

15. januar 2024
J.nr. 2024-0001756

Teknik- og Miljøforvaltningen

Indre By Lokaludvalgs hørings svar vedr. projektforslaget til implementering af del 1 af Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen:

Processen

Lokaludvalget har følgende kommentarer til processen vedr. projektforslaget:

- Projektets omfang og følgende påvirkning af hverdagslivet i Indre By berettiger, at alle, der berøres af projektet, må kunne gives muligheden for at komme til orde. Det er lokaludvalgets opfattelse, at formidlingen af høringsmaterialet ikke muliggør dette. Beskaffenheden af kortet, som borgerne skulle forholde sig til, gør det meget svært at overskue projektet. For mindre digitalt vante personer er kortet med stor sandsynlighed umuligt at navigere i.
- En høringsperiode for projektforslaget på 14 hverdage (13. december 2023 – 7. januar 2024) over en juleferieperiode er efter lokaludvalgets skøn ikke god skik. Høringsperioden burde have været længere; igen med det sigte at give alle, der måtte have lyst, mulighed for at kommentere på projektforslaget.
- Lokaludvalget mener, at Teknik- og Miljøforvaltningen i højere grad skal tydeliggøre dens rolle som ejere af projektet.

Tidligere hørings svar og borgermøde

Lokaludvalget takker Teknik- og Miljøforvaltningen for den løbende inddragelse i forbindelse med udarbejdelsen af projektforslaget.

Lokaludvalget har afgivet et internt hørings svar til projektforslaget den 27. september 2023. Det aktuelle hørings svar bygger videre på det interne hørings svar, som er vedlagt.

Lokaludvalget var vært for et borgermøde om projektforslaget den 30. november 2023. I mødet fortalte ansatte fra Teknik- og Miljøforvaltningen om projektforslaget. Det var muligt at stille spørgsmål til det. Referatet af mødet er vedlagt.

Kommentarer til projektforslaget

Lokaludvalget har følgende kommentarer til projektforslaget:

- Fremkommelighed skal være overordnet i implementeringen af projektforslaget. Derfor skal projektforslaget tage højde for placeringer af eksisterende udeserveringer.
- Cykelparkeringen skal laves således, at mellemrummene mellem dem ikke kan blokeres af andet, fx cykler parkeret uden for stativ – dette af hensyn til fremkommeligheden.
- Det er en udfordring i forhold til indretning af byrummene i Middelalderbyen, at de og brugen af dem skifter karakter fra dag til nat. Dette skal projektforslaget tage højde for.
- Muligheder for ophold i gader, der er plaget af natteliv, skal ikke fremmes, før der er fundet en løsning på problemet med nattelivsgenerne. Dette skal projektforslaget ligeledes tage højde for.
- Det er lokaludvalgets overbevisning, at cyklister parkerer tættest muligt på deres destination. Projektforslaget skal tage højde for dette og undersøge cyklisters parkeringsadfærd til bunds, før cykelparkeringspladser (om)placeres bare en smule væk fra cyklisternes destination. Som reference kan fx cykelparkeringen ved Nørrebro Station undersøges.
- Lokaludvalget beder om at tilsendt en illustration af de ladcykelstativer, som påtænkes stillet op.
- I forhold til behov for mere cykelparkering i Middelalderbyen skal forvaltningen huske, at den i 2014 har foretaget en registrering af cykelparkering i København, der viste, at belægningsprocenten for cykelparkering i Indre By var 150. Den er formentlig højere nu.
- Foruden cykeloprydning forud for implementeringen af projektet, skal der også foretages cykeloprydning i perioden, hvor projektet implementeres.
- Der skal etableres parkeringspladser med ladestander i kanten af Middelalderbyen, som er forbeholdt beboere i Middelalderbyen til parkering af elbiler.

- Der skal etableres parkeringspladser med ladestander i kanten af Middelalderbyen til delebiler.
- Der skal være parkeringspladser i Middelalderbyen til delebiler, hvilket der kan blive plads til ved at reducere antallet af taxaholdepladser. Forslaget begrundes med, at delebiler medvirker til den grønne omstilling og med at man som medlem af en delebilforening skal være garanteret en delebil.
- Parkeringspladser i Indre By udenfor Middelalderbyen skal prioriteres til beboerparkering. Forslaget begrundes med, at en nedlæggelse af 600 parkeringspladser i Middelalderbyen alt andet lige vil øge belægningsprocenten på parkeringspladserne i resten af Indre By, hvilket er til ugunst for bydelens beboere.
- Projektforslaget skal forholde sig aktivt til andre projekter i Middelalderbyen, fx bylivsgadeprojektet i Hovedvagtsgade. Det undrer lokaludvalget, at bylivsgadeprojektet i Hovedvagtsgade ikke er medtænkt i projektforslaget. Lokaludvalget beder Teknik- og Miljøudvalget redegøre for planlagte projekter i Middelalderbyen samt disses indbyrdes afhængigheder og snitflader.
- I bilaget ses bemærkninger fra lokaludvalgets medlemmer om bylivsgadeprojektet for Hovedvagtsgade. Bemærkningerne blev fremsat i forbindelse med lokaludvalgets drøftelse af projektet den 11. januar 2024. Lokaludvalget sender indenfor kort tid et brev til Teknik- og Miljøudvalget om Hovedvagtsgade.

Med venlig hilsen
Bent Lohmann,
forperson i Indre By Lokaludvalg

Bilag:
**Lokaludvalgsmedlemmernes bemærkninger om
bylivsgadeprojektet for Hovedvagtsgade**

- Det er Ny Adelgade-historien om igen.
- Bylivsgadeprojekter skal komme beboerne til gode.
- Dette projekt er under al kritik. Kommunen vil bruge 900.000 kr. på en foranalyse af et projekt, hvor formålet er at etablere udeserveringer.
- Det er Lille Kongensgade-historien om igen.
- Initiativet kan ses som et ønske fra erhvervsdrivende om, at hele Grønnegade-kvarteret skal lukkes af for biler og omdannes til udeservering.
- Det er et godt projekt. Bylivsgadeprojekter skal ikke kun komme beboere til gode.
- Et bylivsgadeprojekt skal etableres, hvor der er mulighed for sol.
- Hovedvagtsgade kan blive en god bylivsgade, hvis der fokuseres på forholdene for butikker og ikke etableres udeserveringer.
- Hvis fortovet udvides, vil det føre til, at fortovet anvendes til udeservering og til cykelstativer. Dermed har fodgængere intet vundet og dermed vil der ikke komme mere byrum til rekreative aktiviteter.
- Det foreslås, at Københavns Kommune internt udarbejder foranalysen om en bylivsgade på Hovedvagtsgade. Den bør kommunen ikke købe af en rådgiver. Overordnet bør det være sådanne opgaver, som kunne indgå i en måske kommende stadsarkitekts portefølje.
- Lokaludvalget kan foreslå, at bylivsgadeprojektet for Hovedvagtsgade indeholder legestativer, så der er det mindre plads til udeserveringer.
- I lyset af, hvor svært det er for kommunen at afsætte penge til små projekter, er det uforståeligt, at kommunen vil bruge 900.000 kr. til foranalyse af dette projekt.

Referat af Borgermøde om implementeringen af del 1 af Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen

Arrangør: Indre By Lokaludvalg

Borgermødet blev afholdt den 30. november 2023, 19:30-21:30

Mødet fandt sted i Bethesda, Rømersgade 17

Omtrent 30 borgere deltog i mødet

Dagsorden

1. Velkomst ved Bent Lohmann
2. Orientering om støjmåling i Nørre Kvarter ved Bent Lohmann
3. Gennemgang af planen for implementeringen af del 1 af Byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen ved Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning
4. Orientering om brev og online-formular til borgere, brugere og erhvervsdrivende i Middelalderbyen ved Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning
5. Kaffepause – mulighed for at se på kort
6. Spørgsmål og svar
7. Mødet slutter

Ad. 1: Velkomst ved Bent Lohmann

Bent Lohmann, Indre By Lokaludvalg, bød velkommen og understregede, at aftenens oplægsholdere ikke var politikere, men embedsmænd, der ikke er ansvarlige for den politiske vedtagelse af Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen

Ad. 2: Orientering om støjmåling i Nørre Kvarter ved Bent Lohmann

Bent Lohmann, Indre By Lokaludvalg, fortalte om arbejdet med støjmåling i Nørre Kvarter: Københavns Nattelivsudvalg har ad to omgange bevilliget midler til at få undersøgt støj fra nattelivet i Nørre Kvarter. Første støjmåling fandt sted i juni 2023. En ny dataindsamlingsperiode afvikles mellem 7.- 24. december 2023, torsdage-søndage.

Alle beboere, der har vinduer, der vender ud til Larsbjørnsstræde, Studiestræde eller Vestergade, kan deltage og modtager brev i e-Boks.

Bent Lohmann opfordrede alle relevante beboere til at deltage, samt til, at naboer hjælper med at få beskeden frem til rette deltagere.

Ad. 3: Gennemgang af planen for implementeringen af del 1 af Byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen ved Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning

Annette Kayser, Projektleder i Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltnings mobilitetsenhed, redegjorde kort for baggrunden for Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen: Det er en samlet plan for at indrette området, så de mange forskellige hensyn kan prioriteres og balanceres i forhold til hinanden

Der er hen over årene både gennemført en løbende involvering og udarbejdelse af faglige analyser. Arbejdet med planen bygger på en lang proces, hvor politikerne siden 2017 har besluttet en række skridt i arbejdet med håndtering af biltrafikken i Middelalderbyen.

Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen blev politisk vedtaget af Københavns Kommunes Borgerrepræsentation den 2. februar 2023.

Implementeringen af Byrums- og Trafikplanens forskellige greb og indsatser kræver løbende finansiering på Københavns Kommunes budget for at kunne blive realiseret.

Med budget 2023 blev der afsat midler til implementeringen af del 1 af Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen, som overordnet set består af nedlægning af 600 parkeringspladser og tilføjelse af 1.000 nye cykelparkeringspladser i kvarteret. Formålet er at mindske biltrafik og give bedre plads til cykelparkering, roligere forhold for fodgængere og cyklister og muligheder for mere grønt i Middelalderbyen.

Rasmus Burvad, Projektleder for implementeringen af del 1 af Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen i Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning, orienterede om den konkrete plan for implementeringen:

Fremtidige cykelforhold:

- Der etableres 1.000 nye almindelige cykelparkeringspladser
- Der etableres 80 ladcykelparkeringspladser
- Cykling i begge retninger etableres på 15 strækninger, der for indeværende er ensrettede. De 15 strækninger kan ses på kort 11, side 56 i Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen
- Cirka 450 cykelparkeringspladser flyttes fra pladser og torve til omkringliggende gader
- Cirka 250 cykelparkeringspladser flyttes fra gader til omkringliggende gader
- Rådhusstræde ensrettes for biler fra Nybrogade til Brolæggerstræde
- Stativerne placeres på kørebanen, IKKE på fortovet, og boltes fast i kørebanen

Fremtidige parkeringsforhold

- 600 almindelige bilparkeringspladser i Middelalderbyen nedlægges, hvilket betyder, at der efter implementeringen vil være 220 almindelige bilparkeringspladser i Middelalderbyen, inklusiv parkeringspladser på gader, der er undtaget fra projektgrænsen som angivet i Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen s. 11
- Antallet af erhvervsparkeringspladser opgraderes fra 138 til 150
- Antallet af handicapparkeringspladser opgraderes fra 68 til 75
- Antallet af elladeparkeringspladser i Middelalderbyen vil efter implementeringen være seks. Elbilpladser på Dyrkøb og Pilestræde fjernes permanent
- Antallet af taxiholdepladser vil efter implementeringen være 29. Taxipladser på Højbro Plads og i Lille Kongensgade flyttes til nærliggende gader
- Standsning i forbindelse med af- og pålæsning af varer er tilladt og muliggøres flere steder end for indeværende p.g.a. den frigjorte plads fra de nedlagte parkeringspladser

Foreløbig tidsplan for implementeringen

- Tidsplanen er foreløbig, da blandt andet myndighedsgodkendelse kan betyde forrykninger
- Middelalderbyen inddeles i ni områder, hvori bilparkering nedlægges og cykelparkering opsættes. Der bliver implementeret i max to områder ad gangen
- Forud for implementeringen af del 1 foretages cykeloprydning i Middelalderbyen fra 1. kvartal 2024
- Anlægsstart maj-juni 2024. Implementeringen ventes at tage seks måneder, og hvert område cirka to uger
- Nørre Kvarter er ikke med i implementeringens første del. I stedet forventes anlægsstart del 2 i Nørre Kvarter i foråret 2026 på baggrund af en evaluering af implementeringens del 1 i sommeren 2025

Ad 4: Orientering om brev og online-formular til borgere, brugere og erhvervsdrivende i Middelalderbyen ved Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning

Anne Selsøe Sørensen, formidlingsansvarlig for implementeringen af del 1 af Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen i Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning, orienterede om den videre proces for formidling, samt beboeres og erhvervsdrivendes indflydelsesrum i forhold til placering af bil- og cykelparkeringspladser:

- Cirka 9.000 beboere og 13.000 erhvervsdrivende modtager brev i e-Boks med information om implementeringen af del 1 af Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen. I brevet vil der være et link til online-formular, hvor beboere og erhvervsdrivende kan komme med input til den foreslåede placering af bil- og cykelparkeringspladser
- Input fra beboere og erhvervsdrivende kategoriseres og fremlægges for Teknik- og Miljøudvalget som en del af materialet til udvalgets politiske behandling, forventeligt februar-april 2024
- Desuden oprettes en hjemmeside om projektet og der informeres om projektet i byrummet
- På mailadressen parkering-middelalderbyen@kk.dk kan alle stille spørgsmål til projektet
- Indre By Lokaludvalg afgiver hørings svar til projektet

Annette Kayser, Projektleder i Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltnings mobilitetsenhed, redegjorde for seneste politiske beslutninger i relation til Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen:

Med Københavns Kommunes budget for 2024 er der sat midler af til følgende indsatser:

- Foranalyser for 2 ud af 9 flagskibsprojekter:
 - A - Nørregade, Dyrkøb, Bispetervet
 - B - Skindergade, Gammeltorv, Vestergade
- Afdække muligheder for anvendelse af private bilparkeringsanlæg til cykelparkering
- Foranalyse af bylivsgade på Hovedvagtsgade
- Det noteres i budgetteksten, at finansiering af de midlertidige byrum, der opstår som følge af nedlæggelsen af parkeringspladser i Middelalderbyen, kan ske løbende i kommende budgetforhandlinger

Ad 5: Kaffepause - mulighed for at se på kort

I løbet af den 15 minutter lange pause kunne mødedeltagerne orientere sig på oversigtskort over hvert af de otte områder i Middelalderbyen, der er omfattet af del 1 af Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen.

Ad 6: Spørgsmål og svar

Spørgsmål fra Lise Brinck, beboer, forperson for Grønnegade Beboerforening, medlem af Indre By Lokaludvalg: Hvad er en bylivsgade?

Svar fra Annette Kayser: En bylivsgade er bl.a. kendetegnet ved begrønning og mindre biltrafik

Spørgsmål fra Marietta Bonnet, beboer, Nørre Kvarters beboerforening, medlem af Indre By Lokaludvalg: Hvad er planen for Dyrkøb?

Svar fra Annette Kayser: Området omkring kirken skal fredeliggøres, men det er ikke detaljeret beskrevet. Men det bliver ikke som trafik og byrumsforsøgene [En grøn oase i Dyrkøb | Mindre biltrafik i Middelalderbyen \(kk.dk\)](#)

Spørgsmål fra beboer: Hvor skal beboerne parkere?

Svar fra Søren Lindgreen, Chefkonsulent i Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed, Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning: Kommunen har frem til 2031 lejet knapt 500 pladser i parkeringsanlægget under Israels Plads til brug for beboere med licens til Indre By. Der er udsigt til, at der undervejs i perioden lejes yderligere 50-100 pladser. Desuden er der afsat midler til at leje cirka 100 pladser andre steder i hele Indre By til beboere med beboerlicens til erstatning for pladser der nedlægges som følge af andre projekter – herunder etablering af sorteringspunkter. Det er tænkeligt, at en del af disse pladser vil blive søgt lejet i parkeringshuse i Middelalderbyen.

Spørgsmål fra Sally Mountfield, beboer, Nørre Kvarters beboerforening, medlem af Indre By Lokaludvalg: Hvordan sikrer I jer at I når alle med jeres borgerdialog?

Svar fra Annette Kayser: I forbindelse med borgerdialogen om Byrums- og Trafikplanen faciliterede Teknik- og Miljøforvaltningen følgende:

- borgersamling
- spørgeskemaundersøgelse
- følgegruppe
- trafikale analyser, erhvervsanalyser mv.
- kortlægning af området
- byrumsforsøg
- prikkort, interviews mv.
- møder med beboerforeninger
- høring og borgermøde om planen

Der var en overvægt af respondenter fra Middelalderbyen i borgersamlingen og spørgeskemaundersøgelsen.

Spørgsmål fra Sally Mountfield, beboer, Nørre Kvarters beboerforening, medlem af Indre By Lokaludvalg: Hvad er minimumsbredden på vejene og hvordan sikrer forvaltningen sig, at de bliver overholdt?

Svar fra Rasmus Burvad: Forvaltningen følger gældende lovgivning for minimumsangivelser for vejbredder. Vi skal som udgangspunkt følge vejreglerne, herunder håndbog om tværprofiler i byer, januar 2019. Der er angivet vejledende minimumsbredden på udformningen af veje for at sikre trafiksikkerheden.

Kommentar fra Stine Ahrendt Ocariz, chefkonsulent Udeservering og Støj, Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning: I forhold til fremkommelighed er vi opmærksomme på, at der skal være plads til at trække sin cykel ud af cykelstativet på gaden og op på fortovet uden at komme i karambolage med inventar fra udeservering. Administrationsgrundlaget for udeservering er på Teknik- og Miljøudvalgets dagsorden den 4. december 2023.

Spørgsmål fra Hans-Henrik T. Ohlsen, Københavns Delebiler, medlem af Indre By Lokaludvalg: Kommer der flere delebilpladser med implementeringen af del 1 af Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen?

Svar fra Rasmus Burvad: Med implementeringen nedlægges to delebilpladser i Middelalderbyen.

Spørgsmål fra beboer: Bliver turistbusholdepladserne ved Frue Kirke nedlagt som del af med implementeringen af del 1 af Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen?

Svar fra Annette Kayser: Det er en del af Byrums- og Trafikplanen at turistbusserne skal flyttes ud af Middelalderbyen og op på Nørre Voldgade, men dette er endnu ikke finansieret.

Kommentar fra Kjeld A. Larsen, Rådet for Bæredygtig Trafik, medlem af Indre By Lokaludvalg: Indre By Lokaludvalg har spurgt Teknik- og Miljøforvaltningen om antal parkeringspladser i Indre By, men har ikke fået et endegyldigt svar tilbage. Borgere i grupperingen Bevar Dantes Plads har optalt parkeringspladser. Indre By Lokaludvalg skal kræve præcist svar fra Teknik- og Miljøforvaltningen på kapacitetsudnyttelsen af parkeringspladser i Indre By.

Spørgsmål fra Kjeld A. Larsen, Rådet for Bæredygtig Trafik, medlem af Indre By Lokaludvalg: Kan lokale beboere parkere på Folketingets parkeringspladser om natten? De står tomme. Er det muligt at lave legegader, hvor børn kan lege trygt beskyttet fra trafik?

Svar fra Søren Lindgreen, Chefkonsulent i Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed, Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning: Forvaltningen kan, hvis der opstår politisk efterspørgsel herom, undersøge, om det er muligt for lokale beboere i udvalgte tidsrum at parkere på statslige parkeringspladser i området. Der er allerede fleksibel parkering på udvalgte kommunale pladser – fx i Hans Nansens Gård (indkørsel fra Dahlerupsgade) med adgang beboerlicens til Indre By. Borgerrepræsentationen kan evt. i de kommende år vælge at afsætte flere midler til formålet, da det i nogle tilfælde skaber god synergi.

Svar fra Annette Kayser: Københavns Kommune har talt udnyttelsen af parkeringsbelægningen op. Vi har en analyse fra 2018, hvor ViaTrafik registrerede belægninger på offentlige pladser og til en vis grad også i private p-huse.

Kommentar fra Mads Aarup, beboer, Stræderne og Strøggets Beboerforening, medlem af Indre By Lokaludvalg: Mange af parkeringspladserne er i prikkede gader med betalingsparkering.

I forhold til elbiler udgør de et skyggetal, da de ikke har tilknyttet p-licens.

Det er ikke samtlige af de lejede parkeringspladser i parkeringsanlægget under Israels Plads, der er nye. Siden 2016 har vi beboere i Indre By haft lovning fra Københavns Kommune på parkeringspladser under Langebro.

Spørgsmål fra beboer: Hvad skal der ske med den plads, der bliver til overs efter de nedlagte parkeringspladser?

Svar fra Rasmus Burvad: Nogle af de nedlagte bilparkeringspladser vil blive brugt til de nye cykelparkeringspladser. Der kan være ti cykelparkeringspladser på en et areal tilsvarende en bilparkeringsplads. Et areal tilsvarende 200 af de nedlagte parkeringspladser vil blive optaget af cykelparkering. I Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen er det beskrevet, hvordan den frigjorte plads skal gå til udfoldelse af de såkaldte flagskibsprojekter, men disse er ikke finansieret endnu.

Spørgsmål fra beboer: Er det politikernes ønske at presse os beboere i Middelalderbyen til at have færre biler?

Svar fra Annette Kayser: Det tror jeg ikke. Byrums- og Trafikplanen handler om at begrænse den udefra kommende biltrafik.

Kommentar fra Jette Ingerslev, Bevar Dantes Plads: Teknik- og Miljøforvaltningen skal alliere sig med lokale beboere, der kan hjælpe med at tælle belagte parkeringspladser, for at få en mere korrekt belægningsprocent. Belægningen i parkeringshuset under BLOX er meget lav – omkring 20 procent ifølge direktøren for parkeringshuset.

Spørgsmål fra bruger af Middelalderbyen: Jeg synes man bør kunne cykle over alt. Kan alle gader i Indre By ikke blive indrettet som Strædet?

Svar fra Annette Kayser: Der er modsatrettede interesser. Den løsning er undersøgt og forkastet.

Spørgsmål fra Lise Brinck, beboer, forperson for Grønnegade Beboerforening, medlem af Indre By Lokaludvalg: Er en maksimal afstand mellem beboelse og parkering med beboerlicens fastsat?

Svar fra Søren: Har man beboerlicens i Indre by, kan man parkere i parkeringsanlægget under Israels Plads. Det er muligt, at Københavns Kommune køber pladser andre steder i Indre By. Københavns Kommune har en fordelagtig aftale vedrørende parkeringshuset under Israels Plads.

Kommentar fra Lise Brinck, beboer, forperson for Grønnegade Beboerforening, medlem af Indre By Lokaludvalg: I Ny Adelgade er der ikke placeret mange nye cykelparkeringspladser, hvilket er påfaldende. Der ligger ni restauranter i gaden.

Svar fra Rasmus Burvad: Send meget gerne denne observation som kommentar!

Beboer: Hvad er forholdene for de små erhvervsdrivende i Middelalderbyen i forhold til på- og aflæsning af varer?

Svar fra Rasmus Burvad: På- og aflæsning bliver nemmere, fordi det bliver tilladt flere steder. Erhvervsparkeringspladser bliver jævnt fordelt i hele Middelalderbyen.

Kommentar fra Mads Aarup, beboer, Stræderne og Strøgets Beboerforening, medlem af Indre By Lokaludvalg: På blandede gader er reglerne klare: Alle færdes på de gåendes præmisser. Men reglerne skal udbredes, da mange ikke kender dem. Teknik- og Miljøforvaltningen har et bilcentrisk sprog for arbejdet med trafikken; i stedet for at tale om at det tillades for cyklister at køre mod ensretningen, kan man fx sige at cyklisterne må køre i begge retninger på en gade, og bilisterne må køre en retning.

Beboer med respons til Mads Aarups kommentar om gågader: Cyklisterne forstår ikke reglerne. Personligt er jeg tryk ved at færdes som gående i Strædet, men ikke på Nørreport. Det kunne være interessant at undersøge, hvorfor cyklister kører forskelligt på forskellige gader.

Respons fra Hans-Henrik T. Ohlsen, Københavns Delebiler, medlem af Indre By Lokaludvalg: Jeg mener ikke, at det er tryk at færdes som gående i Strædet.

Spørgsmål fra Sally Mountfield, beboer, Nørre Kvarters beboerforening, medlem af Indre By Lokaludvalg: Vil I ændre på planen, når den er implementeret, hvis det ikke virker efter hensigten? Kan vi søge penge til dette på forhånd?

Svar fra Rasmus Burvad: Det er der umiddelbart ikke økonomisk råderum til. Når planen er implementeret, skal den evalueres og politisk behandles. Dette vil indbefatte borgerinddragelse.

Spørgsmål fra beboer: Er det muligt at sætte hastigheden ned til 20 km/t i Middelalderbyen? Bliver på- og aflæsning tilladt alle steder, hvor der nedlægges parkeringspladser?

Svar fra Rasmus Burvad: Middelalderbyen bliver 30 km/t zone i 2024-5 med undtagelse af få gader, hvor der må køres 40 km/t. dette sker som en del af projektet [København Ned i Fart | Københavns Kommunes hjemmeside \(kk.dk\)](#), der er under udrulning.

Umiddelbart bliver på- og aflæsning tilladt alle steder, hvor der nedlægges parkeringspladser. Visse steder vil der dog være standsningsforbud.

Ad. 7: Mødet slutter

Bent Lohmann takkede de fremmødte for deres deltagelse og erklærede borgermødet for afsluttet.

27. september 2023

Teknik- og Miljøforvaltningen

Indre By Lokaludvalg takker for den tidlige inddragelse. Lokaludvalget er blevet forelagt projektskitserne og har følgende kommentarer og spørgsmål, som ønskes besvaret.

1: Generelle bemærkninger

- a. Lokaludvalget påskønner muligheden for at se et konkret forslag til udmøntning af Byrums- og Trafikplanens del 1, men savner beskrivelser af hvordan disse konkrete tiltag vil påvirke dagliglivet, hvis planen er at fjerne gadeparkeringspladser og skabe brede veje med kun plads. Betyder dette forslag at vi får nogle lange frie gader uden hverken parkering eller beboeregneede tiltag? Har forvaltningen i så fald et bud på, hvilke konsekvenser det vil have for udfoldelsen af det lokale hverdagsliv mellem husene?
- b. Lokaludvalget efterspørger en uddybning af, hvordan forvaltningen med projektforslaget sikrer sig, at de gader, hvori der nedlægges parkering, stadig inviterer til hverdagsliv? Lokaludvalget frygter, at en konsekvens af nedlæggelsen af gadeparkeringspladserne kan blive tomme gader, hvor der køres stærkt, eller gader, der tilgodeser erhverv på bekostning af de beboere, der er med til at gøre kvarteret til et attraktivt sted for erhverv, turister og besøgende. Er dette en risiko, forvaltningen arbejder med, og i så fald; hvorledes håndteres den?
- c. Lokaludvalget forstår, at det er en politisk prioritet at fastholde beboelse i København. Nogle af beboerne i Middelalderbyen er ældre personer eller mennesker, der ikke er friske. Hvordan passer de ind i planen? Er man i forvaltningen opmærksom på, at hvis vi har gader uden gadeparkering og dermed mere plads på kørebanen, vil folk nok køre hurtigere og derved gøre trafikken i dette beboelseskvarter mere usikker?
- d. Lokaludvalget ønsker at blive oplyst om hvem der er ansvarlig for den konkrete udmøntning af projektforslaget og på hvilket grundlag? Kan forvaltningen forklare hvad man ønsker med disse ændringer og hvordan lokale beboere har indgået i disse ønsker?
- e. Vil det med projektforslaget være muligt at have andet på gaden, såsom begrønning, sorteringspunkter og erhverv? Hvor bredt må dette i så fald være?
- f. Kan forvaltningen tydeliggøre hvad lokale beboere og erhvervsdrivende opnår ved nedlæggelsen af gadeparkeringspladser i Middelalderbyen jf. projektforslaget?
- g. Kan forvaltningen garantere, at der ikke på noget tidspunkt tillades udeservering på nedlagte parkeringspladser?
- h. Ved cykelstativer er det bedre at have flere og smallere stativer for at undgå at fortovene opleves smallere.
- i. Prioriteringen om at pladserne skal have mindre cykelparkering betyder ikke, at der er plads til cykelparkering i de smalle gader. Cykelparkering skal være hvor behovet er og tæt på de torve, hvor man fra politisk eller forvaltningsmæssig side ikke ønsker cykelparkering. Cyklister parkerer gerne deres cykler så tæt på deres destination som muligt. Det vil sige, at man med denne løsning risikerer at cykelparkeringen hverken fungerer i de smalle gader eller ved pladserne.
- j. Med implementering af de nye initiativer skal der sættes ressourcer af til at følge op, kontrollere og konsekvensafregne hvis implementeringen ikke udvikler sig som planlagt/forudset.

- k. Der bor mange mennesker i dette kvarter, men ser man på projektforslaget, skulle man ikke tro det. Med implementeringen af Byrums- og Trafikplanen mister beboerne mange gadeparkeringspladser. Det er som om, at man har begrænset beboernes mulighed for parkering uden at tænke på, hvad de måtte have brug for, eller gøre noget ved gaden der tilgodeser beboerne. Hvorfor ikke stille erhverv over for det samme krav som beboerne om færre p-pladser, i stedet for at tilgode denne gruppe i den samlede løsning?
- l. Man kunne se på løsninger, hvor erhvervspladser kan bruges af erhverv om dagen og beboere om natten, man kunne også se på pladser til delebiler. Dertil kommer alle dem, der er blevet ældre og måtte have adgang til en handicapplads. Der er meget få af de pladser i planen.
- m. Lokaludvalget mener, at der skal tages hensyn til lokale erhvervsdrivendes vilkår ved placering af cykelstativer. Et smalt fortov foran en butik eller en café med cykelparkering foran fungerer ikke.
- n. På flere pladser i Middelalderbyen er der stort set hele tiden opstillet containere og skurvogne. Hvorledes arbejder projektforslaget med dette forhold?
- o. Der afholdes jævnligt store offentlige arrangementer og events i Middelalderbyen. Hvorledes arbejder projektforslaget med dette forhold?

2: Larslejsstræde

- a. Larslejsstræde har et stort problem med cykler på smalle fortov. Derudover har gaden smalle gårde uden plads til affald og beboerne ønsker at kunne affaldssortere ved sorteringspunkter på gaden.
- b. Lokaludvalget frygter, at man parkerer på gaden alligevel som man gør andre steder i området. Vi foreslår, at der sættes midler af til at håndtere denne for lokaludvalget kendte problemstilling og fortæller gerne mere om dynamikken i området omkring Larslejsstræde.

3: Vestergade

- a. I skitsen ligner Vestergade til forveksling den gade som vi havde under byrumsforsøgene. Dengang var der store problemer med at folk, der skulle levere varer, ikke kunne være nogen steder.
- b. I Vestergade er der blevet foreslået bredere fortov, men med tanke på hvor smal vejen er, kan de ikke blive meget bredere. Og samtidig foreslås en masse mulige cykelstativer, der gør at fortovene vil virke smallere.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann
Indre By Lokaludvalg