

Høringsvar fra Indre By Lokaludvalg om Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen

1. Overordnet

Indre By Lokaludvalg kvitterer for det store arbejde, der er lagt i Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen, men ærgrer sig over, at man vælger kun at anvende ét greb til at reducere trafikken: At fjerne parkeringspladser.

Det kan givetvis betyde, at færre rationelle bilister begiver sig ind i Middelalderbyen i håb om at finde parkering, men også, at den enkelte nødvendigvis kommer til at søge længere efter en parkeringsplads, altså mere søgetrafik i dagtimerne.

Der mangler således trafiktællinger som grundlag for en analyse af parkeringsbehovet i Middelalderbyen; både om dagen og om natten. Der mangler i øvrigt også data på antallet af private parkeringspladser i gårde i Middelalderbyen.

Desværre er Middelalderbyens største trafikale udfordringer ikke biler i dagtimerne, men snarere den noget kaotiske trafik i aften- og nattetimerne, hvilket de følgende svar vil uddybe.

Det er lokaludvalgets opfattelse, at Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen ikke tilgodeser beboernes interesser.

Lokaludvalget mangler således svar på, hvad kommunen vil med Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen ud over at nedlægge parkeringspladser.

Derudover mangler lokaludvalget svar på, hvor parkeringen og trafikken rykker hen, når der nedlægges parkeringspladser i Middelalderbyen, idet lokaludvalget har en formodning om, at parkeringen og trafikken rykker til og vil belaste dels områderne rundt om Middelalderbyen, dels gennemkørselsgaderne i Indre By.

Endelig mangler lokaludvalget svar på, hvordan sammenhængen er mellem Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen og andre planer, som kommunen har vedtaget eller arbejder med i øjeblikket, fx trafikplaner og klimaplanen.

Flagskibsprojekter

I planen er der beskrevet en række flagskibsprojekter. I mange af flagskibsprojekter foreslås det at gøre fortovene bredere. Såfremt at vejbanen skal være fire meter bred, hvor meget kan fortovene reelt udvides, og hvilke byrum og aktiviteter skal bredere fortove understøtte?

A Nørregade, Dyrkøb og Bispetorvet

Nørregade: Man ønsker at gøre Nørregade til en Cykelgade hvor biler kan køre på cyklernes præmisser. Fortovene skal udvides mest muligt og kørebanen skal indsnævres.

Bemærkning: Her skal man være opmærksom på, at Nørregade i dag er en gade, som mange bruger til f.eks. varelevering til butikker i Middelalderbyen. Dette skal der findes en løsning på, f.eks. ved at have varelevering i et specifikt tidsrum.

Dyrkøb: Her vil man nedlægge parkeringspladsen til fordel for et bl.a. et grønt anlæg og et miljø til ikke-kommercielt ophold. Der kommer en pladsbelægning i granit over Nørregade og Studiestræde. Dele af Bispetorvet vil blive bevaret.

Bemærkning: Dyrkøb ligger i skyggen og derfor ikke blev brugt til ophold under byrumsforsøget i 2021. Lokalt er der en bekymring for, at Dyrkøb vil tiltrække natteliv, hvis området indrettes til ophold. Der er beboere i området. Parkeringspladserne på Dyrkøb bør opretholdes, eventuelt som el-bilpladser eller delebilpladser. På Dyrkøb kan der anlægges et sorteringspunkt.

B Skindergade, Gammeltorv og Vestergade

Skindergade: Skindergade skal være en blandet transit- og handeleggade. Der er ønske om bredere fortov i Skindergade.

Gammeltorv: Skal anvendes til ikke-kommercielt ophold.

Bemærkning: Her skal man huske på at Gammeltorv ligger umiddelbart i forlængelse af Vestergade og har på lige fod med Vestergade et aktivt natteliv. Hvilken konsekvens har det, at der er en plads til ikke-kommercielt indhold ved et nattelivsområde?

Vestergade: Gaden skal være en transit- og cykelgade. Fortovene skal udvides, så gaden er et godt alternativ til Strøget.

Bemærkning: Her skal man overveje om gaden har den rigtige erhvervssammensætning. Om folk vælger Strøget, fordi Vestergade virker død om dagen pga. de mange barer. Om et bredere fortov vil give mere fest i gaden, fordi der er bedre plads til personer udendørs på fortovene.

Bemærkning: Planen mangler en beskrivelse af Kattesundet. Kattesundet er i dag er en lidt kedelig gade, som reelt gør, at personer bliver på Strøget og ikke opdager byrummet syd for Strøget.

C Lille Kongensgade, Nikolaj Plads, Store Kirkestræde og Højbro Plads

Lille Kongensgade og Store Kirkestræde: Begge gader anlægges som gågader med cykler, beboerkørsel og varekørsel tilladt. Denne gade får samlet belægning fra facade til facade. Cyklister prioriteres højt og der vil være plads til udeservering og varelevering nær facaden.

Bemærkning: Man skal være opmærksom på, at restauratører i gaden vil anmode om mere plads til udeservering og at der i denne gade også ligger en natklub og steder, som har åbent sent; noget, der kan skabe en fest i gaden.

Nikolaj Plads: Denne plads skal bruges til ikke-kommercielt ophold. Cykelparkeringen på pladsen vil blive fjernet og inventaret vil blive sat op på en ny måde.

Højbro Plads: Pladsen skal både bruges til kommercielle aktiviteter og ikke-kommercielt ophold. Pladsen vil i højere grad fremstå som et sted, hvor man kan gå, og belægningen ændres, så cyklisterne anspores til at tage hensyn til gående. Beboer- og varekørsel tilladt. Enkelte steder på pladsen nedlægges cykelparkeringen.

D Knabrostræde, Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs

Knabrostræde får et let bredere fortov, og den tidligere brolægning under asfalten blotlægges. Gaden har en blanding af restauranter og butikker, og materialet siger, at den har en rolig stemning, som man ønsker at understrege ved at plante mindre træer.

Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs: Disse tre gader får et let bredere fortov og brosten på kørebanen. Pga. pladshensyn vil man ikke plante træer i gaden, men fokusere på facadebeplantning og mindre grønne elementer.

Med venlig hilsen

Indre By Lokaludvalg v/ Bent Lohmann

2. En plan, der afspejler, at vi har en beboet bykerne

Respekten for beboelsen i Middelalderbyen

København har som noget unikt en beboet bykerne. Dette giver en unik stemning til bydelen, som man skal værne om. Beboerne skal tilgodeses i hvordan denne plan føres ud i livet, både hvad angår hvordan man ønsker at bydelen bruges og hvilke behov beboerne har.

Men allerede i dag sker der meget i bydelen. Indre By har en uforholdsmæssig stor del af udeserveringen, nattelivet, og musikarrangementer i Københavns Kommune. Tallet for Indre By ligger på 40% for hele Kommunen. Bydelen har også mange turister og flere hoteller end andre bydele, foruden dem der lejer ud til turister privat.

Dette medfører en støj, som har taget overhånd. Skal der beholdes beboelse i Middelalderbyen, må der findes en bedre balance.

Et andet aspekt af balancen mellem beboere og erhverv, kan man finde i referatet af Teknik- og Miljøudvalgets møde, hvor byrums- og trafikplanen blev behandlet. Her blev det foreslået og vedtaget, at flere af de tilbageværende P-pladser på gadeplan skal gå til erhverv og taxier og færre skal gå til beboerne.

Borgerdialog

Kigger man på evalueringen, som Teknik- og Miljøudvalget udsendte tidligere i år, kan man se, at der er tre grupper: Besøgende, erhverv og beboere.

Man får det indtryk, når man læser forvaltningens evaluering, at alle grupper er blandet sammen i samme undersøgelse. Dertil kommer, at beboere er beboere i forskellige dele af Middelalderbyen. De har skullet svare på flagskibsprojekter, som de ikke har lokalt kendskab til.

Samtidig ser man sætninger i materialet, hvor man kan være i tvivl om, hvorvidt ønsket kommer fra en beboer eller en, som kun kender gaden sporadisk om dagen.

Evalueringen mangler en borgerdialog, som er mere lokal.

I perioden 12.-15. september 2022 bad lokaludvalget derfor Indre By Borgerpanel svare på spørgsmål med relation til byrums- og trafikplanen. Jeg har vedhæftet resultaterne for Indre By som helhed og for Middelalderbyen, samt en foreløbig sammenfatning og konklusion på resultaterne.

Med venlig hilsen

Indre By Lokaludvalg v/ Bent Lohmann

3. Grundlaget

Der mangler trafiktællinger som grundlag for en analyse af parkeringsbehovet i Middelalderbyen; både om dagen og om natten.

Der mangler data på antallet af private parkeringspladser i gårde i Middelalderbyen.

Der mangler svar på, hvor parkeringen og trafikken rykker hen, når der nedlægges parkeringspladser i Middelalderbyen.

Hvordan skal lokalt erhverv og beboere tilgodeses i trafikplanen?

Nedlæggelsen af parkeringspladser i Middelalderbyen vil i praksis betyde, at der nedlægges parkeringspladser, som beboerne i Middelalderbyen nu benytter om natten (dvs. parkeringspladser i prik-gaderne i Middelalderbyen jf. "Licenszone for Indre By").

Ladepladser til elbiler

Ladepladser til elbiler reduceres ikke i Byrums- og Trafikplanen ligesom erhvervs- og handicappladser. Lokaludvalget mener, at det er bemærkelsesværdigt, at man fortsat vil kunne parkere sin el-bil gratis i Middelalderbyen.

Erhvervspladser

Parkeringspladser til gulpladebiler reduceres ikke i Byrums- og Trafikplanen. Disse pladser kan anvendes af alle i weekenden og efter kl. 17 på hverdage, hvilket primært er af interesse for besøgende bilister, men kun har ringe interesse for beboere, medmindre man alligevel skal køre inden kl. 7 næste morgen.

Erhvervspladserne bør i videst muligt omfang bestykkes med ladestandere, dels for at imødekomme nulemissionszonen, og dels fordi parkeringsbegrænsningen sikrer rotation og dermed mulighed for ikke alene at oplade varevogne om dagen, men også personbiler aften, nat og weekend.

Adgang til Middelalderbyen: Søgtrafik

Indre By Lokaludvalg er helt enig med svar nr. 74 fra Håndværkerforeningen København, at så længe der er fri adgang for alle køretøjer til Middelalderbyen, så må det forventes, at søgetrafikken til en parkeringsplads vil stige. Bilisterne må forventes først at søge en ledig parkeringsplads inde i Middelalderbyen, inden de begynder at cirkulere på gaderne rundt om bydelen og påvirke mobiliteten negativt i øvrige Indre By.

Frederiksholms Kanal

Fjernelse af p pladser langs Frederiksholms Kanal og tilstødende gader med let adgang fra Ring 2 vil ikke medvirke til at reducere trafik i Middelalderbyen, og Bylivsplanen ser ikke ud til at have planer for dette område, som også står sidst i rækkefølgen for projektgennemførelse.

Indre By Lokaludvalg anbefaler, at man bevarer disse p-pladser. Kun når der er etableret tilsvarende parkeringspladser for beboere i BLOX, under Langebro og andre steder inklusiv de tidligere lovede pladser, kan det overvejes at nedlægge disse parkeringspladser på gadeplan, hvis der er bedre bylivsplaner for området.

Cykelparkering

Noget af den ekstra plads kan bruges til cykelparkering; også til ladcykler.

Mange fortove i bydelen er smalle og mange butikker og cafeer sørger aktivt for, at man ikke kan parkere en cykel ved deres facade. Ved at bruge nedlagte P-pladser til cykelparkeringer vil man kunne rydde op cykelparkeringen.

Til ladcykler, kan man med fordel vælge en opsætning, hvor ladcykler kan låses fast til stativet. Det er en løsning, som allerede findes og er i brug flere steder.

Med venlig hilsen

Indre By Lokaludvalg v/ Bent Lohmann

4. Hvordan skal lokalt erhverv og beboere tilgodeses i byrumsplanen?

Udeservering

Der er et forretningspres på for at få mere udeservering, bl.a. fordi at det offentlige område til udeservering kommer gratis med og udlejerne derfor kan kræve en højere husleje.

Vores bydel bliver fattigere, hvis ikke vi har et varieret erhvervsliv. Brugen af det offentlige rum bør afspejle dette og have en god balance imellem de forskellige erhverv og beboelse.

Det er især ved udeserveringer, vi oplever at fortovene ikke er tilgængelige for gående i Middelalderbyen.

Lokaludvalget er bekymret for, at der vil blive etableret udeserveringer på nedlagte parkeringspladser, som kommunen ikke har ressourcer til at kontrollere, hvilket vil føre til yderligere kaos for så vidt angår udeserveringer i Indre By.

Natteliv

Der står i forvaltningens indstilling til Teknik- og Miljøudvalget, at man ved, at nattelivet er en gene, men nu hvor der er kommet en ny restaurationsplan, vil det blive løst og derfor ikke noget, som man skal tage højde for.

Dette er et sats, og tidligere restaurationsplaner har ikke løst problemet. Nattelivet i Indre By skal håndteres med regler og den nødvendige kontrol, der modsvarer antallet af tilladelser, der er givet, og antallet af personer der opholder sig i bydelen især om natten.

Nattelivet giver problemer på to måder:

1. Brede fortove giver bedre mulighed for ophold på fortovet og dermed mere fest i gaden.

Såfremt man vælger at gøre en gade med meget natteliv bilfri, vil man opleve at gaden bruges som en gågade og at festen i gaden vil sprede sig til hele gaden, eftersom den kan rumme flere mennesker. Under byrumsforsøgene i Vestergade blev festen i gaden ikke dæmpet af denne årsag.

2. Den biltrafik, der mest kendetegner trafikken i aften- og nattetimerne, når der er flest mennesker i byen, er biltrafik, som ikke har andet formål end at køre. Et betydeligt antal biler cruiser rundt i Middelalderbyen typisk med flere mennesker ombord, høj musik, nedrullede vinduer som en måde at deltage i festen i gaden. Nogle af bilerne er dyre såkaldte muskelbiler, andre modificeret til at larme ekstra meget vha. sportsudstødninger og chiptuning for at opnå effekter som "POPS & BANGS, CRACKLE og BURBLE" i udstødningen. Disse cruisende biler søger ikke p-pladser, men udelukkende opmærksomhed. I det omfang at fjernede p-pladser giver plads til mere byliv, vil denne uønskede og unødvendige trafikform kun tiltage.

Ønske om brug af Middelalderby til udendørs musikarrangementer og sportsarrangementer med musik

Allerede i dag oplever vi ofte trafikale ændringer som følge af musik- eller sportsarrangementer. Indre By har i dag en meget stor andel af alle arrangementerne i Københavns Kommune.

Byrums- og trafikplan vil primært dæmpe antallet af P-pladser, men der vil fortsat være trafik.

Byrums- og trafikplanen vil ikke give bedre plads til sports- og musikarrangementer. Der skal ved udendørs musik- og sportsarrangementer være en kontrol til stede, som modsvarer de tilladelser, som kommune udsteder.

Med venlig hilsen

Indre By Lokaludvalg v/ Bent Lohmann

5. Vigtige forhold, som planen ikke nævner

Manglende kollektiv transport på gadeplan

Den kollektive transport, der er i Middelalderbyen, ligger under jorden i form af Metroen. Der mangler en kollektiv transport på gadeplan, som forbinder Middelalderbyen med busser til f.eks. et hospital. Skal vi som beboere tage metroen, skal vi skifte bus/metro

undervejs til gene for dårligt gående. Disse busser skal holde nær steder som apoteker og madindkøb og have stop nær andre busser til f.eks. hospitaler mm.

Disse busser kan køre i to ruter:

- Kgs. Nytorv -> Gammel Strand -> Rådhuspladsen -> Nørreport
- På gaderne midt i Middelalderbyen såsom Store Kannikestræde og Skindergade.

Ved at indføre en mindre, elektrisk bus, der kører rundt i Middelalderbyen, vil man kunne løse dette problem. Denne bus vil også kunne køre hen til turiststeder, så turister nemmere kan komme rundt også selvom de er dårligt gående.

Respekt for Middelalderbyens historiske miljø versus mobilitet

Mange steder i Middelalderbyen er der brosten og andet der hæmmer f.eks. personer i kørestol.

Omvendt har Middelalderbyen en historie og et bymiljø, som vi skal værne om.

Ofte har personer i kørestol flere problemer med udeservering og andet på de smalle fortove end belægningen.

Der skal være en balance imellem de to hensyn.

Hvordan kan affaldshåndtering finde sted på en bedre måde?

De tidlige morgentimer i Middelalderbyen præges af unødvendigt mange skraldebiler, som afhenter affald hos erhverv og hos private husholdninger. De fleste gader er udnævnt til såkaldte ”røde gader”, hvilket betyder, at skraldebilerne allerede kører fra kl. 06 i stedet for fra kl. 07. Eftersom afhentning af erhvervsaffald er liberaliseret, skal hver virksomhed entrere med sin egen affaldshåndteringsvirksomhed i fri konkurrence med mange andre affaldshåndtører. Derfor kører skraldebiler fra mange virksomheder de samme ruter rundt i gaderne og afhenter enkelte eller få skraldespande hvert sted, med det resultat, at hver gade i Indre By med blandet bolig og erhverv besøges af 3-6 skraldebiler hver dag seks dage om ugen.

Værst står det til med kommunens egen afhentning af affald fra egne bygninger, herunder kulturhuse, institutioner, kontorer mm i toholdsskift, hvilket indebærer skraldebiler i alle nattens timer, selvom der ofte er god plads i Middelalderbyen i dag- og aftentimerne. Det er både nødvendigt at hjemtage affaldshåndteringen fra husholdninger, erhverv og kommunale bygninger og naturligvis at overgå til el-drift, for at minimere belastningen af Middelalderbyen.

Hvordan kan varelevering finde sted på en bedre måde

Varelevering finder ligesom affaldshåndtering ofte sted om natten til gene for beboerne, pga. motorstøj og specielt kørsel med trådbure og palleløftere på stålhjul over brolægningen. Begrænsning af varelevering til tidsrummet kl. 04-11 er i sig selv ingen hjælp. Hvorfor vælger man at starte mulige støjende aktiviteter som varelevering allerede kl. 04 om morgenen, når kommunale affaldsbiler ikke må være der for at vise hensyn til beboerne? Man er nødt til at regulere, hvilket udstyr og køretøjer leverandørerne bruger.

Selvom man flere steder har denne periode på varelevering i tidsrummet kl. 04-11, respekteres den ikke, og når en bil leverer varer udenfor dette tidsrum, ser man sjældent politi følge op på sagen.

Der kan i forbindelse med varelevering også ses på størrelsen af lastbilerne: Hvordan man sikrer sig at de ikke kører halvtomme rundt og om mere varelevering kan ske via ladcykler i stedet for biler.

Varelevering kræver plads. Da man fjernede alle P-pladser i Vestergade, førte det til, at biler, der skulle levere varer, kørte rundt for at finde et egnet sted eller holdt ulovligt.

Det skal afklares, hvordan erhverv i dag får leveret varer. Der er planer om at indsnævre Nørregade, som i dag er en af de primære indgange for varekørsel til Middelalderbyen. Dette kan løses ved, at varelevering sker i et givent tidsrum, som også viser hensyn til beboerne i gaden.

Hastighedsbegrænsning på 30 km/t

Hastighedsgrænser på 30 km/t bør indføres hurtigst muligt i Middelalderbyen og 15 km/t på brolagte gader og gågader med kørsel tilladt. Under de nuværende regler og med den aktuelle skiltning på Middelalderbyens gågader er 15 km/t blot en anbefalet maksimal hastighed, således at 40 km/t reelt er tilladt, og et køretøj skal over 50 km/t for overhovedet at stå til en hastighedsbøde. Køretøjet skal over 100 km/t på en gågade for at kunne konfiskeres under de nuværende regler for vandvidskørsel. Begge dele er naturligvis livsfarligt og bør imødekommes med mere ansvarlige hastighedsgrænser, således at fartkontrol bliver relevant og kan udløse passende store bøder.

København er meget glad for brostensbelægning, og det er også smukt, men både støjen og vibrationerne er skadeligt for de gamle fredede bygninger, når køretøjer bevæger sig hurtigt over de toppede sten. Derfor bør der altid indføres kørselsforbud eller hastighedsbegrænsning på 15 km/t, hvor der er brosten på kørebanen.

Slebne brosten til cykler er fantastisk og er med til at definere København som cykelby. Slebne brosten er også et must på kørebanen, hvor man ikke kan begrænse bilernes hastighed til 15 km/t

Opgør med gratis parkering i weekenden, der modvirker mindre trafik i Middelalderbyen

Gratis parkering fra lørdag kl. 17 til mandag kl. 08 overalt i Københavns Kommune er en opfordring til at tage bilen til byen. Det skaber både mere trafik og flere parkerede biler i byen. Byrums- og Trafikplanen bør revidere gratis parkering som trafikreducerende tiltag.

Indtil videre er gratis parkering for elbiler et udmærket tiltag for at få bilkøbere til at vælge grønt - ikke mindst i byen, men man bør på et tidspunkt overveje, om elbiler udefra fortsat skal have gratis parkering i København.

Større problemer med parkering om aften og natten

Mere p-kontrol i aften- og nattetimerne skal imødekomme det parkeringskaos, der præger Middelalderbyen efter fyraften. Det ville naturligvis være bedre og billigere at begrænse antallet af køretøjer, der kan køre ind i Middelalderbyen.

Bedre kontrol med om hastigheder og trafikregler overholdes

Rødkørsel, dvs. kørsel over for rødt, er særligt farligt på stærkt befærdede gader som for eksempel Stormgade ved Vester Voldgade og Frederiksholms Kanal, hvor mange fodgængere og cyklister krydser. Det går hårdest ud over de bløde trafikanter, når køretøjer ikke standser for rødt. Automatiske rødkørselskameraer skal indgå i en forsøgsordning med det formål, at de hurtigst muligt bliver mere udbredte og permanente.

Fartkontrol skal gøres oftere på de steder og tidspunkter, hvor hastigheden skaber utryghed og risiko for ulykker. Automatiske fartkameraer, såkaldte fartfælder, er en oplagt håndhævelse af færdselsreglerne med minimalt ressourcetræk for politiet.

Opgør med hvad der kan kaldes en cykel, for at give bedre forhold til cyklister

På trods af investeringer i cykelstier, falder antallet af cyklister i Verdens bedste cykelby. En af årsagerne er det støt stigende antal knallerter bl.a. foranlediget af diverse madudbringningstilbud. KK bør tage aktivt stilling til denne køretøjstype, særligt de benzindrevne, som forurener, støjer og generer byen, ved at forbyde dem på alle cykelruter, som allerede er tilfældet udvalgte steder på Havneruten. Ved indførelse af nulemissionszoner løses problemet med benzinknallerterne automatisk.

Håndhævelse af hvordan turistbusser bruger Indre By

Som det er nu, må turistbusserne kun være udvalgte steder i Indre By. Flere turister er begyndt at cykle, men der er turister, som ikke har denne mulighed. Turistbusser overholder sjældent tomgangsregulativet, men holder med motoren kørende i længere tid i centrum af København, og når de kører, er det ofte til / fra / i de mest følsomme byområder. Tur-operatørerne anvender ofte så store busser, at de er nødt til at køre op over fortovet for at kunne komme om hjørnerne eller passere andre køretøjer til stor skade for byen og bløde trafikanters tryghed.

HopOn/HopOff busserne er et særskilt problem, som bør løses ved et forbud eller i det mindste et stop for de store diesel-dobbeltdækkere og deres kørsel på for eksempel Nytorv-Domhusporten-Lavendelstræde, som benyttes af cyklister, der skal på tværs af Middelalderbyen.

Med venlig hilsen

Indre By Lokaludvalg v/ Bent Lohmann

6. Spørgsmål til forvaltning/politi der skal afklares for at planen kan virke

For at Byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen skal fungere, skal man sikre sig at forudsætningerne er på plads. Dette betyder:

- Hvordan vil kommunen regulere antallet af tilladelser og sørge for at der er et blandet erhverv i hele bydelen?
- Hvordan vil kommunen håndhæve at disse tilladelser overholdes?
- Når forvaltningen støder på en ulovlig udeservering sker der ofte det, at de rådgiver den ansvarlige til hvordan den kan lovliggøres. Er dette et led i en generel strategi og har forvaltningen et overblik over hvor mange tilladelser, der er plads til?
- Hvordan vil kommunen se på hhv. hvor meget udeservering og natteliv, der er plads til i Middelalderbyen?
- Hvor mange ressourcer har politiet til at håndhæve festen i gaden, narkosalg og hobbykørsel i Middelalderbyen?
- Mange af vores gader er smalle og der er brug for "overskudsplads" til f.eks. hvis en bredere bil kommer forbi.
- Hvordan vil forvaltningen sikre sig at der er plads, som ikke inddrages af erhverv?
- For nyligt har man ændret området omkring Nørrebrogade bl.a. ved at fjerne P-pladser og gøre det sværere at være bilist. Denne plan minder om hvad man vil med Middelalderbyen. Hvad har dette gjort ved området og er der som følge af dette

projekt kommet ting frem, såsom hvilke butikker der klarer sig godt og om enkelte erhverv bliver tilgodeset? Disse erfaringer kan bruges strategien for Middelalderbyen.

Med venlig hilsen

Indre By Lokaludvalg v/ Bent Lohmann