

Mindre biltrafik i middelalderbyen

Løsningsforslag og konsekvensanalyse



Indhold

1	Indledning	3
2	Trafikale konsekvenser	4
2.1	Kørselsformål med adgang til middelalderbyen	4
2.2	Andre anbefalinger med betydning for trafikken	5
2.3	Trafikreduktion	6
2.4	Parkering	6
2.5	Trafikafvikling	7
2.6	Påvirkning af trafikanter.....	8
2.7	Miljømæssige konsekvenser.....	9
2.8	Adgangsbegrænsning, procedure og håndhævelse	9
2.8.1	Adgangsbegrænsning	9
2.8.2	Procedure	10
2.8.3	Håndhævelse	10
3	Byliv og byrum.....	12

Indledning

Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 3. december 2018, at det skal undersøges at begrænse biltrafikken til middelalderbyen ved at opsætte færdselsskilte, der regulerer, hvem, der må køre ind i middelalderbyen.

Via Trafik Rådgivning A/S har i samarbejde med Schønher A/S beskrevet og vurderet to mulige scenarier for at begrænse biltrafikken i middelalderbyen. Dette er dokumenteret i bilaget "Mindre biltrafik i middelalderbyen – kortlægning, analyse og effekter for trafik, byrum og erhverv", februar 2019. Bilaget med beskrivelse og vurdering af scenarie 1 og 2 blev forelagt Borgerrepræsentationen den 9. maj 2019. På den baggrund besluttede Borgerrepræsentationen at sætte en dialogproces i gang.

Efterfølgende har der i efteråret 2019 været gennemført en dialogproces, hvor borgersamlingen bl.a. på baggrund af førnævnte arbejde har givet ni anbefalinger for det videre arbejde med middelalderbyen.

I nærværende notat vurderes konsekvenserne af borgersamlingens anbefalinger ift. trafik, parkering og byrum.

2

Trafikale konsekvenser

2.1

Kørselsformål med adgang til middelalderbyen

Borgersamlingen anbefaler en markant reduktion i biltrafikken med et ambitionsniveau, der læner sig op ad scenarie 2 i bilaget til Borgerrepræsentationen den 9. maj 2019. Borgersamlingen arbejder således med en reduktion på op til 75 %.

Dog udtrykker borgersamlingen, at det er vigtigt at tage hensyn til beboere, erhverv og specialkørsel. Konkret kommer borgersamlingen med følgende anbefalinger, der adskiller sig fra scenarie 2 i forhold til adgang til middelalderbyen.

- Beboere bør have adgang i egen bil til at få aflæsset diverse (dagligvarer, møbler mv)
- Flextrafik, hjemmepleje og madlevering til udfordrede mennesker skal fortsat kunne foregå i bil
- Der skal være mulighed for taxakørsel
- Der skal være mulighed for, at beboere i delebiler kan aflæsse ved bopæl
- Udflytterbørnehaver skal fortsat have tilladelse til buskørsel

Nedenstående tabel opsummerer borgersamlingens anbefaling sammenlignet med scenarie 2.

Kørselsformål (adgang med bil)	I dag	Scenarie 2	Borgersamlingens anbefaling
Drift			
- Brand, redning og renovation	x	x	x
- Kommunale driftsbiler (gartnere, renhold, mv)	x	(x)	(x)
Beboere og privat parkering			
- Privat gårdparkering og ambassade	x	x	x
- Beboere, egen bil og delebil (folkeregisteradresse i middelalderbyen)	x		x
Arbejdskørsel			
- Håndværkere	x		
- Varelevering til butikker og specialkørsel (flyttebiler, byggematerialer,...)	x	(x)	(x)
- Varelevering til private	x		(x)
- Hjemmepleje og madlevering	x		x
- Ansatte (personer med arbejdsplads i middelalderbyen)	x		
Personbefordring			
- Invalidekort og sygetransport	x	x	x
- Taxa	x		x
- Flextrafik og bus til udflytterbørnehaver	x		x
- Delebiler, limousinekørsel mv.	x		
Øvrig kørsel			
- fx gæster, møder, handlende, kultur- og fritidskørsel mv.	x		

(x) – kørsel tilladt i et begrænset tidsrum

Andre anbefalinger med betydning for trafikken

Udover anbefalingerne for hvilke kørselsformål, der skal have adgang til middelalderbyen, har borgersamlingen opstillet en række anbefalinger for afvikling af trafikken i middelalderbyen. I det følgende kommenteres på borgersamlingens anbefalinger. Borgersamlingens anbefalinger for parkering behandles i afsnit 2.4.

Kategori	Anbefaling	Vurdering
Gennemkørsel	Forbud mod gennemkørsel uden ærinde i middelalderbyen. Begrænsning af mulighed for at kunne krydse fra den ene ende af middelalderbyen til den anden.	Det vurderes, at mængden af gennemkørende trafik uden ærinde i middelalderbyen er yderst begrænset. Et forbud mod gennemkørsel uden ærinde vurderes således ikke have nogen betydning for trafikmængden i middelalderbyen. Herudover vurderes forslaget at være svært at håndhæve. En fysisk begrænsning af muligheden for at køre gennem middelalderbyen vil kræve etablering af flere vendepladser af hensyn til bl.a. renovationskøretøjer. Generelt vurderes det, at en fysisk begrænsning samlet vil medføre mere bilkørsel i middelalderbyen, da bilister med ærinder flere steder i middelalderbyen alt andet lige vil blive pålagt omvejskørsel.
Ensretninger	De nuværende ensretninger gentænkes som konsekvens af den nye mængde trafik. Ønsker inkluderer: Lettere at komme ind og ud. Pt. er der oplevelse af, at der køres i ring for at komme fra a til b.	Det vurderes muligt at gentænke ensretningerne i Middelalderbyen. Det skal dog bemærkes, at nye ensretninger medfører risiko for, at trafikken øges på andre veje som følge af, at bilister må finde alternative ruter.
Varelevering	Varelevering, aflæsning af håndværkere mv. bør først igangsættes så sent som muligt og bør inkludere levering til både butikker og øvrigt erhvervsliv, fremfor kl. 04.00 (som dagens situation) for at sikre, at beboernes nattesøvn ikke forstyrres. Ønskescenariet er fra kl. 8. Medmindre, der er tale om akutte håndværkerbehov, såsom sprængt vandrør. Derudover ønskes også tilladelse til, at varelevering til private kan foretages i weekenden i et lidt senere tidsrum, såsom 11-15.	Det vurderes ikke hensigtsmæssigt, at vareleveringen først kan påbegyndes kl. 8, da dette vil være sammenfaldende med myldretiden, hvor der er mange bløde trafikanter. Det vurderes således, at det vil medføre en forhøjet ulykkesrisiko, hvis vareleveringen først kan påbegyndes kl. 8. Det vurderes heller ikke hensigtsmæssigt at påbegynde vareleveringen senere, da det vil være sammenfaldende med det tidspunkt, hvor der begynder at være bløde trafikanter i strøggaderne. Af hensyn til beboernes søvn kan det undersøges, om vareleveringen kan afvikles tilfredsstillende for butikker mv., hvis den eksempelvis først kan påbegyndes kl. 6. Varelevering for private i weekenden i tidsrummet kl. 11-15 vurderes at være uproblematisk.
Renovation	Renovation ønskes igangsat så sent som muligt fremfor kl. 04 for at sikre	Det vurderes ikke hensigtsmæssigt, at renovationen først kan påbegyndes kl. 8, da dette vil være sammenfaldende med

	beboernes nattesøvn ikke forstyrres (ønskescenarie kl. 08)	myldretiden, hvor der er mange bløde trafikanter. Det vurderes således, at det vil medføre en forhøjet ulykkesrisiko, hvis renovationen først kan påbegyndes kl. 8. Det vurderes heller ikke hensigtsmæssigt at påbegynde renovationen senere, da det vil være sammenfaldende med det tidspunkt, hvor der begynder at være bløde trafikanter i strøggaderne. Af hensyn til beboernes søvn kan det undersøges, om renovationen kan afvikles tilfredsstillende, hvis den eksempelvis først kan påbegyndes kl. 6.
Hastighed	Hastighedsreduktion. Eksempelvis flere gader med max 30 km/t samt områder med max 15 km/t.	Forslaget vurderes at være i god overensstemmelse med en anden indretning af gaderne som følge af mindre biltrafik.

2.3

Trafikreduktion

Reduktionen af biltrafik i middelalderbyen afhænger af, hvem der fortsat skal have lov til at køre ind i middelalderbyen.

I forhold til scenarie 2, hvor det er vurderet, at trafikken reduceres med 75-85 %, tillader borgersamlingens anbefaling også adgang for beboere (aflæsning af egne varer), varelevering til private (kun weekend), hjemmepleje, madudbringning til udfordrede mennesker, taxa, flextrafik og buskørsel til udflytterbørnehaver. Særligt den fortsatte adgang for beboere medfører, at der ikke kan opnås samme trafikreduktion som i scenarie 2.

Det vurderes, at borgersamlingens anbefalinger medfører en samlet trafikreduktion på 60-65 %.

2.4

Parkering

I dag er der ca. 1.050 offentlige parkeringspladser og 1.150 private parkeringspladser i middelalderbyen. Herudover er der ca. 3.900 offentlige tilgængelige parkeringspladser i parkeringshuse/-kældre i de omkringliggende områder.

Borgersamlingen anbefaler, at antallet af offentlige p-pladser over en 3-årig periode reduceres med 80-90 % således, at der efter tre år er 100-200 p-pladser tilbage. Borgersamlingen anbefaler, at de tilbageværende parkeringspladser tidsbegrænses til en times gratis parkering.

Herudover ønsker borgersamlingen, at der for at bevare fleksibilitet for beboerne i middelalderbyen skal beboerne have mulighed for at komme tæt på deres bolig til aflæsning af varer.

Det vurderes, at aflæsning af varer af hensyn til trafikafviklingen skal foregå ved at anvende en af de 100-200 tilbageværende parkeringspladser. Såfremt aflæsning af varer ikke foregår i en parkeringsbås, er det nødvendigt at sikre, at kørebanen er mindst 5 m bred for at sikre, at andre køretøjer kan passere det holdende køretøj. Dette vurderes at være i direkte modsætning med intentionerne om at omdanne gaderne til anden brug end for biltrafik, fx opholdsrum, cykelparkering, bredere fortove mv.

Såfremt aflæsning af varer kun kan foregå fra en af de 100-200 tilbageværende parkeringspladser kan det medføre, at beboere nogle gange vil opleve at lige netop de pladser, der er tættest på deres bopæl, er optaget. De vil derfor kunne komme til at holde længere væk fra deres bopæl. Dette vurderes at kunne medføre ulovlige parkeringer til gene for den øvrige trafik.

For at modvirke risikoen for ulovlig parkering kan det overvejes at bibeholde flere af parkeringspladserne i middelalderbyen, fx op til 400 parkeringspladser, så muligheden for, at beboerne kan finde en parkeringsplads tæt på deres bopæl, øges. Hvor mange parkeringspladser, der skal bibeholdes, bør således være en afvejning af hensynet til beboernes ønske om at kunne aflæsse varer tæt på deres bopæl og ønsket om at omdanne vejarealet i middelalderbyen til andre formål.

Uanset antallet af pladser der nedlægges, vil borgersamlingens anbefalinger i lighed med scenarie 2 medføre, at beboerne skal langtidsparkere uden for middelalderbyen. Det vurderes, at det vil medføre et øget parkeringsbehov i randområdet til middelalderbyen på 450-550 parkeringspladser. Det vurderes, at der er kapacitet i de private parkeringshuse til at dække behovet.

2.5

Trafikafvikling

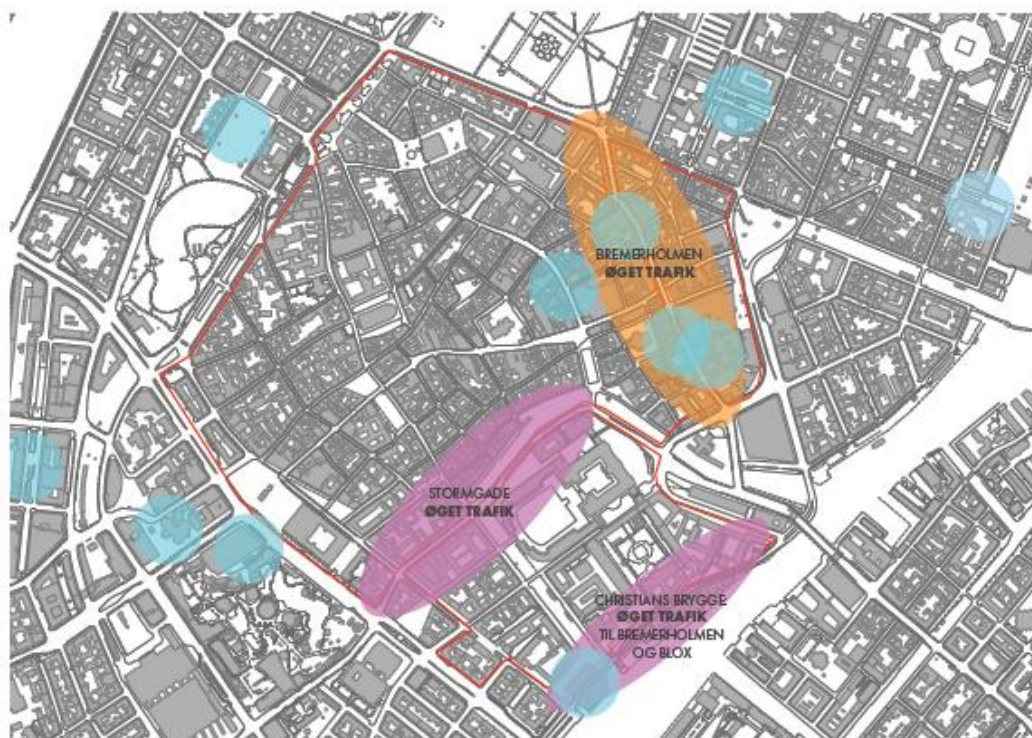
I lighed med scenarie 2 vurderes det, at borgersamlingens forslag vil have minimal betydning for den generelle trafikafvikling.

De nye bilture, der genereres af bilister, der vil søge mod parkeringshuse i og omkring middelalderbyen, vurderes i vid udstrækning at opvejes af de bilture, der forsvinder som følge af, at flere bilister vil skifte til andre transportmidler (eller undlade turen).

Der forventes dog øget trafik på Bremerholmen og Christians Brygge som følge af søgning mod parkeringshusene i disse områder.

Såfremt der kommer mere trafik på Bremerholmen, kan det medføre mere trafik på Stormgade. Med de nuværende data er det ikke muligt at vurdere, hvor meget mere. Søgningen til parkeringshusene kan ligeledes medføre en ændring i svingbevægelser i enkelte kryds.

For at minimere de trafikale gener på de omkringliggende veje bør signalerne tilpasses de nye trafikstrømme. Herudover bør der generelt arbejdes for at motivere bilister til at vælge alternative transportmidler.



Kort over middelalderbyen med veje med øget trafik (afledt trafik: lilla / parkeringssøgende: orange) og private P-huse (blå).

2.6

Påvirkning af trafikanter

Påvirkningen af fodgængere og cyklister afhænger i høj grad af, hvor mange parkeringspladser, der nedlægges. Jo flere parkeringspladser, der nedlægges, desto bedre forhold kan der etableres for fodgængere og cyklister. Det vurderes dog, at uanset, om der nedlægges 600 eller 900 parkeringspladser, så kan der etableres væsentligt forbedrede forhold for fodgængere og cyklister.

Trafikantgruppe	Påvirkning
Fodgængere	Væsentligt forbedrede forhold. Gennemførte fortove forbedrer tilgængeligheden, og væsentligt mindre trafik gør det lettere at bevæge sig rundt som fodgænger. Mulighed for at omdanne gader til lege- og opholdsområder.
Cyklister	Væsentligt forbedrede forhold. Væsentligt mere plads til cyklister på gadearealet. Mulighed for at prioritere nye cykelforbindelser.
Bilister	Beboere skal finde andre steder at langtidsparkere, men har fortsat adgang i bil til middelalderbyen Ansatte i middelalderbyen kan ikke længere køre i bil ind til middelalderbyen med mindre, at de har en privat parkeringsplads. Håndværkere kan ikke længere køre i bil ind i middelalderbyen. Servicering af beboere og virksomheder i middelalderbyen skal derfor foregå via cykel og varelevering.

	Gæster til beboere, kultur- og fritidskørsel, handlende mv. kan ikke længere køre i bil ind til middelalderbyen. Afhængig af antal parkeringspladser vil begrænsningen af adgang til middelalderbyen kunne skabe gode fysiske forhold for varelevering i middelalderbyen.
--	---

2.7

Miljømæssige konsekvenser

De miljømæssige konsekvenser af borgersamlingens anbefalinger vurderes stort set at være lig med scenarie 2.

Trafikantgruppe	Påvirkning
Trafikstøj	Mærkbar reduktion på de mest trafikerede veje i middelalderbyen. Ingen betydning for de omkringliggende veje.
CO₂-udledning	1.100-2.000 ton reduktion pr. år. (ca. 0,5 % reduktion af samlet CO ₂ udledning fra vejtransport i København)
Oplevet tryghed i trafikken	Ingen væsentlig betydning. Hastigheden er allerede lav. Anvendes de frigjorte parkeringspladser til bredere fortove kan trygheden punktvis forbedres. Gennemførte fortove kan dog forbedre trygheden for fodgængere.
Trafiksikkerhed	Forbedret trafiksikkerhed som følge af mindre biltrafik og gadeparkering i middelalderbyen. Forudsætter at gader indrettes til lav hastighed. Gennemførte fortove vil forbedre trafiksikkerheden.

2.8

Adgangsbegrænsning, procedure og håndhævelse

2.8.1

Adgangsbegrænsning

Målet om at få mindre biltrafik i middelalderbyen kan opnås ved at opsætte færdselsskilte, der regulerer trafikken ved alle indkørsler til middelalderbyen på forskellige måder.

Hvor præcist man kan differentiere og begrænse adgangen til middelalderbyen, afhænger af den specifikke løsning samt af, hvilke beføjelser kommunen kan opnå til at differentiere mellem brugergrupper og formål.

Vurderingerne af trafikreduktionerne og reduktion af offentlig parkering i middelalderbyen er baseret på en løsning, hvor adgangsbegrænsningen håndteres med indkørselsforbud for motorkøretøjer og udstedelse af licenser, der undtager fra forbuddet.

Erfaringsmæssigt overholder størstedelen af trafikanter skiltning. Det anbefales at arbejde videre med forudsætningen, at trafikanter til middelalderbyen overholder skiltningen. Det har ikke været muligt at finde data, der dokumenterer i hvilken grad, bilister overholder indkørselsforbud.

Det foreslås at skilte alle indkørsler til middelalderbyen med C 22.1 (motorkøretøjer forbudt) med en undertavle: "Licens undtaget". Herved vil det kun være køretøjer med licens, der må køre ind i middelalderbyen. En sådan løsning vil kræve tæt samarbejde med politiet og/eller at kommunernes beføjelser til at føre kontrol med færdselsforseelser udvides.



Licens undtaget

Figur 1: C 22.1 (motorkøretøjer forbudt) med undertavle.

Der skal yderligere sættes højre- og venstresvingsforbud-skilte på omfartsvejene ved indfaldsvejene til middelalderbyen.

Der er i forvejen skiltning om indkørselsforbud på nogle af indfaldsvejene til middelalderbyen. For disse veje gælder det oftest, at de er ensrettede og leder ud af middelalderbyen. Ved enkelte af disse veje er der kun et enkelt skilt, der viser, at der er indkørselsforbud. Ved disse sættes der et ekstra skilt op på fortovet i modsatte side for at tydeliggøre indkørselsforbuddet. For de indfaldsveje, hvor der ikke er skiltning, vil der blive opsat to C 22.1 skilte med undertavler – et i hver side af vejen – hvor det er muligt, samt svingforbudsskilte hvor nødvendigt. Ud fra disse kriterier skal der samlet opsættes i størrelsesordenen 130 skilte.

2.8.2

Procedure

Der foreslås en simpel procedure for tildeling af licens med et minimum af manuel sagsbehandling. Der foreslås derfor et enkelt system i lighed med den kommunale håndtering af parkeringslicenser. Det vil sige, at bruger/ejer af køretøjet registrerer nummerplade og andre nødvendige oplysninger på en hjemmeside eller app, hvorefter der automatisk udstedes en licens, der giver adgang til middelalderbyen.

Licenssystemet giver mulighed for at differentiere på brugergrupper (kørselsformål), så det kun er de brugergrupper, som Københavns Kommune ønsker skal have adgang til middelalderbyen, der kan få tilladelse.

Herudover giver licenssystemet mulighed for at differentiere på de tidspunkter, hvornår de forskellige brugergrupper kan opnå adgang, og hvor lang tid en licens skal gælde. Eksempelvis kan der fastsættes, at lastbiler kun kan få adgang på hverdage mellem kl. 4 og 11, eller at en tilladelse kun er gyldig til en specifik dato.

Fokus rettes mod at opbygge et licenssystem, der klart definerer brugergrupper og adgangsgivende oplysninger, så systemet på den baggrund automatisk kan tjekke, om de indtastede oplysninger skal give adgang.

I den forbindelse er der behov for en nærmere undersøgelse af de juridiske muligheder for at definere og adgangsbegrænse overfor forskellige brugergrupper, køretøjstyper og kørselsformål.

2.8.3

Håndhævelse

Håndhævelse af færdselsskiltning som fx kørselsforbud og ulovlig indkørsel varetages jævnfør gældende lovgivning udelukkende af politiet. Overtrædelse af færdselstavlers anvisninger kan medføre bøde på 1.500 kr. Regler for standsning og parkering, herunder kontrol af licenser til

parkering håndteres af Københavns Kommunes parkeringskontrol og brud på bestemmelserne medfører af afgift på 510 kr.

Hvor effektiv håndhævelsen bliver, vil være afhængig af den valgte løsning, lovgivning, kommunale beføjelser og samarbejde med politiet. I de tilfælde, hvor politiet har en rolle i håndtering af kontrollen afhænger håndhævelsen af, hvor mange ressourcer der allokeres til opgaven. Er håndhævelsen for let eller utilstrækkelig, kan der være risiko for, at bilister i nogen grad vil ignorere adgangsbegrænsningen til middelalderbyen.

Såfremt der ønskes en mere dedikeret kontrol, kan der i princippet være mulighed for at anvende automatiseret kontrol, fx gennem nummerpladegenkendelse.

I starten af 2020 blev der fremsat lovforslag om digital håndhævelse af miljøzoner. Hvis lovforslaget vedtages lægges der op til at de fysiske miljøzonemærker nedlægges og kontrollen fremover baseres på digital aflæsning af nummerplader sammenholdt med oplysninger i Køretøjsregisteret (det såkaldte DMR). Hvis kontrollen i miljøzonen fremover bliver baseret på automatiseret kontrol, bør det undersøges, om samme system kan anvendes til kontrol af kørsel i middelalderbyen.

OVERKØRSLER ELLER GENNEMGÅENDE FORTOV

Som supplement til skiltning, anbefales at indkørsler til området udformes med enten brostenoverkørsler eller gennemgående fortove.

På kortet vises med grå de eksisterende brolagte overkørsler/gennemgående fortove / pladser, og med blå, hvor der skal etableres nye. (beregningsgrundlag).

Der er medregnet alle typer af vejtilslutninger (også udkørsler og cykelveje.)



- Nye overkørsler eller gennemgående fortove (Beregningsgrundlag)
- Eksisterende overkørsler eller pladser, hvor det ikke er nødvendigt at etablere nye.
- Afgrænsning projektområdet

GENNEMGÅENDE FORTOVE ELLER BROSTENOVERKØRSLER

Indkørsler til området bør markeres ved hævet flade og belægningsskift, enten ved gennemgående fortove eller brostensbelagte overkørsler, således at det er tydeligt at der køres ind i et nyt område.



Eksempel på brostenoverkørsler, f.eks. med bordursten som ganglinier



Eksempel på gennemgående fortove

REDUKTION AF BILTRAFIK

REDUKTION I BILTRAFIK PÅ 60-65 % VIL KUNNE GIVE MARKANT BEDRE FORHOLD FOR FODGÆNGERE OG CYKLISTER

Reduktion af biltrafikken vil give muligheder for ændrede prioriteringer i ft. udformning og indretning af byens rum:

Hele kvarterer kan "fredeliggøres" i ft. uvedkommende trafik, og "loop"-kørsel, og dermed kan også gener i nattetimerne reduceres.

Vejarealer kan indsnævres og give plads til fodgængere (bredere fortove) og cyklister (cykelstier), samt bedre opholdsmuligheder, byinventar og generelt større kvalitet i byrummet.

Der kan etableres flere cykel- og/eller gangprioriterede gader med plads til ophold, byinventar og generelt større kvalitet i byrummet. (gågader, gågader med kørsel tilladt eller cykelgader)

EKSEMPLER



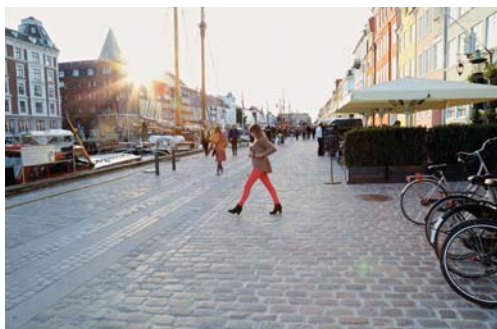
Eksempel på indsnævring af kørebane og udvidede fortove, som giver mere plads til gående og handlende, Istedgade.



Eksempel på lokal indsnævring af kørebanen, som giver plads til træer og cykelparkering, Møntergade



Eksempel på cykelgade, hvor kørebanen er indsnævret. De brede fortove har også afmærkede båse til varelevering og parkering, Sankt Annæ Plads.



Eksempel på gågade med kørsel tilladt og plads til udservering, Nyhavn.



Eksempel på gågade med plads til udservering og byrumsinventar til miljø- og affaldsortering, Nyhavn



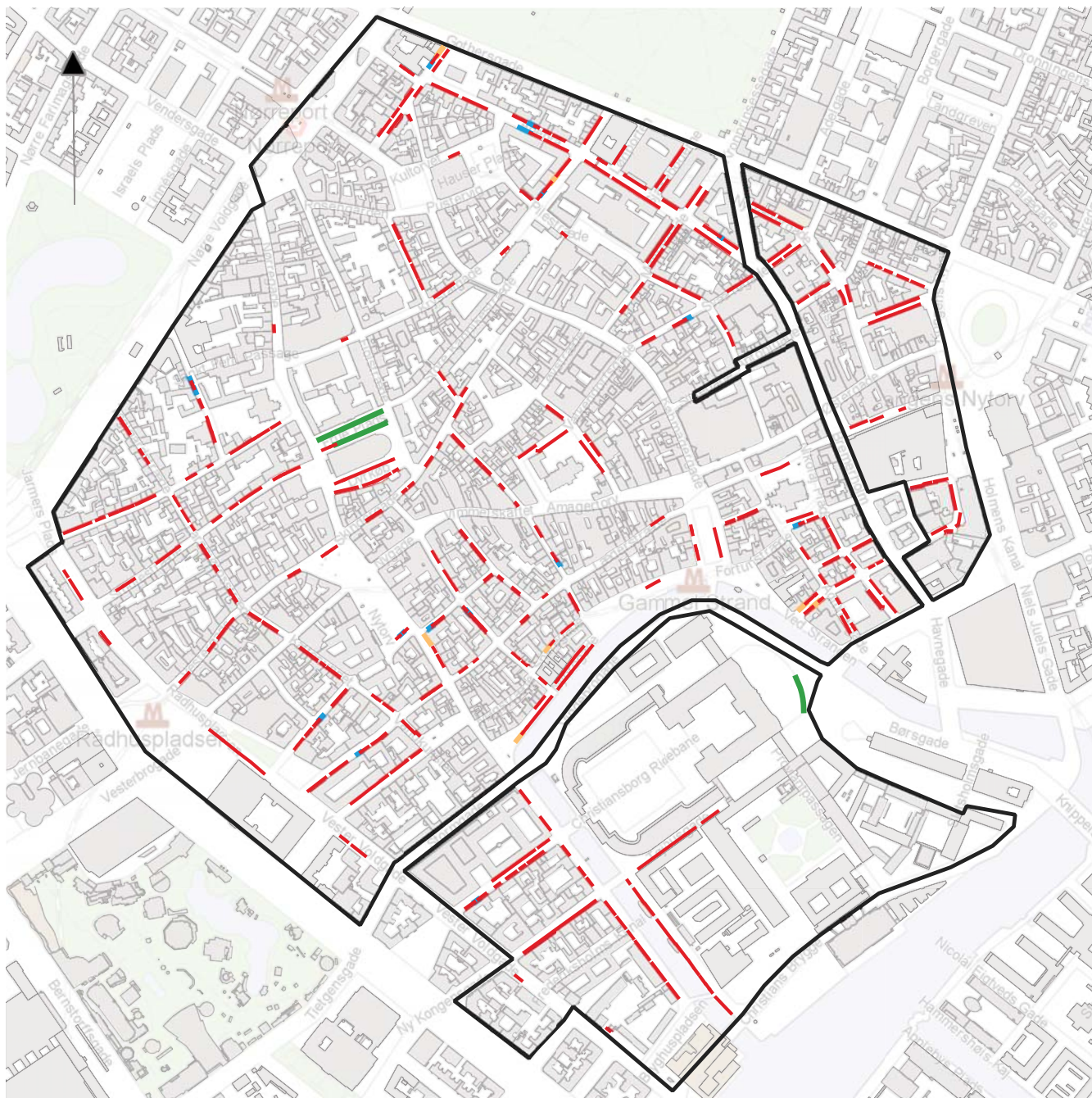
Eksempel på strækning for cykler og fodgængere, Ved Cirkelbroen.



Eksempel på gågade med kørsel tilladt, hvor belægningen er i et niveau. Der er mulighed for afsætning, udservering, beplantning og byinventar, Læderstræde

OFFENTLIGE PARKERINGSPLADSER - Kortet er vejledende

Kortet viser de offentlige parkeringspladser i gaderum indenfor projektområdet i middelalderbyen, som de er i dag.

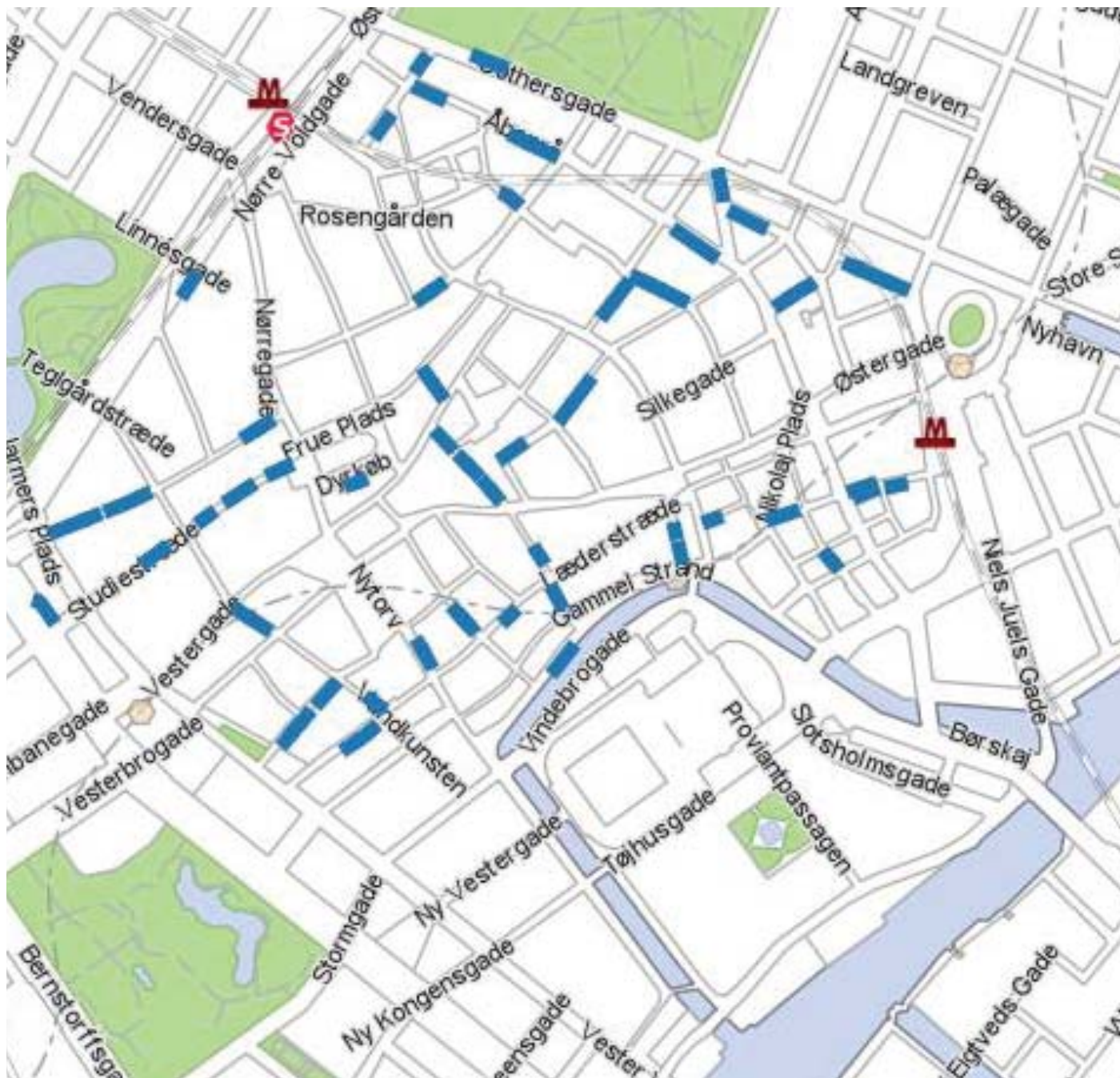


Offentlige parkeringspladser i gadeplan:

—	Turistbus parkering med restriktion	
—	Ambassade parkering	14 pl
—	Handicapparkering	17 pl
—	Øvrige p-pladser	1007 pl
		ialt 1038 pladser

PLACERINGEN AF EKSISTERENDE PARKERINGSPLADSER TIL ERHVERVSKØRETØJER

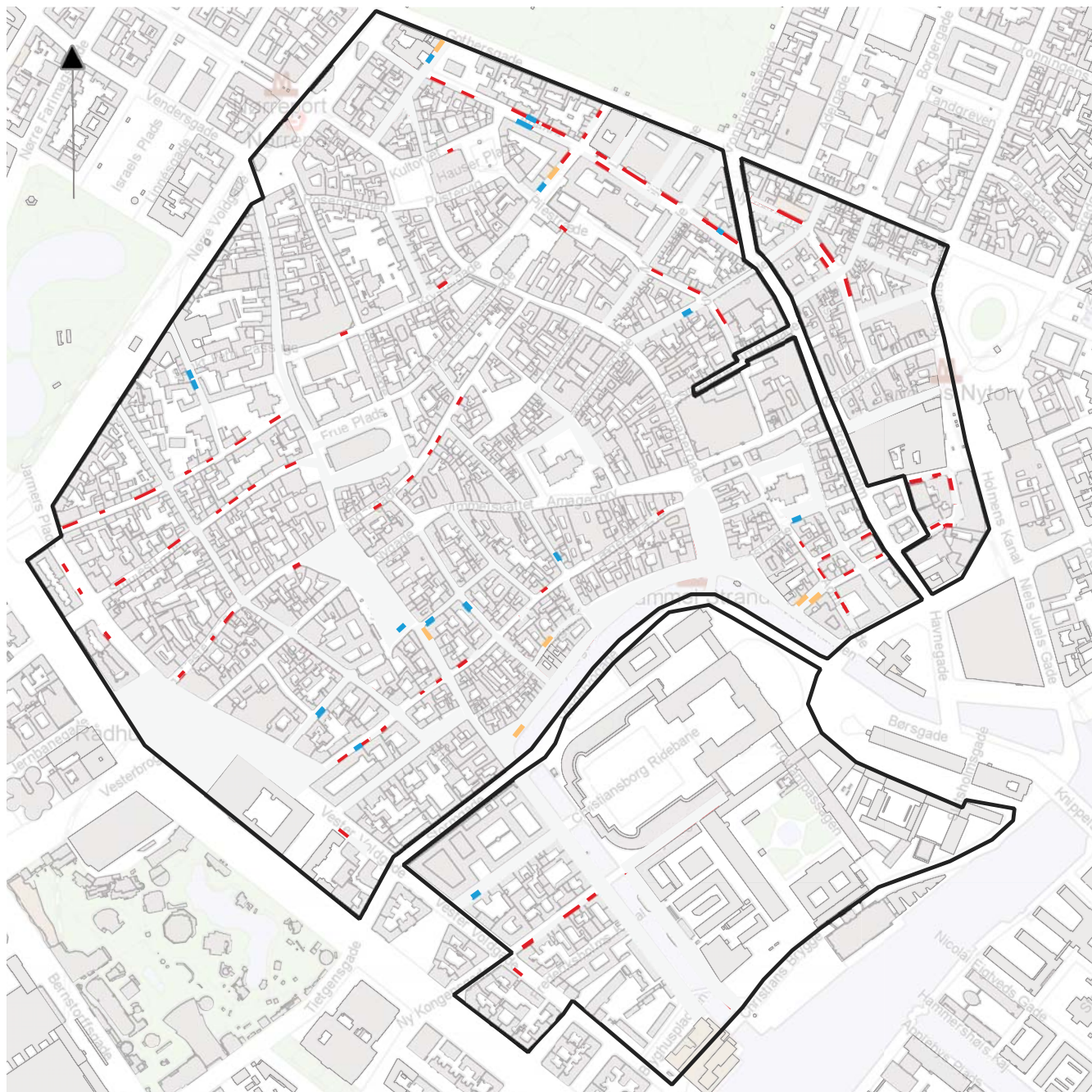
Kortet viser placeringerne af parkeringspladser til erhvervskøretøjer, som tidligere var reserveret til 1 times parkeringspladser.



Københavns Kommune

EKSEMPEL PÅ REDUKTION AF OFFENTLIG GADEPARKERING

Kort som viser et eksempel på placeringen af offentlige parkeringspladser ved reduktion til 100 - 200 pladser, som ønsket på borgersamlingen.



Placeringen af de tilbageværende parkeringspladser er vist ud fra de udsagn og forslag til prioriteringer som er fremkommet under borgersamlingen:

"REDUCER PARKERINGEN TIL 100-200 PLADSER":

1
Fjern parkeringspladser med henblik på "at inddrage Dyrkøb til Vor Frue Plads".

3
Forslag til friholdelse for parkering:
- ved muligheder for rekreative områder
- ved historiske bygninger og steder
- på de smalleste gader

#9
- Dyrkøb som grønt åndehul
- plads til bløde trafikanter og grønne muligheder i Klareboderne og Møntergade
- markant mindre parkering i Skindergade

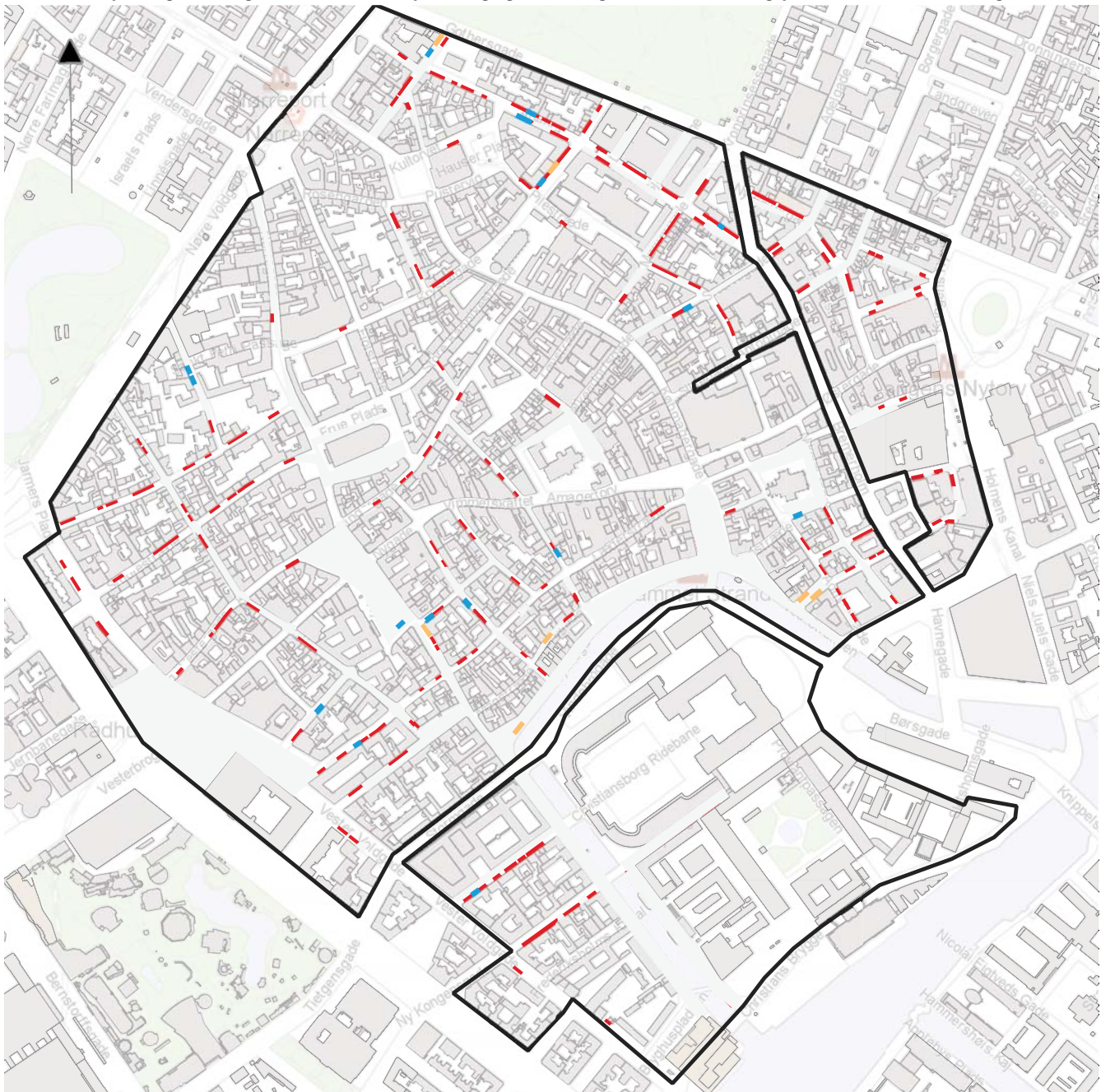
Offentlige parkeringspladser i gadeplan:

— Ambassade parkering	14 pl
— Handicapparkering	17 pl
— Øvrige p-pladser	167 pl
	Ialt 198 pladser

Det præcise antal og den præcise placering af nedlagte og bevarede parkeringspladser bør ske efter nøjere analyse i en trafik- og helhedsplan for området.

EKSEMPEL PÅ REDUKTION AF OFFENTLIGE PARKERINGSPLADSER MED AFLÆSNINGSPLADSER TIL BOLIGER

Kort som viser et eksempel på placering af de offentlige parkeringspladser ved reduktion af offentlig parkering til 300 - 400 pladser. Ud fra ønske på borgersamlingen om reduktion af parkering i gaderum, og ønske om aflæsningspladser i nærheden af boliger.



Placeringen af de tilbageværende parkeringspladser er vist ud fra udsagn og forslag til prioriteringer fremkommet under borgersamlingen. I dette kort er ønsket om reduktion af parkeringen til 100-200 offentlige parkeringspladser vist, med tilføjelse af "aflæsningspladser for beboere i nærheden af boliger" (# 3), som er indarbejdet med 200 pladser særligt koncentreret i områder med boliger.

1 - Fjern parkeringspladser med henblik på "at inddrage Dyrkøb til Vor Frue Plads".

3 - Forslag til friholdelse for parkering: ved muligheder for rekreative områder ved historiske bygninger og steder på de smalleste gader

- Indret med aflæsningspladser for beboere i nærheden af boliger

#9 - Dyrkøb som grønt åndehul
- Plads til bløde trafikanter og grønne muligheder i Klareboderne og Møntergade
- Markant mindre parkering i Skindergade

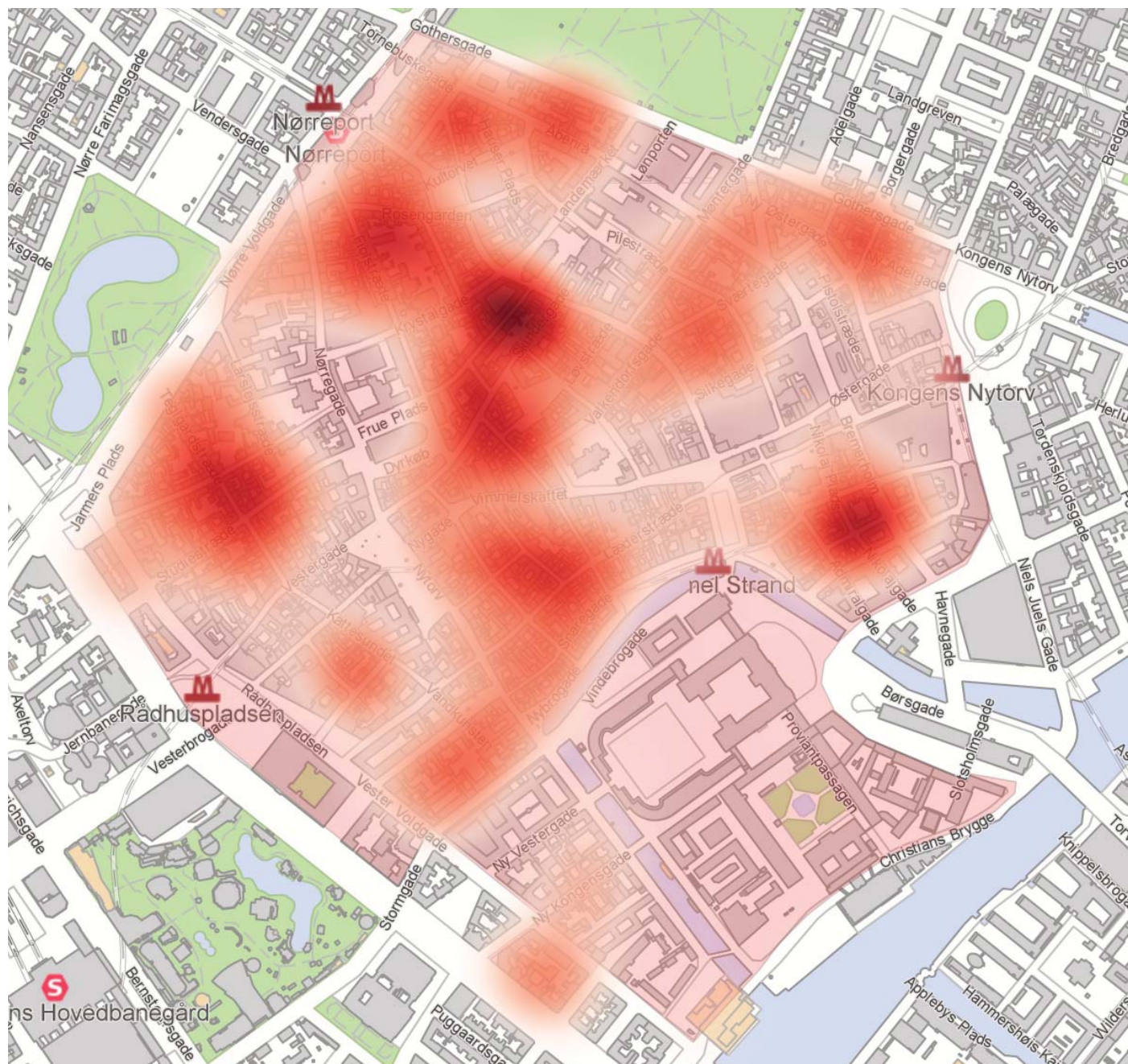
Offentlige parkeringspladser i gadeplan:

— Ambassade parkering	14 pl
— Handicapparkering uden restriktion -	17 pl
— Øvrige p-pladser	367 pl
	ialt 398 pladser

Det præcise antal og den præcise placering af nedlagte og bevarede parkeringspladser bør ske efter nøjere analyse i en trafik- og helhedsplan for området.

PLACERING AF BOLIGER I MIDDELALDERBYEN

Kortet viser hvor koncentrationen af boliger i middelalderbyen er størst, brugt som grundlag for placering af aflæsningspladser.



Københavns Kommune

Via Trafik Rådgivning A/S

Søvej 13 B 3460 Birkerød

T.: 4820 9000

E.: via@viatrafik.dk

www.viatrafik.dk

CVR. nr.: 25115708

Via Trafik Aarhus

Inge Lehmanns Gade 10, 7. sal

DK-8000 Aarhus C

T.: 8626 6070

E.: via@viatrafik.dk