



## **Bilag 4 til indstilling om hastighedsdæmpende foranstaltninger i byrummet – terrørsikring**

09-06-2017

Sagsnr.  
2017-0055717

### **Lukning af middelalderbyen for biltrafik**

Dokumentnr.  
2017-0055717-2

Middelalderbyen er et samlet område af byen, der ligger højt i den risikovurdering, som PET har udarbejdet for København i forhold til terror. Der er derfor behov for særlig sikring af dette område, hvilket kan opnås gennem en generel begrænsning af biltrafikkens adgang til området. Desuden er det muligt, at en sådan begrænsning af biltrafik vil kunne erstatte en del af de punktvisse fartdæmpninger, som er opstillet indenfor området. Dette skal sammen med Politiet afklares nærmere i den videre proces.

En generel begrænsning af biltrafik i Middelalderbyen vil påvirke en lang række andre forhold både i og udenfor området. Middelalderbyen er en særlig attraktion med gågader i et historisk miljø, mange butikker, caféer, restauranter, kulturelle tilbud, mange servicevirksomheder, uddannelses tilbud og boliger. Det er således afgørende at se på, hvordan en trafikal fredeliggørelse kan bidrage til de historiske byrum og bylivet i området samtidig med at tilgængeligheden til området ikke forringes. Det betyder, at der ved begrænsning af biladgang bør kompenseres i form af bedre adgang for fodgængere og cyklister. Dette stemmer godt overens med, at Middelalderbyen i Kommuneplan 2015 udgør en vigtig del af Trafikzone Indre By, hvor ”ophold, byliv og de bløde trafikanter skal have høj prioritet, mens biltrafikken skal foregå under hensyntagen til bymiljø og byliv”.

### **Indhold**

Dette notat opridser en række problemstillinger, der er relevante at få afklaret for at kunne arbejde videre med en eller flere mulige løsninger til at begrænse biltrafikkens adgang, for herved at opnå et højere sikringsniveau.

Først beskrives kort, hvad vi har af generel viden på området samt hvilke analyser og vurderinger, der er nødvendige for at kunne arbejde videre med mulige løsningsmodeller. Af hensyn til den presserende udfordring i forhold til sikring af området præsenteres dog allerede nu tre forslag til afgrænsning af området, hvor adgang reguleres af en ring af pullerter og permanente spærringer rundt om Middelalderbyen. Der kan dog være andre løsningsmodeller, f.eks. opdeling af området i zoner, så biltrafik ikke kan køre igennem på tværs, men kun har adgang til delområder fra de ydre større veje. Overvejelser om løsningsmodeller vil indgå i det videre arbejde.

### **Mobilitet og byrum**

Njalsgade 13  
Postboks 348  
2300 København S

E-mail  
@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009809452

www.tmf.kk.dk

Sidst i notatet indgår beskrivelser af en række forhold omkring byrum, trafik, parkering, byliv, administration osv., der skal inddrages i det videre arbejde.

### **Baggrundsviden og behov for analyser**

Der kan hentes meget viden om området fra arbejdet med ”Strategi for udvikling af Middelalderbyen”, som blev gennemført i 2007-2009. Her blev der udarbejdet en detaljeret kortlægning af området og gennemført en længere dialogproces med involvering af mange interessenter. Selve kortlægningen er fra 2007 og en opdatering vil være relevant.

Desuden kan viden om de mange detaljer ved en begrænsning af biltrafik til området hentes fra gennemførelse og evaluering af de tre bilfri dage i Middelalderbyen i 2005.

Der er i forbindelse med analyse af en fredeliggørelse af Vester Voldgade fra 2017 endvidere viden om trafikbilledet ved området omkring Rådhuspladsen og de omkringliggende veje.

Endelig er der i forbindelse med KBH 2025 Klimaplanen fra 2012 og Klimaplanens roadmap 2017-2020 indsamlet viden om overordnede trafikale og CO<sub>2</sub>-mæssige effekter af, at gøre Middelalderbyen bilfri.

Ved en generel lukning for biltrafik påvirkes en lang række fysiske forhold ligesom det påvirker dagligdagen og bylivet i det område, der omfattes samt i nærområder og i byen som helhed. For at løsningsforslag kan bidrage til Københavns Kommunes målsætninger om en levende, ansvarlig by med kant er der behov for kortlægning af følgende emner:

- Brugen af området med identificering af særlige perioder, arrangementer, steder mv. med særlig høj risiko
- Byrumsmæssige konsekvenser, herunder mulige fysiske udformninger af adgange til området samt ændringer af byrum indenfor området
- Trafikale og parkeringsmæssige konsekvenser
- Forhold for cyklister og gående
- Juridiske forhold og udfordringer i forhold til håndtering af private parkeringspladser
- Økonomiske investeringer – direkte og følgeinvesteringer
- Sikringsmæssige aspekter og sammenspil med punktvisse fartdæmpende foranstaltninger
- Borgere, handelsliv og virksomheders krav og ønsker
- Viden og erfaringer om lignende løsninger i sammenlignelige byer
- Omfang af administration og håndhævelse

På baggrund af den indsamlede viden og gennemførte analyser skal der udarbejdes en række detaljerede løsningsforslag med beskrivelse af formål for ordningen, udformning, omkostninger og sikringsgrad samt konsekvenser for adgang, byrum, trafik, parkering, cyklister og gående. Desuden medtages beskrivelser af, hvordan beboere, handelsliv, besøgende, virksomheder m.fl. påvirkes og hvordan det håndteres. Herudover indgår, hvordan administration og håndhævelse organiseres.

### **Forslag til område med adgang gennem pullerter**

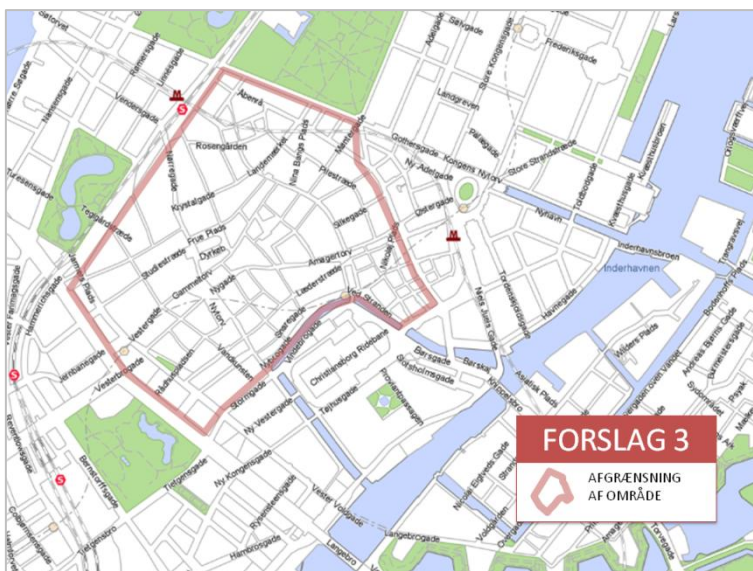
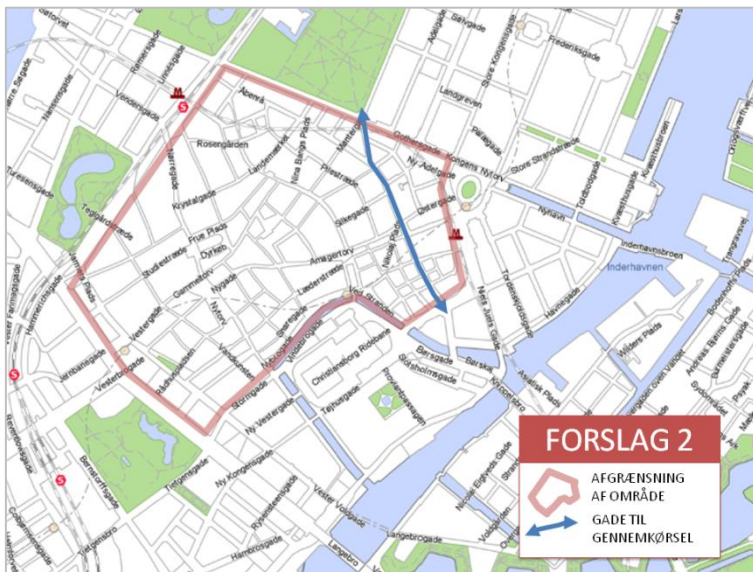
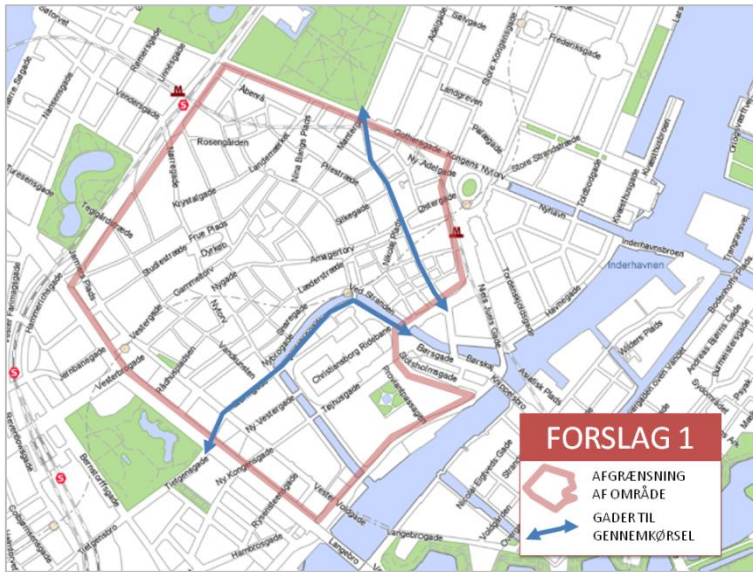
Der er udarbejdet tre foreløbige forslag til mulige afgrænsninger af område, som omkranses af pullerter, der kan hæves og sænkes. Vurderinger af antal pullerter, spærringer, placeringer i gaderum og økonomi er foretaget af Via Trafik.

De tre forslag går fra et større område inklusiv Slotsholmen (forslag 1) til et mindre område, der er inden for Stormgade (forslag 2) og til det mindste område, der er indenfor Stormgade og Bremerholmen (forslag 3). Forslagene er illustreret på næste side.

Da de fleste gader i området er snævre vil det ofte ikke være muligt at vende køretøjer og derfor er der behov for mange steder med pullerter. Forudsætningen for de vurderinger af opsætning af pullerter, som Via Trafik har foretaget, er at de nuværende trafikale løsninger f.eks. i form af ensretninger vil være gældende.

Ved det videre arbejde skal det afklares om der kan opnås bedre løsninger ved at ændre på trafikreguleringerne. Desuden hænger område og spærringer sammen med løsninger for Vester Voldgade og andre projekter i tilknytning til området, hvilket skal kvalificeres i det videre arbejde.

Alle forslag er indenfor de regionale veje, H.C. Andersens Boulevard og Nørre Voldgade og i alle forslag undtages gader med vejklassen ”fordelingsgader”. Det drejer sig om Bremerholmen, Holmens Kanal, Vindebrogade og Stormgade.



## Videre proces

Den videre proces skal danne grundlag for konkrete løsningsforslag og lægge op til politisk beslutning om valg af løsning, der kan detailplanlægges for. Hertil skal der gennemføres kortlægning og analyser, som er beskrevet i afsnit om baggrundsviden og behov for analyser ligesom der skal foretages inddragelse af borgere og andre aktører. Desuden skal Politiet løbende inddrages omkring sikkerhedsaspekter og trafikale forhold.

Ved den videre proces er det ligeledes vigtigt, at koordinere samspillet med andre projekter i og i nærheden af området. Det drejer sig blandt andet om åbning af Cityringen i 2019, ombygning af Rådhuspladsen, fredeliggørelse af Vester Voldgade, helhedsplan for Strøget, cykelbro ved Vester Voldgade samt projekter og planer for Grønnegadekvarteret, Pisserenden og Lavendelstræde. Desuden vil den videre proces blive koordineret i forhold til budgetnotatet vedrørende forslag om en samlet trafikplan for den sydvestlige del af Indre By.

Det videre arbejde forventes at følge nedenstående proces:

1. Overblik over igangværende og planlagte projekter for fysiske ændringer i området og afklaring af, hvorledes de vil spille sammen med en lukning af Middelalderbyen for biltrafik.
2. Kortlægning og analyser af relevante emner (se side 2), herunder opdatering af data indsamlet ved kortlægning af Middelalderbyen i 2007.
3. Løbende dialoger med Politiet omkring områder og forslag i forhold til, hvorvidt de imødegår den høje risikovurdering.
4. Evt. politisk dialog / temadiskussion, som baggrund for videre borgerinddragelsesforløb.
5. Borgerinddragelse, herunder inddragelse af relevante aktører og interessenter for at afstemme forventninger og udvikle løsninger.
6. Udarbejdelse af tre mulige løsningsforslag, herunder beskrivelse af udformning, omkostninger, sikringsgrad og øvrige konsekvenser. Desuden indgår beskrivelse af løsninger for drift, administration og overvågning.
7. Politisk beslutning om valg af løsning.
8. Detailplanlægning for etablering af løsning.

Tidsplan for det videre arbejde hænger sammen med samspillet med igangværende og planlagte projekter. En mulig tidsplan vil være:

Efterår 2017	Overblik, kortlægning og analyser samt dialog med Politiet
Primo 2018	Politisk inddragelse (af nyt udvalg)
Medio 2018	Borgerinddragelse mv. Udarbejdelse af løsningsforslag
Medio/ult. 2018	Politisk behandling af løsningsforslag



### Liste over forhold, der inddrages i videre løsninger

En begrænsning af biltrafikken i det centrale område af Middelalderbyen vil påvirke en række forhold omkring trafik, parkering, byrum, byliv og aktiviteter osv. En liste over hvad der vil blive påvirket kan hurtigt blive lang og derfor er påvirkningerne grupperet i følgende emner:

- Trafik, herunder varelevering, særlig adgang og dispensationer
- Parkering, herunder adgang til offentlig og privat parkering
- Byrum, byliv og handelsliv
- Andre effekter, fx støj, luftforurening og CO<sub>2</sub>
- Administration af ordningen, herunder sikringsmæssige aspekter

### Trafik, herunder varelevering, særlig adgang og dispensationer

Det er vigtigt at sikre den nødvendige adgang for beboere og kollektiv trafik, samt kørsel i relation til virksomheder, håndværkere og serviceerhverv, renovation, beredskab, taxi, cykeltrafikken mv. hvor særlige problemstillinger og behov skal håndteres. Endvidere afdækkes effekt på cykel og gangtrafikken inden for afgrænsningen, fx hvilke muligheder der opstår med frigivelse af areal ved at der er færre kørende og parkerede biler. Trafikalt vil der også være et særligt fokus på Cityringen og den adgang til kollektiv trafik metrostationer i og omkring området giver mulighed for.

Det skal undersøges nærmere, hvilken effekt en lukning vil have på trafikken på omkringliggende gader. Ligeledes skal det undersøges hvordan trafikken håndteres ved de oplukkelige pullerter, så der ikke opstår kødannelser og problemer med trafiksikkerheden f.eks. ved bakkende biler der ikke har adgang.

### Parkering

Mange forhold omkring adgang til parkeringspladser skal afdækkes og afklares, herunder i forhold til juridiske forhold omkring vejadgang mv. Dette drejer sig om såvel beboerparkering som erhvervsparkering, parkering på offentlig vej, på private arealer, i private p-huse med eller uden offentlig tilgængelig parkering. Forventede effekter på parkeringsindtægter og -omkostninger skal endvidere beregnes.

### Byrum og byliv

Effekten på og mulighederne for at udvikle byrum og byliv skal ses som sammenhængende med en begrænset biladgang til Middelalderbyen. Det omhandler fx design af by- og gaderum, indpasning af bynatur, påvirkning af handelslivet og hotelbranchen samt effekten på turismen.

Konkret ses på uligheden for at arbejde med ”porte” og give eksempler på, hvordan disse kan designes, så der opnås en god byrumsløsning. Endvidere kortlægning af mulige ændringer i bylivet som følge af en begrænsning af biltrafikken – f.eks. forventes at opstå nye områder med en koncentration af mennesker.

### **Andre effekter**

En begrænsning af biltrafikken vil have effekter for luftforurening og støj fra biler og andre køretøjer, trafiksikkerhed og tryghed. Desuden vil de ændrede forhold påvirke ophold, byliv og natteliv, og de konsekvenser dette har for området.

### **Administration af ordningen, herunder sikringsmæssige aspekter**

Selve ordningen og administreringen af denne kræver særlige analyser, af bl.a. behovet for dispensationer, til fx handicappede, hjemmepleje, flyttebiler, udflytterbørnehaver, studepladser, catering, særlige arrangementer som bryllupper, udstillinger mv.

Det skal afklares, hvem der har ansvar for overvågning af pullerter, hvordan der sikres håndhævelse og kontrol, hvem der giver tilladelser og dispensationer mv. Sikkerhedsaspekter skal endvidere sammenholdes med PET og Politiets krav, fx ift. at supplere med punktforanstaltninger eller andre nødvendige tiltag.