



Notat

Orientering om evaluering af byrumsforsøg og erhvervsanalyse i Middelalderbyen

Baggrund

Med Budget 2021 (BR 1. oktober 2020) (A, B, C, F, O, V og Fremad) er der bevilget 9 mio. kr. til det videre arbejde med mindre biltrafik i Middelalderbyen, heraf 5 mio. kr. til byrums- og trafikforsøg i 2021, 1 mio. kr. til supplerende erhvervsanalyser og 3 mio. kr. til udarbejdelse af en samlet byrums- og trafikplan. Forvaltningen har nu gennemført byrums- og trafikforsøg på fem strækninger i perioden juni – september 2021. Forvaltningen har desuden gennemført analyse af konsekvenserne for erhvervslivet med COWI som rådgiver.

Forvaltningen har løbende været i dialog om byrumsforsøg og erhvervsanalyse med følgegruppen for mindre biltrafik i Middelalderbyen. Forvaltningen vil fortsætte dialogen i følgegruppen i det videre arbejde med byrums- og trafikplanen. Det vil være på et møde den 24. februar 2022 og 1-2 kommende møder forud for og i forbindelse med den offentlige høring.

Dette notat opsummerer hovedkonklusionerne fra evalueringsrapporten om byrumsforsøgene (bilag 1) og erhvervsanalysen (bilag 2). Der er også vedlagt et notat om erfaringer fra andre byer (bilag 3) og et notat, der beskriver de trafikale konsekvenser i de omkringliggende gader (bilag 4).

Hovedkonklusioner fra byrumsforsøgene

Byrumsforsøgene har vist en række positive resultater og erfaringer, men også nogle opmærksomhedspunkter til det videre arbejde med byrums- og trafikplanen. Evalueringen af forsøgene baserer sig på flere forskellige kvantitative og kvalitative undersøgelser, herunder registreringer af ophold og bevægelse på forsøgsstrækningerne, en spørgeskemaundersøgelse (2.931 respondenter), spotinterviews og observationer. Metoder og resultater er uddybet i bilag 1.

Byrumsforsøgene blev generelt positivt modtaget, og de positive resultater handler blandt andet om bedre byrum, træer, fodgængere og mindre biltrafik.

09-02-2022

Sagsnummer i F2
2021-6296

Dokumentnummer i F2
424855

Sagsnummer i eDoc
2021-0311956

Plan, Analyse, Ressourcer og CO2-
reduktion

Njalsgade 13
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Bedre byrum og træer

Flertallet oplevede, at forsøgene skabte bedre og mere attraktive byrum end før. Forsøget gav bedre mulighed for at opholde sig i byrummet uden at købe noget og skabte dermed en bedre balance mellem kommercielt og ikke-kommercielt ophold. 90% af de spurgte i spørgeskemaundersøgelsen værdsatte træerne, og 82% oplevede, at træerne var med til at skabe roligere byrum.

Tilfredse fodgængere og mindre biltrafik

Spørgeskemaundersøgelsen viser en klar tendens til, at fodgængerne oplevede bedre forhold i byrumsforsøgene, og fire ud af fem værdsatte, at der var kommet flere gågader. Både fodgængere og cyklister oplevede overvejende, at det var en bedre oplevelse at bevæge sig gennem gaderne i forsøget. Bevægelsestællingerne viser, at der var flere cykler end biler på alle de registrerede tidspunkter og alle strækninger i forsøget, bortset fra Dyrkøb. Kombinationen af skiltning, nedlagte p-pladser, striber på kørebanen samt træer og bænke på p-pladserne har medført oplevelsen af mindre biltrafik i forsøget. Der er ikke registreret en stigning i ulovlig parkering trods den midlertidige nedlæggelse af 66 parkeringspladser. Endelig viste forsøget, at skiltningen og samarbejdet med politi og natteværter havde en positiv effekt på generende bilkørsel om natten.

Opmærksomhedspunkter

Erfaringer fra byrumsforsøget viser en række opmærksomhedspunkter, der handler om parkering, skiltning, varelevering, muskelbiler og støj fra festende i nattelivet.

Cykelparkering er en udfordring og spørgeskemaundersøgelsen tyder på, at særligt erhvervslivet har fokus på parkerede cykler. Med hensyn til bilparkering oplevede 32 % af de spurgte, der kører bil, at det var sværere at finde parkering i området under forsøget.

Erfaringen fra forsøget viser, at kommunikation om trafikken ikke alene kan klares med flere skilte, men må suppleres med en bred kommunikationsindsats. Spørgeskemaundersøgelsen viser, at op mod en femtedel af de adspurgte har oplevet udfordringer med varelevering i større eller mindre grad. De såkaldte 'muskelbiler' blev oplevet som et problem, der flyttede sig rundt under forsøgsperioden. Endelig viser støjmålingerne, at de mange festende i Vestergade om natten ikke blev dæmpet af de opsatte træer.

Hovedkonklusioner fra erhvervsanalyse

COWI har undersøgt konsekvenser og muligheder for erhverv og handel, varelevering og håndværkerydelser i Middelalderbyen med afsæt i det overordnede spørgsmål:

Hvad er konsekvenserne for erhvervslivet ved en begrænsning af biltrafikken i Middelhøjebyen?

Analysens hovedkonklusioner er opsummeret herunder og uddybet i bilag 2.

Erhvervsanalysens resultater er COWI nået frem til gennem opsamling af eksisterende kvantitative og kvalitative data samt 39 interviews med erhvervsdrivende og erhvervsrepræsentanter. De relevante erhvervsorganisationer har været inddraget i analysearbejdet. Analysens resultater blev præsenteret og drøftet i følgegruppen for mindre biltrafik i Middelhøjebyen den 25. oktober 2021. Følgegruppen vil desuden få mulighed for at kommentere på brugen af erhvervsanalysens resultater i det videre arbejde med byrums- og trafikplanen.

Nye forretningsmuligheder

Hovedkonklusion er, at kundegrundlaget for erhverv og handel ikke påvirkes i væsentlig grad af en begrænsning af biltrafikken. Det skyldes, at kunderne bruger andre transportformer end bilen, når de besøgte Middelhøjebyen.

Begrænset biltrafik i Middelhøjebyen vil gøre det muligt for butikker og restauranter at udnytte en række generelle udviklingstendenser, fx nye forretningsmodeller, hvor oplevelseserhverv og kulturliv integreres tættere. Her får mere attraktive byrum omkring forretningerne større betydning, og Middelhøjebyens forretninger kan dermed blive mere robuste over for konkurrence fra fx nethandel. Hertil kommer mulighederne for mere udeservering og udendørs vareudstilling, der dog bør afstemmes med mulige gener for berørte beboere og risikoen for en overkommercialisering af byrummet.

Et mindre antal butikker og virksomheder har kunder, der forventer at kunne parkere ved kantstenen. Blandt disse erhvervsdrivende er der en forventning om en negativ oplevelse af begrænsningen af biltrafikken. Disse butikker udgør et fåtal, og parkering ved butikkens kantsten er sjældent en mulighed for kunderne i dag.

For operatørerne af turistbusser uden for rute vil begrænsningen af biltrafikken medføre negative konsekvenser, idet de vil miste en del af deres værditilbud. COWI finder dog ikke belæg for, at begrænsningen vil skabe afledte negative konsekvenser i form af nedgang i antallet af turister, da turisterne fortsat vil kunne blive transporteret relativt tæt på de ønskede attraktioner, bl.a. med Hop-On-Hop-Off busserne (Ved Stranden), og da turistbusserne helt eller delvist erstattes af andre transportløsninger. Der er imidlertid risiko for, at enkelte af hotellerne i Middelhøjebyen i mindre grad vil blive påvirket negativt.

Vareleveringen vil blive udfordret

Vareleveringen vil kunne høste en mindre fordel af den reducerede trængsel i Middelalderbyen. En forøgelse af antallet af gader med et begrænset tidsrum for varelevering (fx kl. 04-11) risikerer dog at skabe flaskehalse for varelevering og medføre stigende omkostninger for modtagerne. Ekstraomkostningerne vil afhænge af restriktionernes omfang. Sikkerhed for, at der er plads til om- og aflæsning af varer i Middelalderbyen er en forudsætning for at undgå disse negative konsekvenser for både vareleverandører og erhvervskunder.

Håndværkerne vil blive udfordret

En begrænsning af biltrafikken i Middelalderbyen vil gøre det vanskeligt at tage hensyn til alle ønsker om adgang og parkering for håndværkere. Håndværkerne vil opleve yderligere restriktioner som en gene. COWI vurderer overordnet, at begrænsningen i biltrafikken ikke vil føre til tab af omsætning hos håndværkerne, og at erhvervskunderne i Middelalderbyens i langt overvejende grad vil kunne få udført de ønskede ydelser. Det vil dog kunne føre til fravalg af opgaver for private borgere, da bygge- og anlægsbranchen er præget af høj efterspørgsel.

COWI vurderer, at gode aflæsningsforhold i gaderne og parkeringsmuligheder i p-husene i Middelalderbyens periferi vil kunne afhjælpe hovedparten af de negative konsekvenser. Samtidig har enkelte håndværkere i Middelalderbyen allerede skiftet transportmiddel til ladcyklen, hvilket kan løse en mindre del af de udfordringer, der vil opstå.

Videre proces

Forslag til byrums- og trafikplan forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget i juni 2022 inden offentlig høring i perioden ultimo juni til medio september. Herefter forventes byrums- og trafikplanen forelagt til en delig politisk behandling ultimo 2022.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil forsætte dialogen om arbejdet med en byrums- og trafikplan i følgegruppen for mindre biltrafik i Middelalderbyen.

Bilag

Bilag 1. Evaluering af byrumsforsøgene i Middelalderbyen

Bilag 2. Analyse af erhvervskonsekvenser for mindre biltrafik i Middelalderbyen

Bilag 3. Effekterne for erhvervslivet i andre byer, der har begrænset adgang for biler

Bilag 4. Notat om trafikale konsekvenser for omkringliggende gader ved mindre biltrafik i Middelalderbyen



Byrumsforsøg Middelalderbyen Bilag 1

Evaluering af byrumsforsøg (juni-september 2021)
Middelalderbyen — Mindre biltrafik og bedre hverdagsliv,
December 2021

Denne rapport er udarbejdet af
Københavns Kommune,
Teknik- og Miljøforvaltningen
Redaktion: Lene Bjerg Kristensen og Thomas Chapelle

Fotorettigheder: Troels Heien, Hugo Rosenstand (s. 84)
Illustrationer: Tredje Natur

Grafik og layout: TMF Design, Københavns Kommune

Intro	Læsevejledning	5
	Middelalderbyen — mindre biltrafik og bedre hverdagsliv	6
	Tidsplan og Involverede parter	10
Del 1	Konklusion og anbefalinger	15
	Konklusion	17
	Anbefalinger til byrums- og trafikplanen	19
Del 2	Forsøgsbeskrivelse	21
	Byrumsforsøgets formål og design	23
	Vestergade	24
	Skindergade	26
	Dyrkøb	28
	Klosterstræde, Hyskenstræde, Naboløs	30
	Lille Kongensgade, Store Kirkestræde	32
	Metodebeskrivelse	35
Del 3	Resultater og erfaringer fra byrumsforsøgene	41
	- Bedre byrum	43
	- Balance mellem kommercielt og ikke-kommercielt ophold	44
	- En grønnere by	46
	- Fodgængere i forsøgsgaderne	48
	- Cykler i forsøgsgaderne	52
	- Mindre biltrafik	54
	- Parkering	58
	- Skiltning og håndhævelse og kommunikation af forandringer	58
	- Muskelbiler	59
	- Natteliv	60
	- Erhvervslivet	62
	- Debat og byrumssamtaler	64
	- Klip fra presse og sociale medier	66
	Resultater og erfaringer fra de fem forsøgsstrækninger	69
	- Vestergade	70
	- Skindergade	72
	- Dyrkøb	76
	- Klosterstræde, Hyskenstræde, Naboløs	79
	- Lille Kongensgade	81
	- Store Kirkestræde	84



Læsevejledning

Denne rapport er opdelt i tre dele udarbejdet af forvaltningen på baggrund af forvaltningens eget datagrundlag og dataindsamling fra PLADS som ekstern konsulent. I det indledende kapitel beskrives grundlaget for at sætte byrumsforsøgene i gang samt en oversigt over forsøgsperiodens forløb.

Rapportens første del KONKLUSION indeholder konklusionen på hvad, byrumsforsøgene har vist, og beskriver anbefalinger til byrums- og trafikplanen.

Rapportens anden del udgør FORSØGSBESKRIVELSEN. Dette afsnit beskriver forsøgets formål, design og de enkelte forsøgsstrækninger. Desuden beskrives og diskuteres de anvendte metoder til dataindsamling og evaluering.

Evalueringsrapportens tredje del RESULTATER præsenterer og behandler resultater og erfaringer ud fra data indsamlet i forbindelse med byrumsforsøgene. Resultater og erfaringer præsenteres ud fra overordnede målsætninger og dernæst for de individuelle forsøgsstrækninger.



Middelalderbyen

— Mindre biltrafik og bedre hverdagsliv

For at igangsætte arbejdet med en attraktiv bymidte med bedre plads til fodgængere, cyklister og spændende byrum besluttede Borgerrepræsentationen i 2020 at gå videre med et projekt om mindre biltrafik i Middelalderbyen i Indre By i København. I budgettet for 2021 blev der således afsat 9 mio. kr. til at udarbejde en erhvervsanalyse, gennemføre en række byrums- og trafikforsøg i udvalgte gader og til at udarbejde en byrums- og trafikplan for hele området med politisk behandling i foråret 2022. Derfor gennemførte Teknik- og Miljøforvaltningen et byrumsforsøg på fem strækninger i perioden juni – september 2021.

Byrumsforsøget er blevet til på baggrund af en dialogproces med en borgersamling i 2019. Borgersamlingen ledte til 9 anbefalinger (se faktaboks), hvoraf den niende anbefalede at eksperimentere med løsninger i byrummet.

Sideløbende med byrumsforsøget er der gennemført en erhvervsanalyse, som sammen med erfaringerne fra byrumsforsøget blandt andet skal danne grundlag for en samlet byrums- og trafikplan for det område af Indre By, vi her kalder Middelalderbyen. Se figur 1.

De fem steder, hvor byrumsforsøgene er foregået i sommeren 2021, er:

1. Vestergade
2. Skindergade
3. Dyrkøb
4. Klosterstræde, Hyskenstræde, Naboløs (også kaldet 'smutvejen')
5. Lille Kongensgade, Store Kirkestræde.

Figur 1: Kortet viser afgrænsningen af det område, som i denne sammenhæng kaldes Middelalderbyen.

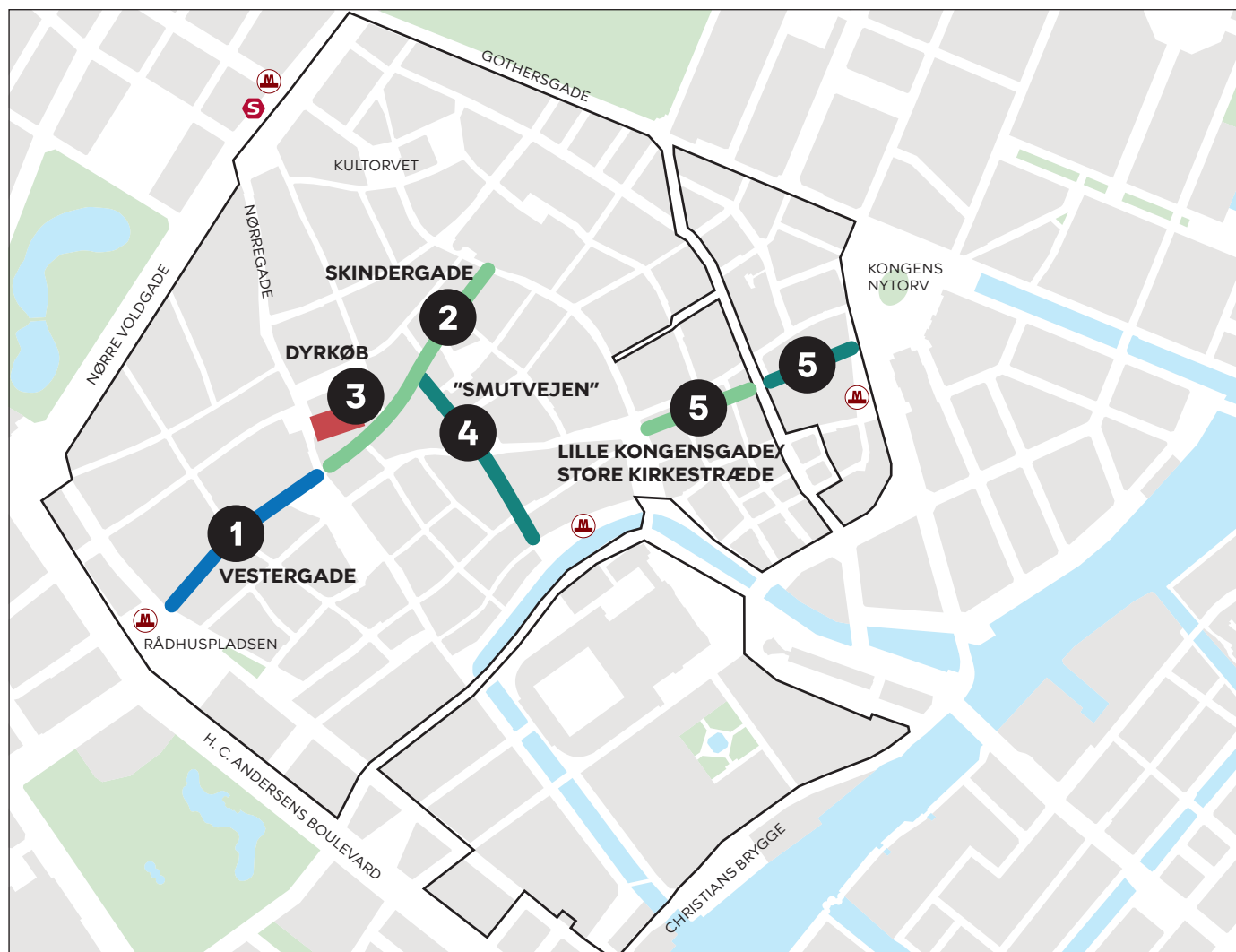


Figur 2: Her ses de enkelte forsøgsstrækninger markeret med typen af begrænsninger for trafikken.

DE FEM BYRUMSFORSØG

- 1 Vestergade
- 2 Skindergade
- 3 Dyrkøb
- 4 Klosterstræde, Hyskenstræde, Naboløs (Smutvejen)
- 5 Lille Kongensgade/ Store Kirkestræde

- **Cykelgade** med kørsel tilladt, dog lukket for biltrafik torsdag til lørdag 22-04.
- **Gågade**, kørsel og cykel tilladt på gåendes præmis.
- **Gågade** med cykel- og beboerkørsel tilladt. Varelevering mellem 04-11 tilladt.
- **Plads, gågade** med kørsel tilladt, forsat delvis parkering.



Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen

Erfaringerne og resultaterne fra de gennemførte byrumsforsøg og tilhørende debat skal spille ind i en kommende byrums- og trafikplan sammen med den supplerende erhvervsanalyse.

I planen er der fokus på at skabe rammer for et balance-ret byliv for alle de mange, der bor, bruger eller arbejder i området, og der er fokus på at skabe rammer for byliv på en måde, så områdets særlige historie, eksisterende kvaliteter samt forskellighed og værdier bevares og styrkes. Der vil bl.a. være fokus på hvordan og hvor, der kan skabes rammer for en bedre balance mellem kommerciel og ikke-kommerciel anvendelse, balance i opholdsmuligheder, ro/fred og aktivitet mm. over døgn og år. Der vil herudover være fokus på at skabe rammer for bedre forhold for og balance imellem de bløde trafikanter, herunder fokus på hvor og hvordan der kan skabes gode forbindelser for gående og cyklister, bedre cykelparkering osv. Desuden vil der være fokus på, hvor og hvordan områdets karakteristiske grønne og blå træk kan styrkes.

Dialogproces med borgersamling 2019

Baggrunden for byrumsforsøgene er blandt andet resultaterne af den dialogproces i 2019, hvor politikerne i Borgerrepræsentationen inviterede 36 københavnere ind i maskinrummet i en såkaldt 'borgersamling', hvor de formulerede ni anbefalinger til politikerne.

Borgersamlingens anbefalinger blev behandlet af politikerne i Borgerrepræsentationen den 20. august 2020 sammen med kommentarer fra organisationerne i følgegruppen. Et flertal i Borgerrepræsentationen besluttede at tage anbefalingerne til efterretning.

Borgersamlingens anbefalinger og resultatet af den samlede dialogproces viser, at der er behov for fremadrettet at arbejde med en mere balanceret og prioriteret udnyttelse af byrummet i området. Borgersamlingen anbefalede en levende og autentisk bydel med turisme på beboernes præmisser. Specifikt anbefalede borgersamlingen, at der skabes en bedre balance mellem den kommercielle og ikke kommercielle anvendelse, at der kommer flere grønne byrum, at der kommer bedre forhold for bløde trafikanter, hensynsfuld cykel- og løbehjulsparkering, et respektfuldt natteliv, og at der åbnes op for medbestemmelse og eksperimenter med løsninger.

Organisationerne i den tilknyttede følgegruppe fik borgersamlingens anbefalinger til kommentering. Halvdelen af organisationerne i følgegruppen var overvejende positive i deres kommentarer, mens den anden halvdel udtrykte bekymring for bl.a. konsekvenser for erhvervslivet (butiksdød, svære forhold for varelevering og håndværkeradgang), trafikafvikling, adgang til parkering samt ønsker om supplerende analyser.





Borgersamlingen i 2019 gav følgende anbefalinger til Borgerrepræsentationen:

- # 1 Middelalderbyen – Lokal og levende
- # 2 Op til 75% reduktion af biltrafik
- # 3 80-90 % reduktion af parkering i gadeplan
- # 4 Flere grønne og ukommercielle byrum
- # 5 Turisme på beboernes præmisser
- # 6 Hensynsfuld parkering af cykler og el-løbehjul
- # 7 Respektfuldt natteliv
- # 8 Bedre forhold for bløde trafikanter
- # 9 Eksperimentér med løsninger

Tidsplan og involverede parter

Forud for byrumsforsøgene afholdt forvaltningen et lille parallelopdrag og et idéseminar i februar, hvor fire tegnestuer BIG, Gehl, Lendager og Tredje Natur fremlagde ideer til forsøg. Til at kommentere på ideerne var der inviteret et panel af eksterne og kommunale eksperter:

- Rane Willerslev fra Nationalmuseet, museumsdirektør
- Mads Nørgaard fra Mads Nørgaard Copenhagen, owner/founder
- Nanna Hjortenborg fra CHART, direktør
- Svante Lindeburg fra Golden Days, direktør
- Klaus Bondam fra Cyklistforbundet, direktør/CEO
- Bent Lohmann fra Indre By Lokaludvalg, formand
- Marianne Spang Bech, Miljøpunkt Indre By & Christianshavn, centerleder
- Camilla van Deurs fra Teknik- og Miljøforvaltningen, stadsarkitekt

På baggrund af de fremlagte ideer valgte forvaltningen at gå videre med Tredje Natur som rådgiver på selve udformningen af byrumsforsøgene i samarbejde med PLADS som ekstern projektleder.

Byrumsforsøget har involveret en følgegruppe med repræsentanter fra en lang række interesseorganisationer. Følgegruppen har holdt fire møder i marts-oktober 2021 og har desuden været inviteret til kick-off (juni), fremtidsjagt (august) og evalueringseminar (september). Aktiviteterne beskrives nærmere i afsnittet om metoder.

Forvaltningen har løbende haft møder med en lang række parter om muligheder for aktiviteter og arrangementer i forsøgsperioden, herunder Kulturkvarteret, Indre By lokaludvalg, aktører i Lille Kongensgade, Hyskenstræde mfl. Forvaltningen har generelt opfordret alle til at deltage med arrangementer, events og andet, og der har været en løbende opdatering af en arrangementsskalender på www.mindrebiltrafik.kk.dk.

I tidslinjen ses en oversigt over forsøget forløb juni-september og samtidig indeholder tidslinjen en oversigt over udviklingen i Corona-restriktioner, da bylivet i det meste af forsøgsperioden var påvirket af forsamlingsforbud, nedlukning og åbning af butikker, cafeer, barer, kulturliv mv.

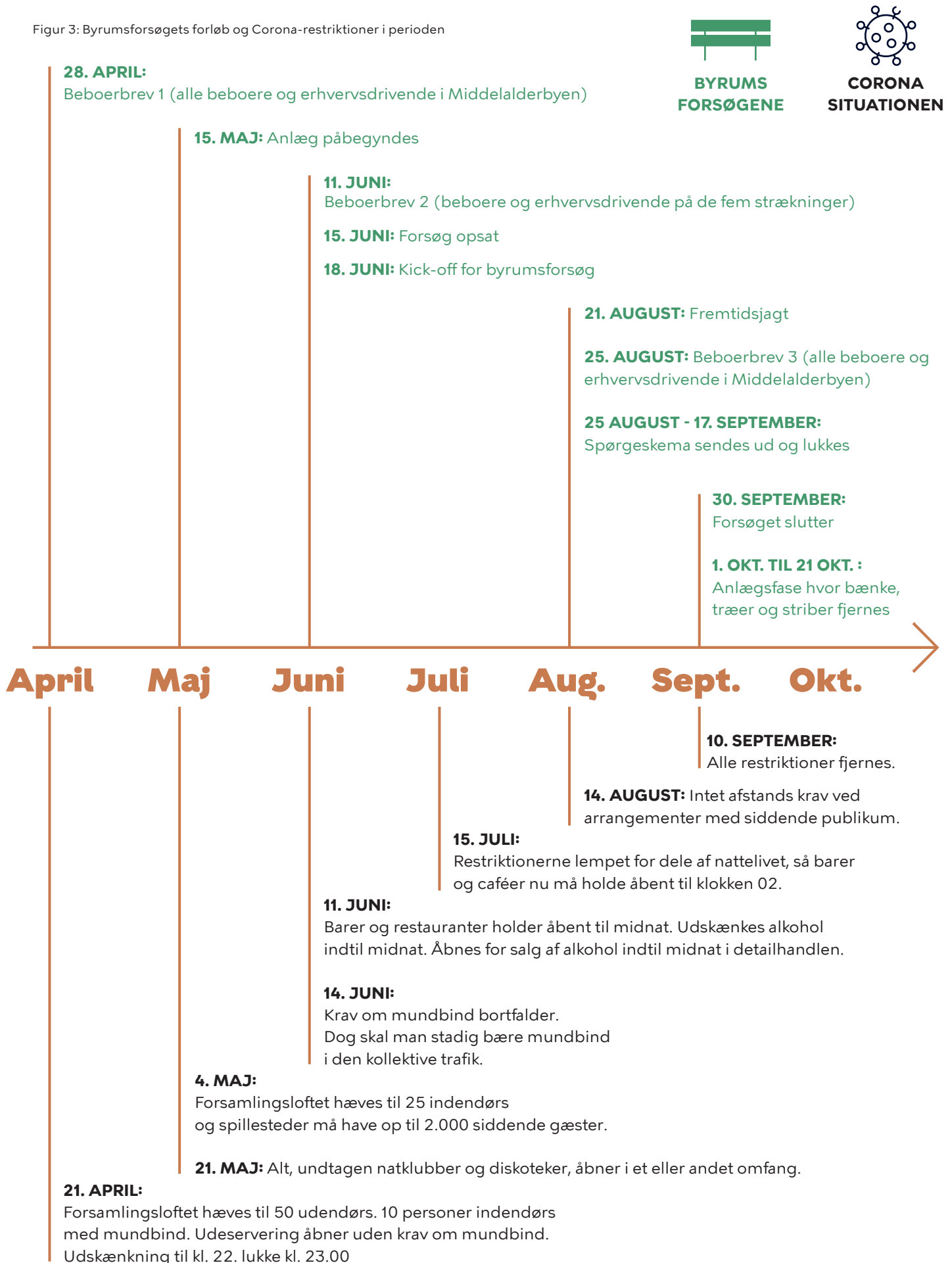
Følgegruppe for Middelalderbyen

Organisation	Afsender af partsindlæg
Cyklistforbundet	Erik Hjulmand, formand Københavnsafdelingen
Dansk Erhverv	Jesper Højte Stenbæk, fagchef for transport og infrastruktur og Anders Due, Københavns Vognmandslaug
Dansk Fodgængerforbund	Anne Brix Christiansen, formand
Dansk PersonTransport	Teddy Becher, sektorchef
Danske Restauranter og Caféer	Jeppe Møller-Herskind, sekretariatschef
DI Transport	Michael Svane, branchedirektør
FDM	Dennis Lange, juridisk konsulent
Handicaprådet	Hans Møller
HORESTA	Annette Hyldebrandt, chef for turisme og oplevelsesøkonomi
Håndværkerforeningen i København	Christoffer Susé, adm. direktør
Indre By Lokaludvalg	Bent Lohmann, formand
KBH K - Commerce & Culture	Maja Tini Jensen, direktør
Københavns Beboernetværk	Søren Rud
Københavns Ældreråd	Arvin Storgaard og Arne Bjørn Nielsen
Rådet for bæredygtig trafik	Kjeld A. Larsen, formand
Ungerådet KBH	Sofus Pilehave og Ingrid Rahbek
Wonderful Copenhagen	Signe Gjelstrup Mouridsen, Manager - Research & Business Development





Figur 3: Byrumsforsøgets forløb og Corona-restriktioner i perioden



Del 1

Konklusion

og

anbefalinger



Konklusion

Samlet set har byrumsforsøgene levet op til de mål, der var sat som udgangspunkt for gennemførelsen. Byrumsforsøgene har givet en række erfaringer, som er samlet op i punkt 1-19, og endelig er der på baggrund af evalueringen af byrumsforsøgene givet en række anbefalinger i punkt A-K nedenfor.

Byrumsforsøgenes mål

Målet om at skabe debat og samtaler om Middelalderbyens og byrummets potentialer blev opnået gennem den række af arrangementer og events, der blev gennemført i forsøgsperioden, og den livlige aktivitet på sociale medier, samt en vis opmærksomhed i pressen.

Ønsket om at undersøge hvilket byliv, hverdagsliv og adfærd, der kan opstå, når bilparkeringen blev fjernet, blev opfyldt, idet der opstod mange nye muligheder, men dokumentationen af resultatet var begrænset af corona-restriktioner, og den der af følgende mangel på før-målinger.

Borgersamlingens anbefalinger blev afprøvet i praksis, bortset fra anbefaling #5 om turisme, som stort set ikke er blevet afprøvet i byrumsforsøgene. Følgegruppen, evalueringsseminaret, spørgeskemaundersøgelsen og de mange møder og samarbejder med forskellige aktører i forsøgsperioden har medvirket til at synliggøre, at de forskellige interessenter som beboere, københavnere, erhvervsliv, kulturliv etc. har forskellige behov, ønsker og interesser.

Hele processen med idéfase, forsøgsdesign, planlægning og gennemførelse af forsøgene har bidraget til, at byrumsforsøgene har undersøgt og evalueret den rette balance i de konkrete byrum mellem fx støj og ro, kommercielt og ukommercielt, grønt og urbant, biler og bløde trafikanter.

I forbindelse med byrumsforsøget har forvaltningen afsøgt muligheder for samarbejder med beboere, erhvervsliv og kulturinstitutioner. Dette har medført konkrete samarbejdsprojekter og møder med blandt andet beboerforeninger, lokaludvalget, Kulturkvarteret, Wonderful Copenhagen, Ungerådet, Magasin, Social Works, beboerne i Hyskenstræde, beværtninger, nærpolitiet, færdselspolitiet, natteværterne, Sikker By kampagnen og mange flere.

Hele evalueringsrapporten har opsamlet erfaringer til brug for Byrums- og trafikplanen, både i det konkrete byrumsforsøg såvel som Middelalderbyen som helhed.

Erfaringer og resultater

De væsentligste erfaringer og resultater fra byrumsforsøgene er præsenteret her (punkt 1-19), og de enkelte udsagn er uddybet i rapportens del 3. Erfaringerne er opdelt i en række positive resultater og en række opmærksomhedspunkter til det videre arbejde.

Positive resultater

1. Generelt set er byrumsforsøgene blevet positivt modtaget.
2. Flertallet oplevede, at forsøgene generelt skabte bedre byrum end før.
3. Et flertal oplevede, at byrummet blev mere attraktivt at opholde sig i under forsøget generelt og på de enkelte strækninger.
4. Forsøgene har givet bedre mulighed for at opholde sig i byrummet uden at købe noget, og har dermed haft en positiv effekt på balancen mellem kommercielt og ikke-kommercielt ophold.
5. Spørgeskemaundersøgelsen viser, at ni ud af ti er glade for træerne i forsøget, og otte ud af ti har oplevet at træerne er med til at skabe rolige byrum.
6. Spørgeskemaundersøgelsen viser en ret klar tendens til, at fodgængerne har oplevet bedre forhold i byrumsforsøgene. Fire ud af fem værdsætter, at der er kommet flere gågader.
7. Spørgeskemaundersøgelsen viser overvejende, at det var nemmere og en bedre oplevelse at være gående i forsøgsgaderne.
8. Bevægelsestællingerne tyder på, at på de tidspunkter af dagen, hvor der var flere fodgængere i gaden i forhold til antallet af biler og cykler, var der også flere fodgængere, der indtog kørebanen.
9. Bevægelsestællingerne viser, at der var flere cykler end biler, på alle de registrerede tidspunkter og på alle strækninger i forsøget, bortset fra Dyrkøb.
10. Cyklisterne oplevede, at det var en bedre oplevelse at cykle gennem gaderne i forsøget.
11. Kombinationen af skiltning, nedlagte p-pladser, striber på kørebanen samt træer og bænke på p-pladserne har medført en klar tendens til, at der er oplevet mindre biltrafik.
12. Trods den midlertidige nedlæggelse af 66 parkeringspladser, er der ikke registreret i stigning i ulovlig parkering.
13. Forsøget viste, at skiltningen og samarbejdet med natteværter og politi havde en vis positiv effekt på omfanget af generende bilkørsel om natten.

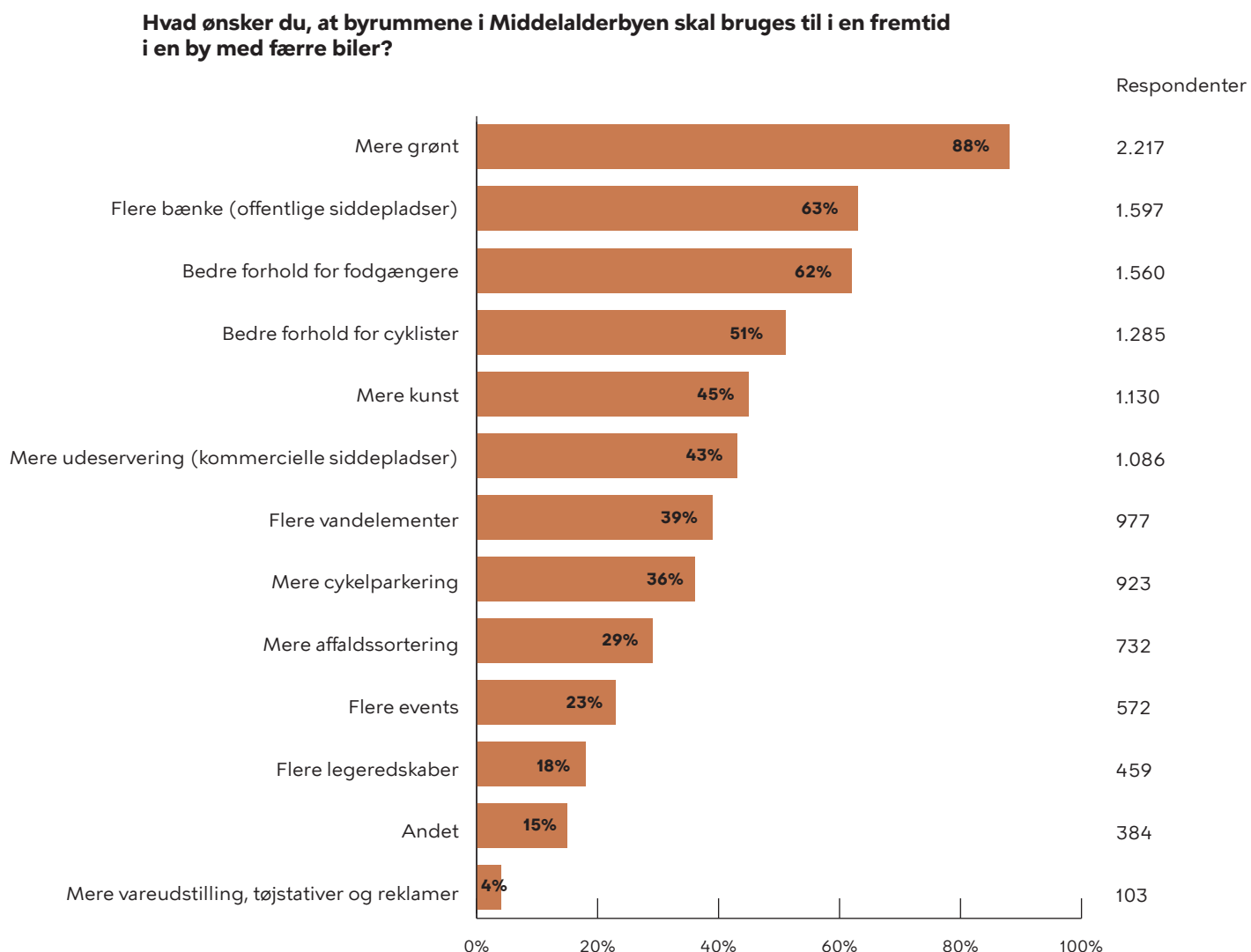
Opmærksomhedspunkter

14. Cykelparkering er en udfordring. Spørgeskemaundersøgelsen tyder på, at erhvervslivet har særligt fokus på parkerede cykler.
15. Ifølge spørgeskemaundersøgelsen har cirka en tredjedel af dem der kører i bil oplevet, at det er blevet sværere at finde bilparkering i området under forsøget, mens cirka halvdelen svarer 'ved ikke' til spørgsmålet.
16. Erfaringen fra forsøget viser, at flere former for kommunikation om forandringerne i biltrafikken er afgørende nødvendigt, og ikke alt kan løses med flere skilte.
17. De såkaldte 'muskelbiler' blev oplevet som et problem under forsøgsperioden, og det flyttede sig undervejs i forsøget.
18. Støjmålingerne viser, at de mange festende i Vestergade om natten ikke blev dæmpet af de opsatte træer.
19. Op mod en femtedel af de adspurgte, har oplevet udfordringer med varelevering i større eller mindre grad.

I spørgeskemaundersøgelsen blev der stillet et spørgsmål, om hvad københavnernes synes, pladsen skal bruges til i en by med mindre biltrafik og færre parkeringspladser. Her kom 'mere grønt' ind som en markant

førsteplads, men også flere bænke og bedre forhold for fodgængere blev højt prioriteret. Der var mulighed for at sætte kryds ved op til fem svarmuligheder. Se figur 4.

Figur 4: Hvad skal pladsen bruges til?



Anbefalinger til byrums- og trafikplanen

Anbefalingerne til byrums- og trafikplanen

Da selve resultaterne fra byrumsforsøgene ikke kan overføres direkte til endelige løsninger, er der her formuleret en række anbefalinger (punkt A-K) til det videre arbejde med byrums- og trafikplanen.

- A. Selve det at gennemføre forsøg er blevet positivt modtaget og har skabt gode samarbejder mellem kommunen, andre myndigheder, beboere, brugere, kultur- og erhvervsliv. Forsøg skal ske med fokus på at dokumentere effekten og opsamle læringspunkter, og der skal være mulighed for justeringer. I det videre arbejde kan det overvejes at gennemføre forsøg med enkelte temaer i samarbejde med relevante aktører om fx varelevering, skiltning, cykelparkering eller grønne byrum.
- B. Implementering i etaper kan også give mulighed for læring undervejs og forbedring af senere etaper.
- C. Det grønne giver stor positiv værdi og flere træer er højt prioriteret. Dog kan forsøgsdesignet med rækker af mindre træer i bigbags ikke umiddelbart implementeres i en permanent løsning, da det har et midlertidigt præg. Det er nødvendigt at være kontekstspecifik og designe grønne løsninger fra sted til sted med afsæt i det konkrete byrum.
- D. Skab flere muligheder for ikke-kommercielt ophold i form af bænke mv. for at få bedre balance mellem kommercielt og ikke-kommercielt ophold i byrummet. Dog ikke i gader plaget af støj fra nattelivet.
- E. De hvide striber på kørebanen har medvirket til mindre biltrafik, men kan ikke anbefales til andet end forsøg eller midlertidige løsninger i en overgangsperiode. Erfaringen fra forsøget er, at belægningen på kørebanen har betydning for oplevelsen af gågade og for trafikanternes afkodning af, hvor de må gå eller køre. Striberne kan ikke anbefales til en permanent løsning, da de ikke er i overensstemmelse med Middelalderbyens egenart og vil skæmme det generelle bybillede.
- F. Det anbefales at skabe mere plads til gående i de smalle gader og fokus på tilgængelighed og tryghed, samt at forbedre oplevelsen af at gå gennem gaderne. Dette kan ske ved at nedlægge parkeringspladser og tilføre bænke og grønt i byrummet.
- G. Det anbefales at skabe bedre forhold for de mange (og stadig flere) cyklister under hensyn til balancen mellem cykler, gående og biler.
- H. Cykelparkering er en udfordring, som kræver videre arbejde, af hensyn til såvel cyklisterne som bylivet og handelslivet.
- I. Det kan overvejes, at lave tydelige ruter til parkeringshuse med god adgang og skiltning, som gør det nemt at orientere sig.
- J. Det anbefales at planlægge en kommunikationsindsats (som handler om mere end skiltning) i forbindelse med implementering af en byrums- og trafikplan, gerne i samarbejde med beboere, brugere, kulturliv og erhvervsliv.
- K. Det er begrænset, hvilken effekt den fysiske indretning af gaderummet har på støj og gener fra nattelivet, så det bør ses i sammenhæng med restaurations- og nattelivsplanen og initiativer til fx øget samarbejde mellem aktører i nattelivet eller ændrede bevillinger.

Del 2

Forsøgs-

beskrivelse



Byrumsforsøgets formål og design

Byrumsforsøgets formål

Udgangspunktet var at skabe visionære, undersøgende og dialogskabende byrumsforsøg, der forholder sig til borgersamlingens anbefalinger og rammerne undersøger greb for en samlet byrums- og trafikplan for hele området.

Målet med forsøgene var:

- At skabe debat og samtaler om Middelalderbyens og byrummets potentialer.
- At undersøge hvilket byliv, hverdagsliv, bevægelser og adfærd der kan opstå, når bilparkeringen fjernes.
- At afprøve borgersamlingens anbefalinger nr. 1, 2, 3, 4, 7, 8 samt 9 i praksis og belyse forskellige muligheder.
- At synliggøre at de forskellige interessenter (beboere, københavnere, erhvervsliv, kulturliv etc.) har forskellige behov, ønsker og interesser.
- At undersøge den rette balance i de konkrete byrum mellem fx støj og ro, kommercielt og ukommercielt, grønt og urbant, biler og bløde trafikanter.
- At afsøge muligheder for samarbejder med beboere, erhvervsliv og kulturinstitutioner.
- At indsamle erfaringer til brug for byrums- og trafikplanen, både i det konkrete byrumsforsøg såvel som Middelalderbyen som helhed.

Byrumsforsøgets design

Byrumsforsøgets design består af fire elementer, der tilsammen skulle give mindre biltrafik og mere attraktive byrum med bedre plads til fodgængere og cyklister i den midlertidige periode, hvor forsøget forløb.

- Skilte (færdselstavler) med begrænsninger for biltrafikken i forskelligt omfang
- Dekoration af vejbanen med brede, hvide striber
- Træer i hvide bigbags placeret ovenpå belægningen på de nedlagte parkeringspladser
- Traditionelle, grønne københavnerbænke på nogle af de nedlagte parkeringspladser

Skiltene, de hvide striber, de 250 træer og 50 bænke udgør et design, der signalerer midlertidigt forsøg. Formålet var at afprøve nogle relativt enkle og billige former for mere grønt og ophold mv. Forsøgsdesignet og gennemførelsen af forsøget var ikke tilrettelagt med henblik på direkte videreførelse i en permanent løsning. Der er lagt vægt på, at forsøgets træer, jord og bænke kan genbruges i permanente projekter i andre bydele efter forsøgsperiodens afslutning.

Brugen af hvide poser til træerne og hvide striber i belægningen samt grønne træer og grønne bænke blev valgt som signatur for forsøget og som en indikation for brugerne på, hvor forsøgsstrækningerne var.

Det generelle forsøgsdesign blev tilpasset til de enkelte forsøgsgader, som gennemgås i det følgende.

Vestergade

Vestergade er en livlig gade med et rigt natteliv og forholdsvis store støjgener. Derfor har byrumsforsøget fokus på adfærd i nattelivet.

I Byrumsforsøget undersøger vi, hvordan indretningen af gaden kan:

- skabe balance mellem nattelivet og beboernes behov
- bibeholde gaden som cykelgade og mindske generende bilkørsel om natten
- forebygge og begrænse støj fra nattelivet.

FAKTA OM FORSØGET

Parkering

Der nedlægges midlertidigt 13 parkeringspladser. Eksisterende handicap-parkering, taxiholdepladser og politi-parkering bevares.

Færdsel

Vestergade vil under forsøget fortsat være cykelgade, med hensynsfuld kørsel tilladt på cyklisternes præmisser. I forsøgsperioden indføres et indkørselsforbud for motoriseret kørsel fra kl.22:00 til 04:00 torsdag-lørdag i hele forsøgsperioden, med undtagelse af beboerkørsel, politi-og redningsarbejde.

Inventar

Der opsættes træer midlertidigt, der har en adfældsregulerende, samt lyd- og fartdæmpende effekt. For at forebygge uønsket ophold og støjgener fra nattelivets gæster, etableres der ikke opholdsmuligheder i gaden.



↑ Vestergade før forsøget. Cykelgade med parkerede biler og cykelparkering.

↓

Figur 5: Illustrationen viser Vestergades indretning og træernes placering i forsøgsdesignet





↑

Vestergade under forsøget. Fortsat cykelparkering, men træer har erstattet de parkerede biler.



Skindergade

I parallelgaden til Strøget findes et rigt byliv med restauranter, butikker og natteliv. I byrumsforsøget undersøges, hvilket byliv der opstår, når fodgængerne indtager kørebanen og træer og bænke erstatter parkeringspladserne. Hvilken balance kommer der mellem kommercielt og ikke-kommercielt byliv?

Er der plads til både besøgende, erhvervslivets og beboeres behov i den livlige gade?

I byrumsforsøget ændres Skindergade til en gågade, hvor:

- fodgængere har første prioritet blandt de mange daglige cyklister.
- levende kantzoner ved butikker opprioriteres
- der skabes mulighed for ophold
- fortsat vare- og bilkørsel, men på fodgængernes præmisser.

FAKTA OM FORSØGET

Parkering

Der nedlægges midlertidigt 13 parkeringspladser på det samlede gadeforløb.

Færdsel

Under forsøget vil gaden have karakter af gågade, med hensynsfuld kørsel tilladt, på de gåendes præmisser.

Inventar

Hvor der tidligere var parkeringspladser, placeres træer og Københavnerbænke. Bænkene placeres, så man kan sidde overfor hinanden. Der vil komme stribet belægning på vejbanen, der skal signalere fortrinsret for fodgængere.



↑
Skindergade før forsøget, præget af parkerede biler.

↓
Figur 6: Illustrationen viser Skindergades indretning med striber, bænke og træernes placering i forsøgsdesignet





↑

Skindergade under forsøget med træer, bænke og striber.



Dyrkøb

Dyrkøb ved Vor Frue Kirke er en plads, hvor de store flotte træer og kirkens facade giver pladsen karakter, men den præges også af bilisternes søgen efter en ledig parkeringsplads.

Dele af parkeringspladserne nedlægges til fordel for en grøn oase med ro og plads til fordybelse, midt i det ellers livlige centrum.

FAKTA OM FORSØGET

Parkering

Der nedlægges midlertidigt 19 parkeringspladser samtidig med at den eksisterende parkering med el-ladestationer, handicap-parkering, parkering for delebiler mm bliver bevaret under forsøget. Der vil under forsøget i alt være opretholdt 30 parkeringspladser på Dyrkøb i forsøgsperioden.

Færdsel

Under forsøget vil gaden have karakter af gågade, med hensynsfuld kørsel tilladt på de gåendes præmisser, og der vil være kombineret parkering og ophold på pladsen.

Inventar

Hvor der tidligere var parkeringspladser, placeres træer og Københavnerbænke, der opfordrer til rolig færdsel på de bløde trafikanters præmisser.

Træerne er rødbøg og refererer til kirkerummets søjler. Der males striber på belægningen, som skal signalere fortrinsret for fodgængere.

På hjørnet op mod Fiolstræde står Københavnerbænke i rækker. De refererer til Vor Frue Kirkes kirkeskib, der spejles på pladsen. Intentionen er at pladsen bliver flittigt brugt til kulturelle arrangementer som digtlæsning, korsang, forfatterlæsning mm.

↓

Figur 7: Illustrationen viser Dyrkøbs indretning med striber, bænke og træernes placering i forsøgsdesignet



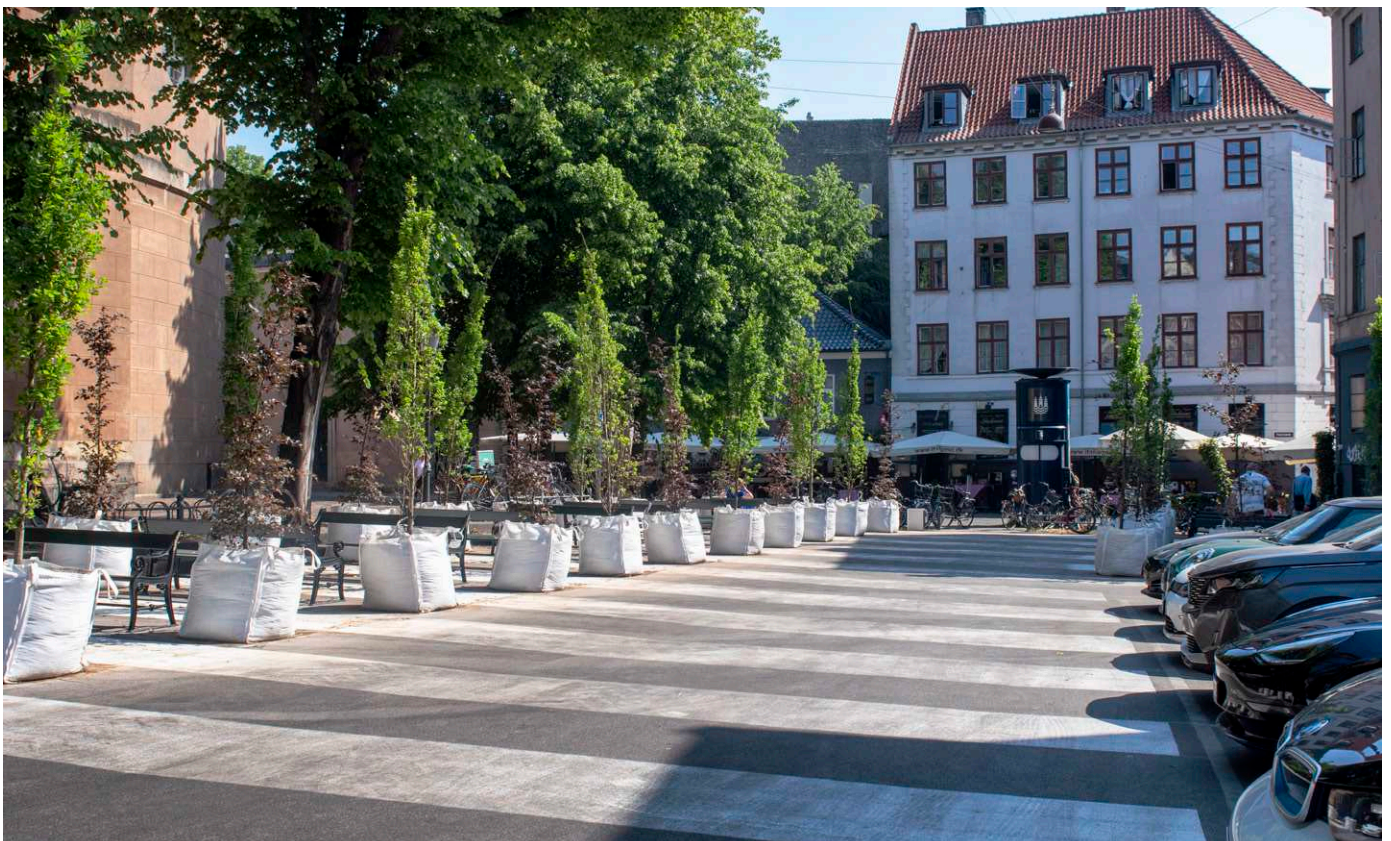


↑

Dyrkøb før forsøget, indrettet til parkeringsplads for biler.

↓

Dyrkøb under forsøget. Delvis oase med træer, bænke og striber, delvis fortsat parkeringsplads.



Klosterstræde, Hyskenstræde, Naboløs

Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs er alle meget samme stræder, der forbinder Skindergade, Strøget, Strædet og Gammel Strand, og er præget af gennemkørende trafik og forhandling om pladsen mellem biler, cyklister og fodgængere i det smalle gaderum.

I byrumsforsøget fremmes forholdene for de bløde trafikanter i en grøn og attraktiv smutvej. Byrumsforsøget undersøger, hvilket byliv der opstår, når fodgængerne indtager kørebanen og træer og bænke erstatter parkeringspladserne. Er der plads til både besøgende, erhvervslivets- og beboernes behov i den livlige gade?

I gaderne er der fokus på:

- bedre fodgængerforhold
- midlertidig beplantning og ophold
- lokalt særpræg – tages gaden i brug på nye måder af lokale beboere og erhvervsdrivende?

→

Figur 8: Illustrationen viser 'smutvejens' indretning med striber, bænke og træernes placering i forsøgsdesignet



FAKTA OM FORSØGET

Parkering

Der nedlægges midlertidigt 12 parkeringspladser på det samlede gadeforløb. Eksisterende handicapparkering bevares.

Færdsel

Hele forsøgsstrækningen på Smutvejen får karakter af gågade med cykelkørsel og beboerkørsel tilladt.

Varelevering vil være tilladt fra kl.04:00 til 11:00, som på Strøget.

Inventar

Hvor der tidligere var parkeringspladser, placeres træer og Københavnerbænke, der opfordrer til rolig færdsel på de bløde trafikanter præmisser. Der males striber på belægningen, som skal signalere fortrinsret for fodgængere.



↑ Klosterstræde før forsøget, præget af parkerede biler.

↓ Klosterstræde under forsøget med træer, bænke og striber.



Store Kirkestræde, Lille Kongensgade

Lille Kongensgade og Store Kirkestræde er en vigtig sekundær forbindelse mellem Rådhuspladsen og Kongens Nytorv.

I forsøget blev gadeforløbet omdannet til gågade med kørsel tilladt med forskellige betingelser i de to gader. Forsøget undersøgte, hvilket byliv der kan opstå, når fodgængerne indtager kørebanen, og træer og bænke erstatter parkeringspladserne. Gadeforløbet har butikker, restauranter og grønne byrum fra Højbro Plads, Nikolaj Plads til Kongens Nytorv. Et samarbejde med kulturinstitutionen Nikolaj Kunsthal giver muligheder for, at kulturen kommer ud i byrummet og bidrager til bylivet.

I forsøget undersøges, hvordan kunst kan bidrage til bylivet, samt hvilket byliv der opstår, når der både er kommercielle og ikke-kommercielle muligheder.

FAKTA OM FORSØGET

Parkering

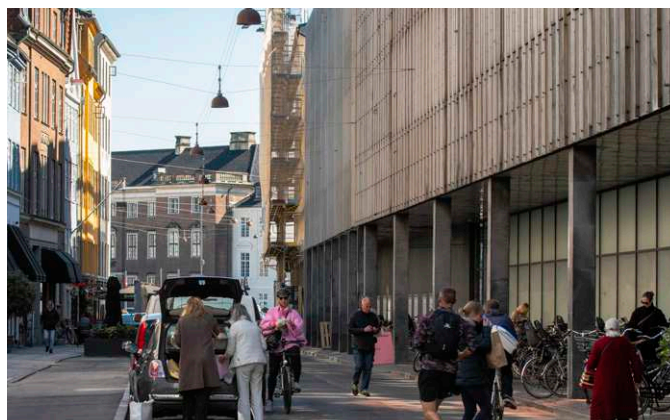
Der nedlægges midlertidigt 9 parkeringspladser på det samlede gadeforløb.

Færdsel

På strækningen fra Højbro Plads til Bremerholm etableres gågade med kørsel tilladt. Fra Bremerholm til Kongens Nytorv etableres gågade med cykling tilladt, samt varelevering tilladt fra kl. 04:00 til 11:00.

Inventar

Der placeres træer og Københavnerbænke på den tidligere vejbane, der opfordrer til rolig færdsel på de bløde trafikanters præmisser. Der males striber på belægningen, som skal signalere fortrinsret for fodgængere.



↑ Lille Kongensgade før forsøget, set mod Kongens Nytorv.

↓

Figur 9: Illustrationen viser indretningen af Store Kirkestræde og Lille Kongensgade med striber, bænke og træernes placering i forsøgsdesignet





↑ Lille Kongensgade under forsøget, set mod Kongens Nytorv. Der er striber på kørebanen, træer og bænke på parkeringspladserne. Cykelparkeringen er flyttet fra arkaden og ud i gaden.





Metodebeskrivelse

Forsøgene blev evalueret ud fra forskellige metoder, der supplerer hinanden. Forsøget var en midlertidig test i en tidsafgrænset periode, og data fra observationer og registreringer giver først og fremmest et øjebliksbillede af, hvordan de nye byrum blev brugt under forsøget. Ved at koble kvantitative metoder som fx tællinger og spørgeskema med kvalitative metoder som fx spotinterviews og byrumssamtaler skal evalueringen give et nuanceret billede af erfaringerne fra byrumsforsøget til brug for den videre dialog om en samlet byrums- og trafikplan.

Da forsøget blev gennemført, mens der var delvis nedlukning af bylivet, blev det besluttet ikke at foretage bylivsregistreringer (tællinger af ophold og bevægelse), fordi registreringerne alligevel ikke ville give et retvisende billede af en normalsituation.

I det følgende gennemgås de enkelte metoder, omfang og forbehold.

Bylivsregistreringer - ophold og bevægelse

Bylivsregistreringer er en systematisk registrering af hvor mange, der opholder sig i et afgrænset byrum, og hvor mange der bevæger sig gennem byrummet i løbet af 10 minutter. Dermed kortlægges et øjebliksbillede af, hvordan det enkelte byrum bliver brugt på forskellige tidspunkter af døgnet og ugen.

Metoden er kvantitativ, og den tager udgangspunkt i Københavns Kommunes metode til bylivsregistrering, som er justeret for at kunne belyse byrumsforsøgene i Middelalderbyen.

Opholds- og bevægelsestællinger er gennemført ved brug af Gehl' app: Public Life App. Der er gennemført to sæt tællinger for hver forsøgsstrækning. Der er gennemført tællinger formiddag, eftermiddag og aften på en hverdag (onsdag) og eftermiddag i weekenden (lørdag). For Vestergade er der desuden gennemført nattetællinger ved midnat lørdag. Tællingerne er gennemført i den sidste del af forsøgsperioden (august-september).

Her i evalueringsrapporten er tællingerne vist som lagkagediagrammer. Bevægelsestællingerne er fordelt på typen af trafikanten (gående på fortovet, gående på kørebanen, cykler, biler, varebiler og varelevering på cykel). Opholdstællingerne er fordelt på typen af ophold (siddende udeservering, siddende på offentlig bænke, siddende uformelt, stående, liggende).

DATAINDSAMLING

- Bylivsregistreringer: Bevægelsestællinger og opholdstællinger
- Spørgeskema
- Spotinterviews
- Byrumssamtaler
- Observationer fra natteværter og politi
- Arrangementstilladelser
- Støjmålinger
- Postkasse til henvendelser
mindrebiltrafik@kk.dk

Opholds- og bevægelsestællingerne giver ikke et komplet billede af brugen af byrummene, men stikprøvemålinger af 10 minutters varighed på udvalgte tidspunkter kan bidrage til at skabe et billede af, hvordan opholdene og bevægelserne fordeler sig fx i weekenden og i hverdagene. Vejret har stor betydning for tællingerne, og derfor er dage med regn undgået, men nogle dage har vejrmæssigt været bedre end andre. Der er ikke foretaget før-målinger, så forvaltningen kan ikke sige noget om ændringer som følge af forsøgsdesign.

Spørgeskemaundersøgelse

Med spørgeskemaundersøgelsen er der lavet en kvantitativ afdækning af beboeres, besøgendes, ansattes og erhvervsdrivendes oplevelse af byrumsforsøgene. Spørgeskemaundersøgelsen er gennemført for at få et indtryk af, hvad brugernes oplevelser og erfaringer med byrumsforsøgene i Middelalderbyen har været.

Spørgeskemaet blev sendt ud som link til alle med bopæl eller virksomhed i Middelalderbyen, og linket blev delt på sociale medier blandt andet Københavns Kommunes profil på Facebook og LinkedIn. Desuden blev følgegruppen og samarbejdspartnere opfordret til at dele linket til spørgeskemaet på deres hjemmesider, nyhedsbreve og lignende, så der blev en bred vifte af brugere blandt besvarerne.

Der var 2.931 respondenter, der svarede på spørgeskemaet, hvilket giver et acceptabelt datagrundlag. Af de i alt 2.931 respondenter har 2.519 fuldført spørgeskemaet svarende til 86 %. Data fra ikke fuldførte spørgeskemabesvarelser er også medtaget i databehandlingen. Forvaltningen vurderer, at der er en god balance i fordelingen af respondenter på køn, alder og deres relation til Middelalderbyen (se figur 10 og 11).

Spørgeskemaets første del bestod af nogle generelle spørgsmål om byrum og trafik i alle forsøgsgaderne. Herefter skulle respondenterne angive, hvilke af forsøgsstrækningerne de havde været i under forsøgsperioden, og så blev der stillet spørgsmål til de strækninger, som den enkelt havde besøgt. Der var flest, der havde været i Skindergade under forsøget og færrest, der havde været på Dyrkøb. Se figur 12.

Der er et forbehold vedrørende Skindergade. En teknisk fejl i spørgeskemaets opsætning medførte, at det i den første uge af undersøgelsesperioden kun var erhvervsdrivende og ansatte i Middelalderbyen, som havde mulighed for at besvare spørgsmål vedrørende Skindergade. Denne fejl blev rettet efter den første uge, hvorefter også beboere og besøgende, der havde været i Skindergade, fik stillet spørgsmål vedrørende Skindergade. Det vil sige at, af de 2.299 respondenter der oplyste, at de havde været i Skindergade, er der kun indsamlet 1.212 besvarelser. Der er dog ikke tegn på, at erhvervsdrivende og ansatte er overrepræsenteret i de 1.212 besvarelser.

De, der har besvaret spørgeskemaet, har desuden angivet hvordan de transporterer sig rundt i byen (se figur 13). Her ses, at langt de fleste går eller cykler, mens cirka en fjerdedel af respondenterne også kører i bil. Det er værd at bemærke, at det var muligt at vælge flere

transportformer, da de færreste kun benytter en enkelt transportform.

Der blev stillet spørgsmål til hvilken årsag, de besøgende havde til at besøge Middelalderbyen. Af figur 14 ses, at top tre er shopping, restaurant-og cafébesøg og kulturtilbud (museer, teater, biograf o.l.).

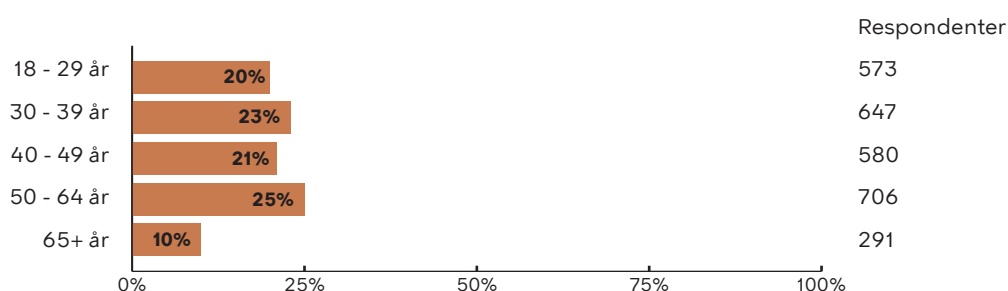
Spotinterviews

Semistrukturerede spotinterviews er en kvalitativ metode, der bidrager med informationer, der ikke kan opnås på samme måde i et kvantitativt spørgeskema. Ved et spotinterview stilles der spørgsmål på stedet til mennesker, der opholder sig eller bevæger sig igennem byrummene, hvilket giver mulighed for en detaljeret, præcis og kontekstuel forståelse af, hvordan folk oplever og bruger byrumsforsøgene. Med spotinterviews suppleres de kvantitative metoder fx spørgeskemaundersøgelsen og bylivstællingerne, der viser noget om hvem og hvor mange, der bruger byrummene.

Der er gennemført i alt 39 spotinterviews i byrumsforsøget fordelt på alle forsøgstrækninger. De er foretaget på to hverdage i tidsrummet 15-17 og en lørdag i tidsrummet 23-01. Der er tilstræbt en spredning, så der både er interviews med gående, cyklister og bilister, samt med beboere, besøgende og erhvervsdrivende.

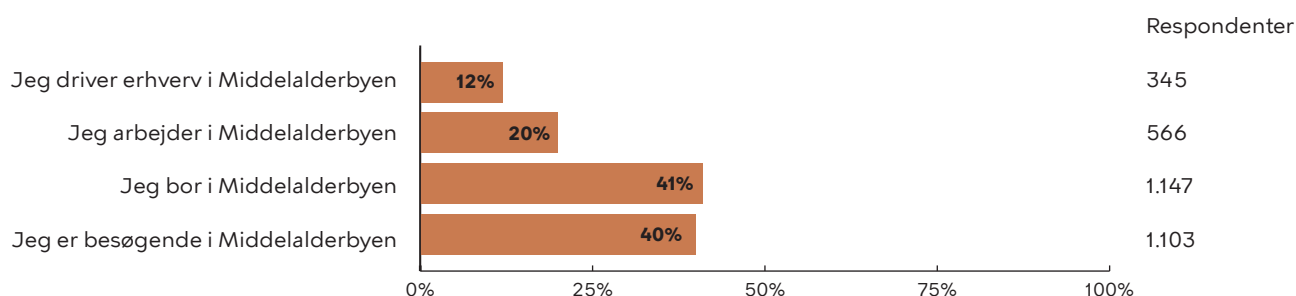
Figur 10: Aldersfordeling på respondenterne i spørgeskemaet.

Hvad er din alder?



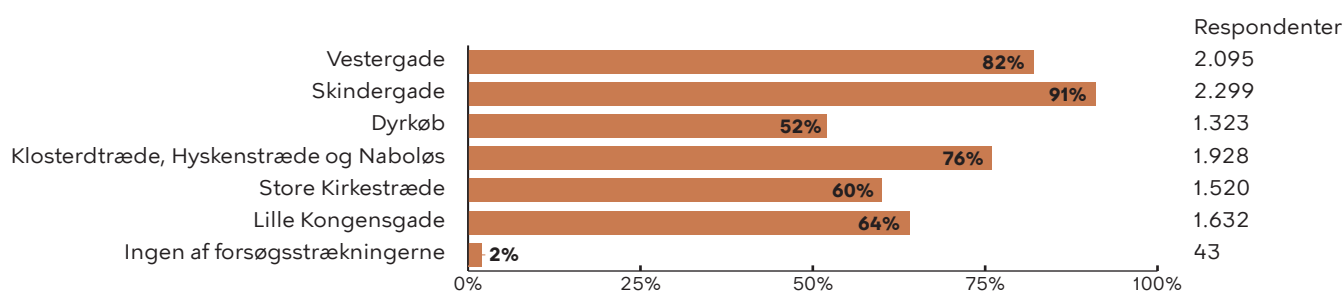
Figur 11: Respondenternes relation til Middelalderbyen. Det var muligt at sætte flere krydser.

Hvad er din relation til Middelalderbyen?



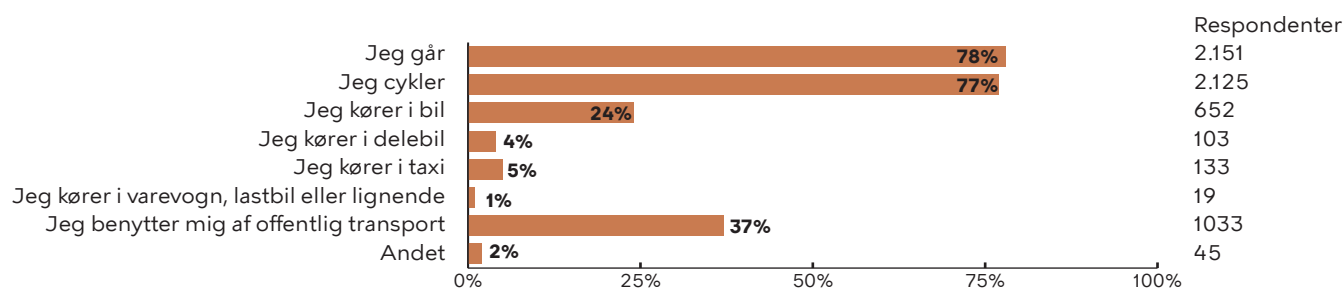
Figur 12: Fordelingen af besøgte forsøgsgader. Det var muligt at sætte flere krydser.

Hvilke af forsøgsgaderne i Middelalderbyen har du besøgt indenfor forsøgsperioden (juni-september)?



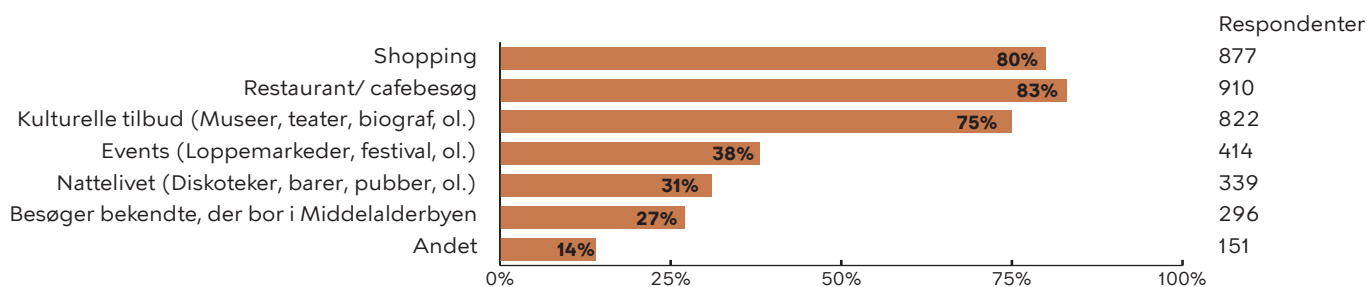
Figur 13: Respondenternes transportformer. Det var muligt at sætte flere krydser.

Hvordan transporterer du dig rundt i samt til/fra Middelalderbyen?



Figur 14: Årsager til at besøge Middelalderbyen. Det var muligt at sætte flere krydser.

Hvad er årsagen til at du besøger Middelalderbyen? (sæt gerne flere kryds)



Byrumssamtaler

En kilde til evaluering har været de forskellige arrangementer og debatter, som blev gennemført under forsøgsperioden. Teknik- og Miljøforvaltningen var arrangør af et kick-off, en 'fremtidsjagt' og et evalueringseminar. En række andre arrangementer blev gennemført af forskellige aktører, og behandles i afsnittet om debat og byrumssamtaler.

Kick-off arrangementet den 18. juni var først og fremmest en fejring af byrumsforsøgene med de aktører der var med til at realisere projektet. Det var en anledning til, at aktørerne bag forsøget kunne gøre sig direkte erfaringer fra forsøgsgaderne, samtidigt med at brugerne havde mulighed for at opleve en direkte kontakt med kommunen. Kick-off arrangementet skulle derudover synliggøre byrumsforsøgene og invitere folk til at opleve forsøgsgaderne på en ny måde. Arrangementet skulle på den måde invitere til dialog og debat om fremtidens Middelalderby.

Med fremtidsjagten den 21. august var der tilrettelagt et Corona-venligt dialogformat, hvor lokale værter talte med de deltagende om fremtidens Middelalderby. Samtalerne skulle fremtidsjagten udbrede debatten om fremtidens Middelalderby lokalt og skabe fælles refleksion. Fremtidsjagten var designet til at bringe samtalerne frem til de store spørgsmål og drømme for fremtidens Middelalderby.

Evalueringsseminaret den 29. september samlede følgegruppen og andre involverede aktører for at få de forskellige perspektiver og erfaringer fra byrumsforsøget belyst. Her var fokus på, hvilke erfaringer fra byrumsforsøgene, der er væsentlige at tage med i det videre arbejde med den kommende byrums- og trafikplan for Middelalderbyen.



Observationer fra natteværter og politi

I forsøgsperioden har Kultur- og Fritidsforvaltningens natteværter været på gaden fredag og lørdag aften og nat for at vejlede og forbygge gener fra nattelivet. Natteværterne har samtidig observeret nattelivet i forsøgsperioden med fokus på bilkørsel i Vestergade. Teknik- og Miljøforvaltningen har afholdt ugentlige møder med natteværter og politi for følge udviklingen i nattelivet. Natteværterne har lavet stikprøvevis tællinger af antallet af biler i Vestergade efter kl. 22 fredag og lørdag.

Udover de løbende vurderinger af nattelivet har politiet foretaget en opgørelse af anmeldelser i forsøgsgaderne. Politiet har oplyst antallet af registrerede anmeldelser om vold, overtrædelse af færdselsloven, overtrædelse af ordensbekendtgørelsen og anmeldelser vedrørende støj, herunder støj fra muskelbiler. Det skal bemærkes, at dataudtrækket er behæftet med usikkerhed, da det er trukket fra et sagsstyringssystem og ikke et egentligt statistiksystem.

Arrangementstilladelser

Teknik- og Miljøforvaltningen har opgjort antallet af tilladelser til udeservering og events i forsøgsgaderne i perioden. Dette kan bidrage til evalueringen af balancen mellem kommercielle og ikke-kommercielle aktiviteter i forsøgsgaderne.

Støjmålinger

Teknik- og Miljøforvaltningen har fået foretaget støjmålinger i Vestergade i perioden juli – september. Målingerne er foretaget som uovervåget målinger af støj fra gaden på en specifik adresse i Vestergade. Målingerne er foretaget for at få en forståelse af omfanget og mulige årsager til støj i Vestergade.

Postkasse til henvendelser

Teknik- og Miljøforvaltningen har modtaget mere end 100 henvendelser i forsøgsperioden. Henvendelserne har givet et billede af hvilke emner, københavnere og virksomheder har haft fokus på i forbindelse med forsøget.

Del 3

Resultater

Resultater og erfaringer fra byrumsforsøgene



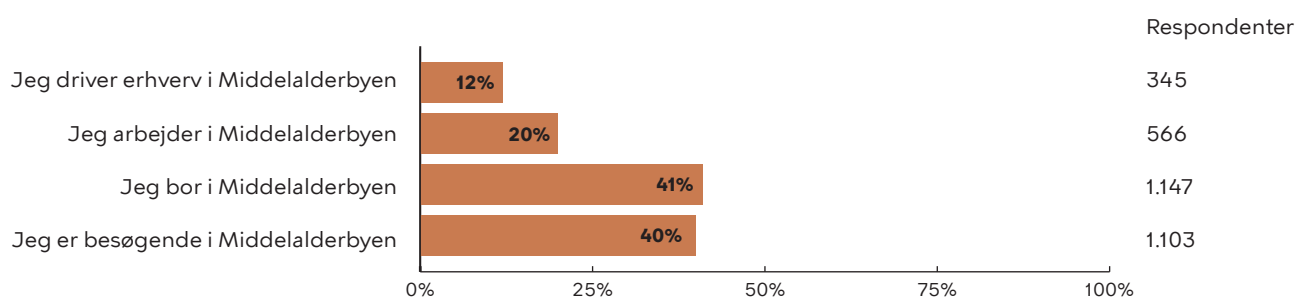
Dette afsnit gennemgår først de generelle erfaringer fra byrumsforsøget, og dernæst gennemgås erfaringer fra de enkelte strækninger i forsøget.

De generelle erfaringer i dette afsnit er præsenteret under overskrifter, der afspejler de temaer og problemstillinger, der var udgangspunkt for formålet med forsøget.

Generelt set er byrumsforsøgene blevet positivt modtaget. Spørgeskemaundersøgelsen viser, at et stort flertal på 88 % ud af 2.602 respondenter synes, det er helt (78 %) eller delvis positivt (10 %), at Københavns Kommune afprøver fysiske løsninger i byrummet for at kvalificere de fremtidige løsninger. Se figur 14.

Figur 15: Byrumsforsøgene blev positivt modtaget

Hvad er din relation til Middelalderbyen?



Bedre byrum

Byrumsforsøget havde overordnet til formål undersøge, hvordan byrummet opleves og indtages, når biltrafikken begrænses og bilparkeringen erstattes med træer eller bænke.

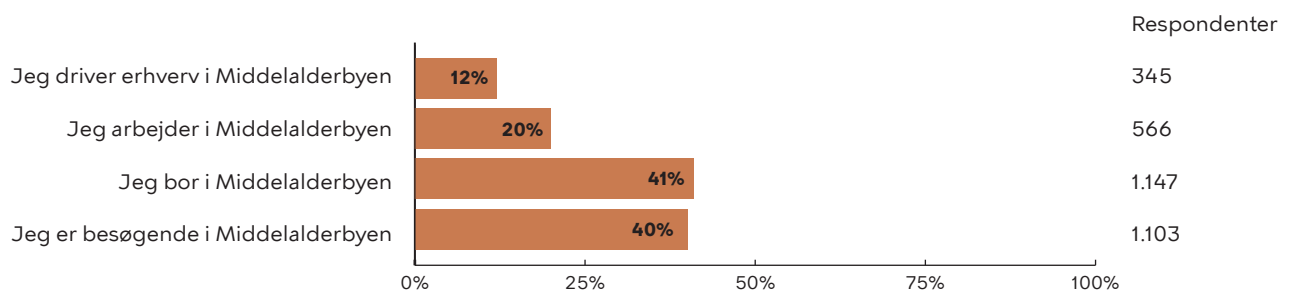
Ifølge spørgeskemaundersøgelsen oplevede flertallet, at forsøgene skabte bedre byrum end før. 77 % af de i alt 2.550 respondenter oplevede har oplevet (helt eller delvis 62 % og 15 %), at forsøgene har skabt bedre byrum end før. Se figur 15.

Spørgeskemaundersøgelsen viser desuden, at et flertal oplevede, at byrummet blev mere attraktivt at opholde sig i under forsøget. Af de respondenter, der har besøgt

de enkelte forsøgstrækninger, har mellem 65 % og 75 % oplevet, at gaden er blevet mere attraktiv at opholde sig i, lavest i Store Kirkestræde og højest i Lille Kongensgade. Se figur 16. I Skindergade var opsat 15 bænke, mens der i Lille Kongensgade var opsat 12 bænke og en arrangementszone med udeservering fra beværtningerne i gaden. I Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs var der opsat seks bænke. I Store Kirkestræde var der kun lavet striber, og ikke opsat bænke. I Vestergade var der hverken opsat bænke eller striber, og der var således ikke gjort noget bortset fra træerne for at gøre det mere attraktivt at opholde sig i denne gade, og derfor er der heller ikke stillet spørgsmål i spørgeskemaet til dette. Læs mere om de enkelte strækninger i de senere afsnit.

Figur 16: Byrumsforsøgene skabte bedre byrum

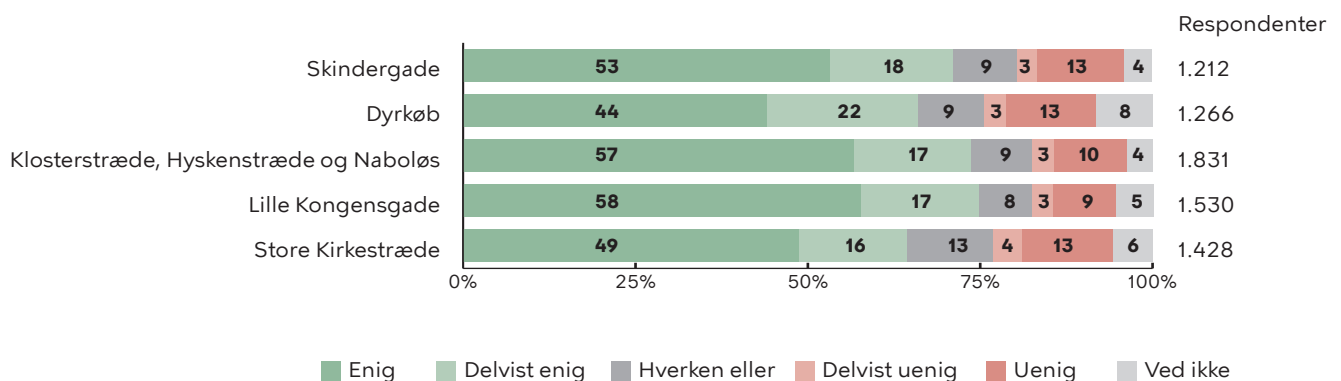
Hvad er din relation til Middelalderbyen?



Figur 17: Mere attraktivt at opholde sig i forsøgsgaderne

Udsagn:

"Jeg har oplevet, at gaden er blevet mere attraktiv at opholde sig i"
– på tværs af forsøgsgaderne



Balancen mellem kommercielt og ikke-kommercielt ophold

Byrumsforsøget havde også fokus på balancen mellem kommercielt og ikke-kommercielt byliv, særligt i Skindergade og i Lille Kongensgade. Dette er undersøgt ved spørgsmålet om, hvor vidt der var bedre mulighed for ophold uden at købe noget. Ifølge spørgeskemaundersøgelsen har mellem 54 % og 64 % af respondenterne oplevet, at der var blevet bedre mulighed for ophold uden at købe noget.

Lille Kongensgade er den af forsøgsstrækningerne, hvor flest har en positiv oplevelse af at kunne opholde sig uden at købe noget. Halvdelen af de 1.530 respondenter har svaret, at de er enige og 14 % har svaret delvist enig i en forbedret mulighed for ophold uden at købe noget. Skindergade har færrest positive oplevelser af de 1.212 besvarelser, heraf svarer alligevel 38 % enig og 16 % delvist enig. Se figur 18.

Spørgeskemaundersøgelsen viser således, at forsøgene har haft en positiv effekt på balancen mellem mulighed for kommercielt og ikke-kommercielt ophold.

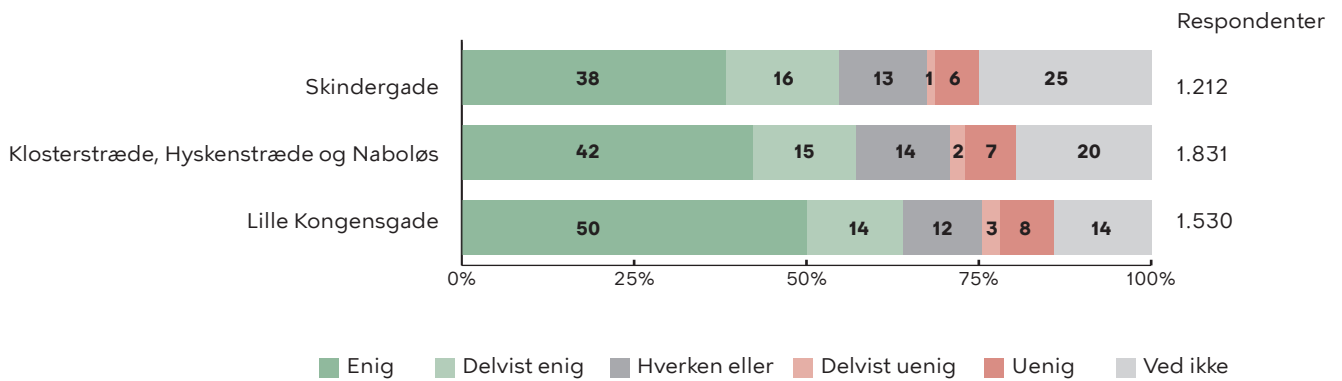
Opholdstællingerne nuancerer billedet af denne generelle oplevelse. For balancen mellem kommercielt og ikke-kommercielt ophold tegner opholdstællingerne samlet set et billede af ret store forskelle mellem eftermiddag og aften, hverdag og weekend. En lun onsdag aften i august er det to tredjedele af dem, der opholder sig i forsøgsgaderne, der sidder ved kommerciel udeservering, mens den sidste tredjedel står eller sidder uformelt eller sidder på de offentlige bænke. En lun lørdag eftermiddag i september, hvor der er dobbelt så mange, der opholder sig i forsøgsgaderne, er det en fjerdedel, der sidder ved kommerciel udeservering, mens tre fjerdedele står eller sidder uformelt eller sidder på de offentlige bænke. Se figur 19. Det vil sige, at på hverdagsaftener er udeserveringerne mest populære som opholdssted, mens det i weekenden er mere de uformelle og offentlige sidde- og opholdssteder, der er populære.



Figur 18: Mulighed for ikke-kommercielt ophold i forsøgsgaderne

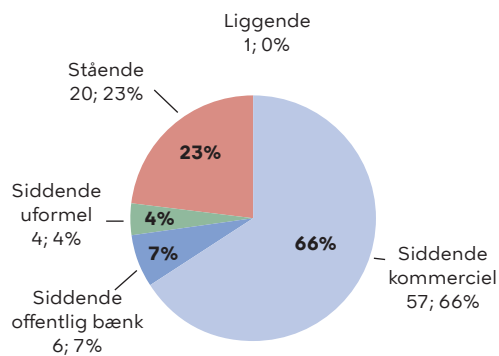
Udsagn:

"Jeg har oplevet, at der er bedre mulighed for ophold uden at købe noget"
– på tværs af forsøgsgaderne

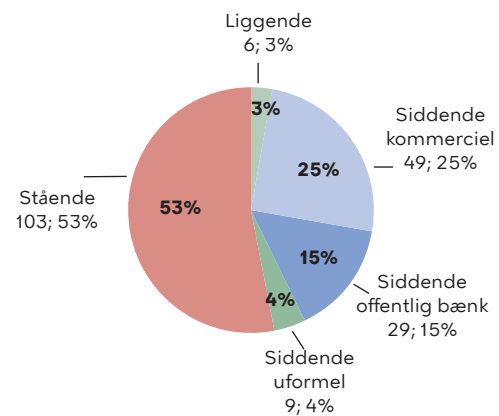


Figur 19: Opholdstællinger samlet for alle strækninger som gennemsnit af to tællinger

HVERDAG – AFTEN KL. 19-21
Antal af observerede, gennemsnit: 86



WEEKEND – DAG KL. 13-15
Antal af observerede, gennemsnit: 195



En grønnere indre by med flere træer

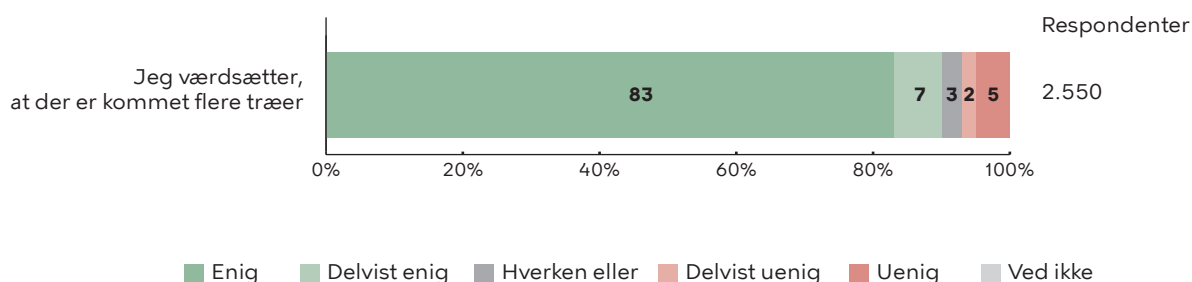
Træerne er ubetinget den største succes i byrumsforsøget, da et overvældende flertal værdsætter, at der var flere træer i gaderne. Samtidig er det helt klart, at forsøgsdesignet ikke kan omsættes direkte til en permanent løsning i Middelalderbyen, men ønsket om flere træer og mere grønt i Middelalderbyen træder tydeligt frem af spørgeskemaundersøgelsen. En beboerforening har peget på, at den negative side af træerne er, at de kan give nattelivet steder at tisse og kaste op.

Næsten alle er glade for træerne i forsøget, og langt de fleste har oplevet at træerne er med til at skabe rolige byrum. 90 % af de 2.550 respondenter værdsætter helt (83%) eller delvist (7%), at der er kommet flere træer i gaderne (spm. 3.4). Se figur 20.

82 % af de 2.550 respondenter har oplevet helt (70 %) eller delvist (12 %), at træerne er med til at skabe rolige byrum. Se figur 21. Selv om de fleste oplever, at træerne bidrager til et roligere byrum, så kan data fra støjvagten dog ikke påvise mindre støj i forsøget end i resten af Middelalderbyen.

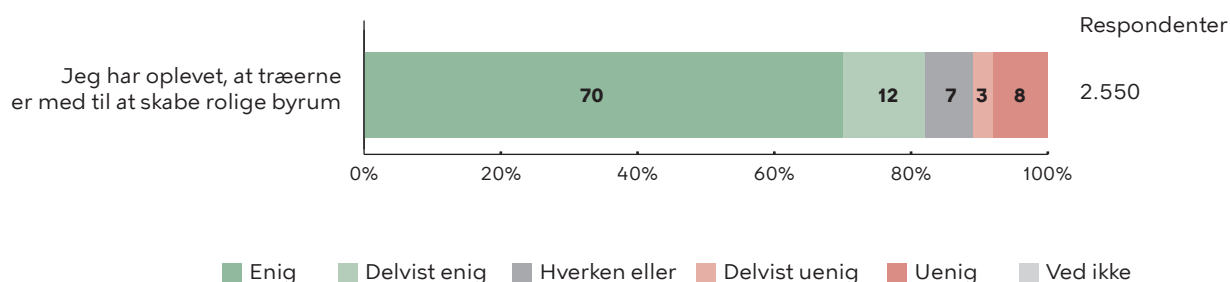
Figur 20: Træer er værdsat

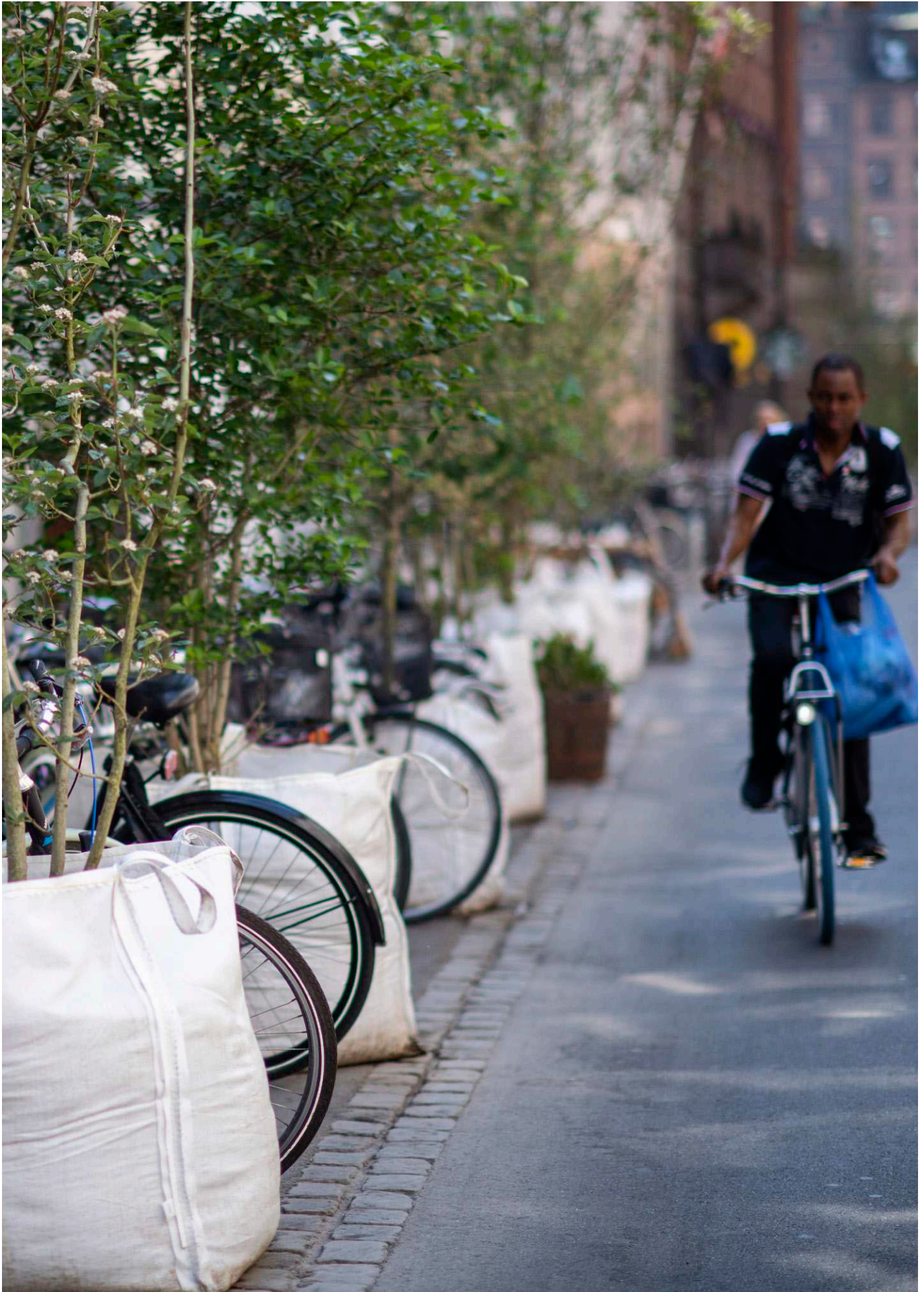
Hvor enig er du i følgende udsagn: "Jeg værdsætter, at der er kommet flere træer i gaderne"



Figur 21: Træerne bidrager til roligere byrum

Hvor enig er du i følgende udsagn: "Jeg har oplevet, at træerne er med til at skabe rolige byrum"





Fodgængere i forsøgsgaderne

Spørgeskemaundersøgelsen viser nogle ret klare tendenser til, at fodgængerne har oplevet bedre forhold i byrumsforsøgene. Hele 80 % værdsætter (helt eller delvist), at der er kommet flere gågader, og det gælder både gående (83 %), cyklister (82 %) og selv bilisterne (58 %) værdsætter flere gågader (helt eller delvist). Se figur 22.

Spørgeskemaundersøgelsen viser også en klar tendens til, at det er blevet nemmere at færdes som gående i forsøgsgaderne. Et flertal på 71 % (af 2.569 respondenter) har oplevet (helt eller delvis), at det er blevet nemmere at færdes som gående i forsøgsgaderne. Samtidig har 19 % dog oplevet, at det ikke var nemmere at færdes som gående på forsøgsstrækningerne, heraf 14 % helt og 5 % delvist. Se figur 23.

Der er en smule variation i oplevelsen af at gå igennem de forskellige forsøgsgader. Andelen af hvor mange, der helt eller delvist har haft en bedre oplevelse af at gå gennem gaden, ligger højest i Lille Kongensgade med 77 % ud af 1.530 respondenter (60 % enig og 17 % delvis enig), mens Skindergade ligger lavest med 67 % ud af 1.212 respondenter (49 % enig og 18 % delvis enig), hvilket stadig er højt. Se figur 24.

Spørgeskemaundersøgelsen viser overvejende, at det var nemmere og en bedre oplevelse at være gående i forsøgsgaderne. Bevægelsestællingerne viser imidlertid, at der forskel over døgnet og ugen, på hvor mange fodgængere, der indtager gaden. Bevægelsestællingerne er et øjebliksbillede på de tidspunkter, hvor der er foretaget tællinger i intervaller af 10 minutter. I hverdage varierer det over døgnet, så om morgenen er det 36 % af trafikanterne, der er fodgængere, om eftermiddagen og aftenen udgør fodgængerne henholdsvis 58 % og 64 %. I weekenden er i alt 75 % af de samlede trafikanter i gaden fodgængere. Heraf går 50 % på fortovet mens 25 % går på kørebanen. Se lagkagediagrammet i figur 25.

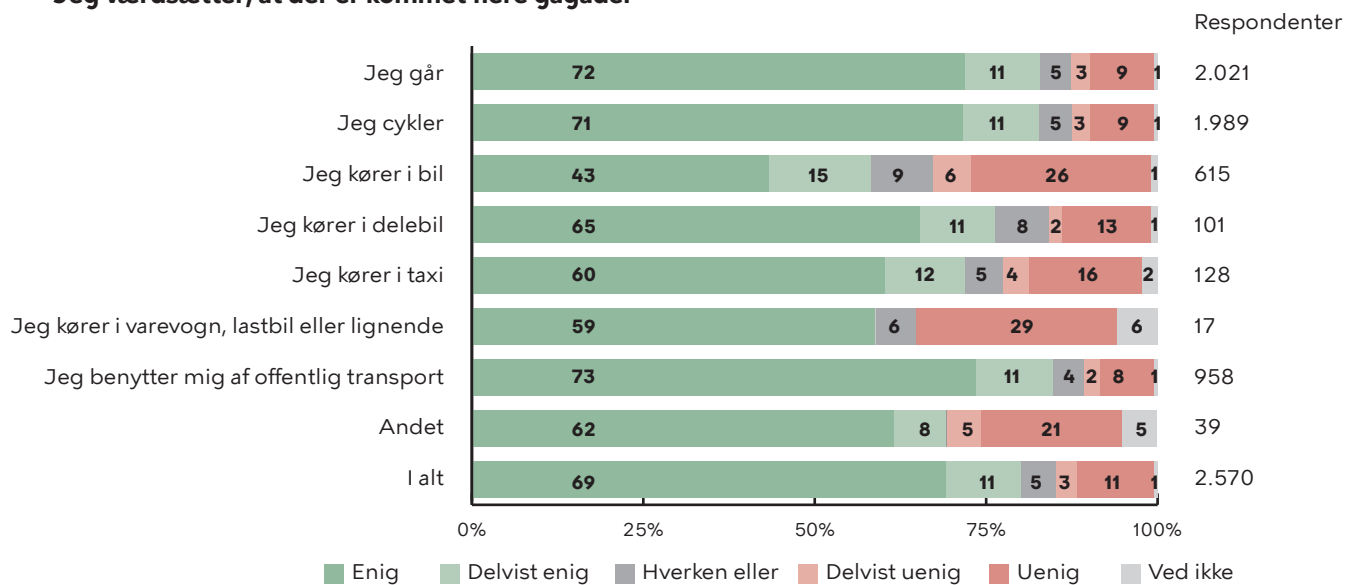
De fleste fodgængere går på fortovet, viser bevægelsestællingerne samlet set, dog er Lille Kongensgade er den forsøgsstrækning, hvor de fleste fodgængere indtager vejbanen idet 56 % af trafikanterne er fodgængere på kørebanen på en lørdag eftermiddag. Se figur 41.

Bevægelsestællingerne tyder på, at når der var flere fodgængere i gågaden i forhold til antallet af biler og cykler, var der også flere fodgængere, der indtog kørebanen. Det er konstateret ved de målinger, der er foretaget hverdagsaften kl. 19-21 og weekend eftermiddag kl. 13-15. Se figur 25.



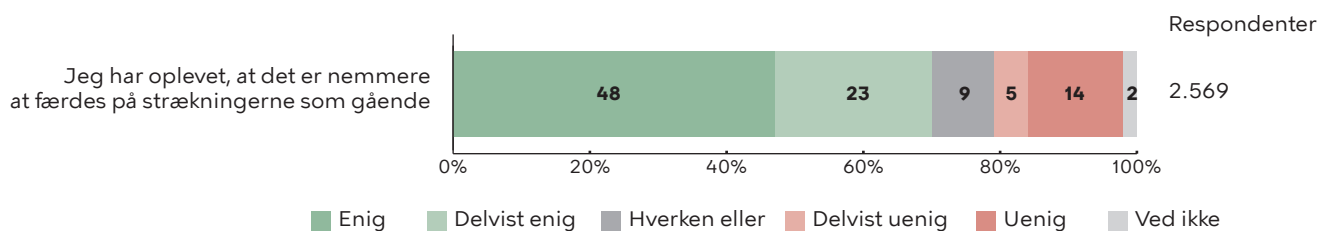
Figur 22: Hvem værdsætter gågader? - ud fra transportformer

Hvor enig er du i følgende udsagn om færdsel i forsøgsgaderne:
– "Jeg værdsætter, at der er kommet flere gågader"



Figur 23: Nemmere at færdes som gående

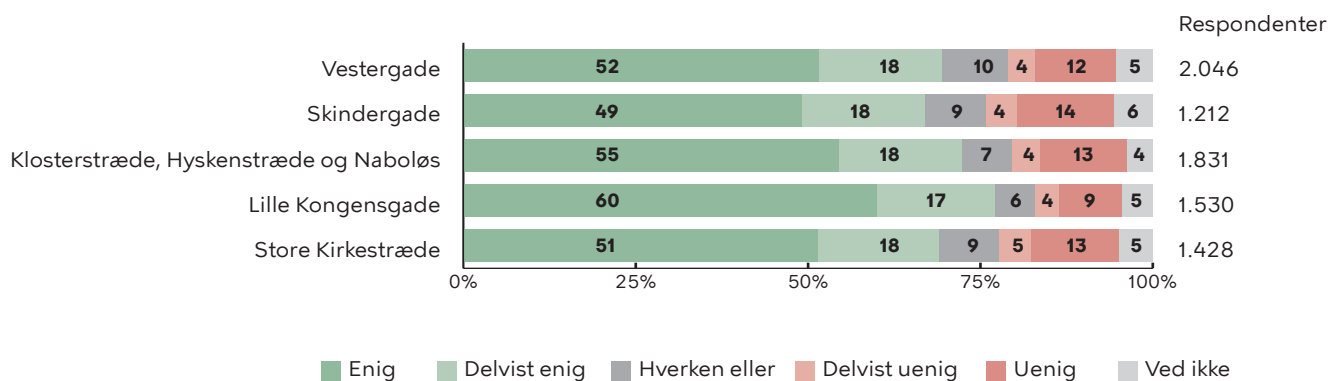
Hvor enig er du i følgende udsagn om færdsel i forsøgsgaderne:
"Jeg har oplevet, at det er nemmere at færdes på strækningerne som gående"



Figur 24: En bedre oplevelse at gå

Udsagn:

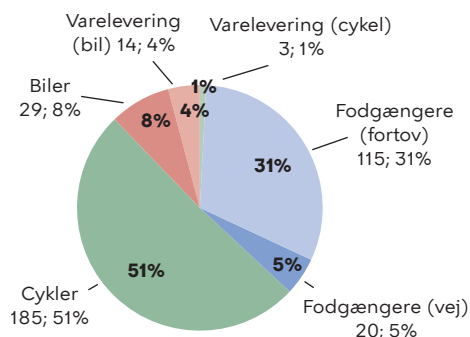
**"Jeg har oplevet, at det er en bedre oplevelse at gå gennem gaderne"
– på tværs af forsøgsgaderne**



Figur 25: Bevægelsestællinger samlet set for alle strækninger som gennemsnit af to tællinger

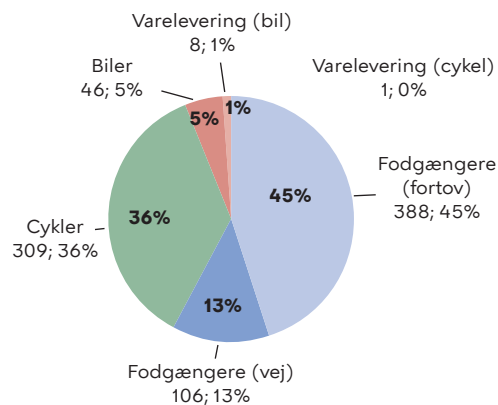
HVERDAG – FORMIDDAG KL. 9-11

Antal af observerede, gennemsnit: 365 personer



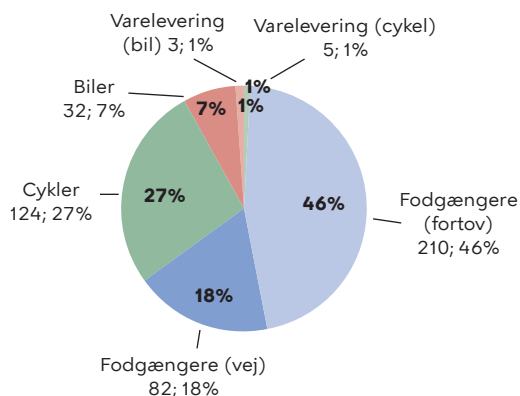
HVERDAG – EFTERMIDDAG KL. 15-17

Antal af observerede, gennemsnit: 856 personer



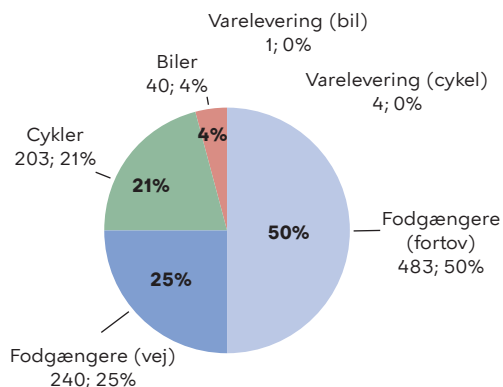
HVERDAG – AFTEN KL. 19-21

Antal af observerede, gennemsnit: 454 personer



WEEKEND – DAG KL. 13-15

Antal af observerede, gennemsnit: 969 personer





Cykler i forsøgsgaderne

Bevægelsestællingerne viser, at der er flere cykler end biler, på alle de registrerede tidspunkter for alle strækninger - undtagen Dyrkøb. Der er dog forskel på de enkelte forsøgsstrækninger. Dyrkøb har færrest cyklister, da den er præget af bilparkering. Selvom Vestergade er cykelgade, viser bevægelsestællingerne, at der faktisk også er mange, der cykler i Skindergade, og på nogle tidspunkter flere end i Vestergade. Det tyder på at Skindergade/ Vestergade er en rigtig forbindelse for cyklister i området. Hvor Lille Kongensgade ellers var præget af mange fodgængere i forsøgsperioden, var der dog også en stor andel cyklende, særligt om formiddagen i Lille Kongensgade.

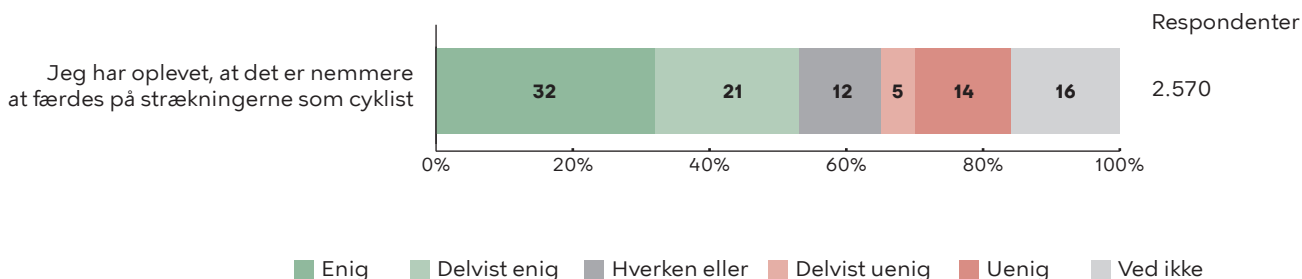
Ifølge spørgeskemaundersøgelsen har 53 % af 2.570 respondenter oplevet, at det var nemmere at færdes som cyklist på forsøgsstrækningerne, enig (32 %) eller delvist

enig (21 %). Samtidig har 19 % oplevet, at det ikke var nemmere at færdes som cyklist, enig (14 %) eller delvist enig (5 %). Se figur 26. Ligesom fodgængerne har et flertal af cyklisterne oplevet, at det er blevet en bedre oplevelse at cykle gennem gaderne i forsøget, særligt i Lille Kongensgade med 62 % af 1.530 respondenter (46 % enig og 16 % delvist enig). Se figur 27.

Cykelparkering har ikke som sådan været en del af forsøgsdesignet. Ikke desto mindre ses det af forsøget, at cykelparkering er en udfordring, især i forsøgsgaderne Lille Kongensgade, Vestergade og Skindergade, ligesom det er en udfordring i hele Middelalderbyen. Der er stort pres på cykelparkeringen, særligt i Lille Kongensgade om eftermiddagen og i weekenden, når der er mange handlende i Magasin.

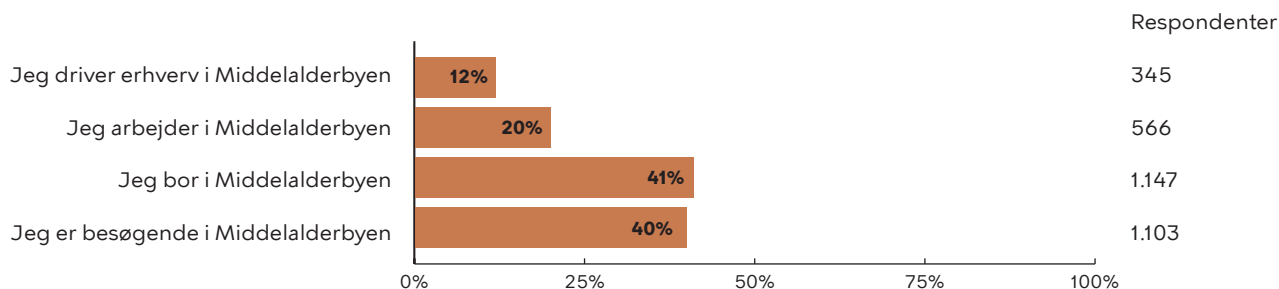
Figur 26: Nemmere at færdes som cyklist

Hvor enig er du i følgende udsagn om færdsel i forsøgsgaderne: "Jeg har oplevet, at det er nemmere at færdes på strækningerne som cyklist"



Figur 27: Bedre oplevelse at cykle gennem gaderne

Hvad er din relation til Middelalderbyen?





Mindre biltrafik

Kombinationen af skiltning, nedlagte p-pladser, striber på kørebanen samt træer og bænke på p-pladserne har medført en klar tendens til, at der er oplevet mindre biltrafik.

To ud af tre har oplevet mindre biltrafik. Spørgeskemaundersøgelsen viser, at et flertal på 66 % af de adspurgte har oplevet mindre biltrafik - helt (40 %) eller delvis (26 %) på forsøgsstrækningerne samlet set. Der er 9 % som har oplevet hverken mere eller mindre biltrafik, mens 22 % har oplevet mere biltrafik (helt eller delvis).

Se figur 28.

Ved spørgsmål til de enkelte strækninger er der lidt forskel på, hvor mange der har oplevet mindre biltrafik (helt eller delvis). Her er spændet på mellem 51 % (af 1.266 respondenter) for Dyrkøb og 65 % (af 1.530 respondenter) for Lille Kongensgade. Konklusionen på dette spørgsmål er derfor, at over halvdelen har oplevet mindre biltrafik. Se figur 29.

Oplevelsen af mindre biltrafik understøttes af, at bevægelsestællingerne generelt viser få biler i forhold til antal cyklister og fodgængere på de tidspunkter, hvor tællingerne er gennemført. Dette er vist med lagkagediagrammerne i figur 25. Det er dog ikke muligt at konkludere hvor meget mindre biltrafik, der har været i forsøgsperioden, da det ikke har været muligt at lave

retvisende før-målinger grundet situationen med Corona-restriktioner op til forsøget.

Bevægelsestællingerne viser, at der er forskel på, hvor mange biler der er over døgnet og over ugen, der er flest biler på hverdage og færrest i weekenden. Det gennemsnitlige resultat for alle forsøgsstrækninger på hverdage om formiddagen var, at trafikken fordelte sig med 12 % biler, 52 % cykler og 36 % fodgængere. På en weekend eftermiddag var fordelingen 4 % biler, 21 % cykler og 75 % fodgængere. Se figur 25 i afsnittet om fodgængere.

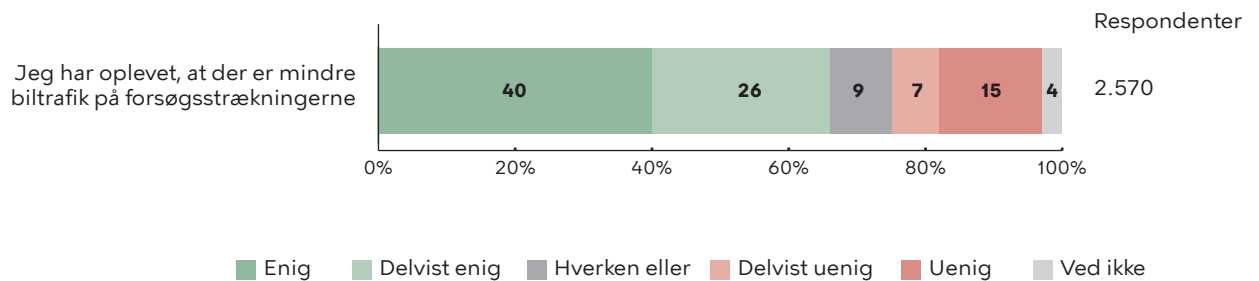
Der er langt flere bløde trafikanter (gående og cykler) end motorkøretøjer (biler og varebiler), både hverdag og weekend, viser bevægelsestællingerne samlet set. Spørgeskemaundersøgelsen viser, at mange har oplevet, at fodgængere og cyklister har indtaget kørebanen, så trafikken foregår på de bløde trafikanters præmisser, idet 68 % har oplevet dette i Skindergade (af 1.212 respondenter er 37 % enige og 31 % delvis enige) og 71 % i Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs (af 1.833 respondenter er 44 % enige og 27 % delvis enige). Se figur 30.

Denne generelle oplevelse af mindre biltrafik må nuanceres med hensyn til såkaldte muskelbiler og bilkørsel om natten i Vestergade, hvor der ikke er samme klare tendens. Se afsnittet om muskelbiler.



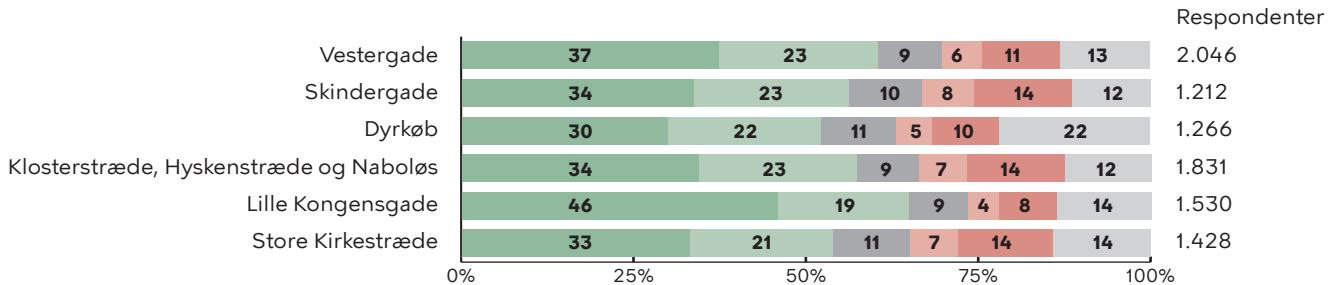
Figur 28: Oplevet mindre biltrafik i forsøget som helhed

Hvor enig er du i følgende udsagn om færdsel i forsøgsgaderne:
"Jeg har oplevet, at der er mindre biltrafik på forsøgsstrækningerne"



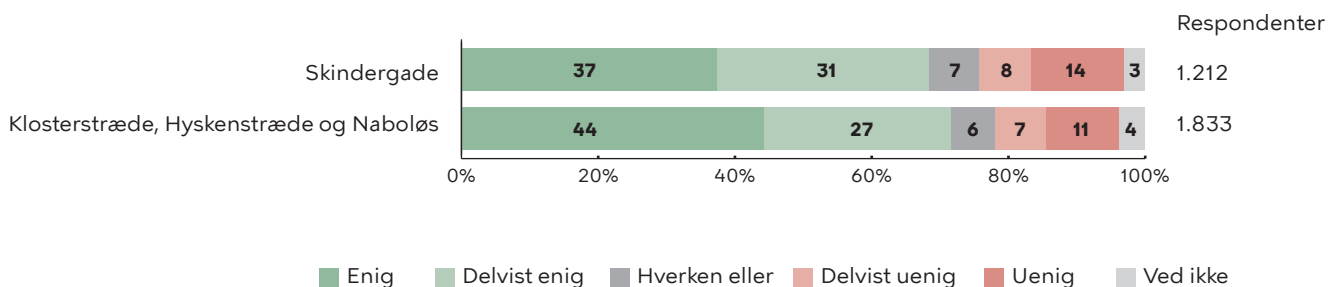
Figur 29: Oplevet mindre biltrafik i de enkelte forsøgsgader

Udsagn:
"Jeg har oplevet, at der er mindre biltrafik i gaderne"
– på tværs af forsøgsgaderne



Figur 30: Fodgængere og cyklister har indtaget kørebanen

Hvor enig er du i følgende udsagn:
"Jeg har oplevet, at fodgængere og cyklister har indtaget kørebanen,
så trafikken foregår på de bløde trafikanters præmisser"



Parkering

Der er i forsøgsgaderne samlet set midlertidigt nedlagt 66 parkeringspladser. Ifølge spørgeskemaundersøgelsen har 32 % (af i alt 2.570 respondenter) oplevet, at det er blevet sværere at finde bilparkering i området under forsøget (26 % enig og 6 % delvist enig), mens størstedelen (52%) svarer 'ved ikke' til spørgsmålet. Se figur 31.

Det er ikke undersøgt hvor mange eller hvor få, der har oplevet, at det er svært at finde parkering i resten af området uden for forsøgsgaderne.

Hvis man dykker ned i tallene for den del af de adspurgte, som kører i privatbil, er det dog 68 % af 615 respondenter, der har oplevet at det er blevet sværere at finde bilparkering i området (58 % enig og 10 % delvist enig). At så stor en del af bilisterne oplever, at det er sværere at finde parkering, er ikke så overraskende, da der er nedlagt parkeringspladser, men det må også ses i sammenhæng med, hvor bilisterne normalt parkerer. To tredjedele af de adspurgte bilister (svarende til 478 personer) bruger normalt kantstensparkering i Middelalderbyen. Kun 37 % bruger kantstensparkering udenfor Middelalderbyen, og langt færre parkerer i parkeringshus (20 %) eller i privat gård (10 %). Se figur 32. Forsøget viser ikke, hvorfor kantstensparkering er det foretrukne, eller hvad der skal til for, at flere ville benytte den ledige kapacitet, der er til stede i parkeringshusene i periferien i Middelalderbyen.

Oplevelsen af, at det var sværere at finde parkering under forsøget, var mest udbredt blandt de erhvervsdrivende og blandt beboerne i Middelalderbyen, se figur 31. Til gengæld viser figuren, at der blandt de ansatte og besøgende (kunder mv.) i Middelalderbyen kun har været en mindre del, der har oplevet, at det er sværere at finde parkering. For ansatte er det mindre end hver tredje, og for kunder er det mindre end hver femte, der har oplevet det sværere at finde parkering. Over halvdelen i disse grupper svarer 'ved ikke' til spørgsmålet om parkering. Dette indikerer, at ansatte og besøgende i højere grad kommer gående, cyklende eller med offentlig transport til Middelalderbyen.

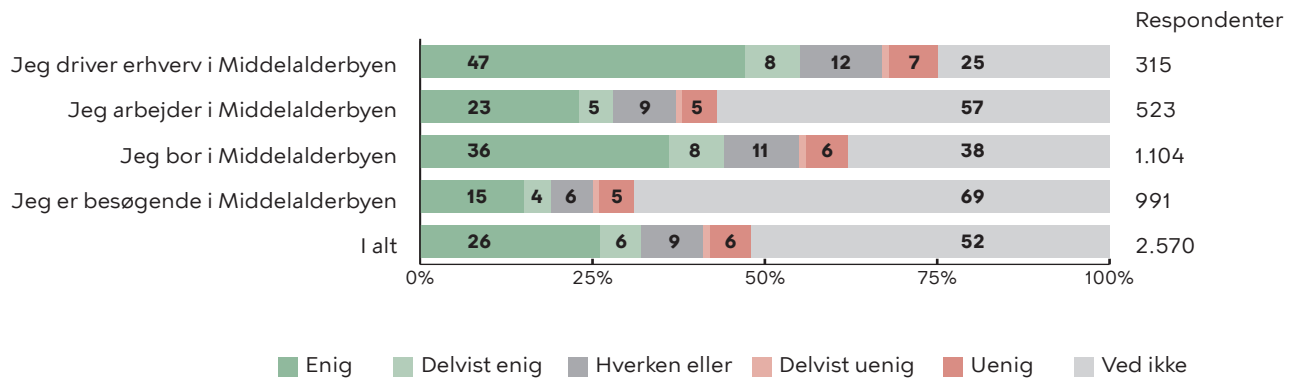
Ligesom i de øvrige gader i byen var der også ulovlig parkering i forsøgsgaderne. De kommunale parkeringsvagter har udskrevet bøder (afgifter) for parkeringsforseelser på alle forsøgsgaderne i forsøgsperioden. Dog tyder data fra parkeringsvagterne på, at der har været mindre ulovlig parkering i forsøgsgaderne, ligesom der har været mindre parkering i forsøgsgaderne i det hele taget, hvilket er forventeligt, når parkeringspladserne er nedlagt. Trods den midlertidige nedlæggelse af 66 parkeringspladser, er der altså ikke sket i stigning i ulovlig parkering.

Nedlæggelse af parkeringspladser har dog givet nogle udfordringer med adgang for vareleverancer til butikker og virksomheder i gaden, ifølge henvendelser til forvaltningen. Dette beskrives nærmere i afsnittet om erhvervslivet.



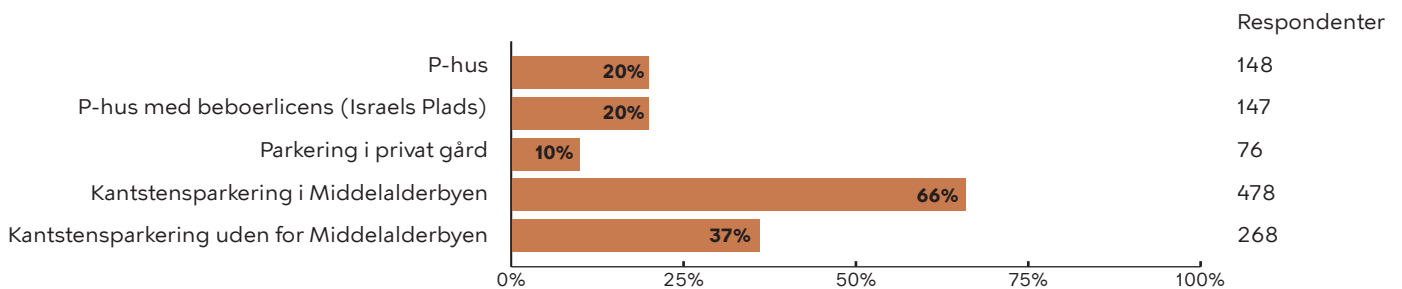
Figur 31: Sværere at finde bilparkering

Hvor enig er du i følgende udsagn om færdsel i forsøgsgaderne:
– "Jeg har oplevet, at det er blevet sværere at finde bilparkering i området"



Figur 32: Foretrukne parkeringsformer hos de adspurgte, der kører i bil

Hvor parkerer du normalt? (Sæt gerne flere kryds)



Skiltning, håndhævelse og kommunikation af forandringer

Spørgeskemaundersøgelsen viser, at 56 % af respondenterne har oplevet ulovlig kørsel eller parkering på forsøgsstrækningerne på et tidspunkt i løbet af forsøgsperioden (40 % enig og 16 % delvis enig ud af 2.570 respondenter). Forvaltningen vurderer, at dette ikke nødvendigvis kan ses som udtryk for en stigning, men mere som en del af den normale situation i Middelalderbyen. Se figur 33.

Det tager tid for trafikanter at opdage og vænne sig til forandringer og finde nye løsninger. Byrumsforsøget har lagt begrænsninger på biltrafikken i forskelligt omfang i de enkelte forsøgsgader. Det vil sige, at der blev sat forskellige skilte op i Middelalderbyen, der er det område af byen, som i forvejen nok har den mest komplicerede skiltning og de smalleste gader i forhold til den trafik og de mange funktioner, som gaderne skal rumme. De smalle gader er ikke oprindeligt beregnet til biltrafik, hvilket ofte medfører kaotiske situationer i afviklingen af trafikken. Med forandringer i form af nye skilte og nye begrænsninger opstod, som det kunne forventes, yderligere turbulens. Erfaringen fra forsøget viser, at kommunikation om forandringerne i biltrafikken er afgørende nødvendigt, og ikke alt kan løses med flere skilte.

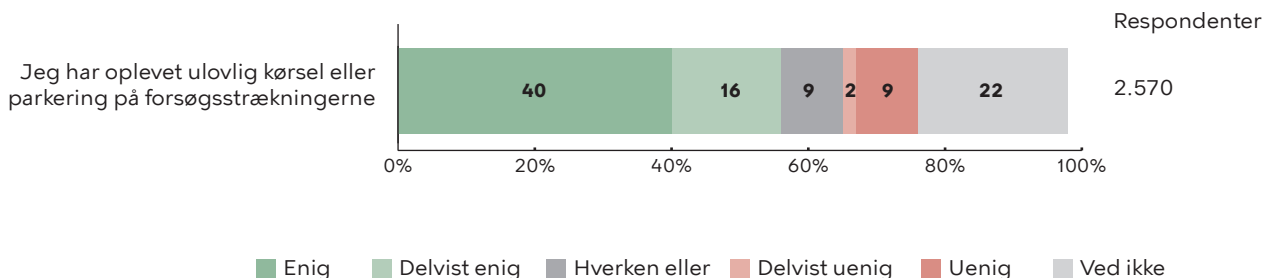
Der var udfordringer ved at implementere begrænsninger og ændringer for trafikken i så kort en forsøgsperiode som fire måneder. Desuden var det ikke en samlet løsning for Middelalderbyen, men forskellige midlertidige begrænsninger i forskellige gader. Den nye skiltning af gågader blev oplevet som svær at se og aflæse blandt andet på grund af træer, mennesker, bænke og lignende. Der har været udfordringer med skiltningen i starten og undervejs, så håndhævelsen har i kortere perioder særligt i starten af forsøget ikke været helt konsekvent. Dog er der givet både bøder og parkeringsafgifter på forsøgsstrækningerne.

Forvaltningen har hørt beboerforeningerne udtrykke et ønske om øget håndhævelse og tilstedeværelse af politi, når bilisternes færden skulle begrænset midlertidigt. Data fra politiet og samarbejder mellem forvaltning og politi viser, at politiet har været til stede og aktivt håndhævet begrænsningerne for biltrafikken med særlig fokus på Vestergade.



Figur 33: Oplevet ulovlig kørsel eller parkering

Hvor enig er du i følgende udsagn om færdsel i forsøgsgaderne: "Jeg har oplevet ulovlig kørsel eller parkering på forsøgsstrækningerne"



Muskelbiler

Flere af beboerforeningerne har oplevet, at den nye skiltning og anvendelse af gaden som gågade overholdes af mange, hvilket dog giver mere plads på vejene til de bilister, der bevidst bryder reglerne, eksempelvis de såkaldte muskelbiler, der cruiser rundt i området.

Forvaltningen har løbende haft et samarbejde med politiet under forsøget og har modtaget følgende tilbagemelding: *"Færdselspolitiet fortæller, at de har oplevet en intensivering i kombinationen af fodgængere og biler på kørebanen i Skindergade. Derudover er deres generelle indtryk, at udfordringen med larmende og utryghedsskabende bilister har rykket sig. Der opleves nu færre utryghedsskabende bilister i Vestergade, og oplevelsen er, at det har rykket sig til andre gader i Indre By."*

Det er ligeledes kommet frem i spotinterviews, hvor folk på gaden beskriver oplevelsen således:

"Og så kører de der muskelbiler med forhøjet styrke. For de er jo mega-provokeret over, at de ikke må køre her. Og vi skændes jo med dem. Der er masser af konflikter med folk, der råber ad dem, og de truer jo folk på livet, og hvad ved jeg. Altså, det er mega-ubehageligt. Det er bare blevet værre i denne her periode, for nu kan man jo virkelig se, at det kun er dem, der kører her. Og de almindelige bilister har jo fundet ud af, at de ikke må køre her. Så nu er det sådan 80 procent de der muskelbiler, og de cruiser jo bare rundt og rundt og rundt og høj musik og vinduerne nede. Så det eneste vi ikke er sluppet af med, det er så dem."

Kvinde, 40-64. Beboer. Cyklist. Klosterstræde.

"Det er bare nogen, der kører hasarderet, det behøver ikke være muskelbiler. De kører bare alt for hurtigt, og de tager slet ikke hensyn til folk. Så det er den ene ting, og det har slet ikke ændret sig med det her forsøg. Det er lige før, det er blevet lidt værre, fordi der så er flere folk ude på gaden. Så der er farlige situationer, hvor man også har hørt fodgængere og biler diskutere med hinanden."

Mand, 40-64. Erhvervsdrivende. Cyklist. Klosterstræde.

"Og der kører altså stadig mange af de her biler med folk med guldkæder, der sælger drugs. Og de må ligge og køre i ring og vise sig frem. De starter sen eftermiddag, og så kører de gerne til ud på aftenen."

Mand, 40-64. Arbejder. Cyklist. Hyskenstræde.

De såkaldte muskelbiler er oplevet som et problem under forsøgsperioden, og det har flyttet sig undervejs. Det er oplevet både i forsøgsgaderne og i resten af Middelalderbyen. En fremtidig situation med en samlet byrums- og trafikplan vil muligvis kunne give bedre mulighed for håndhævelse af trafikken, men det vil sandsynligvis ikke alene kunne løse udfordringen med de såkaldte muskelbiler.



Natteliv

Generelt kan gener i nattelivet skyldes generende bilkørsel eller ophold i gaden omkring beværtninger og andre festligheder. I byrumsforsøget har forvaltningen undersøgt, om et natligt indkørselsforbud kan mindske gener fra biltrafikken og desuden er det undersøgt om de opsatte bænke gav anledning til støj og gener om natten.

I Vestergade havde byrumsforsøget fokus på generende bilkørsel om natten, og på grund af de mange festende i Vestergade i forvejen, blev der ikke opsat bænke i denne gade. Forsøget viste, at skiltningen og samarbejdet med natteværter og politi havde en vis positiv effekt på omfanget af generende bilkørsel. De mange festende i gaden om natten blev ikke dæmpet af de opsatte træer.

I nogle af de øvrige gader kunne der være bekymring for, om de opsatte bænke ville give anledning til mere støj og gener. Derfor blev der i spørgeskemaet spurgt til oplevelsen af støj og gener fra bænke om natten for to strækninger, Skindergade og Dyrkøb. Det mest udprægede resultat var, at omkring to tredjedele har svaret 'ved ikke'

ud af de mere end 1.200 respondenter. Ser man udelukkende på svarene fra dem, der bor i Middelalderbyen (se figur 34) er det cirka halvdelen, der svarer 'ved ikke'. For Skindergade har 29 % oplevet (helt eller delvis) støj og gener, 12 % har svaret 'hverken eller' og 11 % har (helt eller delvis) ikke oplevet støj og gener. For Dyrkøb har 18 % oplevet (helt eller delvis) støj og gener, 15 % har svaret 'hverken eller', og 15 % har (helt eller delvis) ikke oplevet støj og gener. Svarene på dette spørgsmål er foretaget blandt en mindre gruppe af respondenter, nærmere bestemt 330 personer for Skindergade og 696 personer for Dyrkøb. Det relativt lave antal besvarelser for Skindergade er påvirket af en teknisk fejl i starten af spørgeskemaundersøgelsen, der betød, at ikke alle respondenterne blev stillet spørgsmål om Skindergade. Spørgeskemaundersøgelsen tyder på, at op mod en tredjedel af beboerne i Middelalderbyen har oplevet støj og gener fra bænke om natten, mens de resterende 71 % har svaret 'ved ikke' eller 'hverken eller' eller, at de ikke har oplevet støj eller gener (helt eller delvist). Svarene på det spørgsmål giver ikke basis for en klar konklusion.

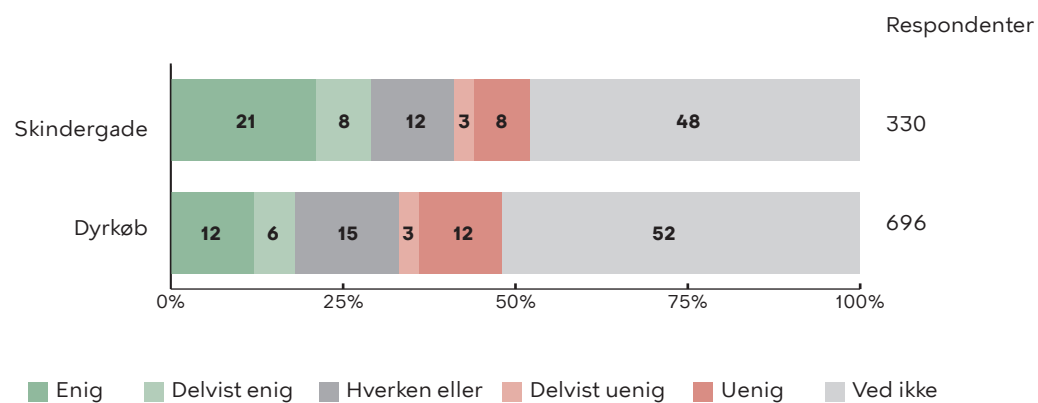




Figur 34: Oplevet støj og gener ved bænke om natten. Beboere i Middelalderbyen.

Udsagn:

"Jeg har som beboer oplevet, at der er støj og gener ved bænke på strækningen om natten".



Erhvervslivet

Der er ikke nogen klare konklusioner om forsøgets betydning for erhvervslivet. Der er eksempler på både positive og negative konsekvenser, men ikke nogen tydelige resultater, der peger i den ene eller den anden retning. Derfor må der henvises til erhvervsanalysen udarbejdet af COWI.

I spørgeskemaet er der stillet to spørgsmål, der kan belyse konsekvenser for erhvervslivet. Det ene handler om varelevering, og det andet handler om, hvor vidt omdannelsen til gågade har været positivt for forretningen.

I spørgeskemaet fik de erhvervsdrivende og ansatte i Middelalderbyen stillet spørgsmålet, om de har oplevet, at omdannelsen til gågade har haft en positiv effekt på forretningen. Blandt de 911 erhvervsdrivende og ansatte, som har besvaret spørgsmålet, vurderer over halvdelen at det ved de ikke. 17 % svarer helt eller delvis enig i at det har haft en positiv effekt, 10-15 % svarer helt eller delvis uenig i at det har haft en positiv effekt, og 16 % svarer 'hverken eller'. Se figur 35.

I spørgeskemaet er der desuden spurgt til, om de ændrede muligheder for varelevering har skabt større udfordringer. Svarene viser på tværs af forsøgsgaderne, at hovedparten - mellem 55-60 % af respondenterne til den enkelte strækning - har svaret ved ikke. På de enkelte forsøgsstrækninger har mellem 12-21 % af respondenterne oplevet større udfordringer (uenig eller delvist uenig), mens 16-21 % ikke har oplevet større udfordring (helt eller delvist). Se figur 36. Ingen af strækningerne skiller sig markant ud fra hinanden. På denne baggrund er konklusionen i spørgeskemaundersøgelsen at op mod

en femtedel af de adspurgte, har oplevet udfordringer med varelevering i større eller mindre grad.

Evalueringsseminaret pegede på, at træer og cykler blokerede for varelevering og skabte trafikpropper.

Spørgeskemaundersøgelsen tyder på, at erhvervslivet har særligt fokus på parkerede cykler. På spørgsmålet om parkerede cykler fylder mindre i gaderne, har 51 % af de erhvervsdrivende svaret, at de er helt eller delvis uenige ud af 310 respondenter.

Spotinterviews viste både negative og positive vurderinger af byrumsforsøgets betydning for erhvervslivet.

"Helt egoistisk for mig. Jeg er forretningsdrivende. Det gør, at folk ikke kan komme ind og hente mine værker. Folk er irriterede over, at de ikke kan finde nogen parkeringspladser nogen steder. Fordi der er blevet lukket ned for parkeringspladser og ned for veje, så det vil sige som forretningsdrivende er det elendigt for mig. Og jeg overvejer faktisk at finde et andet sted på baggrund af det."

Mand, 40-64 år, Galleriejer, cyklist. Hyskenstræde.

"Og jeg har haft forretning i 27 år, og jeg håber, at det bliver sådan i min tid, at jeg får lov til at få en gågade... Jeg tror, der er flere turister, som har fundet os fordi det er en gågade. For så har de haft lyst til at gå her, fordi det er en gågade. Vi kan ikke se, hvad alle mennesker er, men vi kan tydeligt mærke, at der kommer både flere ind i butikken, og der går langt flere mennesker på gaden."

Kvinde, 40-64 år, butiksejer. Klosterstræde.

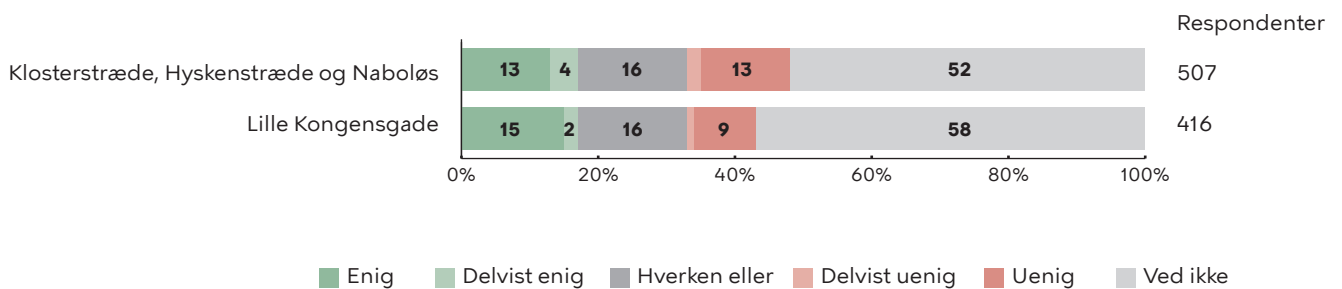




Figur 35: Positiv effekt på forretningen

Udsagn:

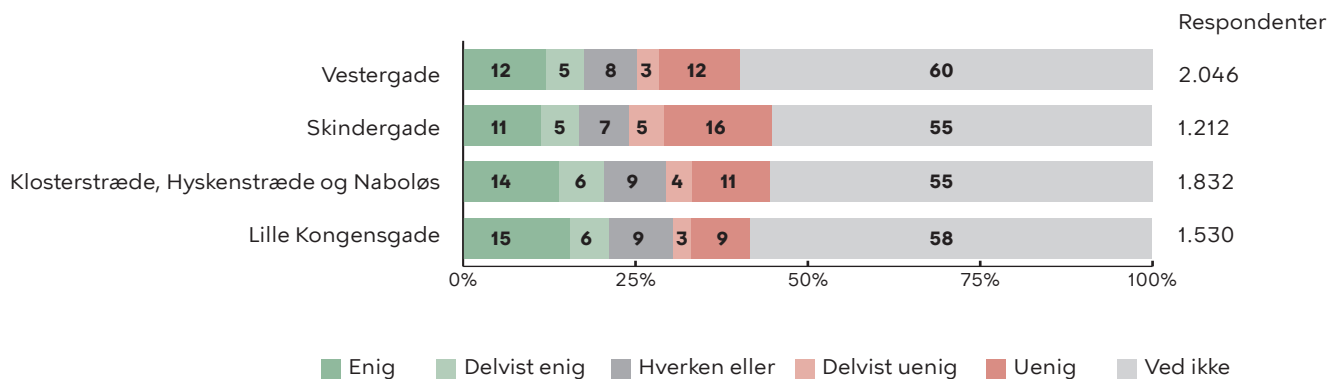
"Jeg har oplevet, at omdannelsen til gågade i Lille Kongensgade har haft en positiv effekt på min forretning" – på tværs af forsøgsgaderne



Figur 36: Ændrede muligheder for varelevering

Udsagn:

"Jeg har oplevet, at ændrede muligheder for vareindlevering ikke har skabt større udfordringer" – på tværs af forsøgsgaderne



Debat og byrumssamtaler

Forsøgene er generelt set blevet positivt modtaget, og de har givet anledning til en mangfoldig debat på sociale medier, i pressen, ved events og ved mere end 100 henvendelser i postkassen og i øvrigt til Teknik- og Miljøforvaltningen.

Der var stort engagement i kommentarsporet på Facebook opslag, samt mange delinger på øvrige sociale medier som Instagram og LinkedIn. I spørgeskemaet har der ligeledes været stor interesse for at kommentere og uddybe oplevelser mv.

En del af debatten og byrumssamtalerne har også været de mange arrangementer og events, som flere forskellige aktører har gennemført under byrumsforsøget.

“Jeg glæder mig til at se nogle byrumsforsøg, som kan inspirere til den evige samtale om, hvordan vi får det bedste ud af vores smukke København, og som sætter fokus på de problemer, vi har udover bilerne - støjen, kommerialiseringen og den manglende bæredygtighed.”

Mads Nørgaard, Nørgaard på Strøget, februar 2021.

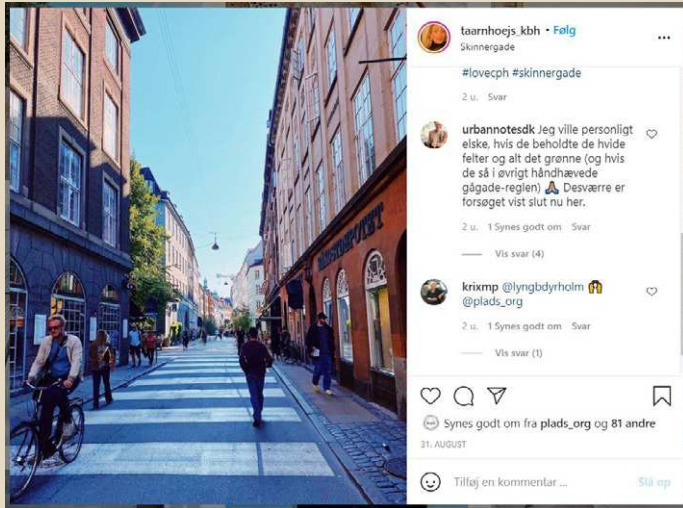
ARRANGEMENTER OG EVENTS UNDER BYRUMSFORSØGET

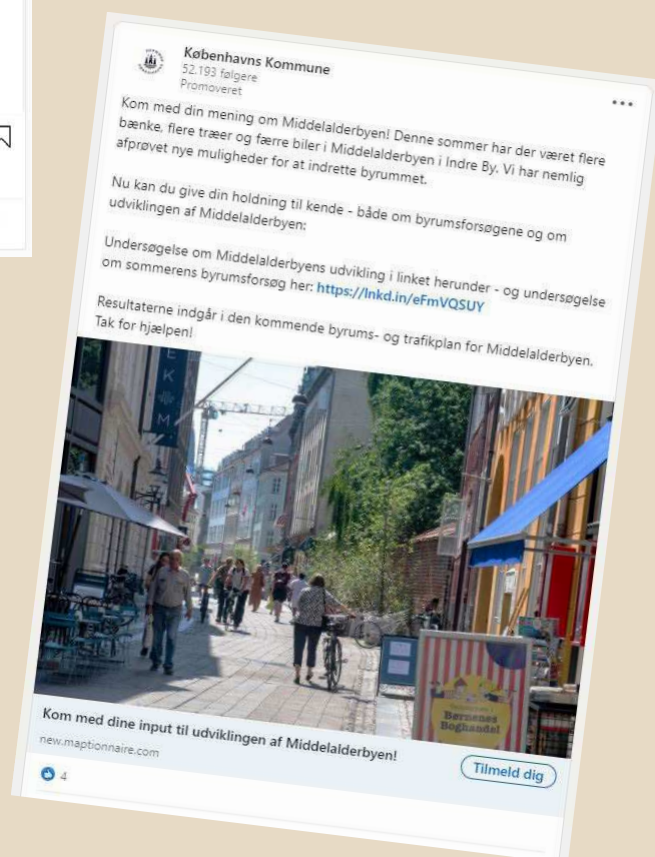
- 10 forskellige Koncerter og kunstevents, Nikolaj kunsthall
- Indvielse af kunstinstallation i Lille Kongensgade, Social Works
- Kulturen ud i byrummet torsdage i juli og august, Kulturkvarteret
- Vejfest på Lille Kongensgade, Magasin m.fl.
- MorgenDAC om byen bliver kvant i liveability, Dansk Arkitektur Center
- Konference om bæredygtig trafik, Indre By Lokaludvalg
- High Tea Between the Trees, lokale beboere i Hyskenstræde
- Unges Byrum, udstilling i Skindergade, Ungeråd KBH
- Alsang med Mathias Hammer og Københavns Drengkor
- Walkway gadekunst, WOCO og Erhvervsministeriet

Københavns Kommune takker for de mange flotte arrangementer og installationer.



Klip fra sociale medier







Resultater fra forsøgsstrækninger

På de følgende sider præsenteres erfaringer og resultater fra byrumsforsøgene på de enkelte strækninger hver for sig. Da en stor del af data allerede er præsenteret i afsnittet om de generelle erfaringer, henvises der til figurerne i de generelle afsnit.

Vestergade

Under forsøget blev Vestergade fortsat fastholdt som cykelgade, og derfor blev der ikke malet med striber. Der blev heller ikke opsat bænke, da der ikke var ønsket mere ophold i denne gade på grund af de mulige gener fra nattelivet. De midlertidigt nedlagte parkeringspladser blev erstattet med træer i bigbags.

Fokus var på at undgå gener fra biltrafikken om natten, og derfor var den eneste begrænsning for biltrafikken et midlertidigt indkørselsforbud torsdag-lørdag fra kl. 22.00 til 04.00.

Under forsøget blev det observeret, at skiltene med indkørselsforbud medførte, at en del bilister undlod at køre ind i gaden. Samtidig blev det observeret fra politi og Kultur- og Fritidsforvaltningens natteværter, at skilte har en begrænset effekt, da det ikke var alle der overholdt indkørselsforbuddet om natten. Natteværterne noterede gennem hele forsøgsperioden, at fredag og lørdag nat kørte et stærkt varierende antal biler mellem 0 og 37 igennem gaden i løbet af et kvarter til en halv time. Både natteværter og politi og har givet udtryk for, at udfordringen med larmende og utryghedsskabende bilister ændrede sig, så der under forsøget blev oplevet færre utryghedsskabende bilister i Vestergade, og at denne trafik rykkede sig til andre gader i Indre By.

Spørgeskemaundersøgelsen viste dog, at der generelt blev oplevet mindre biltrafik i Vestergade under byrumsforsøget. Blandt de 2.046 respondenter, der har svaret på udsagnene om Vestergade, er 60 % af de adspurgte enige (37 %) eller delvist enige (23 %) i, at de har oplevet mindre biltrafik i Vestergade. Se figur 28 i afsnittet om mindre biltrafik. Dette skyldes sandsynligvis, at de tretten parkeringspladser i gaden var midlertidigt nedlagt, og at en del bilister har opfattet skiltet med indkørselsforbud som gældende om dagen til trods for undertavlen med torsdag - lørdag kl. 22-04. Der har været tidspunkter, hvor trafikken i gaden under

forsøget har været blokeret af varelevering til butikker og virksomheder. Det er dog ikke muligt på baggrund af de indsamlede data at vurdere, om dette også har været tilfældet før forsøget.

"Her i Vestergade har man fjernet alle 15-minutters af- og pålæsnings-p-pladser. Det vil sige at alt hvad der hedder fragtmand og det ene og det andet holder fuldstændigt sindssygt her i krydset om formiddagen."

Mand, 40-64. Erhvervsdrivende (ejer af tøjforretning til mænd). Cyklist. Vestergade. Spotinterview.

Under forsøget var Vestergade præget af livligt natteliv til trods for, at der var begrænsninger på barer og natklubber på grund af corona-restriktioner i samme periode. Opholdstællinger om natten på to lørdage i august viste, at gaden var præget af ca. 200-300 unge mennesker, der stod i kø til beværtninger, og samtidig blev der talt knap 200 gående i løbet af en observationsperiode på ti minutter. På dette tidspunkt var natklubber med 5-bevilling stadig lukket på grund af corona, så der var ikke tale om et fuldstændig genåbnet natteliv.

Støjmålingerne viste, at det er støj fra festglade mennesker, der giver anledning til det meste af støjen, mens en mindre del stammer fra biler, og meget lidt af støjen kommer fra musik.

Spørgeskemaundersøgelsen viser, at på forsøgsstrækningerne generelt har oplevelsen været, at træerne er med til at skabe roligere byrum, men forvaltningens støjmålinger i Vestergade tyder på, at der ikke var en målbar ændring i støjniveauet som følge af de opstillede træer. Dette peger på, at støjproblemer i nattelivet i Vestergade sandsynligvis ikke kan løses ved hjælp af træer, selv om træer muligvis generelt kan bidrage til oplevelsen af et roligere byrum.



Skindergade

I forsøget var Skindergade indrettet som gågade med kørsel tilladt, og der var malet striber på vejbanen. Der var midlertidigt nedlagt 13 parkeringspladser, som i forsøgsperioden lagde plads til træer i bigbags og bænke. Fokus var på bedre forhold for fodgængere samt på balancen mellem kommercielt og ikke-kommercielt byliv.

Spørgeskemaundersøgelsen viser, at i alt 71 % af de 1.212 respondenter for Skindergade har oplevet helt (53 %) eller delvist (18 %), at gaden var blevet mere attraktiv at opholde sig i under forsøget. Se figur 15. Desuden har 54 % oplevet helt (38 %) eller delvist (16 %), at der er bedre mulighed for ophold uden at købe noget. Se figur 17. Her må nævnes det lille forbehold, at en teknisk fejl i spørgeskemaet betød at, af de 2.299 respondenter, der oplyste, at de havde været i Skindergade, blev der kun indsamlet 1.212 besvarelser. Der er dog ikke tegn på, at fordelingen på typer af respondenter blev påvirket.

Opholdstællingerne viser, at om formiddagen var der meget få personer, der opholdt sig i gaden. Senere på dagen og i weekenden var flere der opholdt sig siddende ved udeservering (kommercielt) og flere stående i gaden, mens de ikke-kommercielle bænke blev benyttet i mindre grad.

Træer og bænke på de nedlagte parkeringspladser er generelt blevet godt modtaget, men har også for nogle været et problem.

“Træerne er flotte, men der er mangel på parkering for kunderne. Før kunne man parkere hvor træerne er. Det klager kunderne meget over.”

Mand, 18-39. Erhvervsdrivende (ejer af vandpibecafe). Bilist. Skindergade. Spotinterview.

Alt i alt vurderer forvaltningen, at forsøget har givet bedre mulighed for ikke-kommercielt ophold i Skindergade, og at forsøget samlet set har været med til at gøre gaden mere attraktiv at være i.

Skindergade er en af de mere trafikerede gader sammenlignet med de andre forsøgsstrækninger. Der var under forsøget generelt mange cykler. Særligt om formiddagen var 76 % af trafikanterne i gaden cyklister, mens det i weekenderne dalede til 23 % cyklister, fordi de fleste trafikanter i weekenden var fodgængere. Om eftermiddagen på hverdage var den motoriserede trafik på sit højeste med 12%, hvilket stadig var en lav andel i forhold til hvor mange, der bevægede sig på strækningen.

Om formiddagen på hverdage var Skindergade præget af cyklister, men om eftermiddagen, aftenen og i weekenden var flertallet af trafikanterne fodgængere, mellem 51-71 %. Langt størstedelen af fodgængerne gik på fortovet, og kun en lille andel (7-11 %) af trafikanterne valgte at gå på vejen. Se figur 37.

Selv om bevægelsestællingerne viser, at der ikke var særlig mange biler, tyder materialet dog på, at det blev oplevet som om, både bilerne og cyklerne fyldte meget i gadebilledet.

Spørgeskemaundersøgelsen viser, at over halvdelen har svaret, at det er blevet en bedre oplevelse at cykle gennem gaden, svarende til 55 % af de 1.212 respondenter, helt (37 %) eller delvis (18 %). Se figur 27.

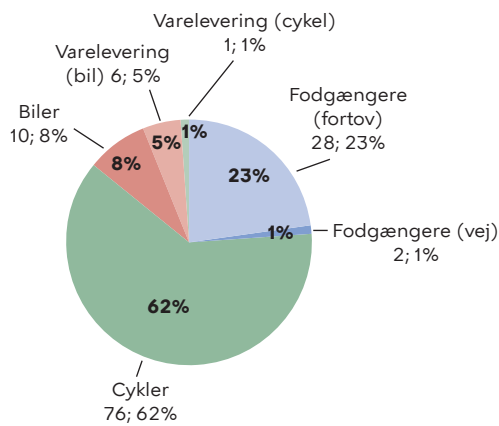
For gående har 67 % svaret, at det var en bedre oplevelse at gå igennem Skindergade, helt (49 %) eller delvis (18 %). Se figur 24.

En del har oplevet, at der var mindre biltrafik. Eksempelvis har 57 % af de adspurgte oplevet, at der er mindre biltrafik i gaden helt (34 %) eller delvist (23 %). Se figur 29.

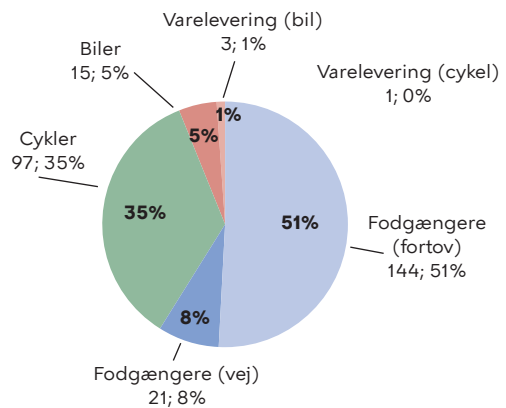
Så stor en del som 68 % af de 1.212 respondenter har oplevet helt (37 %) eller delvist (31 %), at fodgængere og cyklister har indtaget kørebanen, så trafikken foregår på de bløde trafikanters præmisser. Se figur 30.

Figur 37: Bevægelsestællinger Skindergade. Diagrammerne viser tællinger af personer og køretøjer i bevægelse, talt 10 minutter i det angivne tidsrum. Gennemsnit af to sæt tællinger.

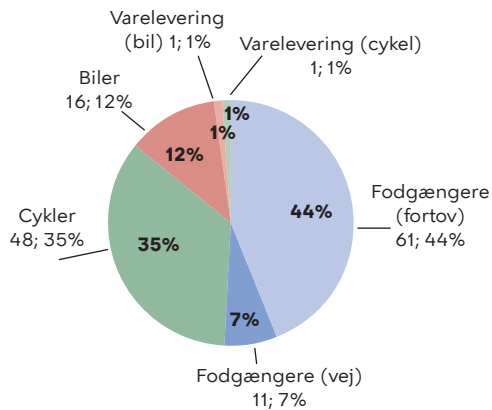
HVERDAG – FORMIDDAG KL. 9-11
Antal af observerede, gennemsnit: 122



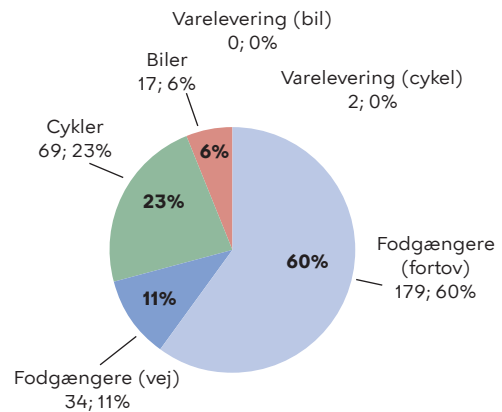
HVERDAG – EFTERMIDDAG KL. 15-17
Antal af observerede, gennemsnit: 280



HVERDAG – AFTEN KL. 19-21
Antal af observerede, gennemsnit: 138



WEEKEND – DAG KL. 13-15
Antal af observerede, gennemsnit: 299





“Det [den største forandring] er, at folk går ude på gaden. Man kan godt se, at folk føler, at det må de godt.”

Mand, 18-39. Erhvervsdrivende (driver værtshus).
Cyklist. Skindergade. Spotinterview.

Tendensen er, at mange har oplevet forsøget som en forbedring, men tendensen er ikke entydig, og der er også udsagn som peger på udfordringer med trafikken. Færdselspolitiet oplyser, at de har oplevet en intensivering i kombinationen af fodgængere og biler på kørebanen i Skindergade.

“Ret kaotisk og farligt at være fodgænger, fx i Skindergade, hvor der – udover rigtig mange meget hurtigt kørende cyklister – også er en del biler. Havde ellers opfattelsen af, at biler ikke måtte køre der under denne prøveperiode.”

Kommentar fra Facebook.

“Folk kører bare igennem, som de plejer. Biler og cykler kører som om, der ikke er noget, der har ændret sig. Samtidigt så oplever jeg, at folk gerne vil bruge det som gågade, og de går op og ned ad den, midt på vejen og nyder det, men samtidigt skal de hele tiden springe for bilerne. Så det er noget rod i virkeligheden.”

Mand, 18-39. Erhvervsdrivende (driver værtshus).
Cyklist. Skindergade. Spotinterview.

“Jeg har oplevet lidt, at der kommer flere cyklister, men der kommer ikke færre biler. Så det er stadig enormt frustrerende, når man kører som cyklist, fordi der er så mange biler, og fordi der er kommet træer og chikaner rundt omkring. Så kan man ikke sådan lige smutte forbi bilerne på samme måde som cyklist. Jeg synes, der stadig er rigtig, rigtig mange biler på denne her vej.”

Kvinde, 18-39. Beboer. Gående, men cykler oftest.
Skindergade. Spotinterview.

Kultur- og Fritidsforvaltningens natteværter observerede, at der til tider var generende biltrafik i gaden, hvor der nogle gange var en del biler, som gassede voldsomt op og kørte ræs. Natteværter pegede desuden på, at hvis gaden skal fungere på fodgængernes præmisser, så skal træerne udgøre en forhindring, hvor de i forsøget kun stod i den ene side og dermed ikke forhindrede hurtig kørsel.

“Det er jo dem, der skal vise deres biler frem fredag og lørdag, og som ligger og gasser op. Hvis du har gået tur op og ned ad her, så oplever du jo, hvordan de ligger og kører i karavane og gasser op og kører også meget stærkt. Jeg ved ikke, om der er kommet flere, men det karambolere bare, fordi det er blevet mere gågade-agtigt, fordi man har lavet de her striber, og det er blevet mere farligt, fordi man har indskrænket med træerne og sådan noget.”

Kvinde, 40-64. Beboer. Gående. Går aftentur med hunden. Skindergade. Spotinterview.

Dyrkøb

Byrumsforsøget på Dyrkøb var præget af, at mere end halvdelen af pladsen fortsat blev brugt til parkering af elbiler mv. Det betød, at det ikke med forsøgsdesignet var muligt at skabe den oase med mulighed for ro og fordybelse, der var intentionen. På Dyrkøb blev kun 19 ud af de i alt 51 parkeringspladser nedlagt i forsøgsperioden. Erfaringen fra forsøget er, at kombinationen af mange opretholdte parkeringspladser og samtidig opsætning af træer og bænke på Dyrkøb ikke gav et tilstrækkeigt attraktivt byrum til, at folk havde lyst til at sætte sig på bænkerne.

Opholdstællingerne viser, at der var meget få personer, der opholdt sig på bænkerne i Dyrkøb, selvom der her var placeret flest bænke sammenlignet med de andre strækninger. I weekenden var der en stigning i antallet af personer, der tog ophold på pladsen, men lige så mange valgte at stå som at sidde. Ifølge spotinterviews oplevede nogle, at bænkenes opstilling på Dyrkøb ikke inviterede til ophold, fordi de virkede umotiverede og tomme, og fordi pladsen i nogen grad stadig havde karakter af parkeringsplads.

“Jeg har ikke brugt de bænke, der står dernede [på Dyrkøb]. Jeg synes, det er et lidt spøjst sted at stille bænke op i virkeligheden. For der er ret mange bænke sådan her omkring kirken. Jeg tænker, at det måske skulle etableres lidt bedre. Fordi lige nu er det bare nogle bænke, der står overfor hinanden. Det er et ret eksponeret sted. Der er noget lidt akavet over at skulle bevæge sig ind mod de der sandsække og skulle sætte sig ét menneske på en bæk, hvor der står 10 andre bænke ved siden af.”

Mand, 18-39. Beboer. Gående. Siddende uformelt på trappe ved kirken. Dyrkøb. Spotinterview.

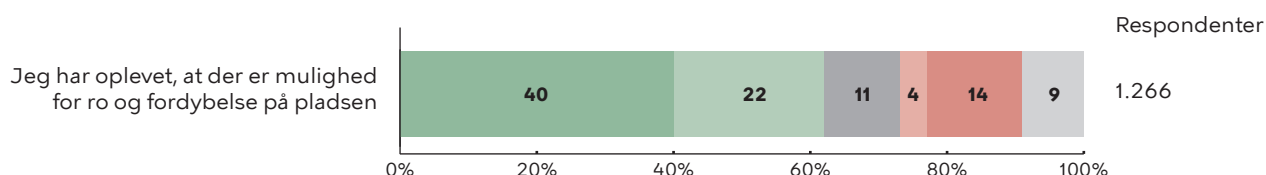
Spørgeskemaundersøgelsen viser, at 62 % af de 1.266 respondenter, der har været på Dyrkøb, har oplevet helt (40 %) eller delvist (22 %), at der er mulighed for ro og fordybelse på pladsen. Se figur 38. Det er til trods for, at 25 % af de adspurgte har oplevet støj og gener fra biltrafikken på parkeringspladsen helt (12 %) eller delvist (13 %). Dog er 22 % uenige (16 %) eller delvist uenige (6 %) i at have oplevet støj fra biltrafikken. Se figur 39.

At området var mere attraktivt at opholde sig i under forsøget, fremgår af spørgeskemaundersøgelsen, hvor 66 % af de 1.266 respondenter har oplevet dette helt (44 %) eller delvist (22 %). Se figur 17.

Til trods for de nedlagte parkeringspladser og striberne på asfalten var Dyrkøb præget af fortsat biltrafik, og fodgængerne holdt sig hovedsageligt på fortovet langs kirken fremfor at gå på striberne. Dette ses blandt andet af bevægelsestællingerne, som viser stort set samme mængde biler på tværs af døgnet samt i weekenden. Størstedelen af de gående opholder sig på fortovet, dog ses det, at tallet for gående på kørebanen stiger i weekenden. Dette afspejler således, at vejen under forsøget oplevedes som forbeholdt for bilister, og at fortovenes store bredde - specielt langt kirken - tillod, at gående primært benyttede disse.

Spørgeskemaundersøgelsen viser dog, at 52 % af de 1.266 respondenter har oplevet, at der helt (30 %) eller delvist (22 %) var mindre biltrafik på Dyrkøb under forsøget. Se figur 29. Dette tyder på, at indretningen med bænke og træer gav en oplevelse af mindre biltrafik, selv om pladsen stadig var ret præget af biler og parkeringskørsel.

Figur 38: Mulighed for ro og fordybelse på Dyrkøb



Figur 39: Oplevet støj og gener fra biler på Dyrkøb







Klosterstræde, Hyskenstræde, Naboløs

Forsøgsstrækningen på Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs, også kaldet 'smutvejen' i forsøget, var det smalleste forløb i forsøget, der bugter sig let og charmerende som en forbindelse mellem Skindergade, Strøget, Strædet og Gammel Strand. Her var fokus på balancen mellem biltrafik og gående samt involvering af gadens lokale beboere, butikker mv.

Spørgeskemaundersøgelsen viser, at så mange som tre ud af fire oplevede, at gaden var mere attraktiv at være i. Det vil sige, at 74 % af de 1.833 respondenter, der har været på smutvejen, har svaret, at gaderne var blevet mere attraktive at opholde sig i helt (57 %) eller delvist (17 %). Se figur 17. Desuden oplevede 57 % af de adspurgte, at der var bedre mulighed for ophold uden at købe noget helt (42 %) eller delvist (15 %). Se figur 18. Dette må siges at være en markant effekt af de seks opsatte bænke, striberne og de 12 parkeringspladser, der var midlertidigt nedlagt og erstattet med træer i bigbags på hele strækningen. Det tyder på, at gadernes smalle forløb gjorde virkningen af enkle greb relativt større, idet oplevelsen af de parkerede biler før og efter forsøget fyldte relativt mere i de smalle gader.

Gennem forsøget var borgere og erhvervsdrivende (butikker) i gaden gode til at indtage gaden og bruge de nye muligheder i byrummet. Butikker indrettede kantzonen hyggeligt med fx blomster, og der blev arrangeret 'High Tea under the Trees' som en slags 'picnic' den 3. september 2021. Her inviterede lokale beboere fra Hyskenstræde og Klosterstræde i samarbejde med Indre By Lokaludvalg til fejring af naboskabet med en picnic mellem træerne i Hyskenstræde, hvor biltrafikken blev erstattet med picnic-tæpper, lemonade, kage, fællesskab, godt humør og naboskab.

Opholdstællingerne viser, at der var ret få, der opholdt sig i gaderne i hverdagen, mens der var flere på en lørdag eftermiddag. De fleste opholdt sig ved at stå op på strækningen, hvilket må ses i sammenhæng med, at der kun var opstillet seks bænke på smutvejen. Alligevel tyder spotinterviews på, at bænkenes var værdsat.

"Den største fordel, det er alle bænkenes. Og træerne. Men i særdeleshed bænkenes, som du kan se, bliver brugt helt vildt meget."

Mand, 40-64. Arbejder. Cyklist. Hyskenstræde.

"Nu oplever jeg kun, at der er en, der bruger det der [en bænk] fordi han har en forretning. Jeg synes, det er hyggeligt med træerne, men jeg ser ikke, at det har forbedret noget."

Mand, 40-64. Erhvervsdrivende (galleriejer).
Cyklist. Hyskenstræde. Spotinterview.

"Der er mindre biltrafik, end der var før. Før var der så mange biler - både kørende og parkerede - at det ikke var en god oplevelse at gå denne vej. Gaden virker mere grøn, end den var før, og mere attraktiv."

Pige og dreng, 6-17. Besøgende. Gående. Sidder på en af de offentlige bænke. Smutvejen. Spotinterview.

Bevægelsestællingen viser, at bortset fra formiddagstimerne, var der generelt en ligelig fordeling af gående på fortovet og på kørebanen. Det var kun i formiddagstimerne, hvor varelevering og motoriseret trafik procentvis udgjorde en fjerdedel af trafikanterne i gaden, at de gående i mindre grad gik på kørebanen end på fortovet. Se figur 40. Dette er faktisk et generelt træk, der viste sig gennemsnitligt for alle strækningerne, at de færreste trafikanter opholdt sig på kørebanen i formiddagstimerne.

Forvaltningen vurderer, at det er vellykket, at fodgængere under forsøgsperioden har fået bedre mulighed for at gå på kørebanen, da fortovene på denne strækning er meget smalle.

Dette understøttes også af spørgeskemaundersøgelsen, hvor 71 % af de 1.833 respondenter, der har besøgt strækningen i forsøgsperioden, svarer, at de har oplevet, at fodgængere og cyklister har indtaget kørebanen, så trafikken foregår på de bløde trafikanters præmisser, helt (44 %) eller delvist (27 %). Se figur 30.

"Men det fede er jo, at folk har fået lidt mere plads til at gå på og være på. Så vi føler gaden bliver brugt lidt mere, at det ikke lige så meget bare er gennemkørsel."

Mand, 40-64. Erhvervsdrivende. Cyklist.
Klosterstræde. Spotinterview.

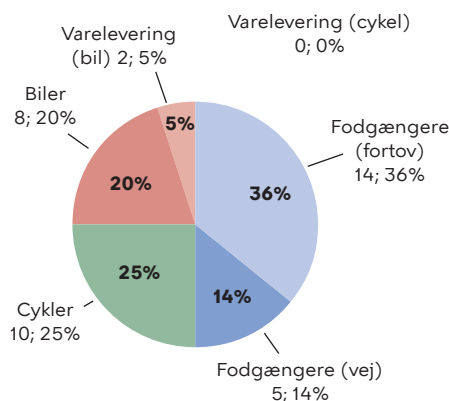
Der er dog også observeret konflikter mellem bilister og gående under forsøgsperioden på smutvejen.

"Men der har også været flere konflikter. Mange flere. Hvor folk er stoppet op, og bilerne er blevet sure på folk, der har gået på gaden og ikke ville flytte sig, og de har så stillet sig ud på gaden, fordi de synes bilerne kører helt åndsvagt."

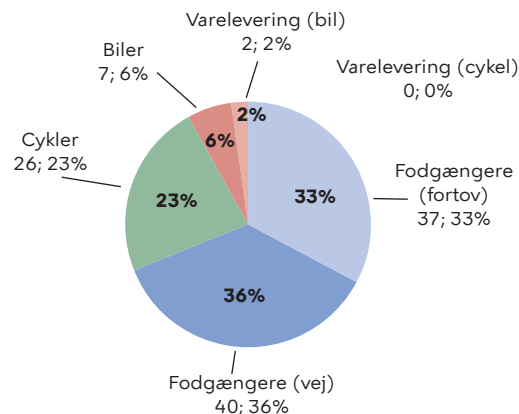
Mand, 40-64. Erhvervsdrivende. Cyklist.
Klosterstræde. Spotinterview.

Figur 40: Bevægelsestællinger. Hyskenstræde. Diagrammerne viser tællinger af personer og køretøjer i bevægelse, talt 10 minutter i det angivne tidsrum. Gennemsnit af to sæt tællinger.

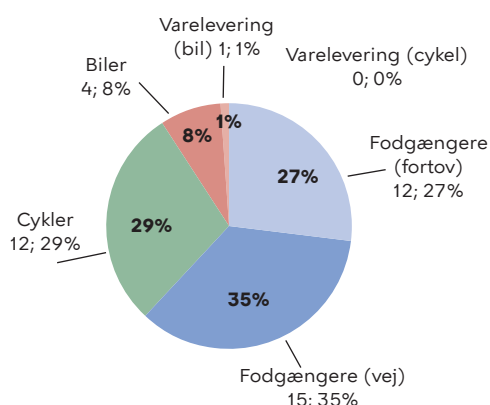
HVERDAG – FORMIDDAG KL. 9-11
Antal af observerede, gennemsnit: 38



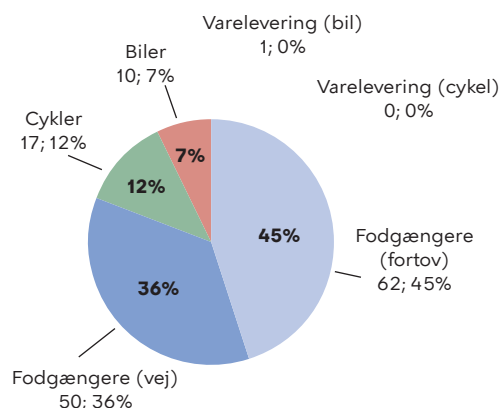
HVERDAG – EFTERMIDDAG KL. 15-17
Antal af observerede, gennemsnit: 112



HVERDAG – AFTEN KL. 19-21
Antal af observerede, gennemsnit: 42



WEEKEND – DAG KL. 13-15
Antal af observerede, gennemsnit: 138



Der opstod problemer med at aflede biltrafikken grundet smutvejens status som gågade med beboerkørsel tilladt. Ved evalueringsseminaret og andre møder blev der givet udtryk for, at der var en oplevelse af, at Skindergade ikke var tilstrækkelig bred til at kunne vende rundt på. Derfor ledtes biltrafikken af andre veje, når de kom fra Skindergade og fandt ud af, at man ikke må køre ad Klosterstræde. Her kørte bilisterne blandt andet af Lille og Store Kannikestræde.

“Og så ville jeg gerne se en masse cyklende og gående ude på gaden. Men det er vigtigt, at fortovet bliver nedbrudt og den samme belægning, for det er også det, bilerne ikke forstår nu. Det er simpelt-hen på grund af belægningen. De forstår ikke helt de der hvide [striber], hvad det er. Hvis fortovskanten bliver nedbrudt, så bliver det noget helt andet for folk. Også for de gåendes opfattelse af om de må gå derude, eller hvor de skal opholde sig.”

Mand, 40-64. Erhvervsdrivende. Cyklist.
 Klosterstræde. Spotinterview.

Spørgeskemaundersøgelsen viser, at 73 % af respondenterne, der har besøgt strækningen i forsøgsperioden, svarede, at det var blevet en bedre oplevelse at gå gennem gaderne helt (55 %) eller delvist (18 %). Se figur 24. Desuden svarede 57 %, at de oplevede, at der var mindre biltrafik helt (34 %) eller delvist (23 %), se figur 29, hvilket også bakkes op af spotinterviews.

“Du kan høre motorcyklerne og bilerne, men mens forsøget har været der, har der været mange flere mennesker på gaden. Dobbelt så mange. Jeg har aldrig set så mange mennesker på gaden før.”

Kvinde, 40-64. Erhvervsdrivende (butiksejer).
 Klosterstræde. Spotinterview.

“De største forandringer har været, at der er flere gående, og der er flere, der ser vores butik. Så det er utroligt positivt.”

Mand, 40-64. Erhvervsdrivende. Cyklist.
 Klosterstræde. Spotinterview.



Lille Kongensgade

I forsøgsperioden var Lille Kongensgade indrettet som gågade med cykel- og beboerkørsel tilladt. Dette medførte, at der var god plads til at opsætte træer og bænke til ikke-kommercielt ophold samt en zone til kulturelle aktiviteter og udeservering for beværetningerne i gaden (kommercielt ophold). Forvaltningen har givet fem tilladelser til udeservering i Lille Kongensgade for hele forsøgsperioden og en række tilladelser til arrangementer af kortere varighed, fx vejfest i forbindelse med Copenhagen Cooking i august. Der blev også opstillet en skulptur 'Mother' af kunstneren Josefine Winding.

Spørgeskemaet viser, at 64 % af de 1.530 respondenter, der har besøgt Lille Kongensgade under forsøgsperioden, oplevede bedre mulighed for ophold uden at købe noget, helt (50 %) eller delvist (14 %). Hvis man sammenligner forsøgsgaderne, er Lille Kongensgade den gade, hvor procentvist flest har svaret enig på dette spørgsmål. Se figur 18. Desuden svarede 75 %, at gaden er blevet mere attraktiv at opholde sig i, helt (58 %) eller delvist (17 %). Se figur 17. Hvis man igen sammenligner forsøgsgaderne, er Lille Kongensgade også den gade, som flest (procentvist) har oplevet som attraktiv at opholde sig i, dog skarpt efterfulgt af 'smutvejen' Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs.

"Superfedt med offentlige bænke, hvor man ikke skal købe for at sidde – gode små pause-rum. Bidrager klart til balancen. Spændende og god idé med lokale samarbejder. Cyklerne kører lidt rigeligt stærkt i forhold til ideen om at have gågade-feeling".

To kvinder på shoppetur tog et hvil på bænken, ca. 35-45 år. Kick-off arrangement den 18. Juni 2021.

Bevægelsestællingen viser, at der var ganske få biler i gaden under forsøget. Se figur 41. Om formiddagen på hverdage udgjorde biler 4 % af trafikanten, og cyklister udgjorde 55 %. Hen på eftermiddagen, når der

blev færre cyklister, steg antallet af fodgængere. På en hverdagsaften var det 78 % af dem, der bevægede sig i gaden, der var fodgængere. Fodgængerne fordelte sig med 40 % gående på kørebanen og 38 % gående på fortovet. I weekenden udgjorde fodgængerne 82 % af trafikanten i gaden, og langt de fleste gik på kørebanen frem for på fortovet. Gaden var således primært indtaget af fodgængere, bortset fra formiddagstimerne, hvor cyklisterne prægede gaden.

"Det var meget gennemkørsel [før], og nu er der masser af byliv på den gode måde ... Det er lidt blevet til en ekstra gågade inde i byen, som jeg synes er ret fedt ... Og jeg tænker også, at det gavner folk, der bor her, at der er et liv i gaden, og at det ikke bare er gennemkørsel".

Mand, 18-39. Besøgende. Cyklist. Lille Kongensgade. Spotinterview.

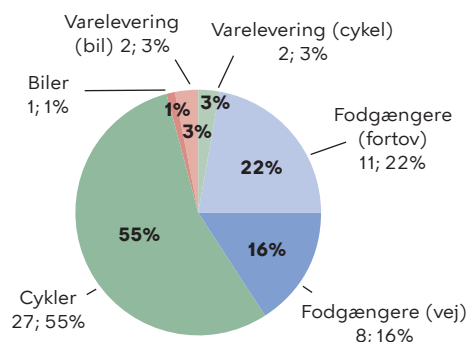
Spørgeskemaundersøgelsen viser, at 77 % af de adspurgte oplevede, at gaden under forsøget var blevet bedre at gå gennem, helt (60 %) eller delvist (17 %). Se figur 24. Desuden oplevede 62 % af de adspurgte, at det var blevet en bedre oplevelse at cykle gennem gaden, helt (46 %) eller delvist (16 %). Se figur 27. Endelig havde 65 % af de adspurgte en oplevelse af mindre biltrafik i gaden, helt (46 %) eller delvist (19 %). Se figur 29.

Byrumsforsøgene gav anledning til samarbejder mellem gadens erhvervsdrivende og kommunen. Der er et fortsat ønske om, at gaden fremover gøres til gågade. Samtidig er der dog observeret en udfordring med parkerede cykler i gaden.

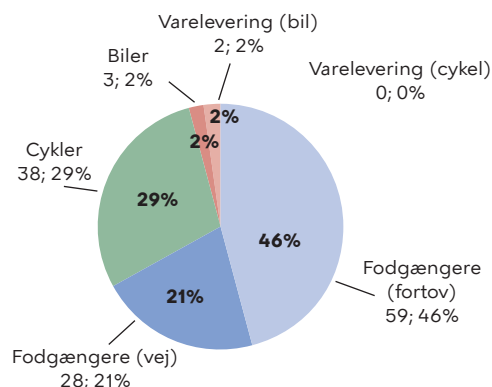
Forvaltningen vurderer, at byrumsforsøget i Lille Kongensgade har vist, at der var stor tilfredshed med at der var plads til et bedre byliv, flere kulturelle aktiviteter, mere udeservering og mindre biltrafik.

Figur 41: Bevægelsestællinger. Lille Kongensgade. Diagrammerne viser tællinger af personer og køretøjer i bevægelse, talt 10 minutter i det angivne tidsrum. Gennemsnit af to sæt tællinger.

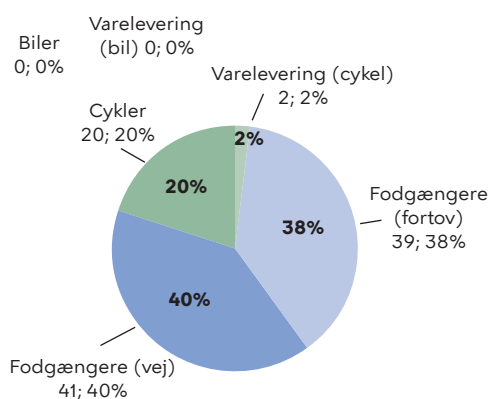
HVERDAG – FORMIDDAG KL. 9-11
Antal af observerede, gennemsnit: 50



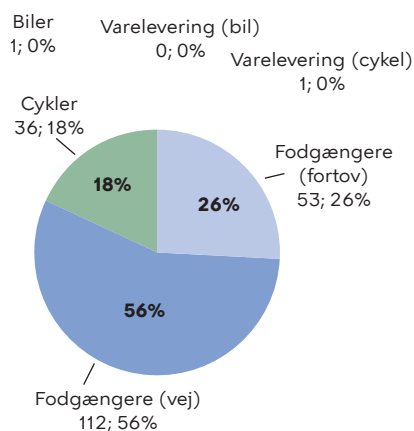
HVERDAG – EFTERMIDDAG KL. 15-17
Antal af observerede, gennemsnit: 129

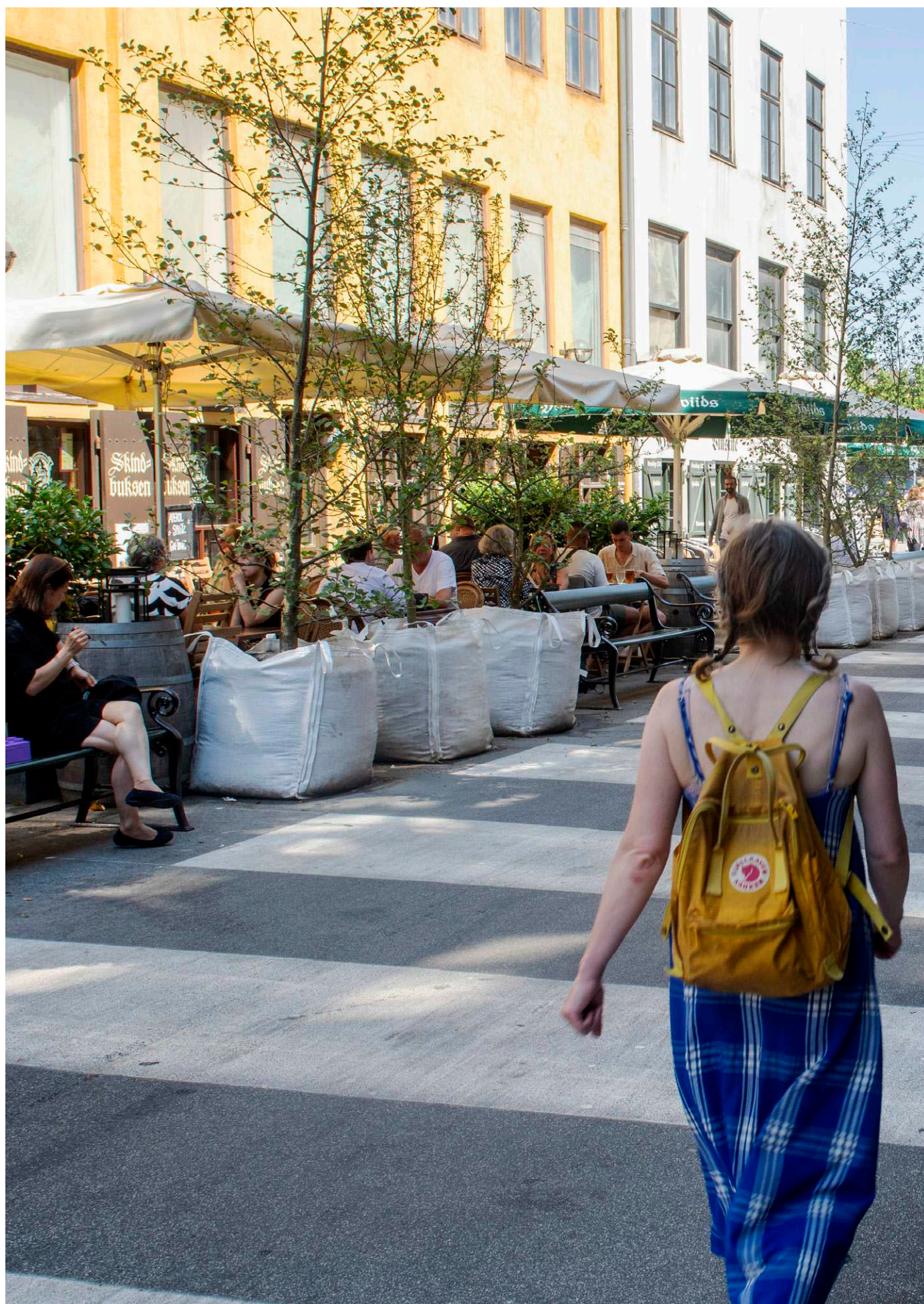


HVERDAG – AFTEN KL. 19-21
Antal af observerede, gennemsnit: 102



WEEKEND – DAG KL. 13-15
Antal af observerede, gennemsnit: 202





Store Kirkestræde

Store Kirkestræde var under forsøget indrettet som gågade med kørsel tilladt. Gaden var sparsomt indrettet kun med striber, få træer og ingen bænke.

I den sidste del af forsøgsperioden blev de hvide striber på kørebanen suppleret med et kunstværk af den københavnske kunstner Marko Colors Geometry. Kunstværket var en del af Comeback Copenhagen, som var et samarbejde mellem Wonderful Copenhagen, Københavns Kommune og Erhvervsministeriet. Formålet var at skabe byrum, der inviterer indenfor, samtidig med at gadens erhvervsdrivende blev en integreret del af værket. Kunstprojektet blev udviklet med afsæt i Wonderful Copenhagen's analyseindsigter, der har vist, at kunst, gåture og spontane overraskelser er vigtige elementer i fremtidens gode udeoplevelse i København.

I hele forsøgsperioden gjorde Nikolaj Kunsthal en stor indsats for at aktivere byrummet og gøre kulturen synlig i byrummet. Der var forskellige arrangementer, byrumsmøbler og ændring af indgangspartiet for at gøre kulturen mere synlig i Store Kirkestræde og på pladsen ved den gamle Nikolaj Kirke. Desuden var der samar-

bejde med Kulturkvarteret om at få kulturen mere ud i byrummet blandt andet ved torsdagsbar med drinks, DJ og kulturevents i juli og august.

Spørgeskemaundersøgelsen viser, at 65 % af de 1.428 respondenter, der har besøgt Store Kirkestræde, oplevede, at gaden var blevet mere attraktiv at opholde sig i, helt (49 %) eller delvist (16 %). Se figur 17. Desuden svarede 69 %, at det var en bedre oplevelse at gå igennem gaden, helt (51 %) eller delvist (18 %), se figur 24, og 57 % svarede, at det var en bedre oplevelse at cykle gennem gaden, helt (41 %) eller delvist (16 %), se figur 27. Et lille flertal på 51 % havde oplevelsen af mindre biltrafik i gaden, helt (33 %) eller delvist (21 %). Se figur 29.

Sammenlignet med de øvrige forsøgsstrækninger er Store Kirkestræde i spørgeskemaundersøgelsen placeret lidt lavere i københavnernes vurdering af, hvor attraktiv gaden var i forsøgsperioden. Dette hænger muligvis sammen med de store byggecontainere, der står centralt i gaden, samt at der var meget få træer og ingen bænke i forsøgsperioden.

I den sidste del af forsøgsperioden (september) fik Store Kirkestræde ekstra farver og symboler på kørebanen med projektet Walkway.

↓





Bilag 2

JANUAR 2022

KØBENHAVNS KOMMUNE, TEKNIK- OG MILJØFORVALTNINGEN

ERHVERVSANALYSE – MINDRE BILTRAFIK I MIDDELALDERBYEN

RAPPORT



COWI

PHOTOS:
Københavns Kommune
COWI
Gettyimages





ADRESSE COWI A/S
Parallelsvej 2
2800 Kongens Lyngby
TLF +45 56 40 00 00
FAX +45 56 40 99 99
WWW cowi.dk

JANUAR 2022

KØBENHAVNS KOMMUNE, TEKNIK- OG MILJØFORVALTNINGEN

ERHVERVSANALYSE – MINDRE BILTRAFIK I MIDDELALDERBYEN

RAPPORT

PROJEKTNR.
A227766

DOKUMENTNR.
008

BESKRIVELSE
Teknisk rapport

KONTROLLERET
VIFO

VERSION
4.0

UDGIVELSESDATO
4. januar 2022

UDARBEJDET
MJNS, ADTH, MRRR, THRD, MJHS, MOBR

GODKENDT
VIFO



INDHOLD

1	INTRODUKTION	7
2	HOVEDKONKLUSIONER	11
3	LÆSEVEJLEDNING	15
4	BAGGRUND FOR ANALYSEN	17
5	ERHVERV OG HANDEL	23
6	VARELEVERING	41
7	HÅNDVÆRKERYDELSER	51
8	ØVRIGE OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER	61
9	ANALYSEDESIGN OG -PROCES	63

BILAG

BILAG A	KILDER	66
BILAG B	GENNEMFØRTE INTERVIEWS	67
BILAG C	HYPOTESER	68
BILAG D	NOTAT OM UDVIKLINGSTENDENSER	71



1 INTRODUKTION

Den 20. august 2020 behandlede Borgerrepræsentation i Københavns Kommune anbefalinger fra en borgersamling om "Middelalderbyen – mindre biltrafik og bedre hverdagsliv".

Borgersamlingens anbefaling er at begrænse biltrafikken markant med op til 65 % og trinvis at begrænse gade- og kantstensparkeringspladser med op til 90 %. Det vil betyde, at 700-900 parkeringspladser nedlægges. Målet er at give plads til flere grønne og ikke-kommercielle byrum, mere hensynsfuld cykelparkering og bedre forhold for bløde trafikanter. Borgerrepræsentationen besluttede at tage dialogprocessens resultater til efterretning, og med det afsæt igangsætte en analyse af konsekvenserne for erhvervslivet i Middelalderbyen.

Analysen er gennemført sideløbende med byrumsforsøg i fem udvalgte gader, og som grundlag for en ny trafik- og byrumsplan for Middelalderbyen. COWI har samlet resultaterne af analysen i denne rapport, som også giver en række anbefalinger til det videre arbejde med trafik- og byrumsplanen.

RAMMEN FOR ERHVERVSANALYSEN

Det overordnede afsæt for analysen er beslutningen i Københavns Kommunes budgetaftale for 2021 om at gennemføre en analyse af konsekvenserne for erhvervslivet med fokus på tre udvalgte erhvervsgrupper:

- › **Erhverv og handel**, defineret som detailhandel og serviceerhverv i Middelalderbyen inddelt i segmenterne udvalgswarebutikker, restaurationserhvervet, hotelbranchen, behandlingssteder samt store dagligvarebutikker.
- › **Varelevering**, det vil sige vareleverandørerne som erhverv samt distribution af varer til og fra erhverv i Middelalderbyen. Distribution til og fra beboere er ikke omfattet.
- › **Håndværkerydelser**, forstået som håndværkerne som erhverv samt deres servicering af erhvervsdrivende i Middelalderbyen. Håndværkerydelser i forbindelse med store byggerier og anlæg er fravalgt, da disse i udgangspunktet har deres egne byggeplads- og logistikløsninger. Håndværkerydelser for beboere er ikke omfattet.

BORGERSAMLINGENS ANBEFALINGER OM BEGRÆNSNING AF BILTRAFIK

Borgersamlingen har afgivet en række anbefalinger som vil begrænse biltrafikken i Middelalderbyen, såfremt de besluttet politisk. Anbefalingerne er vores reference for at vurdere konsekvenserne for erhvervslivet i Middelalderbyen. De to implementeringsscenarier samt borgersamlingens anbefalinger er fremstillet i Figur 1.

Kørselsformål	I dag	Scenarie 1 – 40%	Scenarie 2 – 75%	Borgersamling – (60-65%)
Drift (<1 %)				
Brand, redning og renovation	x	x	x	x
Kommunale driftsbiler (f.eks. gartnere, renhold)	x	x	(x)	(x)
Beboere og privatparkering (20-40 %)				
Privat gårdparkering og ambassade	x	x	x	x
Beboere (folkeregisteradresse i Middelalderbyen)	x	x	–	x
Arbejdskørsel (40-60 %)				
Håndværkere	x	x	–	–*)
Varelevering til butikker og specialkørsel (flyttebiler, byggematerialer)	x	x	(x)	(x)
Ansatte (personer med arbejdsplads i Middelalderbyen)	x	–	–	–
Personbefordring (10-15 %)				
Invalidekort og sygetransport	x	x	x	x
Taxa	x	x	–	x
Turistbusser, delebiler, limousinekørsel mv.	x	x	–	–
Øvrig kørsel (20-40 %)				
f.eks. Gæster, møder, handlende, kultur- og fritidskørsel	x	–	–	–

FIGUR 1 Scenarier for begrænsning af biltrafikken i Middelalderbyen

x = kørsel tilladt med licens;

(x) = kørsel tilladt i begrænset tidsrum f.eks. kl. 04-11 (som i dag gælder for gågader;

– = kørsel ikke tilladt.

*) Håndværkere vil dog kunne læsse varer af i tidsrummet for varelevering.



COVID-19s BETYDNING FOR ANALYSEN

Nedlukningerne foranlediget af COVID-19 har defineret en ny virkelighed for de undersøgte erhvervsgrupper, hvilket gør det særdeles vanskeligt at vurdere de fremadrettede konsekvenser på baggrund af eksisterende viden og fremskrivninger af tidligere scenarier. Det er derfor analysens primære sigte at undersøge konsekvenserne i lyset af de dominerende udviklingstendenser, der præger de tre erhvervssegmenter, samt input fra disses nøgleaktører. Det betyder, at analysens resultater består af en kombination af kvantitative og kvalitative data identificeret via desk research og interviews med erhvervsrepræsentanter og interessenter.

KONKLUSIONER OG ANBEFALINGER

Analysens opdrag er først og fremmest at belyse konsekvenser for erhvervslivet af en begrænsning af biltrafikken, herunder bilparkering. På baggrund af analysens delkonklusioner giver vi ligeledes en række anbefalinger, med det formål at forebygge eller afbøde negative konsekvenser og styrke potentialet for positive konsekvenser. Intentionen er at rammesætte dialogen om, hvordan potentialet i beslutningen bedst muligt udnyttes til fordel for at styrke København som en levende by.



2 HOVEDKONKLUSIONER

Hvad er konsekvenserne for erhvervslivet ved en begrænsning af biltrafikken i Middelalderbyen? Med afsæt i det overordnede spørgsmål har vi undersøgt konsekvenser og muligheder for erhverv og handel, varelevering og håndværkerydelser i Middelalderbyen. Vi opsummerer herunder analysens hovedkonklusioner, som kan findes i deres fulde længde i kapitlerne 5, 6 og 7.

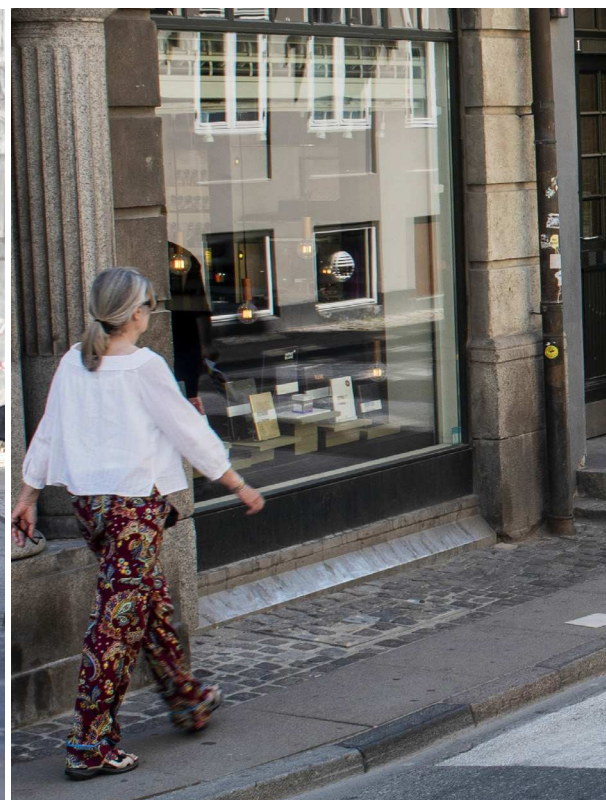
NYE FORRETNINGSMULIGHEDER

Vores hovedkonklusion er, at kundegrundlaget for erhverv og handel ikke i væsentlig grad vil blive påvirket af en begrænsning af biltrafikken, da kunderne fortrinsvis benytter andre transportformer end bilen, når de besøger Middelalderbyen. Den største påvirkning på omsætningen i detailhandel og restaurationer udgøres ligeledes af eksterne samfundsøkonomiske faktorer.

En begrænsning i biltrafikken i Middelalderbyen vil gøre det muligt for butikker og restaurationer at udnytte potentialet i en række generelle udviklingstendenser. Disse omfatter blandt andet nye forretningsmodeller, hvor oplevelseserhverv og kulturliv integreres tættere. Hertil kommer mulighederne for mere udeservering og udendørs vareudstilling, der dog bør afstemmes med mulige gener for berørte beboere og risikoen for en overkommercialisering af byrummet.

Et mindre antal butikker og virksomheder har kunder, der forventer at kunne parkere ved kantstenen. Blandt disse erhvervsdrivende er der en forventning om en negativ oplevelse af begrænsningen af biltrafikken. Disse butikker udgør et fåtal, og da parkering ved butikkens kantsten sjældent er en mulighed i dag, vil henvisning af kunderne til p-huse i praksis kun udgøre en lille forskel.

For operatørerne af turistbusser uden for rute vil begrænsningen af biltrafikken medføre negative konsekvenser, idet de vil miste en del af deres værditilbud. Vi finder dog ikke belæg for, at begrænsningen vil skabe afledte negative konsekvenser i form af nedgang i antallet af turister, da turisterne fortsat vil kunne blive transporteret relativt tæt på de ønskede attraktioner, bl.a. med Hop-On-Hop-Off busserne (Ved Stranden), og at turistbusserne helt eller delvist erstattes af andre transportløsninger. Der er imidlertid risiko for, at enkelte af hotellerne i Middelalderbyen i mindre grad vil blive påvirket negativt.



VARELEVERINGEN VIL BLIVE UDFORDRET

Vareleverancer udgør anslået omkring 5 % af trafikken i Middelalderbyen, men er til gengæld præget af høj effektivitet som en forudsætning for fastholdelse af pris- og serviceniveau. Vareleveringen vil kunne høste en mindre fordel ved begrænsningen af biltrafikken og den dermed reducerede trængsel i Middelalderbyen. Dog risikerer en forøgelse af antallet af gader med et begrænset tidsrum for varelevering (f.eks. kl. 04-11) at skabe flaskehalse for varelevering og medføre stigende omkostninger for modtagerne. Ekstraomkostningerne vil afhænge af restriktionernes omfang.

Sikkerhed for, at der er plads til om- og aflæsning af varer i Middelalderbyen er en forudsætning for at undgå disse negative konsekvenser for både vareleverandører og erhvervskunder. Den mest effektive løsning vil være dedikerede parkeringspladser til af- og omlæsning. Reelt er der dog allerede i dag så mange erhvervsparkeringspladser (forbeholdt biler på gule plader), at antallet ikke vil kunne øges væsentligt, samtidig med at det samlede antal af parkeringspladser i Middelalderbyen reduceres. En mulighed er dog, at alle Middelalderbyens parkeringspladser skal være reserveret til erhvervsparkering, hvilket formentlig vil kunne dække behovet. Dette skal afvejes med behovet for parkering af biler på hvide plader og de såkaldte 'papegøjeplader'.



HÅNDVÆRKERNE VIL BLIVE UDFORDRET, MEN SANDSYNLIGVIS IKKE MISTE OMSÆTNING

Vi vurderer overordnet, at begrænsningen i biltrafikken ikke vil føre til tab af omsætning hos håndværkerne, og at erhvervskunderne i Middelalderbyen i langt overvejende grad vil kunne få udført de ønskede ydelser. Vi noterer os dog, at en begrænsning af biltrafikken i Middelalderbyen vil gøre det vanskeligt at tilgodese alle ønsker om adgang til og parkering for håndværkere. Yderligere restriktioner vil af håndværkerne blive oplevet som en gene. Da bygge- og anlægsbranchen er præget af høj efterspørgsel i øvrigt, vil det fortrinsvis betyde fravalg af opgaver for private, mens de erhvervsdrivende gennemgående tilkendegiver, at de har velfungerende aftaler med faste håndværkere, som de forventer at kunne videreføre – formodentlig til en øget pris. Gode aflæsningsforhold i gaderne og parkeringsmuligheder i p-husene i Middelalderbyens periferi vil kunne afhjælpe hovedparten af de negative konsekvenser. Samtidig har enkelte håndværkere i Middelalderbyen skiftet transportmiddel til ladcyklen, hvilket kan løse en mindre del af de udfordringer, der vil opstå.



INDISK
MODE
BOUTIQUE

TABAC

DELTRICK

BAR

TATTOO

SON OF A TAILOR
CUSTOM FITTED. MADE TO ORDER

Regus

THAI

MAXIMUM TASTE
NO SUGAR

128

3 LÆSEVEJLEDNING

Herunder har vi opstillet en læsevejledning der giver overblik over rapportens indhold.

TABEL 1 Skematisk læsevejledning.

Baggrund for analysen (Kap. 4)	Giver en introduktion til Middelalderbyen med fokus på de tre temaer der er i fokus i denne analyse; Erhverv og handel, varelevering og håndværkerydelser. Kapitlet er delt i to. Første del præsenterer en række tal og fakta om Middelalderbyen, mens anden halvdel giver en kvalitativ beskrivelse af handelslivet i Middelalderbyen nu og fremover.
Konsekvenser for erhverv og handel (Kap. 5)	I kapitlet beskriver og vurderer vi, hvordan erhverv og handel (Analysetema A) i Middelalderbyen vil blive påvirket af en begrænsning af biltrafikken. Vi konkluderer, hvilke konsekvenser begrænsningen vil medføre og uddyber anbefalingerne: › Anbefaling A1: Muliggør udeservering og udendørs vareudstilling under hensyn til mangfoldigt byliv › Anbefaling A2: Lad eksisterende p-huse erstatte kantstensparkerings og kommuniker tydeligt om parkeringsmulighederne
Konsekvenser for varelevering (Kap. 6)	I kapitlet beskriver og vurderer vi, hvordan varelevering (Analysetema B) til Middelalderbyen vil blive påvirket af en begrænsning af biltrafikken. Vi konkluderer, hvilke konsekvenser begrænsningen vil medføre og uddyber anbefalingerne: › Anbefaling B1: Understøt varelevering med dedikerede pladser til af- og pålæsning › Anbefaling B2: Etabler omlæsningsfaciliteter som incitament til brug af mindre køretøjer og ladcykler › Anbefaling B3: Licenssystem til indkørsel og gradvis implementering › Anbefaling B4: Optimer ruter for varelevering og afsøg mulighederne for støjsvag levering om natten
Konsekvenser for håndværkerydelser (Kap. 7)	I kapitlet beskriver og vurderer vi, hvordan udførelsen af håndværkerydelser (Analysetema C) i Middelalderbyen vil blive påvirket af en begrænsning af biltrafikken. Vi konkluderer, hvilke konsekvenser begrænsningen vil medføre og uddyber anbefalingerne: › Anbefaling C1: Skab mulighed for aflæsning og alternative, dedikerede p-pladser uden for Middelalderbyen. › Anbefaling C2: Skab incitamenter til at benytte arbejdskøretøjet mindre › Anbefaling C3: Giv håndværkerne mulighed for at køre ind til kunder – i særlige og akutte situationer
Øvrige opmærksomhedspunkter (Kap. 8)	I dette kapitel gennemgår vi kort tre opmærksomhedspunkter, som vi er stødt på i vores analyse, men som ikke umiddelbart er dækket af analysens fokus på konsekvenser for erhvervslivet i Middelalderbyen: Antallet af cykler kan blive problematisk, fremkommeligheden er presset og behov for bedre vidensgrundlag om Middelalderbyens gæster.
Analysedesign- og proces (Kap. 9)	I dette afsluttende kapitel beskriver vi analysens design og metodevalg. Herunder sammenhængen mellem det overordnede undersøgelsesspørgsmål og valget af design og metode. Vi beskriver også analyseprocessen og hvordan vi løbende har inddraget feltets nøgleinteressenter.

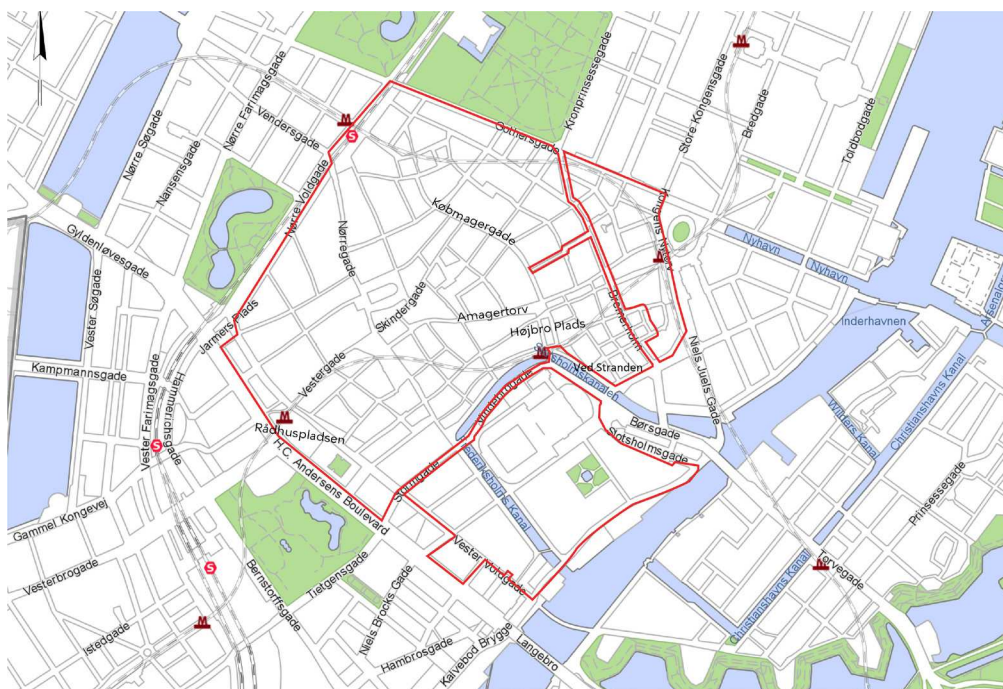


4 BAGGRUND FOR ANALYSEN

I dette kapitel introducerer vi Middelalderbyen med fokus på de tre temaer der er i fokus i denne analyse; Erhverv og handel, varelevering og håndværkerydelser. Kapitlet er delt i to. Første del præsenterer en række tal og fakta om Middelalderbyen, mens anden halvdel giver en mere kvalitativ beskrivelse af Middelalderbyens erhvervsmæssige profil.

4.1 TAL OG FAKTA OM MIDDELALDERBYEN

Middelalderbyen er den ældste del af København K. med et unikt byliv og kulturhistorie. Bydelen er domineret af smalle – og mange steder brolagte – gader og stræder, gamle huse og et net af gågader og gader, der rummer en stor mangfoldighed i erhvervs- og kulturliv (ViaTrafik, Schønher, ICP 2019). Forretningslivet i Middelalderbyen er præget af butikker med detailhandel med udvalgsvarer i form af især kædebutikker på hovedstrøgene og mindre, uafhængige butikker og gallerier på de sekundære handelsstrøg. De flere end ca. 350 caféer og restauranter vidner om et livligt byliv med mange tilladelser til udeservering og i visse områder omfattende nattilladelser (ViaTrafik, Schønher, ICP 2019).



FIGUR 2
Middelalderbyens
udstrækning

TRAFIKFORDELING

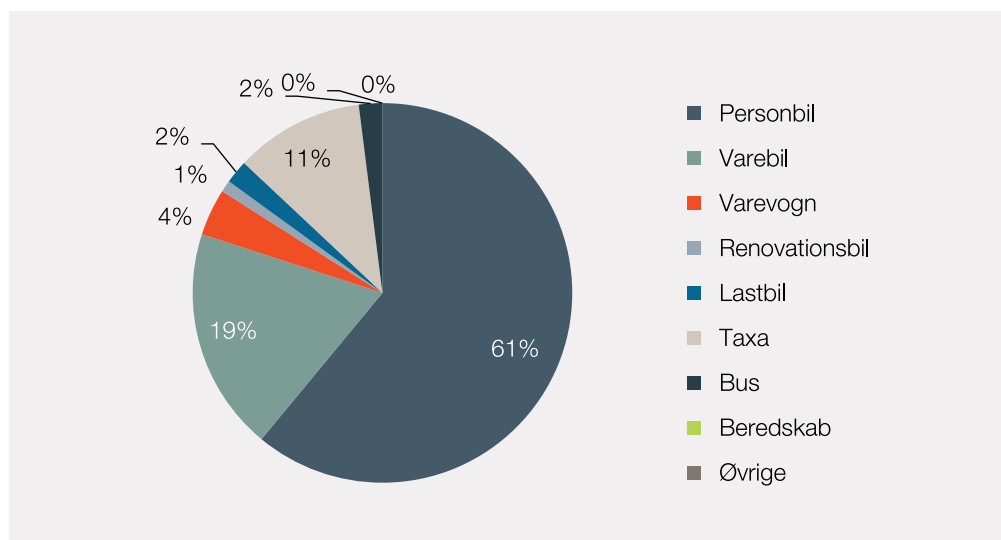
Omkring 15.000 biler kører dagligt ind i Middelalderbyen især via Nørregade, Rådhusstræde og Højbro. Dog er det de cyklende og fodgængerne, der dominerer trafikken. Eksempelvis færdes der på Nørregade dagligt 11.000 cyklister, 12.000 fodgængere, men blot 4.000 bilister. Blandt bilisterne er den primære årsag til at køre ind i Middelalderbyen arbejdsrelateret. De største trafikandele i Middelalderbyen udgøres af personbiler (61 %), varebiler/varevogne (23 %) og taxi (11 %). Lastbiler udgør en beskeden andel på 2 %. Middelalderbyens gader er i vid udstrækning præget af restriktioner eller ensretning for den kørende trafik (ViaTrafik, Schønher, ICP 2019).

Den kollektive trafikbetjening af Middelalderbyen sker via busser, fire metrostationer i periferien samt af regional- og S-tog på Nørreport St. og Hovedbanegården. Der er maksimalt lidt over 500 meter til nærmeste metrostation overalt i Middelalderbyen (Københavns Kommune 2020).

FIGUR 3

Trafikfordelingen
i Middelalderbyen.

Kilde: ViaTrafik, Schønher, ICP 2019.



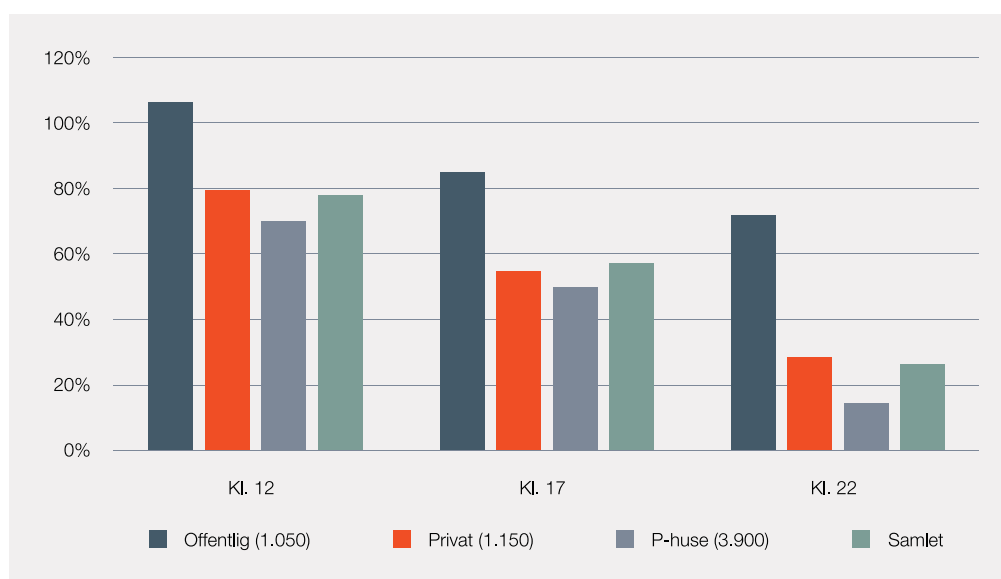
PARKERING

Der er 1.050 offentlige p-pladser på gaden og 1.150 private p-pladser i gårdene i Middelalderbyen (Københavns Kommune 2020). Tidligere analyser viser, at de private p-pladser i gårdene oftest benyttes af erhvervsdrivende samt kunder og gæster til virksomheder, mens de offentlige p-pladser er de foretrukne for områdets beboere om natten, da beboerlicensen ikke tillader parkering om dagen. 47 % af dem, der parkerer i Middelalderbyen angiver arbejde som årsag (ViaTrafik, Schønher, ICP 2019). I og omkring Middelalderbyen er der yderligere omkring 4.400 p-pladser i offentligt tilgængelige p-huse. Belægningsgraden i disse p-huse er ca. 70 % kl. 12, ca. 50 % kl. 17 og ca. 15 % kl. 22 (ViaTrafik, Schønher, ICP 2019). P-husene kan nås inden for en radius af maksimalt 500 meter fra et hvilket som helst sted i Middelalderbyen (Københavns Kommune 2020).

FIGUR 4

Belægning på
parkeringspladser –
hverdag.

Kilde: ViaTrafik, Schønher, ICP 2019



TURISTBUSSE

En vis andel af trafikken til og fra Middelalderbyen udgøres desuden af turistbustransport, der også i sig selv udgør et af erhvervene i Middelalderbyen. En medlemsundersøgelse foretaget af Dansk PersonTransport viser, at 50 virksomheder foretog sammenlagt 24.300 ture til Indre by i 2019, hvoraf 10.800 var med udenlandske turister. Desuden er 33 % af alle passagererne pensionister og ældre, mens andelen af de udenlandske turister, som er pensionister og ældre, set alene er 69 %. Turistgrupperne har en størrelse på mellem 21-40 personer (DPT 2021).

VARELEVERING

Varebiler og varevogne udgør i dag 23 % af trafikken i Middelalderbyen. Se Figur 3. Disse kan typisk sidestilles med håndværkerkørsel (ViaTrafik, Schønher, ICP 2019). Tal fra Danmarks Statistik (Danmarks Statistik. 2021e) indikerer, at 3-4 % af den samlede andel af varebiler på landsplan udgøres af varelevering. Tallet er formentlig lidt større i Københavns Kommune, men det kan ikke bekræftes statistisk. Ifølge Københavns Kommune er de 2 % af trafikken i Middelalderbyen, som udgøres af lastbiler, fortrinsvis varelevering. Samlet set vurderer vi, at varelevering formentlig udgør mindre end 5 % af den samlede biltrafikmængde. Tallene indikerer, at egentlige vareleverancer reelt ikke fylder meget i det samlede billede. Varelevering til Middelalderbyen kan overordnet finde sted i løbet af hele dagen, udover på gågadeområderne, såsom Købmagergade og Strøget, hvor varelevering er begrænset til tidsrummet kl. 04-11. Derudover er der en restriktion om begrænset totalvægt på 3,5 tons for køretøjer på bl.a. Amagertorv af hensyn til belægningen og parkeringsforbud for køretøjer på >18 tons i hele Middelalderbyen. Ifølge de interviewede er det ofte tilfældet, at der ikke findes nogen ledige p-pladser eller læssepladser, hvorfor vareleverandørerne holder ind til siden, og nogle gange i kø, for at kunne komme tilstrækkeligt tæt på leveringsstedet. I de tilfælde risikerer de at blokere for den øvrige trafik og at indkassere en p-bøde.

HÅNDVÆRKERKØRSEL

Håndværkerarbejde i Middelalderbyen varierer betydeligt i omfang (antallet af håndværkere på opgaven og opgavens varighed). Som beskrevet ovenfor udgør varebiler og varevogne 23 % af trafikken i Middelalderbyen. Trækkes den andel fra, der udgøres af varelevering, svarer det til, at cirka en femtedel af biltrafikken i Middelalderbyen er håndværkere. I dag er der ingen restriktioner for håndværkerkørsel. I 2019 blev der etableret omtrent 150 dedikerede erhvervsparkeringspladser reserveret til biler på gule plader. Ifølge de interviewede håndværkere er parkering dog stadig en stor udfordring i dag, og ofte regnes en p-bøde med i prisen til kunden.

4.2 MIDDELALDERBYEN – NU OG FREMOVER

Hovedstadsområdet er ét sammenhængende byområde med korte afstande og stor konkurrence mellem butikker og restauranter. Middelalderbyen er som handelsområde i konkurrence med andre større udbudspunkter i oplandet, der har stor oplandseffekt grundet deres størrelse og placeringer i tilknytning til knudepunkter for offentlig transport og ikke mindst det overordnede vejnet. Aflastningsområder, der er muliggjort i det nyeste Landsplandirektiv fra 2018, er områder, der er målrettet pladskrævende udvalgsvarerbutikker, der er afhængige af god biltilgængelighed. For yderligere uddybning se Bilag D. Eksempler på aflastningsområder i Hovedstadsområdet er Fields, Lyngby Storcenter og BIG i Herlev.

Middelalderbyen har i kraft af butikkernes omgivelser en helt anden profil og attraktionsværdi end butikcentre og aflastningsområder. Hvor butikscentrene er karakteriserede ved det overdækkede og kommercielt optimerede handelsmiljø, og hvor aflastningsområderne er kendetegnede ved især den gode biltilgængelighed, tilbyder Middelalderbyen i kraft af det historiske og tætbebyggede miljø en anden og helt unik handelsoplevelse.

MIDDELALDERBYENS ERHVERVSLIV

- › Ca. **740 butikker** med en samlet omsætning på 8 mia. kr. og 6.500 fuldtidsstillinger, herunder ca. 90 dagligvarebutikker (bruttoareal 15.000 m²) og 650 udvalgswarebutikker (bruttoareal 275.000 m²)
- › Ca. **350 cafeer og restauranter** med en samlet omsætning på 1,4 mia. kr. og 2.000 fuldtidsstillinger (bruttoareal 50.000 m²)
- › Ca. **9 hoteller** med en omsætning på 500 mio. kr. og 750 fuldtidsstillinger (bruttoareal 60.000 m²)
- › Ca. **35.000 arbejdspladser** udgjort af liberale erhverv

(ViaTrafik, Schønher, ICP 2019; ICP 2018)

UDVALGSVARER

Udvalgswarehandelen i Middelalderbyen er kendetegnet ved, at den finder sted i forholdsvis små butikker sammenlignet med gennemsnitlige butiksstørrelser i f.eks. butikcentre og aflastningsområder. Den gennemsnitlige størrelse af udvalgswarebutikker i Middelalderbyen var omtrent 385 m² i 2014 (ICP 2014). En stor andel af udvalgswarebutikkerne sælger tøj og sko eller andre varer, som kunder kan have med under armen. Samtidig er der mange nichebutikker og flagskibsbutikker, som kun findes få steder i Danmark.

BUTIKSUDBUDET ER MEGET FORSKELLIGT FRA AFLASTNINGSOMRÅDER

Sammenlignes butiksudbuddet i Middelalderbyen med udbuddet i butikcentre eller aflastningsområder i regionen er der tydelige forskelle. Selvom aflastningsområderne adskiller sig væsentligt fra Middelalderbyen både i forhold til karakter og butikskoncepter vil der stadig være et vist overlap i varesortimenter og en øget konkurrence kan ikke undgås. Butikscentrene er kendetegnede ved et udbud af forholdsvis ensartede kapitalkædebutikker, og aflastningsområderne er kendetegnede ved et udbud af arealkrævende butikker indenfor boksbutikssegmentet, som fortrinsvist sælger hus-, have- og fritidsudstyr.

DEN GENERELLE STRUKTURUDVIKLING

Den generelle strukturudvikling i Danmark går mod færre, men større detailhandelsbutikker og udflytning af arealkrævende detailhandelsbutikker, der er afhængige af biltilgængelighed, fra bymidter til beliggenheder ved det overordnede vejnet ved byers periferi (COWI 2020; Indenrigs- og Boligministeriet 2021). Udviklingen har også fundet sted i Middelalderbyen (ICP 2014), og i hovedstadsområdet forventes en skærpet regional konkurrencesituation grundet blandt andet nye og udvidede aflastningsområder til udvalgswarebutikker på over 1.000 m² (ICP 2018; COWI 2020). Den forholdsvis begrænsede andel af detailhandlen i Middelalderbyen, som er butikker, der forhandler større udvalgsvarer, som skal afhentes fra butikken i bil, vil få vanskeligere konkurrencevilkår, fordi de samme butikker vil være at finde i aflastningsområderne, hvor biltilgængeligheden er langt bedre.

STIGENDE NETHANDEL

Samtidig ligger en stigende andel af danskernes forbrug i netbutikker, og en mindre andel lægges i fysiske butikker. Alene i 2016 steg nethandlen med ca. 16 %. I 2017 rundede nethandlen 120 mia. kr., hvilket er dobbelt så meget som i 2012, og i 2019 nåede nethandlen ca. 150 mia. kr. (Dansk Erhverv 2021). Der flyttes dermed fortsat store markedsandele fra de fysiske butikker til nethandlen. I nethandlen indgår både ikke-fysiske varer som rejser, flybilletter og underholdning, men også fysiske varer som tøj, elektronik og bøger. Andelen af nethandel er meget brancheafhængig. Eksempelvis bliver en meget stor del af elektronik, bøger og børnetøj købt online, mens andelen af dagligvarer, der købes online, fortsat er lav.

FRA SHOPPING- TIL OPLEVELSESESTINATION

Det øgede pres fra nethandlen (Dansk Erhverv 2021), udbygninger af eksterne butiksområder (COWI 2020) og en forventeligt fornyet storbyturisme (UNTWO 2021; DSTa 2021) vil samlet set medføre en fortsat gradvis omstilling af Middelhagerbyen fra shopping- til oplevelsesdestination, hvor der fortsat vil være efterspørgsel på lokaler til kundeorienterede erhverv. Fokus vil i fremtiden i højere grad være på oplevelser og rekreative aktiviteter, såsom café- og restaurantbesøg, kulturbegivenheder og øvrige events snarere end shopping alene som et gøremål. Her har Middelhagerbyens allerede i dag en stærk profil. En erhvervsdrivende beskriver Middelhagerbyens særskilte profil sådan:



Det er attraktivt for folk i leisure mode, som gør noget i deres fritid for at hygge sig. Der er middelhagerbyen perfekt på grund af størrelsesforholdene. Det er hyggeligt at gå i en gade, hvor bygningerne er max 4-5 etager høje og har al den variation, som det moderne byggeri ikke har. Der er masser af små individuelle forretninger. Det er de små enheders bydel, egentlig. Altså udover Strøget. (Erhvervsdrivende)

MIDLERTIDIGT FALD I ANTAL OVERNATNINGER SOM FØLGE AF CORONA

Coronakrisen har medført et pludseligt og markant fald i antallet af overnatninger i København og de øvrige dele af Region Hovedstaden (DST 2021c). Markedsanalytikere peger på, at udviklingen er midlertidig, og forventer fornyet vækst i turismen efter krisen, mens antallet af forretningsrejsende forventes at forblive på et reduceret niveau også på længere sigt.

En fornyet vækst i turismen vil påvirke erhvervs- og handelslivet i Middelhagerbyen positivt. En stigning i antallet af udenlandske turister vil betyde en stigning i antallet af kunder, der færdes til fods og med kollektiv transport snarere end i bil. Storbyturisterne lægger deres forbrug i overnatnings- og spisesteder, på museer og i forlystelser og køber varer som tøj og sko, der kan tages med under armen.

SERVICEERHVERV SPILLER EN STIGENDE ROLLE I BYLIVET

Detailhandelsanalyser viser, at serviceerhverv som spisesteder, frisører og klinikker spiller en stigende rolle for bylivet, og sammen med butikkerne er service- og kulturtilbud vigtige bidragsydere til det byliv, der gør bymidterne attraktive for kunderne.

MERE FOKUS PÅ VELVÆRE OG SUNDHED

Ligesom madvanerne er under forandring og flere spiser ude, er der i dag flere, der motionerer og prioriterer sundhed, skønhed og velvære. Detailhandelsanalyser og opgørelser fra Facilitetsdatabasen viser, at det har medført flere fitnesscentre (Facilitetsdatabasen 2021), saloner og lignende indenfor personlig pleje.

Frisører og saloner indenfor personlig pleje samt læger og behandlingssteder indenfor sundhed er vigtige dele af det kommercielle byliv. Disse kundeorienterede serviceerhverv består både af funktioner, der i høj grad fungerer på samme vilkår som detailhandlen, og af funktioner, der i højere grad har karakter af gøremål, men som sikrer en kundestrøm, og som er vigtige for udbuddets bredde.



BLOMSTERVÆRK

STUDIO/GALLERY
MODERN ART - WWW.STEFANREITZL.DK



CRIME
PASSIONNEL

PARFUMERIE

TINY
STUDIO

TIGHT
RESTAURANT & BAR

rose de renaud

RESTAURANT



5 ERHVERV OG HANDEL

I dette kapitel beskriver vi konsekvenserne ved at begrænse biltrafikken i Middelalderbyen for erhverv og handel (Analysetema A). Denne del af analysen indledes med et kort afsnit om de væsentligste udviklingstendenser, der sammen med begrænsningen i biltrafikken vil få betydning for erhverv og handel i Middelalderbyen. Da erhverv og handel udgør den største af de tre erhvervsgrupper, der undersøges i denne analyse, er beskrivelsen af konsekvenserne delt op i fem underafsnit, der fokuserer på:

- › Udvalgswarebutikker
- › Restauranterhvervet
- › Hotelbranchen
- › Behandlingssteder, frisører, saloner o. lign.
- › Store dagligvarebutikker

Konsekvensvurderingerne for erhverv og handel tager afsæt i, at gæster, ansatte og turistbusser uden for rute ikke vil få adgang til Middelalderbyen, mens beboere, taxakørsel samt invalide- og sygetransport stadig vil have adgang. Med afsæt i konsekvensvurderingerne afgiver vi i et samlet afsnit række anbefalinger der fortrinsvis skal adressere de udfordringer der forventeligt vil opstå.

5.1 UDVIKLINGSTENDENSER MED BETYDNING FOR ERHVERV OG HANDEL

I vores desk-research (se Bilag D) har vi identificeret en række udviklingstendenser og kontekstforhold, som vi vurderer vil få betydning for konsekvenserne ved at begrænse biltrafikken i Middelalderbyen. Herunder beskriver vi de væsentligste:

BEHOV FOR AT FRAGTE VARER I EGEN BIL FALDER

I takt med at mulighederne for levering af varer til eget hjem forbedres, falder forbrugerens behov for at fragte varer i egen bil. I stedet vil mange varer blive fragtet direkte fra virksomhedernes produktion eller lager til slutforbrugeren og de fysiske butikker får i højere grad karakter af showrooms, hvor forbrugeren kan se, røre, opleve og bestille varer. Det vil både begrænse behovet for levering af store varepartier til butikkerne og for forbrugernes behov for at fragte varer hjem i egen bil.

NYE FORRETNINGSKONCEPTER OG ØGET EFTERSPØRGSEL PÅ RESTAURATIONER GØR MIDDELALDERBYEN ROBUST OVER FOR ØGET NETHANDEL

Bymidterne bliver løbende mere blandede og de kommercielle byerhverv består ikke som tidligere næsten kun af detailhandel. En større og større andel udgøres af restaurationer. Det skyldes overordnet set, at restaurationserhvervet i modsætning til detailhandlen har oplevet stor vækst i de forgange år (DST 2021a og b). Udviklingen vil forventeligt fortsætte i takt med, at danskernes forbrug på udespisning øges, og nethandlen øger sin markedsandel. Det betyder også, at Middelalderbyen vil være robust overfor nethandlen, i takt med at restaurationsbranchens rolle øges.

NYE FORRETNINGSKONCEPTER HARMONER MED BEGRÆNSET BILTRAFIK

Nye forretningskoncepter vinder frem. For eksempel åbner restauranter et butikssudsnit og vice versa. Andre koncepter tilbyder dagligvarer leveret på cykel inden for 10 minutter eller t-shirts leveret på dørmåtten dagen efter, at de er bestilt i et showroom. Det betyder, at mere attraktive byrum omkring forretningerne får større betydning og at Middelhagerbyens forretninger opnår større robusthed over for konkurrence fra nethandel. Mere plads til attraktiv udeservering kan facilitere brancheglidningen og skabe bedre rammevilkår for nye koncepter. Udviklingstendensen harmonerer med ønsket om at begrænse biltrafikken, men det skal også ses i lyset af borgersamlingens anbefaling om flere ikke-kommercielle byrum.

FLERE TURISTER – INDEN COVID-19

I årene op til Coronakrisen voksede storbyturismen i hovedstadsområdet målt på både antal overnatninger og gæsternes døgnforbrug (DST 2021c; VisitDenmark 2018). Også i et større perspektiv og over en længere årrække er turismebranchen vokset – både i Danmark og globalt set, hvor der har været en jævn vækst i den internationale turisme i over de sidste tre årtier (World Tourism Organization 2021). Som beskrevet tidligere er der forventninger blandt markedsanalytikere om fornyet vækst i turismen efter krisen.

5.2 KONSEKVENSER FOR ERHVERV OG HANDEL

Sammenholdes de beskrevne udviklingstendenser med data fra de gennemførte interviews med erhvervsdrivende i Middelhagerbyen udkrystalliseres en række mulige konsekvenser, som vi beskriver i de efterfølgende afsnit. Konsekvenserne behandles separat for de erhvervssegmenter, som vi har undersøgt, dvs. udvalgswarebutikker, restaurationserhvervet, hotelbranchen, behandlingssteder samt store dagligvarebutikker.

5.2.1 UDVALGSVAREBUTIKKERNE

I dette afsnit beskriver vi konsekvenserne for den del af erhvervs- og handelslivet der handler om udvalgswarebutikkerne.

Middelhagerbyen har en bred kombination af erhverv, der falder under detailhandlen. Der var omtrent 650 udvalgswarebutikker i Middelhagerbyen i 2018, hvoraf omtrent en tredjedel var indenfor kædesamarbejde (ICP 2018). Butikkerne spænder fra den store kædebutik eller stormagasinet til små selvstændige specialbutikker. Sammensætningen er mangfoldig, hvilket medfører forskellige behov og fremtidsperspektiver.

MINIMAL BETYDNING FOR DE FLESTE BUTIKKERS KUNDEGRUNDLAG

En begrænsning af biltrafikken vil ikke efter vores vurdering få væsentlige konsekvenser for kundestrømmen og butikkernes omsætning. Det skyldes fortrinsvis, at både sammensætningen i detailhandlen og kundernes adfærd allerede i dag er tilpasset en lav biltillængelighed i Middelhagerbyen. Der er forholdsvis få forretninger, der sælger tunge og store varer direkte fra butikken, og langt størstedelen af kunderne kommer ikke i bil. Tendensen er tydelig i data om butikssammensætningen i seneste detailhandelsanalyse fra 2018 samt i analyser af sammenhængen mellem forbrug og transportmiddel i tætte byområder, herunder København (Incentive 2012; COWI 2018). Vurderingen går ligeledes igen i de gennemførte interviews med feltets aktører.

BILEN ER IKKE DET PRIMÆRE TRANSPORTVALG

Selvom det i dag er tilladt at køre i bil til de sekundære handelsstrøg, betyder de mange ensrettede gader samt det lille udbud af gade- og kantstensparkeringspladser ifølge de interviewede, at kunderne allerede i dag anvender andre transportformer end bilen, når de skal ind i Middelhagerbyen.

”

Det er så forsvindende lidt, der kommer i bil til de sekundære handelsstrøg. Hvor meget kan du sælge til de tre bilister, der kan holde? Det hænger ikke sammen. Det er ikke dem, der driver læsset. Dem, der er der i bil, er der i andre formål.

(chef i større butikskæde)

Detailhandlerne oplever således, at det ikke er deres kunder, der anvender parkeringspladserne i dag. Derfor tilkendegiver de interviewede detailhandlere, at en begrænsning i biltrafikken ikke vil påvirke deres kundegrundlag negativt. Det eksemplificeres af nedenstående citater fra butiksrepræsentanter:

”

Det [begrænsning af biltrafikken] gør ikke så meget for kunderne – kun for driften.

Det vil snarere give flere end færre kunder, hvis man gør det på den rigtige måde.

(Repræsentant fra boligbutik).

Enkelte interviewede fortæller, at kunderne er bevidste om, at det kræver en taxa, hvis man skal "lige til døren" i Middelalderbyen. Med Borgersamlingens anbefaling vil denne mulighed fortsat bestå.

UDVALGSVAREBUTIKSCASE.

"For mit vedkommende er vi helt med på ideen [om at begrænse biltrafikken], så længe der kan komme fragt. Vi har ikke behov for, at der kan komme biler", sådan lyder det fra ejeren af en udvalgswarebutik i Middelalderbyen. Hun uddyber, at Middelalderbyen er så få kvadratmeter: "Det er så lille område, så jeg kan ikke se for mig, at man ikke kan undvære en bil. (...) Nogle kommer i dag i bil til min butik, men jeg tror ikke, at de ikke ville komme, hvis de ikke kunne komme i bil". I dag parkerer kunderne alligevel i p-hus ved Magasin eller lignende, mener butiksejeren.

FÆRRE P-PLADSER OPVEJES AF MERE BYLIV

De interviewede udlejere bekræfter ovenstående konklusion og tilkendegiver, at de ikke har modtaget opsigelser på grund af dårlig biltilgængelighed. Selvom potentielle lejere ser det som en fordel, hvis der er tilgængelige parkeringspladser i eksempelvis lokalernes gård, er det ifølge udlejerne ikke af afgørende betydning, da lejerne søger Middelalderbyens profil. Eksempelvis udtaler en udlejer:

”

Tabet, der opstår i forbindelse med at ganske få parkeringspladser nedlægges, opvejes af fordelene af mere byliv – af at have et område, hvor man går på gaden og slapper af, shopper og hygger.

Samtidig viser tidligere analyser, at den primære årsag til, at folk kører i bil ind og kantstensparkerer i Middelalderbyen er arbejdsrelateret, da 47 % angiver arbejde som årsag, imens kun 9 % angiver årsagen som indkøb (Via Trafik, Schønher & ICP 2019).

DIALOG OM GADELUKNINGER

Flere af de interviewede detailhandlere har også allerede været i dialog med andre erhvervsdrivende på deres respektive gader om de positive aspekter ved at kunne lukke deres gade af. Denne positive holdning skyldes for nogle også en forhåbning om, at den frigivne plads fra biler og parkeringspladser på vejene kan benyttes til udendørs vareudstilling. Det er vores vurdering, at udnyttelsen af disse muligheder udgør et vækstpotentiale for en del af de butikker der er beliggende i Middelalderbyen, men bør ses i lyset af borgersamlingens anbefaling om flere ikke-kommercielle byrum. Afvejningen mellem de to hensyn vil afgøre potentialets størrelse.

BILEN SOM STATUSMARKØR

Mens den overordnede konklusion er tydelig, er vi også opmærksomme på, at der fortsat vil være en række butikker, hvor kunderne fortsat vil have et ønske eller behov om at benytte deres bil. Dette gælder blandt andet kundesegmenter hvor bilen er andet end et transportmiddel (f.eks. en statusmarkør). For dem vil en yderligere begrænsning af biltrafikken forringe Middelalderbyens attraktionsværdi. Det er imidlertid vanskeligt at vurdere antallet af denne typer kunder. På baggrund af de gennemførte interviews er det tydeligt, at disse kundesegmenter er købestærke, men ikke kan opveje gevinsterne ved begrænset biltrafik. Videre bemærker vi, at den høje koncentration af flagskibs- og high-end butikker på Strøget, Købmagergade og Amagertorv indikerer, at disse butikker i højere grad er afhængige af eksponering til en stor fodgængerkundestrøm end biltilgængelighed.

KONSEKVENSERNE RAMMER ET AFGRÆNSET FORRETNINGSSEGMENT

ERHVERVSSAMMENSÆTNINGEN HAR TILPASSET SIG

Konklusionen om, at kundernes adfærd er tilpasset den i forvejen lave biltilgængelighed, hænger sammen med, at sammensætningen af de kundeorienterede erhverv også allerede i dag er tilpasset de vanskelige vilkår for biltrafik. Det er blandt andet i boligudstyrsbutikkerne, at der kan være en vis afhængighed af biltilgængelighed, men disse fungerer i større og større grad som showrooms end som egentlige butikker. Butikkerne med boligudstyr er imidlertid koncentreret på Store Kongensgade og Bredgade, dvs. udenfor Middelalderbyens afgrænsning. Omkring 15 % af butikkerne i Middelalderbyen udgjordes af boligudstyrsbutikker i 2014 (ICP 2014). Der er således ikke mange butikker, der sælger tunge og store varer direkte fra butikken.

Imens ovenstående indikerer, at der sker en løbende tilpasning hen mod mindre afhængighed af biler, noterer vi os også, at der vil være butikker for hvem en begrænsning af biltrafikken vil være entydigt negativ. Det gælder andre, der sælger store eller tunge varer direkte fra deres butik. Herunder kan der også være krav til eksempelvis forretninger, der sælger egenproducerede fødevarer om at holde kølekæden, når de videresælger deres produkter. Det er vanskeligt at vurdere hvor mange butikker det vil gælde, men vi hæfter os ved, at det er enkeltbutikker, der i de gennemførte interviews bliver fremhævet. Den gennemgående vurdering i de gennemførte interviews er dog også, at disse butikker har betydning for Middelalderbyens mangfoldighed, og at man bør finde løsninger der kan understøtte, at deres kunder fortsat kan afhente indkøb. Det er vores vurdering, at behovet for adgang i bil fortrinsvis dækker muligheden for at korttidsparkere umiddelbart ved butikken.

NOGLE KUNDER VIL FÅ DET VANSKELIGT

I forlængelse af ovenstående, gennemgående observationer noterer vi os fra de gennemførte interviews, at nogle kundegrupper og aktører vil have vanskeligt ved at tilpasse sig en begrænsning af biltrafikken. Det gælder eksempelvis gangbesværede personer. Her vil alternativerne i den kollektive trafik være afgørende for, om den begrænsede biltrafik vil begrænse adgangen til Middelalderbyen. Hertil kommer, at flere af de interviewede nævner sælgere, der som oftest kører i egen bil og medbringer forskellige materialer til butikkerne. Begrænsningen af biltrafikken vil af denne gruppe blive opfattet som en begrænsning, men vi hæfter os ved, at der sjældent vil være mulighed for at parkere ved kantsten ved den ønskede destination, og at afstanden fra nærmeste p-hus formentlig i praksis vil være den samme.

5.2.2 RESTAURATIONSERHVERVET

I dette afsnit beskriver vi konsekvenserne for den del af erhvervs- og handelslivet, der handler om restaurationserhvervet.

MULIGHEDER FOR UDESERVENING

Middelalderbyen er blandt andet kendetegnet ved et rigt café- og restaurationsliv. Samtidig med at en begrænsning af biltrafikken i Middelalderbyen vil betyde, at restauranternes gæster ikke får mulighed for at køre ind i Middelalderbyen, vil frigørelsen af vej- og parkeringsarealer åbne muligheder. Spisestederne med udeservering er afhængige af attraktive udendørsarealer og byrum, der appellerer til ophold. En begrænsning af biltrafikken vil bidrage til at fredeligøre

byrummene, og en begrænsning af bilparkeringen vil kunne give plads til mere og bedre udendørsservering. Udnyttelse af disse muligheder vil dog afhænge af, hvordan mulighederne afvejes med borgersamlingens anbefaling om flere ikke-kommercielle byrum og hensynet til beboere.

KUNDESTRØMMEN TIL RESTAURATIONER VIL VÆRE UPÅVIRKET

Som det er tilfældet for den øvrige detailhandel, kommer restaurationserhvervets gæster også i dag primært med andre transportmidler end bil. Vi vurderer, at begrænsningen af biltrafikken ikke i al væsentlighed vil påvirke strømmen af gæster til Middelalderbyens restauranter.

Undersøgelsens interviews peger på, at restauratørerne generelt er positivt stemte over for en begrænsning i biltrafikken og bilparkeringspladserne i Middelalderbyen. Den gennemgående vurdering er, at gæsterne generelt vælger andre transportformer, dels for at kunne nyde alkohol, dels fordi de forventer, at bilen vil være en besværlig løsning.



Jeg tror kun, at det [en begrænsning i biltrafikken] vil betyde noget positivt. (...) Når jeg snakker med vores gæster i dag, siger jeg: I skal tage metroen, for I kan ikke forvente parkering. Derfor kunne man lige så godt lukke det helt. Det vil ikke være en hæmsko for os. Folk er okay med, at de skal tage metroen. Så jeg tror ikke, at vi har færre kunder pga. af det [begrænsning i biltrafikken]. (økonomichef i restaurant)

Biltrafikens begrænsede betydning gælder efter vores opfattelse også Takeaway-restauranter. Vi vurderer, at en forholdsvis begrænset andel af kunderne i takeaway-steder udgøres af kunder i bil, og at kunderne her i højere grad udgøres af cyklister og gående. Takeaway-stederne serviceres i dag i stor udstrækning af leveringstjenester, hvor maden afhentes og bringes ud af et bud på cykel, scooter eller lignende. Derfor vurderer vi, at takeaway-steder vil kunne tilpasse sig en begrænset biltilgængelighed.

POSITIV VIRKNING AF ET MERE ATTRAKTIVT BYMILJØ

FLERE GRØNNE BYRUM ER ATTRAKTIVE

I forlængelse af ovenstående konklusion noterer vi os på baggrund af de gennemførte interviews, at begrænset biltrafik kan give en række positive virkninger. De interviewede restauratører er blandt andet enige om, at grønnere byrum med bedre forhold for bløde trafikanter og mulighed for at gå på vejene vil skabe et mere attraktivt bymiljø, som understøtter deres forretningsgrundlag. Restauratørerne giver generelt udtryk for, at en begrænsning i biltrafikken vil give gæsterne en bedre oplevelse under deres besøg i såvel Middelalderbyen som på restauranterne, da restauranternes nærmiljø har betydning for den samlede oplevelse på restauranten og under opholdet i Middelalderbyen.

KUNDER VIL SPREDE SIG FRA STRØGET TIL SIDEGADER

Fra de gennemførte interviews noterer vi os også en forventning om, at en del af den nuværende kundestrøm på Strøget vil blive spredt ud til sidegaderne, hvis sidegaderne skifter karakter fra gader med meget bilparkering til gader, der er mere hyggelige og indbydende for bløde trafikanter. En restauratør fremhæver eksempelvis, at de midlertidige tilladelser til udeservering på nedlagte p-pladser under COVID-19 har været en succes, der har aktiveret byrummet. Tilladelserne har medført en større kundestrøm i gaden, og der har været en synergieffekt mellem forretningerne på gaden.

BEDRE RAMMER FOR EVENTS

Vi vurderer, at en begrænsning af biltrafikken desuden kan skabe bedre rammer for oplevelser i byrummene som f.eks. madevents og arrangementer, street food-festivaler og lignende, dvs. koncepter, hvor flere spisesteder får bedre mulighed for at gå sammen om at skabe et miljø med særlige madoplevelser.

Tendenserne indikerer en positiv virkning, men det er vanskeligt at vurdere om det samlet set vil have en mærkbar positiv indvirkning på restauranterne i Middelalderbyen.

RESTAURATIONS CASE.

“Det historiske vingesus ved bygningerne og de bittesmå gader, som er lidt skæve. De fantastiske ejendomme, der er fredede. De har en speciel ånd og følelse. Turisterne er i svime over, hvor hyggeligt det er”, sådan tegner ejeren af en restaurant på en sidegade til Strøget, et billede af Middelalderbyen, inden han fortsætter: *“Men tit og ofte kan du i dag ikke se fra Strøget, hvor hyggeligt der er hernede, fordi der bare er parkering”.* Restaurantejeren håber, at begrænsningen af biltrafikken og gade- og kantstensparkeringspladserne vil kunne trække mere liv ind på stræderne. Derfor ser han positivt på det nye forslag: *“Vi [erhvervsdrivende i gaden] har set meget frem til potentialet om at kunne få lov at være bilfri. Det ville gøre noget fantastisk for de små sidegader. Det ville skabe et bedre flow (...) Det vil også gøre det mere attraktivt for mindre erhvervsdrivende, som er rykket væk fra det her kvarter de sidste 10 år, fordi der ikke er den store synlighed, fordi gaden er en parkeringsplads, og det er ikke dine kunder, der holder her.”* Restaurantejeren forklarer, hvordan de erhvervsdrivende på strædet har nydt godt af de midlertidige tilladelser til øget udeservering. Nu kan man se facaderne, og der er et større flow af kunder. Alle de fire restauratører på restaurantejerens gade støtter forslaget om at begrænse biltrafikken. Det samme gør de erhvervsdrivende, der er med i en forening i gaden: *“Fra tøjhandlen til frisøren til tatovøren”.* Drømmen er, at mindre biltrafik vil forbedre deres forretning, men vareleverance er et *must*, understreger restaurantejeren.

RESTAURATIONSERHVERVENES FORRETNINGSGRUNDLAG KAN UNDERSTØTTES VED AT ANVENDTE DEN FRIGIVNE PLADS TIL ØGET UDESERVERING, MEN FULD ELLER DELVIS BELÆGNING BESTEMMER GEVINSTEN

Efter vores opfattelse er det væsentligt at hæfte sig ved, at de positive holdninger til en begrænsning af biltrafikken især skyldes restauratørernes forventning om, at den frigivne plads vil blive udnyttet til mere udeservering. Vores konklusion er derfor, at en begrænsning i biltrafikken i sig selv vil have neutral til moderat positiv betydning for restaurationserhvervet i Middelalderbyen imens det kommercielle potentiale afhænger af mulighederne for mere udeservering.



Hvis man bare laver et byrum for at gøre det grønt uden biler og ikke giver mulighed for, at forretningerne eksponerer sig selv i det nye byrum, så bliver det ikke godt. Men hvis man for eksempel tillader større udeserveringsarealer uden for hos restauranter og lignende, så er vækst absolut en mulighed. (Hoteldirektør)

ØGET UDESERVERING – FORDELE OG ULEMPER

Herunder ligger også, at udeserveringen på den ene side risikerer at skabe en fortrængningseffekt blandt restauranterne og forskyde omsætningen mellem restauranterne i Middelalderbyen. På den anden side kan øget udeservering tiltrække flere gæster til Middelalderbyen og dermed øge den samlede omsætning. Herudover vil konsekvenserne for restauranterne også blive påvirket af, om den enkelte restaurant kan få tilladelse til udeservering, og om den i forvejen har udnyttet sin kapacitet. Balancen mellem disse mekanismer er vanskelig at vurdere, men vil være styrende for indfrielsen af de positive gevinster ved at begrænse biltrafikken. Effektforventningen er en gennemsnitsbetragtning – der vil være restauranter, der er placeret steder i Middelalderbyen, hvor der i forvejen er begrænset adgang for biltrafik, hvor effekten ikke vil være så markant.

RESTAURANTER MED FULD BELÆGNING

Restauranter med fuld belægning er i en situation, hvor de med jævne mellemrum må afvise kunder, fordi de ikke har ledige borde. En økonomichef på en restaurant i Middelhøjebyen fortæller eksempelvis:



*Har du en restaurant med 100 pladser inde og 20 pladser ude, så er det [flere pladser til udeservering] en tilvækst, hvis du har fuldt hus. Hvis du ikke har fuldt hus, så vil det være at flytte den samme omsætning udenfor. Men for os, der har vi set med udeservering [COVID-19-tilladelser], at når der ikke er et eneste bord inde, så siger walk-ins, at det er fint, at de sidder ude. Så sælger vi 6 menuer ekstra.
(Økonomichef på restaurant)*

Øget udeservering for restauranter med fuld belægning vil betyde øget kapacitet, der muliggør flere gæster. Det forudsætter, at restauranten også på andre parameter som personale, kapacitet i køkkenet kan øge kapaciteten.

RESTAURANTER MED DELVIS BELÆGNING

Restauranter med delvis belægning har omvendt ledige borde og kun et vist antal gæster. For dem vil en del af pladserne udenfor blot gå til gæster, der tidligere sad indenfor. Således medfører det øgede antal borde ikke et øget antal gæster i forholdet 1:1. Som en restaurantejer udtrykker det:



Det med decideret omsætningstilgang skal tages med et gran salt. Fordi vi kan sætte 20 gæster udenfor, så vækster man ikke nødvendigvis. For kan man sidde ude, sidder man ude i stedet for inde. Så 20 ekstra pladser udenfor giver ikke 20 ekstra gæster. Man skal nedskalere det lidt.

For disse restauranter kan resultatet potentielt være det samme, uagtet muligheden for udeservering.

Der knytter sig ligeledes forskellige problemstillinger til frykten for konkurrenceforvridning restauratørerne imellem. En anden restaurantejer påpeger således, at de i dag oplever en skævvridning i forhold til restauranter på nogle af de andre små gader i Middelhøjebyen, hvor der allerede er god mulighed for udeservering. Denne restaurantejer håber, at konkurrencen vil blive udlignet med en begrænsning af biltrafik og parkeringspladser til fordel for øget udeservering.

BEBOERHENSYN ER VIGTIGE

BLANDET BYLIV SKAL BALANCERES MED BEBOERHENSYN

Analysen er afgrænset fra at afdække konsekvenserne for Middelhøjebyens beboere. Vi noterer os dog fra de gennemførte interviews og løbende interessentinddragelse, at der er en tæt sammenhæng mellem mulighederne for øget udeservering og hensyn til beboerne, som risikerer gener ved øget udeservering. Særligt stederne med natbevilling risikerer at skabe gener, men vi noterer os, at udeservering generelt bliver sat i forbindelse med mulige gener. Det er vores opfattelse, at man særligt bør holde dette forhold for øje, da der er bred enighed om, at Middelhøjebyen besidder en særlig værdi på grund af sin mangfoldighed og blandede byliv. Derfor er det også i sidste ende i restaurationernes interesse at finde en balance mellem udeservering og beboerhensyn, således at det forsat vil være attraktivt at bo i Middelhøjebyen.

FLERE UDESERVERINGER OG NATBEVILLINGER ER EN RISIKO

Det samme hensyn gør sig efter vores opfattelse også gældende i forhold til risikoen for en overudnyttelse af mulighederne for udeservering og natbevillinger. Flere af de interviewede interessenter – heriblandt restauratørerne selv – fremhæver risikoen for, at der sker en "tivolisering" af Middelalderbyen og en udbredelse af flere festgader. Det er vores vurdering, at disse tendenser på kort sigt skaber nye vækstmuligheder for restauranterne, men erfaringerne fra andre byer viser, at udnyttelsen af disse muligheder på længere sigt virker ødelæggende for bylivet.

5.2.3 HOTELBRANCHEN

I Middelalderbyen ligger ni hoteller eller overnatningssteder. De appellerer til forskellige typer af gæster, herunder turister og backpackere. For hoteller er beliggenhed essentiel, og de lever blandt andet af de oplevelser som Middelalderbyen tilbyder gæsterne. I dette afsnit undersøger vi, hvilke konsekvenser en begrænsning af biltrafikken vil have for hotellerne i Middelalderbyen.

TABEL 2 Hoteller og overnatningssteder i Middelalderbyen

Hotel	*	Værelser	Services (bl.a.)	Parkering
Skt. Petri	5	288	Restaurant, fitnesscenter, mødefaciliteter, lufthavnstransfer	Ingen (henviser til Israels Plads p-hus)
Hotel SP34 (Brøchner Hotels)	4	118	Tre restauranter, fitnesscenter, konferencecenter, biograf	Parkering mod betaling i parkeringskælder (begrænset plads)
Scandic Palace Hotel	4	169	Restaurant, fitnesscenter, konferencecenter	Ingen (henviser til offentlig betalingsparkering)
Hotel Danmark (Brøchner Hotels)	4	89	Restaurant, konferencecenter, fitnesscenter	Ingen (der henvises til offentlig betalingsparkering)
Hotel Twentyseven	4	200	Restaurant (morgenmad)	Parkering mod betaling på parkeringsplads (8 pladser)
Copenhagen Downtown Hostel	5	82 (365 senge)	Restaurant, primært backpackerorienteret	Ingen
Hotel D'Angleterre	5	92	Restaurant, fest- og konferencelokaler, spa og fitness	Ingen
Herman K	5	31	Restaurant og grøn tagterrasse	Parkering
Hotel Kong Frederik	4	110	Restaurant (morgenmad)	Ingen
Hines, 25-Hours hotels	5	243	Endnu ikke (om)bygget	Ingen information

EN BEDRE TURISTOPLELEVELSE, MEN TVIVLSOM VÆKST

HOTELBRANCHEN ER POSITIV

De gennemførte interviews viser en klar tendens til, at hotelbranchen er positiv over for en begrænsning i biltrafikken og bilparkeringspladserne i Middelalderbyen. Hoteldirektørerne fremhæver i den forbindelse, at ingen af dem har parkering lige ude foran hotellet, og at de kun har afsætningstrafik. Ligesom de øvrige erhverv deler de interviewede dog vurderingen af, at gevinsterne ved at begrænse biltrafikken afhænger af mulighederne for at udnytte byrummet kommercielt.



Gæster eller turister vil besøge noget, som er sjovt og anderledes. Det bliver det jo flere forretninger og restauranter, der kommer ned i det nye indre København. Mulighederne skal blive mere tydelige. Men alle gader skal heller ikke være som Gothersgade – få gader skal have mere liv end andet. (Hoteldirektør)

De interviewede hoteldirektører er alle enige om, at en begrænsning i biltrafikken vil give gæsterne en bedre oplevelse efter deres check-in. Dette skyldes både ovennævnte mulighed for at skabe flere oplevelser i byrummet i den frigivne plads samt en øget fremkommelighed for gæsterne efter check-in, hvor de i langt overvejende grad ikke færdes i bil. Derudover kobles den bedre oplevelse af nogen interviewede sammen med Københavns profil som en grøn cykelby. Den positive vurdering af begrænsningen af biltrafikken skyldes også, at taxakørsel stadig vil være tilladt, hvilket er vigtigt for en del af hotellernes gæster.

Blandt de interviewede hoteldirektører vurderer flere, at mindre biltrafik i Middelalderbyen harmonerer med udviklingstendenserne på turismeområdet.



Når man ser på Coronakrisen, og på hvilke ændringer, der vil ske fremadrettet, så tror jeg på, at forretningsrejsende og større kongresser måske bliver skaleret ned. Der kommer mere fokus på 'leisure travel', fritidsrejsende, og der står man bedre med den grønne profil i København med mindre trafik. Selvom nogle vil synes, at det er træls, så tror jeg, at det vil styrke Københavns brand og gøre meget ved den grønne profil og derigennem gør det noget godt for os. Så jeg er ikke bekymret for min forretning. (Hoteldirektør)

USIKKERHED OM VÆKST I OMSÆTNING BLANDT HOTELLER

Interviewene med hoteldirektørerne afspejler også en vis usikkerhed om, hvorvidt de forbedrede turistoplevelser vil medføre en øget omsætning for hotellerne. Hotellernes centrale beliggenhed er i forvejen populær og – når man ser bort fra COVID-19 – har derfor en meget høj belægningsgrad næsten hele året. Af den grund er flere af hoteldirektørerne tvivlsomme over for, om den forbedrede turistoplevelse kan omsættes til vækst. En sammenhæng mellem begrænsning af biltrafik i Middelalderbyen og omsætningsvækst hos hotellerne vil derfor fordrer, at hotellerne kan hæve priserne. Dette er efter vores opfattelse ikke usandsynligt, men vil først og fremmest afspejle den generelle efterspørgsel i turismesektoren.

Vi er bevidste om, at analysens konklusion står i kontrast til en tidligere gennemført analyse (ViaTrafik, Scrønherr, ICP, 2019), der konkluderede, at fem ud af ni daværende hoteller i Middelalderbyen ville være lukningstruet under forudsætning af en 75 %-reduktion af biltrafikken. Med denne analyses kvalitative metodevalg har vi ikke kunne genfinde de negative konsekvenser. En sandsynlig forklaring er, at der formentlig er sket en holdningsændring blandt hotellerne, der nu i højere grad end tidligere kan se gevinsterne af at begrænse biltrafikken, samt mulige løsninger på de udfordringer, der vil opstå.

HOTELCASE.

“Til vores danske gæster siger vi allerede: Lad vær at tag bilen, men tag toget til København. Det spørgsmål vi oftest har med vores gæster i løbet af ugen er omkring parkering. De får et autosvar, hvor vi anbefaler dem de forskellige p-huse.” Sådan fortæller en hoteldirektør, hvilken rolle bilen som transportform spiller for deres forretning. *“Mange kører helt herhen og lægger bagage af og parkerer så.”* De fleste kommer dog ikke i egen bil, påpeger hoteldirektøren. Han er positivt stemt over for en begrænsning af biltrafikken i indre by, selvom han ikke ved, om det vil skabe vækst: *“Det vil helt sikkert bevirke en bedre gæsteoplevelse. (...) Nogle får måske en bedre oplevelse af København og kommer derfor måske oftere på besøg. Men os i Indre By er i forvejen ret godt besøgt. Hvis jeg sænker min pris 2 kr. i forhold til naboen, er jeg fuldt belagt. Os der ligger tættest på kan måske hæve vores priser, fordi byrummet er federe, og efterspørgslen bliver højere. Men vi kan ikke trække ret mange flere gæster ind, fordi vi i forvejen har så mange.”* Hoteldirektøren oplever, at de parkerede biler i Middelalderbyen er et problem for byrummet: *“Når man i dag færdes som gæst og turist ned gennem stræderne, holder der biler parkeret hele vejen. Det er fint nok, at man kan køre igennem, så man også lige kan aflaste. Men parkeringerne... Charmen er blevet mindre, fordi bilerne holder parkeret.”* For hoteldirektøren omhandler de positive aspekter ved mindre biltrafik primært om at øge sikkerheden for gæsterne og mindske støjniveauet. *“Samtidig ville det være trist, hvis det hele i gaderne bare blev beboelse. Så går effekten af at få lukket gaderne af og få gågade”,* uddyber han. Hoteldirektøren fortæller derudover, om sin oplevelse med byfornyelse og træer tæt på hotellet: *“Træerne er med til at skabe et levende byrum på en hel anden måde. Men træerne smider bladene hele sommeren. Vi har måtte lukke vores udeservering, fordi det blev beskidt. Det er helt absurd – vi kan ikke efterleve at tilbyde det, som byrummet har skabt.”*

AFSÆTNINGSTRAFIK OG VARELEVERING ER NØDVENDIG, MEN KAN HÅNDTERES

De gennemførte interviews viser en tydelig bekymring, hvis begrænsningen i biltrafikken også kommer til at omfatte afsætningstrafikken ved hotellerne, der består af taxaer, turistbusser og private biler. Enkelte hotelejer fremhæver, at især nogle af deres danske kunder kommer i bil og har et behov for at kunne sætte deres bagage af, inden de parkerer i et nærliggende p-hus:

”

Det er ikke godt, hvis privatpersoner ikke må aflæsse bagage. (...) Hvis en taxa kan komme ind foran døren, hvorfor kan en bil ikke også? Det er nødvendigt at skabe fleksibilitet. I dag stod gæster og ventede 30 min på en taxa. Hvis man ikke får logistikken på plads, giver det problemer med begrænsning af biltrafikken. Der skal samtidig skabes flere parkeringspladser udenfor Middelalderbyen og bedre løsninger på offentlig transport. (Hoteldirektør)

Her er det dog væsentligt at bemærke, at taxakørsel ikke vil blive omfattet af begrænsningen, hvilket reducerer udfordringen til turistbussers og private bilers adgang.

BEHOV FOR AFSÆTNING AF PASSAGERER BLIVER TILGODESET

Det gælder for syv ud af ni hoteller, at de enten er beliggende i Middelalderbyens periferi eller fortrinsvis henvender sig til backpackere. Derfor er vores konklusion, at dette ikke vil medføre negativ virkning for Middelalderbyens hoteller at begrænse biltrafikken.



FIGUR 5
Placering af hoteller
i Middelalderbyen

VARELEVERING SKAL SIKRES

De interviewede hoteldirektører fremhæver alle, at hotellerne er afhængige af store og tunge leverancer, for eksempel lastbiler med sengetøj. Også håndværkerydelserne fremhæves som essentielle for driften. Vi behandler disse spørgsmål særskilt i de to følgende kapitler, men bemærker indledningsvist, at hotellerne vil kunne få tilgodeset dette behov inden for rammerne af borgersamlingens anbefalinger.

DE ØKONOMISKE OMKOSTNINGER FOR TURISTBUSSENE VIL VÆRE MÆRKBARE, MEN DERES KUNDER SKAL STADIG TRANSPORTERES

En del af turisterne, som hotelbranchen også er afhængige af, ankommer med turistbusser. Der findes ikke nogen opgørelse over andelen, men Dansk PersonTransport estimerer på baggrund af en medlemsundersøgelse fra 2019, at der årligt foretages 24.300 ture til Indre by (DPT 2021). Turisterne udgør et vigtigt kundegrundlag for Middelalderbyens detailhandel og restaurationer, ligesom at turistbusserne i sig selv udgør et selvstændigt erhverv i Middelalderbyen. Ifølge de interviewede repræsentanter for turistbusserne vil en restriktion på deres adgang have negative økonomiske konsekvenser for dem. Dels fordi ture i Middelalderbyen udgør en del af busoperatørernes ydelse og værditilbud, dels fordi omstillingen til nye forhold vil medføre omkostninger.



Vi er markedsført i hele verden med, at vi starter i [gade i Middelalderbyen] ud for Rådhuspladsen, og hvis vi ikke kan det, så koster det spidsen af en jetjager at få ændret det. Ruten er guidet gennem digitalt GPS-styret guidesystem. Skal vi til at køre en anden vej, skal vi ud at lave nyt speak på 12 sprog, som matcher, hvor vi må køre hen, og hvor vi kan køre hen. Det er nok 1-2 mio. kr. det koster os i ren forandring. (Repræsentant fra selskab med turistbus i rute).

Ifølge de interviewede repræsentanter fra turistbusserne vil det grundet turistgruppernes størrelse og turisternes alder være vanskeligt at flytte turisterne over i andre transportmidler:



Vi henter dem og kører dem ud. Det kan ikke lade sig gøre, hvis vi ikke må hente dem. (...) En tourleder kan ikke håndtere 50 gæster i metroen, og det forøger rejsetiden.
(Turistbusrepræsentant)

BRANCHEN MENER AT BYEN VIL TABE OMSÆTNING

I forbindelse med analysens interessentinddragelse har vi noteret os den klare vurdering fra brancherepræsentanternes side, at Middelalderbyen vil tabe omsætning, hvis turistbussernes adgang begrænses. Hertil noterer vi os, at afgrænsningen af Middelalderbyens område undtager Højbro og Ved Stranden, og dermed ikke rammer turistbusser i rute, som kører her. Det begrænser hovedsageligt udfordringen til de busser, der er uden for rute. Yderligere har vi tidligere beskrevet, hvordan hovedparten af hotellerne i Middelalderbyen er placeret i dens periferi.

For operatørerne af turistbusser uden for rute vil en begrænsning af biltrafikken medføre negative konsekvenser, idet de vil miste en del af deres værditilbud. Vi finder dog ikke belæg for, at begrænsningen vil skabe afledte negative konsekvenser i form af nedgang i antallet af turister, da turisterne fortsat vil kunne blive transporteret relativt tæt på de ønskede attraktioner, og at turistbusserne helt eller delvist erstattes af andre transportløsninger.

Til spørgsmålet om de mulige negative konsekvenser for turistbusoperatørerne bemærker vi, at dette håndteres sideløbende med denne analyse i 'Handlingsplan for transport af turister'.

5.2.4 BEHANDLINGSSTEDER, FRISØRER, SALONER O. LIGN.

Middelalderbyens erhvervsliv består også af forskellige andre liberale erhverv, som i større eller mindre grad vil blive berørt af en begrænsning af biltrafikken. Læger, behandlingssteder og lignende har et kundegrundlag, der i højere grad end de andre erhvervsdrivende er gangbesværede. De har dermed et ønske om at kunne tilbyde bilparkering. Denne problematik gør sig ikke gældende for frisører, saloner og lignende, der ikke vil opleve mærkbare konsekvenser af en begrænsning af biltrafikken.

BILEN SIKRER TILGÆNGELIGHED FOR DET GANGBESVÆREDE PATIENTKLIENTEL, MENS ØNSKET OM BEKVEMMELIGHED OGSÅ HAR BETYDNING

På baggrund af de gennemførte interviews kan vi konstatere, at læger, behandlingssteder o. lign. generelt mener, at en begrænsning af biltrafikken vil indsnævre deres potentielle patientklientel, da de har patienter, der efterspørger bilparkering både på grund af gangbesvær og på grund af bekvemmelighed.



Hvis man er dårligt gående, er selv metrostationen på Kongens Nytorv langt væk.

Lægen bag ovenstående udsagn vurderer videre, at cirka 30 % af klinikkens patienter er glade for muligheden for at komme i bil. Nogle af disse kommer i egen bil og anvender gade- og kantstensparkeringsplads, men især handicapparkeringspladserne er vigtige for klinikken. Disse vil dog ikke vil blive nedlagt. Ligesom handicapkørsel, taxa og flextrafik fortsat vil have adgang. De patienter, som kommer med disse transportformer, vil altså fortsat kunne køres til døren, hvis restriktionerne på biltrafikken indføres som tiltænkt. Yderligere noterer vi os, at en del af patienterne vælger egen bil af hensyn til komfort.

NEGATIV VIRKNING FOR GANGBESVÆREDE I EGEN BIL

Vores konklusion er derfor, at den direkte negative virkning kan komme til at ramme gangbesværede patienter, der vælger egen bil som transportmiddel – og som ikke er berettigede til at anvende handicapparkeringspladser. Hertil bemærker vi, at situationen i dag langt fra skaber sikkerhed for parkering ved den ønskede destination. Dermed vil den faktiske afstand fra parkeringssted til den ønskede destination i realiteten ofte være den samme som ved parkering i et af de omkringliggende p-huse (Københavns Kommune 2021). Vi anerkender imidlertid, at en begrænsning i biltrafikken vil blive opfattet som en forringelse i vilkårene for denne gruppe af erhvervsdrivende, og at dette i sig selv vil kunne føre til nedgang i antallet af patienter.

SAMSPIL MED ØVRIGE ERHVERV

Middelalderbyens liberale erhverv er del af det samlede og brede udbud og bidrager desuden til at generere kundestrøm til fordel for det øvrige nærliggende handelsliv.



Også sundheds- og helseerhvervene er med til at trække folk herind, fordi de skal til lægen eller tandlægen. (...) I andre byudviklingsområder snakker man om, at sundhedserhverv skal fylde mere. (Interesseorganisation)

Dette kan potentielt skabe en negativ afledt effekt på omsætningen i de øvrige erhverv, men da det fortrinsvis er gangbesværede patienter der risikerer at vælge behandlingsstederne i Middelalderbyen fra på grund af begrænset biltrafik er vores vurdering, at den afledte effekt ikke vil være mærkbar.

NÆRHED TIL METRO AFBØDER DEN NEGATIVE EFFEKT

Samtidig er det også værd at fremhæve, at der også er positive gevinster for behandlingsstederne ved at være beliggende i Middelalderbyen. Særligt nærhed til metrostationer er i de gennemførte interviews fremhævet som et forhold der øger attraktiviteten.



Det var ikke en oplevelse at gå på klinik i Brønshøj, hvor jeg tidligere var. Kunderne kombinerer turen hos mig med en shoppetur, en museumstur eller lign.

Om en begrænsning i biltrafikken vil øge attraktivitet i en sådan grad, at det kan kompensere for færre parkeringsmuligheder ved behandlingsstederne er ikke klart, men vores vurdering er, at begge mekanismer vil have mindre betydning for erhvervene af denne type.

INGEN MÆRKBAR BETYDNING FOR FRISØRER OG SALONER

Nogle frisører, saloner o. lign. vil opleve fordele ved lokalisering i mere attraktive bymiljøer, men ikke i samme som grad som butikker og restaurationer. Derfor vurderer vi, at der ikke samlet set vil være mærkbare effekter af at begrænse biltrafikken.

EN MINDRE DEL AF KUNDERNE FRAVÆLGER BEHANDLING I BYEN

For denne gruppe af erhvervsdrivende er mekanismerne identiske med de øvrige erhvervsdrivende. Dels vil der være kunder som fravælger behandling i Middelalderbyen på grund af begrænsningerne i biltrafik. Denne kundegruppe udgør en mindre del af omsætningen. Dels vil begrænsningen fremme den igangværende omstilling, hvor kunderne i stigende grad parkerer i de omkringliggende p-huse eller vælger andre transportløsninger. Samtidig vil denne erhvervsgruppe kunne høste gevinsterne ved et mere levende byrum, på lige fod med detailhandel og restaurationer.

Baseret på ovenstående og øvrige erfaringer vurderer vi, at en begrænsning af biltrafikken primært vil påvirke Middelalderbyens frisører og saloners kundegrundlag og omsætning positivt. Dog vurderer vi ikke, at effekten vil være så stor, at det vil være mærkbart.

5.2.5 STORE DAGLIGVAREBUTIKKER

Der ligger omtrent 90 dagligvarebutikker i Middelalderbyen, hvoraf blot otte er store dagligvarebutikker. De store dagligvarebutikker er vigtige for borgernes adgang til dagligvareindkøb og er samtidig vigtige ankerfunktioner, der genererer kundestrøm til det øvrige handelsliv. I dette afsnit beskriver vi, hvilke konsekvenser en begrænsning af biltrafikken vil have for de store dagligvarebutikker.

De store dagligvarebutikker i Middelalderbyen fremgår af Tabel 3.

TABEL 3 Store dagligvarebutikker i Middelalderbyen

Butik	Beliggenhed	Parkering	Andre karakteristika	Primære målgruppe
Netto	Nørre Voldgade, Nørreport Station	Ingen	Intet forareal	Gående, cyklende samt kunder rejsende med offentlig transport.
Irma	Nørre Voldgade, Nørreport Station	Ingen	Forareal til frugt og grønt	Gående, cyklende samt for personer rejsende med offentlig transport
Netto	Landemærket	Kantstensparkering og cykelparkering	Mindre butik, intet forareal	Gående eller cyklende
Netto	Fiolstræde, Gågade	Ingen	Større butik m. beklædningsartikler, planter og convenience produkter, samt forareal	Gående
Netto	Vestergade	Ingen	Større butik, intet forareal	Gående, cyklende samt kunder rejsende med offentlig transport
Irma	Østergade, Illum	Q-Park parkeringskælder ved Illum	Større udvalg af convenience-produkter samt egen delikatesseafdeling og slagter	Bilister, cyklende og gående
Føtex Food	Kristen Bernikowsgade	Ingen	Fokus på madvarer og fører derfor ikke beklædning og øvrige udvalgsvarer. Butikken har et større udvalg af convenience produkter.	Gående og cyklister
Magasin Mad & Vin	Magasin	Magasin har tilhørende Q-Park parkeringskælder	Større butik med fokus på madvarer, egen vin- og slagterafdeling og et større udvalg af convenience produkter.	Bilister, cyklende og gående.



FIGUR 6
Placering af
dagligvarebutikker
i Middelalderbyen

KUNDERNE GÅR OG CYKLER

De nævnte dagligvarebutikker er under ét karakteriseret ved forholdsvis små butiksstørrelser set i forhold til de gennemsnitlige butiksstørrelser for hhv. varehuse, supermarkeder og discountbutikker på landsplan. Butikkerne er desuden kendetegnet ved, at der er ingen eller få bilparkeringspladser ved butikkerne, men mere cykelparkering end normalt. Til sammenligning ønsker dagligvarebutikskæderne til en moderne discountbutik med et bruttoetageareal på ca. 1.200 m² på en placering i tilknytning til det overordnede vejnet i hovedstadsområdet typisk 60 bilparkeringspladser.

VI SPISER MERE UDE

Danskerne spiser i stigende grad ude og laver i mindre omfang end tidligere selv mad (DST 2021a). En del af forbruget flyttes fra dagligvarebutikker til restauranter, caféer og andre spisesteder. Det er især unge, som spiser meget ude (DST. 2021d). Dagligvarekæderne er opmærksomme på tendensen og tilbyder i højere grad f.eks. convenienceprodukter, bake-off og click-and-collect ordninger. Når dagligvarebutikkerne i højere grad omstiller sig til de nye forbrugs- og indkøbsmønstre, får de også del i væksten.

MERE NETHANDEL MED DAGLIGVARER

Selv om der er sket en kraftig vækst i nethandlen med dagligvarer, senest som følge af Coronakrisen, er dette sket fra et meget lavt udgangspunkt, nemlig 2,6 % (Dansk Erhverv 2021) og der er derfor endnu ikke sket et egentligt gennembrud indenfor nethandlen med dagligvarer, f.eks. som måltidskasser. Vi vurderer, at andelen af dagligvareforbruget i hovedstadsområdet, der lægges i netbutikker, vil stige markant til omkring 15 % frem mod 2033.

Da kunderne i Middelalderbyens dagligvarebutikker i langt overvejende grad i dag benytter sig af andre transportformer end bilen, når de foretager indkøb i dagligvarebutikkerne, vurderer vi, at en begrænsning i biltilgængeligheden til disse butikker ikke vil få mærkbar betydning for dette erhvervssegment.

5.3 ANBEFALINGER

Med afsæt i vores vurdering af konsekvenserne for erhverv og handel af at begrænse biltrafikken i Middelalderbyen har vi herunder opstillet en række anbefalinger, der fortrinsvis skal hjælpe med at indfri potentialet i et byrum med mindre biltrafik, og skabe balance mellem de forskellige hensyn aktørerne imellem.

ANBEFALING A1

MULIGGØR UDESERVERING OG UDENDØRS VAREUDSTILLING UNDER HENSYN TIL ET MANGFOLDIGT BYLIV. Indfrielsen af de positive gevinster for Middelalderbyens udvalgsbutikker og restaurationserhverv ved at begrænse biltrafikken afhænger af erhvervenes muligheder for at udnytte byrummet kommercielt til udeservering, vareudstilling og forskellige events i krydsfeltet med oplevelseserhvervene. Udviklingstendenserne er præget af en markant udvikling på feltet, hvor den enkeltes aktørs funktion i forbundne økosystemer vil få stigende betydning. Samtidig vil interessefællesskaber, showrooms og mødesteder være væsentlige elementer. Hertil vil digitalisering af detailhandelen og stigende integration af digitale og fysiske forretningsmodeller sætte sit præg på byrummet. Potentialets størrelse vil i denne sammenhæng først og fremmest afhænge af, hvordan borgersamlingens anbefaling om flere ikke-kommercielle byrum vil blive implementeret i praksis. På den præmis, at implementeringen giver helt eller delvist mulighed for en kommerciel udnyttelse af byrummet, er det efter vores opfattelse vigtigt, at udnyttelsen ikke sker på bekostning af mangfoldigheden i bylivet og Middelalderbyens særpræg. Det centrale argument er, at det netop er disse karakteristika, der giver erhverv og handel i Middelalderbyen sin konkurrencefordel i forhold til butikscentre og nethandel, og dermed gør Middelalderbyen mindre afhængig af biltilgængelighed. Vores overordnede anbefaling er derfor, at Københavns Kommune vægter det langsigtede mål om et varieret byliv tungere end udnyttelse af de kommercielle muligheder, så udeservering og udendørs vareudstilling kun sker der, hvor det ud fra en helhedsbetragtning styrker et varieret og mangfoldigt byliv. Under hensyntagen til denne overordnede prioritering anbefaler vi videre at:

- › Tillade mere udeservering og udendørs vareudstilling på arealer og pladser, der ikke længere anvendes til parkering. Mindre områder kan også skabe værdi for den enkelte restauratør eller butik og bidrage til et mere levende byliv, samtidig med, at de skaber færre støjgener end større udeserveringssteder.
- › Udnyttelsen af byrummet til udeservering og udendørs vareudstilling bør afvejes med støjgener for beboere, og fravælges der, hvor generne er størst. Dette gælder særligt nattilladelser og stor koncentration af udeservering.
- › Kommuniker tydeligt til de erhvervsdrivende om de hensyn der lægges til grund for godkendelser og afslag på ansøgninger om udeservering og vareudstillinger. Proaktiv dialog understøtter oplevelses af legitimitet i svære beslutninger.
- › Overvej at understøtte byudviklingen ved sammen med handelslivets aktører at arbejde strategisk med en rendyrkning af bestemte områder i Middelalderbyen, sådan at områderne over tid udvikler mere unikke profiler, der adskiller sig tydeligt fra konkurrerende handelsområder. Etableringen af samarbejder på kvartersniveau inspireret af Business Improvement District (BID)-modellen, hvor forretningsdrivende eller grundejere indgår i økonomiske forpligtigende foreninger, herunder til finansieringen af f.eks. citymanagers, vil efter vores opfattelse være et oplagt værktøj at lade sig inspirere af.

ANBEFALING A2

LAD EKSISTERENDE P-HUSE ERSTATTE KANSTENSPARKERING OG KOMMUNIKER TYDELIGT OM PARKERINGSMULIGHEDER. På tværs af aktørerne i erhverv og handel findes der forsat kunder, som foretrækker bil, når de besøger Middelalderbyen. Nogle kunder og erhvervsdrivende vil opleve det som en ulempe, når biltrafikken og parkeringsmulighederne begrænses. De nuværende parkeringsforhold gør dog, at kunderne langt fra kan forvente at finde en parkeringsplads umiddelbart ved deres bestemmelsessted, og i praksis vil afstanden fra parkeringssted til bestemmelsessted være den samme som fra et p-hus i Middelalderbyens periferi til bestemmelsesstedet. Afstanden vil maksimalt være 500 meter og p-husene have kapacitet til at kompensere for de nedlagte p-pladser i Middelalderbyen (Københavns Kommune, 2021). Dette bekræftes af en tidligere analyse (ViaTrafik, Schønher, ICP 2019), der viser, at belægningsgraden i p-huse i Middelalderbyen er ca. 70 % kl. 12, ca. 50 % kl. 17 og ca. 15 % kl. 22. Derfor er vores overordnede anbefaling, at Københavns Kommune konsekvent lader eksisterende p-huse erstatte mulighederne for kantstensparkering i Middelalderbyen. Herunder anbefaler vi en række konkrete tiltag der skal understøtte beslutningens implementering.

- › Kommuniker tydeligt om parkeringsmulighederne. Det bør omfatte målrettet kommunikation til de erhvervsdrivende, så det er tydeligt for både dem og deres kunder, at det forsat er muligt at parkere på deres bestemmelsessted i Middelalderbyen.
- › Prioriter tydelig skiltning, så bilister effektivt ledes mod de tilgængelige parkeringsmuligheder i p-husene, og tydeligt informeres om priser og vilkår for parkering.
- › Overvåg kapaciteten i p-husene over tid, så Københavns Kommune har sikker viden om parkeringsmulighederne og derved kan oppebære troværdigheden i kommunikationen om parkeringsmuligheder tæt på middelalderbyen.
- › Afdæk de trafikale konsekvenser i Middelalderbyens periferi, så der skabes klarhed om de trafikale konsekvenser ved at begrænse biltrafikken i Middelalderbyen og lede biltrafikken mod p-husene.



fotex leverer lige til døren

61

fotex

DK CX 13 996

6 VARELEVERING

I dette kapitel beskriver vi konsekvenserne ved at begrænse biltrafikken i Middelhagerbyen for varelevering. Vurderingen af konsekvenserne omfatter en vurdering for de virksomheder, der leverer varer i Middelhagerbyen samt konsekvenserne for de virksomheder, der modtager varerne. Konsekvensvurderingerne for varelevering tager afsæt i, at vareleverandører vil få adgang til Middelhagerbyen i et begrænset tidsrum f.eks. fra kl. 04-11 som det er i gågaderne i dag, hvis borgersamlingens anbefalinger implementeres. Med afsæt i konsekvensvurderingen afgiver vi en række anbefalinger der fortrinsvis skal adressere de udfordringer der forventeligt vil opstå.

6.1 UDVIKLINGSTENDENSER MED BETYDNING FOR VARELEVERING

I vores desk research (se Bilag D) har vi identificeret en række udviklingstendenser og kontekstforhold, som vi vurderer, vil få betydning for konsekvenserne ved at begrænse biltrafikken i Middelhagerbyen.

STIGENDE KRAV TIL VAREBILERS MILJØBELASTNING

Vare- og lastbiltrafikken udgør op til 30 – 40 % af trafikens samlede CO₂-udledning i centrale byområder i Danmark. Det største CO₂ bidrag stammer fra varetransporter til detailhandel og stykgods. (ca. 30–50 %). Pakkedistribution fra nethandel står for 4-6 % (Concito 2021). For varedistributører og -modtagere medfører skærpede miljøkrav en omstilling af køretøjernes drivmidler. I 2019 blev kravene skærpet for varetransporten, da Københavns Kommune udvidede miljøzonen med krav til varebiler. I første omgang omfattede disse kun de ældste varebiler, men kravene vil blive skærpet yderligere i 2022 eller 2023, når ny lovgivning implementeres. Vi forventer, at udviklingen vil sætte sit præg på krav til varelevering i Middelhagerbyen og omstilling af køretøjernes drivmidler.

STIGENDE NETHANDEL

Nethandlen, der omfatter både Business-to-Business og Business-to-Consumer (og Consumer-to-Consumer) internethandel er kraftigt stigende. Samtidig ser nye logistikkoncepter dagens lys, ikke mindst med afsæt i brugen af cykel og knallert til hurtig udbringning af mindre forsendelser til private (Dansk Erhverv 2021a). Af den grund vil der i fremtiden være flere pakker, der primært skal leveres til Middelhagerbyen (især til borgerne), men i nogen grad også fra Middelhagerbyen. Det er vanskeligt at vurdere e-handlens betydning for udviklingen i den samlede varetransport i Middelhagerbyen. På den ene side øges antallet af leverancer, på den anden side øges blandt andet også varebilernes effektivitet, altså antal leverede pakker per dag (Incentive 2017).

JUST-IN-TIME FORVENTNINGER PRESSER LEVERANDØRERNE

I dag transporteres også ikke-tidskritiske varer med krav om Just-in-time-levering (JIT). I fremtiden vil der ske et endnu større pres på vareleverandørerne om effektivitet, i bl.a. last mile-delen af transportkæden. Efter vores vurdering vil dette pres i et vist omfang mindske efterspørgslen på JIT. Det skyldes, at omkostningerne i stigende grad vil blive pålagt kunden, hvorfor det vil blive mindre attraktivt for kunden at stille krav om JIT ved ikke-tidskritiske varer. Samlet set forventer vi, at det kan give vareleverandørerne bedre vilkår for at optimere transporterne og dermed alt andet lige føre til mindre varekørsel i Middelhagerbyen.

6.2 KONSEKVENSER FOR VARELEVERING

VARELEVERING VIL BLIVE UDFORDRET

Som udgangspunkt vil en begrænsning af biltrafikken i Middelhøjebyen skabe en række udfordringer for varelevering, og dermed også for at opretholde det nuværende aktivitetsniveau i detailhandlen og restauranterne i Middelhøjebyen. Dette gælder særligt omfangsrige leverancer og leverancer af køle- og frostvarer. Det er dog vores vurdering, at det vil være muligt for Københavns Kommune at begrænse de negative konsekvenser via af en række konkrete løsninger. Løsningerne vil blandt andet omfatte dedikerede pladser til af- og pålæsning i Middelhøjebyens periferi. Muligheden for at gennemføre løsningerne vil herudover afhænge af, hvordan borgersamlingens anbefalinger i praksis implementeres, og hvordan byrummene fremadrettet vil blive indrettet.

VARELEVERING ER EN FORUDSÆTNING FOR AT OPRETHOLDE AKTIVITETSNIVEAUET I DETAILHANDEL OG RESTAURATIONER

Både vareleverandører og erhvervsdrivende fremhæver i de gennemførte interviews, at vareleverancer til Middelhøjebyen er afgørende for at kunne opretholde bydelens nuværende funktion som handels-, oplevelses- og arbejdssted. I de gennemførte interviews er det tydeligt at de to ting ses som hinandens forudsætninger, og der er en udbredt bekymring for, hvad en begrænsning af biltrafikken og tidsrummet for varelevering vil betyde for behovet for varelevering.

Flere af de interviewede giver udtryk for, at det kan blive vanskeligt at fastholde deres omsætning, hvis begrænsningen af biltrafik, herunder en indskrænkning af tidsrummet for varelevering gør det mere vanskeligt at gennemføre varelevering. I et af de gennemførte interviews med en repræsentant fra en udvalgswarebutik i Middelhøjebyen vurderer forholdet mellem begrænset biltrafik og handelsliv således:

”

Det er en hårfin balance mellem at ville holde gang i butikker og cafeer – men de skal have varer.

VARELEVERING TIL BUTIKKER OG RESTAURANTER SKAL SIKRES

Denne tendens bekræftes af samtlige restauratører, der har deltaget i undersøgelsen, som understreger, at det er centralt at sikre fortsat adgang for varelevering. Begrænses biltilgængeligheden for privatbilister forbedres mulighederne for mere attraktiv udeservering, men begrænses tilgængeligheden samtidig for varelevering risikerer udfordringerne at overstige fordelene for restaurationsbranchen.

”

Dem, der bliver ramt, er især restauranterne. (...) Umiddelbart ville de nok reagere positivt, fordi de kan udeservere mere, men i praksis ville de få problemer, hvis varelevering og håndværkerarbejde ikke kan afvikles. (Chef i større butikskæde).

Udmålingen af konsekvenserne for varelevering vil dermed afhænge af i hvilket omfang begrænsningen af biltrafikken også vil omfatte varelevering, og om hvordan byrummet i fremtiden blive udnyttet af udeservering og andre initiativer der begrænser fremkommeligheden.

SÆRLIG UDFORDRING MED STORE KØRETØJER

De interviewede hoteldirektører fremhæver også, at de er afhængige af vareleverancer, og at leverancernes tilgængelighed skal sikres. Hotelbranchen får ofte store og tunge leverancer, for eksempel lastbiler med linned. Her er det afgørende, at vareleverandørerne kan parkere tæt på hotellet. En hoteldirektør fortæller eksempelvis:



De store lastbiler med linned og så videre, der kan chauffører ikke gå 300 meter.

Problematikken gør sig også gældende for andre tunge eller omfangsrige leverancer som drikkevarer til restauranter og cafeer, samt byggematerialer, som vi omtaler yderligere under kapitlet om konsekvenserne for udførelse af håndværkerydelser. En lignende udfordring vil opstå levering af køle- og frysevarer, som har særlige krav til temperatur og hygiejne og derfor kræver at vareleverandøren kan aflæse varer ved bestemmelsesstedet. Muligheden for indkørsel og korttidsparkering af denne type vil være nødvendig for at undgå negative konsekvenser af en begrænsning af biltrafikken.

INDSNÆVRING AF VARELEVERINGSTIDSRUMMET KAN GIVE UDFORDRINGER, MEN DE ERHVERVSDRIVENDE ER ÅBNE OVER FOR TILPASNINGER

En udvidelse af området med tidsbegrænsning for vareleveringer fra kl. 04-11 vil på den ene side medføre flere godskøretøjer, større pres på tilgængelige gader og læssepladser samt længere opholdstider for godskøretøjer i det tidsrum, hvor leveringsvinduet er "åbent", fordi samme godsmængder skal ind på kortere tid. Vareleverandørerne vil på den anden side kunne høste en mindre fordel ved begrænsningen af biltrafik og dermed reduceret trængsel i Middelalderbyen. Det er dog vores vurdering, at de negative konsekvenser ved at udbrede området for tidsbegrænset varelevering uden kompenserende tiltag vil have en eksponentiel karakter, da der er risiko for flaskehalse i afviklingen af trafikken. Samtidig er vi af den opfattelse, at der tegner sig flere mulige løsninger på udfordringerne, hvor også aktørerne på markedet for varelevering vil reagere på nye begrænsninger i biltrafikken.

HÅNDTERING AF ET KORTERE TIDSRUM FOR VARELEVERING

Flertallet af de interviewede erhvervsdrivende er åbne over for at begrænse vareleveringen til et bestemt tidsrum såsom kl. 04-11. Flere understreger imidlertid, at der skal være modtagere til leverancerne, hvorfor leveringen i praksis ikke kan finde sted kl. 04, men godt f.eks. mellem kl. 09-11. En restaurantejer siger f.eks.:



Det er bare et spørgsmål om, at vi informerer vores leverandør. Det, der er problemet, er, at du ikke kan sætte varerne udenfor noget sted. Så de kan ikke komme kl. 04. Kokkene kommer fra kl. 9-10, og der skal være nogen til at modtage. (...) Det er vigtigere, at [Middelalder]byen lukkes for biler – alt andet kan man aftale sig ud af. Men det er klart, at muligheden for at komme ind i Middelalderbyen skal være der. Og det kan ikke nytte, at du skal holde ved Amalienborg. Man skal kunne køre det mere eller mindre til døren en gang imellem med tunge varer. (Restaurantejer)

VARELEVERING TILPASSER SIG

Flere af de forskellige erhvervsdrivende understreger, at så længe der fastsættes et tidsrum til levering, vil vareleverandørerne efter deres opfattelse tilpasse sig til de nye forhold og regler. Nogle af de erhvervsdrivende fremhæver, at de også selv er parate til at foretage ændringer, der muliggør varelevering i et begrænset tidsrum. Mulige løsninger inkluderer at åbne forretninger tidligere eller en rotationsordning blandt de forskellige erhvervsdrivende på en gade om at stå for modtagelse af varerne.

Denne villighed til at forsøge at facilitere varelevering i et begrænset tidsrum skyldes, at de erhvervsdrivende gerne vil understøtte omstillingen til et mere attraktivt byrum, herunder det gode gademiljø med muligheder for gågade. Det er samtidig vigtigt at understrege, at disse holdninger fra de erhvervsdrivende også skyldes, at de forventer den frigivne plads også kan anvendes til kommercielle formål, der understøtter deres forretninger. Det er samtidig vigtigt at understrege, at de erhvervsdrivende ikke nødvendigvis har tilstrækkelig viden om, hvad det logistisk vil kræve af vareleverandørerne, hvis al levering skulle finde sted kl. 04-11.

BEHOV FOR FLERE TIMER TIL VARELEVERING

Flere af de interviewede erhvervsdrivende er dog også mere negativt stemt over for et indsnævret leveringstidsrum og understreger, at leveringstidspunktet har stor betydning for både butikken og det omgivende lokalmiljø. Også en af de interviewede hoteldirektører har tidligere erfaringer med levering i tidsrummet klokken 06-10 og oplever, at det var for snævert. Han ser flere fordele ved at få leverancer tidligere kontra senere på dagen, men mener overordnet, at flere timer til aflevering vil spille en afgørende rolle i at gøre vareleveringen nemmere.

De delte meninger går igen blandt vareleverandørerne. De understreger, at leveringstidspunktets betydning varierer afhængigt af kunden og de varer, der skal leveres. Meget tidsfølsomme varer, varer med krav til særlige temperaturforhold under hele transporten, og varer af særlig høj værdi er eksempler på varer, der nødvendigvis skal leveres på bestemte tidspunkter. Det skaber et snævert leveringsvindue. En vareleverandør beskriver virksomhedens situation således:

”

Ved 80 pct. af kunderne, der er kunderne til stede og tager egenkontrol på leverancen. Her er det nødvendigt, at kunden er til stede, når vi leverer. Og vores kunder forventer, at vi kommer inden for en times vindue. (Vareleverandør)

Udtalelsen udtrykker en generel holdning blandt vareleverandører i Middelalderbyen: Det er muligt at justere tidsrummet for varelevering i Middelalderbyen, men ændringerne skal tage højde for adgangsforholdene hos erhvervskunderne.

VARELEVERING OM NATTEN SES SOM EN MULIGHED

Overordnet vurderer vi, at der ikke er de store forbehold fra erhvervslivets side i at udvide vinduet for varelevering til at strække sig over flere af nattetimerne, hvor de bløde trafikanter i overvejende grad ikke har behov for at færdes i byrummet. Det ville således blot skabe en større mulighed for fleksibilitet fra vareleverandørernes side, hvis der er automatiserede løsninger uden behov for en tilstedeværende modtager. Til gengæld er leveringsstøj i beboernes nattetimer en problematik, og støjsvagt materiel vil derfor være en forudsætning.

FLERE VAREBILER KAN FORDYRE VARELEVERING

Selv om begrænsningen i biltrafik i sig selv vil give mindre trængsel, peger flere af de interviewede vareleverandører på, at indførelsen af tidsrestriktioner på vareleveringen kan resultere i et større antal godskøretøjer, fordi leverandørerne skal sikre leveringen af en større godsmængde på kort tid. Ifølge vareleverandørerne vil det betyde en større koncentration af vare- og lastbiler end i dag i de timer, hvor leveringsvinduet er åbent. Transportørerne (Danske Fragtmænd, GLS) vurderer, at det vil give et større pres på de tilgængelige gader og af- og pålæsningsparkeringspladser og føre til længere opholdstider for køretøjerne i Middelalderbyen.

VARELEVERANDØRCASE.

“En begrænsning af tidsrummet for varelevering vil medføre en ny ‘Strøgproblematik’ samt reelt en times effektiv leveringstid.” Sådan fortæller en vognmand, der igennem en årrække har leveret varer til Middelalderbyen. Effektiv leveringstid henviser til den tid, leverandøren bruger på at levere varen. Det vil sige fraregnet tid brugt på at holde i kø, cirkulere efter parkeringsplads m.v. Med begrebet ‘Strøgproblematik’ beskriver vognmanden de logistiske udfordringer, der, ifølge flere vareleverandører, kendetegner vareleveringen til de erhvervsdrivende på Strøget i Middelalderbyen. F.eks. at chaufførerne kører i kø, bidrager til øget trængsel og oplever at blive udsat for kritik af deres medtrafikanter. Vognmanden frygter, at yderligere restriktioner på varelevering i Middelalderbyen vil forstærke de eksisterende forhold, og at tilsvarende udfordringer vil begynde at gøre sig gældende i det øvrige København: *“Derefter vil der opstå ‘bilsprøjt’[skal forstås som ‘sivetrafik’, red.] til den øvrige by, og det vil være nødvendigt for os at indsætte flere biler.”*

Den virksomhed, som vognmanden repræsenterer, kører allerede i dag dagligt fire fyldte lastbiler til Middelalderbyen. Men i et scenarie med tidsbegrænset varelevering forventer han at måtte opjustere med tre lastbiler for at nå de samme leverancer.

FORDYRET GODSTRANSPORT ER ET SANDSYNLIGT SCENARIO

Vi konkluderer, at en begrænset tilgængelighed til Middelalderbyen for vare- og lastbiler på længere sigt sandsynligvis vil fordyre godstransporterne. Dette skyldes øget tidsforbrug på grund af trængsel og behov for flere last- og varebiler. På baggrund af de gennemførte interviews vurderer vi, at prisstigningen vil være 4-6% i forhold til det nuværende niveau. Prisstigningen vil på sigt blive pålagt kunderne. Vurderingen underbygges af, at der allerede i dag er særskilte tillæg for levering i specifikke tidsrum.

LEVERANDØRER ER POSITIVE OVERFOR ALTERNATIVE TRANSPORTMIDLER, MEN KAPACITETEN MANGLER

En af konsekvenserne ved at begrænse biltrafikken i Middelalderbyen vil være, at mulighederne for at anvende alternativer til vare- og lastbiler vil vokse. I de gennemførte interviews er holdningerne til denne omstilling blandet, hvilket fortrinsvis kan tilskrives, at kapacitet i vare- og lastbiler kan være svær at matche med alternative løsninger. Hertil kommer, at de alternative løsninger kræver omlæsningsfaciliteter i Middelalderbyens periferi.

GODSVOLUMEN ER AFGØRENDE

Transportørernes skepsis i forhold til mulighederne for at anvende alternative varekøretøjer skyldes især de store varepartier, som ikke kan omlades til f.eks. ladcykler. Forbeholdet skal ses i lyset af, at de forskellige varekøretøjers kapacitet, hvilket fremgår af Tabel 4.

TABEL 4 Varekøretøjers kapacitet

Varekøretøjers kapacitet	Ladcykler	El-varebil ¹	Dieselvarebil ²	Lastbil
Nyttelast	420 kg.	750 kg.	957-1.342 kg.	18 tons (totalvægt), 10-12 tons last
Volumen	1,5 m ³	10,7 m ³	9,9-17,5 m ³	

For erhvervskunderne er det imidlertid afgørende, at transportørerne fortsat kan levere den nødvendige mængde varer. Særligt de større erhvervskunder forholder sig i de gennemførte interviews skeptiske til dette spørgsmål, hvilket efter vores opfattelse er en reel bekymring, som bør adresseres for at undgå negative konsekvenser for denne del af erhvervet. Overvejelsen går igen hos en vareleverandør, der forudsiger en stigning i antallet af cykelbude. Udviklingen er, ifølge leverandøren, positiv, men kan have konsekvenser for større leverancer:



Fremover kommer Middelalderbyen til at være præget af el- og cykellevering. Det kan få konsekvenser for møbellevering og andet større gods. Det samme gælder pakkehops, hvor der også kan være udfordringer ved større leverancer.

På den anden side kan man også anføre, at hvis Middelalderbyen fremover vil være præget af cykellevering vil der være bedre plads til de resterende store leverancer.

¹ e-Crafter, Volkswagen

² Crafter, Volkswagen (brochure)

BEHOV FOR FACILITETER TIL OMLÆSNING

Konsekvenserne af stigningen i mindre og mere fleksible køretøjer til varelevering i Middelhagerbyen vil være, at godset skal kunne omlæsses fra de større vare- og lastbiler. Ifølge varetransportørerne forudsætter muligheden for at omlæsse godset fra større til mindre køretøjer en terminal beliggende et sted nær Middelhagerbyen. På baggrund af tidligere gennemførte projekter i København (f.eks. COWI. 2019. *Skærpede miljøkrav til leverandørkøretøjer og grøn varelevering*) og interviews med varetransportører er det vores vurdering, at omlæsningsfaciliteter kan være både dyre og vanskelige at finde. En varetransportør fortæller for eksempel:



Vi har en lille distributionshub i Sydhavnen, som vi bruger til omlæsning af pakker, og det gør leveringen lettere. Det bliver imidlertid sværere at finde hubs i Middelhagerbyen. Vi mangler et godt sted i centrum af København. (Vareleverandør)

P-HUSE TIL OMLÆSNING?

Et muligt alternativ er at anvende offentligt tilgængelige p-huse til omlæsning. Her skal der imidlertid foretages specifikke vurderinger af en række forhold, herunder hvorvidt p-husene er for lavloftede. Erfaringerne om citylogistikløsningerne viser at det er vanskeligt at finde generiske løsninger på tværs af forskellige leverandører. Forskellige krav til selve leveringen, sikkerheden (især ved højværdiprodukter), forsikringsforhold, adgang til forretning og/eller lager mm. betyder, at det kan være svært at finde brugbare løsninger.

Det er efter vores opfattelse tydeligt, at omlæsningsfaciliteter vil være afgørende for, at en del af den eksisterende varetransport kan erstattes med eksisterende løsninger, og dermed afværge en del af de negative konsekvenser ved at begrænse biltrafikken. Særligt de gennemførte byrumsforsøgs reduktion af korttidsparkeringen, som anvendes til varelevering, er i de gennemførte interviews fremhævet som problematiske.

KRAV TIL TAKEAWAY-LEVERING PÅ ELCYKLER KAN VÆRE EN LØSNING

Desuden er vi i forbindelse med dataindsamlingen blevet opmærksomme på, at der parallelt med et fokus på biltrafikken også er andre opmærksomhedspunkter for vareleverancer i Middelhagerbyen. Herunder udgør leveringer af takeaway en stigende problematik, da efterspørgslen er i vækst, antallet af bude på knallerter er stigende. Derfor efterspørger en række af de aktører vi har interviewet, at der også stilles krav til disse leverandører om deres køretøjer, såsom om elcykler, der også er mindre pladskrævende end knallerterne. En række europæiske storbyer har allerede indført sanktioner på knallerter, så der er mulig inspiration at hente til videre undersøgelse.

6.3 ANBEFALINGER

Med afsæt i vores vurdering af konsekvenserne for varelevering af at begrænse biltrafikken i Middelalderbyen har vi herunder opstillet en række anbefalinger, der fortrinsvis skal adressere de negative virkninger af begrænsningen.

ANBEFALING B1

UNDERSTØT VARELEVERINGEN MED DEDIKEREDE PLADSER TIL AF- OG PÅLÆSNING.

Analysen viser, at der – uagtet mulighederne for at konvertere en del af den nuværende varelevering til alternative transportformer – forsat vil være behov for aflæsning af varer umiddelbart ved kunderne i Middelalderbyen. Der er allerede i dag er omtrent 150 erhvervsparkeringspladser i Middelalderbyen, og den kommende trafik- og byrumsplan opererer med et samlet antal på mellem 150-400 parkeringspladser i alt. For at undgå en række af de negative konsekvenser for både vareleverandører og erhvervskunder er det vores overordnede anbefaling så vidt muligt at prioritere parkeringspladser, der understøtter behovet for aflæsning. Konkret foreslår vi, at Københavns Kommune inden for de gældende rammer for parkering:

- › Prioriterer udbuddet af tidsbegrænsede parkeringspladser til af- og pålæsning, som dog ikke er indsnævret til erhvervsmæssig brug. På den måde vil de også kunne anvendes af beboere og andre private biler med adgang til Middelalderbyen.
- › Prioriterer udbuddet af erhvervsparkeringspladser med kort tidsbegrænsning på maksimalt 20 minutter. Udover at understøtte varelevering vil det også understøtte, at håndværkere kan læsse værktøj og materialer af, men ikke langtidsparkere. Vi anbefaler yderligere at indsnævre tidsrummet, som p-pladserne kan benyttes i til tidsrummet kl. 04-11. På den måde kan restaurations- og detailbranchen få mulighed for at udnytte byrummet efter kl. 11.

ANBEFALING B2

ETABLER OMLÆSNINGSFACILITETER SOM INCITAMENT TIL BRUG AF MINDRE KØRETØJER OG LADCYKLER.

Omlæsseterminaler, læssezoner, pakkebokse og pakkeshops kan medvirke til at fremme brugen af mindre køretøjer og gøre det muligt for varemodtageren selv at hente forsendelser til fods. Dette kan være en forudsætning for at begrænse antallet af store køretøjer. Vi anbefaler derfor, at Københavns Kommune i dialog med markedsaktørerne arbejder mod at skabe fysiske rammer i form af lokaler, plads og god tilgængelighed for større lastbiler til disse lokaliteter. Inspiration kan bl.a. hentes i Dansk Erhvervs 'Green Mile'-projekt, hvor forskellige offentlige og private aktører er gået sammen for at finde grønne og bæredygtige transport- og logistikløsninger til varelevering i storbyerne. Konkret anbefaler vi, at der etableres:

- › Større læssezoner, dvs. større parkeringspladser med kort tidsbegrænsning i det fri med fysisk plads og tilgængelighed for større lastbiler. Samtidig vil det kræve plads i byrummet, som konkurrerer med andre ting, såsom cykelparkering. Vi vurderer derfor, at disse større læssezoner også kan lokaliseres umiddelbart uden for Middelalderbyens periferi.
- › Omlæsningsfaciliteterne i form af en terminal eller lagerhal, hvor vareleverandører kan opbevare og omlæsse deres gods. Sådanne faciliteter kan placeres i nærheden af Middelalderbyen og evt. være kommunalt ejet. Omlæsningsfaciliteterne kan tilrettelægges, så private og erhvervskunder kan afhente deres pakker dér, eller så ladcykler eller mindre (elektrificerede) køretøjer end varebilerne kan håndtere "last mile" distributionen. Et eksempel på sidstnævnte kan findes i det tidligere 'Citylogistik's' forretningsmodel.



ANBEFALING B3

LICENSSYSTEM TIL INDKØRSEL OG GRADVIS IMPLEMENTERING. Det vil efter vores vurdering være muligt at indføre yderligere restriktioner, som begrænser varetransporterne, uden at det skaber væsentlige negative konsekvenser for varetransportører eller erhvervskunder. Sammenhængene er dog komplekse, og kræver derfor fleksibilitet i udformning og implementering. Vores overordnede anbefaling er derfor, at Københavns Kommune anlægger en pragmatisk og fleksibel tilgang til implementeringen, hvor der udarbejdes konkrete løsninger til de forskellige dele af Middelalderbyen, og afprøver løsninger før de udbredes. Konkret anbefaler vi, at:

- › Skabe mulighed for dispensation fra tidsbegrænsningen eller indkørselsforbud i akutte tilfælde. Dette skal i særlig grad understøtte løsning af akut opståede opgaver, og skal forhindre driftsforstyrrelser for de erhvervsdrivende. Inspirationer kan findes i andre byer på europæisk eller dansk niveau (f.eks. Aarhus Midtby). Et ubureaukratisk og fleksibelt licenssystem, hvor varelevering, renovation, taxa og andre kan modtage licens til indkørsel og parkering i Middelalderbyen er desuden en del af de anbefalinger, som borgersamlingen, 'Mindre biltrafik i Middelalderbyen', har været baseret på.
- › Restriktionerne indføres i etaper med systematisk opsamling og anvendelse af erfaringer. Erfaringsopsamlingen bør ske via inddragelse af de berørte aktører.
- › At der foretages konkrete vurderinger af transportbehovet i de forskellige dele af Middelalderbyen, hvor der tages højde for forskellige behov hos de erhvervsdrivende.



ANBEFALING B4

OPTIMER RUTER FOR VARELEVERING OG AFSØG MULIGHEDERNE FOR STØJSVAG LEVERING OM NATTEN.

Det er vores vurdering, at der er særlig risiko for negative konsekvenser for både vareleverandørerne og erhvervskunder, hvis der opstår flaskehalse i gaderne i og omkring leveringsstederne i Middelalderbyen. Hurtig og effektiv distribution af varer vil bidrage til at reducere omvejskørslen og den unødige ventetid for vare- og lastbiler i Middelalderbyen. Vi anbefaler derfor at afsøge mulighederne for at etablere optimerede ruter for varelevering igennem Middelalderbyen, der giver god tilgængelighed, et minimum af hindringer for passagen og for standsning i forbindelse med aflæsning. Det er værd at være opmærksom på, at kørsel med store køretøjer udgør et særligt risikoelement i relation til cykler og fodgængere. Hertil anbefaler vi at afdække mulighederne for støjsvag levering yderligere for at undersøge om, der i større omfang end i dag kan foretages varelevering på et tidligere tidspunkt af døgnet.



A large, white, sans-serif capital letter 'P' is centered on a dark blue rectangular background. The letter is slightly weathered and has a thin white border.

P-betaling
påkrævet



7-17

Reserveret til
erhvervskøretøjer
på gule
nummerplader

Øvrige tid
P-betaling

7 HÅNDVÆRKERYDELSER

I dette kapitel beskriver vi konsekvenserne af at begrænse biltrafikken i Middelhagerbyen i forhold til udførelsen af håndværkerydelser. Vurdering af konsekvenser omfatter en vurdering for de virksomheder, der udfører opgaver i Middelhagerbyen, samt konsekvenserne for de virksomheder i Middelhagerbyen som får udført ydelserne. Konsekvenserne for beboerne er ikke omfattet af analysen, men omtales enkelte steder, hvor vi skønner det relevant for det samlede billede. Konsekvensvurderingerne for håndværkere tager afsæt i, at håndværkere vil få adgang til at køre ind i Middelhagerbyen og læsse af f.eks. i tidsrummet kl. 04-11, der gælder for gågaderne i dag, men ikke vil få lov at parkere, hvis borgersamlingens anbefalinger implementeres. Med afsæt i konsekvensvurderingen afgiver vi en række anbefalinger, der fortrinsvis skal adressere de udfordringer, der forventeligt vil opstå. Analysen er afgrænset fra at vurdere de større bygge- og anlægsarbejder i Middelhagerbyen, da der typisk etableres specifikke logistikløsninger til disse opgaver.

7.1 UDVIKLINGSTENDENSER MED BETYDNING FOR UDFØRELSE AF HÅNDVÆRKERYDELSER

I vores desk-research (se Bilag D) har vi identificeret en række udviklingstendenser og kontekstforhold, som vi vurderer, vil få betydning for konsekvenserne af at begrænse biltrafikken i Middelhagerbyen.

HØJ EFTERSPØRGSEL I BYGGE- OG ANLÆGSBRANCHEN

Bygge- og anlægsbranchen er præget af en vedvarende høj efterspørgsel. Beskæftigelsen i håndværkerbranchen har været støt stigende siden 2010, og branchen har oplevet uafbrudt vækst siden 2013 uden væsentlige variationer på tværs af brancher (DST 2021). Der er udsigt til, at udviklingen fortsætter de kommende år (Deloitte 2020). Den vedvarende højde efterspørgsel er generel og vil også omfatte Middelhagerbyen.

PRISSTIGNINGER INDEN FOR RENOVERING OG VEDLIGEHOLDELSE

Priserne for renovering og vedligeholdelse er steget over de sidste fem år (DST 2021f; Berlingske 2021). Samtidig viser en analyse fra Dansk Erhverv, at hver tredje virksomhed i håndværksfagene mangler medarbejdere i et omfang, der sænker aktivitetsniveauet (Dansk Erhverv 2021b). Konsekvensen er, at håndværkerne vælger de mest attraktive opgaver, og fravælger de opgaver, der har den mest kritiske risikoprofil. Da tendensens betydning for Middelhagerbyen ikke er entydig, er det vigtigt at skelne mellem konsekvenserne af denne overordnede tendens og konsekvensen af en begrænsning af biltrafikken, når man vurderer perspektiverne for Middelhagerbyen.

7.2 KONSEKVENSER FOR UDFØRELSE AF HÅNDVÆRKERYDELSER

Allerede i dag oplever mange håndværkere, at mulighederne for at parkere i Middelhagerbyen er begrænsede. En yderligere begrænsning af biltrafikken i Middelhagerbyen vil derfor alt andet lige medføre større utilfredshed blandt både håndværkere og kunder. I en undersøgelse gennemført blandt håndværkervirksomheder svarer 40 % af de 186 respondenter, at det er en dårlig ide at lukke Middelhagerbyen for biler (SMV Danmark, 2019). Dog vil den forventede begrænsning af biltrafikken maksimalt være op til en 65 %-reduktion. Dermed afviger måden spørgsmålet

er formuleret på fra den begrænsning i biltrafikken, der forventeligt vil blive implementeret. Herudover er det efter vores opfattelse væsentligt at skelne mellem utilfredshed med ændringer af de nuværende forhold og egentlige negative konsekvenser.

ERHVERVSKUNDER KAN STADIG FÅ UDFØRT HÅNDVÆRKERYDELSER

De gennemførte interviews giver også det gennemgående indtryk, at både håndværkere og erhvervskunder forventer, at det vil blive mere vanskeligt at få leveret de ønskede håndværkerydelser. Samtidig vurderer de, at der også er væsentlige faktorer, f.eks. store kunder og muligheden for at arbejde i historiske bygninger, der fortsat vil gøre det attraktivt at løse opgaver i Middelalderbyen, og dermed opretholde det nuværende udbud. Vores samlede konklusion er derfor, at begrænsningen i biltrafikken ikke vil føre til tab af omsætning hos håndværkerne, og at de erhvervskunderne i Middelalderbyens i langt overvejende grad vil kunne få udført de ønskede ydelser. Den generelt høje efterspørgsel i bygge- og anlægsbranchen vil i kombination med begrænsningen af biltrafikken formentlig dog betyde, at udbuddet af håndværkerydelser for private formentlig vil falde. Under de følgende fire overskrifter uddyber vi de identificerede konsekvenser for udførelsen af håndværkerydelser i Middelalderbyen.

STÆRK MOTIVATION FOR AT FASTHOLDE ERHVERVSKUNDER I MIDDELALDERBYEN

På baggrund af de gennemførte interviews kan vi konstatere, at en række forhold motiverer håndværkerne til at fastholde kunder i Middelalderbyen uagtet, at der forventeligt indføres restriktioner for indkørsel og parkering. Dermed mindsker forholdene også risikoen for, at begrænsningen af biltrafikken vil medføre negative konsekvenser for de erhvervsdrivende, der i fremtiden skal have løst opgaver, og at håndværkerne vil miste omsætning som følge af begrænsningen.

ØKONOMISK BETYDNINGSFULDE KUNDER I MIDDELALDERBYEN

Kunder i Middelalderbyen har, ifølge de interviewede, væsentlig økonomisk betydning for håndværkerne. Det gælder især større erhvervskunder, hvor opgaverne i Middelalderbyen ofte er en opgave blandt flere for samme kunde. Det illustreres ved følgende udsagn fra en af de interviewede håndværkervirksomheder:

”

Det er nemmere at arbejde fra Nærum og nordpå. Men nogle af vores kunder i Middelalderbyen ligger også andre steder i landet, og hvis jeg fravælger dem i Middelalderbyen, er jeg også nødt til at fravælge dem de andre steder. Og det kan jeg ikke, for det er gode kunder.

Selvom flere håndværkere i de gennemførte interviews giver udtryk for, at de kan føle sig fristede til at fravælge opgaver i Middelalderbyen, viser de økonomiske konsekvenser sig således ofte at være for store. Det skyldes også, at de gamle bygninger generelt medfører et hyppigt behov for håndværkerydelser, hvilket en repræsentant fra en interesseorganisation udtrykker:

”

Når du går ind i fredede bygninger og driver erhverv, ved du aldrig, hvad der dukker op. Derfor er der jævnligt brug for håndværkere til at ordne ting.

Den økonomiske betydning af kunderne i Middelalderbyen forstærkes yderligere af den store koncentration af detailhandel, der generelt har et større behov for håndværkerydelser end private.

Til ovenstående bemærker vi, at de private kunder i Middelalderbyen hver især udgør en mindre økonomisk interesse for håndværkerne. Det vil formentlig derfor også være de kunder, der først vil mærke et faldende udbud af håndværkerydelser som konsekvens af begrænsningen af biltrafik og den store efterspørgsel i branchen i øvrigt.

FASTE SAMARBEJDS-AFTALER MED KUNDER HAR BETYDNING

Den gensidige afhængighed mellem håndværkere og erhvervsdrivende er også tydelig på kundesiden. Langt størstedelen af de interviewede erhvervsdrivende oplever ikke at blive valgt fra på grund af, at de er placeret i Middelalderbyen.



Har du en opgave med lav indtjening – en lille opgave, så kan håndværkerne godt sige nej. Men vi prøver at bruge nogle fast, så det ofte er den samme, der sætter lamper op og maler, og de ønsker at have et godt forhold til os.

De erhvervsdrivende peger i forlængelse heraf på, at de generelt har gode samarbejdsaftaler med faste håndværkere. De faste håndværkere er vant til at arbejde med en lav biltilgængelighed, hvorfor velplanlagte opgaver ikke er svære at afsætte til faste håndværkere.



Det sker, at håndværkerne kommer og siger, at de ikke kan finde parkering, men oftest løses det ved god planlægning, og ved at vores leverandører er vant til at komme herinde. Når vi ringer til en VVS'er, ved de, hvad det betyder at komme ind til os. For nogle drejer det sig om at komme ind tidligt med de ting, de skal bruge, og så køre ud og parkere et andet sted. Og vi har også selv et værksted med mange ting, de lige kan låne. Det er et spørgsmål om planlægning og faste samarbejdspartnere. (Hoteldirektør)

HÅNDVÆRKERE BLIVER 'SPECIALISEREDE' I MIDDELALDERBYEN

Ovenstående indikerer efter vores vurdering, at der er sket en vis grad af specialisering blandt de håndværkere der løbende udfører opgaver i Middelalderbyen, hvor håndværkerne har opbygget kendskab til og delvis accept af driftsvilkårene i Middelalderbyen.

Flere af de interviewede fremhæver dog, at der kan opstå udfordringer med akutte opgaver, hvor det er vanskeligt for håndværkerne at kompensere for vanskelige parkeringsforhold via planlægning. Et forhold, der efter vores opfattelse, bør medregnes i den samlede vurdering af konsekvenserne af at begrænse biltrafikken.

ARBEJDE MED HISTORISKE BYGNINGER MOTIVERER

Håndværkernes motivationen for at udføre arbejde på Middelalderbyens historiske bygninger er også en faktor, der er med til at sikre udbuddet. For eksempel bruger nogle håndværkere Middelalderbyen som læreplads for lærlinge, der skal tilegne sig grundviden om traditionelle materialer og metoder, da de gamle bygninger kræver særlige håndværksmæssige kompetencer. De interviewede håndværkere fremhæver blandt andet, at Middelalderbyen er Københavns ældste bydel med bygninger af en særlig kvalitet. En håndværker siger om Middelalderbyen:



Der er noget særligt på spil. Der er særlige håndværksmæssige traditioner og grundviden at hente. Vi får lov til at lave tingene lidt anderledes der, end andre steder.

Omend ovenstående er fremhævet i flere interviews, er det dog vores vurdering, at det dog kun har mindre betydning i det samlede billede af motivationen for håndværkerne.



BEGRÆNSNING I PARKERINGSMULIGHEDER KAN FØRE TIL PRISSTIGNING PÅ HÅNDVÆRKERYDELSER

På trods af ovenstående observationer, der efter vores opfattelse vil bidrage til at opretholde udbuddet af håndværkerydelser i Middelalderbyen, vil en kombination af dels de generelle håndværkerne vil opleve ved forringede adgangsforhold til og parkeringsmuligheder i Middelalderbyen dels den generelt høje efterspørgsel i bygge- og anlægsbranchen forventeligt øge priserne på håndværksydelser i Middelalderbyen. Dette afspejler, at en række håndværkere sandsynligvis vil fravælge at løse opgaver i Middelalderbyen, mens kunderne efter alt at dømme ligesom i dag også i fremtiden vil absorbere de øgede omkostninger, der vil være forbundet med at få løst opgaver.

NOGLE HÅNDVÆRKERE FRAVÆLGER MIDDELALDERBYEN

Generelt oplever nogle af de interviewede håndværkere Middelalderbyen som en 'sten i skoen', hvor særligt manglende parkeringspladser og parkeringsafgifter giver anledning til frustration i hverdagen. En repræsentant for en arbejdsgiverorganisation fortæller f.eks.:

”

Vores medlemmer har mange opgaver i Middelalderbyen, men den udgør også en sten i skoen, fordi der er så vanskeligt at arbejde.

På samme måde er et flertal af håndværkere og brancheforeninger bekymrede for, om færre parkeringspladser og en begrænsning i biltrafikken vil føre til at håndværkerne vil betjene færre private kunder, fordi de i stigende grad vil vælge denne kundegruppe fra. En håndværker kan eksempelvis forestille sig at give afkald på kunder i Middelalderbyen, fordi arbejdet er blevet for besværligt at udføre:

”

Jeg kunne sagtens finde på at sige nej til en opgave [i Middelalderbyen]. For det er simpelthen blevet for bøvlet.

Udsagnet er dog efter vores opfattelse udtryk for et yderpunkt i håndværkernes vurdering af situationen, men vi anser det for sandsynligt, at nogle håndværkere vil fravælge at løse opgaver i Middelalderbyen – først og fremmest fordi den høje efterspørgsel medfører alternative opgaver andre steder.

HÅNDVÆRKERCASE.

“Jeg kan huske en gang, hvor vi skulle installere en opvaskemaskine for en kunde. En simpel opgave for én mand, men vi var nødt til at lade to biler cirkulere omkring Strøget, imens en tredje håndværker udførte arbejdet, fordi vi ikke kunne få lov til at parkere.” Sådan fortæller en håndværker om en af sine mange arbejdsdage i Middelalderbyen. Situationen er karakteristisk for Middelalderbyen, hvor begrænsede adgangs- og parkeringsmuligheder i mange tilfælde gør enkle opgaver til komplekse, logistiske øvelser. *“Den slags sviner, øger omkostningerne og giver stress”,* vurderer håndværkeren, der sætter pris på opgaverne i Middelalderbyen, men gang på gang føler sig overmandet af uforstående p-vagter og ufleksible adgangsforhold. For også fremover at kunne tilbyde håndværkerydelser i Middelalderbyen, håber håndværkeren på et større antal erhvervsparkeringspladser og en bedre dialog med p-vagterne i Middelalderbyen.

PRISSTIGNINGER LÆGGES OVER PÅ KUNDERNE

De interviewede håndværkere og brancheforeninger giver udtryk for, at en begrænsning i biltrafikken kan fordyre ydelserne for erhvervskunder, fordi kunderne i stigende grad bliver pålagt et såkaldt ‘genetillæg’.

Genetillægget kommer af, at håndværkere cirkulerer i deres bil i op til en time, inden de finder en parkeringsplads og kan påbegynde en opgave. Den ekstra transporttid fordyrer håndværkerydelserne. Dels fordi omkostningerne for de timer, hvor håndværkeren cirkulerer efter en parkeringsplads, sættes på kundens regning. Dels fordi parkeringsafgifter, som håndværkerne modtager for at parkere ulovligt, også pålægges kunden. I praksis betyder det, at håndværkerne allerede i dag hæver prisen for ydelser i Middelalderbyen for at få dækket mistet indkomst som følge af logistiske udfordringer. Ifølge de interviewede håndværkere vil den tendens forstærkes yderligere ved en begrænsning af biltrafikken og antallet af parkeringspladser i Middelalderbyen.

Selvom ulovlig parkering ifølge et flertal af de interviewede håndværkere er mere undtagelsen end reglen, kan det i visse situationer være nødvendigt at foretage en ulovlig parkering for at komme af med håndværkerbilen. En håndværker fortæller:

”

Vi er ude i situationer, hvor vi parkerer ulovligt, og det er en kæmpe stressfaktor for medarbejderne. Nogle gange ender politiet med at komme, og hvis de f.eks. ender med at tage bilen, er det et stort problem.

Selvom mange håndværkere forsøger at undgå at pålægge deres kunder ekstraudgifter, fortæller et flertal af håndværkerne, at den øgede transporttid og -omkostninger, som gør sig gældende for opgaver i Middelalderbyen, giver anledning til stigende priser.

”

Man ønsker ikke at påføre ekstraudgifter til kunden, men det fordyrer processen, hvis vi ikke kan komme til.

Vi vurderer på den baggrund, at prisen på håndværkerydelser i Middelhøderbyen vil stige, hvis der indføres en begrænsning i biltrafikken. Dels på grund af stor efterspørgsel fra erhvervskunder, som er villige til at betale ekstra for at få opgaverne løst. Dels fordi en begrænsning i tilgængeligheden for biler risikerer at øge håndværkernes transporttid og dermed også den pris, som kunderne skal betale.

ANTALLET AF HÅNDVÆRKERE, DER BENYTTER SIG AF F.EKS. LADCYKLER TIL AT TRANSPORTERE MINDRE MATERIEL, VIL STIGE, MEN VIL DOG FORSAT UDGØRE EN NICHE

Nogle af de adspurgte håndværkere ser et potentiale i cyklen som et smidigt alternativ til håndværkerbilen. Det er vores vurdering, at anvendelsen af ladcykler vil blive mere udbredt som følge af en begrænsning af biltrafikken, og dermed kompensere for nogle af de negative virkninger for håndværkerne og deres kunder. Men der vil forsat være tale om et nichemarked, og det er først og fremmest håndværkere, der allerede benytter cyklen på opgaver i Middelhøderbyen, som forholder sig entydigt positivt til cyklen som transportmiddel. En håndværker, der i over ti år har brugt cyklen til opgaver i Middelhøderbyen, beskriver fordelene:



Cyklen er billigere for kunderne på grund af den manglende parkeringsafgift, og så er den tidsbesparende. Det er et helvede at lede efter en parkeringsplads i Middelhøderbyen.

LADCYKLER KAN ANVENDES TIL VISSE FORMÅL

Selvom nogle erhvervsdrivende har gode erfaringer med at modtage håndværkerydelser fra en håndværker på cykel, er vores vurdering baseret på interviewene, at der er behov for at skelne mellem forskellige typer af opgaver. Tilbage meldingen fra både håndværkere og erhvervsdrivende er således, at cyklende håndværkere kan håndtere nogle opgaver, men at de ikke har kapaciteten til at erstatte samtlige opgaver i Middelhøderbyen. Det skyldes blandt andet, at det ikke altid er muligt at planlægge, hvilket værktøj og materialer, der bliver brugt for i løbet af en arbejdsdag, samt at nogle opgaver i den henseende er for omfattende. Derudover fremhæver de interviewede håndværkere, at varebilen i løbet af dagen bruges periodevis både i og uden for Middelhøderbyen, hvilket nødvendiggør et køretøj, der kan køre længere distancere.

Interviews med de erhvervsdrivende peger imidlertid på, at systematisk erfaringsopsamling og dialog med kunder kan lette denne udfordring. På samme måde letter faste kunder og velkendte bygninger udfordringen.

VAREBILEN ER BÅDE PRAKTIK OG KULTUR

At få håndværkere samlet set vælger cyklen skyldes ikke mindst varebilens funktion i håndværkernes hverdag. For langt de fleste håndværkere spiller varebilen en central rolle i arbejdet som frokoststue, garderobeskab og rullende kontor. For nogle er den kun et pendlertransportmiddel, mens den for andre bruges til at fragte værktøj og materialer. For en håndværker er bilen virksomhedens kontor:



Vores biler er vores kontor. Der er køletasker. Der er regntøj. Vi skriver regninger i bilen. Den har en vigtig funktion udover selve transporten. Så er den naturligvis også lager. Og vi får leveret materialer direkte til bilen af eksterne leverandører.

De interviewede håndværkere understreger således, at deres varebil har mange funktioner. Vi vurderer derfor, at håndværkeren ikke uden videre kan udskifte sin bil med hverken kollektiv transport (persontransport af håndværkere) eller en ladcykel.



P-RESTRIKTIONER KAN BRUGES SOM INCITAMENTER

I interviewene er håndværkerne blevet bedt om at forholde sig til konsekvenserne af en begrænset mulighed for at parkere nær arbejdsstedet. Et flertal af håndværkerne vurderer, at restriktionen i nogle tilfælde vil skabe incitament for samkørsel eller for at parkere uden for Middelalderbyen, f.eks. i p-huse i periferien. Langvarige opgaver kan ligeledes retfærdiggøre brug af alternative opbevaringssteder til materiel og dermed lette brugen af alternative persontransportformer (f.eks. cykel, kollektiv transport, samkørsel i personbil). Det understøtter vores konklusion om, at større planlagte opgaver i mindre grad vil blive negativt berørt af den begrænsede biltilgængelighed. Vi ser her bort fra store bygge- og anlægsopgaver, der ofte vil have etableret specifikke logistikløsninger og kun i mindre grad benytter sig af kørsel med varebiler.

BEGRÆNSET TILGÆNGELIGHED VIL FORRINGE ARBEJDSMILJØET FOR HÅNDVÆRKERE

Udover de praktiske udfordringer oplever håndværkerne allerede i dag en række psykiske såvel som fysiske arbejdsmiljømæssige barrierer i forbindelse med deres arbejde i Middelalderbyen. Et flertal af de interviewede håndværkere beskriver Middelalderbyen som et "stressende" og "hektisk" sted at arbejde. Begrænset tilgængelighed og et utilstrækkeligt antal parkeringspladser betyder, at håndværkerne ikke oplever at have den nødvendige arbejdsro til at udføre en opgave. I stedet opstår der hektiske arbejdsituationer, hvor håndværkeren dels skal udføre en opgave for en kunde, dels skal holde øje med parkeringsvagter, politi og utilfredse medtrafikanter. Som en håndværker fortæller:



Jeg har en seddel, jeg smækker i forruden, hvor der står, at de kan ringe på det her nummer, hvis jeg holder i vejen. Og så sætter jeg nødblinket på, imens jeg arbejder. Men det er en helt igennem uholdbar situation, som giver anledning til meget ekstrakørsel og stress.

Håndværkere, der ikke kan parkere i umiddelbar nærhed af kunden, risikerer desuden at skulle fragte værktøj og andet materiel over større afstande. Det slider på håndværkerne med konsekvens for håndværkernes fysiske helbred. Og det strider imod arbejdsmiljølovgivningen. Som en repræsentant for en brancheforening forklarer:

”

Det optimale er at kunne parkere så tæt som muligt på kunden. For ifølge arbejdsmiljølovgivningen er det begrænset, hvor meget du må løfte. Vi skal også tænke på vores medlemmer. Selvom de godt kan slæbe, vil vi ikke have, at de slæber for meget.

Et flertal af håndværkerne peger således på, at en begrænsning i biltrafikken i Middelalderbyen dels vil give anledning til en række praktiske barrierer for at udføre håndværkerydelser i Middelalderbyen, dels vil lægge pres på håndværkernes fysiske og psykiske arbejdsmiljø, som allerede i dag er presset.

7.3 ANBEFALINGER

Med afsæt i vores vurdering af konsekvenserne af at begrænse biltrafikken i Middelalderbyen for udførelsen af håndværkerydelser har vi herunder opstillet en række anbefalinger, der fortrinsvis skal adressere de negative virkninger af begrænsningen.

ANBEFALING C1

SKAB MULIGHED FOR AFLÆSNING OG ALTERNATIVE, DEDIKEREDE P-PLADSER UDEN FOR MIDDELALDERBYEN. Vi vurderer, at en central forudsætning for at opretholde udbuddet af håndværkerydelser i Middelalderbyen er, at håndværkere har adgang til de dedikerede erhvervsparkeringspladser, så værktøj og materialer kan læses af der, hvor opgaven skal udføres. Herefter er der ikke længere samme behov for at have bilen stående. Den kan – hvis opgaven har en vis varighed – flyttes til en lokalitet, hvor der er bedre plads. De tilgængelige p-huse kan udfylde denne funktion, eventuelt med dedikerede erhvervsparkeringspladser. Det er derfor vores anbefaling, at

- › Københavns Kommune i kombination med muligheden for korttidsparkering til aflæsning af materialer og værktøj kommunikerer tydeligt til håndværkerne om parkeringsmulighederne i de nærliggende p-huse,
- › Om muligt sikre dedikerede pladser til erhvervsparkering, der skaber sikkerhed for, at håndværkerne kan parkere.

ANBEFALING C2

SKAB INCITAMENTER TIL AT BENYTTE ARBEJDSKØRETØJET MINDRE. Håndværkernes arbejdskøretøj er en central del af deres arbejde, og som sådan er biltilgængelighed og udførelsen af håndværkerydelser som udgangspunkt tæt forbundet. Derfor vil det også kræve en kombination af restriktioner og andre incitamenters tilskyndelse til at håndværkerne bruger deres køretøj mindre i forbindelse med løsning af opgaver i Middelalderbyen. P-afgifter alene er f.eks. ikke nødvendigvis en effektiv form for regulering, fordi udgiften dækkes af kunden. Der vil derfor efter vores opfattelse være også behov for at tænke i alternative incitamentsskabende virkemidler for at reducere håndværkernes brug af arbejdskøretøjet til opgaver i Middelalderbyen. Vi anbefaler konkret at

- › Københavns Kommune i samarbejde med brancheorganisationer indfører forsøgsordninger eller demonstrationsprojekter, hvor ladcykler eller andre eldrevne køretøjer stilles gratis eller billigt til rådighed for håndværkere ved en erhvervsparkeringsplads i Middelalderbyens periferi
- › Gøre det muligt at parkere ladcykler inde i Middelalderbyen, så håndværkerne kan parkere tæt på de steder, hvor arbejdet skal udføres.
- › Afsøge mulighederne for opbevaring af materialer og værktøj som alternativ daglig fremkørsel med varebil i den periode en opgave varer. Det kan eksempelvis være i uudnyttede lokaler eller via deleordninger. Disse faciliteter kan stilles til rådighed for håndværkerne af Københavns Kommune og understøttes med et digitalt bookingsystem.

ANBEFALING C3

GIV HÅNDVÆRKERNE MULIGHED FOR AT KØRE IND TIL KUNDER – I SÆRLIGE OG AKUTTE SITUATIONER. Der kan opstå akut eller særligt behov for indkørsel, der kræver dispensation fra de kommende restriktioner. Vi anbefaler derfor, at håndværkere kan søge om licens til indkørsel til eksempelvis at løse akut opståede opgaver eller håndtere andre særligt opståede situationer. Licens gives via systemet beskrevet i anbefaling B3. Se side 48.



8 ØVRIGE OPMÆRKSOMHEDS- PUNKTER

Foruden ovenstående konklusioner og anbefalinger i relation til en begrænsning af biltrafikken har vi noteret os en række yderligere observationer der ligger uden for analysens afgrænsning, som vi kort beskriver herunder.

ANTALLET AF CYKLER KAN BLIVE PROBLEMATISK

I forbindelse med de gennemførte interviews er vi blevet opmærksom på, at cykler for nogle af de interviewede erhvervsdrivende er en større udfordring i dag end biler. En af de erhvervsdrivende oplever eksempelvis, at det især er et problem, at gaden foran hendes forretning er en "cykelmotorvej", mens mængden af biltrafik i gaden er meget begrænset. Lignende beskrivelser går igen i andre interviews. Parkerede cykler er især en problematik for Middelalderbyens detailhandel, da de ifølge de interviewede blokerer for deres udstillingsvinduer, hvilket gør det svært at tiltrække kunder. Det er efter vores opfattelse værd af være opmærksom på problematikken, og forsat arbejde for hensigtsmæssige cykelparkeringsforhold i Middelalderbyen.

FREMKOMMELIGHEDEN ER PRESSET

Nogle af detailhandlerne peger på den generelle fremkommelighed til indre by som et opmærksomhedspunkt. De udtrykker således bekymring for, hvad der vil ske med fremkommeligheden på det omkringliggende vejnet og hovedtrafikåre, som holdes åbne, hvis man nedlægger biladgangen til sidegaderne. I forlængelse heraf efterspørger de, at man sikrer fremkommeligheden til de p-huse, der er omkring Middelalderbyen.



Der er en del privatkunder, som i dag kører ind og parkerer [i p-hus]. Og de kan stadig komme ind og handle. Dealbreaker kan være, at de ikke kan komme ind i København på grund af, at der er kø i et spor, fordi det kun er den vej, der er åben.
(Chef i større butikskæde)

BEDRE VIDENSGRUNDLAG OM MIDDELALDERBYENS GÆSTER ØNSKES

Selvom de fleste af de erhvervsdrivende er positive over for en begrænsning af biltrafikken (hvis dette kan gøres samtidig med at driftsvilkår med varelevering og håndværkerydelser sikres), ønsker flere et bedre vidensgrundlag om gæsterne i Middelalderbyens adfærd. De efterspørger, at de erhvervsdrivende kunne få adgang til et sådant vidensgrundlag og mener, at det ville styrke deres forretningsmuligheder. Herunder fremhæves 1) hvilket formål, dem der parkerer, kommer med; 2) sidegevinsterne ved de ture, hvor gæster kører ind med andre formål; 3) en footfall-analyse, der viser, hvad de gående gør, samt hvilken adfærd og hvilket bevægelsesmønster de har.



9 ANALYSEDESIGN OG -PROCES

I dette kapitel beskriver vi vores analysetilgang og den metode, vi har anvendt for at komme frem til analysens resultater og konklusioner.

Analysen er designet således, at det er muligt at vurdere konsekvenserne af en begrænsning af biltrafikken for tre på forhånd udvalgte erhvervssegmenter:



Heri ligger også, at en række andre aktører, der bliver berørt af en begrænsning af biltrafikken, ikke indgår i analysen. Det gælder eksempelvis advokater, revisorer, konsulenter og andre kontorerhverv, kulturinstitutioner og beboere. Det har været nødvendigt at afgrænse analysen for at skabe fokus på de mest centrale erhvervsaktører.

Analysen er tilrettelagt som en sammenhængende analyse centreret om de tre analysetemaer. Vi har for alle tre analysetemaer opstillet hypoteser om, hvad der vil slå igennem hvordan, når biltrafikken reduceres i Middellalderbyen. Hypoteserne er valideret i samarbejde med Københavns Kommune, og er efterfølgende testet ved hjælp af to metodiske redskaber:

- › **Desk-research**, hvor der er skabt et overblik over dels det kvantitative datagrundlag, dels tendenser fra ind- og udland. Vores desk research supplerer vores eksisterende viden, og på den måde har vi så vidt muligt dækket videnshuller med eksisterende data.
- › Der er gennemført **seminstrukturerede interviews** med relevante repræsentanter for erhvervet – disse defineres i beskrivelserne af de tre analyseemner. Interviews tager udgangspunkt i en interviewguide, der godkendes af Københavns Kommune og justeres efter de første f.eks. 5 interviews, så spørgsmålene bedst muligt indfanger de relevante temaer.

Resultaterne fra de gennemførte interviews er analyseret og de identificerede konsekvenser er karakteriseret i forhold til, hvordan de vil påvirke erhvervet. Herunder er også en vurdering af omfanget af konsekvenserne så vidt muligt lagt til grund, så f.eks. negative effekter, der kun berører en mindre gruppe ikke vægtes lige så højt som konsekvenser, der rammer større grupper. Det har samtidigt været tydeligt, at grænser og definition af konsekvenser har været flydende og udtryk for subjektive udlægninger.

KONSEKVENSER ER AFHÆNGIGE AF KONTEKSTEN

Den grundlæggende præmis for analysen er, at konsekvenserne for erhvervslivet er et resultat af et samspil mellem det konkrete initiativ og den kontekst, det implementeres i. Derfor har vi også som en del af analysen udpeget de væsentligste udviklingstendenser, som vil få betydning for konsekvenserne for erhvervet. Samtidig er det også tydeligt, at de væsentligste konsekvenser for erhvervet i nogle tilfælde i højere grad er styret af forhold i omverdenen end af en begrænsning af biltrafikken. Dette beskriver vi nærmere i selve analysen.

COVID-19 er et vilkår, som komplicerer muligheden for en historisk tilgang til at undersøge konsekvenserne for erhvervslivet. Dertil kommer, at mange andre parametre såsom teknologisk udvikling har betydning for Middelalderbyens og erhvervslivets udvikling. Disse to faktorer er med til at vanskeliggøre en kvantitativ vurdering af, hvilken virkning en begrænsning af biltrafikken ville have isoleret set. Derfor har vi valgt en kvalitativ, interviewbaseret tilgang, som er bedre i stand til at indfange nuancerne i de mekanismer, som en begrænsning af biltrafikken vil aktivere.

ANALYSETILGANG

Vores analysetilgang er inspireret af en forskningsmæssig tilgang, hvor vi systematisk har testet en række hypoteser empirisk. Tilgangen sikrer en tydelig sammenhæng mellem analysens overordnede undersøgelsesspørgsmål, dataindsamlingen og de handlingsrettede anbefalinger, der afgives med afsæt i analysen. Med afsæt i eksisterende viden om de vigtigste udviklingstendenser har vi formuleret en række hypoteser om de fremtidige scenarier for Middelalderbyen (se Bilag C). Hypoteserne er fremlagt for og kvalificeret af Københavns Kommune. Med dette afsæt testes hypoteserne empirisk, hvilket vil sige, at de blev operationaliseret og indarbejdet i vores interviewguides. På den måde har vi sikret, at den kvalitative dataindsamling har været forankret i analysedesignet og har tilvejebragt viden, der kunne anvendes til at vurdere hypotesernes holdbarhed. Normalt vil man på baggrund af den empiriske test kunne be- eller afkræfte en hypotese. Vi er dog opmærksomme på, at virkeligheden rummer større kompleksitet end der afspejles i disse to udfaldsmuligheder. Derfor har vi anlagt en tilgang til analysedesignet, hvor man i stedet kan tale om større eller mindre forklaringskraft i hypoteserne i stedet for 'enten eller'.

DESK-RESEARCH OG KVALITATIVE INTERVIEWS

Analysen tager altså sit metodiske afsæt i desk-research af eksisterende analyser fra ind- og udland. På den baggrund er der for hver af de tre analyseemner, opstillet en række hypoteser, der er belyst via gennemførelse af 38 interviews med et bredt udsnit af feltets centrale aktører (se Bilag B), herunder repræsentanter fra primære og sekundære handelsstrøg, og fra stormagasiner til små, selvstændige specialbutikker. Interviewene er gennemført som semistrukturerede interviews og er primært afholdt virtuelt, men enkelte fysisk. Interviewene har givet os muligheder for at vurdere konsekvenserne for erhvervslivet baseret på aktørernes egne vurderinger, og for at identificere vigtige dynamikker og afledte virkninger af en begrænsning af biltrafikken.

Vi har prioriteret en transparent analyseproces med løbende inddragelse og validering af både analysens opdragsgiver og nøgleinteressenter. Der er således indhentet input til analysens design og indhold fra projektets følgegruppe i juni 2021. På en workshop med repræsentanter fra følgegruppen og erhvervsdrivende i Middelalderbyen i september 2021 blev analysens foreløbige resultater drøftet og valideret.

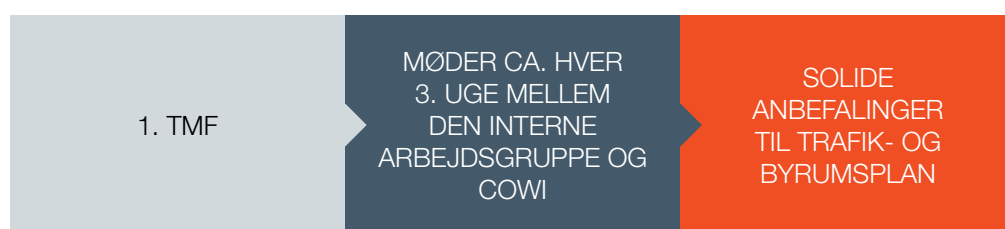
PROCES, DIALOG OG INDDRAGELSE

Vi har løst opgaven i en proces, der forløber i tre overordnede trin:



I fase 1 har vi på et opstartsmøde med kommunens interne arbejdsgruppe i detaljer drøftet opgavens indhold, tidsplan og leverancer.

I fase 2 indsamlede og analyserede vi data inden for de tre analysetemaer. I denne fase var dialogen med både Københavns Kommune og opgavens interessenter meget vigtig, hvorfor dialogen også har kørt i disse to spor:



Gennem dialogen med Københavns Kommune har vi løbende drøftet, hvordan opgavens fokus fastholdes. På denne måde har vi sikret, at opgavens anbefalinger, der er output fra fase 2, er realiserbare input til Trafik- og Byrumsplanen.



Dialogen med interessenterne på møder/workshops og via interviews har bidraget til at sikre inddragelse af interessenterne.

I projektets fase 3 har vi fokuseret på at formidle analysens resultater. Output fra denne fase er nærværende rapport der beskriver konsekvenser og anbefalinger.

GRÆNSEFLADER TIL ANDRE, IGANGVÆRENDE ANALYSER/TILTAG

De trafikale og bylivsmæssige problematikker, der er aktuelle i Middelalderbyen, er genstand for en række analyser og forsøg, der søger at håndtere disse. Københavns Kommune har således bl.a. taget initiativ til fem byrumsforsøg, en komparativ analyse af effekterne for erhvervslivet i andre byer, der har begrænset adgang for biler samt en analyse af turistbusser i Middelalderbyen. Derudover arbejder Københavns Kommune med en 'Restaurations- og nattelivsplan' samt en mulig, kommende 'nul-emissionszone'.

BILAG A

KILDER

- Concito. 2021. Dekarbonisering af Citylogistik.
- COWI. 2018. Indkøb og cyklisme på Frederiksbergs handelsstrøg.
- COWI. 2019. Perspektiver for citylogistik i Københavns Kommune – Resumérapport.
- COWI. 2020. Liberaliseret planlov baner vejen for boksbutikker, KTC Teknik & Miljø.
- COWI. 2021. Detailhandelsportalen.
- Danmarks Statistisk. 2021a. Firmaers køb og salg.
- Danmarks Statistisk. 2021b. Detailomsætningsindeks
- Danmarks Statistisk. 2021c. Kommunal overnatningsstatistik.
- Danmarks Statistisk. 2021d. Forbrugsundersøgelsen.
- Danmarks Statistisk. 2021e. Særkørsel på Motorregistret
- Dansk Erhverv. 2021. E-handelsanalysen: Forbruget på nettet vokser markant og slår ny rekord.
- Dansk PersonTransport (DPT). 2021. Undersøgelse om busture til Indre By i København.
- Facilitetsdatabasen. 2021.
- Gangsted. 2020. Fremtidens retail 2030 i et udlejerperspektiv
- Gangsted. 2021. Ny virkelighed for udlejning til retail efter Corona
- Håndværkerforeningen. 2021. Tema: Håndværk i Hovedstaden – transport og byudvikling.
<https://hfk.dk/erhvervsvenlig-hovedstad/tema-haandvaerk-i-hovedstaden-transport-og-byudvikling/>
- ICP. 2018. Redegørelse for konsekvenserne af nye aflastningsområder i Hovedstadsområdet.
- Incentive. 2017. Fakta om godskørsel for fremmed regning med varebiler. Transport-, Bygnings-, og Boligministeriet
- Incentive. 2012. Indkøb og transportvaner i København.
- Indenrigs- og Boligministeriet. 2021. Redegørelse for udviklingen i kommunernes detailhandelsplanlægning.
- SMV Danmark. 2019. Spørgeskemaundersøgelse vedr. bilfrizone i middelalderbyen KBH.
<https://hfk.dk/pagefiles/wp-content/uploads/2019/01/Sp%C3%B8rgeskemaunders%C3%B8gelse-trafik-i-indre-by.pdf>
- TMF, Københavns Kommune. 2021. Afstand til nærmeste p-hus.
- TMF, Københavns Kommune. 2021. Effekterne for erhvervslivet i andre byer, der har begrænset adgang for biler.
- UNTWO. 2021. International Tourism and COVID-19.
- ViaTrafik, Schønher, ICP. 2019. Mindre biltrafik i Middelalderbyen
- VisitDenmark. 2018. Turisternes døgnforbrug.
- World Tourism Organization. 2021. Yearbook of Tourism Statistics, Compendium of Tourism Statistics and data files.

BILAG B

GENNEMFØRTE INTERVIEWS

Virksomhed

Magasin
Rêve de Renard
Mads Nørgaard Copenhagen
Københavnercafeen
Frisør Koch
Nikolaj Kunsthal
Barfoed Group
Dansk PersonTransport
Stromma
Vinoble
Marv og Ben
Øjenlæge Nicolai Sjö
Scandic Palace Hotel
Hotel Kong Frederik
Villa Copenhagen
Rekom
Dessertdragens Kageværksted
Butikskompagniet
Galleri Krebsen
Matas
Sankt Petri
Alton&heim
KBH – Commerce & Culture (KCC)

Virksomhed

DHL
Danske Fragtmænd
Nomeco
Rødekro Kurér
Hørkram
Nemlig.com
GLS
Bring
IVECO
Vognmandslauget

Virksomhed

Søkvist El-Anlæg A/S
Snoer Glas
Vognmand Henrik Tofteng A/S
Dansk Håndværk
Tømrer Søren
Tømrer/Snedker Sørheim

BILAG C

HYPOTESER

Herunder præsenteres COWIs hypoteser inden for de tre analyseemner 1) Erhverv og handel, 2) Varelevering og 3) Håndværkerydelser). De er baseret på de beskrevne rammebetingelser, der er gældende for erhvervslivet i Middelalderbyen og er udformet med afsæt i viden indsamlet via desk-research og eksisterende erfaringer.

Hypoteserne beskriver: Hvad der vil ske inden for hvert analyseemne, når biltrafikken og antallet af p-pladser reduceres kraftigt? Hypoteserne vil være kernen i den kvalitative undersøgelse.

ERHVERV OG HANDEL

Hypotese 1: Begrænsning af biltrafikken i Middelalderbyen vil ikke få mærkbare negative effekter for store dagligvarebutikker, da kunderne i disse butikker allerede i dag anvender andre transportmidler end bil.

Hypotese 2: Begrænsning af biltrafikken i Middelalderbyen vil bidrage til, at Middelalderbyen får en tydeligere profil som et handelsområde med attraktive shoppingoplevelser set ift. konkurrerende handelsområder som f.eks. butikcentre eller aflastningsområder.

Hypotese 3: Mens en begrænsning af biltrafikken i Middelalderbyen vil få entydig positiv effekt for specialvarebutikkerne på de primære handelsstrøg, kan nogle af specialvarebutikkerne på de sekundære handelsstrøg, hvor der er bedre biltilgængelighed, i nogle tilfælde få vanskeligere driftsvilkår.

Hypotese 4: Begrænsning af biltrafikken i Middelalderbyen vil give bedre plads til attraktiv udeservering og kan derfor styrke restaurationernes kapacitet og tilbud til kunderne. Begrænsning af biltrafikken vil derfor føre til en omsætningstilvækst især hos de restaurationserhverv, der kan øge deres udeservering.

Hypotese 5: Begrænsning af biltrafikken i Middelalderbyen vil skabe mulighed for flere oplevelser for turisterne i byrummene og vil øge fremkommeligheden for turisterne efter check-in, hvor de ikke færdes i bil. Derfor vil begrænsningen af biltrafikken indirekte bidrage til vækst hos de hoteller og andre overnatningssteder, der er afhængige af storbyturismen.

Hypotese 6: Begrænsning af biltilgængelighed ved hotellerne vil ikke få mærkbare negative konsekvenser for hotellerne, der er afhængige af, at deres kunder kan blive sat af direkte ved hotellet fra taxa og bus, da der fortsat vil være mulighed herfor med de nye restriktioner på trafikken i Middelalderbyen.

Hypotese 7: Læger, behandlingssteder og lignende vil få vanskeligere driftsvilkår, da de er afhængige af at kunne tilbyde bilparkering. Frisører, saloner og lignende vil samlet set kunne få fordel ved de mere attraktive bymiljøer, der muliggøres i kraft af en reduceret biltrafik.

VARELEVERING

Hypotese 1: Mindre biltrafik generelt vil give bedre vilkår for gennemførelse af varetransporter til/fra Middelalderbyen.

Hypotese 2: Reduktion i arealet til biltrafik og i tidspunkterne for varelevering vil gøre det vanskeligt at gennemføre varetransporterne til Middelalderbyen.

Underhypotese A: En afledt effekt kan blive trængsel med last- og varebiler i gaderne omkring Middelalderbyen.

Underhypotese B: Det kan vise sig vanskeligt at få visse varetyper frem til modtageren. Det gælder fx. meget tidsfølsomme varer, varer der kræver særlige temperaturforhold under hele transporten og varer af særlig høj værdi.

Underhypotese C: Da godsmængderne til Middelalderbyen antageligt ikke vil aftage væsentligt i fremtiden, må det forventes, at reduktion i areal til parkering og tidsrummet for vareleveringer vil lægge ekstra pres på de eksisterende læssepladser/-zoner.

Hypotese 3: Skærpede vilkår for distribution af varer i Middelalderbyen kan gøre det mere attraktivt for transportørerne at indsætte alternative mindre pladskrævende og mere fleksible køretøjer til at udføre den sidste del af forsyningskæden (last mile).

Hypotese 4: Skærpede vilkår for distribution af varer i Middelalderbyen vil gøre det dyrere at få leveret varer til de lokale erhvervsdrivende.

Hypotese 5: Øget nethandel vil påvirke leverancerne til/fra Middelalderbyen i fremtiden, og der vil forventeligt i fremtiden blive flere og mindre leverancer (varepartier), og over et større tidsrum over døgnet.

HÅNDVÆRKERYDELSER

Hypotese 1: Det vil blive så svært at parkere tæt på kunderne, at håndværkere vil vælge kunder i Middelalderbyen fra, hvilket vil resultere i ringere service til disse kunder.

Hypotese 2: Håndværkerne vil hæve prisen for ydelser i Middelalderbyen for på den måde at få dækket eventuelle tab/mistet indkomst som følge af, at logistikken bliver vanskeliggjort.

Hypotese 3: Restriktioner, der "skræmmer" traditionelle håndværkere bort, vil åbne for mere nicheprægede ydelser udført af håndværkere, der arbejder uden behov for f.eks. varebiler.

Hypotese 4: Det er den historiske tilgang til, hvordan en håndværker organiserer sit arbejde og sin transport, der medfører behov for en pladsoptagende servicebil i byen.



BILAG D: NOTAT OM UDVIKLINGSTENDENSER

INDHOLD

1	INDLEDNING	72
2	ERHVERV OG HANDEL	72
3	VARELEVERING	85
3.1	ERHVERVSSTRUKTURENS BETYDNING FOR VARETRANSPORTERNE	85
3.2	E-HANDEL	86
4	HÅNDVÆRKERYDELSER	86

BILAG

BILAG A	KILDER	88
---------	--------	----

PROJEKTNR.
A227766

DOKUMENTNR.
001

BESKRIVELSE
Notat

KONTROLLERET
VIFO

VERSION
2.0

UDGIVELSESDATO
29. november 2021

UDARBEJDET
MRRR, THRD, MJHS

GODKENDT
VIFO

1 INDLEDNING

I dette notat opsummerer vi viden indsamlet via desk-studier og erfaringer i en beskrivelse af de udviklingstendenser, der er gældende for erhvervslivet i Middellalderbyen. Notatet er struktureret omkring de tre analyseemner: 1) Erhverv og handel, 2) Varelevering og 3) Håndværkerydelser.

2 ERHVERV OG HANDEL

De seneste godt 10 år har budt på stigende urbanisering mod København, økonomisk afmatning og efterfølgende vækst, stigende nethandel og øget konkurrence mellem detailhandlen i kommunerne i hovedstadsområdet. Senest har krisen i handelslivet affødt af Coronavirus medført pludselige og meget markante udsving i forbruget og drastisk ændrede indkøbsmønstre indenfor nogle varegrupper og serviceydelser. Krisen har i overvejende grad vist sig at være er midlertidig, og situationen normaliserer sig, men på et nyt normalniveau. Privatforbruget stiger igen, men udviklingen på længere sigt indenfor de kommercielle byerhverv er usikker. En række rammebetingelser vil påvirke erhvervs- og handelslivet og indvirke på effekterne af en reduktion af biltrafikken i Middellalderbyen.

2.1.1 UDVIKLING I VALG AF TRANSPORTMIDDEL

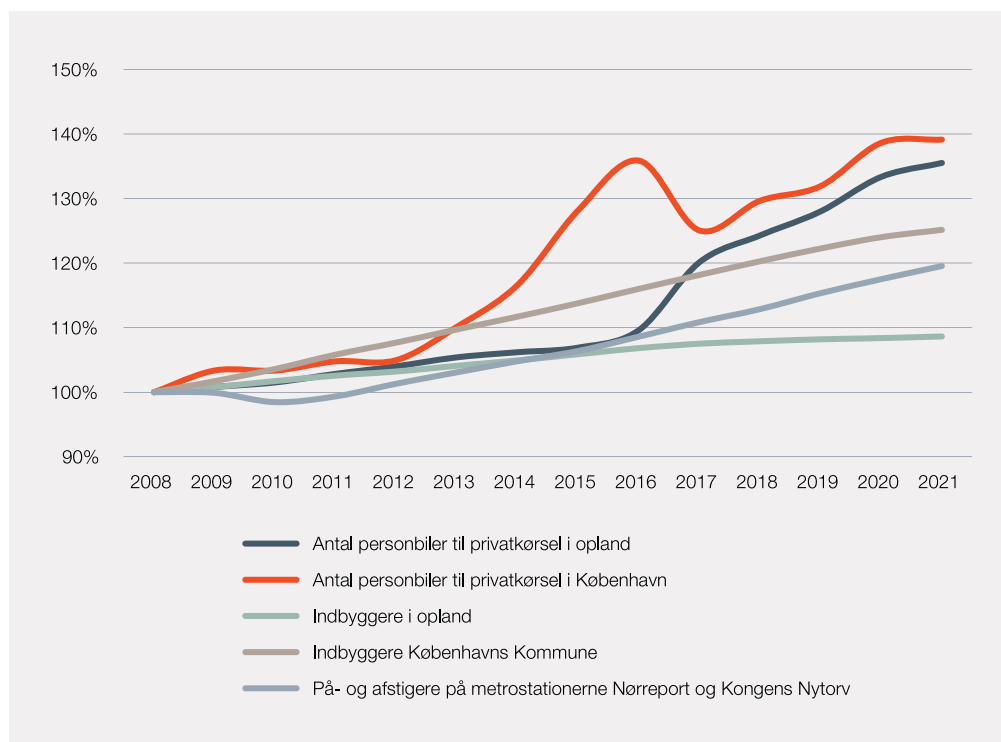
Borgerne bliver mere mobile, hvilket bl.a. kan aflæses i stigningen i transportarbejdet og antallet af nyregistrerede personbiler i husholdningerne og erhvervene i Danmark over de sidste 10 år (DST 2021). Det øgede bilejerskab medfører et øget krav om biltilgængelighed hos kunderne og dermed også biltilgængelighed som etableringskrav for store dele af detailhandlen.

Borgerne kører gerne langt efter en koncentration af attraktive butikker, og det kommer til udtryk i strukturudviklingen i detailhandlen, der generelt medfører udflytning af detailhandel fra centrale beliggenheder til beliggenheder ved det overordnede vejnet og øget klynge dannelse indenfor udvalgsvarer.

Beklædningsbutikkerne og de mindre specialvarebutikker, der er kernebrancher i Middellalderbyen, vægter dog fortsat placeringer på fodgængerstrøg, i butikscentre og ved pladser, hvor der er store forgængerstrømme.

FIGUR 2-1

Indekseret udvikling i antal indbyggere, personbiler og metropassagerer. Antallet af personbiler er steget forholdsvis mere end antallet af indbyggere og metropassagerer. Oplandet omfatter Albertslund, Allerød, Ballerup, Brøndby, Dragør, Egedal, Frederiksberg, Furesø, Gentofte, Gladsaxe, Glostrup, Greve, Herlev, Hvidovre, Høje-Taastrup, Hørsholm, Ishøj, Lyngby-Taarbæk, Rudersdal, Rødovre, Tårnby og Vallensbæk Kommune.

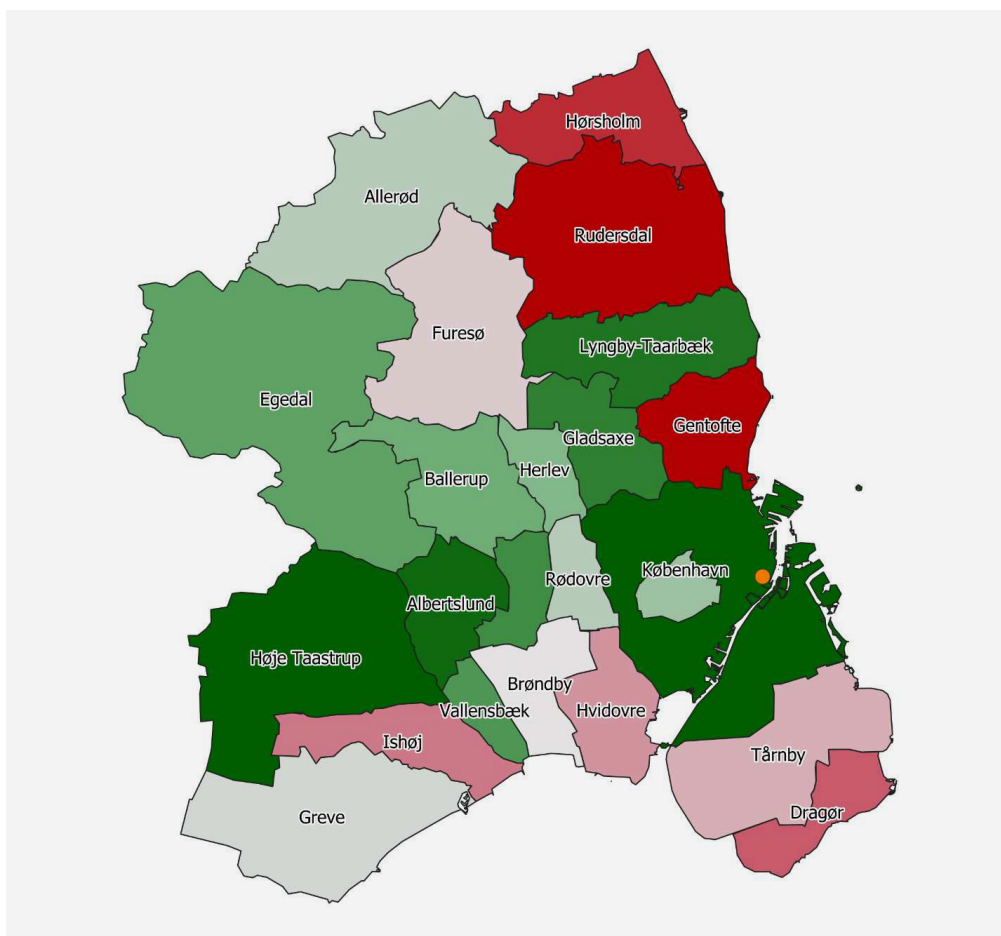


Befolkningstilvæksten i det regionale opland er en rammebetingelse, der påvirker erhvervs- og handelslivet positivt, da kundegrundlaget øges. Alene i Region Hovedstaden forventes i følge Danmarks Statistik en stigning i antallet af borgere på godt 100.000 frem mod 2030, (DST 2021). Ifølge Københavns Kommunes befolkningsprognose fra 2020 forventes alene i Københavns Kommune en stigning i antallet af borgere på knap 80.000 frem mod 2030 (Københavns Kommune 2020).

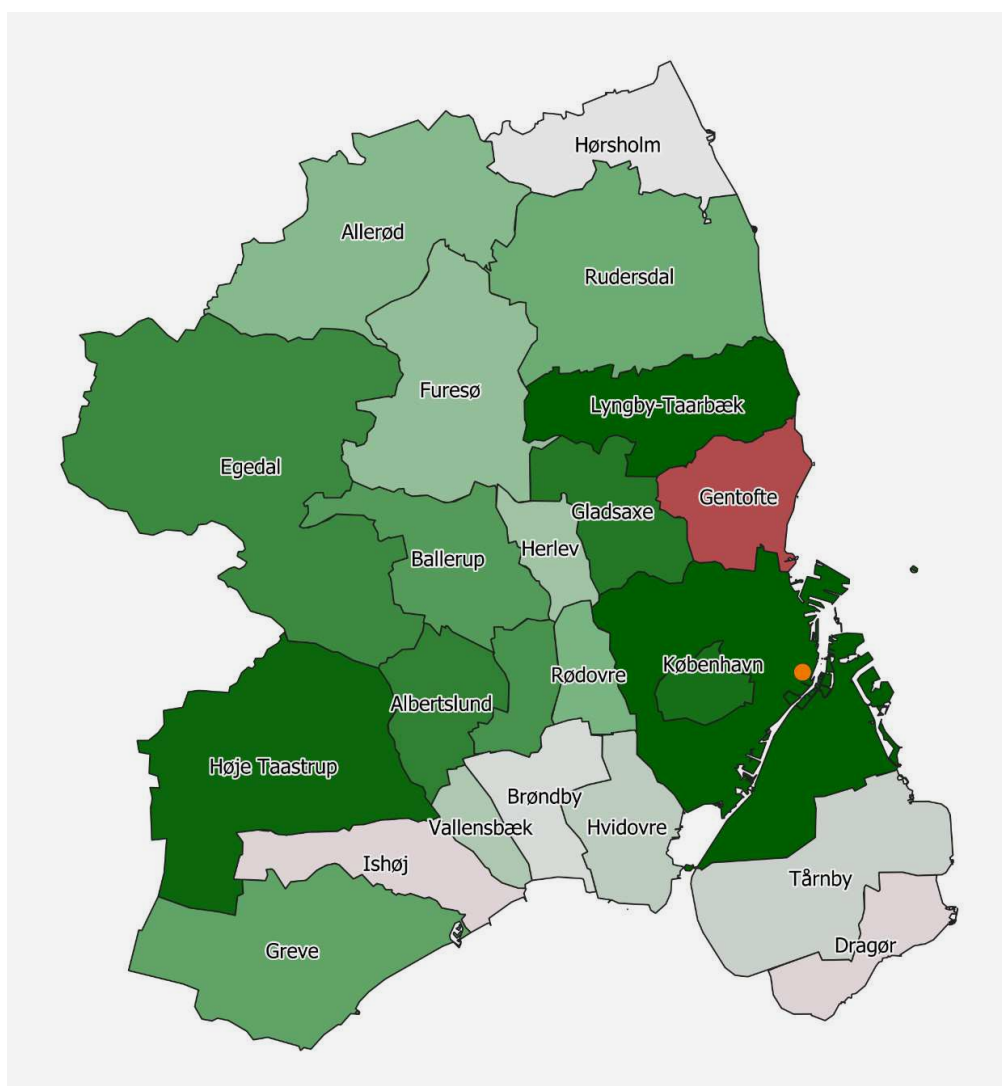
Figur 2-3 og Figur 2-4 viser den forventede udvikling i forbrugsgrundlaget for hhv. dagligvarer og udvalgsvarer i oplandet til Middelalderbyen frem mod år 2033 svarende til en 12-årig planperiode. I fremskrivningen af forbrugsgrundlaget indgår som forudsætninger en fortsat kraftig vækst i nethandlen, befolkningsudviklinger jf. kommunernes befolkningsprognoser¹ og en moderat til kraftig vækst i privatforbruget svarende til udviklingen i årene op til Coronakrisen. Udviklingen i forbrugsgrundlaget i oplandet er ikke kun styret af konjunkturerne, men også det stigende indkomstniveau i København. Forudsætningerne er beskrevet i afsnit 2.1.3-2.1.5.

Tages der højde for nethandlen, dvs. trækkes den øgede nethandel ud af forbruget, så forventes en stigning i det årlige forbrugsgrundlag for dagligvarer, beklædning og øvrige udvalgsvarer i Københavns Kommune på i størrelsesordenen hhv. 1,7 mia. kr. eller 9 %, 375 mio. kr. eller 13 % og 1,6 mia. kr. eller 20 % frem mod 2033. Samlet set forventes i oplandet en stigning i det årlige forbrugsgrundlag for dagligvarer, beklædning og øvrige udvalgsvarer på i størrelsesordenen hhv. 2,6 mia. kr. eller ca. 5 %, 700 mio. kr. eller ca. 9 % og 3,5 mia. kr. eller ca. 15 % frem mod 2033. Til sammenligning var dagligvare- og udvalgsvareomsætningen i Indre By hhv. ca. 3,3 mia. kr. og ca. 10,3 mia. kr. i 2013.

FIGUR 2-3
Forventet udvikling i
forbrugsgrundlag ekskl.
nethandel for dagligvarer
frem mod 2033.
Middelalderbyen er vist
med orange prik.



¹ Kommunernes prognoser viser i gennemsnit en 6 % højere vækst for den enkelte kommune end fremskrivningerne fra DST. For oplandet forventes jf. kommunernes prognoser en samlet vækst på ca. 12 %, mens fremskrivningerne viser en vækst på ca. 7 %.



FIGUR 2-4
Forventet udvikling i
forbrugsgrundlag ekskl.
nethandel for udvalgsvarer
frem mod 2033.
Middellagerbyen er vist
med orange prik.

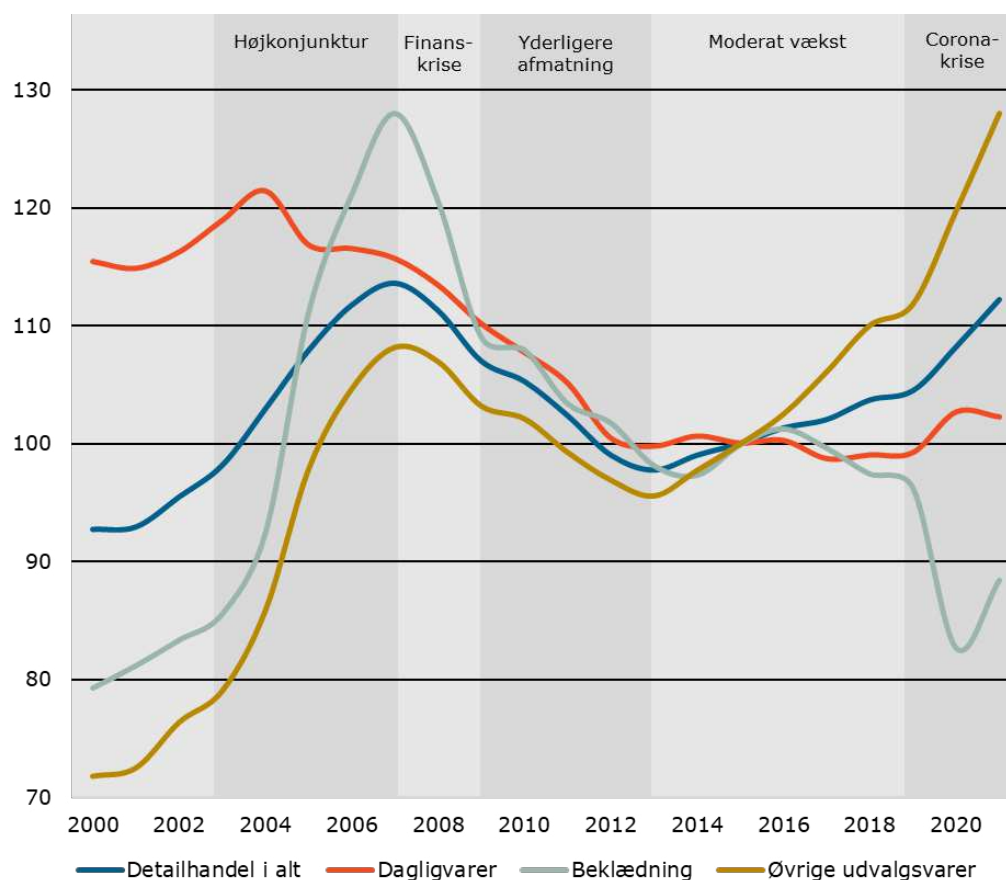
2.1.3 STIGENDE PRIVATFORBRUG

Efter 2008, hvor forbruget toppede, var forbrugerne tilbageholdende som konsekvens af den økonomiske krise.

- › Samlet set faldt omsætningen på landsplan med ca. 8 % fra 2007 til ultimo 2019. Omsætningen lå i 2019 lidt under niveauet i 2005².
- › Omsætningen i dagligvarebutikkerne faldt i perioden 2007-2019 med ca. 14 %. Discountbutikkerne under ét havde markant fremgang under lavkonjunktoren. Siden 2012 og frem til 2020 lå omsætningen i dagligvarebutikkerne på et nogenlunde konstant niveau.
- › Beklædning er den mest konjunkturfølsomme branche, og tilbagegangen i perioden 2007-2019 var størst indenfor beklædning, hvor omsætningen faldt med knap 25 % på landsplan.
- › Omsætningen indenfor øvrige udvalgsvarer steg med ca. 3 % i perioden 2007-2019. Øvrige udvalgsvarer lå efter en stor stigning i perioden 2013-2019 over niveauet i 2007, hvor forbruget var på sit hidtil højeste.

² Bygger på udviklingen i det sæsonkorrigerede mængdeindeks ved sammenligning af det gennemsnitlige niveau i 2004 og 2005 med det gennemsnitlige niveau i 2019.

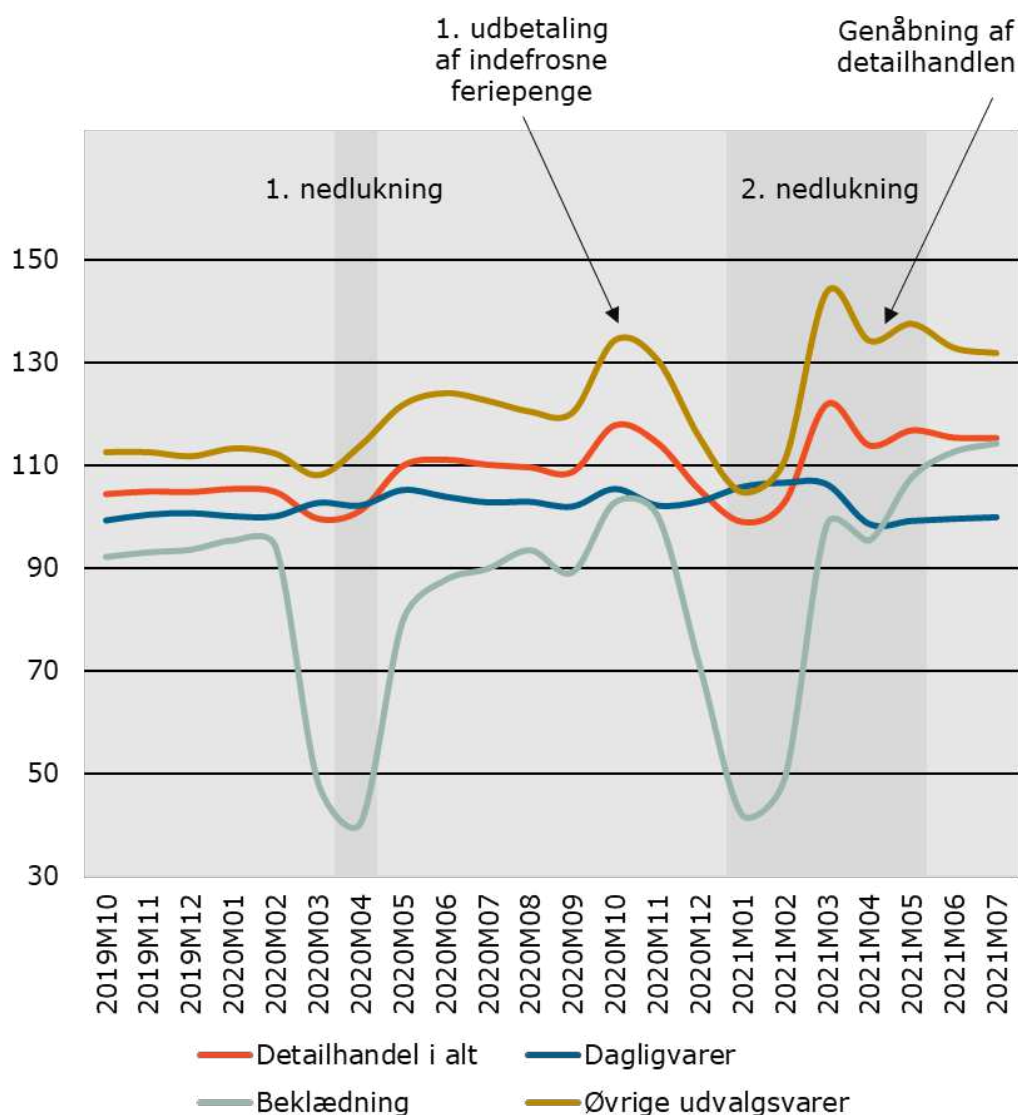
FIGUR 2-5
Det sæsonkorrigerede
mængdeindeks
viser udviklingen i
års gennemsnittet i
omsætningen i dansk
detailhandel og danske
netbutikker i faste
priser, dvs. korrigeret
for sæsonudsving og
prisudvikling, frem til
august 2020. Her er der
taget udgangspunkt i 2015
som indeks 100
(DST 2021).



Udviklingen i detailomsætningsindekset viser, at omsætningen af udvalgsvarer som f.eks. elektronik, biludstyr, møbler, køkkener og fritidsudstyr i landets fysiske butikker og danske netbutikker under ét aldrig har været højere. Den samlede omsætning af øvrige udvalgsvarer nåede i 2019, efter næsten uafbrudt vækst siden 2013, et niveau væsentligt højere end før finanskrisen. Sammenlignet med 2013, hvor omsætningen nåede et lavpunkt, er der tale om en stigning på 21 %.

Den markante vækst i omsætningen af øvrige udvalgsvarer er sket i en periode, hvor omsætningen indenfor dagligvarer, med en vækst på ca. 1 %, har været stort set uændret. Samtidig er omsætningen indenfor beklædning faldet med ca. 13 %. Det er dermed alene omsætningen indenfor øvrige udvalgsvarer, der har båret væksten på ca. 8 % i omsætningen i perioden 2013-2019. I samme periode er antallet af indbyggere i Danmark steget med kun knap 4 %, og væksten i kundegrundlaget forklarer derfor kun en del af stigningen i omsætningen.

Coronakrisen har i væsentlig grad påvirket omsætningen i detailhandlen og de kundeorienterede serviceerhverv, men udviklingen har været forskellig indenfor brancherne. Figur 2-6 viser udviklingen i omsætningen i detailhandlen og de danske netbutikker det seneste år, herunder under nedlukningen som følge af Corona, og i den første tid efter genåbningen.

**FIGUR 2-6**

Det sæsonkorrigerede mængdeindeks viser udviklingen i omsætningen i dansk detailhandel og danske netbutikker i faste priser, dvs. korrigeret for sæsonudsving og inflation, i perioden oktober 2019 – juli 2021. Her er der taget udgangspunkt i 2015 som indeks 100.

Mest markant har udviklingen været indenfor beklædning, som faldt drastisk til indeks 40. Forklaringerne kan være:

- › At beklædning er en meget konjunkturfølsom varegruppe, og at en del forbrugere har valgt at udskyde køb af nyt tøj grundet generel usikkerhed om samfundsøkonomi og jobsikkerhed,
- › at forårsudsalget blev aflyst grundet nedlukningen,
- › at butikscentrene, hvor en stor del af kapitalkædebutikkerne indenfor beklædning ligger, har været lukket i en længere periode,
- › at de udenlandske turisters forbrug er udeblevet,
- › at forbrugerne ikke har haft samme behov for køb af beklædning grundet hjemmearbejde og
- › at retningslinjerne for social afstand har sat begrænsninger på mulighederne for at prøve tøj.

Dagligvareomsætningen er steget under krisen. Forklaringerne kan være:

- › At mange har arbejdet hjemmefra, og derfor ikke har spist i arbejdspladsens kantine som normalt,
- › at der har ikke været mulighed for udespisning på restauranter og caféer,
- › at der er sket en markant vækst i nethandlen med dagligvarer, og
- › at dele af forbrugerne har hamstret eller købt stort ind under krisens start.

Det øvrige udvalgsvareforbrug er steget, og har nået et rekordhøjt niveau. Forklaringerne kan være:

- › At mange borgere har udnyttet den megen tid hjemme til gør-det-selv projekter, og at byggemarkeder og plantecentre i vid udstrækning ikke har været lukkede.

SAMLET VURDERING AF UDVIKLING I PRIVATFORBRUG

Indenfor en 12-årig planperiode forventes det, at privatforbruget vil vokse – om end i et noget mere afdæmpet tempo end gennemsnittet for perioden fra 2000-2007. Det vurderes altså, at opbremsningen er vendt, og at der igen bruges flere penge.

2.1.4 ØGET NETHANDEL

En stigende andel af danskernes forbrug lægges i netbutikker, og en mindre andel lægges i fysiske butikker. Alene i 2016 steg nethandlen med ca. 16 %. I 2017 rundede nethandlen 120 mia. kr., hvilket er dobbelt så meget som i 2012, og i 2019 nåede nethandlen ca. 150 mia. kr. (Dansk Erhverv 2021). Der flyttes dermed fortsat store markedsandele fra de fysiske butikker til nethandlen. I nethandlen indgår både ikke-fysiske varer som rejser, flybilletter og underholdning, men også fysiske varer som tøj, elektronik og bøger. Andelen af nethandel er meget brancheafhængig. Eksempelvis bliver en meget stor del af elektronik, bøger og børnetøj købt online, mens andelen af dagligvarer, der købes online, fortsat er lav.

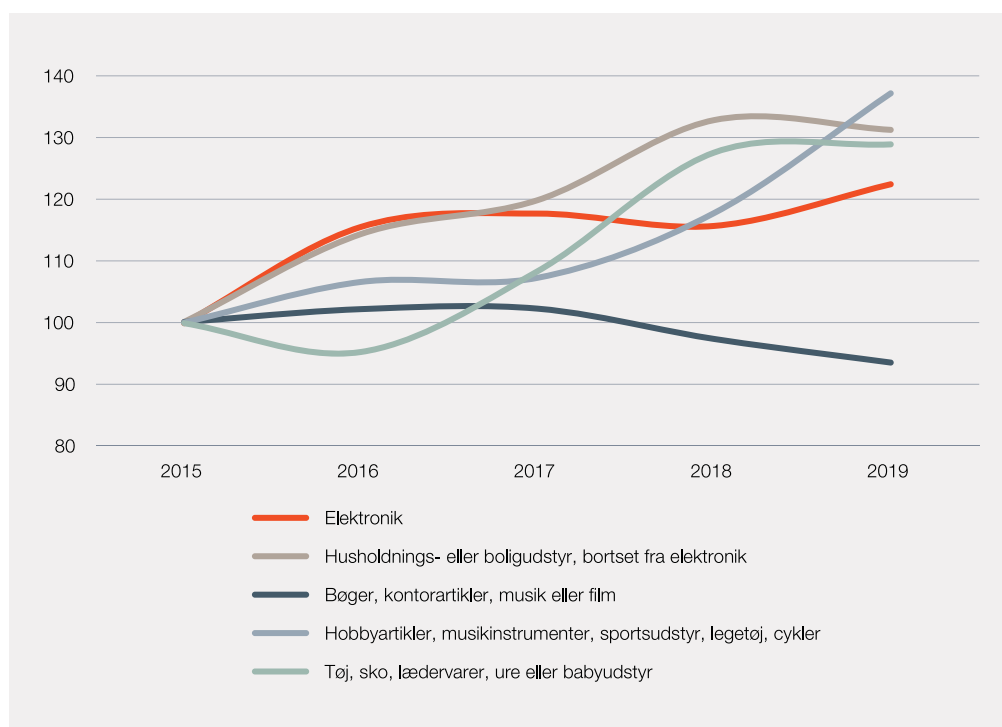
Dagligvarer købes typisk nær bopælen, herunder på vej til eller fra arbejde eller i butikker med god trafikal beliggenhed. Indtil videre købes dagligvarer kun i begrænset omfang på nettet. Der er endnu ikke sket et egentlig gennembrud indenfor nethandlen med dagligvarer, f.eks. som måltidskasser. Der er sket en kraftig vækst i nethandlen med dagligvarer, senest som følge af Coronakrisen, men fra et meget lavt udgangspunkt. Nethandel med dagligvarer er mest udbredt i hovedstadsområdet og i de større byer. Nethandelsandelen for dagligvarer på landsplan var ca. 2,6 % før situationen med Corona. Vi vurderer, at nethandlen med dagligvarer p.t. udgør 4-5 % af det samlede dagligvareforbrug på landsplan, og at andelen er højere i Middelhøjebyen.

Samlet set er den øgede nethandel til ulempe for detailhandlen, som taber markedsandele til nethandlen, men udviklingen er ikke helt entydig. Hvis forbrugsvæksten online primært sker i rene netbutikker, vil det reducere behovet for fysiske butikker eller arealer til butiksformål, da varelagre og distribution vil kunne foregå i f.eks. lagerbygninger i erhvervsområder, og da nogle fysiske butikker helt vil lukke. Sker omsætningen derimod som et supplement til omsætningen i den fysiske butik eller fordi netbutikker åbner en fysisk butik eller et showroom, vil det i nogle tilfælde direkte medvirke til at øge behovet for butiksareal eller medvirke til at sikre eksistensen af fysiske butikker.

Netbutikker har behov for god logistikmæssig lokalisering, f.eks. i erhvervsområder nær det overordnede vejnet og til en lav leje. Der er mange eksempler på, at der over tid indrettes et mindre butiksudsnit med lagersalg i tilknytning til netbutikken. Samtidig kan netbutikker have behov for showrooms på mere centrale placeringer for at eksponere sig selv overfor en kundestrøm. En analyse fra FDIH viser, at forbrugerne helst vil handle i de netbutikker, der har tilhørende fysiske butikker. Fysiske butikker skaber tillid og kendskab, der kan øge salget på nettet. Samlet set forventes det, at den øgede nethandel vil medføre et behov for flere showrooms i Middelhøjebyen.

**FIGUR 2-7**

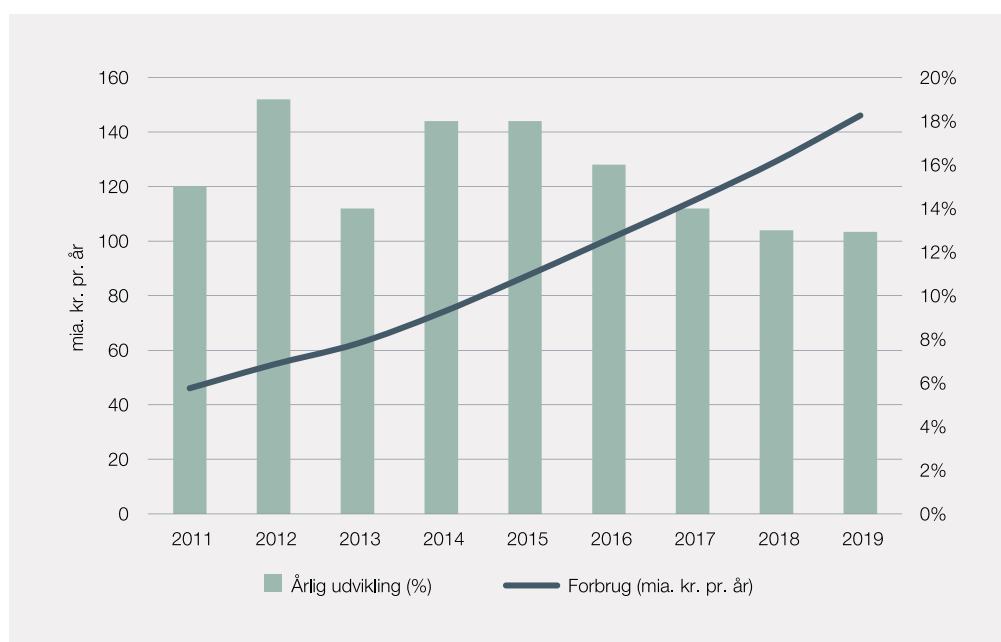
IKEA Planning Studio på Vesterbrogade, er et eksempel på hvordan en kæde har tilpasset sit koncept til beliggenheden i den tætte by. I IKEA Planning Studio kan kunder få vejledning og inspiration til køkken- og garderoabeløsninger. Kunderne kan bestille varer fra IKEAs sortiment, og få varerne leveret.

**FIGUR 2-8**

Indekseret udvikling i omsætningen i nethandlen med varer. Det sæsonkorrigerede mængdeindeks viser udviklingen i omsætningen i danske netbutikker i faste priser, dvs. korrigeret for sæsonudsving og inflation. Her er der taget udgangspunkt i 2015 som indeks 100.

FIGUR 2-9

Udviklingen i danskernes forbrug online over de sidste knap 10 år. Varer udgør ca. 37 % af forbruget. Kilde: Foreningen for Dansk Nethandel (FDIH).

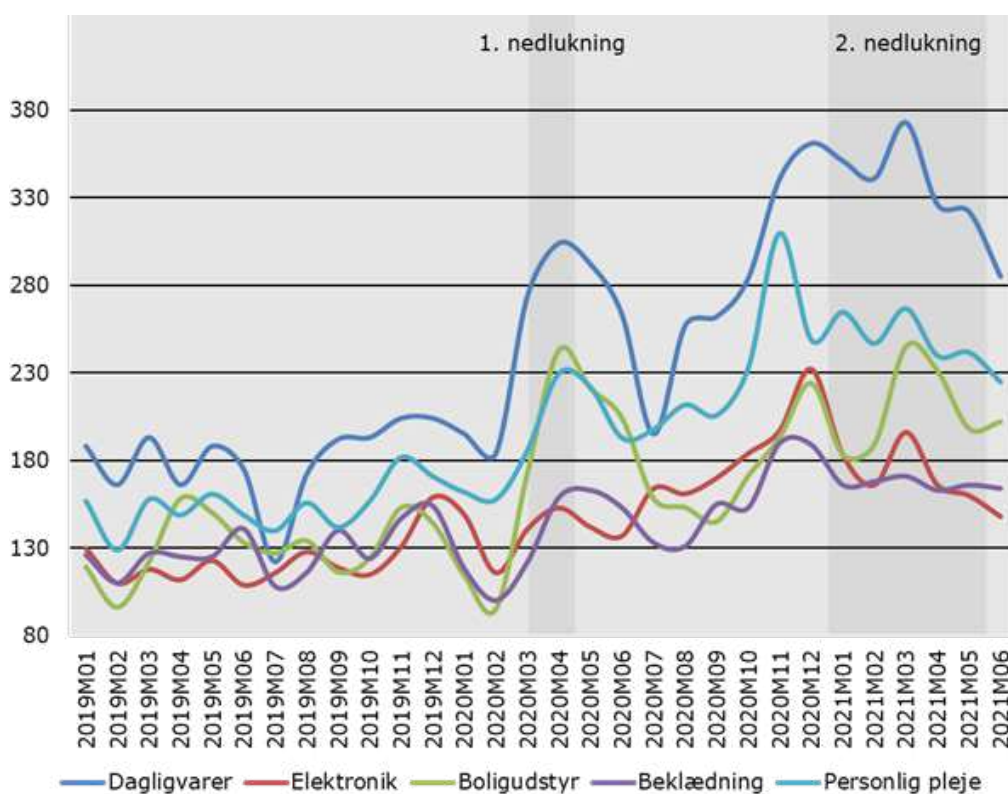


EFFEKTER AF CORONA

Coronakrisen har haft stor betydning for nethandlen, som er steget markant. Nethandlen er dels steget som følge af nedlukningen af dele af detailhandlen og dels som en umiddelbar reaktion fra store dele af forbrugerne. Omsætningsindekset viser imidlertid, at de markante stigninger har været efterfulgt af omtrent næsten lige så store fald.

FIGUR 2-10

Udviklingen i omsætning i danske netbutikker. Detailomsætningsindeks efter branche, med indeks 2015 = 100. DST. Udsvingene skyldes ikke kun nedlukninger, men også sæsonudsving. For dagligvarer kan stigningen i efteråret skyldes, at forbrugerne igen har modtaget måltidskasser efter sommerferien, mens stigningen i november og december i høj grad kan henføres til julehandlen.



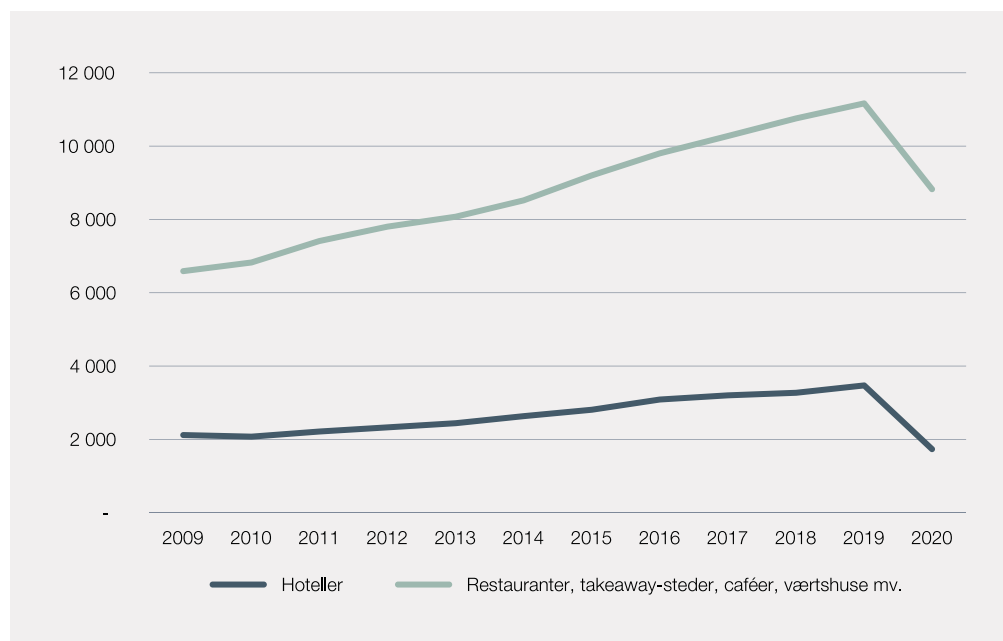
SAMLET VURDERING AF UDVIKLING I NETHANDEL

Samlet set viser tallene, at mens mange forbrugere og forretningsdrivende har gjort sig flere erfaringer med nethandel, så har den stærkt øgede nethandel været midlertidig indenfor de fleste brancher. Set i et større perspektiv vurderes det, at Coronakrisen har medført, at nethandelsandelene har lagt sig på niveauer højere end før krisen, men lavere end under krisen. Det er endnu for tidligt at vurdere, om Coronakrisen har været startskuddet til et egentligt gennembrud for nethandlen med dagligvarer.

Udviklingen på længere sigt vil i høj grad afhænge af den teknologiske udvikling og danskernes forbrugssvaner. Både inden for dagligvarer, beklædning og øvrige udvalgsvarer forventes en væsentlig vækst i nethandlen. Væksten i nethandlen vil skabe mulighed for nye forretningsmodeller og virksomheder med både fysiske butikker, showrooms og netbutikker, og væksten i nethandlen reducere behovet for detailhandel, som vi kender, det i Middelalderbyen.

2.1.5 ØGET UDESPISNING

Danskerne spiser i stigende grad ude og laver i mindre omfang end tidligere selv mad. Fra 2010-2019 steg salget i den danske restaurations- og hotelbranche i løbende priser med ca. 65 %. Dermed er det nærliggende at antage, at en del af forbruget flyttes fra dagligvarebutikker til restauranter, caféer og andre spisesteder. Det er især unge i de større byer, som spiser meget ude. Det kan skabe et større grundlag for restauranter, caféer, street food markeder og udskænkingssteder, der er afhængige af et attraktivt bymiljø snarere end god biltilgængelighed.



FIGUR 2-11

Salg i løbende priser i mio. kr. i den danske hotel- og restaurationsbranche op til Corona-krisen.

Omvendt er dagligvarekæderne opmærksomme på tendensen og tilbyder i højere grad convenienceprodukter, bake-off og slagterafdelinger, click-and-collect ordninger. Når dagligvarebutikkerne i højere grad omstiller sig til de nye forbrugs- og indkøbsmønstre, får de også del i væksten.

En øget grad af hjemmearbejde kan betyde, at færre kontoransatte færdes i Middelalderbyen til hverdag. Det kan få afledte effekter for især restaurationserhvervene.

**FIGUR 2-12**

Handelslivet i bymidterne bliver mere blandet. Både sammensætningen af de kommercielle byerhverv og den enkelte forretning skifter karakter. Et større fokus på oplevelser og en brancheglidning, der udviser grænserne mellem detailhandel, kundeorienteret service og nethandel finder sted. Her er det et eksempel på kombination af restauration og detailhandel.

2.1.6 ØGET REGIONAL KONKURRENCE

Detailhandelsplanlægningen i Hovedstadsområdet er delvist styret af et landsplandirektiv. Indtil efteråret 2017 kunne kommunerne i Hovedstadsområdet indmelde ønsker om aflastningsområder til Erhvervsstyrelsen. Det nye Landsplandirektiv for detailhandel i Hovedstadsområdet muliggør planlægningen for fire nye aflastningsområder og udvidelsen af ét eksisterende. Dermed er der udsigt til, at antallet af aflastningsområder i Hovedstadsområdet mere end fordobles.

Udbygningerne vil i de pågældende aflastningsområder medføre mere konkurrencedygtige indkøbsområder med et større butiksudvalg og kritisk masse og vil forstærke strukturudviklingen, hvor udvalgsvarerhandlen koncentrerer sig i få store udbudspunkter. Udbygningerne i en håndfuld kommuner vil derfor få mærkbare effekter for handelslivet i Hovedstadsområdet (COWI 2020).

Med de mange nye kvadratmeter til store butikker uden for bymidterne, vil nogle danskere få kortere afstand til et større udvalg, og konkurrencen i detailhandelsbranchen vil blive øget. På den anden side er udviklingen med til at presse detailhandlen i de historiske bykerner yderligere. Nogle bymidter vil skulle genopfinde sig selv til andre formål end detailhandel, og den hurtige omstilling vil medføre tomme butikslokaler.

Aflastningsområderne er målrettet pladskrævende udvalgswarebutikker, der er afhængige af god biltilgængelighed. En konsekvensvurdering fra 2018 viser, at der kan forventes et fald i den årlige udvalgswareomsætning i København City på ca. 60 mio. kr. som følge af udbygningerne i aflastningsområderne (ICP 2018). Konsekvensvurderingen viser dermed, at omsætningsnedgangen og det øgede konkurrencepres på Middelalderbyen vil være forholdsvis begrænset, og at den allerede i dag tydelige rollefordeling mellem Middelalderbyen og områder til storbutikker ved det overordnede vejnet vil blive endnu tydeligere.

KONKURRENCEPRES FRA EKSTERNE HANDELSOMRÅDER

Landsplandirektiv for detailhandel i hovedstadsområdet fastlægger en minimumsbutiksstørrelse på 1.000 m² for udvalgswarebutikker i aflastningsområder. Reguleringen bidrager til rollefordelingen mellem udvalgswarehandlen i aflastningsområderne og bymidterne.

Det forventes, at butikkerne i aflastningsområderne i koncept og varesortiment vil adskille sig væsentligt fra butikkerne i Middelalderbyen. Konkret vurderes det, at butikkerne i aflastningsområderne især vil forhandle følgende varegrupper: Autotilbehør, scootere, knallerter, cykler, barnevogne, køkkenelementer, hårde hvidevarer, brændeovne, tæpper, boligtekstiler, belysning, elektronik, værktøj, campingudstyr, haveredskaber og lignende, dyreartikler og sportsudstyr, biler, lystbåde, campingvogne, trailere, planter, havebrugsvare, tømmer, byggematerialer, grus, sten- og betonvarer, og møbler.

Omvendt forventes det, at butikkerne i aflastningsområder kun i begrænset omfang vil forhandle følgende varegrupper, der tilhører Middelalderbyens kernebrancher: Tøj, sko, briller, smykker, gaveartikler, isenkram, kunst, musikinstrumenter, bøger, spil, legetøj, fotoartikler eller lignende varegrupper.

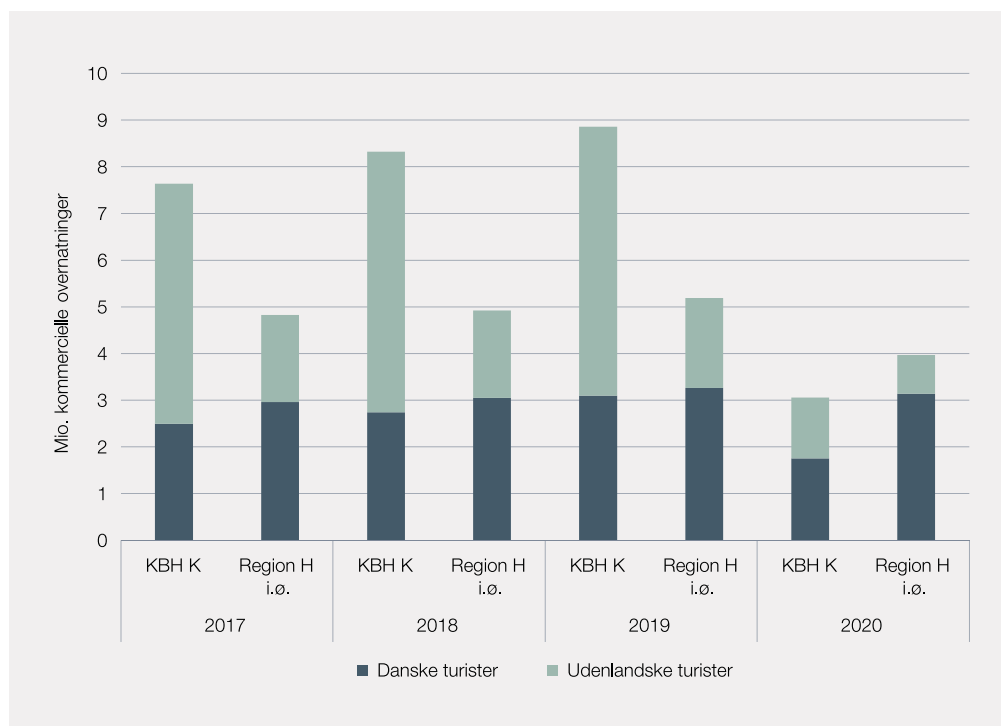
Selvom aflastningsområderne adskiller sig væsentligt fra Middelalderbyen både ift. karakter og butikskoncepter vil der stadig være et vist overlap i varesortimenter og en øget konkurrence kan ikke undgås.

2.1.7 ØGET STORBYTURISME

I årene op til Coronakrisen voksede turismebranchen, hvilket kan aflæses i en stigning i antallet af turister og et højere forbrug pr. turist. Antallet af årlige kommercielle overnatninger i Region Hovedstaden steg således med knap 1,6 mio. fra 2017-2019, heraf udgjorde stigningen i Københavns Kommune godt 1,2 mio. overnatninger (DST 2021). Samtidig viser VisitDenmarks nyeste tal for turisternes døgnforbrug, at døgnforbruget pr. turist steg med ca. 450 kr. og ca. 350 kr. for hhv. udenlandske og danske storbyturister i perioden 2014-2017 (VisitDenmark 2018).

FIGUR 2-13

Udvikling danske og udenlandske turisternes kommercielle overnatninger i hhv. Københavns Kommune og de øvrige dele af Region Hovedstaden i perioden 2017-2020.



Coronakrisen har imidlertid medført et pludseligt og markant fald i antallet af overnatninger i København og de øvrige dele af Region Hovedstaden. Antallet af kommercielle overnatninger i København faldt med knap 6 mio. eller ca. 65 % fra 2019 til 2020, mens faldet var ca. 1,2 mio. eller knap 25 % for de øvrige dele af Region Hovedstaden under ét. Antallet af udenlandske turister i København faldt med knap 80 % mens antallet af danske turister faldt med godt 40 %.

Globalt set er antallet af internationale turister steget forholdsvis jævnt i en periode på omtrent 30 år og op til Coronakrisen. På den baggrund forventes en normalisering og en efterfølgende vækst efter Coronakrisen. Analytikere vurderer, at den internationale flytrafik kan være tilbage på 2019-niveau omkring 2023. Dog er en generel konsensus blandt analytikere, at mængden er forretningsrejsende ikke vil nå tidligere niveauer (International Air Transport Association 2021; UNTWO 2021).

En fortsat vækst i turismen vil påvirke erhvervs- og handelslivet i Middelalderbyen positivt. En stigning i antallet af udenlandske turister vil betyde en stigning i antallet af kunder, der færdes til fods og med kollektiv transport snarere end i bil. Storbyturisterne lægger deres forbrug i overnatnings- og spisesteder, på museer og i forlystelser og køber varer som tøj og sko, der kan have med under armen.

2.1.8 FRA SHOPPING- TIL OPLEVELSESDESTINATION

Det øgede pres fra nethandlen (Dansk Erhverv 2021), udbygninger af eksterne butiksområder (COWI 2020), øget udespisning og en forventeligt fornyet storbyturisme (UNTWO 2021; DSTa 2021) vil samlet set medføre en fortsat gradvis omstilling af Middelalderbyen fra shopping- til oplevelsesdestination, hvor der fortsat vil være efterspørgsel på lokaler til kundeorienterede erhverv. Fokus vil i fremtiden i højere grad være på oplevelser og rekreative aktiviteter, såsom café- og restaurantbesøg, kulturbegivenheder og øvrige events snarere end shopping alene som et gøremål. Derfor vil samarbejde mellem forskellige private og offentlige aktører i 'økosystemer' i langt højere grad end i dag blive en præmis for de fysiske forretningers overlevelse i byerne (Gangsted, 2021).

Derudover vinder nye forretningskoncepter frem. For eksempel åbner restauranter et butiksudsnit og vice versa. Andre koncepter tilbyder dagligvarer leveret på cykel inden for 10 minutter eller t-shirts leveret på dørmåtten dagen efter, at de er bestilt i et showroom. Det betyder, at mere attraktive byrum omkring forretningerne får større betydning.

3 VARELEVERING

Vareleveringen til byen (og returvarer og affald ud af byen) er en væsentlig forudsætning for opretholdelse af Middelalderbyens funktioner. Vareleverancerne til butikker, serviceerhverv og borgerne, der bor i byen, foregår fra tidlig morgen til sen aften med store lastbiler, varebiler, budcykler. En række forskellige rammebetingelser har betydning for hvilke og hvordan varetransporterne foregår og kan forventes at ville ændre sig i de kommende år i Middelalderbyen.

3.1 ERHVERVSSTRUKTURENS BETYDNING FOR VARETRANSPORTERNE

En mere omfattende ændret erhvervssammensætning i Middelalderbyen vil have betydning for hvilke godsmængderne og typer af varer, der skal transporteres ind/ud af byen.

I storbyer rundt om i verden findes de såkaldte "Dark Stores". Disse kan bedst sammenlignes med et foodstore koncept efter Amazon-modellen. Dvs. at al handel foregår via internettet, og med direkte levering af varerne til kunderne med effektive og billige transportmidler som fx. scooter, cykel eller cargo-bike. Fordi disse "madfabrikker" ikke har nogen fysisk kontakt med kunderne, har de heller ikke behov for hverken lokaler med borde, attraktive lokaliseringsbehov mv. I forhold til varetransporter vil en udbredelse af dette koncept medføre ændring af de logistiske behov fra en situation med mange, hyppige leverancer af bl.a. ferskvarer til mange adresser, til i stedet betydeligt færre men større leverancer til fåtal adresser (dark stores enhederne). Spørgsmålet er dog, om denne type virksomheder vil lokalisere sig i Middelalderbyen, og ikke snarere i udkanten af denne, hvor ejendomspriserne er lavere og udbuddet af egnede lokaler større. Det vil dog antageligt stadig kunne få betydning for antallet af fastfood restauranter og udsalgssteder i Middelalderbyen, og dermed for behovet for varetransporter til bydelen.

3.1.1 GODSKØRETØJER OG KØRETØJSTEKNOLOGI

Mange byer i Skandinavien og Europa har indført restriktioner for godstransporten på de mest trafikerede gader og strøg. Det gælder også i København og Middelalderbyen. Gennem en række nationale og EU-initiativer tilstræbes det at fremme mulighederne for godskørsel med brug af alternative grønnere drivmidler. Blandt disse er f.eks.:

- › indførelse af kilometerbaserede vejafgifter for lastbiler over 12 tons
- › certifikatsystem ved brug af (visse typer) biomassebaserede biobrændstoffer
- › CO₂-fortrængningskrav til erstatning af det nuværende iblandingskrav for biobrændstoffer
- › tilladelse til ekstra totalvægt for nul-emissionslastbiler
- › fra 1. juli 2022 krav om at alle lastbiler og busser over 3,5 tons skal være indregistreret efter 1. januar 2015 for at kunne få adgang indenfor miljøzonerne.

Parallelt hermed foregår der en hastig teknologisk udvikling af last- og varebilerne, som forventeligt indenfor en 3-5-årig horisont vil gøre udskiftning af vare- og mindre lastbiler til eldrift økonomisk og teknisk attraktivt for operatørerne³.

³ COWI, 2021.

3.2 E-HANDEL

Som konsekvens af billig transport er just-in-time krav til transporterne stadig normen i rigtigt mange sammenhænge. Men det rummer implicit også et element af suboptimering, dvs. at kapaciteten i vare- og lastbilerne ikke altid udnyttes så godt som den teoretisk set kunne.

Den kraftigt stigende handel med varer på nettet (e-handel) gennem de seneste 10 år har ikke for alvor kunnet aflæses i transportstatistikkerne. En af forklaringerne er antageligt, at der har været en betydelig ledig kapacitet blandt vognmændene og kurerfirmaerne, som står for denne kørsel. Men på et tidspunkt, hvis udviklingen i e-handlen fortsætter, må det forventes at slå igennem i kraft af mere varebilsførsel, især i byområderne. E-handlen har også den afledte effekt, at det (delvist) fjerner underlaget for en række udsalgsvarebutikker, og dermed en del af den samlede mængde varer til byen.

Privates handel med dagligvarer via nettet udgør en efterhånden betydelig del af den samlede internethandel. Udbringning af dagligvarer til private fx. fra COOP og Nemlig.com kan på mange måder sidestilles med varer til restaurationerne. Den væsentlige forskel er, at husstandsomdelingen omfatter langt flere modtagere, i flere niveauer (etager) og at leverancerne i princippet sker 24/7, altså ikke indenfor forretningernes almindelige (interne) åbningstider. En øget dagligvarehandel vil således påvirke strømmene af varebiler og andre mindre køretøjer med et anderledes kørselsmønster end det hidtil kendte i Middelalderbyen.

E-handlen gør det også muligt for forbrugeren at bestille varer uden (synlige) transportomkostninger. Det betyder, at bytteretten ganske ofte udnyttes. Billedligt talt betyder det, at last- og varebilerne i nogen udstrækning kommer til at fungere som et "rullende prøverum" og altså lægge kapacitet til, hvad der i sidste ende er overflødig varetransport og vareudveksling. Så længe priserne for godstransporten ikke er synlige, vil dette fænomen formodentlig fortsætte og øges i takt med stigende e-handel.

4 HÅNDVÆRKERYDELSER

Håndværkerydelser har på en række områder en anden karakter end ydelser knyttet til varelevering. Der er oftest tale om længere ophold i bybilledet, ligesom transportmidlet (varevognen) især tjener som transport for personer og som rullende værksted. Transport af større materialer sker ofte kun i mindre grad i "håndværkerbilen".

Grundlæggende kan man dele håndværkerydelser i to hovedgrupper. Serviceydelser, der ofte vil være kendetegnet ved relativt korte ophold hos kunden, og de længevarende opgaver, der indebærer daglange ophold (og tænkeligt en række af disse) hos kunden.

Klassiske eksempler på de to ydelsestyper er:

- › Serviceydelsen kan fx. være den månedlige service på barista kaffemaskiner samt fadølsanlæg i en cafe i Middelalderbyen. Serviceteknikeren kører til opgaven (om muligt formiddag uden for normal åbningstid) i en – mindre- varebil, og opholder sig på matriklen en halv til en time for derefter at fortsætte til andre lignende jobs. Bilen indeholder udover teknikeren en del specialværktøj samt almindelige reservedele til de to anlæg (i praksis vil der nok som hovedregel kun være tale om et anlæg, da kaffe og øl næppe "blandes"). I den udstrækning der alene er tale om at udføre opgaver i fx. Middelalderbyen, vil teknikeren formentlig med lethed kunne udskifte bilen til en ladcykel (evt. med el) set i forhold til krav til kørselsafstand og behov for reservedele mm.

- › Den traditionelle håndværkerydelse er fx. renovering og efterfølgende installation af et nyt køkken i en lejlighed i området. Her vil der – udover en evt. varelevering af køkkenelementer fra en producent med en (mindre) lastbil, blive udført kørsel med en eller flere varebiler over en periode. Antallet af biler og længden af deres ophold vil naturligvis fuldstændig afhænge af arbejdets omfang, men en række biler over en periode er næppe et fortegnet billede. Og i mange situationer vil ansatte i samme firma anvende hver deres bil, da værktøj og til dels materialer er personligt og dermed "knyttet" til køretøjet. Omvendt kan køretøjets funktion som kombineret værktøjskasse og transportmiddel også i en række situationer erstattes af noget andet, hvis der gennemføres en grundig planlægning. Og en løsning hvor varebilen "bliver hjemme" er endnu mere oplagt såfremt der er tale om et længerevarende (bygge)projekt. Her kan containere til opbevaring af materialer og værktøj kombineres med persontransport med personbil, kollektiv transport eller cykel.

Udfordringer i form af trafikale og trængselsmæssige belastninger i forbindelse med håndværkerydelser, er primært forbundet med de store byer, herunder specifikke områder indenfor disse. Det er her håndværkerbilerne belaster i hele kæden: Fra morgenens kørsel i den tætte pendlingstrafik over kørsel i indre by, og ikke mindst langvarig parkering i byrummet, til hjemturen, der ligeledes ofte foregår i myldretiden. Alene af disse årsager belaster varebilerne derfor bymiljøet meget både trafikalt, men ikke mindst i form af at optage plads ved parkering.

Brugen af bilen er ofte "tvangsbestemt", men ikke af kunden eller opgaven, men af håndværkeren og/eller håndværkervirksomheden. I mange tilfælde vil en personbil⁴ kunne udføre transportopgaven bedre (da der ofte primært er tale om persontransport). Og i de situationer hvor der er behov for værktøj og evt. mindre partier af varer kan disse være i bagagerum eller evt. på en trailer. Sidstnævnte vil kunne kobles fra bilen, og de to enheder parkeres mere optimalt, evt. hver for sig.

Kontrasten er en håndværkerydelse leveret i en mindre by eller på landet. Her er der ikke problemer med den trafikale adgang, og parkering er heller ikke en udfordring hvorfor der ikke som udgangspunkt er behov for at tænke i alternativer.⁵ Udfordringen er derfor overvejende et storbyfænomen. Så en del af omstillingen vil omfatte at omsætte denne erkendelse til handling. Omstillingen må derfor foregå over et vist tidsrum.

På den korte bane vil restriktioner føre til, at håndværkere og serviceleverandører vil kunne vælge andre kunder. Dette vil især være situationen i en periode med stor efterspørgsel, som tilfældet er nu. Ved faldende efterspørgsel vil situationen formentlig vende tilbage til en mere normal/traditionel efterspørgselsmodel.

Ved den normaliserede model vil timetillæg, kørselstillæg og parkeringstillæg indgå. Desuden en bevidst udvælgelse af hvilke ydelser der tilbydes i fx. Middelhøjebyen. Samtidig vil denne tilgang kunne booste en udvikling af alternative udbydere med en anden tilgang og formentlig åbne nicher for andre håndværkere. Og hvem ved om en "vicevært Meyer ordning" kan opstå i forhold til en række nære og mindre komplicerede ydelser. Her kan være tale om håndværkere der fx. mere er i handyman/vicevært-segmentet, der uden behov for servicebil kan løse en række opgaver, som traditionelle håndværkere vælger fra.

På den længere bane skal der arbejdes mere tilbunds gående med nye måder at organisere arbejdet på. Løsninger her er derfor både af organisatorisk og tekniske karakter fx. bedre planlægning af opgaven og dermed eksempelvis brug af en ladcykel frem for varebil osv. og herudover knyttet til pladsforhold/parkeringsforhold i storbyen mere end til den specifikke ydelse/transport. Bedre løsninger end de vi kender i dag kræver derfor nok især nytænkning og dialog mellem håndværkere, kunder og kommunen, mere end udvikling af nye teknologiske løsninger.

⁴ Og i en del tilfælde en cykel af en eller anden type

⁵ Andet end ud fra en klimavinkel. I langt de fleste situationer vil en pedalbaseret transport i klimamæssig forstand være at foretrække.

BILAG A KILDER

Berlingske. 2021.

Markant stigning: Det er blevet dyrere at få håndværkere på besøg (berlingske.dk)

COWI. 2019. Perspektiver for citylogistik i Københavns Kommune – Resumérapport

COWI. 2021. Detailhandelsportalen

COWI. 2021. Grønne drivmidler til lastbiler.

Danmarks Statistisk. 2021a. Kommunal overnatningsstatistik

Danmarks Statistisk. 2021b. Befolkningsfremskrivning

Danmarks Statistisk. 2021c. Detailomsætningsindeks

Danmarks Statistisk. 2021d. Forbrugsundersøgelsen

Danmarks Statistisk. 2021e. Firmaers køb og salg

Danmarks Statistik. 2021f. Priser for renovering og vedligehold – Danmarks Statistik (dst.dk)

Dansk Erhverv. 2021a. E-handelsanalysen: Forbruget på nettet vokser markant og slår ny rekord (danskerhverv.dk)

Dansk Erhverv. 2021b. Mangel på arbejdskraft spreder sig (danskerhverv.dk)

Deloitte. 2019. Byggeanalyse_2020_web.pdf (deloitte.com)

Gangsted. 2020. Fremtidens retail 2030 i et udlejerperspektiv

Gangsted. 2021. Ny virkelighed for udlejning til retail efter Corona

ICP. 2019. Erhvervsanalyse – Middelalderbyen

KTC. 2020. Liberaliseret planlov baner vejen for boksbutikker

Teknik og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune. 2020. Notat. Bilag 6. Faktaark om parkeringskapacitet og metro

Teknik og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune. Afstand til nærmeste p-hus.

UNTWO. 2021. International Tourism and COVID-19

Varebilskrav. 2019. varebilskrav.dk

Via Trafik, Schønher, ICP. 2019. Notat: Mindre Biltrafik i Middelalderbyen – kortlægning, analyse og effekter for trafik, byrum og erhverv.





ADRESSE COWI A/S
Parallelvej 2
2800 Kongens Lyngby
TLF +45 56 40 00 00
FAX +45 56 40 99 99
WWW cowi.dk



Bilag 3

Effekterne for erhvervslivet i andre byer, der har begrænset adgang for biler

Resumé

Analysen er en skrivebordsanalyse, udført primo 2021 og benytter materiale, der har været tilgængeligt på dansk, engelsk og norsk.

Analysen undersøger udenlandske erfaringer med tiltag ved delvist bilfri bymidter og andre bilsaneringsprojekter og vurderer derudfra mulige konsekvenser for erhvervslivet med fokus på: butiksliv, fremkommelighed for håndværkere samt varelevering ved projektet, *Mindre biltrafik i Middelalderbyen*.

De mulige konsekvenser for erhvervslivets omsætning er enten små positive effekter eller ingen effekter. Det vil sige, at konsekvenserne ikke nødvendigvis indebærer faldende butiksliv. Hvad angår varelevering, kan der være mindre negative konsekvenser. Forvaltningen har ikke kunne komme frem til et resultat, angående konsekvenser for fremkommeligheden for håndværkere.

Udover ovenstående præsenteres afslutningsvis et udsnit af planmæssige tiltag benyttet i andre byers bilsaneringsprojekter med henblik på inspiration.

26. April 2021

Sagsnr.

2020-0841810

Dokumentnr.

2020-0841810-10

Plan, Analyse, Res-
sourcer og CO2-re-
duktion
Analyseenheden

Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

EAN nummer
5798009809452

Indhold

Resumé.....	1
Baggrund for analysen.....	2
Del 1 – Komparativ analyse og vurdering af konsekvenser	4
Konklusion	4
Metodisk tilgang til materialet.....	13
Del 2 - præsentation af udenlandske byers tiltag.....	13
Referencer	19

Baggrund for analysen

Projektet "Mindre biltrafik i Middelalderbyen" blev besluttet med Københavns Kommunes Budget 2021. Som en del af projektet, blev det besluttet, at der skal udarbejdes supplerende analyser af konsekvenser for erhvervslivet, heriblandt en undersøgelse af udenlandske erfaringer med lignende projekter.

Læsevejledning

Denne analyse indgår som én af erhvervsanalyserne og er delt i to dele.

1. Del et, indeholder en komparativ analyse af udenlandske byers erfaringer med tiltag for delvist bilfri bymidter og andre bilsaneringsprojekter. Der tages udgangspunkt i tre emner som interessenter fra erhvervslivet i følgegruppen, har lagt vægt på i deres kommentarer til borgersamlingens anbefalinger til Middelalderbyen¹. Det drejer sig om:

¹ Følgegruppen er sammensat af branche- og interesseorganisationer, brugere samt lokaludvalget. Følgegruppen blev samlet første gang i maj 2018 og var et led i den dialogproces, som blev vedtaget med Borgerrepræsentationens beslutning 9. maj 2019. Formålet med etablering af følgegruppen var tidligt at inddrage de organiserede branche- og interesseorganisationer, som er til stede i Middelalderbyen, for at give mulighed for at kvalificere dialogprocessen, og bidrage med viden, ønsker, idéer og forslag. Følgegruppen har foreløbigt bidraget med indlæg til borgersamlingen samt efterfølgende kommenteret på borgersamlingens anbefalinger. Se de samlede kommentarer fra følgegruppen her: [25678950-36686075-1.pdf \(kk.dk\)](#)

butiksliv, fremkommelighed for håndværkere samt varelevering. I forlængelse heraf præsenteres en mulig forklaring af konsekvenser for erhvervslivet.

2. Del to præsenterer overordnede byplanmæssige tiltag, andre byer har benyttet sig af for at begrænse biltrafikken, med henblik på inspiration.

Tiltagene er inddelt under følgende overskrifter:

- Byområder med forbud mod biltrafik
- Betalingszoner
- Parkeringstiltag
- Håndhævelse af restriktioner
- Andre tiltag der gør bilisme mindre attraktivt
- Forbedring af cykel- og gangforhold for at begrænse biltrafik
- Varelevering

Analysens afgrænsning

Byer verden over har indført eller planlægger at indføre en reduktionen af biltrafik i deres bymidter². Både europæiske hovedstæder som bl.a. Berlin, Paris, Madrid, London, Bruxelles, Wien, Stockholm og Oslo, men også amerikanske og asiatiske storbyer, som fx New York, Beijing og Shenzhen.

Beskrivelserne af de forskellige byers initiativer er mange, men detaljeret evalueringer af konsekvenserne er sværere tilgængelige. Hvordan og hvad de enkelte byer evaluerer kommer an på deres formål med tiltagene. Ofte er der fokus på de trafikale eller miljømæssige resultater og ikke nødvendigvis konsekvenser for erhvervslivet, som er blevet undersøgt i begrænset omfang (Nieuwenhuijsen et al. 2019). En anden barriere for tilgængeligheden er sprog, de forskellige byer har ikke nødvendigvis evalueringsmateriale eller analyser tilgængeligt på andet end det lokale sprog.

Analysen er en 'skrivebordsundersøgelse' og tager udgangspunkt i tidligere notater og undersøgelser fra

² (Nieuwenhuijsen et al. 2019; Gundlach et al. 2018; Newman, Kenworthy & Glazebrook, 2013; Varma 2017; Hagen og Tennøy, 2018).

forvaltningen samt materiale, der har været tilgængeligt på udenlandske byers hjemmesider.

I Del et har forvaltningen fundet frem til udenlandske byer, hvor empiri og metode for at evaluere byernes tiltag for at begrænse biltrafik var tilgængeligt. Derudover har vi efterfølgende fokuseret på byer, der har fremlagt evalueringer af konsekvenserne for erhvervslivet med fokus på butiksliv samt fremkommelighed for håndværkere og varelevering.

Forvaltningen er kommet frem til materiale fra fire byer, der imødekommer ovenstående afgrænsning. Det drejer sig om Oslo, Krakow, London og New York. Disse fire byer er udvalgt grundet tilgængeligheden af materiale, kvaliteten af materiale og fokuset på erhvervslivet. Forvaltningen har ikke fundet materiale af samme kvalitet og med fokus på erhvervsliv fra byer København oftere sammenligner sig med. Ydermere har det ikke været muligt at finde materiale, der beskriver udenlandske erfaringer med fremkommeligheden for håndværkere ved begrænsningen af biltrafik.

Del to er i højere grad baseret på tidligere materiale fra forvaltningen, hvor der er blevet gennemgået andre byers tiltag samt beskrivende net-artikler om de enkelte byers projekter fra forskellige medier. Afsnittet er således ikke underlagt ovenstående afgrænsninger og indeholder ikke en konklusion.

Del 1 – Komparativ analyse og vurdering af konsekvenser

Konklusion

Gennemgangen af erfaringer viser at butikkernes omsætning er uændret eller steget som følge af begrænsning i biltrafikken. Dette resultat er konsistent på tværs af Oslo, Krakow, New York og London.

Der er få analyser, der vurderer effekten for varelevering. Erfaringer fra Oslo tyder dog på at der er udfordringer forbundet hermed. Det gælder fremkommeligheden for

varetransport grundet ensretning og forbud, men også mangel på af- og pålæsningspladser.

Gennemgangen af erfaringer har ikke afdækket hvordan håndværkerydelser bliver påvirket af begrænsningen af biltrafik idet der ikke er fundet tilgængeligt materiale i tilstrækkelig kvalitet, der analyserer dette.

Erfaringer fra Oslo

Oslo centrum er på flere punkter sammenlignelig med Middelalderbyen. De er begge bymidten i en skandinavisk hovedstad af sammenlignelig størrelse (World Population Review 2021) og har begge karakter af at være en shopping-destination med mange butikker, caféer og restauranter. I 2017 lukkede Oslo centrum for biltrafik og foretog flere større byrumsændringer for at fremme bylivet.

Erfaringerne fra Oslo centrum peger på at:

- Tiltagene har ført til færre biler og flere ophold i Oslo centrum
- Der hverken er en positiv eller negativ effekt for omsætning i butikkerne
- Kunder besøger Oslo centrum lige så ofte som tidligere
- Medarbejdere er lige så tilfredse med transportmulighederne som tidligere
- Chauffører, der leverer varer til Oslo centrum, er generelt er utilfredse med forholdene for varelevering og vurderer situationen forværret.

Bilfritt Byliv

Oslo Kommune startede i 2017 programmet *Bilfritt Byliv* for Oslo centrum. Programmet blev implementeret gradvist. I første fase var der fokus på at fremme bylivet gennem pilotprojekter, der gav nye muligheder for ophold og aktiviteter i seks udvalgte byrum (Oslo Kommune, 2021). I 2018 blev det samlede program vedtaget, stadig med fokus på at fremme bylivet gennem kvaliteten af pladser men også med initiativer, der fremmer fremkommeligheden for cyklister og fodgængere (Oslo Kommune 2018).

Flere af elementerne i *Bilfritt Byliv* ligner dem, der planlægges for Middelalderbyen. Det inkluderer³:

- Varetransport i bil er kun tilladt på bestemte tidspunkter.
- Reducering i fortovsparkering på nær privatparkering.
- Omdannelsen af gader til kun at være cykel- og gågader.
- Hindring af gennemkørsel.

For at modvirke reduktionen i almindelig parkering, blev antallet af erhvervs- og vareleveringsparkeringspladser desuden øget (Transportøkonomisk Institutt (TØI) 2020: 97).

Effekt for butikkers omsætning

Oslo Kommune har løbende evalueret effekterne af programmet. I 2019 udførte Multiconsult en analyse for Oslo Kommune, der vurderede udviklingen for erhvervslivet i centrum. For at isolere effekten af de nye tiltag fra konjunkturudvikling og udvikling i shopping-tendenser, sammenlignes udviklingen i Oslo centrum med udvalgte kontrolområder i resten af Oslo, Bergen og Trondhjem (Multiconsult 2019). Der bliver ikke kontrolleret for forskelle mellem tiltagsområdet, Oslo centrum, og kontrolområderne. Det gør at resultaterne skal tolkes med skepsis idet udviklingen i Oslo centrum ikke nødvendigvis følger udviklingen i kontrolområderne.

Analysens resultater er ikke tydelige. Nogle brancher i Oslo centrum har en lidt højere vækstrate sammenlignet med kontrolområderne, mens andre har en svagere udvikling. Fælles for alle brancher er, at forskellen på vækstraten i Oslo centrum og kontrolområderne er numerisk lille (Multiconsult 2019: 26-32).

Resultatet kan være drevet af, at evalueringen fra Multiconsult er foretaget allerede i 2019. Dermed ses reelt kun på udviklingen for et år (2017-2018). Der kan være en længere tilvænningsperiode før den fulde effekt indtræffer, særligt taget i betragtning af, at tiltagene blev indført gradvist.

³ Oslo Kommune 2021

Tilfredshed med transportmuligheder

De små effekter for erhvervslivets omsætning stemmer overens med resultater fra en analyse foretaget af Transportøkonomisk Institutt (TØI 2020). Her analyseres tilfredsheden med de trafikale forhold i Oslo centrum før og efter introduktionen af *Bilfritt Byliv*.

Transportøkonomisk Institut konkluderer, at brugere af Oslo centrum ikke har ændret besøgs mønster som følge af de trafikale ændringer. Det kan forklares med at langt størstedelen af brugerne allerede inden tiltagene ankom gående, på cykel eller med offentlig transport (TØI 2020: 54). Efter tiltagene svarer brugere af Oslo centrum, at de besøger bymidten lige så ofte som inden tiltag (TØI 2020: IV). Det uændrede besøgs mønster kan forklare, at butikkers omsætning ikke ændres mærkbart.

Fremkommelighed for ansatte

For at have en velfungerende virksomhed, skal medarbejderstaben kunne fastholdes. Transportøkonomisk Institutt undersøger derfor tilfredsheden med de trafikale forhold blandt medarbejdere i Oslo centrum.

Svarene tyder ikke på, at der er en ændring i tilfredsheden med transportmulighederne. Nogle af resultaterne tyder endda på, at medarbejderne har en øget mulighed for parkering, hvilket forklares med at flere arbejdsgivere har sørget for medarbejderparkering (TØI 2020: IV).

Varelevering

Vareleveringen er i høj grad påvirket af tiltagene i *Bilfritt Byliv*. Transportøkonomisk Institutt har derfor undersøgt tilfredsheden blandt chauffører, der leverer varer til Oslo centrum.

Generelt er der lav tilfredshed blandt chaufførerne med fremkommeligheden i bymidten, både før og efter restriktionerne. I 2019 svarer 80% at de er utilfredse eller meget utilfredse med muligheden for parkering i forbindelse med af- og pålæsning (TØI 2020: 100).

Resultaterne tyder på, at chaufførerne generelt oplever vareleveringssituationen som forværret efter de nye tiltag, selvom de havde positive forventninger inden tiltagene blev indført (TØI 2020: 101-104).

Flere chauffører peger på, at køreforbud og ensretning udgør en udfordring ved varelevering. Derudover udgør cykelstier tæt på vareleveringssteder en større udfordring efter tiltagene. Trængsel fra andre trafikanter og kødannelse udgør en mindre udfordring efter tiltagene (TØI 2020: 99).

Det er ud fra analysens resultater uklart, om det er blevet sværere eller nemmere for chaufførerne at finde af- og pålæsningspladser. 60% af chaufførerne svarer på den ene side, at det er blevet sværere at finde af- og pålæsningspladser, men markant færre identificerer manglen på af- og pålæsning som en udfordring. Desuden forslår 40% af chaufførerne at flere af- og pålæsningspladser som forbedring for vareleveringssituationen (TØI 2020: 99-105). Dette behov skal tolkes i lyset af at Oslo allerede havde øget andelen af vareleveringspladser.

Overførbarhed til Middelalderbyen

Oslo ligner som tidligere nævnt København på mange punkter, men har ikke samme status som cykelby og kunders transportvaner er derfor formentlig forskellige mellem de to byer. Det kan have betydning for resultaternes overførbarhed. Omvendt viser analysen fra Transport Økonomisk Institutt, at de færreste kunder i Oslo centrum ankommer med bil, både før og efter de trafikale tiltag, hvilket indikerer at resultaterne kan overføres.

Erfaringer fra New York og London

New York og London adskiller sig markant fra København. Dels er byerne væsentlig større, både målt i areal og indbyggertal, og derudover er byerne også mere indrettet til bilisme end København. I begge byer er der dog lavet tiltag, der kan sammenlignes med de påtænkte i Middelalderbyen. Tiltagene er blandt andet prioritering af fodgængere, cyklister og offentlig transport ved at omdanne parkeringspladser og vejbaner til fortov, cykelstier og opholdsområder.

I begge byer er der foretaget en evaluering, der isolerer den kausale effekt fra byrumsændringerne til erhvervslivet, hvilket gør resultaterne interessante.

Studierne peger på at:

- Butikkers omsætning stiger i områder med byrumstiltag
- Efterspørgslen efter erhvervslejemål stiger i områder med byrumstiltag

Kausale effekter

Som gennemgangen af Multiconsults rapport (2019) ovenover viser, er det svært at identificere en kausal effekt fra en byrumsændring på erhvervslivet. Det skyldes primært, at det er svært at vælge et passende kontrolområde for et bykvarter, og hermed overbevisende skelne den generelle udvikling fra effekten af de nye initiativer. En rapport fra henholdsvis New York City Department of Transportation (NYC DOT 2013) og et forskerhold fra University College London (Carmona et al 2017) løser dette identifikationsproblem. Det gøres ved at studere enkelte gader og pladser, der enten har fået forbedret fremkommeligheden for bløde trafikanter, opholdsmulighederne i byrummet eller omdannet parkeringspladser til nye områder. Udviklingen for erhvervslivet i gader med de nye tiltag sammenlignes herefter med udvalgte gader (kontrolområder). Til forskel fra evaluering af et helt kvarter, er det nemmere at finde kontrolområder for en enkelt gade. Det kan f.eks. være en gade i samme kvarter med lignende butiksliv. Den interne validitet er dermed større end for studier af større geografiske områder.

Resultater

NYC DOT konkluderer at resultaterne "overbevisende" viser at butikkers omsætning stiger som følge af tiltag (NYC DOT 2013: 5). I ét tilfælde finder de at butikkernes omsætning stiger i en gade, hvor kantstensparkeringspladser reduceres til fordel for bedre bustilgængelighed (NYC DOT 2013: 35).

Studiet fra London konkluderer ligeledes at forbedringer i kvaliteten af byrum gør områderne mere attraktive for kontor og detailhandel idet byrumsændringerne øger

efterspørgslen efter erhvervslejemål (Carmona et al 2017: 20-22).

Overførbarhed til Middelalderbyen

Resultaterne fra NYC og London skal fortolkes med forsigtighed. Den interne validitet af studierne er høj, men tiltagene afviger meget fra de tiltænkte tiltag i Middelalderbyen hvilket hæmmer den eksterne validitet.

Byrumstiltagene i NYC og London dækker et mindre geografisk område end Middelalderbyen og effekterne for erhvervslivet i Middelalderbyen forventes derfor at være numerisk mindre. De potentielle negative effekter, der stammer fra at færre kunder vil besøge butikkerne, hvis de ikke kan parkere deres bil, forventes dæmpet af at bilisterne fortsat kan parkere i nærheden. De potentielle positive effekter, der stammer fra at flere kunder vil besøge butikker i attraktive byrum, forventes også dæmpet, hvis det forbedrede byrum er geografisk mindre (fx en vej frem for et kvarter). De to effekter er modsatrettede og det er derfor svært at vurdere, om effekterne for erhvervslivet i Middelalderbyen vil blive større eller mindre end effekterne i NYC og London.

Der er desuden den forskel, at cyklisme er en langt mere udbredt transportform i København. Mange københavnere er derfor vant til at færdes uden bil, og barrieren for at skifte fra bil til cykel vil derfor være mindre i København.

Erfaringer fra Krakow

Krakow bymidte er i stigende grad blevet et område for gående og cyklister. I stadig større dele af bymidten kan biler kun i særlige tilfælde køre ind. I en forskningsartikel undersøger Szarata et al (2017) effekterne fra restriktionerne for biltrafikken på erhvervslivet i tre udvalgte områder af byen.

Studiet konkluderer at:

- Omsætningen i butikker er stort set uændret
- Virksomhedsejere foretrækker ændringerne frem for den tidligere situation

Erfaringerne fra Krakow bliver fremhævet her grundet Krakows sammenlignelige størrelse med København og

studiets kvalitet. Analysen fra Szarata et al er publiceret i et videnskabeligt tidsskrift og har dermed gennemgået fagfællebedømmelse fra andre forskere indenfor området. Derudover er studiet ikke bestilt af Krakow Kommune eller andre offentlige institutioner, som er tilfældet for flere af de andre studier.

Tiltag i Krakow bymidte

Der er tre zoner for restriktionerne for biltrafik i Krakow bymidte. I zone A er der kun adgang for fodgængere og cyklister, i zone B er der desuden adgang for beboere i bil og i zone C er der adgang for biler, men ved parkering opkræves afgift.

Szarata et al (2017) analyserer udviklingen på to pladser i det centrale Krakow. Omkring 2008 blev der gradvist introduceret forskellige tiltag, der hæmmede bilismen på pladserne. Heriblandt nedlæggelse af parkeringspladser og indlemmelse i zone B.

Desuden analyseres udviklingen omkring Grodzka Street, hvilket er en af Krakows ældste gader. I 2013 gik gaden fra at være zone B til A, det vil sige at beboere heller ikke længere har adgang i bil.

Resultater

Baseret på skatteindbetalinger fra butikker konkluderer Szarata et al (2017) at omkringliggende butikkers omsætning ikke blev påvirket af restriktionerne i biltrafikken (Szarata et al 2017: 756).

Forfatterne konkluderer desuden baseret på spørgeskemaundersøgelser, at ændringerne omkring de to pladser fik flere erhvervsdrivende til at investere i området og fik besøgstallet til at stige (Szarata et al 2017: 756). Desuden svarer langt størstedelen af erhvervsdrivende at de ikke ville genskabe den tidligere situation, hvis de fik muligheden (Szarata et al 2017: 757). For erhvervsdrivende nær Grodzka Street, hvor biltrafikken er mest hæmmet, svarer 86% nej.

Overførbarhed til Middelalderbyen

Krakow er ikke normalt en by, som København sammenligner sig med og resultaterne fra Krakow kan derfor ikke overføres direkte til Middelalderbyen.

Størrelsesmæssigt er Krakow og København dog sammenlignelige, og tiltagene undersøgt af Szarata et al er en del af et større bilsaneringsprojekt i den gamle bydel i indre Krakow, hvilket gør det mere sammenligneligt med de påtænkte tiltag i Middelalderbyen. Resultaterne vurderes derfor med rimelighed at kunne overføres til Middelalderbyen.

Mulige forklaringer af resultatet

De byer, der har vurderet effekterne for erhvervslivet, har fundet positive eller ingen effekter for butikkers omsætning.

Resultaterne kan forklares af fodgængere og cyklisters store betydning for butikkers omsætning. Analyser fra London, Toronto, Dublin, Auckland og Bern viser at fodgængere og cyklister oftere besøger butikker end bilister og på en måned bruger de samlet set flere penge i butikkerne (Transport for London uå.; Living streets 2018: 28,30; Difur 2012: 1-2). Det bekræftes også i en undersøgelse af Frederiksbergs handelsstrøg, der viste at fodgængere og cyklister står for 66% af forbruget (Frederiksberg Kommune 2018). Desuden tyder analyser på, at erhvervsdrivende ofte overvurderer hvor mange kunder der kommer i bil (Transport for London uå: 7; Living Streets 2018: 57).

Lignende resultater ses i en analyse af detailhandlen på Nørrebrogade fra 2005 til 2010, hvor biltrafikken blev begrænset i 2008. Her ses endda en stigning i liberale erhverv sammenlignet med andre hovedgader i København, som Amagerbrogade og Gammelkongevej, der ikke havde lignende begrænset biltrafik (Damvad 2013).

Andre analyser peger på at kunder i stigende grad efterspørger oplevelser når de handler (Living Streets 2018: 67, 72-73; COWI 2018: 11; Epinion 2017: 15). Et godt byrum styrker erhvervslivet (Living Streets 2018: 57), så ved at omdanne areal fra f.eks. parkering eller vej til opholdsareal eller udeservering vil flere kunder lokkes til området hvilket øger butikkers besøgstal og omsætning.

Effekter for håndværkere og varelevering

Det er vanskeligt at finde evalueringer af konsekvenserne for fremkommelighed for håndværkere og varelevering ved udenlandske byers tiltag for at begrænse biltrafik. Det der findes, er ofte anekdote baseret evidens. Det vil sige at det er de gode eksempler, der bliver fremhævet.

Her er to eksempler på hvordan udenlandske håndværkere har reageret på begrænsningerne af biltrafik:

- I Paris benytter en VVS'er, sig af en ladcykel fremfor varebilen. Han har både sparet tid og penge på sine leveringer af opgaver i indre Paris (Cyclop-lombier 2021).
- I Oslo har en rør lægger suppleret varevognen med en el-ladcykel til opgaver i centrum, hvor det er lettere at komme frem og finde parkering med el-ladcykel. Der er dog problemer med at finde opladninger og det er foreløbigt kun som supplement (NRK 2018).

Metodisk tilgang til materialet

Analysen benytter et komparativt analysedesign, der forudsætter, at erfaringer fra andre byer er overførbare til København og Middelalderbyen.

De udvalgte byer adskiller sig alle fra København på vigtige parametre og analysen har derfor fokus på ekstern validitet ved overførsel af resultater til Middelalderbyen. Det betyder, at der løbende vurderes hvordan forskellene på København og de andre byer forventes at give udslag i resultaterne.

Del 2 - præsentation af udenlandske byers tiltag

Byers arbejde med regulering og begrænsning af biltrafik indgår stort set altid i en samlet plan eller pakke af tiltag, der skal skabe en sammenhængende mobilitet i byen. Tiltagene vil ofte både handle om at begrænse

biltrafikken og forbedre forhold for gående, cyklister og kollektiv trafik. Tiltag for begrænsning af biler er således til stede i mange byer verden over.

Erfaringerne fra flere af disse byer indgår ikke i analysen idet forvaltningen, som tidligere nævnt, ikke har kendskab eller adgang til evalueringer, der vurderer effekten af tiltagene for erhvervslivet.

Nogle af byernes tiltag kan dog bruges som inspiration for København, både i forhold til omfanget af indgreb og specifikke løsninger. I det følgende gennemgås nogle af de tiltag, der enten er planlagt eller gennemført i flere byer for at begrænse biltrafikken i bymidten. Listen over byer er langt fra udtømmende. Nedenstående afsnit er eksempler som forvaltningen har fundet ved en litteraturgennemgang i primo 2021.

Byområder med forbud mod biltrafik

Flere byer har forbudt biltrafik i større områder omkring bymidten. Det afviger dog hvor omfattende forbuddet er og hvor store arealer det dækker.

- Biler er forbudt indkørsel til centrale områder i Bruxelles, Stockholm, München, Göteborg, Strasbourg, Utrecht, Pontevedra og Gronning. Lignende tiltag forventes i Wien (Københavns Kommune 2019, TØI 2020).
- Centrale gader er blevet lukket og planlægges lukket for trafik i Madrid, Paris, Zürich og Dublin (Københavns Kommune 2019, TØI 2020).
- Der er forbud mod kørsel med forurenende biler i Amsterdam og Milano. I Milano gælder forbuddet kun hverdage. Forbuddet indføres gradvist i Amsterdam til at inkludere flere biltyper samt et voksende areal (Københavns Kommune 2019)
- De fleste byer har undtagelser, der gælder en eller flere formål. Det kan være: varelevering, beboere i området, generel erhvervskørsel, nødkørsel, taxaer og handicapkørsel.

- Beboere med privat parkering må køre ind i det bilfri område i München, Bruxelles og Strasbourg (TØI 2020).
- Parkeringshuse bygges i udkanten af det bilfri område i Bruxelles (TØI 2020).
- Der planlægges flere bilfrie områder i byer verden over. Fx en ny bydel i Shenzhen, der forventes at huse 80.000 beboere (Dezeen 2020).

Betalingszoner

For at frigøre plads til andre aktiviteter og nedsætte luftforurening, har flere byer arbejdet med betalingszoner for biltrafik.

- Der er indført trængselsafgiftszoner, hvor bilister skal betale for adgang til bymidten i dagtimerne i hverdage både i London og Milano (Københavns Kommune 2019).
- 79% stemte for indførsel af betalingszonen til en folkeafstemning i Milano om emnet (Københavns Kommune 2019).
- Der er indført lav-emissionszoner, hvor forurende biler opkræves afgifter for at køre i zonen i London og Gent (Københavns Kommune 2019; City of Gent 2021)
- I London arbejdes både med en lav-emissionszone og en ultra-lav-emissionszone. I Ultra-lav-emissionszonen skal alle køretøjer betale afgift hvorimod kun de mest forurenende skal betale i lav-emissionszonen. I 2021 forventes ultra-lav-emissionszonen udvidet (Københavns Kommune 2019; CLARS 2021).
- I London er taxier undtaget og beboere har indledningsvist fået rabat på afgiften (Københavns Kommune 2019; CLARS 2021).

Parkerings tiltag

Parkering kan på flere forskellige måder bruges som et middel til at påvirke biltrafikken, både ved at nedlægge pladser og ved at rykke dem udenfor byen. Her er udvalgte eksempler:

- Parkeringspladser fjernes og planlægges fjernet i Amsterdam, Oslo og Wien (Københavns Kommune 2019, TØI 2020, Metropole 2020)
- Parkering er blevet forbudt i udvalgte områder i München, Stockholm og Rom (TØI 2020, Københavns Kommune 2019, The Guardian 2015)
- For at få bilisterne ud af bilerne tilbyder Pontevedra gratis parkering i udkanten af byen (Københavns Kommune 2019)
- Nogle parkeringspladser er reserveret til beboere i Stockholm (TØI 2020).

Håndhævelse af restriktioner

Zonerne med kørselsforbud og afgifter håndhæves forskelligt i de ovenstående byer. Her er nogle eksempler på de anvendte metoder:

- Ved indkørsel til betalingszonerne registreres nummerplader ved vha. kameraer i Ghent og London.
- De bilfri områder er markeret på forskellig vis med skilte, enkelte barrierer og anden belægning i bl.a. Stockholm, Zürich og Nürnberg (TØI 2020).
- Et særligt klistermærke markerer de biler, der har lov til at køre i Strasbourgs bilfri område (TØI 2020).
- Betjente patruljerer fast i Gents bilfri bydel for at håndhæve restriktionerne (TØI 2020)
- Et delvist forbud mod kørsel ved dage med meget smog i Beijing håndhæves ved, at nummerplader

der ender på lige cifre, har adgang på bestemte dage og ulige på andre (BBC 2013).

- Et elektronisk kort giver beboere i Bruxelles adgang til den bilfri zone (TØI 2020)

Andre tiltag der gør bilisme mindre attraktivt

Fremfor fuldstændigt at lukke indre dele af byen for biltrafik, har flere byer arbejdet med værktøjer der gør det mindre attraktivt at vælge bilen.

- Der er indført hastighedsbegrænsninger som værktøj for at prioritere bløde trafikanter i større områder af Basel, Bruxelles og Zürich (Københavns Kommune 2019; TØI 2020).
- I Zürich er der særlige regler for taxaer, hotelgæster og andre bilister med særlige bevillinger (TØI 2020)
- I Basel og Zürich gælder hastighedsbegrænsningerne centrale dele af byen, hvor Bruxelles har nedsat hastigheden i ydre nabolag for at sikre at de ikke bliver en smutvej rundt om indre by (Københavns Kommune 2019, TØI 2020)
- Pladsen reserveret til biler på vejene er blevet gjort mindre ved at ensrette biltrafikken og nedlægge spor i henholdsvis Bruxelles og Utrecht (Københavns Kommune 2019, TØI 2020)
- Der arbejdes med bilfrie søndage i Mexico City og Bogota for at give plads til fodgængere, cyklister og rekreative aktiviteter (Urban Gateway 2021)
- I Bogota har de bilfri søndage været fast tradition i 45 år (Inhabitat 2019)

Forbedring af cykel- og gangforhold for at begrænse biltrafik

Flere byer vælger at forbedre forholdene for andre transportformer end bilen og/eller gør det lettere at benytte sig af alternative transportformer. Her er nogle eksempler.

- Omdannelsen af vejbaner til fordel for cykelstier og fodgængerfelter er tiltag, der ses i byer som Dublin, Stockholm, Bruxelles, Nuremberg, Wien, Oslo, Strasbourg, Utrecht og Seoul⁴.
- Abonnementsordning for adgang til dele-cykler, elcykler og App, der belønner cyklister med gratis billetter til kollektiv transport eller gør det lettere at fravælge bilen, er blevet indført i Oslo (TV2 2019), Wien (SMILE 2019), og Milano (Københavns Kommune 2019). En test af app'en fra Wien viste at 21% af testpersonerne havde reduceret deres brug af egen bil.
- Hamborg planlægger at omdanne vejbaner imellem byens parker til korridorer for gående og cyklister (The Guardian 2013).

Varelevering

Varelevering til de bilfri områder er delvist tilladt i flere byer. Her gennemgås forskellige tiltag:

- Varelevering er i Göteborg, Stockholm og Bruxelles' bilfri bydele begrænset til de tidlige morgentimer (Københavns Kommune 2019, TØI 2020)
- I Zürich er erhvervskørsel tilladt i nogle områder om morgenen og andre om eftermiddagen (TØI 2020).
- Nuremberg tillader varekørsel i et længere tidsrum fra aften til næste morgen (European Commission 2004:31)
- Der er åbnet logistikcentre for ladcykler og elcykler i både Prag og Berlin (Civitas 2020a; Civitas 2020b)
- Parkeringspladser i umiddelbar forlængelse af fortovet, der er reserveret til varelevering og taxaer er

⁴ TØI 2020; European Commission 2014; Accilium 2021; Oslo Kommune 2021; Fastcompany 2019

anlagt i Utrecht. Om dagen bruges pladserne primært til af- og pålæsning af lastbiler og om aftenen af taxaer. Når de ikke er i brug, er pladsen automatisk frigivet til fodgængere (Københavns Kommune 2019)

Ovenstående eksempler er et udsnit af udenlandske tiltag, som forvaltningen har fundet frem til ved en skrivebordsanalyse. Der eksisterer sandsynligvis flere tiltag i flere byer.

Referencer

Accilium 2021. *A car-free inner city – effects on traffic, local residents and businesses* [A car-free inner city – implications on locals and businesses in Vienna · accilium](#) Besøgt d. 23-04-2021

BBC 2013. *Beijing to restrict private car use to tackle pollution*. [Beijing to restrict private car use to tackle pollution - BBC News](#), Besøgt: d. 23-04-2021

Carmona, Gabrieli, Hickman, Laopolou og Livingstone 2017. University College London (UCL) og Transport for London (TfL). *Street Appeal. The value of street improvements. Summary Report*.

Civitas 2020a. *City changer cargo bike. Logistics depot for e-cargo bikes opens in Prague* [Logistics depot for e-cargo bikes opens in Prague | City Changer Cargo Bike \(cyclelogistics.eu\)](#) Besøgt d. 23-04-2021

Civitas 2020b. *City changer cargo bike. Berlin: Micro hub for cycle logistics opens in Tempelhof-Schöneberg* [Berlin: Micro hub for cycle logistics opens in Tempelhof-Schöneberg | City Changer Cargo Bike](#) Besøgt d 23-04-2021

City of Gent 2021. *Low emission zone Ghent*, [Low-emission zone in Ghent | Stad Gent](#), Besøgt: d. 23-04-2021

Charging Low Emission Zones, other Acces Regulation Schemes (CLARS) 2021. *Urban acces regulations in Europe*.

London, London - CS (urbanaccessregulations.eu) Besøgt: d. 23-04-2021

COWI 2018. *Indkøb og cyklisme på Frederiksbergs handelsstrøg*, Frederiksberg Kommune_Indkøb og cyklisme_0.3.indd (frberhverv.dk)

Cycloplombier 2021. Le Cycloplombier, enfin un plombier propre et pas cher à Paris. Cycloplombier, Besøgt: d. 22-01-2021

Damvad 2013, i Københavns Kommune Notat, Opfølgning på TMU 25/2 2013 vedr. rapport om detailhandel: edoc dokumentnr: 2013-212007

Dezeen 2020. *Giant net city car-free neighbourhood in Shenzhen will cover two million square metres* Giant Net City car-free neighbourhood will cover two million square metres (dezeen.com) Besøgt d 22-04-2021.

Epinion 2017. *Analyse af internationale kulturbesøgende i København Omegn*

European Commission 2004. *Reclaiming city streets. Chaos or quality of life?* KH4101923ENC_002.pdf (europa.eu) Besøgt d 23-04-2021

Fast Company 2019. *These 8 cities are taking bold steps to get rid of cars* 8 cities are taking space away from cars to cut pollution (fastcompany.com) Besøgt d. 23-04-2021

The Guardian 2015. *Pedestrianisation campaign aims to kick Rome's car habit, one street at a time*, Pedestrianisation campaign aims to kick Rome's car habit, one street at a time | Cities | The Guardian Besøgt d. 23-04-2021

The Guardian 2013. *Hamburg's answer to climate change* Hamburg's answer to climate change | Scaling up | The Guardian Besøgt d. 23-04-2021

Gundlach, A., Ehrlinspiel, M., Kirsch, S., Koschker, A. & Sagebiel, J. (2018). Investigating people's preferences for car-free city centers: A discrete choice experiment. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 63, 677- 688. s

Inhabitat 2019. *Car-free Sundays are the norm in Colombia's capital city, Bogotá* [Car-free Sundays are the norm in Colombia's capital city, Bogotá \(inhabitat.com\)](#) Besøgt: d- 23-04-2021

Københavns Kommune 2019. *Andre byers arbejde med reduktion af biltrafikken i middelalderbyerne. Inspirationskatalog for Københavns Kommune*. Dokument (eDoc): 2019-0063510-6.

Living Streets 2018. *The Pedestrian Pound*

Metropole 2020. *The end for cars in the inner city, The End for Cars in the Inner City | Metropole* Besøgt: d. 23-04-2021

Multiconsult 2018. *Byregnskap for Oslo 2018: Utvikling for handel og næring*.

New York City Department of Transportation (NYC DOT) 2013. *The Economic Benefits of Sustainable Streets*.

Nieuwenhuijsen, M., Bastiaanssen, J., Sersli, S., Waygood, O. & Khreis, H. (2019). Creating Car Free Cities: Rationale, Requirements, Facilitators and Barriers. In: Nieuwenhuijsen, M. & Khreis, H. (Eds.). Integrating Human Health into Urban and Transport Planning: A Framework. Springer: Switzerland.

Oslo Kommune 2018. *Handlingsprogram for økt byliv i Oslo sentrum*. [20181015 Vedtatt Handlingsprogram for økt byliv.pdf \(oslo.kommune.no\)](#)

Oslo Kommune 2021 *Bilfritt byliv* [Bilfritt byliv - Oslo kommune](#) Besøgt: d. 23-04-2021

NRK 2018. *Rørleggere farktor toaletter med elsykkel etter parkeringstrøbbel. Rørleggere frakter toaletter med elsykkel etter parkeringstrøbbel - NRK Norge - Oversikt over nyheter fra ulike deler av landet*, Besøgt: d. 22-04-2021

SMILE 2019 [Home \(smile-einfachmobil.at\)](#) Besøgt d. 23-03-2021

Szarata, Nosal, Duda-Wiertel, Franek, 2017. *The Impact of the car restrictions implemented in the city centre on the public space quality*, Transportation research procedia.

Transport for London (TfL) uå. *Walking and cycling: The economic benefits*.

Transportøkonomisk Institutt (TØI) 2020. *BYTRANS: Endringer i Oslo sentrum 2017-2019*.

TV2, 2019, *Norsk app belønner cyklister med gratis offentlig transport* Norsk app belønner cyklister med gratis offentlig transport - TV 2 Besøgt d. 23-04-2021

Urban Gateway, 2014. *Mexico City's car-free Sundays are catalyst for change* Mexico City's car-free Sundays are catalyst for change | Urban Gateway Besøgt: d. 23-04-2021

World Population Review 2021 World Population by Country (worldpopulationreview.com)

Trafikale konsekvenser for omkringsliggende gader ved mindre biltrafik i Middelalderbyen

Opsamlingsnotat



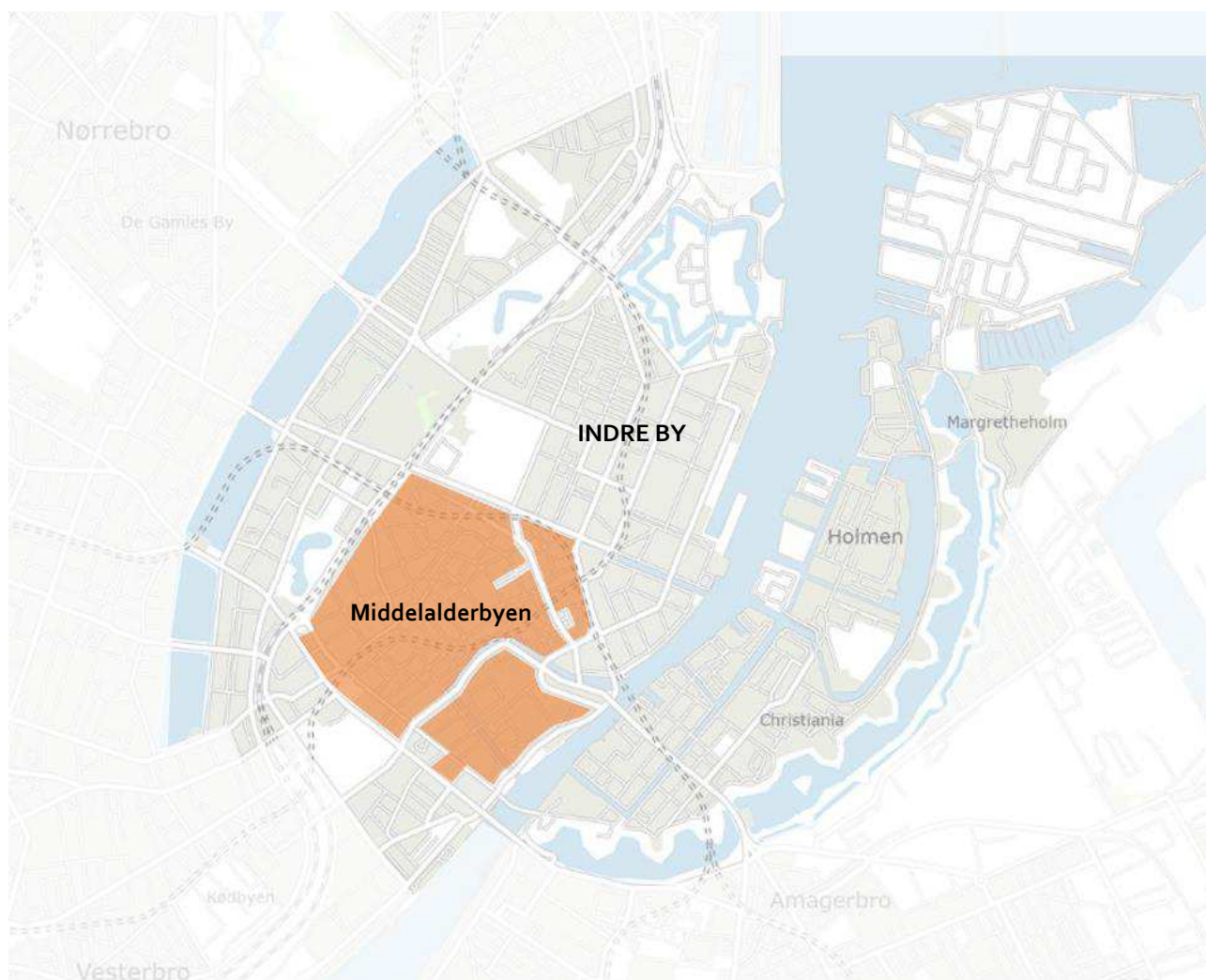
Indhold

1	Indledning	3
1.1	Grundlag og forudsætninger	3
2	Nuværende trafik i Middelalderbyen	4
3	Konsekvenser ved adgangsbegrænsning	5
3.1	Overflytning af trafik til det omkringliggende vejnet	5
3.2	Afledte effekter	6
3.2.1	Ændret trafikmønster	7
3.2.2	Skift til andre transportmidler	7
3.3	Konklusion	7

Indledning

Siden 2017 har Via Trafik gennemført en række undersøgelser, der ud fra forskellige trafikale scenarier og typer af restriktioner har undersøgt konsekvenserne ved at begrænse biltrafikens adgang til Middelalderbyen i Indre By i København. Som en del af analyserne har der været fokus på, hvilke konsekvenser denne adgangsbeskrænsning har for trafiksituationen på vejene rundt om Middelalderbyen.

Københavns Kommune har i den forbindelse anmodet Via Trafik om at udarbejde dette opsamlingsnotat, der sammenfatter hovedpointerne ved at begrænse biltrafikens adgang til Middelalderbyen med fokus på de trafikale konsekvenser for vejene omkring Middelalderbyen.



Figur 1.1. Illustration af Indre By i det centrale København med (orange) markering af Middelalderbyen.

1.1

Grundlag og forudsætninger

Nærværende notat inddrager og sammenfatter eksisterende viden og dokumentation fra tidligere undersøgelser foretaget af Via Trafik. Der er således ikke foretaget nye analyser med betydning for allerede fremlagte konklusioner og anbefalinger.

Som grundlag for notatet er følgende Via Trafik-notater anvendt:

- Trafikal redegørelse af Middelalderbyen – Analyse 16/06/2017
- Trafikal terrorsikring af Middelalderbyen – Kortlægning og analyse 27/06/2018
- Trafikal terrorsikring af Middelalderbyen – Sikring og procedure 27/06/2018
- Trafikal terrorsikring af Middelalderbyen – Scenarier og effekter 27/06/2018
- Fredeliggørelse af Middelalderbyen – Begrænsning af biltrafik 01/10/2018
- Mindre biltrafik i Middelalderbyen – Begrænsning af biltrafik gennem skiltning 07/01/2019
- Mindre biltrafik i Middelalderbyen – Løsningsforslag og konsekvensanalyse 13/03/2020

Sammenhæng mellem analyser

Det bemærkes, at nærværende notat alene omhandler konsekvenserne ved adgangsbegrænsning til selve Middelalderbyen værende den helt centrale del af Indre By i København. Ovennævnte analyser for Middelalderbyen tager afsæt i, at en række betydende veje rundt om Middelalderbyen fortsat holdes åbne for gennemkørende trafik. Det gælder bl.a. Bremerholmen, Stormgade, Nørre Voldgade, H.C. Andersens Boulevard og Christians Brygge.

Analyserne for Middelalderbyen adskiller sig således fx fra mobilitetsanalysen for *Reduktion af biltrafik og tung trafik i Indre By og Brokvartererne* (Via Trafik, 2021), som har undersøgt konsekvenserne ved oprettelse af trafikøer, grønne veje samt omprioritering af veje for at reducere mængden af gennemkørende biltrafik og tung trafik i hele Indre By. Dette omfatter bl.a. lukning af Bremerholmen, Stormgade, Christians Brygge m.fl. for gennemkørende trafik. Mobilitetsanalysen skeler her til foreslåede ændringer på vejnettet, som er beskrevet i *Trafiksaneringsplan for Indre By i København i forbindelse med etablering af Østlig Ringvej* (COWI & LYTT, 2020). Tilsvarende adskiller analyserne for Middelalderbyen sig fra trafikanalysen for *Metropolzonen* (Via Trafik, 2020), som behandler de trafikale konsekvenser af en række større udviklingsprojekter i Metropolzonen værende området på den sydvestlige side af H.C. Andersens Boulevard.

Scenarier

Der er i nærværende notat ikke foretaget konsekvensvurderinger opdelt på forskellige scenarier for "adgangsbegrænsningsniveauet", dvs. hvordan trafikken kan forventes at ændre sig, afhængigt af hvor restriktiv adgangsbegrænsningen til Middelalderbyen bliver. Der er således alene foretaget vurdering af en situation med og uden adgangsbegrænsning. For detaljerede vurderinger af de forskellige scenarier henvises til ovennævnte notater for Middelalderbyen.

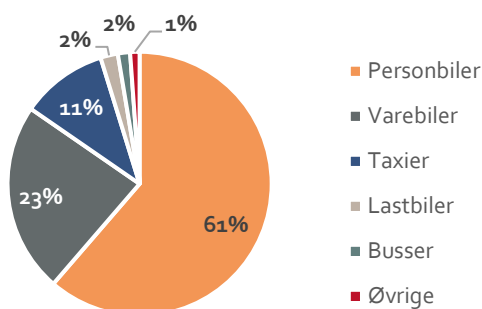
2

Nuværende trafik i Middelalderbyen

Fra Via Trafiks tidligere undersøgelser er det vurderingen, at der dagligt kører i omegnen af 15.000 køretøjer ind i Middelalderbyen. Det er især Nørregade, Rådhusstræde og Højbro, der bruges som adgangsveje for at komme ind i Middelalderbyen.

Trafikalt er Middelalderbyen karakteriseret ved at bestå af mange små gader, hvoraf hovedparten er ensrettede. Trafikstrukturen medfører, at det stort set ikke er muligt at benytte Middelalderbyen som smutvej mellem de overordnede veje i Indre By. Pga. denne struktur, bl.a. med mange ensrettede gader, vurderes mængden af gennemkørende trafik at være yderst begrænset. Trafikken i Middelalderbyen er således hovedsageligt relateret til et specifikt ærinde eller destination i bydelen. Dette afspejles især i parkeringsbehovet, idet undersøgelser viser, at der er stort pres på den offentligt tilgængelige parkering midt på dagen. På de offentlige pladser er belægningsgraden på 106 % mod 70 % i P-husene. Samlet er det vurderingen, at omkring 80 % af de offentligt tilgængelige P-pladser i Middelalderbyen benyttes midt på dagen.

På en række steder rundt om i Middelalderbyen er der ud fra video foretaget registreringer af køretøjstyperne, der færdes i området. Registreringerne viser, at ca. 61 % af køretøjerne er personbiler, 23 % varebiler, 11 % taxier, 2 % lastbiler og 2 % busser. Den sidste procent er bl.a. renovationsbiler, beredskab o.l. Undersøgelsen viser desuden, at trafikintensiteten i Middelalderbyen er størst omkring middag i tidsrummet fra kl. 11-12, dvs. udenfor de traditionelle myldretidsperioder morgen og eftermiddag, hvilket stemmer overens med undersøgelsen for parkeringsbehovet i bydelen.



Figur 2.1. Registreret køretøjsfordeling i Middelalderbyen. (Via Trafik, 2018)

Ud fra 1) en spørgeskemaundersøgelse om bilisternes ærinde i Middelalderbyen, 2) en parkeringsundersøgelse for de bilister, der holder parkeret på offentlige parkeringspladser, og 3) registrering af køretøjstyperne, der færdes i bydelen, er der foretaget en vurdering af forskellige kørselsformåls andel af totaltrafikken i bydelen. Her er fordelingen vurderet til:

- | | |
|---|---------|
| • Drift (fx beredskab, renovation, renhold, gartnere) | < 1 % |
| • Beboere og privat parkering (privat parkering, beboere) | 20-40 % |
| • Arbejdskørsel (håndværkere, varelevering til butikker, ansatte) | 40-60 % |
| • Personbefordring (fx invalidekørsel, sygetransport, taxi, delebiler) | 10-15 % |
| • Ærindekørsel (fx kunder, liberale erhverv, gæster, turister, fritidskørsel) | 20-40 % |

Kategorierne kan ses at overlappe hinanden, så den samlede procentandel kan overstige 100 %. Dette skyldes bl.a., at privat parkering i princippet også kan henføres til fx beboerparkering eller ærindekørsel. Det ses også, at der i dag er en relativ stor andel af trafikken i Middelalderbyen, som omfatter fx kørsel til privat gårdparkering, håndværkerkørsel, vareleveringer m.m., der fortsat har behov for adgang til bydelen.

3

Konsekvenser ved adgangsbegrænsning

3.1

Overflytning af trafik til det omkringliggende vejnet

Som tidligere beskrevet vurderes mængden af gennemkørende trafik i Middelalderbyen at være yderst begrænset pga. områdets nuværende trafikstruktur, der ikke egner sig til gennemkørsel. Overflytning af eventuel gennemkørende trafik som følge af, at biltrafikens adgang til Middelalderbyen begrænses, vurderes altså at medføre en marginal stigning i trafikmængderne på vejene omkring bydelen, der allerede i dag afvikler store trafikmængder, og derfor er indrettet til at håndtere og afvikle sådanne trafikmængder.

Ovenstående vurdering understøttes af en undersøgelse fra Københavns Kommune af de Bilfrie Dage i 2005 ¹⁾, hvor politiet ikke registrerede nogen store trafikale ændringer på de større gader uden for Middelalderbyen.

Samlet er det således vurderingen, at biltrafikken, der kører ind i Middelalderbyen, allerede i dag kører på vejene omkring bydelen, hvorfra de finder den mest optimale adgangsvej ind i området ift. deres destination. Dvs. at der ikke forventes øget trafik på vejene omkring Middelalderbyen, da biltrafikken allerede i dag færdes på de omkringliggende veje. Adgangsbegrænsningen forventes således ikke at medføre flere biler, men blot et ændret kørselsmønster, da biltrafikken i højere grad vil søge mod P-husene i periferien frem for at dreje ind i Middelalderbyen.

Ovenstående kan bedst illustreres med en simpel figur, der eksempelvis viser en bilist, som i dag kan dreje til højre fra Nørre Voldgade ad Teglgårdsstræde ind i Middelalderbyen, til venstre ad Sankt Peders Stræde og til venstre ad Larslejsstræde for at parkere langs kantstenen (blå linje). Ved at begrænse adgangen til Middelalderbyen, er bilisten i stedet nødt til at parkere uden for afgrænsningen, fx ved at fortsætte videre ad Nørre Voldgade, dreje til venstre ved Linnésgade og parkere i P-huset under Israels Plads (grøn linje).



Figur 3.1. Eksempel på bilist, der i førsituationen har adgang til Middelalderbyen (tv.), men i eftersituationen med adgangsbegrænsning er nødt til at parkere i periferien (th.) – i dette tilfælde i P-huset ved Israels Plads.

3.2

Afledte effekter

Selvom der ikke vurderes at være udfordringer forbundet med overflytning af gennemkørende trafik og trafik med mål inde i Middelalderbyen til de større veje omkring bydelen, kan der peges på andre afledte konsekvenser ved at begrænse biltrafikens adgang til bydelen.

¹⁾ Københavns Kommune (2005). Evaluering af Miljøtrafikugen og Bilfrie Dage, november 2005.

Bilister, der fremover ikke vil, eller må køre ind i middelalderbyen, kan forventes at gøre en af følgende tre ting:

- Undlade at udføre turen
- Skifte til cykel eller kollektiv trafik
- Parkere uden for området og gå ind i middelalderbyen.

3.2.1

Ændret trafikmønster

Der vil bl.a. være risiko for, at bilister, der ikke længere kan/må køre ind i Middelalderbyen for at parkere, i stedet vil søge efter parkering i de mindre gader uden for afgrænsningen. Her tænkes særligt på områderne:

- Nyhavn og Havnegade mod øst
- Ved søerne og P-huset under Israels Plads mod vest
- Adelgade, Dronningens Tværgade og Landgreven mod nord.

Dette kan potentielt medføre en stigning i trafikken på de mindre gader i ovennævnte områder. Med de nuværende data er det dog ikke muligt at vurdere hvor meget mere trafik, dette evt. vil generere.

Som følge af adgangsbegrænsningen og deraf ændret behov for at søge efter parkering, vil der potentielt også ske mindre ændringer i svingbevægelserne i enkelte kryds, fordi bilister, der i stedet for at køre til Middelalderbyen, søger mod P-husene i periferien af Middelalderbyen. For at minimere de trafikale gener på de omkringliggende veje, bør signalerne tilpasses de nye trafikstrømme.

3.2.2

Skift til andre transportmidler

Som følge af adgangsbegrænsningen vurderes det, at nogle bilister vil skifte til andre transportmidler (eller helt undlade turen), hvilket vil være med til at modsvare en del af det ændrede kørselsmønster. Dvs. at det ændrede kørselsmønster fra biler, der vil søge mod P-husene i og omkring Middelalderbyen, i vid udstrækning kan forventes at blive opvejet af de bilture, der forsvinder pga. skift til andre transportmidler (eller færre ture).

Afhængigt af hvor restriktiv adgangsbegrænsningen til Middelalderbyen bliver, er det forventningen, at 5-10 % vil undlade at køre turen, mens 10-50 % vil skifte til cykel eller kollektiv trafik.

3.3

Konklusion

Begrænsning af biltrafikken i Middelalderbyen vil have marginal indvirkning på mængden af trafik på de omkringliggende veje. Der kan muligvis spores mindre ændringer i trafikmønsteret, idet nogle bilister vil søge at parkere andre steder. Ændringer i trafikmønsteret kan i vid udstrækning forventes opvejet af de bilture, der forsvinder pga. skift til andre transportmidler som følge af adgangsbegrænsningerne til middelalderbyen.

Via Trafik Rådgivning A/S

Søvej 13 B 3460 Birkerød

T.: 4820 9000

E.: via@via trafik.dk

www.via trafik.dk

CVR. nr.: 25115708

Via Trafik Aarhus

Inge Lehmanns Gade 10, 7. sal

DK-8000 Aarhus C

T.: 8626 6070

E.: via@via trafik.dk