

# TRAFIK OG BYMILJØ I NØRRE KVARTER

- IDEKATALOG



MAJ 2013

# UDKAST

# INDHOLDSFORTEGNELSE

Forord .....	3
Sammenfatning .....	4
Sammenhæng til Rådhuspladsen .....	6
Vestergade .....	8
Nørregade .....	10
Bylivsaksen .....	12
Biler i Nørre Kvarter.....	14
Andre generelle tiltag .....	16
Baggrund og forudsætninger .....	18
Formål .....	18
Dialog med borgere og interessenter .....	18
Procesplan .....	19
Nørre Kvarter – sammenhænge .....	20
Områdets særpræg og stemning .....	20
Sammenhænge til andre projekter og byområder .....	20
Input fra borgermødet .....	22
Input fra referencegruppe.....	23
Bevillinger, Restaurationsplan og udeserveringer .....	23
Tryghed og hadforbrydelser.....	23
Kvarterets udfordringer .....	24
Mål for indsatserne i idekataloget.....	25
Sammenhæng til Rådhuspladsen.....	26
Vestergade .....	29
Nørregade.....	32
Bylivsaksen.....	34
Biler i Nørre Kvarter.....	36
Andre generelle tiltag .....	39
Videre proces .....	42
Bilag 1A, Opsamling på borgermødet	
Bilag 1B, Kommentarer fra referencegruppen	

# FORORD

Nørre Kvarter i Middelalderbyen oplever i disse år en øget aktivitet i bylivet med flere butikker og restauranter. Det betyder, at der er flere mennesker, der opholder sig og færdes i kvarteret. Samtidig forventer vi, at den kommende metrostation på Rådhuspladsen og Ny Nørreport vil medføre endnu flere fodgængere og cyklister i Middelalderbyen og Nørre Kvarter.

Det er en ny situation i området og vi skal derfor se på, hvordan vi får skabt den bedst mulige udvikling for bydelen – både for beboerne, de erhvervsdrivende og dem, der er på besøg eller på gennemfart.

Derfor har partierne bag budgetforliget 2013 bestilt dette idekatalog. Idekataloget er blevet til i en proces, hvor input fra beboere, restauratører, lokaludvalg og lang række andre aktører er blevet koblet med nye og eksisterende analyser og strategier. Processen har været god og spændende, og de mange involverede har vist stor interesse og engagement. Vi har fået rigtig mange input, der har gjort os klogere på, hvordan vi i fællesskab kan udvikle Nørre Kvarter.

Nu er kataloget klar til at indgå i forhandlingerne om budgettet for 2014 og hvis der bliver sat penge af til området, vil jeg se frem til at fortsætte dialogen og det gode samarbejde med lokalområdet, ligesom jeg vil se frem til at vi i fællesskab får udviklet Nørre Kvarter til et endnu bedre sted at bo og færdes i.

Ayfer Baykal

Teknik- og Miljøborgmester  
på vegne af Teknik- og Miljøudvalget



# SAMMENFATNING

Idekataloget er blevet til på baggrund af en bestilling i budgetaftalen for 2013. Opgaven er, at der ud fra et helhedssyn udarbejdes et idekatalog for trafik og bymiljø i Nørre Kvarter. Idekataloget vil efterfølgende danne grundlag for en egentlig projektudvikling af tiltag til forbedringer for cyklister og fodgængere, styrkelse af bymiljøet og en bedre sammenhæng mellem Nørre Kvarter og Rådhuspladsen samt andre større samlingspunkter udenfor området.

Observationer, kortlægning og dialog har synliggjort, at det er helt centralt, at forandringer i Nørre Kvarter skal ske i respekt for områdets nuværende karakter og stemning, dvs. at de nuværende kvaliteter ønskes fastholdt og styrket. Delmålene kan grupperes indenfor tre hovedoverskrifter:

- **Stræderne** - hvor udfordringerne løses med så små indgreb som muligt.
- **Gaderne** - hvor større forandringer til fordel for cyklister, fodgængere og bylivet gennemføres.
- **Natproblematikken** - hvor generende bilkørsel mindskes.

De foreslåede indsatser fremgår af oversigtskortet på modsatte side. Det skal understreges, at der er tale om et ideka-

talogs af principper og indsatsmuligheder, og at den efterfølgende projektudvikling kan medføre ændringer. Indsatserne er ikke finansieret og vil blive behandlet i forbindelse med budget 14.

Af nedenstående skema fremgår det, hvordan hver enkelt indsats bidrager til at nå opstillede delmål for udviklingen af Nørre Kvarter. Af skemaet fremgår det, at projektet på Vester Voldgade og Rådhuspladsen bidrager mest til opfyldelse af målsætningerne. Skemaet viser også, at sammenhæng med Rådhuspladsen, cykelgade i Vestergade og indsatserne til begrænsning af biltrafikken i Nørre Kvarter er billige løsninger med stor effekt.

Flere af indsatserne har en indbyrdes sammenhæng, der betyder, at der kan opnås en trafikal og økonomisk synergieffekt, hvis flere indsatser gennemføres samtidig. For at opnå størst mulig trafikal og bymiljømæssig sammenhæng anbefales det at gennemføre så mange af de foreslåede indsatser som muligt.

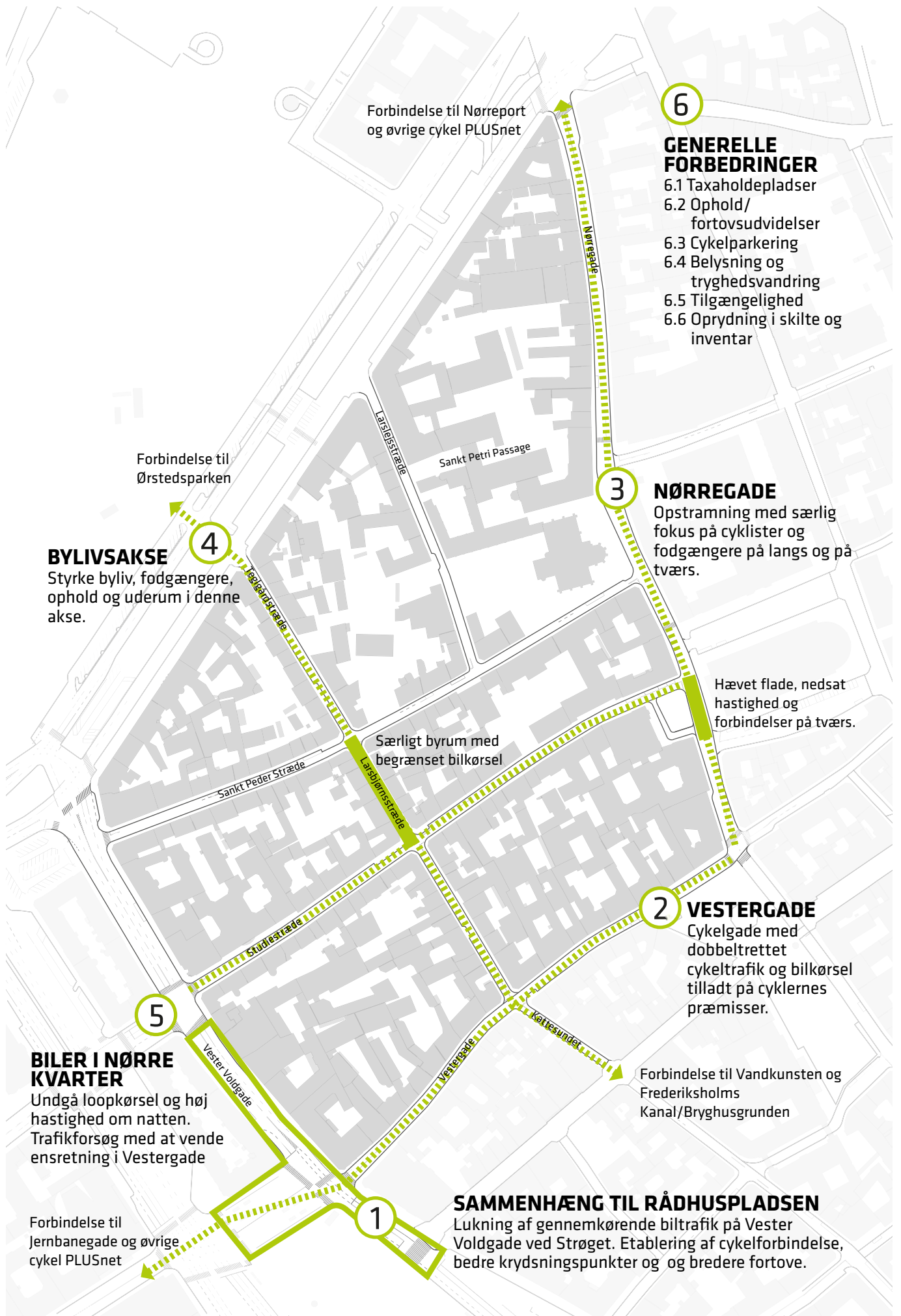
I det følgende afsnit gives et kort overblik over hver enkelt indsats. Mere detaljerede beskrivelser inkl. budgetoverslag for hver indsats, fremgår bagest i idekataloget.

## Vurdering af effekter i forhold til målsætninger

DELMÅL INDSATSER	STRÆDERNE		GADERNE		NATPROBLEMATIK			Samlet effekt i forhold til indsats	Parkeringsregnskab (+/- antal pladser)	Budgetoverslag (mio. kr)
	Styrke opholdsmuligheder	Styrke byrum og stemning	Sammenhæng med PLUSnet	Forbindelse til Rådhuspladsen, Strøget mm	Mindre attraktivt i bil	Trafik på fodgængeres og cyklister præmisses	Styrke oplevelsen af tryghed			
1 Sammenhæng med Rådhuspladsen	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	7	+ 10	1,5
2 Vestergade	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	4	- 7	2
3 Nørregade	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	5	0	10
4 Bylivsaksen	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	5	- 6	4,5
5 Biler i Nørre Kvarter	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	5	0	0,5
6 Taxier	😊	😊	😊	😊	😞	😊	😊	2	0	0,2
6 Fortovsudvidelser	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	5	- 5	0,5
6 Cykelparkering	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	3	- 5	0,5
6 Belysning	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	2	0	1
6 Tilgængelighed	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	2	0	0,1
6 Oprydning i skiltning og udstyr	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	2	0	0,2
Opfyldelse af delmål:	4	4	3	3	5	5	2	Sum:	- 13	21

Over stregen vægtes tungest  
Under stregen vægtes mindst

😊 Positiv 😐 Neutral 😞 Negativ



6

**GENERELLE FORBEDRINGER**

- 6.1 Taxaholdepladser
- 6.2 Ophold/fortovsudvidelser
- 6.3 Cykelparkering
- 6.4 Belysning og tryghedsvandring
- 6.5 Tilgængelighed
- 6.6 Oprydning i skilte og inventar

3

**NØRREGADE**

Opstramning med særlig fokus på cyklister og fodgængere på langs og på tværs.

Hævet flade, nedsat hastighed og forbindelser på tværs.

2

**VESTERGADE**

Cykelgade med dobbeltrettet cykeltrafik og bilkørsel tilladt på cyklernes præmisser.

Forbindelse til Vandkunsten og Frederiksholms Kanal/Bryghusgrunden

1

**SAMMENHÆNG TIL RÅDHUSPLADSEN**

Lukning af gennemkørende biltrafik på Vester Voldgade ved Strøget. Etablering af cykelforbindelse, bedre krydsningspunkter og bredere fortove.

4

**BYLIVSAKSE**

Styrke byliv, fodgængere, ophold og uderum i denne akse.

Forbindelse til Ørstedsparken

5

**BILER I NØRRE KVARTER**

Undgå loopkørsel og høj hastighed om natten. Trafikforsøg med at vende ensretning i Vestergade

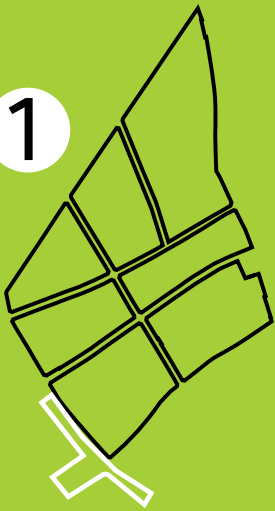
Forbindelse til Jernbanegade og øvrige cykel PLUSnet

Forbindelse til Nørreport og øvrige cykel PLUSnet

# SAMMENHÆNG TIL RÅDHUSPLADSEN

Læs detaljeret beskrivelse s. 26 - 28

1



## Ønsket er...

at sikre en større sammenhæng mellem Rådhuspladsen og Nørre Kvarter ved at forbedre fodgængeres krydsning af Vester Voldgade omkring krydset ved Vestergade og Strøget og ved at arbejde med et mere sammenhængende byrum på tværs.

## Fortsat lukning af Vester Voldgade for gennemkørende biltrafik mellem Strøget og Vestergade

Den midlertidige lukning for biltrafik mellem Strøget og Vestergade har fredeliggjort gaden og har medført, at det er blevet lettere for fodgængere at krydse den.

Hvis lukningen af Vester Voldgade bevares efter åbningen af metroen, hvor busterminalen på Rådhuspladsen og buskørsel i Vester Voldgade overflødiggøres og nedlægges, vil det betyde, at gennemkørende bil- og busstrafik i Vester Voldgade forsvinder lokalt omkring Rådhuspladsen. Det vil medføre en bedre tilgængelighed for fodgængere og cyklister mellem pladsen og Nørre Kvarter, og giver en meget bedre mulighed for at skabe en byrums- og bylivsmæssig sammenhæng mellem indgangen til Strøget, Nørre Kvarter og Rådhuspladsen.

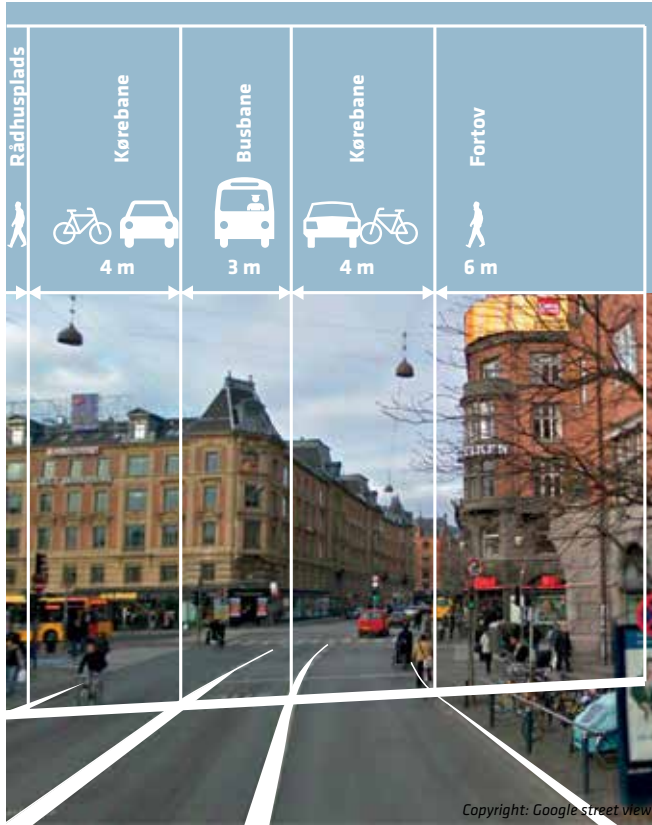
Løsningen muliggør sammenhængende pladsareal fra Rådhuspladsen hen over busterminalens areal og "landfast" med Strøget, kun afbrudt af cykling på tværs over pladsen i Vester Voldgades profil samt på tværs over Rådhuspladsen mellem Jernbanegade og Vestergade. Lukningen er en udfordring i forhold til taxier og turistbusser, da Vester Voldgade er designet til, at de skal kunne passere forbi Strøget. Hvis gaden spærres ved Strøget, skal der etableres vendemulighed eller også skal turistbusserne fortsat holde på Vesterbrogade hvor de holder midlertidigt under metrobyggeriet. En sidste mulighed er at tillade turistbuskørsel hen over pladsen. Denne løsning vil dog erfaringsmæssigt trække anden biltrafik med sig.

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

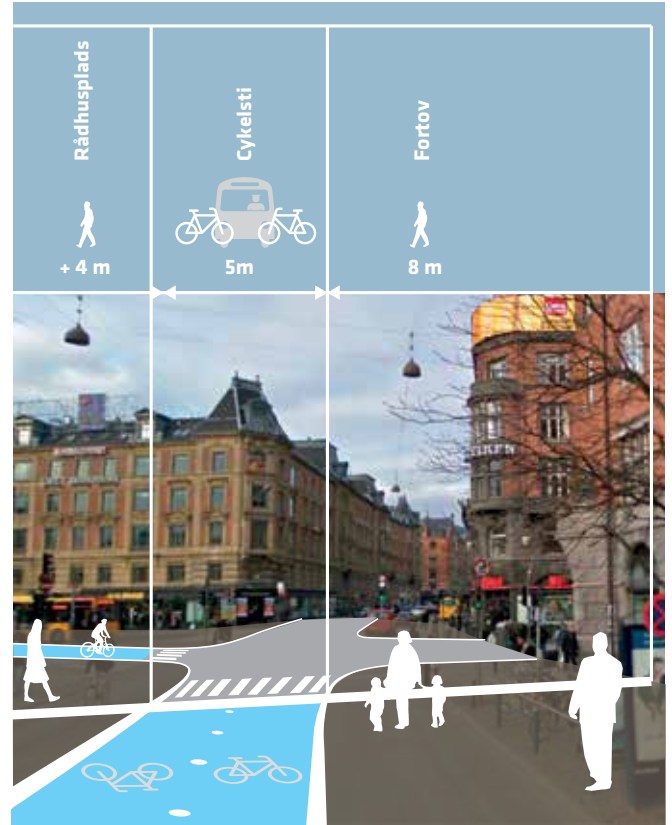
## Vurdering af effekter i forhold til målsætninger

DELMÅL  INDSATSER	STRÆDERNE		GADERNE		NATPROBLEMATIK			Samlet effekt i forhold til indsats	Parkeringsregnskab (+/- antal pladser)	Budgetoverslag (mio. kr)
	Styrke opholds- muligheder	Styrke byrum og stemning	Sammenhæng med PLUSnet	Forbindelse til Rådhuspladsen, strøget mm	Mindre attraktivt i bil	Trafik på fodgængeres og cyklisteres præmisser	Styrke oplevelsen af tryghed			
1 Sammenhæng med Rådhuspladsen	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	7	+ 10	1,5

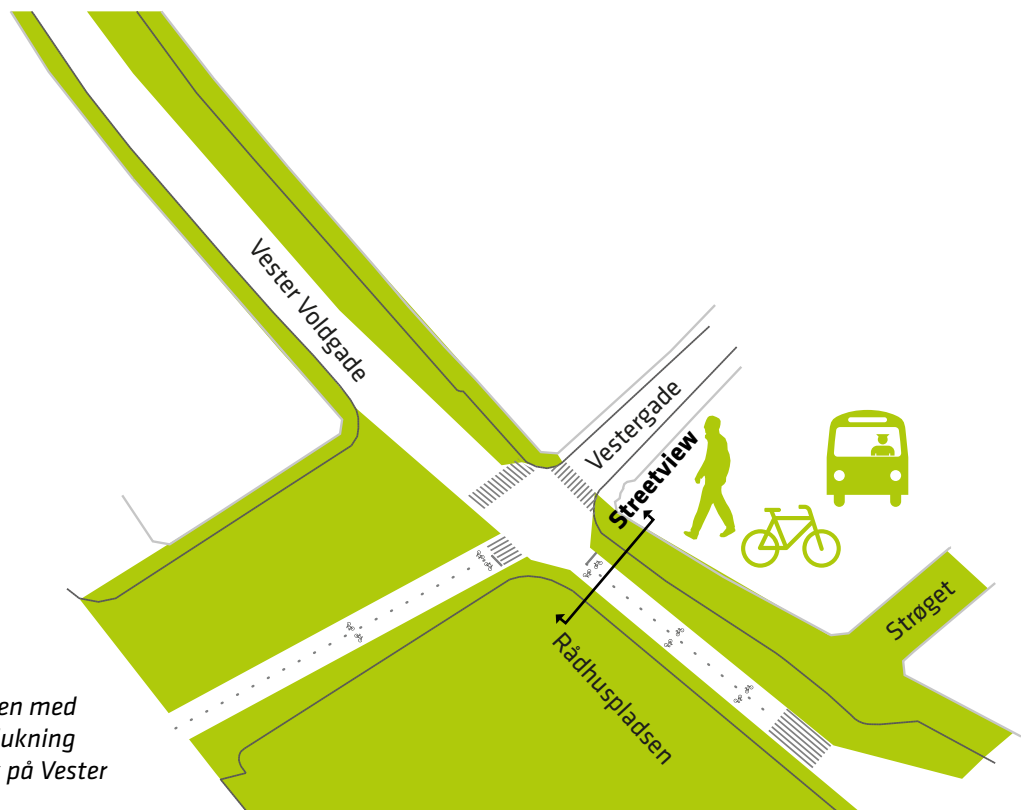
😊 Positiv    😐 Neutral    😞 Negativ



Vester Voldgade ved Rådhuspladsen mellem Strøget og Vestergade før den midlertidige lukning.

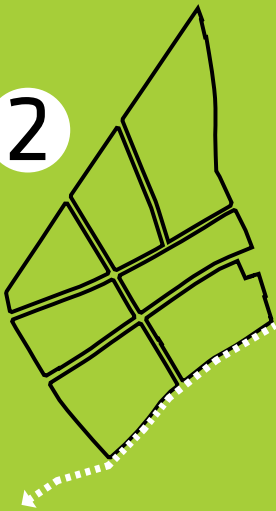


Vester Voldgade ved Rådhuspladsen mellem Strøget og Vestergade med lukning for gennemkørende biltrafik.



Principplan af Rådhuspladsen med fortovsudvidelser (grøn) og lukning for gennemkørende biltrafik på Vester Voldgade.

2



# VESTERGADE

Læs detaljeret beskrivelse s. 27 - 31

## Ønsket er...

at sikre bedre forhold for de mange cyklende og skabe mulighed for cykling i begge retninger, så Vestergade møder de krav, der er til cykelforbindelser i PLUSnettet. På den måde vil Vestergade komme til at hænge sammen med og understøtte den fremtidige cykelforbindelse over Rådhuspladsen til Jernbanegade, der også får anlagt cykelstier. Derudover ønskes at skabe en bedre gangforbindelse fra den kommende metro på Rådhuspladsen til Nørre Kvarter.

## Cykelgade

Der laves en cykelgade, hvor kørebanen i princippet indrettes som en dobbeltrettet cykelsti, men med nødvendig bilkørsel tilladt. Sådanne gader er fx etableret i Århus, hvor det netop har været ønsket at tilgodese cykeltrafikken i gader, hvor biltrafik ikke kan forbydes helt pga. kørsel til butikker og ejendomme. Disse gaders trafikflow er nogenlunde svarende til Vestergades.

Cykelgaden indrettes som en dobbeltrettet cykelsti med bilkørsel tilladt. Biltrafikken vil således skulle afvikles med lavere hastighed og under store hensyn til cyklisterne.

Aarhus Kommune vurderer, at cykelgaderne har skabt bedre forhold for cyklister og gående, og at biltrafikken respekterer, at cykeltrafikken fylder mere i gadebilledet. De eneste egentlige problemer, der opleves med cykelgaderne, er, at holdende vare- og lastbiler blokerer for cykeltrafikken, hvilket skyldes, at kørebanen kun er ca. 4 m bred. Disse problemer vil kunne undgås i Vestergade, hvor kørebanen er 6 m bred. Derfor foreslås det, at cykelgaden indrettes med 4 m bred dobbeltrettet cykelsti, og de resterende 2 m bruges til cykelparkering, varelevering etc. Pladsen til varelevering kan bruges til parkering i nattetimerne. Vareleveringen skal foregå udenfor myldretiderne.

Hvis det bliver mere besværligt for bilisterne at køre igennem Vestergade, vil nogle bilister måske vælge andre veje gennem Middelalderbyen. Der er dog i forvejen kun lidt biltrafik i området, og de fleste har ærinde inde i Middelalderbyen, hvorfor de ikke har andre alternativer.

## Vurdering af effekter i forhold til målsætninger

DELMÅL INDSATSER	STRÆDERNE		GADERNE		NATPROBLEMATIK			Samlet effekt i forhold til indsats	Parkeringsregnskab (+/- antal pladser)	Budgetoverslag (mio. kr)
	Styrke opholds- muligheder	Styrke byrum og stemning	Sammenhæng med PLUSnet	Forbindelse til Rådhuspladsen, strøget mm	Mindre attraktivt i bil	Trafik på fodgænger- og cyklister- præmisser	Styrke oplevelsen af tryghed			
2 Vestergade	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	4	- 7	2



Positiv



Neutral

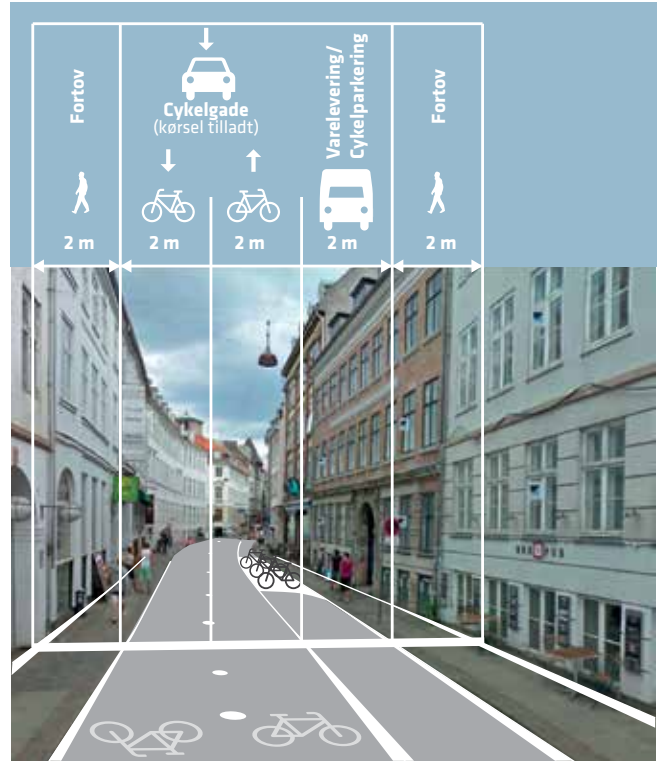


Negativ

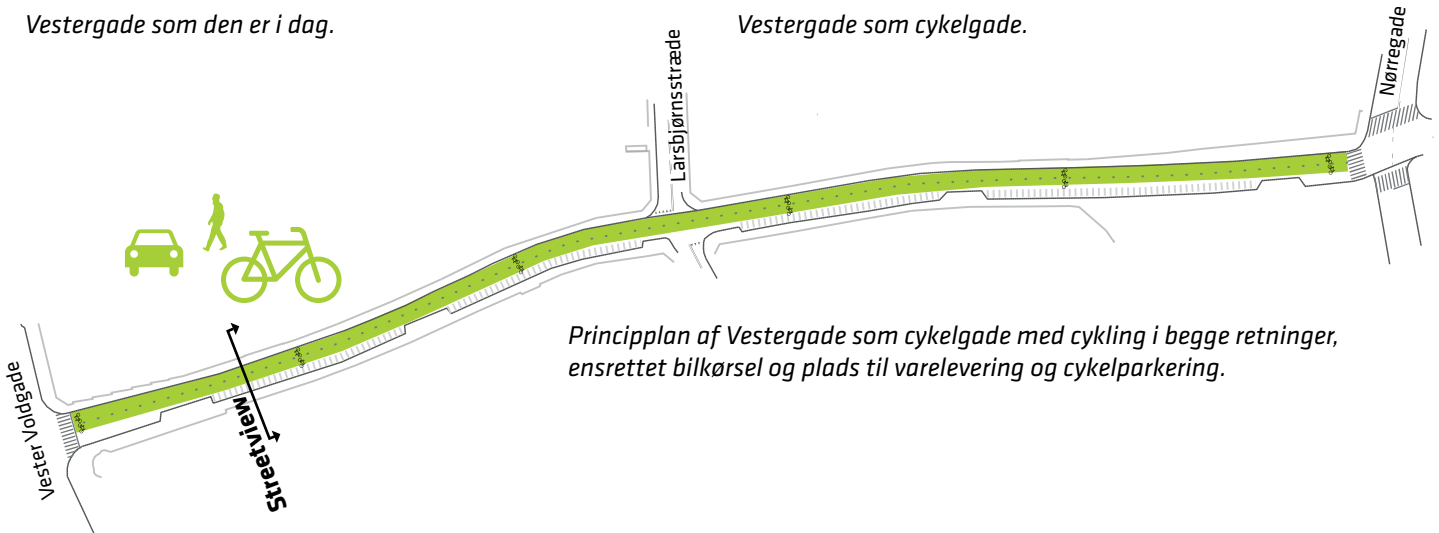




Vestergade som den er i dag.



Vestergade som cykelgade.



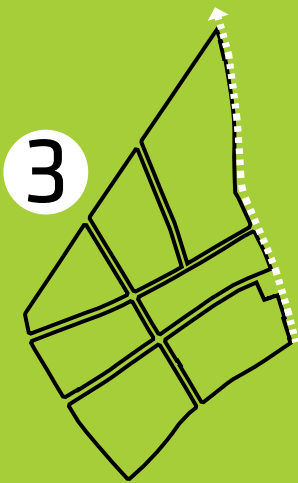
Principplan af Vestergade som cykelgade med cykling i begge retninger, ensrettet bilkørsel og plads til varelevering og cykelparkering.



Cykelgade i Mejlgade i Aarhus, hvor der anslået kører ca. 2.000 biler i døgnet og ca. 8.000 cykler, svarende til Vestergade.

# NØRRERGADE

Læs detaljeret beskrivelse s. 32 - 33



## Ønsket er...

at sikre mere velordnede forhold til trafikanter i gaden, som gør det tryggere og sikrere at færdes langs med og at krydse den. Der arbejdes derfor for en løsning, hvor cyklister og fodgængere prioriteres i højere grad end i dag, og der beskrives et særligt fokus på løsningen omkring Vor Frue Kirke. Der skal stadig tages hensyn til busserne, men busdriften er allerede neddrolet på Nørregade og forventes med åbningen af Metro Cityringen at blive neddrolet yderligere til kun at være den lokale bus 11A.

## Omprofilering

Nørregade er en vigtig cykelforbindelse og indgår i PLUSnettet. Det er derfor vigtigt at skabe gode cykelforhold. Dette kan ske ved etablering af cykelstier på hele strækningen, men da Nørregade flere steder er meget smal, er denne løsning ikke særligt velegnet. Ligeledes er cykeltrafikken relativt stor i forhold til biltrafikken, hvorfor der i stedet peges på en løsning, hvor cykler og biler deles om kørebanen.

Nørregades bredde varierer mellem 9 m og 18 m, hvilket skaber utryghed og forvirring blandt trafikanterne. Nogle steder på Nørregade er der ikke plads til både cykelstier og kørebaner i begge retninger. Vurderingen er at cykelstier på delstrækninger i Nørregade blot vil skabe mere utryghed og usikre situationer hvor cyklister skal flette ind og ud mellem den kørende trafik. Derfor foreslås det at udvide fortovet, de steder hvor vejen er bred, således at kørebanearealet bliver ensartet på hele strækningen. Derudover foreslås det, at vareleveringen begrænses til at være udenfor myldretiderne. Og endelig skal hastigheden nedsættes. Dette sker ved etablering af hævede flader i krydsene, der samtidig vil skabe bedre krydsningsmuligheder, evt. suppleret med bump på strækningen.

Effekten forventes at blive, at Nørregade bliver et mere roligt gaderum, hvor alle trafikanter har lettere ved at færdes trygt og sikkert både på langs og på tværs. Der skal udarbejdes en sammenhængende løsning for hele Nørregade, der indeholder både trafikale og byrumsmæssige forbedringer.

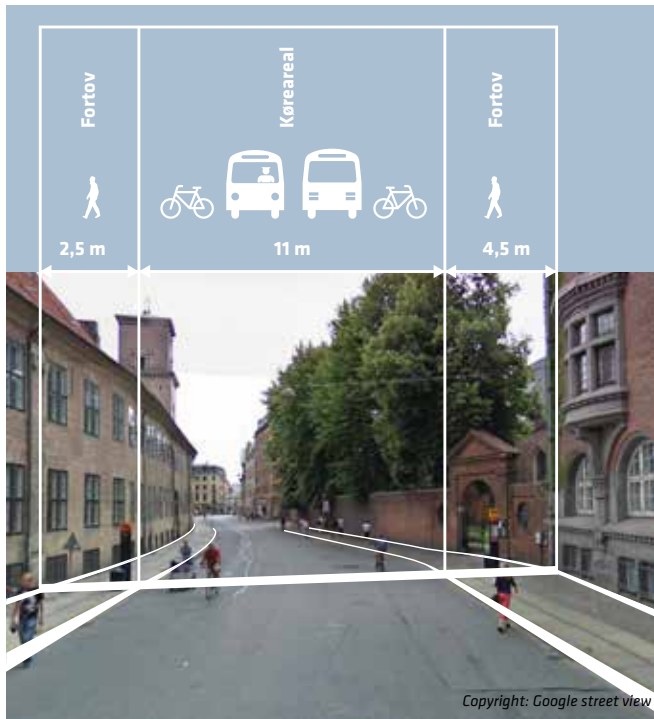
I projektet ses der også på trafikstrømmene i området omkring Nørregade, idet gaden ikke kun betjener Nørre Kvarter, men også den del af Middelalderbyen, der ligger øst for Nørregade.

I relation til projektet i Vestergade, skal der ses på muligheden for at tillade dobbeltrettet biltrafik i Nørregade, så det bliver muligt at køre fra stræderne og ud til Nørre Voldgade. Fordelen ved dette er, at trafikken ind og ud af Latinerkvarteret samles et sted, så trafikken i større omfang bliver på de overordnede veje, og så Vestergade aflastes.

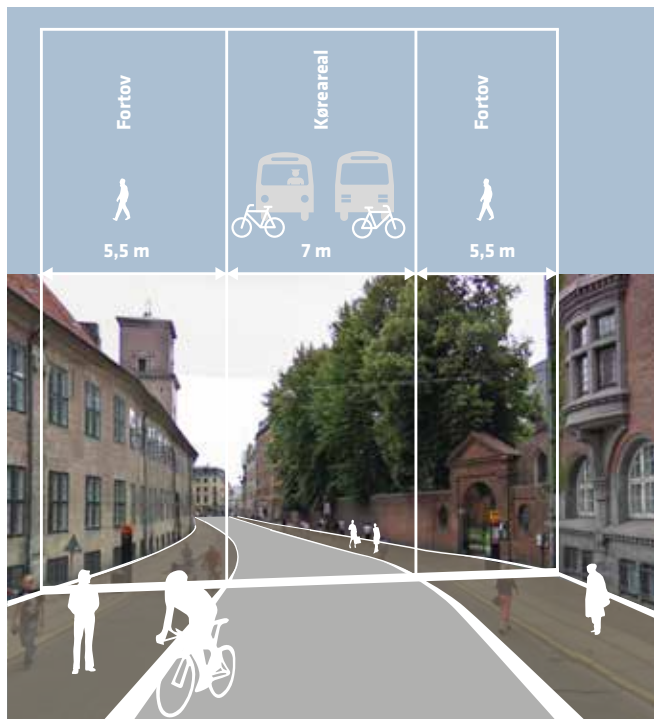
## Vurdering af effekter i forhold til målsætninger

DELMÅL INDSATSER	STRÆDERNE		GADERNE		NATPROBLEMATIK			Samlet effekt i forhold til indsats	Parkeringsregnskab (+/- antal pladser)	Budgetoverslag (mio. kr)
	Styrke opholds- muligheder	Styrke byrum og stemning	Sammenhæng med PLUSnet	Forbindelse til Rådhuspladsen, strøget mm	Mindre attraktivt i bil	Trafik på fodgænger- og cyklis- ters præmisser	Styrke oplevelsen af tryghed			
3 Nørregade	😊	😊	😊	😬	😊	😊	😬	5	0	10

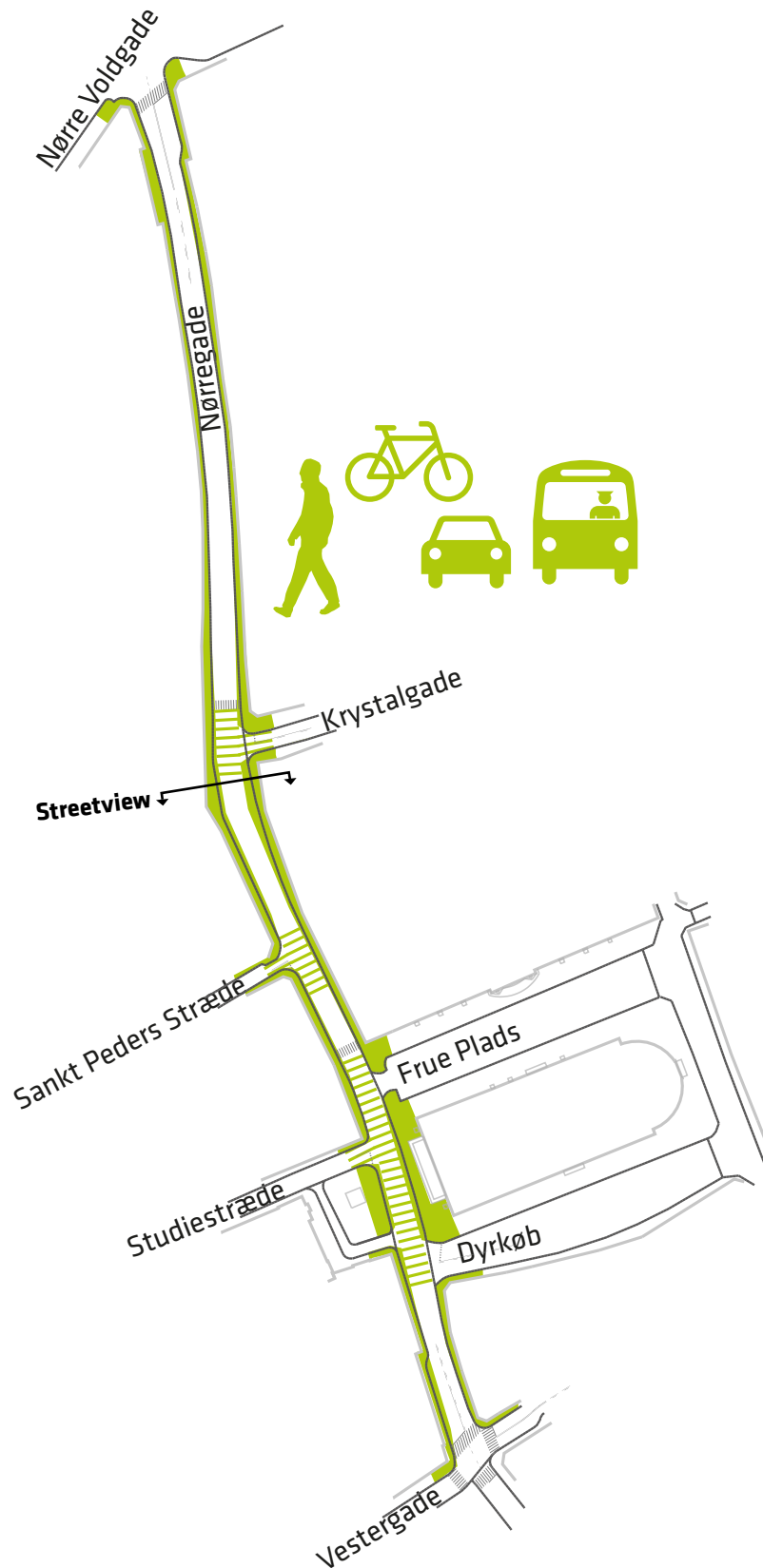
😊 Positiv    😬 Neutral    😞 Negativ



Nørregade som den er i dag på et af de bredeste steder.



Nørregade med udvidede fortove, så kørebanearealet ensertes til 7 meter langs hele Nørregade.



Principplan af Nørregade med fortovsudvidelser (grøn) og hævede flader (skraveret) ved kryds.

4



# BYLIVSAKSEN

Læs detaljeret beskrivelse s. 34 - 35

## Ønsket er...

at styrke denne forbindelse for at skabe sammenhæng gennem kvarteret til Strøget (og på længere sigt videre til Vandkunsten og Frederiksholms Kanal) og Ørstedsparken, og for at understrege og styrke de bylivsmæssige kvaliteter, forbindelsen allerede har. Derudover er formålet at styrke området omkring Larsbjørnsstræde, som er kvarterets hjerte, og som allerede i dag er områdets centrum for bylivet.

## Bylivsakse

Kortlægning og borgerdialogen har peget på, at der er en forbindelse mellem Strøget og Ørstedsparken, som udgør en central akse for byliv og er en del af kvarterets identitet. Forbindelsen går fra Strøget til Ørstedsparken via Kattesundet, Larsbjørnsstræde og Teglgårdsstræde.

### Kattesundet

I Kattesundet bør der etableres ny belægning á la Strøgets eller Strædets belægning, således at Strøget trækkes op i akse og indbyder til, at man bevæger sig ind i Nørre Kvarter. Det vil kunne få flere fodgængere til at gå op i Kattesundet og videre til Nørre Kvarter og på sigt måske tiltrække nogle mere åbne og aktive facader end i dag. Det bør stadig være muligt at cykle og parkere bil på strækningen, sidstnævnte fordi parkeringspladserne forventes nedlagt i Vestergade.

### Pladdannelse på Larsbjørnsstræde mellem Studiestræde og Skt. Peder Stræde

Netop denne strækning ligger som det mest centrale rum i Nørre Kvarter og bør fremstå som sådan. Derfor foreslås det, at der etableres en plads, hvor gaderummet indrettes med ærindekørsel tilladt, og at området udformes så det understøtter og styrker det byliv, der allerede er i dag, både hvad angår opholdsmuligheder og de mere spontane samt målrettede aktiviteter. Beboerne i området har gjort meget ud af at understrege, at de ikke ønsker en generel løsning som på Strædet i dag. Derfor foreslås det, at projektet planlægges i dialog med beboere og brugere, således at det rammer den stemning og kvalitet, som kvarteret ønsker.

### Forbindelse til Ørstedsparken

Bylivsakse bør logisk set føres helt frem til Ørstedsparken. Krydsning af Nørre Voldgade er dog vanskelig og utryk. Samtidig indbyder Teglgårdsstræde ikke fodgængere på Nørre Voldgade til at tage en tur ind i Nørre Kvarter.

Derfor skabes der en bedre overgang ved etablering af fodgængerheller mv., der reducerer det kørebaneareal, der skal krydses for at nå på tværs af gaden. Evt. kan fortovsarealet i midterarealet på Nørre Voldgade også udvides. Dette projekt skal senere integreres med en evt. fremtidig ændring i udformning af Nørre Voldgade, så løsningen kommer til at indgå naturligt i den nye gade.

## Vurdering af effekter i forhold til målsætninger

DELMÅL INDSATSER	STRÆDERNE		GADERNE		NATPROBLEMATIK			Samlet effekt i forhold til indsats	Parkeringsregnskab (+/- antal pladser)	Budgetoverslag (mio. kr)
	Styrke opholds- muligheder	Styrke byrum og stemning	Sammenhæng med PLU Snet	Forbindelse til Rådhuspladsen, strøget mm	Mindre attraktivt i bil	Trafik på fodgæ- neres og cyklis- ters præmisser	Styrke oplevelsen af tryghed			
4 Bylivsakse	😊	😊	😐	😊	😊	😊	😐	5	- 6	4,5



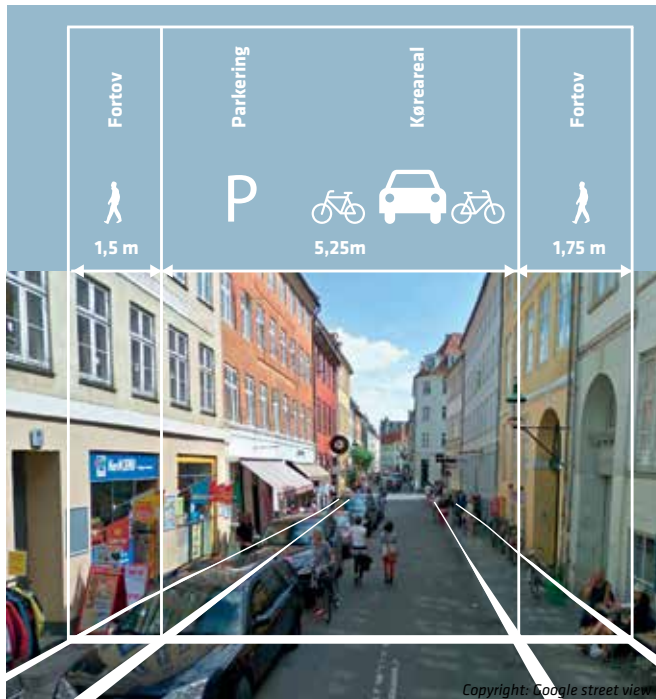
Positiv



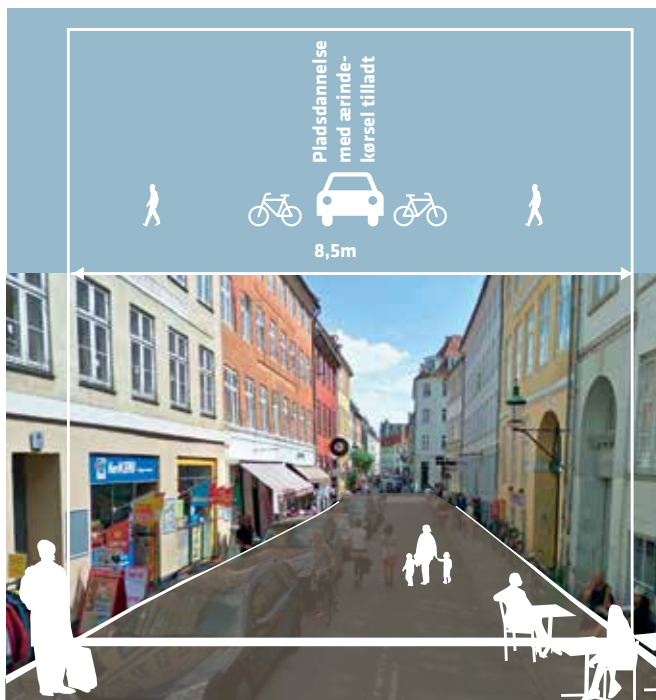
Neutral



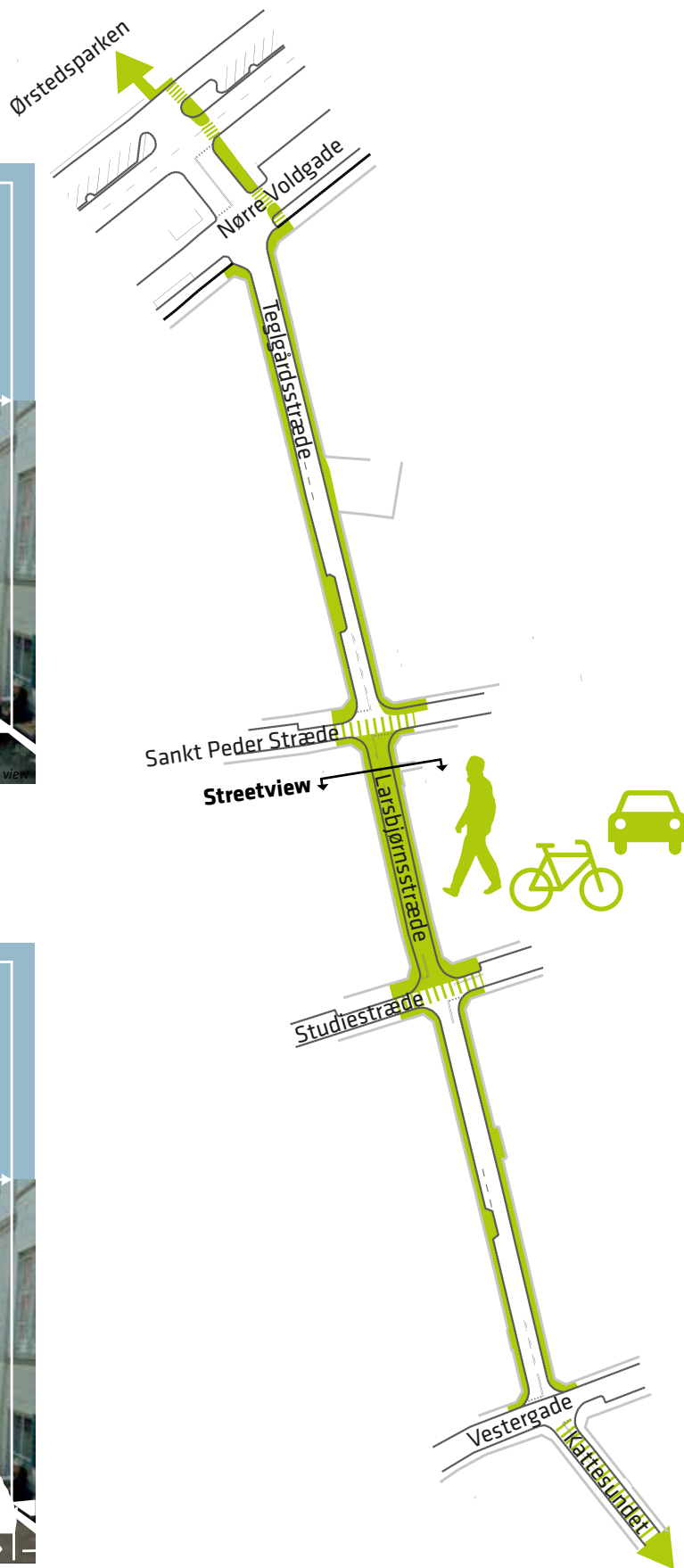
Negativ



Larsbjørnstræde som den er i dag.



Larsbjørnstræde som en del af bylivsaksen, hvor det trænge gaderum mellem Studiestræde og Sankt Peder Stræde omdannes til en pladsdannelse med ærindekørsel og cykling tilladt.



Principplan af bylivsaksen, der forbinder Nørre Kvarter med Ørstedsparken og via Kattesundet til Strøget og Vandkunsten.



## Ønsket er...

at reducere den uvedkommende, cirkulerende trafik i området samt at nedsætte bilernes hastighed i Studiestræde for at øge den trafikale og sociale tryghed ved at færdes til fods og på cykel i Nørre Kvarter.

## Trafikforsøg

Det foreslås, at der gennemføres et trafikforsøg i Nørre Kvarter, hvor ensretningen vendes i Vestergade, så man kan køre fra Rådhuspladsen mod Nørregade i stedet for omvendt, som det er i dag. Det betyder, at ensretningen i Studiestræde og Vestergade kommer til at gå samme vej. De øvrige ensretninger i området bevares som i dag. Det vil derfor være muligt for alle med ærinde i området at komme til deres mål. Derimod vil loop-trafikken skulle ud på en omvej via Nørre Voldgade, inden den igen kan køre ind i området, hvilket formentligt vil afholde de fleste bilister fra denne kørsel. Udfordringen ved denne model er, at bilister med ærinde på den Nørregade mellem Vestergade og Sankt Peders Stræde skal vænne sig til at køre ind ad Vestergade eller Studiestræde. Problemet vurderes umiddelbart at være begrænset, men det vil være hensigtsmæssigt at afprøve ved et forsøg.

Der kan samtidig være risiko for, at nogle biler vil vælge Studiestræde frem for Vestergade, hvis Vestergade bliver for besværlig at køre på for bilerne. Viser det sig, at mængden af biler stiger i Studiestræde som følge af forsøget, er det planen at tilpasse forholdene i Studiestræde, så gennemkørsel besværliggøres fx vha. af bump eller andre foranstaltninger. I sidste ende vil det være muligt at supplere med fx automatiske steler.

Hvis ændringer af ensretninger ikke har den ønskede effekt på den uvelkomne biltrafik om natten, bør det overvejes at gennemføre et forsøg med afspærring af området med automatiske steler i Nørre Kvarter.

## Nedsættelse af hastigheden

Forholdene i Studiestræde er meget snævre og på mange tidspunkter er det umuligt at køre særligt hurtigt, uanset om man er på cykel eller i bil. Der er dog tidspunkter, især om aftenen og natten, hvor bilkørsel med relativ høj hastighed udgør et problem.

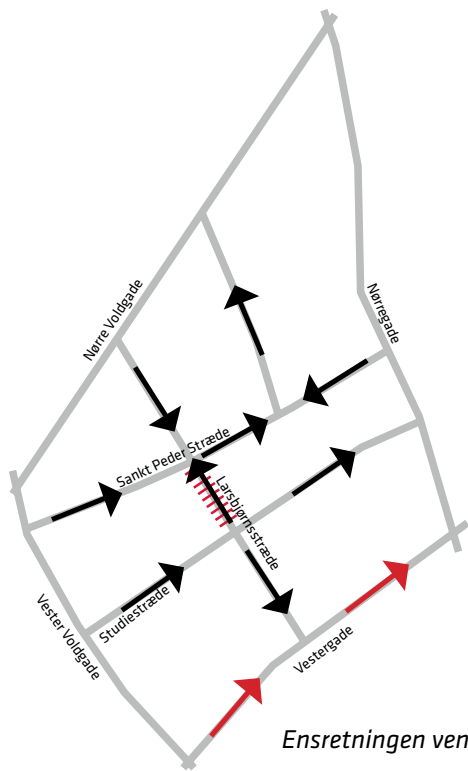
Derfor foreslås det at krydset ved Larsbjørnsstræde indrettes så hastigheden dæmpes. Løsningen skal tænkes sammen med pladsdannelsen på Larsbjørnsstræde mellem Studiestræde og Sankt Peder Stræde og skal tage hensyn til klimatilpasning. Dermed styrkes det centrale pladsrum i kvarteret samtidig med at bilernes hastighed reduceres.

Derudover foreslås det, at der etableres så mange bump (med udformning, der sikrer, at regnvand mv. kan løbe forbi), at hastigheden nedsættes, og Studiestræde ikke bliver et attraktivt alternativ for bilerne frem for Vestergade. Dette vil kunne suppleres med at udvide fortovet på strategiske steder – steder der har betydning for cykelparkering, naturligt ophold eller anden aktivitet. Det vil ligeledes virke hastighedsdæmpende.

## Vurdering af effekter i forhold til målsætninger

DELMÅL  INDSATSER	STRÆDERNE		GADERNE		NATPROBLEMATIK			Samlet effekt i forhold til indsats	Parkeringsregnskab (+/- antal pladser)	Budgetoverslag (mio. kr)
	Styrke opholdsmuligheder	Styrke byrum og stemning	Sammenhæng med PLUSnet	Forbindelse til Rådhuspladsen, strøget mm	Mindre attraktivt i bil	Trafik på fodgænger- og cyklister præmisses	Styrke oplevelsen af tryghed			
5 Biler i Nørrekvarter	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	5	0	0,5

😊 Positiv    😐 Neutral    😞 Negativ



Ensretningen vendes i hele Vestergade.



Kortet viser adgang for biltrafik i Nørregade. Udfordringen ved denne model er, at biler med ærinde på den Nørregade mellem Vestergade og Sankt Peders Stræde skal vænne sig til at køre ind ad Vestergade eller Studiestræde.



## 6.1 Taxaholdepladser

Det vurderes hensigtsmæssigt at samle taxierne på nogle strategisk placerede taxiholdepladser, således at den generende søgetrafik inde i Nørre Kvarter mindskes. Det foreslås derfor, at der etableres flere taxiholdepladser i gaderne rundt om Nørre Kvarter, hvor kunder kan finde dem. I dag findes pladser i Vestergade ved Gammeltorv og i Nørre Voldgade ved Nørreport, men disse bør suppleres med pladser i Vester Voldgade, og måske i Nørregade.

## 6.2 Ophold/ Fortovsudvidelser

I hele Nørre Kvarter er der behov for flere arealer til udeophold. Fortovene er meget smalle og er fyldt med skilte, cykler og møbler. Det foreslås, at der flere steder inddrages enkelte parkeringspladser, der erstattes af lokale fortovsudvidelser. Her skal der særligt være fokus på Bylivsaksen og Studiestræde.

Fortovsudvidelser danner små pladser, der giver rum til ophold og skaber bedre sammenhænge på tværs af stræderne. Det vurderes, at der bør etableres 5-6 fortovsudvidelser i stræderne, der placeres under hensyn til strædernes indretning, herunder placeringen af butikker, cykelstativer, parkering, sol og lysforhold mv.

## 6.3 Cykelparkering

Kortlægningen og borgerdialogen har peget på, at der mangler cykelparkering i Nørre Kvarter. Cykelparkeringen etableres, hvor der vurderes at være et behov og under hensyntagen til de øvrige initiativer i kvarteret.

Der er allerede igangsat initiativer til forbedring af cykelparkeringen i Indre By. Indsatser i dette idekatalog skal koordineres med og supplere de igangværende initiativer, som omhandler både oprydning i bycykelstativerne og etablering af nye samt etablering af mere cykelparkering i Indre By.

De gamle bycykelstativer, der står på Kattesundet, Gammeltorv, Studiestræde og Sankt Peders Stræde fjernes, og der etableres permanent cykelparkering. Derudover undersøges muligheden for, om tilknyttede reklamesøjler kan fjernes til fordel for at etablere ekstra cykelparkering. Denne proces aftales med Center for Renhold, der er i dialog med AFA reklamestandere.

## Vurdering af effekter i forhold til målsætninger

DELMÅL  INDSATSER	STRÆDERNE		GADERNE		NATPROBLEMATIK			Samlet effekt i forhold til indsats	Parkeringsregnskab (+/- antal pladser)	Budgetoverslag (mio. kr)
	Styrke opholdsmuligheder	Styrke byrum og stemning	Sammenhæng med PLUSnet	Forbindelse til Rådhuspladsen, strøget mm	Mindre attraktivt i bil	Trafik på fodgænger og cyklister præmisses	Styrke oplevelsen af tryghed			
6 Taxier	😊	😊	😊	😊	😞	😊	😊	2	0	0,2
6 Fortovsudvidelser	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	5	- 5	0,5
6 Cykelparkering	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	3	- 5	0,5
6 Belysning	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	2	0	1
6 Tilgængelighed	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	2	0	0,1
6 Oprydning i skiltning og udstyr	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	2	0	0,2

😊 Positiv    😐 Neutral    😞 Negativ



## 6.4 Forbedret belysning og tryghedsvandring

Belysningen består i dag af Københavnerarmatur, hvilket som udgangspunkt svarer til kommunens ønsker til sådan et byområde. Det skal overvejes, om dette kan suppleres med en anden form for belysning, der kan være et element i at sikre færre hadforbrydelser og anden kriminalitet.

Der skal dog i høj grad tages hensyn til områdets nuværende karakter og stemning, og til at der er mange beboere i området. I den sammenhæng har både beboere i området og repræsentanter for de grupper, der oftest udsættes for hadforbrydelser, peget på, at der ikke ønskes mere belysning i området.

En beboer har endda spurgt til muligheden for at erstatte den traditionelle københavnerbelysning i Studiestræde med en type lamper, der ligner de gamle gaslamper i de øvrige stræder. Dette forslag tænkes ind i den samlede belysningsvurdering af kvarteret.

Vurdering af belysningen og udpegning af steder, hvor belysningen med fordel kan ændres eller suppleres med noget mere belysning, kan med fordel ske ved en såkaldt tryghedsvandring, hvor Teknik- og Miljøforvaltningen sammen med forskellige aktører i området går en tur rundt i området og udpeger de steder, der føles utrygge. Aktørerne drøfter sammen hvad løsningen kan være, og det aftales, hvem der har ansvaret for at udføre tiltagene. De bedste løsninger opnås i et fællesskab mellem kommunen og de lokale aktører (beboere, erhvervsdrivende, institutioner osv.).

## 6.5 Tilgængelighed

På grund af udformningen af Nørre Kvarters trange byrum med smalle fortove, og kørebaner med mange parkerede biler, cykler og blandet trafik i det hele taget, så er tilgængeligheden ikke optimal. Da områdets særpræg og stemning ønskes bevaret, vil det være vanskeligt at ændre radikalt på dette. Dog anbefales det, at der i videst muligt omfang etableres gode rampeforhold. Og endelig vil en oprydning i cykelparkeringen, skilte og andet inventar også være til gavn for tilgængeligheden.

## 6.6 Oprydning i skilte, inventar mv.

Mange steder i Nørre Kvarter og på gaderne i randen er der mange skilte, både trafikskilte og butiksskilte på facaderne. Det er med til at give byrummene et mangfoldigt udtryk, men visse steder gør det billedet rodet og uoverskueligt. Det gælder også andre ting så som reklamestandere ved bycykelstativer, sandwichskilte osv. Området bør derfor gennemgås med henblik på at få ryddet op i al unødvendig skiltning og inventar, hvilket vil styrke byrummene og gøre det lettere at færdes i området.

# BAGGRUND OG FORUDSÆTNINGER

I forbindelse med budget 2013 har Teknik- og Miljøudvalget igangsat arbejdet med en trafikalt projektudvikling af Nørre Kvarter. Dette idekatalog beskriver de overordnede indsatser til løsning af de trafikale udfordringer, og tager udgangspunkt i følgende uddrag fra Teknik- og Miljøudvalgets aftaletekst:

## **"Bedre forhold for fodgængere og cyklister**

*Stræderne mellem Rådhuspladsen og Nørregade har over en årrække oplevet en stigende intensitet i bylivet. Der er kommet flere butikker og antallet af besøgende og antallet af cyklende og gående er stadig stigende. I forbindelse med etablering af metrostationen på Rådhuspladsen, viser de seneste overvejelser af den kommende busbetjening, at den eksisterende bus-terminal på pladsen måske ikke er nødvendig. Det betyder, at det i fremtiden vil blive muligt at skabe en meget tættere sammenhæng mellem Rådhuspladsen og Indre By.*

*Parterne er derfor enige om, at der udarbejdes en samlet projektudvikling for området med henblik på at præsentere den for Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Borgerrepræsentation ultimo juni 2013, og at finansieringen hertil kan indgå i budgetforhandlingerne for Budget 2014. Analysen skal tage udgangspunkt i, at der fremover ikke skal være busdrift og busterminal på Rådhuspladsen."*

## Formål

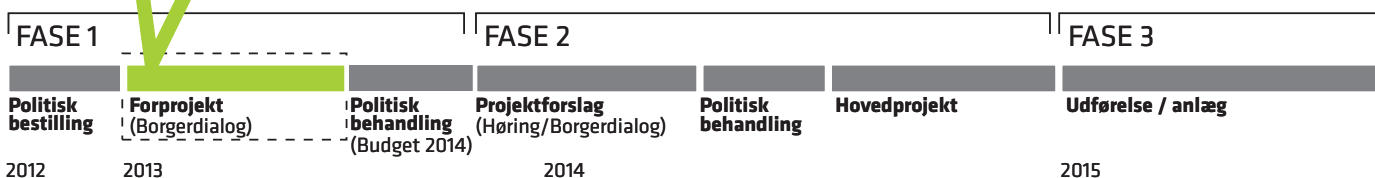
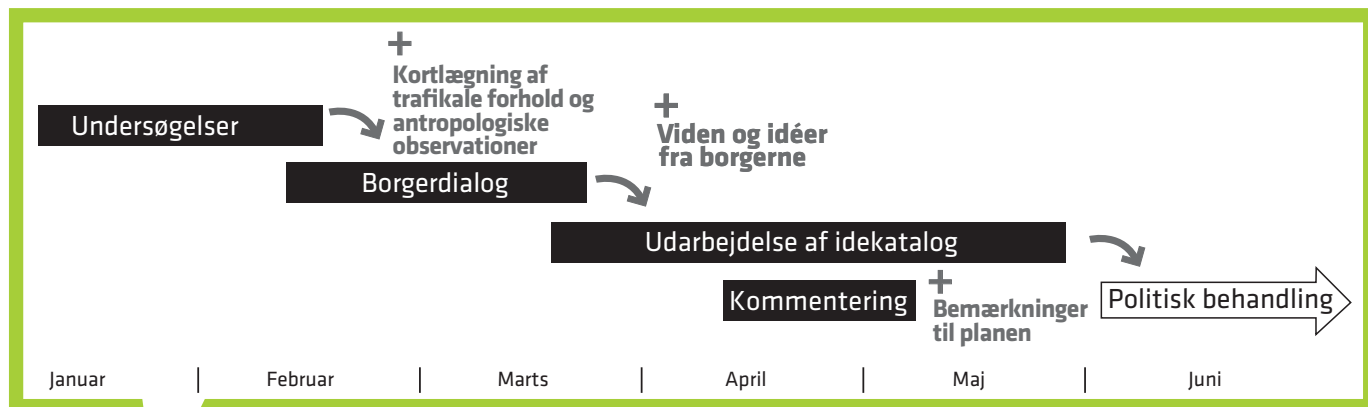
Opgaven er således, at der ud fra et helhedssyn udarbejdes et idekatalog for trafik og bymiljø i Nørre Kvarter. Formålet er at skabe et samlet idekatalog af indsatser, der sikrer forbedringer for cyklister og fodgængere og styrker bymiljøet, og som skaber sammenhæng mellem Nørre Kvarter og Rådhuspladsen samt større samlingspunkter udenfor området.

## Dialog med borgere og interessenter

Idekataloget er blevet til i en proces, der omfatter et åbent borgermøde, et informationsmøde med en referencegruppe og dialog med Københavns Politi. Se procesplanen på modsatte side:

- På borgermødet d. 21. marts 2013 mødte ca. 60 borgere op. De fremmødte kom med mange input, der har indgået i arbejdet med dette idekatalog (se bilag 1A, Opsamling på borgermøde).
- En referencegruppe (bestående af Indre By Lokaludvalg, Dansk Cyklist Forbund, Dansk Fodgænger Forbund, Dansk Handikapråd, Københavns Ældreråd, Nørre Kvarter Beboerforening, Horesta, KCC, Taxi, Natteravene, LGBT, Wonderful Copenhagen og Movia) blev inviteret til et informationsmøde d. 17. april 2013. På informationsmødet blev referencegruppen orienteret om rådkast til idekatalog, hvorefter gruppen har haft lejlighed til at komme med input og kommentarer (se bilag 1B, Kommentarer fra referencegruppen).
- Der er afholdt et uformelt møde med færdselsafdelingen ved Københavns Politi, hvor politiet blev præsenteret for idekatalogets indsatser. Politiet er principielt enige i idekatalogets indhold, men den egentlige godkendelse sker først ved efterfølgende projektudvikling.
- Teknik- og miljøborgmester, Ayfer Baykal har d. 29. maj 2013 holdt et møde med udvalgte natklubber og restauranter i Nørre Kvarter for at drøfte deres holdninger og bidrag til udvikling af Nørre Kvarter.

# PROCESPLAN



Procesplan for udarbejdelsen af idekataloget.



Borgermødet i Hovedkassen på Rådhuset.



Borgermødet i Hovedkassen på Rådhuset.

# NØRRE KVARTER - SAMMENHÆNGE

## Områdets særpræg og stemning

Nørre Kvarter udgør et lille hjørne af Middelalderbyen – et hjørne med sin helt egen sjæl og stemning. At området skiller sig ud fra det øvrige Middelalderby skyldes i høj grad kombinationen af boliger, små butikker og cafeer mm, og det er da også i strategien for Middelalderbyen udpeget som et område med lokal identitet med boliger (Middelalderbyen – I hjertet af København, Strategi for udvikling af Middelalderbyens byrum).

Både i forbindelse med udarbejdelse af strategien for Middelalderbyen og i forbindelse med dette idekatalog peger dialogen og de gennemførte analyser entydigt på, at beboere, handlende og besøgende er begejstrede for områdets stemning og funktion i dagtimerne. Det viser tydeligt, at området i dagtimerne har opnået en god balance imellem de forskellige funktioner (bolig, handel, restauration mv.), og at denne balance skal søges bevaret fremover.

Det betyder, at vi skal være særlig omhyggelige med at bibeholde oplevelsen af dette sted. Eventuelle forandringer må

foretages med respekt for de kvaliteter, som findes i dag, og som ønskes fastholdt eller styrket (Strategi for udvikling af Middelalderbyens byrum).

Der er dog en særlig udfordring om natten, hvor der er opstået en ubalance i bylivet, idet nogle besøgende i nattelivet på ubehagelig og støjende vis dominerer kvarteret uden hensyntagen til beboere og andre gæster.

## Sammenhæng til andre projekter og byområder

Flere planer og projekter har indflydelse på Nørre Kvarterets udvikling og sammenhæng til Rådhuspladsen. De forskellige planer beskriver en lang række projekter, sammenhænge og byrum som er forsøgt illustreret nederst.

Helt overordnet så er der to planer som udgør grundlaget for eventuelle ændringer i Nørre Kvarter, nemlig strategien for Middelalderbyen og Københavns Cykelstrategi.



Andre projekter i sammenhæng med Nørre Kvarter.



Byrum i sammenhæng med Nørre Kvarter.

## Strategi for Middelalderbyen

I Nørre Kvarter er der udpeget to indsatsområder, Vestergade (cykelforbindelse) og Dyrkøb (byrum til ophold og oplevelse, hvor det stilfærdige også bør præge stedet). Ligeledes beskriver strategien to byrumstyper til inspiration for udvikling af byrummene i Nørre Kvarter: Byrum til butiksfunktioner og Boligens byrum.



### **Boligens byrum:**

Ønsker til fremtidens kendetegn:

Anvendelse:

- Stille – men ikke døde – facader
- Primært lokalt rettede funktioner, som understøtter beboernes dagligliv
- Stille i nattetimerne

Udformning:

- Mulighed for ophold og leg
- Begrænset brug af fortovet til udstilling og udeservering
- Belysning, der skaber sikkerhed og tryghed. Lys fra boliger supplerer den offentlige belysning
- Lysreklamer skal undgås
- Beplantning i byrummet

Trafik:

- Tryghed for og plads til fodgængere og cyklister
- Biltrafik kun tilladt med ærinde og med lav hastighed (evt. kørselsforbud om natten)
- Parkering minimeres og forbeholdes områdets beboere

### **Byrum til butiksfunktioner:**

Ønsker til fremtidens kendetegn:

Anvendelser:

- Aktive facader og kanter
- Butiks- og servicefunktioner
- Beboelse i et vist omfang

Udformning:

- Belysning, der skaber sikkerhed og tryghed
- Lys fra butiksvinduer skaber varieret lysniveau
- Opdeling af arealer til forskelligt brug

Trafik:

- Tryghed for og plads til fodgængere og cyklister er vigtig
- Biltrafik og ærindekørsel tilladt med lav hastighed – evt. kørselsforbud om natten
- Parkering er mulig

## Cykelstrategi

Vestergade og Nørregade er begge udpeget til at indgå i PLUSnettet. Her skal sikres særlig høj standard for plads, krydsninger og vedligehold, at mange cyklister kan færdes trygt og komfortabelt og i det tempo, der passer den enkelte.

Derudover har andre store projekter som metrostation på Rådhuspladsen, ombygning af Vester Voldgade, ny cykelforbindelse gennem Jernbanegade/over Rådhuspladsen og ombygning af Nørreport betydning for udviklingen af Nørre Kvarter, og de tiltag der iværksættes her. Det er vigtigt at få disse forskellige projekter og de eksisterende byrum og sammenhænge til at fremstå som en helhed, selvom nogle projekter allerede under udførelse, mens andre endnu kun er på idestadiet.



# INPUT FRA BORGERMØDET

På borgermødet fremkom en lang række gode kommentarer, der kan sammenfattes til følgende, som i videst muligt omfang er indarbejdet i idekataloget. En mere detaljeret opsamling på borgermødet fremgår af bilag 1A.

## Lokal identitet

Det var et generelt ønske, at man tager hensyn til den særlige lokale identitet i kvarteret, og at man i højere grad arbejder på tværs af forvaltningerne med en helhedsorienteret løsning for området.

Der var et stort ønske om, at forandringer i det fysiske miljø foretages med stor nænsomhed, således at diversiteten i miljøet bevares.

Der var særligt fokus på Nørregade, Vestergade og Studiestræde, hvor der er størst potentiale for forbedringer.

## Trafikken – dag/nat

Det var en klar udmelding, at forholdene for cyklister og fodgængere fungerer fint, som det er nu – om dagen. Man ønsker fx ikke "væg-til-væg-belægning" eller fodgængerprioritering, som man ser i Læderstræde og på Strøget.

Og selvom der ikke var en entydig holdning til om biltrafikken skal begrænses eller ej, så var der en overvægt af deltagere, som ikke ønsker at lukke for bilkørsel, dels fordi det er med til at skabe områdets karakter, dels fordi det skaber tryghed. Men en form for regulering af biltrafikken om natten er nødvendig, så bilernes hastighed sænkes og så loopkørslen om natten undgås.



Workshops på borgermødet.

Idéer til forbedring af forholdene for cyklister og fodgængere var generelt bredere fortove, flere muligheder for cykelparkering og flytning af parkeringspladser ud af kvarteret til fx Vester Voldgade for at skabe mere plads til fodgængere og cyklister.

Man ønsker at bevare muligheden for varelevering med bil i området.

## Input til restaurationsplanen

Der er for stor forskel på dag og nat. Kvarteret fungerer i dagtimerne, hvor der er en balance mellem de mange forskellige brugere. Om natten tipper balancen, og enkelte brugergrupper dominerer området.

Mange lokale udtrykker et ønske om at begrænse antallet af natbevillinger, især bevillinger til "discountbarer". Det skal bemærkes, at der ikke blev udtrykt ønske om helt at forbyde beværetninger. Restaurationsdrift opfattes tværtimod som en del af kvarterets særpræg. Ønsket går på at skabe en bedre balance mellem brugerne ved at anlægge en mere restriktiv politik for aften/natbevillinger.

Der er et ønske om, at man i højere grad håndhæver overtrædelser af vilkårene for bevillinger og udeservering, således at natbevillinger ikke lukker senere end de har tilladelse til.

Det samlede input til det igangværende arbejde med restaurationsplanen for Indre By blev fremsendt til Kultur- og Fritidsforvaltningen d. 02.04.13.



Borgermødet i Hovedkassen på Rådhuset.

# INPUT FRA REFERENCEGRUPPEN

En referencegruppe af eksterne interessenter har haft lejlighed til at kommentere på et udkast til idekatalog. Se bilag 1B, Kommentarer fra referencegruppen. De indkomne bemærkninger kan sammenfattes i følgende skema. Overordnet er der god opbakning til indholdet i idekataloget, og kommentarerne har ikke givet anledning til ændringer.

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

Kommentarerne støtter ideen om at gennemføre et trafikforsøg for at forhindre uvedkommende biltrafik.

## Bevillinger, Restaurationsplan og udendørsserveringer

Kultur- og Fritidsudvalget har sendt Restaurationsplanen i intern høring omfattende de stående udvalg, Økonomiudvalget og lokaludvalgene. Restaurationsplanen peger på, at der er særlige forhold omkring Indre By, og derfor lægges der op til en mere restriktiv bevillingspolitik i Indre By. Bevillingsnævnet vil i udgangspunktet være kritisk overfor at give nye bevillinger i Indre By, således at det samlede antal 05-tilladelser nedbringes på længere sigt, hvilket stemmer overens med borgernes ønsker på borgermødet.

Københavns Erhvervsservice giver tilladelser til udendørsservering. Udendørsserveringen må ikke give anledning til støj- og lugtgener i omgivelserne fra fx høj musik eller røgelse. Udendørsserveringen er tilladt i tidsrummet mellem kl. 8 og kl. 24. Overtrædelser kan meldes til Københavns Erhvervsservice, der håndhæver overtrædelser af retningslinjer for udendørsservering.

## Tryghed og hadforbrydelser

I den offentlige debat har tryghed og hadforbrydelser i forbindelse med nattelivet i Nørre kvarter fyldt meget. Derfor har Teknik- og Miljøforvaltningen været i dialog med Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen, Sikker By og Institut for Menneskerettigheder om, hvordan fysiske tiltag og indsatser i dette idekatalog kan være med til at skabe bedre tryghed i Nørre Kvarter.

Det har vist sig vanskeligt at opspore viden om og referencer på, hvordan fysiske tiltag kan gøre det mere trygt at færdes i byen. I idekataloget arbejder vi ud fra en tankegang om, at jo flere øjne i natten, jo bedre. Derfor er det vigtigt, at gaderummene udformes, så der skabes bedre forhold for fodgængere og cyklister. Beboerne peger på, at bilernes tilstedeværelse også er med til at skabe øjne i natten og fremhæver derfor, at kørsel i nattetimerne skal være tilladt, dog er det vigtigt at bilkørslen har lav hastighed og er på fodgængeres og cyklisters præmisser.

Derudover arbejder Sikker By og Teknik- og Miljøforvaltningen med at forankre indsatserne til forbedring af tryghedsfølelsen lokalt. Det gøres vha. såkaldte "tryghedsvandring-er", hvor kommunen og lokale aktører i fællesskab udpeger, hvad der kan gøres i en konkret bydel, og hvem der har ansvaret for det.

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

# KVARTERETS UDFORDRINGER

Borgerdialogen har underbygget vores viden om, hvad der er af udfordringer i området. Det kan grupperes i tre hovedoverskrifter:

## TRANGE GADERUM TIL MANGE FUNKTIONER

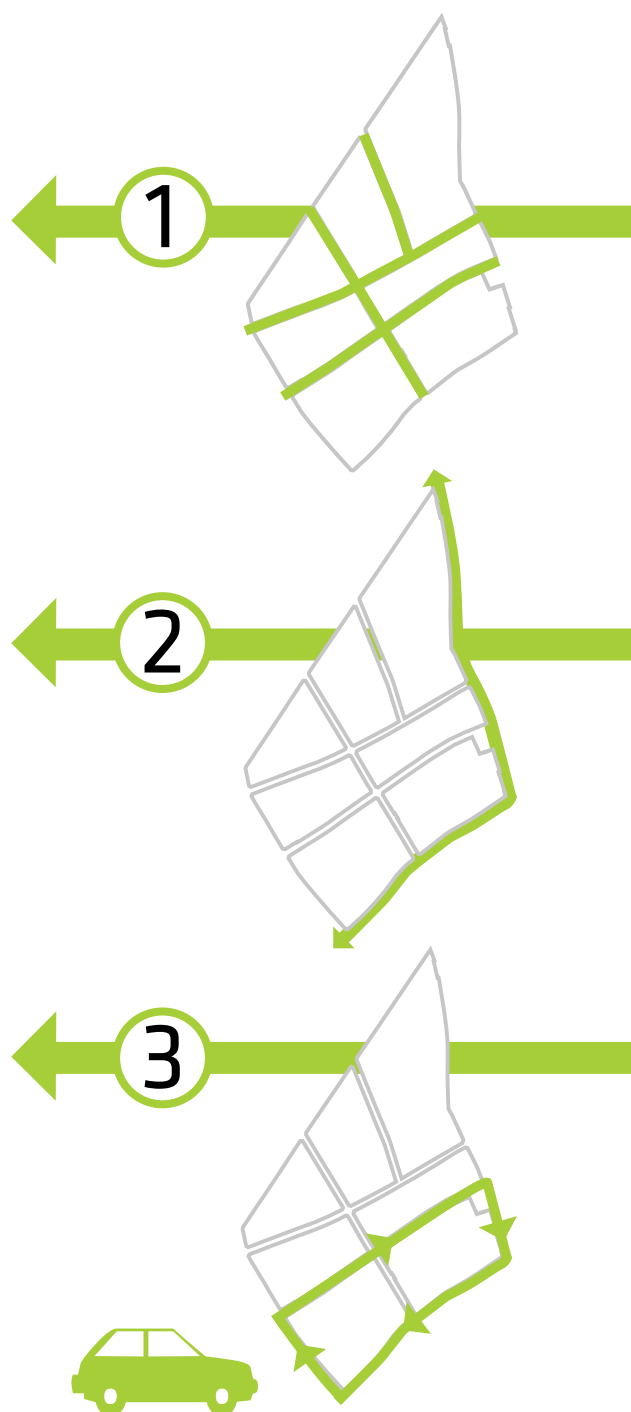
En udfordring i stræderne i Nørre Kvarter er de trange gaderum, som indeholder rigtig mange funktioner. Det er med til at skabe den stemning og kvalitet, som alle ønsker at værne om, men samtidig giver det udfordringer i forhold til at skabe plads til alle de ønskede funktioner, som fx cykelparkering.

## "TRANSPORTVEJE" ER UHENSIGTSMÆSSIGT INDRETTET IFT. NUVÆRENDE OG FREMTIDIGE FUNKTIONER

Vestergade og Nørregade er kvarterets transportveje med en overvægt af cyklister og fodgængere, men med en fysisk indretning, der ikke lever op til nutidige krav om fremkommelighed, tilgængelighed og trafikikkerhed. Vestergade er ensrettet både for biler og cykler. For cyklisterne medfører det store gener, og er ikke i overensstemmelse med at strækningen indgår i PLUSnettet. Nørregade har et meget varierende vejprofil, der er med til at gøre gaden utryk for alle trafikarter. Endelig udgør Vester Voldgade og Nørre Voldgade som randgader omkring kvarteret en barriere til de omkringliggende byrum og funktioner.

## GENER FRA TRAFIK OG FEST OM NATTEN

Inde i området er der problemer med bilkørsel om natten fra såvel taxaer som gæster til diverse beværtninger og diskoteker, der kører i et loop via Studiestræde, Nørregade, Vestergade og Vester Voldgade. Bilerne kører for stærkt, larmer og skaber utryghed blandt beboere og gæster. Endvidere har beboerne peget på bevillingerne som et stort problem, og der er i forbindelse med behandlingen af restaurationsplanen i Kultur- og Fritidsudvalget gjort opmærksom herpå. Som det er nu, spreder larmen fra beværtningerne sig både geografisk og tidsmæssigt i området. Endelig har der været en debat om, hvordan Indre By og dermed også Nørre Kvarter kan gøres mere tryk at færdes i om natten, særligt foranlediget af nogle hadforbrydelser.





# MÅL FOR INDSATSERNE

Med udgangspunkt i det overordnede formål med idekataloget og områdets kvaliteter og udfordringer er følgende mål for indsatserne opstillet:

## Mål

Forandringer i Nørre Kvarter skal ske i respekt for områdets nuværende karakter og stemning, dvs. at de nuværende kvaliteter ønskes fastholdt og styrket.

Dette mål er ligeledes understreget i strategien for Middelalderbyen og var et af hovedbudskaberne på borgermødet. Da udfordringerne er forskellige for stræderne i Nørre Kvarter og gaderne rundt om kvarteret, er delmålene i det følgende beskrevet for henholdsvis stræderne og gaderne. Derudover er der formuleret delmål vedr. natproblematikken, som går på tværs rent geografisk.

Idekataloget tager således udgangspunkt i nedenstående målsætninger og tilgange.

## STRÆDERNE

Delmålene er at løse udfordringerne inde i området (stræderne) med så små greb som muligt:

- Indsatser der styrker de eksisterende opholdsmuligheder, såvel spontane som de mere målrettede aktiviteter.
- Indsatser der rydder op i skiltning og inventar med fokus på at styrke byrumskvaliteterne og stemningen i området.

Generelt skal de konkrete indsatser ske under respekt for de to typer af byrum, som findes i området, og/eller et miks af disse, se faktaboks om "Byrum til butiksfunktioner" og "Boligens byrum" (Strategi for udvikling af Middelalderbyens byrum).

## GADERNE

I randen af området (gaderne), hvor transporten foregår, kan der derimod gennemføres større forandringer til fordel for cyklister, fodgængere og bylivet:

- Indsatser der sikrer Vestergades og Nørregades sammenhæng med det øvrige cykel PLUSnet.
- Indsatser der sikrer god forbindelse fra Nørre Kvarter til Rådhuspladsen og den nye metrostation.
- Indsatser der giver god forbindelse til de mange omkringliggende funktioner, fx Strøget, Ørstedsparken og Vor Frue Kirke.

## NATPROBLEMATIKKEN

Udfordringen er, at de løsninger, der i dagtimerne synes små og understøtter og styrker områdets kvaliteter, samtidig skal sikre, at natproblematikken, særligt med generende bilkørsel og larmende ophold, mindskes. I processen har der været talt om at spærre området for biltrafik, men det vil ændre dagsbilledet så meget, at områdets karakter vil skifte. Derfor er målet at imødekomme natproblematikken ved følgende:

- Indsatser der gør det mindre attraktivt at køre bil i området i nat-tetimerne.
- Indsatser der sikrer, at den trafik, der kommer ind i området, skal køre på fodgængernes og cyklisternes præmisser.
- Indsatser der styrker oplevelsen af tryghed i natten, som fx forbedret belysning.

1



# SAMMMENHÆNG TIL RÅDHUSPLADSEN

## Eksisterende forhold og udfordringer

Der opleves i dag en dårlig sammenhæng mellem Rådhuspladsen og Nørre Kvarter. Det skyldes primært barrierevirkning fra busterminalen og trafikken i Vester Voldgade. Endvidere er fortovene langs Vester Voldgades nordøstlige side på trods af ombygningen stadig smalle i forhold til at håndtere udeservering og de mange fodgængere på samme tid.

Før ombygningen og lukningen i forbindelse med metrobygget der 11.900 køretøjer og 4.200 cykler i døgnet på Vester Voldgade nord for Strøget. Der er ingen tællinger af fodgængere, men tællinger fra 2010 viser en fodgængertrafik ved Løngangsstræde på ca. 5.000 fodgængere i døgnet. Ved Vestergade vurderes fodgængertrafikken at være noget større og tællinger fra 2005 viser ca. 50.000 fodgængere i døgnet på Strøget, hvoraf mange krydser Rådhuspladsen og Vester Voldgade. Når den nye metrostation på Rådhuspladsen åbner, forventes der et større antal fodgængere i området, hvilket øger behovet for gode fodgængerforbindelser til og fra stationen. Metroselskabet forventer 8.800 flere passagerer. En forudsætning for dette idekatalog er, at busterminalen nedlægges, hvilket vil fjerne busserne i rute fra Vester Voldgade. I stedet for busterminalen vil cyklister til/fra Jernbanegade blive ført over Rådhuspladsen via en dobbeltrettet cykelsti.

## Ønsket er...

at sikre en større sammenhæng mellem Rådhuspladsen og Nørre Kvarter ved at forbedre fodgængeres krydsning af Vester Voldgade omkring krydset ved Vestergade og Strøget og ved at arbejde med et mere sammenhængende byrum på tværs.

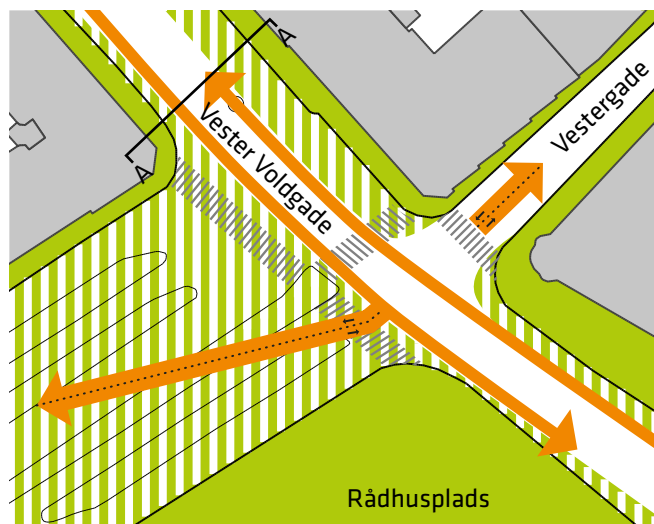
## Scenarie 1:

### Genåbning af Vester Voldgade for biltrafik mellem Rådhuspladsen og Strøget

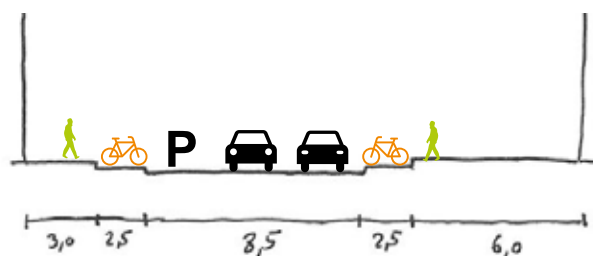
Projektet i hele Vester Voldgades forløb omfatter også stykket ved Rådhuspladsen, der afventer færdiggørelsen af metroen. Projektet her viderefører profilet i resten af Vester Voldgade, og biltrafik er tilladt mellem Strøget og Vestergade.

Det betyder altså en genåbning af Vester Voldgade, når metroen er færdigbygget og dermed, at en del af biltrafikken vil vende tilbage. Mængden af biltrafik forventes dog at være mindre end tidligere dels pga. Vester Voldgades nye indretning, der gør gaden mindre attraktiv som smutvej, dels fordi busserne omlægges til H.C. Andersens Boulevard.

Det nuværende projekt for Vester Voldgade skal justeres, så der tages højde for, at busterminalen fjernes, og at der i stedet kommer en dobbeltrettet cykelsti over Rådhuspladsen mellem Jernbanegade og Vestergade. Desuden bør det overvejes, om krydsningen for fodgængere kan lettes ved fx at lave en midterø eller lignende, der kan give fodgængerne et støttepunkt uden for signalanlægget.



Principplan for videreførelse af planlagt forløb med biltrafik (cykelflow markeret med orange, fodgængerareal med grøn og udvidet fodgængerareal er stiplede).

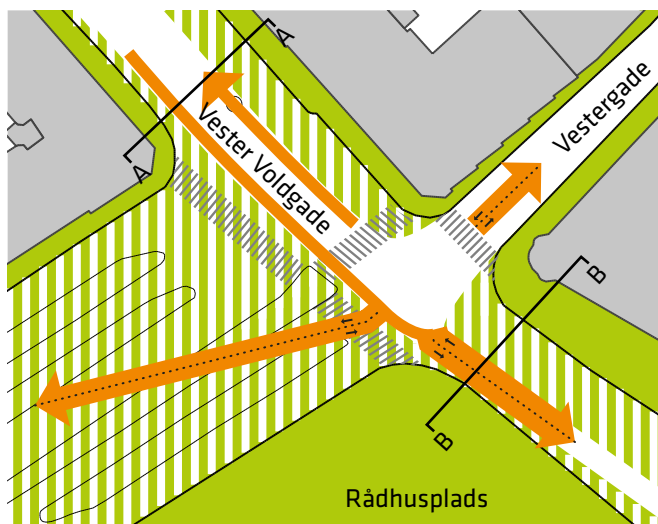


Principsnit AA for videreførelse af planlagt forløb med biltrafik.

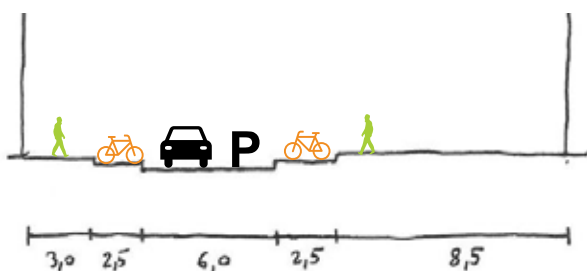
## Scenarie 2: Fortsat lukning af Vester Voldgade for gennemkørende biltrafik mellem Strøget og Vestergade

Den midlertidige lukning for biltrafik mellem Strøget og Vestergade har fredeliggjort gaden og har medført, at det er blevet lettere for fodgængere at krydse den.

Hvis lukningen af Vester Voldgade bevares efter åbningen af metroen, hvor busterminalen på Rådhuspladsen og buskørsel i Vester Voldgade overflødiggøres og nedlægges, vil det betyde, at gennemkørende bil- og bustrafik i Vester Voldgade forsvinder lokalt omkring Rådhuspladsen. Det vil medføre en meget bedre tilgængelighed for fodgængere og cyklister mellem pladsen og Nørre Kvarter, og giver en meget bedre mulighed for at skabe en byrums- og bylivsmæssig sammenhæng mellem indgangen til Strøget, Nørre Kvarter og Rådhuspladsen.



Principplan for opretholdelse af spærring mellem Vestergade og Strøget (cykelflow markeret med orange, fodgængerareal med grøn og udvidet fodgængerareal er stiplede).



Principsnit AA for opretholdelse af spærring mellem Vestergade og Strøget – ud for Strøget.

Løsningen muliggør sammenhængende pladsareal fra Rådhuspladsen hen over busterminalens areal og "landfast" med Strøget, kun afbrudt af cykling på tværs over pladsen i Vester Voldgades profil samt på tværs over Rådhuspladsen mellem Jernbanegade og Vestergade. Lukningen er en udfordring i forhold til taxier og turistbusser, da Vester Voldgade er designet til, at de skal kunne passere forbi Strøget. Hvis gaden spærres ved Strøget, skal der etableres vendemulighed eller også skal turistbusserne fortsat holde på Vesterbrogade hvor de holder midlertidigt under metrobyggeriet. En sidste mulighed er at tillade turistbuskørsel hen over pladsen. Denne løsning vil dog erfaringsmæssigt trække anden biltrafik med sig.

Når der spærres for biltrafik mellem Strøget og Vestergade, skal Vester Voldgade samtidig ensrettes fra Vestergade til Studiestræde. Det giver mulighed for at udvide fortovet i den østlige side (solsiden) fra Vestergade til Studiestræde til glæde for fodgængerne og bylivet. Det kan overvejes udvide fortovet på den østlige side helt frem til Sankt Peder Stræde eller Jarmers Plads for at skabe en mere helstøbt løsning på denne del af Vester Voldgade. Derudover vil der være plads til at etablere parkering og/eller taxiholdepladser langs den vestlige side.



Principsnit BB for opretholdelse af spærring mellem Vestergade og Strøget – Vester Voldgade mellem Vestergade og Studiestræde.

## Valg af løsning

Den midlertidige spærring for biltrafik i Vester Voldgade vurderes at fungere godt i dag. Der er ingen væsentlige trafikale problemer forbundet med løsningen, og trafikken i området har indstillet sig på de nye forhold. Samtidig ses en mere fri og naturlig fodgængertrafik mellem Rådhuspladsen og Strøget/Vestergade, der på trods af Metrobyggepladsen vurderes at have skabt en bedre sammenhæng på tværs af Vester Voldgade.

Derfor anbefales det at bibeholde denne spærring i en fremtidig løsning, så byliv og de bløde trafikanter kan få de optimale forhold på dette centrale sted i byen. Det vurderes, at der ikke vil være egentlige trafikale problemer forbundet med opretholdelse af lukningen.

Effekten af tiltaget vil således blive, at forholdene for fodgængerne vil blive væsentligt forbedrede, uden at der vil ske en negativ påvirkning af biltrafikken.

## Budgetoverslag

Omlægningen af Vester Voldgade indeholder strækningen forbi Rådhuspladsen og Vestergade, og denne delstrækning er projekteret, ligesom der er indkøbt materialer til omlægningen. Ved en ændring af projektet skal der ske en omprojektering, og der skal formentligt indkøbes lidt andre materialer.

Der er dog ikke tale om et projekt, der udarbejdes helt fra grunden, hvorfor omkostningerne vil være relativt begrænsede, så længe ændringerne gennemføres inden de foreløbigt planlagte arbejder påbegyndes.

Det vurderes at en samlet pris for omlægning ved Rådhuspladsen vil koste ca. 1,5 mio. kr. ud over det budget, som der i forvejen er afsat til reetablering efter metrobyggeriet.

Der nedlægges ikke parkeringspladser i forhold til det planlagte projekt, men hvis Vester Voldgade ensrettes i retning fra Vestergade mod Studiestræde, kan der etableres ca. 20 nye parkeringspladser, hvoraf knap halvdelen tænkes etableret som taxiholdepladser.

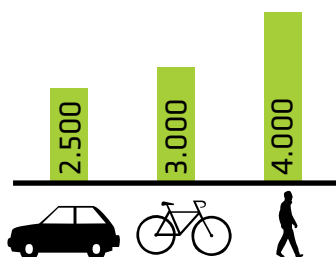
2



## VESTERGADE

### Eksisterende forhold og udfordringer

Gaden er i dag ensrettet i retning mod Rådhuspladsen, og trafikken er i runde tal fordelt som vist på følgende figur (omtrentligt antal trafikanter pr. døgn):



Cykling mod ensretningen er i modsætning til i de fleste gader i Middelalderbyen ikke tilladt. Da Vestergade samtidig indgår i PLUSnettet for cyklister – og er et vigtigt bindeled heri – er det ønskeligt at gennemføre en omprofilering af gaden, så cykelkørsel bliver muligt i begge retninger.

Udfordringen er, at Vestergade er smal, og der ikke umiddelbart er plads til etablering af cykelstier. Ved indretningen af Vestergade bør det overvejes hvordan gadens døgnrytme har indflydelse på behovet for trafikarealer. Morgen og eftermiddag kan der være behov for egentlige cykelstier, mens der om formiddagen i højere grad er behov for varelevering. Hvis gaden kan indrettes til at imødekomme disse behov, vil det måske være muligt at tilgodese alle, selvom arealet til rådighed er begrænset.

I dag er der standsningsforbud i gadens ene side, mens der i den anden side er parkeringsforbud om dagen og mulighed for parkering om natten. Parkeringsforbuddet i dagtimerne giver mulighed for varelevering mv. i butikkernes åbningstid. I den side af Vestergade, hvor parkering er muligt, er der etableret cykelparkering til 55 cykler.

Vestergade er i alt ca. 10 m bred på hele strækningen, hvoraf ca. 6 m er afsat til kørebane, cykelparkering, varelevering osv., mens resten er fortov.

### Ønsket er...

at sikre bedre forhold for de mange cyklende og skabe mulighed for cykling i begge retninger, så Vestergade møder de krav, der er til cykelforbindelser i PLUSnettet. På den måde vil Vestergade komme til at hænge sammen med og understøtte den fremtidige cykelforbindelse over Rådhuspladsen til Jernbanegade, der også får anlagt cykelstier. Derudover ønskes at skabe en bedre gangforbindelse fra den kommende metro på Rådhuspladsen til Nørre Kvarter.

### Scenarie 1: Modstrømscykelsti

Der vil kunne etableres en modstrømscykelsti på bekostning af cykelstativer, varelevering og bilparkering om natten, hvilket medfører, at disse skal flyttes til sidegaderne. Der vil være en risiko for, at der alligevel vil foregå noget parkering, som vil være til gene for cyklisterne, ligesom også cykelparkeringen sandsynligvis vil sprede sig ud på fortovet og være til gene for fodgængerne.

Parkering og varelevering vil muligvis kunne flyttes til sidegaderne, men her er i forvejen et stort pres på både bil- og cykelparkering. Som alternativ til en fuldstændig fjernelse af parkering og muligheden for varelevering, kan der ses på en fleksibel løsning, hvor cykelstien delvist kan bruges som afsætningsplads for varelevering på mindre trafikerede tidspunkter. En variabel løsning, der ændrer gadens brug over tid, kan indeholde forskellige belægningstyper samt variable færdselstavler.

En modstrømscykelsti kan etableres inden for det nuværende vejprofil med en bredde på 2,0 m. Det giver en rest på ca. 4 m til bil- og cykeltrafik i medstrømsretningen.



Principplan for modstrømscykelsti (orange) i det eksisterende vejprofil.



Principsnit AA for modstrømscykelsti.

## Scenarie 2: Cykelgade

Som et andet scenarie er det muligt at lave en cykelgade, hvor kørebanen i princippet indrettes som en dobbeltrettet cykelsti, men med nødvendig bilkørsel tilladt. Sådanne gader er fx etableret i Århus, hvor det netop har været ønsket at tilgodese cykeltrafikken i gader, hvor biltrafik ikke kan forbydes helt pga. kørsel til butikker og ejendomme. Disse gaders trafikflow er nogenlunde svarende til Vestergades.

Cykelgaden indrettes som en dobbeltrettet cykelsti med bilkørsel tilladt. Biltrafikken vil således skulle afvikles med lavere hastighed og under store hensyn til cyklisterne.

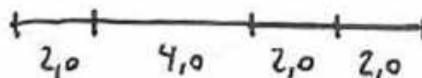
Århus Kommune vurderer, at cykelgaderne har skabt bedre forhold for cyklister og gående, og at biltrafikken respekterer, at cykeltrafikken fylder mere i gadebilledet. De eneste egentlige problemer, der opleves med cykelgaderne, er, at holdende vare- og lastbiler blokerer for cykeltrafikken, hvilket skyldes, at kørebanen kun er ca. 4 m bred. Disse problemer vil kunne undgås i Vestergade, hvor kørebanen er 6 m bred. Derfor foreslås det, at cykelgaden indrettes med 4 m bred dobbeltrettet cykelsti, og de resterende 2 m bruges til cykelparkering, varelevering etc. Pladsen til varelevering kan bruges til parkering i nattetimerne. Vareleveringen skal foregå udenfor myndretiderne.

Hvis det bliver mere besværligt for bilisterne at køre igennem Vestergade, vil nogle bilister måske vælge andre veje gennem Middelalderbyen. Der er dog i forvejen kun lidt biltrafik i området, og de fleste har ærinde inde i Middelalderbyen, hvorfor de ikke har andre alternativer.

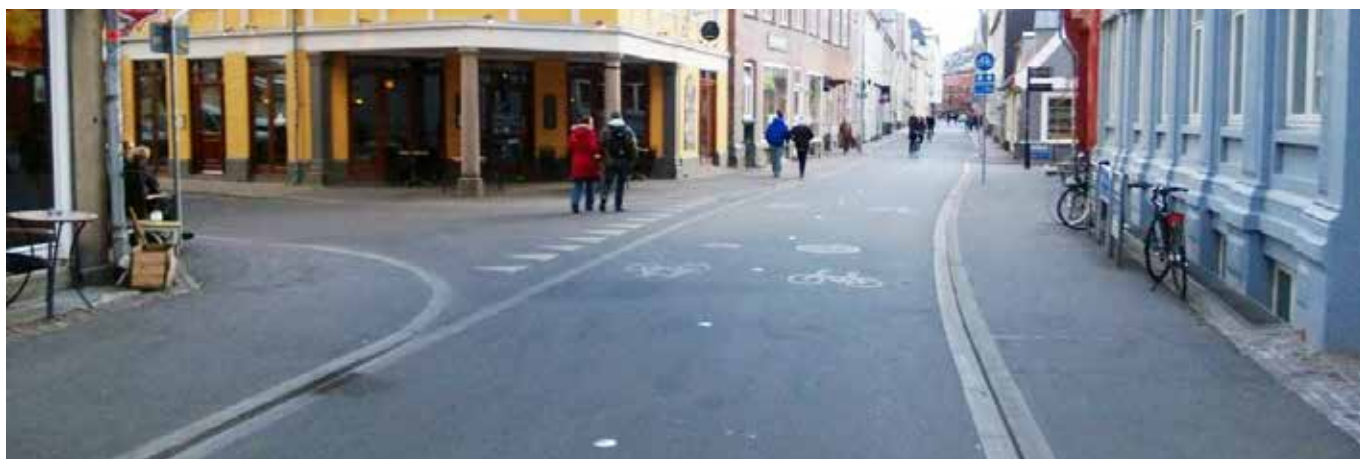
Begge scenarier vil med al sandsynlighed medføre en stigning i cykeltrafikken på Vestergade, dels fordi cyklister fra Studiestræde og måske også fra Strædet vil flytte hertil, dels fordi flere vil vælge at cykle igennem Middelalderbyen ad Vestergade.



Principplan for cykelgade med plads til fortovsudvidelser (grøn) og plads til varelevering.



Principsnit for cykelgade med varelevering (V).



Cykelgade (Mejlgade i Aarhus, hvor der anslået kører ca. 2.000 biler i døgnet og ca. 8.000 cykler)

## Valg af løsning

Det anbefales at arbejde videre med cykelgadeløsningen, primært fordi den løsning skaber det mest fleksible gaderum med plads til varelevering og cykelparkering, samtidig med at bilerne tvinges til at færdes på cyklisternes præmisser.

Løsningen vil måske medføre en lidt forringet fremkommelighed for biltrafikken, men problemet vurderes ikke at være stort, da fremkommeligheden allerede i dag er relativt dårlig, og ikke er på niveau med de øvrige gader i området. Trafikafviklingen i Vestergade foregår allerede i dag på næsten samme måde som stræderne, og sker i høj grad på cykeltrafikkens præmisser.

En cykelgade vil dog ikke forhindre biltrafikken i at køre i Vestergade, hvilket betyder at løsningen kun vil medføre en begrænset ændring af trafikbilledet, hvor der fortsat er adgang for beboere, varetransporter, gæster og gennemkørende biler i gaden.

Som en del af løsningen er det ønskeligt at reducere mængden af biler i Vestergade mest muligt. Dette foreslås gjort ved at vende ensretningen i Vestergade, så biltrafikken kan køre i retning fra Rådhuspladsen til Nørregade. Samtidig tillades kørsel i begge retninger for biltrafik i Nørregade, så trafikken både kører ind og ud af området denne vej.

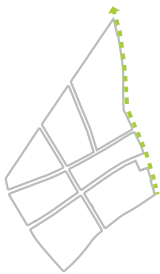
## Budgetoverslag

Etablering af en cykelgade i Vestergade sker ved afmærkning suppleret med fortovsudvidelser til bl.a. cykelparkering på udvalgte steder.

Det vurderes umiddelbart, at der skal nedlægges 5-7 natparkeringspladser i projektet.

En løsning med etablering af en cykelgade i Vestergade vurderes at kunne etableres for ca. 2 mio. kr.

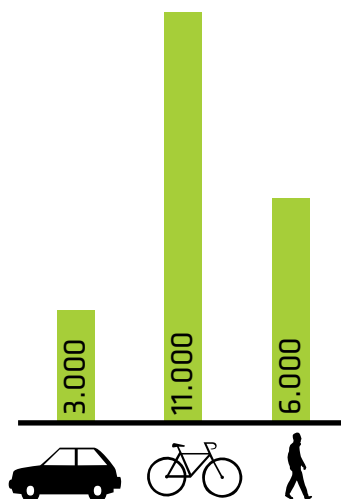
# 3



## NØRREGADE

### Eksisterende forhold og udfordringer

Nørregade er en central adgangsvej for beboere, besøgende og varelevering mv. i store dele af Middelalderbyen. Trafikken er i dag i runde tal fordelt som vist på følgende figur (omtrentligt antal trafikanter pr. døgn):



Gaden betjener også busser i rute (linje 14 og 11A hver med max fem stop/time) og cyklister på vej gennem byen. Forholdene i Nørregade er dog utrygge for især fodgængere og cyklister. Det skyldes, at gaden er svær at overskue pga. knæk i vejprofilen og en meget varierende kørebanebredde. Gaden skifter i det hele taget karakter, og særligt når den møder pladserne omkring Vor Frue Kirke og Gammeltorv/Nytorv er der potentiale for at skabe et godt samspil med disse områder på hver side.

Der er ingen parkeringspladser i Nørregade ud over en enkelt handicapplads, men standsning i forbindelse med varelevering mv. er tilladt uden for myldretiderne.

### Ønsket er...

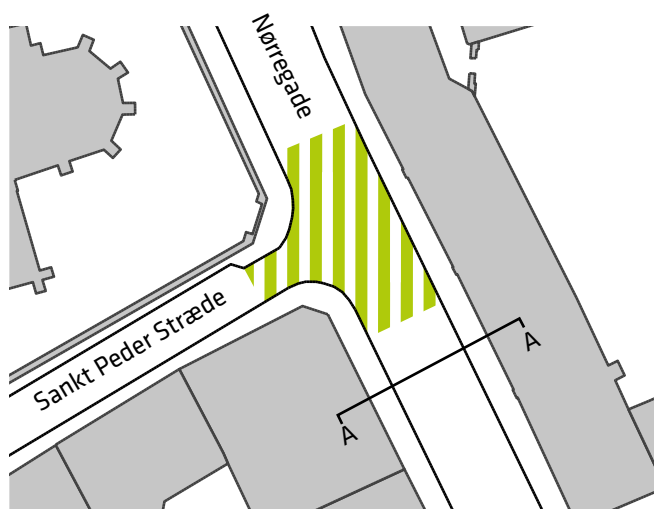
at sikre mere velordnede forhold til trafikanter i gaden, som gør det tryggere og sikrere at færdes langs med og at krydse den. Der arbejdes derfor for en løsning, hvor cyklister og fodgængere prioriteres i højere grad end i dag, og der beskrives et særligt fokus på løsningen omkring Vor Frue Kirke. Der skal stadig tages hensyn til busserne, men busdriften er allerede neddroset på Nørregade, og forventes med åbningen af Metro Cityringen at blive neddroset yderligere til kun at være den lokale bus 11A.

### Omprofilering

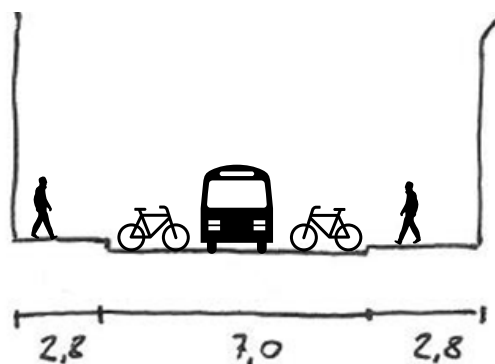
Nørregade er en vigtig cykelforbindelse og indgår i PLUS-nettet. Det er derfor vigtigt at skabe gode cykelforhold. Dette kan ske ved etablering af cykelstier på hele strækningen, men da Nørregade flere steder er meget smal, er denne løsning ikke særligt velegnet. Ligeledes er cykeltrafikken relativt stor i forhold til biltrafikken, hvorfor der i stedet peges på en løsning, hvor cykler og biler deles om kørebanelen.

Projektet omkring Bynet 2018 peger på, at det kun vil være den lokale bus 11A, der kommer til at køre i Nørregade når Cityringen åbner i 2018. Hensyn til fremkommeligheden for busserne forventes derfor ikke at skulle vægtes så højt som i dag. Udformning og tidsplan for projektet skal dog planlægges i samarbejde med Økonomiforvaltningen og Movia.

Nørregades bredde varierer mellem 9 m og 18 m, hvilket skaber utryghed og forvirring blandt trafikanterne. Nogle steder på Nørregade er der ikke plads til både cykelstier og kørebaneler i begge retninger. Vurderingen er at cykelstier på delstrækninger i Nørregade blot vil skabe mere utryghed og



Principplan for etablering af hævet flade (blå).



Principsnit AA for Nørregade.



usikre situationer hvor cyklister skal flette ind og ud mellem den kørende trafik. Derfor foreslås det at udvide fortovet, de steder hvor vejen er bred, således at kørebanearealet bliver ensartet på hele strækningen. Derudover foreslås det, at vareleveringen begrænses til at være udenfor myldretidene. Og endelig skal hastigheden nedsættes. Dette sker ved etablering af hævede flader i krydsene, der samtidig vil skabe bedre krydsningsmuligheder, evt. suppleret med bump på strækningen.

Effekten forventes at blive, at Nørregade bliver et mere roligt gaderum, hvor alle trafikanter har lettere ved at færdes trygt og sikkert både på langs og på tværs. Der skal udarbejdes en sammenhængende løsning for hele Nørregade, der indeholder både trafikale og byrumsmæssige forbedringer.

I projektet ses der også på trafikstrømmene i området omkring Nørregade, idet gaden ikke kun betjener Nørre Kvarter, men også den del af Middelalderbyen, der ligger øst for Nørregade.

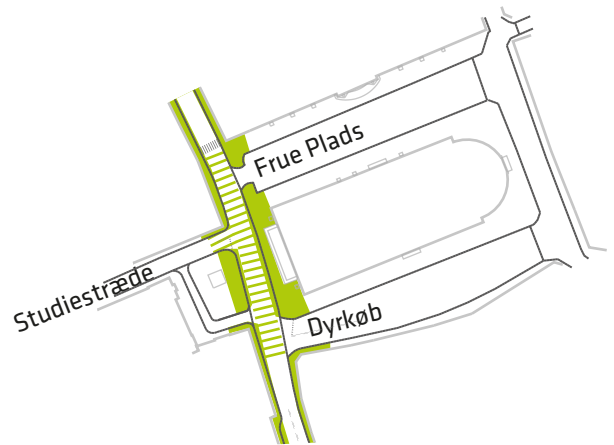
I relation til projektet i Vestergade, skal der ses på muligheden for at tillade dobbeltrettet biltrafik i Nørregade, så det bliver muligt at køre fra stræderne og ud til Nørre Voldgade. Fordelen ved dette er, at trafikken ind og ud af Latinerkvarteret samles et sted, så trafikken i større omfang bliver på de overordnede veje, og så Vestergade aflastes.

## Området ved Vor Frue Kirke og Bispetervet

I strategien for Middelalderbyen er området ved Dyrkøb udpeget til at skulle udvikles til et byrum til ophold og oplevelser, hvor det stilfærdige bør præge stedet. Der er, når man færdes langs Nørregade, ingen tvivl om, at Dyrkøb, Bispeterov og Vor Frue Plads rummer et stort potentiale, og at de med sammenhæng på tværs af Nørregade vil kunne udvikles til et spændende byrum med forskellige muligheder. Det er ikke et projekt, som omfattes af dette idekatalog, men udformningen af Nørregade på dette sted vil allerede nu kunne forbedre forbindelsen mellem de tre pladser/områder.

For at understøtte byrummet og sikre gode krydsningsmuligheder foreslås det at etablere en hævet flade på Nørregade mellem Dyrkøb og Vor Frue Plads med en anden type belægning end resten af Nørregade. Fladen vil virke hastighedsdæmpende for biler og cykler på Nørregade, og den skal etableres med respekt for Nørregades funktion som vigtig fordelingsvej i området.

Hvis eller når det bliver aktuelt at udarbejde et projekt for Dyrkøb, Bispeterov og Vor Frue Plads, vil de trafikale forhold på Nørregade blot understøtte ideen.



*Hævet flade mellem Vor Frue Kirke og Bispeterov (grøn stiple) skaber en sammenhæng og kan bindes sammen med projekt i Dyrkøb mv.*

## Budgetoverslag

Etablering af nyt vejprofil kræver en mere eller mindre totalomlægning af gaden, herunder måske også ny vejafvandning. Derfor bør projektet gennemføres i samarbejde med projektet for genopretning af vejområdet.

Strækningen er ca. 450 m lang, og der etableres en stor og en mindre hævet flade. Den store hævede flade omkring Vor Frue Kirke skal udformes i sammenhæng med pladserne på begge sider af Nørregade, og skal senere hen skulle integreres i et selvstændigt byrumsprojekt Nørregade.

Nørregade omprofileres med udvidelse af fortovene hvor det er muligt, hvilket i praksis vil være i næsten hele gadens længde.

Ses der på en samlet pladsløsning for området, vil der være tale om et større projekt, der dermed også bliver noget dyrere.

Samlet pris for Nørregade er op mod 10 mio. kr. alt efter ambitionsniveauet omkring Vor Frue Plads og evt. ombygninger som følge af, at Nørregade bliver den primære ind- og udfaldsvej til området.

Der nedlægges ikke parkering i Nørregade, da der ikke findes parkeringspladser her i dag. Der er dog en handicapplads, som skal bevares når Nørregade projektudvikles.

# 4



## BYLIVSAKSEN

### Eksisterende forhold og udfordringer

Kortlægning og borgerdialogen har peget på, at der er en forbindelse mellem Strøget og Ørstedsparken, som udgør en central akse for byliv og er en del af kvarterets identitet. Forbindelsen går fra Strøget til Ørstedsparken via Kattesundet, Larsbjørnsstræde og Teglgårdsstræde.

### Ønsket er...

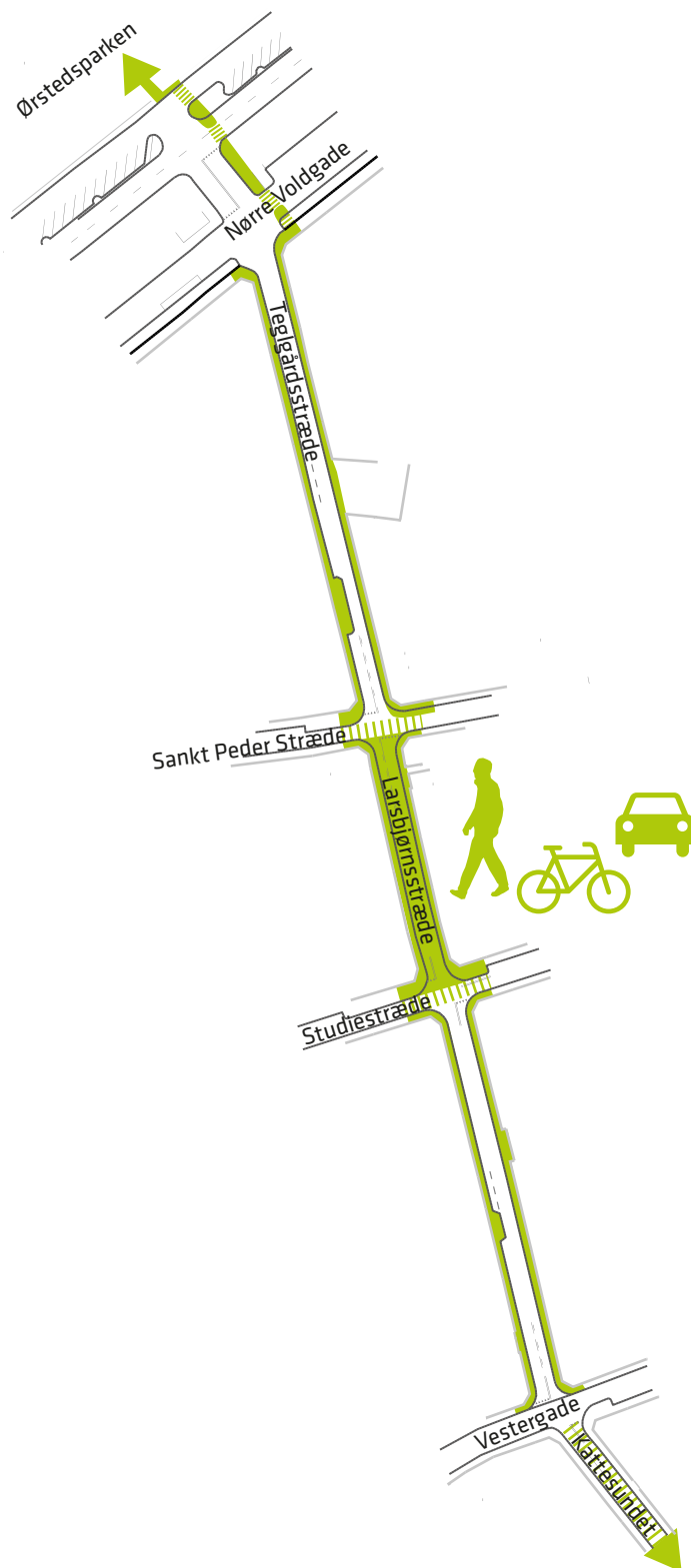
at styrke denne forbindelse for at skabe sammenhæng gennem kvarteret til Strøget (og på længere sigt videre til Vandkunsten og Frederiksholms Kanal) og Ørstedsparken, og for at understrege og styrke de bylivsmæssige kvaliteter, forbindelsen allerede har. Derudover er formålet at styrke området omkring Larsbjørnsstræde, som er kvarterets hjerte, og som allerede i dag er områdets centrum for bylivet.

### Kattesundet

I Kattesundet bør der etableres ny belægning à la Strøgets eller Strædets belægning, således at Strøget trækkes op i akse og indbyder til, at man bevæger sig ind i Nørre Kvarter. Det vil kunne få flere fodgængere til at gå op i Kattesundet og videre til Nørre Kvarter og på sigt måske tiltrække nogle mere åbne og aktive facader end i dag. Det bør stadig være muligt at cykle og parkere bil på strækningen, sidstnævnte fordi parkeringspladserne forventes nedlagt i Vestergade.

### Pladsdannelse på Larsbjørnsstræde mellem Studiestræde og Skt. Peder Stræde

Netop denne strækning ligger som det mest centrale rum i Nørre Kvarter og bør fremstå som sådan. Derfor foreslås det, at der etableres en plads, hvor gaderummet indrettes med ærindekørsel tilladt, og at området udformes så det understøtter og styrker det byliv, der allerede er i dag, både hvad angår opholdsmuligheder og de mere spontane samt målrettede aktiviteter. Beboerne i området har gjort meget ud af at understrege, at de ikke ønsker en generel løsning som på Strædet i dag. Derfor foreslås det, at projektet planlægges i dialog med beboere og brugere, således at det rammer den stemning og kvalitet, som kvarteret ønsker.

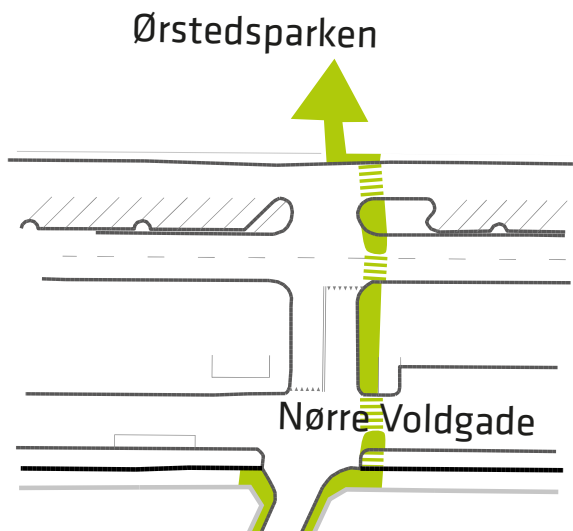


Principplan af bylivsaksen, der forbinder Nørre Kvarter med Ørstedsparken og via Kattesundet til Strøget og Vandkunsten.

## Forbindelse til Ørstedsparken

Bylivsaksen bør logisk set føres helt frem til Ørstedsparken. Krydsning af Nørre Voldgade er dog vanskelig og utryk. Samtidig indbyder Teglgårdsstræde ikke fodgængere på Nørre Voldgade til at tage en tur ind i Nørre Kvarter.

Derfor skabes der en bedre overgang ved etablering af fodgængerheller mv., der reducerer det kørebaneareal, der skal krydses for at nå på tværs af gaden. Evt. kan fortovsarealet i midterarealet på Nørre Voldgade også udvides. Dette projekt skal senere integreres med en evt. fremtidig ændring i udformning af Nørre Voldgade, så løsningen kommer til at indgå naturligt i den nye gade.



*Principplan for bedre krydsning af Nørre Voldgade ved etablering af fortovsknaster.*

Der kan endvidere arbejdes med at inddrage en parkeringsplads eller to i Teglgårdsstræde op mod Nørre Voldgade til etablering af grønne øer, der kan signalere sammenhængen til Ørstedsparken, og samtidig gøre Teglgårdsstræde mere indbydende. En bedre forbindelse på tværs af Nørre Voldgade vil øge sammenhængen til Ørstedsparken til glæde for beboerne og besøgende i Nørre Kvarter.

## Budgetoverslag

Samlet pris for bylivsaksen vurderes at blive op mod 4,5 mio. kr. Den endelige pris afhænger i høj grad af ambitionsniveauet på pladsdannelsen på Larsbjørnsstræde.

Det forventes at nedlægges op mod 6 parkeringspladser som følge af bylivsaksen.

# 5



## BILER I NØRRE KVARTER

### Eksisterende forhold og udfordringer

Kvarteret fungerer godt i dagtimerne, og beboere og brugere er glade for den stemning der er i kvarteret, hvor de forskellige trafikarter færdes blandet og i respekt for hinanden. Til gengæld er der nogle udfordringer i aften- og nattetimerne, hvor beboere og gæster oplever problemer med uvedkommende bilkørsel, der cirkler rundt i området. Kørslen er relateret til nattelivet og synes at have til formål at blive set, overvåge området mv. Kørslen sker i et loop i Studiestræde og Vestergade og er søgt forhindret med skiltning (indkørsel forbudt aften og nat i weekenden), der dog ikke overholdes.

Ligeledes er der problemer med relativ høj hastighed om aftenen i Studiestræde, hvor både beboere og gæster er utrygge pga. taxier og uvedkommende trafikanter, der kører for hurtigt.

Endelig har der været en debat om hadforbrydelser i Indre By, og om hvorvidt fysiske ændringer kan gøre det mere trygt at færdes i området om natten.

### Ønsket er...

at reducere den uvedkommende, cirkulerende trafik i området samt at nedsætte bilernes hastighed i Studiestræde for at øge den trafikale og sociale tryk ved at færdes til fods og på cykel i Nørre Kvarter.

### Scenarie 1: Ændring af ensretninger, så kørslen besværliggøres

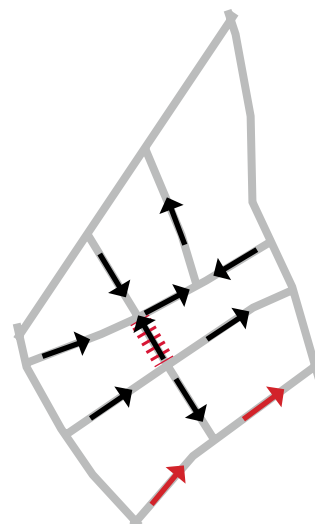
Ændring af en eller flere ensretninger vil kunne besværliggøre den uønsket kørsel, men stadig gøre det muligt at køre i området.

Som den mest enkle løsning på loop-kørslen foreslås at vende ensretningen i Vestergade, så man kan køre fra Rådhuspladsen mod Nørregade i stedet for omvendt, som det er i dag. Det betyder, at ensretningen i Studiestræde og Vestergade kommer til at gå samme vej. De øvrige ensretninger i området bevares som i dag. Det vil derfor være muligt for alle med ærinde i området at komme til deres mål. Derimod vil loop-trafikken skulle ud på en omvej via Nørre Voldgade, inden den igen kan køre ind i området, hvilket formentligt vil afholde de fleste bilister fra denne kørsel. Udfordringen ved denne model er, at bilister med ærinde på den Nørregade mellem Vestergade og Sankt Peders Stræde skal vænne sig til at køre ind ad Vestergade eller Studiestræde. Problemet vurderes umiddelbart at være begrænset, men det vil være hensigtsmæssigt at afprøve ved et forsøg.

Ændring af ensretningen i Vestergade betyder, at man ikke kan køre i bil direkte fra Nørre Kvarter til Vester Voldgade. Man bliver nødt til at køre via Nørregade og Nørre Voldgade. På den måde fredeliggøres Vester Voldgade, så der bliver bedre opholdsmuligheder, og trafikken holder sig på de overordnede veje, når den ikke har ærinde inde i kvarteret. Det vil efter al sandsynlighed også betyde mindre trafikmængder i Vestergade, hvilket harmonerer godt med, at vi ønsker at etablere cykelgade i Vestergade.

Der kan samtidig være risiko for, at nogle biler vil vælge Studiestræde frem for Vestergade, hvis Vestergade bliver for besværlig at køre på for bilerne. Viser det sig, at mængden af biler stiger i Studiestræde som følge af forsøget, er det planen at tilpasse forholdene i Studiestræde, så gennemkørsel besværliggøres fx vha. af bump eller andre foranstaltninger. I sidste ende vil det være muligt at supplere med fx automatiske steler.

Hvis ensretningen i Vestergade ikke skulle fungere efter hensigten, vil det være muligt i stedet at ændre ensretningen i Studiestræde, så man kan køre fra Nørregade til Vester Voldgade. En ulempe ved dette er, at den nuværende tilladte cykling mod ensretningen i Studiestræde måske ikke kan opretholdes. Vi vil således skulle i dialog med politiet om, hvorvidt de kan dispensere fra deres generelle påbud om, at der skal etableres modstrøms cykelsti i Studiestræde, for det vil der ikke være plads til.



Ensretningen vendes i hele Vestergade.

I figurerne er lagt ind som forudsætning, at Bylivsaksen realiseres med pladسدannelsen på Larsbjørnsstræde. Hvis denne spærring for biltrafik ikke gennemføres, skal det sikres, at vi ikke blot skaber en ny "loop rute" via Larsbjørnsstræde og Sankt Peder Stræde.

## Scenarie 2: Afspærring af området med automatiske steler om natten

I stedet for ensretninger kan biltrafikken om natten begrænses ved hel eller delvis afspærring. Et skiltet indkørselsforbud har været afprøvet i området uden succes, da det ikke overholdes, og da politiet ikke har haft ressourcer til at håndhæve det.

I stedet er det muligt at afspærre området om natten med automatiske steler, så det bliver umuligt for andre end beboere og udrykningskøretøjer at komme ind og ud af området i et givent tidsrum. Det vil helt sikkert fjerne den uhenigtsmæssige kørsel, og vil samtidig fredeliggøre kvarteret.

Hvis ensretningerne bevares som i dag og bilisterne overholder ensretningerne i området, vil det være nok at placere én automatisk stele ved indkørslen til Studiestræde ved Vester Voldgade. Overholder bilisterne ikke ensretningerne og de øvrige forbud i området, kan det være nødvendigt at placere steler ved alle indkørslerne (fire steder i alt) eller alternativt ved alle veje til/fra området (syv steder i alt).

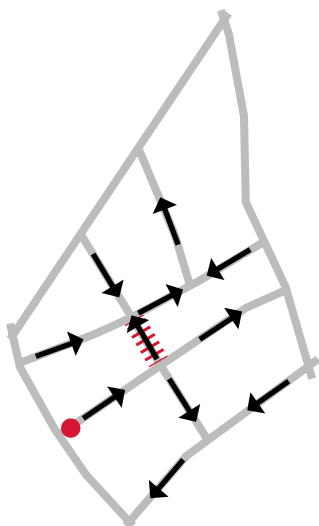
Nogle beboere har udtrykt bekymring for, at gæsterne og festerne vil rykke ud i stræderne, da der pludselig ikke er generende biltrafik, hvilket vil give mere larm om natten. Ligeledes har nogle besøgende og beboere den bekymring, at hvis der spærres for biltrafik, så vil følelsen af utryghed

blive større, fordi der er færre "ædru øjne i natten". Endelig kan Københavns Politi ikke anbefale en afspærring af området, dels fordi de vurderer det helt centralt for trygheden, at politi og redningskøretøjer kan komme hurtigt frem, dels fordi de ikke mener, at det vil have en gavnlig effekt på trygheden i nattelivet.

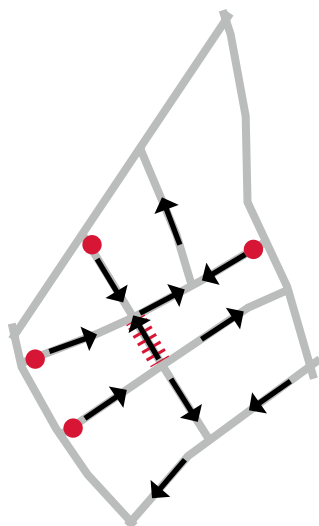
## Valg af løsning

Det foreslås, at problemet søges løst i forbindelse med trafikforsøget med omdannelse af Vestergade til cykelgade. Her vendes ensretningen i Vestergade, hvilket forhindrer loop-trafikken. Viser det sig, at mængden af biler stiger i Studiestræde som følge af forsøget, er det planen at tilpasse forholdene i Studiestræde, så gennemkørsel besværliggøres fx vha. af bump eller andre foranstaltninger. I sidste ende vil det være muligt at supplere med fx automatiske steler.

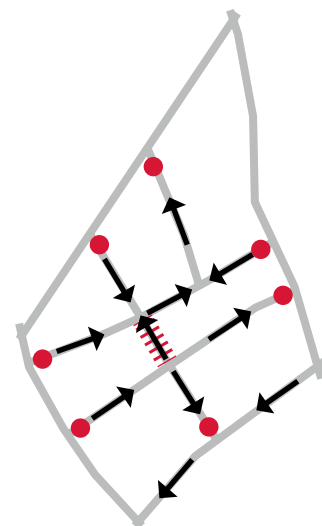
Hvis ændringer af ensretninger ikke har den ønskede effekt på den uvelkomne biltrafik om natten, bør det overvejes at gennemføre et forsøg med afspærring af området med automatiske steler i Nørre Kvarter.



Én stele – stopper loop.



Fire steler – lukker adgange.



Syv steler – lukker området.

I figurene er lagt ind som forudsætning, at Bylivsaksen realiseres med pladsdannelsen på Larsbjørnsstræde. Løsningen med hel eller delvis afspærring af Nørre Kvarter er ikke afhængig af spærringen i Larsbjørnsstræde.

## Nedsættelse af hastigheden

Forholdene i Studiestræde er meget snævre og på mange tidspunkter er det umuligt at køre særligt hurtigt, uanset om man er på cykel eller i bil. Der er dog tidspunkter, især om aftenen og natten, hvor bilkørsel med høj hastighed udgør et problem.

Derfor foreslås det, at der etableres en form for pladسدannelse i krydset ved Larsbjørnsstræde, med fortovsudvidelser, der tvinger hastigheden ned. Denne pladسدannelse kan etableres i sammenhæng med den foreslåede nye indretning af Larsbjørnsstræde nord for Studiestræde. Dermed styrkes det centrale pladsrum i kvarteret samtidig med at bilernes hastighed reduceres.

Derudover foreslås det, at der etableres så mange bump (med udformning, der sikrer, at regnvand mv. kan løbe forbi), at hastigheden nedsættes, og Studiestræde ikke bliver et attraktivt alternativ for bilerne frem for Vestergade. Dette vil kunne suppleres med at udvide fortovet på strategiske steder – steder der har betydning for cykelparkering, naturligt ophold eller anden aktivitet. Det vil ligeledes virke hastighedsdæmpende.

## Budgetoverslag

Vending af ensretninger kræver ændret skiltning og kørebaneafmærkning. Det er ikke kun i enderne af de berørte strækninger, at der sker ændringer, men også anden skiltning fx parkeringsrestriktioner vil måske skulle ændres. Ændrede ensretninger medfører ikke ændringer i antallet af parkeringspladser.

Omkostningerne anslås i en permanent situation at beløbe sig til op mod 0,5 mio. kr. inkl. hastighedsdæmpning i Studiestræde.

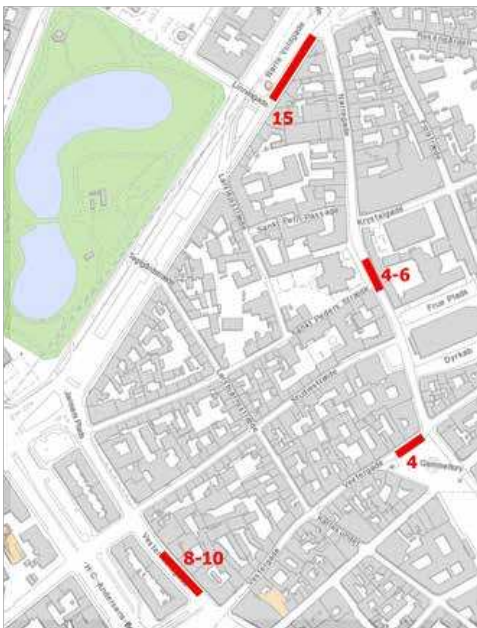
# 6



## ANDRE GENERELLE TILTAG

### 6.1 Taxiholdepladser

Det vurderes hensigtsmæssigt at samle taxierne på nogle strategisk placerede taxiholdepladser, således at den generende søgetrafik inde i Nørre Kvarter mindskes. Det foreslås derfor, at der etableres flere taxiholdepladser i gaderne rundt om Nørre Kvarter, hvor kunder kan finde dem. I dag findes pladser i Vestergade ved Gammeltorv og i Nørre Voldgade ved Nørreport, men disse bør suppleres med pladser i Vester Voldgade, og måske i Nørregade.



Forslag til taxiholdepladser ved Nørre Kvarter.

Ved ombygning af Vester Voldgade skabes der plads til etablering af taxiholdepladser langs gadens østlige side, dvs. ind mod Nørre Kvarter. Der foreslås etableret 8-10 pladser her, der vurderes at være meget attraktive, da de også vil være synlige fra Rådhuspladsen.

I Vestergade findes der i dag fire pladser ved Gammeltorv. Disse taxiholdepladser søges bevaret evt. i kombination med vareleveringsplads i dagtimerne.

I Nørregade vil det formentligt være muligt at etablere et antal pladser (4-6 stk.) i forbindelse med ombygningen af gaden. Det nøjagtige antal afhænger af det konkrete projektforslag. Pladserne kan evt. dele et areal med vareleveringen i gaden, således at der kun er taxiholdepladser i aften- og nattetimerne.

I Nørre Voldgade ændres taxiholdepladserne i forbindelse med ombygningen af stationen, og pladserne flyttes til den sydlige side af Nørre Voldgade umiddelbart vest for Nørregade. Denne placering er optimal i forhold til at betjene Nørre Kvarter. Her etableres ca. 15 pladser.

Det er således muligt at etablere omkring 35 pladser i periferien af Nørre Kvarter, hvilket bør være tilstrækkeligt til, at taxiernes søgetrafik i stræderne kan mindskes.

### Budgetoverslag

Taxiholdepladser etableres som afmærkning i eksisterende parkering, eller indarbejdes i projekteringen i forbindelse med større vejoplægninger.

Således er pladserne i Nørre Voldgade indarbejdet i projektet for Ny Nørreport, og de øvrige holdepladser bør også indarbejdes i projekterne for de øvrige gader. Samlet kan det beløbe sig til ca 0,2 mio. kr.

### 6.2 Ophold/ Fortovsudvidelser

I hele Nørre Kvarter er der behov for flere arealer til udeophold. Fortovene er meget smalle og er fyldt med skilte, cykler og møbler. Det foreslås, at der flere steder inddrages enkelte parkeringspladser, der erstattes af lokale fortovsudvidelser. Her skal der særligt være fokus på Bylivsaksen og Studiestræde.

Fortovsudvidelser danner små pladser, der giver rum til ophold og skaber bedre sammenhænge på tværs af stræderne. Det vurderes, at der bør etableres 5-6 fortovsudvidelser i stræderne, der placeres under hensyn til strædernes indretning, herunder placeringen af butikker, cykelstativer, parkering, sol og lysforhold mv.

Udvidelserne etableres som fortov, som det fx ses i forbindelse med placering af cykelstativer.

Fortovsudvidelser indgår i projekterne for Bylivsaksen og Studiestræde og indtænkes i disse to indsatser.

### Budgetoverslag

Fortovsudvidelser er vurderet at koste op mod 0,5 mio. kr.

### 6.3 Cykelparkering

Kortlægningen og borgerdialogen har peget på, at der mangler cykelparkering i Nørre Kvarter. Cykelparkeringen etableres, hvor der vurderes at være et behov og under hensyntagen til de øvrige initiativer i kvarteret. Antallet af cykler forventes reduceret i den vestlige ende af Studiestræde når det juridiske fakultet fraflytter deres nuværende adresse. Det vurderes dog ikke, at antallet af cykelparkeringspladser kan reduceres af den grund.

Der er allerede igangsat initiativer til forbedring af cykelparkeringen i Indre By. Indsatser i dette idekatalog skal koordineres med og supplere de igangværende initiativer, som omhandler både oprydning i bycykelstativerne og etablering af nye samt etablering af mere cykelparkering i Indre By.

De gamle bycykelstativer, der står på Kattesundet, Gammeltorv, Studiestræde og Sankt Peders Stræde fjernes, og der etableres permanent cykelparkering. Derudover undersøges muligheden for, om tilknyttede reklamesøjler kan fjernes til fordel for at etablere ekstra cykelparkering. Denne proces aftales med Center for Renhold, der er i dialog med AFA reklamestandere.

Ved det gamle bycykelstativ på Bispetov etableres muligvis det nye pendlercykelsystem. Derudover er der brug for at etablere permanent cykelparkering på Bispetov, da pladsen er domineret af parkerede cykler der flyder rundt på pladsen.

I takt med at der etableres cykelparkeringsmuligheder, bør der udrulles en kampagne med fokus på "cykellig", dvs. at der ryddes op i efterladte cykler, samtidig med at beboere og besøgende gøres opmærksomme på, hvor vigtigt det er at hjælpe til med at holde de gamle cykler væk fra gaderne.

## Budgetoverslag

Cykelparkeringen etableres på fortovsudvidelser.

Samlet pris for cykelparkering vurderes at være op mod 0,5 mio. kr.

## 6.4 Forbedret belysning og tryghedsvandring

Belysningen består i dag af Københavnerarmatur, hvilket som udgangspunkt svarer til kommunens ønsker til sådan et byområde. Det skal overvejes, om dette kan suppleres med en anden form for belysning, der kan være et element i at sikre færre hadforbrydelser og anden kriminalitet.

Der skal dog i høj grad tages hensyn til områdets nuværende karakter og stemning, og til at der er mange beboere i området. I den sammenhæng har både beboere i området og repræsentanter for de grupper, der oftest udsættes for hadforbrydelser, peget på, at der ikke ønskes mere belysning i området.

En beboer har endda spurgt til muligheden for at erstatte den traditionelle københavnerbelysning i Studiestræde med en type lamper, der ligner de gamle gaslamper i de øvrige stræder. Dette forslag tænkes ind i den samlede belysningsvurdering af kvarteret.

Vurdering af belysningen og udpegning af steder, hvor belysningen med fordel kan ændres eller suppleres med noget mere belysning, kan med fordel ske ved en såkaldt tryghedsvandring, hvor Teknik- og Miljøforvaltningen sammen med forskellige aktører i området går en tur rundt i området og udpeger de steder, der føles utrygge. Aktørerne drøfter sam-

men hvad løsningen kan være, og det aftales, hvem der har ansvaret for at udføre tiltagene. De bedste løsninger opnås i et fællesskab mellem kommunen og de lokale aktører (beboere, erhvervsdrivende, institutioner osv.).

## Budgetoverslag

Ændret belysning vurderes at kunne gennemføres for ca. 500.000 kr, men der bør ske en mere detaljeret vurdering af projektets indhold før et egentligt overslag kan gives.

Tryghedsvandringen kan medføre ønsker til såvel mindre økonomiske tunge tiltag som dyre tiltag. Tryghedsvandringen gennemføres inden budgetforhandlingerne, således at der kan gives indspil hertil. Samlet set vurderes det, at der bør afsættes 1 mio. kr. til ændret belysning og mindre tryghedsfremmende tiltag.

## 6.5 Tilgængelighed

På grund af udformningen af Nørre Kvarters trange byrum med smalle fortove, og kørebaner med mange parkerede biler, cykler og blandet trafik i det hele taget, så er tilgængeligheden ikke optimal. Da områdets særpræg og stemning ønskes bevaret, vil det være vanskeligt at ændre radikalt på dette. Dog anbefales det, at der i videst muligt omfang etableres gode rampeforhold. Og endelig vil en oprydning i cykelparkeringen, skilte og andet inventar også være til gavn for tilgængeligheden.

## Budgetoverslag

En forbedring af tilgængeligheden vil så vidt det er muligt indgå i de øvrige projekter, men der bør afsættes midler til tiltag, der ligger ud over disse indsats. Det vurderes, at der vil være behov for ca. 0,1 mio. kr.

## 6.6 Oprydning i skilte, inventar mv.

Mange steder i Nørre Kvarter og på gaderne i randen er der mange skilte, både trafikskilte og butiksskilte på facaderne. Det er med til at give byrummene et mangfoldigt udtryk, men visse steder gør det billedet rodet og uoverskueligt. Det gælder også andre ting så som reklamestandere ved bycykelstativer, sandwichskilte osv. Området bør derfor gennemgås med henblik på at få ryddet op i al unødvendig skiltning og inventar, hvilket vil styrke byrummene og gøre det lettere at færdes i området.

I forbindelse med den generelle gennemgang af kvarteret skal forhold omkring affaldssortering i det offentlige rum også inddrages. Der er pt. ingen konkrete løsninger, men forvaltningen arbejder på at fastlægge om, og i givet fald hvor, der skal etableres affaldsstationer i Nørre Kvarter. Arbejdet sker med udgangspunkt i Ressource- og Affaldsplan 2018.



## Budgetoverslag

Der skal ske en gennemgang af skiltningen og en udskiftning af nogle gamle og slidte trafikskilte og andet gadeinventar. Det vurderes, at projektet kan gennemføres for op mod 0,2 mio. kr.

# VIDERE PROCES

Der er ikke med idekataloget afsat midler til realisering af indsatserne. Derfor vil forvaltningen, når idekataloget er politisk godkendt, benytte idekataloget som afsæt til udarbejdelse af indspil til budgetforhandlingerne 2014 og evt. efterfølgende budgetforhandlinger.

Politisk proces til godkendelse af idekataloget:

Teknik- og Miljøudvalget: 17. juni 2013

Økonomiudvalget: 13. august 2013

Borgerrepræsentationen: 22. august 2013

Teknik- og Miljøforvaltningen gennemfører i august 2013 en tryghedsvandring med udvalgte aktører i området med henblik på at udpege, hvilke indsatser der kan være med til at øge trygheden ved at færdes i Nørre Kvarter. Disse indsatser vil sammen med indsatser fra idekataloget indgå i budgetindspillene fra forvaltningen.

Projektudvikling og projektering påbegyndes, når der er afsat midler til realisering af indsatserne. Det skal understreges, at det først er i denne fase, at politiet og andre relevante myndigheder godkender de enkelte projekter. Ligeledes vil dialog med relevante aktører tilrettelægges i denne fase.



UDGIVET AF  
Københavns Kommune,  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Center for Trafik  
TELEFON 33663366  
EMAIL trafik@tmf.kk.dk  
www.kk.dk  
FOTO Ursula Bach og Rambøll  
Maj 2013

**SAMMEN  
OM BYEN**

**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
Teknik- og Miljøforvaltningen

