



11. februar 2019

Sagsnr.  
2019-0016255

Dokumentnr.  
2019-0016255-6

## **Bilag 2 Sagens forløb 2017-2019 i forhold til terrortruslen og regulering af biltrafik i middelalderbyen**

Teknik- og Miljøforvaltningen har efter terrorangreb med køretøjer i Berlin og andre byer siden 2017 arbejdet med byrumsinventar som hastighedsdæmpende foranstaltninger i byrum. For at undgå de mange punktvisse foranstaltninger har forvaltningen undersøgt en permanent løsning for at lukke middelalderbyen for biltrafik, jf. Borgerrepræsentationen den 24. august 2017.

### *Fuldstændig lukning for biltrafik ikke mulig*

Juridiske vurderinger viser, at en fuldstændig lukning for biltrafik ville kunne medføre erstatningskrav og ekspropriationer i milliardklassen for Københavns Kommune. En fuldstændig lukning for biltrafik ville kunne medføre, at ejendomme i middelalderbyen ikke længere ville have adgang til offentlig vej, ligesom en række private parkeringspladser i baggårdene måtte opgives. Samlet set ville en fuldstændig lukning for biltrafik i middelalderbyen medføre, at kommunen ville risikere at skulle overtage ejendomme til samlet set mange hundrede mio. kr., og at en lang række parkeringspladser i baggårdene ville medføre betydelige erstatningsbeløb.

### *Punktvis terrorsikring nødvendig*

Politiets Efterretningstjeneste (PET) og Københavns Politi har siden den politiske beslutning i 2017 vurderet, at selv en reduktion på op til 75-85 % af biltrafikken i middelalderbyen ikke giver væsentlig større sikkerhed i forhold til terror og dermed ikke kan erstatte de nuværende punktvisse foranstaltninger i middelalderbyen.

### *Konsekvens for politisk beslutningsgrundlag vedr. middelalderbyen*

Derfor har Teknik- og Miljøforvaltningen på baggrund af arbejdet og politiets vurdering ændret tilgangen fra at lukke fuldstændig for biltrafik for at øge sikkerheden til at regulere adgang for biltrafik for at opnå et godt hverdagsliv og byliv med bedre forhold for bl.a. fodgængere og cyklister.

Dialogprocessen vil således tage udgangspunkt i at regulere adgang for biltrafik i stedet for at lukke fuldstændig for biltrafik, som oprindeligt besluttet af Borgerrepræsentationen den 24. august 2017.

### *Antallet af scenarier til dialog*

Da Teknik- og Miljøudvalget behandlede sagen på mødet den 3. december 2018, sendte et samlet udvalg sagen tilbage til Teknik- og

**Byens Udvikling**

Njalsgade 13  
Postboks 348  
2300 København S

EAN nummer  
5798009809452

Miljøforvaltningen for at få muligheden for at afgrænse adgangen for biltrafik med skilte foldet ud for de tre scenarier, der indgik i indstillingen. Scenarierne i indstillingen den 3. december 2018 tog kun udgangspunkt i at regulere adgangen til middelalderbyen med hæve-sænke pullerter.

Forvaltningen vurderer, at det ville være vanskeligt at gennemføre en dialog med samlet set seks scenarier, der adskiller sig ganske lidt fra hinanden, og derfor går indstillingen nu på, at grundlaget for dialogen er to scenarier (1 og 2) med skilte.

Nedenfor er forklaringen på, hvorfor scenarie 1 og 2 er udvalgt samt overblik over alle scenarierne med at afgrænse adgangen for biltrafik med henholdsvis hæve-sænke pullerter (scenarie A-C) og skilte (scenarie 1-2).

<b>Niveau for regulering</b>	<b>Biltrafik reduceres med 5 %</b>	<b>Biltrafik reduceres med 40 %</b>	<b>Biltrafik reduceres med 75 %</b>
Fysisk afspærring med hæve-sænke pullerter	Scenarie A	Scenarie B	Scenarie C
Regulering via skiltning	-	Scenarie 1	Scenarie 2
Adgang i bil for kørselsformål (bilag 3, s.3)	Alle køretøjer med ærinde og registreret nummerplade i licenssystemet	Brand, redning, renovation, privat gårdparkering, ambassader, invalide- og sygetransport.	
		Kommunale driftsbiler, beboere (uden privat parkering), håndværkere, varelevering og specialkørsler, taxa, bus, delebiler og limousinekørsel mv.	I tidsrummet kl. 4-11: Kommunale driftsbiler, varelevering og specialkørsler
Ikke adgang i bil for kørselsformål (bilag 3, s. 3)	Køretøjer uden nummerplade registreret i licenssystemet	Gæster, kunder, ansatte og studerende.	
		-	Beboere (uden privat parkering), håndværkere, taxa, bus, delebiler og limousinekørsel mv. I tidsrummet kl. 11-4: Kommunale driftsbiler, varelevering og specialkørsler
Reduktion af biltrafik*	5-15 %	40-50 %	75-85%
Reduktion af p-pladser**	10-15 %	30-40 %	80-90 %
Byrum	Ingen væsentlige potentialer	Moderate potentialer	Væsentlige potentialer
Fodgængere	Ingen væsentlige ændringer	Forbedrede forhold	Væsentligt forbedrede forhold
Cyklister	Forbedrede forhold	Forbedrede forhold	Væsentligt forbedrede forhold
Reduktion af CO <sub>2</sub>	100-300 ton pr. år	800-1.500 ton pr. år	2.200-3.100 ton pr. år
<b>Pullertløsninger, scenarie A-C</b>			
Anlægsudgift***	85-166 mio. kr.		
Driftsudgift***	13-26 mio. kr. pr. år		

Skiltet løsning, scenarie 1-2	
Anlægsudgift***	19-25 mio. kr.
Driftsudgift***	2-4 mio. kr. pr. år

\* Det vurderes, at de bilture, som frafalder, overflyttes til cykel, gang, kollektiv trafik eller andre dele-transportmidler som fx elektriske løbehjul. Bilister kan også vælge at parkere bilen uden for middelalderbyen og gå det sidste stykke. En lille del af biltrafikken til middelalderbyen (2-8 %) forventes helt at bortfalde (bilag 3, s.8).

\*\* Mulig reduktion af parkeringspladser er uddybet i bilag 3, s. 22

\*\*\* Udgifter til anlæg og drift omfatter brostenoverkørsler, skiltning/pullerter og licenssystem, men ikke anden indretning af byrum med bynatur, belægning osv. (bilag 3, s. 25)

I materialet fra mødet den 3. december 2018 er 'Scenarie A – åbent' baseret på en afgrænsning med pullerter, hvor alle, der i dag har adgang til middelalderbyen, ville kunne registrere deres køretøj og dermed få adgang gennem hæve-sænke pullerterne. Det er antagelsen, at blot dette at skulle lade sit køretøj registrere og skulle passere hæve-sænke pullerterne, ville medføre, at 5-15 % af bilisterne ville undlade at køre ind i middelalderbyen. Et tilsvarende scenarie med skilte (motorkørsel forbudt – licens undtaget), hvor alle, der i dag har adgang til middelalderbyen, ville kunne få licens og dermed være undtaget fra forbuddet, antages ikke at medføre, at bilister ville undlade at køre ind. Derfor er dette scenarie ikke vurderet relevant og ikke taget med i arbejdet med at udfolde en løsning med skilte.

Der er således to scenarier for mindre biltrafik i middelalderbyen, der er relevante ved en afgrænsning med skilte. 'Scenarie 1' med skilte svarer til 'scenarie B' med pullerter, og 'scenarie 2' med skilte svarer til 'scenarie C' med pullerter.

I forhold til konsekvensanalysen har skilte fremfor pullerter hovedsagelig betydning for konsekvenserne for byrum, anlægsøkonomi og driftsøkonomi. Da scenarierne baseres på adgang for de samme kørselsformål (fx beboere, varelevering eller beredskab) medfører skilte fremfor pullerter ikke ændringer i konsekvenserne for trafik, miljø og erhvervsliv.

#### *Det videre arbejde med terrorsikring*

PET vurderer, at den nuværende løsning med punktvis hastighedsdæmpende foranstaltninger (plantekummer, granit- og betonklodser) lever op til anbefalingen fra PET i forhold til at imødekomme det aktuelle trusselsniveau i København, og at den nuværende løsning ikke kan erstattes med en ring af hæve-sænke pullerter. Kommunen følger PETs og Københavns Politis anbefalinger og samarbejder fortsat om at udvikle mere permanente løsninger i form af forstærket byrumsinventar. Dog er udviklingen af prototyper på forstærket byrumsinventar sat i bero i 2019 og 2020 på grund af anlægsloftet.

*Valg af rådgivere til analyser og dialog om middelalderbyen*

Teknik- og Miljøforvaltningen udbød i februar 2018 opgaven omkring analyser af en trafikal fredeliggørelse af middelalderbyen i København med en tilhørende dialogproces. Opgaven blev udbudt direkte til tre bydere med mulighed for at anvende underrådgivere. Københavns Kommune valgte ViaTrafik som rådgiver med underrådgiverne Schønherr til byrum og We Do Democracy til dialogproces. Desuden valgte Teknik- og Miljøforvaltningen at indgå aftale med ICP Institut for Center Planlægning om analyse af konsekvenser for erhvervslivet.

Ved tildeling af opgaven var vægtningen følgende: Opgaveforståelse (50 %), holdsammensætning, kompetencer og referencer (40 %) samt pris (10 %). Københavns Kommune lagde vægt på, at rådgiver i den motiverede ansøgning viste forståelse for opgavens kompleksitet ved forslag til analyser og dialog. Der blev lagt særlig vægt på, at den tilbudte projektleder for opgaven har erfaring med projekter af lignende kompleksitet. Endvidere blev der lagt vægt på, at de tilbudte medarbejdere ift. byrum har dokumenteret relevant erfaring med opgaver som vedrører København. Endelig blev der lagt vægt på, at der blev tilbudt kompetencer fra underrådgiver, som har dokumenteret relevant erfaring med gennemførelse af dialogprocesser.