

MINDRE BILTRAFIK I MIDDELALDERBYEN

KORTLÆGNING, ANALYSE OG EFFEKTER FOR TRAFIK, BYRUM OG BYLIV



kort 1:10000

INDLEDNING	02
SCENARIER	03
ADGANGSBEGRÆNSNING	04
TRAFIK	05
BYLIV OG BYRUM	12
ØKONOMI	25

Københavns Kommune ønsker mindre biltrafik i Middelalderbyen.

Borgerrepræsentationen besluttede den 24. august 2017, at det skal undersøges at begrænse adgangen til middelalderbyen for biltrafik ved at etablere en permanent perimeterløsning af hæve-/sænke pullerter.

Middelalderbyen er en helt særlig attraktion med gågader i et historisk miljø, mange butikker, caféer, restauranter, kulturelle tilbud, mange servicevirksomheder, uddannelsestilbud og boliger. Reducering af biltrafikken vil påvirke disse og en lang række andre forhold både i og udenfor Middelalderbyen.

Det er således afgørende at undersøgelsen ser på, hvordan en reduktion af biltrafikken kan bidrage til de historiske byrum og bylivet i området samtidig med at tilgængeligheden til området ikke forringes. Det betyder bl.a., at der ved begrænsning af biladgang bør kompenseres i form af bedre adgang for fodgængere og cyklister.

Denne rapport beskriver konsekvenserne og effekterne for trafik, bymiljø og erhvervsliv af at begrænse biladgangen til Middelalderbyen.

Der er i undersøgelsen taget udgangspunkt i, adgangsbe- grænsningen for biler afgrænses ved de overordnede veje – H.C. Andersens Boulevard, Nørre Voldgade, Gothersgade, Holmens Kanal og Ring 2. Inden for afgrænsningen friholdes Stormgade og Bremerholmen samt parkeringshuse omkring Bremerholmen for at sikre, at trafikken kan afvikles hensigts- mæssigt i Indre By.

Det medfører, at der til alle veje, der støder op til Bremerhol- men og Stormgade også skal etableres kørselsforbud eller pullerter.

Perimeterløsningen tager udgangspunkt i at den nuværende trafikstruktur opretholdes. Som alternativ er der undersøgt, hvordan biltrafikken kan minimeres gennem skiltning og æn- dring af trafikstrukturen samt punktvis brug af hæve-/sænke pullerter.

Scenarie

Reduktionen af biltrafik i Middelalderbyen afhænger af, hvem der fortsat skal have lov til at køre ind i Middelalderbyen. Adgangsbegrænsningen kan udformes fra at alle som udgangspunkt kan erhverve en tilladelse til kun et minimum af personer kan få adgang til Middelalderbyen. Hvorvidt alle eller kun få skal have adgang har vidt forskellige konsekvenser for Middelalderbyen.

For at belyse konsekvenserne af forskellige adgangsbe- grænsninger er der opstillet tre scenarier, der alene adskiller sig i forhold til de kørselsformål, der tillades adgang gennem hæve-/sænke pullerter.

Scenarierne er alene valgt til illustration af de konsekvenser forskellige adgangsbe- grænsninger vil have for Middelalder- byen. Den endelige udformning af adgangsbe- grænsningen kan således adskille sig fra de opstillede scenarier.

Det skal bemærkes, at det ikke er muligt at lukke Middelal- derbyen for al kørende trafik. Som minimum skal brand, red- ning, renovation, sygetransport og handicapkørsel altid have adgang. Herudover vurderes det, at det er nødvendigt at give mulighed for varekørsel og adgang til parkering i private går- drum for at minimere generne for beboerne, ejerne og de erhvervsdrivende.

Kørselsformål (estimeret andel af trafik i Middelalderbyen)	A - Åbent	B - Mellem	C - Restriktivt
Drift (< 1%)			
- Brand, redning og renovation	x	x	x
- Kommunale driftsbiler (gartnere, renhold, mv)	x	x	(x)
Beboere og privat parkering (20-40 %)			
- Privat gårdparkering og ambassade	x	x	x
- Beboere (folkeregisteradresse i Middelalderbyen)	x	x	
Arbejdskørsel (40-60 %)			
- Håndværkere	x	x	
- Varelevering til butikker og specialkørsel (flyttebiler, byggematerialer, ...)	x	x	(x)
- Ansatte (personer med arbejdsplads i Middelalderbyen)	x		
Personbefordring (10-15 %)			
- Invalidekort og sygetransport	x	x	x
- Taxa, delebiler, bus, limousinekørsel mv.	x	x	
Øvrig kørsel (20-40 %)			
- fx gæster, møder, handlende, kultur- og fritidskørsel mv.	x		
(x) - kørsel tilladt kl. 4-11			

ADGANGSBEGRÆNSNING

Målet med at få mindre biltrafik i Middelalderbyen opnås ved at opsætte hæve-/sænke pullerter ved alle indgange til Middelalderbyen kombineret med en adgangskontrol.

Generelt findes der flere forskellige metoder til at håndtere selve adgangskontrollen varierende fra personidentifikation til køretøjsregistrering. På baggrund af de forskellige metoders fordele og ulemper og i forhold til Københavns Kommunes behov anbefales det at adgangskontrollen baseres på køretøjsregistrering og automatisk nummerpladeregistrering (ANPR).

ANPR er et velkendt og velafprøvet system i Danmark og kendes bl.a. fra mange parkeringshuse.

Ved indkørsel til Middelalderbyen vil køretøjets nummerplade således blive registreret, og såfremt køretøjets nummerplade genfindes i en database opbygget af Københavns Kommunes, sænkes pullerterne og køretøjet kan fortsætte ind i Middelalderbyen.

Ved udkørsel vil der ikke være opsat ANPR, men alene kamera, der registrerer, om der kommer et køretøj og i så fald giver besked om at sænke pullerterne. Det vil således ikke være kontrol af, hvilke køretøjer, der forlader området.

Systemet kræver, at der hele tiden er en bemannet central, hvor bilisten, i det tilfælde systemet ikke virker eller ikke kan genkende nummerpladen, kan få telefonisk kontakt med centralen. Herved vil centralen efterfølgende kunne give adgang ved at fjernstyre pullerterne eller rekvirere teknikere til at reparere pullerterne.

PROCEDURE

Der foreslås en simpel procedure, hvor brugeren/ejeren af køretøjet, der skal have adgang, registrerer køretøjets nummerplade og andre nødvendige oplysninger på en hjemmeside eller app, hvorefter der automatisk gives tilladelse til Middelalderbyen.

Systemet giver mulighed for at differentiere på brugergrupper (kørselsformål), så det kun er de brugergrupper, som Københavns Kommune ønsker skal have adgang til Middelalderbyen, der kan få tilladelse.

Herudover giver systemet mulighed for at differentiere på de tidspunkter, hvornår de forskellige brugergrupper kan opnå adgang, og hvor lang tid en tilladelse skal gælde. Eksempelvis kan der fastsættes at lastbiler kun kan få adgang på hverdage mellem kl. 4 og 11, og en tilladelse kun er gyldig til en specifik dato.

Det skal understreges, at der i forslaget ikke er lagt op til, at Københavns Kommune formelt godkender registreringen. Det vurderes, at en procedure, hvor Københavns Kommune skal tjekke og godkende de indtastede oplysninger, vil være en uforholdsmæssig stor administrativ opgave.

I stedet bør fokus rettes mod at opbygge et system, der klart definerer brugergrupper og adgangsgivende oplysninger, så systemet på den baggrund automatisk kan tjekke, om de indtastede oplysninger skal give adgang.

I den forbindelse er der behov for en undersøgelse af de juridiske muligheder for at definere forskellige brugergrupper og legitime formål.

Middelalderbyen er i dag et trafikalt knudepunkt med mange forskelligt artede kørselsformål.

Det vurderes, at der dagligt kører ca. 15.000 biler ind i Middelalderbyen. Det er særligt Nørregade, Rådhusstræde og Højbro, der benyttes som adgangsveje for at komme ind i Middelalderbyen.

Bydelen domineres dog alt overvejende af cykeltrafik og fodgængere. Eksempelvis færdes der i Nørregade cirka tre gange så mange cyklister og fodgængere som der er biler. Konkret kører der dagligt ca. 11.000 cyklister og 12.000 fodgængere, mens der kun er registreret ca. 4.000 biler.

Trafikalt er Middelalderbyen karakteriseret ved at bestå af mange små veje, hvoraf hovedparten er ensrettede. Trafikstrukturen medfører, at det ikke er muligt at benytte Middelalderbyen som smutvej mellem de overordnede veje i Indre By.

Bilister, der kører inde i Middelalderbyen, er således udelukkende bilister, der har et specifikt ærinde i bydelen.

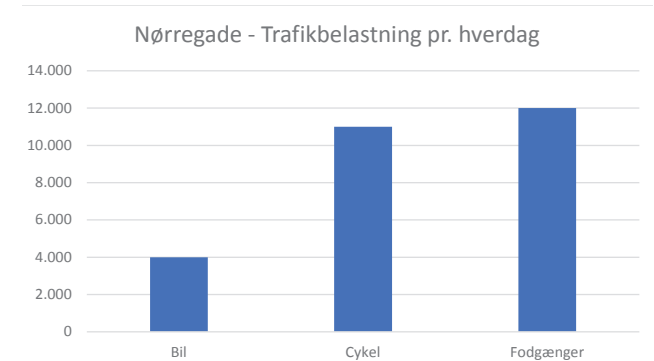
Dette afspejles også i parkeringsbehovet, da der er stort pres på den offentlige parkering midt på dagen. I alt er der ca. 1.050 offentlige parkeringspladser og 1.150 private

parkeringspladser i området. De private parkeringspladser forefindes i de private gårdrum og benyttes typisk som parkeringspladser for erhvervsdrivende og kunder/gæster til firmaer i Middelalderbyen.

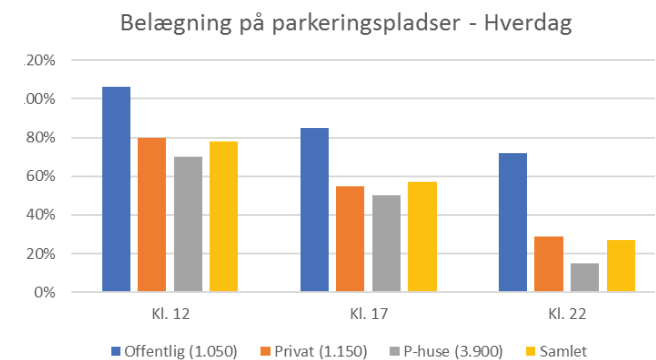
Undersøgelsen indikerer, at de private parkeringspladser kun i mindre grad benyttes til beboerparkering. Beboere i Middelalderbyen parkerer fortrinsvist på de offentlige parkeringspladser.

Udover de offentlige og private parkeringspladser er der ca. 3.900 parkeringspladser fordelt i offentligt tilgængelige parkeringshuse/-kældre i det omkringliggende område.

Samlet set er der således ca. 6.100 parkeringspladser i området. Heraf er det største pres på parkeringen midt på dagen, hvor ca. 80 % af parkeringspladserne er optaget, og det mindste pres om aftenen, hvor ca. 30 % af parkeringspladserne er optaget.



Middelalderbyen karakteriseres af cykler og fodgængere. Selvom Nørregade er en af de gader, hvor der kører flest biler, så overstiger mængden af cykler og fodgængere langt antallet af biler.



Der er pres på den offentlige parkering i Middelalderbyen. Midt på dagen er alle parkeringspladser optaget, og om aftenen er ca. 70 % af pladserne optaget. Samlet set er der dog altid ledige parkeringspladser i området, idet der er ledige pladser i de omkringliggende parkeringshuse/-kældre.

Der er gennemført en omfattende registrering af køretøjer i Middelalderbyen og en spørgeskemaundersøgelse blandt de bilister, der parkerer på de offentlige parkeringspladser i Middelalderbyen. I alt er der indhentet svar fra 542 bilister. Det vurderes, at undersøgelseerne giver et repræsentativt billede af de kørselsbehov, der genereres af Middelalderbyen.

Undersøgelseerne viser, at der er mange forskellige årsager til køre ind i Middelalderbyen. Den primære årsag er dog arbejdsrelateret. 47 % angiver arbejde som årsagen til, at de har parkeret i Middelalderbyen. I den forbindelse vurderes det, at håndværkerkørsel udgør ca. 23 % af biltrafikken i Middelalderbyen.

Kørsel med lastbil udgør kun ca. 2 % af trafikken i Middelalderbyen. Undersøgelsen viser i den forbindelse, at lastbilkørsel forekommer kontinuerligt fra kl. 7 til kl. 16. Først herefter aftager mængden af lastbiler.

Taxikørsel udgør med ca. 11 % en relativ stor andel af biltrafikken i Middelalderbyen. Særligt om aftenen udgør taxikørsel en stor andel af den biltrafik, der er i gadebilledet.

Det er dog generelt midt på dagen, at der er mest biltrafik i Middelalderbyen.

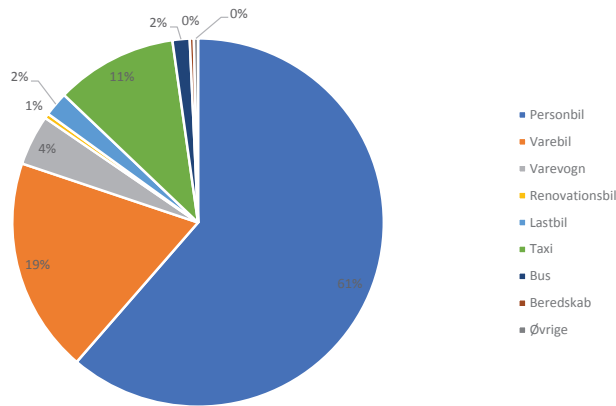
De bilister, der kommer i Middelalderbyen, er ofte gengangere. Således viser undersøgelsen, at over 70 % af de adspurgte parkerer i Middelalderbyen mindst én gang om ugen.

De fleste parkerer i under 3 timer, og kun få parkerer i mere end 1 døgn. Der er således stor udskiftning på parkeringspladserne.

Undersøgelsen viser, at flere af bilisterne overvejede at benytte andre transportmidler end bilen på deres tur. Det er primært beboere, der overvejede at bruge noget andet en bil på deres tur.

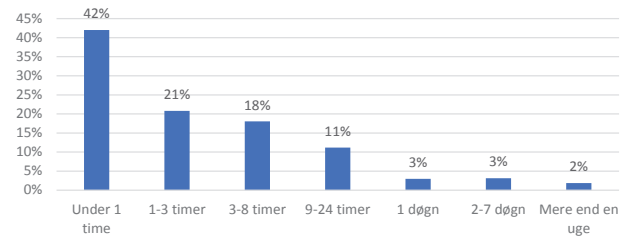
Undersøgelsen viser, at under 10 % af dem, der kører ind i Middelalderbyen pga. arbejde, overvejede at bruge andre transportmidler.

Dette skal ses i sammenhæng med, at der er ca. 47.000 ansatte i Middelalderbyen. Langt størstedelen af dem benytter allerede i dag andre transportmidler end bil. For dem, der bruger bilen, er bilen således ofte en nødvendighed for deres arbejde



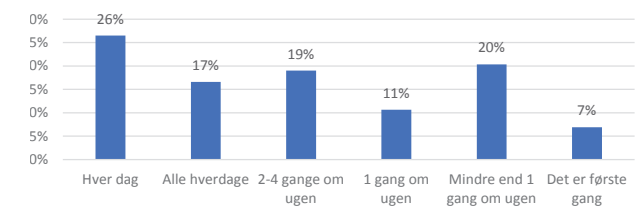
Personbiler dominerer Middalderbyen efterfulgt af varebiler/varevogne. Varebiler og varevogne kan typisk sidestilles med håndværkerkørsel.

Hvor længe vil du holde/har du holdt parkeret her?



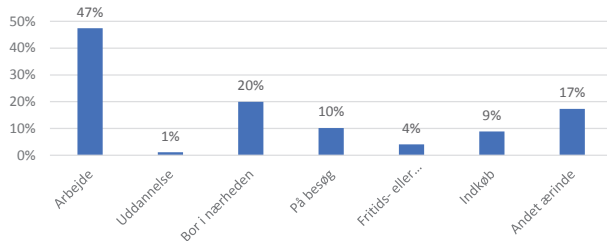
Der forekommer primært korttidsparkeringer i Middalderbyen. Sammenholdt med de høje belægnings på parkeringspladserne kan det konkluderes, at der forekommer stor udskiftning på parkeringspladserne.

Hvor ofte parkerer du her i området?



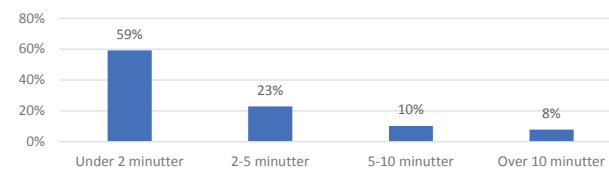
Bilisterne, der parkerer i Middalderbyen, er typisk gengangere. Således holder 73 % af parkanterne mindst én gang om ugen i Middalderbyen. Kun 7 % holder i Middalderbyen for første gang.

Hvad er/var dit formål med at parkere her?



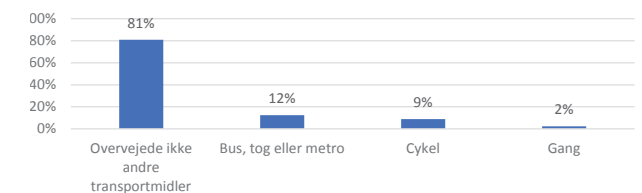
Arbejde er den primære årsag til, at bilister parkerer i Middalderbyen. Andet ærinde dækker primært over hente/bringe børn samt uddybning af de andre kategorier. Bemærk, at det har været muligt at angive flere formål.

Hvor langt skal/skulle du gå til dit første bestemmelsessted?



Parkanterne holder primært tæt på deres bestemmelsessted. Undersøgelsen viser, at jo kortere tid parkanterne holder parkeret jo tættere holder de på deres bestemmelsessted. Beboere, der typisk parkerer i længere tid, holder oftere længere væk end andre brugergrupper.

Overvejede du andre transportmidler til din tur i dag?



19 % af parkanterne overvejede at benytte andre transportmidler. Det er primært beboere, der overvejer at lade bilen stå. Undersøgelsen viser, at under 10 % af dem, der arbejder i Middalderbyen, overvejede at benytte andre transportmidler.

Det vurderes, at processen med at registrere sig og ventetid ved passage af pullerter vil medføre en mindre reduktion af trafikken i Middelalderbyen. Der forventes dog kun en mindre reduktion, da undersøgelserne viser, at hovedparten af trafikanterne i Middelalderbyen har behov for at køre derind, og for mange er der ikke reelle alternativer.

Bilister, der fremover ikke vil, eller må køre ind i Middelalderbyen, forventes at gøre en af følgende tre ting:

- undlade at udføre turen
- skifte til cykel eller kollektiv trafik
- parkere uden for området og gå ind i Middelalderbyen

Begrænses trafikken inde i Middelalderbyen reduceres behovet for parkeringspladser alt andet lige inde i Middelalderbyen. Omvendt kan behovet for at parkere i de omkringliggende områder til Middelalderbyen øges som følge af, at der skal være mindre biler.

Reduktion af trafik	5-15 %	40-50 %	75-85 %
- bortfaldet tur (5-10 %)	0-2 %	2-5 %	4-8 %
- skifte til cykel eller kollektiv trafik (10-50%)	1-3 %	8-15 %	30-43 %
- parkering uden for området (50-80 %)	4-12 %	24-35 %	38-51 %

	A - ÅBEN	B- MELLEMM	C - RESTRIKTIV
Reduktion af p-pladser	10-15 %	30-40 %	80-90 %
Øget parkeringsbehov i randområdet til Middelalderbyen	30-130 pladser	250-375 pladser	450-550 pladser

SCENARIO A - ÅBENT



Trafikafvikling

Det vurderes at scenariet vil have minimal betydning for den generelle trafikafvikling.

Der vil muligvis komme en mindre ændring i svingbevægelser i enkelte kryds som følge af bilister, der søger mod parkeringshuse i periferien af Middelalderbyen.

SCENARIO B - MELLEM



Trafikafvikling

Det vurderes at scenariet vil have minimal betydning for den generelle trafikafvikling.

Der forventes dog øget trafik på Bremerholmen og Christians Brygge som følge af søgning mod parkeringshusene i disse områder.

Såfremt der kommer mere trafik på Bremerholmen kan det medføre mere trafik på Stormgade. Med de nuværende data er det ikke muligt at vurdere hvor meget mere.

Søgningen til parkeringshusene kan ligeledes medføre en ændring i svingbevægelser i enkelte kryds.

SCENARIO C - RESTRIKTIVT



Trafikafvikling

Det vurderes at scenariet vil have minimal betydning for den generelle trafikafvikling.

Andelen af bilister, der vil søge mod andre parkeringshuse og dermed kan generere mere trafik, vurderes at opvejes af andelen af bilister, der vil skifte til andre transportmidler (eller undlade turen) og dermed ikke belaste vejnettet.

Der forventes dog øget trafik på Bremerholmen og Christians Brygge som følge af søgning mod parkeringshusene i disse områder.

Såfremt der kommer mere trafik på Bremerholmen kan det medføre mere trafik på Stormgade. Med de nuværende data er det ikke muligt at vurdere hvor meget mere.

Søgningen til parkeringshusene kan ligeledes medføre en ændring i svingbevægelser i enkelte kryds.

SCENARIER – PÅVIRKNING AF TRAFIKANTER

	A - Åben	B - Mellem	C - Restriktivt
Fodgængere	<p>Ingen væsentlige ændringer. Dog medfører gennemførte fortove forbedret tilgængelighed.</p> <p>Mulighed for punktvisse forbedringer, hvis nedlagte parkeringspladser konverteres til bredere fortove.</p>	<p>Forbedrede forhold. Gennemførte fortove forbedrer tilgængeligheden og mindre trafik gør det lettere at bevæge sig rundt som fodgænger.</p> <p>Mulighed for at nedlagte parkeringspladser kan konverteres til bredere fortove og bedre gangforbindelser. Anvendes pladsen til cykelparkering vil det også være en forbedring for fodgængere, da det kan flytte cykler fra facader til gadeareal.</p>	<p>Væsentligt forbedrede forhold. Gennemførte fortove forbedrer tilgængeligheden og væsentligt mindre trafik gør det lettere at bevæge sig rundt som fodgænger.</p> <p>Mulighed for at omdanne gader til gågader/lege- og opholdsområder.</p> <p>Gennemførte fortove forbedrer tilgængeligheden.</p>
Cyklister	<p>Forbedrede forhold. Nedlæggelse af parkering og etablering af cykelbaner frem til porte vil forbedre cyklisternes fremkommelighed</p>	<p>Forbedrede forhold. Nedlæggelse af parkering og etablering af cykelbaner frem til porte vil forbedre cyklisternes fremkommelighed. Potentiale for at omdanne veje til cykelgader og etablere mere cykelparkering.</p>	<p>Væsentligt forbedrede forhold. Væsentligt mere plads til cyklister på gadearealet. Mulighed for at prioritere nye cykelforbindelser.</p>
Bilister:	<p>Ekstra ventetid for at komme ind i Middelalderbyen</p>	<p>Udvalgte bilistgrupper skal finde andre alternativer.</p> <p>Ekstra ventetid for at komme ind i Middelalderbyen.</p> <p>Potentielt sværere at finde en parkeringsplads.</p> <p>Bedre fremkommelighed inde i Middelalderbyen.</p>	<p>De fleste bilistgrupper, herunder beboere, skal finde andre alternativer.</p> <p>Potentiel lang gangafstand fra bopæl til parkeringsplads.</p> <p>Gode fysiske forhold for varelevering i Middelalderbyen.</p>

SCENARIER – MILJØMÆSSIGE KONSEKVENSER

	A - Åben	B - Mellem	C - Restriktivt
Trafikstøj	Ingen ændringer	Lille reduktion på de mest trafikerede veje i Middelalderbyen. Ingen betydning for de omkringliggende veje	Mærkelig reduktion på de mest trafikerede veje i Middelalderbyen. Ingen betydning for de omkringliggende veje.
CO2-udledning	100-300 ton reduktion pr. år (ca. 0,1 % reduktion af samlet CO2 udledning fra vejtransport i København)	800-1.500 ton reduktion pr. år (ca. 0,4 % reduktion af samlet CO2 udledning fra vejtransport i København)	2.200-3.100 ton reduktion pr. år. (ca. 0,9 % reduktion af samlet CO2 udledning fra vejtransport i København)
Oplevet tryghed i trafikken	Ingen betydning. Gennemførte fortove kan dog forbedre trygheden for fodgængere.	Ingen væsentlig betydning. Hastigheden er allerede lav. Anvendes de frigjorte parkeringsarealer til bredere fortove kan trygheden punktvis forbedres. Gennemførte fortove kan dog forbedre trygheden for fodgængere.	Ingen væsentlig betydning. Hastigheden er allerede lav. Anvendes de frigjorte parkeringsarealer til bredere fortove kan trygheden punktvis forbedres. Gennemførte fortove kan dog forbedre trygheden for fodgængere.
Trafiksikkerhed	Ingen væsentlige ændringer. Risiko for uheld ved vendemanøvre ved porte som følge af, at der ikke opnås adgang. Gennemførte fortove vil forbedre trafiksikkerheden.	Forbedret trafiksikkerhed som følge af mindre biltrafik og gadeparkering i Middelalderbyen. Risiko for uheld ved vendemanøvre ved porte som følge af, at der ikke opnås adgang. Gennemførte fortove vil forbedre trafiksikkerheden.	Forbedret trafiksikkerhed som følge af mindre biltrafik og gadeparkering i Middelalderbyen. Forudsætter at gader indrettes til lav hastighed. Risiko for uheld ved vendemanøvre ved porte som følge af, at der ikke opnås adgang. Gennemførte fortove vil forbedre trafiksikkerheden.

MIDDELALDERBYENS UDVIKLING 1535-2018

Projektområdet består af et antal kvarterer, hvis fremtræden hver for sig er karakteristisk for den tid, de er opstået i og de arkitektoniske idealer, der var fremherskende på byggetidspunktet. Byrummets fysiske, og heraf rammer for indpasning af indkørsler, hænger sammen med dette, og derfor kortlægges disse karakteristika.

Samtidig formidles udviklingen i forhold til historien om en by i konstant udvikling, og en by med et historisk fæstningsanlæg, som i dag anvendes som rekreativ struktur

HISTORIEN OM EN BY I FORANDRING, FORSKELLIGE KVARTERER OG SPOR



København ca. 1535. Planen er en rekonstruktion (Carl Bruun - Ramsing) ligesom de følgende planer. Byens gadenet har i det væsentlige fået en blivende udformning, men kirkerne lå ikke på pladser som det antydes her - de lå på kirkegårde.



København ca. 1650. Planen skildrer byen efter Christian IV's virke. Voldanlægget er blevet moderniseret og udvidet som værn omkring Ny-København. Købstaden Christianshavn er anlagt, Bremerholm er gjort landfast og Slotsholmen er blevet udvidet til en størrelse, som næsten svarer til den nuværende.



De store bybrandes udbredelse
 ■ Ødelagt i 1728
 ■ Ødelagt i 1795
 ■ Ødelagt af begge brande
 ■ Område ramt under bombardementet i 1807



København ca. 1850. Planen skildrer byen kort før voldene falder. De senmiddelalderlige træk genfindes i gadenettets karakter, og byen har fået flere pladsanlæg. Ny-København er stort set udbygget og Christianshavn og Holmen har omtrent samme udstrækning som i dag. Uden for byen har Søerne fået en fast indramning og langs de største veje - uden for sølinien - begynder bebyggelsen at brede sig.



København i dag. Både den middelalderlige bystruktur og fæstningsringens parker og markante gadetræer ses stadig tydeligt i bystrukturen.

BYLIVETS UDVIKLING

Kortlægningen af det nuværende byliv og den udvikling som bylivet i indre by har gennemgået i løbet af den seneste årrække, og formidles som grundlag for at vurdere og føre dialog om mulige ændringer i bylivet som følge af en begrænsning af biltrafikken

UDVIKLING AF FODGÆNGEROMRÅDER I MIDDELALDERBYEN 1962 - 2000.



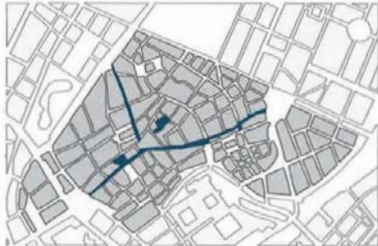
Strøget før 1962.



Gammeltonv før 1962.



1962



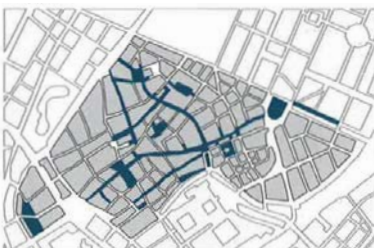
1968



1973



1988



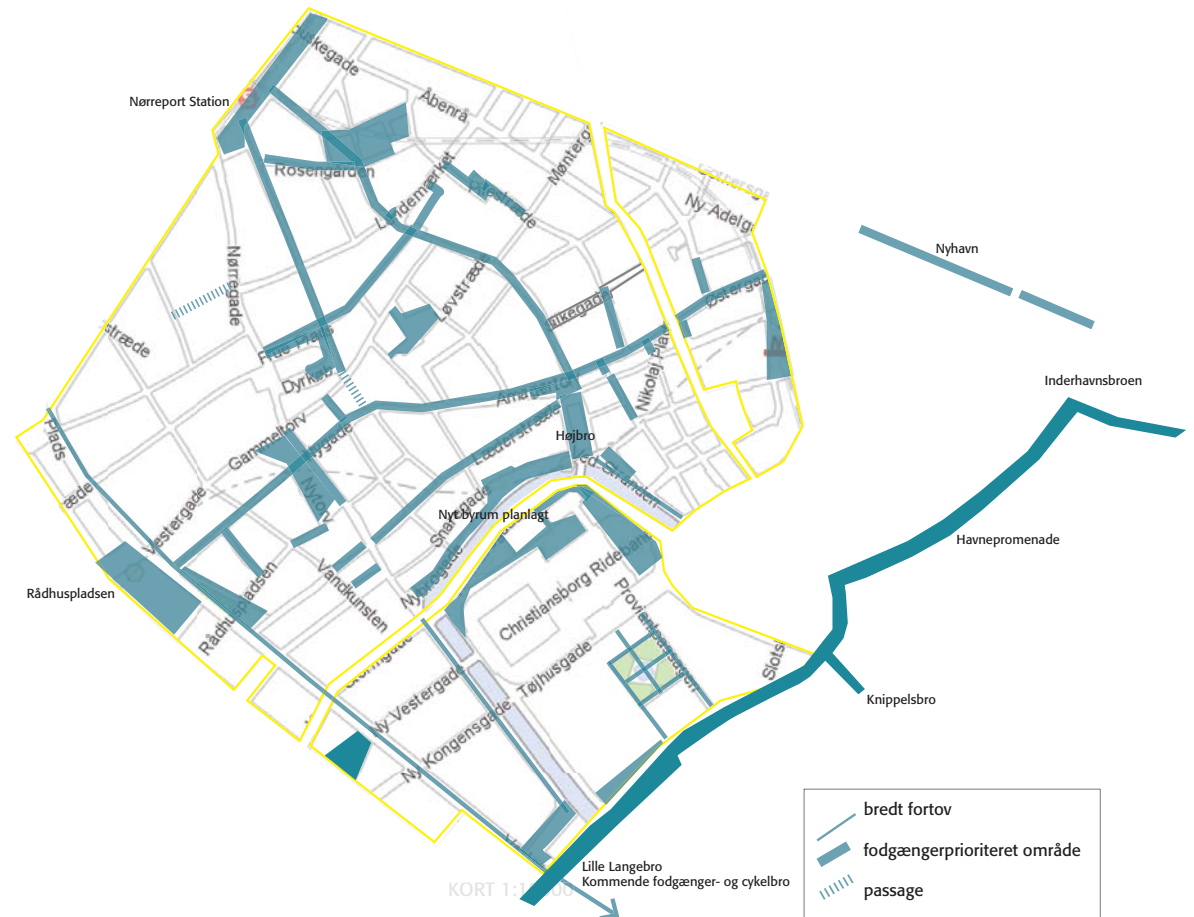
1992



2000

Bilfrie gader og torve. Udviklingen af fodgængerområderne i Københavns bymidte fra 1962 til 2000. Etableringen af gågader afsluttedes allerede i 1973, og siden har kræfterne været koncentreret om at fredeligøre byens torve og pladser.

FODGÆNGERNETVÆRK I MIDDELALDERBYEN 2018.



Kortlægning af nuværende netværk af bilfri eller næsten bilfri byrum i Middeltalderbyen, udgørende et sammenhængende system med enkelte "missing links".

INDKØRSLERNE VIL BLIVE PLACERET I FORSKELLIGE TYPER AF BYRUM.

Byrummene i middelalderbyen har ligeledes forskellig karakter og anvendelse, og vil derfor blive påvirket forskelligt af mindre biltrafik.

PLADSER



EKSISTERENDE PLADSRUM

- Store pladsrum
- Middelalder byrum
- Slotsplads

OVERORDNEDE GADEFORLØB

Primære forløb, der forbinder til de omkringliggende områder.



OVERORDNEDE GADERUM

- + Historiske knudepunkter
- Kanalens byrum
- Historisk hovedåre, trafikgaderum
- Gågade
- Stræde
- Voldkvarterets rekreative gaderum (cykel-gang forbindelse) -
- Voldkvarterets brede gaderum

LOKALE GADER OG PLADSER



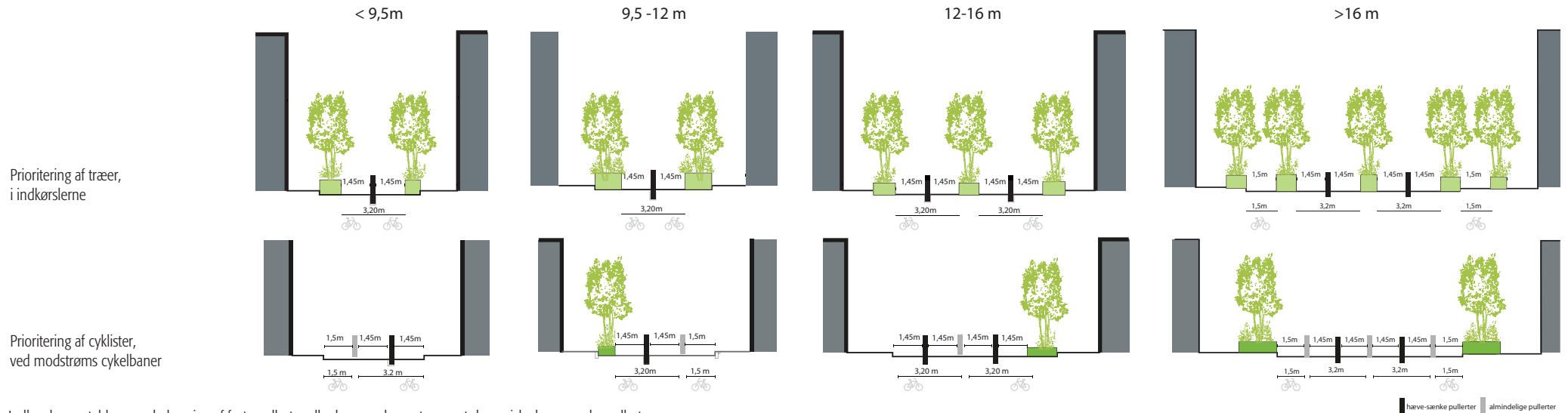
LOKALE GADERUM - LOKAL IDENTITET

- + potentiel lokal kvartersplads
- lokale bolig-gader
- passager
- lokale, smalle gader

I MIDDELALDERBYEN ER DER I FT. GADERUMMENES BREDDER KORTLAGT 4 GENERELLE TYPER.

Mulighederne for indpasning af indkørsler i gaderummene er afhængig af prioriteringen af de forskellige behov og anvendelser i Middellalderbyen.

På nedenstående principielle tværsnit for de 4 typiske bredder, er vist disponering i gaderum med hhv. prioritering af træer, som en del af indkørslerne og prioritering af sikkerhed for cyklister ved modstrøms cykelbaner.



Indkørslerne etableres ved placering af faste pullerter eller byrumselementer, samt dynamiske hævesænke-pullerter. Afstanden mellem pullerterne skal være max. 1,5 meter, og ved særlige passager for cykler min. 1,45 meter.

DEN VALGTE LØSNING BØR INDPASSSES I BYRUMMENE VED UDFORMNING OG DESIGN TILPASSET MIDDELALDERBYENS ØVRIGE DESIGN OG MATERIALER.



Faste pullerter - granit
KK Designmanual



Dynamiske pullerter,
Christiansborg



Smalle plantebede,
Borgergade



Forskudte smalle plantebede,
Nordmarksvej



Plantebede som portal,
Humbleby



Cykelparkering og smalt bed
Hornemansgade

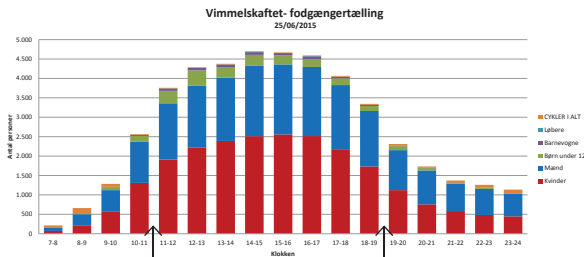
DER BØR ARBEJDES VIDERE MED AT FINDE EN "KØBENHAVNER"-LØSNING,

- som kan tilpasses hver enkelt byrums fysiske forhold, konkrete bredde, porte, facader etc.
- som er tilpasset gadens anvendelse og prioritering mellem trafikarter (enkeltrettet/dobbeltrettet, gågade, fodgængerforbindelse osv.)
- som er tilpasset i ft. ledninger, samt øvrige forhold med betydning for mulighederne for eventuelle træers vækstbetingelser
- som er afstemt i ft. det valgte scenarier trafikmængde

KORTLÆGNING AF FODGÆNGER- OG CYKELTRAFIK

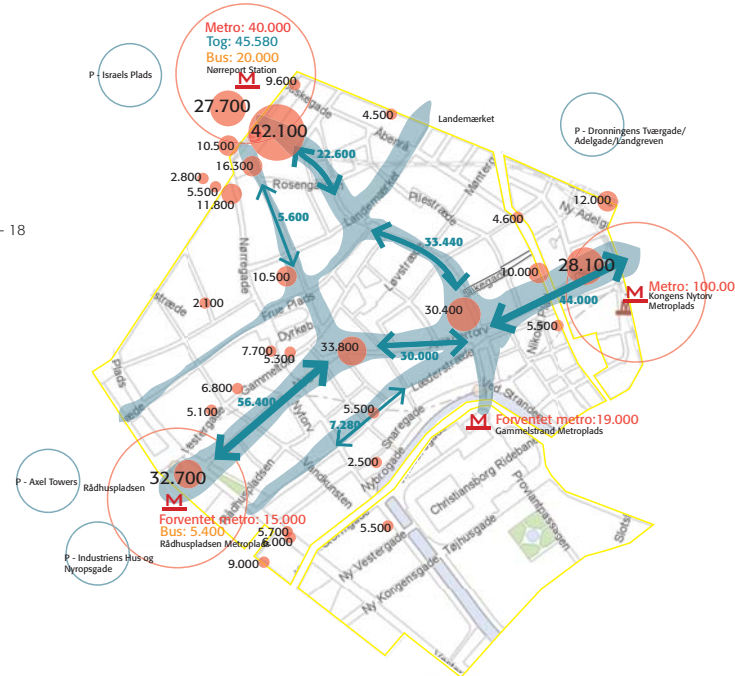
MINDRE BILTRAFIK

Bylivet i middelalderbyen er i det følgende kortlagt i ft. at identificere hvor og hvornår, der er mange mennesker i middelalderbyen.



Eksempel på fodgængertælling fra Vimmelskiftet. Fodgængerne bevæger sig primært i tidsrummet 11-18

FODGÆNGERFLOW

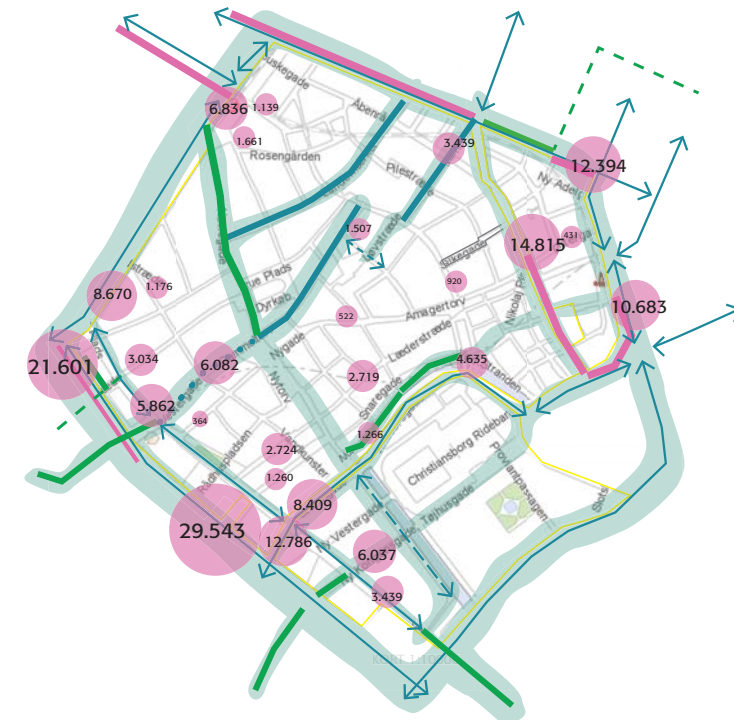


Grafisk illustration af bylivsregnskabet. De største fodgængerflows koncentrerer sig i strøggaderne, Strøget og Købmagergade.

På grundlag af : Kortlægning af Middelalderbyen Teknik og Miljøforvaltning, marts 2018, Side 31
Årsdøgns trafik for fodgængere optalt man-tors i sommerperioden

- Fodgængerflows, tælling fra 2007
- Passagertællinger for bus, tog, metro og forventede passagerer pr. hverdagsdøgn ved Cityring
- Fodgængertælling

CYKELFORBINDELSER- NUVÆRENDE OG PLANLAGTE



Kortlægning Middelalderbyen, marts 2018, side 27

Cykelnetværk

- Cykelsti, eksisterende
- Cykling på brosten

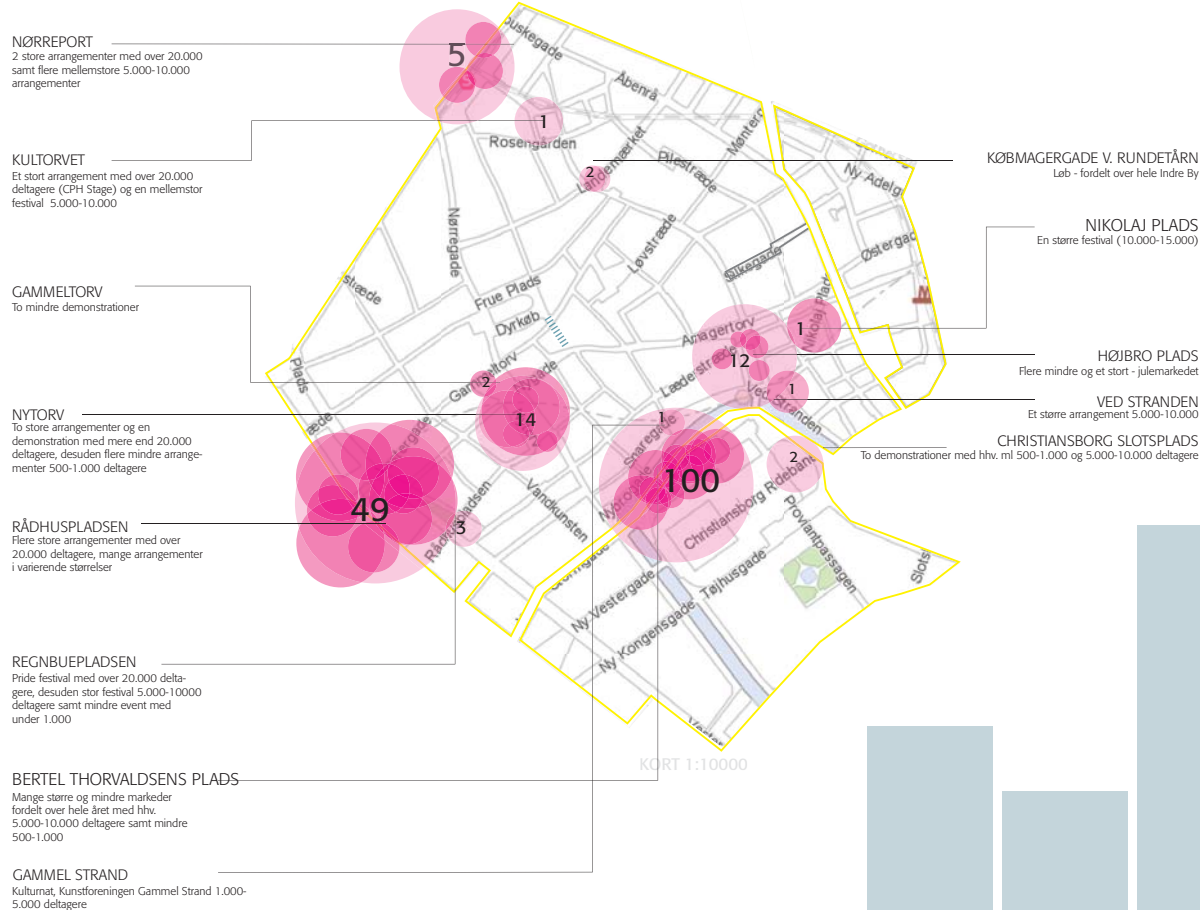
- Cykelprioriteringsplan 2017-2025**
- Planlagte stier frem til 2025
- Planlagte stier efter 2025
- Brede cykelstier
- Cykelgader
- Planlagt cykelgade (Vestergade)

Kortlægning Middelalderbyen, marts 2018, side 30
Årsdøgns trafik, cykeltælling

- Cykeltælling kl 7-19

KORTLÆGNING AF UDENDØRSARRANGEMENTER

PLACERING OG ANTAL AF ÅRLIGE UDENDØRSARRANGEMENTER MED OVER 500 DELTAGERE



Langt de fleste arrangementer i København afholdes i Indre by. I 2015 var der i alt 1.436 arrangementer i Indre By (med Christianshavn), hvilket udgør næsten halvdelen af alle tilladelser til arrangementer i København.

Andet	141
Cirkus	1
Cykelløb	5
Demonstration	144
Festival	30
For børn	8
Gademøde	86
Koncert	74
Løb	37
Marked	122
Optræden	93
Sport	22
Udstilling	29
Vejfest	16
Arrangementer total:	808

Arrangementer i middelalderbyen i 2018 fordelt på begivenhedstype.

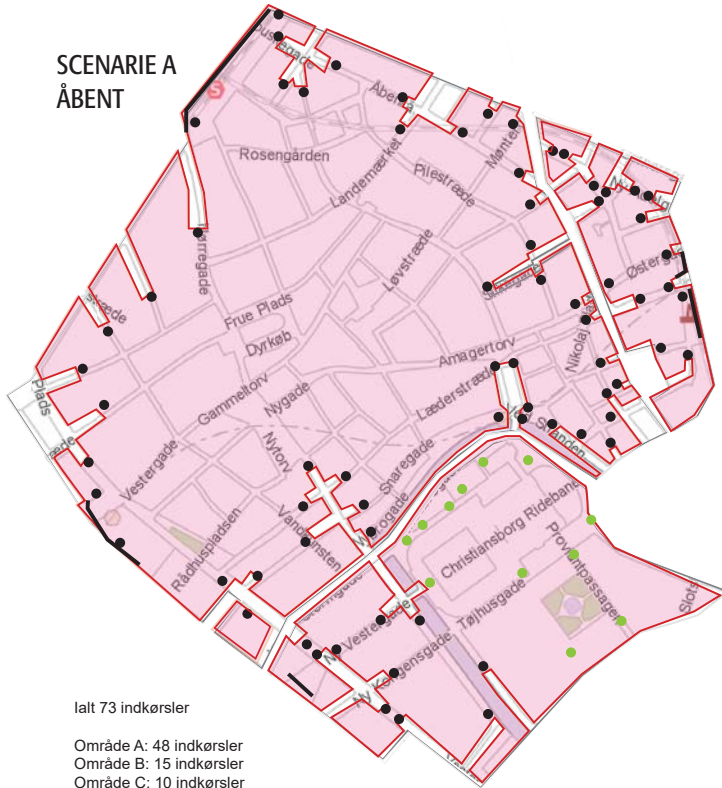


Begivenhedskalender over større arrangementer med over 500 deltagere i middelalderbyen i 2017

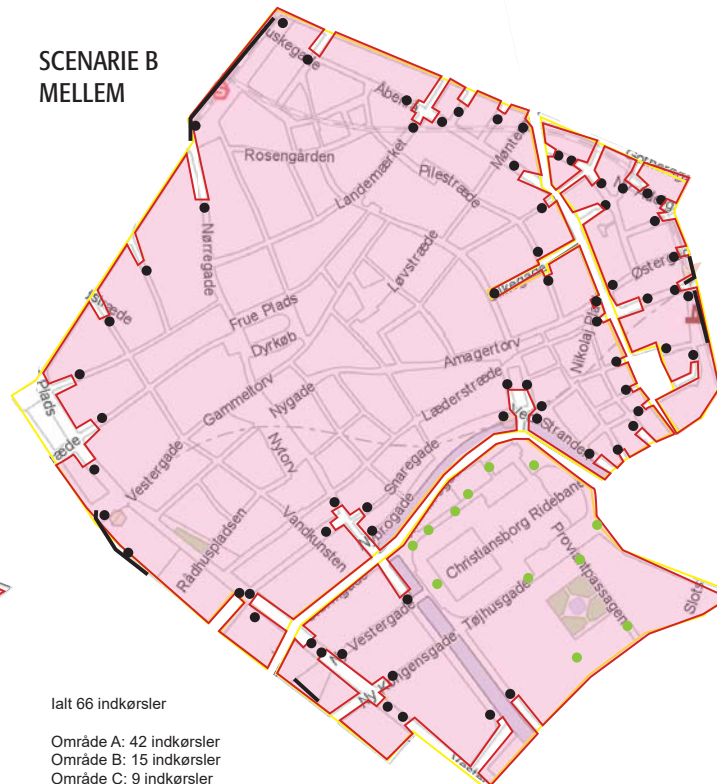
PLACERING AF INDKØRSLER

Placering af indkørsler i byrummene vil være afhængig af trafikmængde / forventede længde af kø op mod indkørslerne. De forskellige indplaceringer vil påvirke byrummene og bylivet på forskellig vis.

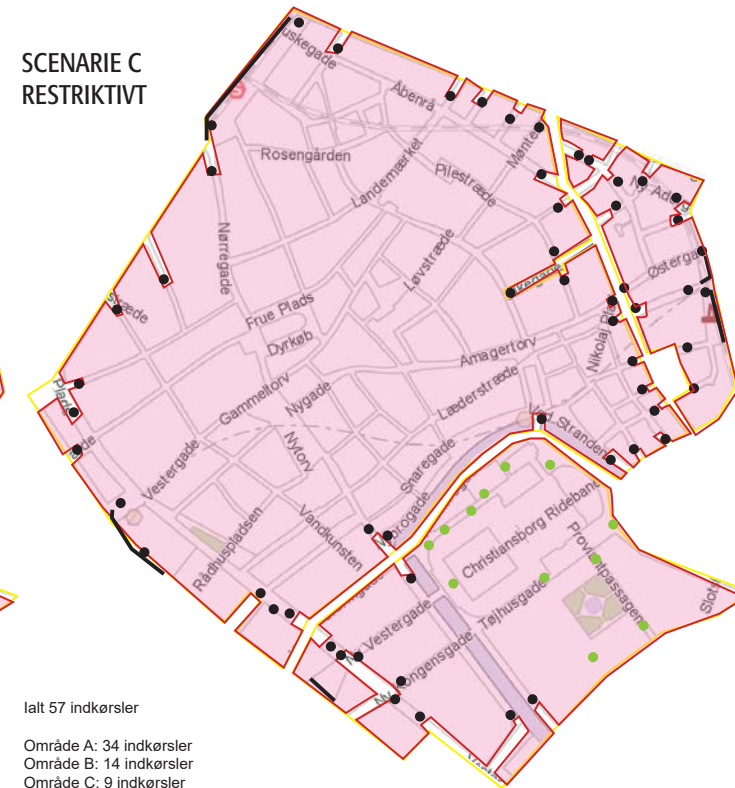
SCENARIO A ÅBENT



SCENARIO B MELLEM



SCENARIO C RESTRIKTIVT



Indkørsler markeres ml. 18 og 100 meter inde pga. pladsbehov for kø. Det vil medføre flere indkørsler pga. de korte afstande mellem sideveje i middelalderbyen. Dette vil særligt have konsekvenser for byliv og byrum på Højbro Plads, Frederiksholms Kanal, Rådhusstræde, Vandkunsten, Vester Voldgade, Nørregade, Grønnegade, Store Regnegade o.a.

Indkørsler indplaceres ml. 18 og 50 meter inde på sideveje pga. pladsbehov for kø. Enkelte steder vil det medføre flere indkørsler pga. de korte afstande mellem sideveje i middelalderbyen. Dette vil særligt have konsekvenser for byliv og byrum på Højbro Plads, Frederiksholms Kanal, Rådhusstræde, Vester Voldgade, Nørregade, Grønnegade, Store Regnegade o.a.

Sikringen indplaceres 18 meter inde på sideveje pga. pladsbehov til lastbil. Dette vil særligt have konsekvenser for byliv og byrum på Vester Voldgade og Store Regnegade.

BYRUM OG BYLIV: Ulempe:

- Placering af hævesænkepullerter. Fremmede i bymiljø. Ikke inviterende.
- Porte placeret langt inde i området vil give kø i gaderum og herved begrænse udnyttelse af byrum i ft. byliv og forskønnelser.
- Parkering og helleanlæg i gadeender fjernes, for sikkerhed for cyklister, risiko for "tomme" byrum.

Potentiale:

- Etablering af gennemgående fortove eller brostensoverkørsler (som anbefalet af Københavns Politi) vil kunne markere middelalderbyen mod omgivende by, og vil kunne samtænkes med terrænreguleringer i fb. med skybrudsveje.
- Ved porte på "brede" veje skal der indsnævres til ét spor mod indkørsler.
- Arealerne om den indsnævrede kørebane kan lokalt udnyttes til cykelparkering, affaldshåndtering, træer, kunst, samt lokale opholdslommer/opholdsmøbler i byrummet.
- Etablering af indkørselsanlæg vil med rette udformning kunne indskrive sig i byens egenart.
- Mindre biltrafik på pladser kan samtænkes med mere ophold, mere grønt og skybrudsveje.
- Mindre biltrafik vil kunne forbedre forhold for cyklister, og cykelbaner vil kunne bruges i nødsituationer.

BYRUM OG BYLIV: Ulempe:

- Placering af hævesænkepullerter. Fremmede i bymiljø. Ikke inviterende.
- Porte placeret langt inde i området vil give kø i gaderum og herved begrænse udnyttelse af byrum i ft. byliv og forskønnelser.
- Parkering og helleanlæg i gadeender fjernes, for sikkerhed for cyklister, risiko for "tomme" byrum.

Potentiale:

- Etablering af gennemgående fortove eller brostensoverkørsler (som anbefalet af Københavns Politi) vil kunne markere middelalderbyen mod omgivende by, og vil kunne samtænkes med terrænreguleringer i fb. med skybrudsveje.
- Ved porte på "brede" veje skal der indsnævres til ét spor mod indkørsler.
- Arealer om indsnævret kørebane kan lokalt udnyttes til cykelparkering, affaldshåndtering, træer, kunst, samt lokale opholdslommer/opholdsmøbler i byrummet.
- Etablering af indkørselsanlæg vil med rette udformning kunne indskrive sig i byens egenart.
- Mindre biltrafik på pladser kan samtænkes med mere ophold, mere grønt og skybrudsveje.
- Mindre biltrafik vil kunne forbedre forhold for cyklister, og cykelbaner vil kunne bruges i nødsituationer.

BYRUM OG BYLIV: Ulempe:

- Placering af hævesænkepullerter. Fremmede i bymiljø. Ikke inviterende.
- Porte placeret langt inde i området vil give kø i gaderum og herved begrænse udnyttelse af byrum i ft. byliv og forskønnelser.
- Parkering og helleanlæg i gadeender fjernes, for sikkerhed for cyklister, risiko for "tomme" byrum.

Potentiale:

- Etablering af gennemgående fortove eller brostensoverkørsler (som anbefalet af Københavns Politi) vil kunne markere middelalderbyen mod omgivende by, og vil kunne samtænkes med terrænreguleringer i fb. med skybrudsveje.
- Ved ind på "brede" veje skal der indsnævres til ét spor mod indkørsler.
- Arealer om indsnævret kørebane kan lokalt udnyttes til cykelparkering, affaldshåndtering, træer, kunst, samt lokale opholdslommer/opholdsmøbler i byrummet.
- Etablering af indkørselsanlæg vil med rette udformning kunne indskrive sig i byens egenart.
- Mindre biltrafik på pladser kan samtænkes med mere ophold, mere grønt og skybrudsveje.
- Mindre biltrafik vil kunne forbedre forhold for cyklister, og cykelbaner vil kunne bruges i evakueringsituationer.

REDUKTION AF TRAFIK

Reduktion af trafikken vil give muligheder for nye anvendelser og prioritering i ft. byrum og byliv.

SCENARIO A - ÅBENT REDUKTION AF INDKØRENDE TRAFIK MED 5-15 %

BYRUM OG BYLIV:

Trafikstruktur opretholdes - ingen ændringer

Kvarterer kan "fredeliggøres" i ft. uvedkommende trafik og reducere "loop"-kørsel, som pt. er til gene for beboere i nattetimerne.

SCENARIO B - MELLEM REDUKTION AF INDKØRENDE TRAFIK MED 40-50 %

BYRUM OG BYLIV:

By med bedre forhold for fodgængere og cyklister
Vejarealer kan indsnævres og give plads til fodgængere (bredere fortove) og cyklister (cykelstier), samt ophold, bylivs- og byrumsforbedringer.

Bedre fremkommelighed for de som kan køre ind: Bedre mulighed for varelevering til de handlende. Lettere indkørsel for beboere.

Byrum kan prioriteres fremfor trafik ved udvidelse af fortove og afslutning af pladser til forbedring af forhold for bløde trafikanter og mulighed for ophold.

Kvarterer kan "fredeliggøres" i ft. uvedkommende trafik og reducere "loop"-kørsel, pt. til gene for beboere i nattetimerne.

SCENARIO C - RESTRIKTIVT REDUKTION AF INDKØRENDE TRAFIK MED 75-85 %

BYRUM OG BYLIV:

Cykel- og fodgængerprioriteret by
Der kan etableres flere cykel-gangprioriterede gader (Stræder/Shared space/gågader).
Vejarealer kan indsnævres og give plads til fodgængere (bredere fortove) og cyklister (cykelstier), samt ophold, bylivs- og byrumsforbedringer.

Lege- og opholdsgader i lokale boligkvarterer med plads til ophold og leg på vejarealer.

Bedre fremkommelighed for de som kan køre ind: Bedre mulighed for varelevering til de handlende.

Byrum kan prioriteres fremfor trafik ved udvidelse af fortove og afslutning af pladser til forbedring af forhold for bløde trafikanter og mulighed for ophold.

Kvarterer kan "fredeliggøres" i ft. uvedkommende trafik og reducere "loop"-kørsel, pt. til gene for beboere i nattetimerne.

Ingen indkørsel for beboere vil dog kunne besværliggøre hverdagens gøremål.

EKSEMPLER



Lokale indsnævninger af kørebane og lokalt udvidede fortove giver plads til gående og handlende, Istedgade. Indsnævring af gadeprofil lokalt giver plads til træer og cykelparkering, Møntergade.



Indsnævring af vejprofil giver mulighed for nye byrumssementer til miljø- og affaldssortering, Nyhavn. Cykelgade og indsnævret kørebane, giver varelevering/parkering på udvidet fortove, Sankt Annæ Plads.

EKSEMPLER



Eksempel på byrum for cykler og fodgængere. Ved Cirkelbroen. Eksempel på gågade med ærindekørsel og cykling tilladt. Nyhavn.



Reduktion af trafik giver mulighed for etablering af lege- og opholdsgader hvor trafikken foregår på de legendes præmisser, Kartoffelrækkeme. Reduktion af trafik giver mulighed for etablering af "stræder" med alle trafikanter og arealer til afsætning, udeservering, beplantning osv, Læderstræde

SCENARIO A - ÅBENT



REDUCERET TRAFIK MED 5-15 %

Trafikstruktur opretholdes - ingen ændringer

Den trafikale reduktion vil generelt ikke få nogen gevinst for byliv og byrum, bortset fra indpasning af byrum med helleanlæg og indsnævring ved indkørsler.

På særlige strækninger vil der dog kunne opstå lange køer frem mod indkørslen.

SCENARIO B - MELLEM



REDUCERET TRAFIK MED 40-50%

By med bedre forhold for fodgængere og cyklister

Den trafikale reduktion vil kunne give en by med bedre forhold for fodgængere og cyklister. Eksempelvis vil færre kørebaner eller indsnævring af kørebaner, kunne give mere plads til fodgængere eller plads til cykelstier.

På særlige strækninger vil der dog kunne opstå lange køer frem mod indkørslen.

SCENARIO C - RESTRIKTIVT



REDUCERET TRAFIK MED 75-85%

Cykel- og fodgængerprioriteret by

Der vil med den trafikale reduktion kunne etableres flere cykel-gangprioriterede gader (gågader og stræder), ligesom der vil kunne etableres lege- og opholdsgader med plads til ophold og leg på vejarealer.

Samtidig kan øvrige vejarealer kan indsnævres og give plads til fodgængere (bredere fortove) og cyklister (cykelstier), samt ophold, bylivs- og byrumsforbedringer.

REDUKTION AF OFFENTLIG PARKERING

Ved reduktion af indkørende trafik kan der reduceres i offentlig gadeparkering, hvilket kan frigive plads til andre formål.

REDUKTION AF OFFENTLIG PARKERING

SCENARIO A ÅBENT



REDUKTION AF 10-15% AF OFFENTLIG PARKERING

Reduktion af behov for gadeparkering med 10-15% svarende til ca 150 pladser.

Parkeringspladser fjernes i gadeenderne omkring indkørselsanlæg. Diagrammet viser et forslag til hvorledes parkeringspladserne kunne fjernes.

Byrum og byliv:

Ingen effekt i byrum, da reduceret behov svarer til arealbehov for indpasning af indkørselsanlæg. Bevarelse af parkeringspladser i boliggederne, både som fast parkering, og som mulighed for at sætte af og på er vigtige i ft. beboernes daglige gøremål.

SCENARIO B MELLEM



REDUKTION AF 30-40% AF OFFENTLIG PARKERING

Reduktion af 30-40% af offentlige parkeringspladser, svarende til 315-420 pladser, hvoraf 150 pladser fjernes ved indkørselsanlæg.

Parkeringspladser fjernes enkeltvis i "boliggader" og kan frigive plads til cykelparkering, træer i gaderum, opholdsmøbler og affaldssortering i gaden. Samlet kan pladserne frigives til særlige byrum. Diagrammet viser et forslag til hvorledes parkeringspladserne kunne fjernes.

Byrum og byliv:

Behov for forbedring af cykelforbindelser og flere cykelparkeringspladser, da cykeltrafik vil øges. Bevarelse af parkeringspladser i boliggederne, både som fast parkering, og som mulighed for at sætte af og på er vigtige i ft. beboernes daglige gøremål. Behov for forbedring af fodgængerforhold, da der vil blive flere fodgængere til/fra P-husene Axel Towers, Israels Plads, BLOX, Nyropsgade og offentlig trafik/metro.

Fjernelse af 165-270 parkeringspladser frigiver 2.475 - 4.050m² byrum, som kan anvendes til at:

- frigive historiske pladser for parkering
- bedre forhold for cyklister
- bedre forhold for fodgængere
- træer
- bænke
- affaldsbeholdere
- cykelparkeringspladser

eller en kombination af ovenstående.

SCENARIO C RESTRIKTIVT



REDUKTION AF 80-90% AF OFFENTLIG PARKERING

Reduktion af 80-90% af offentlige parkeringspladser, svarende til 840-945 pladser, hvoraf 150 pladser fjernes ved indkørselsanlæg.

De fleste parkeringspladser fjernes i "boliggaderne" og kan frigive plads til cykelparkering, træer i gaderum, opholdsmøbler, affaldssortering og legeområder i gaden. Samlet kan pladserne frigives til særlige byrum. Diagrammet viser et forslag til hvorledes parkeringspladserne kunne fjernes.

Byrum og byliv:

Behov for forbedring af cykelforbindelser og flere cykelparkeringspladser, da cykeltrafik vil øges. Fjernelse af parkeringspladser i boliggederne, både som fast parkering, og som mulighed for at sætte af og på vil være en negativ konsekvens set i ft. beboernes daglige gøremål. Behov for forbedring af fodgængerforhold, da der vil blive flere fodgængere til/fra P-husene Axel Towers, Israels Plads, BLOX, Nyropsgade og offentlig trafik/metro.

Fjernelse af 690-795 parkeringspladser frigiver 10.350-11.925m² byrum, som kan anvendes til at:

- frigive historiske pladser for parkering
- bedre forhold for cyklister
- bedre forhold for fodgængere
- 690-795 træer
- 690-795 bænke
- affaldsbeholdere
- cykelparkeringspladser

eller en kombination af ovenstående.

REDUKTION AF OFFENTLIG PARKERING I GADERUM

Reduktion i den offentlig gadeparkering, kan frigive plads til andre formål og elementer på fortov eller i gaderum. På nedenstående skitser er vist hvorledes pladsen kan anvendes til f.eks. træer, opholdsmuligheder, cykelparkering, affaldsbeholdere osv.

SCENARIO A - ÅBENT



SCENARIO B - MELLEM



SCENARIO C - RESTRIKTIVT



REDUKTION AF 10-15% AF OFFENTLIG PARKERING

Ved det åbne scenarie reduceres offentlige parkering op mod indkørselsanlæg-gene af trafikikkerhedsmæssige årsager. Forandringen i byrummet vil derfor alene blive i form af indpasning af indkørselsanlæg i byrummene og ved indsnævring af vejareal op mod indkørslen.

REDUKTION AF 30-40% AF OFFENTLIG PARKERING

Ved det mellemste scenarie reduceres den offentlige parkering. På gaderne kan udvalgte parkeringspladser fjernes og give plads til eksempelvis cykelparkering og træer.

REDUKTION AF 80-90% AF OFFENTLIG PARKERING

Ved det restriktive scenarie kan den offentlige parkering reduceres markant. På gaderne kan parkeringspladser fjernes og give plads til eksempelvis cykelparkering, opholdsmøbler, legeelementer, affaldsbeholdere og træer.



POSITIVT FOR BYRUMMET



NEUTRALT



NEGATIVT FOR BYRUMMET




BYLIV OG BYRUM | EFFEKTER

BYRUMS - OG BYLIVSPOTENTIALER

SCENARIO A - ÅBENT

SCENARIO B - MELLEM

SCENARIO C - RESTRIKTIVT

	SCENARIO A - ÅBENT	SCENARIO B - MELLEM	SCENARIO C - RESTRIKTIVT	
INDKØRSLER	Gennemgående fortov/overkørsler ved indkørsler	+	+	+
	Helleanlæg til indsnævring af indkørsel	+	+	+
	Gener i fb med kø og mindsket areal til byrum og byliv	÷	÷	÷
	Omdannelse af p-pladser i middelalderbyen til cykelbaner, som også kan anvendes som nødspor.	+	+	+
	Gadeender uden byrumstiltag (cykelparkering, træer osv.)	÷	÷	÷
	Reduktion af taxa og loop-kørsel om aftenen og natten	+	+	+
REDUKTION PARKERING	Frigivet areal (fjernelse af P)	 2.250 m ² frigives ved porte	 2.475 - 4.050 m ² frigives til byrum, herudover frigives 2.250 m ² ved porte	 10.350-11.925 m ² frigives til byrum, herudover frigives 2.250 m ² ved porte
	Mulighed for prioritering af åbne byrum (samlede pladser)	0	+	+
	Mulighed for prioritering flere træer/bænke/ophold i byrum	0	+	+
	Ny anvendelse af vejareal, cykelparkering, affaldssortering etc.	0	+	+
	Parkering ved boliger, hverdags gøremål / hverdagsliv	0	÷	÷
REDUKTION TRAFIK	Prioritering af cyklister (cykelstier / cykelgader)	0	+	+
	Lege- opholdsgader (lokale gader med plads til leg og ophold på vejen)	0	0	+
	Prioritering af fodgængere (brede fortove/stræder/gågader)	0	+	+
	Mulighed for afkobling af regnvand	0	+	+

ANLÆGSOVERSLAG

	SCENARIO A - ÅBENT	SCENARIO B - MELLEML	SCENARIO C - RESTRIKTIVT
INDKØRSLER Beregnet på viste antal	90 - 150 mio. kr. *73 indkørsler, samt pladserne: Rådhuspladsen, Nørreport, Kongens Nytorv Metroplads, Dantes Plads, Vandkunsten, Højbro Plads og Nybrogade	85 - 143 mio. kr. *66 indkørsler, samt pladserne: Rådhuspladsen, Nørreport, Kongens Nytorv Metroplads, Dantes Plads, Vandkunsten, Højbro Plads og Nybrogade	75 - 130 mio. kr. *57 indkørsler, samt pladserne: Rådhuspladsen, Nørreport, Kongens Nytorv Metroplads og Dantes Plads
BYRUMSTILTAG IFM. INDKØRSLER Lokalt ved indkørsler, nye overkørsler og tiltag på pladser	12 - 16 mio. kr	11 - 15 mio. kr	10 - 14 mio.kr.
I ALT	102 - 166 mio. kr.	96 - 158 mio. kr	85 - 144 mio. kr.

DRIFTSUDGIFTER

OPRETTELSE AF INDKØRSLER	5 - 12 mio. kr
ADMINISTRATION	8 - 14 mio. kr.
I ALT	13 - 26 mio. kr.

ALTERNATIV

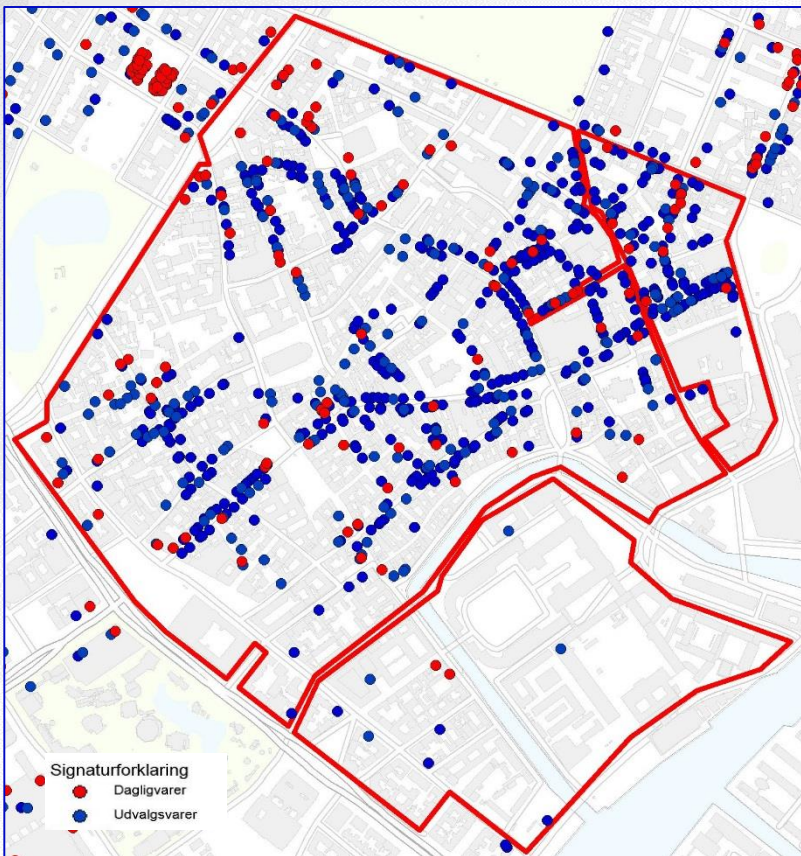
Alternativet tager udgangspunkt i en todelt begrænsning af trafikken i Middelalderbyen. Først en begrænsning af adgangen til de enkelte zoner gennem skiltning og herefter en begrænsning af adgangen mellem de enkelte zoner ved at opstille byrumsinventar, faste pullerter eller hæve-/sænke pullerter.

Det samlede anlægsoverslag for alternativet vurderes at ligge i størrelsesordenen 26-38 mio. kr. ekskl. moms

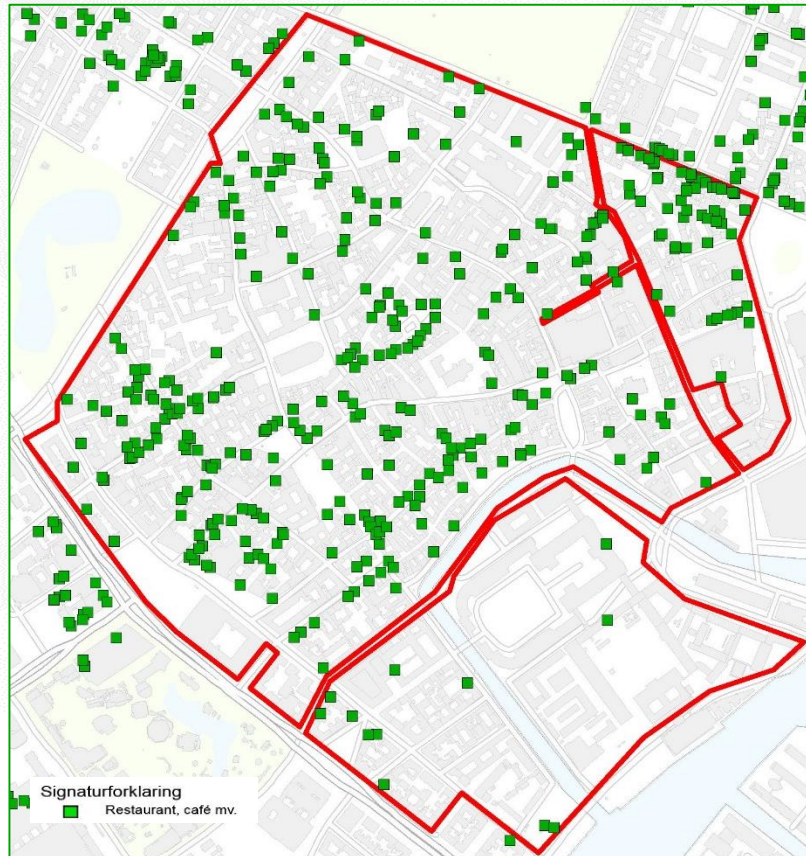
ANLÆGSOVERSLAG:

OMKRING 130 SKILTE	OMKRING 100 FASTE PULLERTER	OMKRING 50 HÆVE/SÆNKE PULLERTER	I ALT
Inkl. uforudsigelige udgifter + rådgivning og projektering (kr., ekskl. moms)	Inkl. montering, uforudsigelige udgifter og rådgivning og projektering (kr. ekskl. moms)	Inkl. montering, uforudsigelige udgifter og rådgivning og projektering (kr. ekskl. moms)	-
0,6-1,0 mio.	0,6 – 1,0 mio.	24 - 36 mio.	26-38 mio.

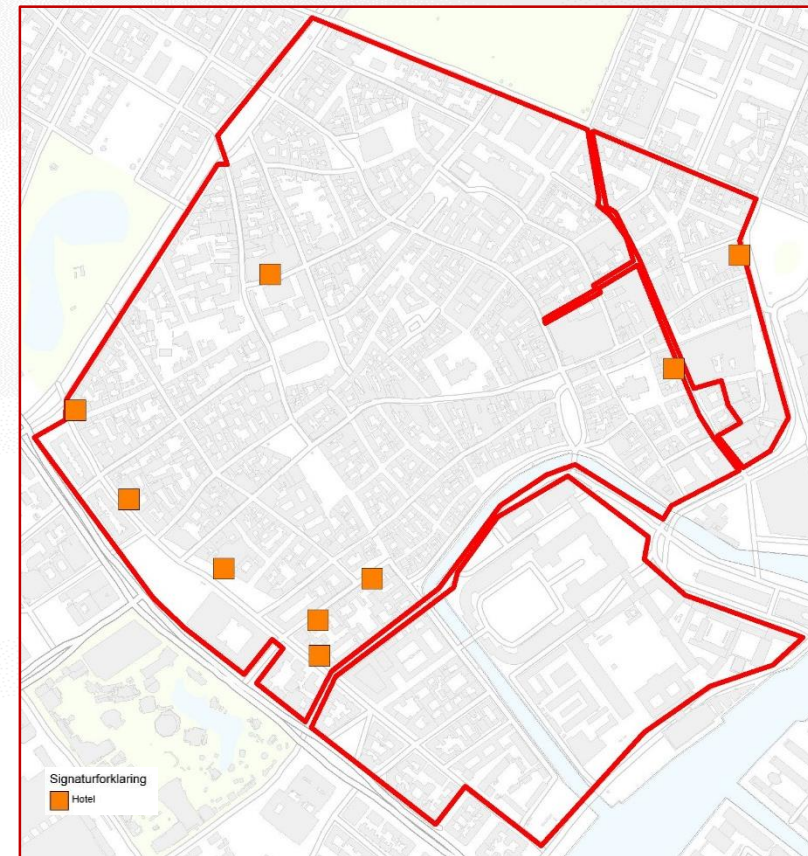
DRIFTSUDGIFTER: 7 - 14 mio.



Detailhandel



Restaurationer mm.



Hotel

Forhold der foruden mindre biltrafik vil påvirke erhvervslivet i Middalderbyen

Forhold der vil påvirke positivt:

- Udespisning vil vokse yderligere og dette vil være med til at øge antallet af restauranter og andre spisesteder
- Turismen vil generelt være stigende. Dette vil være positivt for butikker, restauranter etc. samt hoteller
- Den ventede befolkningsvækst i København, Frederiksberg og Hovedstadsregionen i øvrigt vil betyde et øget kundegrundlag for Middalderbyen
- Ændringer i måden man arbejder på og hvor man arbejder kan påvirke bylivet positivt
- Etablering af boliger i overflødige kontorer vil kunne understøtte bylivet, butikker, restauranter mm.

Forhold der kan påvirke negativt:

- Øget e-handel. I 2030 ventes e-handel med udvalgsvarer at udgøre 30 %, mod 20 % i dag
- Udviklingen af bylivet i de øvrige Københavnske bymidter mm samt mulige udvidelser af større shoppingcentre og aflastningsområder i Hovedstadsregionen vil betyde øget konkurrence til Middalderbyen
- Ændringer i måden man arbejder på og øget mulighed for hjemmearbejde kan påvirke efterspørgslen efter kontorarealer

Konsekvenser af mindre biltrafik

	Nuværen- de situation	Scenarie A Åbent	Scenarie B Mellem	Scenarie C Restriktivt
Detailhandel:				
Antal butikker	740	- 0-2 %	- 2-6 %	- 2-7 %
Omsætning (DKK incl. moms)	8 mia.	- 0-2 %	- 2-6 %	- 2-7 %
Fuldtidsstillinger	6.500	- 0-2 %	- 2-6 %	- 2-7 %
Restauranter etc:				
Antal restauranter	350	- 0-2 %	- 0-2 %	- 0-5 %
Omsætning (DKK incl. moms)	1,4 mia.	- 0-2 %	- 0-2 %	- 0-5 %
Fuldtidsstillinger	2.000	- 0-2 %	- 0-2 %	- 0-5 %
Hoteller				
Antal hoteller	9	-	-	- 30-50 %
Omsætning (DKK incl. moms)	500 mio.	- 0-5 %	- 0-5 %	- 30-50 %
Fuldtidsstillinger	750	- 0-5 %	- 0-5 %	- 30-50 %
Liberale erhverv				
Arbejdspladser	35.000	- 0-3 %	- 4-6 %	- 7-9 %

Konsekvenser af mindre biltrafik

- Alene registreringsproceduren vil få nogle butikskunder i oplandet til at vælge Middelalderbyen fra
- Butikker påvirkes i Scenarie C af vanskeligere leveringsforhold – og af en forventning om et fald i antallet kontorarbejdspladser samt et fald i antallet af attraktive, købedygtige kunder fra oplandet da ærindekørsel ikke er tilladt
- Dette kan dog i et vist omfang opvejes af flere lokale beboere
- Antallet af restauranter og andre former for spisesteder vurderes at falde meget begrænset i Scenarie A og B – bl.a. pga. færre kunder fra arbejdspladser og lidt faldende kundeflow
- F.eks. eksklusive restauranter og natklubber, der er afhængig af ”erhvervsklientellet” og adgang med taxa, private kørselsordninger ventes i et vist omfang at flytte i Scenarie C – ofte til områder tæt på Middelalderbyen
- I Scenarie C kan antallet af hoteller falde fra 9 til 5. De tilbageværende er dem, der også med mindre biltrafik, har rimelig adgang med bil, taxa, bus etc. – d’Angleterre, Hotel SP34 i Sankt Peders Stræde, Hotel Herman K på Bremerholm, Hotel Danmark i Vester Voldgade samt Hostel på Vandkunsten
- I Scenarie A vil enkelte kontorer og klinikker f.eks. af hensyn til deres kunder flytte – primært til andre beliggenheder tæt på Middelalderbyen
- I Scenarie B vil fraflytningen blive accelereret af, at f.eks. kunder ikke kan komme til adressen i privatbil
- I Scenarie C vil ovenstående yderligere blive forstærket af, at man heller ikke kan komme til kontorerne og klinikkerne i taxa etc.
- Virksomheder, der har brug for bil, taxa etc. i forbindelse med deres arbejde, vil søge kontorer uden for Middelalderbyen – men primært stadig i Københavns kommune
- Kontorer og klinikker, der fraflytter vurderes primært at ville relokalisere sig i områder, der ligner Middelalderbyen – Gammelholm, Frederiksstaden, Indre Østerbro, Vesterbro, Nørrebro og Amagerbro.
- kontorlokaler, der fraflyttes vil formentlig i vid udstrækning blive anvendt til boligformål.