



## Notat

### Bilag 2B: Samlede kommentarer fra følgegruppen om middelalderbyen til borgersamlingens anbefalinger

Interesseorganisationerne i følgegruppen om middelalderbyen har i perioden 27. november – 20. december 2019 indsendt kommentarer til borgersamlingens anbefalinger om mindre biltrafik i middelalderbyen. Borgersamlingens anbefalinger kan ses her: [www.kk.dk/mindrebiltrafik](http://www.kk.dk/mindrebiltrafik)

I det følgende ses de samlede kommentarer indsendt fra følgegruppens interesseorganisationer.

7. februar 2020

Sagsnummer  
2019-0345139

Dokumentnummer  
2019-0345139-14

Organisation	Afsender af partsindlæg
FDM	Dennis Lange, juridisk konsulent
Dansk Fodgængerforbund	Anne Brix Christiansen, formand
Wonderful Copenhagen	Bianca Mercier
Københavns Ældreråd	Bjarne Mortensen, formand for Ældrerådets Teknik- og Miljøudvalg
Indre By Lokaludvalg	Bent Lohmann, formand
HORESTA	Jesper Bengtson, regionschef
Håndværkerforeningen i København	Christoffer Susé, adm. Direktør
Københavns Beboernetværk	Søren Rud
Dansk Erhverv	Jesper Højte Stenbæk, fagchef
KBH K - Commerce & Culture (KCC)	Se Dansk Erhverv
Cyklistforbundet	Erik Hjulmand, formand Københavnsafdelingen
DI Transport	Anders Rody Hansen, chefkonsulent
Handicaprådet	-

Plan, Analyse,  
Ressourcer og  
CO2-reduktion  
Njalsgade 13  
Postboks 348  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

[www.kk.dk](http://www.kk.dk)

## FDM's kommentarer til borgersamlingens anbefalinger

16. december 2019

FDM har med interesse læst borgersamlingens anbefalinger om Middelalderbyen og har følgende kommentarer.

Dir. tlf.  
+45 45 27 07 13

E-Mail  
dbl@fdm.dk

FDM ref.:  
S19-7045

Dok. nr.:  
2019-753877

Biltrafikken i Middelalderbyen i dag er relativt begrænset. Det betyder dog ikke, at man omkostningsfrit kan begrænse adgangen til området yderligere. Som Middelalderbyen er indrettet med ensrettede gader og begrænsede parkeringsmuligheder, er det klart, at de bilister, der kører i Middelalderbyen, gør det af en årsag. Der er således ingen, der kører igennem Middelalderbyen uden at have et legitimt ærinde og et formål med kørslen. Det gælder uanset om der er tale om beboere, ansatte, handlende, gæster etc. Det fremgår da også af kommunens egne undersøgelser, at bilister, der kører inde i Middelalderbyen, udelukkende er bilister, der har et specifikt ærinde i bydelen.

FDM har noteret sig, at borgersamlingen anbefaler 75% reduktion af biltrafikken og 80-90% reduktion af p-pladser i gadeplan. Dette vil selvsagt være et stort indgreb i den almindelige dagligdag for de bilister, der i dag kører ind i Middelalderbyen – hvilket jf. ovenfor udelukkende er bilister, der har et specifikt ærinde i bydelen.

FDM har også noteret sig, at borgersamlingens anbefalinger om mindre biltrafik og færre p-pladser i gadeplan er under forudsætning af, at der på forhånd skabes alternative parkeringsmuligheder i parkeringshuse udenfor Middelalderbyen. Det er afgørende, at de københavnske politikere husker denne forudsætning, inden man evt. vælger at følge borgersamlingens anbefaling om mindre biltrafik og færre p-pladser i gadeplan. Man fjerner ikke borgeres og besøgendes behov for at transportere sig ved blot at fjerne p-pladser. Det er nødvendigt, at man på forhånd skaber reelt brugbare alternativer.

Endelig har FDM også noteret sig, at borgersamlingen anbefaler, at prisen på en beboerlicens *ikke* skal stige. En anbefaling FDM vil opfordre de københavnske politikere til at lytte til.

Med venlig hilsen

Dennis Lange  
Juridisk konsulent, FDM

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 45 27 07 07

CVR nr. 36 53 47 61

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk

**Fra:** [Anne Brix Christiansen](#)  
**Til:** [Lene Bjerg Kristensen](#)  
**Emne:** Re: Til kommentering: Borgersamlingens anbefalinger om mindre biltrafik i middelalderbyen - frist 18. december 2019  
**Dato:** 16. december 2019 15:40:52

---

Kære Lene,

Vi har med interesse læst den fyldige rapport over Borgersamlingens arbejde og resultat.

Hermed Dansk Fodgængerforbunds (DFGFs) kommentarer:

DFGF har med interesse fulgt Borgersamlingens arbejde og læst de resulterende anbefalinger – de er alle anbefalinger, som DFGF forstår nødvendigheden af og støtter - et par anbefalinger omhandler direkte fodgængerforhold.

Af de 9 anbefalinger bemærker vi selvfølgelig primært #8, som direkte omhandler fodgængere og cyklister.

Vi har i Dansk Fodgænger Forbund en stor interesse i, at forholdene for de bløde trafikanter foregår i direkte dialog med både fodgængere og cyklister, så der også sikres en god sameksistens mellem disse to grupper.

Vi støtter derfor de konkrete anbefalinger på side 33 af rapporten (Anbefalinger #8)

---

Vi håber i DFGF at få lejlighed til at arbejde videre med / være i dialog om Borgersamlingens anbefalinger.

Vi savner i det samlede materiale en statistik for, hvor mange besøgene der er i Middelalderbyen dagligt – og hvor mange af disse der er bløde trafikanter – dvs **fodgængere/cyklister**. Her vil vi godt bemærke, at ALLE, der ankommer til Middelalderbyen via tog/bus/metro og cykel er fodgængere/cyklister – mens ankommende i bil er bilister (indtil de parkerer og bliver fodgængere ). Der er i processen sat spørgsmålstegn ved, om Middelalderbyen ville blive tømt for kunder, hvis der blev lagt hindringer for bilister....men hvor stor en procentdel af de personer, der til daglig ankommer til Middelalderbyen kommer i bil ?

Igen: tak fordi vi måtte deltage !

Med venlig hilsen,

Anne Brix Christiansen

Formand DFGF

## Kommentarer til Borgersamlingens anbefalinger

Wonderful Copenhagen finder det meget positivt, at borgersamlingen også forholder sig til turisme, da turismen er et væsentligt element i fremtidig byudvikling, og fordi borgerne er en meget vigtig og prioriteret interessentgruppe i forhold til Wonderful Copenhagen's arbejde med at skabe en både økonomisk, social og miljømæssig bæredygtig turismeudvikling i hovedstaden.

Borgenes opbakning til turisme udgør således én af tre ligestillede KPI'er i vores nuværende strategi "Localhood"\*. Og borgenes overordnede oplevelse af turismen samt mere konkrete udfordringer og værdi afledt af turismen vil ligeledes være et højt prioriteret og gennemgående element i Wonderful Copenhagen's kommende, nye turismestrategi.

I borgersamlingens anbefalinger lægges der op til, at der arbejdes på at få turister til at bevæge sig mere rundt, både internt i Indre By og på tværs af bydele. Det bakker Wonderful Copenhagen fuldt op om, og har allerede igangsat en række indsatser med netop det formål. Eks. er der i Wonderful Copenhagen's markedsføring af byen ændret fokus til oplevelser primært uden for Indre By og primært uden for højsæsonen. Vi samarbejder med både omegnskommunerne og med destinationerne på hele Sjælland og Lolland-Falster om at øge flowet af turister på tværs af København og resten af Sjælland og øerne. Derudover planlægger vi samarbejde med en række lokale aktører om udvikling af ultralokale turismestrategier for specifikke områder, hvor der er særlige udfordringer eller potentialer relateret til turisme. Større spredning af turisterne er en afgørende opgave for Wonderful Copenhagen.

I '#5 Turisme på beboernes præmisser' anbefales en "begrænsning af turismen" samt en "reduktion af turisttrængsel (turisttrafik og mængden af turister)" i Midaldalderbyen. Analyseprojektet, 10XCopenhagen\*\*, som Wonderful Copenhagen sammen med Københavns Kommune lancerede i 2019, viser tydeligt, at borgernes negative oplevelse i forbindelse med turister i højere grad relaterer sig til turisternes adfærd end til selve mængden af turister. Helt konkret er trafik, støj og affald større kilder til gener end antallet af turister. På den baggrund, og sammenholdt med borgersamlingens anbefaling, og det allerede igangsatte arbejde med at skabe større spredning af turister, anbefaler Wonderful Copenhagen, at der i stedet fokuseres på at reducere borgernes negative oplevelser med turismen ved at sikre et bedre flow i turisternes bevægelsesmønstre og at der arbejdes på at ændre turisternes adfærd på de konkrete punkter, der forårsager gener hos borgerne.

Wonderful Copenhagen

Nørregade 7B  
1165 København K

Tlf: 3325 7400  
wonderfulcopenhagen.dk

Dato: 03.12.2019

Ref: Bianca Mercier  
Tlf.: 20483791  
E-mail: bme@woco.dk

Side 1 af 2

Under anbefaling #9 Borgen's yderligere anbefalinger "Hensynsfuld turisme på Højbro Plads og Frue Plads/Nørregade" fremsættes et forslag om at forbyde de tunge turistbusser. Her er der fra Københavns Kommunes side allerede igangsat tiltag om at undersøge løsningsforslag omkring de trafikale udfordringer vedr. turistbusser. Wonderful Copenhagen bidrager gerne med viden i den proces. Dog er det vigtigt at understrege behovet for, at der i forbindelse med regulering af den eksisterende trafik samtidig tænkes i alternative løsninger, så der ikke blot opstår nye udfordringer andre steder i bybilledet. WOCO står til rådighed og deltager gerne med viden og idéer i den forbindelse.

\* Kilde: <http://localhood.wonderfulcopenhagen.dk/>

\*\*Kilde: [www.10xCopenhagen.dk](http://www.10xCopenhagen.dk)

### **Vedr. Borgersamlingens anbefalinger om Middelalderbyen**

Københavns Ældreråd takker for modtagelse af Borgersamlingens anbefalinger om Middelalderbyen, som rådet finder fornuftige. Rådet skal dog over for borgersamlingen anbefale, at det i anbefalingerne indskrives, at der skal være ordentlig adgang til offentlig trafik i området.

Venlig hilsen

Bjarne Mortensen  
Formand for Ældrerådets Teknik- og Miljøudvalg

#### **Københavns Ældreråd**

Sjællandsgade 40  
2200 København N

Telefon  
20 49 18 68

E-mail  
aeldreraadet@suf.kk.dk

Hjemmeside  
www.aeldreraadet.kk.dk

## Teknik- og Miljøforvaltningen

Her er Indre By Lokaludvalgs bemærkninger til "Borgersamlingens anbefalinger om Middelalderbyen – mindre biltrafik og bedre hverdagsliv":

### Anbefalingerne

Anbefalingerne viser tydeligt, at Borgersamlingen ideelt set betragter beboerne i Middelalderbyen som værter, mens brugerne, pendlerne, shopperne, turisterne m.fl. betragtes som gæster, der skal opholde sig i Middelalderbyen på beboernes præmisser. Den tilgang til Middelalderbyen er lokaludvalget overordnet enig i.

Imidlertid afspejler anbefalingerne også tingenes tilstand i Middelalderbyen:

- at dele af Middelalderbyen er eller er ved at blive trængt af brugerne, pendlerne, shopperne, turisterne m.fl.
- at der er en frygt blandt beboerne i de øvrige dele af Middelalderbyen og i de tilstødende kvarterer for, at de står for tur.
- at Middelalderbyen lige så stille er ved at blive tømt for beboere og med tiden vil udgøre en tom kulisse for de besøgende.

17. december 2019  
J.nr. 2019-0333358

### *Om anbefaling nr. 1: Lokal og levende middelalderby*

Vi er enig i teksten på side 19. Middelalderbyen er på en gang et smukt og plaget område, der er farverigt og levende om dagen, men under pres om aftenen og natten. Tendensen er, at presset på Middelalderbyen i stigende grad også indfinder sig om dagen.

### ***Om anbefaling nr. 2: Op til 75% reduktion af biltrafik***

Om målet om 75% reduktion af biltrafikken er det optimale og/eller det opnåelige, ved vi ikke, men lokaludvalget ønsker på sigt, at Middelalderbyen friholdes for biltrafik, så den i hovedsagen forbeholdes cyklister og fodgængere.

Så frem for at sætte tal på reduktionen, kunne man gennemføre tiltag, der vil gøre, at Middelalderbyen opleves som et område, der fortrinsvis er for cyklister og fodgængere. Teksten på side 21 er gode bud på sådanne tiltag.

Derudover foreslår vi, at der bliver stillet krav til køretøjerne, der tager udgangspunkt i miljø- og klimatilpasningsløsninger; fx krav om, at kun el-biler og køretøjer, der lever op til Euro 5 og 6-normen, må køre i Middelalderbyen, ligesom man kan forbyde diesekøretøjer. Sådanne krav kan også stilles til beboernes biler.

Lokaludvalget formoder, at en reduktion af biltrafikken i Middelalderbyen ikke vil reducere biltrafikken i Indre By som helhed. Vi beder om en kommentar til denne antagelse.

### ***Om anbefaling nr. 3: 80-90% reduktion af parkering***

Overordnet er lokaludvalget for anbefalingen, men vi mener, at beboere i Indre By med bil skal have adgang til en parkeringsplads inden for rimelig afstand af deres bopæl. Hvis man skal gå mellem bopæl og parkeringsplads, bør afstanden være max. 500 m, men hvis man etablerer cykelparkering ved parkeringspladserne, så beboerne kan cykle til deres parkerede bil, kan afstanden mellem bopæl og parkering godt være op til 7-800 m.

Derudover skal parkeringsarealerne i Middelalderbyen prioriteres til:

1. af- og pålæsning
2. parkering for håndværkere mv., der skal udføre opgaver i ejendomme i Indre By
3. handicapparkering og parkering for handicapkørselsordninger
4. beboerparkering
5. parkering af el-drevne delebiler
6. elbilparkering
7. pendlerparkering og privat kundekørsel



8. reduktion af den gennemkørende trafik, såder er plads til andre aktiviteter, herunder cykelparkering.

Kommunen skal købe sig ind i flere parkeringshuse, så beboerne kan bruge dem som erstatning for de parkeringspladser, der nedlægges i gaderne. Lokaludvalget opfordrer til, at man ser fremskaffelsen af nye parkeringspladser i sammenhæng med de gadeparkeringspladser, der de seneste par år er blevet nedlagt eller planlægges at blive nedlagt i bydelen. Blandt andet er der behov for nye beboerparkeringsmuligheder i området omkring Sankt Annæ Plads. Vi foreslår derfor, at kommunen køber beboerparkering i parkeringsanlægget under Ofelia Plads.

I forbindelse med ændringer i byrummet kan der være behov for at nedlægge parkeringspladser, som så skal erstattes med parkeringspladser andetsteds. Nedlæggelse af parkeringspladser skal ikke ske, før erstatningsparkeringspladserne er fremskaffet. Det er vigtigt, at erstatningsparkeringspladserne ligger max. 500 meter fra de parkeringspladser, der bliver nedlagt.

Reduktionen af bilparkeringspladser skal derfor ikke have som konsekvens, at det bliver sværere for leverandører, håndværkere, beboere og handicappede at finde en parkeringsplads, end det er i dag. Endvidere skal der ikke være tidsbegrænsning på beboernes parkering i Middelalderbyen, medmindre der max. 500 m væk er et tilstrækkeligt antal beboerparkeringspladser uden tidsbegrænsning.

For en god ordens skyld skal det med, at lokaludvalget er opmærksom på, at nedlæggelse af parkeringspladser vil medføre mistede parkeringsindtægter til kommunen.

#### ***Om anbefaling nr. 4: Flere grønne og ukommercielle byrum***

Vi er enig i teksten på side 25. Dog skal man være opmærksom på, at den grønne bynatur skal vedligeholdes. Gader med grøn beplantning, facadebeplantning osv., der ikke er vedligeholdt, giver gaderne et negativt præg.

### ***Om anbefaling nr. 5. Turisme på beboernes præmisser***

Lokaludvalget er enig i teksten på side 26. Vi mener desuden, jf. Indre By Bydelsplan 2017-20, at København skal satse på kvalitetsturisme i Indre By. Indre By skal med sin status, beliggenhed og herlighedsværdier satse på kvalitet og bæredygtighed. Vi skal skabe diversitet og spændvidde i oplevelser. Det skal bl.a. afspejle sig i butiksstrukturen, i hotellerne, i restaurations-, café- og nattelivet og i hvad vi ellers tilbyder turister i Indre By.

### ***Om anbefaling nr. 6: Hensynsfuld parkering af cykler og el-løbehjul***

Vi er enig i teksten på side 29. Derudover beder vi om, at følgende afsnit fra Indre By Bydelsplan 2017-20 indgår i det videre arbejde:

"Cykelparkeringen i Indre By skal optimeres samtidig med, at kulturen omkring cykelparkering skal forbedres. En optimering af cykelparkering skal omfatte etablering af cykelparkering.

- i trygge og let tilgængelige cykelparkeringshuse og –kældre med mulighed for at få luft i dækkene
- i 10 m-zonen ved vejkryds
- på nedlagte bilparkeringspladser
- ved en løbende indsats for at fjerne "døde" cykler, herunder en ordning hvor private grundejere får tilladelse til at fjerne cykler
- med aftaler med offentlige institutioner om etablering af flexparkeringspladser på deres ejendom, som i dagtimerne benyttes til bilparkering og i resten af døgnet til cykelparkering.

Kulturen vedr. parkering af cykler skal ændres med vedvarende kampagner, der appellerer til cyklisternes humor og forståelse for problemet, samt – hvis muligt - med bødeaktioner."

Vi er med på, at det kan blive vanskeligt at få en ordning, hvor en parkeringsplads kan benyttes til parkering af biler i dagtimerne og til parkering af cykler de resterende timer i døgnet, til at fungere i praksis, men det må komme an på en prøve. Udenfor dagtimerne kunne man fx reservere parkeringspladser til ladcykler; gerne ved at opsætte rækværk, som ladcyklerne kan låses fast til.

### ***Om anbefaling nr. 7: Respektfuldt natteliv***

Det er altafgørende, at en reduktion i biltrafikken og i bilparkeringspladserne ikke får som konsekvens, at udeserveringer og nattelivet overtager byrummet mere, end det allerede har gjort. Om muligt bør den udvikling rulles tilbage.

Lokaludvalget har flere gange foreslået, at udeserveringer skal pålægges en afgift, så man opnår,

- at udeserveringsarealet i byrummet svarer til, hvad der reelt er behov for.
- at udeserveringer ikke dominerer byrummet.
- at udeserveringer ikke er til gene for beboerne. Der er trods alt grænser for, hvad beboerne i Middelalderbyen og andre steder i Indre By skal tåle.

### ***Om anbefaling nr. 8: Bedre forhold for bløde trafikanter***

Vi er ikke enig i den første sætning på side 33: "Middelalderbyen domineres allerede i dag af bløde trafikanter (langt de fleste er gående eller cyklister)."

Det er rigtigt, at der er forholdsvis mange cyklister og fodgængere i Middelalderbyen, men i de fleste gader og stræder er de nødt til at bevæge sig på den motoriserede trafiks præmisser.

Derudover er cyklisterne og fodgængerne nok ikke lige bløde. Fodgængerne oplever formentlig cyklisterne som hårde trafikanter.

Bortset fra det, er vi enige i hensigten med forslagene og anbefalingerne på side 33.

### ***Om anbefaling nr. 9: Eksperimentér med løsninger***

Vi er enig i teksten på side 34. Dog skal man ikke planlægge og gennemføre eksperimenter, der vil være til ulempe for beboerne i Middelalderbyen. Beslutninger om eksperimenter i Middelalderbyen bør således kun ske på baggrund af en borgerdialog.

## Processen

Lokaludvalget takker for, at politikerne og forvaltningen har taget fat i problemstillingerne vedr. byrummene i Indre By og gennemført denne proces. Processen og anbefalingerne er et udmærket grundlag for en videre proces, der snart bør gennemføres; nemlig beslutninger om, hvad der konkret skal ske, og realisering af de truffe beslutninger. For en god ordens skyld skal det med, at lokaludvalget er opmærksom på, at mange af anbefalingerne vil koste kommunen penge at gennemføre.

Processen har vist, at problemstillingen "Biltrafik i de smalle gader og stræder i Middelalderbyen" ikke kan ses isoleret. Borgersamlingen, borgermødet undervejs og anbefalingerne illustrerer, at man på tværs af kommunens forvaltninger og politiske udvalg bliver nødt til at se på udviklingen i Middelalderbyen i et helikopterperspektiv og træffe koordinerede beslutninger om, hvordan der rettes op på forholdene.

Processen burde således have set på det samlede billede af Middelalderbyen; man burde fx også have talt om problemstillinger som manglende renholdelse i gaderne, "døde" cykler, tilfældigt parkerede el-løbehjul, salget i gaderne af narko, Airbnb-turisme, de mange busser og den tunge trafik i og gennem Middelalderbyen, forureningen fra brændeovne osv.

Problemstillingerne, der blev taget op i processen, samt anbefalingerne, der er kommet ud af det, er ikke så overraskende, når man tager debatten i og om Middelalderbyen de seneste år i betragtning. Mange af anbefalingerne og forslagene står også i de breve, høringssvar mm., som Indre By Lokaludvalg, beboerforeningerne og andre har sendt til forvaltningen og politikerne på Rådhuset gennem årene.

Vi havde nok håbet, at der var kommet et overraskende og helt nyt perspektiv på Middelalderbyen ud af processen, når man tager ressourcerne, der er lagt i processen i betragtning, men det skete desværre ikke.

Desuden hører vi fra borgere, der har deltaget i Borgersamlingen og i borgermødet, der var undervejs,

- at processen var for styret og forceret
- at det var svært at komme til orde
- at det var tilfældigt, hvad der i Borgersamlingens møder blev noteret og kom med som resultater fra møderne

- at der ikke var kritiske oplæg i møderne
- at rammerne om borgermødet ikke var tilfredsstillende.

Processen vil formentlig afholde borgere fra at deltage i noget lignende i fremtiden, fordi de oplevede det som spild af tid; der var en oplevelse af, at konklusionerne syntes fastlagt på forhånd.

Vi forstår også, at det lokale erhvervsliv ikke føler sig hørt i processen, og at de erhvervsdrivende mangler svar på, hvad der sker, hvis biltrafikken i Middelalderbyen reduceres. Erhvervslivet mener, at der er behov for flere undersøgelser.

Umiddelbart vurderer vi, at hvis lokaludvalget, beboerforeningerne i Middelalderbyen og handlestandsforeningen KBH – Commerce & Culture var blevet taget med på råd ved tilrettelæggelsen og gennemførelsen af processen,

- ville man være kommet et spadestik dybere, end det nu er tilfældet
- ville borgerne have følt sig bedre tilpas med processen
- ville der i Middelalderbyen have været et ejerskab til processen, hvad der, så vidt vi fornemmer, ikke er nu.

Endelig havde vi da gerne set, dels at projektet havde taget afsæt i klimadagsordenen, og dels at Indre By Bydelsplan 2017-20 indgik i grundlaget for arbejdet. (Bydelsplanen er vedlagt.) Lokaludvalget er nedsat af Borgerrepræsentationen for at være bindeled mellem politikerne på Rådhuset og borgerne bl.a. via borgerdialog og via udarbejdelse af en bydelsplan i hver valgperiode. Udarbejdelse af Bydelsplanen er en opgave, som Borgerrepræsentationen har forpligtet lokaludvalget til at skrive.

Hvor om alting er, så står problemstillingerne i Middelalderbyens byrum nu mejslet i sten, ligesom der er gode bud på løsninger.

## **Grundlaget for processen**

Vi forstår, at Borgersamlingsprocessen tager udgangspunkt i en canadisk model. Vi beder om at se den videnskabelige dokumentation for effekten af denne model.

Vi forstår også, at kommunen har købt konsulentbistand til at gennemføre Borgersamlingsprocessen. Vi beder om en redegørelse for, hvorfor man synes, at det var nødvendigt. Med andre ord: Kunne

kommunen ikke selv have gennemført processen eller noget tilsvarende med samme eller bedre effekt?

## Hvad nu?

Der er så vidt vi kan se, lagt op til en operationalisering af anbefalingerne, der skal samles og præsenteres for politikerne som en pakkeløsning. Vi er i tvivl om, hvorvidt det er den rigtige vej at gå.

Forvaltningen har allerede fået mange bud på, hvad der bør gøres, både fra Borgersamlingen og fra de mange interessenter, ikke mindst Indre By Lokaludvalg, som gennem årene har stillet forslag om, hvordan byrummet i Indre By skal håndteres.

Hvorfor ikke træffe politisk beslutning om forslagene et for et, og se, hvilken virkning de får? Nogle af forslagene må være nemme at træffe beslutning om og gennemføre. Dem kunne man tage fat på først.

Den overordnede bagvedliggende beslutning, der skal træffes, er, når alt kommer til alt, om Middelalderbyen og de tilstødende kvarterer skal være for brugerne, pendlerne, shopperne, turisterne m.fl., som beboerne skal indrette sig efter, eller omvendt. Den beslutning kan fx fremgå af den kommende kommuneplan.

En anden overordnet bagvedliggende beslutning, der skal træffes, er, hvordan man i praksis vil gennemføre anbefalingerne vedr. mindre biltrafik og -parkering.

Vi har forstået, at der bliver tale om en skiltning af forbud mod motorkøretøjer i Middelalderbyen kombineret med licenser til at køre i området; altså ingen fysiske løsninger. Vi er tvivlende overfor, om det vil virke. Fører af muskelbiler vil i hvert fald se stort på skiltningen.

Vi foretrækker, at Middelalderbyen spærres af med pullerter. Hvis skilte er løsningen, man vil foreslå politikerne, skal politiet tages i ed på, at forbuddet vil blive håndhævet nidkært.

Derudover foreslår vi, at man i den videre proces svarer på, hvordan projektet vil indvirke på

- antallet af biler i Indre By
- støjforureningen i Indre By
- luftforureningen i Indre By
- klimaet i Indre By.

### **Trafikanalyse**

Vi forstår, at der skal gennemføres en trafikanalyse af et større område omkring Metropolzonen, som det med budget 2020 er besluttet at gennemføre i første halvdel af 2020. Det er et godt initiativ og af væsentlig betydning for hele Indre By og ikke mindst for Middelalderbyen. Derfor ønsker lokaludvalget at blive inddraget i planlægningen og gennemførelsen af analysen.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,  
formand

Til  
Københavns Kommune  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Byens Udvikling  
Njalsgade 13, 5. sal  
2300 København S  
Att.: Lene Bjerg Kristensen  
Sendt pr. mail: lebjerg@kk.dk

**Hotel • Restaurant  
& Turisterhvervet**

Vodroffsvej 32  
1900 Frederiksberg C

**Tel +45 35 24 80 80**  
Fax +45 35 24 80 88

18. december 2019

www.horesta.dk  
horesta@horesta.dk

**Kommentarer vedr. borgersamlingens anbefalinger om Middelalderbyen  
– mindre trafik og bedre hverdagsliv**

cvr.nr. 17 01 48 11

HORESTA har med interesse læst borgersamlingens anbefalinger vedr. mindre trafik og bedre hverdagsliv og har følgende kommentarer:

**Generelle kommentarer**

HORESTA har tidligere, efter ønske fra Københavns Kommune, indsendt et fakta ark til borgersamlingen, hvor HORESTA bl.a. redegør for turismen og erhvervets betydning for København og Middelalderbyen; økonomisk, i forhold til jobs, i forhold til integration m.v. Desuden har HORESTA redegjort for virksomhedernes behov for at kunne drive virksomhed. Ligeledes har HORESTA stillet sig til rådighed ved en paneldebat arrangeret af borgersamlingen, hvor HORESTA blev stillet en række spørgsmål. HORESTA ser ikke dette afspejlet på nogen måde i den rapport, som nu foreligger fra borgersamlingen. Der lægges heller ikke op til samarbejde og dialog med det erhvervsliv, som har en meget vigtig rolle i forhold til i at skabe de rette rammer for et godt miljø for borgere, turister og besøgende i Middelalderbyen og som er det økonomiske fundament for en bæredygtig og miljørigtig udvikling.

HORESTA bakker op om involvering af alle interessenter – herunder borgere, erhvervsliv samt øvrige interesseorganisationer, når der gøres tiltag til at undersøge nye initiativer for byudvikling i København.



I tillæg til dette vil HORESTA gerne udtrykke stor bekymring over, at en borgerdialog, som er styret af Københavns Kommune, omhandlende mulig begrænsning af biler i Middelalderbyen med hhv. 40% og 75%, får lov til også at omhandle alle mulige andre forhold, som således også ses indeholdt i de 9 anbefalinger, som borgerdialogen er udmundet i.

HORESTA vil derfor gerne henlede opmærksomheden på, at formålet med denne borgerdialog var "at opnå viden om alle ønsker og behov for adgang af biltrafik i Middelalderbyen, samt brugen af byrummet, hvis biltrafikken begrænses. Dialogprocessen omfatter fire spor: 1) borgersamlingen, 2) borgermødet for offentligheden, 3) følgegruppen med interesseorganisationerne og 4) den politiske proces."

Der står således i formålsbeskrivelsen intet om, at borgerne også skal komme med anbefalinger til begrænsning af hoteller, turister eller bevillinger, således som det nu fremgår af rapporten i flere af de 9 anbefalinger.

HORESTA stiller sig derfor uforstående overfor, hvordan Københavns Kommune har tilladt, at scopet for borgerdialogen også i høj grad, er kommet til at handle om meget andet end begrænsning af biltrafik i Middelalderbyen. HORESTA mener ikke, at Københavns Kommune i dette tilfælde har styret borgerprocessen tilfredsstillende. Der foreligger nu en rapport i trykt form, som har mange anbefalinger med, der i høj grad vil være til skade for byudvikling og erhvervslivet i Middelalderbyen, hvis de får politisk medhold og bliver implementeret. Der er med rapporten skabt en forventning blandt borgerne i Middelalderbyen, at der også tages politisk stilling til mange andre anbefalinger, som ligger uden for scopet. HORESTA mener ikke, at Københavns Kommune med denne proces har formået at skabe en bedre kommunikation med borgerne i Middelalderbyen og erhvervslivet, idet processen er gået så meget ud over det oprindelige formål.

## **Specifikke kommentarer vedr. Borgersamlingens anbefalinger om Middelalderbyen – Mindre trafik og bedre hverdagsliv**

### **Anbefaling #1: Lokal og levende**

Hoteller udgør en vigtig del af livet i en storby i forhold til bl.a. turister, kongresser og forretningsfolk. Desuden har hoteller en positiv effekt i forhold til bymiljøet, diversitet, liv i gaden, arbejdspladser og skatteindtægter. Flere hoteller i København har i de senere år åbnet deres lobbyer for de lokale beboere, som nyder godt af at kunne drikke kaffe, spise frokost og brunch eller nyde en drink med de gæster der bor på hotellet. Dette skaber et frugtbart møde mellem den lokale befolkning og de gæster, som kommer til København. HORESTA finder derfor, at et mål om færre hoteller forekommer både begrænsende og kontra-produktivt for Middelalderbyen. Hoteller indgår som et naturligt element blandt andre virksomheder i en storby, og det skal derfor ikke være et mål i sig selv, at der skal være færre hoteller. HORESTA stiller sig ligeledes uforstående overfor, hvad et mål om færre hoteller i Middelalderbyen har med færre biler at gøre.

### **Anbefaling #2: Op til 75% reduktion af biltrafik (motoriseret trafik) og anbefaling #3: 80-90% reduktion af p-pladser i gadeplan**

Der er behov for biltrafik for at Middelalderbyen kan fungere som bydel. Beboere, hotel- og restaurantvirksomheder, forretninger, håndværkere m.v. er afhængige af muligheden for biltransport. En reduktion af al motoriseret trafik i Middelalderbyen vil få voldsomme konsekvenser – ikke mindst for virksomhederne. Såfremt man indfører 75% reduktion af motoriseret trafik svarende til scenarie 2, vil det indebære:

- ingen adgang for beboeres biler som har folkeregisteradresse i Middelalderbyen
- ingen adgang for håndværkeres biler
- ingen adgang til ansattes biler med arbejdsplads i Middelalderbyen.
- ingen adgang for gæster, møder, handlende, kultur og fritidskørsel
- ingen adgang for taxa, delebiler, bus, limousinekørsel m.v.

Ligeledes vil en 75 % reduktion af al motoriseret trafik indebære:

- Kommunale driftsbiler (gartnere, renhold m.v) adgang i begrænset omfang i tidsrummet 04-11,
- varelevering og specialkørsel (flyttebiler, byggemateriale) adgang i begrænset tidsrum kl. 04-11

HORESTA kan således hverken bakke op om en 40% eller 75% reduktion af al motoriseret trafik i Middelalderbyen, da det vil gøre praktisk talt umuligt at drive virksomhed for en stor del af HORESTAs 105 virksomheder, som er beliggende i Middelalderbyen.

Når dette så kobles sammen med 80-90% reduktion af p-pladser, er det det samme som konsekvent at udelukke biler i Middelalderbyen. En reduktion af parkeringspladser på 80-90% af de 1050 gadeparkeringspladser over 3 år, er stort set det samme, som at fjerne alle gadeparkeringspladser. Det er HORESTAs opfattelse, at når man vælger at bevæge sig ind i Middelalderbyen og betale meget høje parkeringsafgifter, så er det fordi man har et behov for at kunne parkere bilen. Det kan f.eks. være ældre personer, dårligt gående, cateringvirksomheder, eller håndværkere som har et sådan behov. HORESTA kan ikke støtte, at man nedlægger alle gadeparkeringspladser.

Der ses med disse forslag ikke mulighed for, at hverdagen for hverken beboere eller erhvervsliv kan fungere optimalt. Det vil betyde, at arbejdstiden for erhvervsliv, beboere, kommunalt ansatte og håndværkere vil blive væsentligt forlænget, besværliggjort og fordyret. Selv med et begrænset tidsrum til at køre varer ind til hoteller, restauranter, dagligvarebutikker, byggematerialer m.v., vil det indebære en betydelig økonomisk byrde for borgere, erhvervsliv og Københavns Kommune.

## **Anbefaling #5: Turisme på beboernes præmisser**

HORESTA bakker op om en bæredygtig turismeudvikling, hvor der tænkes i nye udviklingsprojekter – som f.eks. "Tourism Moves" – der sikrer, at vi får spredt turisterne til flere områder af København. HORESTA mener, at dette bl.a. er vejen til at skabe en bæredygtig turismeudvikling. HORESTA er ikke enig i, at man skal begrænse antallet af turister i Middelalderbyen. På nuværende tidspunkt finder HORESTA ikke, at der er tale om overturisme. Der er i få uger om året en høj koncentration af turister ved de meget traditionelle seværdigheder, men det er ikke det samme som, at Middelalderbyen er ramt af overturisme. Så snart man bevæger sig ud i sidegaderne til f.eks. Nyhavn, er der ikke tale om høj koncentration af turister. Desuden vil HORESTA henvise til Wonderful Copenhagens undersøgelser vedr. københavnernes holdning til turister, hvor en overvejende del af københavnernes har en anderledes positiv opfattelse af turisme.

Københavns Kommune kunne med fordel tænke i at få lavet flere undersøgelser, som kan fortælle os om københavnernes forhold til turister og bygge videre på Wonderful Copenhagens arbejde. Turisme bidrager positivt til byudviklingen i Middelalderbyen i forhold til økonomi, kultur, gastronomi og infrastrukturelle tiltag. Alle områder, som også kommer de lokale borgere til gode. Det er også i denne ånd HORESTA mener, at udviklingen skal ske, således at både beboere og turister får glæde af de samme seværdigheder, oplevelser, bymiljøer, fritidsmuligheder og kulturtilbud. Vi skal i langt højere grad samarbejde om måder at få spredt turister rundt til alle bydele i København og til Frederiksberg, hvor der er masser af plads til langt flere turister, end der er i dag.

HORESTA kan således ikke bakke op om en begrænsning af hotelbyggeri/konvertering til hotel. Hotellerne i er høj grad med til at skabe lokale og autentiske oplevelser for beboere og gæster. Desuden er hoteller med til at skabe den levende by, som beboere i Middelalderbyen også efterspørger. Der er, i de senere år, indrettet hoteller i allerede eksisterende bygninger, hvis oprindelige formål er opgivet. Hotellerne er etableret med respekt for de gamle bygninger og i respekt for det lokale bymiljø. Alternativt ville bygningerne i værste fald stå

tomme eller indeholde virksomheder, som ikke tænker interaktion med borgerne og det lokale miljø ind i deres funktion.

HORESTA bakker op om strengere håndhævelse af udlejning af private boliger via digitale platforme. Det er i høj grad det forhold, at borgerne har fået turister som "naboer", at oplevelsen af for mange turister udspringer, idet udlejning af private boliger via platforme er ikke underlagt den samme stramme regulering som hoteller.

Der bør tænkes i, at få turistbusser til at køre på el således, at gener ved støj og forurening minimeres. Ligeledes bør der tænkes i ikke at adskille turisttransport fra den almindelige transport i byen.

Igen kan man spørge, hvad en begrænsning af turister har med begrænsning af biler i Middelalderbyen at gøre?

#### **Anbefaling #7: Respektfuldt natteliv**

En alkoholbevilling er generelt på otte år. Der er således tale om en væsentlig ændring når man foreslår at reducere perioden til 2-4 år. Igen er der tale om en anbefaling, som ikke har noget gøre med reducere af biler i Middelalderbyen. HORESTA er også meget uforstående overfor, hvordan udløb af bevillinger ved ejerskifte har noget at gøre med begrænsning af biler i Middelalderbyen. Det samme gør sig gældende vedr. anbefaling om at ejere af barer og natklubber skal tage ansvar for gæsters aktiviteter på gaden udenfor deres virksomhed samt begrænsning af udeservering i Middelalderbyen.

HORESTA stiller sig ligeledes uforstående overfor ønsket om, at der bør stilles større krav til restaurationsbranchen. Restaurationer er pålagt meget stramme regler vedr. udskænkning, støj, renhold, åbningstider m.v. HORESTA finder, at det er støj og uro i det offentlige rum som udgør et problem, da politiet ikke er i stand til at håndhæve ordensbekendtgørelsen.

### **Afsluttende bemærkninger**

HORESTA finder, at mange af de forslag som borgerpanelet ønsker gennemført, vil medvirke til at Middelalderbyen bliver en "død by" uden liv, mennesker og langt færre forretninger, restauranter og virksomheder. HORESTA ønsker en grøn og bæredygtig udvikling af Middelalderbyen, som sker i en evolutionær proces i samarbejde med politikere, erhvervsliv, borgere og andre som har interesse i at Middelalderbyen fortsat skal være et godt sted at være for alle.

Venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. B.', is positioned below the text 'Venlig hilsen'.

Jesper Bengtson  
Regionschef

Sendt til [lebj@kk.dk](mailto:lebj@kk.dk)

København den 18. december 2019

### **Høringssvar vedr. 'Borgersamlingens anbefalinger om Middelalderbyen – mindre biltrafik og bedre hverdagsliv'**

Håndværkerforeningen København har været indbudt til at deltage i følgegruppen, og har på den baggrund lejlighed til at kommentere på borgersamlingens anbefalinger.

Håndværkerforeningen repræsenterer håndværket på tværs – fra bygningshåndværk til frisører, bagere og guldsmede. Kendetegnet for de fleste er, at de er selvstændige håndværksmestre, der bidrager til at servicere byen med godt håndværk – og gør det med stolthed.

I Håndværkerforeningen er vi stor tilhænger af den demokratiske proces, og her er borgersamlingen en nyskabelse, som bestemt må anerkendes. Men en demokratisk proces kræver, at man drøfter forholdene ud fra et oplyst grundlag. Er grundlaget ikke oplyst, bliver processen omsonst.

Helt fra starten har Håndværkerforeningen haft ét grundlæggende forbehold i forhold til netop den mangel ved selve processen. Nemlig manglende fakta om konsekvenserne for de forskellige løsningsmodeller. Både de konsekvenser der er i selve Middelalderbyen. Men også særligt de trafikale konsekvenser resten af det centrale København vil opleve, når parkeringspladser nedlægges, og der derved kommer yderligere massivt pres på vej- og parkeringsanlæg rundt om Middelalderbyen.

Man får svar som man spørger, og det afspejler sig da også tydeligt i borgersamlingens anbefalinger, at man har spurgt "hvad vil du have, når..." og ikke "hvad vil du have, hvis..."

Borgersamlingens anbefalinger bygger således ikke på en vurdering af konsekvenserne, og det må være i det lys de skal læses.

### **Fakta frem for holdninger**

I processen er vi, og en lang række andre interessenter, blevet budt ind til at afgive "parts-indlæg". Som vi har forstået det, et forsøg på at bringe "fakta" ind i drøftelserne.

Håndværkerforeningen er hverken part, eller modpart for den sags skyld, i en drøftelse af, om Middelalderbyen skal lukkes for biltrafik. Men det er ikke afgørende hvad vi mener om sagen, men derimod hvad uafhængige trafikale analyser viser. Derfor har vi helt fra starten efterspurgt viden, fakta og reelle analyser, der kan give et objektivt og sagligt billede af konsekvenserne af borgersamlingens indstilling. Af denne årsag har Håndværkerforeningen fravalgt at komme med et "partsindlæg".

Vi deler det fælles ønske om, at gøre København bedre. Både for borgerne og for virksomhederne. Der ligger ingen modsætninger heri.

Vi har noteret os, at forvaltningen ikke har haft et ønske om at inddrage mere fakta i processen, hvilket vi kun kan beklage, da konsekvensen har været, at borgersamlingen ikke har arbejdet ud fra et reelt oplyst forhold.

### **Alle valg har konsekvenser**

Et valg betyder også et fravalg, og det er op til den enkelte at lave afvejning mellem hvad der er positivt og hvad der er negativt. Men man må hæfte sig ved titlen på anbefalingerne: 'Borgersamlingens anbefalinger om Middelalderbyen – mindre biltrafik og bedre hverdagsliv', og nok tage forbehold for definitionen af "bedre hverdagsliv" for de borgere og virksomheder der bor i Middelalderbyen.

Et eksempel. Borgersamlingen anbefaler, at kørsel for håndværkere i Middelalderbyen begrænses helt eller delvist. I dag er der ingen unødvendig tilkørsel af håndværksbiler til området, og tilkørsel sker kun på foranledning af en bestilling fra en kunde, der har fundet det nødvendigt at hyre en håndværker. Bilen er det rullende værksted, der indeholder materialer og værktøj, der gør håndværkeren i stand til løse sin opgave med fx at skifte et wc eller et vindue.

Så når man laver begrænsninger og restriktioner for, hvordan en håndværksydelse kan leveres i et givet område, vil dette alt andet lige gøre det dyrere eller umuligt at opfylde. En omkostning – enten i form af højere pris eller et afsavn – som kunden må forventes at skulle betale.

Et andet eksempel. Hvis en mindre virksomhed – fx en bager, guldsmed, frisør eller detailbutik – ønsker at åbne eller renovere en butik i området, og gerne vil gøre forretningen indbydende, vil det højst sandsynligt kræve, at lokalerne istandsættes.

Begrænsninger og restriktioner, for adgangen til at levere håndværksydelser, vil også i disse tilfælde kunne medføre negative konsekvenser. Hvis ydelsen enten bliver for dyr eller helt umulig, vil de mindre virksomheder afholde sig fra at etablere sig i området, men i stedet flytte til et område, hvor tilgængeligheden og mulighederne findes.

### **Der mangler stadig en analyse af konsekvenserne for trafikken**

Afslutningsvist skal Håndværkerforeningen ikke undlade at gøre opmærksom på det problem, som rammer alle de borgere, virksomheder, myndigheder mv. der bevæger sig rundt uden om Middelalderbyen.

Det vil være utopi at tro, at nedlæggelsen af parkeringspladser i Middelalderbyen ikke vil få negative konsekvenser for fremkommeligheden i det centrale København.

Parkeringsbelægningen i omegnen af Middelalderbyen er tårnhøj, og i flere tilfælde over 100 pct. Det kan få trafikken til at stå stille i nogle af de største gennemgående og mest trafikerede veje i København – H. C. Andersens Boulevard, Stormgade, Kongens Nytorv, Bredgade og Store Kongensgade – som kører rundt om Middelalderbyen, og dermed potentielt få indvirkning på trafikafviklingen i hele København.

Det illustreres af trafikforsker Niels Agerholm fra Aalborg Universitet, der tidligere i år sagde til Håndværkerforeningens magasin MESTER:

"Politikerne kan naturligvis træffe hvilken som helst beslutning de vil, men det vil altid have en konsekvens. Der er ikke nogen gratis omgang. Derfor bør man naturligvis få undersøgt effekterne af forslaget, om at reducere biltrafikken i Middelalderbyen, så man træffer beslutningen på et oplyst grundlag."

"Når man sætter en prop i ét hul, flytter trafikken til et andet sted. Hvis man ikke kan komme ind i Middelalderbyen gør man noget andet, og det giver øget trængsel andre steder i København. Det er jo ikke



sådan at bilerne bare forsvinder. Derfor vil en lukning af Middelalderbyen betyde, at bilerne kører rundt – og måske sidder i kø – et andet sted i København.”

Med venlig hilsen

Christoffer Susé  
Adm. direktør Håndværkerforeningen i København

Kommentarer til Borgersamlingens anbefalinger fra Københavns BeboerNetværk:

Københavns BeboerNetværk er på mange måder enig i de anbefalinger, som Borgersamlingen har afleveret. Vi har dog en del supplerende kommentarer, som tager udgangspunkt i vores lokale kendskab til Middelalderbyen og i den virkelighed vi oplever som beboere i området.

### **#1 Lokal og levende**

Erhvervslivet, i form af de små butikker og virksomheder, skal tænkes ind i planerne for et levende byliv, både af hensyn til beboere og gæster. Butikkerne "passer på" gaden om dagen og befolker den. Vi ønsker, at kommunen regulerer med huslejeloft, så også almindelige butikker kan forblive i Middelalderbyen. Vi ønsker kapitalfonde som Blackstone ud af København, og vi opfordrer kommunen til at stoppe for tilladelser til nye hoteller, hotellejligheder og Airbnb. Ellers kan vi ikke på langt sigt bevare et levende lokalmiljø. Vi ønsker bopælspligt og afvisning af expats-lejligheder, der kun forskubber det lokale liv.

### **#2 Op til 75% reduktion af biltrafik**

Vi støtter at beboere fortsat kan køre i Middelalderbyen og parkere på samme vilkår som i dag. Vi støtter at varelevering først forekommer efter kl. 08.00 og at al varekørsel og anden lastbilkørsel, håndværkerkørsel og taxikørsel hurtigst muligt får påbud om, at der skal køres på el. Små butikker, der er afhængige af bilkørsel, skal have tilladelse. Kan evt. vurderes individuelt, så butikken selv eller deres kunder kan få tilladelse til kørsel. Vi opfordrer endvidere til skærpede regler for renovation. Med frit valg af leverandører for erhverv, oplever vi i mange gader i Indre By ofte 3-4 skraldebiler hver morgen. Det er en hel unødvendig belastning af beboerne i et i forvejen hårdt belastet område.

### **#3 80-90% reduktion af parkering i gadeplan**

Beboere skal have samme vilkår for parkering som i dag. Vi støtter udelukkende en så voldsom reduktion af parkeringspladser, hvis vi får 100 % garantier for at parkeringspladserne ikke omdannes til kommercielle byrum – som fx udeservering. De parkeringspladser, som skal friholdes til håndværkerbiler i hverdagene, skal kunne benyttes af beboere i aften og nattetimer samt i weekender. Hvis pladserne står tomme – om aftenen eller i weekender - bliver de omdannet til festpladser. Festen i gaden har vi mere end rigeligt af allerede.

### **#4 Grønne og fælles ukommercielle områder**

Dette støtter vi, men vil dog kraftigt opfordre til, at beboerforeningerne i Middelalderbyen inddrages markant, når indretning af disse frie byrum skal planlægges. Hvert kvarter og hver gade i Middelalderbyen har sin "sjæl" og fysik og det kræver intenst lokalkendskab for at kunne vurdere, hvilken type omdannelse lige præcis det sted, vil kunne bære.

### **#5 Turisme på beboernes præmisser**

Hvis ikke Middelalderbyen skal ødelægges af turisme (og det bliver kun værre fra nu af, da temperaturerne stiger, og det vil blive mere og mere attraktivt at besøge København, hvis man fx bor i Sydeuropa), så skal der sættes stop for flere hoteller, hotellejligheder, boliger uden bopælspligt og Airbnb. Løbehjul skal forbydes indenfor voldene. Der er trængsel nok på cykelstierne og på fortovene, og den trængsel vil kun blive større. Et kommercielt tiltag som elektriske løbehjul gavner kun ejerne, som stort set alle er udlændinge. Vi ønsker stop for turistbusser og hop-on-hop-off busser. Vi ved, at et vigtigt argument for at besøge København er, at der fortsat er et levende lokalt miljø i centrum, hvilket er helt unikt for en europæisk hovedstad. Både trafiktiltag og turismeovervejelser må tage udgangspunkt i dette.

### **#6 Hensynsfuld parkering af cykler og el-løbehjul**

Vi støtter dette punkt, men ønsker justits i forhold til private kommercielle udlejningscykler og – igen – elektriske løbehjul. Vi støtter at kommunen har et bycykel initiativ, men det hører ingen steder hjemme, at private udlejere kan høste store gevinster ved gratis at benytte vores alles fælles arealer – uden at betale leje og uden at rydde op efter sig.

### **#7 Respektfuldt natteliv**

Som nævnt under punkt 3 vil det være katastrofalt, hvis nedlagte p-pladser på nogen måde kan omdannes til byrum for fest i gaden. Der skal sættes kraftigt ind med bøder og med mulighed for fratagelse af bevillinger, hvis barer og restauranter ikke overholder de gældende regler. Herunder ønsker vi skærpede regler for udeservering. Vi ønsker øgede resurser til Støjpatruljen, og kommunen skal stille krav til, at politiet har resurser til at håndhæve Ordensbekendtgørelsen.

### **#8 Bedre forhold for bløde trafikanter**

Vi mener, at ændrede fortove mm skal ske i stor respekt for de historiske forhold i Middelalderbyen. Vi ønsker, at der med respekt for det historiske, tages hensyn til de bløde trafikanter, uden at det dog ender med, at vi får flere af de nuværende kedelige gågader.

Dette kræver dog også et skærpet opsyn med udeserveringer og butikkers skilteopsætninger, som ofte medvirker til begrænset plads til fodgængere. Vi mangler i den grad konsekvens ved overtrædelse af regler om fx udeservering. En genindførelse af betaling for brug af det offentlige rum til udeservering bør genindføres. I dag er det helt urimeligt, at barer kan okkupere store fælles arealer gratis, og en lille dagligvarebutik skal betale afgift for at have et lille skilt stående udenfor deres butik.

### **#9 Eksperimentér med løsninger**

Der skal større koordinering til i kommunen. Det kan ikke nytte noget, at én afdeling arbejder for begrænsning af trafikken, en anden afdeling godkender store hoteller eller hotellejligheder, som beviseligt vil tilføre lokalområdet voldsom meget mere trafik, og en tredje afdeling uddeler bevillinger som igen skaber et utrygt natteliv

### **Konklusion**

Vi ønsker som beboerforeninger at blive inddraget i den konkrete planlægning af de videre tiltag, da vi beboere er dem, der bedst kender vores kvarterer, gader og stræder – helt ned til de enkelte matrikelnumre. Den viden, vi som beboere er i besiddelse af, er der ingen i kommunen, der kan matche. Vi ønsker at blive inddraget og taget alvorligt i alle de konkrete initiativer, som forvaltningen vil foreslå politikerne. Lige fra placering af en konkret bænk, opsætning af et gadebed eller et toilet – til den konkrete brug af nedlagte parkeringspladser.

På vegne af Københavns BeboerNetværk:

Stræderne og Strøggets Beboerforening, Grønnegade Kvarters Beboerforening, Rundetårn Kvarters Beboerforening og Nørre Kvarters Beboerforening

Københavns Kommune,  
Teknik- og Miljøforvaltningen

Den 18. december 2019

## **Kommentering på forslag om mindre biltrafik i middelalderbyen**

Der henvises til tidligere korrespondance og møder, herunder kommunens mail af 27. november 2019 vedrørende ovenstående.

Dansk Erhverv har drøftet sagen med KCC, DRC, Københavns Vognmandslaug samt øvrige medlemmer med interesse i sagen. Nedenstående bemærkninger fremføres på disse organisationers og virksomheders vegne og adresserer både konklusionerne fra borgersamlingen og emnet ”mindre biltrafik i middelalderbyen”.

### *Erhvervslivets interesser generelt*

Erhvervslivet – både i København og andetsteds – har blandt en grundlæggende interesse i, at rammerne for erhvervsudøvelse er så ens som muligt uafhængigt af geografi. I foreliggende tilfælde vil vores medlemmer derfor generelt foretrække at der er de samme reguleringer i København, Odense Aarhus, Aalborg – og for den sags skyld Berlin, Paris og London. Det giver en mere lige konkurrence og lavere administrative omkostninger. Samtidig kan lokale restriktioner skabe behov for indkøb af særligt indrettet materiel, der ikke vil kunne bruges andre steder. Det er ikke en hensigtsmæssig investeringspolitik. Derudover har lokale restriktioner en tendens til at skabe en ”osteklokkementalitet” for de aktører, der opererer inden for dem, hvilket ikke er gavnligt for udvikling og innovation. Vi er således umiddelbart skeptiske over for forslag om særskilte regler for enkeltområder.

Dette gælder særligt i større byer og i særdeleshed i en hovedstad, der også har et hensyn at tage til at den er udviklingsmotor for resten af samfundet samt til, at byen skal være tilgængelig også for pendlere og gæster udefra.

Ovenstående medfører dog ikke, at vi ikke mener, at der også skal tages lokale hensyn. Borgerne i København er også kunder hos erhvervslivet og en fornuftig virksomhed tager altid i videst muligt omfang hensyn til kundernes ønsker og behov.

Vi skal derfor opfordre til, at kommunen i den videre proces varetager hensynet til balancen mellem lokale og internationale interesser samt erhvervsmæssige og private.

### *Bedre mobilitet og tilgængelighed i Middelalderbyen*

Middelalderbyens fysiske rammer er præget af smalle gader og mange aktører med interesse i at agere i området hele døgnet. Det er helt normalt for en gammel storby og det er samtidig en forudsætning, at det kun i meget begrænset omfang er muligt at fremme mobiliteten og mindske trængslen ved en traditionel udbygning af infrastrukturen i gadeniveau – i hvert fald ikke uden at ødelægge byens identitet og særkende.

Tiltag på området vil derfor skulle balancere fornævnte forskelligartede hensyn til borgere, erhvervsliv, turister m.v. og vil i visse tilfælde fremme nogle interesser på bekostning af andre.

Vores synspunkt er i den forbindelse at vi skal undgå at Middelalderbyen kommer ind i en ond cirkel, hvor fx tomme butiksfacader og caféarealer på strøget eller uudlejede kontorarealer kan skræmme potentielle virksomhedslejere, turister o.a. væk med yderligere lavere aktivitet til følge. Det er en konsekvens der er kendt fra andre danske og udenlandske byer og som forstærkes af andre faktorer som e-handel, konjunkturer o. lign. Der er allerede tegn på, at dette kan være ved at ske i Middelalderbyen også. Det vil naturligvis også give en mere fredelig Middelalderby, men en aktivitetsnedgang på den baggrund er der kun meget få der har interesse i.

En begrænsning af adgangen til Middelalderbyen vil desuden have konsekvenser for området udenfor, der vil opleve et forøget trafik- og parkeringspres ud over kommunegrænsen. Det vil kræve investeringer både i den kollektive og private trafikkapacitet samt parkeringsforhold, hvorfor kontakter til omegnskommunerne også anbefales herfra, hvis nogle af de foreslåede tiltag gennemføres.

En løsning på denne udfordring er at mindske behovet for gennemkørende trafik, hvilket kan ske ved at føre den gennemkørende trafik udenom indre by via en havnetunnel. Dette vil lempe presset på indre by og dermed også på Middelalderbyen. Vi skal opfordre til, at dette projekt fremmes mest muligt også af hensyn til det stadigt stigende antal borgere i København og deres mere langsigtede mobilitetsbehov.

En allerede implementeret løsning er bygning af MetroCityringen, der forventeligt vil flytte en stor del af mobiliteten væk fra gadeplan og under jorden. Vi skal i den forbindelse opfordre til, at de yderligere udvidelser af metroen der er foreslået fremmes mest muligt og at Københavns kommune forstærker indsatsen for at styrke alle former for kollektive pendlerforbindelser til og fra kommunen.

Samtidig er de gode betingelser for cyklisme i København generelt en faktor, der mindsker biltrafikken. Dansk Erhverv skal i den forbindelse opfordre til, at betingelserne forbedres yderligere, fx ved bedre parkeringsmuligheder for cykler og lignende tohjulede køretøjer. På cykelområdet kan der i øvrigt henvises til de foreløbige positive erfaringer med lad- og godscykler.

En tredje mulighed for at lempe presset på Middelalderbyen findes i en række teknologibaserede tiltag, der kan flytte trafik og mindske trængsel og larm i området. Et øget fokus på Mobility as a Service (MaaS) samt Intelligent Trafikstyring (ITS) vil kunne øge fremkommeligheden også i Middelalderbyens smalle gader uden dermed at øge trængsel og larm. Der findes eksempelvis en

række forsøg med selvkørende busser i de skandinaviske lande og snart også i Danmark. Teknologien er fortsat under udvikling, men særligt da disse busser er relativt små, vil denne løsning også med fordel kunne anvendes i Middelalderbyen på sigt. På samme måde er dele- og lånebiler i free floating og andre lignende forretningsmodeller allerede en integreret del af Københavns trafik, hvilket formentlig medfører, at knap så mange borgere køber en bil.

En fjerde mulighed for at sprede trafikken mere ud er at give udvidet adgang til erhvervsleveringer på andre tidspunkter end myldretiden. Det vil være en forudsætning for denne option at leveringerne holder sig under et forudsat støjniveau, således at beboerne ikke generes. En række teknologier understøtter efterhånden denne mulighed – herunder mere støjsvage køretøjer (fx hybridlastbiler og elcykler), støjcertificeret materiel (fx PIEK-certificering) samt leveringsmuligheder i butikker (hvor muligt) uden at butikspersonalet behøver være til stede. Vi ved at kommunen allerede er bekendt med potentialet i disse løsninger og skal opfordre til at der arbejdes videre med dem.

Vi kan derfor ikke støtte forslaget om begrænsninger i tidsrummet for leveringer til områdets erhvervsliv idet det efter vores opfattelse vil have den effekt, at trafik og erhvervsparkering vil blive endnu mere trængselsplaget i perioden, hvilket fører til øget forurening på grund af længere transporttider og dårlige udnyttelse af kapaciteten i bilerne, idet de ikke vil kunne nå rundt og levere flere steder i den begrænsede tid og forøgede trængsel.

For så vidt angår forslaget om at begrænse antallet af bilparkeringspladser skal vi anføre, at en eventuel nedlæggelse af parkeringspladser til private bør medføre udvidelse af antallet af pladser til erhvervsleveringer. Det vil medvirke yderligere til at begrænse trængslen, da den øvrige trafik dermed ikke generes af erhvervsbiler under aflæsning og vice versa.

I forhold til den generelle anbefaling af, at begrænse biltrafikken med 75 pct. i Middelalderbyen er det vores umiddelbare opfattelse, at borgersamlingen ikke fuldt ud har gennemtænkt forslaget, der i meget høj grad vil besværliggøre renovation, e-handelsleveringer, håndværkerbesøg, taxikørsel osv. til private og i praksis medføre at leverancer til erhvervslivet i området, herunder strøgbutikker, caféer, restauranter m.v. ikke lader sig gøre, hvorfor en stor del af disse virksomheder må lukke. Vi har svært ved at forestille os, at borgerne har ønsket sig en sådan konsekvens idet vi i bekræftende fald står helt uforstående over for, hvorfor de dog har bosat sig i en storby.

Med hensyn til anbefalingen om at eksperimentere med løsninger som vi i øvrigt finder særdeles interessant, indeholder denne en kommentar til ”ensrettede veje”. Vi skal dertil bemærke, at ganske mange veje allerede er ensrettede i området i dag, men angiveligt sjældent efter en koordineret plan. For transportvirksomheder der har en opgave at løse i området, fremadrettet i et snævert tidsvindue, er der en efterspørgsel til en lokal trafikplanlægning i området der anviser hensigtsmæssige ind- og udkørselsforhold, samt flow-ruter i området der kan gøre en varelevering så hurtig og effektiv som muligt, men gerne under restriktive fartbegrænsninger.

Vi skal under alle omstændigheder opfordre til at området genbesøges for yderligere analyser.

### *Turisme*

Turisme udgør en stor indtægtskilde for mange virksomheder inden for Middelalderbyen og genererer dermed også indtægter for kommunen. I forhold til trafikbegrænsninger er der et todelt hensyn på dette område. Turisterne skal på den ene side opleve byen som et attraktivt, spændende og særligt sted som de gerne vil genbesøge og samtidig ikke væltes omkuld af et hav af medturister.

Samtidig skal de naturligvis respektere byens orden og den dagligdag, som beboere, pendlere og det øvrige erhvervsliv har i området. Det er ikke vores opfattelse at København er ved at drukne i turister på samme måde som andre europæiske hovedstæder. Det mener vi heller ikke at turisttalene underbygger. At gaderne er livlige, også i sommerperioden hører med til at være en storby og hovedstad.

Overturisme er mere end bare trængsel og ”over-crowding” på udvalgte tider og steder. Overturisme er, når turismeaktivitet gør det svært for de lokale at bo, arbejde og leve i deres egen by. Overturisme er, når lokalområdets livskvalitet, infrastruktur, kultur og natur kommer under nedbrydende pres, som følge af, at aktiviteter og oplevelser i overdreven grad indrettes til turister. Overturisme er, når en by mere minder om Disneyland på en travl dag end et sted, hvor mennesker bor.

Sådan er det ikke i København – og det er afgørende for den langsigtede holdbare vækst i dansk turisme, at det hellere ikke bliver sådan. Heldigvis viser 10X COPENHAGEN analysen fra Wonderful Copenhagen, at det kun er ganske få steder på ganske få tidspunkter at københavnere oplever overcrowding i middelalderbyen.

Derudover skal vi anbefale, at en eventuel begrænsning af muligheden for turistbuskørsel i Middelalderbyen suppleres med etablering af flere turistbusholdepladser i umiddelbar nærhed af området.

### *Caféer, restauranter og natteliv*

Det hører med som en naturlig og positiv del af storbylivet at der er mulighed for at slappe af på en café og spise ude på en restaurant om aftenen. Det ser vi som helt uproblematisk og vil derfor koncentrere det følgende om nattelivet.

Borgersamlingen kommer vidt omkring i sin analyse og behandler dermed også nattelivet i Københavns Middelalderby. Vi har i den forbindelse fra DRC modtaget evalueringen af rapporten om Natteværter, som borgersamlingen tilsyneladende ikke er bekendt med. I projektet har man videreuddannet livreddere, der herigennem er klædt på til at gå hver fredag og lørdag mellem kl. 22.00 og 06.00 og skabe dialog med unge og festglade mennesker i Vestergade og Gothersgade samt de omkringliggende gader. Her beder de folk om at tage hensyn til områdets beboere, hjælper evt. personer der har fået for meget at drikke, lægge dæmper på eskalerende konflikter, rejser cykler, smider affald ud og meget andet. Projektet er blevet meget vel modtaget blandt politiet, beboere og aktørerne i nattelivet. Vi foreslår derfor, at Teknik- og Miljøforvaltningen vil tage kontakt til Kultur- og Fritidsudvalget med henblik på yderligere information om initiativet før man overvejer at indføre fx støjvagter i nattelivet.

Samtidig har DRC stillet forslag til Københavns Kommune om, at man forbyder privat biltrafik og taxikørsel i sene aften- og nattetimer mellem kl. 22-06, netop for at komme støjgenerne, ulykker og voldsepisoder til livs i Middelalderbyen.

DRC har endvidere – i enighed med de andre parter i foreliggende høringssvar – anbefalet at Børgersamlingens bemærkninger om tildeling af bevillinger, begrænsning af løbetiden på bevillinger, mulighed for inddragelse af bevillinger, ny ansøgning om bevilling ved ejerskifte, belønning for god opførsel, samt at barer, natklubber og lign. skal tage ansvar for publikums aktiviteter på gaden, henvises til et andet forum end det foreliggende, idet forståelsen er, at foreliggende proces angår mulig begrænsninger af biltrafikken i Middelalderbyen og ikke ovennævnte problemstillinger.

Med venlig hilsen,



**Jesper Højte Stenbæk**  
Fagchef



**Fra:** [eh@post.opasia.dk](mailto:eh@post.opasia.dk)  
**Til:** [Lene Bjerg Kristensen](#)  
**Emne:** Re: Middelalderbyen - kommentarer til borgersamlingens anbefalinger?  
**Dato:** 19. december 2019 21:56:35

---

Kære Lene

...

Jeg har læst nok til at jeg klart og utvetydigt kan tilslutte mig borgersamlingens anbefalinger. De kommer rigtig godt rundt om mange aspekter, som Cyklistforbundet til fulde kan tilslutte sig.

Vi håber meget, at politikerne på Københavns Rådhus vil studere anbefalingerne nøje og bevillige tilstrækkelige midler til at implementere mange af dem.

Du må have en glædelig jul og et godt og trafiksikkert nytår.

Erik, Cyklistforbundets Københavnsafdeling



## DI's kommentarer til borgersamlingens anbefalinger

1. DI kvitterer for muligheden for at kommentere på borgersamlingens anbefalinger om *Middelalderbyen – mindre biltrafik og bedre hverdagsliv*. Samtidig takkes for den indtil nu gennemførte proces, som har givet et højt informationsniveau og inddraget os som interesseorganisation.
2. DI anerkender borgersamlingens grundige arbejde med det spørgsmål som blev stillet politisk: *Hvordan skal vi bruge vores gader i middelalderbyen bedst muligt i fremtiden i en by med færre biler?* Borgersamlingens fokus har naturligt omhandlet det at bo i København og de aspekter af dagligdagen som påvirkes, hvorfor anbefalingerne og begrundelserne naturligt kredser herom.
3. Som Danmarks største arbejdsgiver- og erhvervsorganisation, der repræsenterer mere end 11.000 små, mellemstore og store virksomheder fra stort set alle brancher over hele landet, følger vi med interesse med i udviklingen i dette for landet meget centrale byområde.
4. DI anerkender behovet for og nødvendigheden af, at der skabes en god balance mellem hensynet til en by, der er attraktiv, og hensynet til virksomhedernes og medarbejdernes behov for mobilitet. Transportsystemet er en grundpille i samfundet og dermed også i Hovedstadsområdet, og er en afgørende del en attraktiv by. Vi skal udbygge og styrke den kollektive trafik og cykling, øge incitamentet til at bruge delebiler, men vi har også fortsat brug for også at have god adgang for den nødvendige biltrafik. DI opfordrer derfor til, at der udarbejdes en samlet mobilitetsplan for Københavns kommune navnlig med det

formål at sikre pålidelighed og fremkommelighed i trafikken, ikke mindst i forhold til Middelalderbyen, og således at de trafikale effekter af mange projekter om ændringer i byrummet ses og vurderes samlet.

5. Vi ved fra egne årlige undersøgelser af erhvervsklimaet, at en velfungerende infrastruktur er højt prioriteret hos virksomhederne. Virksomhedernes mobilitet handler dels om transport af gods og varer til butikker, borgere og det øvrige erhvervsliv, og dels om persontransport, herunder ikke mindst pendling af medarbejdere til og fra arbejdspladsen. Det er derfor et klart budskab fra virksomhederne til Københavns Kommune, at kommunen bør sikre en fortsat høj adgang til og fremkommelighed i byen og at der bør være adgang til nødvendig parkering i byen, også i en fremtidig situation hvor der kan være færre køretøjer i Middelalderbyen.
6. Fremkommelighed og tilgængelighed er afgørende for, at vi som virksomheder eller borgere oplever en god mobilitet i hverdagen. DI og Vejdirektoratet laver opgørelser over kapacitet og trængsel, og vi kan se heraf, at fremkommeligheden i trafikken er belastet i de største byer, herunder ikke mindst i København. Trængsel er dog ikke kun et problem for vejtrafikken. Opgørelser viser, at den kollektive trafik - såvel bus som tog - også er ramt af trængsel. Vi har et transportsystem, der i stigende grad er belastet. Det gør sig særligt gældende i Hovedstadsområdet, herunder det centrale København. Som trafikken ser ud nu, er der er kun udsigt til, at presset på infrastrukturen øges fremover.
7. DI vurderer, at Cityringens åbning giver nye muligheder for særligt pendlingen til og fra Middelalderbyen, og det er en logisk følge at understøtte en høj anvendelse af dette nye transporttilbud. Ligeledes har fokus på cykeltrafikken forhold gennem en årrække givet positivt afkast i form af mere cykling. Begge forhold ændrer dog ikke på, at der er transportopgaver som ikke kan løses på anden vis end med bil, varebil eller lastbil. De trafikale behov i Middelalderbyen er alt lige fra distribution af varer, pakker, indsamling og afhentning af renovation, pendling til og fra arbejdspladser, bus og taxakørsel, herunder til og fra hoteller, bustrafik, sygetransport, flytning, håndværkere og en lang række andre serviceopgaver m.v. Adgangs- og parkeringsforhold er derfor vigtige for erhvervslivets mobilitet og servicering af byen, dennes indbyggere og virksomheder.
8. Parallelt med borgersamlingens arbejde, har Københavns Kommune valgt at der skal anlægges 500 parkeringspladser

over hele kommunen målrettet erhvervslivet. DI opfordrer til, at overvejelserne bag dette tiltag medtages i overvejelserne om Middelalderbyen, adgangen til denne og mulighederne for parkering for erhvervslivet.

9. I DI støtter vi aktivt indsatsen for den grønne omstilling i transportsektoren ligesom vi aktivt arbejder for et bæredygtigt samfund og bæredygtige byer. Hermed menes også den økonomiske bæredygtighed, og derfor skal der nødvendigvis også være tid til en omstilling af transporten. En ændring af vilkårene for transporten kræver tid til at kunne omstille hvordan, med hvilke typer af køretøjer og hvornår transporten sker.
10. DI opfordrer derfor afslutningsvist til, at såfremt Københavns Kommune vælger at gå videre med planerne for Middelalderbyen, aktivt ser nærmere på hvordan det er muligt at understøtte nye måder at levere på, og kommer med mere konkrete beskrivelser af rammerne herfor samt de følgende konsekvenser og muligheder. Heri indgår også at få besvaret de udeståender som et evt. forslag skaber, og som risikerer at fremstå ubesvarede. Dette fx omhandlende håndhævelse af restriktioner i adgangen for vareleveringer, og hvordan der kan skabes en fleksibel anvendelse af byens arealer, så der er plads til levering når dette skal ske og plads til andet når dette er ønsket.