

Tabel 4. Visuel registrering af køretøjer på Vester Voldgade d. 12-09-2016 kl. 15-16.

Der er i alt registreret 41 køretøjer på strækningen ud for Rådhuspladsen – primært personbiler og taxier, der foretager U-vending enten i krydset Vester Voldgade/Strøget eller ved taxiholdepladsen mod sydøst. Der er kun registreret 6 køretøjer på parallelvejen foran Hotel Scandic samt 5 køretøjer til/fra metrobyggeriet. Endelig er der registreret 3 busser. To busser kommer fra sydøst for derefter at foretage en trepunktsvending, mens en enkelt bus kommer af Lavendelstræde og foretager venstresving.