



Bilag 2

Vurdering af høringsvar fra følgegruppen og anbefalinger til justeringer i Trafik- og Bymiljø i Nørre Kvarter – Idékatalog.

Nærværende dokument indeholder en opsamling, samt forvaltningen vurdering af de emner, som er beskrevet i de indkomne høringsvar fra følgegruppen. I opsamlingen er det kun forslag til justeringer eller forandringer, der er blevet vurderet af forvaltningen. Det betyder at fx positive tilsagn ikke er beskrevet i dette skema. Høringsvarene findes bagerst i bilaget i deres fulde længde.

Der er kommet høringsvar fra følgende medlemmer af følgegruppen: Indre By Lokaludvalg herunder kommentarer fra borgere og erhvervsdrivende, Beboerforeningen i Nørre Kvarter og Cyklistforbundet. Derudover er der kommet brev fra to beboere i kvarteret. Disse er vedlagt, men indgår ikke i opsamlingen, idet de kun repræsenterer enkeltpersoner og dermed ikke er en del af følgegruppen.

Følgegruppen består af:

- Indre By Lokaludvalg
- Dansk Cyklist Forbund
- Dansk Fodgænger Forbund
- Dansk Handikap Råd
- Københavns Ældreråd
- Nørre Kvarters Beboerforening
- Horesta
- KCC
- Taxi
- Natteravene
- LGBT
- Wonderful Copenhagen
- Movia

Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler, at de beskrevne indsatser i ”Trafik og Bymiljø i Nørre Kvarter – Idékatalog” justeres på baggrund af erfaringerne fra trafikforsøget samt de afgivne bemærkninger og ønsker fra ”Følgegruppen til Trafikforsøg i Nørre Kvarter”. Forvaltningens anbefalinger fremgår af afsnittet ”Forvaltningens anbefalinger”

Hovedkonklusion

08-07-2014

Sagsnr.
2014-0128862

Dokumentnr.
2014-0128862-3

Sagsbehandler
Klaus Grimar

Center for Trafik

Islands Brygge 37
2300 Københav N
Postboks 339
2300 København S

Direkte telefon
3366 3332

E-mail
klagri@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149

www.tmf.kk.dk

Der er et bredt ønske om at flytte taxaholdepladser uden for Nørre Kvarter for på den måde at begrænse biltrafikken i kvarteret. Trafikken ønskes yderligere fartdæmpet ved hjælp af flere bump i kvarteret.

Vestergade som cykelgade får opbakning fra alle interessenter. Studiestræde og særligt krydsløsningen ved Larsbjørnsstræde er der divergerende holdninger til. Der udtrykkes nervøsitet i forhold til hvorvidt ændringen af Studiestræde vil medføre et nyt loop og medvirke, at bilister igen kan køre hurtigt igennem strædet.

Bagerst i dette bilag fremgår Teknik- og Miljøforvaltningens anbefalinger til justeringer i de beskrevne indsatser i Trafik og Bymiljø i Nørre Kvarter – Idékatalog. Justeringerne vil indgå i den videre projektudvikling.

Læsevejledning

Skemaet er inddelt i 4 kolonner; først et overordnet emne, herefter en præcisering af kommentaren fra høringssvaret. Tredje kolonne viser hvilke interessenter, der har berørt emnet, mens forvaltningens vurdering er beskrevet i den sidste kolonne.

Emne	Underemne	Hvem	Vurdering
Indfaldsveje til Middelalderbyen	Stræderne må ikke blive dette	Indre By Lokaludvalg	Forvaltningen er enige i, at stræderne ikke må blive indfaldsveje. Forvaltningen anbefaler at der indtænkes løsninger i det permanente projekt der skal modvirke gennemkørende trafik f.eks. med indretning af kryds, indsnævring og bump.
Taxaholdeplads	Etablering uden for kvarteret	Indre By Lokaludvalg Beboerforeningen	I planlægningen af et fremtidigt projekt for Nørregade, anbefaler forvaltningen at muligheden for taxaholdepladser undersøges. Mulighed for taxaparkering i forbindelse med Vester Voldgade og Jamers Plads gives videre til anden planlægning.
Emne	Underemne	Hvem	Vurdering
Taxaholdeplads	Indkørsel forbudt i kvarteret for taxa i nattetimerne	Beboerforeningen	Forvaltningen vurderer at et indkørselsforbud for taxaer i nattetimerne vil være vanskelig at administrere. Forvaltningen anbefaler at undersøger muligheden for taxaholdepladser i Nørregade i et fremtidigt projekt for gaden.

Bump	Stu-di-stræ-de: ikke nok med et bump	Indre By Lokaludvalg (beboere)	Forvaltningen anbefaler at udformning og placering af bump udvides i den videre planlægning.
	Bump incitament for høj fart	Indre By Lokaludvalg (beboere)	Forvaltningen anbefaler at udformning og placering af bump udvides i den videre planlægning.
	Opsættes is alle stræderne	beboerforeningen	Forvaltningen anbefaler at udformning og placering af bump udvides i den videre planlægning.
	Få designet et særegent bump	Beboerforeningen	Forvaltningen anbefaler at udformning og placering af bump udvides i den videre planlægning.
Kryds: Larsbjørnsstræde / Stu-di-stræ-de	Skal forhøjes, så biler ikke kan køre i høj fart igennem	Indre By Lokaludvalg Beboerforeningen	Anbefales, at mulighederne undersøges i den videre planlægning.
	Træk cykelstativer længere væk fra kryds, så 5-10m fra kryds er velegnet til ophold	Indre By Lokaludvalg	Anbefales, at mulighederne undersøges i den videre planlægning.
Cykeltrafik tilbage til kvarteret		Indre By Lokaludvalg	Forvaltningen mener ikke tællingerne er udtryk for, at cykeltrafikken er faldet i kvarteret, idet tællingen blev foretaget under regnvejr og blæst.
Mere plads til fodgængere	Indskrænk udeservering (skilte, borde/stole)	Indre By Lokaludvalg	Det er forvaltningens vurdering, at det er afgørende vigtig for tilstedeværelsen af et varieret butiks- og caféliv at der gives tilladelse til anvendelse af fortov til ude servering og udstillinger. Forvaltningen vil anbefale at muligheden for at udvide fortovet i stræderne undersøges i den videre planlægning.
	Gør fortov bredere, hvor det er muligt	Indre By Lokaludvalg	Anbefales, at mulighederne undersøges i den videre planlægning.
Larsbjørnsstræde har fået mere biltrafik	Meget ulovlig trafik i stræderne	Indre By Lokaludvalg (beboere) Beboerforeningen	Hvis ensretningen vendes tilbage i Stu-di-stræ-de forventer forvaltningen, at biltrafikken vil vende tilbage til niveauet før forsøget, hvad angår Larsbjørnsstræde, Teglgårdsstræde og Larslejsstræde.
Larslejsstræde – skoletrafik er problematisk	Få ændret forældrenes vaner	Indre By Lokaludvalg	Forslaget om ændringer af forældres vaner ligger uden for opgavens opdrag.
Nørregade	Der mangler noget om cyklisterne forhold	Cyklisterforbundet	Det anbefales at muligheden for at forbedre cyklisterne forhold i Nørregade undersøges i et evt. kommende projekt. TMU har vedtaget at et budgetnotat om Nørregade skal indgå i årets budgetforhandlinger.
Forsøgets	Gennemførelse	Indre By	Forsøgets skiltning er løbende blevet

skiltning har været utilstrækkelig	forbudt ville have hjulpet.	Lokaludvalg	diskuteret og revideret i samarbejde med beboerforeningen.
skiltning	Påbudt højresving fra skt. Pedersstræde ned af Larslejsstræde gælder i princippet også cyklister, hvilket ikke er meningen. Cykler undtaget mangler Cyklister undtaget mangler ved betongris	Cyklistforbundet	Forvaltningen har efter høringssvaret undersøgt muligheden for at etablere den efterspurgte skiltning.
Ny Studiestræde	Frygt for nyt loop	Indre By Lokaludvalg (beboer)	Forvaltningens vurdering er, at den foreslåede løsning gør det uattraktivt at køre loop i kvarteret. Nedbringelse af loop kørsel i Studiestræde og Vestergade er løst, idet ensretningen i Studiestræde og Vestergade har samme kørselsretning.
	Sydkørende bilister i Nørregade kan ikke komme væk fra kvarteret – ulovlig kørsel på Gammel Torv	Cyklistforbundet	Trafiktællingerne viser, at stigningen i biler i Nørregade primært er biler ud af kvarteret, der er kørt ind via Vestergade. Forvaltningen forventer, at ændringen i Studiestræde vil få bilister med et ærinde til at køre ind i kvarteret via Vester Voldgade og dermed bruge Nørregade som udkørsel i stedet for som indkørsel til Nørre Kvarter. Dette vil ikke ændre i det samlede antal af biler i Nørregade.
	Giv Studiestræde status som cykelgade	Cyklistforbundet	Det er allerede tilladt at cykle i begge retninger i Studiestræde. Der arbejdes med at etablere yderligere cykelparkering. Projektet skal tilgodese både fodgængere og cyklister, derfor anbefaler forvaltningen, at hvis der skal foretages yderlige ændringer i Studiestræde, skal forholdene for fodgængerne prioriteres.
Emne	Underemne	Hvem	Vurdering
Uddel bøder +byg forhindringer op	Bilerne sluses ud	Indre By Lokaludvalg (beboerne)	Den nærmere formgivning af projektet vil blive afklaret i den videre proces. Det anbefales, at designet understøtter den trafikale regulering af kvarteret.
Støj om natten	Forsøget har ikke afhjulpet problem med dytteri i kryds	Indre By Lokaludvalg (beboerne)	Ændringen af ensretningerne i Studiestræde forventes at give en smidigere afvikling af trafikken i det pågældende kryds.

	Loop kørsel er flyttet til Frimands kvarteret	beboer	Før trafikforsøget kørte man ind i Frimands Kvarter (via Skindergade) fra Nørregade og ud via Vestergade. Under trafikforsøget kørte man ind fra Vestergade eller Nørregade og ud via Nørregade. Den almene trafik har således fået en smule lettere ved at komme ind i Frimands Kvarter og samme forhold for at komme ud. Det samme gælder loopkørslen. Loopkørslen er genereret af nattelivet og da dette ikke har ændret sig under trafikforsøget i kombination med, at de generelle til- og frakørselsmuligheder heller ikke er væsentligt ændret vurderer forvaltningen at eventuel loopkørsel i Frimands Kvarter ikke burde have ændret sig som konsekvens af trafikforsøget. I samme periode som trafikforsøget forgik, blev Niels Hemmingsens Gade omlagt og var spærret for gennemkørsel. Dette vil have ændret kørselsmønstret i Frimands Kvarter og givet flere biler i især Klosterstræde og Kejsergade.
Parkeringspladser	Mangler på NørreVoldgade	beboer	Nørre Voldgade er ikke omfattet af projektet. Bemærkningerne videreføres til anden planlægning.
	Skilt med opfordring til parkering uden for kvarteret (Nørre Vol + Israels Plads)	Cyklistforbundet	da bilisten typisk har foretaget sit parkeringsvalg inden han tager hjemmefra, vurderer forvaltningen, at den efterspurgte skiltning kun vil have marginal betydning.
Cykelparkering	Mere cykelparkering i kvarteret (som i Vestergade) – nedlæg gerne p-pladser.	Cyklistforbundet	Projektet koordineres med Projektet ”Bedre cykelparkering fase 2”
Tællinger	Der mangler tællinger fra Skt. Peders, Teglgårdsstræde	Indre By Lokaludvalg	Forvaltningen anbefaler, at der udføres en supplerende tælling i kvarteret, hvis det vedtages politisk at tilbageføre ensretningen i Studiestræde til samme situation som før forsøget.
	Der mangler tællinger af biler uden passagerer	Cyklistforbundet	Forvaltningen vurderer at det er antallet af biler og deres kørselsretning, der er relevant for udformningen af projektet.
Bilkørsel kun tilladt for varelevering og		Cyklistforbundet	Da området er kendetegnet ved at tiltrække mange besøgende, vurderer forvaltningen at det er relevant, at

beboere			besøgende har mulighed for at køre ind i kvarteret. I udformningen af de endelige projekter, anbefales det at indarbejde løsninger, der mindsker gennemkørende trafik.
Overkørsler til kvarteret	Markering af indkørsel samt trafikdæmpende (a la kryds Larsbjørnsst./Studi est.)	Beboerforeningen	Det anbefales, at mulighederne undersøges i den videre planlægning.
Tung trafik forbud	Busser og lastbiler	Beboerforeningen	Forvaltningen anbefaler at der igangsættes en dialog/proces mhp at kunne fremlægge et beslutningsgrundlag til TMU om forslag til en zone hvor buskørsel kun er tilladt med særlig tilladelse.
Belysning	Stu-di-stræde skal oplyses som skt. Peders stræde	Beboerforeningen	Skt. Peders Stræde er oplyst med gamle el-gaslygter i zig-zag på husmurene. Stu-di-stræde er oplyst med Københavnerarmaturer, som er udskiftet til nye med godt hvidt lys i 2008. Der er ingen planer om at udskifte belysningen i Stu-di-stræde, som er relativt nyudskiftet, men derimod er der planer om at reovere de gamle el-gaslygter i Skt. Peders Stræde til ny lyskilde med LED (lysdioder), som indbygges i de gamle el-gaslygter

Forvaltningens anbefalinger

På baggrund af evalueringen og resultatet af høringen har Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejdet en række anbefalinger der forslås godkendt af Teknik- og Miljøudvalget og indarbejdet i de endelige projekter, anbefalingerne udgør:

For Vestergade

- At Vestergade forbliver cykelgade
- At beholde den vendte ensretning i Vestergade
- At sikre oversigtsforholdene og tydeliggøre for bilister, at de kører ud på en cykelgade i overgangen fra Larsbjørnsstræde til Vestergade
- At den midlertidige opstillede cykelparkering i Vestergade gøres permanent
- At der opsættes en hastighedsdæmpende foranstaltning i Vestergade ved Gammel Torv.
- At justerer parkeringsrestriktionerne

- At sikkerheden og fremkommeligheden i krydset Vestergade/Vester Voldgade forbedres.

For Studiestræde

- At vende ensretningen i Studiestræde mod Nørregade, så der ikke ledes yderligere trafik ned i Larslejrstrædestræde samtidig med, at cyklisternes sikkerhed øges med et mindre kompliceret kryds mellem Studiestræde og Larsbjørnsstræde
- At gøre midlertidige bump i Studiestræde permanente
- At indarbejde hastighedsregulerende foranstaltninger i krydset Studiestræde/Larsbjørnsstræde i det endelige projekt

For trafikforsøget

- At trafikforsøget afsluttes og kørselsrestriktionerne justeres i henhold til ovennævnte anbefalinger.
- At det justerede restriktioner videreføres, indtil de erstattes af de permanente løsninger. Justeringerne forventes at kunne gennemføres indenfor en måned efter behandlingen af denne indstilling.

For bylivsaksen

- Bylivsaksen omhandler ønsket om at skabe en sammenhængende forbindelse mellem Strøget og Ørstedparken via Kattesundet, Larsbjørnsstræde og Teglgårdsstræde. Bylivsaksen har ikke været en del af trafikforsøget og det forslås at der i dialog med beboere og brugere udvikles et program for Bylivsaksen

Nørre Kvarters Beboerforening

**Til Teknik og Miljøforvaltningen
Københavns Kommune
15-6. 2014**

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE TRAFIKFORSØG I NØRRE KVARTER:

Vendingen af ensretningen i Studiestræde:

Vi bifalder forvaltningens beslutning om, at trafikken i Studiestræde bringes tilbage til den oprindelige ensretning. Effekten af forsøget er negativ, kaosfremkaldende, ulogisk. Især i weekenderne gør lange natlige køer af dyttende taxier det ulideligt for beboerne, specielt i Larsbjørnsstræde mellem Studiestræde og Vestergade. Der er også rigtig mange bilister, der i frustration over forsøgets manglende hensigtsmæssighed, trodser ensretningen og til fare for alle kører meget hurtigt den forkerte vej. Dette sker især i Teglgårdsstræde og Sankt Peders Stræde – i Teglgårdsstræde kører min. 70 biler pr døgn den forkerte vej med høj hastighed.

Vestergade som cykelgade:

Beboerforeningens holdning er overvejende positiv.

Bump i Studiestræde:

Beboerforeningens indstilling er positiv. Vi ønsker fartdæmpende bump i alle stræder i Nørre Kvarter. Der bør – muligvis ved en idékonkurrence eller ved specialishjælp – findes en udformning af bump, der er tilpasset kvarterets egenart (1700-talsbygninger), og hvor gade/fortovsforløbet ikke brydes af øer/bredere fortove.

Overkørsler ved indkørsel til kvarteret

Beboerforeningen foreslår, at der etableres en form for overkørsler ved indkørsel til kvarteret – i Vester Voldgade, i Nørregade samt i Nørre Voldgade – ligesom vejbanen i krydset Larsbjørnsstræde – Studiestræde evt. kan forhøjes og markeres med det formål at dæmpe farten.

Beboerforeningens ønsker mht taxier i nattetimerne

Vi ønsker taxiholdepladser i gaderne, der omkranser kvarteret (Nørregade, Vester Voldgade), og indkørsel

forbudt for taxier i stræderne 22-06. Vores ønske understøttes af såvel taxaforeningen som politiet.

Forbud mod busser og store lastvogne

Det er beboerforeningens ønske, at der ikke kører busser og store lastbiler i stræderne. Gaderne er for smalle til disse store køretøjer, der også ofte har svært ved at manøvrere om hjørnerne. Vi ønsker busforbuds-skilte som i Sankt Annæ Gade på Christianshavn samt en nedsættelse af max tilladte vægt for lastvogne.

Med et stort nyt hotel (Hotel SP 34) i kvarteret er det vigtigt at indføre et busforbud, jf situationen ved Hotel Sankt Petri. Den ene taxiholdeplads uden for Hotel SP 34 på Jarmers plads bør nok udvides til 2.

Generelt:

Beboerforeningen vil gerne konsulteres omkring trafikken. Det er beboerne, der dagligt oplever konsekvenserne af diverse ændringer.

Belysning

Beboerforeningen ser frem til, at der som oplyst også i Studiestræde etableres belysning med samme lamper som i Sankt Peders Stræde og Larsbjørnsstræde. De gamle lamper skaber en hyggelig ikke-aggressiv stemning både fsva trafik og natteliv.

Med venlig hilsen
Bestyrelsen for
Nørre Kvarterets Beboerforening
voreskvarter@gmail.com

Teknik- og Miljøforvaltningen

Teknik- og Miljøforvaltningen har med svarfrist d. 16. juni 2014 bedt Indre By Lokaludvalg om et høringssvar angående trafikforsøget i Nørre Kvarter.

Borgerdialog

Indre By Lokaludvalg har med annoncer i lokale medier gjort borgerne opmærksomme på muligheden for at kommentere sagen på Indre By Lokaludvalgs hjemmeside. En borger har benyttet sig af muligheden - se kommentaren i bilaget.

Lokaludvalgets holdning

Indre By Lokaludvalg mener, at Teknik- og Miljøforvaltningen særligt skal være opmærksom på følgende punkter. Punkterne er konklusioner baseret på den efterfølgende vurdering af trafikforsøgets effekter:

- Det kan ikke være meningen, at en til to stræder skal "dømmes" til at have voldsom morgen- og nattrafik, bare for at friholde de øvrige gader for moderat mere trafik.
- Studiestræde – og de øvrige stræder – skal friholdes fra at blive "indfaldsveje" til andre kvarterer i Middelalderbyen for tunge leverandørbiler.
- Loopkørsel om natten og de hyppigt forekommende dytteorkestre skal hindres med andet end bump – f.eks. taxaholdepladser i udkanten af kvarteret.
- Bump skal placeres med stor omtanke. Krydset Larsbjørnsstræde/Studiestræde skal forhøjes og indrettes på en måde, der stopper bilerne lige så effektivt, som den nuværende ensretning, der tvinger bilerne til at dreje, således at "barrieren" i krydset får fodgængere og cyklister til at føle sig beskyttet mod, at biler sætter speederen i bund hen over krydset. Biler med ærinde i kvarteret har ingen problemer med at køre i skridttempo hen over krydset, da de alligevel skal stoppe et sted. Krydset er en form for centrum i kvarteret, og man bør overveje at trække cykelstativerne længere væk og gøre 5-10 m fra krydset velegnede til ophold for fodgængere (ikke nødvendigvis caféstole, der bør holdes på det nuværende niveau med 1 stol i bredden).
- Cykeltrafikken skal tilbage til kvarteret – gerne både i Vestergade og Studiestræde, som før var en populær cykelgade, idet cykeltrafikken i begge retninger er med til at fredeliggøre biltrafikken.

- Mere plads til fodgængere, dels ved at indskrænke udeserveringernes uhæmmede brug af arealer til både skilte og borde/stole, dels evt. ved at gøre fortove bredere, hvor det er muligt og kan inddæmme trafikken.

Lokaludvalgets vurdering af trafikforsøget

Vi har taget de i høringsmaterialet angivne tællinger og lagt tallene sammen, se herunder.

CYKLER

Strækning	Før	Efter	Difference	%
Stuðiestræde vest	5073	3524	-1549	-31%
Stuðiestræde øst	4471	3076	-1395	-31%
Stuðiestræde totalt	9544	6600	-2944	-31%
Larsbjørnstræde nord	1667	1477	-190	-11%
Larsbjørnstræde syd	1470	1278	-192	-13%
Larsbjørnstræde totalt	3137	2755	-382	-12%
Vestergade vest	3900	4600	700	18%
Vestergade øst	4200	4500	300	7%
Vestergade totalt	8100	9100	1000	12%
Larlejestræde	800	600	-200	-25%
Nørregade nord	10400	9700	-700	-7%
Nørregade syd	9500	8500	-1000	-11%
Nørregade totalt	19900	18200	-1700	-9%
Total cykeltrafik	41481	37255	-4226	-10%

BILER

Strækning	Før	Efter	Difference	%
Stuðiestræde vest	2197	1522	-675	-31%
Stuðiestræde øst	1395	698	-697	-50%
Stuðiestræde totalt	3592	2220	-1372	-38%
Larsbjørnstræde nord	185	627	442	239%
Larsbjørnstræde syd	704	1610	906	129%
Larsbjørnstræde totalt	889	2237	1348	152%
Vestergade vest	2100	700	-1400	-67%
Vestergade øst	2200	1400	-800	-36%
Vestergade totalt	4300	2100	-2200	-51%
Larlejestræde	1100	1600	500	45%
Nørregade nord	2800	3900	1100	39%
Nørregade syd	2700	2800	100	4%
Nørregade totalt	5500	6700	1200	22%

Total biltrafik	15381	14857	-524	-3%
------------------------	--------------	--------------	-------------	------------

Tællinger af cykeltrafikken må desværre tages med det største forbehold, bl.a. fordi tællingen er foretaget på en dag med meget dårligt vejr i forsøgsperioden og i dejligt sensommervejr før forsøget. Men for cykeltrafikken viser tællingerne, at man har mistet 31% af cykeltrafikken eller 2944 cyklister i Studiestræde, mens man kun har ”vundet” 1000 cyklister i Vestergade. Det tyder på, at begge gader er populære som cykelgader, tidligere med Studiestræde som den mest populære. Totalt set er der forsvundet en del cyklister fra kvarteret på øst-vest-aksen – med mindre de har valgt Sankt Peders Stræde, som der desværre mangler tællinger for.

Mindre biltrafik i Studiestræde, især mindre tung trafik om morgenen. Barerne i Studiestræde 5, 7, 14 samt restauranten i nr. 17 er enige om, at trafikforsøget har hjulpet meget m.h.t. at fredeliggøre trafikken. Desuden har restauranten i nr. 17 og barerne i nr. 5 og 7 lagt mærke til, at det er lettere at få leveret varer, fordi der er flere parkerings-/afsætningspladser. Den voldsomme trafik af leverandør biler og tunge lastbiler, der tidlig morgen leverer varer i byen, og som brugte Studiestræde som indfaldsvej, er stoppet fuldstændig under trafikforsøget.

Larsbjørnsstræde har fået væsentlig mere biltrafik, hvoraf en stor del desværre stammer fra biler, der ikke følger færdselsreglerne i henhold til skiltene der er opsat under trafikforsøget. Desuden har andre stræder i kvarteret fået mere trafik. Skole-afsætningstrafikken i Larslejsstræde er et særligt problem, her burde man også se på, hvorvidt det virkelig er nødvendigt at køre børn i bil til/fra skolen.

Nørregade har fået mere trafik – men er også en meget større gade end kvarterets stræder, og med noget mindre beboelse.

Utilstrækkelig skiltning under forsøget

Selve opsætningen af forsøget var desværre utilstrækkelig, det ville nok have hjulpet med ”gennemkørsel forbudt-skilte” ud over påbudsskiltene, hvilket beboere fra Studiestræde havde påpeget allerede i starten af forsøget. En stor del af den voldsomme trafikøgning i Larsbjørnsstræde stammer fra biler, der kørte mod forskrifterne.

Kommentarer fra forskellige Studiestræde-beboere og erhvervsdrivende:

Stu­diestræde 16 m.m.fl.: Folk i for­huset er meget glade for for­­sø­get, som har givet meget mere fred især om natten. Se også erhvervs­kommentarer herunder.

Larsbjørnsstræde: Meget ubehageligt med den store øgning i biltrafikken.

Sankt Peders Stræde, Larslejsstræde, Teglgårdstræde: Ingen målinger, men div. beboere mener, der har været en øgning af trafikken. Se evt. Nørre Kvarter Beboerforenings svar, en stor del af bestyrelsen bor i denne del af kvarteret.

Farthæmmende bump og forhøjninger: Det er ikke tilstrækkeligt med kun ét bump på den lange del af Studiestræde (mod øst), idet man kan nå at speede op fra det eksisterende bump og frem til krydset – uanset om man kører mod krydset ved Larsbjørnsstræde eller mod Nørregade. Det er iagttaget fra Studiestræde 17 om aftenen/natten. Trenden er, at man gerne kører langsomt forbi Bar7 med firehulede stereoanlæg med subwoofere, og så speeder op for at komme til Vestergade, hvor man ligeledes ”umpp”er langsomt igennem.

En beboer fra Studiestræde 18 bemærker ligeledes, at bump kan være et incitament til at gasse op frem til bumpet, for så at bremse skrigende op foran bumpet, og herefter fortsætte i hjulspind til næste bump. Dette viser bl.a. erfaringer fra Prinsessegade.

Loopkørsel: Hvis Studiestræde ensrettes parallelt med Vestergade, må der forventes ny loopkørsel igennem Studiestræde med en stor loop ad Nørregade, Nørre Voldgade og Vester Voldgade tilbage til Studiestræde.

Taxaloops og -holdepladser: Skt. Petri Hotel SP34 arbejder på at bruge de to markerede taxapladser langs Jarmers Plads/Vester Voldgade som afsætningsområde, og det kunne man godt få taxaselskaberne til at kode ind i deres GPS'er.

Evt. genetablering af tidligere ensretning i Studiestræde: Det må forventes med stor sikkerhed, at Studiestræde igen bliver en ”indfaldsvej” for leverandører, dvs. større leverandør biler og tunge lastbiler, der tidlig morgen leverer varer i byen. De var stoppet fuldstændig under trafikforsøget, kun de leverandørbiler, som havde ærinde i selve Studiestræde, var tilbage.

Ved at ændre Studiestræde tilbage til gennemkørselsvej, vil man også give bilisterne lejlighed til at benytte den som indfaldsvej til de andre kvarterer i byen, dvs. man fjerner ”lagkagestykke”-princippet om at man ikke skal kunne køre videre ind til byen. Det er typisk en smutvej, taxaer benytter under myldretiden for at slippe hurtigere

igennem til de andre kvarterer. Flere mener, at det derfor bør være et princip, at ingen af stræderne skal have gennemkørselstrafik.

Hvis man sørger for at 1) uddele bøder til bilister, der kører mod reglerne 2) bygger forhindringerne op med f.eks. smalle trafikøer m.v., således at bilerne lettere sluses ad den ønskede vej.

Så snart trafikken omkring Nørreport bliver normaliseret, vil kvarteret yderligere blive aflastet trafikalt.

Nattestøj

Desværre har omlægningen ikke hjulpet på dytteriet om natten. Taxachaufførers og nattebilisters tålmodighedstærskel ligger på ca. 4 sekunder. Senest holdt der en lang række dyttende biler i Studiestræde/Larsbjørnsstræde kl. 00:36 lørdag den 31. maj pga. en nedbrudt bil.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,
formand

**HØRINGSSVAR OM TRAFIKFORSØG I NØRRE
KVARTER I KØBENHAVN K.
FRA CYKLISTFORBUNDET, KØBENHAVNS
AFDELING**

København K., den 5. juni 2014

Til
Københavns Kommune
Trafik- og miljøforvaltningen
Byens Fysik – Center for anlægsprojekter
Islands Brygge 37
2300 København S.

Cyklistforbundet, Københavns afdeling, fremsender hermed høringsudtalelse vedrørende trafikforsøget i Nørre Kvarter i København K.

I store træk kan vi godt følge de anbefalinger, som forvaltningen foreløbigt har givet til Trafik- og miljøudvalget. **Men**, for der er en række væsentlige **men'er**:

- Vi synes rigtig godt om Vestergades nye status som primært cykelgade, hvor afviklingen af den kørende trafik sker på cyklisternes præmisser. Dog trænger denne status til en betydelig tydeliggørelse. Det er godt, at de sidste rester af ensretning for cyklister nu helt er fjernet i Nørre Kvarter. Vestergades nye status falder også godt i tråd med kommunens strategi om at gøre København til verdens bedste cykelby.

- Vi er betænkelige ved, at vende ensretningen for biler i Studiestræde, så den går i samme retning som Vestergade. Herved har sydkørende bilister i Nørregade ingen steder, hvor de lovligt kan komme ud af området efter Sankt Peders Stræde. Derved vil den ulovlige bilkørsel mod syd ad Gammeltorv/Nytorv tage til (det problem er stort nok i forvejen i dag), og hele hensigten med en fredeliggørelse af torvene, gennem skiltningen om indkørsel forbudt for motorkøretøjer, går fløjten. Det skal tilføjes, at Københavns Politi flere gange har givet udtryk for, at de ikke har ressourcer til at prioritere håndhævelsen af denne trafikregel. Vi opfordrer forvaltningen til at finde en robust løsning på dette problem. Det er jo tydeligvis ikke tilstrækkeligt at henvise til, at problemet er en politisag (hvad jo dybest set er rigtigt), men også en lige lovlig tilbagelænet holdning.

- Men uanset hvilken løsning man vælger i Studiestræde, så foreslår vi, at Studiestræde får samme cykelprioritetsstatus som Vestergade, som jo netop har fået ros af mange cyklister, fodgængere og beboere. Når nu Vestergades nye status er en succes, hvorfor så ikke prøve noget mere af det der virker – også i Studiestræde? Det vil formentlig også medføre en mere rolig og langsomkørende biltrafik i Studiestræde.

- Vi mener det er indlysende, at der er grænser for hvor meget blandet kørende trafik, der kan proppes ind i de gamle snævre gader i Nørre Kvarter. Mere bilkørsel i kvarteret hæmmer fremkommeligheden og trygheden for cyklister og andre bløde trafikanter. Derfor savner vi i trafiktællingerne en opgørelse over hvor mange personbiler **uden** passagerer, der kører i kvarterets gader. Når der i tællingerne er fokus på den generende og unødvendige cruising-kørsel, så kan det vel også være på sin plads at have fokus på, at en stor del af de tomme personbiler kan være unødvendig kørsel. Kørsel, der alternativt kunne klares på cykel eller til fods. Man kunne overveje skiltning med opfordring til at bilparkere udenfor kvarteret (i f.eks. Nørrevoldgade eller under Israels Plads) eller at gøre bilkørsel kun tilladt for varetransport til området samt for beboere og handicappede.

- Cyklistforbundet savner langt flere cykelparkeringspladser i Nørre Kvarter. De gode erfaringer med etablering af mindre cykelparkeringsområder i Vestergade bør udvides til hele Nørre Kvarter. Også her er Vestergade et godt eksempel for resten af kvarteret. Cykelparkering kan etableres ved nedlæggelse af udvalgte bilparkeringspladser spredt rundt i kvarteret. Parkeringspladser, der kan erstattes ved bilparkering som nævnt ovenfor. For hver fjernet bilparkeringsplads kan etableres 10 cykelparkeringspladser. Vi henviser her til planer om tilsvarende tiltag i Grønnegadekvarteret.

- Der er rod i skiltningen om påbudt kørselsretning og tilhørende afstribning. I Sankt Peders Stræde i retning fra Nørregade mod Vester Voldgade er der påbudt kørsel til højre ad Larslejsstræde for **al** kørende trafik – også cyklister. Men hensigten hermed gælder jo åbenlyst ikke for cyklister, da der

efterfølgende i Sankt Peders Stræde i retning videre mod Vester Voldgade står et skilt om indkørsel forbudt for motorkøretøjer. Der bør etableres et skilt om *cykler undtaget* under påbudsskiltet. Det samme problem ses også ved påbudt kørselsretning til højre på de midlertidige betongrise i Studiestræde/Larsbjørnsstræde. Her er der heller ikke noget *cykler undtaget*-underskilt.

- Endelig savner vi i høringsmaterialet fra forvaltningen noget om, hvad der skal ske med Nørregade, hvor cykelkørsel ofte er utrygt på grund af biltrafikken. Vi kan se, at der i idekataloget om Nørre Kvarter fra 2013 er mange gode ideer til forbedringer til fordel for cyklister og fodgængere i Nørregade. Men det kommer måske senere som selvstændigt anlægsprojekt med en ny høringsrunde?

Med venlig hilsen

Anders Kristensen
Cyklistforbundet, Københavns afdeling
a@kristensen.mail.dk

Tor Wergeland
Stu­diestræde 17, 3.
1455 København K

København, 14.6. 2014

Høringssvar om trafikforsøg i Nørre Kvarter

Til
Københavns Kommune
Trafik- og miljøforvaltningen
Byens Fysik – Center for anlægsprojekter
Islands Brygge 37
2300 København S.

Generelt:

Beboerforeningens bestyrelse er IKKE repræsentativ for hele Nørre Kvarter - de bor i den nordlige del, dvs Skt. Pedersstræde og Teglgårdsstræde og har derfor en anden tilgang til problemerne i Studiestræde og Vestergade.

For erhverv og beboere i Studiestræde er forsøget en KLAR forbedring (med muligheder for yderligere forbedringer):

1. Ingen gennemkørsel i morgentimerne af store lastbiler som tidligere brugte Studiestræde som transit-vej for at komme til andre dele af byen. Disse store lastbiler kørte så stærkt at vores hus rystede. Dette er måske den vigtigste forbedring og taler klart for IKKE igen at ensrette Studiestræde fra Vester Voldgade til Nørregade.
2. Der er blevet mindre trafik i Studiestrædes østlige del, og det har forbedret mulighederne for at finde parkeringsplads for leverandører til de forskellige erhverv.
3. Loop-kørsel er stærkt reduceret, men taxaerne bruger nu en mini-loop fra Nørregade - ind i Studiestræde og drejer (ulovligt) til venstre ned i Larsbjørnstræde og derefter Vestergade og igen Nørregade. Dette ville forsvinde om reglerne blev overholdt eller en bedre forhindring erstatter den nuværende beton-gris.
4. Dytting i nattetimerne er blevet mindre, men forekommer stadig - typisk når en bil holder foran Jailhouse for å

tale med en ven, og taxaerne bag bilen begynder at dytte efter ca. 4 sekunder.

Kommentarer til den antropologiske rapport

Påstand - s. 4: *"Der er desuden ikke observeret nogen form for uhensigtsmæssig loop-kørsel i kvarteret".* Det passer jo ikke - der er ca. 50 biler der kørte mini-loopen (jfr pkt 3 over) i efter-tællingen, og af dem er 86% taxaer. Dette er stadig et problem for os i Studiestrædes østlige del.

Biltrafik s 4:

Problemet som enkelte fremhæver at de helt store lastbiler ikke kan svinge til højre i krydset Studiestræde-Larsbjørnstræde: Lav en klar gul stribe i Larsbjørnstræde på 10 meter fra krydset. Grundlæggende set burde det være et generelt forbud mod så store lastbiler i indre by, og specielt Nørre Kvarter. Jeg har selv observeret en kæmpe-lastbil der måtte køre op på begge fortove i Larsbjørnstræde for å komme rundt svingen, samtidig med at mindst 10 biler dyttede heftigt fordi der opstod en kø.

Udsagn - s 4: *"Lort! Alt for meget omkørsel. Jeg er nødt til at køre hele vejen rundt om kvarteret, fordi man ikke må dreje til venstre ved Studiestræde."* (varelevering)

Til det vil jeg si fint, flot, så kør en anden vej - Vester Voldgade og ind i Vestergade. Hvorfor skal vi beboere betale prisen for at en leverandør må køre 500 meter længere? Hvis man bare planlægger ruden, vil det hele fungere. Vi kan ikke bruge vanetænkning til noget, når vi vil forbedre noget.

Påstand, s. 5: *Der er dog ikke tale om et egentlig loop, da denne problematik handlede om gentagne loop i høj fart, derfor bør det overvejes, om det er nødvendigt at have tvungen højrekørsel i krydset, hvis ensretningerne skal forblive modsatrettede.*

Jo, der er tale om en loop (med masse dytting i nattetimerne) og den kan kun forsvinde om der bliver sat en stopper for venstrekørselen: Bedre skiltning og lidt politikontrol ville hjælpe.

Påstand, s 5: *De to opsatte bump i Studiestræde har*

ifølge de fleste haft en god effekt på hastigheden i gaden

Det er korrekt, men fremdeles observerer vi at biler der kommer for at vise sig frem for klientellet ved Bar7, bremser ned ved bumpen, og speeder så sindssygt op mod krydset Studiestræde/Larsbjørnstræde, for så at svinge (ulovligt) til venstre

Påstand, s. 6: *Det bør undersøges, om det er nødvendigt med påbudt højresving i krydset på Studiestræde, da et lovligt venstresving vil mindske den nuværende omkørsel for både fragt- og taxakørsel.*

Fuldstændig uenig. Vi ønsker at blive kvit de kørsler som ikke har noget i Studiestræde at gøre. Taxaer og vareleverandører må bare lægge om sine kørevaner. Vi vil gerne ha relevant trafik i gaden, men ikke dem som kun bruger gaden til at komme et andet sted hen.

Tilkørselsforhold (tilgængelighed), s 7:

Problemet kan løses ved at snu ensretningen i Skt. Pedersstræde, sådan at man ikke kan køre ind fra Vester Voldgade, men kan svinge ind til venstre fra Larsbjørnsstræde og både til højre og venstre når man kommer fra Nørre Voldgade ned ad Teglgårdsstræde. Ved Vester Voldgade må det være påbudt højresving. ellers skapes der muligheder for ny, uønsket loop. Videre snur man ensretningen i Larslejsstræde, så man kører fra Nørre Voldgade og drejer til venstre i Skt. Pedersstræde som dermed bliver modsat af i dag.

Dette vil forhindre transittrafik som intet har i kvarteret at gøre, samtidigt som varekørsel som berører både Studiestræde og Vestergade hurtigt kan nås vis Vester Voldgade.

Krydset Studiestræde/Larsbjørnstræde, s 8:

Fjern betongrisen og lav i stedet en forhøjning som udrykningsvogne kan forcere, men som er et hinder for vanlige biler, kombineret med to bumps mere i Studiestræde og bedre skiltning. Det må to forbuds-skilt til som tydelig siger at man ikke må dreje til venstre (ikke bare et venlig drej-til-højre-skilt), og så må de gamle skilte fjernes, så det ikke er tvivl om hvad man lovligt kan lave.

Trafikforsøg Nørre Kvarter - Evaluering

Jeg bor på Vestergade og har nogen synpunkter om trafik forsøget.

For det første, jeg er meget glad for at kommunen tar op problemet i Kvarteret. Jeg var lidt bekymret fordi prioritering havde identificeret tre problemer (rundkørsel om natten, hastighed på Sutdiestråde, at cykler på Vestergade), men har mistet at focuser på det som skule være hovedpunktet. Og det er at forstærke det unikke liv på Vester Kvarteret.

Jeg er også klar over at det ikke kun handle om Kvarteret, men Kvarteret og trafik i den større byplan.

Observationer om forsøget:

- a) I stedet for at mindske trafikken i Nørre Kvarter, der kører flere biler i Kvarteret, samt at de køre mer distance. Det har evalueringen af forsøget sikkert vist.
- b) jeg synes at trafikforsøget har demonstreret at løsningen har øget trafikken på Larsbjørnstråde. Og, Larsbjørnstråde er det vigtigste gade i Kvarteret. Det er rigtig godt at i har fundet frem til konklusionen at Studiestråde skal være som det var før.
- c) Det er også en bedre løsning at har Verstergade som prioriterer cykel trafik i begge retninger.

Det vigtigste vil være at forbedre livet i Nørre Kvarter — hvordan?

I øjeblikket, Trafikken i Larsbjørnstråde, specielt mellem Studiestråde og Vestergade, er kaotisk. På grund af at gaden er smal er der trængsel med biler, fodgænger og cykler. Fortoverne er for smalle.

- a) Begrænse bil trafik i Larsbjørnstråde.
- b) Laver Larsbjørnstråde om til en gågade.
- c) Tar det mest af parkeringen væk og laver fortove breder.

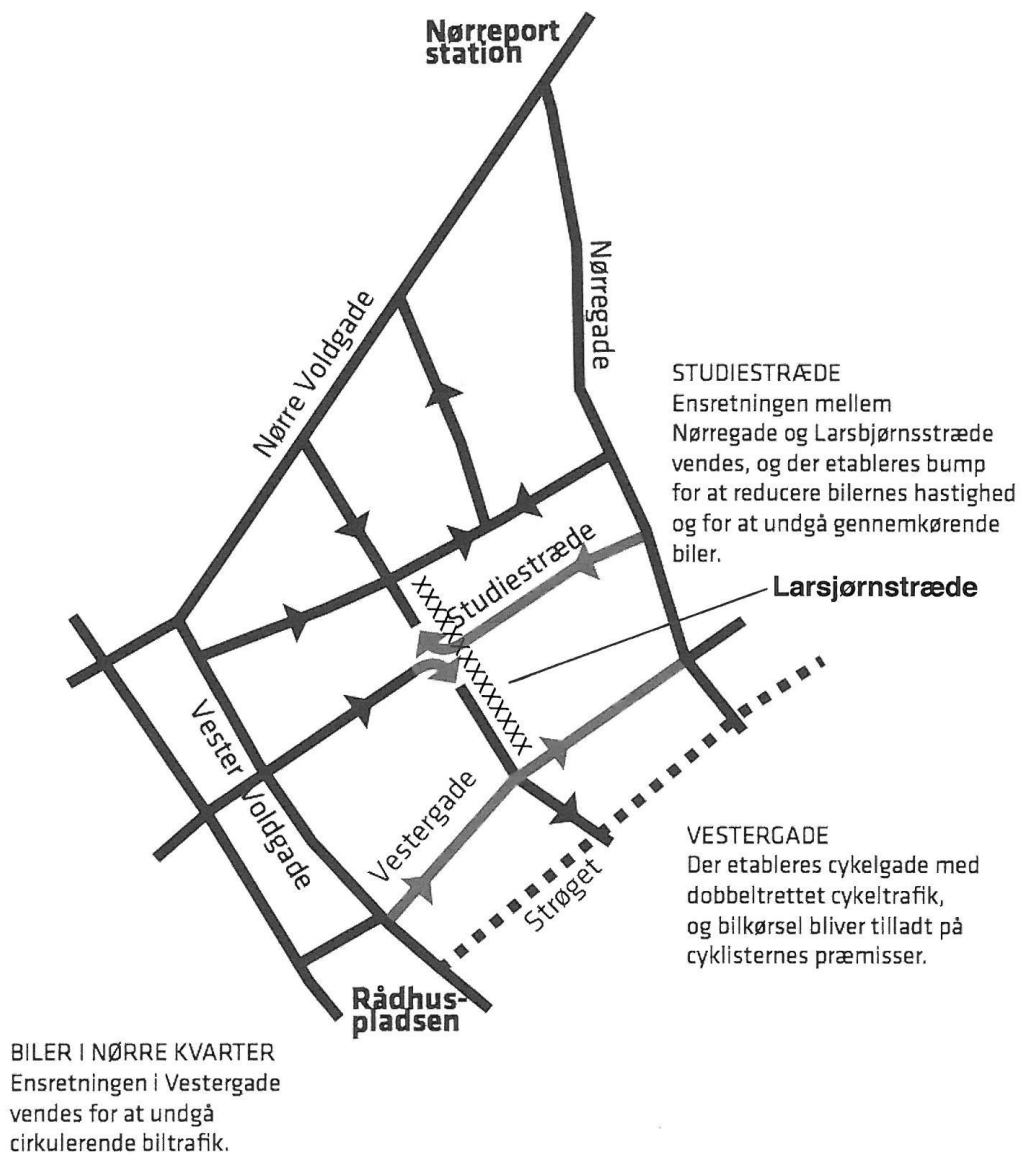
Konklusion

Nørre Kvarter er helt unik i København. Det er derfor at den også er kalt *Pisserenden* og *Den Franske Kvarter*

Nu at i er kommet frem til at begge Studiestråde og Vestergade vil være ensrettet mod Nørregade, så, mangler kun det sidste skrid til at giver Nørre Kvarter muligheden til at være alt den kan være. Det vil sige, at forstærker de evner som finds — Laver Larsbjørnstråde om til en gågade.

Jeff Shore - Architekt SAR
vestergade 18h, 1tv
1456 København K
jpsore@yahoo.com
40192335

Det er Larsbjørnstræde som er Hjertet af Nørre Kvarter



trængsel på Larsbjørnstræde

