

Byrums- og trafikplan

for Middelalderbyen

KØBENHAVNS KOMMUNE

Denne publikation er udarbejdet af Københavns Kommune. Data og indhold er udarbejdet af Københavns Kommune.

Fotorettigheder: Troels Heien, Ursula Bach og Københavns Kommune

Forsidefoto: Troels Heien

Grafik: Københavns Kommune
Publikationen er udgivet i 2022

Teknik- og Miljøforvaltningen
Afdelingen Plan, Analyse, Ressourcer og CO2-reduktion (PARC)
Byplan Nord
Kontaktperson: Lise Laurberg

Byrums- og trafikplan

for Middelalderbyen

Indholdsfortegnelse

Indledning

Indledning 7
Baggrund for materialet 8
Afgrænsning af området 'Middelalderbyen' 9

Løsninger

Hierarki for gader og pladser 14
Byrum set i sammenhæng 16

Egenart og kulturarv - Byrum der fortæller 19
Principper for 'Byrum der fortæller' 20
- Fastholde og styrke områdets grundlæggende træk 22
- Trække historiske fortællinger frem i byens rum 24
- Anvende belægninger og materialer der passer til området 26

Kultur-, erhvervs- og hverdagsliv - Bedre balance i bylivet 29
Principper for 'Bedre balance i bylivet' 30
- Styrke gadernes forskellighed i karakter og oplevelser 32
- Styrke pladsernes forskellighed i karakter og oplevelser 34
- Skabe bedre oplevelser for fodgængere og mulighed for ikke-kommercielt ophold på pladserne 36

Bynatur - En grønnere Middelalderby 39
Principper for 'En grønnere Middelalderby' 40
- Styrke forbindelser til fæstningsringens grønne parker og til kanalen omkring Slotsholmen 42
- Bevare og fremhæve eksisterende haver, vandrum og træer 44
- Videreudvikle de enkelte kvarterer med lokale grønne oplevelser 46

Mobilitet - Mere plads til fodgængere og cyklister 49
Principper for 'Mere plads til fodgængere og cyklister' 50
- Bedre forhold for mennesker med mobilitetshandicap 52
- Bedre fodgængerforhold 54
- Bedre cykelforhold 56
- Mere hensynsfuld cykelparkering 58
- Tilpasset varelevering og logistik 60

Reduceret parkering i Middelalderbyen 62
Ændring af biltrafikale forhold 66
Parkeringsrestriktioner i Middelalderbyen 67

Implementering

Implementering 71
Flagskibsprojekter og tværgående projekter 72
Implementering i to spor 75

Øvrigt

Beslutning om ikke at udarbejde miljørapport 93



Foto: Troels Heien

Indledning

Middelalderbyen er Københavns historiske hjerte. Med Middelalderbyen som udgangspunkt har København over hundreder af år udviklet sig til den sammensatte og forskelligartede hovedstad, den er i dag. I dag spiller Middelalderbyen stadig en vigtig rolle for mange mennesker, som til tider ønsker sig helt forskellige ting af området. For nogle er den et hjem, for nogle et sted for arbejde, for andre er den en attraktion, og for andre igen, en forretning.
Byrums- og trafikplanen leverer et samlet forslag til, hvordan de mange forskellige hensyn skal prioriteres og balanceres i forhold til hinanden i områdets offentlige byrum.
Med baggrund i de anbefalinger, der var resultatet af den forudgående borgersamling om Middelalderbyen, lægger byrums- og trafikplanen op til, at bilparkering og biltrafik i fremtiden skal optage mindre plads end i dag. I stedet skal der især gives plads til fodgængere og cyklister, til ophold uden kommercielt indhold, til grønne pauser mellem bydelens historiske huse, til mere hensynsfuld cykelparkering og til, at områdets historiske fortællinger kan træde tydeligere frem. Samtidig skal varelevering og anden nødvendig logistik fortsat kunne fungere, og beboere i bil skal have mulighed for at standse i nærheden af deres bolig.
Målsætningen for planen som helhed er, at Middelalderbyen også i fremtiden skal være et interessant og mangefacetteret område, der lykkes med at være både et hjem, et arbejdssted, en attraktion og en forretning – og at enkelte af disse funktioner ikke får lov at dominere på bekostning af de andre.

Baggrund for materialet

Borgersamlingens anbefalinger
Byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen er udviklet med afsæt i Borgersamlingens anbefalinger, der blev udarbejdet i 2019. Borgersamlingen pegede på i alt ni anbefalinger for områdets fremtidige udvikling. Forvaltningen har vurderet, at de fleste af de ni anbefalinger er oplagte at håndtere med en fysisk plan for områdets offentlige byrum. Enkelte anbefalinger om henholdsvis turisme og natteliv er dog vanskelige at løse med fysiske anlæg i byens rum alene. Disse anbefalinger imødekommes i byrums- og trafikplanen blandt andet ved, at der udpeges arealer, som skal friholdes for kommercielt indhold. Hvis man ønsker en mere omfattende påvirkning af henholdsvis nattelivet og turismen i området, vurderes dette dog at kræve andre former for adfærdsregulering. Emnerne bør derfor håndteres i forbindelse med andre kommunale planer og strategier, herunder med Restaurations- og nattelivsplanen.
Borgersamlingens niende anbefaling "Eksperimentér med løsninger" er imødekommet med afviklingen af byrumsforsøg i området i 2021.
Borgersamlingens anbefalinger for udviklingen af Middelalderbyen udgør den samlede, grundlæggende vision for de løsningsforslag, der præsenteres med byrums- og trafikplanen, og anbefalingerne er omsat til byrums- og trafikplanens fire temaer, som det fremgår af skemaet nedenfor.

ANBEFALING:	TEMA:
#1: Lokal og levende	**Egenart og kulturarv** 'Byrum der fortæller'
#1: Lokal og levende **#4:** Flere grønne og ukommercielle byrum **#5:** Turisme på beboernes præmisser **#7:** Respektfuldt natteliv	**Kultur- erhvervs- og hverdagsliv** 'Bedre balance i bylivet'
#4: Flere grønne og ukommercielle byrum	**Bynatur** 'En grønnere Middelalderby
#2: Op til 75 % reduktion af biltrafik **#3:** 80-90 % reduktion af p-pladser i gadeplan **#6:** Hensynsfuld parkering af cykler og el-løbehjul **#8:** Bedre forhold for bløde trafikanter	**Mobilitet** 'Mere plads til fodgængere og cyklister'

DIAGRAM Borgersamlingens ni anbefalinger omsat til Byrums- og trafikplanens fire temaer (2022)

Evaluering af byrumsforsøg samt "prikkort" og erhvervsanalyse
Ud over Borgersamlingens anbefalinger har de fem byrumsforsøg, der blev afviklet og evalueret i 2021, bidraget med vigtig viden til byrums- og trafikplanen. I samme periode, som forsøgene blev afviklet, blev der også indhentet forslag og idéer fra offentligheden gennem et såkaldt "prikkort", hvor 574 respondenter bidrog med ideer og kommentarer til konkrete steder i Middelalderbyen og pegede på ønsker til fremtidig udvikling på specifikke steder i området. I forbindelse med den gennemførte erhvervsanalyse i 2021 er der desuden foretaget interviews med en række forretningsdrivende mv, som via erhvervsanalysens anbefalinger har bidraget til at kvalificere byrums- og trafikplanens løsningsforslag. Sideløbende er der desuden afholdt møder og udviklingsworkshops med repræsentanter for områdets beboerforeninger, med følgegruppen for projektet samt med det faglige netværk for godstransport, Godsnetværket, der hver især har bidraget med viden og forslag til planen.

Kortlægning og data for Middelalderbyen
Parallelt med den omfattende viden, der er indsamlet i forbindelse med inddragelse af beboere, brugere og erhvervsdrivende i området, har forvaltningen foretaget en grundig kortlægning af Middelalderbyen inden for byrums- og trafikplanens fire temaer. Kortlægningen har fungeret som det faglige fundament for udvikling af planens løsningsforslag. Kortlægningen findes som bilag til byrums- og trafikplanen og er offentliggjort sammen med planen.

Afgrænsning af området 'Middelalderbyen'

Afgrænsning af planens område
Byrums- og trafikplanens geografiske afgrænsning er vist med rød linje på kortet overfor. En del af området har eksisteret siden Middelalderen, mens andre dele er dannet ved senere opfyld. I byrums- og trafikplanen omtales det samlede område som "Middelalderbyen", på baggrund af den forudgående borgersamling med samme navn.
En række gader er udtaget fra planens område med en indledende politisk beslutning. Det gælder blandt andet Stormgade, Vindebrogade, Børsgade, Bremerholm og Christians Brygge, der alle er udlagt som såkaldte "fordelingsgader" i kommuneplan 2019. Fordelingsgaderne har betydning for den overordnede trafikafvikling i København. Herudover er udtaget enkelte gader, der fører til private parkeringshuse i området, eksempelvis Asylgade og Silkegade, ligesom Dantes Plads, hvor det er besluttet at etablere et privatejet parkeringsanlæg, er udtaget fra planens område.

Arealer som ejes af andre
En række af de pladser, haver og byrum, der findes inden for områdets afgrænsning, ejes af andre end Københavns Kommune. Disse pladser er alligevel omfattet af planens kortmateriale og i et vist omfang af planens forslag, idet de ligesom kommunens pladser og haver opleves som en del af det offentlige rum. De pågældende haver og pladser spiller således sammen med de kommunalt ejede byrum i den samlede oplevelse af området. De offentligt tilgængelige haver og pladser, der ikke ejes af Københavns Kommune, er markeret med rød prik på kortet overfor. Det gælder Christiansborgs Ridebane, Søren Kierkegaards Plads og Det Kongelige Biblioteks Have på Slotsholmen; Bryghuspladsen på Frederiksholm (vest for Slotsholmen) samt pladserne og haverne omkring henholdsvis Trinitatis Kirke, Helligåndskirken, Sankt Petri Kirke og Reformert Kirke.
Området rummer desuden et antal privatejede passager gennem bygninger og baggårde, herunder blandt andet Jorcks Passage (mellem Skindergade og Vimmelskaftet) og Klostergangen (mellem Læderstræde og Amagertorv). Københavns Kommune har ikke mulighed for at finansiere eller udføre nye anlæg mv. på arealer, der ejes af andre, men kan gennemføre forandringer i de kommunalt ejede gader, der giver adgang til arealerne.



Foto: Københavns Kommune og Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering

Løsninger

Hierarki for gader og pladser

Når Middelalderbyen i fremtiden skal rumme markant færre gadeparkeringspladser for biler end i dag, åbnes muligheden for, at områdets gader og pladser kan disponeres på ny. Beslutningen om at udarbejde en samlet byrums- og trafikplan for hele området på én gang har gjort det muligt at undersøge potentialerne i et bredere perspektiv, i stedet for blot at overveje, hvordan den enkelte parkeringsplads i den enkelte gade kan omdannes til nye formål. Ud fra et helhedsorienteret blik på det samlede område lægger byrums- og trafikplanen op til, at området som hele skal udvikles efter nogle enkle og klare hovedgreb. Disse hovedgreb er, at områdets pladser i fremtiden skal dedikeres til ophold af forskellig karakter, samt at områdets gader skal udvikles med bedre forhold for fodgængere og cyklister, men under hensyn til at bevare kvarterernes og gadernes egenart og styrke de individuelle forskelle mellem gaderne. Der fastlægges et hierarki for områdets pladser og forskellige typer af gader, som sætter den overordnede ramme for, hvordan pladser og gader skal anlægges og indrettes i forhold til hinanden.



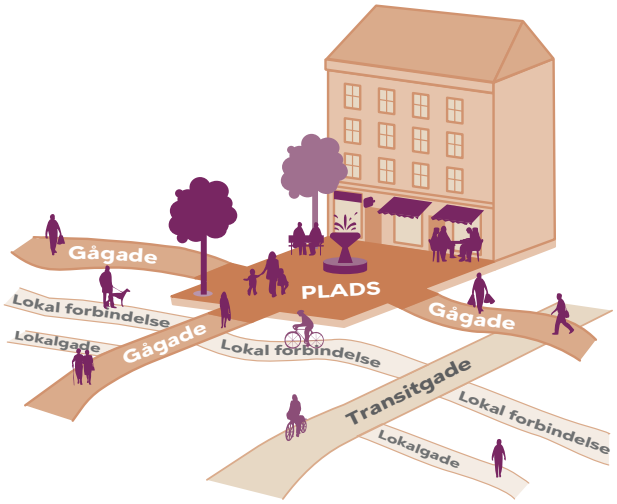
Pladsen Vandkunsten er i dag gennemskåret af en bred kørebane og er præget af bilparkering og især af store mængder af cykelparkering. Med byrums- og trafikplanen foreslås Vandkunsten gjort fri af både bilparkering og cykelparkering. Kørebanen nedlægges, pladsbelægningen udvides, og der gives mere areal til ikke-kommercielt ophold under pladsens træer og til, at fodgængere kan bevæge sig frit i byrummet. Foto: Troels Heien (2021)



Middelalderbyens pladser foreslås med byrums- og trafikplanen prioriteret særligt til ophold. Det betyder, at pladserne skal indrettes med et skarpt fokus på opholdskvaliteter, og at tilgængeligheden for fodgængere skal forbedres. For at opnå dette skal pladserne blandt andet gøres fri af cykelparkering, der frem over i stedet skal fordeles i områdets gader, på arealer hvor eksisterende bilparkering nedlægges. Områdets pladser skal fremstå som grønne pauser i det samlede netværk af gader og pladser, og der skal på tværs af området gives plads til, at både udeservering og ophold uden kommercielt indhold kan finde sted.



Middelalderbyen har i dag et omfattende netværk af gader og pladser, der er prioriteret særligt for fodgængere. Med byrums- og trafikplanen introduceres et nyt lag af gader og pladser, hvor forholdene for fodgængere og cyklister forbedres med en vifte af forskellige tiltag. Gadernes individuelle karakter og forskellighed søges i høj grad videreført med planen, både af hensyn til områdets egenart og for at sikre gode forhold for forskellige typer af trafikanter. Antallet af foreslåede nye gågader er derfor relativt lavt, mens udvidelse af eksisterende fortove er et hyppigt foreslået tiltag. Hvis forholdene for fodgængere også i praksis skal blive bedre, er det vigtigt, at nye fortovsarealer ikke inddrages til udeservering eller fyldes med andet inventar.



Middelalderbyens gader og pladser foreslås anlagt med et konsistent hierarki, hvor områdets pladser generelt skal prioriteres først. Det betyder, at pladsbelægningen som hovedregel skal spænde fra facade til facade. Flere pladser får status af gågade på hele arealet, og kørebanen nedlægges. På pladser, hvor der fortsat vil være krydsende trafik, kan kantstenen opretholdes, og kørebanen belægges med granit.
På næste trin i hierarkiet efter pladserne ligger områdets gågader. Herefter kommer områdets interne transitgader, hvis belægning underordner sig både gågader og pladser. Det betyder blandt andet, at cyklister, som skal krydse en gågade som fx Fiolstræde, må stå af cyklen et øjeblik. Nederst i byrumshierarkiet findes lokale forbindelser og lokalgader.

Byrum set i sammenhæng

Byrums- og trafikplanens løsningsforslag er organiseret under fire temaer, der er fastlagt på baggrund af borgersamlingens anbefalinger. De fire temaer er: Egenart og kulturarv; Kultur- erhvervs- og hverdagsliv; Bynatur og Mobilitet.
I materialet præsenteres temaerne ét for ét. I virkelighedens oplevede byrum griber indholdet fra de fire temaer ind i hinanden og opleves som en samlet helhed på det enkelte sted. Dette er der taget højde for i udarbejdelse af planen, så der for de enkelte byrum er anbefalet tiltag under de temaer, der vurderes mest hensigtsmæssige at prioritere på det enkelte sted - og med bevidsthed om, at hver enkelt af områdets smalle gader ikke nødvendigvis kan indfri alle ønsker om optimale forhold for fodgængere, ophold, trafikbetjening, gadetræer, kommerciel udnyttelse osv. i ét enkelt byrum. De enkelte byrum spiller forskellige roller i den samlede helhed og skal prioriteres forskelligt - så områdets gader og pladser tilsammen tilbyder forskellige oplevelser og dækker forskellige behov.
I implementeringsplanen til slut i materialet er der under betegnelsen "flagskibsprojekter" udformet samlede beskrivelser af udvalgte, centrale byrum på tværs af de fire temaer.



Højbro Plads rummer både pølsevogn og designerbutikker, grønne træer og udsigt til Christiansborgs tårn. Området benyttes af både cyklister og fodgængere i stort antal. Foto: Troels Heien (2021)

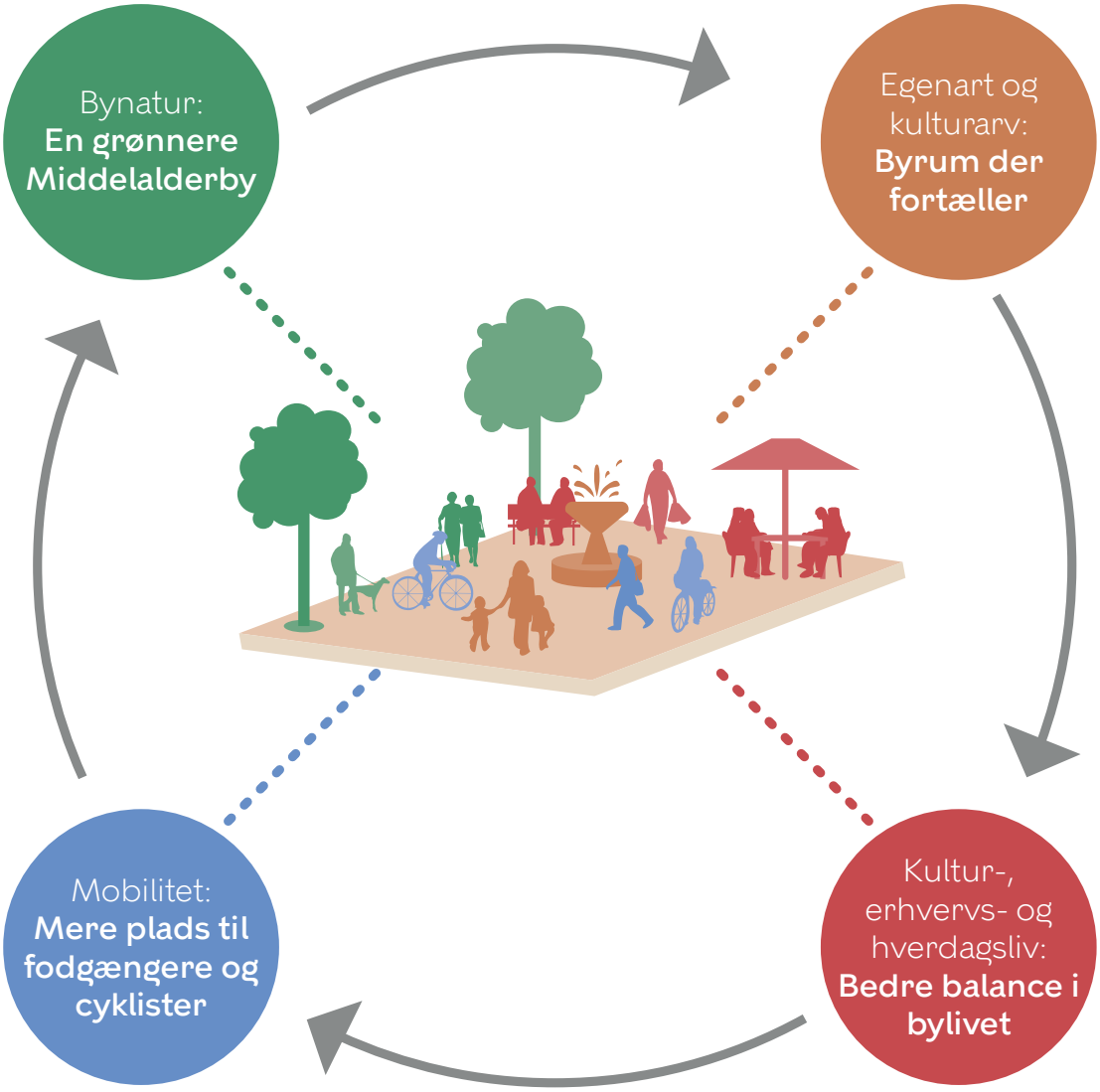


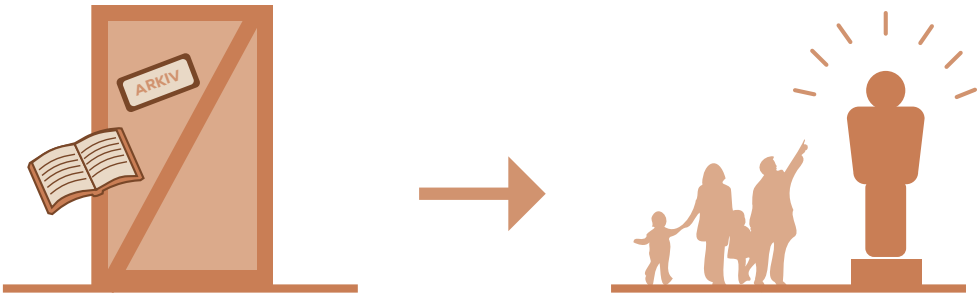
DIAGRAM Byrums- og trafikplanens fire temaer påvirker områdets byrum i sammenhæng med hinanden (2022)



Foto: Ursula Bach

Egenart og kulturarv **Byrum der fortæller**

Middelalderbyen er Københavns ældste bydel, og de fleste af områdets gadeforløb og pladser har eksisteret i flere hundrede år. Samtidig rummer området et meget højt antal fredede bygninger, og hele området er udpeget som kulturmiljø i Københavns kommuneplan. På grund af sin lange historie er området rigt på kulturhistoriske fortællinger, og nutidens pladser og gader har, ligesom de historiske huse i området, dannet rammen om skiftende tiders byliv. For at kunne fremhæve og respektere kulturhistorien og egenarten i Københavns ældste bydel må de beslutninger, der træffes for udvikling af området, ske med bevidsthed om de vigtigste, definerende træk, der har formet området. Samtidig kan det gøre oplevelsen af området endnu rigere for beboere og besøgende, hvis de fortællinger, som området rummer, i højere grad vises frem med fysiske greb i byens rum. Indretningen af pladser og gader bør tage afsæt i områdets egenart og historie, ligesom de aktiviteter, der finder sted i byrummet, kan inspireres af historien. Der bør anvendes materialer og inventar, som passer til stedet, og som underordner sig de historiske bygninger, området er så rigt på.



Principper for 'Byrum der fortæller'



Fastholde og styrke områdets grundlæggende træk

Udvikling af området og dets byrum skal ske med bevidsthed om de store, rumlige og strukturelle træk, der er definerende for området. Med bevidsthed om områdets eksisterende kvaliteter kan man arbejde for, at nye tiltag spiller sammen med området og understøtter de store, historiske træk frem for at sløre dem eller lade dem overdøve af nye greb, der er fremmede for stedet. Byrums- og trafikplanens principper, tiltag og stedsspecifikke løsninger skal særligt bidrage til at styrke de følgende træk:

Fæstningsringen skal fremhæves som områdets store, grønne træk. Det betyder, at der ikke udvikles nye, konkurrerende grønne træk i stor skala gennem området, men at der i stedet arbejdes med grønne tiltag i mere lokal skala, samtidig med at adgangene til fæstningsringens parker forbedres.

Kanalen omkring Slotsholmen skal fremhæves som rekreativt, historisk byrum. Det betyder, at vandfladen og kajkanterne skal friholdes, og at promenaderne skal anlægges med træer og med gode muligheder for ikke-kommercielt ophold langs vandet.

Pladser til handel og pladser til stille rekreation skal udpeges med afsæt i historiske forskelle. Det betyder som hovedregel, at pladser, der historisk har været præget af kommercielt indhold, også i nutiden kan bruges til både kommercielle aktiviteter og ikke-kommercielt ophold, mens pladser, der historisk har hørt til kirkerne, især skal give mulighed for ikke-kommercielt ophold og lejlighedsvise arrangementer.

Sigtelinjer, monumenter og fontæner skal friholdes og femhæves i de enkelte byrum. Det betyder, at inventar og nye træer skal placeres med respekt for disse elementer. *De enkelte kvarterers særlige atmosfære og egenart* skal styrkes, og områdets historiske bygninger skal fremhæves. Det betyder, at de lokale forskelle mellem områdets kvarterer og byrum skal bibeholdes, og at både anlæg og anvendelse af de enkelte byrum skal tage udgangspunkt i karakteren, historien og bylivet på det konkrete sted.



Trække historiske fortællinger frem i byens rum

Middelalderbyens historiske fortællinger skal trækkes tydeligere frem i byens rum. Fortællingerne om de store bybrande, der har formet området, og om pesten, der raserede byen helt op i 1700-tallet, kan eksempelvis formidles gennem markering i belægningerne på de specifikke steder, hvor katastroferne brød ud. Forløbet for den middelalderlige kystlinje kan formidles gennem en sammenhængende linje i gadebelægningen, der krydser blandt andet Vandkunsten, Rådhusstræde, Knabrostræde, Naboløs, Højbro Plads og Fortunstræde, Nikolajgade og Admiralgade.
På tilsvarende vis kan fortællingen om fæstningsringen og de byporte, der i fortiden omgav København, formidles med markeringer i belægningen ved portenes placeringer - så det bliver muligt for nutidens mennesker at "træde gennem porten", i hvert fald i fantasien. Byportene lå placeret på omtrent de samme steder, hvor Middelalderbyen også i dag har sine "indgangsporte" i form af metrostationerne på Nørreport, Kongens Nytorv og Rådhuspladsen.

For den tidligere byport på Rådhuspladsens vedkommende findes der bevarede fundamentsten, som i dag ligger i arkiv. Disse fundamentsten kan overvejes integreret i byrummet på Rådhuspladsen, der hvor de oprindelig stod. På samme måde bør det i fremtiden overvejes, at nye arkæologiske fund formidles på findestedet, i de tilfælde hvor det er muligt - så de historiske fortællinger kan ses og opleves i byens rum.

Endelig kan både den fysiske indretning af områdets byrum og de aktiviteter, der finder sted og gives tilladelse til i byens offentlige rum, inspireres af de aktiviteter, der historisk har præget de enkelte steder. Som eksempler kan blandt andet nævnes Gammel Strand, der historisk har dannet rammen om salg af fisk; Ved Stranden, der historisk har udgjort byens færgested og Højbro Plads, der har spillet rollen som blomstertorv.



Anvende belægninger og materialer der passer til området

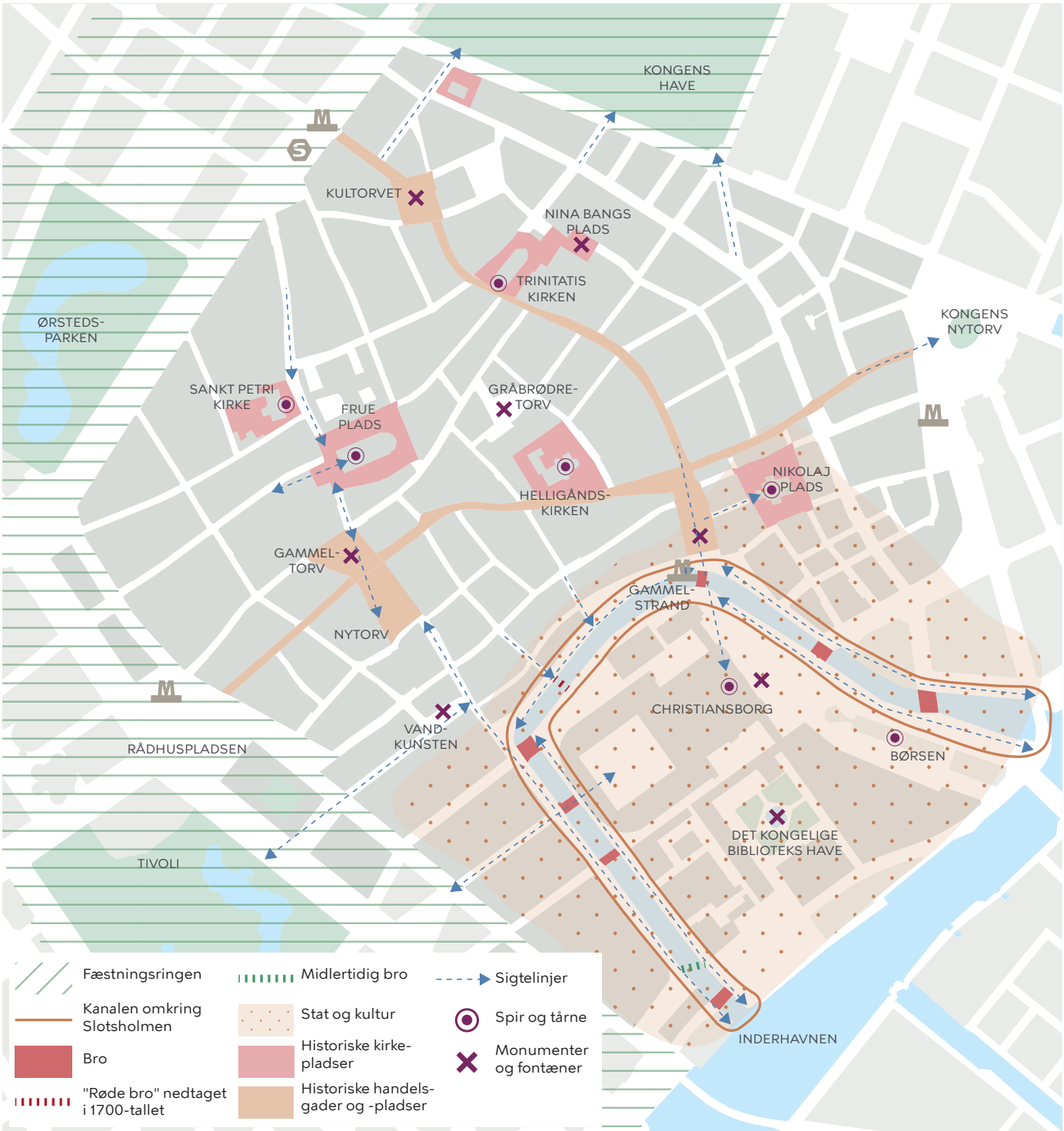
Ved anlæg af pladser og gader skal valget af belægninger og inventar tage udgangspunkt i de materialer, der allerede findes i området i dag. Områdets pladser bør hovedsagelig udføres i granitbelægning, mens gaderne udføres med henholdsvis asfalt, brolægning eller flisebelægning kombineret med granit (gågader). "Københavnerfortovet" med betonfliser og chaussésten skal fortsat være et gennemgående element, der sikrer tilgængelighed og skaber genkendelighed og æstetisk sammenhæng på tværs af området. Som hovedregel skal brolagte overkørsler ved portåbninger bevares, men tilgængeligheden kan forbedres ved stedvis brug af blandt andet stokhuggede brosten og bordursten. På kørebanerne kan nye brostensoverkørsler og brolagte krydsningspunkter for fodgængere forbedre forholdene for bløde trafikanter og samtidig passe ind i områdets egenart. I gågader med niveaufri belægning fra facade til facade bør der lægges vægt på at skabe en belægningsmæssig overgang mellem gadebelægningen og facaden, eksempelvis med bånd af bordursten, som det ses i flere gågader i dag.

Som hovedregel skal de eksisterende brosten, der ligger gemt under asfalten i en række gader, blotlægges, og enkelte gader skal anlægges med nye brosten, der understøtter gadernes arkitektur og atmosfære og bidrager til at nedsætte hastigheden for kørende trafik. For at sikre tilgængelighed bør nyanlagte gader med brosten anlægges med københavnerfortove og med stedvis brug af mere jævne brosten (stokhuggede), af hensyn til tilgængelighed samt arbejdsmiljø ved varelevering mv. Blotlæggelse eller nyanlæg med brosten vil kræve yderligere finansiering sammenlignet med vedligehold og genopretning af nuværende belægninger.

Byrumsinventar som affaldsbeholdere, bænke og belysning skal tage udgangspunkt i "københavneridentiteten", og der skal lægges særligt vægt på at anvende og bevare inventar, der passer til det historiske område, fx antikke belysningsarmaturer og historiske gadeskilte.

Fastholde og styrke områdets grundlæggende træk

Udvikling af områdets byrum skal tage afsæt i de grundlæggende træk, der har bidraget til at forme Middelalderbyen. Blandt andet fastholdes fæstningsringen som det primære, grønne træk omkring Middelalderbyen, og kanalen omkring Slotsholmen fremhæves som rekreativt byrum med adgang til en række kulturtilbud. Forskellen mellem pladser med og uden kommercielt indhold styrkes med afsæt i historiske forhold, og i indretningen af byrum tages der hensyn til sigtelinjer til tårne og spir og til monumenter og fontæner.



KORT 01 Princip og tiltag for *'Fastholde og styrke områdets grundlæggende træk'* 1:8000 (2022)

Tiltag for '**Fastholde og styrke områdets grundlæggende træk**'



1 Fremhæve fæstningsringens store, grønne træk omkring området ved at tydeliggøre forbindelser, adgange og sigtelinjer.
Foto: Troels Heien



2 Fastholde og fremhæve kanalen omkring Slotsholmen som rekreativt byrum.
Foto: Troels Heien



3 Skelne mellem byrum til handel og byrum til mere stille rekreation med afsæt i historiske forskelle. Foto: Troels Heien



4 Friholde sigtelinjer og fremhæve monumenter og fontæner i de enkelte byrum. Foto: Troels Heien



5 Styrke de enkelte kvarterers særlige atmosfære og egenart og fremhæve områdets historiske bygninger. Foto: Ursula Bach

Yderligere anbefaling:
Ud over de foreslåede tiltag anbefales det at opdatere de gældende SAVE-vurderinger for områdets bygninger. Der kan også udarbejdes lokalplaner for områdets enkelte kvarterer for at regulere ombygning af facader mv.

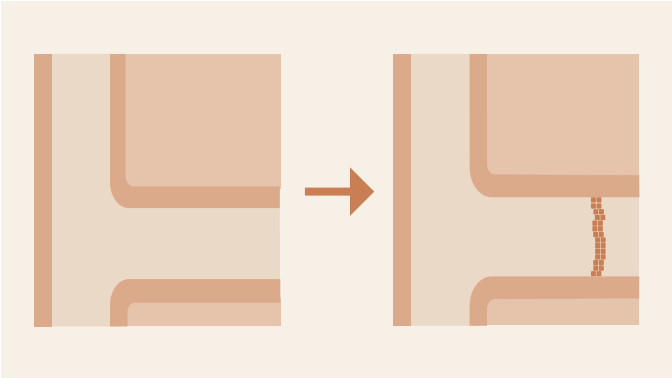
Trække historiske fortællinger frem i byens rum

Oplevelsen af Middelalderbyen kan gøres endnu rigere, hvis nogle af områdets historiske fortællinger trækkes tydeligere frem i byrummet. Placeringerne for de tidligere byporte kan markeres, ligesom udbrudsstederne for de store brande, der har raseret området ad flere omgange og skabt grundlag for den arkitektur og flere af de byrum, der kendetegner området i dag. Historiske aktiviteter kan inspirere nutidens brug af pladser, gader og bygninger.

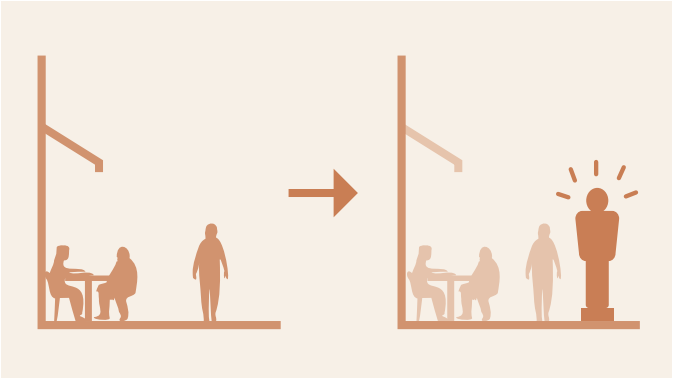


KORT 02 Princip og tiltag for *'Trække historiske fortællinger frem i byens rum'* 1:8000 (2022)

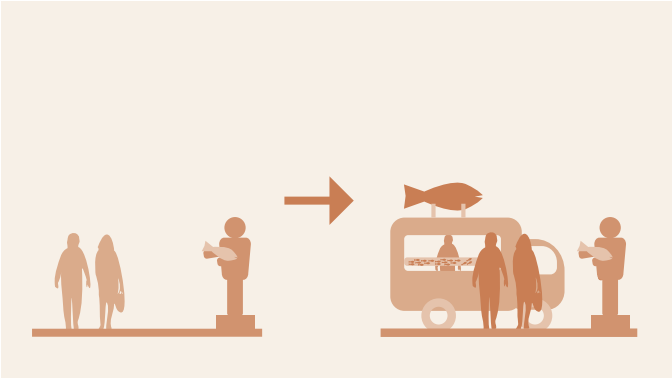
Tiltag for '**Trække historiske fortællinger frem i byens rum**'



6 Markere stederne for Middelalderbyens vigtige fortællinger i belægninger



7 Implementere historiske genstande og arkæologiske fund i de byrum hvor genstandene oprindeligt har hørt til

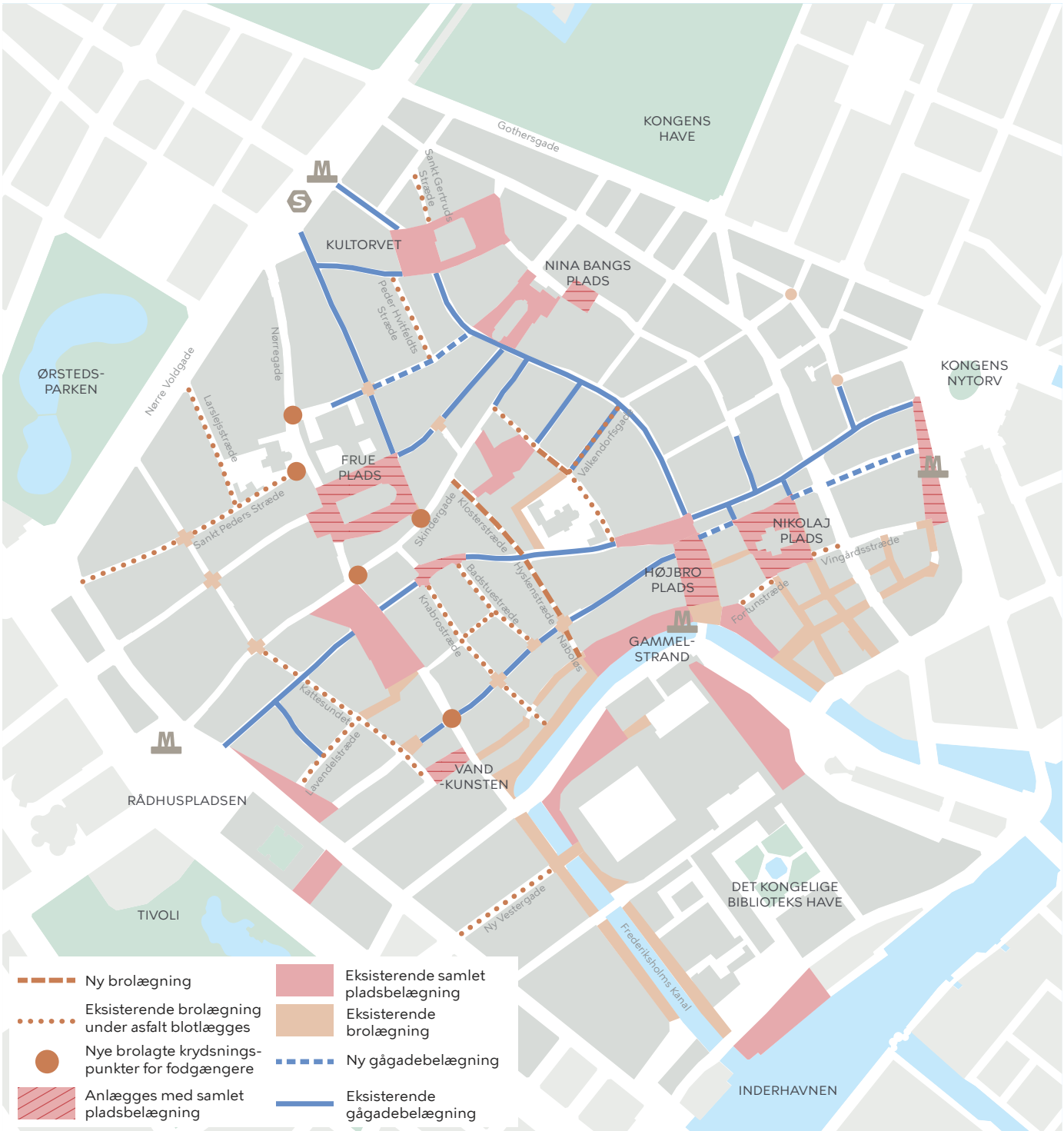


8 Lade historiske forhold og tidligere brug af byrum inspirere nutidens aktiviteter og anlæg

Yderligere anbefaling:
Ud over de foreslåede fysiske greb for formidling i det offentlige rum kan kulturinstitutioner og lignende aktører opfordres til at formidle områdets historie gennem podcasts, byvandringer mv. Bygningsejere i området kan opfordres til lejlighedsvist at give offentligheden adgang til bygninger og baggårde.

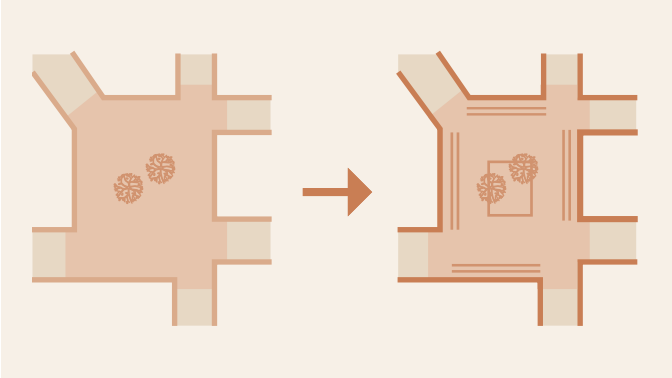
Anvende belægninger og materialer der passer til området

Områdets pladser skal anlægges med samlede granitbelægnigner, der spænder fra facade til facade. Gader skal anlægges med forskellig karakter afhængig af gadens funktion og karakter. Hvor gågader anlægges med flisebelægning kombineret med granit, anlægges øvrige gader med "københavnerfortov" og med kørebane i enten asfalt eller brosten. Brosten, der ligger gemt under nutidens asfalt, blotlægges og genanvendes.

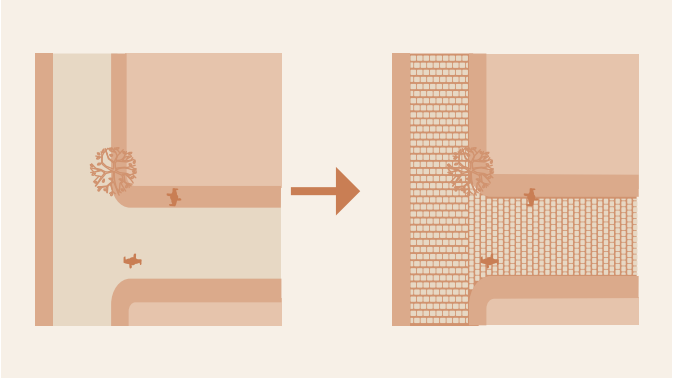


KORT 03 Princip og tiltag for *'Anvende belægninger og inventar der passer til området'* 1:8000 (2022)

Tiltag for '**Anvende belægninger og materialer der passer til området**'



9 Anlægge pladser og gader med robuste materialer og inventar der allerede findes i bydelen i dag. Der lægges vægt på æstetik og detaljer i belægningen



10 Blotlægge og genanvende eksisterende brosten under asfalten. Brosten kombineres med mere jævne brosten (stokhuggede) af hensyn til tilgængelighed

Yderligere anbefaling:
Det kan anbefales at udarbejde en belysningsplan for området, der fastlægger hvilke typer af belysning, der skal anvendes på forskellige typer af gader og pladser.

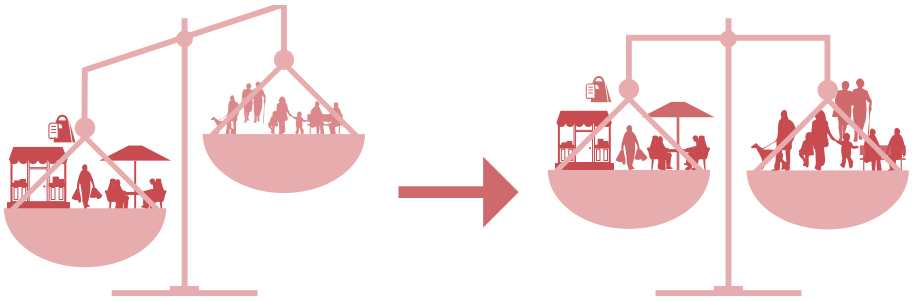


Foto: Troels Heien

Kultur-, erhvervs- og hverdagsliv

Bedre balance i bylivet

Middelalderbyen danner ramme om et intensivt byliv, hvor kulturlivet, erhvervslivet og hverdagslivet leves side om side, både i områdets bygninger og på pladser og gader. Butikker og restauranter rækker ofte ud i byens rum, hvor vareudstilling og udeservering finder sted på de fælles arealer og bidrager til bylivet. Dog kan den kommercielle anvendelse af byens rum også være til ulempe, hvis omfanget bliver stort. Ligesom der er brug for udeservering, vareudstilling og arrangementer, er der også brug for byrum, der tilbyder mere rolige oplevelser. Der skal derfor lægges vægt på, at byrum, der præges af kommercielt indhold, skal balanceres med andre byrum, hvor den mere stille rekreation kan finde sted, og hvor det er muligt og indbydende at tage ophold uden at skulle købe noget. På pladser, der udpeges til ikke-kommercielt ophold og stille rekreation, bør udeservering og vareudstilling derfor begrænses. Disse pladser kan i stedet tilbyde grønne pauser i byen, hvor de historiske bygninger, byrum og fortællinger kan træde tydeligt frem. På gader, hvor fortovene udvides for at skabe bedre forhold for fodgængere, bør det samtidig sikres, at fortovene i vid udstrækning holdes fri af kommercielt indhold og andet inventar.



Principper for 'Bedre balance i bylivet'



Styrke gadernes forskellighed i karakter og oplevelser

Middelalderbyens gader skal udvikles med respekt for de eksisterende kvaliteter, der ligger i det forskelligartede gadenet. Med afsæt i ønsket om at styrke lokale forskelle i området lægges der vægt på, at områdets gader fortsat skal tilbyde forskellige oplevelser og rumme forskellige funktioner. Nogle gader er især præget af store kædebutikker, mens andre har flest mindre butikker, og andre gader igen har flere restauranter. I nogle gader fylder udeserveringen meget, mens andre gader kun har ganske lidt udeservering. Nogle gader har kun ganske få butikker og restauranter og tilbyder derfor en mere rolig oplevelse. Forskelligheden i gaderne bør bevares og styrkes, og det er derfor eksempelvis ikke hensigten at omdanne flest mulige gader i området til gågader eller at udvide rammerne for udeservering markant.

På gader med mange fodgængere og cyklister, som Nørregade, Skindergade og Rådhusstræde, skal fortovene udvides og i videst muligt omfang holdes fri for inventar og kommercielt indhold. I gader, hvor fortovene udvides med henblik på at skabe bedre forhold for fodgængere, lægges der således vægt på, at de nye fortovsarealer især prioriteres til fodgængere. Generelt bør udeservering placeres langs facaden frem for langs kantstenen af hensyn til fodgængere, og indhegning med plantekasser mv. bør undgås. Gågader anlægges med smalle inventarzoner langs facaden, så fremkommeligheden i gaden prioriteres højt. Der udpeges nye gågader med cykler tilladt i Lille Kongensgade, Store Kirkestræde og Krystalgade. Lokale gader og lokale forbindelser anlægges med separat kørebane og fortov, og fortovene holdes i vid udstrækning fri for inventar af hensyn til fodgængere. Promenaderne langs kanalen omkring Slotsholmen udgør et vigtigt rekreativt areal og fungerer samtidig som forbindelse til mange af områdets kulturinstitutioner. Promenaderne anlægges med brede fodgængerarealer, bænke og træer, og arealer langs bolværkerne holdes overvejende fri af øvrigt inventar og småbygninger.
Der kan generelt placeres enkeltstående bænke til kortvarigt ophold i områdets gader under hensyn til tilgængeligheden for fodgængere. Bænke anbefales dog ikke i gader med særligt intensivt natteliv.



Styrke pladsernes forskellighed i karakter og oplevelser

Med udgangspunkt i pladsernes historiske funktioner skal pladserne spille forskellige roller i bylivet og tilbyde forskellige oplevelser for både beboere og besøgende. Der lægges vægt på, at området som helhed skal tilbyde gode rammer for både kommercielle aktiviteter, kulturelle arrangementer, leg og mere stille rekreation.

Som hovedregel skal pladser som Højbro Plads, Amagertorv og Kultorvet, der gennem tiden altid har spillet en vigtig rolle i byens handelsliv, danne rammen om det mest intensive byliv af kommerciel karakter. Her skal der skal gives plads til udeservering, markeder og arrangementer. Samtidig skal pladserne tilbyde gode muligheder for, at fodgængere kan bevæge sig frit over pladsen, og der skal indrettes gode muligheder for ikke-kommercielt ophold, så forbipasserende og beboere i området kan sætte sig, også uden skulle at købe noget.

Pladser, der historisk har været knyttet til kirkerne, skal i høj grad prioriteres til ophold og leg uden kommercielt indhold, hvor både beboere og besøgende kan finde rum til en pause fra områdets mere intensive byliv. Disse pladser kan også bruges til lejlighedsvise arrangementer. Nytorv og Gammeltorv skal tilbyde mere forskellige oplevelser end i dag. Gammeltorv udpeges som en plads, der især skal give plads til ikke-kommercielt ophold, mens Nytorv kan bruges til udeservering, markeder mv. På Nikolaj Plads, der historisk både har fungeret som henholdsvis kirkegård og handelsplads, udpeges den sydlige del af pladsen med mulighed for kommercielle aktiviteter, mens den nordlige del fastlægges som en plads til ophold uden kommercielt indhold, men med mulighed for lejlighedsvise arrangementer. Pladserne skal generelt anlægges med inventar og belægninger, der findes i området i dag - med udgangspunkt i "københavneridentiteten".



Skabe bedre oplevelser for fodgængere og mulighed for ikke-kommercielt ophold på pladserne

Områdets pladser skal især prioriteres til ophold, og pladserne skal indgå bedre i fodgængernes bevægelsesmønstre. Middelalderbyens pladser skal udgøre attraktive rum til pauser og ophold i områdets samlede netværk af gader og pladser. Mens gaderne skal tilbyde sporadiske muligheder for kortvarigt ophold, skal pladserne til gengæld give mulighed for forskellige typer af ophold af både kortere og længere varighed. Som hovedregel skal pladsbelægninger anlægges helt til facaden, så krydsende trafikanter anspores til lavere hastighed. Kørespor kan markeres i belægningen, hvor det vurderes nødvendigt af hensyn til trafiksikkerheden.

Det skal være lettere for fodgængere at ankomme til pladserne fra de omgivende gader, og det skal være let at krydse pladserne som fodgænger. Det betyder, at inventar skal placeres under hensyn til naturlige ganglinjer, og at inventar ikke bør danne en barriere mod omgivelserne for fodgængere. Bænke bør ikke systematisk vende ryggen mod omgivelserne, og indhegning af udeservering bør undgås. Udeservering kan indskrænkes eller flyttes længere ind på pladsen, så afskærmning mod kørende trafik ikke er nødvendig. Cykelparkering og andet inventar, der ikke har en specifik funktion for den enkelte plads, fordeles i stedet i gaderne.

Alle pladser i området skal tilbyde gode muligheder for at sætte sig og tage en pause uden at være nødt til at købe noget. Det betyder, at der skal være bænke på alle pladser, og at udeservering placeres med afstand til bænke, så de kan bruges til ophold. Alle pladser indrettes med fokus på opholdskvaliteter, æstetik og sanselige oplevelser, og der indrettes opholdsmuligheder i både skygge og sol.

Indretning af områdets pladser skal tage højde for evt. behov for terrorsikring efter en konkret vurdering på det enkelte sted i samarbejde med Københavns Politi. Muligheden for at køre ind på pladserne i høj fart skal hindres. Nødvendige foranstaltninger integreres i pladsernes design på en måde, så pladserne i hverdagen opleves inviterende, tilgængelige og attraktive at opholde sig på.

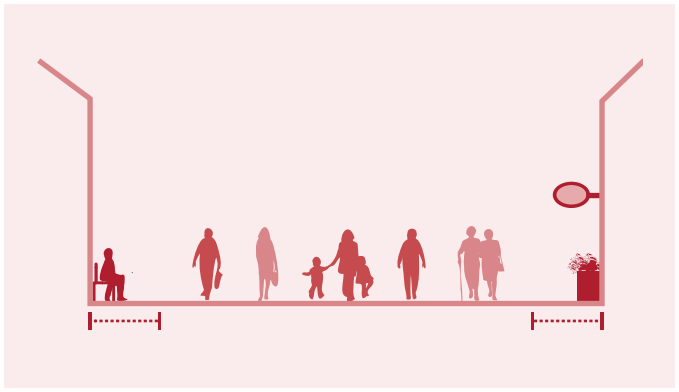
Styrke gadernes forskellighed i karakter og oplevelser

Middelalderbyen skal også i fremtiden rumme forskellige typer af gader, der tilbyder forskellige oplevelser. Nogle gader er præget af mange besøgende og store butikker, mens andre har et mere lokalt præg. Nogle gader har restauranter med udeservering, mens andre har ganske få butikker og restauranter. Tilsammen udgør gadernes forskellige tilbud en varieret buket af funktioner og oplevelser, der opfylder forskellige behov.

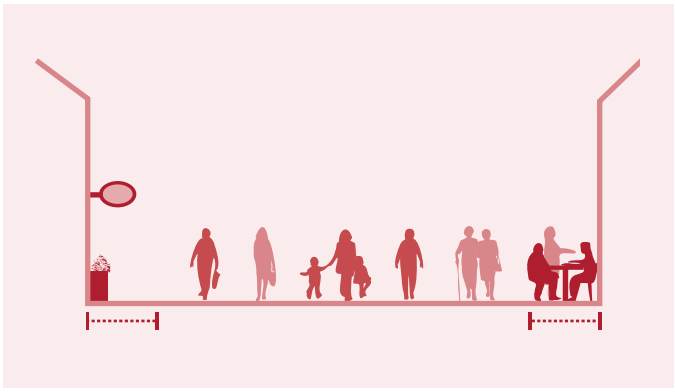


KORT 04 Princip og tiltag for *'Styrke gadernes forskellighed i karakter og oplevelser'* 1:8000 (2022)

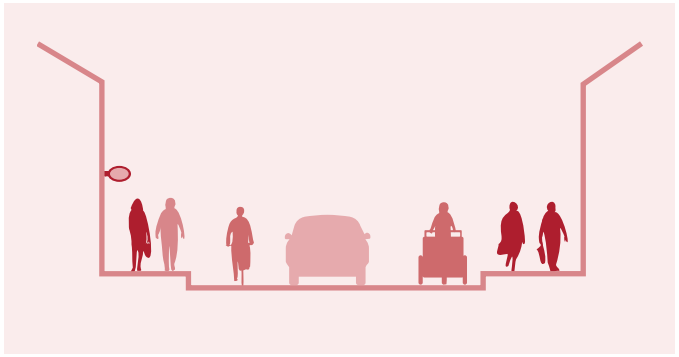
Tiltag for '**Styrke gadernes forskellighed i karakter og oplevelser**'



11 Gågader med høj grad af butiksliv anlægges med samlet belægning fra facade til facade. Der lægges vægt på at skabe en belægningsmæssig overgang til facaden. Vareudstilling mv. placeres i smalle inventarzoner, så arealer til fodgængere holdes fri.



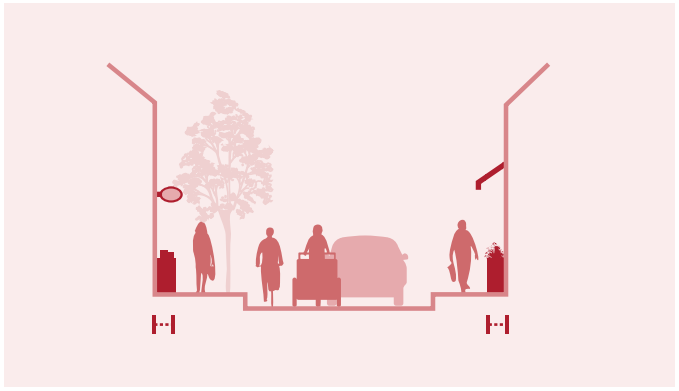
12 Gågader med blandet butiks- og restaurantliv anlægges med samlet belægning fra facade til facade. Der lægges vægt på at skabe en belægningsmæssig overgang til facaden. Vareudstilling, udeservering mv. placeres i smalle inventarzoner, så arealer til fodgængere holdes fri.



13 Transitgader anlægges med separat kørebane og bredt fortov. Fortove holdes i videst muligt omfang fri af inventar af hensyn til fodgængere.



14 Promenader anlægges med brede fodgængerarealer samt med bænke og træer. Promenader og bolværker holdes fri af øvrigt inventar og småbygninger mv.



15 Lokale forbindelser og lokale gader anlægges med seperat kørebane og fortov. Fortove holdes i vidt omfang fri af inventar af hensyn til fodgængere. Privat inventar som vareudstilling, skilte, udeservering mv. placeres i den brolagte zone langs facaden.

Yderligere anbefaling:
Det foreslås, at der kan udarbejdes lokalplan, som regulerer udeservering og vareudstilling. Alternativt kan der udarbejdes gaderegulativer for udeservering og vareudstilling.

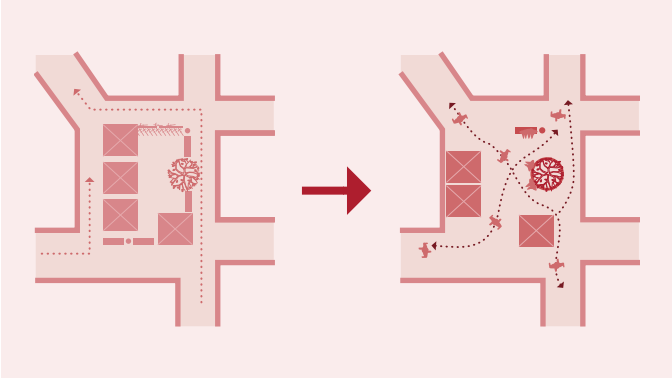
Styrke pladsernes forskellighed i karakter og oplevelser

For at give rum til at både kulturlivet, erhvervslivet og hverdagslivet kan udfolde sig i området, skal der lægges vægt på, at områdets pladser tilbyder forskellige oplevelser og giver mulighed for forskellige typer af aktivitet. Nogle pladser kan danne ramme om kommercielle aktiviteter, mens andre skal holdes fri af kommercielt indhold og tilbyde en pause fra områdets intensive byliv.

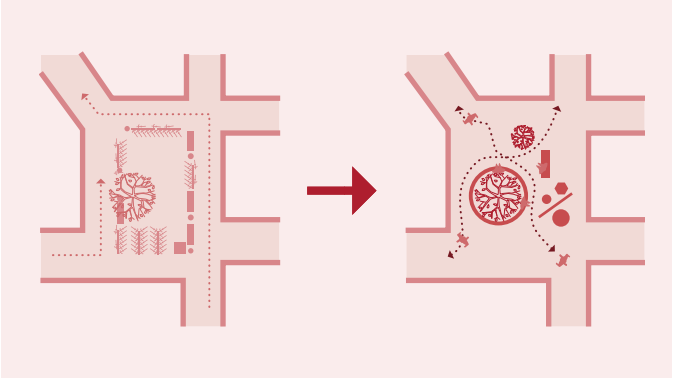


KORT 05 Princip og tiltag for *'Styrke pladsernes forskellighed i karakter og oplevelser'* 1:8000 (2022)

Tiltag for '**Styrke pladsernes forskellighed i karakter og oplevelser**'



16 Udvikle pladser med blandet kommercielt og ikke-kommercielt ophold og skabe gode forbindelser for fodgængere



17 Udvikle pladser og haver til stille og ikke-kommercielt ophold og skabe gode forbindelser for fodgængere

Yderligere anbefaling:
Det foreslås, at der kan udarbejdes lokalplaner, som regulerer omfanget af udeservering, eller alternativt kan der udarbejdes gaderegulativer som også gælder for pladserne.

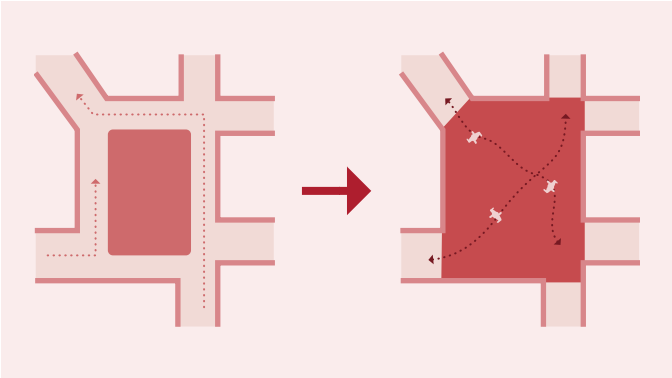
Skabe bedre oplevelser for fodgængere og mulighed for ikke-kommercielt ophold på pladserne

Middelalderbyens pladser skal træde tydeligere i karakter som rum til ophold og rekreation. Det betyder, at pladserne skal anlægges og indrettes med særligt fokus på opholdskvaliteter og æstetik. Belægninger anlægges hen over kørebanen helt til facaden, og inventar placeres under hensyn til naturlige ganglinjer for fodgængere. Pladser skal ikke længere bruges til cykelparkering. Det skal være muligt at tage ophold uden at købe noget.

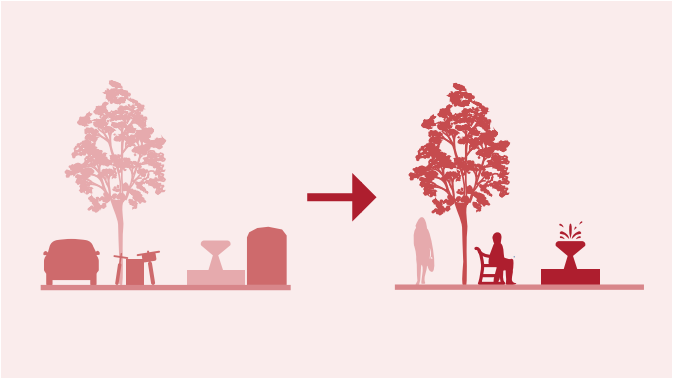


KORT 06 Princip og tiltag for *'Skabe bedre oplevelser for fodgængere og mulighed for ikke-kommercielt ophold på pladserne'* 1:8000 (2022) Foto: Troels Heien og Københavns Kommune

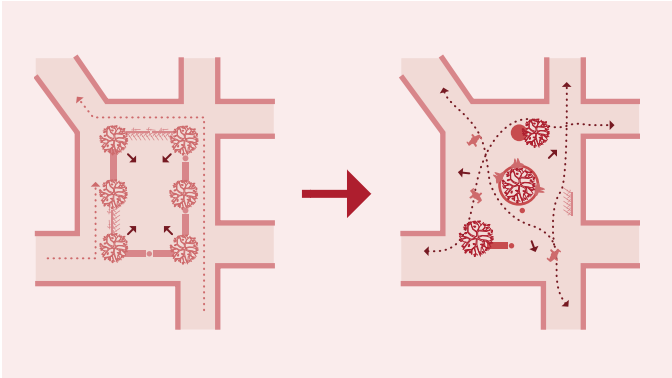
Tiltag for '**Skabe bedre oplevelser for fodgængere og mulighed for ikke-kommercielt ophold på pladserne**'



18 Anlægge pladser med belægning fra facade til facade. Pladsbelægningen føres som hovedregel over kørebanen, så kørende trafikanter må sætte farten ned



19 Indrette pladser med fokus på opholdskvalitet og sanselige oplevelser



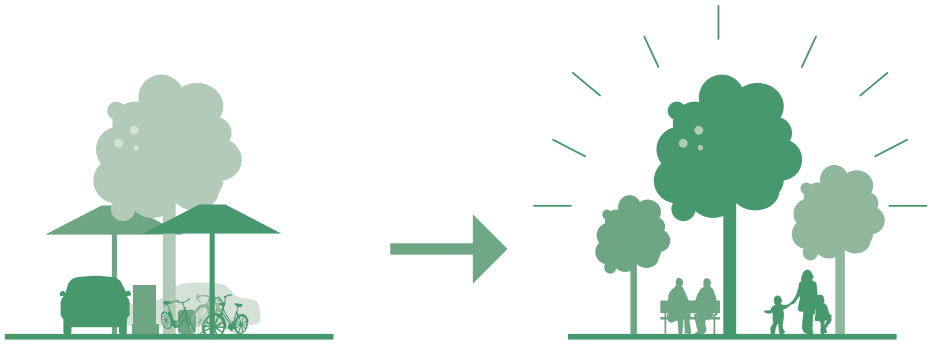
20 Indrette pladser på en måde, hvor inventaret ikke danner en ryg mod omgivelserne og skaber barriere. Friholde pladser for inventar, der ikke er nødvendigt på netop dette sted



Foto: Troels Heien

Bynatur
En grønnere Middelalderby

Middelalderbyen er omgivet af nogle af Københavns smukkeste, offentlige parker, og kanalen omkring Slotsholmen rummer store rekreative kvaliteter. Inde i selve området er der til gengæld relativt få og små deciderede parker, og området er især præget af historisk, tæt byggeri og belagte flader. Også i fremtiden skal fæstningsringens parker og kanalen fungere som områdets store, rekreative træk med rødder i områdets historiske forhold. Adgangene til parkerne og kanalerne skal gøres bedre, så de knyttes tættere til området, og kanalens vandflade og promenader skal holdes fri af unødigt inventar, hegning og kommercielt indhold. Samtidig skal de lokale, grønne oplevelser inde i området gøres stærkere end i dag, og der skal tilføjes flere af dem. Den historiske arkitektur skal sættes i scene med både større og mindre træer, og den facadebeplantning, der i dag præger gaderne i flere af områdets kvarterer, skal udbredes mere. Samtidig skal der lægges vægt på at bevare eksisterende træer og holde dem fri af inventar, så de kan opleves i byens rum.



Principper for 'En grønnere Middelalderby'



Styrke forbindelser til fæstningsringens grønne parker og til kanalen omkring Slotsholmen

Gader, der fører til fæstningsringen eller til kanalen omkring Slotsholmen, skal udvikles med god fremkommelighed for fodgængere og med vægt på tryghed, æstetik og komfort for fodgængere. Fæstningsringens grønne træk omkring Middelalderbyen og kanalen omkring Slotsholmen er vigtige rekreative områder med en lang historie. Fæstningsringen og kanalrummet fastholdes som områdets primære grønne og blå arealer, og det betyder, at der ikke introduceres konkurrerende, gennemgående grønne bånd eller lignende gennem Middelalderbyen. Til gengæld skal adgangen til de eksisterende rekreative områder styrkes.

Gaderne mod Kongens Have udvikles med bredere fortove og nye træer, og det skal gøres lettere for fodgængere at krydse Gothersgade og Nørre Voldgade for at ankomme til Ørestedsparken og Kongens Have - eksempelvis med brede fodgængerfelter og højere prioritering af fodgængere i lyskryds. Selve indgangssituationen til Ørestedsparken kan også forbedres, så indgangen mod Teglgårdstræde med nænsomme indgreb gøres tydeligere og mere inviterende.

Gader, der leder mod kanalen, foreslås med undtagelse af Rådhusstræde anlagt med brosten på kørebanen, som dæmper farten for kørende trafik og understøtter karakteren og arkitekturen i de enkelte kvarterer. Rådhusstræde og Ny Vestergade anlægges med bredere fortove, og forbindelsen fra Købmagergade over Amagertorv og Højbro Plads skal i højere grad prioriteres for fodgængere.



Bevare og fremhæve eksisterende haver, vandrum og træer

Eksisterende haver, vandrum og træer skal bevares og fremhæves yderligere, så de grønne kvaliteter, der allerede eksisterer i dag, får mere plads. Områdets grønne haver og pladser skal i højere grad invitere fodgængerne indenfor.
Adgangsforholdene omkring Sankt Petri Kirkes og Helligåndskirkens områder skal forbedres ved at give fodgængere bedre forhold på de omgivende strækninger, særligt i Nørregade, Sankt Peder Stræde og Niels Hemmingsensgade.
Området omkring Vor Frue Kirke foreslås anlagt som en samlet, grøn plads, hvis belægning lægger sig tværs over Nørregade. Nikolaj Plads anlægges med en pladsbelægning, der spænder helt til facaden, og adgangene til både Nikolaj Plads og Trinitatis Kirkes plads holdes i vidt omfang fri af inventar.

Ved kanalen omkring Slotsholmen skal promenaderne og bolværkerne holdes frie og tilgængelige, og selve vandfladen skal i vidt omfang holdes fri af inventar og kommercielt indhold.

Træer på offentlige gader og pladser skal bevares, og træerne skal fornyes efter behov. Træer på offentlige gader og pladser skal holdes fri af inventar som markiser, parasoller, skilte og cykelparkering for at fremstå synlige og markante i byrummet. Det anbefales envidere at fastlægge træer på privat grund som bevaringsværdige med en lokalplan for at sikre de markante, gamle træer i området, som ikke er offentligt ejede.



Videreudvikle de enkelte kvarterer med lokale grønne oplevelser

Nye grønne tiltag i området skal tilføjes med udgangspunkt i forholdene og egenarten på det konkrete sted. På Nina Bangs Plads og Dyrkøb inklusive Bispetorvet skal der udvikles samlede, nye pladsanlæg med en stærk, grøn karakter. Den østlige del af Frederiksholms Kanal anlægges som grøn promenade, der bliver en del af den samlede oplevelse omkring hele kanalens forløb. Søren Kierkegaards Plads, der ikke ejes af Københavns Kommune, foreslås også udviklet med en grønnere karakter. På Bertel Thorvaldsens Plads, Kultorvet og Gammeltorv suppleres de eksisterende træbeplantninger med yderligere enkeltstående træer. I området mellem Gothersgade og Købmagergade foreslås en række gader stedvist beplantet med træer. Pilestræde skal udvikles som en grøn butiksgade, der forbinder Strøget med Nina Bangs Plads og Hauser Plads. Landemærket udvikles som en grøn forbindelse for fodgængere til Kongens Have. Knabrostræde, der leder fra Strøget og Strædet til kanalen omkring Slotsholmen foreslås beplantet med mindre træer, ligesom gaderne vest for Vandkunsten. Ny Vestergade og Ny Kongensgade forslås også beplantet, men i Ny Vestergade med respekt for sigtelinjen til Christiansborgs Slot. I Nørre Kvarter, Snarens Kvarter foreslås lokale samarbejder om facadebeplantning og andet grønt i mindre skala mod gaden.

De fleste gader i Middelalderbyen er smalle, og rør og ledninger både over og under terræn kan gøre det vanskeligt at finde plads til træer. De gader, som foreslås beplantet med træer, er screenet på et indledende niveau, men de konkrete muligheder på de enkelte steder skal undersøges nærmere i forbindelse med kommende anlægsprojekter. Ud over de konkrete strækninger, der i planen foreslås beplantet med træer, kan der generelt indarbejdes enkeltstående træer på fx hjørneudbygninger, der hvor forholdene på det konkrete sted gør det muligt. Generelt kan facadebeplantning, enkeltstående plantekrukker mv. med fordel implementeres i områdets gader og bidrage til en grønnere karakter.

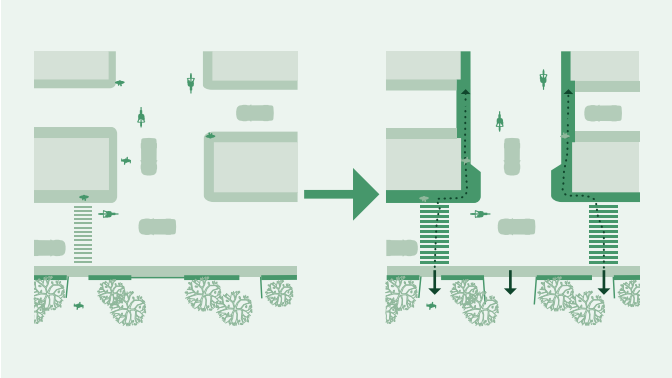
Styrke forbindelser til fæstningsringens grønne parker og til kanalen omkring Slotsholmen

Gader, der giver adgang til fæstningsringens parker og til promenaderne og kanalen omkring Slotsholmen, skal prioriteres særligt for fodgængere. Der skal anlægges bredere fortove, som tilpasses til forholdene i den enkelte gade. Mod parkerne skal krydsningsmulighederne på de omgivende gader forbedres. De smallere gader, som leder mod kanalen, anlægges med brosten i sammenhæng med de enkelte kvarterers egenart.

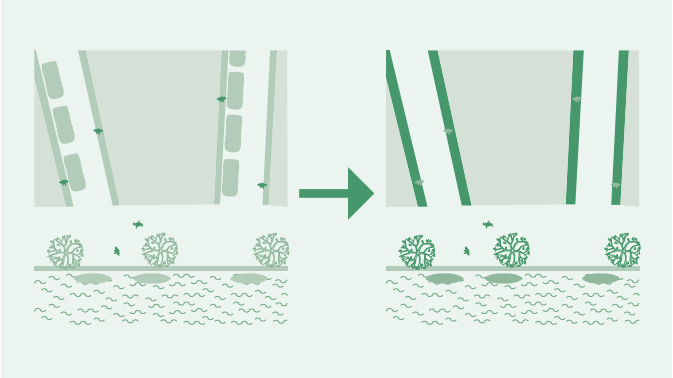


KORT 07 Princip og tiltag for *'Styrke forbindelser til fæstningsringens grønne parker og til kanalen omkring Slotsholmen'* 1:8000 (2022)

Tiltag for '**Styrke forbindelser til fæstningsringens grønne parker og til kanalen omkring Slotsholmen**'



21 Skabe bedre fodgængerforløb i gader, der leder til fæstningsringens parker. Forbedre kydsningspunkter for fodgængere



22 Skabe gode fodgængerforhold og rolige oplevelser i gader, der leder til kanalen omkring Slotsholmen

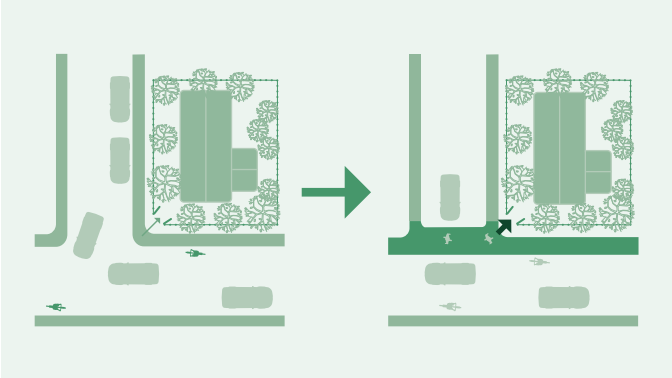
Bevare og fremhæve eksisterende haver, vandrum og træer

Kanalen og promenaderne bevares og holdes i vid udstrækning fri af kommercielt indhold. Grønne haver og pladser bevares, og adgangsforholdene omkring dem forbedres for fodgængere. Der anlægges bredere fortove, og indgange til pladser og haver skal holdes fri af parkering og inventar. Eskisterende træer skal bevares, og træerne holdes fri af både privat og offentligt inventar, bortset fra offentlige bænke til ikke-kommercielt ophold.



KORT 08 Princip og tiltag for '*Bevare og fremhæve eksisterende haver, træer og vandrum*' 1:8000 (2022)

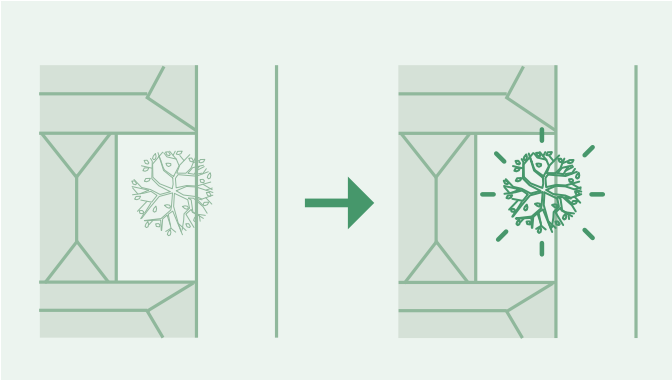
Tiltag for '**Bevare og fremhæve eksisterende haver, vandrum og træer**'



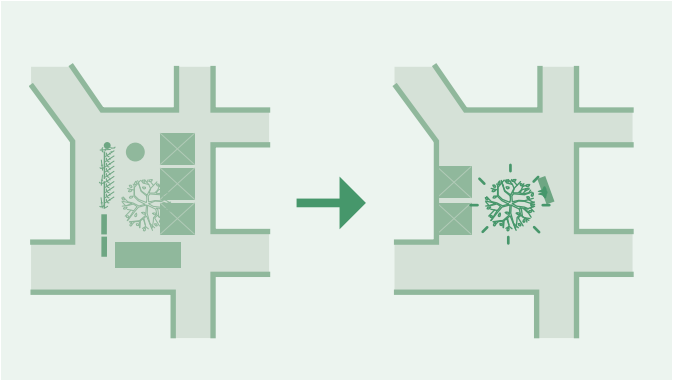
23 Bevare eksisterende grønne haver og pladser. Adgange kan styrkes med bredere og gennemgående fortove. Arealer der fører til indgangene holdes fri for inventar og parkering



24 Fremhæve og styrke det eksisterende vandrum ved at holde vandfladen og kajkanterne frie og tilgængelige for gang og ophold



25 Bevare eksisterende træer

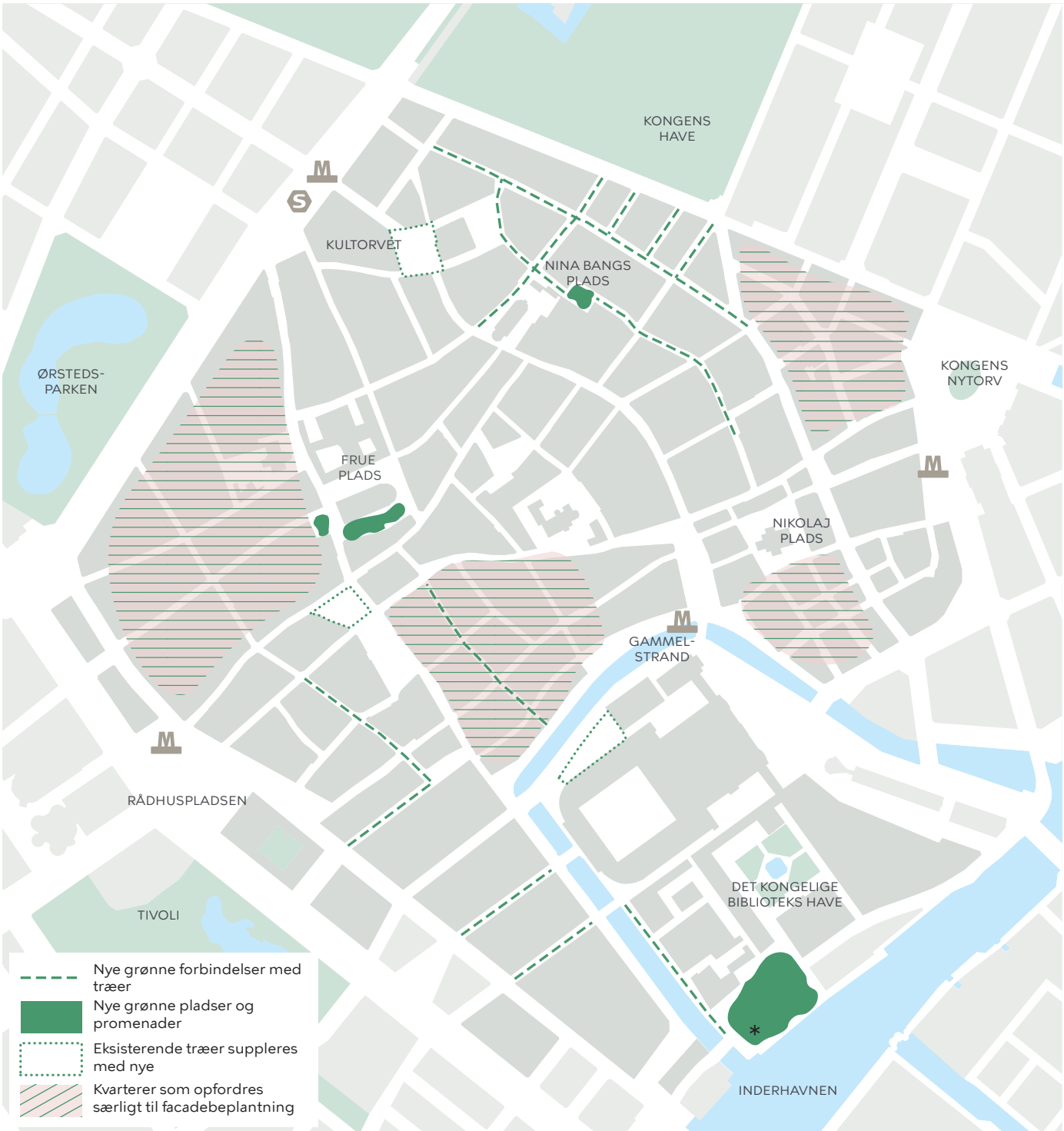


26 Fremhæve eksisterende træer ved at friholde træerne for inventar, bortset fra bænke

Yderligere anbefaling:
Det foreslås, at der udarbejdes lokalplaner med henblik på at udpege bevaringsværdige træer på offentlige og private arealer.

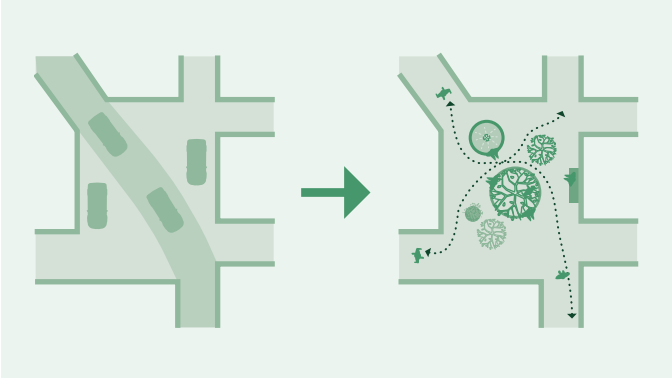
Videreudvikle de enkelte kvarterer med lokale grønne oplevelser

De enkelte kvarterer i området udvikles med lokale, grønne træk, der passer til det enkelte sted. Områdets bredere gader beplantes med træer, og der udvikles nye, grønne anlæg på udvalgte pladser. På andre pladser suppleres de eksisterende træer med flere enkeltstående træer. Generelt kan facabeplantning bidrage til en grønnere oplevelse i området, og særligt i smalle gader med en mere lokal karakter kan det være oplagt at dyrke dette.

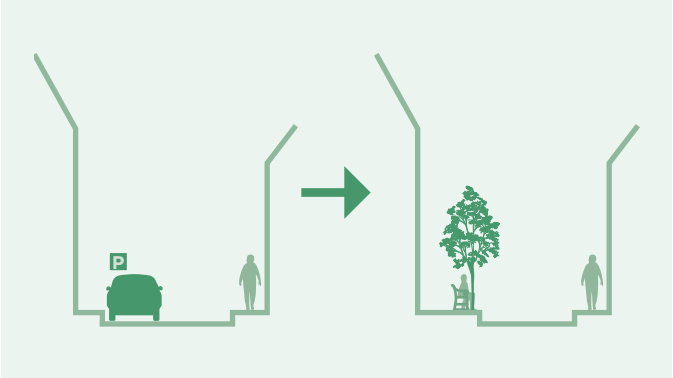


KORT 09 Princip og tiltag for *'Videreudvikle de enkelte kvarterer med lokale grønne oplevelser'*. *Størstedelen af Søren Kierkegaards Plads er ikke ejet af Københavns Kommune 1:8000 (2022)

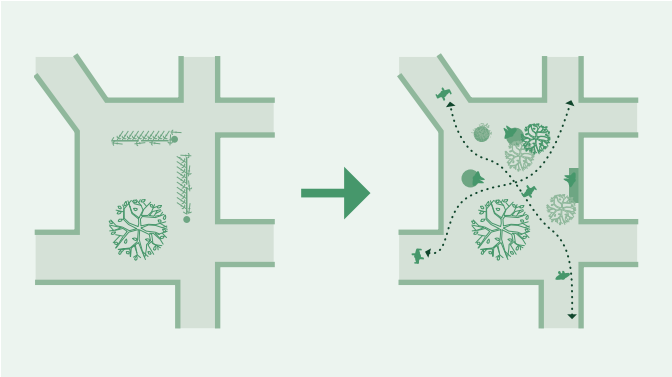
Tiltag for '**Videreudvikle de enkelte kvarterer med lokale grønne oplevelser**'



27 Udvalgte steder skal udvikles som nye grønne haver, pladser og promenader



28 Udvalgte gadestrækninger i de enkelte kvarterer udvikles til lokale grønne forbindelser med træer



29 Eksisterende træer suppleres med nye træer på udvalgte pladser



30 Give mulighed for mere facadebeplantning og andet "privat" grønt mod gaden

Yderligere anbefaling:
Det foreslås, at der igangsættes samarbejde med lokale initiativgrupper, lokaludvalg og andre aktører om at etablere plantehuller og facadebeplantning. Samarbejdet kan også rumme mulighed for andre lokale grønne initiativer.

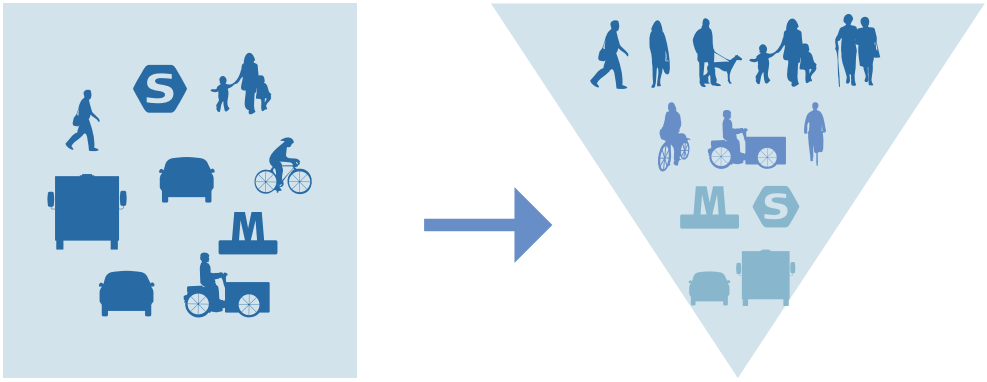


Foto: Troels Heien

Mobilitet

Mere plads til fodgængere og cyklister

Middelalderbyen rummer Københavns største koncentration af butikker, restauranter og andre attraktioner, der henvender sig mod byrummet på gadeplan. Gadernes dimensioner, arkitekturens skala og detaljer og de sanselige oplevelser gør gaderne interessante og attraktive at gå i. Samtidig er området godt dækket af kollektiv transport, som gør det let at komme med metro, tog eller bus og fortsætte ind i området til fods. Fodgængerne skal derfor i fremtiden have endnu bedre forhold end i dag – også på de mange strækninger, der ikke er udlagt til egentlige gågader. Det skal være lettere at færdes til fods og tage ophold på Middelalderbyens pladser, som i fremtiden skal integreres bedre i omgivelserne og invitere fodgængerne ind på pladsen. De mange cyklister, der også er i området, skal have bedre mulighed for at komme ind og ud af området end i dag, og det skal være muligt at cykle gennem Middelalderbyen - selvom tempoet må sættes ned, og man af og til må stå af cyklen for at krydse gågader og pladser. Har man som cyklist behov for en hurtig rute gennem Indre by, er voldgaderne og Gothersgade gode alternativer. Bilkørsel, der er nødvendig for at servicere funktioner i området, skal kunne fungere, og på de fleste af områdets gader opretholdes adskillelsen af kørebane og fortov - mens fortovene dog får mere plads, og kørebanen mange steder gøres smallere. Dermed får bilerne mindre plads end i dag, mens cyklerne får mere plads på kørebanen, og fodgængerne får mere plads i form af udvidede pladser og fortove. Hensigten er, at disse omlagte arealer skal øge tilgængelighed og fremkommeligheden for fodgængere og gangbesværede - og man bør derfor være tilbageholdende med opstilling af inventar, udeservering og varer på nye fortove og på pladsarealer.



Principper for 'Mere plads til fodgængere og cyklister'



Bedre fodgængerforhold

Fodgængere skal generelt have bedre forhold i Middelalderbyen. Området rummer allerede et stort antal gågader, og det er særligt på de øvrige strækninger, at fodgængere skal prioriteres højere end i dag. Det er hensigten, at områdets gader også i fremtiden skal tilbyde forskellige oplevelser, så både gågader, "københavnerfortove", asfaltbelægning og brolagte gader hver især skal have plads og understøtte karakteren, bylivet og oplevelserne på det enkelte sted. Områdets gader og pladser skal indrettes, så der sikres en god tilgængelighed for alle i området, fx gennem sænkede kantsten ved fodgængerkrydsninger og ved at brolagte gader anlægges med en kombination af almindelige brosten og brosten med en glattere overflade, eksempelvis stokhuggede brosten.

Åbningen af metroens Cityring i 2019 har påvirket bevægelsesmønstre for fodgængere i Middelalderbyen. Forbindelsesgader til og fra metrostationer skal forbedres, så det bliver muligt at vælge alternativer til de nuværende gågader, hvor bylivet til tider er hektisk. Det betyder fx, at der etableres bredere fortove i Vestergade, og at Lille Kongensgade ændres til gågade med cykling tilladt for at skabe alternative forbindelser til metrostationerne på hhv. Rådhuspladsen og Kgs. Nytorv.

Gader med mange fodgængere forbedres for fodgængere. Det gælder fx Nørregade, hvor der etableres bredere og gennemgående fortove. Der skal skabes bedre mulighed for at krydse gaden på steder med mange fodgængere, blandt andet i Skindergade, hvor der etableres bedre krydsning mellem Fiolstræde og Jorcks Passage. Generelt prioriteres fodgængere på strækninger, der fører til parkerne, til kanalen omkring Slotsholmen og til de små, grønne lommer inde i området. Der skabes fx bedre adgang til Kongens Have ved at etablere bredere og gennemgående fortov på Landemærket og ved at forbedre muligheden for at krydse Gothersgade. I de smalle stræder mod kanalen, som fx Knabrostræde, vil der ske mindre udvidelser af fortov. Som et roligt og grønt alternativ til Købmagergade og Vognmagergade omdannes også Pilestræde til en strækning med bredere fortov og bedre mulighed for at krydse Kronprinsensgade og Klareboderne. Det skal fortsat være muligt for køretøjer at benytte gader, når fortovenes udvides.



Bedre cykelforhold

Cyklister skal have bedre muligheder for at komme trygt til og fra Middelalderbyen og trygt cykle gennem området. Der færdes dagligt mange tusind cyklister på gaderne i Middelalderbyen. Dette er både cyklister, som har et ærinde i området i form af arbejde, skole, indkøb eller fornøjelse, og cyklister, der cykler igennem området. Desuden færdes der mange cyklister på de store veje omkring Middelalderbyen. For at skabe bedre sammenhænge til de omkringliggende gader og cykelstier skal cykelforhold på de steder, hvor mange kommer til og fra området, forbedres. Det gælder især cykelforbindelsen fra Vendersgade hen over Nørreport til Nørregade og forbindelsen fra og til Rådhuspladsen ved Vestergade, men også fx indgange ved Landemærket og Stormgade prioriteres højere for cyklister.

På strækninger, hvor der er mange cyklister, men også behov for plads til fodgængere og biler, etableres der cykelgader, som udformes under hensyntagen til gaderummet, funktioner på strækningen og forventede trafikstrømme. Der etableres nye cykelgader på Nørregade, Ny Kongensgade og Åbenrå/Vognmagergade, og den eksisterende cykelgade i Vestergade fastholdes. Nørregaderuten fungerer som en af de få gennemkørende cykelruter, og i den sydlige ende ved Rådhusstræde ensrettes biltrafikken for at skabe bedre plads til cyklerne. Hen over pladserne ved Vor Frue Kirke og Gammel Torv/Nytorv vil cyklisterne skulle sætte hastigheden ned af hensyn til pladsernes funktion og krydsende fodgængere.

På andre strækninger vil ophævelse af ensretning for cyklister bidrage til en enklere vej rundt i området, ligesom parkeringsforbud og nedlæggelse af bilparkeringspladser forventes at medføre færre biler i gaderummet til fordel for cyklisterne. Desuden vil nedsættelse af hastigheder for biler medvirke til, at det er mere trygt at cykle i området. Som cyklist i Middelalderbyen må man dog være indstillet på brosten og på at tage hensyn til områdets mange fodgængere. Man må derfor forvente, at en cykeltur tværs gennem området kan byde på flere stop, hvor farten må sættes ned, og hvor cyklen måske endda må trækkes hen over pladser og gågader.

Mere hensynsfuld cykelparkering

Cykelparkering fordeles og omdannes, så der tages mere hensyn til både cyklister, fodgængere og friholdelse af facader. Hvor cykelparkering i dag ofte er samlet i store koncentrationer på områdets pladser og i sidegaderne mod Strøget og Købmagergade, skal den i fremtiden fordeles mere jævnt i områdets gader. Middelalderbyens pladser skal gøres tilgængelige for fodgængere og prioriteres til ophold uden kommercielt indhold. Derfor flyttes eksisterende cykelparkering fra pladserne og fordeles jævnt i de omgivende gader. Særligt Nikolaj Plads, Gammeltorv og Vandkunsten er i dag præget af cykelparkering, og her vil cykelparkeringen i stedet blive fordelt i nærliggende gader ved at omdanne bilparkering til cykler. Som hovedregel skal gågader, ligesom i dag, fortsat holdes fri for cykelparkering.

Lange rækker af stativer skal generelt undgås, da de gør det vanskeligt for fodgængere at passere og svært for cyklister at få adgang til de midterste stativpladser. Med nedlæggelse af bilparkering i gaderne skabes plads til, at der etableres mere cykelparkering i gaderne, og at cykelstativerne kan placeres i mindre sektioner og med større afstand. Dette tiltag skal fx anvendes i Grønnegadekvarteret, hvor der placeres nye cykelstativer med afstand imellem i Grønnegade, St. Regnegade og Hovedvagtsgade.

Der er et meget stort cykelparkeringsbehov i Middelalderbyen, og selv med et øget antal cykelstativer i området vil cyklerne fylde meget i byrummene. Mange parkerer deres cykel i kort tid, men der er også mange, fx ansatte og beboere, der har cyklen stående længe. Især for dem, der parkerer længere tid, kan indretning af cykelparkering i kældre, parkeringshuse eller baggårde være et alternativ. Derfor skal mulighederne for at etablere og udnytte cykelparkering i blandt andet eksisterende metrokældre, p-huse, bygninger og baggårde afsøges. Dette gælder fx bedre udnyttelse af den eksisterende cykelkælder ved metrostationen på Kgs. Nytorv samt et muligt samarbejde med Magasin om at indrette cykelparkering i deres parkeringskælder. Der skal udvikles og implementeres en tydelig og genkendelig skiltning, der leder cyklister til cykelparkering.

Tilpasset varelevering og logistik

Varelevering, specialkørsel og adgang for håndværkere skal fungere i samspil med hensynet til ophold, fodgængere og cyklister. For at opretholde og servicere områdets butiks- og erhvervsliv samt beboere vil der fortsat være adgang for både større og mindre køretøjer. Dog udvides den tidsbegrænsede varelevering, der i dag gælder på gågaderne, så den i fremtiden også gælder på gågader med hhv. kørsel og cykler tilladt. Antallet af erhvervsparkeringspladser og læssepladser for tunge køretøjer opretholdes, og der skal gives bedre information om pladserne. Samtidig kan det overvejes at forhøje betalingen for parkering i området for at opnå bedre udnyttelse af pladserne. En bedre udnyttelse af parkeringspladserne kan suppleres med udpegning af vejledende ruter for varelevering med store køretøjer. På de vejledende ruter skal der være bedre plads til passage, muligheder for standsning i forbindelse med aflæsning på læssepladserne og erhvervspladserne, og der vil være opmærksomhed på risici i forhold til cyklister og gående. De vejledende ruter vil blive udpeget i samarbejde med relevante interessenter, og gennem samarbejdet vil der også blive udarbejdet information om de vejledende ruter kædet sammen med information om læssepladser og erhvervspladser. For yderligere at optimere brugen af gaderummet hen over døgnet indledes dialoger med leverandører om støjsvag varelevering i ydertimer, som kan betyde, at en del af de større køretøjer kan levere varer uden for myldretiden.

Visse typer af varer, pakker og leveringer vil kunne håndteres med enten ladcykler eller mindre køretøjer, hvilket ofte vil kræve, at varerne omlastes. Etablering af omlæsningssteder kombineret med læssezoner og pakkeshops kan således medvirke til at fremme brugen af mindre køretøjer og gøre det muligt for varemodtageren selv at hente forsendelser til fods. For at understøtte disse muligheder arbejdes der videre med at udpege forslag til placering af en cykellogistikhub nær Middelalderbyen samt af en større omlæsningsterminal i en vis afstand fra området og med god tilgængelighed ved det overordnede vejnet. Brugen af disse omlæsningshubs baseres på frivillige aftaler og dialoger med markedsaktørerne om at skabe egnede fysiske rammer og udvikle koncepterne.

Bedre forhold for mennesker med mobilitetshandicap

Middelalderbyens gader og pladser skal anlægges med bedre forhold for mennesker med mobilitetshandicap. Gennemgående skal mange af planens øvrige tiltag og principper på tværs af de fire temaer medvirke til, at tilgængeligheden bliver forbedret. Områdets gader og pladser skal indrettes, så der sikres en god tilgængelighed for alle, fx gennem sænkede kantsten ved fodgængerkrydsninger. Med planen foreslås fortovene udvidet på mange gadestrækninger, ligesom gennemgående fortove hen over krydsende sidegader anbefales flere steder. Samtidig fastlægger planen, at udvidede fortovsarealer i vidt omfang skal holdes fri for inventar, af hensyn til fremkommelighed og tilgængelighed.

I valg af belægninger lægges der vægt på, at "københavnerfortovet" med betonfliser og chaussésten fortsat skal være et gennemgående element i området. Ved brolagte overkørsler kan tilgængeligheden øges ved stedvis brug af blandt andet mere jævne brosten (stokhuggede) og bordursten. For at sikre tilgængelighed bør nyanlagte gader med brosten anlægges med københavnerfortove og med stedvis brug af stokhuggede brosten. Der udpeges desuden et antal nye gågader, som anlægges med niveaufri belægning fra facade til facade, ligesom områdets pladser som hovedregel foreslås anlagt med niveaufri belægning fra facade til facade. I takt med at planen omsættes til konkrete anlægsprojekter, skal der vælges specifikke løsninger for de enkelte byrum, så der sikres god tilgængelighed. Udviklingen af mere tilgængelige byrum bør ske i løbende dialog med relevante aktører, herunder handicaprådet og ældrerådet.

Med planen introduceres et nyt greb for cykelparkering i Middelalderbyen, hvor områdets pladser skal holdes fri af cykelparkering. Det betyder, at tilgængeligheden på pladserne forbedres, og at der kan skabes nye muligheder for at sætte sig på ikke-kommercielle opholdsmuligheder, fx bænke. I gaderne skal cykelstativer placeres i mindre enheder med afstand imellem frem for i lange, sammenhængende rækker.

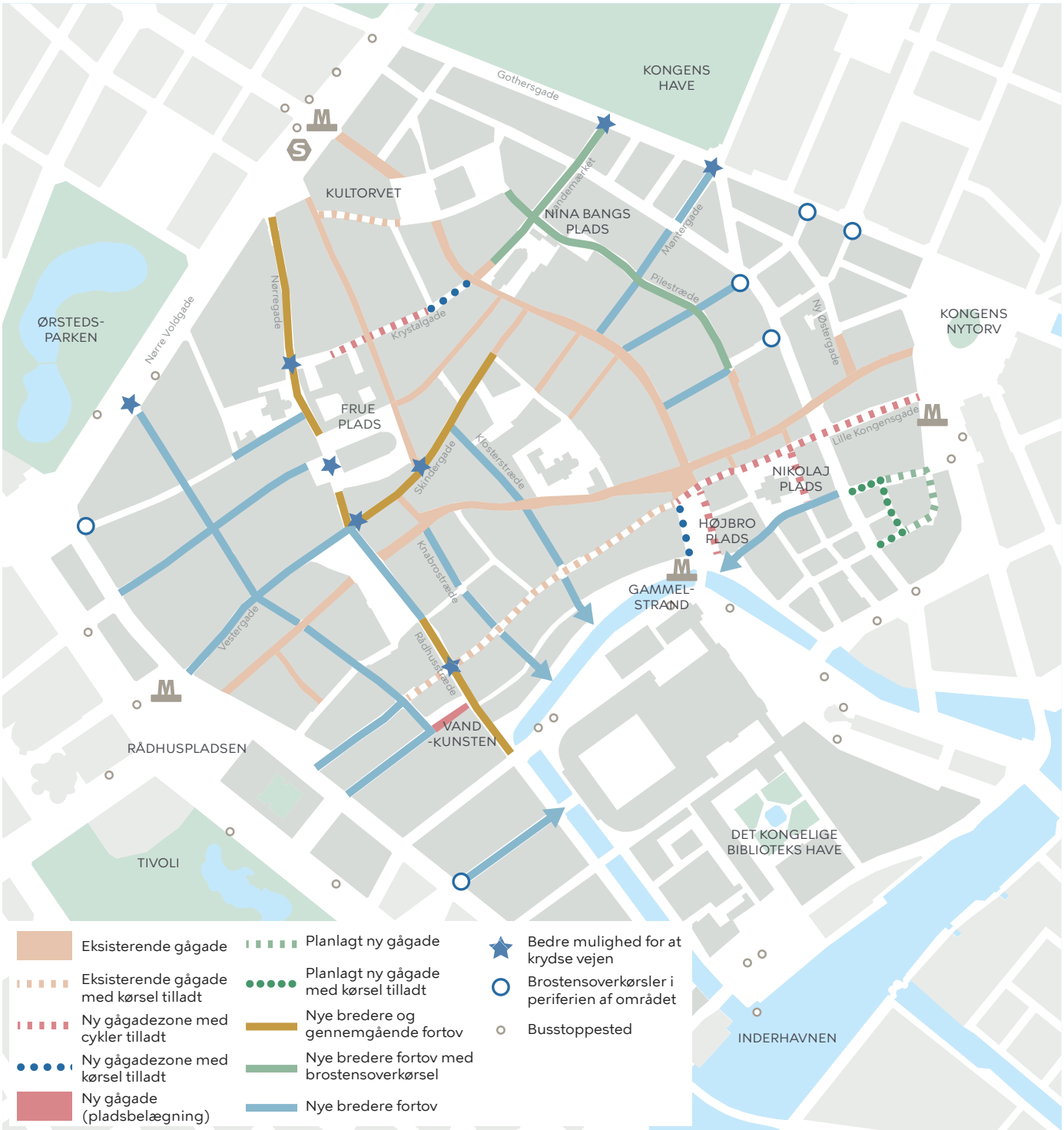
Med planen øges antallet af handicapparkeringspladser (besøgspladser) i området med 10 %, svarende til 6 nye pladser.



Foto: Ursula Bach

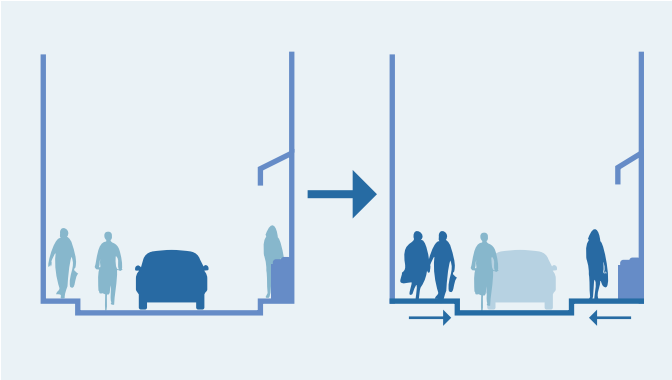
Bedre fodgængerforhold

Middelalderbyen skal blive endnu bedre at færdes i som fodgænger. Der udpeges enkelte nye gågader med cykler tilladt, og områdets pladser integreres bedre i de omgivende forløb for fodgængere.
Øvrige gader anlægges blandt andet med bredere fortove og brolagte og hævede arealer på kørebanen for at forbedre krydsningsmulighederne for fodgængere. Strækninger, der leder til stationerne, skal prioriteres højt for fodgængere. Tilgængeligheden kan forbedres for gangbesværede med flere sænkede kantsten.

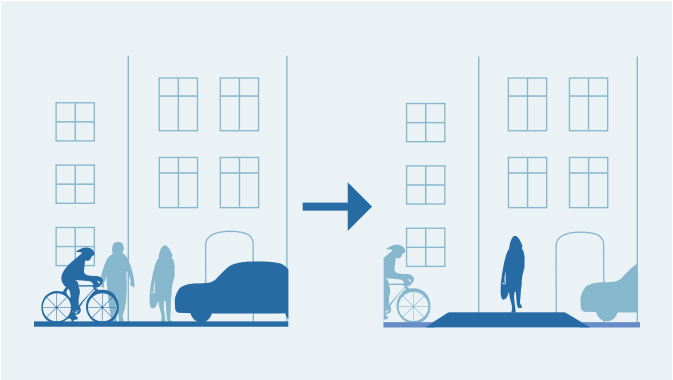


KORT 10 Princip og tiltag for '*Bedre fodgængerforhold*' 1:8000 (2022)

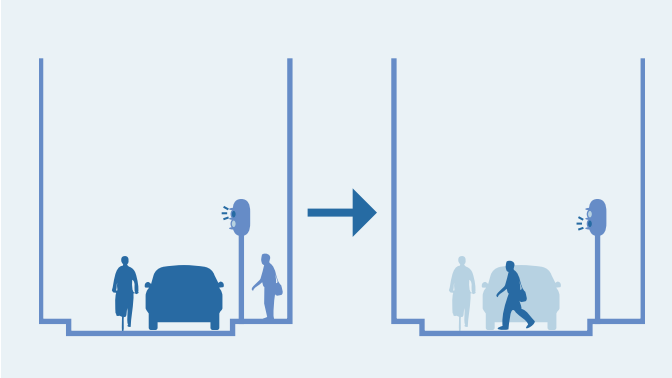
Tiltag for '**Bedre fodgængerforhold**'



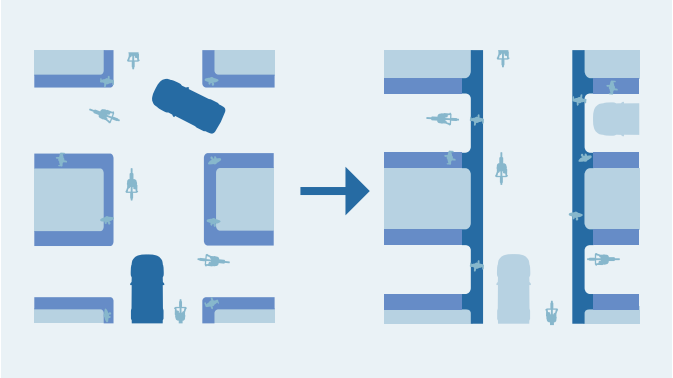
31 Anlægge bredere fortov



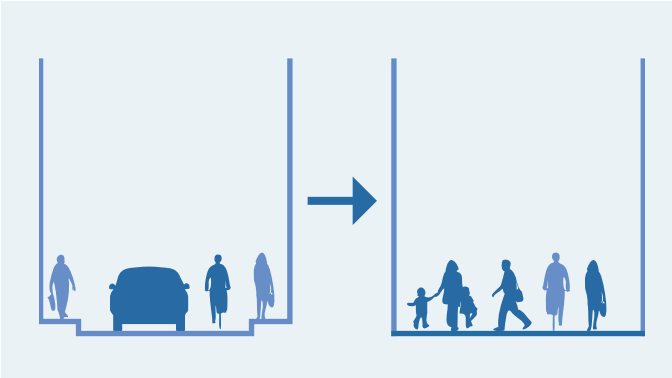
32 Skabe bedre mulighed for at krydse kørebanen i form af fartdæmpende felter og overkørsler



33 Prioritere fodgængere højt i signalanlæg



34 Anlægge gennemgående fortovsforløb over sidegader



35 Etablere nye gågader og gågader med henholdsvis cykling og kørsel tilladt

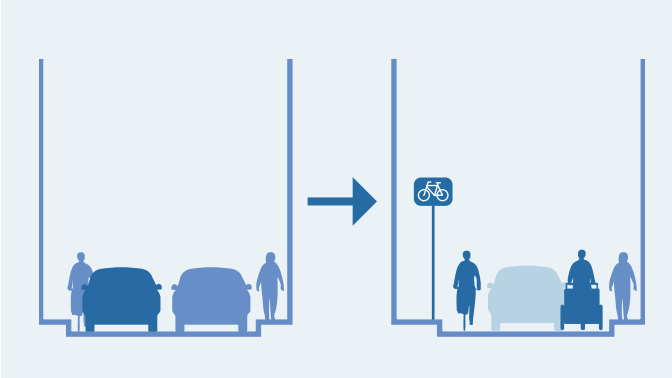
Bedre cykelforhold

Cyklister skal især have bedre forhold på de gader, der leder ind i området. Der udpeges nye cykelgader og gågader med cykler tilladt, og hastigheden nedsættes for biler i hele området. Antallet af biler forventes at falde i området, når antallet af parkeringspladser reduceres. Cyklister får bedre mulighed for at krydse gennem området, idet ensretning ophæves for cykler på alle gader, hvor det er muligt under hensyn til sikkerheden.

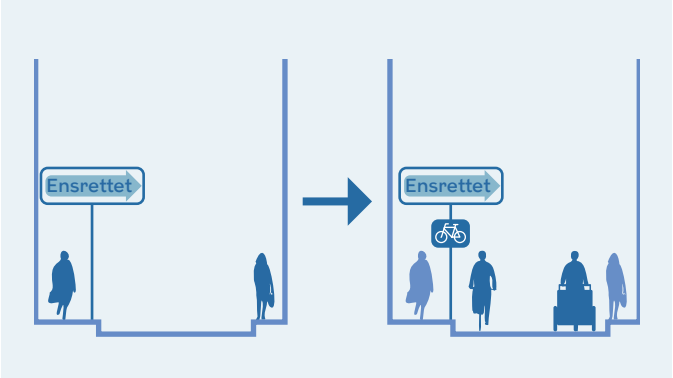


KORT 11 Princip og tiltag for *'Bedre cykelforhold'* 1:8000 (2022)

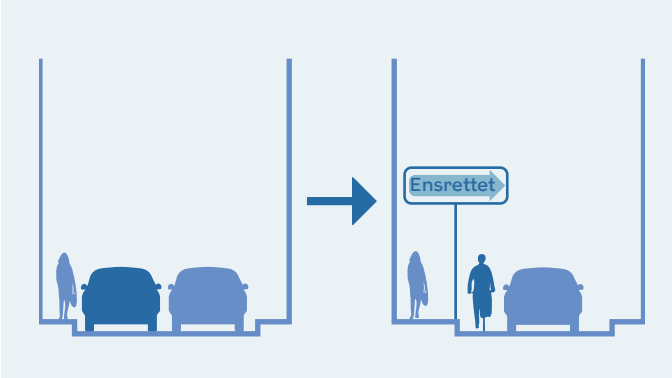
Tiltag for '**Bedre cykelforhold**'



36 Etablere yderligere cykelgader



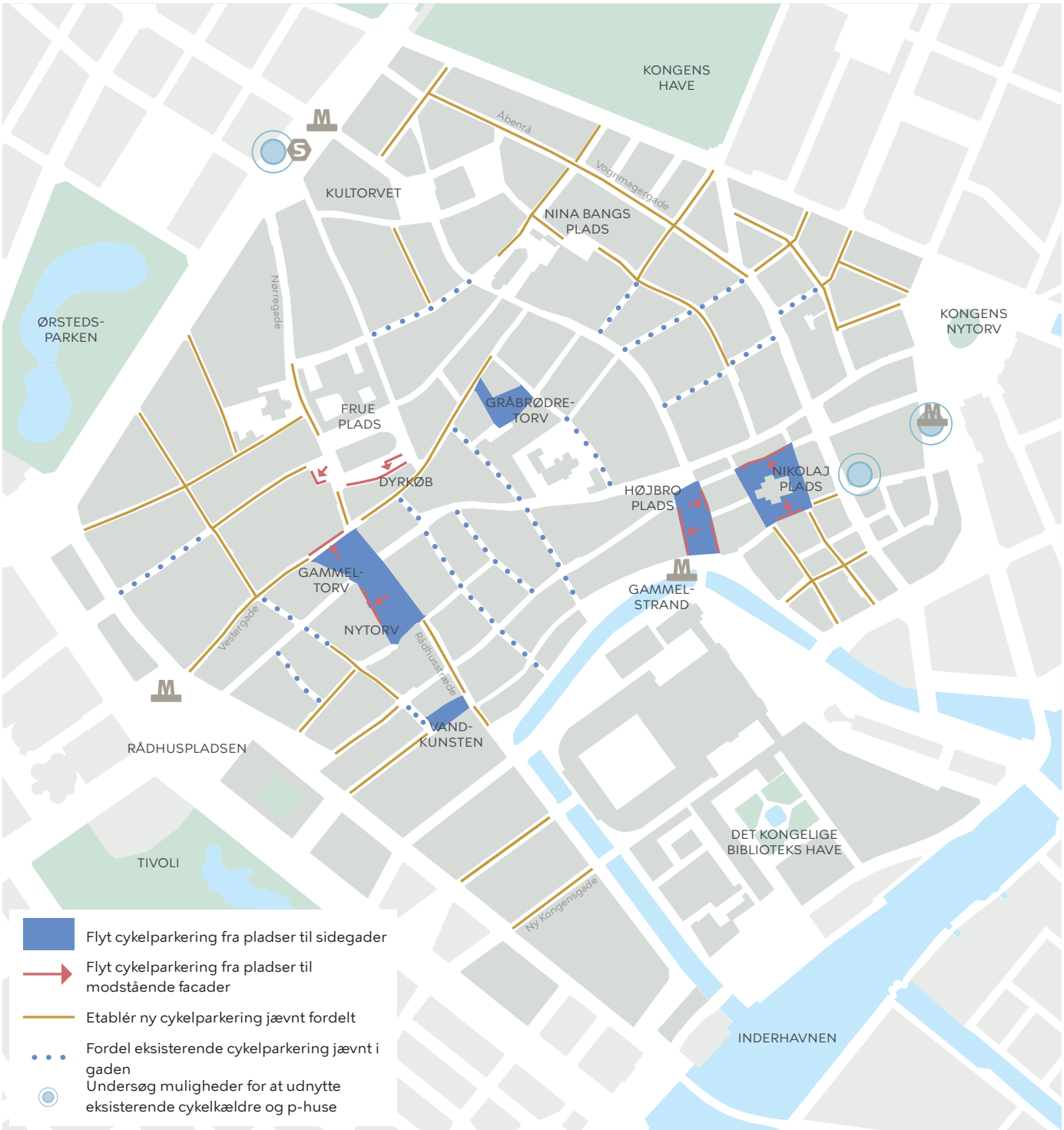
37 Tillade cykling mod ensretningen



38 Indføre ensretning for biler

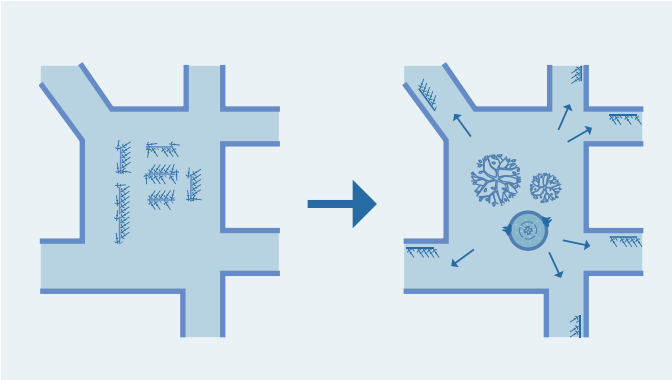
Mere hensynsfuld cykelparkering

Områdets pladser skal gøres fri af cykelparkering, så de i stedet kan bruges til ophold og rekreation. Cykelparkering placeres i stedet på nogle af de bilparkeringspladser, der nedlægges i gaderne, og den eksisterende kapacitet fordeles således mere bredt i området. Herudover etableres der ny kapacitet på op til 1000 stativpladser i områdets gader. Stativer skal placeres i mindre enheder, så man undgår lange barrierer af cykelstativer.

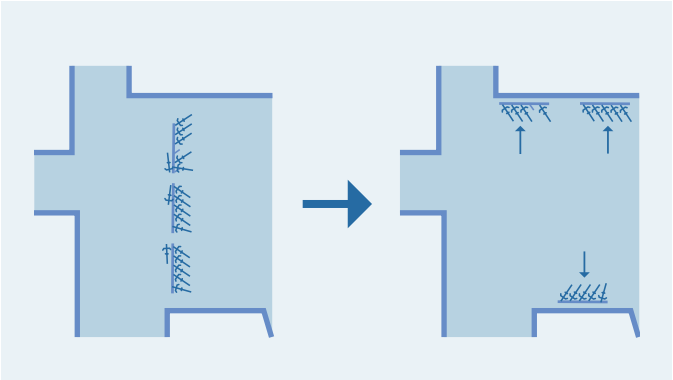


KORT 12 Princip og tiltag for *'Mere og bedre cykelparkering'* 1:8000 (2022)

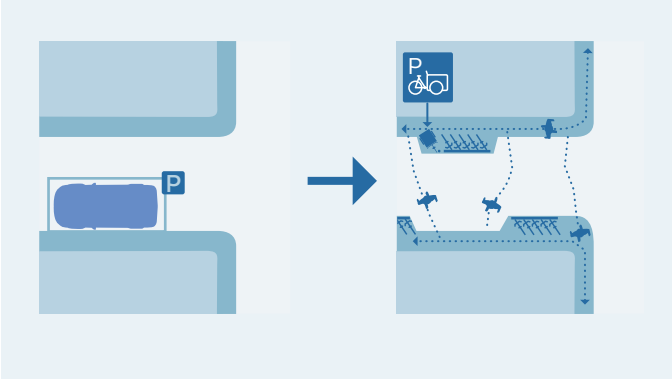
Tiltag for '**Mere hensynsfuld cykelparkering**'



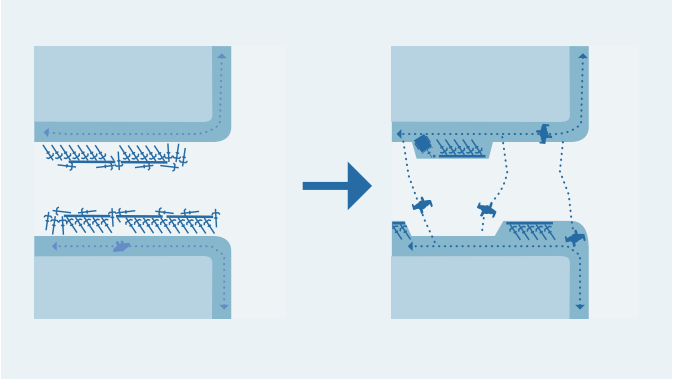
39 Flytte cykelparkering fra Middelalderbyens pladser til omkringliggende gader. Pladser gøres fri til ophold, og cyklister får adgang til cykelparkering jævnt fordelt i kvarteret



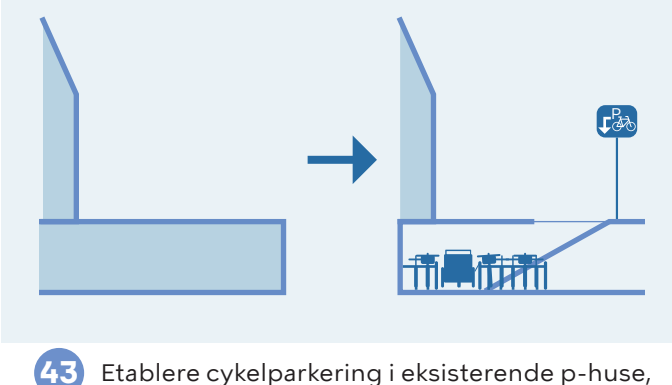
40 Flytte cykelparkering fra pladsen til modstående facader, så cyklerne ikke skaber barriere midt i byrummet



41 Etablere ny cykelparkering jævnt fordelt på gadestrækningerne. Der etableres ca. 1 ladcykelparkeringsplads per 20 stativpladser



42 Placere eksisterende cykestativer i mindre enheder og med afstand imellem for at undgå barrierer

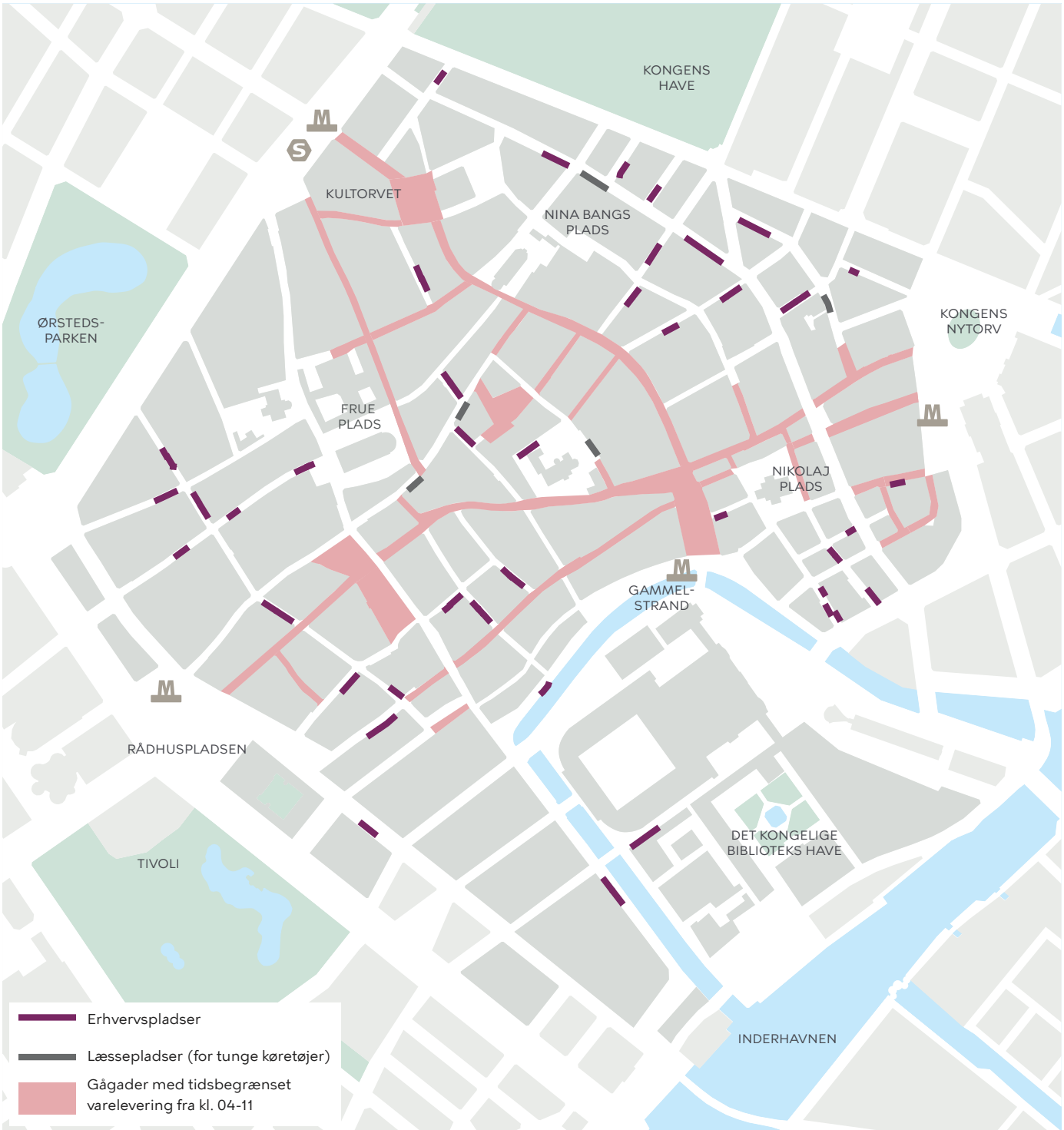


43 Etablere cykelparkering i eksisterende p-huse, p-kældre, bygninger og baggårde

Yderligere anbefalinger:
Det foreslås, at der foretages hyppigere cykeloprydning, så mængden af ejerløse cykler i byrummet begrænses. Der skal udvikles og implementeres en tydelig og genkendelig skiltning, der leder cyklister til cykelparkering.

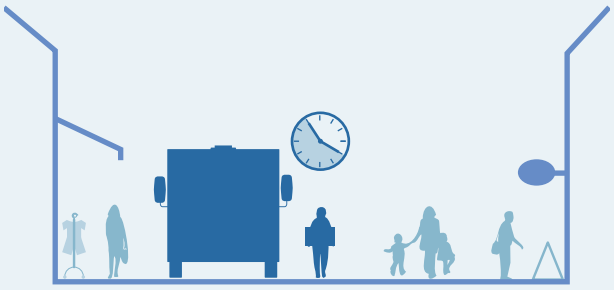
Tilpasset varelevering og logistik

Der vil fortsat være et stort behov for varelevering til områdets mange butikker, restauranter og andre erhvervsdrivende samt behov for forskellige typer af erhvervstrafik. Varelevering skal ske under hensyn til tryghed for cyklister og fodgængere, nattero, mv. I dag er der tidsbegrænset varelevering i gågader. Begrænsningen udvides, så den i fremtiden også gælder i gågader med hhv. kørsel og cykler tilladt. Læssepladser for tunge køretøjer bevares i øvrige gader. Muligheder for nye typer af logistik skal undersøges og udvikles.



KORT 13 Princip og tiltag for *'Tilpasset varelevering og logistik'* 1:8000 (2022)

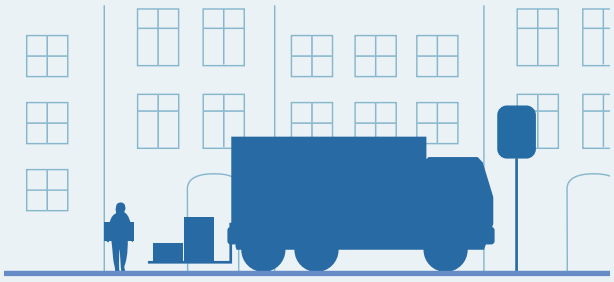
Tiltag for '**Tilpasset varelevering og logistik**'



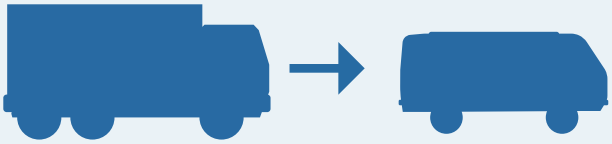
44 Udvide tidsbegrænset varelevering til at gælde for alle typer af gågader (kl. 04-11)



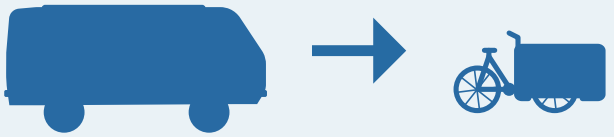
45 Fastholde erhvervsparkeringspladser jævnt fordelt i området. Der tilføjes ekstra erhvervspladser samt bedre skiltning og kommunikation



46 Fastholde læssepladser for tunge køretøjer. Der tilføjes bedre skiltning og kommunikation



47 Anbefaling om udvikling af koncepter for omlastning til mindre køretøjer



48 Anbefaling om udvikling af koncepter for cykellogistik. Tiltaget understøttes med etablering af flere ladcykelparkeringspladser i området

Yderligere anbefaling:
Det anbefales at opfordre og vejlede til støjsvag varelevering. Det kan overvejes at indføre forhøjet takst for parkering.

Reduceret parkering i Middelalderbyen

Gaderne i Middelalderbyen skal i højere grad anvendes til andre formål end parkering. Samtidig er nedlæggelse af parkeringspladser et væsentligt middel til at reducere biltrafikken i området. Derfor foreslås det, at ca. 70% af de nuværende parkeringspladser i området nedlægges. I området er der i dag ca. 1.050 parkeringspladser til almindelige biler, elbiler og erhvervskøretøjer. Op mod 750 af disse parkeringspladser foreslås nedlagt.

Der opretholdes parkering til almindelige personbiler på udvalgte strækninger rundt i udkanten af området. Erhvervsparkeringspladser vil forblive spredt i området og vil fortsat være reserveret til køretøjer på gule nummerplader i tidsrummet kl. 07-17. Udenfor dette tidsrum kan alle køretøjer anvende pladserne. Antallet af erhvervsparkeringspladser øges med 10 %, svarende til 14 nye pladser.
Handicappladser i området opretholdes og forbliver i vidt omfang på de nuværende placeringer. Antallet af handicappladser (besøgspladser) øges med 10 %, svarende til seks nye pladser.
Parkeringspladserne til elbiler på henholdsvis Dyrkøb og Pilestræde vil blive flyttet permanent til et nærliggende område i forbindelse med nye anlægsprojekter på Dyrkøb og Pilestræde.

Parkeringspladser til taxier, som i dag er placeret på Højbro Plads og i Lille Kongensgade, flyttes til nærliggende gader (Nikolaj Plads' sydlige del, Boldhusgade og Gammel Mønt) for at give plads til, at arealerne på Højbro Plads og Lille Kongensgade kan omdannes til gågader. Øvrige taxipladser i området forbliver som udgangspunkt på nuværende placeringer.
Busparkering på Frue Plads vil ikke længere være tilladt. Nedlagt busparkering på Frue Plads vil i stedet blive etableret i Nørre Voldgade. Taxi- og buspladser reserveres til nulemissionskøretøjer så vidt det er muligt og i takt med, at den nødvendige ladeinfrastruktur oprettes.

Der etableres parkeringsforbud i hele planens område, hvor parkering frem over kun vil være tilladt i afmærkede båse eller parkeringsbaner. I parkeringsforbudszonen vil det generelt være tilladt at standse og af- og pålæsse varer på strækninger, medmindre der er lokale standsningsforbud. Nuværende lokale standsningsforbud i området opretholdes. På enkelte strækninger med lokale standsningsforbud er der tilladt af- og pålæsning og ud- og indstigning. Dette gælder blandt andet ved Sankt Petri Kirke på Nørregade, hvor af- og pålæsning og ud- og indstigning også frem over vil være tilladt.

Den nuværende regulering af standsnings- og parkeringsforhold i Middelalderbyen er alsidig med forskellige tidsrestriktioner på pladserne. Det vil først blive undersøgt, om der skal ændres på de forskellige restriktioner på de tilbageværende pladser, når projekterne for de enkelte strækninger udføres.

I og rundt om Middelalderbyen er der parkeringshuse og -kældre med en kapacitet på i alt op mod 4000 bilparkeringspladser. I parkeringshuset under Israels Plads er der indtil 2031 adgang med beboerlicens til 480 bilparkeringspladser. Dertil er der gadeparkeringspladser rundt om det afgrænsede område blandt andet på Jarmers Plads, H.C. Andersens Boulevard, Christians Brygge, Nørre Voldgade og Borgergade.

For at sikre bedre udnyttelse af de tilbageværende gadeparkeringsmuligheder i Middelalderbyen for blandt andet erhvervskøretøjer kan det overvejes at regulere prisen, så der skabes øget incitament til ikke at parkere længere end højst nødvendigt.



Foto: Troels Heien

Reduceret parkering i Middelalderbyen

Samlet antal pladser før nedlæggelse

I Middelalderbyen er der i dag omkring 1.050 parkeringspladser til almindelige biler, elbiler og erhvervskøretøjer. Derudover er der handicappladser reserveret til bestemte køretøjer, samt besøgspladser, som alle handicapkøretøjer kan anvende. I området findes der blandt andet også taxipladser og ambassadepladser. På kortet kan en markering dække over flere pladser.



KORT 14 Parkeringspladser før reducering af parkeringspladser. Gadeparkeringspladser, taxipladser og busholdepladser uden for området er ikke vist på kortet 1:8000 (2022)

Reduceret parkering i Middelalderbyen

Samlet antal pladser efter nedlæggelse

Det foreslås at nedlægge 750 parkeringspladser i Middelalderbyen, svarende til ca 70 %. Busplads flyttes fra Frue Plads til Nørre Voldgade. Der opretholdes parkering til almindelige personbiler i udkanten af området, mens erhvervspladser, handicappladser, taxipladser og ambassadepladser vil forblive i området. Der tilføjes flere erhvervs- og handicappladser. På kortet kan en markering dække over flere pladser.



KORT 15 Parkeringspladser efter reducering af parkeringspladser. Gadeparkeringspladser, taxipladser og busholdepladser uden for området er ikke vist på kortet 1:8000 (2022)

Ændring af biltrafikale forhold

Middelalderbyen er i dag omfattet af en 40 km/t hastighedszone. Den foreslås erstattet af en 30 km/t zone. Krystalgade, St. Kirkestræde, Lille Kgs.gade samt dele af Nikolaj Plads og Højbro Plads foreslås omlagt til gågader med cykler samt beboer- og varekørsel tilladt.

Vandkunsten foreslås omlagt til gågade med beboer- og varekørsel tilladt. Derudover foreslås det at ensrette Rådhusstræde fra Nybrogade til Brolæggerstræde. I Gåsegade foreslås ensretningen vendt i forhold til den nuværende situation for at sikre en logisk trafikafvikling.



KORT 16 Ændring af biltrafikale forhold. Laksegade, Vingårdstræde og Asylgade er henholdsvis planlagte gågader og gågader med kørsel tilladt (Lokalplan nr. 579 Laksegade Øst) 1:8000 (2022)

Parkeringsrestriktioner i Middelalderbyen

Nuværende gældende regler (2022)

Almindelig parkering
Middelalderbyen er delt op i rød og grøn betalingszone. Den grønne zone dækker Slotsholmen, og området mellem Frederiksholms Kanal og H.C.A Boulevard, mens den røde zone dækker resten. I den røde zone er gaderne såkaldte prikgader, hvilket betyder, at beboerlicensen ikke gælder på hverdage mellem kl 10-17. I dette tidsrum skal der betales for parkering. Udvalgte pladser/strækninger i zonerne er underlagt yderligere regulering. Det være sig i form af standsnings- eller parkeringsforbud i udvalgte tidsrum eller tidsbegrænset parkering i korte perioder.

El-bil plads
El-bil pladser er forbeholdt elbiler.

Besøgsplads (Handicapplads)
Besøgspladser er reserveret til køretøjer med handicapparkeringskort. De er dermed ikke reserveret til et bestemt køretøj. Nogle få af pladserne er underlagt tidsbegrænsning.

Handicapparkering
Handicappladser er reserveret til et bestemt køretøj, hvor nummerpladen er angivet på tavlen.
Nogle af pladserne er underlagt tidsbegrænsning, således de kun må parkere i dagtimerne.

Erhvervspladser
Erhvervspladser er reserveret til erhvervskøretøjer på gule nummerplader i tidsrummet 7-17.
Øvrig tid er p-betalingszone, så det er muligt for alle køretøjer at parkere.

Læssepladser
På læssepladser kan tunge køretøjer på 3,5 – 18 t standse mellem kl 8-12 og aflæsse varer.

Ambassadeparkering
Ambassadepladser er reserveret til køretøjer med ærinde i ambassaden/konsulatet

Af- og pålæsningspladser samt ud- og indstigningspladser
Må benyttes af alle køretøjer til af- og pålæsning af varer og til ud- og indstigning. Pladserne er er undtaget et lokalt standsningsforbud.

Implementering



Foto: Ursula Bach

Implementering

Realisering af byrums- og trafikplanens samlede løsningsforslag må forventes at løbe over en lang årrække, idet planen medfører forslag til ændringer på et stort antal gader og pladser. På de følgende sider er det beskrevet, hvordan og i hvilken rækkefølge implementeringen af de mange løsningsforslag foreslås prioriteret. Implementeringsplanen rummer flere greb for realisering:

2 tværgående anlægsprojekter, hvor i alt 750 bilparkeringspladser nedlægges
Med de to projekter nedlægges først 600 bilparkeringspladser fordelt i området og efterfølgende yderligere 150 bilparkeringspladser. Arealerne gives fri til fodgængere og cyklister og til etablering af mere cykelparkering. Projekterne giver også mulighed for, at Middelalderbyens pladser kan gøres fri af cykelparkering og i stedet kan anvendes til ikke-kommercielt ophold, og der investeres i enkelte permanente anlæg for at realisere de ønskede gevinster.

9 flagskibsprojekter, der omfatter nye anlæg på centrale gader og pladser
Flagskibsprojekterne realiseres over en årrække som permanente, fysiske anlæg med nye belægninger, beplantning og inventar, der realiserer planens løsningsforslag på ni centrale steder. Projektstrækningerne er udvalgt og prioriteret efter, hvilke gader, der vurderes at kunne skabe størst mulig effekt i forhold til planens målsætninger under de fire temaer, samt hvilke gader og pladser der har fået særlig opmærksomhed i den gennemførte "prikkort-undersøgelse" blandt beboere og brugere i området. Mulighed for synergi med andre projekter i og uden for området samt behov for vejgenopretning er også taget i betragtning i den foreslåede rækkefølgeplan.

1 tværgående samarbejdsprojekt, der skal skabe grønnere byrum
Med projektet inviteres beboere og andre lokale aktører til at bidrage med facadebeplantning og andre forslag til lokale, grønne tiltag. Samarbejdsprojektet kan føre videre til anlægsprojekter afhængig af hvilke løsninger, der udvikles.

2 tværgående samarbejdsprojekter om cykelparkering og varelevering
Med projekterne involveres erhvervslivets aktører i at udvikle koncepter for omlastning af varer og cykellogistik samt i at etablere cykelparkering i eksisterende p-huse, bygninger og gårde. Samarbejdsprojekterne kan føre videre til anlægsprojekter afhængig af hvilke løsninger, der udvikles.

Realisering af planens øvrige fysiske forslag med løbende vejgenopretning
På de strækninger og pladser, der ikke er omfattet af de 9 flagskibsprojekter, lægges der op til, at planens løsningsforslag implementeres i forbindelse med den løbende vejgenopretning, efterhånden som gaderne og pladserne er modne til fornyelse. Implementering kan også ske i forbindelse med skybrudsprojekter eller andre bygge- og anlægsprojekter.

Implementering af

Flagskibsprojekter og tværgående projekter

Tværgående projekter og flagskibsprojekter (A til I) foreslås igangsat sideløbende. Realisering af de enkelte flagskibsprojekter forventes at vare cirka 3-8 år, afhængig af det enkelte projekts kompleksitet. Det er muligt at igangsætte og udføre flere anlægsprojekter samtidig, dog under hensyn til den fortsatte trafikbetjening af området. Den foreslåede rækkefølgeplan er åben for, at udefrakommende faktorer kan gøre det relevant at realisere projekterne i en anden rækkefølge.

Tværgående projekter:
(hele området)

Tværgående anlægsprojekt: *Nedlæggelse af 600 parkeringspladser, etablering af ny cykelparkering og opgradering af udvalgte pladser*

Tværgående samarbejdsprojekt: *Samarbejde med lokale aktører om facadebeplantning og andre grønne initiativer*

Tværgående samarbejdsprojekt: *Samarbejde med erhvervslivets aktører om alternative former for varelevering*

Tværgående samarbejdsprojekt: *Samarbejde med bygningsejere om etablering af cykelparkering*

Tværgående anlægsprojekt: *Nedlæggelse af 150 parkeringspladser*

Flagskibsprojekter:

A Nørregade, Dyrkøb, Bispetorvet

B Skindergade, Gammeltorv, Vestergade

C Lille Kongensgade, Nikolaj Plads (nord), Store Kirkestræde og Højbro Plads

D Knabrostræde samt Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs

E Rådhusstræde, Vandkunsten, Løngangsstræde

F Krystalgade og Landemærket

G Pilestræde, Suhmsgade og Nina Bangs Plads

H Frederiksholms Kanal

I Ny Kongensgade og Ny Vestergade





KORT 17 Flagskibsprojekter og rækkefølge for implementering. Den sorte linje markerer afgrænsningen for byrums- og trafikplanen 1:5000 (2022)



Foto: Ursula Bach

Implementering i to spor

På de følgende sider er de enkelte flagskibsprojekter og tværgående projekter, som foreslås realiseret sideløbende med hinanden, beskrevet nærmere.

Tværgående projekter
De tværgående projekter foreslås igangsat i den opstillede rækkefølge så snart, der kan afsættes finansiering, og sideløbende med med de første flagskibsprojekter i implementeringsplanen.
Det første, tværgående anlægsprojekt med forslag om nedlæggelse af 600 bilparkeringpladser er beskrevet mest detaljeret, og der er anslået forventede omkostninger til realisering inklusive kommunikationskampagne og årligt provenutab ved nedlæggelse af bilparkering.
For de foreslåede samarbejdsprojekters vedkommende vil en del af den videre proces for projekterne indebære, at deres indhold skal defineres og beskrives nærmere, og at projekternes deltagere skal identificeres.

Flagskibsprojekter
Flagskibsprojekterne foreslås igangsat i den opstillede rækkefølge så snart, der kan afsættes finansiering, og sideløbende med med de første tværgående projekter i implementeringsplanen.
De fire flagskibsprojekter, der foreslås realiseret som de første i implementeringsplanen, er beskrevet mest detaljeret, da de på nuværende tidspunkt er mest kvalificerede. Under hvert projekt henviser de nummererede tiltag til byrums- og trafikplanens anbefalinger under planens fire temaer.
For de første fire flagskibsprojekter er der anslået forventede omkostninger til realisering. De næste fem flagskibsprojekter, som foreslås realiseret længere ude i fremtiden, er beskrevet mindre detaljeret, og der er ikke anslået omkostninger til realisering af de enkelte projekter.

Økonomiske overslag
For de økonomiske overslag under hvert projekt må der tages forbehold for, at materialepriser, priser for parkering mv. må forventes at ændre sig løbende. Det vil derfor være nødvendigt at kvalificere de anslåede beløb, når tidspunktet for finansiering nærmer sig. Omkostninger til planlægning og udførelse af projekter er medregnet - mens afledte omkostninger til kommunikationskampagner, arkæologiske undersøgelser samt uforudsete udgifter mv. ikke er medregnet, med mindre andet er angivet.

Tværgående anlægsprojekt:

Nedlæggelse af 600 parkeringspladser, etablering af ny cykelparkering og opgradering af udvalgte pladser

Anslået anlægspris, inkl. kommunikationsindsats: 11-16 mio. kr.
Årligt provenutab ved nedlagt parkering: 23,3 mio. kr.

Med projektet nedlægges 600 bilparkeringspladser inden for relativt kort tid, så incitamentet til at køre ind i Middelalderbyen mindskes, og så de nedlagte parkeringsarealer i stedet kan bruges af fodgængere og cyklister. Projektet giver mulighed for at skabe en stor forandring i områdets balance mellem biltrafik og andre trafikanter på kort tid - samtidig med, at byrums- og trafikplanens forslag til permanente løsninger kan realiseres, strækning for strækning, hen over en længere årrække. Som en del af projektet udlægges og skiltes hele området som en såkaldt "parkeringsforbudszone" - hvor det kun er tilladt at parkere i afmærkede båse.

Målsætninger
Nedlæggelse af bilparkeringspladser skal bidrage til at realisere hovedgreb, principper og stedsspecifikke løsningsforslag fra byrums- og trafikplanen – selv hvis nedlæggelsen sker, før der er økonomi til at realisere de permanente anlæg, som byrums- og trafikplanen rummer forslag til. Projektets målsætninger er at:

Frigøre plads i gaderummet for at give cyklister og fodgængere bedre forhold. Der bliver mere plads til cyklister på kørebanen, og det bliver muligt at ophæve ensretning for cykler på en del gadestrækninger. Fodgængere får lettere ved at krydse gaden.

Gøre Middelalderbyens pladser fri af cykelparkering og indrette pladserne, så de kan indtages af fodgængere og blive attraktive at opholde sig på. Cykelparkeringen flyttes fra Nikolaj Plads, Gammeltorv og Vandkunsten til nedlagte bilparkeringspladser i de omgivende gader. På Højbro Plads, hvor mange omgivende gader er gågader, flyttes en del cykelparkering til nedlagte bilparkeringspladser langs Højbro Plads' ydre kant, så fodgængere får lettere ved at bevæge sig ind på pladsen. Der investeres med projektet også i begrænsede anlæg og justering af inventar på selve pladserne for at højne opholdskvaliteterne og forholdene for fodgængere.

Etablere mere cykelparkering, bredt fordelt i gaderne. Cyklister får dermed mulighed for at parkere flere forskellige steder end i dag - og kan derfor i mange tilfælde komme tættere på deres destination. Med det tværgående projekt foreslås stativerne placeret direkte i asfalten, der hvor der nedlægges bilparkering.

Der foreslås etableret 1 ladcykelplads ud af 20 nye stativpladser. Stativer skal placeres i mindre enheder frem for i lange, sammenhængende stræk.

Fordele eksisterende cykelstativer bedre i gaderne og aflaste strækninger, der er stærkt præget af cykelparkering. Cykelstativer placeres med afstand imellem, så de ikke skaber barrierer for fodgængere.

Konvertering af bilparkering til cykelparkering
Ud af de 600 bilparkeringspladser, der nedlægges med projektet, foreslås ca. 180 konverteret til cykelparkering. Det giver mulighed for at etablere cirka 1700 cykelstativpladser i områdets gader, idet én bilparkeringsplads optager samme areal som 10 stativpladser til almindelige cykler – hvoraf hver tyvende i stedet etableres som ladcykelparkering. Ny kapacitet i gaderne på 1700 stativpladser disponeres således:

- Der etableres i alt 1000 helt nye stativpladser i gaderne
- Der flyttes ca. 450 eksisterende stativpladser til gaderne fra nuværende placeringer på Nikolaj Plads, Gammeltorv og Vandkunsten, der frem over holdes fri af cykelparkering
- Der flyttes ca. 250 eksisterende stativpladser i og mellem gaderne, så strækninger, der i dag er stærkt præget af cykelparkering, kan aflastes

Herudover foreslås det at konvertere ca. 20 bilparkeringspladser forsøgsmæssigt til ladcykelarealer uden fast stativ – hvor især erhvervsdrivende med ladcykel kan korttidsparkere på markerede arealer på asfalten. Afhængig af cykeltype giver arealet mulighed for, at der kan parkeres op til 80 ladcykler.

Behov for kommunikation
Det anbefales, at anlægsprojektet ledsages af en kommunikationskampagne, så både beboere, erhvervsdrivende og besøgende gøres opmærksom på, at området er under forandring. Bilister skal gøres opmærksom på, at det ikke længere er muligt at parkere i gaderne i samme omfang som før, og de skal henvises til parkeringshuse. Cyklister skal gøres opmærksom på, at de frem over skal parkere i områdets gader og ikke på pladserne, og det anbefales at opsætte skilte og udsende "cykelbutlere" i en periode, som kan besluttes forlænget efter behov.



KORT 18 Tværgående anlægsprojekt: Kortet viser de tilbageværende parkeringspladser efter projektets gennemførelse. Nikolaj Plads, Gammeltorv og Vandkunsten, der frigøres for cykelparkering og indrettes på ny, er markeret på kortet med rød. På pladserne skabes bedre muligheder for ophold og passage for fodgængere. 1:5000 (2022)

A Flagskibsprojekt:
Nørregade, Dyrkøb, Bispetorvet

Anslået anlægspris: 49-69 mio. kr.
Årligt provenutab ved nedlagt parkering (61 pladser): 2,5 mio. kr.
Parkeringspladserne er en delmængde af de 600 pladser, som nedlægges med det tværgående projekt



KORT 18 Flagskibsprojektet 'Nørregade, Dyrkøb og Bispetorvet'. Kortet viser tiltag og afgrænsning for anlægsprojektet 1:5000 (2022)

NØRREGADE
Nørregade fungerer som transitgade i området for både bilister, cyklister og fodgængere. I fremtiden skal Nørregade fortsat spille denne rolle, men forholdene for cyklister og fodgængere skal gøres bedre, end de er i dag. Derfor anlægges den nordlige del af Nørregade som ny cykelgade, i forlængelse af cykelgaden i Vendersgade mod nord - hvor biler må køre efter cyklisternes forhold. Det anbefales, som i hele planens område i øvrigt, at ændre fartbegrænsningen til 30 km/t.
Kørebanearealet indsnævres, og fortovene i gaden udvides mest muligt. Der skal tages hensyn til behovet for skybrudssikring, der dog foreslås indrettet, så det optager mindst muligt af overfladearealet i det snævre gaderum.

Nørregade anlægges med følgende tiltag:

- **13** Gaden anlægges med separat kørebane og fortov. Fortove holdes i videst muligt omfang fri af inventar, af hensyn til tilgængelighed for gadens mange fodgængere.
- **31** Fortove udvides mest muligt, af hensyn til Nørregades mange fodgængere
- **32** Fodgængere skal have bedre mulighed for at krydse kørebanen. Fodgængerovergangen i forlængelse af Krystalgade suppleres med fartdæmpende, brolagt areal
- **34** Der anlægges gennemgående fortovsforløb over Sankt Peders Stræde
- **36** Den nordlige del af Nørregade anlægges som ny cykelgade
- **41** Der etableres ny cykelparkering i den sydlige ende af Nørregade, hvor gaden er bredest. Stativer placeres i mindre enheder. Der etableres ca. 1 ladcykelparkeringsplads per 20 stativpladser

PLADSEN OMKRING VOR FRUE KIRKE (NYE ANLÆG PÅ DYRKØB OG BISPETORVET)

Hele pladsen omkring Vor Frue Kirke er udpeget til en plads for ikke-kommercielt ophold. Der kan afholdes lejlighedsvise arrangementer. Arealet inkluderer Frue Plads, Bispetorvet, Dyrkøb og den del af Fiolstræde, der ligger mellem Dyrkøb og Store Kannikestræde, og arealet anlægges med en samlet pladsbelægning i granit, der lægger sig over Nørregade og Studiestræde, så kørebanen anlægges med granitbelægning. De eksisterende belægninger på Frue Plads og Fiolstræde samt dele af Bispetorvet bevares og indgår i den samlede plan for arealet. Parkeringspladsen på Dyrkøb nedlægges, og asfalten erstattes af et nyt, rekreativt, grønt anlæg med fokus på ro og sanselige oplevelser uden kommercielt indhold. Ud over de tiltag, som beskrives herunder, vil Dyrkøb kunne rumme kunst eller vandelementer, der understøtter pladsens nye funktion. På Fiolstræde opsættes bænke til ophold over for kirken.



Billedet viser Dyrkøb som den ser ud i dag. Med projektet gøres pladsen fri af bilparkering og anlægges som en grøn plads til ophold. Foto: Troels Heien (2021)

Pladsen omkring Vor Frue Kirke anlægges med følgende tiltag:

4 Vor Frue Kirke og monumentet på Bispetorvet friholdes for inventar

6 Bombardementet i 1807 formidles gennem markering i belægningen på Dyrkøb - eller med anden fysisk formidling på pladsen

9 Den samlede plads anlægges med robuste materialer og inventar, der allerede findes i bydelen i dag. Læg vægt på æstetik og detaljer i belægningen

17 Hele pladsen omkring Vor Frue Kirke anvendes til ikke-kommercielt ophold og lejlighedvise arrangementer og indrettes med fokus på, at fodgængere let skal kunne passere over pladsen

18 Hele pladsen anlægges med en samlet belægning fra facade til facade. Pladsbelægningen føres hen over Nørregade og Studiestræde

19 Dyrkøb og Bispetorvet anlægges med fokus på opholdskvalitet og sanselige oplevelser

20 Dyrkøb og Bispetorvet indrettes, så cykelparkering, bænke, offentligt toilet og andet inventar ikke skaber barriere mod omgivelserne. Hele pladsen friholdes for inventar, der ikke er nødvendigt på netop dette sted

23 Adgangene til Dyrkøb styrkes for fodgængere ved at friholde indgangene til pladsen for inventar og parkering

25 De eksisterende træer bevares på hele pladsen

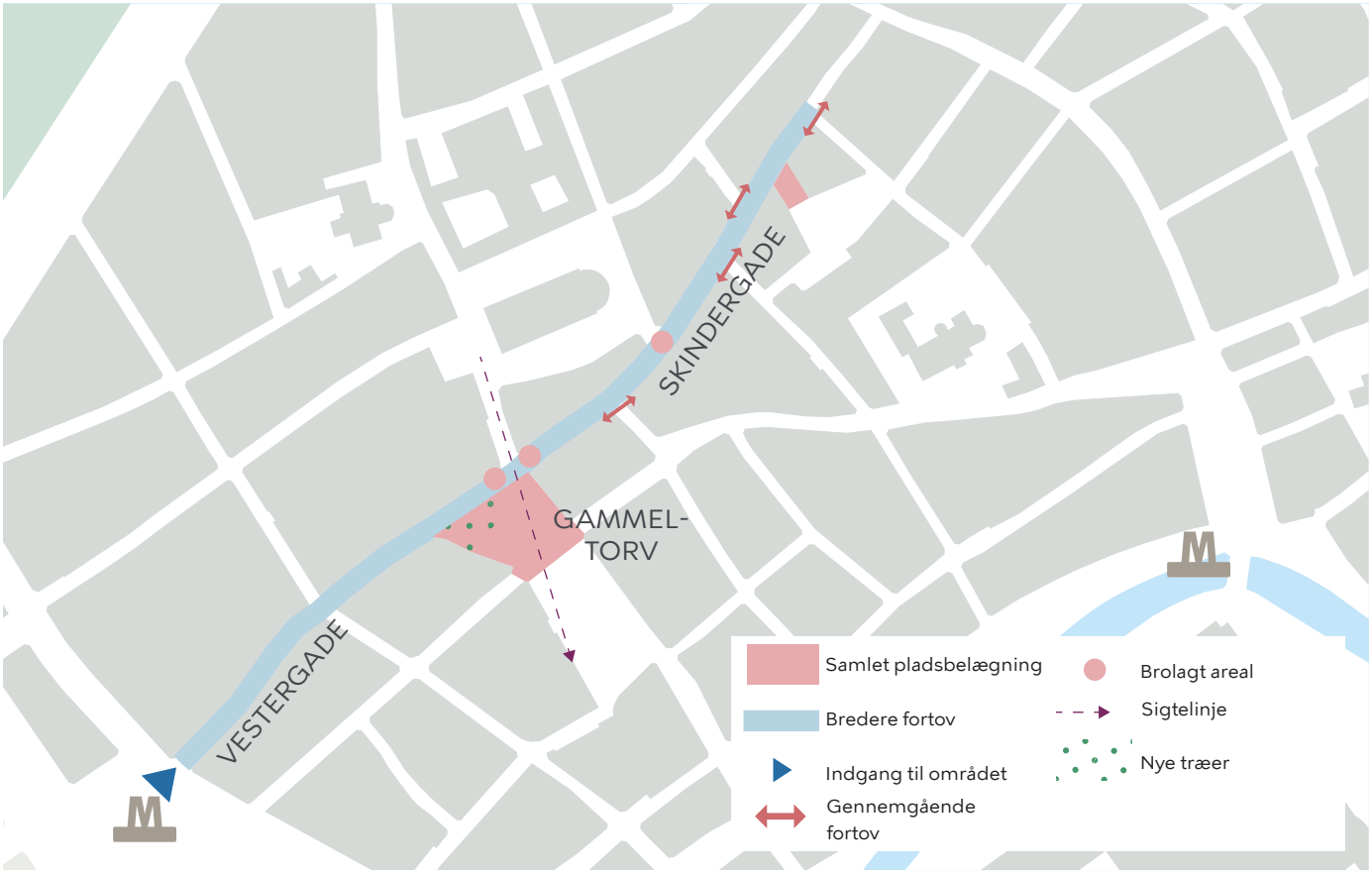
26 De eksisterende træer på hele pladsen fremhæves ved, at træerne friholdes for inventar, bortset fra bænke

27 Dyrkøb og Bispetorvet udvikles med nye, grønne anlæg, som en del af den samlede plads omkring Vor Frue Kirke plads

40 På Bispetorvet og Dyrkøb flyttes cykelparkeringen, så den placeres mod facaderne, frem for midt i byrummet

B Flagskibsprojekt:
Skindergade, Gammeltorv, Vestergade

Anslået anlægspris: 43-48 mio. kr.
Årligt provenutab ved nedlagt parkering (35 pladser): 1,4 mio. kr.
Parkeringspladserne er en delmængde af de 600 pladser, som nedlægges med det tværgående projekt



KORT 19 Flagskibsprojektet 'Skindergade, Gammeltorv, Vestergade'. Kortet viser tiltag og afgrænsning for anlægsprojektet 1:5000 (2022)

SKINDERGADE
Skindergade fungerer som blandet transit- og handelsgade og er især præget af butikker. Gaden har mange fodgængere og cyklister, og især fodgængerne har i dag trange kår på gadens smalle fortove. Gaden anlægges derfor med bredere fortove, som i vidt omfang skal friholdes for inventar. Der placeres cykelparkering jævnt fordelt på gaden, og der sikres vigearealer, så køretøjer kan passere hinanden. Læssepladser til tunge køretøjer opretholdes. Fodgængerovergangen, der i dag forbinder Fiolstræde med Jorcks Passage, suppleres med en hævet flade i granit, så den kørende trafik må sætte farten ned, og fodgængere får bedre mulighed for at krydse Skindergade. Det anbefales, som i hele planens område i øvrigt, at ændre fartbegrænsningen til 30 km/t. Som en del af projektet omfordeles inventaret i Kejsergade, så indgangen til Gråbrødretorv forbedres for fodgængere.

Skindergade anlægges med følgende tiltag:

- **13** Gaden anlægges med separat kørebane og fortov. Fortove holdes i videst muligt omfang fri af inventar, af hensyn til tilgængelighed for gadens mange fodgængere
- **31** Fortove udvides mest muligt, af hensyn til Skindergades mange fodgængere
- **32** Fodgængere skal have bedre mulighed for at krydse kørebanen. Eksisterende fodgængerovergange suppleres med fartdæmpende, brolagt areal på kørebanen
- **34** Der anlægges gennemgående fortovsforløb over sidegaderne til Skindergade
- **41** Der etableres ny cykelparkering jævnt fordelt i gaden, særligt hvor gaden er bredest. Stativer placeres i mindre enheder. Der etableres ca. 1 ladcykelparkeringsplads per 20 stativpladser

GAMMELTORV

Gammeltorv skal især anvendes til ophold af ikke-kommerciel karakter og give gode muligheder for, at fodgængere kan passere over pladsen. Gammeltorv skal have et grønnere præg og mere attraktive muligheder for ophold omkring Caritasbrønden, der er omdrejningspunktet for pladsen. Almindelig bilparkering i pladsens nordlige ende nedlægges, mens taxipladserne forbliver. Pladsbelægningen udvides over de nedlagte parkeringspladser. Pladsens nordvestlige del indrettes med enkeltstående træer, der placeres under hensyn til sigtelinjen fra Nørregade mod Domhuset på Nytorv. Hele pladsen gøres fri af cykelparkering, der i stedet fordeles på nedlagte bilparkeringspladser i de omgivende gader. Det bør overvejes at ændre belysningen på både Gammeltorv og Nytorv med afsæt i områdets historiske karakteristika.

Gammeltorv anlægges med følgende tiltag:

- **4** Caritasbrønden på friholdes for inventar, og sigtelinjen fra Nørregade til Domhuset på Nytorv friholdes for træer
- **9** Den samlede plads anlægges med robuste materialer og inventar, der allerede findes i bydelen i dag. Læg vægt på æstetik og detaljer i belægningen
- **18** Pladsen opretholdes med belægning fra facade til facade mod øst og vest. Vestergade anlægges med separat kørebane, grundet gadens status som cykelgade
- **19** Pladsen anlægges med fokus på opholdskvalitet og sanselige oplevelser
- **20** Pladsen indrettes, så cykelparkering, bænke og andet ikke skaber barriere mod omgivelserne. Pladsen holdes fri af inventar, der ikke er nødvendigt på netop dette sted
- **25** Det eksisterende træ bevares
- **26** Eksisterende og nye træer på pladsen fremhæves ved, at træerne friholdes for inventar, bortset fra bænke
- **29** Der suppleres med nye træer i den nordvestlige del af pladsen
- **39** Cykelparkering flyttes til omkringliggende gader, herunder Vestergade, Skindergade, og Studiestræde
- **40** Cykelparkeringen flyttes i videst muligt omfang ud i sidegaderne. Dog kan enkelte stativer placeres langs pladsens nordlige facade

VESTERGADE

Vestergade fungerer som transitgade i området for både bilister, cyklister og fodgængere og har i dag status som cykelgade. Samtidig er gaden præget af barer og restauranter med tilhørende natteliv. I Vestergade skal forholdene for fodgængere forbedres med anlæg af bredere fortove, så gaden kan tilbyde et godt alternativ til Strøget for gående fra metrostationen på Rådhuspladsen.Gaden opretholdes som cykelgade, og cyklister vil få bedre forhold i kraft af, at en stor del af bilparkeringspladserne nedlægges og ved, at der etableres mere cykelparkering. Herudover anbefales det, som i hele planens område i øvrigt, at ændre fartbegrænsningen til 30 km/t.

Vestergade anlægges med følgende tiltag:

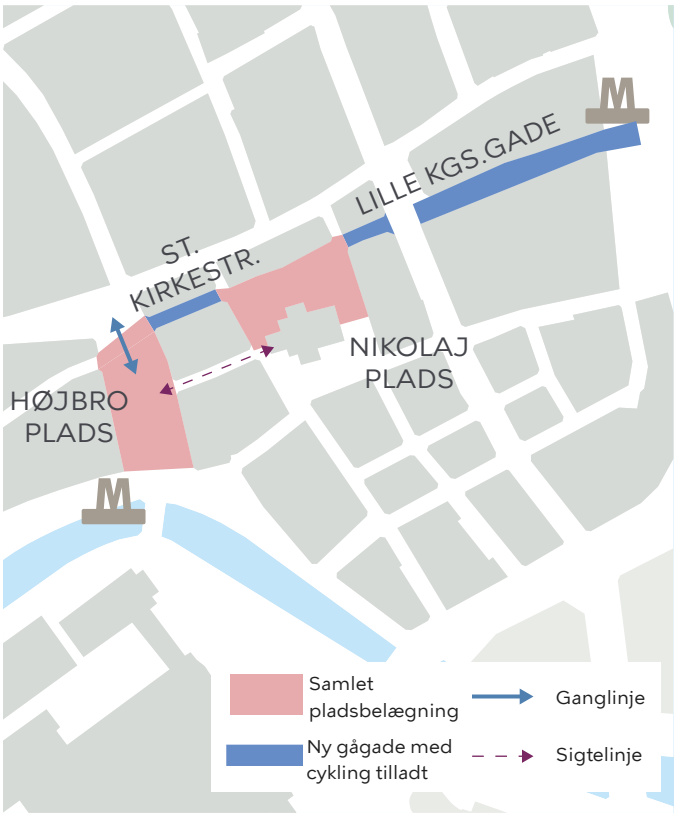
- **13** Gaden opretholdes som cykelgade og anlægges med separat kørebane og fortov. Fortove holdes i videst muligt omfang fri af inventar af hensyn til tilgængelighed for gadens mange fodgængere
- **31** Fortove udvides mest muligt af hensyn til Vestergades mange fodgængere
- **41** Der etableres ny cykelparkering jævnt fordelt i gaden. Stativer placeres i mindre enheder. Der etableres ca. 1 ladcykelparkeringsplads per 20 stativpladser
- **42** Den eksisterende cykelparkering fordeles mere jævnt over gaden for at undgå barrierer, og cyklister får adgang til at stille cyklen flere steder på strækningen



Billedet viser Skindergade. Med projektet anlægges gaden blandt andet med bredere fortov og mere cykelparkering. Foto: Troels Heien (2021)

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

Anslået anlægspris: 33-38 mio. kr.
Årligt provenutab ved nedlagt parkering (28 pladser): 1,2 mio. kr.
Parkeringspladserne er en delmængde af de 600 pladser, som nedlægges med det tværgående projekt



KORT 20 Flagskibsprojektet 'Lille Kongensgade, Nikolaj Plads, Store Kirkestræde og Højbro Plads'. Kortet viser tiltag og afgrænsning for anlægsprojektet 1:5000 (2022)



Billedet viser den nordelige del af Nikolaj Plads med Nikolaj Kirke i baggrunden. Som en del af projektet vil arealet blive gjort fri af cykelparkering og indrettet til ophold. Foto: Troels Heien (2021)

LILLE KONGENSGADE OG STORE KIRKESTRÆDE
Lille Kongensgade og Store Kirkestræde anlægges som gågader med cykler, beboerkørsel og varekørsel tilladt i forlængelse af Strædet længere mod vest. Hele forløbet har et blandet udbud af butikker og restauranter. Lille Kongensgade og Store Kirkestræde anlægges med samlet belægning fra facade til facade, med vægt på at definere belægningsmæssige overgange mod facaderne. Fremkommeligheden for fodgængere og cyklister prioriteres højt, og der etableres smalle inventarzoner langs facaderne, som kan anvendes til udeservering, vareudstilling m.v. Der opstilles enkelte bænke i gaderne.

Lille Kongensgade og Store Kirkestræde anlægges med følgende tiltag:

12 Gaden anlægges med samlet belægning fra facade til facade. Der lægges vægt på at skabe belægningsmæssig overgang til facaden. Inventar mv. placeres i smalle inventarzoner, så arealer til fodgængere holdes fri.

35 Gågaderne på Lille Kongensgade og Store Kirkestræde anlægges i forlængelse af 'Strædet'. Cykling er tilladt på de nye gågader.

NIKOLAJ PLADS (nord)
Den nordlige del af Nikolaj Plads er udpeget til en plads for ikke-kommercielt ophold. Der kan afholdes lejlighedsvise arrangementer. Nikolaj Plads' brolægning udvides helt til facaden mod nord, og den tidligere kørebane får status af gågade med cykler tilladt i forlængelse af forløbet i Lille Kongensgade og Store Kirkestræde. Samtlige cykelstativer fjernes fra pladsen og flyttes til de omgivende gader mod syd. Herved bliver det muligt for fodgængere at bevæge sig ind på pladsen fra den nye gågade og tage ophold under pladsens store træer. Bænke og andet inventar placeres på ny og med skiftende orientering, så inventaret ikke vender ryggen mod omgivelserne. Pladsen genindrettes på tilsvarende vis i det nordøstlige hjørne.

Nikolaj Plads (nord) anlægges med følgende tiltag:

- 9 Den samlede plads anlægges med robuste materialer og inventar, der allerede findes i området. Læg vægt på æstetik og detaljer i belægningen
- 18 Hele pladsen anlægges med en samlet belægning fra facade til facade. Pladsbelægningen lægges hen over gågaderne Lille Kongensgade og Store Kirkestræde
- 19 Nikolaj Plads anlægges med fokus på opholdskvalitet og sanselige oplevelser
- 20 Pladsen indrettes, så bænke og andet inventar ikke skaber barriere mod omgivelserne. Hele pladsen friholdes for inventar, der ikke er nødvendigt på netop dette sted
- 25 De eksisterende træer på pladsen bevares
- 26 De eksisterende træer på pladsen fremhæves ved, at træerne friholdes for inventar, bortset fra bænke
- 39 Cykelparkering fjernes og flyttes til sidegaderne mod syd, så der skabes plads til ophold under træerne
- 40 Cykelparkeringen flyttes i videst muligt omfang ud i sidegaderne. Dog kan enkelte stativer placeres langs de nordlige og sydlige facader ved pladsen ved behov

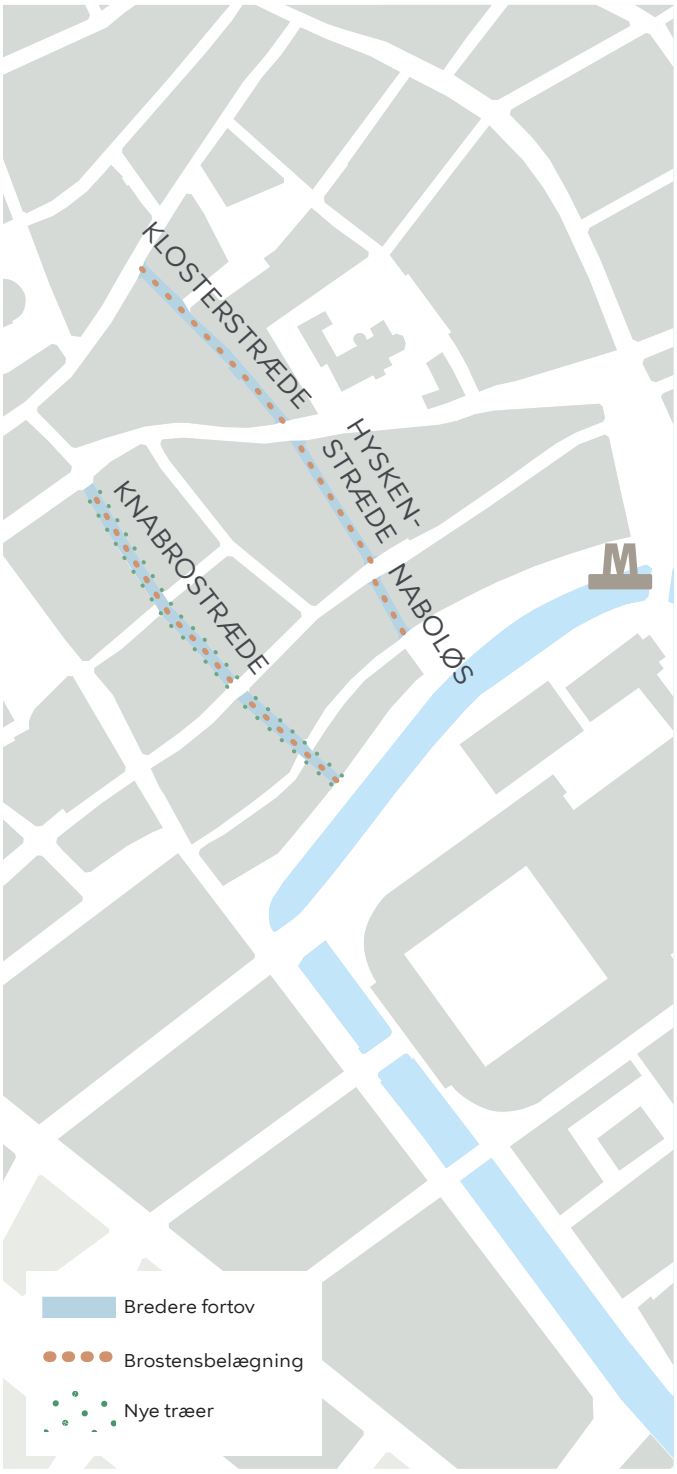
HØJBRO PLADS
Højbro Plads skal rumme både kommercielle aktiviteter og ikke-kommercielt ophold. Pladsen giver samtidig adgang til Strøget og Købmagergade for gående fra bl.a. metrostationen på Gammel Strand. Med den foreslåede gågade i St. Kirkestræde og Lille Kgs.gade vil pladsen i endnu højere grad blive en del af områdets fodgængerruter. For at øge tilgængeligheden flyttes cykelparkeringen langs pladsens øst- og vestsider til nedlagte parkeringspladser langs facaderne. I muligt omfang flyttes cykelparkering væk fra pladsens nordlige del, så fodgængerforbindelsen til Amagertorv forbedres. Den eksisterende cykelstibane får, i forlængelse af Lille Kgs.gade og St. Kirkestræde, status af gågade med cykler tilladt. Belægningen ændres, så cyklister anspores til at tage større hensyn til fodgængere. Samtidig skal belægningen tydeligt gøre fodgængere opmærksomme på krydsende cyklister. Pladsens østlige vejareal omlægges til gågade med cykler samt beboer- og varekørsel tilladt. Hvis belægningen ændres på pladsen i øvrigt, indarbejdes et spor i granit, der viser forløbet af den middelalderlige vandlinje.

Højbro Plads anlægges med følgende tiltag:

- 4 Absalonstatuen på Højbro Plads friholdes for inventar. Ganglinjen og sigtelinjen mod Lille Kirkestræde og Nikolaj Kirke friholdes for inventar
- 6 Den Middelalderlige vandlinje formidles gennem markering i belægningen på sydsiden af pladsen, hvis der foretages ændringer i belægningen
- 18 Pladsen anlægges med samlet belægning op mod Amagertorv. Pladsens belægning lægges oven på gågadeforløbet fra 'Strædet' til Store Kirkestræde
- 19 Højbro Plads anlægges med fokus på opholdskvalitet og sanselige oplevelser
- 20 Pladsen indrettes så inventaret ikke danner ryg ind mod pladsens midte og skaber barriere - der friholdes for inventar, som ikke er nødvendigt på netop dette sted
- 25 De eksisterende træer på pladsen bevares
- 26 De eksisterende træer på pladsen fremhæves ved, at træerne friholdes for inventar, bortset fra bænke
- 35 Pladsens østlige side får status af gågade med cykler tilladt. Pladsens vestlige side får status af gågade med kørsel tilladt
- 40 På pladsens langsider flyttes cykelparkering til nedlagte parkeringspladser ved facaderne. I pladsens nordlige del friholdes den midterste del for cykelparkering af hensyn til fodgængerforbindelsen mod Amagertorv

D Flagskibsprojekt:
Knabrostræde samt Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs

Anslået anlægspris: 30-40 mio. kr.
Årligt provenutab ved nedlagt parkering (18 pladser): 0,8 mio. kr.
Parkeringspladserne er en delmængde af de 600 pladser, som nedlægges med det tværgående projekt



KORT 21 Flagskibsprojektet 'Knabrostræde samt Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs'. Kortet viser tiltag og afgrænsning for anlægsprojektet 1:5000 (2022)

KNABROSTRÆDE

Knabrostræde forbinder Vimmelskaftet med kanalen omkring Slotsholmen og er udpeget som en vigtig forbindelse for fodgængere. Gaden anlægges med let udvidede fortove, og den tidligere brolægning, der ligger gemt under asfalten, blotlægges. På tværs af gaden anlægges et spor i granit, der viser forløbet af den middelalderlige vandlinje. Cykelparkering fordeles mere jævnt i gaden, så det ikke skaber lange barrierer i det smalle gaderum. Knabrostræde er forholdsvis rolig og har få butikker og restauranter, og den rolige atmosfære understreges ved, at der plantes mindre træer i gaden i det omfang, det er muligt. Det anbefales, som i hele planens område i øvrigt, at ændre fartbegrænsningen til 30 km/t.

Knabrostræde anlægges med følgende tiltag:

- **4** Sigtelinjen mod kanalen friholdes for inventar og træer i gadens sydligste ende
- **6** Den middelalderlige vandlinjes placering formidles gennem markering i belægningen på tværs af vejen
- **10** Eksisterende brosten under asfalten blotlægges og genanvendes. Stenene kombineres med mere jævne brosten af hensyn til tilgængelighed
- **15** Gaden anlægges med seperat fortov og kørebane. Fortovet holdes i vidt omfang fri af inventar af hensyn til fodgængere. Privat inventar som vareudstilling, skilte mv. placeres i den brolagte zone langs facaden
- **28** Der plantes små, lave træer i gaden
- **31** Fortovene udvides i moderat omfang af hensyn til tilgængelighed
- **42** Den eksisterende cykelparkering placeres i mindre enheder og med afstand imellem for at undgå barrierer

KLOSTERSTRÆDE, HYSKENSTRÆDE OG NABOLØS
Den samlede strækning forbinder Skindergade med kanalen omkring Slotsholmen og er udpeget som en vigtig forbindelse for fodgængere. Gaden anlægges med let udvidede fortove og med brosten på kørebanen. På tværs af gaden anlægges et spor i granit, der viser forløbet af den middelalderlige vandlinje. Cykelparkering fordeles mere jævnt i gaden, så det ikke skaber lange barrierer i det smalle gaderum. Der kan opstilles enkelte bænke til kortvarigt ophold. Den samlede strækning er forholdsvis livlig med butikker og med en del trafik. Samtidig skal gaden forventeligt også i fremtiden rumme skybrudsløsninger på en del af strækningen som i dag. Af pladshensyn plantes der derfor ikke træer i gadeforløbet - men facadebeplantning og andre mindre, grønne elementer kan integreres. Det anbefales, som i hele planens område i øvrigt, at ændre fartbegrænsningen til 30 km/t.

Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs anlægges med følgende tiltag:

- **4** Sigtelinjen mod kanalen friholdes for inventar i Naboløs
- **6** Den middelalderlige vandlinjes placering formidles gennem markering i belægningen på tværs af Naboløs
- **10** Strækningen anlægges med brosten kombineret med mere jævne brosten af hensyn til tilgængelighed
- **15** Gaden anlægges med seperat fortov og kørebane. Fortovet holdes i vidt omfang fri af inventar af hensyn til fodgængere. Privat inventar som vareudstilling, skilte mv. placeres i den brolagte zone langs facaden
- **31** Fortovene udvides i moderat omfang af hensyn til tilgængelighed
- **42** Den eksisterende cykelparkering placeres i mindre enheder og med afstand imellem for at undgå barrierer



Billedet viser Klosterstræde. Med projektet anlægges gaden med let udvidede fortove og med brolægning på kørebanen. Foto: Troels Heien (2021)

Tværgående samarbejdsprojekter

Gælder for hele området

Samarbejde med lokale aktører om facadebeplantning og andre grønne initiativer

Projektet skal invitere beboere, bygningsejere, lokale erhvervsdrivende samt Indre by lokaludvalg, Miljøpunkt Indre by og andre lokale aktører til at bidrage til at skabe grønnere gaderum i Middelalderbyen. Evalueringen af byrumsforsøgene i 2021 viste en stor opbakning til at gøre områdets gader grønnere. En af flere metoder til at opnå dette kan være at etablere mere facadebeplantning, som allerede i dag er udbredt i blandt andet Nørre Kvarter og i området mellem Strædet og kanalen omkring Slotsholmen. I projektet kan desuden afsøges andre muligheder for lokale grønne tiltag i lille skala.

Samarbejde med erhvervslivets aktører om alternative former for varelevering

Projektet skal i samarbejde med erhvervslivets vareleverandører og modtagere af varer afdække konkrete forretningsmodeller for, hvordan omlastning af varer til henholdsvis cykler og mindre køretøjer kan fungere i Middelalderbyen. Herunder afdækkes mulige placeringer af omlastningsfaciliteter, relevante varetyper og understøttende tiltag i form af fx læssepladser og pakkeshops. Omlastning er en af anbefalingerne i forhold til varelevering, som erhvervsanalysen har peget på, og der har i løbet af arbejdet med byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen været dialog med medlemmerne af Godsnetværket om muligheder for omlastning.

Samarbejde med bygningsejere om etablering af cykelparkering

Projektet skal især afdække mulighederne for at konvertere en del af Magasins bilparkeringskælder til cykelparkering for at aflaste de omkringliggende gader og pladser. Projektet skal bl.a. belyse, hvilke behov for nye anlæg dette evt. vil kræve på Bremerholm. I forbindelse med byrumsforsøget i Lille Kongensgade i sommeren 2021 var der samarbejde med Magasin om cykelparkering, og både forvaltningen og Magasin har interesse i at gå videre med at afsøge mulighederne for at etablere cykelparkering i parkeringskælderen i et samarbejde mellem København Kommune og Magasin. Som led i projektet kan der også screenes for, om der kan findes muligheder for lignende samarbejde med andre bygningsejere i området.



Foto: Troels Heien

Tværgående anlægsprojekt:

Nedlæggelse af yderligere 150 parkeringspladser, etablering af ny cykelparkering og opgradering af udvalgte pladser

Med projektet nedlægges de resterende 150 bilparkeringspladser, op til byrums- og trafikplanens endelige mål for nedlæggelse af bilparkering i området på i alt 750 pladser. Det indebærer, at de til den tid markerede p-båse omkring de 150 pladser fjernes. Behovet for evt. yderligere cykelparkering, læssepladser til varelevering mv. kan vurderes i forbindelse med projektets udrulning, og arealerne kan disponeres til de behov, der på det pågældende tidspunkt vurderes at være til stede – indtil der på de enkelte strækninger kan finansieres anlæg af permanente løsninger efter byrums- og trafikplanens anbefalinger på de enkelte strækninger.

E Flagskibsprojekt:
Rådhusstræde, Vandkunsten og Løngangstræde



KORT 22 Flagskibsprojektet 'Rådhusstræde, Vandkunsten og Løngangstræde'. Kortet viser afgrænsning for anlægsprojektet 1:5000 (2022)

Rådhusstræde fungerer som transitgade i området og som forbindelse for fodgængere fra Gammeltorv og Nytorv til kanalen omkring Slotsholmen. Vandkunsten er udpeget som en plads til både kommercielt og ikke-kommercielt ophold. Løngangstræde fungerer som lokal forbindelse og rummer en sigtelinje til fæstningsringens træer i Tivoli. I fremtiden ensrettes Rådhusstræde mod nord for biler mellem Nybrogade og Brolæggerstræde. Kørebanen indsnævres helt ned til Stormgade, og der anlægges bredere fortove med cykelparkering. Der skal tages hensyn til behovet for skybrudssikring, der foreslås indrettet, så det optager mindst muligt areal i det snævre gaderum. På Vandkunsten nedlægges kørebanen, og pladsen anlægges med en samlet belægning, som får status af gågade. Cykelparkering flyttes fra pladsen til de omgivende gader – herunder Gåsegade, Løngangstræde og Rådhusstræde. Løngangstræde indrettes med bredere fortove, mere cykelparkering og træer. Formidling af den middelalderlige vandlinje indarbejdes i belægningen på tværs af projektområdet.

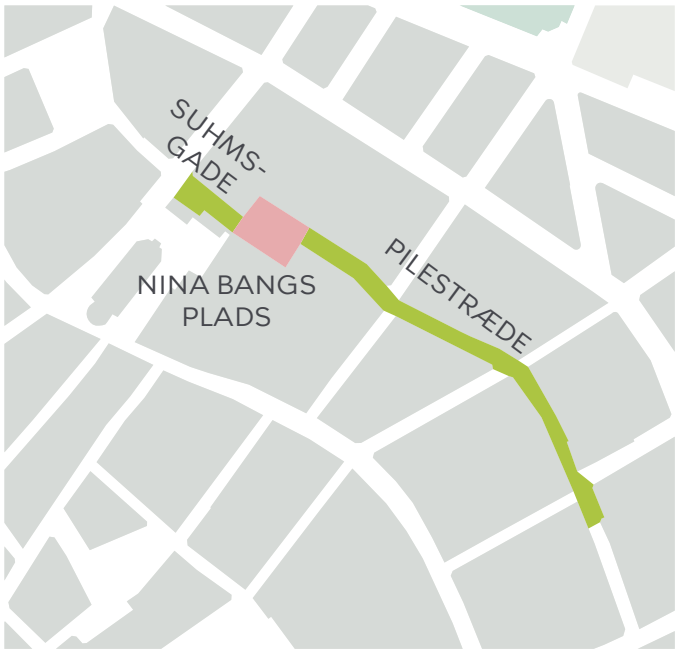
F Flagskibsprojekt:
Krystalgade og Landemærket



KORT 23 Flagskibsprojektet 'Krystalgade og Landemærket'. Kortet viser afgrænsning for anlægsprojektet 1:5000 (2022)

Hele strækningen fungerer som en forbindelse for fodgængere og cyklister til Kongens Have, og strækningen rummer blandt andet en synagoge og Københavns Hovedbibliotek. På gågadestrækningen vest for Fiolstræde bliver det fremover tilladt at cykle. Under hensyn til sikkerheden omkring synagogen foreslås Krystalgade ved Synagogen og Hovedbiblioteket ligeledes omlagt til gågade med cykler tilladt. Strækningen mellem Peder Hvitfeldts Stræde og Købmagergade anlægges som gågade med kørsel tilladt. På denne del af strækningen ophæves ensretningen for cyklister. Landemærket anlægges med gennemgående, bredere fortove, cykelparkering og nye træer.

G Flagskibsprojekt:
Pilestræde, Suhmsgade og Nina Bangs Plads



KORT 24 Flagskibsprojektet 'Krystalgade og Landemærket'. Kortet viser afgrænsning for anlægsprojektet 1:5000 (2022)

Pilestræde fungerer som en lokal forbindelse og butiksgade og udgør et mere roligt alternativ til Købmagergade. Pilestræde forbinder Strøget med Ninas Bangs Plads og Hauser Plads, og hele strækningen foreslås beplantet med træer. Nina Bangs Plads foreslås anlagt som et nyt, grønt byrum med overvejende ikke-kommercielt ophold. Samtidig kan stueetagerne omkring Nina Bangs Plads med fordel gøres mere aktive og rumme indgange til butikker eller andre funktioner. Pilestræde anlægges med separat kørebane og brede fortove. Der anlægges brostensoverkørsler hen over de krydsende gader på Pilestræde, med undtagelse af Landemærket.

H Flagskibsprojekt: **Frederiksholms Kanal**



KORT 25 Flagskibsprojektet 'Frederiksholms Kanal'. Kortet viser afgrænsning for anlægsprojektet 1:5000 (2022)

Den østlige del af Frederiksholms Kanal er udpeget til et nyt, rekreativt promenadeanlæg med ikke-kommercielt ophold i forbindelse med det samlede forløb langs kanalen omkring Slotsholmen. Arealet skal give mulighed for ikke-kommercielt ophold og kan bidrage til at invitere fodgængere ind på Slotsholmen. Strækningen langs kanalen genoprettes med eksisterende brosten og beplantes med træer, og der placeres bænke til ophold mod vandet. Projektet bør ses i sammenhæng med Søren Kierkegaards Plads, og håndtering af behovet for stormflodssikring på stedet skal indgå.

I Flagskibsprojekt: **Ny Kongensgade og Ny Vestergade**



KORT 25 Flagskibsprojektet 'Ny Kongensgade og Ny Vestergade'. Kortet viser afgrænsning for anlægsprojektet 1:5000 (2022)

Ny Kongensgade fungerer som cykelforbindelse til Frederiksholms Kanal og til Slotsholmen via Tøjhusgade. Ny Vestergade fungerer som fodgængerforbindelse til de rekreative arealer langs kanalen og som forbindelse for fodgængere til Nationalmuseet og Christiansborgs Ridebane. Ny Kongensgade anlægges som cykelgade med separat kørebane og brede fortove, og der placeres mere cykelparkering. I Ny Vestergade blotlægges de eksisterende brosten, som ligger under asfalten, og gaden anlægges med bredere fortove, opholdsbænke og beplantning i mindre skala, under hensyn til sigtelinjen til Christiansborgs tårn.



Foto: Ursula Bach

Øvrigt

Beslutning om ikke at udarbejde miljørapport
Der er foretaget en miljøscreening for byrums- og trafikplanen, og planen vurderes ikke at at medføre, at der skal foretages en miljøvurdering i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) (lovbkg. nr. 1225 af 25. oktober 2018). Det skyldes, at planen ikke muliggør anlægsarbejder, der er optaget i lovens bilag 1 og 2. Endvidere er der ikke tale om projekter, der får væsentlig indvirkning på dette eller omkringliggende områder eller bebyggelser. Planen skal udgøre rammen for fremtidige beslutninger om nedlæggelse af parkering samt disponering og anlæg af områdets kommunalt ejede byrum.



Foto: Ursula Bach


GALERIE EDELING
39
1 time
8-15
(8-15)
RESTAURANT
41
GL MØNT