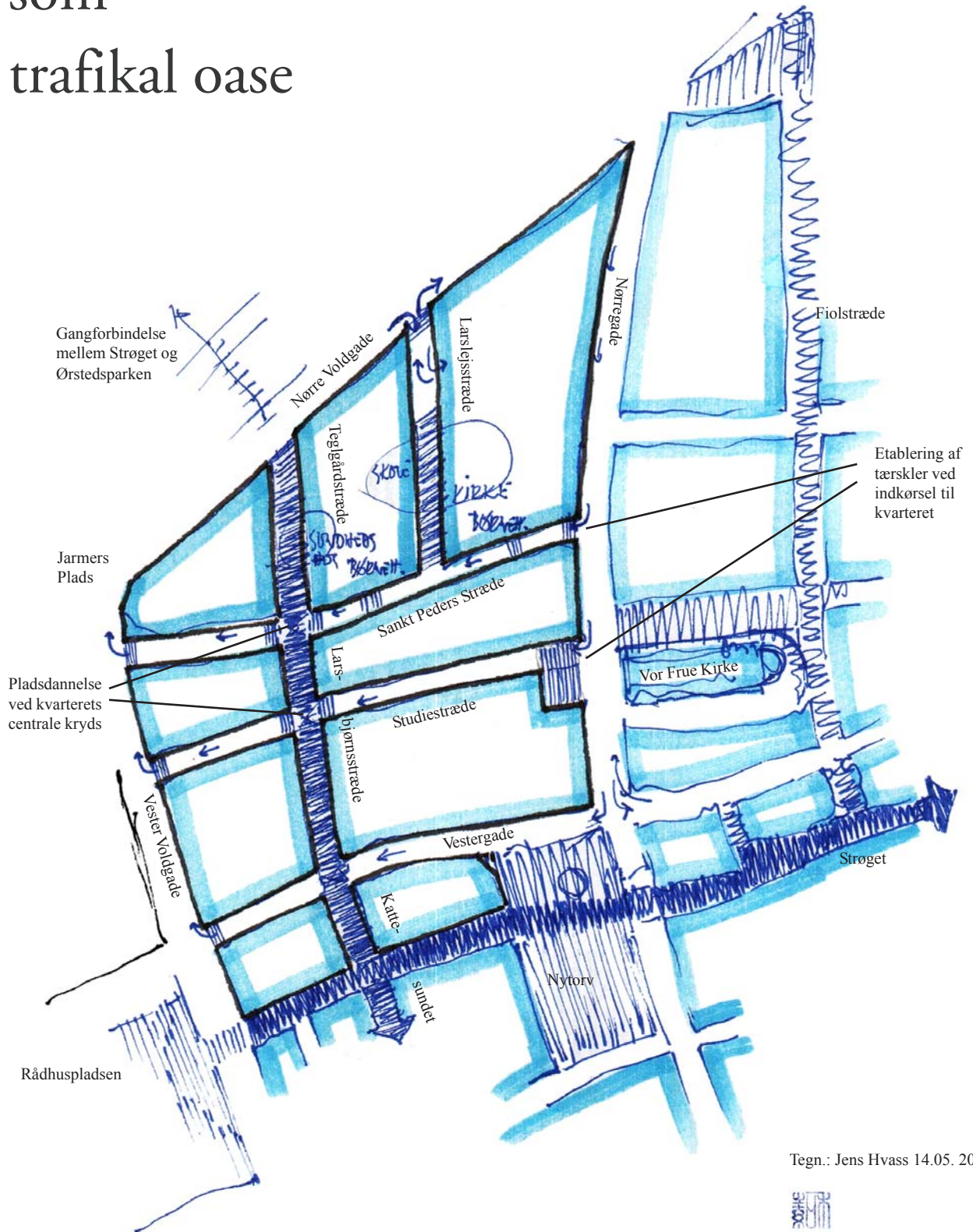


# Nørre Kvarter

## som trafikal oase

Nørreport



Tegn.: Jens Hvas 14.05. 2003



## Skitse til trafikplan for Nørre Kvarter

## Trafikplan for Nørre Kvarter

*En skitse til en trafikal organisering af Nørre Kvarter som trafikal oase, som på længere sigt kunne implementeres i sin helhed, og som helt eller delvist kunne afprøves i forbindelse med Miljøtrafikugen, september 2003.*

*Forslaget indebærer en omlægning af ensretning, brugsmønstre mv. for Nørre Kvarters indre gader, men tager udgangspunkt i de eksisterende forhold for de umiddelbart omgivende gader, Nørre- og Vestergade, Nørre og Vester Voldgade. Forslaget skulle derfor relativt enkelt kunne gennemføres i sin helhed.*

### Problemer

- Det generelle trafikpres er for højt, og trafikken fungerer på bilismens betingelser.
- Bilparkeringsvolumenet er for stort, mens cykelparkeringskapaciteten er for lille.
- Der mangler plads til ophold (mere plads til biler end til mennesker).
- Den nuværende trafikregulering hindrer ikke i tilstrækkelig grad taxa-cirkulering om natten.
- Sikkerheden omkring Sankt Petri Skole og børnehaverne i Sankt Peders Stræde kunne være bedre.

### Ønsker - en samlet løsning for Nørre Kvarter ...

- som er attraktiv for gående og cyklende, besøgende og fastboende
- hvor gående, cyklende og kørende fungerer sammen på fodgængernes præmisser
- hvor trafikmængden og -hastigheden gennem forskellige tiltag er neddroset
- hvor de biler og mennesker, som har ærinde i kvarteret, har enklest mulig adgang
- hvor gaderummet kan bruges til andet end bilopbevaring
- hvor Nørre Kvarter fremstår som trafikal oase med gågade-forbindelse mellem Strøget og Ørstedsparken / Nansensgade-kvarteret

### Gågadeforbindelse mellem Strøget og Ørstedsparken

- Der etableres gågade-strøg på strækningen Kattesundet-Larsbjørnsstræde-Teglårdstræde, og fodgængerfeltet over Nørre Voldgade flyttes, så det ligger i direkte fortsættelse af Teglårdstræde og etablerer en direkte gangforbindelse fra Indre By til Ørstedsparken.
- Belægningen i gaderummet ændres, så der klart markeres at arealet er primært for gående.
- Parkeringspladser nedlægges eller transformeres til cykelparkering, og der frigøres arealer til ophold og udeserveringer. Der opstår således foran Sundhedshuset en lille lokal plads.

### Sivegader og ændring af ensretning

- De øvrige gader, Studiestræde, Sankt Peders Stræde og Larslejsstræde, etableres som sivegader (tilsvarende Læderstræde-Kompagnistræde) med en blandet trafik af gående, cyklende og kørende og en hastighedsbegrænsning på 15 km/t. Hvor biltrafikken vil være ensrettet, kan cyklister og gående færdes i begge retninger. Dette er med til at holde hastigheden lav.
- Ensretning af disse gader etableres, således at den trafik, som reelt skal frem, bevæger sig så kort som muligt igennem kvarteret, og således at cirkulerende biler og taxaer har så besværlige kår som muligt.
- Studiestræde og Sankt Peders Stræde er derfor ensrettede fra Nørregade mod Vester Voldgade (i samme retning som Vestergade), mens Larslejsstræde er ensrettet fra Sankt Peders Stræde mod Nørre Voldgade, dog således at man fra Nørre Voldgade som nu kan køre ind frem til Telefonhuset.
- Alle gader markeres belægningsmæssigt ved ind- og udkørsel, således at det står klart at man med indkørslen i kvarteret entrer et nyt sæt betingelser.



*Gadekrydset Studiestræde-Larsbjørnsstræde er et af kvarterets få oplagte samlingssteder. Ved en fremtidig reorganisering af trafikken vil det være oplagt at understøtte disse steders muligheder som pladsdannelser ved at friholde dem fra bil- og cykelparkering og muliggøre cafe-borde og udendørs ophold.*

- Tærskelbelægningen ved indkørslen til Studiestræde fra Nørregade udformes, så den kommer til at fremstå som en udvidelse af Bispetorvs flade.
- Hvor Studiestræde og Sankt Peders Stræde krydser Nørre Kvarterets nye gågade, føres belægningen 10-15 m ind i tværgaderne for at understrege og understøtte disse kryds' betydning som kvarterets mødested. Dette møde får samtidig karakter af bump for trafikken i Studiestræde og Sankt Peders Stræde.
- Der lægges særlig vægt på at holde farten og trafikmængden lav foran skoler, børnehaver og fritidshjem i Sankt Peders Stræde og Larslejsstræde. Man kan her med belægningsskift og elementer i gaderummet være med til at invitere til forsigtighed.

### **Tidsbegrænset til- og frakørsel**

- Renovation og særlig transport i forbindelse med byggeri og vedligeholdelse lægges så vidt muligt i tidsrummet 7.00-8.00, således at trafikken i nattetimerne holdes på et minimum.
- Som i Københavns øvrige strøggader er der i tidsrummet 9.00-11.00 tilladelse til vareaflevering i Teglgårdstræde, Larsbjørnsstræde og Kattesundet. I dette tidsrum er det muligt i forbindelse med vareindlevering at køre ind i Teglgårdstræde og Larsbjørnsstræde fra Nørre Voldgade. Dette vil give gode tilkørselsforhold for kvarterets erhvervsdrivende og indebære den mindst mulige samlede trafikbelastning fra varevogne, samtidig med at det mindsker morgentrafikken foran daginstitutionerne i Sankt Peders Stræde.
- I Studiestræde og den vestlige ende af Sankt Peders Stræde etableres læssezoner, som dagen igennem kan benyttes til varelevering.

### **Den historiske dimension**

- Nørre Kvarter fremstår arkitektonisk og kulturhistorisk set ganske helstøbt med store oplevelsesmæssige kvaliteter. Det er derfor vigtigt ved implementeringen af *alle* trafikplanens elementer at





*Udsigt fra Sankt Petri Kirke ud over Nørre Kvarters tæt bebyggede karreer*

fastholde og styrke dette.

- Den her skitserede omfordeling af brugen af gaderummene mellem bilparkering, cykelparkering og ophold, cafeer mv. vil sammen med friholdelsen af gaderummene for cykel- og bilparkering omkring kvarterets indre kryds muliggøre en bedre oplevelse og brug af gaderummene.
- Gågaden Kattesundet-Larsbjørnsstræde-Teglgårdstræde vil etablere en direkte gangforbindelse mellem den historiske bykerne og voldterrænet, til glæde for både fastboende, besøgende og turister.

Strøggaden vil måske have behov for en fælles modus for skiltning og udstilling, så den nuværende, brogede, fantasifuldt frodige og visuelt ikke-aggressive form videreføres og forbliver kvarterets særkende. Man kunne ligeledes overveje at indføre belysning med gamle lamper i Studiestræde, som det allerede findes i kvarterets øvrige gader.

### **Nørre Kvarters grønne lunger**

Dette hører ikke umiddelbart med i en trafikplan, men har alligevel en vis sammenhæng, når spørgsmålet om nye elementer i gaderummet melder sig. Nørre Kvarter har en del grønne områder i nær afstand, først og fremmest i det gamle voldterræn, Tivoli, Ørstedsparken og Botanisk Have. I selve Nørre Kvarter derimod er de fleste gader meget tæt bebyggede. Og det er vigtigt at fastholde denne præcision i gaderummene - frodigheden må opstå af mennesker, der bruger gaderummene, og de frodige haverum må i høj grad findes i baggårde, som man til gengæld må forudse i årene fremover i stadig højere grad vil blive del af det offentlige eller halvoffentlige rum. En ønsket og tiltrængt øget iltproduktion i kvarteret må derfor i høj grad henvises til de lodrette flader - gavlmure og facademure - som kan bære for eksempel en rådhusvin. Alligevel er det vigtigt at overveje, hvordan man med respekt for byrummenes historiske karakteristika kan indføre grønne elementer. Man kunne for eksempel beslutte sig for i samtlige kvarterets baggårde at finde plads til mindst én kinesisk blåregn. Da ville blot nogle få blåregn i gaderummet eller synligt fra gaderummet være med til at give en frodig fornemmelse.