

SVAR PÅ HENVENDELSER FRA HØRING

FORSLAG TIL BYRUMS- OG TRAFIKPLAN FOR MIDDELALDERBYEN

Nedenfor er hørings svar kort refereret og besvaret af forvaltningen. Der er modtaget 293 henvendelser i høringsperioden fra den 28. juni til den 26. september 2022.

Flere af hørings svarene er indsendt af de samme afsendere, herunder flere separate hørings svar indsendt af Indre By Lokaludvalg samt flere henvendelser fra identiske enkeltpersoner. Samtlige af lokaludvalgets hørings svar er medtaget enkeltvis. Der hvor afsender af to separate, på hinanden følgende hørings svar er den samme person, er hørings svarene refereret under ét nummer:

Hørings svarene 95 og 96 er refereret samlet under nummeret 95.

Hørings svarene 98 og 99 er refereret samlet under nummeret 98.

Hørings svarene 260 og 261 er refereret samlet under nummeret 260.

Hørings svarene 291 og 292 er refereret samlet under nummeret 291.

Alle henvendelser kan ses i bilag 3 "Henvendelser i høringsperioden".

Ingen forslag om ændringer efter høringen

Forvaltningen foreslår ikke ændringer til planforslaget på baggrund af høringen, men vil foretage en række mindre redaktionelle rettelser. Herudover er mulighederne for yderligere regulering af henholdsvis parkering og udeservering kort beskrevet i indstillingens afsnit om "politisk handlerum".

Emner i henvendelserne

Henvendelserne er besvaret efter emne under overskrifterne for planforslagets fire temaer. Temaerne er opstillet i samme rækkefølge, som de optræder i planforslaget.

"(3)" tal i parentes angiver, hvor mange der har henvendt sig om emnet.

"(O)" angiver, at en offentlig instans har henvendt sig om emnet.

"(LU)" angiver, at et lokaludvalg har henvendt sig om emnet.

Egenart og kulturarv	2
(10, O, LU) Positivt at de historiske bygninger og byrum fremhæves	2
(8) Negativt at planforslaget rummer flere brolagte gader	3
Bynatur	4
(45) Positivt at området gøres grønnere	4
(20) De grønne tiltag er utilstrækkelige og/eller kritisable	5
Kultur- erhvervs- og hverdagsliv	6
(77, LU) Ophold i byrum samt ønsker om øget renhold, håndhævelse og ro	6
(70, LU) Udeservering og andet inventar på områdets fortove	7



(6, LU) Turisme	8
Mobilitet	9
(35, O) Positivt at der skabes bedre forhold for fodgængere og mennesker med mobilitetshandicap	9
(36, O, LU) Positivt at der skabes bedre forhold for cyklister og mere hensynsfuld cykelparkering	10
(7) Ønske om mindre cykeltrafik i området	12
(3) Ønske om tydelig opdeling mellem forskellige trafikanter	12
(35, O) Positivt at der arbejdes på at skabe mindre biltrafik i området	12
(27) Negativt at der arbejdes på at skabe mindre biltrafik i området	12
(84, LU) Ønsker om yderligere regulering af bil- og bustrafikken	13
(13) Specifikke ønsker om at tilgodese erhvervskørsel	16
(25) Positivt at der nedlægges bilparkeringspladser	17
(117, LU) Negativt at der nedlægges bilparkeringspladser	17
(40) Bekymring vedrørende nedlæggelse af bilparkeringspladser	19
(18) Kritik vedr. parkeringsanlæg under Dantes Plads	20
Andre emner	20
(8, LU) Respons på byrumsforsøgene gennemført i 2021	20
(2, O) Brandredning	21
(1, O) Arkæologi	21
(1, O) Metro	21
(2) Sejle- og bademuligheder	21
(9) Individuelle ønsker vedrørende specifikke gader og pladser	22

Egenart og kulturarv

(10, O, LU) Positivt at de historiske bygninger og byrum fremhæves

Henvendelse 11, 40, 58, 87 (Nationalmuseet), 142 (København Museum), 150, 190, 237 (Indre By Lokaludvalg), 240 (Miljøpunkt Indre by og Christianshavn), 256.

Nationalmuseet, Københavns Museum og flere enkeltpersoner fremhæver det som positivt, at planforslagets tiltag vil give bedre mulighed for at opleve den historiske del af byen. Københavns Museum ser desuden positivt på planforslagets tiltag om formidling af kulturhistorie og foreslår fortsat samarbejde om dette. Enkelte anfører, at gældende regler for skiltning på facader bør håndhæves, så arkitekturen respekteres.

Miljøpunkt Indre by og Christianshavn ser positivt på planens forslag om at lade pladsernes anvendelse inspirere af historiske forhold. Miljøpunktet fremhæver det som positivt, at der skabes plads til ikke-kommercielt ophold og opfordrer til, at der indrettes med legeredskaber, vand og andre aktivitetsfremmende og historiefremmende greb på områdets pladser. Miljøpunkt Indre by og Christianshavn mener, at det liv, der udfolder sig i området om natten også har en betydning for oplevelsen af egenarten, og at der bør arbejdes på at skabe mere respekt for det historiske område.

Jeudan og Danmarks Restauranter og Caféer peger på Middelalderbyens historiske kombination af kommercielt og kulturelt indhold og opfordrer til, at erhvervslivets andel i historien værdsættes på højde med det kulturelle og bygningshistoriske.

Enkelte fremhæver det som positivt, at der foreslås flere brosten, og pointerer, at brolagte overkørsler på fortove bør bevares. Indre By Lokaludvalg nævner, at hensyn til henholdsvis egenart og fremkommelighed bør balanceres og foreslår anvendelse af slebne brosten.

Forvaltningens svar

Forvaltningen vil i konkretiseringen af planforslagets flagskibsprojekter og andre anlægsprojekter i området undersøge, hvordan de foreslåede, historieformidlende greb i planforslaget kan udformes. Forvaltningen er i den forbindelse interesseret i det fortsatte samarbejde, som Københavns Museum foreslår.

Forvaltningen foreslår at det undersøges, hvori problematikken om håndhævelse af de gældende regler for skiltning på områdets bygninger består, og at der om nødvendigt afsættes midler til yderligere håndhævelse og evt. udarbejdelse af nyt plangrundlag, der regulerer facadernes udtryk. Dette indgår som en anbefaling i planforslaget.

Når der kan afsættes finansiering til udvikling af konkrete anlægsprojekter, vil de specifikke elementer, der skal indgå på de enkelte pladser og gader, blive valgt med udgangspunkt i planforslagets overordnede rammer. Legeredskaber, vandelementer mv. vil evt. kunne indgå på udvalgte pladser. Forvaltningen anerkender synspunktet om, at bylivet i området bør finde sted med respekt for de historiske rammer og foreslår, at emnet blandt andet tages op i forbindelse med Restaurations- og Nattelivsplanen samt i forbindelse med tilladelser til events og opstilling af udeservering og andet inventar i områdets byrum.

Forvaltningen anerkender desuden synspunktet om, at erhvervslivet og det kommercielle aspekt af Middelalderbyen har en lang historie og udgør en vigtig del af områdets egenart. Med planforslaget er der blandt andet lagt op til en fordeling af hhv. pladser med og uden kommercielt indhold, ligesom en række andre tiltag i planforslaget har til formål at balancere kultur- erhvervs- og hverdagslivet i området.

I planforslagets forslag om brolægning på udvalgte gader indgår det, at der til dels skal anvendes stokhuggede sten, som er mere jævne end gængse brosten. Hvordan fordelingen og placeringen nøjagtig skal være, vil blive fastlagt i forbindelse med konkrete anlægsprojekter. Af planforslaget fremgår det, at brolagte overkørsler ved portåbninger som hovedregel skal bevares, men at tilgængeligheden kan forbedres ved stedvis brug af blandt andet stokhuggede brosten og bordursten.

(8) Negativt at planforslaget rummer flere brolagte gader

Henvendelse 101, 102, 104, 112, 191 (Cyklistforbundet), 220, 243, 251.

Et mindre antal enkeltpersoner samt Cyklistforbundet mener, at brosten er en dårlig idé, da de giver dårlig tilgængelighed for gående, kørestole, barnevogne, cykler mv og genererer støj fra køretøjer. En enkelt påpeger, at brosten stiller større krav til støjsvag varelevering. En enkelt fraråder brosten, fordi den ujævne belægning er en ulempe for restauratører ifm. udeservering. Nørre Kvarters Beboerforening anbefaler, at brosten ikke skal nedstøbes i beton.

Forvaltningens svar

Med planforslaget lægges der med udgangspunkt i områdets historiske karakteristika op til, at flere gader i fremtiden skal brolægges. Det drejer sig især om gader, hvor der i dag ligger brosten gemt under asfalten, og derudover om en enkelt strækning, der fører til kanalen omkring Slotsholmen. Her vurderes det, at brosten på kørebanen blandt andet kan bidrage til at nedsætte hastigheden for både cykler og biler, samt at belægningen vil indgå i en æstetisk samlet helhed, forbundet til de brolagte promenader langs kanalen. Forvaltningen anerkender synspunktet om, at brosten er til ulempe for cyklister. Brolægning foreslås derfor udelukkende

anvendt på strækninger og i kryds, hvor det vurderes hensigtsmæssigt at nedsætte cyklisterne hastighed, især af hensyn til området fodgængere. Der foreslås ikke brolægning på udpegede cykelgader, bortset fra i krydset Nørregade/Krystalgade, hvor der foreslås en overgang for fodgængere kombineret med fartdæmpende brolægning. I planforslagets forskellige tiltag om belægninger er der lagt vægt på historiske og arkitektoniske forhold samt på hensyn til tilgængelighed og fremkommelighed. Der er ikke lagt vægt på hensyn til udeservering i valg af belægninger. I forbindelse med konkrete anlægsprojekter vil anlægsmetoden for brolægning blive vurderet. Forvaltningen er opmærksom på, at der kan være ulemper forbundet med at nedstøbe brosten i beton, blandt andet langs facader, hvor der ønskes mulighed for at etablere beplantning.

Bynatur

(45) Positivt at området gøres grønnere

Henvendelse 11, 22, 58, 63, 70, 82, 89, 113 (Strædernes og Strøgets Beboerforening), 124, 128, 133, 141, 142, 158, 166, 167, 169, 170, 172, 173, 174, 175, 177, 179, 184, 185, 186, 188, 189, 191 (Cyklistforbundet), 204, 208, 211, 214, 215, 218, 230, 233, 234, 240 (Miljøpunkt Indre by og Christianshavn), 241 (Danmarks Naturfredningsforening), 243, 245, 287, 291.

En række enkeltpersoner giver udtryk for, at de finder det positivt at område gøres grønnere, herunder med flere træer.

Strædernes og Strøgets Beboerforening foreslår, at der ikke skal plantes træer, men i stedet buske, klatrende roser mv., da de ikke skygger for beboernes vinduer. Strædernes og Strøgets Beboerforenings hørings svar støttes af en række enkeltpersoner.

Cyklistforbundet henstiller til, at planforslagets tiltag om at forbedre adgangsmuligheden til parkerne omkring Middelalderbyen ikke skal få negative konsekvenser for cyklisterne fremkommelighed på hhv. Gothersgade og Nørre Voldgade. Cyklistforbundet påpeger, at planforslaget udpeger netop disse gader til gennemkørende cykeltrafik med henblik på at holde hurtigkørende cykler ude af Middelalderbyen.

Miljøpunkt Indre by og Christianshavn bakker op om forslaget om facadebeplantning. Miljøpunktet samt Indre By Lokaludvalg vil gerne involveres og bidrage til en grønnere Middelalderby.

Danmarks Naturfredningsforening ytrer støtte til planforslagets grønne tiltag og opfordrer til, at der igangsættes en registrering af området eksisterende træer, og at bevaringsværdige træer sikres. Danmarks Naturfredningsforening påpeger, at området gårde har et stort potentiale ift. ny beplantning og opfordrer til, at der ved nyplantning generelt benyttes hjemmehørende arter, og at artsvalget kan tage udgangspunkt i, hvilke træer, der historiske har vokset på de enkelte steder. Danmarks Naturfredningsforening anbefaler, at kulturhistoriske interesser skal afvejes med ønsket om grønnere byrum og nævner her særligt pladsen omkring Vor Frue Kirke.

Forvaltningens svar

Forvaltningen har i sin dialog med omverdenen konstateret udbredte ønsker om, at området skal gøres grønnere. Med planforslaget er der i selve området blandt andet lagt op til plantning af flere træer samt etablering af mere facadebeplantning. På grund af det store slid på området byrum er der som udgangspunkt ikke foreslået buske og anden lav beplantning. Det kan dog evt. indgå på udvalgte pladser som Nina Bangs Plads og Dyrkøb. I gaderne vurderes buske at være uhenigtsmæssige, blandt andet idet de vil optræde som en barriere for området mange fodgængere, på linje med cykelstativer, udeservering mv. placeret langs kantstenene. På de strækninger, hvor der foreslås placeret træer, skal muligheder

og konsekvenser afvejes i forbindelse med udvikling af konkrete anlægsprojekter. Herunder skal hensynet til oplevelsen i det offentlige rum og dagslysforholdene i tilstødende boliger balanceres.

Hensynet til cyklister skal på tilsvarende vis balanceres med hensynet til fodgængere på de store gader, der skiller Middelalderbyen fra hhv. Kongens Have, Ørstedsparken og Botanisk Have, så cyklisterne fortsat kan have en god fremkommelighed på disse gader. Ud over de foreslåede, forbedrede krydsningspunkter for fodgængere på Gothersgade og Nørre Voldgade, foreslås adgangen til parkerne blandt andet styrket ved at udvide fortovene i de gader, der leder ud til parkerne, samt forbedre selve indgangsforholdene til parkerne.

Med planforslaget lægges der op til et samarbejdsprojekt om facadebeplantning i området, som dog skal finansieres, før det kan realiseres. Projektet foreslås gennemført i samarbejde med interesserede bygningssejere, beboere og erhvervsdrivende, Miljøpunkt Indre By og Christianshavn samt Indre By Lokaludvalg.

Forvaltningen anerkender Danmarks Naturfredningsforenings forslag om at igangsætte en fuldstændig registrering og sikring af området bevaringsværdige træer og bemærker, at tiltaget fremgår som en anbefaling i planforslaget. Dette arbejde kræver dog beslutning om udarbejdelse af et nyt plangrundlag samt finansiering, før det kan realiseres. Forvaltningen vil på baggrund af Danmarks Naturfredningsforenings hørings svar overveje at inkludere området gårdrum i det foreslåede samarbejdsprojekt om grønnere byrum. Forvaltningen opfordrer endvidere til, at Miljøpunkt Indre By og Christianshavn samt Indre By Lokaludvalg også noterer sig forslaget, som vedrører arealer, der ikke ejes af Københavns Kommune.

Valget af arter ifm. plantning af træer vil ske i udformningen af konkrete projekter. Kulturhistoriske forhold skal balanceres med vækstbetingelserne og mulighederne på det enkelte sted. I forbindelse med et evt. kommende anlægsprojekt på Dyrkøb ved Vor Frue Kirke kan en yderligere vurdering af de kulturhistoriske forhold indgå ved udformningen af et konkret projekt. Som det fremgår af den kortlægning, forvaltningen har foretaget som en del af grundlaget for planforslaget, har pladsen omkring kirken historisk fungeret som kirkegård. Planforslaget lægger op til, at hele arealet omkring domkirken skal opleves som et samlet byrum med en sammenhængende belægning, men med forskellig karakter på kirkens to langsider.

(20) De grønne tiltag er utilstrækkelige og/eller kritisable

Henvendelse 13, 91, 150, 190, 210 (Rundetårns Kvarters Beboerforening), 212, 217, 224, 226, 227, 233, 234, 242, 248, 249, 252, 254 (Danmarks Restauranter og Caféer), 255, 269, 291.

Rundetårns Kvarters Beboerforening er ikke enig i planens forslag om grønne tiltag. Uenigheden begrundes blandt andet med, at beboerforeningen under de nuværende forhold oplever utryghed i Kongens Have og forventer, at et tilsvarende problem kan opstå andre steder. Rundetårns Kvarters Beboerforenings hørings svar bakkes op af en række enkeltpersoner.

Et mindre antal enkeltpersoner tilkendegiver henholdsvis, at planens tiltag er for beskedne; at man hellere ønsker spiselige planter samt at facadebeplantning og gadetræer er uønskede i området, mens kommunen til gengæld b r gøre en stor indsats for at sikre de privatejede træer i områdets gårde.

Danmarks Restauranter og Caféer ønsker, at mange flere kørebaner nedlægges og omlægges til grønt, fx i Gr nnegadekvarteret.

Forvaltningens svar

Forvaltningens noterer sig kommentaren om oplevet utryghed ved Kgs. Have men bemærker dog, at parken ikke er ejet af Københavns Kommune. Forvaltningen forventer, at de grønne tiltag, som ligger i planforslaget, ikke vil bidrage til øget oplevet utryghed på de pågældende steder.

I de grønne tiltag, der er lagt op til med planforslaget, er der lagt vægt på robuste løsninger, som kan forventes at klare det relativt store publikumspres på områdets byrum. Spiselige planter vurderes som udgangspunkt ikke primært at falde i denne kategori, men kan med fordel implementeres på områdets private arealer, hvor der også historisk blandt andet har eksisteret køkkenhaver. Det foreslåede omfang af grønne tiltag for området er valgt i en vægtning mellem de historiske forhold, offentlighedens ønsker om mere grønt i en nutidig sammenhæng samt mere pragmatiske forhold som behov for fremkommelighed, robusthed, ledningsmæssige forhold og plads til andre faciliteter som cykelparkering, affaldshåndtering mv.

I planforslaget indgår det som en anbefaling, at områdets eksisterende træer bør registreres, og at bevaringsværdige træer bør sikres med et nyt plangrundlag. Dette arbejde vil kræve særskilt finansiering.

Kultur- erhvervs- og hverdagsliv

(77, LU) Ophold i byrum samt ønsker om øget renhold, håndhævelse og ro

Henvendelse 1, 13, 15, 16, 18, 46, 57, 64, 69, 83, 100, 103, 111, 113 (Strædernes og Strøgets Beboerforening), 114, 115, 116 (Nørre Kvarters Beboerforening), 127, 128, 132, 135, 141, 142, 148 158, 159 (Gammelholm Beboerforening), 166, 167, 169, 170, 172, 173, 174, 175, 176, 179, 183, 184, 185, 186, 188, 189, 194, 200, 203, 204, 207, 208, 210 (Rundetårns Kvarters Beboerforening), 211, 212, 213, 215, 217, 224, 226, 227, 230, 232 (Inde By Lokaludvalg), 233, 234, 236 (Indre By Lokaludvalg), 242, 244, 245, 246, 248, 249, 251, 254, 255, 256, 2, 68, 269, 282, 287, 291.

Indre By Lokaludvalg, Grønnegadekvarterets Beboerforening, Strædernes og Strøgets Beboerforening samt Rundetårns Kvarters Beboerforening giver alle i deres høringssvar udtryk for, at der i Middelalderbyen opleves et stort behov for mere renhold, mere håndhævelse og mere ro. En lang række enkeltpersoner udtrykker støtte til de respektive beboerforeningers høringssvar, ligesom en lang række enkeltpersoner giver udtryk for lignende holdninger i deres individuelle høringssvar. Flere nævner, at der er meget affald i områdets byrum, og der foreslås opstillet flere skraldespande.

Flere foreslår, at der skal skæres ned på områdets natbevillinger, da de både skaber larm og behov for øget renhold i områdets gader, og at øget renhold ikke finder sted. Flere, herunder Indre By Lokaludvalg, ønsker ikke, at områdets byrum og gader indrettes med bedre mulighed for ophold uden kommercielt indhold. Begrundelserne er især, at opholdsmulighederne frygtes benyttet af fulde og støjende nattegæster. Andre høringssvar rummer opbakning til forslaget om at skabe flere opholdsmuligheder, mens flere gør opmærksom på dilemmaet mellem ønsket ophold i dagtimerne og uønsket ophold i nattetimerne. Indre By Lokaludvalg foreslår, at Dyrkøb skal opretholdes som parkeringsplads frem for omdannes til et opholdsegnet byrum. Af lokaludvalgets spørgeundersøgelse blandt beboere (høringssvar nr. 232) fremgår det dog, at en relativt stor andel af de adspurgte er positive over for omdannelsen af Dyrkøb, men at flere deler bekymringerne vedrørende nattelivet. Lokaludvalget anfører desuden, at flere gågader og bredere fortove vil give yderligere plads til støjende ophold. Nørre Kvarters Beboerforening mener, at planforslagets realisering vil få negative konsekvenser i form af mere natteliv, hvis dette forhold ikke reguleres yderligere. Gammelholm Beboerforening, som er nabo til Middelalderbyen, frygter at de oplevede gener fra nattelivet skal brede sig yderligere til deres kvarter og ønsker, ligesom mange andre, at gældende regler skal håndhæves, og at det skal have konsekvenser for restauratører og barejere at overskride tilladelser og regler.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at ønskerne om mere renhold, håndhævelse og ro har været et tilbagevendende tema gennem hele processen omkring planforslagets tilblivelse. Fokus for det nærværende planforslag er den fysiske udformning og prioritering af området byrum, men forvaltningen konstaterer, at ønskerne til andre typer af indsatser for området er store, ikke mindst blandt områdets beboerforeninger. Forvaltningen anerkender disse ønsker og de oplevede gener hos en del af områdets beboere. Forvaltningen vurderer dog, at områdets byrum generelt ikke bør indrettes med det formål at gøre det mindre attraktivt at færdes og tage ophold, idet sådanne løsninger vil have negative konsekvenser for områdets brugere i dagtimerne. Forvaltningen foreslår, at problematikkerne omkring natlivet i stedet håndteres ved deres udspring, blandt andet gennem skærpet dialog med restauratører og barejere og gennem tydeligere håndhævelse af gældende regler, som en del af kritikken i høringssvarene også er møntet på. Der bør desuden tages løbende stilling til, om reglerne og de bevillingsmæssige forhold bør ændres. Samtidig kan det anbefales at undersøge, hvori de nævnte problemer med affald i områdets byrum bunder. Ud over forholdene omkring forvaltningens egne affaldsbeholdere og driften af dem, kan det blandt andet undersøges, om specifikke forretningsdrivende eller andre aktører i området bidrager særligt til at generere affald, og om der kan findes en fælles løsning på problemet, hvor de også bidrager.

(70, LU) Udeservering og andet inventar på områdets fortove

Henvendelse 7, 32, 34, 47, 51, 57 (Grønnegade Kvarters Beboerforening), 58, 64, 86, 90, 92, 93, 95, 100, 103, 104, 105 (Handicaprådet), 106 (Københavns Ældre-råd), 111, 112, 113 (Strædernes og Strøgets Beboerforening), 114, 128, 129, 140, 142, 157, 158, 159 (Gammelholm Beboerforening), 166, 167, 169, 170, 172, 173, 174, 175, 184, 185, 186, 188; 189, 190, 199, 203, 204, 207, 208, 211, 212, 213, 215, 225, 228, 229 (Indre By Lokaludvalg), 230, 233, 234, 236 (Indre By Lokaludvalg), 240 (Miljøpunkt Indre By og Christianshavn), 244, 245, 246, 251, 252 (Danmarks Restauranter og Caféer), 259, 260, 262, 270, 291.

En lang række høringssvar fra henholdsvis beboerforeninger, Indre By Lokaludvalg, interesseorganisationer og enkeltpersoner giver udtryk for, at udeservering i dag fylder for meget på områdets fortove og i oplevelsen af gaderummene, og at dette medfører forskellige typer af gener. Grønnegade Kvarters Beboerforening samt Strædernes og Strøgets Beboerforening angiver, med opbakning fra en lang række enkeltpersoner, at de ikke ønsker mere udeservering i området. Flere er af den opfattelse, at erhvervslivets og turisternes behov prioriteres for højt i forhold til beboernes behov. Også Gammelholms Beboerforening oplever, at udeservering og restaurantliv fylder for meget og breder sig til Middelalderbyens naboområder. Flere mener, at København har for lempelige regler og for lidt kontrol med restauratører og anbefaler, at man genindfører de tidligere gebyrer for restauratørers leje af arealer til udeservering, samt at tilsynet skærpes.

Indre By Lokaludvalg forventer, at der vil være stor interesse blandt erhvervsdrivende for at anvende de foreslåede udvidede fortove til udeservering. Indre By Lokaludvalg mener, at den nuværende praksis om gratis leje af areal til udeservering er med til at skævvride erhvervs sammensætningen i området, så der kommer flere serveringssteder end andre typer erhverv.

Københavns Ældreråd mener, at inventar som borde, bænke, planter og cykler på fortovene er et problem og foreslår, at det skal afmærkes på fortovet, hvor udeservering er tilladt.

Handicaprådet er enige i planforslagets tiltag om, at udvidelse af fortovet bør ske med henblik på at højne fremkommeligheden og tilgængeligheden, og at fortovene i vid udstrækning skal holdes fri af kommercielt indhold og andet inventar. Handicaprådet er enige i planforslagets tiltag om, at evt. udeservering skal placeres langs facaden frem for langs kantstenen. Handicaprådet opfordrer til, at

fortovet skal have minimum en meters passage for fodgængere, især af hensyn til personer med gangbesvær, kørestolsbrugere og barnevogne. Miljøpunkt Indre By og Christianshavn samt flere enkeltpersoner giver tilsvarende anbefalinger og påpeger desuden, at plantekasser og andet inventar ikke bør udgøre en "mur" i områdets gader.

Danmarks Restauranter og Caféer samt Jeudan og enkelte andre ønsker generelt mere udeservering og dertil hørende byliv. Jeudan udtrykker bekymring vedrørende planforslagets anbefaling om yderligere regulering af udeservering og vareudstilling.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at forholdene omkring udeservering har været et tilbagevendende tema i den dialog, der har fundet sted med omverdenen i løbet af udarbejdelsen af planforslaget. Ud fra en faglig betragtning er det forvaltningens opfattelse, at mulighed for udeservering grundlæggende giver et positivt bidrag til bylivet i området, og at det er en del af både hverdagslivet og erhvervs livet i Indre By. Dog er det samtidig forvaltningens vurdering, at omfanget af udeservering kan tage overhånd på en måde, hvor det f r negative konsekvenser for andre forhold i byens rum, herunder behovet for tilgængelighed og fremkommelighed, samt muligheden for at opleve de historiske bygninger og byrum og i det hele taget at opleve byrummet som et offentlig rum med mulighed for at færdes og tage ophold uden at skulle købe noget. Det er forvaltningens vurdering, at udeservering visse steder fylder meget i byrummet i dag, og at det visse steder placeres og indrettes på uhensigtsmæssig vis. Forvaltningen anerkender den bekymring, der udtrykkes i mange høringssvar om, at planforslagets foreslåede udvidelse af fortove samt udpegning af flere gader til gågader medfører en potentiel risiko for, at omfanget af udeservering vil vokse, hvis det ikke samtidig reguleres. Af samme grund rummer planforslaget tiltag, der skal sætte grænser for udeservering på forskellige typer af gader. Ligeledes rummer planforslaget tiltag, der skal sikre en balanceret fordeling mellem områdets offentlige pladser, s  både kommercielt og ikke-kommercielt indhold kan finde sted. Såfremt der er behov for konkretisering af tiltagene i planforslaget for specifikke gader, anbefales det desuden, at der kan udarbejdes lokalplan eller gaderegulativer, som indeholder bestemmelser om omfang og karakter af udeservering og vareudstilling på konkrete, offentlige arealer. Teknik- og Miljøudvalget vedtog den 19. september 2022 et medlemsforslag om skærpet konsekvens for restauratører ved overtrædelse af tilladelser for udeservering, der pålægger forvaltningen at udarbejde et forslag til politisk behandling. Det anbefales, at de relevante tiltag fra byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen indarbejdes i et evt. fornyet administrationsgrundlag for udeservering. Det kan samtidig overvejes, om håndhævelsen af gældende og fremtidige tilladelser b r skærpes, og om der bør indføres gebyr på råden over vejarealer, som det tidligere har været tilfældet. Ud fra æstetiske og byarkitektoniske hensyn anbefaler forvaltningen ikke, at der for Middelalderbyen indføres en fast praksis med bemaling eller anden synlig markering på belægninger, der angiver grænser for tilladelse til udeservering. I planforslaget anbefales det i stedet, at udeservering og andet privat inventar på en lang række gader udelukkende placeres i den brolagte zone langs facaden, s  både fortovsfliserne og området mod kantsten holdes fri af privat inventar. På forskellige typer af gågader anbefales det, at evt. udeservering og vareudstilling placeres i smalle inventar zoner langs facaden. På gader med en høj grad af transit anbefales det, at fortovene i videst muligt omfang holdes fri af inventar.

(6, LU) Turisme

Henvendelse 116 (Nørre Kvarters Beboerforening), 159 (Gammelholm Beboerforening), 160 (KCC), 232 (Indre By Lokaludvalg), 240 (Miljøpunkt Indre by og Christianshavn), 258 (Dansk Erhverv).

Relativt få høringssvar rummer kommentarer direkte møntet på turisme, men i de svar, som gør det, er holdningerne delte.

Nørre KvarTERS Beboerforening mener, at planforslagets realisering vil få negative konsekvenser i form af mere turisme, hvis dette forhold ikke reguleres yderligere. Gammelholm Beboerforening, som er nabo til Middelalderbyen, foreslår at turister skal benytte offentlig transport frem for turistbusser, og at kanalrundfarternes hovedpåstigningssteder skal flyttes væk fra de indre kanaler, herunder Nyhavn. Indre By Lokaludvalg mener, at der er for mange hoteller i Indre By. Miljøpunkt Indre by og Christianshavn forventer, at problemer med støj fra turisme i kanalerne kan øges, når biltrafikken begrænses.

KCC mener, at planforslaget vil have negative konsekvenser for turistbusser og opfordrer til, at der findes løsninger i dialog med turismeaktører. Dansk Erhverv opfordrer også til, at der tages hensyn til turismen som erhverv – blandt andet ved at give adgang for turistbusser og kanalrundfarter.

Forvaltningens svar

Planforslaget rummer ikke tiltag, der specifikt er rettet mod turister og deres mulighed for at besøge området. Problemstillinger vedrørende turisme anbefales håndteret i forlængelse af Københavns Kommunes "Handlingsplan for transport af turister", der rummer forslag om initiativer om henholdsvis samarbejde med turistbranchen, større spredning af turister samt overflytning af turister til alternative transportformer, som alle bliver efterspurgt i høringssvarene.

Nogle af anbefalingerne til konkrete, fysiske tiltag i planforslaget vil dog muligvis imødekomme flere af de kritikpunkter, som fremgår af høringssvarene. Herunder vil planforslagets anbefalede tiltag om begrænsning af udeservering i områdets offentlige byrum også gælde for restauranter rettet mod turister. Planforslaget anbefaler desuden, at eksisterende turistbusholdepladser på Frue Plads flyttes til Nørre Voldgade, i overensstemmelse med forslaget i "Handlingsplan for transport af turister". I planforslaget anbefales det, at kanalen omkring Slotsholmen, inklusive promenader, bolværker og selve vandfladen, i vidt omfang skal holdes fri af inventar og småbygninger. Planforslaget omfatter ikke Nyhavn, der ligger uden for planens geografiske afgrænsning. Teknik- og Miljøudvalget har den 31. oktober 2022 behandlet et forslag om at udlægge yderligere arealer i både Nyhavn og Børsgraven til anløb for kanalrundfartsbåde. Af beslutningen fremgår det, at en evt. kommende anløbsbro i Børsgraven skal være diskret og have offentlig adgang for at sikre rekreative almene formål i det historiske kulturmiljø.

De fleste af Indre Bys hoteller ligger placeret uden for eller på grænsen til Middelalderbyen, mens der dog gennem de senere år er kommet flere hoteller til i selve Middelalderbyen. Antallet af hoteller reguleres ikke i byrums- og trafikplanen, ligesom planen ikke regulerer andre former for anvendelse af områdets bygninger. Kommuneplanrammerne for området gør det generelt muligt at drive hotel. Hvis det vurderes hensigtsmæssigt at begrænse omfanget af hoteller i området, vil dette skulle ske gennem udarbejdelse af et nyt plangrundlag.

Mobilitet

(35, O) Positivt at der skabes bedre forhold for fodgængere og mennesker med mobilitetshandicap

Henvendelse 1, 33, 34, 40, 47, 55, 58, 63, 71 (Region Hovedstaden, Center for Regional Udvikling), 85, 89, 91, 92, 95, 98, 105 (Handicaprådet), 106 (Københavns Ældreråd), 127, 141, 165, 177, 179, 182, 191 (Cyklistforbundet), 203, 206 (Movia), 218, 219, 220, 222, 225, 228, 240 (Miljøpunkt Indre by og Christianshavn), 252 (Danmarks Restauranter og Caféer), 278.

En række enkeltpersoner fremhæver det som positivt, at fodgængere prioriteres højere, og at fremkommeligheden på fortovene foreslås forbedret. Flere nævner

Nørregade som en vanskelig strækning for fodgængere. En del høringssvar udtrykker dog bekymring om, hvorvidt arealerne faktisk vil blive friholdt, idet udeservering i dag indtager en del af områdets fortove. Et mindre antal ønsker, at endnu flere gader omlægges til gågader, herunder Danmarks Restauranter og Caféeer.

Region Hovedstaden, Center for Regional Udvikling støtter planforslaget.

Handicaprådet er positivt over for udvidelse af fortove og foreslår blandt andet, at kantstenene nedsænkes for at højne tilgængeligheden for kørestolsbrugere. Handicaprådet opfordrer til, at gågader bliver belagt med asfalt. Handicaprådet anbefaler, at der arbejdes med universelt design, så alle kan rummes i byen. Movia påpeger vigtigheden af, at flextrafik/handicaptransport skal kunne komme frem og have tilstrækkeligt manøvreal. Movia foreslår, at busstoppesteders placering skal vises i kortmaterialet.

Cyklistforbundet anerkender planforslagets intention om, at den frigivne plads i Middelalderbyen primært skal tildeles fodgængere.

Forvaltningens svar

Forvaltningen vil i den kommende implementering af planen være opmærksom på, at der anvendes fysiske løsninger, som sikrer bedre tilgængelighed for mennesker med mobilitetshandicap. Der henvises i øvrigt til Københavns Kommunes forslag til Handicappolitik 2023-2026, der er i offentlig høring frem til den 1. december 2022. Forslaget til handicappolitik har som en af sine målsætninger, at der skal arbejdes med universelt design, så byen bliver mere tilgængelig for flere. Herudover er forvaltningen opmærksom på, at Nørregade er en vanskelig strækning, hvorfor der netop er peget på denne som et af flagskibsprojekterne i implementeringsplanen. Movias forslag om at inkludere visning af busstoppesteder tages med i materialet, og busstoppesteder vil fremgå som baggrundsinformation på kortet vedrørende "bedre fodgængerforhold". I forhold til udeservering indgår det i planen at skabe bedre balance i bylivet og sikre fremkommelighed på gader og pladser, og det anbefales som en mulighed, at der kan udarbejdes gaderegulativer eller lokalplaner for udeservering og vareudstilling.

(36, O, LU) Positivt at der skabes bedre forhold for cyklister og mere hensynsfuld cykelparkering

Henvendelse 6, 19, 22, 33, 38, 40, 47, 55, 5, 71 (Region Hovedstaden, Center for Regional Udvikling) 85, 89, 92, 95, 127, 138 (Magasin), 141 (Egmont), 160 (KCC), 165, 177, 179, 182, 191 (Cyklistforbundet), 203, 213, 218, 219, 220, 230, 235 (IBLU), 240 (Miljøpunkt Indre by og Christianshavn), 243, 246, 252 (Danmarks Restauranter og Caféeer), 258 (Dansk Erhverv), 278.

Cykeltrafik:

En række enkeltpersoner fremhæver det som positivt, at der planlægges bedre forhold for cyklister. Flere nævner Nørregade som særlig problemstrækning. Enkelte ønsker sig endnu bedre forhold for cyklister end det foreslåede, blandt andet med flere muligheder for at cykle i gågaderne. Indre By Lokaludvalg foreslår, at knallertkørsel skal forbydes på cykelstier.

Cyklistforbundet ser positivt på forslaget om nye cykelgader, men havde håbet på større forbedringer for cyklister i området, gerne i form af endnu flere cykelgader i fx Nytorv, Gammeltorv og Rådhusstræde, samt Krystalgade og Landemærket.

Cyklistforbundet ser positivt på den ophævede ensretning for cyklister og anerkender, at der allerede er sket forbedringer for cyklister i og omkring Middelalderbyen over de seneste år med cykelstier, ophævelse af ensretninger mv.

Cykelparkering:

En række enkeltpersoner fremhæver det som positivt, at der planlægges for flere cykelstativer. Enkelte ønsker mere cykelparkering på gaden med henblik på at frigøre plads i områdets baggårde til andre formål. Indre By Lokaludvalg, Miljøpunkt

Indre By og Christianshavn samt Strædernes og Strøgets beboerforening udtrykker ønske om mere cykelparkering, også til ladcykler. En række enkeltpersoner tilkendegiver, at de generelt støtter Strædernes og Strøgets beboerforenings høringsvar. Nørre Kvarters beboerforening foreslår, at cykelparkering placeres i begge sider af gaden, skiftevis, samt at der foretages hyppigere cykeloprydning. Nørre Kvarters Beboerforening mener, at stativerne ikke bør optages af private cykeludlejninger. Miljøpunkt Indre By og Christianshavn foreslår, at der etableres underjordisk cykelparkering frem for at etablere stativpladser i gaderne. Miljøpunktet opfordrer desuden til deleordninger for både biler og ladcykler. Cyklistforbundet ser positivt på forslaget om, at områdets pladser holdes fri af både bil- og cykelparkering og prioriteres til fodgængere, men ser dog en stor udfordring i at få ændret cyklisternes adfærdsmønster ift. parkering. Flere erhvervsdrivende samt KCC er positive over for forslagene om mere hensigtsmæssig fordeling af cykler i byens rum. KCC henstiller til, at især butiksfacader holdes fri af cykelparkering. Flere påpeger, at langtidsparkerede cykler udgør et problem. En erhvervsdrivende udtrykker ønske om at deltage i et samarbejde og konvertere en del af sit p-hus til cykelparkering, som mod betaling kan benyttes af andre. Flere erhvervsdrivende opfordrer til hyppigere cykeloprydning og mener, at det skal være muligt for København Kommune og/eller private arealejere at udstede bøder eller at flytte cykler, som står uhensigtsmæssigt parkeret. Dansk Erhverv er positiv over for forslagene i planen og påpeger, at omstilling til mere cykeltrafik og cykellogistik generelt vil øge behovet for plads til cykler. Dansk Erhverv påpeger, ligesom flere andre, behovet for mere hensynsfuld cykelparkering og ikke mindst stillingtagen til langtidsparkering for cykler – da de ellers bliver en gene i byrummet. En enkelt erhvervsdrivende ønsker endnu bedre forhold for cykler, herunder budcykler, og udtrykker bekymring for omlæggelsen af Store Kirkestræde og Lille Kongensgade til gågade med cykler tilladt. Svargiveren foreslår mulighed for at levere varer med cykler i gågaderne på alle tidspunkter.

Forvaltningens svar

Cykeltrafik:

Forvaltningen er opmærksom på, at Nørregade er en vanskelig strækning, hvorfor der netop er peget på denne som et af flagskibsprojekterne i implementeringsplanen.

Forvaltningen henviser til, at der i planen foreslås at etablere en række gågader, hvor der er cykling tilladt. I de eksisterende og en enkelt ny gågade prioriteres fodgængere fortsat højest, hvorfor det ikke foreslås at tillade cykling. Dertil oplyses det, knallertkørsel håndhæves iht færdselsloven, hvor det er bestemt hvilke typer knallerter der skal færdes på cykelstien.

Forvaltningen er opmærksom på behovet for gode cykelforhold i Middelalderbyen, men fastholder at det er i udvalgte korridorer, at cykelforholdene forbedres, mens det generelt for Middelalderbyen er fodgængere der prioriteres højest. Fodgængerne prioriteres blandt andet på Gammel Torv/Nytorv, Krystalgade og Landemærket.

Cykelparkering:

Forvaltningen er opmærksom på behovet for cykelparkering i området, hvorfor det også indgår i forslaget at etablere mere end det nuværende. Herunder indgår der også forslag om pladser til ladcykler.

Forvaltningen vil ved implementeringen af cykelstativer være opmærksom på, at de placeres hensigtsmæssigt, hvilket både kan indbefatte skiftevis placering af stativer i hver side af gaderne, og at butiksfacader i videst muligt omfang friholdes for lange rækker cykelstativer.

Med planen foreslås det, at forvaltningen indgår samarbejde med bygningsejere i Middelalderbyen om at etablere cykelparkering, fx i eksisterende p-huse. Cykelparkering i p-huse, kældre, bygninger mv. vil blandt andet være aktuelt for cykler, der parkeres hele dagen eller flere dage.

Med planen foreslås det at fastholde parkeringspladser til delebiler inden for området. Det indgår ligeledes som forslag at indføre skiltning og cykelbutlere, der gør opmærksom på hvor cykler kan parkeres. Forvaltningen er generelt opmærksom på langtidsparkerede cykler, her især de ejerløse cykler og der foretages jævnligt 'oprydning' af cykler. Desuden foreslås det i planen, at der foretages hyppigere cykeloprydning i området. Det er og vil være tilladt at levere varer på cykler i gågader med cykling tilladt på alle tidspunkter.

(7) Ønske om mindre cykeltrafik i området

Henvendelse 5, 61, 76, 161, 162, 180, 200.

En række enkeltpersoner udtrykker ønske om, at cykeltrafikken skal fylde mindre i området end i dag. Det fremhæves blandt andet som et problem, at cyklister kører i områdets gågader.

Forvaltningens svar

Forvaltningen henviser til, at der i planen foreslås at etablere bedre cykelforhold på udvalgte strækninger, mens der foreslås forbedrede fodgængerforhold bredt ud i hele området. Ligeledes fastholdes det, at cykling ikke er tilladt i gågader. Forvaltningen gør opmærksom på, at håndhævelse af færdselsloven er uden for planens rammer, i og med at det er politiet, som håndhæver gældende bestemmelser.

(3) Ønske om tydelig opdeling mellem forskellige trafikanter

Henvendelse 21, 183, 258 (Dansk Erhverv).

Enkelte svargivere, herunder Dansk Erhverv, udtrykker ønske om, at der generelt skal være en tydeligere opdeling mellem trafikanter. Det nævnes blandt andet, at fodgængere ikke bør færdes på kørebanen eller på cykelstier.

Forvaltningens svar

Forvaltningen henviser til, at det med planen foreslås at etablere bredere fortov i flere gader, hvilket kan forebygge, at fodgængere færdes på kørebanen. Ligeledes indgår det i planen, at der i de fleste gaderum opretholdes en opdeling mellem kørebane og fortov.

(35, O) Positivt at der arbejdes på at skabe mindre biltrafik i området

Henvendelse 6, 8, 11, 19, 31, 32, 34, 43, 47, 55, 70, 71 (Region Hovedstaden, Center for Regional Udvikling), 72, 83, 85, 89, 91, 92, 95, 98, 140, 159, 164, 165, 177, 179, 191 (Cyklistforbundet), 202, 219, 247, 250, 252 (Danmarks Restauranter og Caféer), 278, 287, 293.

En række personer, både beboere og ikke-beboere i området, fremhæver det som positivt, at der arbejdes på at skabe mindre biltrafik i området. Flere anfører, at bilkørsel for mange er en vane, og der ændres på vaner. Enkelte fremhæver det som positivt for områdets erhvervsdrivende, at biltrafikken mindskes, og påpeger blandt andet, at der kan arbejdes med alternative former for varelevering. Flere påpeger, at beboer- og varekørsel samt standsning og aflæsning bør være tilladt i området. En beboerforening fra Gammelholm, som ligger umiddelbart øst for Middelalderbyen udtrykker bekymring for, om planforslagets realisering vil skabe øget biltrafik i naboområderne og dermed blandt andet forværre forholdene for cyklister på strækninger uden cykelsti.

Forvaltningens svar

Forvaltningen gør opmærksom på, at det med planen foreslås at foretage yderligere undersøgelser for at tilpasse vareleveringen og udvikle koncepter for alternative former for varelevering.

Forvaltningen gør opmærksom på, at der fortsat vil være kørsel og standsning tilladt i området med undtagelser af lokale bestemmelser herunder standsningsforbud.

Med hensyn til planens påvirkning af biltrafik i naboområdet har rådgivere vurderet de trafikale konsekvenser for omkringliggende gader, se evt. Mindrebiltrafik.kk.dk Konklusionen er følgende: "Begrænsning af biltrafikken i Middelalderbyen vil have marginal indvirkning på mængden af trafik på de omkringliggende veje. Der kan muligvis spores mindre ændringer i trafikmønsteret, idet nogle bilister vil søge at parkere andre steder. Ændringer i trafikmønsteret kan i vid udstrækning forventes opvejet af de bilture, der forsvinder pga. skift til andre transportmidler som følge af adgangs begrænsningerne til middelalderbyen."

(27) Negativt at der arbejdes på at skabe mindre biltrafik i området

Henvendelse 10, 13, 35, 59, 86, 108, 147, 209, 210 (Rundetårns Kvarters Beboerforening), 212, 217, 224, 226, 227, 233, 234, 242, 248, 249, 254, 255, 265, 266, 267, 269, 271, 291

I en række høringsvar gives der udtryk for, at svargiveren generelt ikke ønsker biltrafikken i området begrænset. Begrundelserne er blandt andet, at Indre By forventes at blive mere kedelig uden biltrafik, som i svargivernes øjne er med til at gøre byen levende. Mange besvarelser er indkommet i form af støtte til høringsvaret fra Rundetårns Kvarters Beboerforening.

Forvaltningens svar

Forvaltningen henviser til, at Byrums- og trafikplanen tager udgangspunkt i borgersamlingens anbefalinger om at reducere den motoriserede trafik med op til 75 % og reduktion af bilparkeringen med mellem 80-90 %. Forslagene der indgår i planen er yderligere kvalificeret på baggrund af trafiktællinger, parkeringsbelægning, bilejerskab med mere. Der henvises til rapporten 'Kortlægning af Middelalderbyen', som forvaltningen har udarbejdet som en del af grundlaget for planforslaget. Herudover bemærker forvaltningen at et formål med planen i høj grad er at skabe en fortsat levende bydel med en god balance i bylivet.

(84, LU) Ønsker om yderligere regulering af bil- og bustrafikken

Henvendelse 3, 4, 40, 43, 45, 55, 75, 79, 81, 86, 91, 95, 103, 106 (Københavns Ældreråd), 113 (strædernes og Strøgets beboerforening), 114, 124, 127, 128, 133, 135, 142, 144, 156, 158, 159, 160, 165, 166, 167, 169, 170, 172, 173, 174, 175, 183, 184, 185, 186, 188, 190, 192, 202, 204, 208, 210 (Rundetårns Kvarters Beboerforening), 211, 212, 213, 214, 215, 217, 224, 226, 227, 229 (IBLU), 230, 233, 234, 236 (IBLU), 239 (IBLU), 240 (Miljøpunkt Indre by og Christianshavn), 242, 243, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 252 (Danmarks Restauranter og Caféter), 253, 254, 255, 256, 258 (Dansk Erhverv), 259, 260, 263, 269, 278, 291, 293.

Gennemkørende trafik:

En lang række høringsvar peger på, at gennemkørende trafik i området opleves som et stort problem. Særligt nævnes støjende køretøjer, der kører gennem området i aften og nattetimerne. Både Indre By Lokaludvalg, Strædernes og Strøgets Beboerforening, Rundetårns Kvarters Beboerforening, Miljøpunkt Indre By og Christianshavn samt Danmarks Restauranter og Caféter nævner problematikken og bakkes op af et stort antal enkeltpersoner. Det foreslås blandt andet at bruge

steler eller kameraer for at hindre indkørsel samt vej bump og chikaner for at sætte hastigheden ned.

Strædernes og Strøgets beboerforening samt Indre By Lokaludvalg mener, med opbakning fra en række enkeltpersoner, at planforslaget ikke imødekommer beboernes behov, idet der ikke sker en begrænsning af indkørselsmulighederne. Lokaludvalget mener, at der mangler trafiktællinger for både dag- og nattetimer som grundlag for planlægningen, samt at der mangler data om antallet af private p-pladser i gårde. Både Lokaludvalget og Strædernes og Strøgets Beboerforening ønsker begrænsning af kørsel for ikke-beboere. Herunder foreslås taxakørsel samt kørsel med partybusser og knallerter begrænset. Enkelte høringsvar rummer forslag om, at der generelt ønskes flere gågader. Håndværkerforeningen spørger til, om forudsætningen for planlægningen fortsat holder vand, idet begrænsningen af indkørsel ikke er et greb i planforslaget. Miljøpunkt Indre By og Christianshavn mener, at trafikker bør være det overordnede princip i den københavnske mobilitetsplan og indtænkes i byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen, herunder 0-emissions-gader og delebilgader.

Turistbusser:

Strædernes og Strøgets beboerforening foreslår, at turistbusser skal helt ud af området. Indre By Lokaludvalg ønsker mere kontrol med turistbusser og mener, at de store turistbusser ikke bør køre gennem området. og Miljøpunkt Indre by og Christianshavn ønsker også begrænsning på store turistbusser. Flere enkeltpersoner foreslår turistbusserne fjernet fra specifikke lokationer, blandt andet Nørregade og Kgs. Nytorv. Beboerforeningen Gammelholm frygter, at turisttransporten i stedet flytter til Gammelholm.

Tung trafik, affaldsafhentning, varelevering og grøn transport:

Indre By Lokaludvalg samt en række enkeltpersoner foreslår den tunge trafik begrænset og mener, at der er for store og for mange varebiler, affaldsbiler og busser i området. Både Lokaludvalget og enkeltpersoner ønsker, at affaldsafhentning og varelevering tidligt om morgenen skal ophøre af hensyn til områdets beboere. Flere foreslår, at der stilles krav om eldrevne køretøjer. Der opfordres til optimeret varelevering og omlæsning til mindre køretøjer og/eller varecykler. Miljøpunkt Indre By og Christianshavn ser positivt på forslag om optimeret varelevering.

Kørsel over Nytorv/Gammelortov, Skindergade og Klosterstræde:

Flere høringsvar rummer forslag om, at gennemkørende biltrafik skal ledes over Nytorv og Gammelortov, frem for gennem Skindergade og Klosterstræde. Flere ønsker Skindergade henholdsvis friholdt for gennemkørende trafik, ensrettet eller omlagt til gågade.

Offentlig transport:

Københavns Ældreråd påpeger, at der bør være let adgang til offentlig transport i området. Indre By Lokaludvalg, Miljøpunkt Indre by og Christianshavn samt flere enkeltpersoner foreslår at, at der skal genindføres el-bustrafik, som kører gennem området, blandt andet af hensyn til dårligt gående. Lokaludvalget mener, at sådanne busser også vil kunne transportere turister rundt i området.

Hastighedsbegrænsninger:

Indre By Lokaludvalg foreslår, at hastigheden skal begrænses endnu mere end til de 30 km/t, som planforslaget lægger op til. Lokaludvalget ønsker begrænsning på 15 km/t i gågader, hvor det ifølge lokaludvalget kun er en anbefaling i dag, samt fartbegrænsning på 15 km/t i brolagte gader. Lokaludvalget foreslår mere fartkontrol. Beboerforeningen Gammelholm foreslår hastighedsbegrænsning på 20 km/t. Nørre Kvarter Beboerforening foreslår med opbakning fra flere enkeltpersoner, at hastigheden i Nørre Kvarter højst må være 20 km/t.

Trafik i omgivende gader og kvarterer:

Enkelte hørings svar rummer utilfredshed med, at planforslaget ikke regulerer den overordnede trafik på Bremerholm og Stormgade. Enkelte foreslår, at de gader, som ikke indgår i planforslaget, bl.a. Antonigade og Bremerholm, fortsat kan forskønnes, selvom trafikken ikke begrænses. Flere foreslår, at der skal indføres road-pricing eller betalingsring omkring byen. Håndværkerforeningen og KCC mener, at der ikke foreligger en tilstrækkelig belysning af, hvilke konsekvenser forslaget vil få for trafikken uden for området.

Forvaltningens svar

Gennemkørende trafik:

Forvaltningen henviser til, at der foretages en vurdering af, at der er en begrænset mængde gennemkørende biltrafik i Middelalderbyen, men er opmærksom på udfordringerne med bilkørsel i aften- og nattetimer. Derudover gør forvaltningen opmærksom på, at der er undersøgt muligheder for at begrænse adgangen til området. Der er således udarbejdet en analyse af mulighederne for regulering af køretøjers adgang til Middelalderbyen med et licenssystem. Konklusionen er, at der ikke er lovhjemmel til at indføre et licenssystem til regulering af hvilke køretøjer, der kan få adgang til området. Tidligere er der også afdækket muligheder for at opstille hæve-sænke pullerter ved alle adgangsveje til Middelalderbyen. Teknik- og Miljøudvalget besluttede (3.12.2018), at der ikke skulle arbejdes videre med den løsning.

Med planen foreslås det at placere cykelstativer flere steder i gaderne, og ved at placere cykelstativer forskudt i forhold til hinanden kan de også fungere som chikaner, der har en hastighedsdæmpende effekt. Det er fravalgt at etablere øvrige fysiske hastighedsdæmpende foranstaltninger, da det er vurderet, at gadernes indretning i forvejen ikke indbyder til høj fart.

Som baggrund for planen er der foretaget en kortlægning af Middelalderbyen, hvor der blandt andet indgår trafiktællinger og antal af private parkeringspladser. Forslaget om at begrænse adgangen for ikke-beboere er ikke medtaget i planen, da det ikke er muligt at indføre et licenssystem, og fordi forslaget om at reducere antallet af parkeringspladser vurderes at have en begrænsende effekt for bilkørslen i området.

I forhold til om forudsætningen for planlægningen holder vand, når begrænsning af indkørsel ikke indgår i planen, er det forvaltningens vurdering at nedlæggelse af parkeringspladser sammen med omdannelse af en række gader i høj grad vil begrænse indkørsel i området. Effekter af nedlæggelse af parkeringspladser mv. vil indgå i den kommende implementering af planen og kan bidrage til om yderligere tiltag for at begrænse biltrafikken er nødvendige for at nå borgersamlingens anbefalinger.

Der er ved udarbejdelse af planen taget hensyn til de trafikøer og grønne trafikveje, som indgår i de af forvaltningen gennemførte mobilitetsanalyser. Delebils-gader er ikke en lovgivningsmæssig mulighed, men der opretholdes parkeringspladser reserveret til delebiler.

Turistbusser:

Med planen foreslås det at nedlægge busparkering på Frue Plads, og i stedet etablere pladser i Nørre Voldgade.

Øvrige forhold omkring turistbusser forventes at indgå i Handlingsplan for transport af turister, fase 2. Igangsættelse af fase 2 afventer, at antallet af turister i København nærmer sig 2019-niveauet.

Tung trafik, affaldsafhentning, varelevering og grøn transport:

Forvaltningen gør opmærksom på, at det med planen foreslås at foretage yderligere undersøgelser for at tilpasse vareleveringen og udvikle koncepter for alternative former for varelevering.

I forhold til tidsrum for varelevering er det i planen valgt at bevare tidsbegrænsningen for varelevering i gågader til at være kl. 04-11. Dette sker på baggrund af

de gennemførte erhvervsanalyser, hvor det vurderes at indsnævring af dette tidsrum vil skabe flaskehalse for vareleveringen og andre negative konsekvenser. Krav om eldrevne køretøjer er ikke muligt indenfor den nuværende lovgivning, men det forventes, at et lovforslag der muliggør nulemissionszoner vil blive fremsat, når en ny regering er på plads. I Københavns Kommunes overvejelser omkring nulemissionszoner indgår Middelalderbyen som en mulig zone.

Kørsel over Nytorv/Gammeltorv, Skindergade og Klosterstræde:

Med planen foreslås det at opretholde, at der kun er ærindekørsel tilladt i nordlig retning på Nytorv/Gammeltorv. Herved tages hensyn til planens overordnede hensigt om at pladser prioriteres til ophold og god tilgængelighed for fodgængere. Forvaltningen har foretaget en vurdering af, at det ikke vil være hensigtsmæssigt at ensrette Skindergade i og med, at det vil lede trafik ind igennem smalle gader og/eller gågader. I stedet foreslås bredere og gennemgående fortove ligesom fodgængeres krydsning ved Fiolstræde forbedres.

Offentlig transport:

Alle områder i Middelalderbyen ligger inden for en afstand af max 600 meter til en metrostation. Yderligere er der S- og regionaltogetsstationer og flere busstoppesteder rundt om Middelalderbyen. Det vurderes hermed, at der er let og god adgang til offentlig transport til- og fra området, og der indgår derfor ikke forslag om at indføre buskørsel i Middelalderbyen. Tidligere erfaringer med små elbusser i området var, at disse ikke blev anvendt.

Hastighedsbegrænsninger:

Med planen foreslås det, at den nuværende 40 km/t zone erstattes af en 30 km/t zone. Det følger Københavns Kommunes projekt med at nedsætte hastigheden generelt i kommunen. Med projektet er det besluttet, at der indføres en 30 km/t zone i Middelalderbyen.

Trafik i omgivende gader og kvarterer:

Beslutningen om, at Stormgade og Bremerholm ikke indgår i det afgrænsede område, som i denne sammenhæng kaldes Middelalderbyen, er truffet ved projektets begyndelse (BR 28. august 2017, bilag 4 side 3). Her undtages gader med vejklassen "fordelingsgader". Det drejer sig om Bremerholm, Holmens Kanal, Vindebrogade og Stormgade.

Med hensyn til planens påvirkning af biltrafik i naboområderne har rådgivere vurderet de trafikale konsekvenser for omkringliggende gader. Konklusionen er følgende: *"Begrænsning af biltrafikken i Middelalderbyen vil have marginal indvirkning på mængden af trafik på de omkringliggende veje. Der kan muligvis spores mindre ændringer i trafikmønsteret, idet nogle bilister vil søge at parkere andre steder. Ændringer i trafikmønsteret kan i vid udstrækning forventes opvejet af de bilture, der forsvinder pga. skift til andre transportmidler som følge af adgangs-begrænsningerne til middelalderbyen."*

(13) Specifikke ønsker om at tilgodese erhvervskørsel

Henvendelse 6, 35,58, 74 (Håndværkerforeningen), 87 (Nationalmuseet), 138 (Magasin), 160 (KCC), 201 (Dansk PersonTransport), 243, 246, 258 (Dansk Erhverv), 284, 293.

En række høringssvar har fokus på erhvervskørsel og varelevering, og flere ønsker at erhvervskørslen skal have endnu bedre vilkår. Flere svar rummer konkrete og/eller stedsspecifikke ønsker ift. varelevering. Blandt andet påpeger Nationalmuseet og Magasin, at de har et omfattende behov for levering. Flere udtrykker et positivt syn på det foreslåede samarbejdsprojekt om optimeret varelevering. Dansk Erhverv påpeger, at visse typer af varer ikke er egnede til cykellogistik, og at

mulighed for varelevering i ydertimerne kan bidrage til at mindske trængsel. Dansk Erhverv opfordrer til at opsætte klare retningslinjer, så virksomheder kan få sikkerhed for de nødvendige investeringer ift. støjsvag levering om natten. Hvis området gøres til nulemissionszone, opfordrer Dansk Erhverv til, at man tidligt opsætter ladeinfrastruktur.

Håndværkerforeningen og KCC udtrykker tilfredshed med, at der udpeges flere erhvervsparkeringspladser, og at antallet af læssepladser opretholdes. KCC appellerer til, at der oprettes endnu flere erhvervspladser. KCC og andre er bekymrede for forslaget om at indføre tidsbegrænset varelevering i alle gågader. Både KCC og Magasin er kritiske over for forslaget om at omdanne strækningen mellem Højbro Plads og Bremerholm til gågade. KCC begrundet det med, at det vil vanskeliggøre trafikken for erhvervsdrivende. Magasins begrundelse er blandt andet, at de forventer at tabe kunder i deres p-hus.

Dansk PersonTransport ønsker forholdene for turistbusser og taxier tilgodeset. Fremtidige holdepladser for turistbusser i Nørre Voldgade ønskes placeret tæt på Nørreport Station, og muligheden for at køre gennem Nørregade ønskes opretholdt. Det anbefales, at taxiholdepladser placeres synligt for kunderne.

Forvaltningens svar

Forvaltningen er opmærksom på, at der fortsat er stort behov for varelevering og der er som baggrund for planen gennemført en større erhvervsanalyse bl.a. med fokus på varelevering. Det har bidraget til planens tiltag omkring varelevering samt forslag om samarbejder med erhvervslivets aktører om alternative former for varelevering. Høringssvarenes konkrete forslag og opfordringer vil blive indarbejdet i forvaltningens videre arbejde med implementering af planen.

Forhold for turistbusser ændres kun gennem omplacering af busholdepladser til Nørre Voldgade. Øvrige forhold for turistbusser forventes at indgå i Handlingsplan for transport af turister, fase 2. Igangsættelse af fase 2 afventer, at antallet af turister i København nærmer sig 2019-niveauet.

Forvaltningen er opmærksom på, at det er hensigtsmæssigt, at taxiholdepladser placeres synligt for kunderne og dette indarbejdes ved den nærmere implementering af planen.

(25) Positivt at der nedlægges bilparkeringspladser

Henvendelse 1, 8, 19, 31, 43, 55, 58, 70, 80, 89, 108, 140, 150, 164, 165, 177, 179, 191 (Cyklistforbundet), 218, 219, 225, 250, 252 (Danmarks Restauranter og Caféer), 282, 286.

En længere række enkeltpersoner, både beboere i området, erhvervsdrivende og andre, samt flere organisationer nævner specifikt, at de bakker op om at nedlægge bilparkeringspladser. Enkelte erhvervsdrivende anfører, at bilparkering skæmmer byrummet og blokerer for butiksvinduer. Det foreslås herunder at regulere erhvervsparkeringen yderligere, så fx håndværkerbiler ikke optager plads en hel dag.

Forvaltningens svar

Forvaltningen henviser til, at der i forlængelse af planen kan indledes overvejelser om at regulere prisen for parkering, så der skabes øget incitament til ikke at parkere længere end højst nødvendigt. Det kan bidrage til bedre udnyttelse af de tilbageværende gadeparkeringsmuligheder i Middelalderbyen, herunder erhvervspladserne. Derudover foreslås det med planen, at der etableres 10 % ekstra erhvervspladser.

(117, LU) Negativt at der nedlægges bilparkeringspladser

Henvendelse 5, 7, 9, 12, 25, 37, 39, 41, 42, 46, 49, 51, 52, 53, 54, 56, 57 (Grønnegade Kvarters Beboerforening), 59, 60, 64, 65, 66, 68, 69, 73, 76, 78, 85, 86, 90, 93, 97, 100, 104, 107, 110, 111, 112, 115, 119 (FDM), 120, 122, 124, 125, 126, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 146, , 147, 148, 149, 152, 154, 155, 156, 161, 162, 163, 168, 180, 181, 187, 190, 194, 197, 198, 199, 200, 203, 207, 210 (Rundetårns Kvarters Beboerforening), 212, 213, 214, 217, 221, 223, 224, 226, 227, 230, 231, 232 (IBLU), 233, 234, 235 (IBLU), 242, 247, 248, 249, 254, 255, 259, 265, 266, 267, 268, 269, 271, 272, 273, 275, 276, 277, 279, 281, 283, 285, 288, 291.

Mange enkeltpersoner samt Indre By Lokaludvalg, Grønnegade Kvarters Beboerforening, Rundetårns Kvarters Beboerforening og FDM giver udtryk for, at de ikke mener, der bør nedlægges bilparkeringspladser. En række af svarene fra enkeltpersoner er indkommet i form af støtte til høringsvaret fra Rundetårns Kvarters Beboerforening.

En lang række af beboere mener, at det bliver for besværligt for beboere i området, hvis der nedlægges gadeparkeringspladser, og flere hæfter sig ved, at forholdene vil blive vanskelige for gangbesværede. Mange mener, at det er særligt vigtigt at kunne parkere i nærheden af sin bolig, og at de ikke mener, at beboernes biler udgør et problem. Mange mener, at det snarere er biler udefra, som bør begrænses. Flere foreslår, at gadeparkeringspladser skal øremærkes til biler med beboerlicens, og flere foreslår at ændre tidsintervallet i områdets "prikgader". Flere mener, at der tværtimod skal anlægges flere gadeparkeringspladser. Enkelte er negative over for favoriseringen af elbiler, mens andre ønsker flere pladser til elbiler.

Indre By Lokaludvalg giver udtryk for at de mener, at hensynet til beboere er fraværende. I sit høringssvar nr. 232 vedlægger IBLU dog en spørgeskemaundersøgelse foretaget blandt mere end 200 beboere i Middelalderbyen. Svarene i undersøgelsen tyder på, at der er forskellige opfattelser blandt Middelalderbyens beboere, også hvad angår nedlæggelse af parkeringspladser. Indre By Lokaludvalg er utilfreds med Teknik- og Miljøudvalgets beslutning om, at flere af de tilbageværende pladser skal overgå til erhvervspladser. Lokaludvalget foreslår, at erhvervspladser forsynes med el-ladestander. FDM og flere andre påpeger, at nedlæggelse af parkeringspladser vil skabe trafik og øget pres andre steder. Det foreslås, at der skabes ekstra kapacitet uden for området. En række høringssvar giver udtryk for, at erhvervslivet får besværlige vilkår. Flere mener, at det vil presse erhvervslivet ud af området, og at byen dermed bliver mere kedelig. En række personer mener, at besøgende i bil skal kunne komme ind til erhverv, lægeklinikker og andet i området, og flere ønsker at der i stedet skal oprettes ekstra parkeringspladser på gaderne.

Forvaltningens svar

Forvaltningen henviser til, at byrums- og trafikplanen tager udgangspunkt i borgersamlingens anbefalinger om at reducere den motoriserede trafik med op til 75 % og reduktion af bilparkeringspladser med mellem 80-90 %. Forslagene, der indgår i planen, er yderligere kvalificeret på baggrund af trafiktællinger, parkeringsbelægning, bilejerskab med mere. Der henvises til bilaget 'Kortlægning af Middelalderbyen'.

Forslaget om at begrænse kørselsadgangen for ikke-beboere er ikke medtaget i planen, da der ikke er lovhjemmel til at indføre et licenssystem. Uden et licenssystem vil det kræve, at der indføres indkørselsforbud med undertavler for de undertagne køretøjstyper. I og med at der er en række køretøjer der skal have adgang udover beboere, vil det ikke være muligt at håndhæve, hvis det ikke oprettes som et licenssystem.

Forvaltningen er opmærksom på beboernes parkeringsforhold, som også i dag er begrænsede på grund af reglerne i rød parkeringszone med prik-gader. Ved implementering af nedlæggelse af parkeringspladser vil det indgå, at beboerlicenser kan anvendes til parkering i p-huset under Israels Plads. Desuden kan

forvaltningen oplyse, at det vil blive undersøgt om parkeringspladser kan reserveres til biler med beboerlicens. Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt jf. lovgivningen.

Forvaltningen gør opmærksom på, at det foreslås at opretholde antallet af parkeringspladser til elbiler inden for området på det nuværende niveau.

I forhold til Lokaludvalgets forslag om at etablere ladestandere på erhvervspladserne har forvaltningen ikke medtaget forslaget i planen, da det kan gøre p-pladserne mere attraktive og dermed medføre øget kørsel, hvilket strider imod målsætningen om at reducere biltrafikken i området.

Med hensyn til planens påvirkning af biltrafik i naboområderne har rådgivere vurderet de trafikale konsekvenser for omkringliggende gader. Konklusionen er følgende: *"Begrænsning af biltrafikken i Middelalderbyen vil have marginal indvirkning på mængden af trafik på de omkringliggende veje. Der kan muligvis spores mindre ændringer i trafikmønsteret, idet nogle bilister vil søge at parkere andre steder. Ændringer i trafikmønsteret kan i vid udstrækning forventes opvejet af de bilture, der forsvinder pga. skift til andre transportmidler som følge af adgangsbegrænsningerne til middelalderbyen."*

Med hensyn til at erhvervslivet kan få besværede vilkår henvises der til, at det foreslås, at der oprettes 10 % ekstra erhvervsparkeringspladser, svarende til 14 nye pladser, til køretøjer med gule plader.

Forvaltningen henviser ligeledes til, at der forbliver parkeringspladser i området, så det fortsat er muligt at køre ind til erhverv, lægeklinikker med videre.

(40) Bekymring vedrørende nedlæggelse af bilparkeringspladser

Henvendelse 2, 8, 14, 17, 20, 23, 24, 82, 95, 105 (Handicaprådet), 113 (Strædernes og Strøgets beboerforening), 114, 128, 142, 158, 159, 166, 167, 169, 170, 172, 173, 174, 175, 184, 185, 186, 188, 202, 204, 208, 211, 215, 230, 233, 234, 243, 245, 274, 291.

En række hørings svar udtrykker bekymring for den fremtidige parkeringssituation, uden dog at være afvisende over for forslaget om at nedlægge gadeparkeringspladser. Mange af svarene er indkommet i form af støtte til hørings svaret fra Strædernes og Strøgets Beboerforening, som mener, at der skal sikres alternative parkeringsmuligheder for områdets beboere, inden gadeparkeringspladserne nedlægges.

Flere fremhæver det som positivt, at byens rum gøres smukkere og grønnere, men der er særligt bekymring for, hvor områdets beboere skal parkere i fremtiden. Der efterspørges reservation for beboere af de parkeringspladser, der bliver tilbage, og der foreslås udvidet adgang med beboerlicens til p-huse. Nogle udtrykker bekymring for, om det kan blive så dyrt at være bilejer i området, at folk med lavere indkomster presses ud, eller at kun yngre mennesker gider at bo der. Flere udtrykker bekymring for, at presset på parkeringspladser i de omgivende kvarterer vil stige, samt at der vil opstå mere ulovlig parkering. P-pladser langs Frederiksholms Kanal foreslås opretholdt og reserveret til beboere.

Enkelte hørings svar tilkendegiver, at antallet af handicappladser i planforslaget er for lavt.

Handicaprådet opfordrer til en øget håndhævelse af handicaptilladelser, da de oplever, at der foregår snyd med og tyveri af tilladelser. Handicaprådet oplever, at Københavns kommunes app, der viser hvor handicappladserne er placeret i København, ikke er blevet opdateret i lang tid og ønsker den opdateret.

Forvaltningens svar

Forvaltningen kan oplyse, at beboerlicenser kan anvendes til et antal parkeringspladser i p-huset under Israels Plads. Desuden kan forvaltningen oplyse, at det vil blive undersøgt om parkeringspladser kan reserveres til biler med beboerlicens. Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt jf. lovgivningen.

Forvaltningen gør opmærksom på, at det ikke indgår som forslag at øge

parkeringsstaksterne i området. Det indgår, at det kan overvejes at regulere prisen for at sikre bedre udnyttelse af de tilbageværende parkeringspladser.

I forhold til om der skabes øget påvirkning af trafikken i omkringliggende områder, har rådgivere vurderet følgende for de trafikale konsekvenser: *”Begrænsning af biltrafikken i Middelalderbyen vil have marginal indvirkning på mængden af trafik på de omkringliggende veje. Der kan muligvis spores mindre ændringer i trafikmønsteret, idet nogle bilister vil søge at parkere andre steder. Ændringer i trafikmønsteret kan i vid udstrækning forventes opvejet af de bilture, der forsvinder pga. skift til andre transportmidler som følge af adgangs begrænsningerne til middelalderbyen.”*

Forvaltningen henviser til, at der jf. implementeringsplanen i første omgang opretholdes parkering på den ene side af Frederiksholm Kanal. Herefter evalueres projektet med at nedlægge parkeringspladser, hvorefter der kan tages stilling til om yderligere parkeringspladser skal nedlægges. Desuden kan forvaltningen oplyse, at det vil blive undersøgt om parkeringspladser kan reserveres til biler med beboerlicens. Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt jf. lovgivningen.

Forvaltningen henviser til, at det med planen foreslås at etablere 10 % flere handicapparkeringspladser, svarende til 6 nye pladser.

Forslaget om at øge håndhævelsen af handicaptilladelser og opdatering af app indgår ikke som forslag, da det er uden for planens rammer.

(18) Kritik vedr. parkeringsanlæg under Dantes Plads

Henvendelse 62, 66, 75, 108, 118, 121, 123, 144, 145, 151, 153, 171, 192, 193, 257, 240 (Miljøpunkt Indre by og Christianshavn), 289, 290.

En række hørings svar rummer kritik af planerne om at anlægge et parkeringsanlæg under Dantes Plads og undrer sig over, hvorfor arealet ikke indgår i byrums- og trafikplanen. Flere mener, at det kommende parkeringsanlæg vil sænke kvaliteterne på selve pladsen og også være til ulempe for cyklister og gående på Vester Voldgade. Der opfordres til at genoverveje beslutningen om et p-anlæg, og flere anbefaler, at eksisterende kapacitet i andre p-huse i stedet udnyttes bedre.

Forvaltningens svar

Forvaltningen gør opmærksom på, at Dantes Plads er uden for Byrums- og trafikplanens rammer. Borgerrepræsentationen behandlede den 22. juni 2022 et medlemsforslag stillet af Alternativet om Dantes Plads. Forslaget indebar, at Borgerrepræsentationen skulle søge at stoppe opførelsen af p-anlægget gennem tilbagekøb af arealet. Medlemsforslaget blev ikke vedtaget.

Andre emner

(8, LU) Respons på byrumsforsøgene gennemført i 2021

Henvendelse 1, 34, 35, 36, 49, 85, 98, 232 (Indre By Lokaludvalg).

Et mindre antal hørings svar rummer respons på de byrumsforsøg, der blev gennemført i 2021 på udvalgte gader og pladser som en del af grundlaget for udarbejdelsen af det foreliggende planforslag. Hørings svarene er afsendt af henholdsvis beboere og erhvervsdrivende og rummer både positiv og negativ respons fra begge grupper. Indre By Lokaludvalg mener, at den evaluering, som forvaltningen har foretaget af de gennemførte forsøg, er mangelfuld.

Forvaltningens svar

Forvaltningen tager responsen på de gennemførte byrumsforsøg og processen omkring dem til efterretning og bemærker, at forsøgene på de fem strækninger udgør én del af den samlede viden, som planforslaget er baseret på, og at planforslaget således ikke overvejende beror på evalueringen af de gennemførte forsøg. Ud over byrumsforsøgene og evalueringen af disse er der i samme periode blandt andet foretaget interviews og prikkortundersøgelse og indhentet viden fra fagpersoner fra relevante institutioner, ligesom forvaltningen har foretaget en omfattende kortlægning og dataindsamling af området inden for planforslagets fire temaer. Der er desuden udarbejdet en erhvervsanalyse, og planforslagets indhold har været drøftet med følgegruppen for projektet flere gange undervejs.

(2, O) Brandredning

Henvendelse 139 og 280.

Hovedstadens Beredskab pointerer, at ændringer i områdets gaderum mv. bør tage højde for muligheden for brandredning og beredskabets fremkommelighed og oplyser, at de ikke på baggrund af det foreliggende materiales detaljeringsgrad kan vurdere, om disse forhold imødekommes. Hovedstadens Beredskab opfordrer til, at forvaltningen henvender sig i forbindelse med konkretisering og udmøntning i anlægsprojekter.

Beredskabsforbundet har ingen bemærkninger til planforslaget.

Forvaltningens svar

Planforslaget udstikker de overordnede rammer for en fremtidig disponering af områdets gader og pladser og rummer på dette stadie ikke de detaljer, der er nødvendige for at afklare de konkrete brandmæssige forhold. Denne afklaring vil, som Hovedstadens Beredskab også opfordrer til, ske i forbindelse med udarbejdelsen af konkrete anlægsprojekter. Forvaltningen vurderer, at de overordnede træk i planforslaget ikke vil være i konflikt med behovet for brandredning, idet muligheden for nødvendig kørsel opretholdes i hele området.

(1, O) Arkæologi

Henvendelse 142.

Københavns Museum gør opmærksom på, at Middelalderbyen er kulturarvsareal af national betydning og det må forventes, at der er en høj sandsynlighed for at påtræffe væsentlige fortidsminder. Museet vil gerne kontaktes i god tid før der finder jordarbejde sted.

Forvaltningens svar

Forvaltningen noterer sig høringssvaret. Der er ingen dele af planforslaget, som vurderes at være i konflikt med hensynet til arkæologi.

(1, O) Metro

Henvendelse 48.

Metroselskabet I/S oplyser, at selskabet ikke har bemærkninger til planforslaget.

Forvaltningens svar

Forvaltningen noterer sig høringssvaret.

(2) Sejle- og bademuligheder

Henvendelse [67 og 70]

Høringssvarene giver udtryk for ønsker om, at der generelt bør planlægges for flere bådpladser og bedre mulighed for at lægge til ved kajkanterne, samt at mulighederne for at bade bør udbredes.

Forvaltningens svar

Planforslagets fokus er primært at prioritere anvendelsen og den fysiske udformning af gader og pladser på landjorden, hvor biltrafikken og bilparkering i fremtiden foreslås reduceret. Herudover udpeger planforslaget eksisterende værdier i og langs kanalen omkring Slotsholmen, som anbefales bevaret og styrket, blandt andet ved at friholde bolværker og vandflade i vidt omfang. Der findes allerede i dag bådpladser i kanalen, mens bademuligheder ikke vurderes hensigtsmæssige, blandt andet af sikkerhedsmæssige årsager. Planforslagets målsætning om at friholde bolværker og vandflade gælder kun for planområdet og er ikke en hindring for, at der kan skabes bådpladser samt anløbs- og bademuligheder andre steder i København.

(9) Individuelle ønsker vedrørende specifikke gader og pladser

Henvendelse 15, 16, 18, 50, 88, 102, 141, 205, 228.

Tre høringssvar rummer ønske om, at Lavendelstræde omlægges til gågade, af hensyn til forretningsmuligheder for butikker og restauranter, blandt andet ønske om mulighed for udeservering.

Et høringssvar rummer ønske om, at Lille Kongensgade omlægges til gågade. Et andet høringssvar fra en restauratør samme sted rummer kritik af planforslagets ønske om at sætte grænser for mulighederne for udeservering. Høringssvar fra Jeudan udtrykker ønske om, at flere specifikke gader skal omlægges til gågader. Et høringssvar rummer kritik af de nuværende forhold på Gammel Strand, hvor der konstateres parkering og gennemgang. Høringssvaret udtrykker ønske om flere træer og flere muligheder for ophold.

Et høringssvar rummer spørgsmål om højder på kommende træer samt detaljer om facadebeplantning i hhv. Pilestræde og Grønnegade.

Et høringssvar rummer forslag om specifik placering af et affaldssorteringspunkt. Høringssvar fra Egmont rummer positiv respons på forslaget om omdannelsen af Pilestræde og Nina Bangs Plads og tilbud om at deltage i udviklingen.

Forvaltningens svar

Et af planforslagets principper er at styrke gadernes forskellighed i karakter og oplevelser. Forvaltningen vurderer, at området allerede har et relativt stort omfang af strækninger, der er omlagt til gågade, og med planforslaget udpeges derfor kun enkelte nye gågader, mens en lang række gader til gengæld foreslås anlagt med udvidede fortove for at forbedre forholdene for fodgængere. Det er ikke en målsætning i planen at forbedre mulighederne for udeservering sammenlignet med de nuværende forhold. Planforslaget rummer ikke forslag til større forandringer på Gammel Strand, idet arealerne har gennemgået en omlægning for relativt nylig. De foreslåede strækninger med træer og kvarterer med potentiale for facadebeplantning vil blive konkretiseret i hhv. anlægsprojekter for de pågældende gader og i et evt. samarbejdsprojekt med lokale aktører omkring facadebeplantning, når der kan afsættes finansiering til disse. Planforslaget rummer ikke forslag om placeringer for affaldssorteringspunkter. Forvaltningen noterer sig høringssvaret fra Egmont vedr. Nina Bangs Plads og Pilestræde.

