

bilag 7

Notat om den videre proces – efter afholdelse af tre Bilfri Dage i København i 2005

den 09. november 2005

I forbindelse med planlægningen af de Bilfri Dage i 2005 har der været nedsat en arbejdsgruppe bestående af: HTS, Wonderful Copenhagen, Danmarks Hotelforening Øst for Storebælt, Danmarks Rejsebureau Forening, København City Centerforening, Haandværkerforeningen i Kjøbenhavn, Sammenslutningen Københavns Taxa, HUR, DSB, Ørestadsselskabet og Københavns Politi.

Arbejdsgruppen har afholdt 7 møder, hvor gruppen dels har drøftet afviklingen af de tre Bilfri Dage i 2005 og processen omkring en permanent reduktion af biler i centrum af København. På baggrund af ønsker fra arbejdsgruppens medlemmer har projektgruppen for Miljøtrafikugen og de Bilfri Dage samlet gruppens anbefalinger i dette notat.

Projektgruppen for Miljøtrafikugen og de Bilfri Dage har desuden stået for afviklingen af møderne.

De tre Bilfri Dage

I forbindelse med tilrettelæggelsen af de Bilfri Dage i 2005 har arbejdsgruppen således drøftet adgangsforhold til området, herunder adgang til Illums P-hus og til de to hoteller i området, information til butikker og erhvervsdrivende om dagene, aktiviteter i de Bilfri Dage og debatmødet om perspektiverne i en permanent trafikfredeliggjort bymidte i København.

Samlet finder arbejdsgruppen at afviklingen af de Bilfri Dage fungerede godt. Retningslinierne og informationen omkring dagene har været tilfredsstillende.

Politiet har oplevet ganske få problemer ved portene og trafikafviklingen udenfor området forløb uden problemer. Håndværkerforeningen er ikke bekendt med, at håndværkere har haft problemer med adgang til at udføre deres arbejde på dagene, idet det ikke kan afvises, at virksomhederne har udskudt arbejder til efter de Bilfri Dage. KCC har taget stikprøver på omsætningen i 7 butikker under de Bilfri Dage og sammenholdt disse tal med omsætningen de samme dage i 2004. 3 butikker har haft normalomsætning eller omsætningsforøgelse på mellem 5% og 11%. Disse butikker lå på grænsen til det bilfri område, mens 4 butikker har haft en nedgang i omsætningen på mellem 5% og 30 % .

HORESTA har undersøgt belægningen på 70 hoteller før, under og efter de Bilfri Dage. I forhold til ugen før var der samlet set en belægningsnedgang på 6,4 %. Det er særlig lørdagen der trækker ned, denne belægningsnedgang forklarer HORESTA med at der om lørdagen før Bilfri Dage blev afholdt ERS kongres i byen. I forhold til ugen efter var der en belægningsfremgang på 2,4 %, i dette tal er belægningen fra lørdag ikke medtaget, da det pt. ikke er tilgængelig. HUR har ikke registreret kapacitetsproblemer i løbet af de tre Bilfri Dage. Ørestadsselskabet har ikke haft mærkbare ændringer i passagertallet i Metroen på de Bilfri Dage.

Arbejdsgruppen mener ikke, at tre dages vellykket forsøg med færre biler i området alene kan danne baggrund for at forsøget gøres permanent.

Gruppen finder at det er væsentligt at se udviklingen i området som helhed og at nedenstående må afklares inden, der tages endelig stilling til en permanent ordning.

Indre By – udvikling af bymiljøet

Formål

Arbejdsgruppen anbefaler følgende formål:

Fokus bør være på at realisere områdets uudnyttede forretningsmæssige og rekreative potentialer frem for blot at begrænse biltrafikken.

Arbejdsgruppen ønsker en åben dialog med politikerne om formålet med at ændre biladgangen til området.

Et centrum af København der i højere grad fungerer på de cyklende og gåendes præmisser kan blive et godt aktiv for byen i fremtiden. Det kan give bedre mulighed for et levende byliv og et bedre miljø. Der er dog en række forhold, der skal være opfyldt, hvis det skal lykkes.

1. Området skal tilføres større værdi
F.eks. området skal kunne nydes på en bedre måde end i dag og byrummet skal kunne bruges bedre end i dag. På debatmødet i april 2005 om Bilfri By kom der en række ideer til en bedre udnyttelse af byrummet.
2. Der skal være noget at komme efter: butikker, restauranter, teatre, markeder, koncerter, udstillinger m.m..
 - . Alle skal have noget at byde på som er bedre og/eller anderledes end det, der findes andre steder, men ikke nødvendigvis billigere.
3. Området skal være let tilgængeligt.

- Man skal kunne komme til og fra og rundt i området.
Det sker mest oplagt til fods.
- 4. Det skal være trygt at færdes i området.
 - Man skal kunne gå om natten uden at blive slået ned og gå på gader og pladser uden at blive kørt ned, hverken af biler eller af cyklister – grønne bude eller cykeltaxaer.
- 5. Der skal være smukt.
 - Forskøn området. Mange steder trænger til en sanering. F.eks. området omkring Hauserplads/Kultorget. Fornyl belægningen i Købmagergade og Frederiksborggade.

Blandt arbejdsgruppens medlemmer er der bekymring for, om den omsætning som bilisterne skaber i Indre By, kan kompenseres med øget tilgang af nye kunder. Derfor må en eventuel ændring af biladgangen til området kræve en grundig planlægning.

Arbejdsgruppen har følgende ønsker til den videre proces.

1. At indgå i en længerevarende dialogproces, der har til formål at finde frem til en enig løsning, der bl.a. indebærer en fremtidig trafikfredeliggørelse af Indre By.
2. At indgå i en åben dialog mellem politikere, embedsmænd og interessenter om udviklingen af området.
3. Geografisk bør fokus være bredere end Indre By. Således kunne man forestille sig færre biler i lokale centre i andre dele af byen.
4. Indhentning af erfaringer fra andre europæiske byer, hvor der er begrænset biladgang til city.

Analyse og kortlægning af bydelen og dens funktion i relation til omgivelserne

Arbejdsgruppen anbefaler at bydelen og dens funktion set i relation til omgivelserne analyseres før der tages stilling til, hvordan udnyttelsen af de forretningsmæssige og rekreative potentialer i området bedst kan ske.

TRAFIK:

- Hvordan er det nuværende trafikmønster? Hvilke udfordringer er der i de påtænkte omlægninger?
 - Meget kan hentes fra eksisterende registre om dem der bor og driver virksomhed her, men meget mangler.
 - Forbrugernes brug af bil i forbindelse med indkøb og brug af kundeorienterede servicefunktioner i øvrigt i City, skal undersøges

- Samspillet med en roadpricing/bompenge-ordning skal undersøges.
- Hvad skal der til af nye offentlige transportmidler og nye parkeringspladser tæt ved Indre By for at fastholde og udvikle beboelse, erhverv og turisme?
- Er metroring og havnetunnel nødvendige forudsætninger for at opnå en god trafikafvikling?

ERHVERVSLIV:

- Hvor sårbart er det nuværende erhvervsliv?
 - Undersøgelse af betydning for omsætning i butikkerne
- Hvordan er områdets konkurrenceevne?
- Kan området gøres så attraktivt for turister fra ind- og udland at det kompenserer for de negative sider ved ændring af adgangen for bilister til området?
- Hvor mange virksomheder lægger så stor vægt på at medarbejdere og kunder kan benytte deres bil ind i området at de flytter ud af city?

BEBOERNE:

- Er der beboere i Indre By der vil flytte, hvis deres familie og venner ikke længere må/kan komme til dem i bil?
- Vil der komme flere, eller færre beboere, hvis færre biler må køre ind i området?

KØBENHAVNERNE:

- Hvor mange københavnere ønsker at gøre ordningen med Bilfri Dage permanent hele året eller ønsker flere sivegader?

Københavns City Centerforening er af den opfattelse, at der skal investeres i området og at metro, havnetunnel og etablering af flere parkeringspladser er minimum, hvis området skal bevare sin tiltrækningskraft.

To modeller

På baggrund af input fra arbejdsgruppens medlemmer, IFKA- Jørgen Thulstrup, debattmødet om Bilfri By i april 2005 og oplæg fra ICP – Institut for Centerplanlægning - anbefaler arbejdsgruppen, at der gennemføres en analyse forud for en stillingtagen til, hvilken model, der skal vælges for at opnå et attraktivt centrum af København.

Hvis der ønskes at gå videre med ændring af biladgangen til området, skitseres i det følgende to modeller. Arbejdsgruppen anbefaler, at andre muligheder også afdækkes.

Den ene model tager udgangspunkt i at adgangen i bil til hele området ændres på én gang.

Den anden model tager udgangspunkt i at det sker etapevis.

Model 1:– permanent ændring af hele området på én gang.

Retningslinierne for de Bilfri Dage i 2005 gøres permanent for det område, der var med i forsøget i 2005. Evt med nogle justeringer som følge af de erfaringer som forsøget med de tre bilfri dage m.m. har givet.

Hotel Skt. Petri har undersøgt, hvordan omsætningen har ændret sig for hoteller i andre europæiske byer, hvor man har fjernet biladgangen til hoteller. Det viser sig at hotellernes omsætning generelt er gået ned. Derfor ønsker Hotel Skt. Petri og Hotel Mermaid biladgangen til hotellerne bevaret, ligesom det var tilfældet under de tre Bilfri Dage i 2005.

Målet bør være en samlet løsning for trafikafviklingen og parkeringen. Derfor skal der udarbejdes en plan for, hvordan man sikrer det nødvendige antal p-pladser i periferien, erhvervsudvikling, rekreative områder etc.

Der skal indhentes erfaringer, som andre byer gjort sig med lignende ordninger.

Infrastrukturen skal være på plads, før projektet realiseres.

Model 2- en etapevis ændring af området: Udvidelse af antallet af sivegader

I april blev der afholdt et debatmøde om muligheder, perspektiver og visioner for en permanent trafikfredeliggørelse af området mhp at nogle af ideerne kunne afprøves under de Bilfri Dage.

Blandt de ca 50 deltagere i debatmødet, var der stor opbakning til at gøre området fredeligere. Det blev anbefalet, at der skal være en hensynsfuld balance mellem de forskellige brugere af området: bilister, gående og cyklende. Konkret blev det foreslået at gaderne i området etapevis ændres til sivegader.

Arbejdsgruppen anbefaler, at hvis denne model skal gennemføres, skal der udarbejdes en plan for, hvordan det område der i 2005 var bilfrit i tre dage kan fredeliggøres ved etapevis at omdanne gader til sivegader over en periode på 5-10 år. Planen skal indeholde forslag til, hvordan områdets status, som attraktivt handelsområde kan bibeholdes og udbygges, og hvordan p-forhold m.m. kan tilpasses efterhånden, som sivegadeordningen udvides til at gælde for området.

I første etape indføres en sivegadeordning i de gader, der støder op til eller forbinder gågadenettet. Ordningen kan i forsøgsperioden gælde i weekender eller i hele ugen. Efter en forsøgsperiode opsamles erfaringerne fra forsøget, og der foretages evt justeringer, hvorefter der tages stilling til hvilke gader, der efterfølgende kan indgå i en forsøgsordning over det næste år, osv.

I de gader der indgår i forsøget skal erhvervsdrivende m fl have samme muligheder for at udnytte gaderummet som tilfældet er i dag i Strædet.

I forsøgsperioden ændres gadeniveauet i de gader, der er med i forsøgsordningen.

Økonomi

Arbejdsgruppen anbefaler at der udarbejdes et overslag over, hvad model 1 og model 2 vil koste at gennemføre.