

BILAG 1B

Kommentarer fra referencegruppen

I forbindelse med udarbejdelsen af idekataloget er en referencegruppe af eksterne interessenter blevet inddraget. Interessenterne blev inviteret til et borgermøde på Rådhuset d. 21. marts 2013 og efterfølgende til et informationsmøde d. 17. april 2013. Til informationsmødet blev referencegruppen præsenteret for udkastet til idekataloget. Efterfølgende kunne de indenfor 14 dage afgive bemærkninger.

Referencegruppen består af:

	Deltog på informationsmødet	Har afgivet bemærkninger
Indre By Lokaludvalg	x	x
Dansk Cyklist Forbund	x	x
Dansk Fodgænger Forbund	x	x
Dansk Handikap Råd		
Københavns Ældreråd		
Nørre Kvarter Beboerforening	x	x
Horesta	x	
KCC		
Taxi	x	
Natteravene		
LGBT		
Wonderful Copenhagen		
Movia		x

De indkomne bemærkninger er sammenfattet i følgende skema:

	Nørre Kvarter Beboerforening	Indre By Lokaludvalg	Dansk Fodgænger Forbund	Dansk Cyklist Forbund	Movia
1 Sammenhæng med Rådhuspladsen					
Biltrafik		Ok		Ok	Ja
Ingen biltrafik		Ja		Ja	Nej
2 Vestergade					
Cykelgade		Ok	Ja	Ja	
3 Nørregade					
Vejprofil		Ja		Ja	Ok
Hævede flader		Ja		Ok	Nej
4 Bylivsaksen					
Byrum	Nej	Ja		Ok	
Krydsning	Ja	Ja		Ok	
5 Biler i Nørrekvarter					
Vende ensretning	Ja	Ja	Ok	Ok	
Bump	Ja	Nej	Ja		
Steler	Nej	Ok	Ja	OK	
6 Andre generelle tiltag					
Taxiholdepladser		Ja			
Fortovsudvidelser		Ok	Ja		
Cykelstativer		Ja		Ja	
Belysning (dæmpet)	Ja	Ja			
Tilgængelighed			Ja		
Oprydning i skilte		Ja	Ja		
Andre kommentarer					
Fjernelse af parkering	Nej				
Generelt bredere fortove	Nej		Ja		
Trafikforsøg		Ja	Ja		

Overordnet er der god opbakning til indholdet i idekataloget, og kommentarerne har ikke givet anledning til ændringer.

Kommentarerne støtter ideen om at gennemføre et trafikforsøg hvor ensretningen i Vestergade ændres for at forhindre uvedkommende biltrafik i nattetimerne, således at vi kan blive klogere på effekten heraf.

På de følgende sider er de indkomne bemærkninger gengivet.

Ja: Fortaler for/støtter
Ok: Synes om/tilslutter sig
Nej: Imod

Joanna Mai Skibsted

Fra: Erik Hjulmand [eh@post.opasia.dk]
Sendt: 1. maj 2013 11:32
Til: Joanna Mai Skibsted
Emne: Re: Udkast til Idekatalog, Trafik og bymiljø i Nørre kvarter

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Cyklistforbundets bemærkninger til *Udkast til Idekatalog, Trafik og bymiljø i Nørre kvarter*

Cyklistforbundet er grundlæggende enig i det fremsatte mål om at "*forandringer i Nørre kvarter skal ske i respekt for områdets nuværende karakter og stemning, d.v.s. at de nuværende kvaliteter ønskes fastholdt og styrket*", og i naturlig forlængelse heraf vil vi på cyklisternes vegne udtrykke ønsket om, at cyklisternes forhold i området ligeledes skal fastholdes og - meget gerne - styrkes.

Generelt er det vores vurdering, at cyklisternes forhold i Nørre kvarter i dag er absolut tilfredsstillende, men med plads til forbedringer, og det glæder os derfor ved læsning af forslagene til indsatser at kunne konstatere, at der peges på flere sådanne.

Selv om den fysiske afgrænsning af området er markant (Vester & Nørre Voldgade, Nørregade, Vestergade) kan Cyklistforbundet i sin vurdering alligevel ikke se bort fra, at cykelforholdene her skal ses i sammenhæng med dem i hele Middelalderbyen, hvor der andre steder er problemer med fremkommeligheden og muligheden for at færdes på kryds og tværs i området. Vi tænker her især på den manglende, dobbeltrettede cykelforbindelse sydvest-nordøst i linjen Krystalgade-Landemærket, som medvirker til, at der mellem de stærkt befærdede (og lidet attraktive) linjer Nørre Voldgade og Stormgade-Vindebrogade i dag kun er den ikke voldsomt tilgængelige Strædet-linje som cykelforbindelse i sydvest-nordøstgående retning gennem Middelalderbyen.

Cyklistforbundet ønsker derfor en styrkelse af de tværgående forbindelser generelt i Middelalderbyen og noterer med tilfredshed, at sådanne er en del af idekataloget for Nørre kvarter.

Kommentarer til de enkelte indsatsområder:

1. Sammenhæng til Rådhuspladsen

Cyklistforbundet noterer med tilfredshed, at uanset om Vester Voldgade lukkes permanent for biltrafik eller ej, så foreslås der etableret en cykelforbindelse gennem den nuværende busterminal til og fra Vestergade.

M.h.t. valg af løsning er det også vores vurdering, at den midlertidige spærring for biltrafik i Vester Voldgade fungerer godt i dag, og vi er derfor enig i idekatalogets anbefaling af, at den med fordel kan gøres permanent.

2. Vestergade

Jf vores indledende bemærkninger så efterlyser Cyklistforbundet generelt bedre tværgående forbindelser i den indre by, og det glæder os derfor meget, at der åbnes op for en dobbeltrettet cykelforbindelse i Vestergade. Sammen med Skindergade på den anden side af Nørregade (samt den førnævnte cykelforbindelse på tværs af Rådhuspladsen til og fra Jernbanegade) vil dette give en central sydvest-nordøstgående cykelforbindelse gennem Middelalderbyen.

M.h.t. valg af løsning er vi enig i, at der er fordele og ulemper ved såvel en modstrømscykelsti som en cykelgade. En måske lidt glemt ulempe ved en cykelgade - sammenlignet med en løsning med en modstrømscykelsti - er risikoen for dobbeltrettet bilkørsel, men det vigtigste for Cyklistforbundet er og bliver dog, at der overhovedet kommer en dobbeltrettet cykelmulighed. Det ligger ganske godt i tråd

med mange andre gader i området (både i og udenfor Nørrekarver), at de fysiske rammer ikke levner mulighed for 100% optimale cykelløsninger, og at man derfor må indrette sig med de begrænsninger der måtte være. Vi tænker her bl.a. på Strædet-løsningen, som der er meget forskellige holdninger til blandt cyklister (såvel som blandt de andre trafikantgrupper i gaden).

3. Nørregade

En vigtig tværgående forbindelse for cyklisterne i indre by, som glædeligvis opretholdes. Omend det er lidt vanskeligt at spotte de reelle forbedringer i kataloget for cyklisterne på denne, som det ganske korrekt er beskrevet, relativt utrygge gade for de lette trafikanter. I idékatalogets afsnit 3 og 5 (om hhv. Nørregade og Biler i Nørrekarver) savner vi derfor forslag til, hvorledes biltrafikken i Nørregade kan afvikles mere hensigtsmæssigt, da meget af utrygheden for cyklisterne (og fodgængerne) i gaden kan henføres til den ikke helt lille bilmængde i gaden. Bevares, meget kan tilskrives varelevering o.l., som vi har vanskeligt ved at se bort fra, endside se grebet anderledes an; men vi efterlyser forslag til, hvordan den gennemkørende biltrafik kan nedbringes i en "post" Ny Nørreport-situation. Den nuværende løsning, hvor der ikke er ensrettet biltrafik, men alligevel delvist indkørselbud, virker i hvert fald ikke optimalt; indbyder til overtrædelse og er svær at overskue for ikke-stedkendte såvel bilister som cyklister.

De foreslåede omprofileringer og pladسدannelser i Nørregade kan vi kun bakke op om.

4. Bylivsaksen

Generelt har vi ingen indvendinger mod de vurderinger og forslag, som kataloget har i dette område.

Som nævnt ovenfor er der delte meninger i cyklistkredse om løsninger a la Strædet, men vi vil omvendt på ingen måde afvise brugen heraf andre steder, omend det nok er begrænset, hvor mange steder det overhovedet er teknisk muligt at gøre det. Larsbjørnsstræde (og for så vidt også Studiestræde og Skt. Peder Stræde) *kunne* være sådanne steder, men da beboerne angiveligt er voldsomt imod - uden at det helt klart fremgår af hverken idékatalog eller borgermødeopsamlingsnotatet *hvorfor* - skal vi undlade at appellere til at overveje denne løsning brugt her.

5. Biler i Nørrekarver

Se kommentarerne under punkt 3.

M.h.t. ændringer af ensretninger har vi ikke rigtig nogen holdning til disse forslag - så længe de ikke udelukker cyklisterne fra at køre dobbeltrettet i de berørte gader.

I den forbindelse skal Cyklistforbundet ikke undlade at bemærke, at vi naturligvis har den største respekt for, at de lokale beboere og forretningsdrivende har nogle klare holdninger til, hvordan trafikken skal afvikles i området; også om natten, men omvendt skal vi lige så naturligt forfægte cyklisternes synspunkter - hvad enten disse er lokale beboere eller udefrakommende, og vi skal derfor generelt appellere til, at man ved udarbejdelsen af løsninger ikke stirrer sig blind på en natproblematik, som kan spærre for optimale løsninger i de lyse timer.

Nattefænomener som loop-kørsel og hurtig (taxa)kørsel har vi dog kun en interesse i at få begrænset mest muligt. Brug af steler er et vidt udbredt i andre europæiske storbyer og må også kunne finde anvendelse i København. Indkørslen til Studiestræde ved Vester Voldgade kunne være et passende sted at afprøve løsningen.

6. Andre generelle tiltag

Vi håber, at problemstillingen omkring cykelparkering i det videre arbejde vil blive taget mere seriøst end placeringen som underpunkt til et indsatsområde umiddelbart *kunne* tyde på. Cykelparkering er og bliver nemlig et stort fokusområde - og bliver det ikke mindre i de kommende år med yderligere stigende cykeltrafik; lokalt i Nørrekarver endvidere også som følge af muligheden for at cykle dobbeltrettet i Vestergade. Efter Cyklistforbundets opfattelse er det derfor vigtigt med en mere ambitiøs målsætning om forøgelse af cykelparkeringspladser end den inddragelse af gamle bycykelstativ-pladser, som idékataloget lægger op til. Vi har på nuværende tidspunkt ingen konkrete forslag, men vi stiller os gerne til rådighed for en drøftelse med forvaltningen på dette område i det videre forløb.

Afsluttende bemærkninger

Generelt er Cyklistforbundet meget tilfreds med idékataloget for forbedring af trafikken og bymiljøet i Nørrekevarter, og vi håber naturligvis at vores bemærkninger og ønsker bliver betragtet som dét det er: et forsøg på at medvirke til at gøre forholdene i området endnu bedre, og vores tilbud om at indgå i den videre dialog med forvaltningen omkring cykelparkering gælder for så vidt alle indsatsområder.

København, 1. maj 2013

Erik Hjulmand
Dansk Cyklist Forbund, Københavnsafdelingen



Dansk Fodgænger Forbund

Den 1. maj 2013

Kommentarer til 1. udkast til ”Trafik og bymiljø i Nørrekvarter – idekatalog”

Fodgængerforbundet støtter helt op om dette projekt til bedre forhold for fodgængere og cyklister i Stræderne. Vi er glade for, at vi som en del af referencegruppen har mulighed for at komme med input til projektet på et tidligt tidspunkt.

Set med fodgængerbriller, er de dele af planen, der drejer sig om at skabe bedre fremkommelighed og tilgængelighed for fodgængere og sikre forbindelser til de omliggende kvarterer særlig vigtige og også de forslag, der drejer sig om bedre tryghed i nattetimerne.

Generelt er der behov for bredere fortovsarealer. Indsatser der rydder op i skiltning og inventar bør også have det fokus at skabe fri fremkommelighedszoner på min. 2,00-2,50 m, så området bliver tilgængeligt for folk i kørestol, med barnevogne mv. uden at de blive tvunget ud på kørebanen.

Omfanget af udeservering bør vurderes i forhold til tilgængeligheden på fortovsarealerne. En del af den indsats er også at cykelparkeringen foregår på gadeareal og ikke på fortovsareal.

Vi støtter scenariet: Fortsat lukning af Vester Voldgade for biltrafik mellem Strøget og Vestergade, som giver bedre tilgængelighed for fodgængere og cyklister mellem Rådhuspladsen og kvarteret.

Desuden støtter vi at Bylivsaksen bliver en primær fodgængerforbindelse mellem Strøget og Ørstedsparken med fokus på fodgængernes sikkerhed og fremkommelighed.

Vi synes det er en spændende idé at afprøve indretning af Vestergade til cykel- og fodgænergade med kørsel på fodgængernes og cyklisternes præmisser. I det hele taget støtter vi de tiltag, der forbedrer både cyklisternes og fodgængernes fremkommelighed klart adskilt på henholdsvis gadeareal og fortovsareal. I Fodgængerforbundet oplever vi, at der er en stigende utryghed blandt fodgængere pga. cykling på fortovsarealer.

Vi foreslår, at der etableres trafikforsøg for afprøvning af de skitserede løsninger i Studiestræde. Umiddelbart forekommer scenariet med afspærring om natten, som den mest sikre for de bløde trafikanter.

Vi støtter de konkrete forslag til fortovsudvidelser, hastighedsdæmpning, cykelparkering, fodgængerkrydsninger og oprydning i skilte og inventar.

Vi håber disse kommentarer kan bidrage til den videre udvikling af projektet, og ser frem til det endelige forslag.

På vegne af Dansk Fodgænger Forbund

Ullaliv Friis
Direktør

Dansk Fodgænger Forbund,
Ullaliv Friis direktør, Lersø Parkallé 137, 1. th, 2100 København Ø
Telefon 40 75 26 44, Email: ullaliv@email.dk.

www.fodtrafik.dk Email: post@fodtrafik.dk

Center for Trafik
Teknik- og Miljøforvaltningen

Indre By Lokaludvalg om idekatalog for trafik og byliv

Teknik- og Miljøforvaltningen har bedt Indre By Lokaludvalg om at komme med kommentarer til 1. udkast til idékatalog for trafik og byliv i Nørre Kvarter. I den forbindelse har Indre By Lokaludvalg holdt et borgermøde, hvor det blev diskuteret, hvordan beboere og erhvervsdrivende ønsker at kvarteret skal udvikle sig. Målet var at få konkret feedback på forslagene i idékataloget og at se kvarteret i et helhedsperspektiv.

Lokaludvalgets holdning

Lokaludvalget har på grund af den korte tidsfrist ikke haft mulighed for at vedtage et formelt svar om de konkrete forslag i idékataloget, men jeg henviser til de tilkendegivelser, som vi har fået fra borgerne i kvarteret.

Indre By Lokaludvalg er overordnet set glade for initiativet til at få lavet et idékatalog for trafik og byliv i Nørre Kvarter. Der er især behov for en indsats for at begrænse den cirkulerende nattelevstrafik, der er i området. Lokaludvalget har i Bydelsplanen for Indre By 2013 foreslået, at etablere taxaholdepladser i udkanten af området, f.eks. i Vester Voldgade og Nørregade, og at man lukker visse gader for biltrafik i nattetimerne torsdag, fredag og lørdag. Det er godt at se, at der er blevet arbejdet videre med disse forslag, i Teknik- og Miljøforvaltningens idékatalog.

30-04-2013

Sagsnr.
2013-76188

Lokaludvalget vil på baggrund af borgermødet anbefale, at kommunen vender ensretningen i Studiestræde, gerne allerede i 2013. Efter et halvt år skal det vurderes om ændringen af ensretningen medføre utilsigtede negative konsekvenser, f.eks. ved at der opstår nye loops. Hvis forsøget ikke virker efter hensigten skal der eksperimenteres med andre løsninger, evt. med steler. Der var en klar tilkendegivelse fra deltagerne på lokaludvalgets borgermøde, at denne indsats skal prioriteres højest.

Dokumentnr.
2013-348734

Lokaludvalget har tidligere, blandt andet i forbindelse med høringer om Dagmarhus og metrostationspladsen på Rådhuspladsen, givet udtryk for, at der er behov for en samlende plan for området omkring Rådhuspladsen. Lokaludvalget mener, at der er behov for en strategi, som kan udvikle pladsen til et behageligt sted at opholde sig, og et sted, hvor de folkelige arrangementer, som pladsen bruges til i stor stil, kommer til deres ret. Forslaget om at skabe sammenhæng mellem Nørre Kvarter og Rådhuspladsen ved at lukke Vester Voldgade permanent for gennemkørende biltrafik stemmer godt overens med denne tanke. En videre udvikling af Rådhuspladsen og det omkringliggende område vil være en naturlig følge af dette forslag. Forslaget i idékataloget om at udvikle området ved Vor Frue Kirke og Bispetorvet, bl.a. ved at lave en hævet flade, som binder området sammen på tværs af Nørregade, stemmer godt overens med Bydelsplanen for Indre By 2011, hvori lokaludvalget forslår at omdanne Dyrkøb i sammenhæng med Frue Plads og Bispetorvet.

Borgerdialog

Indre By Lokaludvalg holdt d. 18. april et borgermøde for beboere og erhvervsdrivende i Nørre Kvarter. Cirka 30 deltog.

Deltagerne på lokaludvalgets debatmøde fremhævede, at blandingen af beboere og små erhverv er med til at give kvarteret den særlige ånd, som ikke findes andre steder i byen. Det er derfor vigtigt, at indgrebene i området sker nænsomt og i overensstemmelse med de lokale aktører.

Deltagerne på lokaludvalgets møde kom med følgende konkrete kommentarer og forslag til indsatserne i idékataloget.

1. Sammenhæng til Rådhuspladsen

- Ingen kommentarer

2. Cykelgade i Vestergade

- Løsningen med Vestergade som cykelgade er interessant, men kræver at der er plads til varelevering, uden at gaden blokeres. Vestergade fremstår i dag uattraktiv og skummel – der er brug for et kosmetisk løft.
- Det er vigtigt at forvaltningen tager højde for, at Vestergade er en gade med mange barer og diskoteker, og at der derfor er mange glasskår i gaden, hvilket ikke passer til en prioriteret cykelgade. Gadens funktion skal afstemmes på tværs af forvaltninger – en nattelivsgade og cykeltransportgade harmonerer ikke.
- Enkelte ønsker ikke, at cyklister skal prioriteres Vestergade.
- Er der fare for, at omdannelsen af Vestergade til modstrøms-cykelgade kan flytte biltrafik over til nabogaderne, især Studiestræde? Trafik er som vand, den finder altid den letteste

vej. Besværliggøres kørslen i Vestergade i for stor grad, vil trafikken søge til nærmeste omvej, og det vil være absolut det modsatte af, hvad beboerne ønsker. Den eneste måde at forhindre det på er umiddelbart en lukning af Studiestræde (og evt. Skt. Peders Stræde) for biltrafik, eller en anden form for at besværliggøre biltrafik i større grad end i Vestergade. Det bør undersøges, evt. med trafikforsøg, inden man investerer store anlægsomkostninger.

- Det kan være en idé at give cykelaksen et knæk og føre den igennem Studiestræde, der p.t. fungerer som cykelgade igennem kvarteret, især i morgentimerne.

3. *Bylivsakse*

- **Kattesundet:** Eksperiment med at lukke Kattesundet for trafik. Gaden skal gøres mere indbydende, f.eks. med beplantning og brolægning. Forbindelsen til Strøget skal forbedres, f.eks. med skiltning til Nørre Kvarter og ved at udnytte de lukkede butiksfacader.
- **Nørre Voldgade:** Forbindelsen til Ørstedsparken skal styrkes. Ørstedsparken er Nørre Kvarter-beboernes lokale park, men Nørre Voldgade er en barriere. Det skal blive lettere at krydse gaden for fodgængere ved Teglgårdsstræde. Der er ønske om, at der ikke skal køre busser i den side af Nørre Voldgade, som vender mod facaderne. Evt. kan der laves hunde-friløbsområde på Nørre Vold.
- Det er vigtigt at tage højde for, at bylivsaksen kan skabe folkestrømninger til og fra nattelivet, som kan være generende for beboerne, selvom antallet af restauranter i gaden ikke øges.
- Bilerne på Nørre Voldgade overholder ikke hastighedsgrænsen.

4. *Nørregade*

- Det vil være af stor værdi at forbedre forholdene for cykler og gående i Nørregade, som beskrevet i idékataloget. Der er mange mennesker i gaden, og det vil derfor komme mange til gavn

5. *Biler i Nørre Kvarter*

- Det er en god idé at ændre på ensretningen, så man forhindrer nattetrafik-loopet. Umiddelbart foretrækker deltagerne på borgermødet den ensretningsmodel, hvor man vender ensretningen i hele Studiestræde, eller en løsning med steler, f.eks. som på løsningsforslaget med fire steler, der lukker indgange til området om natten.
- En borger foreslog, at man markere de ændrede ensretninger vha. afstriking på vejbanen, som man har gjort i Sankt Peders Stræde ved Larslejstræde. Det virker tilsyneladende godt.

- Der er ønske om, at man forsøger at dæmpe bilernes hastighed på andre måder end med vejbump, da vejbump kan skabe rystelser, som skader de gamle bindingsværksejendomme. Det kan for eksempel gøres med beplantning, der fungerer som vejchikaner.

6. Generelle forbedringer

- Taxaholdepladser uden for kvarteret er en god idé.
- Studiestræde fungerer i for høj grad som en gennemstrømningsgade også om dagen.
- Cykelparkering er en mangelvare i kvarteret.
- Der var enighed blandt deltagerne på lokaludvalgets møde om, at det er vigtigt, at gadebelysningen skaber en hyggelig atmosfære, som den unikke belysning med ”gaslamper”, som dem i Sankt Peder Stræde. Man kunne lave denne slags belysning i Studiestræde. Der er ikke ønske om at forstærke gadebelysningen.
- Der er et udbredt ønske blandt beboerne om, at nattelivet ikke skal overtage kvarteret. Der er nået et mætningspunkt for barer og natklubber i Nørre Kvarter, hvorfor der ikke skal gives nye alkoholbevillinger og nattilladelser, især ikke til discountbarer. Der skal gøres en indsats for at begrænse støj fra barer, ligesom problemerne med tisseri i gader, porte og baggårde skal løses.
- Fortovene er for smalle, og inventar fra caféer om dagen og barer om natten vanskeliggør færdsel til fods. Det kan være fint at lade fodgængerne overtage gaden, dér hvor bil- og cykeltrafikken skal have lavere prioritet, men det kræver, at især cykler kan få en gade, de kan færdes i, uden at skulle stoppe op eller køre slalom det meste af vejen. Fodgængere kan for øvrigt være lettere at lokke ind i butikker, når de har plads til at stoppe op og kigge vinduer.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann
formand

Teknik- og Miljøforvaltningen, Center for Trafik
Islands Brygge 37, Postboks 450
2300 København S
Joanna Mai Skibsted

Sagsnummer
ThecaSag-152675
Movit-2588528

Sagsbehandler SBA
Direkte 36 13 16 32
Fax -
SBA@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

24. april 2013

Bemærkninger til idékatalog for trafik- og bymiljø i Nørrekarveret (Latinerkarveret)

Movia har den 17/4-2013 modtaget et brev fra Københavns kommune, hvori Movia bliver bedt om at tilkendegive eventuelle bemærkninger til idékataloget omhandlende trafik- og bymiljø i Nørrekarveret (Latinerkarveret).

Vurdering – lukning af Vester Voldgade

Movia har noteret sig, at idékataloget tager udgangspunkt i, at der fremover ikke skal være busdrift via Rådhuspladsen og Vester Voldgade.

I forhold til de buslinjer, der benytter denne korridor til gennemkørsel, skal der etableres en alternativ ruteføring via Vesterbrogade - H.C. Andersens Boulevard – Jarmers Plads. Det må vurderes, at dette alternativ vil medføre kortere køretider for busserne. Derimod vil en nedlæggelse af busterminalen på Rådhuspladsen påvirke omstigningsmulighederne mellem bus og metro på Rådhuspladsen samt Nørrekarverets og Strøgets adgang til bus i negativ retning.

For busser i retning mod Nørreport vurderes konsekvenserne at være minimale, da stoppestedet på H.C. Andersens Boulevard ud for Rådhuspladsen forudsættes genetableret efter metrobyggeriets afslutning. Herved opretholdes gode omstigningsmuligheder til metroen og god adgang til Nørrekarveret og Strøget.

For busser i retning mod Hovedbanegården må stoppestedet på Rådhuspladsen derimod forventes placeret på den første del af Vesterbrogade. Det betyder sammenlignet med den nuværende terminal på Rådhuspladsen, at buspassagerer til metrostationen på Rådhuspladsen samt Nørrekarveret og Strøget m.v. pålægges en længere gangafstand og en krydsning af H.C. Andersens Boulevard. Dette vil med dagens passagertal påvirke en stor del af de over 3.000 daglige buspassagerer, der på Rådhuspladsen stiger af eller på linje 5A og 6A i retning mod Hovedbanegården.

Det bør derfor overvejes at kompensere for den nedsatte tilgængelighed til bussystemet, hvis køremuligheden via Vester Voldgade og Rådhuspladsen for busser i retning mod Hovedba-

negården bortfalder. Movia deltager gerne i en nærmere dialog om mulighederne herfor.

I dag benyttes Vester Voldgade desuden til at vende busser, og en lukning af denne vil betyde, at det ikke længere kan lade sig gøre. Movia finder det væsentligt, at muligheden for at kunne vende busser på Rådhuspladsen opretholdes. Dette behov kan tilgodeses ved at genetablere busterminalen i H.C. Andersens Boulevard mellem Rådhuspladsen og Studiestræde, når metrobyggeriet på Rådhuspladsen er afsluttet.

Vurdering – omdannelse af Nørregade

En del af idékataloget omhandler en ændring af Nørregade, hvor linje 14 og 11A i dag kører. Indsnævring til kun en enkel kørebane med en bredde på 3,5 meter til trafik i begge køreretninger må vurderes at skabe så store problemer for busserne, særligt i forbindelse med ulovligt parkerede køretøjer og/eller køretøjer der skal på- og aflæsse til de forskellige forretninger, at konventionel busbetjening ikke længere vil være hensigtsmæssig. Movia er bekendt med, at der er overvejelser om at opgive den nuværende betjening af Nørregade med linje 14 efter åbningen af Metrocityringen i 2018.

Der foreslås desuden etablering af hævede flader i Nørregade. Movia anbefaler generelt ikke hævede flader på strækninger med bustrafik. Ved en evt. etablering af hævede flader i Nørregade henvises af hensyn til chaufførernes arbejdsmiljø til reglerne i bekendtgørelse nr. 381 af 27. maj 2008 om vej bump og andre hastighedsdæmpende foranstaltninger.

En fortsat betjening med linje 11A vil muligvis kunne opretholdes, men med flere forsinkelser af busserne og dermed en negativ effekt for linjens rettidighed og driftsøkonomi.

Vurdering – procesplan

Det er beskrevet i den fremlagte procesplan, at de foreslåede ændringer forventes anlagt i 2015. Som det fremgår af ovenstående, har såvel bortfaldet af busbetjening i Vester Voldgade som bortfaldet af konventionel busbetjening i Nørregade sammenhængende med afslutningen af anlægget af Metrocityringen og den efterfølgende åbning af metroen, der forventes i 2018. Der udestår således en afklaring af, hvordan bustrafikken skal tilrettelægges i de berørte områder i perioden fra 2015 til 2018.

Venlig hilsen

Jeppé Gaard
Områdechef

Joanna Mai Skibsted

Emne: VS: Kommentarer til Idékataloget for trafik- og bymiljø i Nørre kvarter

----- Videre sendte meddelelser -----

Fra: **Nørre Kvarter** <voreskvarter@gmail.com>

Dato: 30. apr. 2013 23.08

Emne: Kommentarer til Idékataloget for trafik- og bymiljø i Nørre kvarter

Til: B173@tmf.kk.dk

Københavns kommune, TMF, Center for trafik

Kære Joanna Skibsted

Nørre Kvarterets Beboerforening skal herved fremsætte vores kommentarer til Idékataloget for Trafik- og bymiljø i Nørre Kvarter.

Vi mener overordnet, at de foreløbige tiltag i det store og hele bør kunne implementeres til gavn for hele Nørre Kvarter. Vi har dog følgende input:

Vi ønsker ikke et kørselsforbud om natten, fordi vi ved, at "festen" vil flytte ud på gader og stræder og generne fra nattelivet øges. Vi ønsker i stedet tiltag, der gør det mindre attraktivt at cruise om natten. Det kan være ved hjælp af ændrede ensretninger eller bump. Her har vi følgende kommentarer: Hvis det, som foreslået, bliver besluttet at vende trafikken i Studiestræde mod hinanden, bør dette ske efter et længerevarende forsøg (min. 3 måneder), hvor konsekvenserne heraf kan afprøves. Det bør her iagttages, at der ikke påføres andre områder øget trafik i forhold til i dag. Bump på kørebanen er også en god idé, dog under forudsætning af, at gade/fortovsforløbet bevares som det er,

Vi er også glade for at kvarterets egenart med smalle fortove og blandet trafik bevares i Stræderne i modsætning til Gaderne, hvor man arbejder med fortovsudvidelser, cykelstier, taxiholdepladser m.m.

Helt konkret kan vi konstatere, at der i hele Vestergade I aften- og nattetimerne er snore, skilte, dørmænd og selvfølgelig nattelivsgæster ude på fortovene – helt ud til kanten – og det mener de, at de kan pga kørselsforbudet om natten. I de øvrige stræder findes det samme fænomen, her kan man dog lige akkurat kante sig uden om afspærringerne. Det viser klart, at giver man mere plads (bredere fortove, bilfri gader), så indtager nattelivet pladsen. I den nye restaurationsplan står, at der skal være fri passage på fortove. Vi vil gerne fastholde dette OG vores smalle fortove. Barernes kø-snore er ikke et element, vi ønsker i gadebilledet.

Mht til at binde Ørstedsparken og Kattesundet sammen, mener vi, at denne forbindelse allerede eksisterer, men at den vil kunne udbygges med en fodgængerovergang over Nørre Vold.

Mht parkering må vi konstatere, at omlægningen af Vester Voldgade og Nørre Voldgade har mindsket antallet af parkeringsmuligheder for kvarterets beboere og vores gæster til en smertegrænse.

Vi har med glæde bemærket at lysskiltene i forbindelse med de tidligere bycykelstativer allerede nu er vedtaget fjernet.

Vedr belysning iøvrigt vil vi foreslå – som det også blev nævnt på mødet på Islands Brygge – at der i Studiestræde opsættes lamper af samme type/art som dem i Sankt Peders Stræde og Larsbjørnsstræde, alternativt en anden venlig og varm belysning, der signalerer, at der er tale om et hyggeligt kvarter, hvor der bor mennesker, - - til erstatning for den industriagtige belysning, der findes i dag. Alternativt kunne man opsætte en nytænkning af de klassiske lamper.

Vi er glade for, at der blandt andet tages udgangspunkt i Strategiplan for Middelalderbyen, [jf at](#) Nørre Kvarter er et beboelseskvarter med små specialerhverv og –butikker, og at der skal tilstræbes stilhed i nattetimerne.

Vores kvarter er kendt af mennesker over hele Danmark og over hele verden. Vi ønsker, hvis det er muligt, at etablere en form for fredning eller bevarende status for vores kvarter og ser frem til det fortsatte samarbejde.

Med venlig hilsen

Nørre Kvarters Beboerforening

pbv

Finn Clausen