Bilag 3

HENVENDELSER MODTAGET I HØRINGSPERIODEN

BYRUMS- OG TRAFIKPLAN FOR MIDDELALDERBYEN

Høringssvar

Indkommet på anden vis	nr. 293 - 271
Indkommet via Bliv Hørt	nr. 270 - 1

Offentlig høringsperiode fra den 28. juni til den 26. september 2022.

KØBENHAVNS KOMMUNE

Nr.	Dato	Navn	Adresse	Postnr
293	27. september 2022 11:04	C.W. Obel koncernen v Torben Black	Vestergade 2C,	
292	26. september 2022 16:55:47	Kren Holding ApS ved Kren Nielsen	Christian IX's Gade 2	1111
291	26. september 2022 16:54:41	COMOTO ApS ved Kren Nielsen	Christian IX's Gade 3	1111
290	ma 26-09-2022 08:46	Jesper Egevang	Vester Voldgade 90, 4. tv.	
289	torsdag, august 25, 2022 12:32	Jette Ingerslev, speciallæge, dr. med,	Dantes Plads 3, 1.th	1556
288	lø 30-07-2022 16:08	Jesper lett		
287	25. juli 2022 22:27:01	Sylvester Langvad	Beboer ved Kultorvet	
286	ma 25-07-2022 10:20	Vibeke Wedel	Kompagnistræde 24	1208
285	8. august 2022 13:58	Borger med navnebeskyttelse		
284	fr 22-07-2022 08:05	CHRISTINA LEGÉNE	FIOLSTRAEDE 36 A	1171
283	on 20-07-2022 09:50	Allan Troels-Smith	Badstuestræde 18 D 3 tv	
282	10. juli 2022 10:25	Peter Scheuer		
281	8. juli 2022 10:17	Lucas Barkow		
280	6. juli 2022 11:07	Jeanett Ojén	Bag Rådhuset 3,3	
279	6. juli 2022 09:14	keyvan maghsoudi	Nyhavn 12	
278	30. juni 2022 17:04	Jens Kvorning	Sankt Pedersstræde 37, 4. sal	1453
277	29. juni 2022 17:34	Brian Carlson	Ny Adelgade 9,4. tv	1104
276	29. juni 2022 13:56	Kurt Carlsen	Rosengården 6,3. tv	1174
275	28. juni 2022 18:43	Tandlæge Marianne Hoffmeyer	Vimmelskaftet 47, 2 TH	
274	28. juni 2022 16:27	Mikkel Wulff Iversen		
273	28. juni 2022 15:19	en anonym beboer		
272	28. juni 2022 10:40	Steffen andersen	Løngangstræde 21	
271	28. juni 2022 06:49	Frederik Heegaard, 7-Eleven	Rådhuspladsen 47	1550
270	man. 26. sep. kl. 23.52	Lise Brink Andersen	Ny Adelgade 12, 1	1104
269	man. 26. sep. kl. 23.45	Beboer i Middelalderbyen	Admiralgade 19, 3. sal	1066
268	man. 26. sep. kl. 23.45	Nanna Pörtner	Sankt Peders Stræde 26	1453
267	man. 26. sep. kl. 23.36	Bremerholm 6 Holding ApS	Bremerholm 6	1069
266	man. 26. sep. kl. 23.35	Hotel the Socialist	Bremerholm 6	1069
265	man. 26. sep. kl. 23.34	Bobo Food Studio	Bremerholm 6	1069
264	man. 26. sep. kl. 23.27	Mads Aarup - tillæg til svarnummer 253	Magstræde 11	1204
263	man. 26. sep. kl. 23.23	Jørgen Burkal	Vesterbrogade 79, 3. th	1620
262	man. 26. sep. kl. 23.23	Nana Nørgaard	Sankt Peders Stræde	1453

261	man. 26. sep. kl. 23.08	Mads Aarup - tillæg til svarnummer 253	Magstræde 11	1204
260	man. 26. sep. kl. 22.54	Mads Aarup *- tillæg til svarnummer 253*	Magstræde 11	1204
259	man. 26. sep. kl. 22.50	Lotte Juul	Kompagnistræde 37, 2.th	1208
258	man. 26. sep. kl. 22.45	Dansk Erhverv	Børsen	1217
257	man. 26. sep. kl. 22.43	Tage Lysbo Svendsen	Dantes Plads 3, 1.th.	1556
256	man. 26. sep. kl. 22.39	Sally Mountfield	Teglgårdstræde 11, 1	1452
255	man. 26. sep. kl. 22.26	Henriette Grubbe	Sankt Peders Stræde 47.	1453
254	man. 26. sep. kl. 21.47	Kim	Ny Kongensgade 21, 4 tv	1557
253	man. 26. sep. kl. 21.43	Mads Aarup	Magstræde 11	1204
252	man. 26. sep. kl. 21.33	Danmarks Restauranter og Caféer	Dronningens Tværgade 8a	1302
251	man. 26. sep. kl. 21.26	Esben Hastrup Grubbe	Sankt Peders Stræde 47, 3.	1453
250	man. 26. sep. kl. 21.05	Finn	Skindergade 39	1159
249	man. 26. sep. kl. 20.45	Lone Skov Al Awssi	Løvstræde 20	2152
248	man. 26. sep. kl. 20.33	Berit Wolsted Jones	Klosterstræde 16, 3	1157
247	man. 26. sep. kl. 20.21	Sissel Bruun	Skindergade 37. 4 sal	1159
246	man. 26. sep. kl. 20.11	Marietta Bonnet	v/Marietta Bonnet	1455
245	man. 26. sep. kl. 20.02	Jan grünwald	Kompagnistræde 37 A, 2.sal	1208
244	man. 26. sep. kl. 19.14	Jette	Ny Adelgade 12, 3.	1104
243	man. 26. sep. kl. 19.04	Kristian	Nybrogade 26	1203
242	man. 26. sep. kl. 18.47	Henriette Brincker	Rosenborggade 10	1130
241	man. 26. sep. kl. 18.21	Danmarks Naturfredningsforening	Masnedøgade 20	2100
240	man. 26. sep. kl. 18.17	Indre By Lokaludvalg *- tillæg til svarnummer 229*	Rådhuspladsen 1	1599
239	man. 26. sep. kl. 18.11	Indre By Lokaludvalg *- tillæg til svarnummer 229*	Rådhuspladsen 1	1599
238	man. 26. sep. kl. 18.08	Indre By Lokaludvalg *- tillæg til svarnummer 229*	Rådhuspladsen 1	1599
237	man. 26. sep. kl. 18.05	Indre By Lokaludvalg *- tillæg til svarnummer 229*	Rådhuspladsen 1	1599
236	man. 26. sep. kl. 18.02	Indre By Lokaludvalg *- tillæg til svarnummer 229*	Rådhuspladsen 1	1599
235	man. 26. sep. kl. 17.59	Indre By Lokaludvalg *- tillæg til svarnummer 229*	Rådhuspladsen 1	1599
234	man. 26. sep. kl. 17.52	Anette	Skindergade	1159
233	man. 26. sep. kl. 16.50	Kren Erik Nielsen	Christian IX's gade 2, 4 tv	1111
232	man. 26. sep. kl. 16.49	Indre By Lokaludvalg *- tillæg til svarnummer 229*	Rådhuspladsen 1	1599
231	man. 26. sep. kl. 16.45	Rolf Konow	Ny Vestergade 7,3 og Ny Vestergade 7A	1471
230	man. 26. sep. kl. 16.44	Peter Dolf	Kompagnistræde 18 2 Sal	1208
229	man. 26. sep. kl. 16.40	Indre By Lokaludvalg	Rådhuspladsen 1	1599

228	man. 26. sep. kl. 16.07	Jeudan	Bredgade 30	1260
227	man. 26. sep. kl. 15.59	Karina Muriel Mimoun	hemmelig adresse	1150
226	man. 26. sep. kl. 15.55	Flemming Ettrup	Niels Hemmingsens Gade 20	1153
225	man. 26. sep. kl. 15.50	Arne Bjørn Nielsen	Islands Brygge 33, 3. th.	2300
224	man. 26. sep. kl. 15.44	Maria Teudt-Jørgensen	Peder Hvitfeldts Stræde 13, 3	1173
223	man. 26. sep. kl. 15.36	Christian Nøhr	Hauser Plads 16, 2.th	1127
222	man. 26. sep. kl. 15.32	Jens Hvass	Larslejsstræde 3	1451
221	man. 26. sep. kl. 15.26	Josephine	Pilestræde 57, 4, 2	1112
220	man. 26. sep. kl. 15.12	Kirsten Henriksen	Solskrænten 35	2500
219	man. 26. sep. kl. 15.06	Frank Zadi	Larsbjørnsstræde 17, st.	1454
218	man. 26. sep. kl. 14.53	Jens Jakob Bierring	Bergthorasgade, 34,5 tv	2300
217	man. 26. sep. kl. 14.43	Steffen Jensen *- tillæg til svarnummer 216*	Valkendorfsgade 9	1151
216	man. 26. sep. kl. 14.38	Steffen Jensen	Valkendorfsgade 9	1251
215	man. 26. sep. kl. 14.16	Katharina Nøhr	Hauser Plads 16	1127
214	man. 26. sep. kl. 14.00	EFK8 - Ejerforeningen Klosterstræde 8	Klosterstræde 8	1157
213	man. 26. sep. kl. 13.48	Lene Burchardi	Knabrostræde 15, 3.th.	1210
212	man. 26. sep. kl. 13.19	L. Damm	Chr IXs gade	1111
211	man. 26. sep. kl. 12.37	Lilian Sølbeck	Gammel Strand 52	1202
210	man. 26. sep. kl. 12.34	Rundetårn Kvarters Beboerforening	Købmagergade 53 4	1150
209	man. 26. sep. kl. 12.18	Frederik	Øster Farimagsgade, 30	2100
208	man. 26. sep. kl. 12.07	Peter Wandmose Larsen	Mikkel Bryggers Gade 11	1460
207	man. 26. sep. kl. 11.15	Søren Rud	Skt. Peders Stræde 28	1453
206	man. 26. sep. kl. 11.01	Trafikselskabet Movia	Gammel Køge Landevej 3	2500
205	man. 26. sep. kl. 10.55	advokat Henrik Lava Sand Rasmussen	Amaliegade 22, 1., c/o Bendtsen Law	1256
204	man. 26. sep. kl. 10.01	Tommy Philip Ravnkilde	Knabrostræde 15, 1. th.	1210
203	man. 26. sep. kl. 09.43	Niels	Nørre Voldgade	1358
202	man. 26. sep. kl. 09.39	Peter Bindslev	Gråbrødretorv 17A, 2.	1154
201	man. 26. sep. kl. 09.13	Dansk PersonTransport	Nørre Farimagsgade 11, 3. tv	1364
200	man. 26. sep. kl. 09.10	Bjørn Bested	Skindergade 2 A	1159
199	man. 26. sep. kl. 08.54	Anne Bornø	Rådhusstræde 7	1466
198	man. 26. sep. kl. 08.17	Christina	Fiolstræde 11	1171
197	man. 26. sep. kl. 07.31	Henrick Rasmussen	Kompagnistræde 7, 2 tv	1208
196	man. 26. sep. kl. 01.42	Ulla Andrsen	Voldboligerne 7	1426

195	man. 26. sep. kl. 00.09	L.L.	Strædet	1462
194	søn. 25. sep. kl. 23.58	Josefine	Ny adelgade	1104
193	søn. 25. sep. kl. 23.39	Søren Bruun Svendsen	Dantes Plads 1	1556
192	søn. 25. sep. kl. 23.34	Tue Heiselberg	Ny Kongensgade 20, 4. tv.	1557
191	søn. 25. sep. kl. 23.34	Cyklistforbunder	Rømersgade 5	1362
190	søn. 25. sep. kl. 23.17	L. Brink	Ny Adelgade 12, 1.	1104
189	søn. 25. sep. kl. 23.04	Lonnie Eilsø	Teglgårdstræde 2 b	1452
188	søn. 25. sep. kl. 23.03	Henrik Jahnsen	Christian IX's Gade 2, 3.th	1111
187	søn. 25. sep. kl. 22.53	Rolf Wilton	Rosengården 11,5	1174
186	søn. 25. sep. kl. 22.31	John B. Martin	Stefansgade 44	2200
185	søn. 25. sep. kl. 22.30	Leif Fredensborg Nielsen	Vester Voldgade 100.4.tv.	1552
184	søn. 25. sep. kl. 21.52	Miranda hellman	Læderstræde 30, Stuen	1201
183	søn. 25. sep. kl. 21.43	Vibe Nørgaard	Sankt Peders Stræde 26	1453
182	søn. 25. sep. kl. 21.29	Aske Unger	Trekronergade 1b	2500
181	søn. 25. sep. kl. 21.26	Elias Mogensen	Vester Voldgade 100	1552
180	søn. 25. sep. kl. 21.24	Iben Killmann	Krystalgade 5	1172
179	søn. 25. sep. kl. 21.10	Rasmus Hartmann	Beatevej 1	2500
178	søn. 25. sep. kl. 21.02	Louise Toubro	Larslejsstræde 13. 3.th	1451
177	søn. 25. sep. kl. 21.01	Freja Ebbestad	Møllerlodden 13, 2	2400
176	søn. 25. sep. kl. 20.43	Jette Enghusen	Peder Hvitfeldts Stræde 14	1173
175	søn. 25. sep. kl. 19.47	K. Kaaris-Würthle	Skindergade 13	1159
174	søn. 25. sep. kl. 18.51	Svend Hugo Madsen	Rådhusstræde 17.2	1466
173	søn. 25. sep. kl. 18.33	*Dublet*	Lavendelstræde 8	1462
172	søn. 25. sep. kl. 18.33	Katrine Joensen	Lavendelstræde 8	1462
171	søn. 25. sep. kl. 18.28	Hanne Heiselberg	Ny Kongensgade 20 4.tv.	1557
170	søn. 25. sep. kl. 18.00	Thomas Winther	Lavendelstræde 8	1462
169	søn. 25. sep. kl. 17.52	Jan Uno Petersen	Kompagnistræde 24,2	1208
168	søn. 25. sep. kl. 17.19	Jacob Marsing-Rossini	H.C. Andersens Boulevard	1557
167	søn. 25. sep. kl. 16.49	Søren Kruse	Brolæggerstræde 3	1211
166	søn. 25. sep. kl. 16.28	Carsten Jørgensen	Badstuestræde 18D 1TH	1209
165	søn. 25. sep. kl. 14.46	Frederik E. Haukrogh	Ny Adelgade 12, 4. tv	1104
164	søn. 25. sep. kl. 13.49	Robert Borg	Krystalgade 21, 3.	1172
163	søn. 25. sep. kl. 13.08	Bodil-Cecilie Søndergaard	Peder Hvitfeldts Stræde	1173

162	søn. 25. sep. kl. 13.02	Grete Boeholt	Valkendorfsgade 11	1151
161	søn. 25. sep. kl. 12.16	Jesper Hillestrøm	Valkendorfsgade 11	1151
160	søn. 25. sep. kl. 12.08	Michael Gatten	Nørregade 28D	1165
159	søn. 25. sep. kl. 11.57	Gammelholm Beboerforening	Holbergsgade 12, 3.tv, Danmark, Danmark	1057
158	lør. 24. sep. kl. 23.36	Margaret Hellman	Laederstraede 30	1201
157	lør. 24. sep. kl. 21.17	Peter Munck	Studiestræde 12, 3. th	1455
156	lør. 24. sep. kl. 20.13	Frederik Meinert Bøttcher	Studiestræde 26, 2	1455
155	lør. 24. sep. kl. 19.23	Bjarne Kalø	Suhmsgade 2B, 3. sal	1125
154	lør. 24. sep. kl. 17.10	Frants Buchwald	Laksegade 20D 2MF	1063
153	lør. 24. sep. kl. 17.05	Jette Ingerslev	Dantes Plads 3, 1. th.	1556
152	lør. 24. sep. kl. 15.40	Martin Brandt	Købmagergade 57, 2	1150
151	lør. 24. sep. kl. 15.30	Margrethe Albeck	Vester Voldgade 92, 3. th	1552
150	lør. 24. sep. kl. 11.27	Anne-Mette Hjalager og Bue Beck	Badstuestræde 7	1209
149	lør. 24. sep. kl. 10.31	Marinus Sørensen	Badstuestræde 18E 2th	1209
148	lør. 24. sep. kl. 10.15	Claus Fritzsche	Kompagnistræde 12	1208
147	lør. 24. sep. kl. 09.53	Jørgensen	Teglgårdstræde 10	1452
146	lør. 24. sep. kl. 08.05	Mette Malene Langkilde	Baunehøjvej 25, 2 tv	2800
145	fre. 23. sep. kl. 22.02	Ann Seemann	Dantes Plads 3,4	1556
144	fre. 23. sep. kl. 18.35	Rådet for bæredygtig trafik	Nørrebrogade 39, 1. tv	2200
143	fre. 23. sep. kl. 14.00	Københavns Museum	Stormgade 20	1555
142	fre. 23. sep. kl. 12.04	Hanne	Magstræde	1204
141	fre. 23. sep. kl. 10.52	Egmont	Vognmagergade 11	1148
140	tor. 22. sep. kl. 20.41	Ulrik Grathwohl	Klarebodrne 14,4	1115
139	tor. 22. sep. kl. 18.06	Hovedstadens Beredskab	Bag Rådhuset 3	1553
138	tor. 22. sep. kl. 17.29	Magasin du Nord	Kgs. Nytorv 13	1095
137	tor. 22. sep. kl. 15.20	Helen	Frederiksholmskanal	1220
136	tor. 22. sep. kl. 09.47	Birgitte Brems	Gothersgade 161	1123
135	ons. 21. sep. kl. 19.35	Lea Nørtved	Badstuestræde 13, 2sal, 13, 2sal	1209
134	ons. 21. sep. kl. 17.50	Morten Aagaard	Vester Voldgade 102, 4.th.	1552
133	ons. 21. sep. kl. 15.34	Beboer - Klosterstræde	Klosterstræde 8, 2 sal	1157
132	ons. 21. sep. kl. 14.33	Maiken Wexø	Boldhusgade 2	1062
131	ons. 21. sep. kl. 13.50	Søren	Gammel Strand 42	1201
130	ons. 21. sep. kl. 13.07	Nicklas	Studiestræde 9, 3. Sal	1455

129	ons. 21. sep. kl. 12.37	Beboer Kattesundet	Kattesundet 14B, 2	1458
128	ons. 21. sep. kl. 11.48	Anne Brennum	Magstræde 8,3	1204
127	ons. 21. sep. kl. 11.15	Kristensen	Ny Østergade 34, 2. tv.	1101
126	ons. 21. sep. kl. 11.07	Janus Wald	Admiralgade 23 3.	1066
125	ons. 21. sep. kl. 11.05	Peter	Nørre Voldgade	1358
124	ons. 21. sep. kl. 10.56	D. G.	Klosterstræde 8, 2 sal	1157
123	ons. 21. sep. kl. 08.55	Ingvill og Lars Solbø Christiansen	H. C.Andersens Boulevard 42	1553
122	tir. 20. sep. kl. 23.10	Søren Pedersen	Læderstræde 11B st	1201
121	tir. 20. sep. kl. 21.25	laura hertz	vester voldgade 92 2tv	1552
120	tir. 20. sep. kl. 14.28	Jan Knud Hedin	Valkendorfsgade 20 1.sal	1151
119	tir. 20. sep. kl. 13.38	FDM	Firskovvej 32	2800
118	tir. 20. sep. kl. 13.23	Lene Pedersen	Puggaardsgade 15,1.tv.	1573
117	tir. 20. sep. kl. 08.16	Annette Grønkær	Løngangstræde 23	1468
116	man. 19. sep. kl. 20.24	Nørre Kvarters Beboerforening	Kbh K	1453
115	man. 19. sep. kl. 18.24	Henrik Henchel Madsen	Peder Hvitfeldts Stræde 13, st	1173
114	man. 19. sep. kl. 16.57	Karen Mejer Blum	Klosterstræde 22, 2. 2. tv.	1157
113	man. 19. sep. kl. 12.57	Stræderne og Strøgets Beboerforening	Kompagnistræde 37	1208
112	søn. 18. sep. kl. 16.29	Tina Andersen	Åbenrå 16, 3. Tv	1124
111	søn. 18. sep. kl. 15.38	Kristina Hansen	Valkendorfsgade 7, 2 th	1151
110	søn. 18. sep. kl. 13.17	Klaus K. Simonsen	Nybrogade 28	1203
109	lør. 17. sep. kl. 19.56	Sylvester Bajda	Nansensgade 9	1366
108	tor. 15. sep. kl. 15.48	Torben Seemann Hansen	Dantes Plads 3, 4. sal th.	1556
107	ons. 14. sep. kl. 18.00	Shahbaz Ahmad	Studiestræde 25b,3	1455
106	ons. 14. sep. kl. 15.38	Københavns Ældreråd	Borups Allé 41	2200
105	tir. 13. sep. kl. 11.08	Handicaprådet	Bernstorffgade 17	1577
104	søn. 11. sep. kl. 17.05	Lisa Bang Larsen	Niels Hemmingsens Gade 6	1153
103	søn. 11. sep. kl. 16.36	Lone Skov Al Awssi	Løvstræde 10	1152
102	lør. 10. sep. kl. 14.40	Jan Hansen	Lavendelstræde 15	1462
101	tor. 08. sep. kl. 20.02	uffe jacobsen	Mellemleddet 7	2500
100	tor. 08. sep. kl. 19.16	J. Andersen	Ny Adelgade 12	1104
99	ons. 07. sep. kl. 22.26	Marc Carlsson *- tillæg til svarnummer 98*	Klosterstræde 12	1157
98	ons. 07. sep. kl. 21.51	Marc Carlsson	Klosterstræde 12	1157
97	ons. 07. sep. kl. 20.41	Robert Esterajher	Løngangstræde 25	1468

96	tir. 06. sep. kl. 22.02	*Dublet*	Strandboulevarden 30, 110 4.	2100
95	tir. 06. sep. kl. 22.02	Rasmus Damgaard Nielsen	Strandboulevarden 30, 110 4.	2100
94	tir. 06. sep. kl. 20.23	Torben Melchior	Frederiksholms Kanal 20	1220
93	tir. 06. sep. kl. 06.43	Jakob Bjørn	Skt. Peterstr. 35,1	1453
92	man. 05. sep. kl. 10.16	Hanne Scavenius	Nybrogade 24	1203
91	søn. 04. sep. kl. 21.26	Philip Douglass	Rådhusstræde 4D	1466
90	søn. 04. sep. kl. 12.16	Max Hochermann	Dronningens Tværgade 35, 7.th.	1302
89	søn. 04. sep. kl. 09.56	Frederik	Nikolaj Plads 34 4. mf	1067
88	tor. 01. sep. kl. 19.33	Niels Kongshaug - *omhandler nabohøring vedr. sorteringspunkt*	Store Kongensgade 108, 1. th	1264
87	tor. 25. aug. kl. 16.32	Nationalmuseet	Ny Vestergade 10	1471
86	ons. 24. aug. kl. 22.09	Benjamin A. Wendelboe	Skt Peders Stræde 22	1453
85	tir. 23. aug. kl. 08.00	Henrik C. Nielsen	Oehlenschlægersgade 5 2 tv	1663
84	man. 22. aug. kl. 23.19	En bekymret beboer i Indre By	Vimmelskaftet 48	1161
83	man. 22. aug. kl. 11.57	Yvonne Erbs	Peder Hvidtfeldt stræde 4	1173
82	søn. 21. aug. kl. 23.48	Camilla Rosschou	Sankt Peders Stræde 32	1443
81	søn. 21. aug. kl. 22.48	Peter Bindslev	Gråbrødretorv 17A, 2.	1154
80	søn. 21. aug. kl. 17.17	Christian Wagner	Hindegade 6	1303
79	søn. 21. aug. kl. 15.42	Tommy Philip Ravnkilde	Knabrostræde 15. 1.th.	1210
78	søn. 21. aug. kl. 15.27	Christian Skovgaard	Købmagergade 26	1150
77	søn. 21. aug. kl. 12.03	Louise Kanne	Toldbodgade 16A	1253
76	fre. 19. aug. kl. 10.56	Louise G. Gutman	Peder Hvitfeldts Stræde 7, 1.	1173
75	man. 15. aug. kl. 09.35	Vibeke Kjærholm Rasmussen	Vester Voldgade 86	1552
74	ons. 10. aug. kl. 13.15	Christoffer Susé	Dronningens Tværgade 2A	1302
73	man. 08. aug. kl. 19.49	Susanne Hasman	Kompagnistræde 23A	1208
72	lør. 06. aug. kl. 19.17	Caroline	Laksegade 20A	1063
71	tor. 04. aug. kl. 12.53	Region Hovedstaden, Center for Regional Udvikling	Kongens Vænge 2	3400
70	man. 01. aug. kl. 14.29	Signe Waldorff	Frederiksholms Kanal 24	1220
69	tor. 28. jul. kl. 13.49	Daniel Nielsen	Løngangstræde 21	1468
68	tor. 28. jul. kl. 13.34	mette egeskov	Skovbogårds Alle 18	2500
67	ons. 27. jul. kl. 14.30	Ulrik	Gammel Strand 28	1200
66	ons. 27. jul. kl. 10.02	Kim Pihl	Ny Kongensgade 5	1472
65	tir. 26. jul. kl. 14.41	lene Bertung	Gammeltorv 14.2	1457

64	søn. 24. jul. kl. 18.43	Mie	Ny Adelgade	1104
63	søn. 24. jul. kl. 11.20	Thomas Brorholm	Store Kannikestræde 2	1169
62	lør. 23. jul. kl. 15.47	Michael Hansen	Rysensteensgade 6, 3 tv	1564
61	lør. 23. jul. kl. 12.04	Brian Lindholm	Fiolstraede 28A	1171
60	fre. 22. jul. kl. 13.35	C. T. Høj	Kompagnistrædet 23, 2. sal	1208
59	ons. 20. jul. kl. 09.54	Lise Frandsen	Vester Voldgade 6	1552
58	man. 11. jul. kl. 18.01	Hanne V. Moltke, Formand	Skt Pederstræde, 37	1453
57	søn. 10. jul. kl. 15.29	Grønnegade Kvarters Beboerforening	Ny Adelgade	1104
56	tor. 07. jul. kl. 16.11	Steen Iben Rasmussen	Nørregade 22, 2	1165
55	tor. 07. jul. kl. 13.11	Jacob Lønfeldt	Nørregade 24A, 4.	1165
54	tor. 07. jul. kl. 09.31	Martin Boberg	Gammeltorvet 6. 3. sal	1457
53	ons. 06. jul. kl. 17.39	Berit Norup	Rosenborggade 9	1130
52	ons. 06. jul. kl. 17.28	Hans Eggers	Klosterstræde 13, 4 sal	1157
51	ons. 06. jul. kl. 10.17	Camilla Nielsen	Ny Østergade 23, 3. tv	1101
50	tir. 05. jul. kl. 17.43	Mark Kaa Andersen	Hammershusgade 9	2100
49	tir. 05. jul. kl. 11.00	Christian Leander	Store Kannikestræde 15 1 th.	1169
48	tir. 05. jul. kl. 09.31	Metroselskabet I/S	Metrovej 5	2300
47	man. 04. jul. kl. 20.51	Jan Braskhøj	Magstræde 20	1204
46	man. 04. jul. kl. 18.55	Jørgen Pedersen	Gothersgade 87, 1.th	1123
45	man. 04. jul. kl. 15.55	Birgitte Munck	Ny Adelgade 3, 1 th	1104
44	man. 04. jul. kl. 11.33	Daniel Vesti Knuttel	Gammel Strand 42, 1	1202
43	man. 04. jul. kl. 11.33	Baste A. Christiansen	Skindergade 29, 1	1159
42	lør. 02. jul. kl. 14.29	Tove Stensgaard	Pilestræde 2	1112
41	fre. 01. jul. kl. 13.13	gunnar kjems	Peder Huitfeldts Stræde 12,	1173
40	fre. 01. jul. kl. 09.50	Mette Stendell Jensen	Nørregade 22, 1. sal	1165
39	fre. 01. jul. kl. 09.22	Lotte Hyldahl	Frederiksholms Kanal 4B. st	1220
38	fre. 01. jul. kl. 08.41	Lulla Forchhammer	Skindergade 23, 4.	1159
37	tor. 30. jun. kl. 17.27	Kraks Fond	By Østergade 7, 2. sa.	1101
36	tor. 30. jun. kl. 15.22	Kira Høg Kampmann	Klosterstræde	1157
35	tor. 30. jun. kl. 13.27	Henrik Sørensen	Store Kannikestræde 15	1169
34	tor. 30. jun. kl. 10.43	Lars Oskan-Henriksen	Antonigade 9, 1	1106
33	tor. 30. jun. kl. 10.06	Søren Jørgensen	Nørregade 24b	1165
32	ons. 29. jun. kl. 21.31	Peter Durup	Pilestræde 52D	1112

31	ons. 29. jun. kl. 20.55	Henrik Ringgaard Diget	Kronprinsensgade 10, 3	1114
30	ons. 29. jun. kl. 17.33	Peter Sylow	Gothersgade 91.2 th	1123
29	ons. 29. jun. kl. 16.58	Anna bon Lowzow	Åbenrå 10	1124
28	ons. 29. jun. kl. 13.58	Jon Thor Steingrimsson	Vingårdstræde, 9, 1.th	1070
27	ons. 29. jun. kl. 13.24	Iben Tordenskjold Rahbek	Mikkel Bryggers Gade 3c St	1460
26	ons. 29. jun. kl. 12.36	Andreas	Nybrogade 26	1203
25	ons. 29. jun. kl. 12.29	Anders Ellekjær	naboløs 1 3tv	1206
24	ons. 29. jun. kl. 11.58	Sune Graae Norsker	Teglgårdstræde 12	1452
23	ons. 29. jun. kl. 11.48	Jean Fabian Jeldorf	Badstuestræde 18D, 3.th.	1209
22	ons. 29. jun. kl. 10.56	Sofia Vikstrom	Norre Voldgade 24	1358
21	ons. 29. jun. kl. 10.50	Karen Blum	Klosterstræde 22, 2. tv.	1157
20	ons. 29. jun. kl. 10.44	Brian	H.C.Andersens Bvld 43, 1mf	1553
19	ons. 29. jun. kl. 09.13	Helena	Store Kannikestræde 19	1169
18	ons. 29. jun. kl. 07.23	Kenneth Møller	Kongens Nytorn 19	1050
17	tir. 28. jun. kl. 23.52	Lars Zwisler	Sølvgade	1307
16	tir. 28. jun. kl. 21.25	Sonny Nielsen	Danas Plads 21, 4 sal	1915
15	tir. 28. jun. kl. 18.53	DRUGSTORE V/WAQAR KHALID	MIKKEL BRYGGERS GADE 10	1460
14	tir. 28. jun. kl. 18.50	Jørn Jacobsen	Rådhusstræde 4B, 3.th	1466
13	tir. 28. jun. kl. 18.29	Eva Kristina McEwan	Borgergade 138	1300
12	tir. 28. jun. kl. 18.08	Benthe Ander	Nørre Voldgade 8	1358
11	tir. 28. jun. kl. 17.43	Anders	Nørre Voldgade 22, 2.tv.	1358
10	tir. 28. jun. kl. 17.12	Henriette Pagh-Schou	Helgasvej 4	2840
9	tir. 28. jun. kl. 16.13	Anne Møller	Rosengården 13, 4 tv.	1174
8	tir. 28. jun. kl. 15.24	charlotte	kultorvet	1175
7	tir. 28. jun. kl. 14.43	Carsten Hjorth Jensen	Frederiksholms Kanal 6	1220
6	tir. 28. jun. kl. 13.20	Martina Engraf	Sankt Gertruds Stræde 6a 2. Th.	1129
5	tir. 28. jun. kl. 11.33	Peter Horn	KLareboderne 10	1115
4	tir. 28. jun. kl. 10.47	Bentedikte Hoff	Studiestræde 45	1455
3	tir. 28. jun. kl. 10.20	Olga Sandborg	Skindergade 36, 3 sal	1159
2	tir. 28. jun. kl. 10.02	Martin Baaring	Nørre Voldgade 8	1358
1	tir. 28. jun. kl. 09.21	Thomas Jonassen	Sankt Gertruds Stræde 1,1	1129

Fra: TMFKP PARC
Til: TMFKP PARC Byplankontorerne
Emne: VS: Høringssvar vedr. forslag til Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen
Dato: 27. september 2022 11:07:54
Vedhæftede filer: image002.jpg
image003.png

Fra: Torben Black <t>
Sendt: 27. september 2022 11:04
Til: TMFKP PARC <parc@kk.dk>
Emne: Høringssvar vedr. forslag til Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen

Hej med jer

Vi har med stor glæde læst forslaget til Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen.

Der er mange fantastisk gode ideer og intentioner i planen.

C.W. Obel koncernen har haft hovedkontor i Vestergade 2 i mere end 50 år. Forudsætningen herfor er, at vi og andre virksomheder kan tilkøre og parkere på vores ejendom Vestergade 2. Vi noterer os, at muligheden herfor opretholdes i forslaget, hvilket vi anser for særdeles vigtigt.

Vi vil gerne knytte enkelte bemærkninger til forslaget:

- Vi bakker op om, at muligheder for parkering i gaderne for udefrakommende privatbilisme begrænses. Parkeringsmuligheder i gaderne bør forbeholdes og forbedres for erhvervskøretøjer og beboere, så butikker, kontorer og alle andre typer virksomheder fortsat kan fungere i den indre by.
- Løsningen med særlige p-pladser til af- og pålæsning af varer mv. for erhvervskøretøjer er rigtigt set, og bør fremmes endnu mere. Særligt i Vestergade synes kapacitet ikke at matche mængden af virksomheder/kvadratmeter i husene.
- I skal være opmærksom på, at bygningsdybden mellem Vestergade og Studiestræde er næsten den dobbelte ift. andre gader. Bygninger med indkørsel fra Vestergade er således langt dybere end andre steder. Som følge heraf er der derfor også langt flere arbejdspladser i ejendommene i Vestergade end man oplever i mange andre gader.
- Det er vigtigt, at de mange virksomheder i Vestergade fortsat kan serviceres, og at de eksisterende parkeringsmuligheder i gårdene fortsat kan tilgås. De biler som parkere i ejendommenes egne gårde er ikke til gene for andre, og har opgaver at varetage i indre by.
- Vi skal derfor opfordre til, at der etableres flere p-pladser for erhvervskøretøjers af- og pålæsning i den nordlige ende af Vestergade. Der er behov for bedre muligheder for at kunne få leveret varer, frokost, afhentet affald, have håndværkere osv. osv. Som det er nu, blokerer varebiler vejen, mens de læser af. Med de påtænkte bredere fortorve, vil dette blive forværret.
- Udvidelse af fortorve kan være en god ide. Det bør dog samtidig sikres, at baggårdene i Vestergade i praksis kan tilkøres for parkering hos de virksomheder, som har til huse her. Portene i ejendommene er fra gammel tid meget smalle, hvorfor det kræver plads at kunne manøvrere ind i gårdene.
- Trafikken i området kan generelt forbedres markant ved, at der igen åbnes op for kørsel i begge retninger over Gammel Torv / Nytorv. Vejen er bred, og giver dermed mulighed for en betydelig trafikafvikling, ligesom det er naturligt for fodgængere på Strøget at respektere denne trafikregulerede passage. Det vil samtidig muliggøre nedlæggelse af de små tværveje over Strøget og lette trykket ved Nørreport markant.

Vi håber på en positiv fremtidig udvikling i Vestergade til glæde og gavn for alle brugere i området, herunder de beboere, virksomheder og deres ansatte, som har deres daglige virke i gadens ejendomme.

Vi står naturligvis til rådighed for en yderligere drøftelse.

Med venlig hilsen

Torben Black
Adm. direktør

mobil

C.W. Obel Ejendomme A/S
Vestergade 2C, 1456 København K – Telefon 33 33 94 94
cwobel-ejendomme.dk – Facebook – LinkedIn – Instagram

Et billede, der indeholder tekst, indendørs Automatisk genereret beskrivelse

Fra: Kren Nielsen
Til: TMFKP PARC
Emne: Byrums ogTrafikplan
Dato: 26. september 2022 16:55:47

Kren Holding ApS støtter høringssvar 113, 210 og 227

Kren Holding ApS
Christian IX's Gade 2
1111 København

This message reply or forward (including any attachments) is confidential and may be privileged. If you have received it by mistake please notify the sender by return e-mail and delete this message from your system. Any unauthorised use or dissemination of this message in whole or in part is strictly prohibited. This communication is for informational purposes only. It is not intended as an offer or solicitation for the purchase or sale of any financial instrument or as an official confirmation of any transaction.

Fra: Kren Nielsen
Til: TMFKP PARC
Emne: Byrums ogTrafikplan
Dato: 26. september 2022 16:54:41

COMOTO ApS støtter høringssvar 113, 210 og 227

COMOTO ApS
Christian IX's Gade 2
1111 København

This message reply or forward (including any attachments) is confidential and may be privileged. If you have received it by mistake please notify the sender by return e-mail and delete this message from your system. Any unauthorised use or dissemination of this message in whole or in part is strictly prohibited. This communication is for informational purposes only. It is not intended as an offer or solicitation for the purchase or sale of any financial instrument or as an official confirmation of any transaction.

Fra: Jesper Egevang
Til: TMFKP PARC
Emne: Høringssvar: Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen
Dato: 26. september 2022 08:46:07
Vedhæftede filer: KRONIK Dantes Plads.docx

Hermed fremsendes vedlagt høringssvar vedr. Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen ift. af kronik bragt i Politiken den 13. september 2021.
Venlig hilsen,
Jesper Egevang
Vester Voldgade 90, 4. tv.
1552 V

KRONIKUDKAST

Arbejdstitel: Komedien på Den Guddommelige Plads

Forfattere: Ann Seemann, Lene Pedersen, Jesper Egevang

Kommunalvalget til november skriger på visioner fra borgere og politikere. Og den kommende valgkamp bør være tidspunktet, hvor politikere indrømmer, at de tog fejl og traf forkerte beslutninger eller blot indgik de forkerte politiske studehandler. Jovel, indrømmelser og nye visioner kræver opgør med konventionelle tankegange. Men er vi og politikerne ikke parate til det, når det er til borgerne, byen, kulturinstitutionerne og de erhvervsdrivendes bedste?

Visioner skal gøre vores fantastiske hovedstads Indre By mere attraktiv, menneskelig og bæredygtig og ikke mindst fortsætte den enestående udvikling byen har gennemgået de seneste knap tre årtier.

Et eksempel er Frederiksholm – Kulturkvarteret mellem Slotsholmen og H.C. Andersens Boulevard og mellem havnefronten og Rådhuspladsen – som i sidste halvdel af 1900-tallet var præget af faldefærdige rønner, fabriks- og lagerbygninger og togskinner langs havnen. Havnebassinet, der i dag er alles private, urbane swimmingpool, var som en pesticidbefængt algebeholder. Alle vendte ryggen til havnen og kanalernes rekreative potentiale. Vester Voldgade, der inden fjernelsen af Vestervold i 1880'erne havde det pirrende navn Filosofgangen på indersiden af Volden og Kirsebærgangen på ydersiden af Volden, blev efter indvielsen af den nye Langebro i midten af 50'erne til en ekstremt trist firesporet gennemfartsvej fra havnen til Jarmers Plads. Ny Kongensgade var smutvejen fra H.C. Andersens Boulevard over Frederiksholms Kanal og gennem Rigsdagsgården til Slotspladsen. Den trapezformede Dantes Plads, der så smukt var anlagt foran Glyptoteket, var gjort til en intetsigende parkeringsplads helt uden hensyntagen til dens unikke placering og betydning for Kulturkvarteret. Og Ny Vestergade, der forbinder Vester Voldgade og Dantes Plads med Marmorbroen til Christiansborgs Slots Ridebane fik lov til at udvikle sig til en stor parkeringsplads. Stormgade, der med navn efter svenskens forsøg på at storme fæstningsbyen i 1659, har fået lov til at udvikle sig til en infam og intimiderende hovedvej gennem Indre By over Slotsholmen, hvor vanvidsbilister prøver de firhjulede af om aftenen og natten. Tilsyneladende uantastet. Vartov fra starten af 1700-tallet, der har Absalons bymur som fundament, og som oprindeligt var hospital og senere husede Grundtvigs præstegerning i mere end 30 år, blev som Dantes Plads med tiden og helt frem til for godt et årti siden mødt af endnu en parkeringsplads på det område, der i dag hedder Regnbuepladsen, der byder sig til med cafeer og restauranter og tilmed

en kirsebærlund. Sidst men ikke mindst havde Rådhuspladsen fået lov til at udvikle sig til et unødvendigt trafikalt knudepunkt.

Med andre ord taler vi om et potentielt enestående kvarter i Indre By, der havde fået lov til at degenerere til et gråt, trist, menneskefjendsk område, hvor hensynet var til udefrakommende biler og gennemkørende trafik helt uden hensyntagen til borgerne eller blik for Frederiksholms herlighedsværdier. Borgerrepræsentation havde ladet stå til i mere end et halvt århundrede.

Men ret skal være ret. Tiderne skifter jo. Og tidernes gunst forklarer nok en del af den enestående transformation, der er indledt i udviklingen af Kulturkvarteret Frederiksholm, der bl.a. huser og omkranses af Tivoli, Glyptoteket, Glyptotekshaven, Nationalmuseet, Københavns (nye) Bymuseum, Krigsmuseet, Dansk Arkitekturcenter, Hestgardens Kaserne, Fæstningens Materialgaard, Christiansborgs Slot med Folketing, kongelige repræsentationslokaler og Statsministeriet, Det kgl. Bibliotek og Bibliotekshaven, Kongernes Lapidarium i Christian den IV's Bryghus, Thorvaldsens Museum, det enestående kulturarvmiljø i Frederiksholms Kanal såvel som skole, børnehaver, vuggestue, fritidshjem – og ikke mindst havnefronten.

Tidernes gunst kan dog langt fra tilskrives hele forklaringen. For i midten af 00'erne var der nye, friske, ambitiøse og indsigtsfulde vinde på Rådhuset. Overborgmester, teknik- og miljøborgmester og Borgerrepræsentation havde nemlig fået øjnene op for Indre Bys og ikke mindst Frederiksholms og det omkringliggende kultur- og bymiljøs helt enestående udviklingspotentiale. Man skabte visionen om Kulturaksen – senere Kulturkvarteret – som et civilisatorisk omdrejningspunkt med blik for sigtelinjer, byrum, havnen, kanalerne, pladserne, bæredygtighed – og det levendes liv.

Derfor fremstår renoveringen og udviklingen af Vester Voldgade, Dantes Plads, pladserne foran Den classenske Legatskole og Fæstningens Materialgaard såvel som Regnbuepladsen med kirsebærlunden ved Vartov i dag som de vægtigste vidnesbyrd om en epoke med visionære politikere i 00'erne og starten af 10'erne, der – om end der sneg sig enkelte fejltagelser ind – tog byens, borgernes og fremtidens parti.

Vester Voldgade blev et helt nyt kombineret byrum og strøg med en smuk grøn træstruktur med plads til ophold, aktivitet og bløde trafikanter. Dantes Plads og Regnbuepladsen, pladsen foran den lokale skole og senere pladsen foran Materialgaarden blev til nye, fine pladser, der gav Vester Voldgade ny rummelighed i almenvellets forstand. Helt konkret blev Vester Voldgades fire landevejsspor på lange stræk reduceret til et enkelt, ensrettet spor og spærret ved Rådhuspladsen.

Senere er gang- og cykelbroen Lille Langebro kommet til, der i dag er med til at trække titusindvis af bløde trafikanter op og ned af Vester Voldgade.

Så er der brug for mere, kunne man spørge?

Borgerrepræsentationen har i et øjebliks uforklarlig panik besluttet, at det, der nu er brug for i Vester Voldgade og på Dantes Plads, er mere biltrafik og parkeringsanlæg. Kender man ikke sagen, lyder det som det rene galimatias. Og det er det også. Det kan og skal selvfølgelig stoppes. Det ved politikerne også. Ja, ingen af de adspurgte ønsker at vedstå sig ansvar for p-anlæggets nødvendighed. Resultat af en studehandel, forlyder det. Men de har brug for en løftestang, en undskyldning, en vision for at rette op på den tragiske, politiske komedie, der forklarer beslutningen.

Med et skummelt pennestrøg har borgerrepræsentation vendt udvikling af Kulturkvarteret Frederiksholm på hovedet. Borgerrepræsentationen er igen gået i sort. Totalt sort. Visionerne er forduftet. At tusindvis af nye hårde trafikanter og et anmassende og skæmmende p-anlægsmiljø vil smadre forskønnelsen af og livet på Frederiksholm er alle enige om. Alligevel har kommunen og Borgerrepræsentationen lagt sin skæbne i hænderne på den amerikanske investeringsvirksomhed KKR/Q-park, der for en slik (2 mio. kr.) har købt pladsen og fået byggetilladelse til at anlægge et underjordisk p-hus i tre etager på Dantes Plads med tilkørsel fra netop fredeliggjorte Vester Voldgade.

Hvordan er Borgerrepræsentationen nået til den uigennemtænkte, fatale beslutning? Den triste, men enkle historie er, at det er endnu et eksempel på, hvordan kommunen med administrative og juridiske fiflerier pludselig finder ud af, at det er den ideelle løsning, selvom alle dens egne vurderinger og undersøgelser havde konkluderet, og selvom de fleste politikere nu erkender, at Dantes Plads var uegnet til p-anlæg. Men Q-park ville kun bygge på Dantes Plads. Og hvad gør en kommune, der ikke er sin opgave voksen? Den ændrer egne vurderinger. Den ændrede pladsens status fra plads til vej, hvorved der pludselig er færre restriktioner, der skal overholdes. Først ville man have udarbejdet lokalplan og VVM-undersøgelse (Vurdering af Virkning på Miljøet), men pludselig forsvandt også dette krav. Vester Voldgade og Dantes Plads var først en del af planen om fredeliggørelse af Indre By, men pludselig ændrede man også dette. Vupti! Kommunen og Borgerrepræsentationen synes pludseligt, at et parkeringsanlæg på Dantes Plads med brede op- og nedkørselsslisker, mange meter høje elevatortårne, trappetårne og udluftningsskorstene tusindvis af ekstra daglige biler i gaden netop er det byen har brug for midt i et af Indre Bys vigtigste

kulturmiljøer. At der i en afstand på 300-1.400 meter fra Dantes Plads med udgangen af i år allerede ligger langt over 20 parkeringshuse med over 6.500 pladser preller af på Borgerrepræsentationen. At belægningsprocenten tilmed er i bund i mange af p-husene kan måske forklare, hvorfor flere andre p-husfirmaer fandt projektet på Dantes Plads urentabelt. Men politikerne og forvaltningen blev begejstrede. At projektet vil få biltrafikken i den fredeliggjorte Vester Voldgade til at eksplodere ignoreres af kommunen. Fiflerierne forklarer formentlig også, hvorfor beslutningen mod sædvane skulle træffes i fortrolighed, og at man har afvist et tilbud fra Carlsbergfondet om køb af grunden – selvom kommunen formelt kan ophæve salget.

Skal bilerne ikke under jorden – også når de skal parkere – kan man med rette spørge. Jo. Men sørme da ikke i de gader og forskønnede og fredegjorte byrum i Indre By, hvor alle er enige om, at der skal være færre biler. Kort sagt: Det er en bommert af de helt store. Trafikken er godt nok steget markant i Vester Voldgade efter forskønnelsen, men det er den rigtige trafik – fodgængere og cyklister.

Hvis ikke et kommunalvalg er tidspunktet for at erkende sin fejl, erkende at man glemte eller forbrød sig mod visionen, erkende at byen kan meget mere end at gøre sig til for bilerne og smadre et kvarter ved at trække tusindvis af ekstra biler dagligt ned af den gade, som man har postet hundreder af millioner af kroner i at fredeliggøre og forskønne, så er der ikke noget tidspunkt for fornuft.

Borgerrepræsentationen skal i stedet arbejde videre med visionen fra 00'erne. Lad os kalde den Frederiksholm 2.0. Den vision, hvor byrum, kulturmiljø, det grønne, trafik og bæredygtighed i byen, som alle skriger på – selv politikerne i deres (måske prætentiøse) skåltaler – viser retning for fremtidens hovedstad, hvor det altafgørende kriterie for succes er byen for mennesker.

Derfor opfordres Borgerrepræsentationen og dens forvaltning til at indkalde alle interessenter på Frederiksholm – repræsentanter fra beboerne, kulturinstitutionerne, børneinstitutionerne og de erhvervsdrivende – til udvikling af Frederiksholm 2.0.

Det drejer sig om skønhed og forbedring af Frederiksholms bymiljø, at fremme byrums- og parkelementer på et højt arkitektonisk og kunstnerisk niveau. Og grundlaget for dette er selvfølgelig ovenstående lange perlerække af kulturinstitutioner mm. Frederiksholm har 'sine' institutioner, men byrum, trafikale løsninger og vejbaner signalerer stadig forvirring og manglende konsekvens. Tiden er kommet til at føre forskønnelsen til et nyt niveau. Og det indebærer, at hele Vester Voldgades

byrum, herunder de mange pladser, gøres til et sammenhængende byrum med blandet trafik, som vi kender fra andre dele af Indre By, og som kommunen aktuelt eksperimenterer med. Det kræver ny belægning på de eksisterende vejbaner, og der vil være rig mulighed for at eksperimentere med skabelse af forskellige udtryksfulde delbyrum. Dantes Plads skal være en del af dette nye byrum. Forskønnelsen af pladsen er kun halvt fuldendt. Der kunne bygges en glasvæg mod H.C. Andersens Boulevard (indtil det helt igennem enestående projekt om nedgravning af H.C. Andersens Boulevard mv. er gennemført), der bibeholder udsigten til Glyptoteket fra pladsen og fra Glyptoteket til Dantes Plads og videre til Christiansborg Slot, som reducerer støjen og skaber et mindre blæsende miljø på pladsen. Generelt skal der gælde en hastighedsbegrænsning for den hårde trafik på 30 km/t, også i Stormgade. Beboere, håndværkere, varetransport skal stadig have mulighed for at køre til områdets adresser, men det overordnede hensyn skal selvfølgelig være de bløde trafikanter og kvarterets rekreative udfoldelsesmuligheder.

Vester Voldgade er stadig primært en gade forbeholdt biler. Lysregulering, hastighedsgrænser, fremkommelighed, osv. Det skal ændres, så de bløde trafikanter får forrang, at byrummet indrettes på deres præmisser.

Og Frederiksholms byrum og rigdom på kultur udgør et enestående potentiale. Hvorfor ænser man slet ikke kulturinstitutionerne? Artefakterne skal foldes ud og formidles i byrummet. De rekreative udfoldelsesmuligheder er uudtømmelige. Rækken af børneinstitutioner, skolen, kvarterets børn og den kendsgerning, at Vester Voldgade er blevet turisternes foretrukne strøg mod de tusindvis af hotelværelser, der de sidste 25 år er bygget lige syd for Langebro, skal selvfølgelig kunne udfolde sig på legeinstallationer og til byrummet udformede eksercits-installationer. Byrummet skal bombarderes med bænke i skygge og i sol. Og hvorfor er der kun blomster på den sydlige side af Rådhuset, mens den nordlige side er henlagt til øde granit og skrald. Den nordlige side skal selvfølgelig tænkes sammen med Regnbuepladsen og Vartov – og selvfølgelig den hemmelige Rådhushaven. Kort sagt; mulighederne er mange, og de skal udvikles og gennemføres.

Tænk, hvis Borgerrepræsentationen og dens teknik- og miljøforvaltning fremfor at træffe beslutninger i fortrolighed, fremfor at alliere sig med amerikanske investeringsvirksomheder, fremfor at knægte byens potentiale i stedet spillede med åbne kort og havde visioner, i stedet ville byen, borgerne, kultur- og børneinstitutionernes bedste. Så ville man aldrig være kommet til beslutningen om at banke et p-anlæg ned på Dantes Plads, kvarterets potentielt smukkeste sted, i 700-året for forfatteren Dante Aligheris død.

Den 14. september 2021 er det 700 år siden Dante døde. Tænk tanken, at forvaltningen og Borgerrepræsentationens medlemmer erkender deres fejlslagne beslutning som led i forberedelsen af efterårets kommunalvalgkamp og vender friske, oplyste og visionære tilbage fra ferie og siger tak for initiativet til Frederiksholm 2.0, beklager over for noget så ligegyldigt som en af verdens største p-anlægsinvestorer og selv tager ansvar for byens ve og vel og efterfølgende inviterer til dialog om Frederiksholm 2.0 og gennemfører den. Se, det ville være kommunalvalget – i Dantes ånd – om Den Guddommelige Plads og ikke blot endnu en tragisk politisk kommedie.

Fra: Lise Laurberg
Til: Lone Rindby Jacobsen
Cc: Lene Bjerg Kristensen
Emne: VS: Dantes Plads og p-kælder
Dato: 26. august 2022 13:41:40
Vedhæftede filer: IMG_2303.jpg
BD Politiken Kronik 130921.pdf
BD debat 230822.docx
BD Glyptoteket S Jacobsen 2019.docx
Dantes Plads Byrummets kulturværdi August 2022.docx

Fra: Mikkel Halbye Mindegaard <Z14N@kk.dk>
Sendt: 26. august 2022 13:19
Til: Lise Laurberg <FF9N@kk.dk>
Emne: Fwd: Dantes Plads og p-kælder

Fra: Jette Ingerslev <>
Sendt: torsdag, august 25, 2022 12:32 PM
Til: Mikkel Halbye Mindegaard <>
Cc: 'Ann Seemann Hansen' <>; 'Margrethe Albeck' <>; Lene Pedersen <>; Ingvill Christiansen <>; Søren Bruun <>; Johan Pauli <>; 'Hans Henrik Skjødt' <>; Jesper Egevang <>; <>; Abild, Ulrik <>
Emne: Dantes Plads og p-kælder

Kære Mikkel Halbye Mindegaard og medarbejdere!

Tak for det fine møde 24.08.22 om Københavns Byrums- og trafikplan.

Som aftalt fremsender jeg – på vegne af Beboerforeningen for Dantes Plads – info om Dantes Plads og baggrunden for den udbredte modstand mod anlæggelse af en p-kælder og dermed ødelæggelse af et historiske byrum og den stærkt trafikerede cykel-gangforbindelse Vester Voldgade mellem Rådhuspladsen og Lille Langebro/ Christianshavn. Bilag 1: Kronik.

Københavns Kommune (KK) arbejder på, at CO2-udledningen skal ned og bilerne væk fra Middelalderbyen. Dette til trods vi kommunen – og specielt de **konservative og venstre** – holde fast i et parkeringsforlig fra 2009/2011 med anlæggelse af en p-kælder - først under Jarmers Plads - , men nu under Dantes Plads, det historiske byrum midt mellem Glyptoteket og Nationalmuseet, Holckenhus og Videnskabernes Selskabs palæ. For at få Dantes Plads trukket væk fra Middelalderbyen og dermed fra de nye planer om trafikfri by, har Teknik- og Miljøforvaltningen/ Københavns Kommune i 2019 ”blot” med

en ny streg på bykortet tegnet Dantes Plads og tilhørende karré ud ad Middelalderbyen. En effektiv måde at løse det problem på! ”Keine Hexerei – nur Behändigkeit”. Dertil skrotning af Lokalplan og VVM, som ellers dekreteret i udbud og gentaget i Q-Parks ansøgning om byggetilladelse. Endnu mere Hexerei!

Baggrund: Det gamle p-forlig bygger oprindeligt på ønsket om at skaffe københavnerne flere p-pladser, da antallet af biler var stigende år for år. I den mellemliggende periode er der imidlertid:

- bygget et stort antal P-kældre, som står halvtomme, da priserne er for høje for københavnerne. Efter sigende vil mange af de halvtomme P-kældre blive et investerings objekt, som forventes at give en pay back for firmaerne bag de private p-kældre, når TMU fjerner flere og flere gadeparkeringer. (jvf. artikel i Vesterbro Liv den 2.3.22.)
- tilkommet en energikrise/ klimakrise
- KK har besluttet at fremme en bæredygtig politik, hvor københavnernes bilpark skal reduceres, fremme forholdene for fodgængere og cyklister samt stimulere brugen af offentlige transportmidler. Målet er at gøre København bæredygtig i 2025.

1. Behov for p-kælder på Dantes Plads?
Der eksisterer mindst 20 p-anlæg med over 7.000 p-pladser kun 5 min.s gang fra Dantes Plads. Herudover er der langs hele Kalvebod Brygge tusindvis af private gadeparkeringer til alle hotellerne og de private virksomheder (Dante-gruppens p-plads-oversigt). Belægningen i BLOX-parkering er under 10% på de 350 pladser og på Israels Plads er det stort set kun licenspladserne, der er fyldte.
Dantes Plads ligger på den lokation i Danmark, der forekommer bedst dækket af offentlig trafik: 3 Metrostationer, Københavns Hovedbanegård og et stort antal buslinjer inden for en radius af 1.000 m. fra pladsen. Offentlig transport skal gøres mere tillokkende!
2. En p-kælder vil modarbejde Københavns mål for bæredygtig udvikling
En p-kælder vil iflg. København Kommunes egne beregninger tiltrække seks biler dagligt pr. p-plads. Hvis dette står til troende, vil en p-kælder på Dantes Plads med planlagt 214 pladser tiltrække 1284 biler dagligt. I 2013 tildeltes KK Vester Voldgade og Dantes Plads en international præmiering for et smukt og fredeliggjort område til ophold, aktivitet og byliv.
Det smukke og fredeliggjorte miljø vil for altid blive ødelagt af et stort antal biler, der dagligt skal køre ind og ud af den fredeliggjorte gade.
Anlæggelse af en p-kælder med omlægning af forsyningsnet, jord- og beton arbejde, tunge køretøjer, to kæmpekraner, 10-20 vandpumper, udluftningskanaler, sænkning af vandspejlet på 10-11 meter og efterfølgende drift vil CO2-mæssigt være svært belastende. Ifølge Concito (tænketank for grøn omstilling) har en svensk undersøgelse opgjort **CO-2-udslip** per anlagt p-plads til 10 tons per plads.
D. 23.08.22 blev sårbarheden i **Københavns Klimaplan** udstillet i Politiken med et debatindlæg, som jeg i vedhæftede fil har kommenteret. Bilag 2.
Skadevirkningerne vil forstærkes af, at mindst 24 høje klimabeskyttende robinietræer fældes. En p-kælder midt i Middelalderbyen må siges at være en **klimatisk bombe.**
3. Risici for beboere – særligt børn
Anlæggelse og drift af en p-kælder vil fremme luftforureningen med CO2 og mikropartikler. Det vil skade særligt de mange tilstedeværende børn, idet den form for forurening 10-dobler skader børns hjerner og hjerte/ lunger. Dertil støjforurening samt

reduktion af de mindst forurenede udeserverings-arealer.

4. Ødelæggelse af et velfungerende bymiljø

En p-kælder med ind/udkørsel til Vester Voldgade vil udgøre en betydelig risiko for de mange gående, specielt institutionsbørn, forringe cykelfremkommeligheden i Vester Voldgade og ødelægge det gode cykelmiljø, der forbinder Rådhuspladsen med Lille Langebro/ Christianshavn. Udkørsel vil ske med ringe udsyn.

Det overbelastede kryds Vester Voldgade/Stormgade vil blive yderligere belastet. Allerede nu opstår der dagligt kritiske situationer, specielt for cyklisterne.

5. Risiko for omkringliggende bygninger

Flere af kvarterets gamle historiske bygninger er pælefunderede og skal til stadighed være under vand. Der vil reelt være risiko for sætningsskader. For Glyptoteket vil selv en kortvarig sænkning af vandspejlet på Dantes Plads kunne give omfattende skader af gulvene, da disse hviler direkte på forskelligt opfyld (Ingeniørrapport, 04.03.2019, Bilag 3).

6. Ødelæggelse af kulturværdier.

Brygger Carl Jacobsen planlagde allerede i 1888 Dantes Plads til at være den store plads, der skulle lede ”folket” ind i kunsttemplet = Ny Carlsberg Glyptoteket. Pladsen skulle berede de besøgende på en særlig oplevelse. Kulturen skulle fremmes, hvorfor Holckenhus, Dantes Plads 2-6 blev bygget (1892-3) til at huse de udøvende kunstnere i 13 atelier + lejligheder. Over hundrede kunstnere har siden beboet dette hus. Pladsen og palæerne er enestående for dansk arkitektur og bør værnes - ikke mindst nu, hvor UNESCO har udnævnt København til **Verdens Arkitekturhovedstad 2023**. Bilag 4.

7. Beboersikkerhed

Hele beredskabssiden virker ubehandlet og utryg. De primære planer omfattede stilladser, gangbroer til byggepladsen og elevatorer her for at ”sikre” redning. Beboerforeningen har netop fra TMF fået afslag på aktindsigt i Beredskabsstyrelsens behandling af sagen. Beboerne mangler en plan for brandsikkerhed i byggefase og efter gennemførelse af byggeriet.

Foto til eftertanke: Lad os samle hele Danmark om en grønnere fremtid opsat i 2020 af de konservative på Holckenhus, der danner den ene side af Dantes Plads.

Med venlig hilsen
Jette Ingerslev, speciallæge, dr. med,
Formand for Beboerforeningen for Dantes Plads Facebook: Red Dantes Plads
Dantes Plads 3, 1.th.
1556 København V
Tlf. +45

PS: Der foreligger mange artikler og korrespondancer. Supplerende materiale fremsendes gerne.
Til enhver tid er Beboerforeningen klar til et møde med Jer. Gerne over en frokost hos Karla, Dantes Plads 1.

Rasende beboere: Hvad foregår der på Rådhuset? Flere p-pladser er det aller-allersidste som området ved H. C. Andersens boulevard har brug for

politiken.dk/debat/kroniken/art8357528/Rasende-beboere-Hvad-foregår-der-på-Rådhuset-Flere-p-pladser-er-det-aller-allersidste-som-området-ved-H.-C.-Andersens-boulevard-har-brug-for

12. september 2021

Dette er en Kronik. Kroniken er udtryk for skribentens holdning. Du kan indsende Kronik-forslag her.

Kroniken

Kulturkvarteret mellem Slotsholmen og H.C. Andersens Boulevard og mellem havnefronten og Rådhuspladsen har mildt sagt ikke brug for flere biler, så hvorfor i alverden vil borgerrepræsentationen nu bygge et nyt p-hus på Dantes Plads?

Foto: Louise Herrche Serup
Dantes Plads ligger over for Glyptoteket på H.C. Andersens Boulevard i København.

Kroniken 12. sep. 2021 kl. 15.29

Ann Seemann, Lene Pedersen, Jesper Egevang

Ann Seemann, Lene Pedersen, Jesper Egevang er medlemmer af Dantes Plads-gruppen. Den er dannet af beboere og erhvervsdrivende, som støtter det af Københavns Kommune erklærede Kulturkvarteret. Gruppen arbejder for at bevare et menneskevenligt miljø på og omkring Dantes Plads og forhindre byggeriet af et p-anlæg på Dantes Plads.

Kommunalvalget til november skriger på visioner fra borgere og politikere. Den kommende valgkamp er en mulighed for at se med friske øjne på forældede forlig og beslutninger.

I 2021 står vi med en ny fælles erkendelse af nødvendigheden af en grøn og bæredygtig udvikling i København. Det kræver erkendelser fra politikere om forældede forlig og studehandler og vilje til at finde nye løsninger. Men er vi og politikerne ikke parate til det, når det er til borgernes, byens, kulturinstitutionerne og de erhvervsdrivendes bedste?

Visioner skal gøre vores fantastiske hovedstads Indre By mere attraktiv, menneskelig og bæredygtig og ikke mindst fortsætte den enestående udvikling, som byen har gennemgået de seneste knap tre årtier.

Et eksempel er Frederiksholm – Kulturkvarteret mellem Slotsholmen og H.C. Andersens Boulevard og mellem havnefronten og Rådhuspladsen – som i sidste halvdel af 1900-tallet var præget af faldefærdige rønner, fabriks- og lagerbygninger og togskinner langs havnen.

Havnebassinet, der i dag er alles private, urbane swimmingpool, var som en pesticidbefængt algebeholder. Alle vendte ryggen til havnen og kanalernes rekreative potentiale. Vester Voldgade, der inden fjernelsen af Vestervold i 1880'erne havde det pirrende navn Filosofgangen på indersiden af Volden og Kirsebærgangen på ydersiden af Volden, blev efter indvielsen af den nye Langebro i midten af 1950'erne til en ekstremt trist firesporet gennemfartsvej fra havnen til Jarmers Plads. Ny Kongensgade var smutvejen fra H.C. Andersens Boulevard over Frederiksholms Kanal og gennem Rigsdagsgården til Slotspladsen.

Den trapezformede Dantes Plads, der så smukt var anlagt foran Glyptoteket, var gjort til en intetsigende parkeringsplads helt uden hensyntagen til dens unikke placering og betydning for Kulturkvarteret. Og Ny Vestergade, der forbinder Vester Voldgade og Dantes Plads med Marmorbroen til Christiansborgs Slots Ridebane havde fået lov til at udvikle sig til en stor parkeringsplads.

Stormgade, der har navn efter svenskens forsøg på at storme fæstningsbyen i 1659, var blevet en infam og intimiderende hovedvej gennem Indre By over Slotsholmen, hvor vanvidsbilister prøver de firhjulede af om aftenen og natten. Tilsyneladende uantastet. Vartov fra begyndelsen af 1700-tallet, der har Absalons bymur som fundament, og som oprindelig var hospital og senere lagde hus til Grundtvigs præstegerning i mere end 30

år, blev som Dantes Plads med tiden og helt frem til for godt et årti siden mødt af endnu en parkeringsplads på det område, der i dag hedder Regnbuepladsen, der byder sig til med cafeer og restauranter og tilmed en kirsebærlund.

Sidst, men ikke mindst havde Rådhuspladsen fået lov til at udvikle sig til et unødvendigt trafikalt knudepunkt.

Med andre ord taler vi om et potentielt enestående kvarter i Indre By, der har fået lov til at degenerere til et gråt, trist, menneskefjendsk område, hvor hensynet var til udefrakommende biler og gennemkørende trafik helt uden hensyntagen til borgerne eller blik for Frederiksholms herlighedsværdier. Borgerrepræsentation havde ladet stå til i mere end et halvt århundrede.

Men ret skal være ret. Tiderne skifter jo. Og tidernes gunst forklarer nok en del af den enestående transformation, der er indledt i udviklingen af Kulturkvarteret Frederiksholm, der bl.a. huser og omkranses af Tivoli, Glyptoteket, Glyptotekshaven, Nationalmuseet, Københavns (nye) Bymuseum, Krigsmuseet, Dansk Arkitekturcenter, Hestgardens Kaserne, Fæstningens Materialgaard, Christiansborgs Slot med Folketing, kongelige repræsentationslokaler og Statsministeriet, Det kgl. Bibliotek og Biblioteksshaven, Kongernes Lapidarium i Christian IV's Bryghus, Thorvaldsens Museum, det enestående kulturarvsmiljø i Frederiksholms Kanal såvel som skole, børnehaver, vuggestue, fritidshjem – og ikke mindst havnefronten.

Tidernes gunst kan dog langtfra tilskrives hele forklaringen, for i midten af 00'erne var der nye, friske, ambitiøse og indsigtsfulde vinde på Rådhuset. Overborgmester, teknik- og miljøborgmester og Borgerrepræsentation havde nemlig fået øjnene op for Indre Bys og ikke mindst Frederiksholms og det omkringliggende kultur- og bymiljøs helt enestående udviklingspotentiale.

Man skabte visionen om Kulturaksen – senere Kulturkvarteret – som et civilisatorisk omdrejningspunkt med blik for sigtelinjer, byrum, havnen, kanalerne, pladserne, bæredygtighed – og det levendes liv.

Derfor fremstår renoveringen og udviklingen af Vester Voldgade, Dantes Plads, pladserne foran Den Classenske Legatskole og Fæstningens Materialgaard såvel som Regnbuepladsen med kirsebærlunden ved Vartov i dag som de vægtigste vidnesbyrd om en epoke med visionære politikere i 00'erne og begyndelsen af 10'erne, der – om end der sneg sig enkelte fejltagelser ind – tog byens, borgernes og fremtidens parti.

Vester Voldgade blev et helt nyt kombineret byrum og strøg med en smuk grøn træstruktur med plads til ophold, aktivitet og bløde trafikanter. Dantes Plads og Regnbuepladsen, pladsen foran den lokale skole og senere pladsen foran Materialgaarden blev til nye, fine pladser, der gav Vester Voldgade ny rummelighed i almenvellets forstand.

Helt konkret blev Vester Voldgades fire landevejsspor på lange stræk reduceret til et enkelt, ensrettet spor og spærret ved Rådhuspladsen. Senere er gang- og cykelbroen Lille Langebro kommet til, der i dag er med til at trække titusindvis af bløde trafikanter op og

ned af Vester Voldgade.

Så er der brug for mere, kunne man spørge?

Borgerrepræsentationen har i et øjebliks uforklarlig panik besluttet, at det, der nu er brug for i Vester Voldgade og på Dantes Plads, er mere biltrafik og parkeringsanlæg.

Kender man ikke sagen, lyder det som det rene galimatias. Og det er det også. Det kan og skal selvfølgelig stoppes.

Det ved politikerne også. Ja, ingen af de adspurgte ønsker at vedstå sig ansvar for p-anlæggets nødvendighed.

Resultat af en studehandel, forlyder det. Men de har brug for en løftestang, en undskyldning, en vision for at rette op på den tragiske, politiske komedie, der forklarer beslutningen.

> **Et potentielt enestående kvarter i Indre By har fået lov til at degenerere til et gråt, trist, menneskefjendsk område**

Med et skummelt pennestrøg har Borgerrepræsentation vendt udvikling af Kulturkvarteret Frederiksholm på hovedet. Borgerrepræsentationen er igen gået i sort. Totalt sort. Visionerne er forduftet.

At tusindvis af nye hårde trafikanter og et anmassende og skæmmende p-anlægsmiljø vil ødelægge forskønnelsen af og livet på Frederiksholm er alle enige om. Alligevel har kommunen og Borgerrepræsentationen lagt deres skæbne i hænderne på den amerikanske investeringsvirksomhed KKR/Q-park, der for en slik (2 mio. kr.) har købt pladsen og fået byggetilladelse til at anlægge et underjordisk p-hus i tre etager på Dantes Plads med tilkørsel fra netop fredeliggjorte Vester Voldgade.

Hvordan er Borgerrepræsentationen nået til den uigennemtænkte, fatale beslutning? Den triste, men enkle historie er, at det er endnu et eksempel på, hvordan kommunen med administrative og juridiske fiflerier pludselig finder ud af, at det er den ideelle løsning, selv om alle dens egne vurderinger og undersøgelser havde konkluderet – og selv om de fleste politikere nu erkender – at Dantes Plads var uegnet til p-anlæg.

Men Q-park ville kun bygge på Dantes Plads. Og hvad gør en kommune, der ikke er sin opgave voksen? Den ændrer egne vurderinger. Den ændrede pladsens status fra plads til vej, hvorved der pludselig er færre restriktioner, der skal overholdes. Først ville man have udarbejdet lokalplan og VVM-undersøgelse (Vurdering af Virkning på Miljøet), men pludselig forsvandt også dette krav. Vester Voldgade og Dantes Plads var først en del af planen om fredeliggørelse af Indre By, men pludselig ændrede man også dette.

Vupti! Kommunen og Borgerrepræsentationen synes pludselig, at et parkeringsanlæg på Dantes Plads med brede op- og nedkørselsslisker, mange meter høje elevatortårne, trappetårne og udluftningsskorstene, tusindvis af ekstra daglige biler i gaden netop er

det, byen har brug for midt i et af Indre Bys vigtigste kulturmiljøer.

At der i en afstand på 300-1.400 meter fra Dantes Plads med udgangen af i år allerede ligger langt over 20 parkeringshuse med over 6.500 pladser, preller af på Borgerrepræsentationen. At belægningsprocenten tilmed er i bund i mange af p-husene kan måske forklare, hvorfor flere andre p-husfirmaer fandt projektet på Dantes Plads urentabelt.

> **Byrum, trafikale løsninger og vejbaner signalerer stadig forvirring og manglende konsekvens**

Men politikerne og forvaltningen blev begejstrede. At projektet vil få biltrafikken i den fredeliggjorte Vester Voldgade til at eksplodere ignoreres af kommunen. Fiflerierne forklarer formentlig også, hvorfor beslutningen mod sædvane skulle træffes i fortrolighed, og at man har afvist et tilbud fra Carlsbergfondet om køb af grunden – selv om kommunen formelt kan ophæve salget.

Skal bilerne ikke under jorden – også når de skal parkere – kan man med rette spørge? Jo. Men sørme da ikke i de gader og forskønnede og fredeliggjorte byrum i Indre By, hvor alle er enige om, at der skal være færre biler. Kort sagt: Det er en bommert af de helt store. Trafikken er godt nok steget markant i Vester Voldgade efter forskønnelsen, men det er den rigtige trafik – fodgængere og cyklister.

Hvis ikke et kommunalvalg er tidspunktet for at erkende sin fejl; erkende, at man glemte eller forbrød sig mod visionen; erkende, at byen kan meget mere end at gøre sig til for bilerne og smadre et kvarter ved at trække tusindvis af ekstra biler dagligt ned ad den gade, som man har postet hundreder af millioner af kroner i at fredeliggøre og forskønne, så er der ikke noget tidspunkt for fornuft.

Borgerrepræsentationen skal i stedet arbejde videre med visionen fra 00'erne. Lad os kalde den Frederiksholm 2.0. Den vision, hvor byrum, kulturmiljø, det grønne, trafik og bæredygtighed i byen, som alle skriger på – selv politikerne i deres (måske prætentiøse) skåltaler – viser retning for fremtidens hovedstad, hvor det altafgørende kriterie for succes er byen for mennesker.

Derfor opfordres Borgerrepræsentationen og dens forvaltning til at indkalde alle interessenter på Frederiksholm – repræsentanter fra beboerne, kulturinstitutionerne, børneinstitutionerne og de erhvervsdrivende – til udvikling af Frederiksholm 2.0.

Det drejer sig om skønhed og forbedring af Frederiksholms bymiljø, at fremme byrums- og parkelementer på et højt arkitektonisk og kunstnerisk niveau. Og grundlaget for dette er selvfølgelig ovenstående lange perlerække af kulturinstitutioner m.m.

Frederiksholm har 'sine' institutioner, men byrum, trafikale løsninger og vejbaner signalerer stadig forvirring og manglende konsekvens. Tiden er kommet til at føre forskønnelsen til et nyt niveau. Og det indebærer, at hele Vester Voldgades byrum, herunder de mange pladser, gøres til et sammenhængende byrum med blandet trafik, som vi kender fra andre dele af Indre By, og som kommunen aktuelt eksperimenterer med.

> **Frederiksholms byrum og rigdom på kultur udgør et unikt potentiale**

Det kræver ny belægning på de eksisterende vejbaner, og der vil være rig mulighed for at eksperimentere med skabelse af forskellige udtryksfulde delbyrum. Dantes Plads skal være en del af dette nye byrum. Forskønnelsen af pladsen er kun halvt fuldendt.

Der kunne bygges en glasvæg mod H.C. Andersens Boulevard (indtil det helt igennem enestående projekt om nedgravning af H.C. Andersens Boulevard m.v. er gennemført), der bibeholder udsigten til Glyptoteket fra pladsen og fra Glyptoteket til Dantes Plads og videre til Christiansborg Slot, som reducerer støjen og skaber et mindre blæsende miljø på pladsen. Generelt skal der gælde en hastighedsbegrænsning for den hårde trafik på 30 km/t, også i Stormgade.

Beboere, håndværkere, varetransport skal stadig have mulighed for at køre til områdets adresser, men det overordnede hensyn skal selvfølgelig være de bløde trafikanter og kvarterets rekreative udfoldelsesmuligheder.

Vester Voldgade er stadig primært en gade forbeholdt biler. Lysregulering, hastighedsgrænser, fremkommelighed, osv. Det skal ændres, så de bløde trafikanter får forrang, at byrummet indrettes på deres præmisser.

Og Frederiksholms byrum og rigdom på kultur udgør et unikt potentiale. Hvorfor ænser man slet ikke kulturinstitutionerne? Artefakterne skal foldes ud og formidles i byrummet. De rekreative udfoldelsesmuligheder er uudtømmelige.

Rækken af børneinstitutioner, skoler, kvarterets børn og den kendsgerning, at Vester Voldgade er blevet turisternes foretrukne strøg mod de tusindvis af hotelværelser, der de sidste 25 år er bygget lige syd for Langebro, skal selvfølgelig kunne udfolde sig på legeinstallationer og til byrummet udformede eksercits-installationer. Byrummet skal bombarderes med bænke i skygge og i sol.

Og hvorfor er der kun blomster på den sydlige side af Rådhuset, mens den nordlige side er henlagt til øde granit og skrald. Den nordlige side skal selvfølgelig tænkes sammen med Regnbuepladsen og Vartov – og selvfølgelig den hemmelige Rådhushaven. Kort sagt; mulighederne er mange, og de skal udvikles og gennemføres.

Tænk, hvis Borgerrepræsentationen og dens teknik- og miljøforvaltning fremfor at træffe beslutninger i fortrolighed, fremfor at alliere sig med amerikanske investeringsvirksomheder, fremfor at knægte byens potentiale i stedet spillede med åbne kort og havde visioner, i stedet ville byens, borgernes, kultur- og børneinstitutionernes bedste. Så ville man aldrig være kommet til beslutningen om at banke et p-anlæg ned på Dantes Plads, kvarterets potentielt smukkeste sted, i 700-året for forfatteren Dante Aligheris død.

14. september 2021 er det 700 år siden, Dante døde. Tænk tanken, at forvaltningen og Borgerrepræsentationens medlemmer erkender deres fejlslagne beslutning som led i forberedelsen af efterårets kommunalvalgkamp og vender friske, oplyste og visionære tilbage fra ferie og siger tak for initiativet til Frederiksholm 2.0, beklager over for noget så ligegyldigt som en af verdens største p-anlægsinvestorer og selv tager ansvar for byens ve og vel og efterfølgende inviterer til dialog om Frederiksholm 2.0 og gennemfører den.

Se, det ville være kommunalvalget – i Dantes ånd – om Den Guddommelige Plads og ikke blot endnu en tragisk politisk komedie.

POLITIKEN | Tirsdag 23. august 2022

6 DEBAT

Gæld har slået bunden ud af Københavns klimaplan

KLIMA

EMIL MOSELUND ØSTERGAARD OG CHRISTOPHER RØHL, MF/F POLITISK ORDFØRER OG GRUPPEFORMAND RADIKALE VENSTRE KØBENHAVN

DET ER KATASTROFEN, ingen taler om. Klimaplanen i København er død. København Kommune bliver ikke CO2-neutral i 2025, som man ellers har en fælles politisk målsætning om.

Det katastroferamte forbrændingsanlæg Amager Ressource Center (ARC) har nemlig besluttet, at man IKKE vil ansøge om at få penge fra staten til et CO2-fangstanlægget. Planen var ellers, at man ville kunne opsamle 500.000 tons CO_2 årligt af forbrændingsstationens samlede udledning, altså omkring halvdelen af det aktuelle CO_2-regnskab. Dermed ville CO_2-regnskabet været gået i nul i 2025.

Dette vil i praksis betyde, at det ikke vil være muligt at opnå Københavns klimamålsætning om at blive CO_2-neutral i 2025.

HELEN ER i praksis sker, fordi vi også i Københavns Kommune har baseret vores målsætning på hockeystaven. Sv-regeringen introducerede den berømte idé om, at CO_2-reduktionen i fremtiden ville følge en kurve, der lignede en liggende hockeystav, hvor de store reduktioner kommer sidst i fremtiden. I København blev tilsvarende skulle CO_2-fangstanlægget udgøre den opadgående krumning på hockeystaven. Men med meldingen fra forbrændingsanlægget ARC er enden af hockeystaven praktisk talt knækket midt over!

ARC er så tynget af gæld, at man ikke kan imødekomme Energistyrelsens krav til at få penge til CO_2-fangstanlægget.

Bundlinjen er: Københavns klimaplan er død. Begravelsen foregår tilmed i stilhed. Vi må simpelthen vågne op til katastrofen og have forhandlingerne om nye CO_2-initiativer i gang nu!

> Enden af hockeystaven er praktisk talt knækket midt over!

Derfor går Radikale Venstre til de kommende budgetforhandlinger med CO_2-reduktion øverst på listen. Vi vil forfølge en plan for Københavns ambition om at blive Europas første klimaneutrale hovedstad. Kernen for os er, at planen faktisk holder i virkeligheden!

Vores plan bygger på tre elementer.

For det første vil vi bringe udledningen fra transport ned. Vi vil sikre et reelt alternativ til den billige benzin-bil. Delebilerne skal langt mere i spil.

Kommunen har vedtaget en ambitiøs handlingsplan for delebiler, og vi vil så vidt muligt have alle initiativerne sat i spænd! Samtidig skal vi gøre det uattraktivt at anskaffe sig bil nummer to – den benzinbil til sommerhusturene. Derfor skal vi regulere parkeringsreglerne, ligesom vi skal have sat handlingsplanen for elbiler i gang. Endelig skal Tour-feberen smitte af på hverdagscyklismen, så vi får flere over på cyklen til arbejdet. Det bliver derfor nødvendigt med seriøse cyklinvesteringer i Kommunens strømme anlægsbudget!

For det andet vil vi have elforbruget over på grøn strøm. Vi ønsker en grøn energiaftale, der medfører, at strømmen til vores informationsskærme og skiftebordslamper kommer direkte fra et ved-varende energianlæg. Det er muligt med en såkaldt power purchase agreement (PPA). Denne skal gælde hele Københavns Kommune og blive den første kommunale af sin slags, der forhåbentlig baner vejen for andre kommuner og offentlige myndigheder.

For det tredje vil vi oprette en klimafond. Den skal sikre, at alle kommunens indkøb foregår med en såkaldt skyggepris på CO_2-udledningen. Det betyder i praksis, at produkter, der afsætter til CO_2-belastende indkøb, kan gå til at købe dyrere men mindre CO_2-belastende indkøb. Det handler kort sagt om at rive plastret af nu!

DET ER BARE tre spor, som vi ønsker at gå til de kommende forhandlinger med. I Radikale Venstre vil vi gøre København klar til fremtiden.

Vi må erkende, at vi ikke når i mål i 2025. Og så må vi satse på løsninger, der holder ude i virkeligheden!

Er genoplivning af Københavns Klimaplan muligt? **23.08.22**

Jette Ingerslev, overlæge, dr. med.
Dantes Plads 3, 1. th. , 1556 København V

Emil Moselund Østergaard og Christopher Røhl skal have tak for det fine debatindlæg d. 23.08.22 om Københavns Klimaplan. Det er katastrofalt og ulykkeligt, at København ikke kan overholde at blive CO2-neutral i 2025. Det vil ramme ikke blot Københavns Kommune, men også regeringen som boomerang med påskriften: POLITISK MAKVÆRK.

Der var en forudsig stor risiko for, at Københavns Klimaplan kunne dø, når 50% af CO-2 skulle genereres via et CO-fangstanlæg, der i realiteten ikke eksisterede. Mange politikere klappede i de små hænder og ville ikke se, at der var risiko for at begrebet CO-fangstanlæg måtte lægges i kassen med påskriften ”Kejserens nye Klæder”.

Spørgsmålet er nu, om der er håb om genoplivning? Der er ingen tvivl om, at det vil kræve hurtige og radikale indgreb. Klimaindlægget slutter med sætningen ”Og så må vi satse på løsninger, der holder ude i virkeligheden.”
I stedet for at gribe efter frugt, der ikke er modnet, så kan politikerne måske overveje at arbejde for at plukke ”de lavthængende frugter”. Her kan nævnes 1) betalingsring, der uden de store udgifter vil kunne indføres med nummerpladeaflæsning á la Storebælt. 2) Forbud mod gadeparkering af udefra kommende biler, der må acceptere at benytte de mange uudnyttede betalingsanlæg. 3) Billigere offentlig transport. 4) Flere p-pladser til licensbetalerne i de eksisterende p-anlæg. 5) Overholde løfterne om at gøre Middelalderbyen bilfri/bilfattig ved blandt andet at hindre anlæggelse af Q-Parks overflødige p-kælder på Dantes Plads med udkørsel til Vester Voldgade, der forbinder Rådhuspladsen med havnen og

Christianshavn via Lille Langebro til glæde for talrige gående og cyklende. 6) Ikke blot spørge om borgernes meninger ved høringer, men bruge dem konstruktivt i en fælles indsats og værne om ”Verdens bedste By!”

EDUARD TROELSGÅRD • RÅDGIVENDE INGENIØRER A/S
FLÆSKETORVET 75 • 1711 KØBENHAVN V • CVR 2868 4525 • TLF. 32 96 22 12 • et@et-ing.dk • www.et-ing.dk

Sag : 1045, Glyptoteket 4 marts 2019
Vedr. : Parkerings faciliteter Dantes plads
Ref. : SJ

Notat

Baggrund

Vi er blevet forespurgt om hvilke risici der kunne være ved at udføre et parkeringshus/kælder på Dantes plads.

Vi er blevet forelagt, at der kan blive tale om sænkning af vandspejl, idet parkeringskælderen skal føres 10-11 m ned under terræn.

Der må være tale om en midlertidig sænkning af vandspejlet, idet en permanent sænkning vil være katastrofal for de fleste bygninger, i en radius på op til 300 m omkring Dantes plads.

Glyptoteket

I forbindelse med istandsættelse og ombygninger i Glyptoteket i perioden 2003-2005, blev gulvet i kælderen under Dahlerups bygning sænket med i 1 m.

Her blev det konstateret, at det primære grundvand spejl lå i ca. kote 0,0 m, og det sekundære ved facaden mod H.C. Andersens boulevard lå i kote ca. +1,3 m.

Vi fik af kommunen at vide, at et omfangsdræn skulle ligge min. 0,3 m over dette niveau, altså i kote +1,6 m.

Forpladsen umiddelbart foran Glyptoteket ligger i kote +3.63 m.

Glyptoteket er bygget i en gammel voldgrav. Selve Glyptotekets bygning er funderet i stor dybde og murene står direkte funderet på fast bund. Efter fundamenterne var etableret blev voldgraven fyldt op.

Gulvene i bygningernes nederste etage ligger direkte på disse fyldlag.

Det er ikke helt ensartet jord voldgraven er fyldt op med. Under Dahlerup bygningen var der i hovedsagen tale om ler eller komprimerbar sand. Men under Hack Kampmann delen er jordlagene klart sætningsgivende. Der er fremdeles tale om, at gulvene sætter sig i de fløje, der ligger langs Niels Brocks gade, Tietgens gade og ”Ved Glyptoteket”.

Selv en kortvarig sænkning af vandspejlet på Dantes plads, kan få omfattende betydning for gulvene i disse fløje.

Øvrige bygningsmasse i området
Dantes plads ligger udenfor stenalder- og middelalderkystlinjen. Dette område er opfyldt med ca. 3 m jord. Der er en del bygninger inden for en radius på ca. 300 m, som er pælefunderet.

Disse bygningers fundering skal til stadighed være under vand. En kort eksponering af luft kan starte angreb af mastesvamp, som er totalt ødelæggende for træfundering.

Det er derfor afgørende nødvendigt, at en VVM undersøgelse kommer til at indeholde en undersøgelse af geotekniske og hydrogeologiske forhold. Hvis der fx er tale om sandfyldlag, kan en vandspejl sænkning få konsekvenser mere end 300 m væk.

Øvrige undersøgelser
Et parkeringsanlæg på dette sted vil give anledning til ændringer i bymiljøet på dette sted. Der kan fx nævnes:

1. Øget trafikmængde.
2. Øget støjniveau.
3. Øget udstødningsforurening.
4. Forringet udsyn og skyggevirkninger til gene for bygninger, der støder op til Pladsen.

Disse forhold bør medtages i en VVM undersøgelse. Borgerne har ifølge Planloven ret til at kræve en række forhold som disse undersøgt.

Desuden har borgerne ret til at se VVM redegørelsen i udkast og komme med indsigelser, hvis der ikke er udført en ordentlig belysning af de forhold, som borgerne har krævet undersøgt.

For E. Troelsgård A/S

Svend Jakobsen

Sendt til: Jette Ingerslev.

Skal et kunstværk ødelægges? August 2022

Af Beboer på Dantes Plads

Dantes Plads i København er del af et enestående arkitekturanlæg. Den trapezformede plads åbner sig mod Glyptoteket - favner og indrammer museets facade - og fra pladsens korte side løber et langt akseforløb over Marmorbroen i retning mod Christiansborg, hvis tårn står som det, man i arkitektursprog kaldet et point de vue, dvs. et yderste mål for en beskuers blik. Der er en lang og rig tradition i europæisk arkitektur for at anlægge sådanne vidtstrakte aksiale anlæg. Vi har ikke så mange af sådanne anlæg i København. Det fornemste omfatter Amalienborg slotsplads, Marmorkirken - i nyere tid forlænget med Henning Larsens operabygning. Salys rytterskulptur af Frederik V står som en samlende aktør i dette over alt berømmede byrum. I lande med en stor og velfunderet arkitekturtradition og tradition for at kunne se på og værdsætte arkitektoniske kvaliteter som fx Italien og Frankrig ville man værne om Dantes Plads og den aksiale helhed, den indgår i. Man kan eksempelvis i Paris pege på en anden tilnærmelsesvis trapezformet plads – Place Dauphine – og dens aksiale forankring i skulpturen af Henrik IV på Pont Neuf.

OK – Dantes Plads er rigtignok ikke på samme arkitektoniske niveau som de nævnte pladsanlæg. Lad det stå glasklart, så vi undgår dårlige vittigheder herom! Men Dantes Plads er et kunstværk. I København. Et arkitekturkunstværk kranset dels af Holckenhus, et monumentalt palæbyggeri i netop fransk barokstil fra sent i 1800-tallet – et af Københavns fornemste i sin art – dels af et par mindre prominente, men dog velproportionerede og smukke samtidige palæer. Glyptoteket, Marmorbroen og Christiansborg er arkitektur på europæisk niveau. Nabo til pladsen er ligeledes Videnskabernes Selskabs fornemme, af fransk klassisk arkitektur inspirerede bygning.

Men i København har der siddet folkevalgte politikere i det nærliggende Rådhus (at have sin daglige gang i det burde dog ellers skærpe blikket for arkitektoniske kvaliteter) og solgt dette kunstværk til et internationalt firma, hvis bidrag til arkitekturhistorien er at anlægge parkeringspladser. Solgt pladsen for et sølle par millioner.

Som vist snart alle ved, skal Dantes plads derfor nu graves op og omlægges til en flere etager dyb parkeringskælder med en bred nedkørsel fra Vester Voldgade tværs over den få år gamle, stærkt trafikerede cykelpassage samt et elevatortårn placeret ved pladsens bredside. Begge elementer vil i høj grad skæmme en rekonstrueret plads. Utrættelige lokale beboere og mange indsigtsfulde skribenter har i årevis fremført det

ene tungtvejende argument efter det andet imod denne forrykte kommunale plan. Det skal jeg ikke gentage her. Blot føje det ene synspunkt til de andre, at der i dette projekt også begås et alvorligt overgreb mod vores arkitektoniske arv.

Det forlyder nu, at kommunens salg til firmaet Q-Park kan trækkes tilbage, hvis alle politiske partier på Rådhuset er enige om at standse projektet.

Ja, men er det dog ikke herligt – man kan næsten sige trøsterigt – at man efter en årelang nuanceret diskussion nu kan se den sunde fornuft få det sidste ord? Jo, hvis blot det var sådan. For et enkelt parti på Rådhuset vil ikke slippe taget i parkeringshuset. Det Konservative Folkeparti! I min enfold troede jeg, at konservatisme netop bestod i bl.a. at værne om vor kulturelle og kunstneriske arv, se tradition og forståelse af historiske sammenhænge som væsentlige værdier i en tid, da så mange synes at bagatellisere disse værdier. Skal et konservativt sindet menneske ikke fx forsøge at beskytte vort lands arkitektoniske værdier i hver en by, stor som lille, mod kortsigtet spekulation? At sige stop når historieløsheden vil overtage? Vil jeg – et konservativt sindet menneske – være stolt over en dag at kunne sige, at min stemme var afgørende for, at dette pladsanlæg blev skæmmet? At dette arkitekturkunstværk blev vægtet mindre end nogle hundrede nye – efter de flestes mening overflødige – parkeringspladser?

Fra:	Ekman Lett
Til:	TMFKP PARC
Emne:	nedlæggelse af parkeringspladser
Dato:	30. juli 2022 16:07:38

Kommunens forslag om nedlæggelse af parkeringspladser vil medføre at byen langsomt tømmes for små butikker hvorfor jeg er imod forslaget. Når de små butikkers antal reduceres er det mindre attraktivt at bo i og komme ind til byen, ligesom det medfører at byen bliver et indholdsløst museum med cafeer på hvert et hjørne.
Mvh
Jesper lett
Sendt fra Mail til Windows

Fra: Sylvester Langvad
Til: TMFKP PARC
Emne: Høringsvar
Dato: 25. juli 2022 22:27:01

Til 'Byen',

Jeg skriver som borger i Middelalderbyen for at sende min støtte til det eksisterende forslag til byrums- og trafikplanen for lokalområdet.

Særligt planerne om at reducere biltrafik samt oprettelse af flere grønne og ukommercielle byrum er længe tiltrængt, og vigtige skridt til at gøre Middelalderbyen til det bedste sted at bo. Næste skridt så jeg gerne som værende 95% reduktion af biltrafik så vi kun har den allermest kritiske biltrafik til stede.

Vh,
Sylvester Langvad
Beboer ved Kultorvet.

Fra: Vibeke Wedel
Til: TMFKP PARC
Emne: Nabohøring NEJ til Parkeringspladser i historisk bymidte CPH
Dato: 25. juli 2022 10:19:55

Jeg siger NEJ til biler/parkering i den historiske bymidte

1) mange butikker i området er 3-6 trin NED under vejplan. Det betyder at når en/flere biler er parkeret, kan butikken ikke ses af forbipasserende
I gågader, f.eks Kompagnistræde.

2) jeg ejer en butik i Kompagnistræde hvor flere P-pladser er placeret, så man ikke kan se butiksfacade eller vinduesudstilling. Det gør det meget svært/umuligt at drive butik.

3) det er ikke kønt med biler foran de smukke fredede facader, som næsten ikke kan ses eller nydes.

4) det er i forvejen meget dyrt at holde fredede ejendomme i flot stand, og hvis butikker ikke kan overleve, må disse butiksejere opgive vedligeholdelsen med slum til følge.

5) NEJ til biler/Parkering i historisk bymidte.

Med venlig hilsen

***

Vibeke Wedel

Ejer af butik i

Kompagnistræde 24 -1208 Kbh K

Mobil:

Fra: TMFKP PARC
Til: TMFKP PARC Byplankontorerne
Emne: VS: Navnebeskyttelse ! Høringssvar til "Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen"
Dato: 8. august 2022 14:08:42

Fra: "Navnsbeskyttelse"
Sendt: 8. august 2022 13:58
Til: TMFKP PARC <parc@kk.dk>;
Emne: Navnebeskyttelse ! Høringssvar til "Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen"

Høringssvar til "Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen"

Da jeg har navnebeskyttelse bedes mit navn og bopæl holdes hemmeligt, men jeg ønsker at afgive et høringssvar til dette emne.

Hej TMFKP PARC <parc@kk.dk> / Lise Laurberg

Jeg mener at flere dele af nærværende forslag er uacceptable og til direkte gene for eksisterende beboere og vil derfor på det kraftigste opfordre til at forslaget som det foreligger IKKE gennemføres.

Begrundelsen herfor er som følger:

"De fleste der har bil i Middelalderbyen har en, kun hvis de absolut behøver det"

Med den trafik som der er i Middelalderbyen, de daglige parkerings vanskeligheder samt prisen på denne, så er man generelt kun bilejer fordi det er absolut nødvendigt pga. arbejde, mobilitet, etc. og ikke som en "bonus". Generelt er det således, at dem som kan cykle eller tage offentlig transport allerede gør det hvis man skal dømme udfra hvad vi selv gør samt vores venner og naboer.

"Behovet forsvinder jo ikke med færre parkeringspladser – det giver blot mere meningsløs trafik"

Med det i mente så opnår man markante gener for beboerne hvis man fjerner ca. 70% af alle parkeringspladser da de lokale beboeres behov for en bil jo ikke forsvinder af den grund – folk skal jo fortsat på arbejde, etc.. Som det er i øjeblikket, så kan man forvente at cirkulere rundt i 30 minutter for at finde en fri p-plads indenfor en 500m radius af sit hjem – hvilket jo egentlig er 30 minutter spild liv og spildt CO2/NOX. Dette skyldes jo at der knap og nap er nok parkeringspladser i Middelalderbyen til dem af os der bor i Middelalderbyen som det er nu. F.eks. da man i sin tid omlagde Nørre Voldgade og reducerede antallet af p-pladser steg den tid det tog at finde en P-plads signifikant – og denne reduktion i antal af P-pladser var jo marginal if. til nærværende forslag.

Det er således uklart hvordan den almindelige københavnske beboer i Middelalderbyen skal kunne parkere deres bil når man nedlægger så mange P-pladser? Måske er målet at vi slet ikke skal have en bil, men som sagt, så har man kun bil af nød i Middelalderbyen og er afhængig af den, og det er således et mysterie hvordan folk skal komme på arbejde, etc..

"Håndværkere, leverancer, af/pålæsning"

København er en levende by, men det meste liv foregår jo i hjemmet og ikke i det offentlige rum. I disse hjem skal der ofte laves forskellige opgaver som VVS, EL, murerarbejde og des lige, især fordi boligmassen ofte er af ældre dato. Dette betyder, at man selv går i byggemarkedet og har behov for at parkere tæt på, men det betyder også at håndværkere skal have acceptable adgangsforhold så de gider at arbejde i Middelalderbyen. Med nedlæggelsen af så mange parkeringspladser vil det blive endnu vanskeligere end der er nu at få fat i en håndværker der gider at kommer idet vi allerede nu oplever at folk fravælger opgaver grundet de dårlige parkeringsforhold, eller at det bliver markant dyrere. Hvad er der ved et dejligt fortov og mere byrum, hvis forholdene i hjemmet er mangelfulde fordi håndværkere bliver væk? Givetvis opretter I 14 nye pladser – men set i lyset af at 700+ P-pladser fjernes så er det jo som en snebold i helvede og kun en symbolsk gestus mere end en løsning for os lokale.

Hvad skal vi så gøre med vores mobilitetsudfordringer?

Personligt så er vi afhængige af bil til at passe arbejde, samt at vi har et

handicappet familiemedlem som er 100% afhængig af en bil for at kunne have et minimum af liv uden for lejligheden, samt for hospitals/lægebesøg. Således er en bil en daglig nødvendighed for os.

Givetvis er der handicapparkeringspladser, men disse er generelt altid optagede (der er generelt større behov for handicapparkering end der er pladser), og bliver også anvendt (ulovligt) af folk uden handicapparkeringstilladelse, hvilket sker oftere jo mere trafik der er. Dette betyder så at man med det foreslåede ændringer må forvente at de handicapparkeringspladser i højere grad bliver optaget af retmæssige og uretmæssige brugere, hvorved det bliver længere til alting, hvilket jo netop er et problem for folk med mobilitetsproblemer. At oprette 6 ekstra P-pladser som kompensation dækker ikke engang det nuværende behov endsige det pres man må forvente der kommer. Således er det jo et plaster på en brækket arm. Helt konkret kan vi ligeledes se at jeres plan afskærer mit handicappede medlem at komme til læge da alt parkering sløjfes i dette område – og som bekendt er det nærved umuligt at skifte læge i IndreBy.

Det synes mig at omsorgen for de svage begrænser sig til bedre fortove, men det er jo slet ikke der det generelle behov ligger for folk med handicap. De får ikke et bedre liv af nyt byrum og brede fortove, og da slet ikke når det går ud over deres generelle mulighed for at bevæge sig rundt i de biler som er så nødvendige for dem, for at fastholde et arbejde eller et socialt liv.

”Behold nu de parkeringspladser”

En løsning må således være, at sålænge der er et behov for os almindelige københavnere i Middelalderbyen (med og uden særlige behov) så bør man sikre p-pladser til disse - og hvis ikke på gaden, så i P-hus som på Israels Plads. Desværre er den ofte fyldt op for beboerparkering men ideen er jo god. Bibehold ligeledes tilstrækkelig gadeparkering til beboere, til håndværkere, til handicappede, og begræns for alle andre.

Alternativet er at I får en Middelalderbyen der er flot at se på med kontorer, hoteller, etc. men uden rigtige københavnere da folk ikke længere kan få hverdagen til at fungere.

Et københavn for københavnere betyder vel at man tager hensyn til dem som bor i lokalmiljøet og deres daglige liv mere end til politiske ambitioner, turister eller arkitektoniske ideer.

Fra: Christina Legêne
Til: TMFKP PARC
Emne: parkering i indre by
Dato: 22. juli 2022 08:05:30

So erhvervsdrivende i indre by kan jeg gøre opmærksom på at det er næsten umuligt at læsse varer af...hvordan vil man opretholde cafe og butiksliv hvis man ikke kan læsse varer af. ? lad der være bedre muligheder for ervherv og handicappede i indre by .

With love ♥
CHRISTINA LEGÉNE
RASTABLANCHE
FIOLSTRAEDE 36 A
1171 COPENHAGEN K
DENMARK
PHONE 0045

http://www.facebook.com/rastablanche.dk

http://www.rastablanche.dk

Fra: allan troels-smith
Til: TMFKP PARC
Emne: Trafikplan Middelalderbyen
Dato: 20. juli 2022 09:49:43

Jeg protesterer mod enhver nedlægning af parkeringspladser, som ikke modsvares af oprettelse af et tilsvarende antal. Synspunktet er ensidigt rettet imod de mennesker som har behov for en bil og tilsvarende parkering. Må jeg foreslå at man i stedet ændrer reglen om parkering minimum 10 m fra gadehjørne til 5 m. Det vil frigøre mange parkeringspladser. Reglen har ingen trafikmæssig begrundelse, hvilket let se når man færdes i andre europæiske hovedstæder, hvor det tilsyneladende lader sig gøre at få trafikken til at glide uden tilsvarende restriktive regler. Reglen har visse steder fuldstændig komiske konsekvenser , hvor f.eks. en vej med en længde på 22-24 m ikke give plads til så meget som 1 parkeringsplads. Hvorfor ikke nytænke og ændre reglen til f.eks. 5 på steder hvor der ikke er nogle trafikbegrundelse for at bevare 10 m?
Med venlig hilsen
Dir. Cand.Polit. Allan Troels-Smith
Badstuestræde 18 D 3 tv
København K
Sendt fra Mail til Windows

Fra: TMFKP PARC
Til: TMFKP PARC Byplankontorerne
Emne: VS: Høringssvar - byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen
Dato: 11. juli 2022 08:10:08
Vedhæftede filer: ~WRD0000.jpg

Fra: Peter Scheuer <>
Sendt: 10. juli 2022 10:25
Til: TMFKP PARC <parc@kk.dk>
Cc: Nina Ringen <>
Emne: Høringssvar - byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen

Hej med jer,
Jeg er begejstret over den fremsendte plan for Middelalderbyen, og jeg tror de skitserede forslag vil øge trivsel og gøre byrummet mere interessant. Jeg har dog et inderligt ønske om at planen også vil italesætte restriktion for salg og udskænkning af alkohol. Mit hus beliggende Vandkunsten 11 ligger lige op ad CPH Downtown Hostel, og vi er utroligt generet af at der udskænkes og spilles musik til den lyse morgen. I forbindelse med anlæggelse af et torv. Og jeg håber, at man i forbindelse med anlægningen af en plads på Vandkunsten, kan indføre et forbud for salg af alkohol ved midnat på hverdage og kl. 02 i weekenden, og at musik på udskænkningssteder skal ophøre på samme klokkeslæt.
De venligste hilsener
Peter Scheuer

Best regards,

Peter Scheuer
Director, Business Development

M: +45
E:

louispoulsen.com
Instagram · Instagram Professional · Facebook · LinkedIn · Pinterest

Louis Poulsen A/S
Kuglegårdsvej 19-23
1434 København

This email, including all attachments, may contain confidential information intended for the receiver only, which may not be copied or distributed to unauthorised persons. If you have received this email by mistake, please notify us immediately by telephone on +45 70 33 14 14. Louis Poulsen A/S processes your personal information. The conditions on which processing takes place, including your rights as a data subject, appear from our Privacy Policy.

Fra: TMFKP PARC
Til: TMFKP PARC Byplankontorerne
Emne: VS: Parkeringspladser
Dato: 8. juli 2022 10:36:14

-----Oprindelig meddelelse-----
Fra: Lucas Barkow <>
Sendt: 8. juli 2022 10:17
Til: TMFKP PARC <parc@kk.dk>
Emne: Parkeringspladser

Jeg siger nej tak til at fjerne 750 parkeringspladser i smukke København. Der er alt for lidt i forvejen.

Mvh Lucas Barkow

Sendt fra min iPhone

Fra: TMFKP PARC
Til: TMFKP PARC Byplankontorerne
Emne: VS: Høring om byrums- og trafikplan for Middelalderbyen
Dato: 6. juli 2022 11:12:17
Vedhæftede filer: image001.png

Fra: Jeanett Ojén <>
Sendt: 6. juli 2022 11:07
Til: TMFKP PARC <parc@kk.dk>
Emne: Høring om byrums- og trafikplan for Middelalderbyen

Beredskabsforbundet har ingen bemærkninger til byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen.

Mange hilsner

Jeanett Ojén
Specialkonsulent
Beredskabsforbundet
Bag Rådhuset 3,3
DK-1550 København V
Mobil: + 45
Mail:
Web: www.beredskab.dk

tænk på miljøet – behøver du at udskrive denne mail?

Fra: TMFKP PARC
Til: TMFKP PARC Byplankontorerne
Emne: VS: Nedlæggelse af parckeringspladser
Dato: 6. juli 2022 09:15:25

-----Oprindelig meddelelse-----
Fra: keyvan maghsoudi <>
Sendt: 6. juli 2022 09:14
Til: TMFKP PARC <parc@kk.dk>
Emne: Nedlæggelse af parckeringspladser

Kære KK

Som erhvervsdrivende (lægepraksis) er jeg stærkt imod. Medmindre man vil markerer nogen bestemte parkering pladser til os der har lægepraksis med operationer. Så pt og pårørende kan nemt kom til og fra. Dette er kun brug for i dagtiden fra 0800-1600.
Mvh
Praktiserende øre næse halslæge
Keyvan Maghsoudi
Nyhavn 12

Sendt fra min iPhone

Fra: TMFKP PARC
Til: TMFKP PARC Byplankontorerne
Emne: VS: Høringssvar på Dokumentnummer 2022-0133806-4
Dato: 1. juli 2022 08:07:41

Fra: Jens Kvorning <>
Sendt: 30. juni 2022 17:04
Til: TMFKP PARC <parc@kk.dk>
Emne: Høringssvar på Dokumentnummer 2022-0133806-4

Jeg vil gerne tilslutte mig forslaget om at sløjfe 750 parkeringspladser til fordel for cyklister og fodgængere i Middelalderbyen. Der er for meget unødvendig biltrafik og meget går på at lede efter parkeringspladser. Byen bør først og fremmest være for beboere og ikke pendlere og omegnsbeboere, der vil på shopping og restaurant, biograf m.v.. Det er en dårlig vane ikke at tage cyklen eller offentlig transport i storbyer, hvor mulighederne er rigtig gode for det.
Jeg håber, at I vil gøre noget mere for at stoppe vanvidsbilisme, herunder de bilister, der med vilje får deres biler til at larme ekstra. Det er til meget stor gene.
Med venlig hilsen
Jens Kvorning
Sankt Pedersstræde 37, 4. sal, 1453 København K

Fra: TMFKP PARC
Til: TMFKP PARC Byplankontorerne
Emne: VS: Høringssvar
Dato: 30. juni 2022 08:53:11
Vedhæftede filer: ~WRD0932.jpg

Fra: Brian Carlson <>
Sendt: 29. juni 2022 17:34
Til: TMFKP PARC <parc@kk.dk>
Emne: Høringssvar
Sagsnummer 2022-0133806
Dokumentnummer 2022-0133806-4

Hej Teknik- og Miljøudvalg

Man kan starte med at spørge:
Hvis der skal være færre biler i København, hvis biler er det så, som trods alt skal have lov at være der?

Det er selvfølgelig københavnernes. Og ikke udefrakommende.

Derfor virker forslaget også uhensigtsmæssigt, at fjerne 750 p-pladser som bruges af borgerne i København.

Hvis der skal være færre biler i København må man se på hvordan man mindsker biler IND i København. Ikke gøre livet markant mere besværligt for borgerne der allerede bor i byen.

Man kunne jo genoptage forslag omkring betaling for at køre ind i indre by - og lade være med at kalde det en betalingsring men fx en sundhedsring/miljøring/moderniseringsring
eller lignende.

Nej tak til færre p-pladser til borgerne i København.

Brian Ørting Carlson
Ny Adelgade 9,4. tv
1104 København K

Bedste hilsner / Best regards

Brian Carlson
CEO, Partner
+45

Klausen og Partners A/S
Islands Brygge 55
2300 København S

Fra: TMFKP PARC
Til: TMFKP PARC Byplankontorerne
Emne: VS: Høring sags nr. 2022-0133806
Dato: 29. juni 2022 14:16:29

Fra: Kurt Carlsen
Sendt: 29. juni 2022 13:56
Til: TMFKP PARC <parc@kk.dk>
Emne: Høring sags nr. 2022-0133806

Hej Lise Laurberg,
Jeg mener vi børe tage et mere Globalt ansvar og forsætte arbejdet med at motivere mennesker til at køre i biler og andet, som ikke bruger fossilt brændstof.
Ikke alle vil kunne skifter til cykel eller tog etc., så derfor at den BEDRE for klimaet at vores by tilbyder parkering til ikke fossilt drevne biler, varebiler, lastbiler og motorcykler - gerne med meget svagt støjniveau.
Så vil vores by ikke bare bliver bedre, men vi vil også forbedre forstæderne, fordi der kommer dette fokus for mennesker der bare kommer til city med mellemrum.
Please, tænk over det samlede billede og vi har heldigvis ikke en trafikal kaos by, vi kan godt gøre det her, bedst for all:
Behold P pladser, men mærk dem til "grønne" biler etc.
Venligst,
Kurt Carlsen
Rosengården 6,3. tv
1174 København K

Fra: TMFKP PARC
Til: TMFKP PARC Byplankontorerne
Emne: VS: Parkeringspladser nedlæggelse
Dato: 29. juni 2022 10:11:57

Fra: Fra Tandlæge Marianne Hoffmeyer <>
Sendt: 28. juni 2022 18:43
Til: TMFKP PARC <parc@kk.dk>;
Emne: Parkeringspladser nedlæggelse

Kære rette vedkommende

Svar på eboks brev fra jer vedr at nedlægge flere parkeringspladser i centrum af byen.

Det er vi så inderligt imod. Manglende respekt for de borgere der gerne vil ind til byen, f.eks til os deres tandlæge i gennem mange år. Der er nedlagt lokale busser (linie 14 tværs igennem strøget og andre langs kanalerne). Ikke alle er godt gående til så lange afstande fra tog og metro. Vi bliver alle ældre med tiden eller kan være uheldig at få en sygdom der gør at vi ikke kan bevæge os flere kilometre. Det er nødvendigt at respektere dem der vil ind med bil et par timer og skal kunne parkere i nærheden af erhverv (tandlæge, specialer, m.m.). Lad parkeringspladserne stå og måske begrænse brugen til ca 2-3 timer? Eller give os mulighed for at reservere en parkeringsplads på gaden tæt på vores erhverv. I kan simpelthen ikke være bekendt at slå så mange parkeringspladser ned ?!

--
Tandlæge Marianne Hoffmeyer
Assistent: Janna ("Hanna" er tandlægeuddannet i Columbia og får praktik som klinikassistent)
Tandlægestuderende: Henriette, Eva, Alberte og Christie
v/ Københavns Paradentose- og Implantatklinik
Vimmelskaftet 47, 2 TH
1161 København K
Telefon: 3313 6660
Email: _____
www.strogettand.dk (online booking til reservation af ny tid)

Denne email og dens indhold er kun beregnet til brug for adressaten. Hvis De ved en fejl har modtaget denne email,venligst informere os ved at returnere emailen. Slet derefter emailen fra Deres system, da den kan indeholde fortrolige oplysninger. Det er ikke tilladt at misbruge denne email og dens indhold. / This email and its contents is intended for the addresse only. If you by mistake have received this email, please notify us by returning it to us. Then delete this message from your system as it may contain confidential information. It is not allowed to misuse this email or its contents.

Fra: TMFKP PARC
Til: TMFKP PARC Byplankontorerne
Emne: VS: Høringssvar
Dato: 29. juni 2022 10:11:39

Fra: Mikkel Wulff Iversen <>
Sendt: 28. juni 2022 16:27
Til: TMFKP PARC <parc@kk.dk>
Emne: Høringssvar

Hej
Beboere med parkeringslicens får væsentligt svære ved at bruge licensen og finde en parkeringsplads. Jeg mener at veje uden prikmarkering i rød zone bør bestå.
Hvor mange pladser vil der være tilbage af dem som er uden prikmarkering (tidsbegrænsning) i rødzone?
Hvis alle disse pladser nedlægges, så bør de erstattes af tilsvarende økonomiske tilbud i parkeringshuse.
Hent Outlook til iOS

Fra: TMFKP PARC
Til: TMFKP PARC Byplankontorerne
Emne: VS: Høringssvar
Dato: 28. juni 2022 15:21:01

-----Oprindelig meddelelse-----
Fra: <>
Sendt: 28. juni 2022 15:19
Til: TMFKP PARC <parc@kk.dk>
Emne: Høringssvar

Vedr. Høring om byrums- og trafikplan for Middelalderbyen

Kære Københavns Kommune

Det er ikke en løsning at fjerne parkeringspladser fra byrummet når der i forvejen er manglen på p-pladser. En løsning kan være at flytte parkeringspladser ved fx at oprette parkeringskældre. Det virker absurd at skulle fjerne noget som i forvejen er problematisk for mange mennesker, hvorfor kan de mennesker der elsker naturen ikke flytte på landet. København er en storby, som har en fin fordeling af grønneområder.

Jeg er modstander af at fjerne parkeringspladser!

Mvh. en anonym beboer

Fra: TMFKP PARC
Til: TMFKP PARC Byplankontorerne
Emne: VS: Høringssvar
Dato: 28. juni 2022 10:45:07

Fra: steffen andersen <>
Sendt: 28. juni 2022 10:40
Til: TMFKP PARC <parc@kk.dk>
Emne: Høringssvar
Jeg syntes det er et problem i fjerner pladser i kbh
Jeg så heller udvidelser af p plader gerne underjordisk p huse for københavnere / håndværkere mm der ikke koster en formue
Evt via borgerlicens og gratis for elbiler som nu
Mvh
Steffen andersen
Løngangstræde 21

Fra: TMFKP PARC
Til: TMFKP PARC Byplankontorerne
Emne: VS: Sagsnummer: 2022-0133806
Dato: 28. juni 2022 08:55:54
Vedhæftede filer: image001.png

Fra: Butik 008 <>
Sendt: 28. juni 2022 06:49
Til: TMFKP PARC <parc@kk.dk>
Emne: Sagsnummer: 2022-0133806

Hej
Jeg vil gerne give et høringssvar vedr: Sagsnummer: 2022-0133806
Jeg synes det er vanvittig at nedlægge endnu flere offentlige parkeringspladser, håndværkere, medarbejdere, konsulenter og kunder mv. kan altså ikke alle sammen cykle på en ladcykel om end det åbenbart er det økokommunisterne ønsker. København er en moderne hovedstad og der er naturligvis behov for offentlige parkeringspladser. Der er masser af byrum som i dag ikke bliver benyttet, og der er rigeligt at plads til gående og cyklister.
Disse ændringer vil naturligvis også koste en masse penge. Var det ikke bedre at lade folk beholde flere af deres egne penge fremfor endnu et feel good projekt ?

Med venlig hilsen / Kind regards

Frederik Heegaard
Franchisetager
Heegaard Retail ApS

Direct: +45
Address : Rådhuspladsen 47 | 1550 København V

Igo2

Svar til: Høring 57262 af: Lise Brink Andersen

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
270

INDSENDT AF
Lise Brink Andersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Bestyrelsesmedlem i Grønnegade Kvarters Beboerforening

BY
København K

POSTNR.
1104

ADRESSE
Ny Adelgade 12, 1

HØRINGSSVAR

Danmarks Restauranter og Caféer (DRC) hilser Byrums- og trafikplanen velkommen med et stort og inderligt ønske om at omdanne Ny Adelgade og Grønnegade til en såkaldt "grøn oase", hvor hele kvarteret skal lukkes totalt for trafik og omdannes til et område baseret på udeservering. Det er ikke det de skriver ligeud, men det er nemt at læse mellem linjerne.

Hvorfor lige præcis Grønnegadekvarteret udpeges må stå hen i det uvisse, men DRC varetager naturligvis deres medlemmers interesser, hvor vores beboerforening varetager beboernes interesser.

Beboernes interesse er så absolut ikke at blive indsat som statister i en kalkuleret plan, hvor vi vil blive omringet af endnu mere støj end det, vi allerede er tvunget til at leve med nu. Vi ønsker ikke, at vores kvarter indlemmes med et yderligere og mere intensivt natteliv.

DRC skriver selv: "uden dog at facilitere gadefester som generer både beboere, det professionelle natteliv og øger behovet for politiressourcer, natteværter mv."

Men det er jo lige præcist det, som kvarterets beboere allerede lever med nu - og oven i hatten endda endnu mere, hvor især udvidet udeservering genererer med støj på over 70 dB! Hvordan kan DRC tro, at ved lukning af vores kvarter, vil støj, nattefester og larmende udeserveringer forgå på en stille og rolig måde?

Man burde næsten foranledes til at tro, at ingen af DRC's bestyrelse har befundet sig i fx Ny Adelgade en fredag nat kl. 2.?

DRC skriver at i en Epinion "angiver mere end halvdelen af beboerne i indre by, at de netop har tilvalgt at bo i byen pga bl.a. pulsen". I samme afsnit står der: "Hele 74 procent angiver endda at det indre København ville være det sted de ville vælge, hvis de skulle bosætte sig igen"

Spørgsmål - hvordan kan man lave en undersøgelse fra beboere, som iflg DRC bor i byen og samtidig

oplyser, at de vil flytte tilbage?

Den undersøgelse, som retvisende beretter om beboernes mening, kan ses i Indre By Lokaludvalgs høringssvar nr. 232. Den vil jeg anbefale DRC og Københavns Kommune nærlæser.

Så tak for tilbuddet, men beboerne i vores kvarter har intet ønske om et lukket og tivoliseret kvarter.

Det håber vi også Københavns Kommune har fuldt forståelse for. Ikke mindst, når det gælder skatteborgernes livskvalitet, hverdagsliv og helbred!

Svar til: Høring 57262 af: Beboer i Middelalderbyen

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
269

INDSENDT AF
Beboer i Middelalderbyen

BY
København K

POSTNR.
1066

ADRESSE
Admiralgade 19, 3. sal

HØRINGSSVAR

Jeg støtter høringssvar 210 afgivet af Rundetårn Kvarters Beboerforening.

Jeg mener, at beboerne i Middelalderbyen skal sikres mulighed for parkering i Middelalderbyen eller i umiddelbar nærhed – ved et antal P-plads med intelligent udnyttelse af pladsforhold og i samspil med de øvrige behov og ønsker for Middelalderbyen.

Endvidere foreslår jeg, at reglen om gratis parkering for køretøjer uden licens i tidsrummet lørdag kl. 17 til mandag kl. 8 fjernes, da det medfører, at mange gæster i Middelalderbyen tager bilen herind og parkerer på gader og stræder, hvor det er gratis, i stedet for at parkere i P-huse eller udenfor Middelalderbyen, hvilket medfører, at disse biler fylder i Middelalderbyens byrum.

Desuden foreslår jeg, at offentlige virksomheder, myndigheder mv. går forrest, såfremt bilerne skal ud af eller reduceres i Middelalderbyen. Således kan P-kælderen under Social- og Ældreministeriet eksempelvis anvendes til parkering for Middelalderbyens beboere. Tilsvarende løsninger om parkering bør kunne findes flere steder i og omkring Middelalderbyen med fokus på beboerne.

Mht. cykler og cykelparkering skal dette også forbedres – mere plads til cykelparkering, men igen på en intelligent måde; fx underjordisk parkering ligesom ved Kgs. Nytorv Metrostation og cykel-P-huse, men også på gader og stræder – og i samspil med de øvrige behov og ønsker for Middelalderbyen. Der skal implementeres en metode til at sikre, at cyklerne i P-pladserne er aktive, således at en større del heraf ikke efter en periode går til ”døde”/inaktive cykler, som blot ruster og forfalder – dels da det optager plads og dels da det ikke er kønt.

Svar til: Høring 57262 af: Nanna Pörtner

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
268

INDSENDT AF
Nanna Pörtner

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Dessertdragens Kageværksted

BY
københavn K

POSTNR.
1453

ADRESSE
Sankt Peders Stræde 26

HØRINGSSVAR

Som butiksindehaver er jeg stor modstander af færre parkeringspladser i Middelalderbyen. Det vil have store konsekvenser for min forretning, hvis mine kunder ikke har mulighed for at parkerer i nærheden af butikken. Jeg leverer på ugenlig basis kager til cafeer og restauranter rundt om i middelalderbyen. Det er kaotisk at komme rundt og stort set umuligt at få en lovlig parkeringsplads. Byen har brug for parkeringspladser så vi kan få leveret og leverer vare. Uden parkeringspladser bliver kunderne væk. Jeg har haft min butik i 16 år og har set oceaner af parkeringspladser forsvinde og det samme er livet i gaderne. Når der ikke kan komme kunder til butikkerne, så dør eller flytter butikkerne. Jeg har masser af kunder der kommer ind fra provinsen om lørdagen i bil og traver rundt i hele middelalderbyen for at købe ind, spise en frokost, går på museum og hente en kasse kager inden de daffer ud af byen igen. Det er folk der holder indre by i gang og smider en slat penge. Hvis der ikke er nogen parkeringspladser at få, så mister jeg også alle de kunder der selv afhenter store bestillinger. Hvem gider at bakse en kage til 70 couverter i regn og blæst til parkeringshuset på Israels Plads ?

I stedet for parkeringspladser vil I have bænke og plantekasser. Det sidste kvarteret har brug for er bænke hvorpå der kan holdes nattefester og sove branderter ud på og blomsterkummer at pisse i. Med det lave niveau Københavns kommune har inde for renhold, vil det være en klam omgang for beboer og erhvervsdrivende i området.

Svar til: Høring 57262 af: Bremerholm 6 Holding ApS

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
267

INDSENDT AF
Bremerholm 6 Holding ApS

BY
København K

POSTNR.
1069

ADRESSE
Bremerholm 6

HØRINGSSVAR

Bremerholm 6 Holding ApS skriver dette høringssvar imod den foreslået Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen.

København har ærligt talt ikke er problem med for mange biler. Om noget, har København allerede et problem med for få parkeringspladser, som beboere og erhvervsdrivende i indre by har brug. Det er trods alt, beboerne og de erhvervsdrivende som udgør livet i byen, og denne plan tager ikke hensyn til dem. Biler bliver brugt både privat og i erhverv til udførelsen af opgaver, som ikke altid er egnet til offentligt transport eller cykel.

Der i øvrigt da heller ikke et pladsproblem i byen, som denne plan tydeligtvis er baseret på.

Hvis det endeligt var forureningsproblemet, som kommunen vil til livet, så findes der mange bedre løsninger, herunder betalingsadgang for forurenet biler. Hvorfor kan et 30-årig diesel bil fortsat kører frit rundt i København? Gamle forurenende biler er blevet forbudte i adskillige storbyer allerede, men Købanhavn er i dette henseende håbløst bagud.

Det er stadigvæk sandt at geografisk mobilitet er i lig med social og økonomisk mobilitet, og denne plans forudsætning, at andre former for liv (fodgængere? Cafeer? Legepladser?) vil overtage Bremerholm, hvis bare den var lukket for biltrafik er pure romantisk nonsens uden basis i virkeligheden og data. Hele grundlaget for planen er implicit, at hvis man ikke kan komme til sin destination i bil, så kommer man der på anden vis. Det er dog ren fiktion og uden basis i næsten 100 års socioøkonomisk forskning.

Det er lokalbeboerne og de erhvervsdrivende, der betaler skat til Københavns kommune, og det er åbenbart dem, der så ovenikommet skal betale for denne plans økonomiske konsekvenser for lokalområdet i form af færre besøgende, færre faciliteter, og højere omkostninger.

Svar til: Høring 57262 af: Hotel the Socialist

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
266

INDSENDT AF
Hotel the Socialist

BY
København K

POSTNR.
1069

ADRESSE
Bremerholm 6

HØRINGSSVAR

Hotel the Socialist skriver dette høringssvar imod den foreslået Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen.

København har ærligt talt ikke er problem med for mange biler. Om noget, har København allerede et problem med for få parkeringspladser, som beboere og erhvervsdrivende i indre by har brug. Det er trods alt, beboerne og de erhvervsdrivende som udgør livet i byen, og denne plan tager ikke hensyn til dem. Biler bliver brugt både privat og i erhverv til udførelsen af opgaver, som ikke altid er egnet til offentligt transport eller cykel.

Der i øvrigt da heller ikke et pladsproblem i byen, som denne plan tydeligtvis er baseret på.

Hvis det endeligt var forureningsproblemet, som kommunen vil til livet, så findes der mange bedre løsninger, herunder betalingsadgang for forurenet biler. Hvorfor kan et 30-årig diesel bil fortsat kører frit rundt i København? Gamle forurenende biler er blevet forbudte i adskillige storbyer allerede, men Købanhavn er i dette henseende håbløst bagud.

Det er stadigvæk sandt at geografisk mobilitet er i lig med social og økonomisk mobilitet, og denne plans forudsætning, at andre former for liv (fodgængere? Cafeer? Legepladser?) vil overtage Bremerholm, hvis bare den var lukket for biltrafik er pure romantisk nonsens uden basis i virkeligheden og data. Hele grundlaget for planen er implicit, at hvis man ikke kan komme til sin destination i bil, så kommer man der på anden vis. Det er dog ren fiktion og uden basis i næsten 100 års socioøkonomisk forskning.

Det er lokalbeboerne og de erhvervsdrivende, der betaler skat til Københavns kommune, og det er åbenbart dem, der så ovenikommet skal betale for denne plans økonomiske konsekvenser for lokalområdet i form af færre besøgende, færre faciliteter, og højere omkostninger.

Svar til: Høring 57262 af: Bobo Food Studio

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
265

INDSENDT AF
Bobo Food Studio

BY
København K

POSTNR.
1069

ADRESSE
Bremerholm 6

HØRINGSSVAR

Bobo Food Studio skriver dette høringssvar imod den foreslået Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen.

København har ærligt talt ikke er problem med for mange biler. Om noget, har København allerede et problem med for få parkeringspladser, som beboere og erhvervsdrivende i indre by har brug. Det er trods alt, beboerne og de erhvervsdrivende som udgør livet i byen, og denne plan tager ikke hensyn til dem. Biler bliver brugt både privat og i erhverv til udførelsen af opgaver, som ikke altid er egnet til offentligt transport eller cykel.

Der i øvrigt da heller ikke et pladsproblem i byen, som denne plan tydeligtvis er baseret på.

Hvis det endeligt var forureningsproblemet, som kommunen vil til livet, så findes der mange bedre løsninger, herunder betalingsadgang for forurenet biler. Hvorfor kan et 30-årig diesel bil fortsat kører frit rundt i København? Gamle forurenende biler er blevet forbudte i adskillige storbyer allerede, men Købanhavn er i dette henseende håbløst bagud.

Det er stadigvæk sandt at geografisk mobilitet er i lig med social og økonomisk mobilitet, og denne plans forudsætning, at andre former for liv (fodgængere? Cafeer? Legepladser?) vil overtage Bremerholm, hvis bare den var lukket for biltrafik er pure romantisk nonsens uden basis i virkeligheden og data. Hele grundlaget for planen er implicit, at hvis man ikke kan komme til sin destination i bil, så kommer man der på anden vis. Det er dog ren fiktion og uden basis i næsten 100 års socioøkonomisk forskning.

Det er lokalbeboerne og de erhvervsdrivende, der betaler skat til Københavns kommune, og det er åbenbart dem, der så ovenikommet skal betale for denne plans økonomiske konsekvenser for lokalområdet i form af færre besøgende, færre faciliteter, og højere omkostninger.

Svar til: Høring 57262 af: Mads Aarup

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
264

INDSENDT AF
Mads Aarup

BY
København K

POSTNR.
1204

ADRESSE
Magstræde 11

HØRINGSSVAR

Bilag 4 beskriver udfordringerne med kamerabaseret adgangsbegrænsning.

Middelalderbyens trafikale problemer løses ikke med skilte og god vilje. Det har Byrumsforsøget allerede vist, og det kan ses ved selvsyn enhver onsdag- torsdag-, fredag- og lørdag aften. Det er nødvendigt at begrænse hvilke biler, der kan køre ind i området. Hvis ikke dette gøres med fysiske barrierer såsom pullerter eller bomme, kan det implementeres med automatisk udskrivning af bøder (evt advarsler i en kort introduktionsperiode). Systemet kendes fra bl.a. vaskehaller, Miljøzonen omkring København, vores betalingsbroer med mere.

Beboerne opfordrer Kommunen til ikke at benytte Bilag 4 til at udskyde begrænsning af køretøjer ind i Middelalderbyen, men til at benytte Bilag 4, som den udmærkede arbejdsseddel det er, til at løse eventuelle udfordinger. Det er nødvendigt at gøre noget for at begrænse indkørslen til Middelalderbyen - særligt fordi den mest belastende kørsel i aften og nattetimerne slet ikke leder efter parkering, men blot kører for at se og blive set (og hørt).

Beboere har taget fat i ITS Teknik, som bla svarer, citat start:

> *Et system med ANPR kamera (Automatisk NummerPlade Registrering) hvor man bruger en whiteliste funktion er iht. GDPR, da der kun gemmes nummerplader på whitelisten på de biler der har givet deres accept. Whitelisten bruges til at verificere at nummerpladen er godkendt i systemet og har tilladelse til at køre ind på et givent område. Systemet vil kunne åben en bom, port eller andet, hvor f.eks. beboer eller personale kun har lov til at køre ind. En nummerplade der ikke er på whitelisten, vil ikke kunne få adgang til området.*
>
> *Når et kamera læser en nummerplade bliver der som udgangspunkt kun taget et billede af selve nummerpladen og ikke bilen eller personen i bilen. Via kunstig intelligens (OCR) i kameraet bliver billedet/nummerpladen analyseret og systemet modtager nummerpladen i tekststreg som bruges til at tjekke om den er med på whitelisten. Når nummerpladen er tjekket, sletter systemet automatisk tekststregen med nummerpladen. Billedet der er taget, bliver automatisk slettet i kameraet.*

Vi har lavet lignende systemer mange steder i Danmark og bl.a. i Køge, hvor der åbnes en bom for de biler der er med på whitelisten og der må køere ind på et bestemt område.

Citat slut.

Vi planlægger at fremsætte forslag gennem IBLU om kamarabaseret adgangsbegrænsning til Middelalderbyen som et nødvendigt tiltag for at opnå den ønskede opretning af Middelalderbyens alvorlige trafikale problemer

MATERIALE:
bilag 4.pdf

TMF Byplan Nord (3124)
Teknik- og Miljøforvaltningen

Bilag 4

Opsummering på 'Analyse om regulering af køretøjers adgang til Middelalderbyen med licenssystem og håndhævelse med nummerpladegenkendelse'

27-04-2022

Sagsnummer i F2

Dokumentnummer i F2
1289813

Sagsnummer i eDoc

Sagsbehandler

Forvaltningen har i forbindelse med udarbejdelsen af Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen fået undersøgt og redegjort for mulighederne for følgende:

- Regulering af køretøjers adgang til Middelalderbyen med licenssystem
- Håndhævelse af overholdelse af krav med nummerpladegenkendelse
- Samspil mellem mulige licenssystemer og håndhævelse med nummerpladegenkendelse

Analysen er udarbejdet af Via Trafik Rådgivning A/S og Horten Advokatpartnerselskab.

Konklusioner

Herunder følger en beskrivelse af analysens vurdering og konklusion på muligheder og begrænsninger for at indføre et licenssystem og at håndhæve det ved hjælp af nummerpladegenkendelse.

Licenssystem

Den juridiske analyse vurderer, at der ikke er lovhjemmel til at indføre et licenssystem til regulering af, hvilke køretøjer, der kan have adgang til et område. Dette hænger sammen med de muligheder, der er for håndhævelse af ordningen, og indeholder både en GDPR-mæssig og en færdselslovsmæssig hjemmelsudfordring.

Med den nuværende lovgivning er det politiet, der kan håndhæve en ordning med licenssystem, da de håndhæver loven overfor den kørende færdsel. Politiet vil derfor skulle scanne nummerplader for at kontrollere om et køretøj har licens og derved ret til at køre i Middelalderbyen. Kontrollen kræver, at politiet har kendskab til hvilke køretøjer, der har en licens og derfor forudsætter det udveksling af personoplysninger mellem politiet og kommunen. En sådan udveksling af data kræver, at der er den fornødne hjemmel til indsamlingen, registreringen og opbevaringen af personoplysninger. Den gennemførte analyse vurderer, at der på det foreliggende grundlag ikke er hjemmel til at indsamle og behandle personoplysninger som led

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

EAN-nummer
5798009809452

i regulering af køretøjers adgang til Middelalderbyen med et licenssystem.

Der vurderes heller ikke at være hjemmel til at udforme licenssystemet således, at der automatisk udstedes en licens, der giver adgang til Middelalderbyen. GDPR indeholder således et forbud mod afgørelser, der alene er baseret på automatisk behandling.

Der skal også tages højde for, at et tiltag ikke må være for svært eller i praksis umuligt eller for ressourcekrævende at håndhæve for politiet.

Hvis Københavns Kommune skal håndhæve licenssystemet i stedet for at politiet gør det, kræver det en særskilt hjemmel i færdselsloven

Kameraovervågning
I analysen er der yderligere redegjort for, om der kan indføres kameraovervågning, der skal anvendes til at kontrollere og håndhæve adgangen med automatisk nummerpladegenkendelse.
I analysen konkluderes det, at der ikke er hjemmel til, at offentlige myndigheder kan foretage kameraovervågning af veje til almindelig færdsel og parkeringspladser inden for rammerne af GDPR og databeskyttelsesloven. Det vil derfor være nødvendigt at skabe en hjemmel i lovgivningen til registreringen af nummerplader, idet den gældende tv-overvågningslov ikke indeholder et formål, som handler om mere almene, offentlige hensyn.

Proportionalitetsprincippet
Udover de ovennævnte forhold, vurderer analysen yderligere, at der er risiko for, at proportionalitetsprincippet ikke overholdes ved indførsel af et licenssystem. Man kan generelt sige, at jo færre grupper af køretøjer, der tillades adgang til at køre ind i Middelalderbyen, des større er sandsynligheden for, at indkørselsforbuddet inklusive undtagelser vil være i strid med proportionalitetsprincippet. Såfremt proportionalitetsprincippet ikke overholdes, vil dette som udgangspunkt føre til, at ordningen ikke er lovlig.

Svar til: Høring 57262 af: Jørgen Burkal

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
263

INDSENDT AF
Jørgen Burkal

BY
Kbh. V

POSTNR.
1620

ADRESSE
Vesterbrogade 79, 3. th

HØRINGSSVAR

Der er mange rigtige gode ideer bag og med planen.

Jeg synes dog at der mangler noget fra idé til konkrete tiltag, og dermed også sanktioner hvis de gode intentioner bliver modarbejdet.

Jeg kunne godt tænke mig at der bliver renere luft og mindre støj her i byen, især fra trafikken.

Jeg kan kikke forstå at f.eks. partybusser kan sniger sig ind under kategorien "veteranbiler", og så kører rundt i bykernen med gamle og osende motorer og ikke er underlagt hverken nutidige sikkerhedskrav eller krav om ikke at larme til langt ud på natten. Ligeledes er det stadigvæk tilladt at "Wolt-knallerter" kan køre rundt med to-taktsmotorer, der sviner mere end de fleste bensin- og dieselbiler. Hvorfor ikke et krav om el-motorer nu? Hvis der blev stillet krav om at det ikke var tilladt at forurene luften med trafikos og -støj, så ville der være rigtig mange der ville blive meget glade.

Frisk luft til byen !

Svar til: Høring 57262 af: Nana Nørgaard

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
262

INDSENDT AF
Nana Nørgaard

BY
København K

POSTNR.
1453

ADRESSE
Sankt Peders Stræde

HØRINGSSVAR

Jeg er født i Skt Peders Stræde, jeg har været barn og ung i Pisserenden, i dag bor jeg her igen med min kæreste og mine to børn. Det særlige ved området er, at her bor mennesker. Mennesker som ikke bare flytter, når det "vilde liv" i byen skiftes ud med egen græsplæne og garage i provinsen, men som vil kvarteret og hinanden. Det er trygt for børn og gamle og os midt imellem, og det gør området til noget ganske særligt.
Men gør man det sværere for beboere at leve i Indre By med alt, hvad det indebærer - f.eks søvn, dagligvareforrerninger og parkering - så ryger kvarterets sjæl, og det bekymrer mig.

Vi vil ikke have udvidet udeservering - det kalder på endnu mere fest og larm i gaderne.

Vi vil ikke have gågader - de små specialbutikker lukker uden biltrafikken, og vi får kædeforretningerne og deres grimme tøjstativer ude på gaderne. Hvis ikke butikkerne bare får lov at stå tomme, som de gør på Strøget og i Købmagergade - det kunne også meget vel være udfaldet.

Vi vil ikke have flere barer. Rekom ejer hele Vestergade - det frygteligste, mest voldelige uudholdelige sted i byen, hvor unge mennesker drikker sig så stive, at de brækker sig og blackouter nedenfor vores vinduer.

Vi er IKKE imod barer og et festligt natteliv - det er en del af kvarteret og har altid været det. Men det har taget overhånd og gør intet godt for byen. Hverken beboere eller de turister, som det lader til, at I ønsker skal fylde byens gader, har lyst til at vade rundt i opkast. Det er heller ikke sjovt at sende sine børn i skole med bræk under skosålerne.

Indre By's beboere har prøvet at råbe kommunen op omkring de her ting MANGE gange - er det nu, I lytter, eller ignorerer I endnu engang os, der bor i byen? Som ikke bare kommer her for at tjene penge eller drikke sig fra sans og samling.

Jeg har været et trygt barn i et festligst kvarter, og en festlig ung kvinde i et kvarter med nogle fantastiske barer (ikke dem i Vestergade). I dag er jeg 34 år, og elsker at se mine børn vokse op i et kvarter, hvor vi passer på hinanden og har lyst til at leve. Men det bekymrer mig, når Københavns

Kommune gang på gang ignorerer os på bekostning af barer og turisme.

Lyt til os. Det ville være fedt.

Tak.

Nana

Svar til: Høring 57262 af: Mads Aarup

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
261

INDSENDT AF
Mads Aarup

BY
København K

POSTNR.
1204

ADRESSE
Magstræde 11

HØRINGSSVAR

Jeg bakker op om høringssvar fra Indre By lokaludvalg, Nørre Kvarter Beboerforening og Stræderne og Strøgets Beboerforening.

Bemærk at branchens udsagn / partindlæg (eksempel nummer 252 fra DRC) om beboernes glæde ved udeservering alene måtte gælde i dagtimerne. Det er ubetinget en stor belastning og til tider en uoverkommelig udfordring at leve med udeservering til midnat alle ugens dage og efterfølgende oprydning, når man også skal passe job, skole og studier i en normal hverdag.

Beboerforeningerne arbejder meget gerne sammen med både branchen og kommunen for at skabe synergi mellem de mange livsformer, der gør København skøn.

Svar til: Høring 57262 af: Mads Aarup

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
260

INDSENDT AF
Mads Aarup

BY
København K

POSTNR.
1204

ADRESSE
Magstræde 11

HØRINGSSVAR

Ved trafikplanlægning skal kommunen være opmærksom på skiltning uden praktisk betydning.

Det er tydeligt for enhver, der bevæger sig i Indre By og Middelalderbyen, at en række skilte ikke forstås af bilister og enten slet ikke håndhæves af Politiet eller håndhæves så lidt, at de er helt uden betydning.

Kommunnen er nødt til enten at undlade disse skilte og finde andre måder at opnå den tiltænkte trafikale virkning, eller gå i dialog med ordensmagten og iværksætte informationskampagner for at genskabe skiltningens effekt.

Følgende skiltning er pt uden praktisk betydning for trafikken i København:

C21 "Kørsel i begge retninger forbudt" og C22 "Motorkøretøjer Forbudt" med undertavler:

- "Ærindekørsel tilladt".
- "Beboerkørsel undtaget"
- "Varekørsel (med eller uden tidsrum) Tilladt"

Disse tavler overholdes slet ikke og biler kører helt vilkårligt.

For eksempel fungerer gågaden Stutterigade som gennemkørsel for biler, taxaer og turistbudder mellem Nytorv og Lavendelstræde, selvom enhver form for gennemkørsel er forbudt. Det giver utryghed for bløde trafikanter om dagen og er direkte farligt om aftenen, hvor farten ofte hæves og oversigtsforholdene og belysningen mellem retsbygningerne er dårlige.

Når Politiet rutinemæssigt standser motorkøretøjer fra Gl Torv mod Nytorv, kontroleres køretøjer i den anden retning aldrig, selv om der er gennemkørsel forbudt iflg skiltningen.

Under Byrumsforsøget fejlede trafikreguleringen ved skiltning Kun Beboerkørsel fuldstændigt, idet Politiet direkte adspurgt ikke mente, at de kunne kontrollere, om bilister boede i gaden. Lovlydige bilister har muligvis holdt sig væk pga skiltningen, hvilket blot efterlod mere plads til den mest

uønskede strøm af partybiler, muskelbiler og evigt cruisende tomme taxaer med eller uden hornet i bund. Situationen under Byrumsforsøgene var om muligt endnu værre end før og efter "trafikbegrænsningen". Se eksempler på støjende og farlig kørsel i strækningen Klosterstræde-Hyskenstræde her:

https://www.youtube.com/channel/UCbuVwkJInPclNSvJLaHfAoA/featured

Det samme gælder køretøjers vigepligt og hastighed på gågader med kørsel tilladt. Køretøjer "glemmer" deres maksimale, anbefalede hastighed på 15 km/t og vigepligt ved ind- og udkørsel til og fra gågaden samt for alle bløde trafikanter. Det giver utryghed om dagen og decideret fare om aftenen. Eksempler omfatter men er ikke begrænset til Strædet. De samme regler og manglende håndhævelse gælder også for E51 Kombineret Opholds- og Legeområde som for eksempel Gammel Strand.

Indre By Lokaludvalgs Byrumsgruppe står gerne til rådighed for yderligere information og sparing vedr alternativer til uvirksomme skilte

Svar til: Høring 57262 af: Lotte Juul

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
259

INDSENDT AF
Lotte Juul

BY
Kbh K

POSTNR.
1208

ADRESSE
Kompagnistræde 37, 2.th

HØRINGSSVAR

Jeg støtter høringssvar nr 207 og nr 113.

Jeg vil opfordre politikerne til at forsøge at løse nogle af de gener, som trafikken skaber i dag- og nattetimerne - den fremlagte Byrums- og Trafikplanen løser nemlig IKKE de gener - tværtimod. Faktisk er det svært at få øje på, hvad formålet er med planen. Formålet kan ikke være at løse forureningsproblemer, eftersom Middelalderbyen grænser op til Danmarks to mest forurenende gade H.C.Andersens Boulevard og Nørre Voldgade, som planen ikke omfatter. Så Kære politikere: Begynd med at gøre noget for at begrænse trafikken og udledninger af de stærkt sundhedsskadelige NOx partikler herfra. Og sæt samtidig gang i et arbejde for at mindske de enorme gener, som beboerne lider under, fra :

- Turistbusser og HopOnHopOff-busser (forurenende, skaber trængsel og farlige situationer)
- Hasarderet paradekørsel/”muskelbiler” (larmer, skaber livfarlige situationer)
- Varebiler (især øl og madvarer), store mængder varelevering (og tomgangskørsel) (forurener, skaber trængsel, farlige situationer)
- Renholdningsbiler (larmer, vækker beboere, forurener , skaber trængsel)
- Partybusser (larmer, forurener)
- Motorcykler (larmer, forurener)
- Knallerter , især wolt madudbringning (forurener)

- Forbyd HopOnHopOff-busser i Middelalderbyen. Forbyd turistbusser og indbyd hotel- og turistbranchen til et samarbejde om at genetablere små, eldrevne busser delvist finansieret af brancherne. Brug de eldrevne småbusser som stort, grønt reklamefremstød i udlandet.
- Sæt kameraer op der automatisk afslører ulovlig kørsel med fx muskelbiler og mortorcykler - og automatisk udskriver bøder.
- Forbyd alt andet end eldreven varelevering og tillad kun biler af mindre størrelse, etabler omlæsningsplader uden for Middelalderbyen
- Begræns antallet af renholdningsbiler og omlæg omgående til eldrevne.
- Forbyd partybusser.
- Forbyd totakt knallerter , så kun cykler anvendes til madudbringning.

Forvaltningerne har sikkert mange flere og bedre løsninger, så kom venligst med et katalog over løsninger på disse - Middelalderbyens største trafikproblemer. Hvis beboerne blev forvisset om, at politikerne tog disse reelle problemer alvorligt og fandt løsninger på dem, ville vi nok være mere positivt stemt for jeres Byrums- og Trafikplan, Det er svært at være positiv, når den forholder sig til noget HELT andet end det, vi dagligt oplever som dybt problematiske trafiksituationer. Jeg vil derfor foreslår, at I ALLERFØRST udarbejder en "Problemløsende Trafikplan".

Byrums- og Trafikplanens primære formål synes at være at nedbringe antallet af p-pladser - og nedbringe trafikken? HVORFOR? Vi beboere forstår det ikke, for vi har ikke problemer med trafik (bortset fra de ovenfor beskrevne). Bilister (bortset fra de ovennævnte) bevæger sig ikke ind i Middelalderbyen, medmindre de har et legitimt ærinde.

Beboere skal sikres parkeringspladser
Beboerne har - ligesom alle andre danskere - et legitimt behov for at eje en bil for at klare hverdagens gøremål og dermed for også at kunne parkere i umiddelbar nærhed af deres bolig. Jeg støtter derfor varmt ideen om, at indføre parkeringspladser reserveret til beboere med parkeringslicens, dvs at omdanne de nuværende. På samme måde som er gjort for en række andre typer parkeringer - delebiler, ambassader, erhvervbiler på gule plader etc. Dette ville løse de enorme udfordringer, som såvel beboere som kommunen ellers ville få, hvis ideerne om at beboere skal parkere i omkringliggende zoner (hvor kapaciteten allerede er opbrugt) skulle realiseres. Og ligeledes ville kravene om tilsvarende erstatningspladser i parkeringshuse (som tilsyneladende er overordentlig dyre og besværlige at fremskaffe) overflødiggøres, hvis beboerne sikres gadeparkering.
Erhvervsparkering i tilstrækkeligt omfang til håndværkere, der skal reparere og vedligeholde de gamle huse i Middelalderbyen er ligeledes meget vigtigt. I fx Kompagnistræde har vi idag parkeringspladser, som i meget stort omfang benyttes af håndværkere og erhvervsdrivende fra almindelige butikker. Fx findes en blomsterhandler, som det er svært at forestille sig skulle kunne klare sig uden at kunne parkere i gaden med adgang til sine varer. Bevar derfor p-pladserne (også) i Kompagnistræde.
Jeg ønsker IKKE, at den "sekundære gågade med blandet restaurant og butiksliv" forlænges ned i Farvergade (hvad planen da heldigvis heller ikke lægger op til).
Kommunen kunne lade sig inspirere af Italien: De har tre primære slags parkeringspladser: Gul (til beboerne - og flest pladser!) Blå (betales for) Hvid (gratis) Desuden findes parkeringspladser til handicappede og gravide.

Under alle omstændigheder skal p-pladserne ved Frederiksholms Kanal bevares, da det er et af de få steder, beboerne idag kan parkere i nærheden af deres bolig. Alle p-pladserne her kunne passende omdannes til p-pladser for beboere med beboerlicens. Kommunen fjernede 80 p-pladser i Frederiksholms Kanal i 2016 med lovning om samtidig erstatning med p-pladser under Langebro. Erstatningspladserne er fortsat ikke etableret. Frederiksholms Kanal er Flagsskibsprojekt H, og da projekterne foreslås igangsat løbende, forventer vi, at p-pladser under ingen omstændigheder fjernes her, før tidligst når Flagsskibsprojekt H skal realiseres - HVIS det skal realiseres - hvad jeg absolut ikke ønsker.

Alt for mange udeserveringer- Udeserveringer skal betale for brug af areal
Antallet af udeserveringer er idag så stort, at de giver meget store gener for beboerne, inkl. mig. Det gælder fx I Strædet (fra Gåsegade til Højbro Plads), på Vandkunsten og på Gl. Strand. Især i aftentimerne er støjniveauet fra gæsterne ved udeserveringer meget højt. Desuden tiltrækker udeserveringer stærkt støjende paradekørsel og muskelbiler. Jeg ønsker derfor FÆRRE udeserveringer her og under ingen omstændigheder flere udeserveringer, hvis p-pladser forsvinder. Jeg ønsker stop for udeserveringer, og at eksisterende udeserveringer skal betale for brug af arealer på pladser og

gader.
Jeg er stærkt bekymret for Flagskibsprojekt E - Rådhusstræde, Vandkunsten, Løngangsstræde. Især Vandkunsten er idag præget af meget stort antal udeservering og natbevillinger og hoteller med store støjgener og trængselsgener i især aften og nattetimerne for de mange beboere i området. Hvis Vandkunstens kørebane omdannes til gågade vil generne alt andet lige forværres.

Jeg er stærkt forundret over, hvor lidt hensynet til beboerne i Middelalderbyen vægtes. Intet sted i planen nævnes forbedringer som tilgodeser beboerne. Turistorganisationerne fremhæver igen og igen, hvor højt turister vægter, at Indre By er beboet, og at det netop er en by med beboere, de ønsker at besøge. Hvis Bylivs- og trafikplanen iværksættes i sin nuværende form, vil endnu flere beboere fraflytte Indre By og det vil være en sørgelig og uoprettelig skade.

Svar til: Høring 57262 af: Jesper Højte Stenbæk

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
258

INDSENDT AF
Jesper Højte Stenbæk

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Dansk Erhverv

BY
København

POSTNR.
1217

ADRESSE
Børsen

HØRINGSSVAR

Dansk Erhvervs henviser til vedhæftet dokument hvor vores bemærkninger fremgår.

Med venlig hilsen

Jesper Højte Stenbæk
Fagchef for Dansk Erhverv Transport

MATERIALE:
dansk erhvervs bemaerkninger til hoering om byrums- og trafikplan for middelalderbyen.pdf

DANSK ERHVERV
Børsen
1217 København K

www.danskerhverv.dk
info@danskerhverv.dk
T. + 45 3374 6000

DANSK ERHVERV

Teknik- og Miljøforvaltningen
1550, København V

Den 26. september 2022

Bemærkninger til Høring om byrums- og trafikplan for Middelalderbyen

Dansk Erhverv takker for det gode samarbejde Københavns Kommune har faciliteret under udviklingen af den nye byrums- og trafikplan for Middelalderbyen. Den fremlagte plan afspejler i høj grad de bidrag og ønsker, der er kommet fra arbejdsgrupperne, med en gennemgående respekt for de mange alsidige behov, der hersker i bydelen.

Derfor bakker Dansk Erhverv også op om den generelle tilgang til udviklingen af bydelen, hvor der skal være plads og tages hensyn til de mange forskellige brugere af byen.

Dansk Erhverv er herunder enige i, at byrumsudviklingen kan være et vigtigt redskab i at drive den grønne omstilling af person- og erhvervstransporten, hvis det udføres med respekt for de teknologiske muligheder og de behov, der er fra både private og erhvervslivet.

Efter gennemlæsning har Dansk Erhverv følgende at bemærke:

Cyklisme

De smalle gader gør cyklen til en oplagt transportform for lokale beboere og -erhvervsliv såvel som forbipasserende og turister. Det er herunder vigtigt at tage hensyn til den øgede cykeltrafik, der vil opstå som konsekvens af byrums- og trafikplanen. Der kan i forvejen eksistere pladsproblemer på cykelstierne, når både private- og større ladcykler skal være på stierne.
Med et ønske om mere lastmile-distribution på cykler og færre privatbiler i Middelalderbyen, vil behovet for den plads blot stige.

Det er herunder også afgørende, at det skiltes og markeres tydeligt, hvor på vejene cyklerne skal køre, så der er tryghed for både cyklister, fodgængere og bilister. I dag, er en række veje tiltænkt en blanding af flere transportformer, uden tydelig optegning, hvilket kan skabe utryghed for alle parter.

Det er samtidig vigtigt, at der skabes de nødvendige parkeringsmuligheder for cykler. Det gælder både for dem, der blot parkeres i et kortere tidsrum, men i særlig grad også langtidsholdepladser. Store ophobninger af cykler kan være til gene for både cyklisterne selv, men bl.a. også for lokale butikker og caféer, der oplever, at deres plads bliver indskrænket af store ophobninger af cykler.

Turisme

Som et af de ældste kvarterer i København, er Middelalderbyen en vigtig attraktion for turister og gæster i byen. Det gælder både for sightseeingture, hoteller og oplevelsesindustrien generelt. Dansk Erhverv opfordrer derfor til, at der, i den videre etablering af byplanen, fortsat skabes plads, så turistbusser mm. kan vise byens seværdigheder frem, og har adgang til både hoteller, kanalbåde mv.

Ved etablering af holdepladser for busser, opfordrer Dansk Erhverv også til, at det tænkes i sammenhæng med andre trafikale knudepunkter, så pladserne placeres tættest på bl.a. Nørreport st.

Det er herunder vigtigt, at fjernelsen af parkeringspladser, holdepladser, cykelstativer mv. først sættes i gang, når andre alternativer er opsat uden for Middelalderbyens område.

Grøn levering & ladeinfrastruktur

Middelalderbyen er et vigtigt centrum for shopping- og oplevelseserhvervet i København. Der vil derfor være mange butikker, spisesteder og hoteller etc., som ikke vil kunne få foretaget de nødvendige vareleveringer med eks. en cykel eller en mindre varevogn. Levering i ydretimerne kan være et vigtigt redskab for at undgå trængsel.

Dansk Erhverv opfordrer derfor Københavns Kommune til at opsætte klare retningslinjer, så virksomheder og transportører kan få sikkerhed for de nødvendige investeringer, der muliggør støjsvag levering om natten.

Forfølges ambitionen om at gøre bydelen til en nulemissionszone, opfordrer Dansk Erhverv også til, at man allerede nu påbegynder at opsætte den nødvendige ladeinfrastruktur til person- og erhvervstransporten.

Efter gennemlæsning har Dansk Erhverv ikke yderligere at bemærke og bakker op om forslaget med de førnævnte forbehold.

Slutteligt kvitterer Dansk Erhverv igen for det gode samarbejde med Københavns Kommune og Teknik- og Miljøforvaltningen.

Med venlig hilsen,

Jesper Højte Stenbæk
Fagchef for Dansk Erhverv Transport

Svar til: Høring 57262 af: Tage Lysbo Svendsen

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
257

INDSENDT AF
Tage Lysbo Svendsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Speciallæge

BY
København V

POSTNR.
1556

ADRESSE
Dantes Plads 3, 1.th.

HØRINGSSVAR

Planen om at gøre Middelalderbyen næsten bilfri er meget prisværdig. MEN, det er et overgreb af format, når Teknik- og Miljøforvaltningen med en streg på bykortet tegner Dantes Plads ud ad Middelalderbyen, støtter anlæggelse af Q-parks p-kælder til 214 biler på Dantes Plads med ind/udkørsel hen over den meget benyttede gang- og cykelpassage - Vester Voldgade - fra Rådhuspladsen til Lille Langebro og Christianshavn.

Stop den p-kælder og dermed en stor trafikbelastning af Middelalderbyen og benyt i stedet de talrige ledige p-pladser rundt om i centrum. De er dyre, ja-vist, men flere pladser bliver ikke billigere og tiltrækker flere biler = forurening. Brug kræfterne på det, der allerede eksisterer, og gør noget effektivt for delebilerne.

Lad os huske, at København er udnævnt til UNESCO's Verdens arkitekturhovedstad 2023. Det skulle nødigt blive fejret med ødelæggelse af et af byens smukkeste byrum mellem Glyptoteket og Nationalmuseet. Der skal værnes om byens perler! Og de fredeliggjorte områder!

Svar til: Høring 57262 af: Sally Mountfield

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
256

INDSENDT AF
Sally Mountfield

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Beboer

BY
københavn

POSTNR.
1452

ADRESSE
Teglgårdstræde 11, 1

HØRINGSSVAR

Overordnet vil jeg sige at denne plan har gode intentioner og jeg kan se at der er behov for at styre udviklingen i Middelalderbyen. Læser man planen får man også et godt indtryk af alt hvad der er muligt. At man har en god bydel, som man kan gøre bedre.
For mig er det store problem at denne plan mangler lokal inddragelse, en ordentlig evaluering i form af trafiktællinger under byrumsforsøgene og for mange antagelser i form af hvad der kommer til at ske, af folk som ikke bor herinde. Denne plan er så stor, at de tiltag der har været i borgersamling, undersøgelser mm. ikke redegør for de faktiske forhold og derfor risikerer planen som helhed ikke kunne gennemføres, med de i materialet beskrevne resultater.

Jeg kan pege på flere fine høringssvar, såsom det som Indre By lokaludvalg, Nørre Kvarter Beboerforening og Stræderne og Strøgets Beboerforening, men jeg vil trække nogle ting frem her.

Jeg har flg forbehold.

-Den lader til at være skrevet af gæster til gæster. Hvor i planen er beboerne?
Som om at den er skrevet af folk, der kender byen godt imellem 8 og 16, men ikke ved hvordan det er at bo herinde.
Der mangler en forståelse af den udeservering og det natteliv, som finder sted herinde og den manglende håndhævelse, som vi oplever. Alt for mange regler i Middelalderbyen bliver generelt og under Byrumsforsøgene hverken håndhævet eller kontrolleret, med det resultat at der f.eks. kørte biler i gader, hvor der ikke skulle køre biler.

-I den evaluering, som kommunen skrev i februar, var der ifølge hvad jeg kunne læse en manglende tydelighed i hvad hh. erhverv beboere og gæster tænkte, med et resultat at jeg ikke kunne gennemskue hvad resultatet var. Jeg oplevede at i flere af kommunens dialoger, skrev man ikke ned om et forslag kom fra en beboer, gæst eller erhverv.
Der var heller ikke trafiktællinger under byrumsforsøgene, hvorfor det for mig virker som et forsøg

snarere end en gennemarbejdet plan.

-Den mangler offentlig transport over jorden. Det vil også motivere folk til ikke at tage bilen med herind, hvis de ved at der er offentlig transport over jorden.

- Dem der skriver at varelevering skal finde sted i tidsrummet 4-11, har ikke prøvet at bo i en smal gade, hvor en varelevering kommer og støjer over 40dB kl 5 om morgenen. Kommunen bør i respekt for beboerne ikke have varelevering om natten hvad kl fire reelt er, men se på hvornår den kan finde sted efter kl 7.

-Flere steder hvor man har gjort fortov bredere har man fjernet de historiske portoverkørsler eller ændret byrummet for at tilgodese handicappede. Dette imens man har undladt at kontrollere udeserveringer, som kan være til større gene. Bydelens historiske kendetegn skal respekteres.

Det er godt at man ønsker at gøre noget og gøre forholdene bedre.
For min skyld må biler også gerne fylde mindre, men det skal ikke være en løsning hvor elbiler og folk udefra frit kan parkere herinde, imens beboerne ikke kan. Der skal være en balance og man skal i planen tilgodese både dem der bor herinde og dem som kommer udefra. Lige nu virker det som om at man styrer biltrafikken ved at tage den nemme løsning. At styre beboernes biler og så håbe at resten retter ind.
Jeg støtter at man gør noget men savner løsninger på hvordan man vil styre udviklingen, så de intentioner der beskrives, også er dem der bliver en realitet.

Så hellere ændre planen og beholde ånden i planen, men droppe tiltag som bredere fortov, en park ved Dyrkøb og flere bænke på Gammeltorv, som lige nu flere steder ikke vil skabe bedre fremkommelighed men mere udeservering, cykelparkering og natteliv (både ved barer og i parker lidt væk fra barer.

Svar til: Høring 57262 af: Henriette Grubbe

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
255

INDSENDT AF
Henriette Grubbe

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Beboer og arkitekt

BY
København K

POSTNR.
1453

ADRESSE
Sankt Peders Stræde 47.

HØRINGSSVAR

Jeg støtter høringssvar nr. 113, 116, 203, 207, 210, men mener også at nr. 139 fra Hovedstadens Beredskab er af stor betydning for en evt. realisering af planen.

Dertil vil jeg gerne gøre opmæksom på at en omlægning af belægningen til brosten, i de smalle stræder og gader, som planen eks. foreslår for Sankt Peders stræde, efter min opfattelse kun vil forøge de støjgener vi allerede har i dag som beboere.

Biler (også lastbilerne kl. 4 om morgnen), kufferter og cykler på brosten har flere steder vist sig at være til stor støjgene for beboere i eks. Magstræde, så hvorfor udbrede dette, fordi man på rådhuset har en misforstået romantisk forestilling om middelalderbyen? -Vi vil bo og leve i en levende by, men ikke i en kulisse af brostensbelagte gader og stokroser!

I forhold til nedlægning af parkeringspladser og etablering af øget cykelparkering i Sankt Pederes Stræde, så har vi allerede store problemer med fremkommeligheden på grund af henkastede cykler (også betalingscykler) på fortove og kørebane, særligt fra besøgende på hotellet og fra de mange barer og restaurenter.

At flere af beværtningerne har øget deres udeservering i gaden, hjælper ikke på fremkommeligheden/tilgængeligheden, så hvor de ekstra pladser til cykelparkering skal findes forstår jeg ikke.

Sidst må jeg ytre min bekymrinng for omlægningerne i Købmagergade, de øgede fortove vil tage pladsen fra vejbanen.

Forholdene er i dag allerede trange for cyklister i gaden, og færdslen foregår ofte med livet som indsats, og jeg tænker ikke at de bredere fortove kan løse det.

Ommvendt er jeg bekymret for at gaden bliver endu en partyzone, med mere udesservering, flere

fordrukne gæster og mere affald.

Vi er mange der snart har midstet troen på at Kommunen ønsker at bevare en diversitet og mangforldighed i byen,

men kun ønsker en partyzone og kullise for turister og hoteller.

Svar til: Høring 57262 af: Kim

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
254

INDSENDT AF
Kim

BY
København v

POSTNR.
1557

ADRESSE
Ny Kongensgade 21, 4 tv

HØRINGSSVAR

Jeg støtter høringssvar nr. 210, 113 og 110

Svar til: Høring 57262 af: Mads Aarup

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
253

INDSENDT AF
Mads Aarup

BY
København K

POSTNR.
1204

ADRESSE
Magstræde 11

HØRINGSSVAR

På vegne af vores internationale beboere i Middelalderbyen viderebringes deres vigtige budskab - på engelsk - om den vanvittige hobbybilisme, som finder sted i aften- og nattetimerne i Middelalderbyens smalle byrum, mens der er flest opstemte mennesker i gaderne.
Det er særligt vigtigt at se videoerne - med lyd på - for at forstå problemet og ikke mindst indse, at Byrums- og Trafikplanen på ingen måde adresserer nogle af Middelalderbyens og dens beboeres aller største problemer:

Fem korte videoklip på SSBFs Youtube kanal:
https://www.youtube.com/channel/UCbuVwkJInPclNSvJLaHfAoA/featured

---

The traffic plan addresses one of two kinds of traffic that could be considered problematic. A restriction of parking and other outlined measures may be effective at curbing what we could call ‘rational traffic’ whereby the purpose of the driver would be to park and use a service of the city, shop or visit a resident.

The council’s proposal does not address another kind of ‘irrational traffic’ wherein the purpose is not to park or use a service or visit people in the area, but rather to drive through or around the city in loops. This is where long-standing problems remain with the local businesses and residents.

Proposals of signage-based limitations of traffic have been tested through the spring and summer months of 2021 making it illegal for non-residential traffic to drive trough the streets at certain times. To support this, the streets were painted with white stripes. From the camera and video footage attached, you can see that this has had no effect on the decisions of drivers who understood that they were contravening the regulations, and residents have seen and spoken to police on-site throughout

the time that these infringements were taking place who verbally confirmed that would not attempt to fine the drivers for these infringements even as they were happening in their presence. There are multiple cases of this supported by street residents and business owners, and it is understandable that the trend will continue if signage restrictions are instated without another form of control. In this case, the police-labour requirement would be too high to make any effective change.

Since this ‘irrational traffic’ does not need or want parking spaces the council’s proposal would in some ways improve conditions for this behavior. Another widespread concern especially amongst store holders is for the safety of their children on the streets. There is a habit of accelerating over short distances, often from a stationary position. Because of the street narrowness and various barriers, unseen children may not be able to escape a collision. The risk is higher with electrical cars as they make almost no sound as they accelerate. The cars may not break the total speed limit during these speed-bursts, but they are unable to see behind corners of narrow streets or properly control their vehicles at this time. Attached are images of vehicle and property damage caused by this behavior.

The problem is most pertinent between the hours of 10pm and 4am, when residents are attempting to sleep and restaurant kitchens are closed. In this case, there is no perceivable need for ‘rational traffic’ and exceptions can easily be made which have been well documented and used throughout Denmark in traffic control situations.

MATERIALE:
bullying-1.jpg
bullying-2.jpg

bullying-1.jpg

bullying-2.jpg

Svar til: Høring 57262 af: Freja Brandhøj

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
252

INDSENDT AF
Freja Brandhøj

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Danmarks Restauranter og Caféer

BY
København K

POSTNR.
1302

ADRESSE
Dronningens Tværgade 8a

HØRINGSSVAR

Høringssvar om forslag til byrums- og trafikplan for Middelalderbyen

Danmarks Restauranter og Caféer takker for muligheden for at give vores input til byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen. Det er vigtigt at der plads til alle i det københavnske byliv og et større fokus på et mere ansvarligt og hensynsfuldt København. Derfor er det vigtigt at begrænse antallet af 'muskelbiler', partybusser, ladcykler med soundbokse, leveringstjenester af alkohol til gadefesten og andre trafikanter der skaber støj og uro i nattelivet. Ikke mindst de der bidrager til fester i gaden eller salg af stoffer, alkohol til mindreårige mv[1]. Danmarks Restauranter og Caféer, DRC, har siddet i følgegruppen der har været med til at kvalificere det nuværende forslag og håber at alle vores input herfra, samt dette høringssvar vil blive taget med i den videre proces.

Egenart og kulturarv – Byrum der fortæller
Historiske fortællinger frem i byens rum (s. 24)
I DRC mener vi også at man med fordel kan se på nye og gamle udgivelser om fx historiske beværtninger og bygninger, og nedfælde de mange historier i forbindelse med de historiske bygninger[2]. I de seneste år er der udgivet bøger og man kan til stadighed få rundvisninger med fokus på historiske beværtninger og kulturinstitutioner, men man kunne med fordel dele historierne på stedet, til glæde for både turister, danskere, skoleelever og lokale beboere, så man spreder viden og forståelse for det kultur- og restaurationsliv der har været med til at forme København over de seneste hundrede år.

Kultur-, erhvervs- og hverdagsliv – bedre balance i bylivet
Styrke gadernes og pladsernes forskellighed i karakter og oplevelser, samt skabe oplevelser for alle (s. 32-38).
I DRC ønsker vi at man skaber en Middelalderby, der i langt højere grad er bilfri - ikke mindst i nattetimerne. Derudover har vi indstillet forslag om at lukke Grønnegadekvarteret for al trafik. Der skal selvfølgelig være mulighed for at håndværkere, vareindlevering, særlig persontransport mv. kan finde sted i bestemte tidsrum, men som udgangspunkt mener vi at man med fordel kunne nedlægge

en række kørebaner og parkeringspladser til fordel for cyklister, gående og udeserveringen.

Udeservering skaber for det første et attraktivt miljø for både udenlandske og danske turister, men også for de lokale beboere. Selvom der er megen debat om udfordringerne med udeservering, støj og trafik, angiver mere end halvdelen af beboerne i indre by, i en undersøgelse foretaget af Epinion[3], at de *netop* har tilvalgt at bo i byen, for at få adgang til den store variation af tilbud, tempoet og pulsen i byen. Hele 74 pct. angiver endda at det indre København ville være det sted de ville vælge, hvis de skulle bosætte sig igen. Ud over københavnernes lyst til at deltage aktivt i kultur- og restaurationslivet er udeserveringen afgørende for serveringsstedernes omsætning, medarbejdere og det øger den danske eksportsucces med en restaurationsbranche i rivende udvikling.

Det viser gæsterne en levende og indbydende by med alverdens muligheder. Udeserveringen skal selvfølgelig ske i respekt for de gældende regler og kriterier, men der er behov for at se på hvordan udeservering og byliv glider sammen i en højere enhed og kan være forskelligartet, alt efter placering og muligheder i området. Her vil det være oplagt at indgå i et tæt samarbejde med erhverv, restaurationer, beboere mv. for at udvikle særlige, grønne og spændende områder med en rød tråd i helhedsoplevelsen. Her er det selvfølgelig helt centralt med en personlig og dialogskabende sagsbehandling, samt en åbenhed over for at flytte eller placere cykelstativer, bænke mv. med hensyn til udeservering, kulturliv og en spændende by med fokus på gode oplevelser (uden dog at facilitere gadefester som generer både beboere, det professionelle natteliv og øger behovet for politiressourcer, natteværter mv.).

Bynatur – En grønnere Middelalderby
Bevare og fremhæve eksisterende haver, vandrum og træer, samt videreudvikle de enkelte kvarterer med lokale grønne oplevelse (s. 44-46)
I DRC mener vi at der er god mulighed for at skabe langt flere rekreative områder, både ved at nedlægge kørebaner, parkeringer og ved at skabe en byudvikling med fokus på biodiversiteten ved fx at øge mængden af planter, insekter og grønne områder i byen. Vi har fx foreslået at lukke Grønnegadekvarteret (Ny Adelgade, Grønnegade mv., projekt 'Grønnere Grønnegade' fra 2020) og lave en grøn oase, med inspiration fra Middelfart og udlandet, hvor biodiversitet, planter og bæredygtighed er i højsædet – og med fokus på tilgængelighed for både restauratører, beboere og cyklister[4].

Reduceret parkering i Middelalderbyen
Ændring af trafikale forhold, parkering mv.
I DRC bakker vi som sagt om nedlæggelse af parkeringspladser, ikke mindst hvis man indtænker en mere dynamisk by med fokus på gode oplevelser og byliv. Her er udeserveringen, street food, julemarkedet mv. uundgåelig og skal indtænkes i planen i langt højere grad.

Vi ser frem til resultatet af planen, som vi håber bliver langt mere ambitiøs i forhold til at begrænse trafikken og få beboere og gæster i centrum. Mennesker som netop gerne vil opleve byen og alt hvad den har at byde på.

DE BEDSTE HILSNER

Freja Brandhøj
Politisk Direktør
T. +45 33 25 10 11 | D. +45 88 93 94 10 | M. +45 53 68 98 89
DRONNINGENS TVÆRGADE 8A, 1302 KØBENHAVN K
fbr@thehost.dk | THEHOST.DK

Om DRC
Danmarks Restauranter og Caféer (DRC) er en brancheorganisation af restauratører - for restauratører. DRC er restaurationsbranchens største repræsentant med over 1.500 medlemsvirksomheder, 700 af dem i København - herunder restauranter, caféer, barer, natklubber, cateringvirksomheder og hoteller mv. Vi varetager medlemmers politiske interesser - nationalt såvel som regionalt - og arbejder konstant for at forbedre restaurationsbranchens vilkår.

---

[1] Se HORESTA og DRCs 15-punkts plan for et trygt og sikkert natteliv

[2] https://www.carlsbergfondet.dk/da/Nyheder/Nyt-fra-fondet/Nyheder/Ny-bog-om-byens-sidste-vaertshuse
http://www.blach.minisite.dk/Bev%C3%A6rtningsliv-i-det-gamle-K%C3%B8benhavn

https://aof.dk/kurser/oplev-din-by/byvandringer/aof-amager-tarnby/8722110055/historiske-vaertshuse/21220/

[3] Undersøgelse foretaget af Epinion i 2021 med mere end 1001 respondenter

[4] Se høring i TMU om et mere bæredygtigt 'Grønnere Grønnegade'

MATERIALE:
hoeringssvar om forslag til byrums- og trafikplan for middelalderbyen.pdf

DRC DANMARKS RESTAURANTER & CAFEER

Høringssvar

26. september 2022

Høringssvar om forslag til byrums- og trafikplan for Middelalderbyen

Danmarks Restauranter og Caféer takker for muligheden for at give vores input til byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen. Det er vigtigt at der plads til alle i det københavnske byliv og et større fokus på et mere ansvarligt og hensynsfuldt København. Derfor er det vigtigt at begrænse antallet af 'muskelbiler', partybusser, ladcykler med soundbokse, leveringstjenester af alkohol til gadefesten og andre trafikanter der skaber støj og uro i nattelivet. Ikke mindst de der bidrager til fester i gaden eller salg af stoffer, alkohol til mindreårige mv[1]. Danmarks Restauranter og Caféer, DRC, har siddet i følgegruppen der har været med til at kvalificere det nuværende forslag og håber at alle vores input herfra, samt dette høringssvar vil blive taget med i den videre proces.

Egenart og kulturarv – Byrum der fortæller
Historiske fortællinger frem i byens rum (s. 24)
I DRC mener vi også at man med fordel kan se på nye og gamle udgivelser om fx historiske beværtninger og bygninger, og nedfælde de mange historier i forbindelse med de historiske bygninger[2]. I de seneste år er der udgivet bøger og man kan til stadighed få rundvisninger med fokus på historiske beværtninger og kulturinstitutioner, men man kunne med fordel dele historierne på stedet, til glæde for både turister, danskere, skoleelever og lokale beboere, så man spreder viden og forståelse for det kultur- og restaurationsliv der har været med til at forme København over de seneste hundrede år.

Kultur-, erhvervs- og hverdagsliv – bedre balance i bylivet
Styrke gadernes og pladsernes forskellighed i karakter og oplevelser, samt skabe oplevelser for alle (s. 32-38).
I DRC ønsker vi at man skaber en Middelalderby, der i langt højere grad er bilfri - ikke mindst i nattetimerne. Derudover har vi indstillet forslag om at lukke Grønnegadekvarteret for al trafik. Der skal selvfølgelig være mulighed for at håndværkere, vareindlevering, særlig persontransport mv. kan finde sted i bestemte tidsrum, men som udgangspunkt mener vi at man med fordel kunne nedlægge en række kørebaner og parkeringspladser til fordel for cyklister, gående og udeserveringen.

Udeservering skaber for det første et attraktivt miljø for både udenlandske og danske turister, men også for de lokale beboere. Selvom der er megen debat om udfordringerne med udeservering, støj og trafik, angiver mere end halvdelen af beboerne i indre by, i en undersøgelse foretaget af Epinion[3], at de *netop* har tilvalgt at bo i byen, for at få adgang til den store variation af tilbud, tempoet og pulsen i byen. Hele 74 pct. angiver endda at det indre København ville være det sted de ville vælge, hvis de skulle bosætte sig igen. Ud over københavnernes lyst til at deltage aktivt i kultur- og restaurationslivet er udeserveringen afgørende for serveringsstedernes omsætning,

[1] Se HORESTA og DRCs 15-punkts plan for et trygt og sikkert natteliv
[2] https://www.carlsbergfondet.dk/da/Nyheder/Nyt-fra-fondet/Nyheder/Ny-bog-om-byens-sidste-vaertshuse
http://www.blach.minisite.dk/Bev%C3%A6rtningsliv-i-det-gamle-K%C3%B8benhavn
https://aof.dk/kurser/oplev-din-by/byvandringer/aof-amager-tarnby/8722110055/historiske-vaertshuse/21220/

[3] Undersøgelse foretaget af Epinion i 2021 med mere end 1001 respondenter

medarbejdere og det øger den danske eksportsucces med en restaurationsbranche i rivende udvikling.

Det viser gæsterne en levende og indbydende by med alverdens muligheder. Udeserveringen skal selvfølgelig ske i respekt for de gældende regler og kriterier, men der er behov for at se på hvordan udeservering og byliv glider sammen i en højere enhed og kan være forskelligartet, alt efter placering og muligheder i området. Her vil det være oplagt at indgå i et tæt samarbejde med erhverv, restaurationer, beboere mv. for at udvikle særlige, grønne og spændende områder med en rød tråd i helhedsoplevelsen. Her er det selvfølgelig helt centralt med en personlig og dialogskabende sagsbehandling, samt en åbenhed over for at flytte eller placere cykelstativer, bænke mv. med hensyn til udeservering, kulturliv og en spændende by med fokus på gode oplevelser (uden dog at facilitere gadefester som generer både beboere, det professionelle natteliv og øger behovet for politiressourcer, natteværter mv.).

Bynatur – En grønnere Middelalderby
Bevare og fremhæve eksisterende haver, vandrum og træer, samt videreudvikle de enkelte kvarterer med lokale grønne oplevelse (s. 44-46)
I DRC mener vi at der er god mulighed for at skabe langt flere rekreative områder, både ved at nedlægge kørebaner, parkeringer og ved at skabe en byudvikling med fokus på biodiversiteten ved fx at øge mængden af planter, insekter og grønne områder i byen. Vi har fx foreslået at lukke Grønnegadekvarteret (Ny Adelgade, Grønnegade mv.) og lave en grøn oase, med inspiration fra Middelfart og udlandet, hvor biodiversitet, planter og bæredygtighed er i højsædet – og med fokus på tilgængelighed for både restauratører, beboere og cyklister[4].

Reduceret parkering i Middelalderbyen
Ændring af trafikale forhold, parkering mv.
I DRC bakker vi som sagt om nedlæggelse af parkeringspladser, ikke mindst hvis man indtænker en mere dynamisk by med fokus på gode oplevelser og byliv. Her er udeserveringen, street food, julemarkedet mv. uundgåelig og skal indtænkes i planen i langt højere grad.

Vi ser frem til resultatet af planen, som vi håber bliver langt mere ambitiøs i forhold til at begrænse trafikken og få beboere og gæster i centrum. Mennesker som netop gerne vil opleve byen og alt hvad den har at byde på.

DE BEDSTE HILSNER

FREJA BRANDHØJ
POLITISK DIREKTØR
T. +45 33 25 10 11 | D. +45 88 93 94 10 | M. +45 53 68 98 89
DRONNINGENS TVÆRGADE 8A, 1302 KØBENHAVN K
FBR@THEHOST.DK | THEHOST.DK

[4] Se høring i TMU om et mere bæredygtigt Grønnegadekvarter

Om DRC

Danmarks Restauranter og Caféer (DRC) er en brancheorganisation af restauratører - for restauratører. DRC er restaurationsbranchens største repræsentant med over 1.500 medlemsvirksomheder, 700 af dem i København - herunder restauranter, caféer, barer, natklubber, cateringvirksomheder og hoteller mv. Vi varetager medlemmers politiske interesser - nationalt såvel som regionalt - og arbejder konstant for at forbedre restaurationsbranchens vilkår.

Svar til: Høring 57262 af: Esben Hastrup Grubbe

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
251

INDSENDT AF
Esben Hastrup Grubbe

BY
København K

POSTNR.
1453

ADRESSE
Sankt Peders Stræde 47, 3.

HØRINGSSVAR

Som beboer i sankt peders stræde tilslutter jeg mig høringssvar nr. 116, 207, 210 og 113.

Jeg vil udover de i ovennævnte høringssvar nævnte problemer med udeservering, larm fra partybusser, paradekørsel m.v., manglende håndhævelse af regler i forbindelse med udeservering nævne problemerne med ideen om brolægning af sankt pedersstræde og de andre gader i nørre kvarter.

Vi har som forsøgsordning haft brolægning i krydsene, hvilket skaber larm og rystelser. Der har været mange negative tilbagemelding på forsøget. Det vil medføre voldsom øget støj i en gade med mange hoteller og dermed rullevogne. Derudover vil vi blive aflastningsgade for cykelparkering. Cykelparkering er i dag allerede et voldsomt problem i gaden.

Sidst men ikke mindst vil jeg påtale selve processen med at en høring om en ændring af vores lokalplan sendes til hele storkøbenhavn.

Vi er blevet syltet i nattelivshøringen ved at ansatte i firmaerne, der driver en del af barerne kommer med høringssvar. Det er selvom en del af dem bor i jylland og dermed bestemt ikke har deres daglige gang i byen. Nu sendes vores lokalplan til storkøbenhavn.

Som beboere og virksomheder med daglig gang i byen har vi en øget kendskab til de problemer, som udfolder sig. Normalt ville en høring om lokalplanen kunne afspejle dette kendskab.

Dette bliver udvandet ved at inddrage over 1 mio sporadiske brugere i høringen. Det bør være særskilte høringer som minimum.

Med venlig hilsen

Esben

Svar til: Høring 57262 af: Finn

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
250

INDSENDT AF
Finn

BY
København K

POSTNR.
1159

ADRESSE
Skindergade 39

HØRINGSSVAR

Som beboer i Middelalderbyen gennem 40 år (på godt og ondt) gør jeg opmærksom på den statistiske skævvridning i borgerpanelundersøgelsen (sidstnævnte kan bl.a. ses i høringssvar 232). Kun 30% af beboerne i Middelalderbyen har bil men bilejerne har virkelig lagt sig i selen og udgør 66% af respondenterne. Husk os andre (”det tavse flertal”), som er svært tilfredse med byrums- og trafikplanens nedlæggelse af parkeringspladser til fordel for kreative ikke-kommercielle uderum og bedre cykelparkering. Der er fordele og ulemper ved at bo her. Arealet i den populære Middelalderby er begrænset og skal ikke optages af stillestående biler (undtagen de nødvendige handicappladser, selvfølgelig).

Ligeledes er der ufatteligt mange høringssvar fra folk, der ikke bor 24x7 i Middelalderbyen men kun er her pga. erhverv eller helt uden ærinder. Ved borgermødet d. 1. oktober 2019 var der lagt op til at kun biler med licens skulle kunne køre ind i Middelalderbyen - det vil sige biler med ærinder (vare- og taxakørsel og beboerkørsel til af- og pålæsning). Det er en skuffelse at licensmodellen blev droppet men den var nok for svær at administrere pga. de mange skiftende vareleverandører.

Med metroringlinjen er vi nu begunstiget af 4 metrostationer, 1 i hvert verdenshjørne på kanten af Middelalderbyen, så folk udefra må lære at bruge dem i stedet for at køre rundt og udlede udstødningsgasser i vores bydel og lede efter en parkeringsplads. Det er utroligt at muskelbiler uden andet ærinde end at køre rundt i nattelivet og sågar ATV’er som underholdningsindslag i firmaudflugter stadig er tilladte i Middelalderbyen.

Til sidst har jeg nogle kommentarer ang. Skindergade, som jeg bor i. Den er en af de få dobbeltrettede gader i Middelalderbyen (formentlig et levn fra dengang hovedpostkontoret lå i Købmagergade). Den er en gade med konstante trafikpropper i dag- og (især) nattetimerne – en konsekvens af den katastrofale vending af ensretningen af Vestergade for nogle år siden, der sammen med Studiestræde og Nørregade konstant fodrer området med biler uden andre frakørselsmuligheder.

Skindergade er samtidig en gade med et godt forretnings- og caféliv og er oplagt som cykel- og gågade (gerne med en dobbeltrettet cykelsti i midten) pga. dens nærhed til Strøget, som (rigtigt set) må aflastes. En del af gaden er allerede gågade. Så drop forslaget med udvidelsen af fortovene, som

vil sætte de mange trafikpropper i dag- og især nattetimerne fuldstændig fastlåste. Lav den til cykel- og gågade med tilladelse til varekørsel i bestemte tidsrum og beboerkørsel.

Vi beboere elsker stadig Middelalderbyen – ellers var vi jo nok flyttet herfra, og tilbage ville stå en upersonlig død bymidte.

Svar til: Høring 57262 af: Lone Skov Al Awssi

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
249

INDSENDT AF
Lone Skov Al Awssi

BY
København

POSTNR.
2152

ADRESSE
Løvstræde 20

HØRINGSSVAR

Jeg støtter det meget fine høringssvar nr. 210

Svar til: Høring 57262 af: Berit Wolsted Jones

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
248

INDSENDT AF
Berit Wolsted Jones

BY
København K

POSTNR.
1157

ADRESSE
Klosterstræde 16, 3

HØRINGSSVAR

Jeg støtter høringsvar 210

Svar til: Høring 57262 af: Sissel Bruun

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
247

INDSENDT AF
Sissel Bruun

BY
København K

POSTNR.
1159

ADRESSE
Skindergade 37. 4 sal

HØRINGSSVAR

Som beboer i Skindergade glæder jeg mig over, at der langt om længe tages initiativer til at gøre en indsats for at passe bedre på Middelalderbyen. En smuk gammel bydel, der desværre har udviklet sig til en bydel præget af massiv trafikale problemer. Når området ikke kan omdannes til gågade, så undre jeg mig meget over, at trafikken ikke gøres ensrettet i Skindergade. Der om dagen er belastet af tung trafik og om aftenen og natten (torsdag, fredag og lørdag) udvikler sig til et trafikkalt helvede med muskelbiler der terroriserer med ekstrem larm, høj fart og konstant hornet i bund. Det er ikke på de bløde trafikanters premisser, ej heller ikke på beboernes premisser. Ideen med at udvide fortorvet er glimrende, men bilisterne kører allerede nu op over fortorvet for at passerer hinanden, tror ikke en vigeplads vil løse problemet, bilisterne kører efter deres helt egne trafikregler og det har ingen konsekvenser. København vil gerne være en cykelby, men det gælder åbenbart ikke Skindergade. Hvis fortorvet udvides, hvor skal cykelisterne så være, det er allerede nu med livet som indsats at cykle i Skindergade. Det er meget svært at se hvordan de tiltag der er tænkt i Byrums-og trafikplanen, skal gøre det bedre for fodgænger og cykelister i området, at passerer fodgængerfeltet i Skindergade eller i Nørregade er utrygt og farligt, jeg oplever dagligt at bilerne ikke stopper, men istedet dytter af fodgængerne. At nedlægge parkeringspladser vil gøre det svært for beboer der bor i Middelalder byen, at parkerer deres bil tæt på deres hjem. Det er ikke dem der er problemet, det er den massive trafik der kommer udefra, der belaster området og om aftenen og natten er muskelbiler der "bare" cruiser" omkring, larmer og forurener. En prioriteret indgang for cykelister og ny cykelgade i Nørregade er en god ide, men jeg tror desværre ikke det vil stoppe den massive trafik. Det vil bare skabe endnu mere bilkø og dermed kaos af larm og forurening

Svar til: Høring 57262 af: Marietta Bonnet

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
246

INDSENDT AF
Marietta Bonnet

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Ejendommen Studiestræde 17

BY
København K

POSTNR.
1455

ADRESSE
v/Marietta Bonnet

HØRINGSSVAR

HØRINGSSVAR MARIETTA BONNET, STUDIESTRÆDE 17

Invitationen til denne høring er tilgået mig trefold: 1) Som ejendomsejer af Studiestræde 17-17A, 2) som erhvervsdrivende (kunstgalleri) og 3) som beboer i Studiestræde 17. Da jeg som formand for Miljøpunkt Indre By & Christianshavn samt medlem af Indre By Lokaludvalg også har haft mulighed for at ytre mig, vil jeg i det følgende nøjes med enkelte konkrete punkter, mest i relation til mit eget, dvs. Nørre Kvarter.

Som udgangspunkt er jeg meget positivt indstillet over for bybegrønning samt mindskelse af bilbrug i Middelalderbyen. Man kunne desuden med fordel opstille pullerter, som i andre europæiske kulturbyer, for at sikre beboere, taxaer o.l., leverandører og håndværkere adgang men f.eks. forhindre kørsel med ”boom-boom”-biler, partybusser o.l. især om natten.

I øvrigt henviser jeg til Nørre Kvarter Beboerforenings høringssvar for generelle bemærkninger.

Parkering:

Hverken som beboere eller erhvervsdrivende har vi i min ejendom brug for P-plads, da ingen af os ejer biler. Til gengæld har vi 4 ladcykler. Vi ønsker os derfor:

- Bil-P-pladser konverteret til *ladcykel-P-pladser* med mulighed for at låse cyklen fast i nærheden – for gæster hhv. for yderligere beboere, der ønsker at anskaffe ladcykler, som der ikke er plads til i port og gård. Især familier med små børn har brug for dette. Gerne flere steder i gaden.
- P-mulighed for *husets håndværkere* og leverandører tæt på.
- *Delebil-parkering* (p.t. 2 stk. på Dyrkøb, bør ikke være længere væk) samt elbil-ladestandere rimelig tæt på, til når vi skal leje hhv. oplade bil for transport af varer eller til feriebrug.
- Mulighed for at standse foran/over for vores port for at læsse eller losse, i vores tilfælde kunstværker på vej til eller fra udstilling. Kræver 10 - 15 minutter til at tømme eller læsse en bil.

P.t. bruger vi mest søndagen til at gøre dette. Desuden tilsvarende til afhentning/aflevering af kufferter m.v. på vej til/fra ferie.

Grønne opholdsområder:

- Generelt: *Alle opholdsområder i nærheden af natteliv risikerer at blive samlingssteder for nattelivsgæster,* der har købt billige drikke i kiosker og supermarkeder. Det kræver, at man skaber sådanne områder med stor omtanke, hvilket man skal holde sig for øje bl.a. i forbindelse med ophold på *Dyrkøb*, der ligger meget tæt på Vestergade/Gammeltorv med utallige barer.
- *Ophold for beboere* kunne indeholde mulighed for små grupper (fra foreninger m.fl.) til at holde *kortere møder* i det fri (nok ikke i den kolde årstid), med typisk 5- max. 20 deltagere – det er noget vi savner i vores kvarter, hvor vi må ty til Ørstedsparken. Kræver bænke med plads foran til at placere medbragte stole for at skabe en ”rundkreds”.
- *Grønne opholdspladser for beboere og erhvervsdrivende* (bl.a. ønsket af erhvervsdrivende i Lille Larsbjørnsstræde, der driver en mærk kælderbutik) kunne indeholde plads til indimellem at sætte sig og trække frisk luft ude på gaden (ikke fortovet, det er for smalt) blandt grønne omgivelser, dvs. en plads på gaden tæt på butikkerne, uden parkering og med grøn ”indhegning”. Denne plads må ikke må besættes af udeserveringer om dagen eller nattelivsgæster om natten. M.a.o., der må ikke være bænke, og det kræver kontrolbesøg eller hurtig opfølgning på beboernes/lokale erhvervs indberetninger af overtrædelser.

Dyrkøb:

- Jeg vil gerne opfordre til, at man ikke ser sig blind på den udmeldte plan og byrumsforsøgene, men betænker, at en aflang plads som Dyrkøb ikke er en overskuelig plads, og at den i forvejen er afgrænset af en bred stribe fortov flankeret af træer langs kirken. Det giver et mindre solbeskinnet område om eftermiddagen, og man kunne også under forsøget se, at brugen af de opstillede bænke var ganske sporadisk.
  Det er netop *plads,* vi mangler i Middelalderbyen, plads til *forskellige* formål, og **derfor kan Dyrkøb med fordel bruges til forskellige formål til gavn for de omkringliggende boliger.**
- Det vil give mening at lade den østlige del af Dyrkøb, som slutter sig til Fiolstræde med udeserveringerne dér, blive til opholdsområde, mens man udnytter delen ud til Nørregade til sorteringspunkt – vel at mærke begrønnet! – og gerne delebilparkering eller min. ladcykelparkering.
- Begrønningen kunne med fordel bruges til at danne overgangen hhv. adskille opholdsdelen fra brugsdelen.

Nørregade:

- En cykelgade med bredere fortove kræver, at man får styr på *den massive brug af gaden til varelevering/standsningsplads under varelevering*, der sker på Nørregade og allerede nemt skaber kaos i formiddagstimerne. Hvor skal denne finde sted fremover?
- Nørregade er født som en forholdsvis bred gade, hvorfor det vel vil være naturligt at afvikle både cykel- og biltrafik igennem den for at få bilerne til hurtigt at forlade bydelen igen efter at være kørt ind i de smalle stræder.

Bredere fortove: Hvorfor planlægger man bredere fortove med brostensoverkørsler andetsteds i Middelalderbyen, men kun bredere fortove i Nørre Kvarter? Vi har da en hel del fredede ejendomme?

Varelevering: Som beboer vil jeg gerne have mig frabedt varelevering og affaldshentning før kl. 07. Vores tidsvindue for søvn er i forvejen ganske ringe grundet det omgivende natteliv.

Affald: Der bør planlægges en koordination mellem beboernes og erhvervenes affald i Middelalderbyen. Vi har hverken plads til det dobbelte antal containere i gårdene eller til dobbelt så mange afhentningskørsler – især ikke før kl. 07. Prøv at forestille jer at vågne til tømning af en glascontainer foran jeres vinduer kl. 04 om morgenen… og så blive vækket igen af næste renovationskørsel kl. 06. Middelalderbyen er så speciel, at det må være muligt at finde en særløsning for den.

Tak for jeres opmærksomhed,

med venlig hilsen

Marietta Bonnet
Studiestræde 17, 3.
1455 København K

Ejendommen Studiestræde 17
Studiestræde 17, 3

Galleri Krebsen
Studiestræde 17A

MATERIALE:
hoeringssvar marietta bonnet 26sept2022.pdf

HØRINGSSVAR MARIETTA BONNET, STUDIESTRÆDE 17

Invitationen til denne høring er tilgået mig trefold: 1) Som ejendomsejer af Studiestræde 17-17A, 2) som erhvervsdrivende (kunstgalleri) og 3) som beboer i Studiestræde 17. Da jeg som formand for Miljøpunkt Indre By & Christianshavn samt medlem af Indre By Lokaludvalg også har haft mulighed for at ytre mig, vil jeg i det følgende nøjes med enkelte konkrete punkter, mest i relation til mit eget, dvs. Nørre Kvarter.

Som udgangspunkt er jeg meget positivt indstillet over for bybegrønning samt mindskelse af bilbrug i Middelalderbyen. Man kunne desuden med fordel opstille pullerter, som i andre europæiske kulturbyer, for at sikre beboere, taxaer o.l., leverandører og håndværkere adgang men f.eks. forhindre kørsel med "boom-boom"-biler, partybusser o.l. især om natten.

I øvrigt henviser jeg til Nørre Kvarter Beboerforenings høringssvar for generelle bemærkninger.

Parkering:

Hverken som beboere eller erhvervsdrivende har vi i min ejendom brug for P-plads, da ingen af os ejer biler. Til gengæld har vi 4 ladcykler. Vi ønsker os derfor:

- Bil-P-pladser konverteret til *ladcykel-P-pladser* med mulighed for at låse cyklen fast i nærheden – for gæster hhv. for yderligere beboere, der ønsker at anskaffe ladcykler, som der ikke er plads til i port og gård. Især familier med små børn har brug for dette. Gerne flere steder i gaden.
- P-mulighed for *husets håndværkere* og leverandører tæt på.
- *Delebil-parkering* (p.t. 2 stk. på Dyrkøb, bør ikke være længere væk) samt elbil-ladestandere rimelig tæt på, til når vi skal leje hhv. oplade bil for transport af varer eller til feriebrug.
- Mulighed for at standse foran/over for vores port for at læsse eller losse, i vores tilfælde kunstværker på vej til eller fra udstilling. Kræver 10 - 15 minutter til at tømme eller læsse en bil. P.t. bruger vi mest søndagen til at gøre dette. Desuden tilsvarende til afhentning/aflevering af kufferter m.v. på vej til/fra ferie.

Grønne opholdsområder:

- Generelt: *Alle opholdsområder i nærheden af natteliv risikerer at blive samlingssteder for nattelivsgæster,* der har købt billige drikke i kiosker og supermarkeder. Det kræver, at man skaber sådanne områder med stor omtanke, hvilket man skal holde sig for øje bl.a. i forbindelse med ophold på *Dyrkøb*, der ligger meget tæt på Vestergade/Gammeltorv med utallige barer.
- *Ophold for beboere* kunne indeholde mulighed for små grupper (fra foreninger m.fl.) til at holde *kortere møder* i det fri (nok ikke i den kolde årstid), med typisk 5- max. 20 deltagere – det er noget vi savner i vores kvarter, hvor vi må ty til Ørstedsparken. Kræver bænke med plads foran til at placere medbragte stole for at skabe en "rundkreds".
- *Grønne opholdspladser for beboere og erhvervsdrivende* (bl.a. ønsket af erhvervsdrivende i Lille Larsbjørnsstræde, der driver en mærk kælderbutik) kunne indeholde plads til indimellem at sætte sig og trække frisk luft ude på gaden (ikke fortovet, det er for smalt) blandt grønne omgivelser, dvs. en plads på gaden tæt på butikkerne, uden parkering og med grøn "indhegning". Denne plads må ikke må besættes af udeserveringer om dagen eller nattelivsgæster om natten. M.a.o., der må ikke være bænke, og det kræver kontrolbesøg eller hurtig opfølgning på beboernes/lokale erhvervs indberetninger af overtrædelser.

Dyrkøb:

- Jeg vil gerne opfordre til, at man ikke ser sig blind på den udmeldte plan og byrumsforsøgene, men betænker, at en aflang plads som Dyrkøb ikke er en overskuelig plads, og at den i forvejen er afgrænset af en bred stribe fortov flankeret af træer langs kirken. Det giver et mindre solbeskinnet område om

eftermiddagen, og man kunne også under forsøget se, at brugen af de opstillede bænke var ganske sporadisk.
Det er netop *plads,* vi mangler i Middelalderbyen, plads til *forskellige* formål, og **derfor kan Dyrkøb med fordel bruges til forskellige formål til gavn for de omkringliggende boliger.**

- Det vil give mening at lade den østlige del af Dyrkøb, som slutter sig til Fiolstræde med udeserveringerne dér, blive til opholdsområde, mens man udnytter delen ud til Nørregade til sorteringspunkt – vel at mærke begrønnet! – og gerne delebilparkering eller min. ladcykelparkering.
- Begrønningen kunne med fordel bruges til at danne overgangen hhv. adskille opholdsdelen fra brugsdelen.

Nørregade:

- En cykelgade med bredere fortove kræver, at man får styr på *den massive brug af gaden til varelevering/standsningsplads under varelevering*, der sker på Nørregade og allerede nemt skaber kaos i formiddagstimerne. Hvor skal denne finde sted fremover?
- Nørregade er født som en forholdsvis bred gade, hvorfor det vel vil være naturligt at afvikle både cykel- og biltrafik igennem den for at få bilerne til hurtigt at forlade bydelen igen efter at være kørt ind i de smalle stræder.

Bredere fortove: Hvorfor planlægger man bredere fortove med brostensoverkørsler andetsteds i Middelalderbyen, men kun bredere fortove i Nørre Kvarter? Vi har da en hel del fredede ejendomme?

Varelevering: Som beboer vil jeg gerne have mig frabedt varelevering og affaldshentning før kl. 07. Vores tidsvindue for søvn er i forvejen ganske ringe grundet det omgivende natteliv.

Affald: Der bør planlægges en koordination mellem beboernes og erhvervenes affald i Middelalderbyen. Vi har hverken plads til det dobbelte antal containere i gårdene eller til dobbelt så mange afhentningskørsler – især ikke før kl. 07. Prøv at forestille jer at vågne til tømning af en glascontainer foran jeres vinduer kl. 04 om morgenen… og så blive vækket igen af næste renovationskørsel kl. 06. Middelalderbyen er så speciel, at det må være muligt at finde en særløsning for den.

Tak for jeres opmærksomhed,

med venlig hilsen

Marietta Bonnet
Studiestræde 17, 3.
1455 København K

Ejendommen Studiestræde 17
Studiestræde 17, 3

Galleri Krebsen
Studiestræde 17A

Svar til: Høring 57262 af: Jan grünwald

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
245

INDSENDT AF
Jan grünwald

BY
Kbh K

POSTNR.
1208

ADRESSE
Kompagnistræde 37 A, 2.sal

HØRINGSSVAR

Jeg støtter fuldtud forslag nr 113 fra Stræderne og Strøgets Beboerforening

Svar til: Høring 57262 af: Jette

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
244

INDSENDT AF
Jette

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Beboer

BY
København K

POSTNR.
1104

ADRESSE
Ny Adelgade 12, 3.

HØRINGSSVAR

Vi bor i Ny Adelgade og er meget imod den udvidede udeservering i vores gade, som er skyld i meget støj. Så meget at vi generes hver eneste dag.
Jeg er meget utryg når jeg går forbi om aftenen. Der er fyldt med fulde gæster, som er ubehagelige.

For bare 10 år siden var her meget mere roligt, men de mange kunder til barer og værtshuse støjer enormt meget.
Vi er derfor imod enhver beslutning om nedlæggelse af parkeringspladser, hvis det bliver til udeservering på gadeplan.

beboerne skal også kunne være her med et normalt hverdagsliv.

Høringssvar nr 45 er det pure opspind, og har ingen hold i virkeligheden.

Vi håber kommunen tænker først på beboerne, og gør noget ved byens støjende natteliv.

Svar til: Høring 57262 af: Kristian

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
243

INDSENDT AF
Kristian

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Arms Gallery

BY
København K

POSTNR.
1203

ADRESSE
Nybrogade 26

HØRINGSSVAR

Tak for mulighed for at give svar til forslag til Byrums- og trafikplan.

Høringssvar #113, får et skulderklap med herfra, - her belyser beboerforeningen, forslag og problematik ganske skarpt.

Der er kommet flere brosten, - de er pæne, men upraktiske for de, der færdes på dem, - de larmer, de er glatte i regn og sne, med og uden blade.
Biler og palle-løftere larmer meget mere på brosten. Cykler, barnevogne, sækkevogne, rollatorer og rullestole hopper rundt. Rullemodstanden er en energisluger.

For middelalderbyen var det smart at have, ekstern bil-parkering, - f.eks på kajen ved mellem Blox og Diamanten, samt under Knippelsbro, - da ville byens gæster og beboere have et sted at stille deres bil. Det ville give plads til de, der har behov for bil til boligen, - samt plads til alle de håndværkere der skal vedligeholde huse og lejligheder. Det ville spare middelalderbyen for unødvendig biltrafik og give plads til cykler og gående.

Planen giver en smule mere albuerum til den professionelle færdsel, - det ville være klogt at lave endnu mere plads, end der er planlagt.
Håndværkerbiler skal tømmes og fyldes - det er skralde-, post-, flytte-, køle- og ølbiler som fylder i gadebilledet. Hub-løsningen er fin, - men vil kun løse en brøkdel af opgaven.

De fremsatte forslag for bedre forhold for cyklister og gående i middelalderbyen, - bliver ikke bedre end de parkeringsmuligheder I vil give jernhestene, - der er ALT for få cykel-P-pladser i Middelalderbyen - om det skal løses med cykel-P-huse, - eller flere cykelstativer og fastlåsningsbøjler, bør man kigge på, på de tidspunkter af døgnet, hvor behovet er som størst. Som med ekstern P-plads til biler, - kan det også være en løsning med nogle centrale Cykel-P-pladser, - men det vil også kræve en kulturændring for cyklister. Det fede ved at cykle, er jo at parkering er gratis og ofte kan ske lige ved døren til det sted, man besøger.

Herligt med forslag til det grønne islæt, det vil pynte, men vil også kræve mere vedligehold og der vil være flere blade at feje sammen.
Thorvaldsens plads savner nogle træer, det ser pænt ud på planen. Der vil næppe blive saltet på pladsen, - det giver mulighed for bl.a frugt- og nåletræer

Der har tidligere været blomsterbeplantning i kar og bede i området ved Gl Strand, det så også rigtigt godt ud.

Svar til: Høring 57262 af: Henriette Brincker

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
242

INDSENDT AF
Henriette Brincker

BY
København K

POSTNR.
1130

ADRESSE
Rosenborggade 10

HØRINGSSVAR

“Jeg støtter høringssvar 210.”

Svar til: Høring 57262 af: Ole Damsgaard

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
241

INDSENDT AF
Ole Damsgaard

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Danmarks Naturfredningsforening, København

BY
København

POSTNR.
2100

ADRESSE
Masnedøgade 20

HØRINGSSVAR

DN skal gøre opmærksom på det forslag til biodiversitetstrategi, som har været til høring samtidigt med Byrums- og trafikplanen. Byens træer, og specielt byens store gamle træer, spiller en væsentlig rolle for byens biologiske mangfoldighed. Det er derfor vigtigt, som det fremhæves, at der lægges vægt på at bevare eksisterende træer og sikre dem bedst mulige levevilkår. Ved nyplantning af træer bør der i videst muligt omfang benyttes hjemmehørende arter.

MATERIALE:
dn bemaerkninger.pdf

DN København
Formand: Knud Erik Hansen.
Næstformand Ole Damsgaard.
koebenhavn@dn.dk:

Danmarks Naturfredningsforening

Dato: 26. september 2022

Københavns Kommune

kk.bliv hørt

Høring: Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen

Danmarks Naturfredningsforening skal i det følgende alene forholde sig til temaet om bynatur, en grønnere Middelalderby:

På side 39 fremføres, at den historiske arkitektur skal sættes i scene med både større og mindre træer. DN skal i den forbindelse gøre opmærksom på det forslag til biodiversitet-strategi, som har været til høring samtidigt med Byrums- og trafikplanen. Byens træer, og specielt byens store gamle træer, spiller en væsentlig rolle for byens biologiske mangfoldighed. Det er derfor vigtigt, som det fremhæves, at der lægges vægt på at bevare eksisterende træer og sikre dem bedst mulige levevilkår.

Videre på side 40 under afsnittet om at "Bevare og fremhæve eksisterende haver, vandrum og træer" anbefales at "fastlægge" træer på privat grund som bevaringsværdige med en lokal-plan for at sikre de markante, gamle træer i området, som ikke er offentligt ejede.
Denne anbefaling kan vi fuldt ud tilslutte os og foreslår videre, at der snarest muligt laves en registrering af alle større træer i Middelalderbyen både på offentligt- og privatejet grund, og at der på baggrund af denne registrering fortages en udpegning af bevaringsværdige træer ikke mindst på baggrund af en biologisk vurdering.

På side 40 er der i afsnittene "Bevare og fremhæve eksisterende haver, vandrum og træer" og "Videreudvikle de enkelte kvarterer med lokale grønne oplevelse" en række konkrete forslag til beplantning en række byrum. Der er her DNs holdning, at man her i videst muligt omfang bør benytte hjemmehørende arter. Brug gerne historiske informationer om hvilke træer der har vokset i byen de pågældende steder.

Nogle af de nævnte forslag om dannelse af grønne pladser f.eks. omkring Vor Frue Kirke vur-deres umiddelbart at kunne være i konflikt med kulturhistoriske interesser. Vi forudsætter, at der sker en afvejning i forhold til kulturhistoriske interesser inden forslagene bringes videre i en egentlig plan.

På side 45 foreslås som yderligere anbefaling, at der igangsættes samarbejde med lokale initi-ativgrupper, lokaludvalg og andre aktører om at etablere plantehuller og facadebeplantning. Der skal her gøres opmærksom på de mange gårde i Middelalderbyen, hvor mange har træer og hvor endnu flere har potentiale til plantning af træer. Med hensyn til facadebeplantning er det vores vurdering at specielt gårdene har et meget stort potentiale.

Det skal endeligt forslås at Københavns Kommune tager initiativ til indgåelse at partnerskaber med grundejere, gårdlaug mv. om bevaring og pleje af de bevaringsværdige træer i Middelal-derbyen.

Med venlig hilsen

Ole Damsgaard,
næstformand for DN København

Svar til: Høring 57262 af: Indre By Lokaludvalg

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
240

INDSENDT AF
Indre By Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Indre By Lokaludvalg

BY
Kbh V.

POSTNR.
1599

ADRESSE
Rådhuspladsen 1

HØRINGSSVAR

Indre By Lokaludvalg har drøftet og kommenteret det vedhæftede høringssvar fra Miljøpunkt Indre By & Christianshavn.

Med venlig hilsen

Indre By Lokaludvalg v/Bent Lohmann

MATERIALE:
miljoepunkt indre by og christianshavn om forslag til byrums- og trafikplan middelalderbyen.pdf

MILJØPUNKT
INDRE BY & CHRISTIANSHAVN
AGENDA 21 · FOR ET BÆREDYGTIGT KBH

Input til høringssvar **Den 1. september 2022**

Københavns Kommune har i perioden 28. juni til 26. september 2022 sendt forslag til Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen i høring.

Tak for muligheden for at blive hørt. Byrums- og trafikplanen indeholder en plan for, ikke kun hvordan der skabes færre parkeringspladser i Middelalderbyen, men giver også input til, hvordan gader og pladser kan udvikles med et hensyn til gående, cyklende og ophold.

Overordnet

Planen fremstår flot og er overskuelig. Den bygger på 7 ud af 9 af borgersamlingens anbefalinger, som er omsat til planens fire temaer. Borgersamlingens anbefalinger omkring natteliv og turisme vil ifølge planen kræve andre former for adfærdsregulering og det henvises til at skulle håndteres i forbindelse med andre kommunale planer og strategier, herunder restaurations- og nattelivsplanen.

I dette høringssvar skeles også til den overordnede vision i Københavns Kommuneplan 2019 og 12 år frem – Verdensby med ansvar. ”Kommuneplan 2019 har en vision om at være en sammenhængende by i en dynamisk og grøn storbyregion, hvor den fortsatte byudvikling hviler på et økonomisk, socialt og miljømæssigt bæredygtigt grundlag. Københavns Kommune arbejder for et stærkt regionalt samarbejde og prioriterer Greater Copenhagen samarbejdet, fordi bæredygtige løsninger til sikring af fortsat udvikling, flere arbejdspladser og høj livskvalitet skal findes i et bredt samarbejde. I Kommuneplan 2019 indgår et opslag om København som del af en international byregion, der tegner Københavns rolle i Greater Copenhagen og internationalt. København skal som central del i den regionale udvikling være en grøn og tæt by, der bl.a. fremmer bæredygtig mobilitet, alsidige arbejds- og uddannelsesmuligheder, sundhed og høj livskvalitet”.

Planens afgrænsning

Vi har kun begrænsede bemærkninger til afgrænsningen af området, som omhandler kanalen og Dantes Plads. Kanalen er, som gaderne, blevet til en yndet og stadig mere benyttet transportvej, for både sejlende, turistbåde og sportsudøvere. Disse aktiviteter har på den ene side en positiv betydning for livskvalitet, sundhed og fællesskaber. På den anden side præger den stigende færdsel og flere besøgende lokalområdet med støj. Planen om færre biler i Middelalderbyen må forventes at have en afledt effekt i forhold til flytte færdsel til andre transportveje.
Det bør planen forholde sig til og sikre en balance mellem turisme og livskvaliteten for dem, som bor og arbejder i de tilstødende beboelsesområder, for eksempel Gammel Strand og Frederiksholms Kanal. Det er i dag teknologisk muligt, for rimelige penge, at stille krav om at anvende høretelefoner og undgå forstærket lyd fra højtalere mm. på diverse både. Dette kan kommunen med fordel forholde sig til i denne eller tilhørende planer, som omtalt under baggrunden for til byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen. Vi undrer os også over, at Dantes Plads ikke er medtaget i planen, da vi forventer, det planlagte parkeringshus vil påvirke trafikken og transporten på gaderne, som er omfattet af planen, og hermed præge ophold på ”pladserne” med bænke til ophold langs Vestervoldgade.

MILJØPUNKT
INDRE BY & CHRISTIANSHAVN
AGENDA 21 · FOR ET BÆREDYGTIGT KBH

Fire temaer

Dette høringssvar er opdelt i de fire temaer i planen samt et afsnit om livet i byen, herunder natteliv og turisme. Vi er af den opfattelse, at både natteliv og turisme er elementer af den balance, som ligger under temaet om erhvervs- og hverdagsliv, som har afsæt i borgersamlingens anbefaling #7 respektfuldt natteliv og anbefaling #5 turisme på beboernes præmisser.

Der er indsatser, som går igen og på tværs af flere temaer. For at undgå for mange gentagelser af enslydende input til høringssvar har vi forsøgt at begrænse gentagelser.

Input til tema om egenart og kulturarv – byrum der fortæller

Vi bakker op om planen om at formidle Middelalderbyens historien mere, når byrummene indrettes og anvendes fremadrettet. Vi opfordrer til, at man i den endelige plan bliver mere tydelige på, at – vi vil, ikke kun kan eller bør gennemføre planen.

Historien og fortællingen – bygninger, brug af byen og grønt

Det er også vigtigt at være opmærksom på, at det at bevare egenart og kulturarv kræver en særlig indsats i aften og nattetimerne. Respekten hos de besøgende, for kvarterenes egenart, historie og særlige byggestil, kan være meget forskellig fra dag- til nattetimerne. Kommunen kan derfor med fordel fremme formidlingen af, at kulturarven og Hovedstadens centrum, Middelalderbyen, skal værnes om, også i nattetimerne, for eksempel ved ordensregler eller fortællinger om, at vi alle i fællesskab skal værne om den Middelalderby vi har, så vi har den til fremtidens generationer. Dette skal selvfølgelig ske i tæt samarbejde med de lokale beboere og repræsentanter herfor, forretninger, lokale erhverv og andre interessenter. Vi opfordrer samtidig til at fortælle om vigtigheden af de grønne facader og træer, ikke kun som noget pænt, men også et tiltag for klimaet. Grønne facader er også at foretrække frem for de mange facader med blændede vinduer.

Pladser – til ro - og plads til cykler

Brugen af bydelens pladser, med afsæt i hvad de gennem historien har været brugt til, er tiltalende. Muligheden for lokale, helst bæredygtige arrangementer, på bydelens pladser, er interessant. Det behøver ikke at være støjende arrangementer, dem er der i forvejen mange af i centrum, samt i og omkring Middelalderbyen. Det kan for eksempel være arrangementer i lighed med grønt marked på Højbro Plads.

Vi anerkender planen om, at der reserveres pladser til ro, ophold i skygge eller sol, og at cyklerne flyttes fra pladserne. Frem for at flytte dem til de nærliggende, i forvejen overfyldte gader, vil vi pege på underjordisk cykelparkering i stedet og flere pladser til delecykler ala pendlercyklen.
Det er samtidig vigtigt at påpege, at der aldrig vil være cykelstativer nok, hvis ikke der også sikres en hyppig og effektiv cykeloprydning. Miljøpunkt Indre By & Christianshavn har tidligere, sammen med studerende undersøgt, efter hvor lang tid det kan ses, om der er tale om en efterladt eller henstillet cykel. Undersøgelsen viste, at af de cykler, som har været henstillet i 7 dage, er størstedelen de samme cykler, som der står der efter 28 dage. Se mere om på: https://a21.dk/projekter/ren-luft/cykelparkerings-adfaerd/

MILJØPUNKT
INDRE BY & CHRISTIANSHAVN
AGENDA 21 · FOR ET BÆREDYGTIGT KBH

Belægninger

Vi hører fra lokale beboere i Middelalderbyen, og de omkringliggende kvarterer, at de gamle Københavnerbrosten er blevet fjernet eller skjult under asfalt. Vi læser, at planen vil fremme brostensbelægningen i Middelalderbyen. Hvorvidt det reelt vil have en betydning for støj og reflektionen af støj i de smalle gader er usikkert og vi anbefaler det undersøgt. Den i planen foreslåede, nedsatte hastighed for kørende trafik til højest 30 km/timen, forventes at lette friktionsstøj fra hjulene, men ikke på de biler, som spiller højt og gasser op gennem bydelen, ofte i de sene timer på døgnet. Her er det vigtigt med kontrol, politi og støjenhed. Det kan overvejes at fremme begrønning af facaderne allerede nu. Grønne facader forventes at kunne dæmpe den støj, som reflekteres op ad husfacaderne.

Kultur, erhverv og hverdagsliv – Bedre balance i bylivet

Balancen og støjende aktiviteter

Som det fremgår af planen, er Middelalderbyen ramme om et intensivt liv. Vi påskynder planen om at lave byrum, for mere stille rekreation, men vil kommunen skabe balance er det vigtigt at se på antallet af midlertidige aktiviteter i de samme områder, hvor der i dag er kommercielle aktiviteter. Middelalderbyen er præget af mange aktiviteter og tilhørende støj, men især i aften og nattetimerne bruges gader og pladser anderledes end i dagtimerne.

For at skabe balance, og den livskvalitet, som kommuneplanen sigter mod, er det vigtigt at se, at en plan for indretning af byrum ikke kan adskilles fra brugen af dem, heller ikke om natten. Hvor end vi gerne vil ønske det, så er det svært at regulere mennesker i gaden, og deres til tider støjende adfærd. Og mere plads i byrummet vil kræve mere støtte til adfærdsændring og kontrol. Vi opfordrer til, at kommunen, med tilladelse fra politiet, indfører flere ordensregler i gader og på pladser. Der er ikke balance hvis der er støj i gaden, når folk skal sove.

Udeservering – og balance

Op til og under Corona har kommunen tilladt udvidelse af arealer til udeservering. Disse udeserveringer fungerer visse steder, mens byrummet andre steder afskæres for dem, som ellers færdes i byrummet. Nedenfor ses eksempler fra venstre Lille Kongensgade, to billeder fra Lavendelstræde og mod højre Gammel Strand. Hensynet til at holde byrummet åbent for alle bør prioriteres, herunder at afskærmning med plantekasser begrænses i gågader. Der må meget gerne være grønt eller potter, blot det ikke fremstår som en mur i gaden. Foto af Marianne Spang Bech.

MILJØPUNKT
INDRE BY & CHRISTIANSHAVN
AGENDA 21 · FOR ET BÆREDYGTIGT KBH

Pladserne

Vi er glade for, at der i planen tilbydes rammer for mere leg og rekreation på pladserne, ikke kun for kommercielle aktiviteter og kulturelle arrangementer. Der er en legeplads på Nikolaj Plads, mens flere offentlige legepladser ligger i byen parker og grønne områder. Vi opfordrer til, at der på

byens pladser indtænkes legeredskaber og grejbanker f.eks. med stylter, klodser, insektet, lup og lignende redskaber til fremme af leg, bevægelse og natur-undersøgelser. Det kan samtænkes med multifunktionelle, grønne, affaldsløsninger ifm. pladser, som indbyder til ophold for lokale og besøgende i alle aldre. DGI har allerede udviklet et koncept for leg i det fri. Fotos er fra Christianshavnerdagen. Vi foreslår også at indtænke vandet, enten ved åbne kanaler eller under en gennemsigtig overflade som med fortællinger om lokale arkæologiske fund. Fremtidens fortælling er klimaet, hvor vand kommer til at spille en mere vigtig rolle i byen.

Bynatur – En grønnere Middelalderby

Vi ser frem til en grønnere Middelalderby, med nemmere adgang til parkerne og kanalerne, og stærkere lokale, grønne oplevelser inde i områderne. ”Stærkere” kan med fordel defineres nærmere, sammen med lokale beboere, erhverv og interessenter. Vi foreslår, at de i planen omtalte gamle samt nye træer og grønne facader samtænkes med flere fuglehuse, insekthoteller og flere planter og natur under træerne. Dette for at fremme biodiversiteten i byen.

Miljøpunkt Indre By & Christianshavn har i samarbejde med Indre By Lokaludvalg fokuseret på en mere grøn bydel og grønne facader og bidrager gerne i arbejdet med at skabe flere grønne facader og grønne bynaturrum, sammen med lokale beboere. Det er vores erfaring, at det er vigtigt med god vejledning i, hvordan man vælger planter og grønt, i forhold til senere pasning og pleje. Det er lige så vigtigt, at de lokale beboere har lyst til og tager ejerskab til et nyt grønt bynaturrum. Indre By Lokaludvalg og Miljøpunktet vil gerne involveres og bidrage til mere begrønning af Middelalderbyen. Se hvordan vi allerede inspirerer og bidrager til at skabe, ikke kun grønne facader, men en grønnere Middelalderby og andre bydele; https://a21.dk/projekter/groen-by/

Vi opfordrer til, at Kommunen i sin plan også indtænker plads til bynaturrum på nogle af de arealer der frigøres ved at nedlægge 70 % af de eksisterende P-pladser. Specielt i gader med restauranter, barer og udeservering kan de lokale beboere og andre forretningsdrivende kunne skabe et fælles mødested, som ikke er kommercielt. Se i øvrigt mere om grønne gader i afsnittet om mobilitet.

MILJØPUNKT
INDRE BY & CHRISTIANSHAVN
AGENDA 21 · FOR ET BÆREDYGTIGT KBH

Mobilitet – Mere Plads til fodgængere og cyklister

Planen har fokus på bedre forhold for gående og cyklister samtidig med, at der fjernes cykelparkering fra pladserne og i stedet anlægger flere cykelstativer i de nærliggende gader. Vi henviser til vores tidligere input hertil under afsnittet om pladser. Vi har i øvrigt følgende input til mobilitet i Middelalderbyen.

Vi anerkender etablering af bedre forhold for fodgængere og cyklister. Dette kan tilskynde til, at flere vil gå eller tage cyklen gennem byen. Vi opfordrer til, at kommunen også indtænker tiltag for dårligt gående, samtidig med tillader færre store busser med turister. Kommunen bør afmærke cykelruterne og samtænke afmærkningen med planen for byrumsinventar, alternativt afmærker den hurtigere ruter gennem byen med gul og de grønne, og mere rekreative, som de grønne. Dette kan lette valget for cyklisterne i forhold til, hvor hurtigt de skal frem, og tilskynde til at tage de mindre stressede og mere rekreative ruter gennem Middelalderbyen. Om det kan tilskynde til en bedre cykelkultur, kan kun tiden vise.

Ved nedlæggelse af p-pladser er der i planen fokus på mere cykelparkering og lidt ladcykelparkering. Hos private og især børnefamilier har ladcyklen vundet frem, og vi ved også at flere og flere håndværkere og butikker har investeret i ladcykler, eller er på vej til det. Også flere pakker leveres med bude på ladcykler. Vi vil opfordre til, at det skabes plads til parkering af flere ladcykler i gaderne, hvor der tidligere har været plads til bilparkering.

Vi ved, at både ladcykler og biler fylder i trafikken og at de privatejede ladcykler og biler har meget hviletid. Vi opfordrer derfor til, at der fokuseres på at give plads til især deleordninger, som med planen for delebiler. Se link til **Folder – Vær sammen om at dele en ladcykel eller bil**
For delebiler, er det planen, at der skal etableres en el-delebil pr. gade i byen. I forbindelse med kommunens fremlæggelse af denne plan oplyste kommunen, at en delebil ville frigøre 4-5 parkeringspladser, som ville kunne anvendes af de lokale beboere og forretninger. Her tænkes der ikke på udeservering, men et lokalt byrum til leg eller lignende.

Vi tror på, at det at samtænke de forskellige behov for bil, størrelse af bil, cykel og ladcykel ikke kun vil fremme borgeres daglige behov i forhold til at komme rundt, ind og ud af Middelalderbyen, men også fremme den grønne mobilitet generelt.

Vi ved, at der er kamp om pladsen, også om de parkeringspladser som frigives. Kommunen opfordres til at komme med en illustration af, hvor mange parkeringspladser, der med planen allerede er reserveret til cykler, ladcykler, sorteringspunkter, udeservering, erhvervsbiler i dagtimerne, aflæsnings- og pålæsningspladser mm. Det vil gøre det lettere for alle, herunder de lokale beboere og erhverv at drøfte en samlet plan for de enkelte gader om behov for mobilitet og parkering.

MILJØPUNKT
INDRE BY & CHRISTIANSHAVN
AGENDA 21 · FOR ET BÆREDYGTIGT KBH

Trafikøer

Trafikøer er en metode til at regulere trafikken og omstille til grøn mobilitet i København og bydelene. Ifg. Københavns Kommuneplan 2019 er målet, at biltrafikken udgør max 25 % af den samlede mobilitet i byen i 2025. Trafikøer angives som en metode til at opfylde dette trafikmål. Erfaringer fra andre byer i Europa viser, at trafikøer netop fremmer grøn mobilitet, reducerer trængsel samt luftforurening. Derfor bør trafikøer være det overordnede princip i den københavnske mobilitetsplan, og indtænkes i byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen, herunder 0-emissions-gader og delebilgader.
Forum for klima, trængsel og sundhed i København holdt den 14. september 2020 konferencen: "Trafikøer skaber levesteder". Oplæg mm konference, fakta ark og en film om, hvad en trafikø er, samt en visualisering af, hvordan en gade kan komme til at se ud, når der fjernes parkeringspladser, findes på www.trafikoe.dk

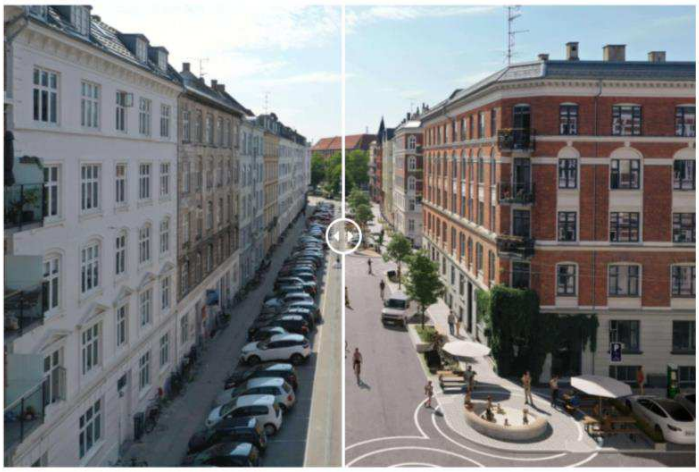
VESTERBRO: TRAFIKØ PÅ FLENSBORGGADE

Det københavnske arkitektfirma JAJA Architects har skitseret, hvordan Flensborggade på Vesterbro kan se ud, hvis den blev en del af en trafikø.

Træk i pilene på billedet. Billedet til venstre viser Flensborggade, som den ser ud før.

På billedet til højre er gaden forvandlet. Trafikken og antallet af parkerede biler er begrænset, og der er indrettet grønne byrum.

(Fotos: JAJA)



Mere om rammerne for delebilisme, ladeinfrastruktur og for at søge bylivsgadepuljen findes i de kommunale handleplaner. Disse planer og puljer kan der med fordel henvises til i byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen.

Handlingsplan for delebilisme 2022-2025: https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/ceef506f-02be-47ed-a5ec-beb69e0912e2/1ae13c2e-244b-427e-97bb-50d7a4c05186-bilag-2.pdf

Handleplan for ladebilinfrastruktur 2022-2025:
https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/987e84c7-8a47-4c34-90e1-091dd63a3925/013e933f-bca3-4142-a981-0728bb8989f1-bilag-2.pdf

Bylivsgadepuljen: https://byfornyelsespuljer.kk.dk/bylivsgadepuljen

Lidt mere inspiration fra byer i Europa som har fokuseret på plads til fodgængere og cyklister

https://www.youtube.com/watch?v=Boi0XEm9-4E
https://www.youtube.com/watch?v=sEOA_Tcq2XA

MILJØPUNKT
INDRE BY & CHRISTIANSHAVN
AGENDA 21 · FOR ET BÆREDYGTIGT KBH

Tilpasset varelevering og logistik

De mange forretninger, øvrige erhverv samt beboere i Middelalderbyen vil fremadrettet også have behov for varelevering.
Vi bakker op om anbefalingerne om at opfordre til og vejlede om støjsvag varelevering og udvikling af koncepter for samt omlæsning vil mindre varebiler og ladcykler via HUBs.

Miljøpunkt Indre By & Christianshavn lavede sammen med studerende et projekt om forretningsmodeller og muligheder for, at mere varelevering og kørsel kan ske med ladcykel. Konklusionen var, at interessen er der fra både fragtfirmaer og erhverv i Middelalderbyen, men der mangler omlæsningssteder, HUBs. Repræsentanter fra Indre By Lokaludvalg, Byudviklingsgruppen, samt repræsentanter fra Københavns Kommune var involveret i projektet.

Vi opfordrer til at understøtte afprøvningen af deleordninger for ladcykler for blandt andet forretninger og erhverv i Middelalderbyen, som det gennem miljøpunkterne København har været gjort med gratis udlån af ladcykler til private. Dette har vist sig som en stor succes, men der er fortsat er stort potentiale at hente i omstillingen til grøn mobilitet hos erhvervet.

Præsentation af projekt om varelevering med ladcykler og deleordning sommer 2021

Inspiration fra folder om ladcykler og deleordninger for private;

Folder – Vær sammen om at dele en ladcykel eller bil

Opsamling og afrunding

Det er en langsigtet plan, som alene med økonomien til fyrtårnsprojekter bliver en stor omkostning. Differentierede p-afgifter kan med fordel tænkes ind, ved for eksempel at gøre parkering ud over 20 min. stadigt dyrere over tid.

Det startede med borgersamlingen, men den kommende proces kræver en markant, lokal involvering og ikke kun høringer. Dette fordi beboere, lokaludvalg, erhverv og øvrige interessenter kan have mange modsatrettede interesser.

Vi ser frem til en grønnere Middelalderby med færre biler, grønnere mobilitet, mere fortælling af historien og mere balance.

Miljøpunkt Indre By & Christianshavn, Brolæggeerstræde 14A, stuen, 1211 København K, Miljøpunkt@a21.dk,33932121/21746621

Svar til: Høring 57262 af: Indre By Lokaludvalg

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
239

INDSENDT AF
Indre By Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Indre By Lokaludvalg

BY
Kbh V.

POSTNR.
1599

ADRESSE
Rådhuspladsen 1

HØRINGSSVAR

Løsninger til at håndhæve intentionen i planen

Adgangsbegrænsning

Det er usandsynligt, at reduktion af antal p-pladser vil reducere særligt den mest uønskede trafik i ydertimerne. Det kan alene opnås ved at reducere mængden og arten af køretøjer, der kan køre ind i Middelalderbyen. Flere sammenlignelige byer har indført pullerter, som med kort, kode, radiobrik (Brobizz) eller nummerpladescanning kan lade godkendte passere, men forhindre uønskede køretøjers adgang.

Nummerpladescanning

Der er allerede en aktiv miljøzone omkring København, som afholder ældre dieselbiler på gule og snart også hvide nummerplader fra at køre i miljøzonen ved hjælp af nummerpladegenkendelse, automatisk opslag i Motorregistret med udsendelse af bødeforlæg til ikke godkendte køretøjer. Dette system er lige velegnet til nulemissionszoner som til øvrig begrænsning af biltrafikken i Middelalderbyen.

Indre By Lokaludvalg anbefaler nummerpladegenkendelse, som allerede administreres i den nuværende miljøzone af Sund & Bælt. Det vil desuden give uvurderlig, anonymiseret viden om de forskellige køretøjstypers belastning af Middelalderbyen fordelt over døgnets timer.

Noisetraps

Der bør afsættes midler til at opsætte et passende antal af disse støjfælder i Københavns Kommune.

Trafikstøj har sundhedsskadelige virkninger på mennesker og kan ved længere tids påvirkning føre til egentlige helbredseffekter. Især støj om natten vurderes som skadelig, da støj om natten kan gøre det vanskeligere at falde i søvn, give dårligere søvnkvalitet, forstyrre søvnen og medføre for tidlig vækning. ref: https://mst.dk/luft-stoej/stoej/trafikstoej/trafikstoej-og-sundhed/

København og andre bymidter i større byer har - trods trafik reducerende foranstaltninger - et stigende støjproblem, som bedst kan beskrives som adfærdsskabt. Selv om antallet af køretøjer og deres fart er markant mindre end på motorveje, har det længe være kutyme for et mindretal at føre sig frem i og på modificerede køretøjer for at tiltrække sig opmærksomhed. Midlerne er modificerede udstødninger og motorstyringer kombineret med aggressiv kørsel, høj musik og tilråb for åbne vinduer, hvor der er flest mennesker i gaderne at imponere, dvs. særligt i aften- og nattelivet.

Trods indførsel af periodiske syn for motorcykler siden 1. januar 2022 samt mulighed for at stoppe motorcykler til et vejsidesyn, er støj fra motorcykler og den måde, de køres på, fortsat et problem:

https://bilmagasinet.dk/guides/vejsidesyn-til-motorcykler

https://www.tv2lorry.dk/lorryland/fra-i-dag-gaelder-der-helt-nye-og-strengere-regler-for-motorcykelejere

Selvom motorcykler kan være meget støjende, så overgås de i antal af støjende, modificerede biler, muskelbiler, partybusser og biler med høj musik, herunder taxaer, så det er langt fra nok at gøre noget ved motorcykler, hvis man vil adressere Københavns gadestøj.

Pr 1. januar 2020 trådte skærpede regler i kraft med forhøjet bødestraf for køretøjer modificeret til eller ført således at de støjer unødvendigt. Ref:

https://www.retsinformation.dk/eli/ft/201812L00202

Det var sammenfaldende med Corona-nedlukning og synes ikke at have haft nogen effekt på støjen og adfærden i bybilledet. Dette kan evt. underbygges ved at søge aktindsigt i, hvor mange gange Københavns Politi har gjort brug af disse nye bestemmelser.

Generelt præges bybilledet i København af, at Politiet mangler ressourcer til at håndhæve ordensreglementet og desværre også ofte færdselsreglerne.

Ligesom moderne sensorteknologi har gjort fart- og rødkørsel-kameraer mulige, findes der nu også akustiske sensorer, der måler art, styrke og retning på støjkilder og automatisk registrerer med billeddokumentation:

Paris' borgmester, Anne Hidalgo, gør noget ved støjforurening:

https://musictech.com/news/paris-sound-sensors-medusa-sound-pollution/

Paris 2022

https://www.theguardian.com/world/2022/feb/15/noise-radar-in-paris-will-catch-raucous-cars-and-motorbikes

Ligeledes i Spanien og London:

https://ing.dk/artikel/trafikstoej-draeber-stoej-radar-skal-bekaempe-ulovlig-larm-motorcykler-biler-248

725

Der bør afsættes midler til at opsætte et passende antal af disse støjfælder i Københavns Kommune. I en evalueringsperiode kan Politiet manuelt vurdere støjfældernes registreringer og evt nøjes med at indkalde støjende biler til syn, indtil man har opnået nok erfaring med og tillid til systemet til automatisk bødeudskrivning som for fartfælder og rødkørselskameraer.

I hele perioden kan Kommunen dokumentere det generelle støjniveau i trafikken, samt de tidspunkter, det står værst til. Denne viden er ikke tilgængelig for nuværende, men er yderst relevant, både hvis man vil gøre noget ved det nuværende alt for høje støjniveau samt hvis man vil gennemføre Lynetteholm-projektet med 10.000-vis af lastbiltransporter gennem byen

Med venlig hilsen

Indre By Lokaludvalg v/ Bent Lohmann

Svar til: Høring 57262 af: Indre By Lokaludvalg

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
238

INDSENDT AF
Indre By Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Indre By Lokaludvalg

BY
Kbh V.

POSTNR.
1599

ADRESSE
Rådhuspladsen 1

HØRINGSSVAR

Spørgsmål til forvaltning/politi der skal afklares for at planen kan virke

For at Byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen skal fungere, skal man sikre sig at forudsætningerne er på plads. Dette betyder:

- Hvordan vil kommunen regulere antallet af tilladelser og sørge for at der er et blandet erhverv i hele bydelen?
- Hvordan vil kommunen håndhæve at disse tilladelser overholdes?
- Når forvaltningen støder på en ulovlig udeservering sker der ofte det, at de rådgiver den ansvarlige til hvordan den kan lovliggøres. Er dette et led i en generel strategi og har forvaltningen et overblik over hvor mange tilladelser, der er plads til?
- Hvordan vil kommunen se på hhv. hvor meget udeservering og natteliv, der er plads til i Middelalderbyen?
- Hvor mange ressourcer har politiet til at håndhæve festen i gaden, narkosalg og hobbykørsel i Middelalderbyen?
- Mange af vores gader er smalle og der er brug for “overskudsplads” til f.eks. hvis en bredere bil kommer forbi.
- Hvordan vil forvaltningen sikre sig at der er plads, som ikke inddrages af erhverv?
- For nyligt har man ændret området omkring Nørrebrogade bl.a. ved at fjerne P-pladser og gøre det sværere at være bilist. Denne plan minder om hvad man vil med Middelalderbyen. Hvad har dette gjort ved området og er der som følge af dette projekt kommet ting frem, såsom hvilke butikker der klarer sig godt og om enkelte erhverv bliver tilgodeset? Disse erfaringer kan bruges strategien for Middelalderbyen.

Med venlig hilsen

Indre By Lokaludvalg v/ Bent Lohmann

Svar til: Høring 57262 af: Indre By Lokaludvalg

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
237

INDSENDT AF
Indre By Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Indre By Lokaludvalg

BY
Kbh V.

POSTNR.
1599

ADRESSE
Rådhuspladsen 1

HØRINGSSVAR

Vigtige forhold, som planen ikke nævner

Manglende kollektiv transport på gadeplan

Den kollektive transport, der er i Middelalderbyen, ligger under jorden i form af Metroen. Der mangler en kollektiv transport på gadeplan, som forbinder Middelalderbyen med busser til f.eks. et hospital. Skal vi som beboere tage metroen, skal vi skifte bus/metro undervejs til gene for dårligt gående. Disse busser skal holde nær steder som apoteker og madindkøb og have stop nær andre busser til f.eks. hospitaler mm.

Disse busser kan køre i to ruter:

- Kgs. Nytorv -> Gammel Strand -> Rådhuspladsen -> Nørreport
- På gaderne midt i Middelalderbyen såsom Store Kannikestræde og Skindergade.

Ved at indføre en mindre, elektrisk bus, der kører rundt i Middelalderbyen, vil man kunne løse dette problem. Denne bus vil også kunne køre hen til turiststeder, så turister nemmere kan komme rundt også selvom de er dårligt gående.

Respekt for Middelalderbyens historiske miljø versus mobilitet

Mange steder i Middelalderbyen er der brosten og andet der hæmmer f.eks. personer i kørestol.

Omvendt har Middelalderbyen en historie og et bymiljø, som vi skal værne om.

Ofte har personer i kørestol flere problemer med udeservering og andet på de smalle fortove end belægningen.

Der skal være en balance imellem de to hensyn.

Hvordan kan affaldshåndtering finde sted på en bedre måde?

De tidlige morgentimer i Middelalderbyen præges af unødvendigt mange skraldebiler, som afhenter affald hos erhverv og hos private husholdninger. De fleste gader er udnævnt til såkaldte ”røde gader”, hvilket betyder, at skraldebilerne allerede kører fra kl. 06 i stedet for fra kl. 07. Eftersom afhentning af erhvervsaffald er liberaliseret, skal hver virksomhed entrere med sin egen affaldshåndteringsvirksomhed i fri konkurrence med mange andre affaldshåndtører. Derfor kører skraldebiler fra mange virksomheder de samme ruter rundt i gaderne og afhenter enkelte eller få skraldespande hvert sted, med det resultat, at hver gade i Indre By med blandet bolig og erhverv besøges af 3-6 skraldebiler hver dag seks dage om ugen.

Værst står det til med kommunens egen afhentning af affald fra egne bygninger, herunder kulturhuse, institutioner, kontorer mm i toholdsskift, hvilket indebærer skraldebiler i alle nattens timer, selvom der ofte er god plads i Middelalderbyen i dag- og aftentimerne. Det er både nødvendigt at hjemtage affaldshåndteringen fra husholdninger, erhverv og kommunale bygninger og naturligvis at overgå til el-drift, for at minimere belastningen af Middelalderbyen.

Hvordan kan varelevering finde sted på en bedre måde

Varelevering finder ligesom affaldshåndtering ofte sted om natten til gene for beboerne, pga. motorstøj og specielt kørsel med trådbure og palleløftere på stålhjul over brolægningen. Begrænsning af varelevering til tidsrummet kl. 04-11 er i sig selv ingen hjælp. Hvorfor vælger man at starte mulige støjende aktiviteter som varelevering allerede kl. 04 om morgenen, når kommunale affaldsbiler ikke må være der for at vise hensyn til beboerne? Man er nødt til at regulere, hvilket udstyr og køretøjer leverandørerne bruger.

Selvom man flere steder har denne periode på varelevering i tidsrummet kl. 04-11, respekteres den ikke, og når en bil leverer varer udenfor dette tidsrum, ser man sjældent politi følge op på sagen.

Der kan i forbindelse med varelevering også ses på størrelsen af lastbilerne: Hvordan man sikrer sig at de ikke kører halvtomme rundt og om mere varelevering kan ske via ladcykler i stedet for biler.

Varelevering kræver plads. Da man fjernede alle P-pladser i Vestergade, førte det til, at biler, der skulle levere varer, kørte rundt for at finde et egnet sted eller holdt ulovligt.

Det skal afklares, hvordan erhverv i dag får leveret varer. Der er planer om at indsnævre Nørregade, som i dag er en af de primære indgange for varekørsel til Middelalderbyen. Dette kan løses ved, at varelevering sker i et givent tidsrum, som også viser hensyn til beboerne i gaden.

Hastighedsbegrænsning på 30 km/t

Hastighedsgrænser på 30 km/t bør indføres hurtigst muligt i Middelalderbyen og 15 km/t på brolagte gader og gågader med kørsel tilladt. Under de nuværende regler og med den aktuelle skiltning på Middelalderbyens gågader er 15 km/t blot en anbefalet maksimal hastighed, således at 40 km/t reelt er tilladt, og et køretøj skal over 50 km/t for overhovedet at stå til en hastighedsbøde. Køretøjet skal over 100 km/t på en gågade for at kunne konfiskeres under de nuværende regler for vandvidskørsel. Begge dele er naturligvis livsfarligt og bør imødekommes med mere ansvarlige hastighedsgrænser,

således at fartkontrol bliver relevant og kan udløse passende store bøder.

København er meget glad for brostensbelægning, og det er også smukt, men både støjen og vibrationerne er skadeligt for de gamle fredede bygninger, når køretøjer bevæger sig hurtigt over de toppede sten. Derfor bør der altid indføres kørselsforbud eller hastighedsbegrænsning på 15 km/t, hvor der er brosten på kørebanen.

Slebne brosten til cykler er fantastisk og er med til at definere København som cykelby. Slebne brosten er også et must på kørebanen, hvor man ikke kan begrænse bilernes hastighed til 15 km/t.

Opgør med gratis parkering i weekenden, der modvirker mindre trafik i Middelalderbyen

Gratis parkering fra lørdag kl. 17 til mandag kl. 08 overalt i Københavns Kommune er en opfordring til at tage bilen til byen. Det skaber både mere trafik og flere parkerede biler i byen. Byrums- og Trafikplanen bør revidere gratis parkering som trafikreducerende tiltag.

Indtil videre er gratis parkering for elbiler et udmærket tiltag for at få bilkøbere til at vælge grønt - ikke mindst i byen, men man bør på et tidspunkt overveje, om elbiler udefra fortsat skal have gratis parkering i København.

Større problemer med parkering om aften og natten

Mere p-kontrol i aften- og nattetimerne skal imødekomme det parkeringskaos, der præger Middelalderbyen efter fyraften. Det ville naturligvis være bedre og billigere at begrænse antallet af køretøjer, der kan køre ind i Middelalderbyen

Bedre kontrol med om hastigheder og trafikregler overholdes

Rødkørsel, dvs. kørsel over for rødt, er særligt farligt på stærkt befærdede gader som for eksempel Stormgade ved Vester Voldgade og Frederiksholms Kanal, hvor mange fodgængere og cyklister krydser. Det går hårdest ud over de bløde trafikanter, når køretøjer ikke standser for rødt. Automatiske rødkørselskameraer skal indgå i en forsøgsordning med det formål, at de hurtigst muligt bliver mere udbredte og permanente.

Fartkontrol skal gøres oftere på de steder og tidspunkter, hvor hastigheden skaber utryghed og risiko for ulykker. Automatiske fartkameraer, såkaldte fartfælder, er en oplagt håndhævelse af færdselsreglerne med minimalt ressourcetræk for politiet.

Opgør med hvad der kan kaldes en cykel, for at give bedre forhold til cyklister

På trods af investeringer i cykelstier, falder antallet af cyklister i Verdens bedste cykelby. En af årsagerne er det støt stigende antal knallerter bl.a. foranlediget af diverse madudbringningstilbud. KK bør tage aktivt stilling til denne køretøjstype, særligt de benzindrevne, som forurener, støjer og generer byen, ved at forbyde dem på alle cykelruter, som allerede er tilfældet udvalgte steder på Havneruten. Ved indførelse af nulemissionszoner løses problemet med benzinknallerterne automatisk.

Håndhævelse af hvordan turistbusser bruger Indre By

Som det er nu, må turistbusserne kun være udvalgte steder i Indre By. Flere turister er begyndt at cykle, men der er turister, som ikke har denne mulighed. Turistbusser overholder sjældent tomgangsregulativet, men holder med motoren kørende i længere tid i centrum af København, og når de kører, er det ofte til / fra / i de mest følsomme byområder. Tur-operatørerne anvender ofte så store busser, at de er nødt til at køre op over fortovet for at kunne komme om hjørnerne eller passere andre køretøjer til stor skade for byen og bløde trafikanters tryghed.

HopOn/HopOff busserne er et særskilt problem, som bør løses ved et forbud eller i det mindste et stop for de store diesel-dobbeltdækkere og deres kørsel på for eksempel Nytorv-Domhusporten-Lavendelstræde, som benyttes af cyklister, der skal på tværs af Middelalderbyen.

Med venlig hilsen

Indre By Lokaludvalg v/ Bent Lohmann

Svar til: Høring 57262 af: Indre By Lokaludvalg

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
236

INDSENDT AF
Indre By Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Indre By Lokaludvalg

BY
Kbh V.

POSTNR.
1599

ADRESSE
Rådhuspladsen 1

HØRINGSSVAR

Hvordan skal lokalt erhverv og beboere tilgodeses i byrumsplanen?

Udeservering

Der er et forretningspres på for at få mere udeservering, bl.a. fordi at det offentlige område til udeservering kommer gratis med og udlejerne derfor kan kræve en højere husleje.

Vores bydel bliver fattigere, hvis ikke vi har et varieret erhvervsliv. Brugen af det offentlige rum bør afspejle dette og have en god balance imellem de forskellige erhverv og beboelse.

Det er især ved udeserveringer, vi oplever at fortovene ikke er tilgængelige for gående i Middelalderbyen.

Lokaludvalget er bekymret for, at der vil blive etableret udeserveringer på nedlagte parkeringspladser, som kommunen ikke har ressourcer til at kontrollere, hvilket vil føre til yderligere kaos for så vidt angår udeserveringer i Indre By.

Natteliv

Der står i forvaltningens indstilling til Teknik- og Miljøudvalget, at man ved, at nattelivet er en gene, men nu hvor der er kommet en ny restaurationsplan, vil det blive løst og derfor ikke noget, som man skal tage højde for.

Dette er et sats, og tidligere restaurationsplaner har ikke løst problemet. Nattelivet i Indre By skal håndteres med regler og den nødvendige kontrol, der modsvarer antallet af tilladelser, der er givet, og antallet af personer der opholder sig i bydelen især om natten.

Nattelivet giver problemer på to måder:

1. Bredere fortov giver bedre mulighed for ophold på fortovet og dermed mere fest i gaden.

Såfremt man vælger at gøre en gade med meget natteliv bilfri, vil man opleve at gaden bruges som en gågade og at festen i gaden vil sprede sig til hele gaden, eftersom den kan rumme flere mennesker. Under byrumsforsøgene i Vestergade blev festen i gaden ikke dæmpet af denne årsag.

2. Den biltrafik, der mest kendetegner trafikken i aften- og nattetimerne, når der er flest mennesker i byen, er biltrafik, som ikke har andet formål end at køre. Et betydeligt antal biler cruiser rundt i Middelalderbyen typisk med flere mennesker ombord, høj musik, nedrullede vinduer som en måde at deltage i festen i gaden. Nogle af bilerne er dyre såkaldte muskelbiler, andre modificeret til at larme ekstra meget vha. sportsudstødninger og chiptuning for at opnå effekter som “POPS & BANGS, CRACKLE og BURBLE” i udstødningen. Disse cruisende biler søger ikke p-pladser, men udelukkende opmærksomhed. I det omfang at fjernede p-pladser giver plads til mere byliv, vil denne uønskede og unødvendige trafikform kun tiltage.

Ønske om brug af Middelalderby til udendørs musikarrangementer og sportsarrangementer med musik

Allerede i dag oplever vi ofte trafikale ændringer som følge af musik- eller sportsarrangementer. Indre By har i dag en meget stor andel af alle arrangementerne i Københavns Kommune.

Byrums- og trafikplan vil primært dæmpe antallet af P-pladser, men der vil fortsat være trafik.

Byrums- og trafikplanen vil ikke give bedre plads til sports- og musikarrangementer. Der skal ved udendørs musik- og sportsarrangementer være en kontrol til stede, som modsvarer de tilladelser, som kommune udsteder.

Med venlig hilsen

Indre By Lokaludvalg v/ Bent Lohmann

Svar til: Høring 57262 af: Indre By Lokaludvalg

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
235

INDSENDT AF
Indre By Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Indre By Lokaludvalg

BY
Kbh V.

POSTNR.
1599

ADRESSE
Rådhuspladsen 1

HØRINGSSVAR

Grundlaget

Der mangler trafiktællinger som grundlag for en analyse af parkeringsbehovet i Middelalderbyen; både om dagen og om natten.
Der mangler data på antallet af private parkeringspladser i gårde i Middelalderbyen.
Der mangler svar på, hvor parkeringen og trafikken rykker hen, når der nedlægges parkeringspladser i Middelalderbyen.

Hvordan skal lokalt erhverv og beboere tilgodeses i trafikplanen?

Nedlæggelsen af parkeringspladser i Middelalderbyen vil i praksis betyde, at der nedlægges parkeringspladser, som beboerne i Middelalderbyen nu benytter om natten (dvs. parkeringspladser i prikgaderne i Middelalderbyen jf. "Licenszone for Indre By").

Ladepladser til elbiler

Ladepladser til elbiler reduceres ikke i Byrums- og Trafikplanen ligesom erhvervs- og handicappladser. Lokaludvalget mener, at det er bemærkelsesværdigt, at man fortsat vil kunne parkere sin el-bil gratis i Middelalderbyen.

Erhvervspladser

Parkeringspladser til gulpladebiler reduceres ikke i Byrums- og Trafikplanen. Disse pladser kan anvendes af alle i weekenden og efter kl. 17 på hverdage, hvilket primært er af interesse for besøgende bilister, men kun har ringe interesse for beboere, medmindre man alligevel skal køre inden kl. 7 næste morgen.

Erhvervspladserne bør i videst muligt omfang bestykkes med ladestandere, dels for at imødekomme nulemissionszonen, og dels fordi parkeringsbegrænsningen sikrer rotation og dermed mulighed for

ikke alene at oplade varevogne om dagen, men også personbiler aften, nat og weekend.

Adgang til Middelalderbyen: Søgetrafik

Indre By Lokaludvalg er helt enig med svar nr. 74 fra Håndværkerforeningen København, at så længe der er fri adgang for alle køretøjer til Middelalderbyen, så må det forventes, at søgetrafikken til en parkeringsplads vil stige. Bilisterne må forventes først at søge en ledig parkeringsplads inde i Middelalderbyen, inden de begynder at cirkulere på gaderne rundt om bydelen og påvirke mobiliteten negativt i øvrige Indre By.

Frederiksholms Kanal

Fjernelse af p pladser langs Frederiksholms Kanal og tilstødende gader med let adgang fra Ring 2 vil ikke medvirke til at reducere trafik i Middelalderbyen, og Bylivsplanen ser ikke ud til at have planer for dette område, som også står sidst i rækkefølgen for projektgennemførelse.

Indre By Lokaludvalg anbefaler, at man bevarer disse p-pladser. Kun når der er etableret tilsvarende parkeringspladser for beboere i BLOX, under Langebro og andre steder inklusiv de tidligere lovede pladser, kan det overvejes at nedlægge disse parkeringspladser på gadeplan, hvis der er bedre bylivsplaner for området.

Cykelparkering

Noget af den ekstra plads kan bruges til cykelparkering; også til ladcykler.

Mange fortove i bydelen er smalle og mange butikker og cafeer sørger aktivt for, at man ikke kan parkere en cykel ved deres facade. Ved at bruge nedlagte P-pladser til cykelparkeringer vil man kunne rydde op cykelparkeringen.

Til ladcykler, kan man med fordel vælge en opsætning, hvor ladcykler kan låses fast til stativet. Det er en løsning, som allerede findes og er i brug flere steder.

Med venlig hilsen

Indre By Lokaludvalg v/ Bent Lohmann

Svar til: Høring 57262 af: Anette

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
234

INDSENDT AF
Anette

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Beboer siden 1985

BY
K

POSTNR.
1159

ADRESSE
Skindergade

HØRINGSSVAR

Jeg støtter høringssvar nr. 113, 210 og 227.

Svar til: Høring 57262 af: Kren Erik Nielsen

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
233

INDSENDT AF
Kren Erik Nielsen

BY
København K

POSTNR.
1111

ADRESSE
Christian IX's gade 2, 4 tv

HØRINGSSVAR

Jeg finder at grundlaget - både formålet og beslutningsgrundlaget - som værende utilstrækkeligt til at gennemføre så omfattende og negative konsekvenser for Middelalderbyen at forslaget bør afvises.

Jeg støtter endvidere høringssvar 113, 210 og 227

Svar til: Høring 57262 af: Indre By Lokaludvalg

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
232

INDSENDT AF
Indre By Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Indre By Lokaludvalg

BY
Kbh V.

POSTNR.
1599

ADRESSE
Rådhuspladsen 1

HØRINGSSVAR

En plan, der afspejler, at vi har en beboet bykerne

Respekten for beboelsen i Middelalderbyen

København har som noget unikt en beboet bykerne. Dette giver en unik stemning til bydelen, som man skal værne om. Beboerne skal tilgodeses i hvordan denne plan føres ud i livet, både hvad angår hvordan man ønsker at bydelen bruges og hvilke behov beboerne har.

Men allerede i dag sker der meget i bydelen. Indre By har en uforholdsmæssig stor del af udeserveringen, nattelivet, og musikarrangementer i Københavns Kommune. Tallet for Indre By ligger på 40% for hele Kommunen. Bydelen har også mange turister og flere hoteller end andre bydele, foruden dem der lejer ud til turister privat.

Dette medfører en støj, som har taget overhånd. Skal der beholdes beboelse i Middelalderbyen, må der findes en bedre balance.

Et andet aspekt af balancen mellem beboere og erhverv, kan man finde i referatet af Teknik- og Miljøudvalgets møde, hvor byrums- og trafikplanen blev behandlet. Her blev det foreslået og vedtaget, at flere af de tilbageværende P-pladser på gadeplan skal gå til erhverv og taxier og færre skal gå til beboerne.

Borgerdialog

Kigger man på evalueringen, som Teknik- og Miljøudvalget udsendte tidligere i år, kan man se, at der er tre grupper: Besøgende, erhverv og beboere.

Man får det indtryk, når man læser forvaltningens evaluering, at alle grupper er blandet sammen i samme undersøgelse. Dertil kommer, at beboere er beboere i forskellige dele af Middelalderbyen. De har skullet svare på flagskibsprojekter, som de ikke har lokalt kendskab til.

Samtidig ser man sætninger i materialet, hvor man kan være i tvivl om, hvorvidt ønsket kommer fra en beboer eller en, som kun kender gaden sporadisk om dagen.

Evalueringen mangler en borgerdialog, som er mere lokal.

I perioden 12.-15. september 2022 bad lokaludvalget derfor Indre By Borgerpanel svare på spørgsmål med relation til byrums- og trafikplanen. Jeg har vedhæftet resultaterne for Indre By som helhed og for Middelalderbyen, samt en foreløbig sammenfatning og konklusion på resultaterne.

Med venlig hilsen

Indre By Lokaludvalg v/ Bent Lohmann

MATERIALE:
borgerpanelundersoegelse byrums- og trafikplan for middelalderbyen kun m middelalderbyen.pdf
borgerpanelundersoegelse byrums- og trafikplan for middelalderbyen - alle kvarterer.pdf
sammenfatning borgerpanelundersoegelse byrums- og trafikplan for middelalderbyen.pdf

Indre By Lokaludvalg

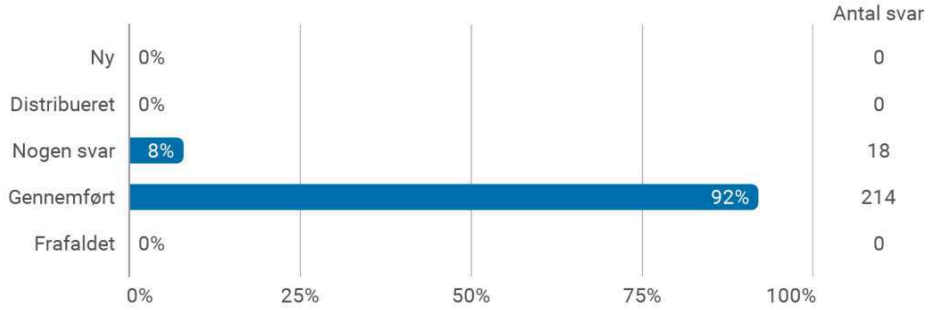
Spørgeskemaundersøgelse om forslag til Trafik- og Byrumsplan for Middelalderbyen

september 2022

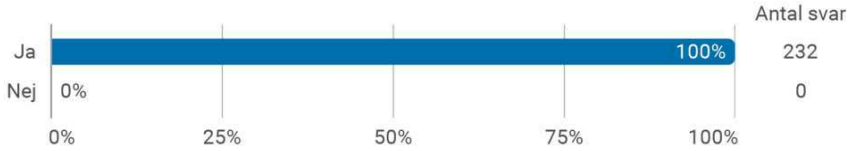
[Respondenter i Middelalderbyen]

Indre By Lokaludvalg

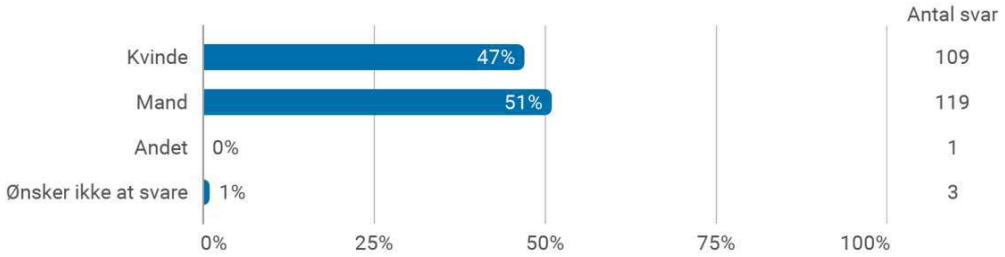
Samlet status



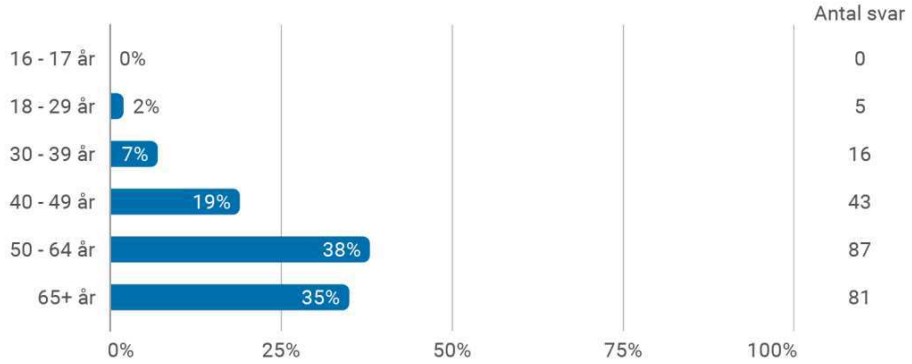
Allerførst: Bor du i Indre By?



Hvad er dit køn?

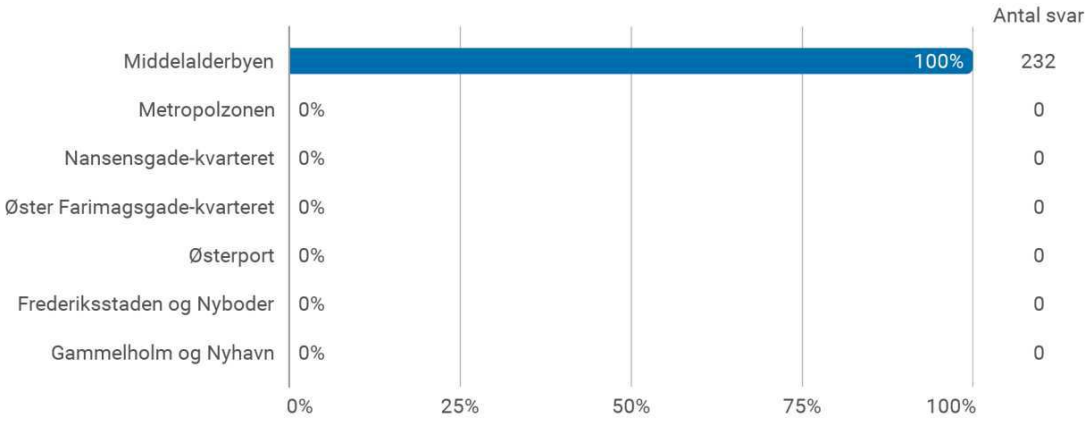


Hvad er din alder?

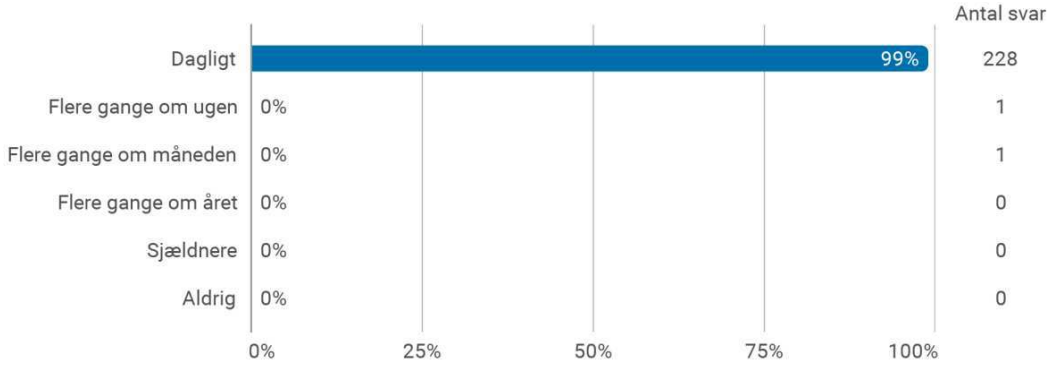


Indre By Lokaludvalg

Hvilket kvarter bor du i?

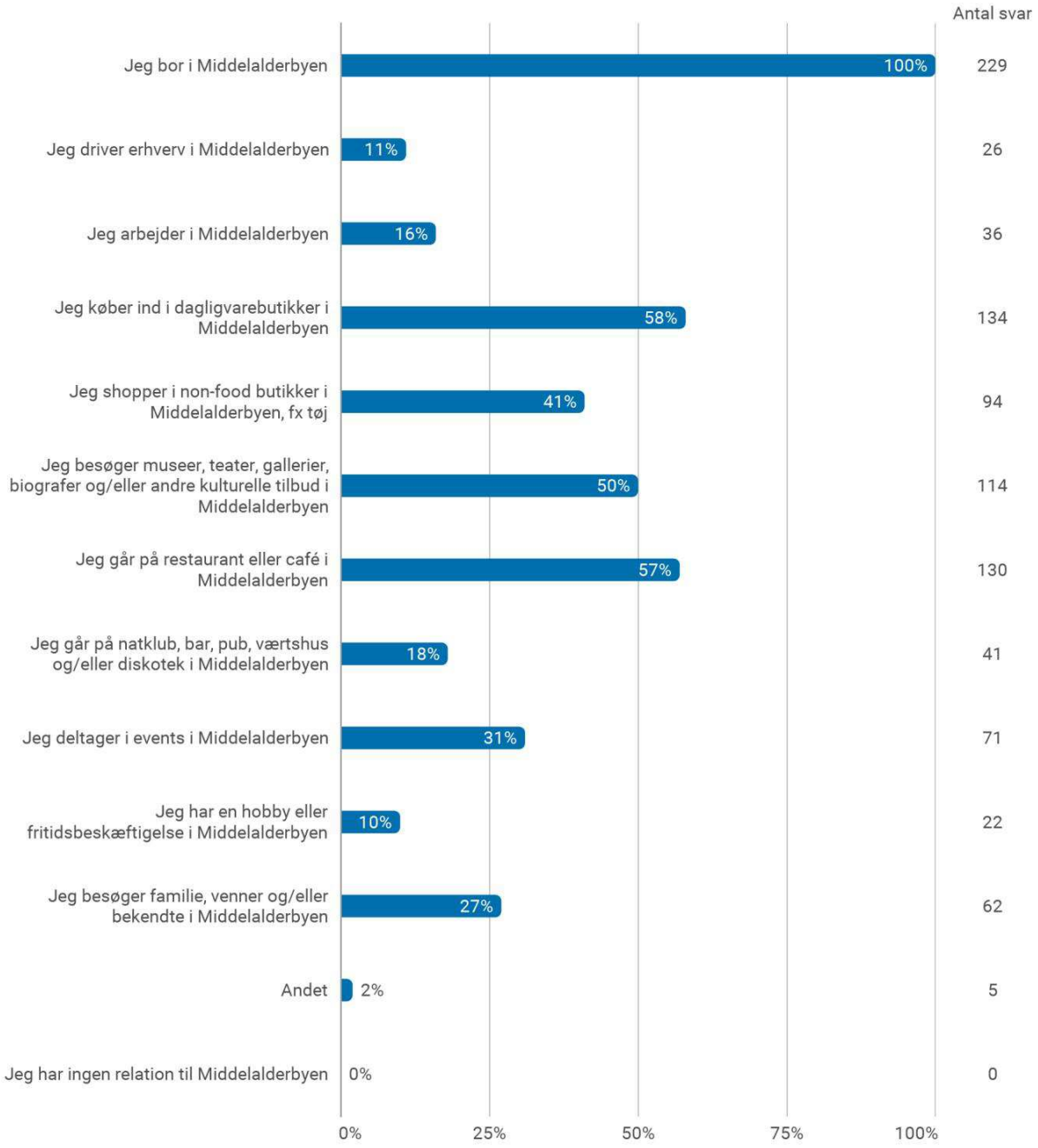


Hvor ofte kommer du i Middelalderbyen?



Indre By Lokaludvalg

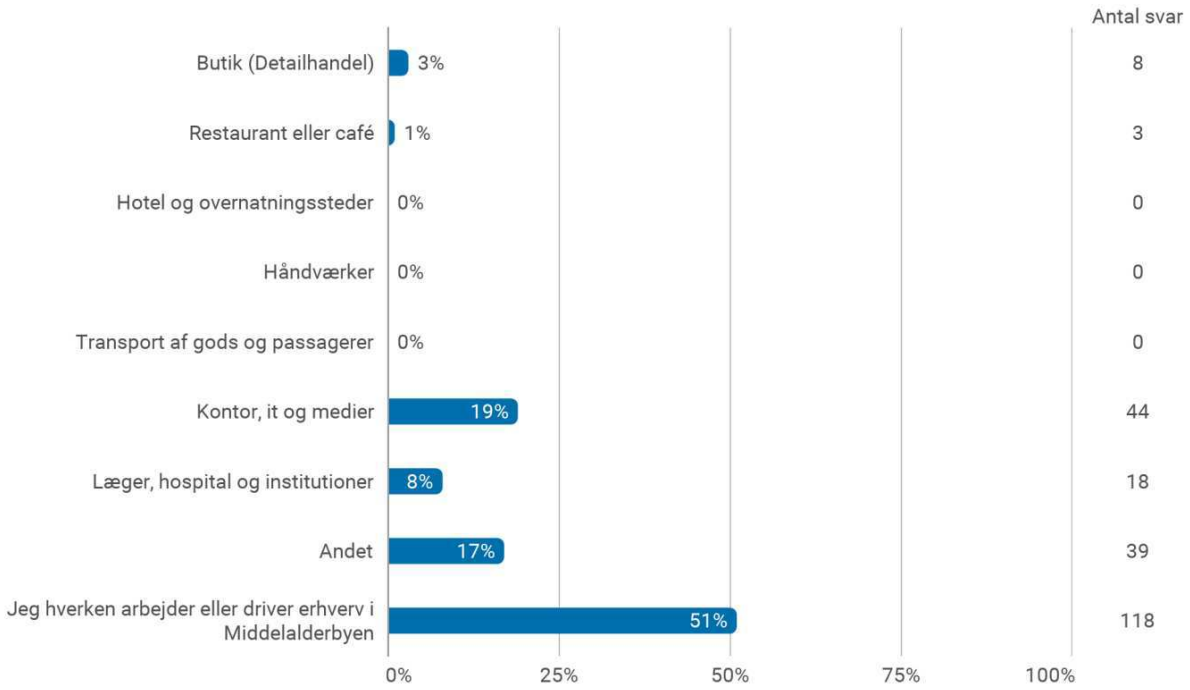
Hvad er din relation til Middelalderbyen? (sæt gerne flere krydser)



Indre By Lokaludvalg

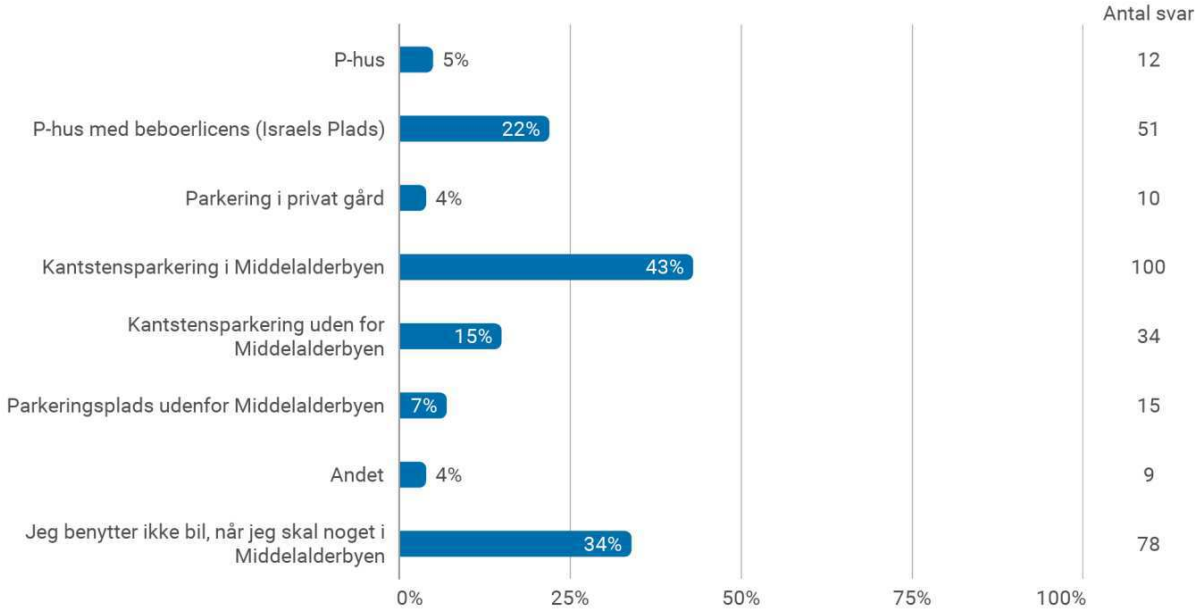
Hvad er din relation til Middelalderbyen? (sæt gerne flere krydser) - Andet
Parkeringsplads ved Vor Frue Kirke
Middaelalderbyen er mit liv
Læge
Jeg går tur med min hund
Frisør
Daginstitutioner og skole

Hvilken branche arbejder eller driver du erhverv indenfor?

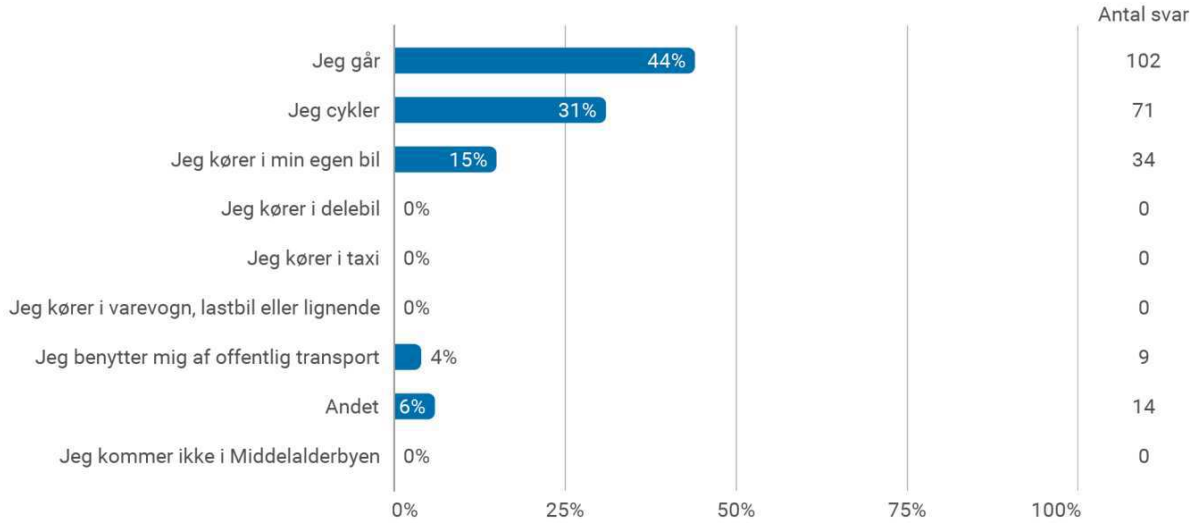


Indre By Lokaludvalg

Hvor parkerer du normalt din bil, når du skal noget i Middelalderbyen? (Sæt gerne flere krydser)



Hvordan transporterer du dig fortrinsvis rundt i samt til/fra Middelalderbyen?

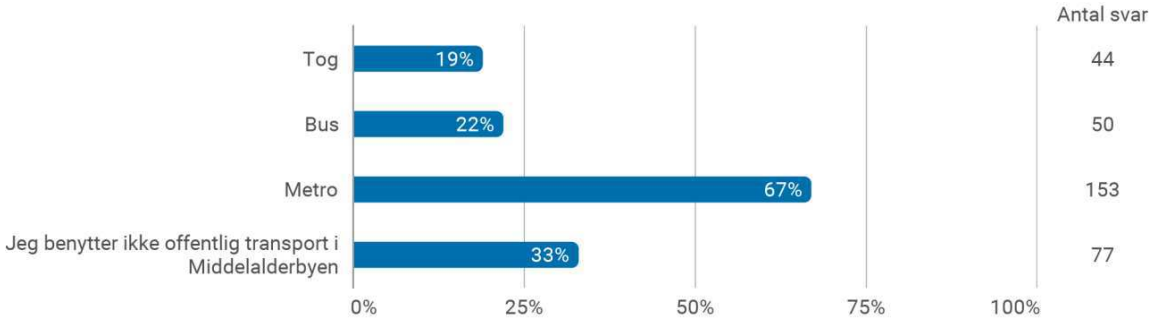


Hvordan transporterer du dig fortrinsvis rundt i samt til/fra Middelalderbyen? - Andet
til og fra i bil...rundt i byen på cykel
metro i byen - bil når jeg skal ud af den
jeg kører i bil til middelalderbyen og cykler eller tager metro rundt

Indre By Lokaludvalg

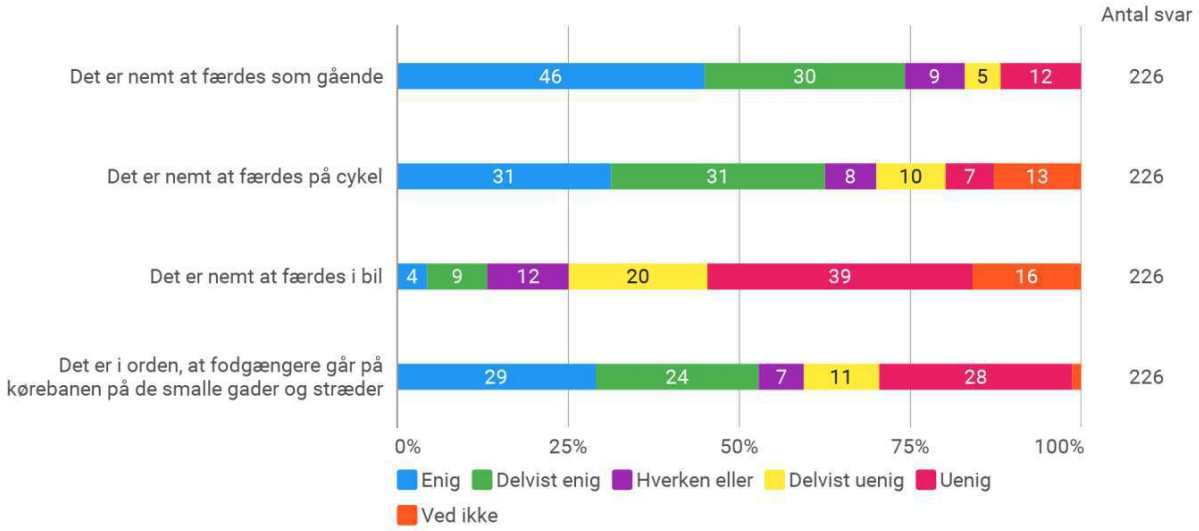
Hvordan transporterer du dig fortrinsvis rundt i samt til/fra Middelalderbyen? - Andet
jeg går, køre også bil, og benytter mig af offentlig transport og cycler
går og cykler
Vigtigt: har ikke en 'fortrinsvis' form. Bil, cykel, gåben, knallert45, metro i ligelig fordeling. Vigtigt med mangfoldighed i mulighederne.
Jeg kører til og fra arbejde, men går ellers rundt.
Jeg går rundt i Middelalderbyen, men kører bil eller cykler til og fra Middelalderbyen
Jeg går og cykler kører, i bil ind og ud af byen
Jeg går og cykler
Jeg går - til alt i middelalderbyen men kører til og fra, når jeg har været ude af byen
Jeg bor her, og benytter primært cykel eller år
Går og cykler
Er ganghandicappet og har handicapskilt

Hvilke offentlige transportformer benytter du dig af i Middelalderbyen? (Sæt gerne flere krydser)

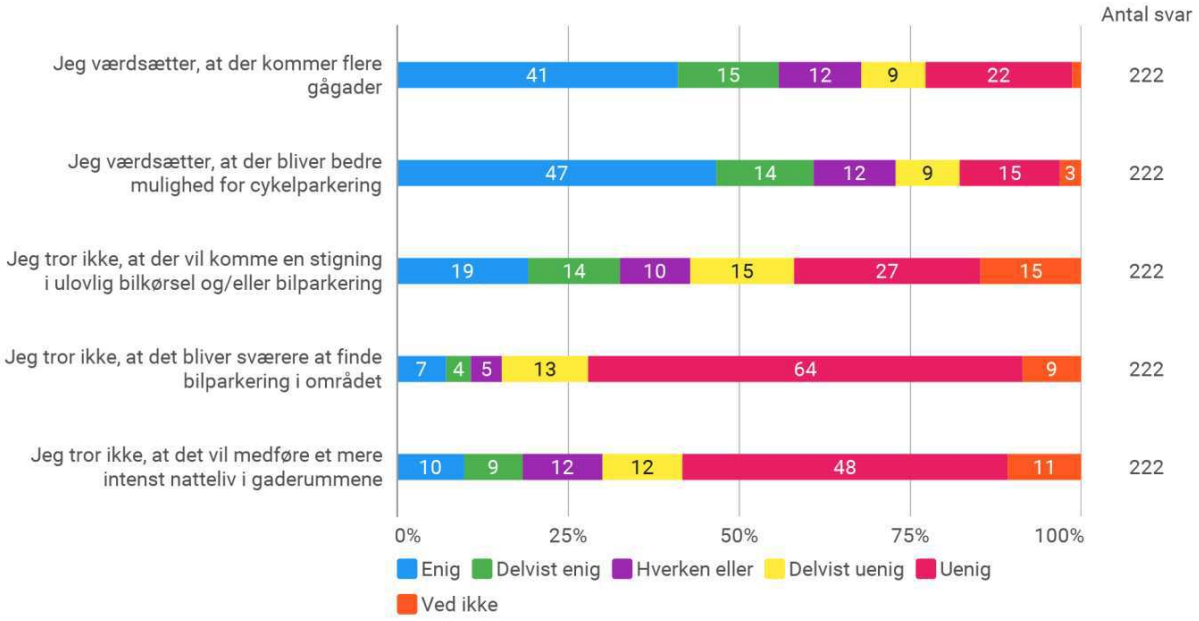


Indre By Lokaludvalg

Hvor enig er du i følgende udsagn om færdsel i Middelalderbyen i dag:

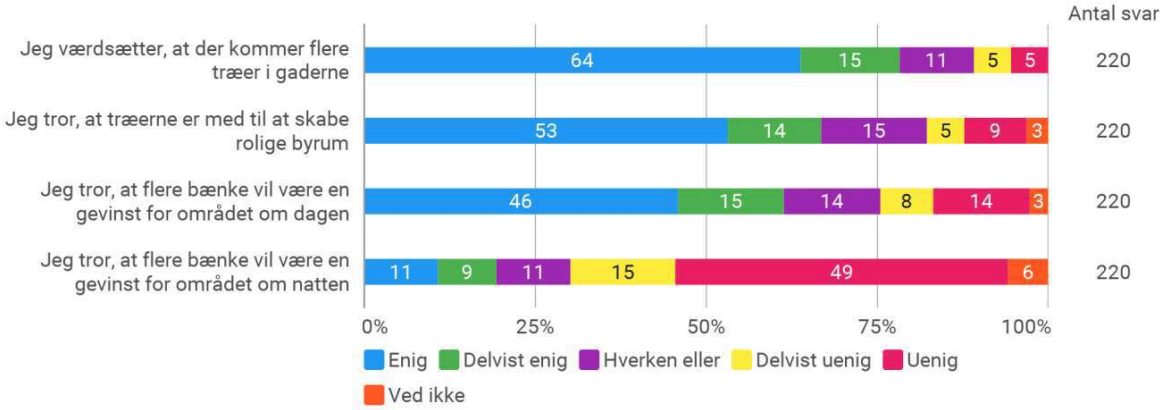


Hvor enig er du i følgende udsagn om færdsel i Middelalderbyen i fremtiden, hvis Byrums- og Trafikplanen gennemføres:

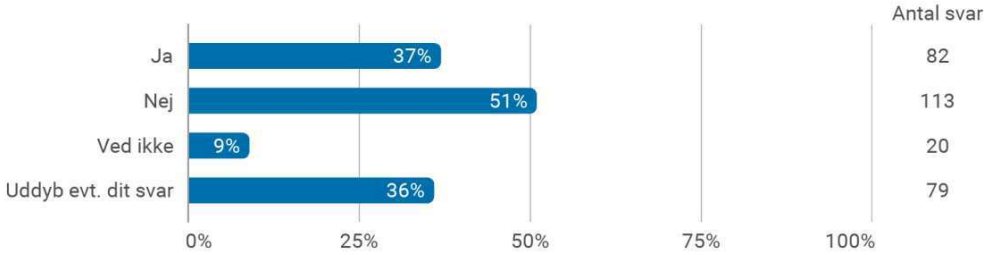


Indre By Lokaludvalg

Hvor enig er du i følgende udsagn om byrummenes fremtidige udseende, hvis byrums- og trafikplanen gennemføres?:



Jeg mener generelt, at nedlæggelse af parkeringspladser på gadeniveau i Middelalderbyen er en god idé



Jeg mener generelt, at nedlæggelse af parkeringspladser på gadeniveau i Middelalderbyen er en god idé - Uddyb evt. dit svar
vi har brug for mere plads til gående, cykler og alm liv
pakeringspladserne bliver bare brugt til commercielt brug, der fylder meget mere
os der arbejder udenfor byen, kører mere rundt for at finde en p plads
med få gadeniveau p pladser vil der være mere bilkørsel for at lede efter p plads
mangel på parkering begrænser muligheden for at bruge byen for os handicappede
ja, med forbehold. Vi har beboerlicens. Min mand har handicapplads
hvis der kommer flere underjordiske tilgængelige pladser

Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at nedlæggelse af parkeringspladser på gadeniveau i Middelalderbyen er en god idé - Uddyb evt. dit svar
færre p pladser vil være ødelæggende for handelslivet. der vil komme færre handlende, som vil købe mindre, da det vil være besværligt at slæbe rundt på varerne. butikker vil lukke og flere café gæster vil dukke op.. men er det det indre by skal være? et sted for cafégæster????? nedlæggelsen af ppladser vil ikke ændre på nattrafikken, tvært i mod, der vil blive mere natkørsel af unge mennesker som leder efter p pladser. det er en kæmpe fejl at nedlægge ppladser, hvis der ikke bliver lavet erstatningspladser/bygges phuse eller allerhelst pkældre i indre by.
frygter p-pladser erstattes af udeservering, som giver store støj gener
det vil føre til bil vandring efter parkering. Idiotisk!!
det giver mere fest og gene for os beboere
biler der har en p-plads forurener ikke, det gør biler der leder efter en
Vil øge trængsel, når biler cirkulerer for at finde parkering.
Vi skal have oprette 750 parkeringspladser, så vi derved kan undgå forurening.
Så vil folk benytte kollektiv traffik i stedet
Så skaber ubalance i mulighed for handel for folk der bor udenfor byen
Som beboer er det MEGET svært at finde en ledig P-plads allerede som det er nu.
Som beboer vil jeg gerne kunne parkere i nærheden af min bopæl
Reserver parkering til folk med bopæl i området. Kun hvis man sørger for det kan overflødige parkeringspladser nedlægges.
Parkering skal være forebehold beboer og leverandører/håndværkere
Parkering for beboere er i forvejen meget vanskelig
Nej idet der allerede er nedlagt mange og bilister cirkler nu i flere timer for at finde plads og derved også mere trafik og udledning af forsile brændstoffer
NOK ER NOK
Min kone er afhængig af daglig biltransport
Men kun hvis beboere kompenseres med pladser i P-huse
Meget betydelig forringelse af forholdene for beboerne, ikke mindst for familier med små børn og gangbesværede ældre. Jeg har i høringssvar nr. 94 af 6.9.2022 nærmere begrundet mit synspunkt.

Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at nedlæggelse af parkeringspladser på gadeniveau i Middelalderbyen er en god idé - Uddyb evt. dit svar
Man må så bruge P-huse og cykel og kollektiv trafik og gåben. Det er også rarere st færdes i et mindre bilfyldt miljø.
Man kan ikke bo i byen, hvis ikke man kan parkere sin bill.
MEN husk nu, at det også går ud over beboerlicens, så tænk alternativer ind, så beboere har en mulighed for parkering. Det er ikke nødvendigt at det er mega tæt på, men bare der er en mulighed, som Israels plads.
Lignende tiltag bør foretages overfor cykelbunkerne.
Levende by for dem der bor der
Ladestandere ved alle p-pladser
København skal fungere for borgerne i hverdagen
Kun p plads til el biler, som ikke forurener
Kun hvis der så er fortrinsret til andre parkeringspladser til beboere med licens. Ellers kommer der rift om pladserne mellem beboere og besøgende. Hvis der skal færre biler i byen, skal det gøres attraktivt at tage andet transportmiddel for besøgende, og ikke straffe beboerne, der er afhænge af deres bil.
Jo, hvis det var erhvervsparkering, der bliver nedlagt og samlet andetsteds end gaderne i Indre By. Det er dem, der skaber kaos.
Jeg tror at det vil føre til butiksdød, som i forvejen lider grundet høje huslejepriser. Det er kun barkarteller der vil tjene profit på det.
Jeg mener ikke, at parkeringspladser skal nedlægges.
Jeg går ind for mangfoldighed i alle henseender,også fsva transportformer. Det giver byen puls og et spændende flow. Og så er det helt forkert at lukke incitamenter for at vi omstiller til elbiler lige om lidt. Mangfoldighed, mangfoldighed, mangfoldighed
Jeg er beboer. Det er meget dårligt for mig
Jeg bruger bla min bil til frivillig kørsel for ældre og børn til sport om eftermiddagen, og hver gang jeg kommer tilbage til min lejlighed, kan jeg ikke finde en plads
I det håb at færre vil køre bil i byen
Hvordan skal beboere, der er afhængige af bil, så parkere?

Indre By Lokaludvalg

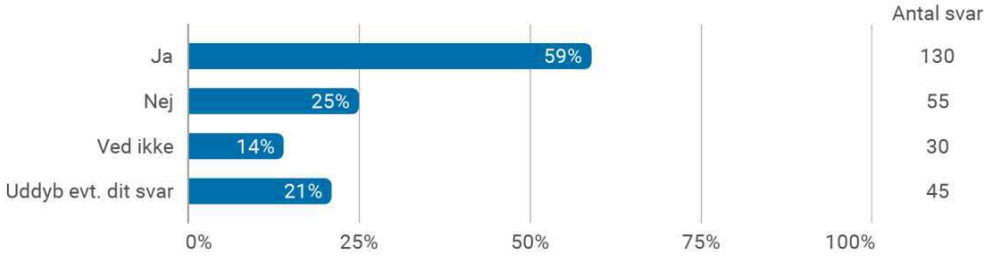
Jeg mener generelt, at nedlæggelse af parkeringspladser på gadeniveau i Middelalderbyen er en god idé - Uddyb evt. dit svar
Hvis man kunne finde alternativ parkering til beboere mv synes jeg det er en fin ide. Kunne evt. være i et parkeringshus i Nordhavn, Sydhavnen eller lign der er nogenlunde let at komme til gerne med metro. Og selvfølgelig stadig på beboerlicens
Hvis man har mulighed for at køre ind i området, bør der også være muligheder for at parkere.
Hvis der tages hensyn til beboere med bil
Hvis der skabes flere kælderparkeringsmuligheder
Hvis de erstattes af p.huse
Har ikke bil, men det er meget bøvlet for beboere som er afhængig af at have bil
Forudsat de nye pladser bliver brugt ikke-kommercielt
Er i princippet imod al trafik, men værst er de tunge køretøjer med jord og sten, der kører igennem Gothersgade og Nørrevold
Enig i at vi skal have unødvendige biler ud af byen, men vigtigt at der bliver skabt mange flere besøgshandicappladser, de planlagte 8 rækker som en skrædder i h##a
En levende by indbefatter biler. Der er allerede nedlagt alt for mange parkeringspladser.
En hovedstad uden biler er utopi, udtænkt af folk, som ikke bor i indre by, og som selv cykler til alt og derfor mener, at det må og skal alle andre også. Men der er nu engang mange, som af den ene eller anden grund har en bil. Af praktiske årsager. Hvad skal de gøre/parkere? Kbh er allerede smuk og grøn - en af de bedste byer i verden. Hvorfor mon? Dont fix it if it ain't broken. Tak.
Eftersom jeg ikke selv ejer bil, bruger jeg som regel kun bil hvis noget tungt eller stort skal flyttes til min lejlighed, uden at skulle parkere længerevarende, og jeg tror og håber på dette stadig vil være muligt for beboere
Det øger trafikken, da folk kører rundt og leder efter en parkeringsplads i længere tid end i dag
Det vil føre til mere "jomfru anegade"
Det skal være muligt at parkere sin bil, når man har adresse i Middelalderbyen
Det mindretal af beboere, der har bil, må vænne sig til at de ikke længere kan parkere lige udenfor hvor de bor, og gæster må vænne sig til at deres biler ikke er velkomne i Middelalderbyen og at der er en metrostation få hundrede meter fra dér hvor de vil hen.
Det kommer an på hvad der kommer istedet for og hvordan beboerne er stillet. Hvis gæster fortsat kan parkerer frit og kun beboernes parkering rammer er jeg imod det.

Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at nedlæggelse af parkeringspladser på gadeniveau i Middelalderbyen er en god idé - Uddyb evt. dit svar
Det er i forvejen meget svært at parkere for os der bor i indre by
Det er helt forkert forslag da det ikke tager hensyn til beboerne og deres transport behov for eksempel så de kan have et arbejde med transport behov (sælger) ellller arbejder uden for byen
Det er diskriminering af os der har boet i byen i 30 år og snart
Det er at straffe beboer der har bil. De biler der skaber trafik kaos kommer udefra
Der skal være pladser til beboere og handlene, ikke vare levering
Der skal være parkeringspladser til beboerne, der har brug for bilen i det daglige til transport.
Der er ældre og dårligt gående, som så vil være udelukket fra at komme ind i middelalderbyen
Der er mangel på pladser. De kunne også findes i parkeringshuse.
Der er ikke nok til os beboere som det er allerede. Derfor
Der er ikke nok parkering for beboerne
Der er ikke nok beboerparkering. Der skal være mere p-hus som Israels Plads før man nedlægger parkeringspladser på gadeniveau.
Der er allerede få pladser. vi har brug for pladser som beboere og til gæster og besøgende i området
Der bør slet ikke kunne parkeres privat i Middelalderbyen - medmindre man er handikappet og beboer
De er svært at finde pakering når du bor i byen
Byen dør uden biler
By død
Beboerne har brug for alle de parkeringspladser, der er nu. Israels Plads er ikke nok.
Beboere med P-licens er i forvejen presset på muligheder
Beboere bør have fortrinsret til parkering nær bopæl
Allerede nu kan P-vagterne ikke overkomme de mange ulovlige parkeringer

Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre mulighed for ikke-kommercielt ophold i byen (dvs. ingen udeserveringer)



Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre mulighed for ikke-kommercielt ophold i byen (dvs. ingen udeserveringer) - Uddyb evt. dit svar
utydeligt spørgsmål!
se forudgående svar
men jeg ønsker IKKE flere nedlagte parkeringspladser
kan der ikke være både ikke-k og kommercielle?
jeg ønsker IKKE flere udeserveringer
ikke mere udeservering
gerne mere udeservering
det bliver bare til "bajer pladser"
der kommer mere uro
der er grund til frogøre flere arealer - de vil bare blive misbrugt af nattelivs gæster til støjende samling
Vigtigt at reglerne om udeservering overholdes, og at der bliver skredet ind over for ikke bevilgede udeserveringer - bla er der mange udeserveringer på de smalle fortov i stræderne (fx brolæggerstræde og knabrostræde.)
Vi skal ikke lave København om til Disneyland.
Vi har brug for meget mere udeservering til at skabe hyggemiljø der giver et skønt værested i byen
Udeservering i dag og aftentimer vil være fint, men ikke udeservering efter f.eks. kl. 22.

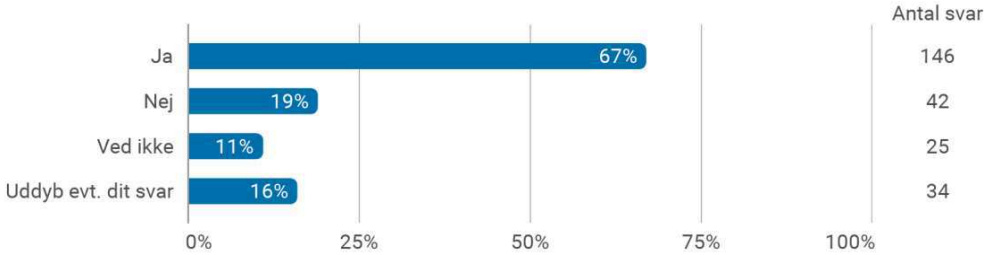
Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre mulighed for ikke-kommercielt ophold i byen (dvs. ingen udeserveringer) - Uddyb evt. dit svar
Udeservering er en væsentlig kilde til det store affaldssvineri på fortorve og pladser. Kommunen svigter helt den af husejerne betalte rengøringspligt. rengørings
Rigeligt med udeserveringer - skal i hvert fald nøje vurderes. Vigtigt med ikke-kommercielle opholdsrum.
Ophold = stop af flow. Der er masser af gode muligheder idag for at finde en krog og sætte sig, men at bygge en metropol op omkring "ophold" er som at trække stikket ud af dit tv. Det giver ikke en bykultur, hvor 'verden er på vej'. Flytter sig.
Nattelivet vil tage ophold og deraffølgende råb og skrig, bræk og affald
NEDLÆG IKKE PPLADSER. der kan sagtens være udeservering i dagtimerne, udskænkningsstederne skal forpligte sig til rigelige og let tilgængelige toiletforhold, samt at rengøre/oprydde arealerne dagligt omkring udskænkningsstederne
Mener ikke p-pladser skal nedlægges
Men jeg er imod nedlæggelse af parkering
Men der må godt være udeservering også
Meget skrald og uro kommer fra bygæster som har købt alkohol i døgnkiosker m.m. Det roder og larmer langt mere end udeserveringer.
Jeg synes det giver et dejligt gadeliv med udeservering på gaden. Det var en god ting under corona at der blev givet adgang til dette
Jeg ser gerne flere caféer men ikke mere natteliv
Jeg mener ikke, at parkeringspladser skal nedlægges.
Jeg mener ikke, at parkeringspladser skal nedlægges.
Jeg er jo imod nedlægning af parkeringspladser... så om der skal være endnu flere serveringsmuligheder eller ej, ved jeg ikke- Jeg synes, der er nok
Ja hvis områder ikke bliver holdeplads for cykler eller romaer
Ingen biler i middelalderbyen
Imod nedlæggelse
Ikke-kommercielt ophold er lig partyzoner om natten

Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre mulighed for ikke-kommercielt ophold i byen (dvs. ingen udeserveringer) - Uddyb evt. dit svar
Idag er størstedelen af al udeservering i kommunen i Indre By. Vi skal have en by i balance som er spændende generelt og ikke har områder med for meget udeservering og områder med ingen udeservering. Dette ville også ligge i tråd med de strategier, som kommunen har vedtaget.
Hvis man er så dum, at man nedlægger parkeringspladser i indre by, så skal det altså ikke kun være til fjollede småparker med Lego-bænke og potteplante-træer, hellere udskænkning, så man kan dulme sin sorg over, at politikerne ikke forstår, hvad der giver liv i en by. Provinsen døde pga gågader.
Hvis der stadig er plads til at gå
Hellere grønne pusterum
Gerne mere udeservering
Det er allerede nu vanskeligt at færdes som gående/svagtseende, fordi så mange cafeer/butikker bruger fortovene
Der skal ikke nedlægges p pladser
Der skal ikke nedlægges flere P-pladser, end der allerede er.
Der skal ikke frigøres flere P-pladser
Der er vist udeservering nok, så det er dejligt hvis beboere og gæster også kan sidde ned på steder hvor der ikke står en tjener 10 sekunder efter.
Der er i forvejen mange muligheder for "ikke kommercielle ophold" i Middelalderbyen. Mange bliver endda ikke brugt.
Der er en uhensigtsmæssig fordeling af udeservering og øvrige friarealer pt. Ex er Gråbrødre Torv, Kultorvet o.a fuldstændig domineret af restauranter, der i øvrigt ikke betale en krone for brug af offentlig areal. Sviner og roder. Man kan ikke engang sidde på rundbænken om platantræet på Gråbrødre.
Der bør ikke nedlægges parkeringspladser i Middelalderbyen

Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre mulighed for mere grønt i byen



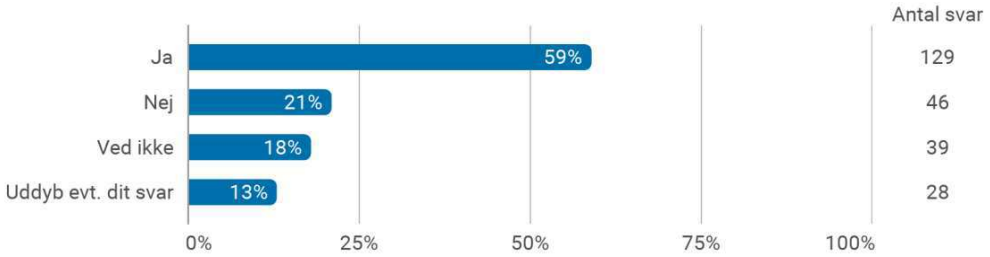
Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre mulighed for mere grønt i byen - Uddyb evt. dit svar
vi har rigeligt, det bliver kun til fest og larm
se forudgående svar
men jeg ønsker IKKE flere nedlagte parkeringspladser
hellere blomsterkummer og buske end store træer
det vil være godt for klima og beboeres almene velbefindende
der er rigeligt grønt
Vi har ikke brug for grønt i byen, vi har brug for for ro og orden
Vi er en by ikke en Tivoli.
Nedlagt parkering øger trafikken, da folk kører rundt og leder efter en parkeringsplads i længere tid end i dag
NEDLÆG IKKE PPLADSER
Mere grønt - mindre trafik og mindre støj og forurening
Men jeg er imod nedlæggelse af parkering
Med træer og grønne områder dog ikke plasteret til med bænke som giver plads for unge mennesker til at holde fester om natten
Legepladser og grønne områder mangler
Jeg mener ikke, at parkeringspladser skal nedlægges.
Jeg mener ikke, at parkeringspladser skal nedlægges.
Ja, men ikke i de smalle gader
Ja, hvis det bliver holdt og ikke hærget, som ses mange steder i byen på dødsruten
Ja men mere grønt er ikke nok. Der er også behov for steder til sorteringspunkter og cykel-/ladcykelparkering eller bare plads. Et grønt område vil indsnævre vejbanen. Idag er der områder med trafik, som der også vil have det fremadrettet, hvor ekstra plads i gaden til ingenting er det der gør forskellen på at trafik er muligt.g
Ja Og andre ting - socialt - ude servering osv

Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre mulighed for mere grønt i byen - Uddyb evt. dit svar
Indre by burde være en by for alle - også for de faste beboere med biler. Ikke kun en park for unge studerende på midlertidigt ophold under studiet.
Imod nedlæggelse
I de smalle middelaldergader ødelægger træernes rødder de gamle fredede ejendommes fundamenter. Og de ændrer på fugtbalancen i en grad som de gamle ejendomme ikke har set før. Det er ejerne der ender med skader og store udgifter til opretning. Aktuel erfaring nu fra vores ejerforening!
Hvis p. pladserne SKAL nedlægges, så er grønt da bedre end så meget andet.
Fordi der ikke skal nedlægges flere P-pladser.
For det første går jeg ikke ind for at nedlægge parkeringsarealer, og hvis man gør det, skal der mindre grønt, mere udskænkning
Folk urinerer i potter og op ad træer, som ikke kan tåle det. Træerne ved Trinitatis døde p.gr.a. for meget urin!!!
Endelig ikke noget grønt. Det betyder tis og ekskrementer.
Det fører kun til mere fest og affald
Det bliver desværre ikke træer for der er intet at gro i, andet end fjernvarmeledninger og deslige.
Der skal ikke nedlægges p pladser
Der skal ikke nedlægges flere parkeringspladser
Der er masser af parker i byen i forvejen
Der bør ikke nedlægges parkeringspladser i Middelalderbyen

Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre forhold for fodgængere



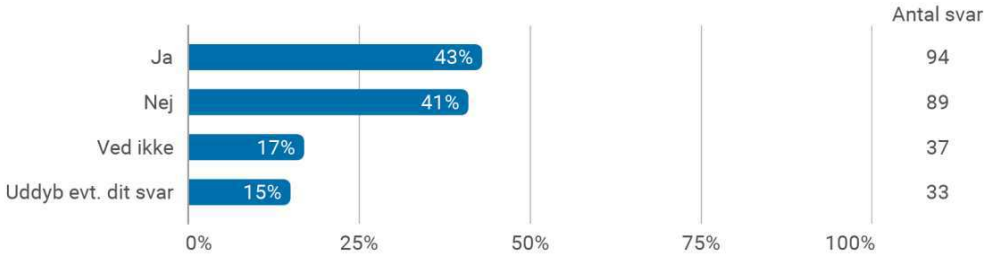
Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre forhold for fodgængere - Uddyb evt. dit svar
men jeg ønsker IKKE flere nedlagte parkeringspladser
fodgængere har fine forhold allerede
fodgængere er trængte nu, bl.a. på grund af at anden traffik fylder på gangarealer
Og også cykler, som det er nu, kører biler med utrolig lidt respekt for cykler i indre by. De kan blive meget vred, hvis de føler man kører for langsomt og er i vejen for deres fremfærd. Her tænker jeg især på gennemkørslen over klosterstræde og hyskenstræde som benyttes som bilfremvisningsparade.
Og når der gives bedre mulighed for fodgængere bør det være afskærmet således at dette ikke bliver muligt st cykle der eller smide cykler der så svagtseende eller blinde falder over disse ligesom mange andre steder i midelalderbyen
Nedlagt parkering øger trafikken, da folk kører rundt og leder efter en parkeringsplads i længere tid end i dag
NEDLÆG IKKE PPLADSER
Mindre støjende og forurenende trafik, dvs. TUNG trafik
Men jeg er imod nedlæggelse af parkering
Med disse spørgsmål antager I, at man accepterer at der nedlægges parkeringer.
Jeg syntes der er gode forhold for fodgængere allerede - mere grønt og ude Liv- cafe / restaurant
Jeg synes ikke, der skal nedlægges parkering for beboere og håndværkere
Jeg mener ikke, at parkeringspladser skal nedlægges.
Jeg mener ikke, at parkeringspladser skal nedlægges.
Jeg mener ikke man som gående i middelalderbyen har de store problemer
Ja, men ikke i de smalle gader
Ingen trafikmåling underbygger tilsyneladende spørgsmålet
Imod nedlæggelse
Idag er for mange områder, som man har gjort bredere for at tilgodese fodgængere, blevet mindre fremkommelige. Den ekstra plads bruges til udeservering lovlig og ulovlig og cykelparkering. Uden en klar strategi for dette, vil bredere fortov ikke give en bedre fremkommelighed.

Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre forhold for fodgængere - Uddyb evt. dit svar
Fodgængere har fine forhold i forvejen.
Fodgængere er ensbetydende med larm og tis.
Det skal gi bedre forhold for bilister
Der skal ikke nedlægges p pladser
Der skal gøre plads til beboerparkering
Der er allerede gode forhold for fodgængere
Der bør ikke nedlægges parkeringspladser i Middelalderbyen
De gående har ikke behov for flere nedlagte P-pladser.
Bør bruges til at forbedre dagligdagen for områdets beboere som mister fleksibilitet og muligheder ved fjernelsen af p-pladser. F.eks nedgravede skraldeindkast, flaskepantanlæg, bogbyttestationer, læskærmet p-plads for knallert/elscooter, gratis parkering for håndværkere på job i området (ny tendens nu er at håndværkertilbud alle har en startudgift 500 kr til parkering for at tage et job i Middelalderbyen)

Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre forhold for cyklister



Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre forhold for cyklister - Uddyb evt. dit svar
selv om jeg er cyklist, så opfatter jeg cyklisterne som et stort problem. Måske vil mere plads hjælpe, men der er brug for en mentalitetsændring hos cyklisterne, så de lærer at tage hensyn til hensyn til andre både cyklister og gående. Der køres vildt, hurtigt, hensynsløst både på gangarealer, mod ensretning m.m.
nedlagt parkering øger trafikken, da folk kører rundt og leder efter en parkeringsplads i længere tid end i dag
men jeg ønsker IKKE flere nedlagte parkeringspladser

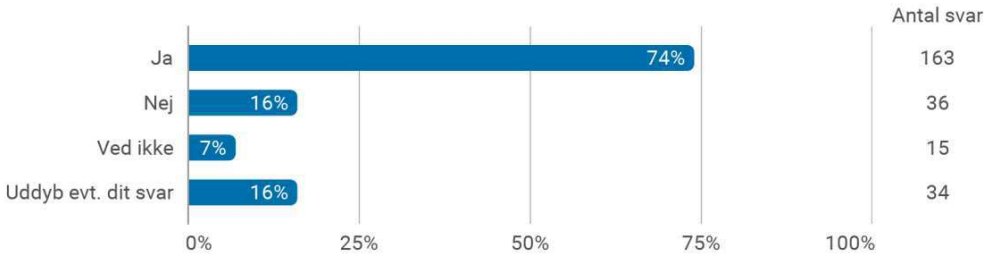
Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre forhold for cyklister - Uddyb evt. dit svar
de fylder rigeligt og kører hensynsløst
cykler har allerede fine forhold
Vigtigt at skabe plads til cykel-, især ladcykelparkering
Utilfreds med hurtige køretøjer, fx elcykler
Specielt til parkering af cykel
Som vi allerede ser kan cyklisterne ikke overholde færdselsloven. Cyklerne skal ud af byen. Politiet kan ikke løfte opgaven.
NEDLÆG IKKE PPLADSER
Men jeg er imod nedlæggelse af parkering
Meget træt af cyklister som cykler i gågaderne
Jeg mener ikke, at parkeringspladser skal nedlægges.
Jeg mener ikke, at parkeringspladser skal nedlægges.
Imod nedlæggelse
Ikke før cyklisterne ikke begynder at overholde færdselsloven, og holder sig til vejen ikke fortove, gågader osv. mens de cykler i fuld fart
Hvis det giver cykelparkering som giver os der bor her mulighed for at komme ind og ud af vores bolig som i dag ofte er næsten umuligt
Hvis cykelparkering så ja. Der er meget få steder i Middelalderbyen, hvor cyklister ikke kan komme frem. Så skulle det være fordi at personer tror at gader med trafik er gågader eller fordi man har en blandet cykel-/gågade uden nogen kultur for hvordan disse gader skal fungere. For mange cyklister glemmer at holde øje med trafik fra sidegader, der er mange af i Middelalderbyen.
Har intet imod cykler. Men de er blot alle steder i forvejen, og tager ikke megen hensyn til andre end dem selv.
For meget cykelpakering generer lige så meget som bilparkering. Visse steder minder cykelparkering om skrotbunker af efterladte cykler. Der mangler en god løsning på cykelparkering.
Der skal ikke nedlægges p pladser

Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre forhold for cyklister - Uddyb evt. dit svar
Der mangler basalt fokus på 'den gode cyklisme-kultur'. Vi skal stille krav til at alle der færdes på hjul i vores by skal godkendes dertil. Testes før de slippes løs. Alle med motor skal have kørekort og kan sanktioneres. En yderligere lempelse af forholdene for cyklister er direkte uansvarligt. Hvordan f.eks håndterer vi de nye elcykeltyper der kan kører 50 km/t på en cykelsti? Eller de mange hotelturister der slingrer rundt på hotelcykler uden at kende en eneste færdselsregel? Styrk trafikkulturen nedefra før vi åbner for mere. Hvad betyder 'bedre forhold'...?
Der er rigeligt med cykelstien i byen dog benytter cykelister ikke disse men heller fortorv eller fodgængerfelter
Der er fine forhold for cykler, og der skal ikke være cykler på forgænger arealer
Der bør ikke nedlægges parkeringspladser i Middelalderbyen
De vælter over det hele - man bør hellere begrænse
De fleste cyklister i kbh er sindssyge. Jeg cykler selv til arbejde, fra middelalderby (ny vestergade) til indre ny (pilestræde) og jeg gør alt for at undgå cykelstier, hvor roadrage florerer.
Cyklisterne skal også have en øvre lovlig hastighedsgrænse - og i øvrigt lære at overholde færdselsreglerne - gerne ved hjælp af en intensiveret politiindsats.
Cyklisterne fylder i forvejen for meget i Middelalderbyen
Cyklister i de smalle gader tager meget lidt hensyn til de gående
Cyklister er den nye fare for fodgængere - vi har nok af dem.
Cykelterrorisme i Middelalderbyen er næste dagsorden. Væk med dem fra gågaderne. Og forbyd el-cykler der terroriserer mere end bilisterne. Det er en skandale. Få nogle af det Politi der elsker at sidde i deres biler og køre i gågaderne, i stedet for at gå og være tilstede.
Cykelparkering er en udfordring, så prøv at få nogle flere af dem - der kan stå 10 cykler for hver bilparkeringsplads, der nedlægges.

Jeg mener generelt, at en hastighedsgrænse på 30 km/t i Middelalderbyen er en god idé



Indre By Lokaludvalg

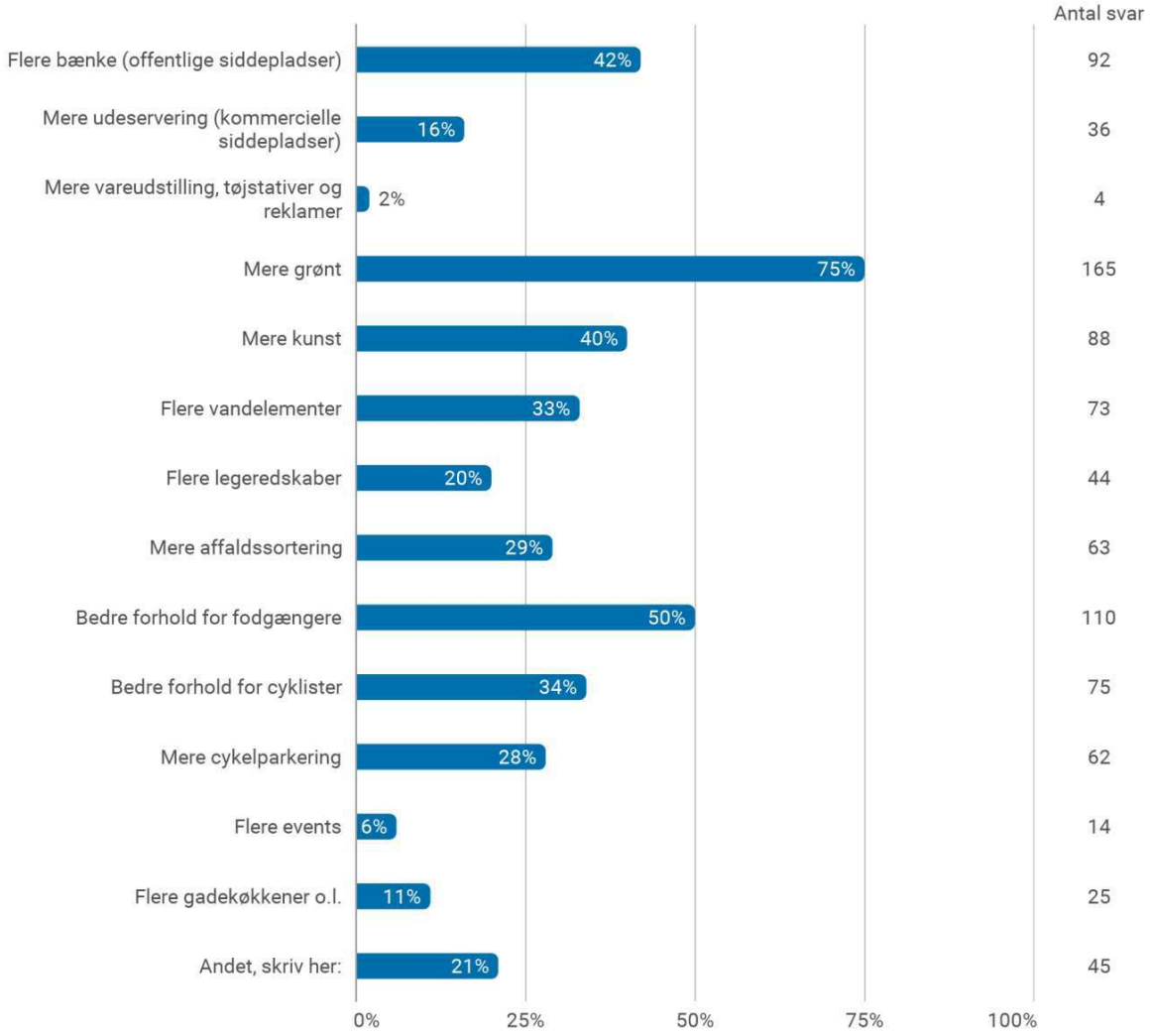
Jeg mener generelt, at en hastighedsgrænse på 30 km/t i Middelalderbyen er en god idé - Uddyb evt. dit svar
vil ikke blive overholdt
skaber trafikpropper
og fartkameraer plus støjkontrol i bilen
men gerne kun 20 km/t
kørsel efter forholdene, er at foretrække. politiet skal have bedre mulighed for at bestemme hvornår der er tale om for hurtig eller hasarderet kørsel. men ofte er 30 km en fin hastighed
kun hvis der laves fast fartkontrol - det er det eneste der kan stoppe vanvidsbilister
helst 15 km/t
grænsen overholdes så ikke og der er ingen kontrol
endnu langsommere vil være bedre
der køres ikke så hurtigt nu, kun dem der kommer ind aften g nat for at feste
Vil foretrække bilfrie gader
Tvivler dog på at det bliver overholdt.
Skal også gælde elcykler
Ses allerede i tyske byer, holland as Well. Vi er håbløst bagud.
Også for elcykler
Og tag så og fartfælder op på strækning fra Kgs. Nytorv til Nørrevold, hvor motorcykler og muskelbiler giver den gas
Og forbud imod særligt støjende og forurenende køretøjer - såsom scootere
Og fartkontrol om natten. Muskelbiler er et KÆMPE problem for byens beboere.
Nu køres kun hurtigere af “festfolket” aften og nar
Men enkelte steder må den gerne være lavere pga støj fra kørsel på brosten.
Man kan sjældent køre over 30 km/t i forvejen. Man sparker en åben dør ind.

Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at en hastighedsgrænse på 30 km/t i Middelalderbyen er en god idé - Uddyb evt. dit svar
Man kan alligevel sjældent køre hurtigere
Ikke belyst gennem bl.a. ulykkesstatistik i materialet
Hastigheden skal ned på 20 km
God ide hvis det overholdes. Muskelbiler der terroriserer området i aften og nattetimerne, følger ikke færdselsreglerne. Det har ingen konsekvenser på nuværende tidspunkt. Det er meningsløst at kontakte politiet, det har jeg forsøgt mange gange.
Folk kører allerede meget forsigtigt i indre by. Det her ender bare med flere bøder og løser ikke noget
Eller lavere. Hvis ikke pullerter er en mulighed, så store vejbump
Det øger trafikken, da folk skal bruge længere tid på at køre gennem byen
Det kommer an på hvilke gader i Middelalderbyen vi taler - H.C. Andersens Boulevard skal vel ikke endsættes til 30 km i timen
Det er jo reelt sådan allerede i de små gader, såfremt man kører hensigtsmæssigt
Der bør ikke kunne køres privat i bil i middelalderbyen — kun varekørsel i udvalgte tidsrum
Bilerne skal ud af middelalderbyen
40 vil være bedre
40 kmt er ok

Indre By Lokaludvalg

Hvad ønsker du, at byrummene i Middelalderbyen skal bruges til i en fremtid med færre biler i området? (Du kan sætte flere krydser)



Hvad ønsker du, at byrummene i Middelalderbyen skal bruges til i en fremtid med færre biler i området? (Du kan sætte flere krydser) - Andet, skriv her:
til parkering
p-pladser til beboere
mener bestemt ikke mere udeservering. Københavns kommune under Herdis Schemanski har i årevis forsømt opsynet med udeserveringen og jeg ved at hun gentagende gange har løjet tomat hun dagligt holder opsyn med dette. Ved desuden at strædeforeningen har lavet en politianmeldelse vedrørende det mangelfulde opsyn der har foregået under Herdis i årevis. Pinligt Københavns Kommune !!!!
jeg ønsker ikke færre parkeringspladser

Indre By Lokaludvalg

Hvad ønsker du, at byrummene i Middelalderbyen skal bruges til i en fremtid med færre biler i området? (Du kan sætte flere krydser) - Andet, skriv her:
jeg synes man skal begynde at tage hensyn til dem der bor der
ikke flere events i små gader, det larmer dobbelt så meget.
hvad er affaldssortering?
hundepark
flere parkeringsmuligheder
bænke kan være ok, men gæster skaber støj om natten, så sæt ikke ved ikke ved beboelse
Tænk på beboere - ikke på, hvad der ser smart eller pænt ud
Skiftende pop up tilbud hvor idéer kan prøves af og som skaber dynamik..
P-pladser til dem som bor i Middelalderbyen
P pladser
Middelalderbyen skal ikke være et nyt Tivoli
Middelalderbyen er allerede kommercialiseret. Der er for meget udeservering og butikkerne har svære kår, men pladsen skal ikke kommercialiseres yderligere. Idag er selv gadekøkkener og de fleste events kommercielle. Der kan være flere bænke, sålænge de ikke er i områder med natteliv.
Mere ro og ren luft
Ladcykelparkering, da der ikke er plads nok i gårdene
Lad være med at nedlægge nogen - men gerne mere grønt, og mere til børn alligevel.
Kæmpe mangel på udendørs affaldsspande og askebægre
Jeg ønsker ikke færre parkeringsmuligheder.
Jeg ønsker ikke færre biler
Jamen, jeg synes IKKE der skal være færre biler, derfor kan spørgsmålet ikke besvares.
Ingen gennemkørende biler = færre biler
Handicapparkering

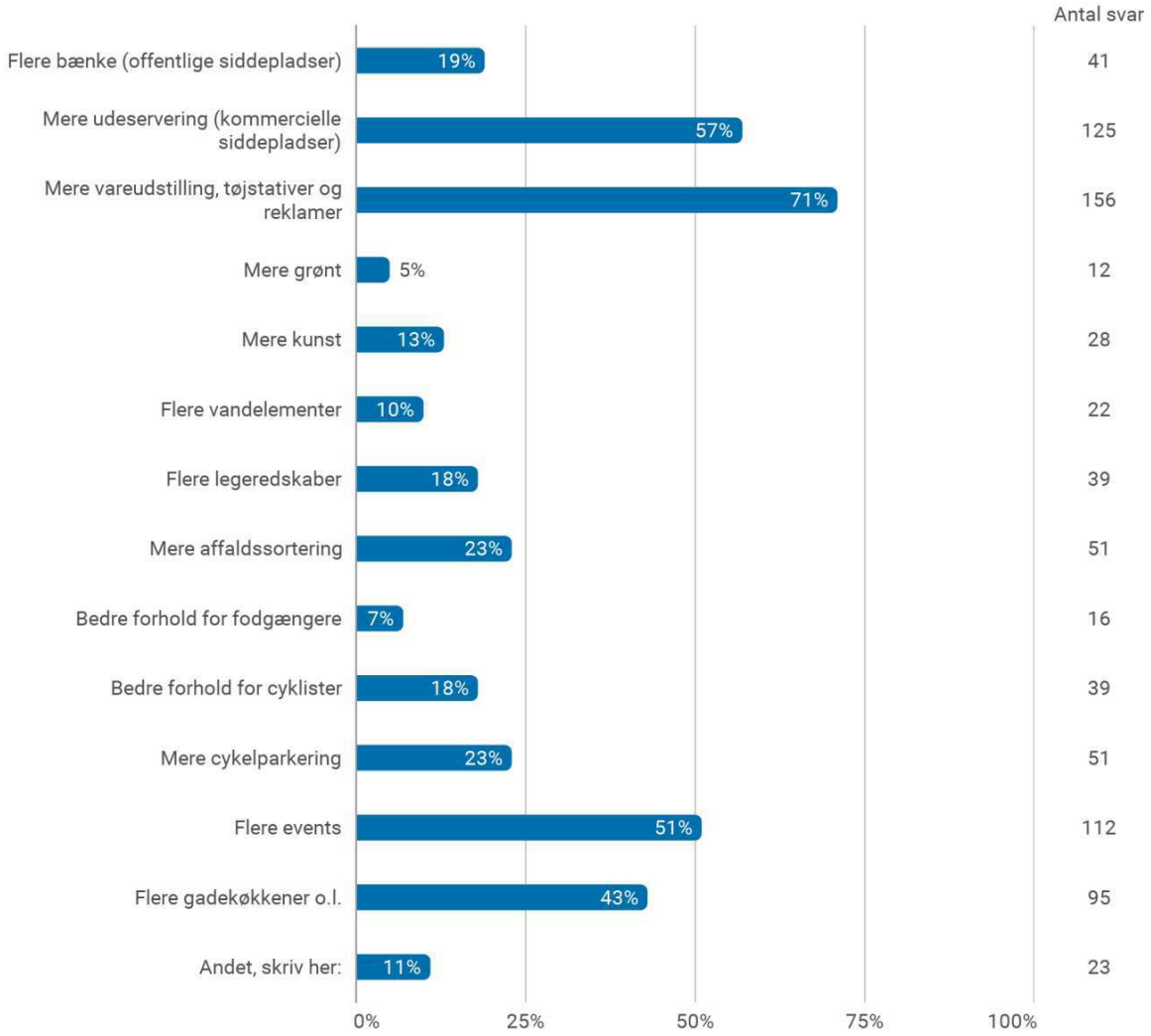
Indre By Lokaludvalg

Hvad ønsker du, at byrummene i Middelalderbyen skal bruges til i en fremtid med færre biler i området? (Du kan sætte flere krydser) - Andet, skriv her:
Gerne et dukketeater
Flere toiletter og steder der er billigere at komme små cafeer
Flere offentlige Toiletter
Flere handlende
Flere grønne områder og aflåste legepladser (kun om natten)
Flere P-pladser til de fastboende bilejere - beboerlicenserne har været oversolgt i forhold til faktiske P-pladser i årevis.
En gade kan også bare være en gade - uden gøgl, fadølsanlæg og events
Dog bør man sikre sig at cykler løbehjulet mm ikke henkastes på disse områder til gene for børn svagtseende og blinde
Der skal oprettet massivt flere parkeringspladser kun for beborer, derved undgår vi forurening.
Der skal ikke nedlægges p pladser
Der mangler: Bedre forhold for bilister, der bor i området
Der kommer desværre flere biler i området hvis planen gennemføres
Der er ikke behov for færre biler i Middelalderbyen
Der er behov for færre "tilrejsende" biler. Ikke færre P-pladser til de faste beboere.
Der bør ikke nedlægges parkeringspladser i Middelalderbyen
DER SKAL IKKE NEDLÆGGES PPLADSER
Bænke opfordrer til fest og ballade om natten - og logi for flaskesamlere. Flaskesamlerproblemet skal IKKE løses med flere bænke.
Bilparkering til beboere - de mangler.
Bevar p pladserne

Indre By Lokaludvalg

Hvad ønsker du, at byrummene i Middelalderbyen skal bruges til i en fremtid med færre biler i området? (Du kan sætte flere krydser) - Andet, skriv her:
Beboerrettede initiativer. Ikke turistrettede. Alt hvad der styrker hverdagen, bidrager også til en levende by som er dejlig at besøge for andre. Kompenser os der tvinges til at afgive fleksibilitet i vores hverdag. Byttecentraler, flaskepantanlæg, nedgravede skraldeindkast

Hvad ønsker du, at byrummene i Middelalderbyen IKKE skal bruges til i en fremtid med færre biler i området? (Du kan sætte flere krydser)



Hvad ønsker du, at byrummene i Middelalderbyen IKKE skal bruges til i en fremtid med færre biler i området? (Du kan sætte flere krydser) - Andet, skriv her:
nu har I vist forstået min holdning. nedlæg ikke ppladser
mere narko handel, mere natteliv.

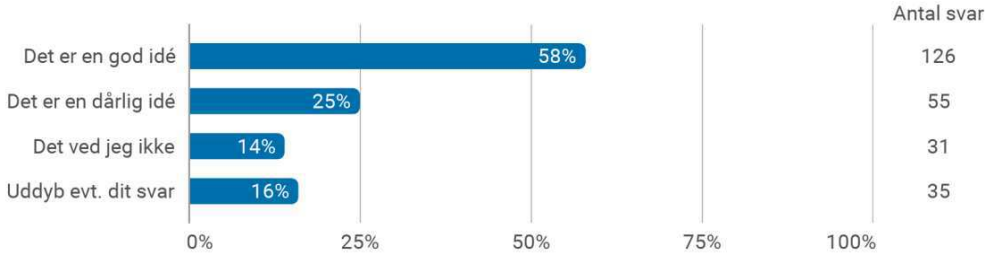
Indre By Lokaludvalg

Hvad ønsker du, at byrummene i Middelalderbyen IKKE skal bruges til i en fremtid med færre biler i området? (Du kan sætte flere krydser) - Andet, skriv her:
færre reklamestandere
Vi skal ikke overgå hinanden i lydstyrke. Tænk f.eks ifm Dyrkøbområdet at der i domkirken sidder mennesker der søger sjælefred, tager afsked med deres kære ved bisættelser, har brugt mange ressourcer på et bryllup, søger fordybelse som et af de få steder i byen. Hvordan skal de have en chance hvis der altid skal være en festlig lydkulisse lige udenfor?
Underholdning, fest & ballade
Skal være som det er nu
Ro på - byen indeholder hvad vi har brug for. Der er ikke grund til at fylde mere på.
Parkering af biler er vejen frem for en bedre bydel.
Mere trafik som det er sket de seneste 5 år.
Lad være med at fylde mere skidt herind - der er allerede dårllig plads til os, der bor i Indre By
Jeg ønsker ikke færre pladser
Jeg ønsker ikke færre parkeringspladser
Jeg mener IKKE at der skal mere udeservering - hvis man ser på gråbrødretorv har det taget fuldkommen overhånd, så mand som beboer ikke længere kan få lov til at nyde området uden at skulle betale for at side et sted.
Ikke noget specielt andet end sen natteservering
Igen, svarer man på dette, så har man ligesom givet accept til jeres vendetta mod biler. Det er simpelthen ikke godt nok.
Gademusikanter
Flere P-pladser til Middelalderbyens faste beboere.
Dog således at det ikke er til gene for børn svagtseende og blinde når der hensmides cykler Løbehjul og andre udlejnings køretøjer
Det er fint at begrænse tilrejsendes adkomst og forurening ved f.eks. at hæve p-afgifterne. Det er knapt så fint at nedlægge 750 P-pladser, når man i forvejen sælge beboerlicenser i et antal der overstiger de faktisk eksisterende antal pladser.
Der kommer desværre flere biler i området hvis planen gennemføres

Indre By Lokaludvalg

Hvad ønsker du, at byrummene i Middelalderbyen IKKE skal bruges til i en fremtid med færre biler i området? (Du kan sætte flere krydser) - Andet, skriv her:
Der bør ikke nedlægges parkeringspladser i Middelalderbyen
Bedre p forhold til beboerne
Bedre forhold for bilister, der bor i området

Nørregade: Hvad synes du om, at den nordlige del af Nørregade bliver en cykelgade, hvor bilerne må køre på cyklisters præmisser?



Nørregade: Hvad synes du om, at den nordlige del af Nørregade bliver en cykelgade, hvor bilerne må køre på cyklisters præmisser? - Uddyb evt. dit svar
det sker faktisk allerede
det fungere som det er. bilisterne tager fint hensyn til os på cykkel
Vigtigt at turistbusser og HopOnHopOff kommer væk
Vendersgade er skrækeksempel på hvor dårligt en "cykelgade" er for alle trafikkanter - cykler har fået dårligere forhold og bilerne har fået dårligere forhold.
Valkendorfsgade har daglige skænderier imellem gående/cyklende og biler. Biler vil altid kræve deres plads
Underligt at vælge Nørregade frem for utallige små gader i Indre by
Umiddelbart en god ide, men bilisterne i aften og nattetimerne respekterer ikke bløde trafikanter
Så længe der må være biler er det ok, det er iforvejen en af de (mange) gader, hvor bilerne kører på cyklernes præmisser.
På cyklisters præmisser - hvad vil det sige? Gaden kunne laves mere venlig for BEGGE typer transportmidler.
Nørregade r een af de få gader man kan komme ind til byen på. Flyt hellere cykeltrafikken over i en anden gade - mere sikkert

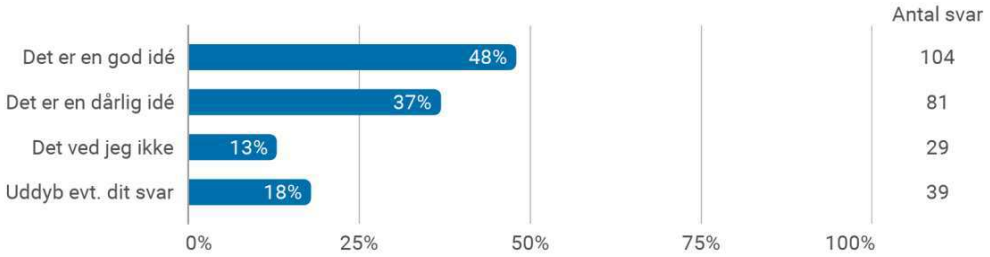
Indre By Lokaludvalg

Nørregade: Hvad synes du om, at den nordlige del af Nørregade bliver en cykelgade, hvor bilerne må køre på cyklisters præmisser? - Uddyb evt. dit svar
Nørregade er livsfarlig i dag med så tung trafik, som også kører i høj hastighed.
Nørregade bliver genopfundet og kommer til sin ret med forslaget
Jeg tror, at der kommer flere ulykker
Hvis det rent faktisk kan lade sig gøre
Hvis cyklisterne fylder hele gaden, overhaler eller kører egoistisk kan det blive et problem
Hvad mener politiet om, at trafik skal afvikles på præmisser fra trafikanter, der ikke kan sanktioneres og som ikke er forpligtede på at kende færdselsreglerne (har aflagt test herpå)? Vil man sende børn ud i den virkelighed?
Gågade, hvor cykler og biler kører på fodgængernes præmisser
Gågade, hvor cykler og biler kører på fodgængernes præmisser
Er tilhænger af biler ud af byen, bortset fra taxakørsel o.lign (samt naturligvis udrykningskøretøjer)
Er det ikke det i forvejen? Og hvorfor ikke tage Krystalgade krydset med. Det er jo kuk kuk sådan som det er. Både for biler og cykler. Jeg synes der er plads til begge dele. Der er jo bare ikke markeret noget, så alle kører som in the wild west.
Dette kræver at man løser problemet med varelevering til Middelalderbyen. Idag er Nørregade en af de helt store veje til varelevering. Laves der regler for varelevering skal der være kontrol på så de også overholdes og den skal i respekt for beboerne ikke finde sted kl 4 om morgenen. Der skal være mere kontrol så reglerne holdes.
Det virker til at være svært at kommunikere til de forskellige former for trafikanter, hvilken form for gade, de befinder sig på og hvordan de skal agere. Derfor opstår der ofte farlige situationer. Kan sammenlignes med forsøget i Skindergade, der også gav forvirring og farlige situationer.
Det vil give mere forurening fra de biler der skal ind og levere varer
Det skal bare følges op med mere politi på gaderne, der bliver kørt rigtigt stærkt og aggressivt, især fredag/lørdag aften/nats
Det kunne vi nok leve med
Det foregår vel allerede
Det er vigtigt med biler i handelsgader, eller lukker gode forretninger
Det er en god ide, hvis man opdeler cykelsti og gade - ellers er den dårlig.

Indre By Lokaludvalg

Nørregade: Hvad synes du om, at den nordlige del af Nørregade bliver en cykelgade, hvor bilerne må køre på cyklisters præmisser? - Uddyb evt. dit svar
Der er rigeligt plads til cykler Men da de ikke benytter cykelsti men fortorv og andre steder som ikke er tilladte giver det langt støtter problem end biler gør over for børn svagtseende og blinde. For alle når cykel helvedet starter i muldertid
Der er i forvejen pladsproblemer med store biler og varelevering, så det forudsætter at disse løses
Cyklerne skal helst helt væk.
Burde dog lukkes helt for alle uden et erinde
Bilisterne må indse at de er nedprioriteret i middelalderbyen
Beboere skal kunne komme uhindret til deres bolig. Besøgende bilister bør ikke have adgang.
Alt for cyklister, der ofte ikke bor herinde, men racer igennem Middelalderbyen i meget høj fart

Dyrkøb: Hvad synes du om, at parkeringspladser på Dyrkøb nedlægges og pladsen i stedet bruges til ophold med begrønning og uden kommercielt indhold?



Dyrkøb: Hvad synes du om, at parkeringspladser på Dyrkøb nedlægges og pladsen i stedet bruges til ophold med begrønning og uden kommercielt indhold? - Uddyb evt. dit svar
nedlæg ikke, der mangler p-pladser allerede
mangel på parkering begrænser muligheden for at bruge byen, når man er handicappet
jeg er bange for at misbrug af området om natten og især i weekenderne.
forbehold beboer og leverandører
det bliver kun til fest og masser af affald
Umiddelbart god ide, men pladsen lægger op til fest, druk og høj misik

Indre By Lokaludvalg

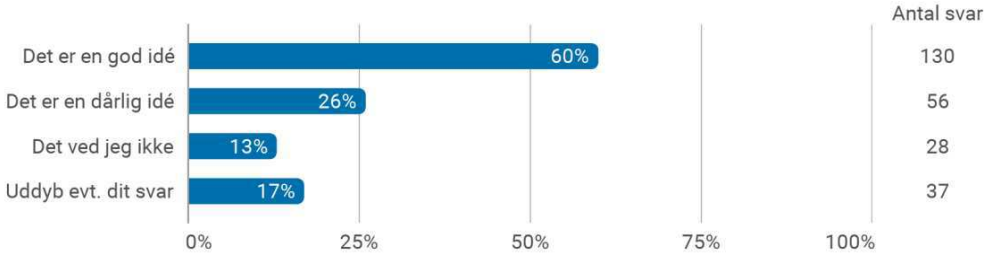
Dyrkøb: Hvad synes du om, at parkeringspladser på Dyrkøb nedlægges og pladsen i stedet bruges til ophold med begrønning og uden kommercielt indhold? - Uddyb evt. dit svar
Så kan beboere jo ikke parkere længere
Sprøg dem der lige bor omkring
Som beboer i den gade, har vi en kæmpe problem med lugt af urin fra festende gæster i byen. Kan være bange for at et grønt anlæg bliver til en stor tisse-park, hvis det ikke kombineres med flere offentlige toiletter ud mod nørregade.
Se tidligere svar vedr lydlige hensyn til handlinger der finder sted i domkirken. Meget følsomt
Reserver til beboere og kun beboerparkering
Ok, at nedlægge parkeringsplads, men det er et meget mørkt areal, som måske ikke vil være så spændende at opholde sig på
NEDLÆG IKKE PPLADSER
Men beboere skal tilbydes plads et andet sted i rimelig afstand
Mange har behov for en kort parkering i centrum ved møder osv.
Jeg tror bare, det ender som et andet beskidt område, hvor hjemløse og fulde holder til
Jeg synes ikke der skete noget særligt da det blev afprøvet
Jeg er bekymret for, at det går ud over beboere med bil. Det giver i forvejen ikke mening, at beboere ikke må holde i indre by i hverdage mellem kl 10-17 med en beboerlicens.
Hvorfor må der ikke være bare en smule normal udskænkning hverken på Frue Plads eller Dyrkøb? Det skal være så tusse nusset. Der er fint plads til små cafeer. Man kan kun sidde og glo på de pladser.
Hvis pladser kompenseres til beboere
Handikappede, der kører selv og gerne vil til tjenester mv. i Domkirken har behov for parkeringsmulighede, for min skyld kunne det hele ændres til handikap parkering, vare aflevering (i stedet for foran kirken) og evt. beboer parkeringr
God ide, hvis det gøres som en reel minipark og der ikke blot placeres få træer på asfalten.
Ekstra plads til at drikke sig i hegnet med alkohol købt i Netto
Dårlig ide, kommer til at indgå i nattelivets druk og svineri-kultur. Desværre, kunne ellers være en god ide
Dyrkøb bliver en dejlig ny plads

Indre By Lokaludvalg

Dyrkøb: Hvad synes du om, at parkeringspladser på Dyrkøb nedlægges og pladsen i stedet bruges til ophold med begrønning og uden kommercielt indhold? - Uddyb evt. dit svar
Det øger trafikken, da folk kører rundt og leder efter en parkeringsplads i længere tid end i dag
Det er vigtigt med biltilgang til kommercielle områder, ellers dør de gode forretninger, og der bliver kun dårlige skoforretninger og dårlige kaffe tilbage
Det er en skændsel at der ikke er et smukt byrum hele vejen rundt om landets hovedkirke
Det er en god idé at bruge den del af Dyrkøb, der ligger tæt på Fiolstræde, til ophold. Men vi har brug for delebilpladserne og elladestativer, og der er hårdt brug for affaldssortering med flere fraktioner, en der er planlagt til Studiestræde. Et stort sorteringspunkt vil kunne tilgodese både Nørre Kvarter og området mod Skindergade, Gråbrødre Torv m.v.
Det blive en stor partyzone om natten - det er den allerede. Til gengæld ville affaldsortering der være en god ide
Der skal være parkering til beboere og handlende
Der kan gerne åbne en café eller to med udeservering til kl. 22
Der er ikke nok parkering for beboerne
Der er ikke nok beboerparkering. Der skal være mere p-hus som Israels Plads før man nedlægger parkeringspladser på gadeniveau.
Den kunne også bruges til sorteringspunkter. Planen tager ikke højde for at pladsen ligger nær natteliv og risikerer at blive brugt til spontan fest, fordi at planen intet gør for at løse de problemer vi har med nattelivet idag og som den nye restaurationsplan heller ikke gør noget for at løse.
Den bør indrettes bedre så der kan parkeres flere biler for beboerne.
De mange kirkegængere, har dermed ikke mulighed for at kunne køre til højmessen
Bilerne vil bare søge ud på gaderne til parkering til gene for beboerne, der så ikke kan få p-pladser
Beboerne har brug for alle de parkeringspladser. Israels Plads er ikke nok.

Indre By Lokaludvalg

Skindergade: Hvad synes du om, at fortovet i Skindergade udvides mest muligt?



Skindergade: Hvad synes du om, at fortovet i Skindergade udvides mest muligt? - Uddyb evt. dit svar
uklart - minus bilkørsel?
det vil genere biler og varelevering
det gør det umuligt for trafikken at komme igennem og dermed mere forurening
derved vil der blive nedlagt ppladser
Spørg beboerne i gaden, hvad de finder bedst.
Som det er i dag,kører bilerne op over fortorvet for at passerer hinanden, der er trafik propper og total kaos. Aften og natte timerne udvikler det sig til en motorvej, med muskelbiler der larmer, dytter og kører alt for stærkt. Så et bredt fortorvet vil bare skabe mindre flow og dermed mere aggressiv kørsel. Kbh vil gerne være en cykelby. Hvor er de tænkt ind i Skindergade. Nu er det livsfarligt at cykle og det gælder hele døgnet
Skindergade er en vigtig gade for varelevering til masser af butikker og restaurationer i centrum, forholdene er skrækkelige for disse nu.
Skindergade bør ændres til gågade
Måske en god ide. Bare pladsen så ikke bliver brugt til udeserveringer og støjende festligheder om natten.
Mere plads til opkast og urinering!!
Men, der skal bare også være plads til at cyklister ikke bliver presset af biler, der vil forbi.
Med nuv. ensretninger er biler igennem nødvendigt (f.eks. til Helligåndskirken og området omkring), så plads til biler skal ikke reduceres.
Lækkert med mere "boulevard"-agtige områder
Jeg har kun et problem med fortovene - og det er den ujævne belægning

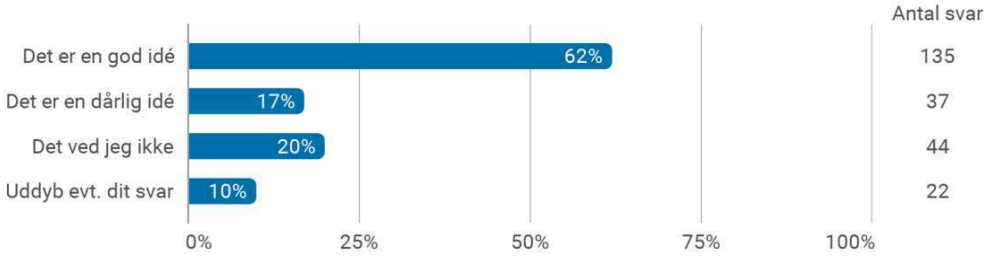
Indre By Lokaludvalg

Skindergade: Hvad synes du om, at fortovet i Skindergade udvides mest muligt? - Uddyb evt. dit svar
Jeg er bekymret for, at det vil fremme nattelivet. Der bør først ses på nattelivet inden man laver gaden om.
Her skal biler og brandvæsen kunne komme igennem helt uhindret.
Gågade, hvor cykler og biler kører på fodgængernes præmisser
God ide - men hvorfor ikke gøre hele skindergade til gågade?
Gaden kan ikke undværes til biltrafik aht gader omkring Gråbrødre Torv
Gaden bude blive til at gågade eller i det mindste ensrette den og lange den til cykelgade
Frygter mere udeservering og natteliv
Folk bor her, og det er slemt nok nu.
Efter at både Vestergade og Studiestræde er blevet ensrettet ind til Nørregade og almindelig trafik ikke er mulig over Gammeltorv/Nytorv er Skindergade desværre blevet én stor trafikprop både dag og (især) nat. Så udvidelse af fortovene er en god idé men må følges med en trafikregulering og en håndhævelse, f.eks. "kun beboerkørsel tilladt"
Dog skal trafikken ensrettes samtidigt
Dette er sammen med Vestergade REKKOM's drukrute
Det øger trafikken
Det kan blive farligt trangt for cyklister, hvis biler kommer til at fylde hele kørebanen. Der er i forvejen kamp om pladsen.
Det er en god ide hvis gaden bliver bilfri eller i det mindste ensrettet. Byrum-forsøget som var et udmærket tiltag, medførte dog at larmen steg betragteligt. Biler kunne ikke passere hinanden, hvilket medførte ulideligt dytten, gerne med hornet i bund og det gjaldt både dag og nat.
Det er af to tilkørselsveje til min bopæl i Hyskenstræde
Der findes fine forretninger i skindergade, som også biler skal have tilgang til, bla La Glace og Faraoes Cigarer
Der er meget natteliv i Skindergade som blot for bedre vilkår end de har idag til gene for beboerne.
Der er i forvejen alt for lidt plads i de smalle gader.
Der er for meget bil-trafik i Skindergade i begge retninger + parkering. Samtidig er det nødvendigt netop at kunne køre i begge retninger.

Indre By Lokaludvalg

Skindergade: Hvad synes du om, at fortovet i Skindergade udvides mest muligt? - Uddyb evt. dit svar
Der er allerede masser af plads til fodgængere
Der bør være en bilpassage
Blev ikke brugt sidst man forsøgte sig
Bilerne kører allerede på fortovet. Fjern i stedet reklameskilte, cykler og udeservering fra fortovet

Skindergade: Hvad synes du om at cykelparkering skal fordeles jævnt i Skindergade?

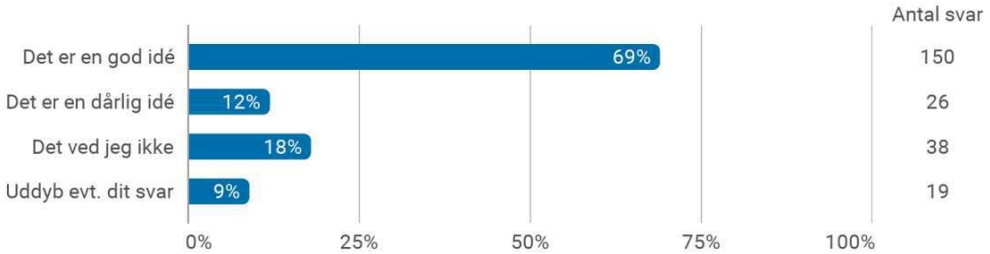


Skindergade: Hvad synes du om at cykelparkering skal fordeles jævnt i Skindergade? - Uddyb evt. dit svar
lav den i Dyrkøb
hellere nogle parkeringsøer
bør samles så de fylder mindst muligt, og cyklister smider deres cykler alle vegne allerede
Vil hellere have mere plads til fodgængere end til cykelparkering. Der er meget lidt plads.
Vi får aldrig en effektiv og hensyntagende kultur for cykelparkering, før 'forkert/uhensigtsmæssig' cykelparkering sanktioneres så det kan mærkes. Har du parkeret dumt, får du en bøde eller må hente din cykel på en lagerplads i Sydhavn - ligesom bilisterne må)
Uanset hvor meget man fordeler cykel parkeringer Smider alle jo bare deres cykler Aller steder og især på fortorv til gene for alle og især svagtseende og blinde Så bedre forhold for gående og mindre cykler ville være st fortrække
Se svar ovenfor
Roderiet med cykler skal til livs. Cykelparkeringen skal fjernes og oprettes parkering for biler.
Ingen cykling

Indre By Lokaludvalg

Skindergade: Hvad synes du om at cykelparkering skal fordeles jævnt i Skindergade? - Uddyb evt. dit svar
Ikke mere cykelparkering over det hele - det hele er kaos
Ikke mere cykelparkering
Gaden er påkrævet aht til biltrafik til/fra området omkring Gråbrødre Torv
Det vil give mere plads, hvis gamle cykellig bliver fjernet, ligesom alle udlejningscykler ikke optager ofte rigtig meget af cykelparkeringen
Det er fint som det er
Det er en god ide hvis det giver mindre plads til festen igaden, som idag bliver større, når gaden kan bruges til fest.
Der skal ikke være jævn fordeling cykelparkering, vi kan sagtens finde ud af stille cyklerne, når vi skal ind og købe en bog i et antikvariat,
Der skal afsættes plads, og den er så begrænset.
Der er ikke plads til cykelparkering
Cyklisterne stiller deres cykler der hvor de skal hen, stativerne er fyldt med gamle og stjålne cykler
Cyklister parkerer der, hvor de er - og ikke hvor man foreslår
Cykler fylder allerede meget
Cykelparkering er en øjebæ

Gammeltorv: Hvad synes du om, at Gammeltorvs status som et ikke-kommercielt opholdssted styrkes?



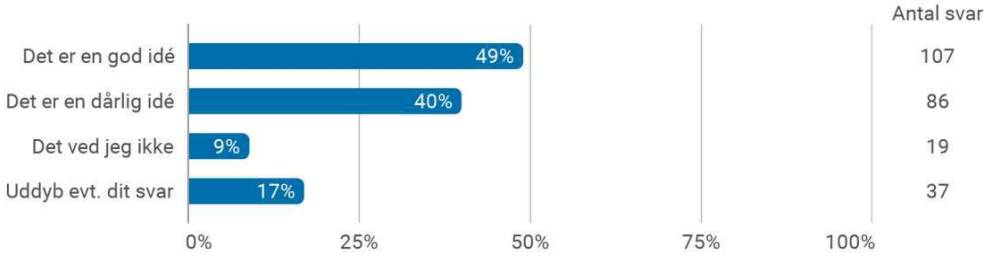
Gammeltorv: Hvad synes du om, at Gammeltorvs status som et ikke-kommercielt opholdssted styrkes? - Uddyb evt. dit svar
synes at det fungerer ok

Indre By Lokaludvalg

Gammeltorv: Hvad synes du om, at Gammeltorvs status som et ikke-kommercielt opholdssted styrkes? - Uddyb evt. dit svar
men der må gerne være udeservering
de mange natbevilllinger i Vestergade ødelægger pladsen
Pladsen er enestående og kan virkelig forskønnes. Men der må godt være hyggelig udeservering, der skaber stemning og liv, så det ikke bliver en "død" plads.
Nu er det jo rædsomt, og tiltrækker lidt tvivlsomme personer
Men mindre det fortsætter som spontan festplads med meget høj musik og druk.
Men det er umuligt da Vestergades natteliv går lige igennem
Man kunne dog godt bibeholde udeservering ved Gammeltorv Café, som har ligger der i mange år.
Jeg synes cafeerne er ok
Her kunne der anlægges en parkeringsplads.
Har allerede nu ballade med fedtede brosten efter opkast og andre efterladenskaber
Gerne udeservering, men ikke nonfood-udsalg
Gammeltorv og Nytorv! Begge er en skamplet for vores by nu. Og her må der også stilles æstetisk skarpere krav til husfacaderne som man gør på historiske pladser i andre storbyer.
Gammeltorv er et gammelt markeds-torv. Jo flere boder, pølsevogne, cafeer, restauranter og Retsinstanser, jo bedre. Det er derfor, det er fedt at bo i indre by.
Forforblive som nu
Forblive som nu
En "oase" på Strøget
Det giver flere arbejdspladser med mere udeservering
Det er en god ide, men man har ikke taget højde for at der nær

Indre By Lokaludvalg

Vestergade: Hvad synes du om, at fortovene i Vestergade gøres bredere på bekostning af bilparkering?



Vestergade: Hvad synes du om, at fortovene i Vestergade gøres bredere på bekostning af bilparkering? - Uddyb evt. dit svar
så skal der flere beboerp pladser under isreals plads
nedlæg ikke p-pladser
mangel på parkering begrænser muligheden for at bruge byen, når man er handicappet
det betyder endnu mere fest i gaden
Vil give mere natteliv. nedbring antal af natbevillinger
Vil det ikke bare forstærke det til partygade?
Vestergade er så hårdt plaget af drukfester, mindre trafik vil bare give frit lejde til barejerne. Det er synd for beboerne. Det er i forvejen en gade der lugter af opkast og urin.
Vestergade er i forvejen festgaden - ikke morsom for beboere
Vestergade er i forvejen en hårdt belastet party-gade og når politiet ikke prioriterer at patruljere og moderere folks opførsel, så vil bredere fortove øge problemet.
Så bliver det da rent Jomfruanegade. Gaden er ødelagt. Glem den.
Se evt ovenfor om skindergade
Reserver til beboerparkering og kun det
NEDLÆG IKKE PPLADSER, det er ødelæggende for handlende
Mre parkering her. Væk med de tissende fodgængere.
Men husk at der skal være mange flere handicapbesøgspladser

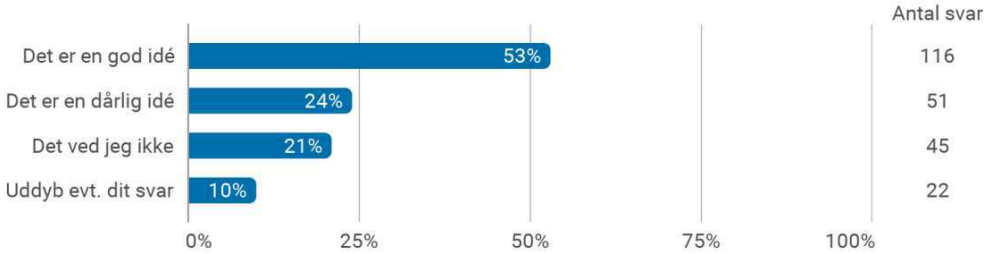
Indre By Lokaludvalg

Vestergade: Hvad synes du om, at fortovene i Vestergade gøres bredere på bekostning af bilparkering? - Uddyb evt. dit svar
Men der skal også tages hensyn til at der faktisk er nogle skatteyder der bor der og har brug for bil
Jf. Skindergade
Idet der allerede nu mangler mange parkering pladser således at os der bor her kan få besøgende som osse skal bruge flere timer for at finde parkerings plads samt evt håndværkere skal bruge mere tid på dette også
Hvorfor?
Hvis beboere kompenseres med plads i P- huse
Hellere bredere fortov end cruisende narkobiler.
God ide, men gaden er allerede nu så fyldt med mennesker torsdag, fredag og lørdag, at det er umuligt at cykle gennem gaden
Giver mere plads til druk, vold og opkast
Følger der en ekstra renholdningsindsats med?
Frygter mere "åbent værtshus"
Dårlig ide. Parkerede biler dæmper nattefest terroren
Det øger trafikken
Det skal ikke gøres til en festivalplads
Det går ud over beboer parkering
Der skal være plads til parkering, for folk, der bor i indre by.
Der skal være plads til gennemkørende trafik, og til biler til beboere og lokale virksomheder
Der er rigeligt med natteliv allerede
Der er ikke nok parkering for beboerne
Der er ikke nok beboerparkering. Der skal være mere p-hus som Israels Plads før man nedlægger parkeringspladser på gadeniveau.
Den vil kun gavne nattelivet, som gik amok under byrumsforsøgene. Hele gaden blev aktivt brugt til fest og bredere fortov vil blot skabe mere fest i gaden.

Indre By Lokaludvalg

Vestergade: Hvad synes du om, at fortovene i Vestergade gøres bredere på bekostning af bilparkering? - Uddyb evt. dit svar
Bilkørsel bør fjernes i Vestergade
Beboerne har brug for alle de parkeringspladser

Vestergade: Hvad synes du om, at Vestergade opretholdes som cykelgade?

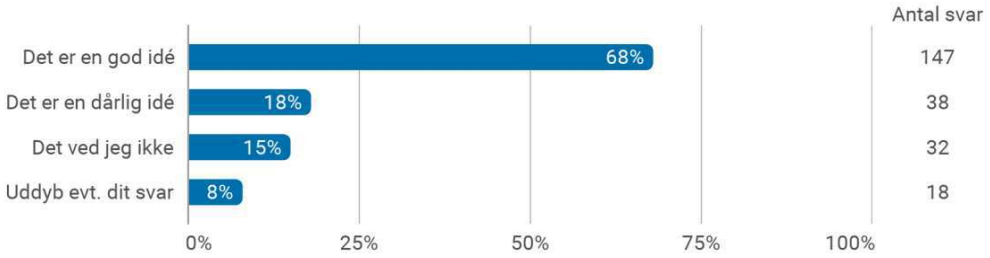


Vestergade: Hvad synes du om, at Vestergade opretholdes som cykelgade? - Uddyb evt. dit svar
åben den så trafikken kan kommer hurtigere frem , det forurener mindre
mængden af bilkørsel?
gågade, med cykling tilladt
Vestergader er en af de gader, hvor cyklister fræser igennem uden at holde øje med sidegader. Efter det er blevet en cykelgade er det farligere for cyklister, der skal på tværs af Vestergade.
Vendersgade er skrækeksempel på hvor dårligt en "cykelgade" er for alle trafikkanter - cykler har fået dårligere forhold og bilerne har fået dårligere forhold.
Som obenfor
Men umuligt da det skal leve sammen med nattelivet
Men skal markeres meget tydeligere. Som cyklist i dag bliver det ikke taget meget hensyn
Men desværre er det en dårlig cykelgade om natten i weekender pga. det virkelig heftige natteliv. Her bruges Studiestræde m.fl. i stedet, det ses tydeligt.
Kommentar til hele spørgeskema: scullere VÆK fra gågader!!!!!
Jeg værdsætter plads til flere træer og bredere fortove.
Igen: stil krav til cyklisternes kendskab til færdelsesloven

Indre By Lokaludvalg

Vestergade: Hvad synes du om, at Vestergade opretholdes som cykelgade? - Uddyb evt. dit svar
Gågade, hvor cykler og biler kører på fodgængernes præmisser
Få biltrafikken igennem så de ikke skal holde i kø for at komme ind med varer
Dårlig ide. Parkerede biler dæmpe nattefest terroren
Det øger trafikken
Det skal være muligt at køre bil på Vestergade, for det hjælper de lokale forretninger
Det fungerer godt med Vestergade som cykelhade - cyklede der i går
Det er umuligt at cykle gennem gaden torsdag, fredag og lørdag om aften og natten
Det er mega farligt at færdes i Vestergade pga. cyklerne
Det bør være forbudt at cykle på gaden.
Der er allerede for mange cykler i byrummet

Lille Kongensgade – Store Kirkestræde: Hvad synes du om, at de to gader anlægges som samlet gågade med cykling, beboer- og varekørsel i bil tilladt?

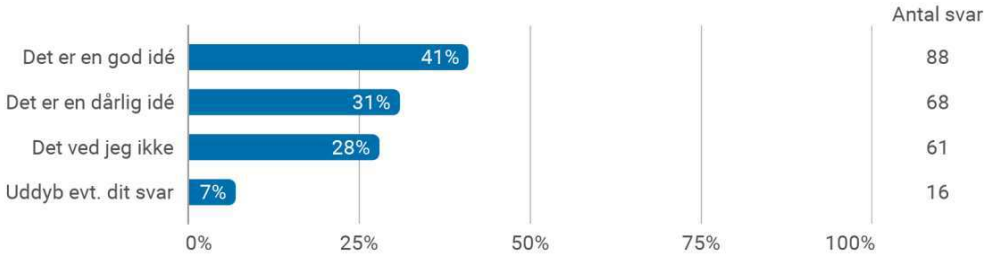


Lille Kongensgade – Store Kirkestræde: Hvad synes du om, at de to gader anlægges som samlet gågade med cykling, beboer- og varekørsel i bil tilladt? - Uddyb evt. dit svar
men det skal opdeles, så der er vejbaner til alle - ellers vælter biler, cykler og fodgængere imellem hinanden
fodgængere har allerede strøget
Vigtigt med cykelgade gennem byen
Varekørsel i moddelalderbyen er et voksende problem. Der skal nadre løsninger til
Unødvendigt, da der er gågade lige ved siden af

Indre By Lokaludvalg

Lille Kongensgade – Store Kirkestræde: Hvad synes du om, at de to gader anlægges som samlet gågade med cykling, beboer- og varekørsel i bil tilladt? - Uddyb evt. dit svar
Sådan skulle det være i hele indre by
Så kan beboere jo ikke parkere
Stækningen mellem Højbro og Magasin er farlig (biler kører vildt hurtigt)
PPLADSERNE SKAL IKKE NEDLÆGGES. I kommer til at ændre bylivet til turisters fordel og ikke beboeres. Det bliver en død bydel, hvor der kun kommer til at være kontorer og cafeer. intet liv
Kommentar til hele spørgeskema: scullere VÆK fra gågader!!!!!
Her bør man forbyde de uhumske fodgængere.
Gågader er verdens dårligste ide. De har ødelagt handelslivet i de fleste provinsbyer, og gågaden i kbh er det bedste eksempel. Der er kun dårlige sko- og tøjbutikker, ikke en ærlig slagter, købmand eller grønthandler tilbage. Gågader er døden
Fodgængerne bliver kørt ned af cyklister
Fantastisk hvis Højbro Plads udvides og kørebanerne sløjfes!
Er glad for ideen, men bekymret for om bænke bliver til et opholdssted for folk med soundboxe eller anden musik, især om natten.
Det skal meget gerne følges op med mere politi på gaden, eksempelvis ved byrums forsøget, var erfaringen med Klosterstrædet, at det ikke blev respekteret. Særlig fredag-lørdag aften/nat, huserede og huserer muskelbilerne, med aggressiv kørsel og dytten. Der mangler politi på gaden !
Det kan man vel leve med
Der er idag et aktivt natteliv/cafeliv i gaden og gøres gaden til en gågade vil denne udvikling understøttes og gøre gaden mere kedelig.

Nikolaj Plads: Hvad synes du om, at cykelstativerne på den nordlige del af pladsen fjernes til fordel for plads til ikke-kommercielt ophold?

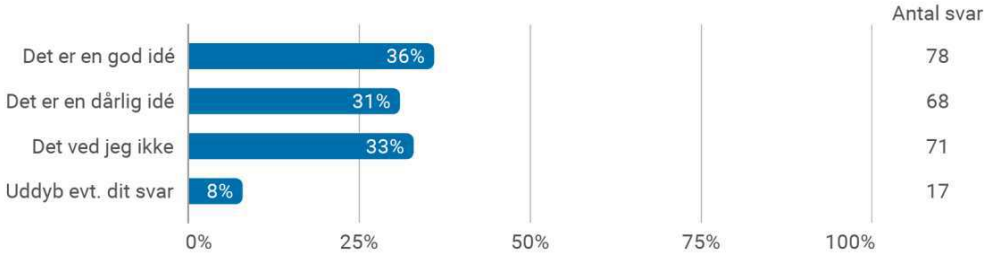


Indre By Lokaludvalg

Nikolaj Plads: Hvad synes du om, at cykelstativerne på den nordlige del af pladsen fjernes til fordel for plads til ikke-kommercielt ophold? - Uddyb evt. dit svar
har brug for mere gadelys. der indtages for meget stoffer der
der skal være noget cykelparkering på pladsen
der mgl generelt cykelstativer i byen
Så skal der findes cykelparkering andet steds. Der mangler plads til cykelparkering langs Strøget.
Så længe druk fylder så meget, så giver det bare mere plads til råb og skrålen
Men så skulle man i så fald nok gøre noget ved den store udeservering syd for pladsen, som både fylder for meget og ikke overholder alle regler.
Lav bilparkering her.
Jeg forstår ikke formålet
Ikke-kommercielt ophold er lig partyzone om natten
Hvor skal cyklerne så parkeres?
Det vil være fint at lave bilparkering om til cykelparkering og flytte cykelstativer inde på pladsen
Det er generelt en dårlig idé at nedlægge cykelparkering
Det er en god ide, under forudsætning af at de erstattes af andre, så cyklerne ikke bare står og flyder
Der mangler cykelstativer overalt i byen
Cyklisterne stopper ikke med at parkere der
Cykelparkering er altid kaotisk

Indre By Lokaludvalg

Nikolaj Plads: Hvad synes du om, at cykelparkeringen, der nu findes på Nikolaj Plads, i stedet spredes til de omgivende gader mod syd?

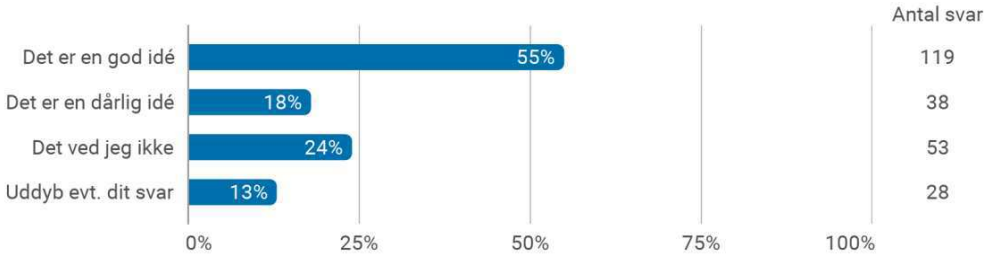


Nikolaj Plads: Hvad synes du om, at cykelparkeringen, der nu findes på Nikolaj Plads, i stedet spredes til de omgivende gader mod syd? - Uddyb evt. dit svar
måske begge dele?
Vil ikke se pænt ud i de gamle gader. Lav nogle cykel P-huse - når vi bilister tvinges ud på større vandringer så kan cyklisterne vel også klare det?
Urealistisk at tro folk vil respektere det og rent faktisk overholde det, så længe der ikke er markante sanktioneringsmuligheder
Tror ikke korttidsparkerende cyklister vil bruge stativer længere væk. Måske oprette 1-timesparkeringspladser til cykler?
Små smalle gader - cykelforbund i indre by. P-cykelkælder på Israels Plads.
Risiko for dårlig fremkommelighed i tilstødende gader. Spreder man cykelparkering for meget, vil det gøre færdsel i kørestol vanskelig. Samme med barnevogne.
Jeg forstår stadig ikke formålet
Igen skal der afsættes plads - ikke cykler over alt.
Idet der allerede smides rigeligt med cykler på fortorv mm til gene for svagtseende og blinde. Ligesom mange andre steder i byen hvor der står cykler og udeservering på de markeringer der er lavet for svagtseende og blinde således at de ikke kan benytte disse uden riciko for st falde over cykler løbehjul mm
Gaderne er små. Hvis cykelparkering er istedetfor udeservering og lignende fint. Men mange glemmer hvor smalle vores gader er.
Er der ikke plads til begge dele? Cykel-P er lettere at finde frem til på en plads.
Det vil ødelægge de fine gader.

Indre By Lokaludvalg

Nikolaj Plads: Hvad synes du om, at cykelparkeringen, der nu findes på Nikolaj Plads, i stedet spredes til de omgivende gader mod syd? - Uddyb evt. dit svar
Det der meget fint alt sammen men i skal tænke på om i bare flytter problemerne med folk der smider deres cykel alle steder hvis i vælger at nedlægge cykelstativer.
De nye pladser skal ikke erstatte pladser på Nikolaj Plads. De skal supplere.
Cyklister parkerer der, hvor de er
Cyklerne skal helt fjernes.
Bedre med en samlet cykelparkering, så svagtseende lettere kan orientere sig

Højbro Plads: Højbro Plads rummer i dag plads til både kommercielt og ikke-kommercielt ophold. Hvad synes du om, at pladsens funktion som et sted til både kommercielt og ikke-kommercielt ophold styrkes?



Højbro Plads: Højbro Plads rummer i dag plads til både kommercielt og ikke-kommercielt ophold. Hvad synes du om, at pladsens funktion som et sted til både kommercielt og ikke-kommercielt ophold styrkes? - Uddyb evt. dit svar
selve opbevaringen af handlen, når den ikke er aktiv, er grim og modbydelig
lad den være
lad den forblive som den er
hvis det betyder mere larm så nej
der er allerede mange mennesker - og der handles narko
dejligt med liv på Højbroplads
Styrkes ... hvordan?
Smuk plads, fjern gerne det kommercielle

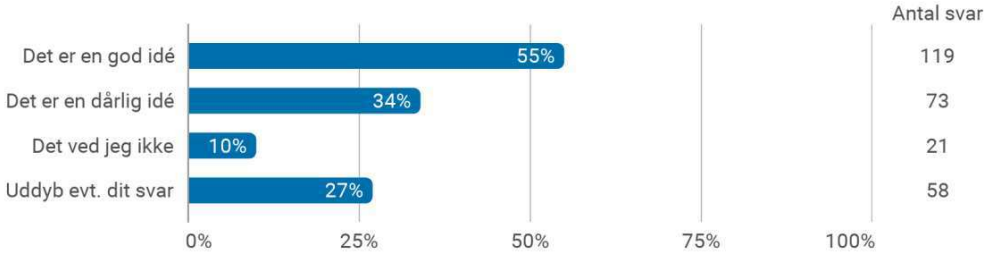
Indre By Lokaludvalg

Højbro Plads: Højbro Plads rummer i dag plads til både kommercielt og ikke-kommercielt ophold. Hvad synes du om, at pladsens funktion som et sted til både kommercielt og ikke-kommercielt ophold styrkes? - Uddyb evt. dit svar
På bekostning af hvad? Forstår ikke spørgsmål
Pladsen er lidt kedelig og udeserveringen på pladsen har meget plads. I så fald skal pladsen gentænkes så udeserveringen ikke er så visuel voldsom som den er idag.
Pas på med for meget "tysk julemarked" på pladsen. Det tivoliserer byen og er malplaceret
Men højbro plads lykkes dog meget lidt med at skabe plads til ikke-kommercielt ophold -> kunne man forstille sig at opsætte andre former for bænke -> eks bordebænkesæt? Dette gælder for så vidt alle steder hvor man har tiltænkt ikke-kommercielt ophold.
Lad nu være med at opfordre til alkohol alle steder
Lad den forblive som den er
Kommercielt ophold er alt for overvejende.
Jeg ser nok helst ikke kommercielt, da jeg syntes københavn flyder med cafeer barer og masser af udeservering som tingene er nu, så mindre af det og mere natur og stille og roligt ophold for alle
Ikke mer kommercielt Mere grønt og legepladser for de beboer der bor der
Ikke helt klart, hvad det betyder i praksis. Flere butikker? flere restauranter? hvis ja, så er det en dårlig idé.
Her bør anlægges Danmarks smukkeste parkeringsplads til beboerne i området.
Helt ærligt. Hvad betyder: pladsens funktion som et sted til både kommercielt og ikke-kommercielt ophold styrkes.
Hader julemarkeder så nej tak til kommercielt ophold
Godt at mikse
Forstår ikke spørgsmålet
Det kommer an på, hvad der menes med kommercielt.
Det er jo oplagt pga placering ved Strøget. MEN ikke flere frygtelige julemarkeder. KK er nødt til at være kritiske ift kvalitet og relevans for Kbh som destination for turister og glæde for beboer. Det har været en skændsel i mange år desværre. Specielt pga af det store potentiale for også et flot kommercielt indhold.
Der skal fokus på flere grønne områder. Det er i forvejen en slidt og turistet del af byen.
Der er rigelig udeservering (kommercielt brug)

Indre By Lokaludvalg

Højbro Plads: Højbro Plads rummer i dag plads til både kommercielt og ikke-kommercielt ophold. Hvad synes du om, at pladsens funktion som et sted til både kommercielt og ikke-kommercielt ophold styrkes? - Uddyb evt. dit svar
De er der jo - det må være nok

Knabrostræde samt Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs: Hvad mener du om, at Knabrostræde samt Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs anlægges med brosten for at skabe bedre fodgængerforbindelse mellem Strøget og kanalen?



Knabrostræde samt Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs: Hvad mener du om, at Knabrostræde samt Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs anlægges med brosten for at skabe bedre fodgængerforbindelse mellem Strøget og kanalen? - Uddyb evt. dit svar
penge ud af vinduet. Brug dem på noget mere konstruktivt. Brosten er pæne, men ikke rare at gå på, eller cykle på
og gøres bilfri
men sørg for at begræns natl af uvedkommende færdsel (muskelbiler, motorcykler, mv)
hvis det sker vil ingen cyklister køre der
har svært ved at se ideen med det forslag
det vil give mere støj, især fra rullekufferter, som vil blive massivt øget, når I nedlægger ppladser. folk skal gå længere når der er færre ppladser.
der behøves ikke brosten. er ikke så godt for cyklister
cyklster vil ikke køre på brosten såde vil vælge de andre gader til gene for gående, det ses nu hvor Nybrogade er blevet med brosten
brosten gøres acceptabelt til cykling!!
brosten er umulige at cykle på
brosten er rigtigt skidt for cykelister - men ellers en god ide

Indre By Lokaludvalg

Knabrostræde samt Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs: Hvad mener du om, at Knabrostræde samt Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs anlægges med brosten for at skabe bedre fodgængerforbindelse mellem Strøget og kanalen? - Uddyb evt. dit svar
brosten dårlige at cykle på og dyrt
Såfremt det udføres facade til facade i samme niveau uden fortove.
Så længe det er gamle danske brosten og ikke de alt for forkantede (grimme og helt sindsyge klatten) så syntes jeg det er en go ide med brosten
Svært at gå som handicappet eller bruge kørestol
Stop nu med de brosten… dårligt for alle
Som beboere har vi brug for at kunne cykle - det kan man ikke på brosten. Lav vejbomme i stedet, så leasing/narkobilerne måske får mindre lyst til at køre der
Men med cykelvenlige brosten (slebne)
Men glatte brosten
Man skal også tage hånd om biltrafikken i gaderne!
Lav gerne ekstra parkeringspladser her.
Ikke flere brosten. Tak
Håber bare for min cykel, at der ville være cykelvenlige brosten.
Hvorfor brosten Hvis man er svagtseende eller blind er brosten jo ikke sikkert område st færdes på så betyder det st man vil afskære disse for at benytte byrummet ?
Hvis man sørger for vedligehold, mange steder i København, er der løse brosten og huller hvor der mangler, det er nogen gange et "minefelt" at gå på
Hvis biler ikke må køre/holde i gaden vil det gå udover stedets beboere, som er med til at gøre området hyggeligt. Byen har beboelse, som også skal fungere i hverdagen og ikke kun tilgodese turister.
Hellere noget a la fortovsbelægning i stedet for brosten. Eller flade brosten
Gågade, hvor cykler og biler kører på fodgængernes præmisser
Fremragende ide, især hvis de smalle stræder bliver gågader
Fodgængerne finder fint vej mellem Strøget og kanalen - jeg tror ikke, at eneste har holdt sig tilbage pga. manglende toppede brosten.

Indre By Lokaludvalg

Knabrostræde samt Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs: Hvad mener du om, at Knabrostræde samt Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs anlægges med brosten for at skabe bedre fodgængerforbindelse mellem Strøget og kanalen? - Uddyb evt. dit svar
Et dyrt forslag - spar pengene i disse tider
Er det specielt fodgængervenligt at gå på brosten?
Det vil vanskeliggøre færdsel på cykel, som jeg bruger dagligt.
Det vil ikke skabe bedre fodgængerforbindelse
Det vil give meget mere cykeltrafik i de andre gader, cyklisterne vil ikke køre på brosten
Det er håbløst at gå og cykle på brosten.
Der skal dog tænkes i, at cyklister kommer fra begge retninger, og som det er i dag har bilerne fortrinsret mens cykler må vige, det skal ændres
Den forbindelse fungerer i forvejen upåklageligt.
Brostensbelægning vedligeholdes ikke der hvor de er i forvejen og er ubehagelige at gå og cykle på
Brostenbelægning er ikke godt for menneskets helbred, lige som er det heller ikke interessent for en cyklist.
Brosten gør det kun værre for alle, trafikanter samt beboere der skal høre på larmen fra trafik på brosten.
Brosten giver ikke bedre passage
Brosten et stadigvæk umulige at cykle på
Brosten er temmeligt dyrt og det bliver farligt at færdes der med al den trafik (cykler og biler)
Brosten er pæne, men lort at cykle og gå på
Brosten er meget dårlig ide, det larmer forfærdeligt og de er glatte i regnvejr
Brosten er megadårligt at cykle på
Brosten er ikke gode at gå på!
Brosten er ikke cykelvenlige
Brosten er hårdt af gå på - i forvejen er der alt for meget brosten

Indre By Lokaludvalg

Knabrostræde samt Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs: Hvad mener du om, at Knabrostræde samt Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs anlægges med brosten for at skabe bedre fodgængerforbindelse mellem Strøget og kanalen? - Uddyb evt. dit svar
Brosten er forfærdende for bymiljøet, for det antyder gågade, og vi gider ikke flere åndssvage gågade i indre kbh, vi vil ha flere forretninger og biltilgang til disse. OK, jeg tror I har fanget hvad jeg mener, men jeg har oplevet forretningsdød i hele Danmark pga af såkaldte Miljøer.
Brosten er elendige at gå på for fodgængere. Glem dem!
Brosten er dårlige at gå på... især for kvinder med høje hæle
Brosten er den dårligste idé noget menneske nogensinde har fået. Bor I i byen?!
Brosten er den dårligste idé noget menneske nogensinde har fået. Bor I i byen?!
Brosten er både vanskelige at gå på og cykle på. De bliver ikke vedligeholdt, så man er ved at stå på hovedet i dem. Ellers skal de anlægges med flade, tætte sten, som ved Gammel strand
Brosten er IKKEfodgænger venlige
Brosten bliver meget smukt

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
Økonomien skal tages i betragtning, hvad får man egentlig for pengene? Er det det blot forandring for forandringens skyld?
som sagt: nedlæg ikke ppladser før I har et bedre alternativ. der vil ikke komme mindre nattrafik, nattelivet vil stadig køre rundt, larmen vil blive værre, flere vil bevæge sig rundt til fods og i bil og det vil øge støjen. turister med rullekufferter vil blive nødt til at gå og det er generende i de små brostensbelagt stræder og gader.
jeg har jo i allerød langt væk fra en station, så jeg bruger bil dagligt. jeg bruger nu dobbelt så lang tid på at finde en p plads end tidligere. Det betyder mere udstødning i byen. Det er jeg ikke glad for at bidrage til, så forstår virkelig ikke ideen med at nedlægge p pladserne. Ikke alle kan arbejde på politiken eller rådhuset.
ingen benzin og diesel biler i Middelalderbyen, forbud for ikke beboere nu og om 5 år alle
for meget kommercielt brug af fortov og gader, specielt restauranter der gør det svært for handikappede, gående og cyklister at bevæge sig! det var lettere med biler, de viste trods alt hensyn!
Værnedamsvej fungerer godt med trafik ig fodgængere. Der er altid folk, der sker meget, Der er travlt i alle forretninger og folk tager hensyn og passer på hinanden. Værnedamsvej modellen er et godt eksempel på byliv.

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
Vil foretrække at begrænse biltrafikken i indre by mest muligt pga terrorbeskyttelse, fremkommelighed, flere rekreative områder, støjbekæmpelse og mulighed for renholdelse. Det vil skabe bedre for både turister og os, der bor i området.
Vi har rigeligt m. udeserveringer i indre by, vi skal væk fra de party gader hvor unge nordfra kommer ind slider, ` brækker ` sig tisser i porte etc. Ved godt kommunen ønsker at tjene penge på dette men vi er nogle stykker der forsøger at trives og bo herinde.
Udvid fortorvet på Stormgade - det er livsfarligt! Flere steder er der kun 30cm fortorv.
Udendørs servering på smalle fortove burde nedlægges. Det hindrer brugere af barnevogne, kørestole og rollatorer i at passere. De bliver nødt til at bruge kørebanen med en ofte livlig trafik.
Tænk på beboerne som lever og færdes her hver dag. Indkøb og fritid på gåben, cykel til og fra arbejde, weekendture med gamle og børn i bil.
Tænk beboer før gæster. Alle de kvarterer rundt i verdens byer som er dejligst at gæste, er dejlige pga deres stærke lokale forankring. Ikke fordi de er specielt designet til mig som turist
Tung trafik med jord og sten igennem Gothersgade og Nørrevold udgør en sikkerhedsrisiko og er forurenende både hvad angår støj og CO2 - bør straffes for at køre igennem byen.
Tak, fordi I spørger os.
Sørg nu for at beboere kan parkere i områdets parkeringshuse på beboerlicens. De flest bruger bilen så lidt at det ikke er et problem og de pladser der er på gadeplan kan bruges til gæster
Sæt markant ind for at mindske nattelivet i stedet for at bruge en masse penge på fortænkte ideer, som ikke giver mening, så længe det stinker af urin og opkast foran alle gamle huse i middelalderbyen. Værn om vores alles kulturarv med de smukke fredede huse, der fortjener en kulturel anstændighed. Det er ikke færre biler, parkeringspladser, bænke eller nogle ekstra planter, som alligevel rives op flere gange om ugen af fulde vandaler, som er ligeglade med omgivelserne, der hjælper her. Kom nu ind i kampen om at værne om det værdifulde. Ingen ønsker ulækre gader og stræder, hvor der råbes og skriges natten lang fire dage om ugen. Det er ikke et byrum at være stolt af.
Så længe turisme og især nattelivet ikke tænkes ind i planen så er den dødfødt. Der er tale om to helt uforenelige modsætninger mellem en aggressiv nattelivsbranche og en fredelig dag og nat
Stoplys ved Æggetorvet og udkørsel til Nørregade. Det er vanvittigt frustrerende for både fodgængere og billister at bilerne skal krydse hele nørreport når de kommer fra Fiolstræde.... Obligatorisk venstresving for enden af Fiolstræde og et lyskryds ville være oplagt og naturlig trafikstyring.

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
Spørgeskemaet, der skal belyse forslaget, er ledende i sit udtryk og kan derfor anses for at skulle bekræfte forslagsstillerne og dermed deres forslag om en borgeropbakning, der ikke nødvendigvis er til stede. Godt for en bestemt politisk orientering, men - dårligt arbejde! Må kunne gøres bedre...
Spørge skemaet er dårligt, da det kun går ud fra at P-pladser SKAL nedlægges, og dermed forringe forholdene for beboererne (skatteyderne) til fordel for ikke beboere og turister
Som sagt har I nok regnet ud, hvad min holdning er. Men en Storby som kbh skal leve på mangfoldighed, diversitet og alle slags forretninger. Samtlige købmænd, grønthandlere, ostebutikker etc har lukket, og der er alt for mange dårlige tøj og skobutikker tilbage. Købmagergade er den værste skod-gade i indre by, hvor butikker åbner og lukker hele tiden. Alle jeres planer vil gøre præcis det samme med resten af indre by, og til sidst har vi et dødt helvede uden rigtigt byliv. Please dont! Jeg elsker at bo i indre by, men flere brosten, fortovstræer og såkaldt "grønne" områder slår en storby ihjel.
Som beboere har vi ikke brug for en bilfri, grøn bymidte. Vi har brug for et sted, vi kan holde ud af at bo sammen med de forretningsdrivende. Hvor vi kan parkere vores biler, hvor håndværkerne kan komme til og hvor vi kan sove om natten uden at der bliver holdt fest på gaden hele natten.
Som beboer synes jeg, at er en helt fantastisk plan og bakker op om alle dele. Næste skridt derefter må være en make-over af Indre by med utallige træer og grønne pergolaer i Indre by som køler og pynter.
Som beboer i København har jeg brug for at kunne parkere min bil. Det er svært nok i forvejen - gør det ikke sværere
Sender høringssvar
Sender høringssvar
Savner den samlede vision med nøglepunkter omkring for eksempe (sagt mere diplomatissk end nedenfor): Landets hovedstad En levende by, hvor man bor (ikke Gamla Stan) - altså både for beboere og turister (danske som udenlandske) Ikke et campus for gennemrejsende studerende! Ingen gennemkørende trafik, Kun forureningsfri erhvervsbiler
Prioriter beboere at kantstensparkere. Vi ældre mennesker har brug for at kunne køre op til ens bolig med varer og bagage. Beboere og håndværkere har brug for at have en bil nær deres bolig.
Planen vil i høj grad øge trafikken og derved forværre forholdende i byen. Borgerne i Kbh vil få det BEDRE, hvis man dropper planen og giver skattelettelser i stedet.

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
Planen har for mig at se en stor fejl til trods for det store forarbejde der er lavet. Den lader til at være skrevet af personer, som ikke bor herinde til personer, som ikke bor herinde. Der er for lidt forståelse for beboernes behov og beboerne er med til at gøre bydelen god for alle. Den mangler lokalkendskab og viden om hvad der foregår og fungerer/fungerer ikke herinde. Man har en fornemmelse af at vi beboere er blevet glemt i planen. Den mangler for mange aspekter f.eks. i form af busser til beboere som bor herinde, varelevering og renovation. Den antager at der er styr på nattelivet, hvilket der ikke er og ikke nødvendigvis kommer med den ny restaurationsplan.
Pas på med at fjerne rendestens p pladser, for så bliver der endnu flere københavnerejede biler som blot kører rundt og rundt for at finde plads til deres bil. Tænk alvorlig på at der er et meget stort og uopfyldt behov for kantstens bil parkering.
Nedlæggelse af parkeringspladser på Frederikholms Kanal er en dårlig ide - beboere i Middelalderbyen har her en mulighed. Allerede nedlagte parkeringer på den ene side af Kanalen anvendes ikke som "grønt areal" - altså ikke som frirum for fodgængere, ligesom nedlagte parkeringer i Vester Voldgade ene ende - hvor nydeligt det end ser ud - heller ikke anvendes som fodgængeroaser. Sådanne oaser kræver udendørsservering, hvad der ikke er mulighed for. Hvis man vil have beboere i Middelalderbyen, må man sørge for at i hvert fald én bil fra husstanden kan parkeres forholdsvis tæt på bopælen.
Nedlæggelse af parkeringspladser medfører en håbløs hverdag for børnefamilier, ældre beboere og gangbesværede. Parkering på Israels Plads er ALT for langt væk for beboere. hvordan kommer man med flere små børn, varer, ældre mennesker fra parkering på Israels Plads? Det kan være mere end en kilometers gang. Blox-parkering er helt urimelig dyr (2.200 pr måned), FOR dyr for de fleste. Ældre og børnefamilier kan blive nødsaget til at flytte ud af Middelalderbyen. Ærgerligt, at vi skulle udfylde skemaet to gange, og at der ingen mulighed var for kontakt i weekenden. Alt for kort tid til at besvare et skema henover en weekend.
Middelalderbyen skal ikke udvikles til et 'Frilandsmuseum'
Mere kunst skulpture … grønt marked, Music - små intim koncerter… Men jeg syntes stadig som beboer man skal ku parkere tæt - det må være alle tilkommende - som skal Shoppe / spise for en aften der må parkere længere væk ??
Men hvor skal vi beboere parkere? Kan man prioritere beboerparkering????
Meget bedre kontrol med cykelparkering,som er byens helt store problem

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
Med Enhedslistens seneste tiltag tager Indre By endnu et skridt i retning af "Byernes By for unge café-gængere på SU og et stort behov for events" (undskyld mit frustrerede sure opstød). Ældre beboere med behov for en bil tages som gidsler i et forgæves forsøg på at mindske byens forurening - en forurening som i al væsentlighed er forårsaget af ekstern og udefra kommende trafik.
Mangel på parkering begrænser muligheden for at bruge byen, når man er handicappet og har brug for en bil. Planen indeholder ikke tilstrækkelig handicapparkering til at erstatte den parkering, der fjernes. Denne plan vil også resultere i mere ulovlig parkering på handicapparkeringspladser.
Mange gode tanker.
Man skal vel se på økonomien, inden man laver en masse ændringer, det skulle gerne blive bedre, så ressourcerne ikke bliver spildt
Magen til historiske bykerne i Italien skal traffiken begrænses i den indre by (Zona a Traffico Limititato), som vises ved skilte og medfører bøde for ulovlig trafik.
MEN husk nu, at det også går ud over beboerlicens, så tænk alternativer ind, så beboere har en mulighed for parkering. Det er ikke nødvendigt at det er mega tæt på, men bare der er en mulighed, som Israels plads.
Lad os beboere i Middelalderbyen med nye biler få tildelt en beboerplads i nærheden af vores bopæl og ikke i den anden ende af området. Vi betaler skat/ og har gjort det i mange til kommunen. Det er en måde at smide os ud af området hvis vi ikke cykler!
Lad beboere parkere elbiler hvor de bor i Middelalderbyen. Gør det ulovligt for udefra kommende biler, både el og fossil. P.t. parkeres der dagligt mange elbiler, som tilhører folk der alene arbejder i byen og som har fundet ud af at det er gratis.
Københavns kommune har nu i årevis fået ødelagt indre by med bevillinger af hundervis af barer og beværtninger samt caféer,der alle servere en del alkohol så København er blevet en dejlig utryk eventby med masser af druk, larm og affald. I har fået som fortjent for en gang udueligt arbejde. Indre by kunne være så meget andet og bedre end det i har gjort den til i dag Føj for den.
Kommunen tillader alt for mange kvadratmetre til erhvervsdrivende, og helt gratis, i form af udeserveringer, hvor den almindelig borger bliver frataget retten til adgang til fortovet og torve. I dag er det sådan, at to mennesker kan ikke gå igennem fortovene uden forstyrrelser, ikke engang helt i midten af byen, omkring rådhuspladsen. Denne udvikling er ikke demokratisk, af flere grunde, ligesom disse arealer er finansieret af skatteindtægter fra de almindelige borgere. Stop dette udvikling.
Kommentar til hele spørgeskema: scullere VÆK fra gågader!!!!!
Kan man sætte cykelchikaner op på strædet og andre blandede gå og cykelgader? cyklerne kører meget hurtigt her, og også elcykler og turister som mosler afsted uden hensyn):

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
Jeres spørgsmål er decideret tendentiøse og kluntet (bevidst?) formuleret. Lad nu København være en levende by, der indbefatter biler, parkeringsmuligheder, gående og cyklende. Der er også et handelsliv at tage hensyn til. Se bare skrækeksemplet, Nørrebrogade, da I omlagde den. Alt naturligt handelsliv er smadret. Flot!
Jeg vil ønske at man gør middelalderbyen bilfri, så vi kan få en by hvor der er dejligt at bo og opholde sig og hvor man skåner den gl. bykerne for mest mulig traffik. Igen kræver det også at det kan håndhæves. Vi er meget belastet over den traffik og anarkistiske tilstande der hersker i Skindergade, og mange andre små gader i indre by. Det er ikke rimeligt at man er nødt til at sove i køkkenet nogle weekender, fordi ens opholdsrum vender ud til gaden. Har været i dialog med politi, både skriftligt og telefonisk, det har dog ikke haft den store effekt. Jeg ved ikke om det er berøringsangst over for de utilpassede unge der med deres ulideligt larmende adfærd (biler) drøner rundt eller manglende ressourcer, der er grunden til at det har udviklet sig som det har, men det er dybt belastende. Jeg har boet i Skindergade siden 2004 og det er en meget kedelig udvikling, desværre. Jeg håber at der nu sker noget der for alvor gør noget ved de problemer der er, så byen igen bliver dejlig, også at bo i. Bilfri indre by med med opkørende afspærring, der kan nedsænkes af beboere og andre med legitim adgang, det ville være fantastisk.
Jeg undrer mig over, at man i den nyasfalteret Adelgade ikke har valgt træer, brosten og chikaner, mhp at nedsætte farten, skabe ro i området med noget grønt samt evt minimere noget af trafikken i denne gade, som efterhånden er helt overset af lokaludvalget.
Jeg undre mig over at dantes plads ikke hører med til middelalderbyen , meget behændigt men på ældre kort over middelalderbyen er dantes plads inkluderet, jeg tænker det skyldes at Q-Park påtænker at bygge parkeringskælder der. Hvilket vil være en absolut katastrofe for området , da dantes plads og Vester voldgade hænger sammen . Det er der cyklerne der skal over cykelbroen til Islands brygge kører, dantes plads er der hvor der er et smukt vue melllem chr borg og glyptoteket, som vil blive ødelagt af grimme glad nødudgange fra parkeringskælderen. Det er der børne leger og kører på skateboard . Det er der hvor man sidder på restaurant og hygger elelr på bænkene . Ingen heller ikke er forretningsdrivende elelr museerne ønsker den parkeringskælder og der er jo også Blox for enden af Vester voldgade som har en uhørt lav belægningsprocent . Det er så fint i vil lave byrum til os beboere men hvorfor ødelægger i så det dejlige byrum vil allerede har ???
Jeg syntes generelt at det er en kæmpe gene at der nedlægges parkeringpladser. Der går overvejelser på at nedlægge p-pladser på Dyrkøb som primært er el-parkering. Det duer ikke.
Jeg synes man skal tænke på dem der bor der og ikke kun på udefra kommende, det kan ikke være rigtigt at os der har boet i Middelalderbyen i over 30 år, skal flytte fordi vi ikke kan på lov til at parkere vore lovligt købte bil i nærheden af hvor vi bor. Der er ingen andre kommuner der behandler deres skatteydere på den måde!!!!!
Jeg synes man skal give beboerne fortrinsvis ret pakering og færdsel med bil.
Jeg synes det er vigtigt at skelne mellem kørsel for beboere og besøgende. Hvis der ændres på de nuværende omstændigheder til fordel for fodgængere og cyklister, bør der være ærinde for beboere med bil, så de uhindret kan komme frem til deres bolig. Samtidigt synes jeg også, at det er latterligt, at man med en beboerlicens ikke kan holde i indre by i hverdagene mellem kl. 10-17, selv når man bor helt centralt.

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
Jeg kan se st forslaget kommer fra personer der ikke bor i byrummet og ikke færdes der dagligt Hvis man som svagtseende eller blind prøver st færdes i byrummet er det med fare for st blive kørt ned sf cykler på fortorv eller andre steder hvor cykeler ikke må køre. Ligeledes med fare for at falde over disse der er henslængt alle steder på fortorv og blinde svagtseende markeringer Så prø st tænke disse personer ind i planlægningen også Ligesom hvis man går ned sf Vestervoldgade er der mange udeserveringer der spære for disse afmærkninger således at man som blind eller svagtseende dagligt er i riciko for at falde over dette
Jeg har beskrevet min mening under de fleste punkter. Jeg går ikke ind for nedlæggelse af p-pladser, især frygter jeg for, dårligt gående medborgere ikke kan komme ind i middelalderbyen. Jeg mener cyklisterne køre for hurtigt og hensynsløst, uden respekt for færdselsloven og andre mennesker. De er en plage på fortove og i gågader. Mere plads vil næppe virke opdragende. Flere bænke opfordrer til voldsommere natteliv og flere overnattende pantsamlere. De sidste skal der tages hånd om på en anden og bedre måde. Jeg mener at der er rigelig udeservering.
Jeg går generelt ind for langt færre biler i Middelalderbyen, men husk vi er nogen, der bor her, og vi skal have mulighed for at få håndværkere, flyttebiler mm. ind i området.
Jeg er meget begejstret for forslaget og forstår også at budgetaftalen for 2023 går samme vej. Husk at alle de negative høringssvar kommer fra folk, der IKKE bor i Middelalderbyen eller fra det mindretal af beboere, der har bil og ikke forstår at privilegierne ved at bo i Middelalderbyen skal modsvares med den lille ulempe det er at skulle parkere nogle få hundrede meter væk.
Jatak til mere ordenspoliti ex til at uddele bøder for at smide affald, flasker og andet, samt hensynsløs cykelkørsel. Nej tak til bedre for cyklister, når bilerne forsvinder. Et generelt forbud mod cykelkørsel i Middelalderbyen er ønskeligt. Det går fint Venedig uden cykler. ORDENSREGLER KAN OPSÆTTES FOR KULTIVERET OPFØRSEL. Vi mangler civilisation.
Ja lad vær at byg en p-kælder på Dantes Plads, det vil tiltrække en masse biler, der kommer ned ad en fredelig gade Vester Voldgade for at komme ind på Dantes Plads for at køre ind og ud af p-kælderen.
Indre by har kun én hundepark. Har brug for mere. Der er brug for flere synlige badeværelser, der er stadig for mange mennesker, der gør afføring på gaden
Ikke flere brosten, da de er besværlige at cykle på - selv de flade i fx. Niels Hemmingsens Gade. Hvis der ses på gågader, ensretninger mv., så de også på ensretningerne, der gør at man på cykel ikke kan krydse den sydlige del af Købmagergade fra vest uden at trække cyklen eller køre mod ensretningerne.
I skriver og formulerer spørgsmål, som om det er besluttet at fjerne 750 af beboernes p-pladser. Det er det ikke - og bliver det forhåbentlig heller ikke

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
Håndhævelse af regler (fx udeserveringer) reglerne bliver ikke håndhævet. Muskelbiler (og Harleyer) uden lydpotter der cruiser rundt i nattelivet: planen adresserer slet ikke problemet, men det er kæmpestort for beboerne. Hvordan kan vi forhindre biler, der slet ikke parkerer, men bare kører rundt og rundt med meget høj musik og eksplosionsagtigte opgasninger i timevis. Hvordan kan man få løst det?
Hyskenstræde er en skandale med stillads fra et forladt byggeprojekt, visne træer fra træprojektet og et ufatteligt svineri af skrald mellem de parkerede cykler.
Hvornår er nok nok? Ikke en ENESTE beboer vil sælge deres bil, fordi Enhedslisten nedlægger yderligere 750 P-pladser. Resultatet bliver i stedet helt forudsigeligt, at bilejere med beboerlicens ikke som nu oser rundt i byen efter en ledig P-plads i halve timer, men i stedet i hele timer. Sæt i stedet ind over for de billister, der står for langt den største forurening: Nemlig de udefra kommende og ikke herboende billister.
Hvorfor har jeg stadig ikke mulighed for at kommentere mine svar? Hermed bliver mine svar ikke fyldestgørende for, hvad jeg synes. Lad dog Middelalderbyen med sine smukke gader og gadeforløb være i fred uden plantede træer, der i øvrigt vil genere beboernes udsigt. Sørg i stedet for, at pladser, som i dag er stenørkner, som f.eks. Gammel Strand, Thorvaldsens Plads og Christinborg, får flere træer/grønt. og sørg for at de træer, der er der, bliver beskyttet af bænke rundt om, så de ikke bliver kørt ned og skadet. Tænk os beboere ind i planerne, også med hensyn til bilkørsel til vores gadedør. Der skal være plads til beboerne. Stop hele den tivolisering af byen, som er ved at blive kvalt i udeserveringer, natteliv med alt for mange natbebvillinger tilligemed den ene store event efter den anden hen over sommerhalvåret, som samtidig lukker beboerne inde i byen og for det meste med meget dårlig information herom.
Husk også at tænke på beboere, ikke kun at forfordele turister og nattegæster. Husk på at der også er børn i området, der sætter pris på ro og mulighed for at være trygge ved at bo der. Husk på, at det ikke er ulovligt at eje en bil, selv om man bor i den indre by. Og den bil skal man kunne parkere et sted i nærheden af sin bolig.
Husk at vi er mange som bor her som er super afhængige af bil Med mindre man ønsker middelalderbyen som Disneyland og ikke som beboelse er vi afhængigt af at kunne parkere i gaderne
Helt centralt med hastighedssænkning - betyder ikke meget om dagen, men aften nat (fx Christian den IX gade m.v. Nedlæggelse af p-pladser vil ændre byens dynamik. Et stort problem er de mange varevogne som afleverer pakker og parkeres uden hensyn til øvrige trafik. Vareudbringning (herunder pakkeaflevering) bør ske i mindre lastvogne og gennem krav om koordineres med koordineret varetransport Gerne bedre forhold for cykling og cykelparkering

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
Hastighedsbegrænsning 30 km på Gothersgade med "stærekasser" Opgradering af Gothersgade ned mod Kgs Nytorv med bl.a cykelstier. Nye affaldsbeholdere, der kan lukke! Langt bedre og tidligere oprydning og rengøring af fortove - indsatsen er under lavmålet for et civiliseret samfund - og ovenikøbet specielt betalt af beboerne!
Gør noget ved Nina Bangs Plads!
Gør ikke byen til et Tivoli Her bor mennesker
Generelt skal der langt mindre trafik ind i Middelalderbyen. Der er allerede nu alt for megen trafik, og det virker som Kommunen ikke aner hvor meget der er. Der er alt for meget støj og forurening, og alt for meget ulovlig motorgang, og ulovlig parkering. Jeg ser hver dag mindst 20 ulovligt parkerede bliver der ikke får bøder - og det samme gælder alle dem der holder med motorgang. Unødvendig forurening, støj og afbrænding af fossile ressourcer.
Generelt oplever jeg at den daglige trafik af håndværkerbiler og personbiler forløber nemt. det er når store busser, primært turistbusser, kommer ned af de mindre gader at der opstår køer, spærrede cykelstier, trængsel på fortovene ved aflæsning af passagere, og lign. I min mening burde bustrafik gennem Middelalderbyen begrænses kraftigt.
Gamle lygter tilbage i Rosengården. 3 stykker!
Forslaget tager ikke de nødvendige hensyn til Middelalder byens beboere og dem der arbejder i MIddelalderbyen - er alene fokuseret på de besøgende og turister - son allerede har både et omfang og en påvirkning på området og beboerne som er uacceptabel.
For at fremme indre by som beboet område skal der gøres mere for at mindske Airbnb og lignende
For at bevare beboelse i indre by er det vigtigt at bevare muligheden for at parkere. Tænk mere i retning af grøn omstilling og gør det muligt for beboere at etablere beboerladestandere, hvor beboere i Middelalderbyen kan skifte til elbil og lade på samme præmisser, som borgere med egen indkørsel kan uden for København.
Flere nemt tilgængelige offentlige toiletter!
Flere grønne steder og flere legepladser til byens børn og daginstitutioner (som ikke selv har legepladser)
Er stor tilhænger af udeservering. Mener dog at det skal forbydes i nattetimerne
Er som sagt bekymret ved muligheden af, at gågade med bænke vil medføre støj. Så meget, at jeg har sat istandsættelse af min lejlighed i bero indtil videre, for her bliver ubeboeligt, hvis det sker. Vil man skærpe reglerne som det er blevet gjort på f.eks. Islands Brygge, og vil de i så fald overhovedet blive håndhævet? Derudover håber jeg, at Nikolaj Plads vil nyde godt af de grønne tiltag, som kommunen også er i gang med. Selv om der allerede er mange træer, kan pladsen sagtens forbedres mht. til fugle- insekt- og dyreliv, det er faktisk ikke specielt godt nu.

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
Endnu en socialistisk bagstræberisk plan der kun gøre tingene værre for de fleste.
En storby/hovedstad har og skal have en puls - den kommer bl.a. fra mennesker, butikker, restauranter, cykler, biler, parker, havn etc. Hvis man gerne vil opleve komplet stilhed med træer, bænke, cykler og fodgængere har man misforstået byens puls og kan med fordel flytte til fx Bornholm. København er en fed by. Smuk, grøn og urban. Og det er den fordi der er plads til alle. Også beboer/besøgende med biler. For det er ikke alle i byen, som kun har behov for at gå/cykle fra A til B. :)
Drop venligst brosten på cykelstier. De er decideret farlige i regnvejr og generelt ubehagelige at cykle på.
Det undre mig, at der ikke er større interesse og mulighed for at gøre større dele af middelalderbyen bilfrit. Så gammelt og smukt et område, der slet ikke er geret til den massive biltrafik det har udviklet sig til. Skindergade har trafik i begge retninger, hvilket skaber kaos og på ingen måde tager hensyn til bløde trafikanter. Aften og nat trafikken er et kapitel og problem i sig selv. Hvis jeg skal have weekend vagt, kan jeg ikke opholde mig i min lejlighed torsdag, fredag og lørdag, da larmen fra muskelbiler er så massiv at jeg ikke kan sove. Det er en fuldstændig urimeligt udvikling det har taget. Jeg føler mig magtesløs både over for politiker, beslutningstagere og politiet.
Det er vigtigt, at Middelalderbyen ikke i tivoliseres mere end den allerede er, og at den bevarer sin karakter af by og ikke ændres til en kolonihave med små bede og træer plantet i de smalle gader, som fuldstændig vil ødelægge udsigten til husene og hele det oprindelige gadeforløb. Glem ikke os beboere, der skal være plads til os også.
Det er vigtig at beboer i middelalderbyen kan parkere i p huse med beboerlicens. Ellers kan man frygte at middelalderbyen bliver tom for feks familier
Det er en meget trist udvikling, at der er ikke er tænkt på beboer i inde by. Det er som om man vælger at fokuserer på udefrakommende og deres behov. Ønsker man at gøre indre by ubeboelig til fordel for erhverv, nattefester, støj og event.Børnefamilier og ældre beboer har ikke en chance. Træk ideerne og penge ud på bro -områderne. Det er meget mere nødvendigt og hipt.
Der skal strammes op omkring Nytorv - Brolæggerstræde - Rådhusstræde. Alt for meget unødvendig bilkørsel der ødelægger nattesøvn og aftener for beboerne. Kommunen har ikke lyst til at tage sig af problemerne - henviser til politiet som ikke har tid og sådan er det foregået i årevis. Så fine planer om byudvikling ser pæne ud, men gøre noget ved alvorlige problemer, har aldrig været i kommunens interesse. Hvorfor ?
Der skal ikke nedlægges parkeringspladser men oprettes 750 nye flotte parkeringspladser flere end der er allerede. Det vil reducere forurening at beboerne altid har 5-6 parkeringspladser at vælge imellem. Parkeringen skal kun være for beboere. Tis, støj og udeservering kan herved blive standset. Dette er vigtigt eftersom Herdis Szymanski (KK Fuldmægtig, Bylivsrådgiver Byliv) gang på gang fortæller om hvordan afdelingen der føre tilsyn med udeservering har smidt håndklædet i ringen og ikke kan bestride opgaven grundet underbemanding osv. En win/win med flere parkeringspladser for byen, sundheden og beboerne.

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
Der mangler strøm til el-biler, og det skal forbydes trafik med fossile brændstoffer for ikke beboere i år eller næste år, samt at beboere ikke kan skifte til ny/anden transportmiddel med fossile brændstoffer og en dato for endelig totalforbud, måske 5 år.
Der mangler offentlig transport i Middelalderbyen Tidligere kører en elbus rundt i indre by, som en stor hjælp til dårligt gående og handicappede. Der er brug for offentlig transport mellem metrostationerne i cityringen
Der er lagt alt for rigide grænser for pladser såsom Dyrkøb - det er jo ikke nødvendigt at reservere HELE pladsen til kun ét formål. Her må forvaltningens afdelinger tale sammen, f.eks. om byrum/ophold og begrønnelse vs. affaldssortering (denne og begrønnelse kan med fordel kombineres!). Tænk kreativt og spørg de omkringliggende beboere en gang til.
Der er ikke nok parkeringspladser for beboerne
Der er ikke nok beboerparkering. Der skal være mere p-hus som Israels Plads før man nedlægger parkeringspladser på gadeniveau.
Der bør fokuseres mere på, at gøre brokvarterer og andre ydre kbh områder til bedre opholdssteder, så alle ikke kommer ind til K for at hænge ud. Det er i forvejen svært at finde parkering og i det hele taget at være til for de store menneskestrømme og fulde mennesker fra onsdag-lørdag. Det ville være fint, hvis man også tænkte på, at K skal bevares som et beboelsesområde og ikke bare et kommercielt/drukkvarter.
Bilerne ud af byen!
Bilerne helt,ud, der er ikke behov for viler
Beboerne har brug for alle de parkeringspladser, der er nu, Israels Plads er ikke nok.
Beboere skal have egen parkeringsplads der hvor de bor. Vi har bil fordi min mand er trommeslager
At lave indreby om til Disneyland er idiotisk. Vi som bor her har et liv, et live i 2022 (snart 2023) og det indebær bil kørsel, cykle kørsel og indkøb for beboer.
1. Reserver gadeparkering til folk med bopæl i området. 2. Godt med mere grønt. 3. Få nu indrettet de lovede beboerparkeringspladser under Lange Bro.
- Vigtigt at Middelalderbyen ikke får mere udeservering, som skaber mange gener for beboere. Indfør stop for nye udeserveringer. Indfør betaling for eksisterende udeservering. - Vigtigt at beboerne sikres beboerparkering i Middelalderbyen. Bevar beboerparkering i Frederiks Holms kanal. Omdan alle p-pladserne til beboerparkering! Og hvis det ikke kan lade sig gøre, så skab tilstrækkelig beboerparkering i p-huse under Langebro, i BLOX, under Israels Plads

Indre By Lokaludvalg

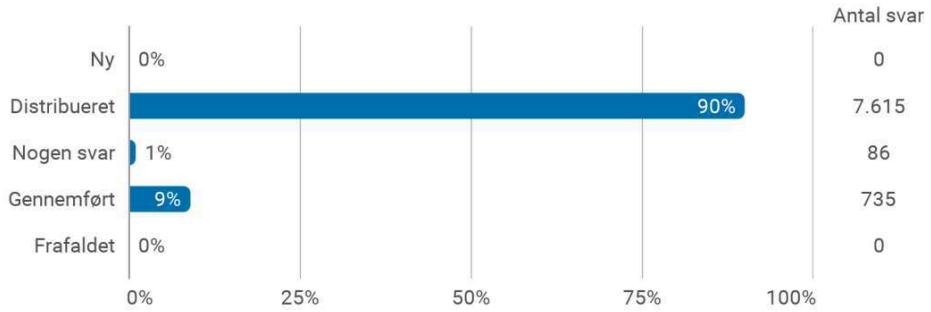
Spørgeskemaundersøgelse om forslag til Trafik- og Byrumsplan for Middelalderbyen

september 2022

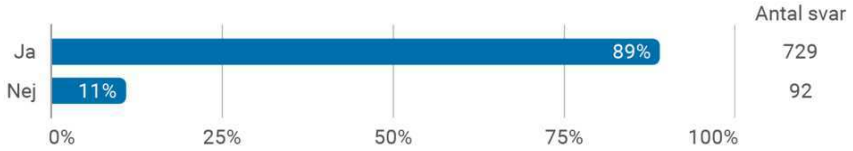
Respondenter i Indre By

Indre By Lokaludvalg

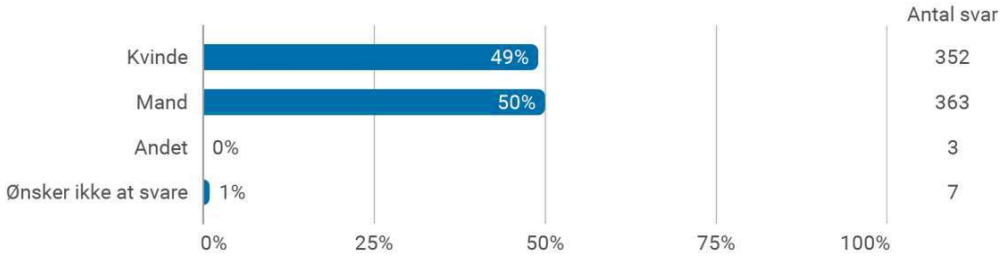
Samlet status



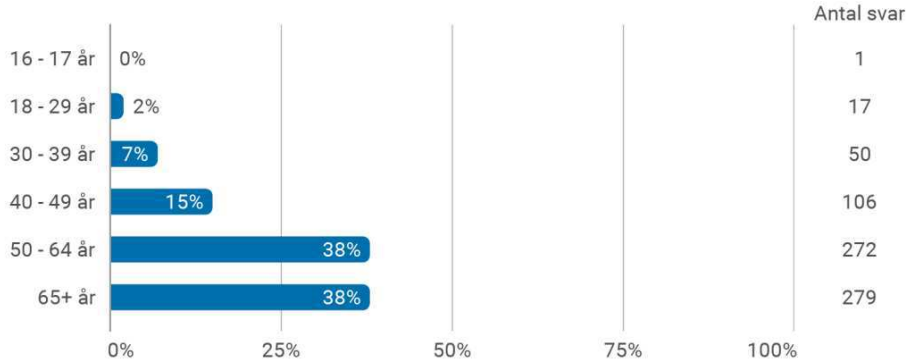
Allerførst: Bor du i Indre By?



Hvad er dit køn?

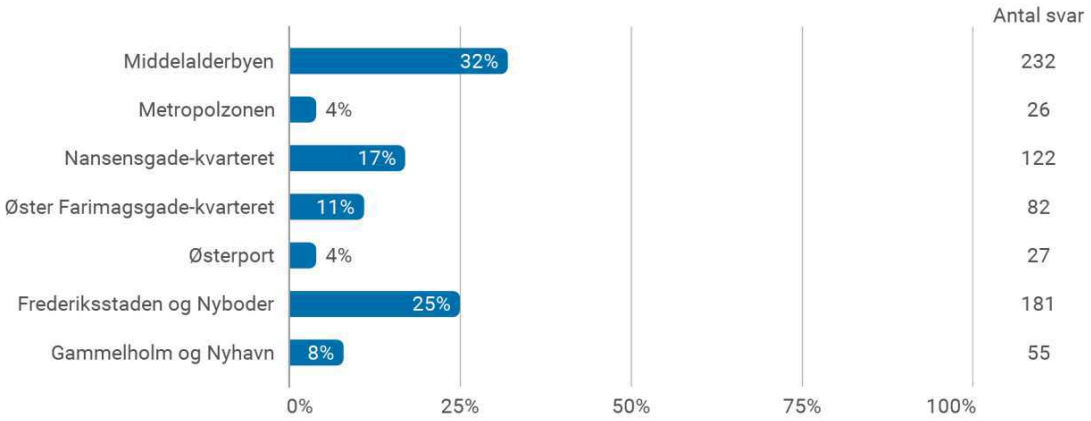


Hvad er din alder?

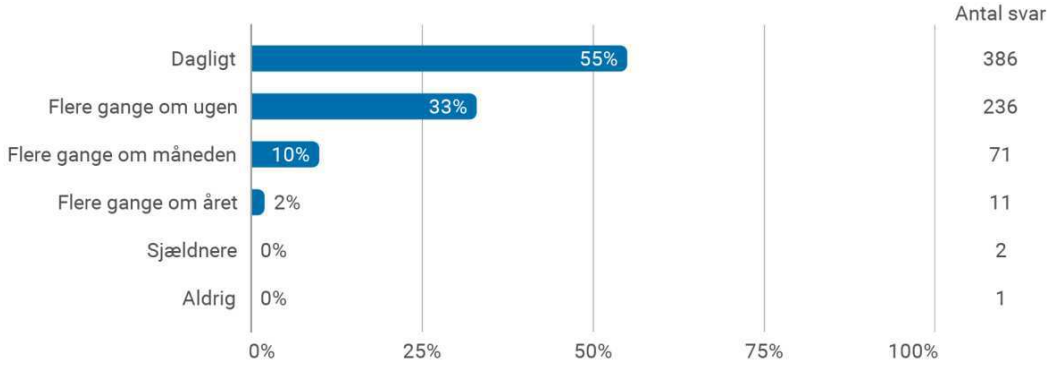


Indre By Lokaludvalg

Hvilket kvarter bor du i?

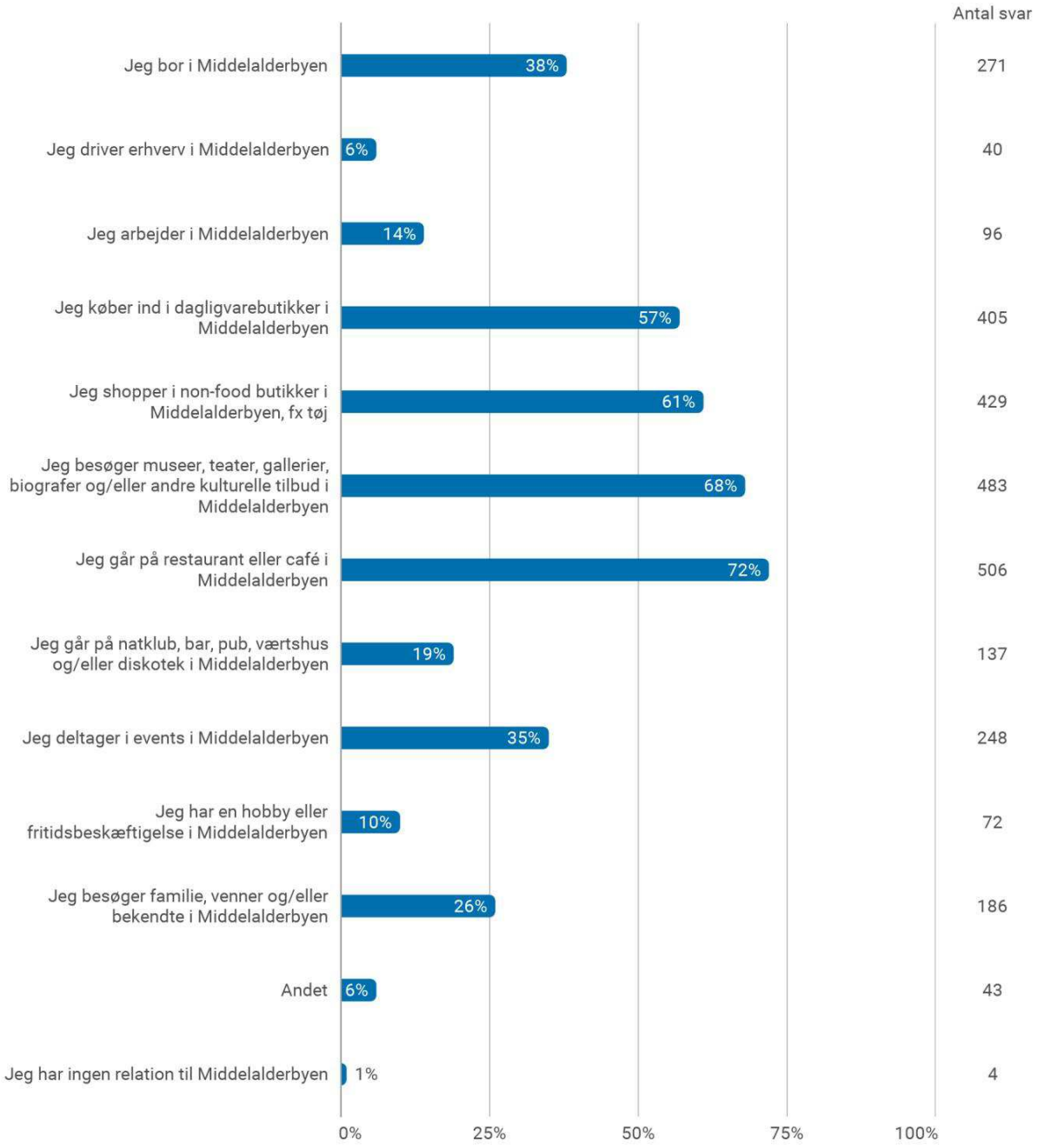


Hvor ofte kommer du i Middelalderbyen?



Indre By Lokaludvalg

Hvad er din relation til Middelalderbyen? (sæt gerne flere krydser)



Hvad er din relation til Middelalderbyen? (sæt gerne flere krydser) - Andet
ture
tandlæge

Indre By Lokaludvalg

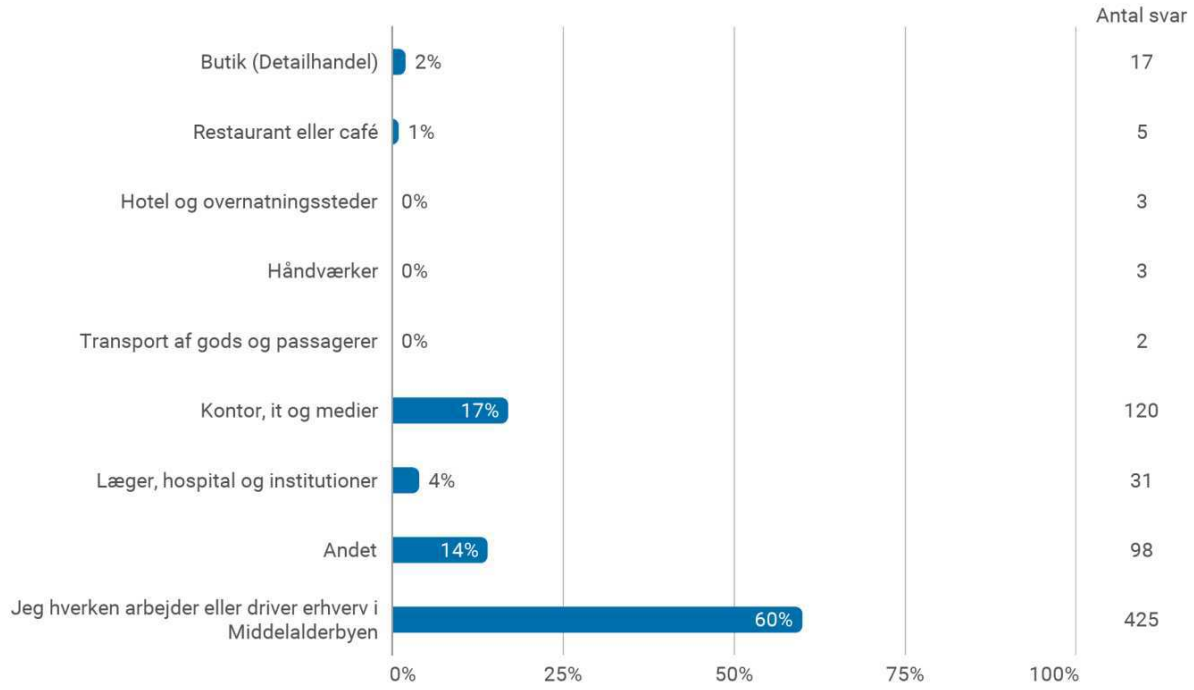
Hvad er din relation til Middelalderbyen? (sæt gerne flere krydser) - Andet
skifter offentlig transport på Nørreport
kører igennem
henter børnebørn fra skole og institutioner og følger til fritidsaktiviteter
går tur
cykler igennem på vej til arbejde
børn i institution
Transport til og fra arbejde
Tandlæge m. m.
Parkeringsplads ved Vor Frue Kirke
Og går tur i den smukke gamle by
Motionerer i midalderbyen og bader i havnen
Middaelalderbyen er mit liv
Læge
Kører igennem på vej til arbejde
Jeg tager gennem middelalderbyen dagligt til/ fra arbejde
Jeg har kontorplads i Middelalderbyen
Jeg går ture
Jeg går tur med min hund
Jeg er musiker, så jeg spiller ofte på jazzklubber i middelalderbyen
Jeg er født i Vimmelskaftet
Jeg cykler på arbejde gennem middelalderbyen
Jeg cykler ofte igennem middelalderbyen for at komme på arbejde

Indre By Lokaludvalg

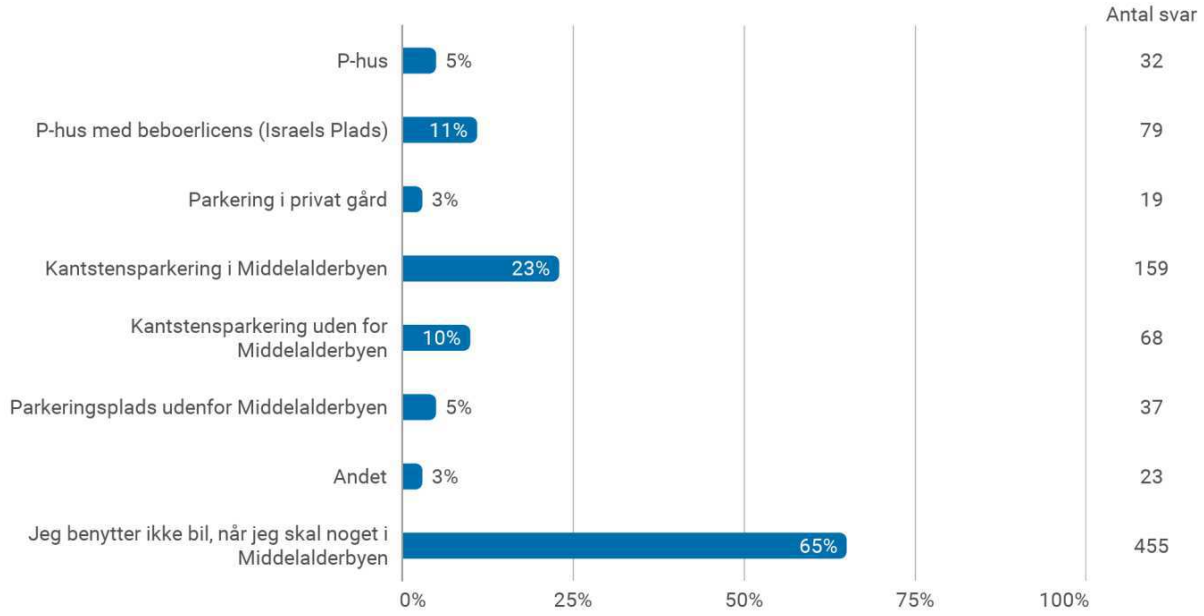
Hvad er din relation til Middelalderbyen? (sæt gerne flere krydser) - Andet
Jeg cykler igennem for at komme fra hjem i Østerport til arbejde i metropol
Jeg cykler gennem hver dag
Jeg cykler dagligt gennem byen
Jeg bor på grænsen af Middelalderbyen
Henter barn i institution
Handler ind
Går tur med hunden
Går tur med hund
Går tur
Går tur
Går til behandling
Går og cykler igennem
Frisør
Deltager i møder og går igennem til andre byområder
Daginstitutioner og skole
Cykler igennem til arbejde, og går mange turer
Cykler igennem
Besøger biblioteket
Arbejder tæt på middelalderbyen

Indre By Lokaludvalg

Hvilken branche arbejder eller driver du erhverv indenfor?

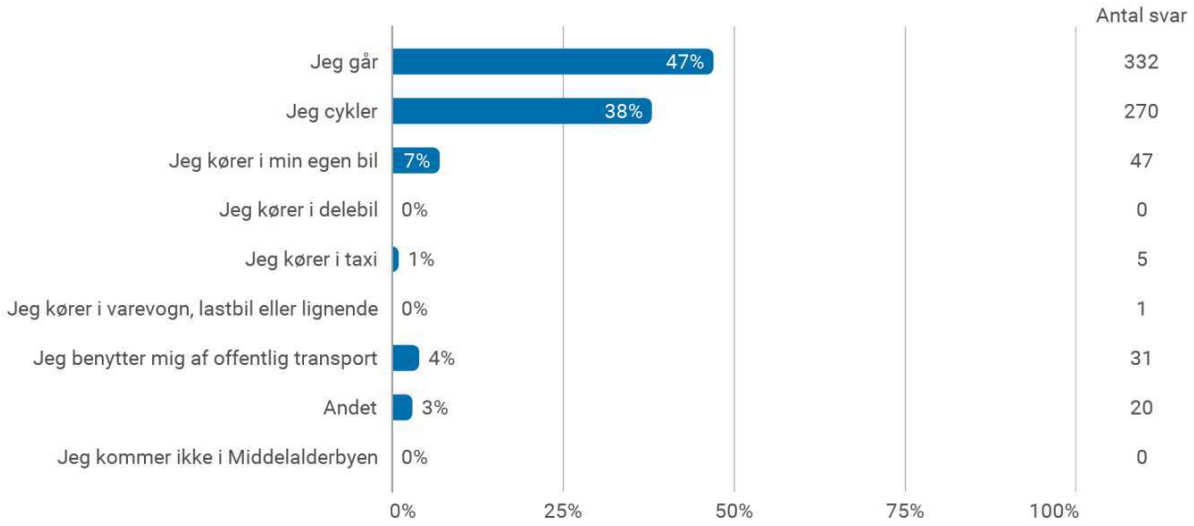


Hvor parkerer du normalt din bil, når du skal noget i Middelalderbyen? (Sæt gerne flere krydser)



Indre By Lokaludvalg

Hvordan transporterer du dig fortrinsvis rundt i samt til/fra Middelalderbyen?

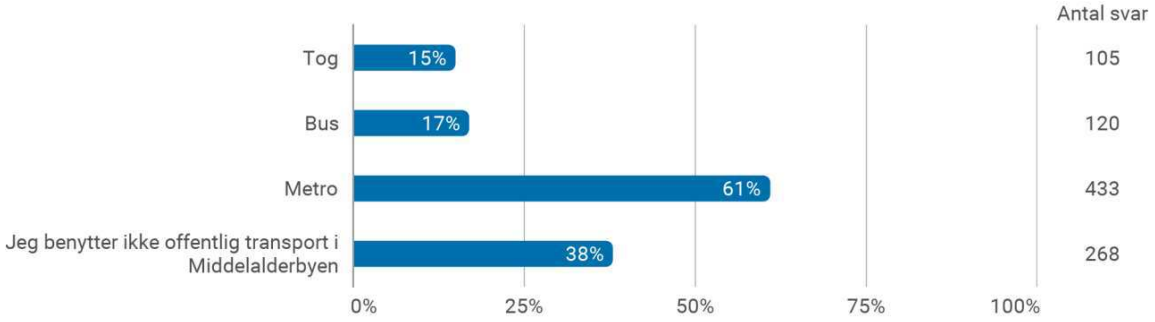


Hvordan transporterer du dig fortrinsvis rundt i samt til/fra Middelalderbyen? - Andet
til og fra i bil...rundt i byen på cykel
metro i byen - bil når jeg skal ud af den
jeg kører i bil til middelalderbyen og cykler eller tager metro rundt
jeg går, køre også bil, og benytter mig af offentlig transport og cycler
går og cykler
Vigtigt: har ikke en 'fortrinsvis' form. Bil, cykel, gåben, knallert45, metro i ligelig fordeling. Vigtigt med mangfoldighed i mulighederne.
Se komm til sidst
Jeg kører til og fra arbejde, men går ellers rundt.
Jeg har ikke bil
Jeg går rundt i Middelalderbyen, men kører bil eller cykler til og fra Middelalderbyen
Jeg går og cykler kører, i bil ind og ud af byen
Jeg går og cykler
Jeg går - til alt i middelalderbyen men kører til og fra, når jeg har været ude af byen

Indre By Lokaludvalg

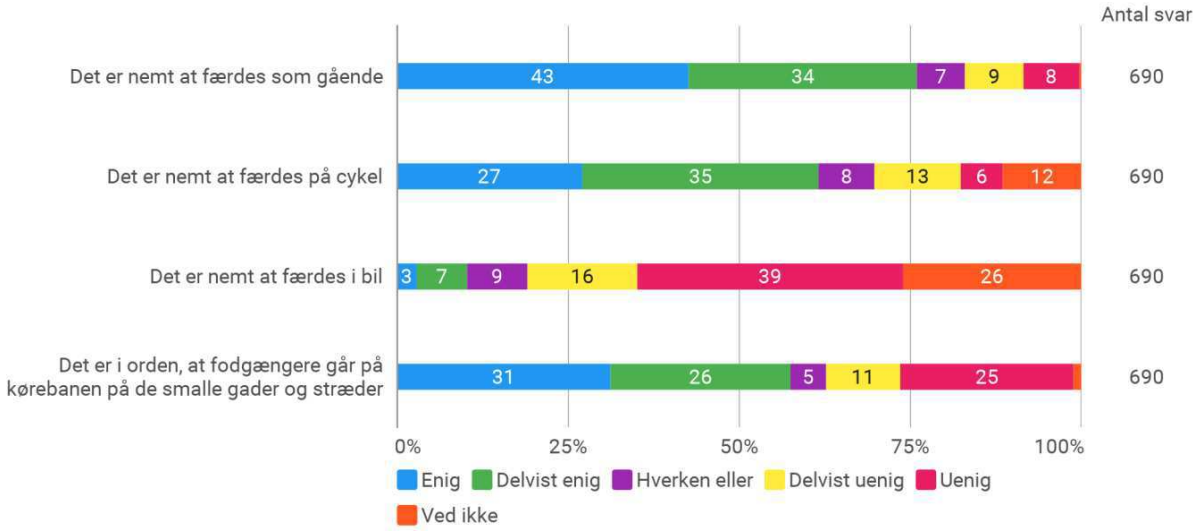
Hvordan transporterer du dig fortrinsvis rundt i samt til/fra Middelalderbyen? - Andet
Jeg både går og cykler næsten lige meget
Jeg bor her, og benytter primært cykel eller år
Går og kører i bil
Går og cykler
Går og cykler
Går eller cykler
Er ganghandicappet og har handicapskilt

Hvilke offentlige transportformer benytter du dig af i Middelalderbyen? (Sæt gerne flere krydser)

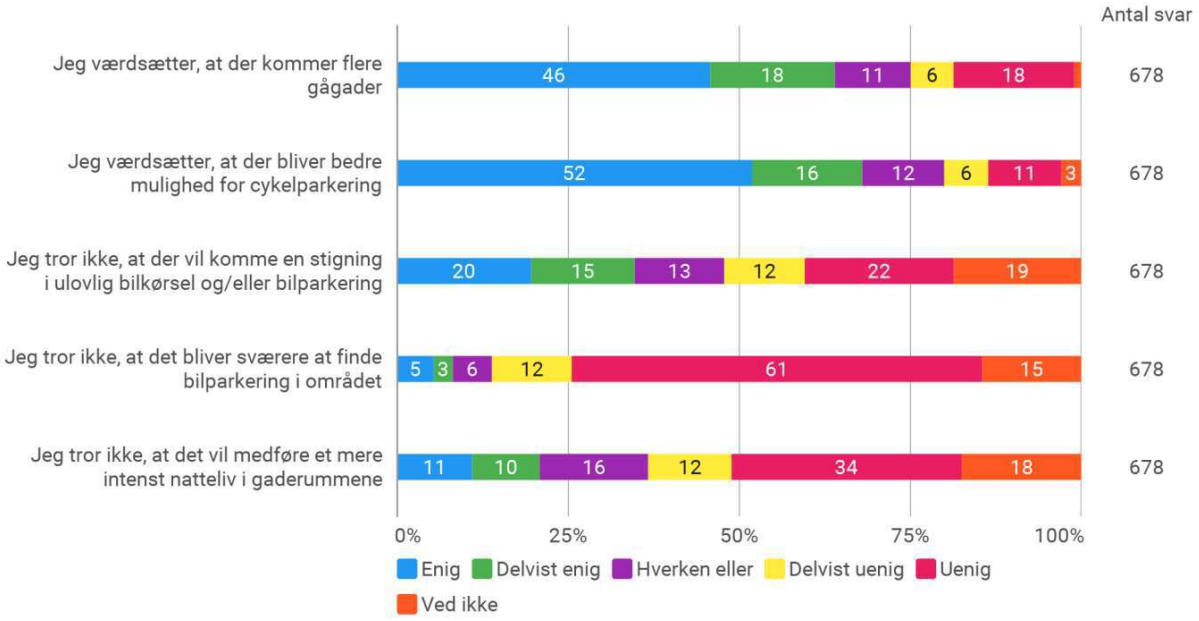


Indre By Lokaludvalg

Hvor enig er du i følgende udsagn om færdsel i Middelalderbyen i dag:

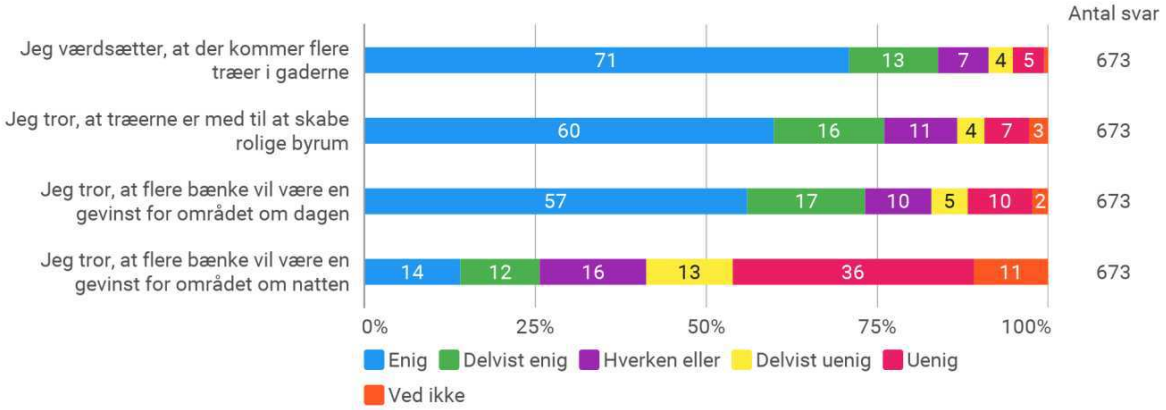


Hvor enig er du i følgende udsagn om færdsel i Middelalderbyen i fremtiden, hvis Byrums- og Trafikplanen gennemføres:

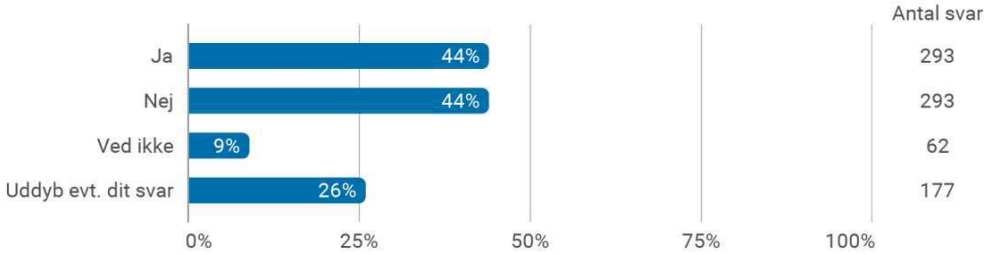


Indre By Lokaludvalg

Hvor enig er du i følgende udsagn om byrummenes fremtidige udseende, hvis byrums- og trafikplanen gennemføres?:



Jeg mener generelt, at nedlæggelse af parkeringspladser på gadeniveau i Middelalderbyen er en god idé



Jeg mener generelt, at nedlæggelse af parkeringspladser på gadeniveau i Middelalderbyen er en god idé - Uddyb evt. dit svar
vi har brug for mere plads til gående, cykler og alm liv
sålænge at beboerne prioriteres først, dvs at beboerne skal have ekskulsiv adgang til gadeparkering og i det mindste skal parkeringsafgifterne sættes op så de matcher priserne i priavate parkeringshuse - især i weekenden, hvor det er helt umulgt at finde p-plads
pladserne skal erstattes på anden vis
pakeringspladserne bliver bare brugt til commercielt brug, der fylder meget mere
os der arbejder udenfor byen, kører mere rundt for at finde en p plads
med få gadeniveau p pladser vil der være mere bilkørsel for at lede efter p plads
mangler p pladser i forvejen

Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at nedlæggelse af parkeringspladser på gadeniveau i Middelalderbyen er en god idé - Uddyb evt. dit svar
mangel på parkering begrænser muligheden for at bruge byen for os handicappede
kun godt hvis beboerne får ret til eller mulighed for at parkere i de mange P-huse.
kan brugeP-huse
kan bruge P-huse
kan bruge P-huse
jeg er betænkelig ved at man gør middelalderbyen til museum
ja, med forbehold. Vi har beboerlicens. Min mand har handicapplads
hvis der kommer flere underjordiske tilgængelige pladser
færre p pladser vil være ødelæggende for handelslivet. der vil komme færre handlende, som vil købe mindre, da det vil være besværligt at slæbe rundt på varerne. butikker vil lukke og flere café gæster vil dukke op.. men er det det indre by skal være? et sted for cafégæster????? nedlæggelsen af ppladser vil ikke ændre på nattrafikken, tvært i mod, der vil blive mere natkørsel af unge mennesker som leder efter p pladser. det er en kæmpe fejl at nedlægge ppladser, hvis der ikke bliver lavet erstatningspladser/bygges phuse eller allerhelst pkældre i indre by.
frygter p-pladser erstattes af udeservering, som giver store støj gener
en levende by skal ikke være søndagszone eller turistparadis
det vil være dejlig med mere liv og færre biler og parkerede biler i indre by, hvor gaderne er små og livet er tæt og energisk
det vil føre til bil vandring efter parkering. Idiotisk!!
det giver mere fest og gene for os beboere
det er vigtigt at beboere kan parkere, mens udefrakommende enten skal betale meget dyrt eller have forbud mod parkering i middelalderbyen
det er besværligt nok at bo i byen i forvejen
der mangler p pladser!!!!
der er allerede nedlagt mange P-pladser i indre by - vi er mange, der ikke kan undvære en bil
biler der har en p-plads forurener ikke, det gør biler der leder efter en

Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at nedlæggelse af parkeringspladser på gadeniveau i Middelalderbyen er en god idé - Uddyb evt. dit svar
Vil øge trængsel, når biler cirkulerer for at finde parkering.
Vigtig at der stadig er plads til biler
Vi skal have oprette 750 parkeringspladser, så vi derved kan undgå forurening.
Vi har brug for flere parkeringspladser
Vi har behov for borgere der bor og betaler skat i kbh's kommune. De SKAL have en fair chance for parkering så Kbh ikke ender som en by for studerende og folk på overførselsindkomst eller personer i dyre lejligheder uden bopælspligt. Kbh skal være for ALLE også dem med behov for bil og parkeringsmuligheder
Udgår intet problem
Trafik og ind i mellem kaos er med til at skabe dynamik og aktivitet
Så ville jeg skulle bruge endnu længere tid på at køre rundt og lede efter en plads.
Så vil folk benytte kollektiv traffik i stedet
Så skal der laves parkerings huse ect i stedet
Så skaber ubalance i mulighed for handel for folk der bor udenfor byen
Svært spørgsmål, der er jo behov for boende at kunne parkere. Der skal være plads til dagliglivet. .
Som beboer er det MEGET svært at finde en ledig P-plads allerede som det er nu.
Som beboer vil jeg gerne kunne parkere i nærheden af min bopæl
Samtidig med skarpt dedikerede og håndhævede cykelparkeringer som i Holland
Reserver parkering til folk med bopæl i området. Kun hvis man sørger for det kan overflødige parkeringspladser nedlægges.
Reducer trafik, men ikke parkering således servicevogne mm kan parkere
Problemet er ikke kun plads til personbiler, men også varevogne og lastbiler. Hvor skal de korttidsparkere i dagtimerne?
Parkeringsforholdene er I forvejen dårlige. Derfor skulle der skabes flere p-pladser i stedet for at nedlægge dem.
Parkering skal være forebehold beboer og leverandører/håndværkere

Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at nedlæggelse af parkeringspladser på gadeniveau i Middelalderbyen er en god idé - Uddyb evt. dit svar
Parkering for beboere er i forvejen meget vanskelig
P- huse er nødvendige
Når p-pladserne nedlægges, vokser presset yderligere på områderne omkring, herunder Gammelholm, hvor der allerede er kamp om aktuelle antal pladser.
Nej idet der allerede er nedlagt mange og bilister cirkler nu i flere timer for at finde plads og derved også mere trafik og udledning af forsile brændstoffer
Nej det er ikke en god ide da parkeringen så vil flytte til de omkringliggende områder. Når man bor i Indre By vil man også gerne have familie og venner på besøg, gerne med små børn, det er ikke nemt at finde parkeringsplads.
Nedlæggelse af P-pladser er nødvendigt for at give mere plads til træer og beplantning
NOK ER NOK
Min kone er afhængig af daglig biltransport
Mere såkaldt "byrum" betyder mere druk og larm i gaderne.
Men kun hvis nedlæggelse følges af etablering af tilsvarende og flere p-pladser i p-hus/-kælder centralt placeret.
Men kun hvis der kommer en form for betalingsring, som kan begrænse kørslen til og fra byen af ikke Københavnere
Men kun hvis beboere kompenseres med pladser i P-huse
Men der skal laves flere og billigere parkering måske under jorden tæt på “udkants” metrostationer
Meget betydelig forringelse af forholdene for beboerne, ikke mindst for familier med små børn og gangbesværede ældre. Jeg har i høringssvar nr. 94 af 6.9.2022 nærmere begrundet mit synspunkt.
Man må så bruge P-huse og cykel og kollektiv trafik og gåben. Det er også rarere st færdes i et mindre bilfyldt miljø.
Man kan ikke bo i byen, hvis ikke man kan parkere sin bill.
MEN husk nu, at det også går ud over beboerlicens, så tænk alternativer ind, så beboere har en mulighed for parkering. Det er ikke nødvendigt at det er mega tæt på, men bare der er en mulighed, som Israels plads.
Lignende tiltag bør foretages overfor cykelbunkerne.
Levende by for dem der bor der

Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at nedlæggelse af parkeringspladser på gadeniveau i Middelalderbyen er en god idé - Uddyb evt. dit svar
Ladestandere ved alle p-pladser
København skal fungere for borgerne i hverdagen
Kun p plads til el biler, som ikke forurener
Kun hvis der så er fortrinsret til andre parkeringspladser til beboere med licens. Ellers kommer der rift om pladserne mellem beboere og besøgende. Hvis der skal færre biler i byen, skal det gøres attraktivt at tage andet transportmiddel for besøgende, og ikke straffe beboerne, der er afhænge af deres bil.
Kun hvis der etableres P kældre
Kun hvis der bliver parkeringsmuligheder for fastboende
Kun hvis der bliver etableret alternative p-pladser
Kun hvis de erstattes med p-pladser andetsteds - eks. under jorden.
Jo, hvis det var erhvervsparkering, der bliver nedlagt og samlet andetsteds end gaderne i Indre By. Det er dem, der skaber kaos.
Jeg ønsker ikke at bo i et frilandsmuseum, derfor skal der være plads til biler.
Jeg tror at det vil føre til butiksdød, som i forvejen lider grundet høje huslejepriser. Det er kun barkarteller der vil tjene profit på det.
Jeg mener, at parkering skal holdes til beboere og erhverv. Besøgende må søge private parkeringskældre - som kan agere incitement til at lade bilen stå og benytte offentlig og/eller cykel.
Jeg mener ikke, at parkeringspladser skal nedlægges.
Jeg mener der skal være pladser til beboerne i området, men ikke nødvendigvis til folk udefra. Jeg synes det er fint, hvis bilerne (bortset fra erhvervskørsel og beboere) ikke har adgang til middelalderbyen.
Jeg går ind for mangfoldighed i alle henseender,også fsva transportformer. Det giver byen puls og et spændende flow. Og så er det helt forkert at lukke incitamenter for at vi omstiller til elbiler lige om lidt. Mangfoldighed, mangfoldighed, mangfoldighed
Jeg er stor tilhænger af en grønnere by, men dagligdagen skal også hænge sammen for de erhvervsdrivende og ikke mindst for børnefamilierne. Der er behov for anden transport end kollektiv trafik. Byen skal være levende og for alle, også for dem med bil.
Jeg er helt enig i at det er en god ide at vi får bilerne ud af byen, men jeg frygter at nå vi kun vælger at når vi kun vælger at fokusere på middelalderbyen, så eksporterer vi bare trafikken og parkeringen til de omkringliggende kvarterer, og her er vi belastet nok i forvejen. Der bør skabes en samlet løsning for afskaffelse af biler i byen

Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at nedlæggelse af parkeringspladser på gadeniveau i Middelalderbyen er en god idé - Uddyb evt. dit svar
Jeg er beboer. Det er meget dårligt for mig
Jeg bruger bla min bil til frivillig kørsel for ældre og børn til sport om eftermiddagen, og hver gang jeg kommer tilbage til min lejlighed, kan jeg ikke finde en plads
Ja, forbyd kørsel i bil UNDTAGEN for beboerne (det er fx. meget normalt i sydeuropa) i Middelalderbyen. Gæster i Middelalderbyen, som ankommer i bil, kan parkere i et af de mange p-huse, som ligger rundt om Middelalderbyen - og afstandene i indre by, er meget små! MEN man skal samtidig sikre, at der fortsat er p-pladser til beboerne på fx. Gammelholm. På Gammelholm lider vi beboere i forvejen under, at der er mangel på p-pladser (dem der er, bliver taget af udefrakommende bilister, fordi her er mange hoteller, teatre, restaurationer mv.), og hvis man nedlægger p-pladser i Middelalderbyen, vil presset på fx. Gammelholm blive endnu større, og så flytter man bare problemerne!
Ingen biler vil lægge bymidten ødede hen
Ikke sort eller hvidt. Nogle steder god ide, andre steder ikke.
I det håb at færre vil køre bil i byen
Hvordan skal beboere, der er afhængige af bil, så parkere?
Hvis man kunne finde alternativ parkering til beboere mv synes jeg det er en fin ide. Kunne evt. være i et parkeringshus i Nordhavn, Sydhavnen eller lign der er nogenlunde let at komme til gerne med metro. Og selvfølgelig stadig på beboerlicens
Hvis man har mulighed for at køre ind i området, bør der også være muligheder for at parkere.
Hvis folk ikke kan finde en plads cirkler de rundt og forurener
Hvis flere beboerlicencer under Israels plads
Hvis der tages hensyn til beboere med bil
Hvis der skabes flere kælderparkeringsmuligheder
Hvis der kompenseres med pladser i p-huse
Hvis de erstattes af p.huse
Hvad skal beboerne så gøre - hvor skal de parkere?
Har ikke bil, men det er meget bøvlet for beboere som er afhængig af at have bil
Gør det sværere for mig som vurderingsspecialist at arbejde effektivt

Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at nedlæggelse af parkeringspladser på gadeniveau i Middelalderbyen er en god idé - Uddyb evt. dit svar
Først når der er bygget flere parkeringshuse
Færre filer indebærer mere plads til gående og et rigt gadeliv. Det er vigtigt, at bilerne, ikke mindst el-bilerne har mulighed for at blive parkeret og ladet op uden for, men forholdsvis tæt på middelalderbyen
Forudsat de nye pladser bliver brugt ikke-kommercielt
Er nervøs for at folk så parkere udenfor området, hvilket gør, at os der bor der så får endnu sværere ved at finde en p-plads
Er i princippet imod al trafik, men værst er de tunge køretøjer med jord og sten, der kører igennem Gothersgade og Nørrevold
Enig i at vi skal have unødvendige biler ud af byen, men vigtigt at der bliver skabt mange flere besøgshandicappladser, de planlagte 8 rækker som en skrædder i h##a
En markant ændring af mobilitets kulturen er afgørende for en både kulturel social og bæredygtig kvalificeret videreudvikling
En levende by indbefatter biler. Der er allerede nedlagt alt for mange parkeringspladser.
En hovedstad uden biler er utopi, udtænkt af folk, som ikke bor i indre by, og som selv cykler til alt og derfor mener, at det må og skal alle andre også. Men der er nu engang mange, som af den ene eller anden grund har en bil. Af praktiske årsager. Hvad skal de gøre/parkere? Kbh er allerede smuk og grøn - en af de bedste byer i verden. Hvorfor mon? Dont fix it if it ain't broken. Tak.
Eftersom jeg ikke selv ejer bil, bruger jeg som regel kun bil hvis noget tungt eller stort skal flyttes til min lejlighed, uden at skulle parkere længerevarende, og jeg tror og håber på dette stadig vil være muligt for beboere
Det øger trafikken, da folk kører rundt og leder efter en parkeringsplads i længere tid end i dag
Det vil være en kraftig forringelse for beboerne i området. Istedet for at gøre det svært at bo i området ved at nedlægge parkering bør det gøres dyrere for udefrakommende at parkere/køre igennem
Det vil medføre øget parkering i andre kvarterer
Det vil medføre et voldsommere natteliv og større trafikproblemer i naboområder
Det vil lægge stort pres på parkeringspladserne i de omkringliggende områder
Det vil føre til mere "jomfru anegade"
Det synes jeg udelukkende hvis der oprettes alternativ parkering tæt på. Blot at nedlægge uden at der bygges P-hus, vil ikke løse noget som helst, tværtimod

Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at nedlæggelse af parkeringspladser på gadeniveau i Middelalderbyen er en god idé - Uddyb evt. dit svar
Det skal være tilladt med ærindekørsel også i Middelalderbyen!
Det skal være plads til alle. Også de erhvervsdrivende og dem der en sjælden gang har behov for at skulle transportere noget. Byen er for alle. Ikke kun et fåtal af beboere.
Det skal være muligt som københavner at kunne køre i bil i sin by også selvom man bor tæt ved og inden for 1,5-2 km. I Danmark regner det mange dage om året eller er koldt og nogle gange kan man ikke cykle og skal hente indkøb eller andet og så er det dejligt at kunne tage bilen og gøre dette. Det kan ikke være meningen at man som københavner skal køre ud af byen for at færdes i en by og handle, gå i biffen, gå på restaurant, hente take away eller bare dyrke sin sport i nærheden af hvor man bor. Der bør være som bebeboer i byen mulighed for at kunne bruge sin bil af og til.
Det skal være muligt at parkere sin bil, når man har adresse i Middelalderbyen
Det skal være muligt at aflæsse/afhente store varer (også som privatperson). Og nedlagte pladser bør medføre øgede antal pladser runder om middelalderbyen
Det skal være mere attraktivt at benytte offentlig transport/gå/cykle
Det mindretal af beboere, der har bil, må vænne sig til at de ikke længere kan parkere lige udenfor hvor de bor, og gæster må vænne sig til at deres biler ikke er velkomne i Middelalderbyen og at der er en metrostation få hundrede meter fra dér hvor de vil hen.
Det kræver, at der etableres tilsvarende antal meget tæt på til beboere
Det kommer an på hvad der kommer istedet for og hvordan beboerne er stillet. Hvis gæster fortsat kan parkerer frit og kun beboernes parkering rammer er jeg imod det.
Det forudsætter flere ting: 1. Der tilbydes god (effektiv og billig kollektiv transport til/fra og rundt i middelalderbyen (hele døgnet). 2. Alternative parkeringsmuligheder for de beboere og erhvervsdrivende som er afhængige af en bil - f.eks. flere købte pladser i parkeringsanlæg (som under Israels Plads). 3. Stop for gratis parkering for udenbys el-biler (det er en opfordring til at bruge bil i stedet for kollektiv transport, gåben eller cykel).
Det er katastrofalt; vi er nogle der har brug for bil i byen og vi bliver jaget ud
Det er ikke en menneskeret at parkere i de smalle gader. Men sørg for handikappede.
Det er i forvejen meget svært at parkere for os der bor i indre by
Det er helt forkert forslag da det ikke tager hensyn til beboerne og deres transport behov for eksempel så de kan have et arbejde med transport behov (sælger) ellller arbejder uden for byen
Det er diskriminering af os der har boet i byen i 30 år og snart

Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at nedlæggelse af parkeringspladser på gadeniveau i Middelalderbyen er en god idé - Uddyb evt. dit svar
Det er bestemt ikke en god ide at nedlægge p-pladser når der allerede ikke er nok til os som har bil . Jeg bruger ca en halv time pr. Dag på at finde en ledig plads til min bil og det er ikke ok
Det er at straffe beboer der har bil. De biler der skaber trafik kaos kommer udefra
Det bør ikke være andre biler i middelalderbyen end beboernes samt vare- og håndværkerbiler
Det bliver et problem for dem der bor der, hvis der ikke er p-pladser nok til beboerne i området
Der skal være pladser til beboere og handlene, ikke vare levering
Der skal være plads til de lokale beboere og deres behov.
Der skal være parkeringspladser til beboerne, der har brug for bilen i det daglige til transport.
Der skal være færrest mulig biler i Indre By
Der skal være alternativ parkerings muligheder til beboere og erhvervsdrivende
Der skal tages højde for, at lokal samt udefrakommende trafik, som følge af nedlagte parkeringspladser og køreareal i middelalderbyen, ikke påvirker de omkringliggende bydele i negativ retning. Trafik- og miljøbelastning er i forvejen er i forvejen til større gene for majoriteten af skatteborgere udenfor middelalderbyen.
Der skal slet ikke være så mange biler i Indre By
Der skal også være plads til bilerne
Der skal ikke bygges flere underjordiske parkeringspladser f.eks. Dantes Plads, det genererer flere biler i byen, det er ikke bæredygtigt at bygge underjordiske parkeringspladser med beton. Desuden er det sværere at plante træer
Der mangler parkeringspladser i hele indre by
Der er ældre og dårligt gående, som så vil være udelukket fra at komme ind i middelalderbyen
Der er nedlagt rigeligt pladser allerede.Os der bor her , leder rigelig lang tid. der er meget negativt for bilister, sådan var det ikke for 30 år siden.
Der er mangel på pladser. De kunne også findes i parkeringshuse.
Der er jo mange beboere der skal hjem med indlkøbsvarer og de kan praktisk talt ikke parkerer som det er nu. Bliver der færre beboere og lejligheder med beboere bli'r det noget helt andet. Jeg synes der skal være plads til begge dele som nu
Der er ikke nok til os beboere som det er allerede. Derfor

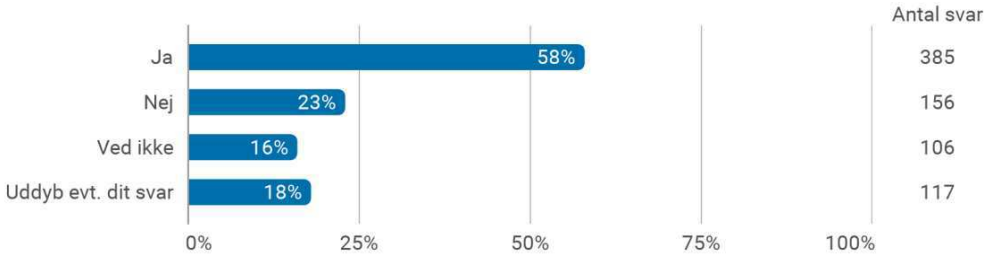
Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at nedlæggelse af parkeringspladser på gadeniveau i Middelalderbyen er en god idé - Uddyb evt. dit svar
Der er ikke nok parkering for beboerne
Der er ikke nok beboerparkering. Der skal være mere p-hus som Israels Plads før man nedlægger parkeringspladser på gadeniveau.
Der er i forvejen stjålet så mange p pladser at beboere og erhverv er presset magasin meget
Der er f få parkeringspladser i forvejen!
Der er behov for p-pladser, jeg syndes ikke der skal nedlægges uden der kommer en ordentlig erstatning. Flere p-huse under jorden fx.
Der er allerede nedlagt tilstrækkeligt mange. De frigjorte pladser bliver fyldt op af restauranter og cafeer. Så nu ligner det Dyrehavsbakken de fleste steder. Det medfører en frygtelig uro og bidrager ikke til den historiske fortælling. Vi bliver fremmedgjort i vores egen by
Der er allerede få pladser. vi har brug for pladser som beboere og til gæster og besøgende i området
Der bør slet ikke kunne parkeres privat i Middelalderbyen - medmindre man er handikappet og beboer
De skal ubetinget erstattes af underjordisk parkering
De her spørgeskema har altid så meget bias mod Enhedslistens politik. Det er ikke i orden. Men svarer så godt jeg kan
De er svært at finde pakering når du bor i byen
Da det vil give plads til cykelister og mulighed for at udvide de meget smalle fortorvet. Feks i sværtegade er det nærmest umuligt som cykelist, da fodgængere går på gaden, da fortovene hælder meget skråt og er smalle. Men bilerne skal da ha et andet sted at parkerer. Og der er knap nok parkering til beboerne uden for middelalderbyen. Så det må ikke gå ud over dem
Da der ikke er nok beboer p i phusene, mangler der p pladser
Bør forbeholdes beboere og virksomheder/håndværkere
Byen dør uden biler
By død
Borgere skal IKKE administreres, vi er voksne mennesker.
Borger med bil betaler også kommuneskat men det er kun bilejerne der bliver straffet. Det hænger ikke sammen.

Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at nedlæggelse af parkeringspladser på gadeniveau i Middelalderbyen er en god idé - Uddyb evt. dit svar
Bilerne ødelægger byen. Forestil jer en by uden biler. Det ville jo være så skønt. Det er måske en utopisk drøm for nuværende, men det er den vej verden bliver nød til at gå, og hvis København går i den retning, vil vi blive en endnu større inspiration for byer rundt om i verden end vi allerede er i dag.
Bilerne skal ud af Meddelalderbyen
Biler inde i byen er en uskik. De er voldsomt pladskrævende og vi har gode alternativer i form af cycling og offentlig transport.
Bilen er kommet for at blive. Lev med det
Beboerne har brug for alle de parkeringspladser, der er nu. Israels Plads er ikke nok.
Beboere skal kunne parkere
Beboere med P-licens er i forvejen presset på muligheder
Beboere bør have fortrinsret til parkering nær bopæl
Allerede nu kan P-vagterne ikke overkomme de mange ulovlige parkeringer

Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre mulighed for ikke-kommercielt ophold i byen (dvs. ingen udeserveringer)



Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre mulighed for ikke-kommercielt ophold i byen (dvs. ingen udeserveringer) - Uddyb evt. dit svar
Ønsker ikke nedlæggelse af parkeringspladser
utydeligt spørgsmål!
se tidligere svar
se forudgående svar

Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre mulighed for ikke-kommercielt ophold i byen (dvs. ingen udeserveringer) - Uddyb evt. dit svar
men jeg ønsker IKKE flere nedlagte parkeringspladser
larm larm larm, mere druk.
kan der ikke være både ikke-k og kommercielle?
jeg ønsker IKKE flere udeserveringer
ikke mere udeservering
i hvert fald en 70% ikke-kommercielt ville være demokratisk, men lidt mere udeservering ville bidrage positivt efter min mening
gerne mere udeservering
generelt, ja - dvs. ikke flere udeserveringer end nu
flere udeserveringer om natten vil genere især hvis denæringsdrivende benytter arealerne til at stable stole bord musik og andet op som spærrer fortove og hindrer den almindelige færsel på fortove og hjærner
det bliver bare til "bajer pladser"
der skal ikke nedlægges parkeringspladser
der skal ikke fjernes parkeringspladser
der kommer mere uro
der er nok steder at få mad og drikke...
der er grund til frogøre flere arealer - de vil bare blive misbrugt af nattelivs gæster til støjende samling
der er for mange udendørs serveringer med gene for os gående
Vores byrum er generelt alt for kommercialiseret
Vigtigt at reglerne om udeservering overholdes, og at der bliver skredet ind over for ikke bevilgede udeserveringer - bla er der mange udeserveringer på de smalle fortov i stræderne (fx brolæggerstræde og knabrostræde.)
Vi skal ikke lave København om til Disneyland.
Vi har brug for meget mere udeservering til at skabe hyggemiljø der giver et skønt værested i byen

Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre mulighed for ikke-kommercielt ophold i byen (dvs. ingen udeserveringer) - Uddyb evt. dit svar
Udeserveringer altid positivt
Udeservering tjener ikke byens rum positivt, da rummet vil være begrænset til betalende gæster. Nyfundne arealer skal benyttes til offentlig rum.
Udeservering skal ikke bruge parkeringspladserne
Udeservering i dag og aftentimer vil være fint, men ikke udeservering efter f.eks. kl. 22.
Udeservering er en væsentlig kilde til det store affaldssvineri på fortorve og pladser. Kommunen svigter helt den af husejerne betalte rengøringspligt. rengørings
Så kan p-pladserne reetableres, når det viser sig, at der er behov for det.
Syntes ikke-statslige p pladser skal nedlægges
Synes ikke der skal nedlægges parkering. Bias i spørgsmål. Men hvis der gør må det gerne bruges til kommercielle formål
Skal ballanceres
Rigeligt med udeserveringer - skal i hvert fald nøje vurderes. Vigtigt med ikke-kommercielle opholdsrum.
Ophold = stop af flow. Der er masser af gode muligheder idag for at finde en krog og sætte sig, men at bygge en metropol op omkring "ophold" er som at trække stikket ud af dit tv. Det giver ikke en bykultur, hvor 'verden er på vej'. Flytter sig.
Nuværede udeserveringer fylder allerede nok
Natteåbne diskoteker og klubber indebærer at folk opholder sig udenfor til stor gene for naboer. Der foregår en del hård narkoaktivitet i tilknytning hertil, kriminel aktivitet der alle ugens dage og i alle døgnets timer indebærer utryghed for naboer i nærområdet
Nattelivet vil tage ophold og deraffølgende råb og skrig, bræk og affald
NEDLÆG IKKE PPLADSER. der kan sagtens være udeservering i dagtimerne, udskænkningsstederne skal forpligte sig til rigelige og let tilgængelige toiletforhold, samt at rengøre/oprydde arealerne dagligt omkring udskænkningsstederne
Mener ikke p-pladser skal nedlægges
Men områder bør også kunne bruges til rekreative formål.
Men kræver at bilerne ikke kommer ind i byen udefra

Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre mulighed for ikke-kommercielt ophold i byen (dvs. ingen udeserveringer) - Uddyb evt. dit svar
Men jeg er imod nedlæggelse af parkering
Men der må godt være udeservering også
Meget skrald og uro kommer fra bygæster som har købt alkohol i døgnkiosker m.m. Det roder og larmer langt mere end udeserveringer.
Mangler en svarmulighed: Både og. Både ikke-kommercielt og kommercielt ophold kan styrkes.
Lad være at nedlægge parkering
København er en skøn by. Centrum af enhver hovedstad i Europa ville være stolte over at være som KBH. Alle mine udenlandske venner ELSKER KBH. If it aint broken - dont fix it:-)
Kommer jo helt an på hvad der menes med ikke-kommercielt ophold. Spiritus og dope om aftenen er fx ikke en god ide
Jeg tror ikke på, at kommunen vil overholde regel om ikke-kommercielt ophold
Jeg synes ikke der bør nedlægges P-pladser. Det er landets hovedstad, og det bør være mulighed for parkering.
Jeg synes det giver et dejligt gadeliv med udeservering på gaden. Det var en god ting under corona at der blev givet adgang til dette
Jeg synes IKKE p-pladser skal nedlægges
Jeg ser ingen grund til at kommerciel anvendelse ikke også er rimelig. Udeservering er også med til at skabe byliv
Jeg ser gerne flere caféer men ikke mere natteliv
Jeg mener ikke, at parkeringspladser skal nedlægges.
Jeg mener ikke, at parkeringspladser skal nedlægges.
Jeg mener at arealer generelt skal bruges til alt andet end biler. Kun 27% af Københavnerne kører bil på daglig basis. Så biler i byen kommer udefra. Med andre ord betaler Københavnerne for den os, larm og parkering-kaos vi opgiver os af. Vejbaner optager generelt alt for meget. Prioriter cykelister og forgængere
Jeg er jo imod nedlægning af parkeringspladser... så om der skal være endnu flere serveringsmuligheder eller ej, ved jeg ikke- Jeg synes, der er nok
Ja hvis områder ikke bliver holdeplads for cykler eller romaer
Ingen biler i middelalderbyen

Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre mulighed for ikke-kommercielt ophold i byen (dvs. ingen udeserveringer) - Uddyb evt. dit svar
Indre by minder efterhånden om Sunny Beach...
Imod nedlæggelse
Ikke-kommercielt ophold er lig partyzoner om natten
Ikke-kommercielt ophold ? Hvad skal det sige ? Jeg tror bare der bliver ophold for bander og andre
Ikke helt men fortrinsvis ikke- kommersielt
Ikke flere fulde børn og unge i midtbyen
Idag er størstedelen af al udeservering i kommunen i Indre By. Vi skal have en by i balance som er spændende generelt og ikke har områder med for meget udeservering og områder med ingen udeservering. Dette ville også ligge i tråd med de strategier, som kommunen har vedtaget.
I Danmark er vejret kun godt meget få måneder om året. Jeg mener at der skal være liv i byen og byen skal bruges til udeserveringer, så derfor giver det ikke værdi for byen blot at beplante nedlagte parkering. Jeg mener der skal være mulighed for at bruge sin bil i byen ligesom i andre byer. Jeg har ikke noget imod at det er besværligt at parkere i byen, men jeg synes det bør være flere muligheder for at kunne holde 30 min-1 time for at hente og handle i sin egen by som man bor i. Det kan man øvrige storbyer i europa både i Tyskland, Frankrig, Italien og selv i Sverige i Malmø. Jeg som københavner skal ikke skulle køre langt væk fordi sin egen by ikke er tilgængelig. Det giver ingen mening. De trafikale hoved-færdselsåre igennem københavn burde lavet i tunneller under jorden, så ville der ikke være så meget gennemkørende trafik.
Hvis mere udeservering er det vigtigt at det KUN er i dagtimerne pga støjen
Hvis man er så dum, at man nedlægger parkeringspladser i indre by, så skal det altså ikke kun være til fjollede småparker med Lego-bænke og potteplante-træer, hellere udskænkning, så man kan dulme sin sorg over, at politikerne ikke forstår, hvad der giver liv i en by. Provinsen døde pga gågader.
Hvis det fremmer fodgængere incl. barnevogns-klapvogns-kørestols-og rollatorbrugeres færdsel
Hvis der stadig er plads til at gå
Hvad er "ikke-kommercielt ophold"? Jeg foretrækker almindelige butikker, købmand, bager etc. for såkaldte "byrum", hvor folk kan drikke og larme. Se bare hvordan Kongens Have er endt.
Hellere udeservering end blot bænke og tomt fortov (som eks. i den nye cykelgade i Vendersgade, hvor en stor del af det nye fortovsareal blot er brosten uden mulighed for nogen form for ophold)
Hellere grønne pusterum
Giv bedre plads til gående, cykler og udeservering i prioriteret rækkefølge

Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre mulighed for ikke-kommercielt ophold i byen (dvs. ingen udeserveringer) - Uddyb evt. dit svar
Gerne udeservering i rimeligt omfang.
Gerne udeservering
Gerne mere udeserveringer
Gerne mere udeservering
Forstår ikke spørgsmålet
Det skal være en blanding af det der er i dag - bare mere.
Det er vigtigt at undgå yderligere tivolisering og få turisterne mere ud af bykernen
Det er som om det er vigtigere med udeservering end mulighed for at sætte sig og nyde pladsen
Det er et ledende spørgsmål, som implicerer at man accepterer nedlæggelse af flere parkeringspladser.
Det er allerede nu vanskeligt at færdes som gående/svagtseende, fordi så mange cafeer/butikker bruger fortovene
Det afhænger af det konkrete område. Nogle steder giver mere udeservering mening, andre steder ikke-kommercielt. (Og I har stadig fejl i skemaet. Jeg kan ikke give et var OG uddybe)
Der skal plantes frugttræer, frugtbuske og blive plads til åndehuller, hvor man kan nyde stilheden fra bilstøj
Der skal ikke nedlægges parkeringspladser
Der skal ikke nedlægges p pladser
Der skal ikke nedlægges flere P-pladser, end der allerede er.
Der skal ikke frigøres flere P-pladser
Der må gerne være udeservering, men med visse restriktioner som fx, at det kun skal være indtil kl. 22 på hverdage/søndage og til kl. 01 fredage/lørdage, måske med udvidelse i juni, juli, august.
Der er vist udeservering nok, så det er dejligt hvis beboere og gæster også kan sidde ned på steder hvor der ikke står en tjener 10 sekunder efter.
Der er tilstrækkelig med udeserveringer .
Der er så rigeligt med ude servering, der er mere brug for steder man bare kan opholde sig uden at skulle bestille mad og drikke

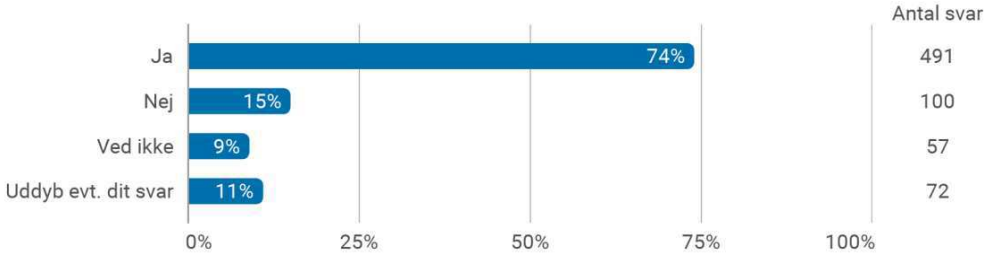
Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre mulighed for ikke-kommercielt ophold i byen (dvs. ingen udeserveringer) - Uddyb evt. dit svar
Der er rigeligt med udendørsservering og det skal ikke
Der er rigelig larm i byen i forvejen, vi behøver ikke flere støjende områder
Der er i forvejen mange udeserveringssteder i området.
Der er i forvejen mange muligheder for "ikke kommercielle ophold" i Middelalderbyen. Mange bliver endda ikke brugt.
Der er en uhensigtsmæssig fordeling af udeservering og øvrige friarealer pt. Ex er Gråbrødre Torv, Kultorvet o.a fuldstændig domineret af restauranter, der i øvrigt ikke betale en krone for brug af offentlig areal. Sviner og roder. Man kan ikke engang sidde på rundbænken om platantræet på Gråbrødre.
Der er alt for mange (og urentable) serveringssteder i middelalderbyen
Der bør lægges vægt på at, der ikke sker en spil-over effekt - så tivolisering undgås
Der bør ikke nedlægges parkeringspladser i Middelalderbyen
Der bør ikke nedlægges parkeringspladser
Der bør ikke nedlægges p-pladser, medmindre der er alternativer
Den kommercielle udnyttelse/brug af de fælles kommunale arealer (fortove, gader, pladser) er i forvejen alt for voldsom.
De må holde sig på torve og fortove
Bænke, grønt og kreative byrum
Bænke med frit ophold tiltrækker romaer og skaber utryghed
Byen skal være levende og ikke at frilandsmuseum for de få.
Behøver ikke være et enten eller - vurdering for de enkelte "nye" arealer
Behold P pladser og begræns restauration,Barer etc.
Begge dele. Både cafeer og grønne områder/legepladser er fint
Balancen mellem beboere besøgende handlende og transit skal stabiliseres

Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre mulighed for ikke-kommercielt ophold i byen (dvs. ingen udeserveringer) - Uddyb evt. dit svar
Arealerne skal bruges til det der er behov for, om det så også er til udeservering nogle steder, så er det fint. Princip beslutninger om brug af arealerne er håbløst

Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre mulighed for mere grønt i byen



Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre mulighed for mere grønt i byen - Uddyb evt. dit svar
Ønsker ikke nedlæggelse af parkeringspladser
vi har rigeligt, det bliver kun til fest og larm
se forudgående svar
mere grønt giver plads til frisk luft, fugle til bestøvende insekter og til en større ro. blot disse anlæg og beplantninger er ordn således, at man kan færdes som ældre og som synshandicappet
men jeg ønsker IKKE flere nedlagte parkeringspladser
men der skal ikke nedlægges parkeringspladser
masser af grønt, men varsom med træer. De bliver brugt til toiletter
jeg synes ikke flere parkeringspladaer skal nedlægges
hellere blomsterkummer og buske end store træer
det vil være godt for klima og beboeres almene velbefindende
der skal ikke nedlægges parkeringspladser
der mangler parkeringspladser.
der er rigeligt grønt

Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre mulighed for mere grønt i byen - Uddyb evt. dit svar
Vi har ikke brug for grønt i byen, vi har brug for for ro og orden
Vi er en by ikke en Tivoli.
Selvfølgelig. Hvad skulle vi ellers bruge arealerne til?
Se tidligere svar
Og bedre mulighed for at gader ikke er ensrettede for cyklister
Nedlæggelse af parkering kan give virkninger, der ikke opvejes af velduftende rosenbede.
Nedlagt parkering øger trafikken, da folk kører rundt og leder efter en parkeringsplads i længere tid end i dag
NEDLÆG IKKE PPLADSER
Mere grønt - mindre trafik og mindre støj og forurening
Mener ikke der skal nedlægges p pladser - det er en by
Men måske nok ikke lige der, hvor bebyggelsen er allertættest.
Men jeg er imod nedlæggelse af parkering
Med træer og grønne områder dog ikke plasteret til med bænke som giver plads for unge mennesker til at holde fester om natten
Lær af Berlin, hvor der er mange træ, eller parkerne i de Sydeuropæiske storbyer.
Legepladser og grønne områder mangler
Ledende spørgsmål. Se tidligere svar.
Jeg synes ikke parkering skal nedlægges
Jeg synes ikke der bør nedlægges P-pladser
Jeg mener ikke, at parkeringspladser skal nedlægges.
Jeg mener ikke, at parkeringspladser skal nedlægges.
Jeg mener ikke, at der skal nedlægges parkeringspladser

Indre By Lokaludvalg

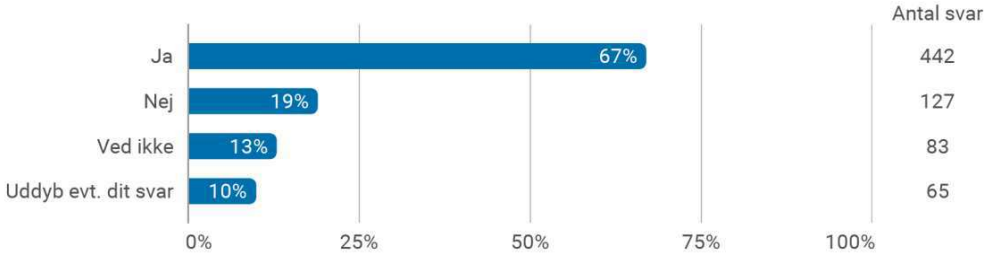
Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre mulighed for mere grønt i byen - Uddyb evt. dit svar
Jeg mener ikke nødvendigvis at nedlagte parkering vil gøre byen mere grønt. Det er de befastede arealer, som der kan udføres anlægsmæssigt med grønne tiltag. Dernæst at kikke på og løse gennemkørelse igennem københavn til amager og fra lyngbyvejen og gennem byen osv.
Jeg mener ikke at der skal fjernes mere parkering uden at I flytter parkering til f.eks. nye parkeringshuse/-pladser
Ja, men ikke i de smalle gader
Ja, hvis det bliver holdt og ikke hærget, som ses mange steder i byen på dødsruten
Ja! helt sikkert! bare også andre steder
Ja men mere grønt er ikke nok. Der er også behov for steder til sorteringspunkter og cykel-/ladcykelparkering eller bare plads. Et grønt område vil indsnævre vejbanen. Idag er der områder med trafik, som der også vil have det fremadrettet, hvor ekstra plads i gaden til ingenting er det der gør forskellen på at trafik er muligt.g
Ja Og andre ting - socialt - ude servering osv
Indre by burde være en by for alle - også for de faste beboere med biler. Ikke kun en park for unge studerende på midlertidigt ophold under studiet.
Imod nedlæggelse
I de smalle middelaldergader ødelægger træernes rødder de gamle fredede ejendommes fundamenter. Og de ændrer på fugtbalancen i en grad som de gamle ejendomme ikke har set før. Det er ejerne der ender med skader og store udgifter til opretning. Aktuel erfaring nu fra vores ejerforening!
Hvis p. pladserne SKAL nedlægges, så er grønt da bedre end så meget andet.
Godt for miljø i store byer med meget biltrafik
Fordi der ikke skal nedlægges flere P-pladser.
For det første går jeg ikke ind for at nedlægge parkeringsarealer, og hvis man gør det, skal der mindre grønt, mere udskænkning
Folk urinerer i potter og op ad træer, som ikke kan tåle det. Træerne ved Trinitatis døde p.gr.a. for meget urin!!!
Endelig ikke noget grønt. Det betyder tis og ekskrementer.
Det ville pynte lidt på det hele
Det fører kun til mere fest og affald

Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre mulighed for mere grønt i byen - Uddyb evt. dit svar
Det bliver desværre ikke træer for der er intet at gro i, andet end fjernvarmeledninger og deslige.
Der skal være mere grønt i vores by. Hvis der kommer mere grønt, så bliver vi alle sundere og gladere.
Der skal plantes flere træer end foreslået
Der skal plantes 100.000 træer, som Københavns kommune har planlagt + vilde blomster, så vi får mere biodiversitet i byeb
Der skal ikke nedlægges parkeringspladser
Der skal ikke nedlægges p-pladser, før der er etableret alternative p-pladser
Der skal ikke nedlægges p pladser
Der skal ikke nedlægges flere parkeringspladser
Der skal ikke nedlægges flere p pladser
Der er rigeligt grønt - se iøvrigt tidligere svar
Der er masser af parker i byen i forvejen
Der er f få parkeringspladser i forvejen!
Der bør ikke nedlægges parkeringspladser i Middelalderbyen
Delvis
Både og, det skal det også, men ikke kun
Behøver ikke være et enten eller - vurdering for de enkelte "nye" arealer
Behold p-pladser
Behold P pladser og begræns restauration,Barer etc.
Bebyggelsesprocenten er alt for høj grundet inddraget havneareal
Anerkender ikke at der er en sammenhæng mellem træer/grønt og parkeringspladser. Det lyder som en politisk forestilling om at gøre nedlæggelsen afparkeringspladser mere spiselig.

Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre forhold for fodgængere



Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre forhold for fodgængere - Uddyb evt. dit svar
Ønsker ikke nedlæggelse af parkeringspladser
og cykler
men jeg ønsker IKKE flere nedlagte parkeringspladser
hvor der er plads, fordi parkerede biler ellers optager pladsen, kan det gående liv blomstre.
forhold for fodgængere er mange steder blevet besværliggjort af kommunens leflen for cafelivet
for fodgængere og for cyklister - mere regulering af cykling
fodgængere og cyklister
fodgængere har fine forhold allerede
fodgængere er trængte nu, bl.a. på grund af at anden traffik fylder på gangarealer
det vil ingen indflydelse have for fodgængere
cykelparkeringer blokerer for fodgængere...fortov blokeres af cykler ikke biler.
Yes, Yes, yes! også i de omkringliggende kvarterer
Spørgsmålet er hvem fodgængere er. Er det larmende crosfittere, løbeklubber ellercanden fysisk træning
Se tidligere
Samt byrum
P-pladser skal ikke nedlægges

Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre forhold for fodgængere - Uddyb evt. dit svar
Og også cykler, som det er nu, kører biler med utrolig lidt respekt for cykler i indre by. De kan blive meget vred, hvis de føler man kører for langsomt og er i vejen for deres fremfærd. Her tænker jeg især på gennemkørslen over klosterstræde og hyskenstræde som benyttes som bilfremvisningsparade.
Og når der gives bedre mulighed for fodgængere bør det være afskærmet således at dette ikke bliver muligt st cykle der eller smide cykler der så svagtseende eller blinde falder over disse ligesom mange andre steder i midelalderbyen
Og cykler
Ofte trangt for fodgængere på fortove
Nedlagt parkering øger trafikken, da folk kører rundt og leder efter en parkeringsplads i længere tid end i dag
NEDLÆG IKKE PPLADSER
Mindre støjende og forurenende trafik, dvs. TUNG trafik
Middelalderbyen er ideel til fodgængere, men for smalle gader til cykler og biler
Men jeg er imod nedlæggelse af parkering
Med disse spørgsmål antager I, at man accepterer at der nedlægges parkeringer.
Mange steder er det decideret farligt at gå. Fx Nørregade. Det kan ikke være rigtigt, at så store dele af byen er på bilisternes præmisser. Især ikke når kommunen har en ambition om at der skal køres mindre i bil. Så må I også gøre det mere behageligt at gå og cykle.
Jeg syntes der er gode forhold for fodgængere allerede - mere grønt og ude Liv- cafe / restaurant
Jeg synes ikke, der skal nedlægges parkering for beboere og håndværkere
Jeg synes ikke parkering skal nedlægges
Jeg synes ikke der bør nedlægges P-pladser
Jeg synes at gående har udemærket plads i københavn, som det er nu. Jeg både går og cykler hver dag i indre by. Jeg synes det er hovedtrafikken der er en udfordring igennem byen. Der burde sættes fart på at få tunnelforbindelsen til amager.
Jeg mener ikke, at parkeringspladser skal nedlægges.
Jeg mener ikke, at parkeringspladser skal nedlægges.
Jeg mener ikke, at der skal nedlægges parkeringspladser

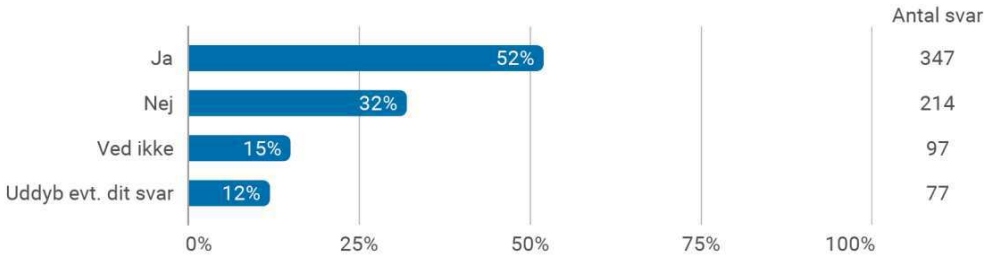
Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre forhold for fodgængere - Uddyb evt. dit svar
Jeg mener ikke man som gående i middelalderbyen har de store problemer
Jeg mener ikke der skal nedlægges flere parkeringspladser
Jeg mener ikke at der skal fjernes mere parkering uden at I flytter parkering til f.eks. nye parkeringshuse/-pladser
Ja, nedlagt cykelparkering giver bedre plads på fortorvet!
Ja, men ikke i de smalle gader
Ingen trafikmåling underbygger tilsyneladende spørgsmålet
Imod nedlæggelse
Idag er ingen plads til fodgængere pga. biler, cykler og udeservering
Idag er for mange områder, som man har gjort bredere for at tilgodese fodgængere, blevet mindre fremkommelige. Den ekstra plads bruges til udeservering lovlig og ulovlig og cykelparkering. Uden en klar strategi for dette, vil bredere fortov ikke give en bedre fremkommelighed.
I tilfælde af bedre forhold for fodgængere skal man sikre sig, at cyklisterne ikke køre der, da det skaber utryghed.
Hvor det er relevant
Fodgængere har fine forhold i forvejen.
Fodgængere er ensbetydende med larm og tis.
Er der da ikke plads nok nu?
Det skal gi bedre forhold for bilister
Der skal være flere fortove, så cyklerne ikke kører fodgængerne ned. Gågader duer ikke mere, da cyklister ikke respekterer, at man ikke må cykle i gågader. Der skal sættes skilte op, der fortæller, at det er forbudt at cykle i gågader. Der skal være en synlig ordensmagt til at sørge for at der ikke cykles. Eks. Kongens Have hvor der stod, at man fik bøde på 1000kr , hvis man cyklede der
Der skal ikke nedlægges pladser
Der skal ikke nedlægges parkeringspladser
Der skal ikke nedlægges p pladser

Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre forhold for fodgængere - Uddyb evt. dit svar
Der skal gøre plads til beboerparkering
Der er rigelig plads
Der er f få parkeringspladser i forvejen!
Der er allerede tilstrækkelig gågader
Der er allerede gode forhold for fodgængere
Der bør ikke nedlægges parkeringspladser i Middelalderbyen
De gående har ikke behov for flere nedlagte P-pladser.
Bør bruges til at forbedre dagligdagen for områdets beboere som mister fleksibilitet og muligheder ved fjernelsen af p-pladser. F.eks nedgravede skraldeindkast, flaskepantanlæg, bogbyttestationer, læskærmet p-plads for knallert/elscooter, gratis parkering for håndværkere på job i området (ny tendens nu er at håndværkertilbud alle har en startudgift 500 kr til parkering for at tage et job i Middelalderbyen)
Bredere fortove
Behold P pladser og begræns restauration,Barer etc.
Bedre forhold for fodgængere opnås i særlig grad ved at fjerne udeserveringer og cykler.

Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre forhold for cyklister



Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre forhold for cyklister - Uddyb evt. dit svar
Ønsker ikke nedlæggelse af parkeringspladser

Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre forhold for cyklister - Uddyb evt. dit svar
selv om jeg er cyklist, så opfatter jeg cyklisterne som et stort problem. Måske vil mere plads hjælpe, men der er brug for en mentalitetsændring hos cyklisterne, så de lærer at tage hensyn til hensyn til andre både cyklister og gående. Der køres vildt, hurtigt, hensynsløst både på gangarealer, mod ensretning m.m.
nogle steder men hellere grønt
nedlagt parkering øger trafikken, da folk kører rundt og leder efter en parkeringsplads i længere tid end i dag
men jeg ønsker IKKE flere nedlagte parkeringspladser
men i sammenhæng med at cykler får dedikerede p-pladser så der ikkke opstår "koral-rev" over alt
ikke sandt, cykler har alle rettigheder i byen.
færre cyklister i Middelalderbyen, tak
fodgængere og cyklister
der mangler cykelparkeringsmuligheder
de fylder rigeligt og kører hensynsløst
de cykler allevel hvor det passer dem...
cyklisterne respekterer ikke de dårlige pladsforhold i de smalle gader, så idet parkeres både biler og cykler uden for middelalderbyen og man går til fods - evt. små gratis elbusser som i Rom
cyklister er meget generende fordi der bliver kørt meget rådene
cykler har allerede fine forhold
Yes! Også i de omkringliggende kvarterer
Vigtigt at skabe plads til cykel-, især ladcykelparkering
Utilfreds med hurtige køretøjer, fx elcykler
Tværtimod... 99 % af alle cyklister i indre by overholder ikke færdselsloven og er til stor gene / fare for alle andre! Det er vel ikke en naturlov, at bare fordi man er på cykel, skal gaderne ryddes, og der bliver kastet rosenblade efter en :-) Det kunne være dejligt med et stort fodgængerområde (på nær beboere i bil) og uden bjerge af cykler, der står henkastet på hvert et gadehjørne.
Specielt til parkering af cykel

Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre forhold for cyklister - Uddyb evt. dit svar
Som vi allerede ser kan cyklisterne ikke overholde færdselsloven. Cyklerne skal ud af byen. Politiet kan ikke løfte opgaven.
Se tidligere svar
Nogen mangler at fonde en ordentlig løsninger cykler; herunder især parkering af dem, ikke mindst ladcyklerne, som tager et helt fortov, hvilket er skidt for barnevogne og rollatorer
NEDLÆG IKKE PPLADSER
Måske. Det er jo lidt en slagmark, når man begiver sig ud i trafikken blandt de sygt aggressive cyklister.
Men jeg er imod nedlæggelse af parkering
Men det er ikke sikkert, at det er praktisk mest formålstjeneligt!
Meget træt af cyklister som cykler i gågaderne
Kun, hvis der sker en klar adskillelse af fodgængere og cykeltrafik
Jeg vil hellere gå end cykle
Jeg synes ikke parkering skal nedlægges
Jeg synes ikke der bør nedlægges P-pladser
Jeg mener ikke, at parkeringspladser skal nedlægges.
Jeg mener ikke, at parkeringspladser skal nedlægges.
Jeg mener ikke, at der skal nedlægges parkeringspladser
Jeg mener ikke at der skal fjernes mere parkering uden at I flytter parkering til f.eks. nye parkeringshuse/-pladser
Ja, etablering af cykelstier
Ja, der er for mange gader som er ensrettede for cyklister
Ja så de ikke cykler på fortovene
Imod nedlæggelse
Ikke hvis de kører som død og helvede, fordi der ikke er biltrafik

Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre forhold for cyklister - Uddyb evt. dit svar
Ikke før cyklisterne ikke begynder at overholde færdselsloven, og holder sig til vejen ikke fortove, gågader osv. mens de cykler i fuld fart
Hvor det er relevant
Hvis det ikke går ud over fodgænger
Hvis det giver cykelparkering som giver os der bor her mulighed for at komme ind og ud af vores bolig som i dag ofte er næsten umuligt
Hvis cykelparkering så ja. Der er meget få steder i Middelalderbyen, hvor cyklister ikke kan komme frem. Så skulle det være fordi at personer tror at gader med trafik er gågader eller fordi man har en blandet cykel-/gågade uden nogen kultur for hvordan disse gader skal fungere. For mange cyklister glemmer at holde øje med trafik fra sidegader, der er mange af i Middelalderbyen.
Hvis cykelparkering kan løses tilfredsstillende er cykler ikke et problem - men lige nu flyder byen med "døde" cykler.
Har intet imod cykler. Men de er blot alle steder i forvejen, og tager ikke megen hensyn til andre end dem selv.
For meget cykelpakering generer lige så meget som bilparkering. Visse steder minder cykelparkering om skrotbunker af efterladte cykler. Der mangler en god løsning på cykelparkering.
Enkelte steder: JA, Ofte: Nej.
Der skal ikke nedlægges parkeringspladser
Der skal ikke nedlægges p-pladser , før der etableres alternative p-pladser
Der skal ikke nedlægges p pladser
Der mangler basalt fokus på 'den gode cyklisme-kultur'. Vi skal stille krav til at alle der færdes på hjul i vores by skal godkendes dertil. Testes før de slippes løs. Alle med motor skal have kørekort og kan sanktioneres. En yderligere lempelse af forholdene for cyklister er direkte uansvarligt. Hvordan f.eks håndterer vi de nye elcykeltyper der kan kører 50 km/t på en cykelsti? Eller de mange hotelturister der slingrer rundt på hotelcykler uden at kende en eneste færdselsregel? Styrk trafikkulturen nedefra før vi åbner for mere. Hvad betyder 'bedre forhold'...?
Der er rigeligt med cykelstien i byen dog benytter cykelister ikke disse men heller fortorv eller fodgængerfelter
Der er fint plads til cyklister. Det er selvfølgelig godt at der er cykelstier alle steder. Men hvis hastigheden er 40 km så er det ok der ikke er cykelstier. Der skal skilte op til både bilister og cyklister og el- cykler om at "tag hensyn til hinanden". Der burde indføres som i de tyske byer at man kan cykle på fortovet og på gågader. Alle gør det alligevel, så gør det lovligt. Der skal laves en kampagne om at alle skal tage hensyn til hinanden og som cyklist skal man også køre langsomt hvis det er nødvendigt for sikkerheden.
Der er fine forhold for cykler, og der skal ikke være cykler på forgænger arealer

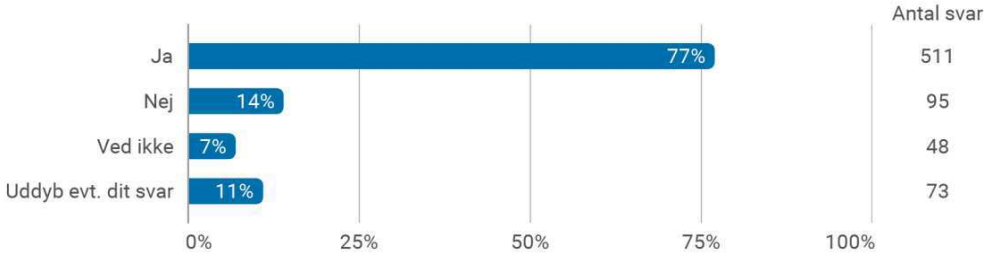
Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre forhold for cyklister - Uddyb evt. dit svar
Der er f få parkeringspladser i forvejen!
Der bør ikke nedlægges parkeringspladser i Middelalderbyen
De vælter over det hele - man bør hellere begrænse
De kører som sindssyge i byen
De fleste cyklister i kbh er sindssyge. Jeg cykler selv til arbejde, fra middelalderby (ny vestergade) til indre ny (pilestræde) og jeg gør alt for at undgå cykelstier, hvor roadrage florerer.
Cyklisternes hensynsløse adfærd er i forvejen til gene for både gående og bilister.
Cyklisterne skal også have en øvre lovlig hastighedsgrænse - og i øvrigt lære at overholde færdselsreglerne - gerne ved hjælp af en intensiveret politiindsats.
Cyklisterne fylder i forvejen for meget i Middelalderbyen
Cyklisterne fylder allerede meget. Ofte er man som fodgænger tvunget til at gå på kørebanen, fordi fortovet er spærret af parkerede cykler, og cykelstien er for farlig at gå på.
Cyklisterne er overalt i forvejen. Jeg tror ikke at det bliver bedre ved at give dem endnu mere plads.
Cyklister smider deres cykler alle vegne, så det får ingen forskel.
Cyklister i de smalle gader tager meget lidt hensyn til de gående
Cyklister er den nye fare for fodgængere - vi har nok af dem.
Cyklister er blevet alt for dominerende i den indre by. De overholder ikke færdselsreglerne og der er ikke politi i gaderne til at stoppe dem. Det gælder såvel gågader som ensrettede gader.
Cykler er gode og vigtige, men i dag bliver de parkeret på alle steder, på tværs af fortove, se blot langt Frederiksborggade ved metoren og alle andre steder , bundter og spærrer for gående - ikke mindst for synshandicappede. Hvis nedlæggelse af parkeringspladser kunne modgå disse tendenser, kunne det måske være en god ide, men jeg har opfattelse af, at så vil uordentlighed og sløset parkering blot brede sig endnu mer
Cykelterrorisme i Middelalderbyen er næste dagsorden. Væk med dem fra gågaderne. Og forbyd el-cykler der terroriserer mere end bilisterne. Det er en skandale. Få nogle af det Politi der elsker at sidde i deres biler og køre i gågaderne, i stedet for at gå og være tilstede.
Cykelparkering er en udfordring, så prøv at få nogle flere af dem - der kan stå 10 cykler for hver bilparkeringsplads, der nedlægges.

Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre forhold for cyklister - Uddyb evt. dit svar
Biler i byen er vigtig for os der bor der
Besøgende som kommer til beboere mm kan ikke forventes at være cyklister.
Behold P pladser og begræns restauration,Barer etc.

Jeg mener generelt, at en hastighedsgrænse på 30 km/t i Middelalderbyen er en god idé



Jeg mener generelt, at en hastighedsgrænse på 30 km/t i Middelalderbyen er en god idé - Uddyb evt. dit svar
vil ikke blive overholdt
ved så lav hastighed vel alle gående og cyklende ikke respekterer bilerne
skal også gælde for cykler
skal også gælde cyklister !!
skaber trafikpropper
og fartkameraer plus støjkontrol i bilen
men gerne kun 20 km/t
kørsel efter forholdene, er at foretrække. politiet skal have bedre mulighed for at bestemme hvornår der er tale om for hurtig eller hasarderet kørsel. men ofte er 30 km en fin hastighed
kun hvis der laves fast fartkontrol - det er det eneste der kan stoppe vanvidsbilister
kommer an på hvor
ja, det er vel allerede i praksis hastigheden..

Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at en hastighedsgrænse på 30 km/t i Middelalderbyen er en god idé - Uddyb evt. dit svar
helst 15 km/t
grænsen overholdes så ikke og der er ingen kontrol
gerne lavere og også for el-cyklister og knallerter
fint nok
endnu langsommere vil være bedre
det vil ikke blive overholdt, så derfor en dårlig ide
det er ikke engang muligt at køre 20, mange fodgængere på gaderne
der køres ikke så hurtigt nu, kun dem der kommer ind aften g nat for at feste
Vil foretrække bilfrie gader
Vejen jeg bor på er eks. 200 meter lang, hvilket betyder 6 sekunder for en bilist hvis hastigheden sænkes fra 40 til 30 kmt. For min skyld kan den sagtens sænkes til 20, understøttet af fotofælder på alle veje der "opfordrer" til højere hastigheder.
Tvivler dog på at det bliver overholdt.
Skal også gælde elcykler
Ses allerede i tyske byer, holland as Well. Vi er håbløst bagud.
Reelt set er jeg med på alt der gør livet mere besværligt for bilister i middelalderbyen. I min optik er den langsigtede plan helt at komme af med biler i bykernen.
Også for elcykler!
Også for elcykler
Og tag så og fartfælder op på strækning fra Kgs. Nytorv til Nørrevold, hvor motorcykler og muskelbiler giver den gas
Og gerne lavere - særligt ved tilladt kørsel på gågaderne (handicap-transport, varekørsel, kollektiv transport mm..)
Og forbud imod særligt støjende og forurenende køretøjer - såsom scootere
Og fartkontrol om natten. Muskelbiler er et KÆMPE problem for byens beboere.

Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at en hastighedsgrænse på 30 km/t i Middelalderbyen er en god idé - Uddyb evt. dit svar
Nu køres kun hurtigere af "festfolket" aften og nar
Nogle steder. Andre steder skal det være 40 eller 50 km/t. Det kommer an på vejens beskaffenhed og trafikale forhold.
Mindst mulig biltrafik og lav hastighed for de biler som køre i Indre By
Men enkelte steder må den gerne være lavere pga støj fra kørsel på brosten.
Meget god ide!! Bilerne kører så vanvittigt hurtigt i byen.
Mange cykler og alle wolt scootere kører over 30, så med mindre man går efter en kontrol også af disse, vil 40 km/t være en bedre ide
Man kan sjældent køre over 30 km/t i forvejen. Man sparker en åben dør ind.
Man kan alligevel sjældent køre hurtigere
Man er jo så ofte i fare når man bevæger sig rundt på cykel eller gående. Det føles så voldsomt med kæmpe biler som brager igennem byen med 50-60 i timen. Mere politi til at holde øje med bilisterne og nedsatte fartgrænser virker som et fornuftigt tiltag for at øge trygheden og gøre det mere behageligt at gå rundt og cykle rundt.
Jeg mindes ikke, at jeg på noget tidspunkt har kørt mere end måske 40 km/t i Middelalderbyen. Det kan jo ikke lade sig gøre. Brug penge mere fornuftigt end tusind ligegyldige skilte.
Ja, undtaget gennemfartsvej fx Holmens Kanal
Ja, men bør også gælde elcykler og løbehjul
Ja, inde i kernen af middelalderbyen, men ellers er 40 ok.
Ja og i de omkringliggende kvarterer
Ikke belyst gennem bl.a. ulykkesstatistik i materialet
I områder eller på variable tidspunkter gerne 20
Hastigheden skal ned på 20 km
H is folk må køre 50 km/t er de hurtigere fremme/væk
God ide hvis det overholdes. Muskelbiler der terroriserer området i aften og nattetimerne, følger ikke færdselsreglerne. Det har ingen konsekvenser på nuværende tidspunkt. Det er meningsløst at kontakte politiet, det har jeg forsøgt mange gange.

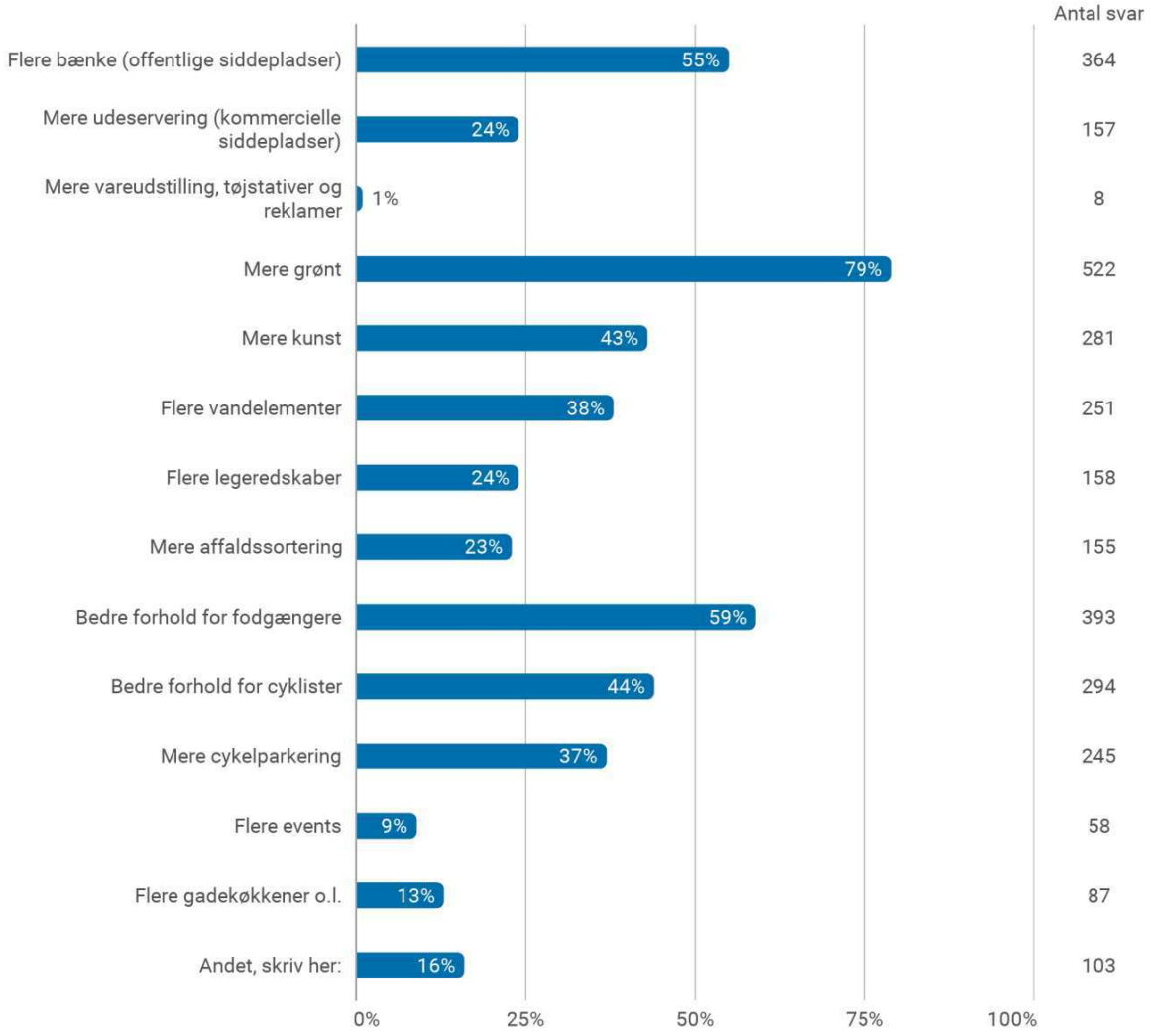
Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at en hastighedsgrænse på 30 km/t i Middelalderbyen er en god idé - Uddyb evt. dit svar
Gerne lavere hastighedsgrænse, f.eks. 15 km/t
For langsom afvikling af trafikken
Folk kører allerede meget forsigtigt i indre by. Det her ender bare med flere bøder og løser ikke noget
Eller lavere. Hvis ikke pullerter er en mulighed, så store vejbump
Eller lavere
Det øger trafikken, da folk skal bruge længere tid på at køre gennem byen
Det må godt være 20 km i timen
Det kunne også være 40 km/t, men så skal der mange skilte op så folk husker det. Også el-cykler
Det kommer an på hvilke gader i Middelalderbyen vi taler - H.C. Andersens Boulevard skal vel ikke endsættes til 30 km i timen
Det er jo reelt sådan allerede i de små gader, såfremt man kører hensigtsmæssigt
Det er ikke nødvendigt med højere fart undtaget udrykningskøretøjer
Det er helt tosset at man må køre hurtigere i så små gader.
Der skal være meget lav hastighed og kun tilladelse med el-biler, ingen store last biler, istedet skal varer omlades til mindre elbiler
Der køres forvejen efter forholdene. Så max 40 er mere passende med tanke på, at elcykler ogsåkører meget hurtigt.
Der er gader i Middelalderbyen, hvor det vil give god mening, men der er også nogle færdselsårer, hvor 30 km. i timen virkelig vil være til gene f.eks Holbergsgade, Niels Juelsgade, o.lign.
Der bør laves hastighedsgrænse for cyklister på 15 km/t. Cyklister udviser ikke i tilstrækkelig grad agtpågivenhed og mange opfatter cykelstier som "mortorvej" for cykler. Fodgængerovergang respekteres ikke. Bilister udviser ikke i samme udstrækning mangel fuld respekt. 30 km/t er OK med undtagelse af tidsrum 23-6, da er 50km rimelig
Der bør ikke kunne køres privat i bil i middelalderbyen — kun varekørsel i udvalgte tidsrum
De nuværende hastighedsgrænser er fine
Bør være mx 20 km/t

Indre By Lokaludvalg

Jeg mener generelt, at en hastighedsgrænse på 30 km/t i Middelalderbyen er en god idé - Uddyb evt. dit svar
Bilerne skal ud af middelalderbyen
Bedre trafik sikkerhed
40-50 km må være i orden - ellers skal det også gælde e cykler ect
40 vil være bedre
40 kmt er ok

Hvad ønsker du, at byrummene i Middelalderbyen skal bruges til i en fremtid med færre biler i området? (Du kan sætte flere krydser)



Indre By Lokaludvalg

Hvad ønsker du, at byrummene i Middelalderbyen skal bruges til i en fremtid med færre biler i området? (Du kan sætte flere krydser) - Andet, skriv her:
vigtigt at byrummene er til gavn for beboerne, i Montreal har man fx overdækkede ude-arbejdspladser med wifi og strøm med opsyn, som kun lokale i gaden/kvarteret kan booke, det er en vældig god idé
til parkering
til mange flere skraldespande københavn er europas mest beskidte by vi rejser til mange storbyer og København er en skændsel at komme hjem til
skal der være færre biler ?!
p-pladser til beboere
mener bestemt ikke mere udeservering. Københavns kommune under Herdis Schemanski har i årevis forsømt opsynet med udeserveringen og jeg ved at hun gentagende gange har løjet tomat hun dagligt holder opsyn med dette. Ved desuden at strædeforeningen har lavet en politianmeldelse vedrørende det mangelfulde opsyn der har foregået under Herdis i årevis. Pinligt Københavns Kommune !!!!
men der bør ikke nedlægges parkeringspladser
jeg ønsker ikke færre parkeringspladser
jeg ønsker ikke færre biler i området
jeg synes man skal begynde at tage hensyn til dem der bor der
ingen af delene
ikke flere events i små gader, det larmer dobbelt så meget.
hvad er affaldssortering?
hundepark
flere parkeringsmuligheder
flere bil p-pladser !!!
der skal ikke nedlægges pladser
der bør etableres bedre forhold for ophold i grønne områder og fjern alle de løst-parkerede cykler
der behøver ikke være færre biler!

Indre By Lokaludvalg

Hvad ønsker du, at byrummene i Middelalderbyen skal bruges til i en fremtid med færre biler i området? (Du kan sætte flere krydser) - Andet, skriv her:
bænke kan være ok, men gæster skaber støj om natten, så sæt ikke ved ikke ved beboelse
Ved ikke
Undskyld, men er et af forslagene helt seriøst "mere affaldssortering"? :D
Uenig i at evt. frigørelse af plads absolut skal estattes af noget andet. Måske bare mere plads? Når jeg skal prioritere bør det være fodgængere og cykelstativer.
Tænk på beboere - ikke på, hvad der ser smart eller pænt ud
Tusmørketeatret - en lille scene til uddrag af stykker fra teatrene, ved Trinitatis (a la under Jazzfestivalen)
Træningspladser også for voksne
Skiftende pop up tilbud hvor idéer kan prøves af og som skaber dynamik..
P-pladser til dem som bor i Middelalderbyen
P-pladser
P pladser
Offentlige toiletter
Offentlige toiletter
Mulighed for at Københavnerne kan bo i deres egen by uden at modeluner skal diktere borgernes tilværelse
Mon ikke der andre udviklingsmuligheder
Middelalderbyen skal ikke være et nyt Tivoli
Middelalderbyen er allerede kommercialiseret. Der er for meget udeservering og butikkerne har svære kår, men pladsen skal ikke kommercialiseres yderligere. Idag er selv gadekøkkener og de fleste events kommercielle. Der kan være flere bænke, sålænge de ikke er i områder med natteliv.
Mere ro og ren luft
Mener ikke der skal være færre P-Pladser
Legepladser med grønt i stedet for al den bløde asfalt. Børn har godt af grønt.

Indre By Lokaludvalg

Hvad ønsker du, at byrummene i Middelalderbyen skal bruges til i en fremtid med færre biler i området? (Du kan sætte flere krydser) - Andet, skriv her:
Ladcykelparkering, da der ikke er plads nok i gårdene
Lad være med at nedlægge nogen - men gerne mere grønt, og mere til børn alligevel.
Lad være at vanskeliggøre det yderligere f bilister
Lad dem der bor og har butik i middelalderbyen svare
Kæmpe mangel på udendørs affaldsspande og askebægre
Kommunen har nedlagt nok parkeringspladser efterhånden. Jeg mener ikke, at flere parkeringspladser bør nedlægges.
Jeg ønsker ikke færre parkeringsmuligheder.
Jeg ønsker ikke færre biler. Der er allerede ganske få. Det er trods alt en by
Jeg ønsker ikke færre biler.
Jeg ønsker ikke færre biler
Jeg ønsker ikke at antallet af biler skal mindskes.
Jeg synes ikke parkering skal nedlægges
Jeg synes ikke der bør nedlægges P-pladser
Jeg synes IKKE at bilerne skal ud af middelalderbyen
Jeg mener ikke, at der skal nedlægges parkeringspladser
Jeg er imod at nedlægge parkeringspladser
Jamen, jeg synes IKKE der skal være færre biler, derfor kan spørgsmålet ikke besvares.
Intet der kan give mere larm og husk bænke bliver brugt af hjemløse, mødested for flaskesamlere, fulde folk med musikanlæg og partygængere
Ingen gennemkørende biler = færre biler
Ikke noget. Jeg elsker indre KBH
Ikke mere larm, tak.

Indre By Lokaludvalg

Hvad ønsker du, at byrummene i Middelalderbyen skal bruges til i en fremtid med færre biler i området? (Du kan sætte flere krydser) - Andet, skriv her:
Ikke flere arrangementer og ikke mere natteliv, tak! Byen er overbelastet, og det reducerer byens skønhed og attraktivitet - også i relation til at tiltrække turisme
Handicapparkering
Grundlæggende skal der ikke nedlægges p-pladser før der er alternative muligheder på plads.
Gerne et dukketeater
Generelt ønskes reduceret gaderne fri for "festlig aktivitet".
Færre turister...
Flere zoner der fredes for natteliv
Flere toiletter og steder der er billigere at komme små cafeer
Flere skraldespande
Flere parkeringspladser til biler
Flere parkeringspladser
Flere parkeringspladser
Flere p-pladser
Flere p pladser
Flere offentlige toiletter
Flere offentlige Toiletter
Flere handlende
Flere grønne områder og aflåste legepladser (kun om natten)
Flere grønne områder
Flere P-pladser til de fastboende bilejere - beboerlicenserne har været oversolgt i forhold til faktiske P-pladser i årevis.
En gade kan også bare være en gade - uden gøgl, fadølsanlæg og events

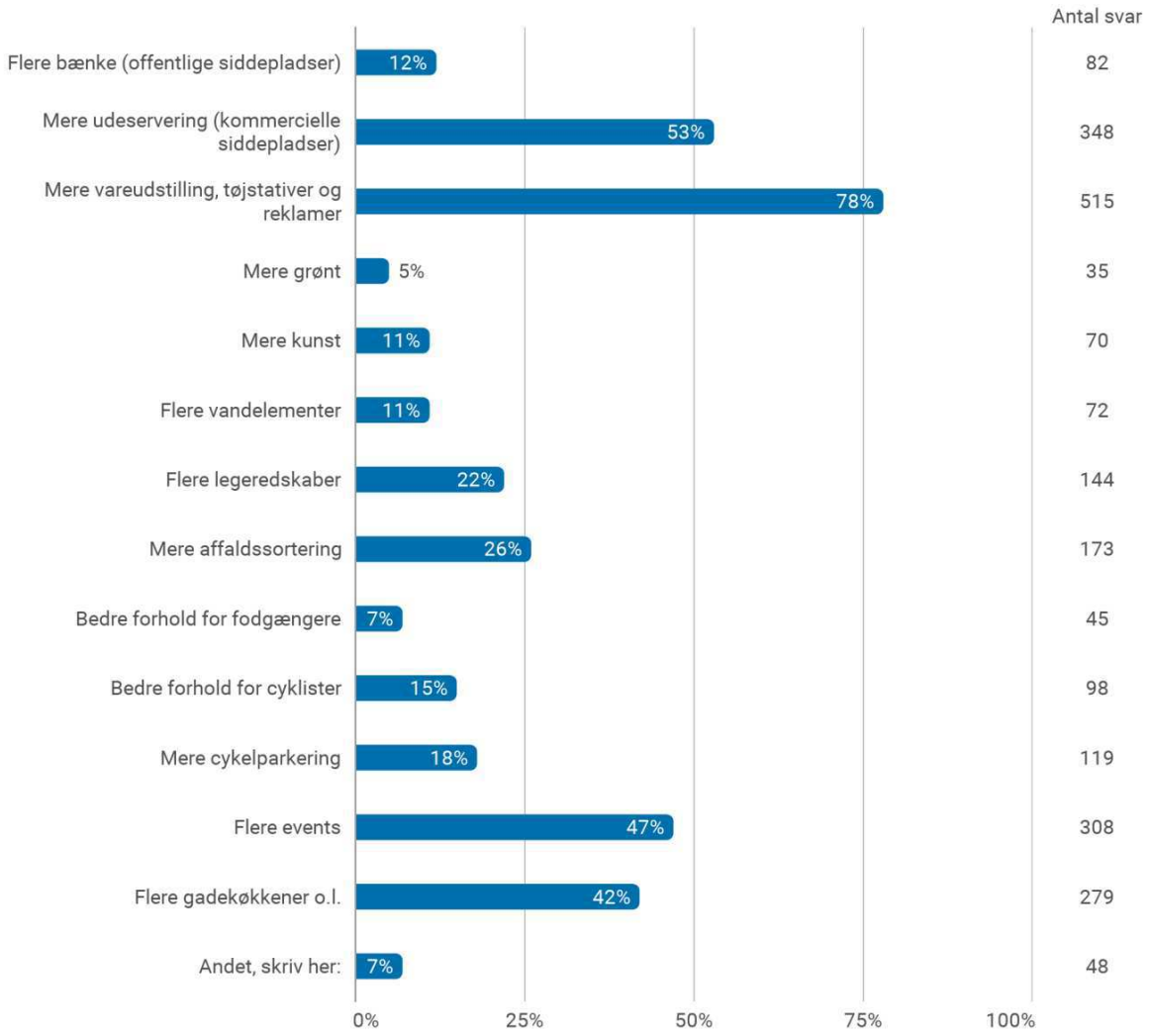
Indre By Lokaludvalg

Hvad ønsker du, at byrummene i Middelalderbyen skal bruges til i en fremtid med færre biler i området? (Du kan sætte flere krydser) - Andet, skriv her:
Dog bør man sikre sig at cykler løbehjulet mm ikke henkastes på disse områder til gene for børn svagtseende og blinde
Der skal oprettet massivt flere parkeringspladser kun for beborer, derved undgår vi forurening.
Der skal ikke nedlægges parkeringspladser.
Der skal ikke nedlægges p pladser
Der skal ikke nedlægges flere p pladser
Der mangler: Bedre forhold for bilister, der bor i området
Der kommer desværre flere biler i området hvis planen gennemføres
Der er ikke behov for færre biler i Middelalderbyen
Der er behov for færre "tilrejsende" biler. Ikke færre P-pladser til de faste beboere.
Der bør ikke nedlægges parkeringspladser i Middelalderbyen
Daglig renholdelse omkring bænkene og daglig tømning af affaldsbeholdere
DER SKAL IKKE NEDLÆGGES PPLADSER
Bænke opfordrer til fest og ballade om natten - og logi for flaskesamlere. Flaskesamlerproblemet skal IKKE løses med flere bænke.
Boet og handlet i området siden 1978 nu afskæres ældre beboere for at bruge egen bil. Men bevares skatten vi har betalt var velkommem
Bilparkering til beboere - de mangler.
Bevar p pladserne
Behold p-pladserne
Behold P pladser og begræns restauration,Barer etc.
Bedre dækning med kollektiv transport rundt i middelalderbyen - f.eks. små eldrevne busser som kører langsomt på tværs af middelalderbyen. F.eks. fra Nørreport til Gammel Strand metrostation (og tilbage ad en anden rute). Og fra Kongens Nytorv til Rådhuspladsen metrostation og tilbage ad en anden rute. Gerne de små langsomt kørende elbusser med lav indstigning som gør det muligt for dårligt gående, kørestolsbrugere, børnefamilier mm. at komme tættere på hjemmet/indkøb/restaurant mm.

Indre By Lokaludvalg

Hvad ønsker du, at byrummene i Middelalderbyen skal bruges til i en fremtid med færre biler i området? (Du kan sætte flere krydser) - Andet, skriv her:
Beboerrettede initiativer. Ikke turistrettede. Alt hvad der styrker hverdagen, bidrager også til en levende by som er dejlig at besøge for andre. Kompenser os der tvinges til at afgive fleksibilitet i vores hverdag. Byttecentraler, flaskepantanlæg, nedgravede skraldeindkast
Alt det kan give mindre larm og ballade i gaderne.
Affaldsspande

Hvad ønsker du, at byrummene i Middelalderbyen IKKE skal bruges til i en fremtid med færre biler i området? (Du kan sætte flere krydser)



Indre By Lokaludvalg

Hvad ønsker du, at byrummene i Middelalderbyen IKKE skal bruges til i en fremtid med færre biler i området? (Du kan sætte flere krydser) - Andet, skriv her:
Ønsker ikke flere udskænkningssteder
undgå for alt i verden yderligere tivolisering
nu har I vist forstået min holdning. nedlæg ikke ppladser
natteåbne klubber og diskoteker, begræns antallet events
natteliv
mere narko handel, mere natteliv.
jeg ønsker ikke færre biler i området
færre reklamestandere
der behøver ikke være færre biler!
Vi skal ikke overgå hinanden i lydstyrke. Tænk f.eks ifm Dyrkøbområdet at der i domkirken sidder mennesker der søger sjælefred, tager afsked med deres kære ved bisættelser, har brugt mange ressourcer på et bryllup, søger fordybelse som et af de få steder i byen. Hvordan skal de have en chance hvis der altid skal være en festlig lydkulisse lige udenfor?
Ved ikke
Underholdning, fest & ballade
Skal være som det er nu
Ro på - byen indeholder hvad vi har brug for. Der er ikke grund til at fylde mere på.
Parkering af biler er vejen frem for en bedre bydel.
Mere trafik som det er sket de seneste 5 år.
Mener det hele er ok
Løbehjul og udlejningscykler
Lav cykelparkering under jorden, sammen med bil parkering
Lad være med at fylde mere skidt herind - der er allerede dårllig plads til os, der bor i Indre By

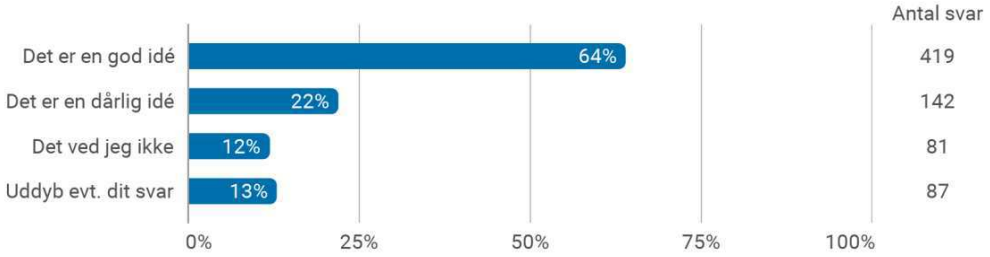
Indre By Lokaludvalg

Hvad ønsker du, at byrummene i Middelalderbyen IKKE skal bruges til i en fremtid med færre biler i området? (Du kan sætte flere krydser) - Andet, skriv her:
Lad være at nedlægge parkering, bibehold kørsel
Jeg ønsker ikke færre pladser
Jeg ønsker ikke færre parkeringspladser
Jeg ønsker ikke færre biler i middelalderbyen
Jeg synes ikke parkering skal nedlægges
Jeg synes ikke der bør nedlægges P-pladser
Jeg mener IKKE at der skal mere udeservering - hvis man ser på gråbrødretorv har det taget fuldkommen overhånd, så mand som beboer ikke længere kan få lov til at nyde området uden at skulle betale for at side et sted.
Ingenting
Ikke noget specielt andet end sen natteservering
Ikke andet
Ihvertfald ikke "events" og natklubber og den slags.
Igen, svarer man på dette, så har man ligesom givet accept til jeres vendetta mod biler. Det er simpelthen ikke godt nok.
Husk nu, at der også bor mennesker i Middelalderbyen, og dem skal der også være plads til.
Gademusikanter
Flere åndehuller,, mere grønt, mindre støj og forurening fra biller og værtshuse
Flere P-pladser til Middelalderbyens faste beboere.
Endnu mere trafik end nu!
Dog således at det ikke er til gene for børn svagtseende og blinde når der hensmides cykler Løbehjul og andre udlejnings køretøjer
Det er fint at begrænse tilrejsendes adkomst og forurening ved f.eks. at hæve p-afgifterne. Det er knapt så fint at nedlægge 750 P-pladser, når man i forvejen sælge beboerlicenser i et antal der overstiger de faktisk eksisterende antal pladser.

Indre By Lokaludvalg

Hvad ønsker du, at byrummene i Middelalderbyen IKKE skal bruges til i en fremtid med færre biler i området? (Du kan sætte flere krydser) - Andet, skriv her:
Der kommer desværre flere biler i området hvis planen gennemføres
Der er i forvejen alt for meget sen aktivitet på gadeniveau.
Der bør ikke nedlægges parkeringspladser i Middelalderbyen
Cyklisterne parkerer alle vegne, uanset p faciliteter
Behold P pladser og begræns restauration,Barer etc.
Bedre p forhold til beboerne
Bedre forhold for bilister, der bor i området
Beboerne har brug for parkeringspladser!
Balancen mellem beboere og turister er blevet helt skæv. 2022 ser ud til at blive det bedste år nogensinde for turismeerhervet med 80% flere overnatninger end for blot 10 år siden. Vigtigt at de nye byrum ikke bliver fyldt op af turister

Nørregade: Hvad synes du om, at den nordlige del af Nørregade bliver en cykelgade, hvor bilerne må køre på cyklisters præmisser?



Nørregade: Hvad synes du om, at den nordlige del af Nørregade bliver en cykelgade, hvor bilerne må køre på cyklisters præmisser? - Uddyb evt. dit svar
jeg synes egentlig det er fint som det er nu
har erfaring fra Hillerød, hvor det overhovedet ikke blev respekteret af bilerne
det sker faktisk allerede
det fungere som det er. bilisterne tager fint hensyn til os på cykkel
det er farligt nok som det er. cyklisterne køre allerede som om de ejer vejen (og fortovene)

Indre By Lokaludvalg

Nørregade: Hvad synes du om, at den nordlige del af Nørregade bliver en cykelgade, hvor bilerne må køre på cyklisters præmisser? - Uddyb evt. dit svar
der kommer til at mangle p-pladser
cykelrten bør forbindes via Nytorv/Gammeltorv og Frederiskholms kanal til Lille Langebro, så der er en cykelvenlig rute gemmen middelalderbyen fra Nørrebro/Nørreport til Christianshavn/Islands Brygge
Vil potentielt øge trafikken i den sydlige del
Vigtigt at turistbusser og HopOnHopOff kommer væk
Vendersgade er skrækeksempel på hvor dårligt en "cykelgade" er for alle trafikkanter - cykler har fået dårligere forhold og bilerne har fået dårligere forhold.
Valkendorfsgade har daglige skænderier imellem gående/cyklende og biler. Biler vil altid kræve deres plads
Underligt at vælge Nørregade frem for utallige små gader i Indre by
Under forusætning af at cyklisterne lærer at færdes ansvarligt i trafikken
Ummiddelbart en god ide, afhæning af hvad der menes med; på cyklisternes præmisser? Jeg synes stadig det skal være muligt at komme rundt i byen med bil ad nørregade
Umiddelbart en god ide, men bilisterne i aften og nattetimerne respekterer ikke bløde trafikanter
Trafikregler, der ændre kan skabe forventninger om rettigheder, der ikke er i overenstemmelse med hensyn i trafik
Trafikken glider fint som det er.
Sådan er det jo nærmest allerede.
Så længe der må være biler er det ok, det er iforvejen en af de (mange) gader, hvor bilerne kører på cyklernes præmisser.
Studer og få uddybet erfaringer og effekter af Den mislykkede Vendersgade evaluering
På cyklisters præmisser - hvad vil det sige? Gaden kunne laves mere venlig for BEGGE typer transportmidler.
Nørregade r een af de få gader man kan komme ind til byen på. Flyt hellere cykeltrafikken over i en anden gade - mere sikkert
Nørregade har ikke kapacitet til peak-hour morgen/eftermiddag, så lav den ensrettet for biler o lign.
Nørregade er livsfarlig i dag med så tung trafik, som også kører i høj hastighed.

Indre By Lokaludvalg

Nørregade: Hvad synes du om, at den nordlige del af Nørregade bliver en cykelgade, hvor bilerne må køre på cyklisters præmisser? - Uddyb evt. dit svar
Nørregade bliver genopfundet og kommer til sin ret med forslaget
Når jeg færdes i Nørregade (som fosgænger eller cyklist) oplever jeg, at der er meget lidt biltrafik i gaden allerede (uafhængigt af tidspunkt), mens der ikke er cykelsti og dårlig plads til fodgængere. Det er en god idé at omlægge gaden til cykelgade med mere plads til fodgængere, da det vil afspejle trafikkens sammensætning i gaden bedre.
Når det er en cykelgade glemmer cyklister ofte færdselsreglerne, breder sig over hele gaden og bliver derved til yderligere gene for bilisterne
Men det skal også være tilladt med ærindekørsel for bilister.
Men der bør opsættes en større gruppe træer på frue plads også
Man skal genoprette en bus på gamle sporvogn linje fems rute
Kun ærindekørsel og vareudbringning med små elbiler. Der kan etableres små elbiler til offentlig transport
Jeg tror, at der kommer flere ulykker
Jeg synes stort set det fungerer sådan i praksis nu
Jeg synes ikke parkering skal nedlægges
Jeg synes ikke det fungerer særligt godt i Vendersgade med at bilerne kører på cyklisternes betingelser
Jeg kender ikke nok til behovet for bilkørsel på den strækning, men umiddelbart synes der ikke at være særligt behov for bilkørsel ande4t end taxa kørsel.
Jeg har svært ved at se, hvorfor vi ikke blot kan fortsætte med at køre efter færdselsloven, men brug gerne pengene på noget "vis hensyn til hinanden"-skiltning
Jeg færdes her ofte og der er tit trafikprop og tæt trafik med dårlig luft
Jeg er fodgænger. Generelt er cyklisterne mindre gode til at vise hensyn end bilisterne.
Hænger sammen med vendersgades cykeltrafik
Hvis det stod til mig, så lukkede den helt for bilkørsel. Især om natten.
Hvis det rent faktisk kan lade sig gøre
Hvis det bliver uden parkering af biler i begge sider, som det er sket i Vendersgade, for det er reelt en forringelse for cyklister.

Indre By Lokaludvalg

Nørregade: Hvad synes du om, at den nordlige del af Nørregade bliver en cykelgade, hvor bilerne må køre på cyklisters præmisser? - Uddyb evt. dit svar
Hvis cyklisterne fylder hele gaden, overhaler eller kører egoistisk kan det blive et problem
Hvad mener politiet om, at trafik skal afvikles på præmisser fra trafikanter, der ikke kan sanktioneres og som ikke er forpligtede på at kende færdselsreglerne (har aflagt test herpå)? Vil man sende børn ud i den virkelighed?
Gør den bilfri
Gør de ikke allerede det - der mangler god cykelnudging
Gågade, hvor cykler og biler kører på fodgængernes præmisser
Gågade, hvor cykler og biler kører på fodgængernes præmisser
Fortsætter direkte over i Vendersgades nye gennemtænkte og flotte gaderum på samme præmisser.
Fodgængere skal have bredere fortorve. Det er som om der udelukkende fokuseres på cyklister, og at man glemmer fodgængeres behov for at kunne færdes smidigt gennem gader og stræder.
Er tilhænger af biler ud af byen, bortset fra taxakørsel o.lign (samt naturligvis udrykningskøretøjer)
Er det ikke det i forvejen? Og hvorfor ikke tage Krystalgade krydset med. Det er jo kuk kuk sådan som det er. Både for biler og cykler. Jeg synes der er plads til begge dele. Der er jo bare ikke markeret noget, så alle kører som in the wild west.
Er bange for, at bilerne ikke kommer til at køre på cyklisternes præmisser - det er en rigtig farlig gade, fordi bilerne generelt kører vildt stærk, måske hellere chilkaner for billister samt klar cykelsti
Dårlig ide hvis ikke hele indre bliver helt eller mere bilfri. Betalingsring ønskes. Hvis ej åbnen op og afhjælp den tunge trafik på fredensborg. Åben Nørrebrogade helt og gør øster søgade ved Kartoffelrækkerne tosporet igen. For at lette den helt kritiske tunge trafik ved østersøgade Sølvgade ved søerne/fredens bro
Dette kræver at man løser problemet med varelevering til Middelalderbyen. Idag er Nørregade en af de helt store veje til varelevering. Laves der regler for varelevering skal der være kontrol på så de også overholdes og den skal i respekt for beboerne ikke finde sted kl 4 om morgenen. Der skal være mere kontrol så reglerne holdes.
Det virker til at være svært at kommunikere til de forskellige former for trafikanter, hvilken form for gade, de befinder sig på og hvordan de skal agere. Derfor opstår der ofte farlige situationer. Kan sammenlignes med forsøget i Skindergade, der også gav forvirring og farlige situationer.
Det vil give mere forurening fra de biler der skal ind og levere varer
Det skal ikke ghå ud over delebilsparkering
Det skal bare følges op med mere politi på gaderne, der bliver kørt rigtigt stærkt og aggressivt, især fredag/lørdag aften/nats

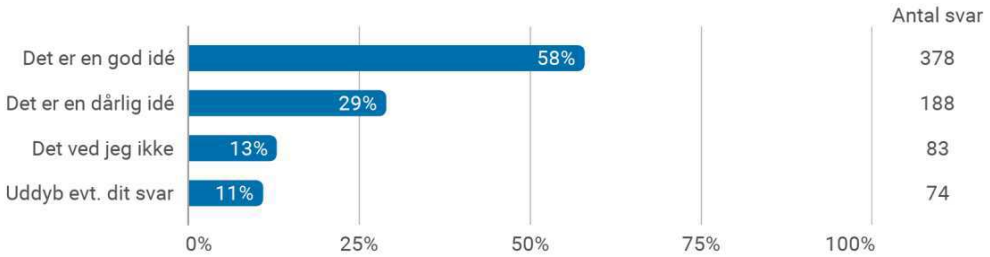
Indre By Lokaludvalg

Nørregade: Hvad synes du om, at den nordlige del af Nørregade bliver en cykelgade, hvor bilerne må køre på cyklisters præmisser? - Uddyb evt. dit svar
Det kunne vi nok leve med
Det kan jo kun ende i kaos...
Det foregår vel allerede
Det er vigtigt med biler i handelsgader, eller lukker gode forretninger
Det er nogen gange ret kaostisk at cykle i Nørregade og biler kører ofte meget hurtigt igennem. Når bilister bliver nødt til at tage mere hensyn, tror jeg trafikken bliver mindre kaotisk.
Det er ikke tidligere praktiseret, jeg er ikke sikker på løsningen vil fundere i praksis
Det er en god ide, hvis man opdeler cykelsti og gade - ellers er den dårlig.
Der skal også være plads til små elbusser
Der er visse bilister som bruger midelalderbyen til at cruise i, særligt weekender og stille aftner og som accelererer/vil frem i selvhævdende øjemed
Der er rigeligt plads til cykler Men da de ikke benytter cykelsti men fortorv og andre steder som ikke er tilladte giver det langt støtter problem end biler gør over for børn svagtseende og blinde. For alle når cykel helvedet starter i muldertid
Der er i forvejen pladsproblemer med store biler og varelevering, så det forudsætter at disse løses
Der er f få parkeringspladser i forvejen!
Der bør ske en form for regulering af cykeltrafikken, der aktuel er for farlig
Den er vel allerede på cyklernes præmisser
Cyklister bliver i forvejen forkælede
Cyklerne skal helst helt væk.
Både fodgængere og bilister bevæger sig på cyklisternes præmisser allerede
Burde dog lukkes helt for alle uden et erinde
Bilisterne må indse at de er nedprioriteret i middelalderbyen

Indre By Lokaludvalg

Nørregade: Hvad synes du om, at den nordlige del af Nørregade bliver en cykelgade, hvor bilerne må køre på cyklisters præmisser? - Uddyb evt. dit svar
Bilerne vil da ALDRIG køre på cyklisternes premisser, så det vil være usikkert for cyklisterne. Det er en ret svær gade at cykle på. Cykelstier vil være skønt
Bilerne kører i dag på cyklisternes præmisser
Besværliggør aflevering af børn i skole.
Beboere skal kunne komme uhindret til deres bolig. Besøgende bilister bør ikke have adgang.
At lukke af for biler gi'r jo bare problemer andre steder i byen. En storby skal kunne tilgåes med et motorkøretøj. Sæt afgidt på kørsel i byen. Rabat til erhversdrivende og håndværkere- Så er det kun dem der virkelig for brug for det som kører der
Alt for cyklister, der ofte ikke bor herinde, men racer igennem Middelalderbyen i meget høj fart
Afhænger af udformning. Ser skal være plads til både cyklister ogviæer
(Stadig fejl i skema - jeg synes det er en god ide, her en uddybning:)Hovedårsag til at jeg ikke cykler, men går til arbejde. Nørregade på cykel i morgentrafik er med livet som indsats.

Dyrkøb: Hvad synes du om, at parkeringspladser på Dyrkøb nedlægges og pladsen i stedet bruges til ophold med begrønning og uden kommercielt indhold?



Dyrkøb: Hvad synes du om, at parkeringspladser på Dyrkøb nedlægges og pladsen i stedet bruges til ophold med begrønning og uden kommercielt indhold? - Uddyb evt. dit svar
nedlæg ikke, der mangler p-pladser allerede
men hvorfor begrænse begrønningen til Dyrkøb? Udvid til Frue Plads
mangel på parkering begrænser muligheden for at bruge byen, når man er handicappet
jeg er bange for at misbrug af området om natten og især i weekenderne.

Indre By Lokaludvalg

Dyrkøb: Hvad synes du om, at parkeringspladser på Dyrkøb nedlægges og pladsen i stedet bruges til ophold med begrønning og uden kommercielt indhold? - Uddyb evt. dit svar
forbehold beboer og leverandører
det bliver kun til fest og masser af affald
der kommer til at mangle p-pladser
Umiddelbart god ide, men pladsen lægger op til fest, druk og høj misik
Så kan beboere jo ikke parkere længere
Synes generelt man burde bevare p-pladser
Sprøg dem der lige bor omkring
Som det er i dag, er det ikke til at få en plads der alligevel, og når der endelig bliver en ledig plads, er der nærmest garanti for Bilka-buler. Nedlæg hver fjerde og gør de resterende pladser bredere.
Som beboer i den gade, har vi en kæmpe problem med lugt af urin fra festende gæster i byen. Kan være bange for at et grønt anlæg bliver til en stor tisse-park, hvis det ikke kombineres med flere offentlige toiletter ud mod nørregade.
Send bilisterne (dem udefra, ikke beboerne) hen i p-husene.
Se tidligere svar vedr lydlige hensyn til handlinger der finder sted i domkirken. Meget følsomt
Reserver til beboere og kun beboerparkering
Ophold bliver også natteophold
Ok, at nedlægge parkeringsplads, men det er et meget mørkt areal, som måske ikke vil være så spændende at opholde sig på
NEDLÆG IKKE PPLADSER
Mørkt område der ikke indbyder til ophold, og som fungerer godt med parkering
Men kun hvis nedlæggelse følges af etablering af tilsvarende og flere p-pladser i p-hus/-kælder centralt placeret. Herudover skal pladsen indrettes, så det er en plads rettet mod voksne mennesker fremfor en legeplads. Pladser i byen skal være bypladser med respekt for kulturarv og et lokalt og internationalt publikum.
Men ikke så meget grønt, at byrummets stramhed går fløjten
Men beboere skal tilbydes plads et andet sted i rimelig afstand

Indre By Lokaludvalg

Dyrkøb: Hvad synes du om, at parkeringspladser på Dyrkøb nedlægges og pladsen i stedet bruges til ophold med begrønning og uden kommercielt indhold? - Uddyb evt. dit svar
Men P-pladser skal etableres et andet sted i nærheden
Mange har behov for en kort parkering i centrum ved møder osv.
Kun hvis de erstattes med p-pladser andetsteds - eks. under jorden.
Jeg tænker at det skal undersøges hvor mange der har behov for p-pladser ifht. Frue Kirke
Jeg tror bare, det ender som et andet beskidt område, hvor hjemløse og fulde holder til
Jeg synes ikke parkering skal nedlægges
Jeg synes ikke der skete noget særligt da det blev afprøvet
Jeg er bekymret for, at det går ud over beboere med bil. Det giver i forvejen ikke mening, at beboere ikke må holde i indre by i hverdage mellem kl 10-17 med en beboerlicens.
Jeg bruger aldrig de p pladser, men der er ALT for få p pladser i kbh k. Byg nogle flere p huse til biler og cykler - under jorden fx.
Hvorfor må der ikke være bare en smule normal udskænkning hverken på Frue Plads eller Dyrkøb? Det skal være så tusse nusset. Der er fint plads til små cafeer. Man kan kun sidde og glo på de pladser.
Hvis pladser kompenseres til beboere
Hvis det samtidig hindres, at lokale samt udefrakommende parkerende i stedet benytter omkringliggende kvarterer
Handikappede, der kører selv og gerne vil til tjenester mv. i Domkirken har behov for parkeringsmulighede, for min skyld kunne det hele ændres til handikap parkering, vare aflevering (i stedet for foran kirken) og evt. beboer parkeringr
God ide, hvis det gøres som en reel minipark og der ikke blot placeres få træer på asfalten.
Fordi nogle parkeringspladser bør der være i Middelalderbyen.
For meget utryghed fordi der foregår ting omkring toilet og i det lidt mørkelagte afsides byrum
En skændsel med biler på en plads som kunne være en smuk grøn oase for byen.
Ekstra plads til at drikke sig i hegnet med alkohol købt i Netto
EKSTREMT dårlig ide. Der må være plads itl alle i byen; også folk med bil!

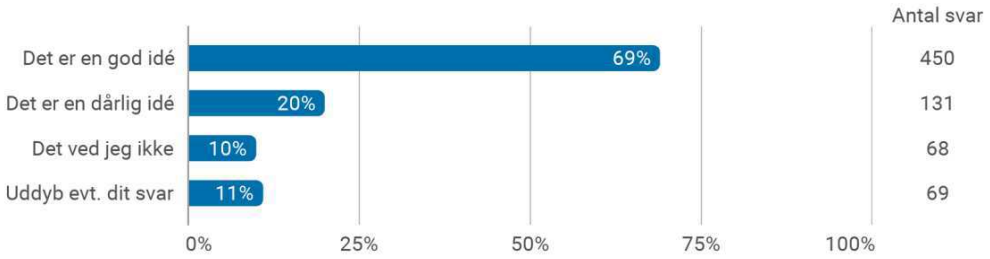
Indre By Lokaludvalg

Dyrkøb: Hvad synes du om, at parkeringspladser på Dyrkøb nedlægges og pladsen i stedet bruges til ophold med begrønning og uden kommercielt indhold? - Uddyb evt. dit svar
Dårlig ide, kommer til at indgå i nattelivets druk og svineri-kultur. Desværre, kunne ellers være en god ide
Dårlig ide hvis ikke der bliver bilfri zone..
Dyrkøb bliver en dejlig ny plads
Det øger trafikken, da folk kører rundt og leder efter en parkeringsplads i længere tid end i dag
Det skal ikke ghå ud over delebilsparkering
Det er vigtigt med biltilgang til kommercielle områder, ellers dør de gode forretninger, og der bliver kun dårlige skoforretninger og dårlige kaffe tilbage
Det er et utroligt smukt og vigtigt sted med domkirken og parkeringspladsen skæmmer området
Det er en skændsel at der ikke er et smukt byrum hele vejen rundt om landets hovedkirke
Det er en skam, at den fine plads er p-plads.
Det er en god idé at bruge den del af Dyrkøb, der ligger tæt på Fiolstræde, til ophold. Men vi har brug for delebilpladserne og elladestativer, og der er hårdt brug for affaldssortering med flere fraktioner, en der er planlagt til Studiestræde. Et stort sorteringspunkt vil kunne tilgodese både Nørre Kvarter og området mod Skindergade, Gråbrødre Torv m.v.
Det er en dårlig ide, hvis parkeringspadserne ikke bliver erstattet af underjordiske p-pladser
Det blive en stor partyzone om natten - det er den allerede. Til gengæld ville affaldsortering der være en god ide
Der ville blive rarere at færdes der.
Der skal være plads til folk der kommer udefra og skal handle eller i byen
Der skal være parkering til beboere og handlende
Der skal ikke nedlægges flere p pladser
Der skal ikke nedlægges de få p-pladser
Der kan gerne åbne en café eller to med udeservering til kl. 22
Der er rigeligt med natteliv i det område, så der skal ikke være flere steder, hvor folk kan drikke sig fulde og larme.
Der er jo ikke lige frem mange parkeringspladser i forvejen

Indre By Lokaludvalg

Dyrkøb: Hvad synes du om, at parkeringspladser på Dyrkøb nedlægges og pladsen i stedet bruges til ophold med begrønning og uden kommercielt indhold? - Uddyb evt. dit svar
Der er ikke nok parkering for beboerne
Der er ikke nok beboerparkering. Der skal være mere p-hus som Israels Plads før man nedlægger parkeringspladser på gadeniveau.
Der er i forvejen både gode pladser og begrønning, og de få p-pladser der er formoder jeg er til stor tilfredsstillelse for beboere og for handlende på besøg i indre by
Der er f få parkeringspladser i forvejen!
Den planlagte nedlæggelse af parkeringspladser er alt for voldsom.
Den kunne også bruges til sorteringspunkter. Planen tager ikke højde for at pladsen ligger nær natteliv og risikerer at blive brugt til spontan fest, fordi at planen intet gør for at løse de problemer vi har med nattelivet idag og som den nye restaurationsplan heller ikke gør noget for at løse.
Den bør indrettes bedre så der kan parkeres flere biler for beboerne.
Delvis nedlægning?
De mange kirkegængere, har dermed ikke mulighed for at kunne køre til højmessen
Bilerne vil bare søge ud på gaderne til parkering til gene for beboerne, der så ikke kan få p-pladser
Begrønning er fint, sålænge det ikke ødelægger brolægningen og forandrer stedet fuldstændigt.
Beboerne har brug for alle de parkeringspladser. Israels Plads er ikke nok.

Skindergade: Hvad synes du om, at fortovet i Skindergade udvides mest muligt?



Skindergade: Hvad synes du om, at fortovet i Skindergade udvides mest muligt? - Uddyb evt. dit svar
vestergade/skindergade er en hovedcykelåre gennem byen,

Indre By Lokaludvalg

Skindergade: Hvad synes du om, at fortovet i Skindergade udvides mest muligt? - Uddyb evt. dit svar
uklart - minus bilkørsel?
så fodgængerne har sin plads og cyklisterne har sin
men ikke til mere natteliv
det vil genere biler og varelevering
det skal bere ikke bruges til serverings sidepladser
det gør det umuligt for trafikken at komme igennem og dermed mere forurening
derved vil der blive nedlagt ppladser
der kommer til at mangle p-pladser
Vigtigst at adskille trafikken
Synes hellere der skal være cykelstier, for det er ikke en cykel venlig gade
Spørg beboerne i gaden, hvad de finder bedst.
Som det er nu, er fortovet for smalt, og man må ofte gå ud på gaden for at komme forbi, men jeg er modstander af at skulle køre ekstra runder for at finde p-plads, og det er vel det, der bliver konsekvensen?
Som det er i dag,kører bilerne op over fortorvet for at passerer hinanden, der er trafik propper og total kaos. Aften og natte timerne udvikler det sig til en motorvej, med muskelbiler der larmer, dytter og kører alt for stærkt. Så et bredt fortorvet vil bare skabe mindre flow og dermed mere aggressiv kørsel. Kbh vil gerne være en cykelby. Hvor er de tænkt ind i Skindergade. Nu er det livsfarligt at cykle og det gælder hele døgnet
Skindergade er i forvejen ufremkommelig for biler, så at udvide fortovet yderligere vil hverken gøre fra eller til. Så kan man lige så godt lukke den for biltrafik.
Skindergade er en vigtig gade for varelevering til masser af butikker og restaurationer i centrum, forholdene er skrækkelige for disse nu.
Skindergade bør ændres til gågade
Samme svar som ovenfor
Måske en god ide. Bare pladsen så ikke bliver brugt til udeserveringer og støjende festligheder om natten.
Mere plads til opkast og urinering!!

Indre By Lokaludvalg

Skindergade: Hvad synes du om, at fortovet i Skindergade udvides mest muligt? - Uddyb evt. dit svar
Men, der skal bare også være plads til at cyklister ikke bliver presset af biler, der vil forbi.
Men ikke så meget at det vanskeliggør cykeltrafik
Men det skal ikke bruges til udeservering og skiltning - men til fodgængere.
Men der skal ikke flere biler igennem
Men biler skal fortsat kunne køre der uden det skaber kaos
Med nuv. ensretninger er biler igennem nødvendigt (f.eks. til Helligåndskirken og området omkring), så plads til biler skal ikke reduceres.
Lækkert med mere "boulevard"-agtige områder
Kan fryte at gaden mister sit særpræg og historik
Kan den ikke blive helt til gågade?
Juhu!
Jeg synes ikke parkering skal nedlægges
Jeg har kun et problem med fortovene - og det er den ujævne belægning
Jeg er bekymret for, at det vil fremme nattelivet. Der bør først ses på nattelivet inden man laver gaden om.
Ingen udeserveringer
Hvis der stadig er plads til biler, udrykningskøretøjer og varetransport
Her skal biler og brandvæsen kunne komme igennem helt uhindret.
Gågade, hvor cykler og biler kører på fodgængernes præmisser
God ide - men hvorfor ikke gøre hele skindergade til gågade?
Gaden kan ikke undværes til biltrafik aht gader omkring Gråbrødre Torv
Gaden bude blive til at gågade eller i det mindste ensrette den og lange den til cykelgade
Frygter mere udeservering og natteliv

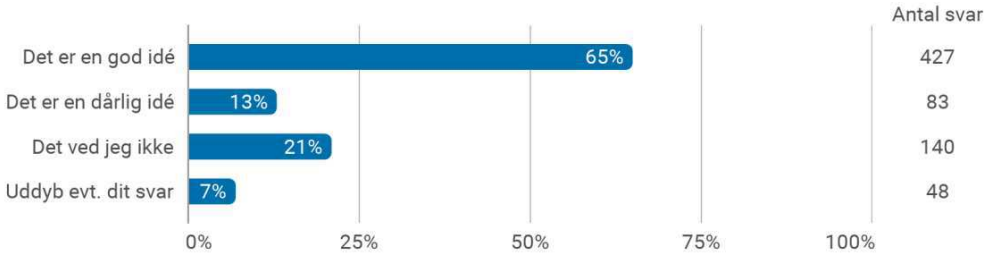
Indre By Lokaludvalg

Skindergade: Hvad synes du om, at fortovet i Skindergade udvides mest muligt? - Uddyb evt. dit svar
Folk bor her, og det er slemt nok nu.
En stor gevinst for mere plads til fodgængerne og færre biler i gaden.
Efter at både Vestergade og Studiestræde er blevet ensrettet ind til Nørregade og almindelig trafik ikke er mulig over Gammeltorv/Nytorv er Skindergade desværre blevet én stor trafikprop både dag og (især) nat. Så udvidelse af fortovene er en god idé men må følges med en trafikregulering og en håndhævelse, f.eks. "kun beboerkørsel tilladt"
Dårlig ide, hvis det betyder undskyldninger for larm og ballade. Det er der rigeligt af i den gade.
Dog skal trafikken ensrettes samtidigt
Dette er sammen med Vestergade REKKOM's drukrute
Det øger trafikken
Det vil ikke gør nogen forskel. Det er de gående der dominere
Det vanskeliggør bilkørsel
Det kan blive farligt trangt for cyklister, hvis biler kommer til at fylde hele kørebanen. Der er i forvejen kamp om pladsen.
Det er en vigtig gennemkørselsgade for cyklister, så der skal sikres en god cykelvej
Det er en god ide hvis gaden bliver bilfri eller i det mindste ensrettet. Byrum-forsøget som var et udmærket tiltag, medførte dog at larmen steg betragteligt. Biler kunne ikke passere hinanden, hvilket medførte ulideligt dytten, gerne med hornet i bund og det gjaldt både dag og nat.
Det er decideret farligt at færdes uden en bil igennem skindergade i dag.
Det er af to tilkørselsveje til min bopæl i Hyskenstræde
Der findes fine forretninger i skindergade, som også biler skal have tilgang til, bla La Glace og Faraoes Cigarer
Der er meget trængsel på nuværende fortov
Der er meget natteliv i Skindergade som blot for bedre vilkår end de har idag til gene for beboerne.
Der er jo ikke lige frem mange parkeringspladser i forvejen
Der er i forvejen alt for lidt plads i de smalle gader.
Der er i for ejen ikke så meget plads

Indre By Lokaludvalg

Skindergade: Hvad synes du om, at fortovet i Skindergade udvides mest muligt? - Uddyb evt. dit svar
Der er for meget bil-trafik i Skindergade i begge retninger + parkering. Samtidig er det nødvendigt netop at kunne køre i begge retninger.
Der er allerede masser af plads til fodgængere
Der bør være en bilpassage
Den planlagte nedlæggelse af parkeringspladser er alt for voldsom.
Byen må godt have gader med blandet trafik og med særpræg og puls.
Blev ikke brugt sidst man forsøgte sig
Bilerne kører allerede på fortovet. Fjern i stedet reklameskilte, cykler og udeservering fra fortovet
"Mest muligt" kan man mene meget om. Aflastning af Strøget er relevant, men udeserveringer mv bør ikke udfylde gaden.

Skindergade: Hvad synes du om at cykelparkering skal fordeles jævnt i Skindergade?



Skindergade: Hvad synes du om at cykelparkering skal fordeles jævnt i Skindergade? - Uddyb evt. dit svar
men cykelister sætter deres cykel nøjagtig hvor de lyster, så det er ren utopi
lav den i Dyrkøb
klare zoner
hellere nogle parkeringsøer
der kommer til at mangle p-pladser
bør samles så de fylder mindst muligt, og cyklister smider deres cykler alle vegne allerede

Indre By Lokaludvalg

Skindergade: Hvad synes du om at cykelparkering skal fordeles jævnt i Skindergade? - Uddyb evt. dit svar
Vil hellere have mere plads til fodgængere end til cykelparkering. Der er meget lidt plads.
Vi får aldrig en effektiv og hensyntagende kultur for cykelparkering, før 'forkert/uhensigtsmæssig' cykelparkering sanktioneres så det kan mærkes. Har du parkeret dumt, får du en bøde eller må hente din cykel på en lagerplads i Sydhavn - ligesom bilisterne må)
Ved ikke, forstår ikke forslaget.
Uanset hvor meget man fordeler cykel parkeringer Smider alle jo bare deres cykler Aller steder og især på fortorv til gene for alle og især svagtseende og blinde Så bedre forhold for gående og mindre cykler ville være st fortrække
Sålænge det ikke sker på bekostning af bilkørsel
Spørgsmålet er HVILKEN type cykelparkering. I Nansensgadekvarteret ved den nye såkaldte "cykelgade" består cykelparkeringen af nogle få ligegyldige stativer som huser 6 cykler hver og det er spild af den plads, man kunne have brug på cykelveje.
Se svar ovenfor
Samlede områder til cykler gør gaden mere fodgængervenlig.
Roderiet med cykler skal til livs. Cykelparkeringen skal fjernes og oprettes parkering for biler.
OK fint, hvis det ikke betyder at gaden vil "svømme over" af parkerede cykler (som fx foran Irma på Oslo Plads)
Men cykel parkering udenfor stativer bør forbydes - se til Holland hvor de kan den slags med uendelige mængder af cykler, fx Amsterdam
Kommunen burde prioritere at sikre tilstrækkelig cykelparkering foran egne institutioner og skoler så beboere generes mindst mulig
Kan man ikke lave underjordiske cykelparkeringskældre? Det skæmmer jo indre by, med alle de cykler der står alle vegne!
Jeg tror det er ligegyldigt. Cyklisterne sætter cyklen, hvor det passer dem. Det gør jeg også selv.
Jeg synes, det fungerer fint, som det er nu, men jeg har på den anden side ikke noget imod det, med mindre selvfølgelig jeg skal køre mere rundt efter en p-plads til min bil.
Jeg synes cykelparkering gør zonen 'død' og der kommer mange overflødige og glemte cykler
Jeg er ikke klar over, hvordan det skal organiseres.

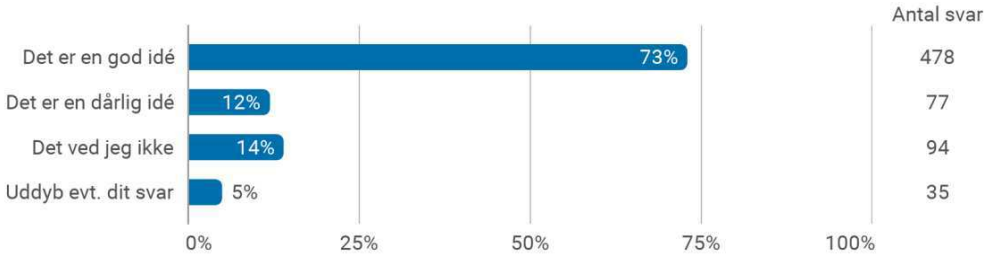
Indre By Lokaludvalg

Skindergade: Hvad synes du om at cykelparkering skal fordeles jævnt i Skindergade? - Uddyb evt. dit svar
Ingen cykling
Ikke mere cykelparkering over det hele - det hele er kaos
Ikke mere cykelparkering
Hvis ikke det går ud over plads til fodgængere
Hvad menes der? Jævnt over hele gaden - er den ikke det i forvejen?
Hvad mener man med cykelparkering - de er jo alle vegne (til gene) og ingen tager det seriøst.
Har svært ved at se det realistiske i ideen
Gaden er påkrævet aht til biltrafik til/fra området omkring Gråbrødre Torv
Er ikke sikker på hvad spørgsmålsformuleringen betyder!
Det vil give mere plads, hvis gamle cykellig bliver fjernet, ligesom alle udlejningscykler ikke optager ofte rigtig meget af cykelparkeringen
Det er fint som det er
Det er en god ide hvis det giver mindre plads til festen igaden, som idag bliver større, når gaden kan bruges til fest.
Det er altid svært som cyklist at låse sin cykel fast til noget
Det afhænger af funktioner Parkering skal være i nicher der ikke generer flow af bevægelserne eller kortvarig der hvor man springer af cyklen for kortvarige ærinder
Der skal ikke være jævn fordeling cykelparkering, vi kan sagtens finde ud af stille cyklerne, når vi skal ind og købe en bog i et antikvariat,
Der skal afsættes plads, og den er så begrænset.
Der er ikke plads til cykelparkering
Der er for mange cykler parkeret og jeg ved ikke om det hjælper at fordele dem
Cyklisterne stiller deres cykler der hvor de skal hen, stativerne er fyldt med gamle og stjålne cykler
Cyklisterne parkerer hvor det passer dem

Indre By Lokaludvalg

Skindergade: Hvad synes du om at cykelparkering skal fordeles jævnt i Skindergade? - Uddyb evt. dit svar
Cyklister parkerer der, hvor de er - og ikke hvor man foreslår
Cykler fylder allerede meget
Cykelparkeringer er skønhedspletter i et middelalder miljø. Parkeringsafgift bør overvejes, så byen ikke sander til i cykler der ikke bruges og som i stigende grad fylder (ladcykler). Udlejningscykler.
Cykelparkering er en øjebæ
Byg p huse til cykler - lad dem ikke fylde og flyde på gaden. Kig på amsterdam fx
Best om cykelparkeringen samles ét sted

Gammeltorv: Hvad synes du om, at Gammeltorvs status som et ikke-kommercielt opholdssted styrkes?



Gammeltorv: Hvad synes du om, at Gammeltorvs status som et ikke-kommercielt opholdssted styrkes? - Uddyb evt. dit svar
synes at det fungerer ok
men der må gerne være udeservering
det er et meget turistet sted, hvor jeg aldrig opholder mig. det kunne bruge noget grønt:-)
der kommer til at mangle p-pladser
de mange natbevilllinger i Vestergade ødelægger pladsen
Som det er nu ligner Gammeltorv en losseplads med alt det ragelse som står rundt omkring.
Pladsen skal indrettes, så kvaliteterne omkring Caritas-brønden fremhæves. Det skal være en plads rettet mod voksne mennesker fremfor en legeplads. Pladser i byen skal være bypladser med respekt for kulturarv og et lokalt og internationalt publikum.

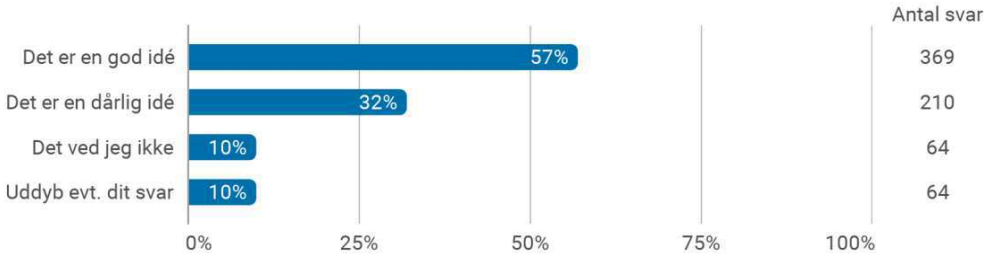
Indre By Lokaludvalg

Gammeltorv: Hvad synes du om, at Gammeltorvs status som et ikke-kommercielt opholdssted styrkes? - Uddyb evt. dit svar
Pladsen er enestående og kan virkelig forskønnes. Men der må godt være hyggelig udeservering, der skaber stemning og liv, så det ikke bliver en “død” plads.
Nu er det jo rædsomt, og tiltrækker lidt tvivlsomme personer
Mener det kan blive et godt sted for udeser
Men mindre det fortsætter som spontan festplads med meget høj musik og druk.
Men det er umuligt da Vestergades natteliv går lige igennem
Man kunne dog godt bibeholde udeservering ved Gammeltorv Café, som har ligger der i mange år.
Jeg synes ikke parkering skal nedlægges
Jeg synes cafeerne er ok
Her kunne der anlægges en parkeringsplads.
Har allerede nu ballade med fedtede brosten efter opkast og andre efterladenskaber
God ide, hvis det vel og mærke ikke betyder mere larm og druk.
Gerne udeservering, men ikke nonfood-udsalg
Gerne udeservering
Generelt bør middelalderbyen prioriteres til boliger og grønne oaser i disse, dog planlægges så det ikke bliver nattalivet, der dominerer
Gammeltorv og Nytorv! Begge er en skamplet for vores by nu. Og her må der også stilles æstetisk skarpere krav til husfacaderne som man gør på historiske pladser i andre storbyer.
Gammeltorv er et gammelt markeds-torv. Jo flere boder, pølsevogne, cafeer, restaurauranter og Retsinstanser, jo bedre. Det er derfor, det er fedt at bo i indre by.
Forforblive som nu
Forblive som nu
En "oase" på Strøget
Det giver flere arbejdspladser med mere udeservering

Indre By Lokaludvalg

Gammeltorv: Hvad synes du om, at Gammeltorvs status som et ikke-kommercielt opholdssted styrkes? - Uddyb evt. dit svar
Det fungerer fint, som det er nu, men jeg har heller ikke noget imod ideen.
Det er også hyggeligt at der er lidt handel - men ikke alt kommercielt er velegnet
Det er fnt som det er.
Det er et smukt historisk byrum ikke en markeds eller Tivoli plads
Det er en god ide, men man har ikke taget højde for at der nær
Der er rigeligt med cirkus langs strøgdelen af Gammeltorv
Der er plads til et begrænset kommercielt område og et stå
Byen har brug for åbne pladser.
Afhænger af konsekvenserne/øvrige dispositioner

Vestergade: Hvad synes du om, at fortovene i Vestergade gøres bredere på bekostning af bilparkering?



Vestergade: Hvad synes du om, at fortovene i Vestergade gøres bredere på bekostning af bilparkering? - Uddyb evt. dit svar
så skal der flere beboerp pladser under isreals plads
synes generelt man skal bevare parkering
nedlæg ikke p-pladser
men det skal IKKE bruges til severings sidde pladser
mangel på parkering begrænser muligheden for at bruge byen, når man er handicappet

Indre By Lokaludvalg

Vestergade: Hvad synes du om, at fortovene i Vestergade gøres bredere på bekostning af bilparkering? - Uddyb evt. dit svar
gerne helt til gågade
det betyder endnu mere fest i gaden
der kommer til at mangle p-pladser
adskille cyklende og gående, samt aggresiv bilkørsel
Vil give mere natteliv. nedbring antal af natbevillinger
Vil det ikke bare forstærke det til partygade?
Vestergade er så hårdt plaget af drukfester, mindre trafik vil bare give frit lejde til barejerne. Det er synd for beboerne. Det er i forvejen en gade der lugter af opkast og urin.
Vestergade er i forvejen festgaden - ikke morsom for beboere
Vestergade er i forvejen en hårdt belastet party-gade og når politiet ikke prioriterer at patruljere og moderere folks opførsel, så vil bredere fortove øge problemet.
Tænk todelt I mobilitets kultur for beboere og for besøgende
Så smalt er fortovet nu heller ikke på den gade.
Så bliver det da rent Jomfruanegade. Gaden er ødelagt. Glem den.
Se svar ovenfor
Se forrige svar med bilerne i p-huse.
Se evt ovenfor om skindergade
Reserver til beboerparkering og kun det
Opretholder historik og særpræg. Primært til cykeltrafik.
NEDLÆG IKKE PPLADSER, det er ødelæggende for handlende
Mre parkering her. Væk med de tissende fodgængere.
Men kun hvis nedlæggelse følges af etablering af tilsvarende og flere p-pladser i p-hus/-kælder centralt placeret.
Men husk at der skal være mange flere handicapbesøgspladser

Indre By Lokaludvalg

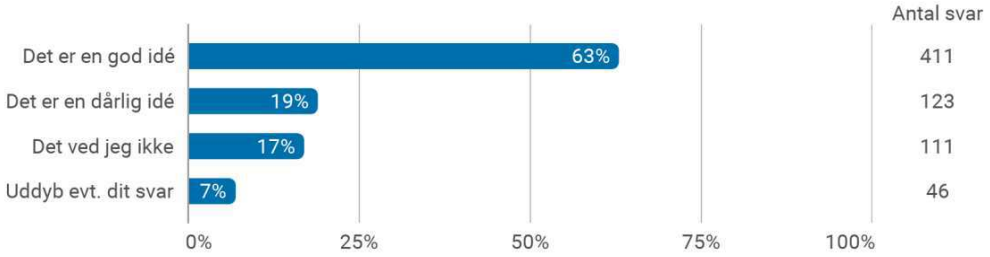
Vestergade: Hvad synes du om, at fortovene i Vestergade gøres bredere på bekostning af bilparkering? - Uddyb evt. dit svar
Men der skal også tages hensyn til at der faktisk er nogle skatteyder der bor der og har brug for bil
Med mindre man opretholder parkeringspladser i den ene side
Kun hvis de erstattes med p-pladser andetsteds - eks. under jorden.
Jf. Skindergade
Jeg synes ikke parkering skal nedlægges
Igen: Der bør ikke nedlægges p-pladser, når der ikke er alternative p-muligheder
Idet der allerede nu mangler mange parkering pladser således at os der bor her kan få besøgende som osse skal bruge flere timer for at finde parkerings plads samt evt håndværkere skal bruge mere tid på dette også
Hvorfor?
Hvis ikke, at det går ud over de omkringliggende kvarterer
Hvis det højest udvides til 'to-personers'-fortov på hver side.
Hvis der nedlægges p pladser, som i forvejen er for få, skal de erstattes anddt sted, fx i p hus/underjordiske anlæg
Hvis der etableres alternative parkeringsmuligheder i f.eks. parkeringskældre for beboere med p-licens, og der ikke kommer mere udeservering eller skiltning.
Hvis beboere kompenseres med plads i P- huse
Hellere bredere fortov end cruisende narkobiler.
God ide, men gaden er allerede nu så fyldt med mennesker torsdag, fredag og lørdag, at det er umuligt at cykle gennem gaden
Giver mere plads til druk, vold og opkast
Følger der en ekstra renholdningsindsats med?
Frygter mere "åbent værtshus"
For aggressiv kørsel nu
Dårlig ide. Parkerede biler dæmper nattefest terroren

Indre By Lokaludvalg

Vestergade: Hvad synes du om, at fortovene i Vestergade gøres bredere på bekostning af bilparkering? - Uddyb evt. dit svar
Det øger trafikken
Det skal ikke gøres til en festivalplads
Det går ud over beboer parkering
Det er kun en dårlig ide, såfremt p-pladserne ikke bliver erstattet af underjordisk parkering
Det er en vigtig gennemkørselsgade for cyklister, så der skal sikres en god cykelvej
Det bliver rodet om nat med natteliv
Der skal være plads til parkering, for folk, der bor i indre by.
Der skal være plads til gennemkørende trafik, og til biler til beboere og lokale virksomheder
Der er rigeligt med natteliv allerede
Der er jo ikke lige frem mange parkeringspladser i forvejen
Der er ikke nok parkering for beboerne
Der er ikke nok beboerparkering. Der skal være mere p-hus som Israels Plads før man nedlægger parkeringspladser på gadeniveau.
Der er f få parkeringspladser i forvejen!
Den vil kun gavne nattelivet, som gik amok under byrumsforsøgene. Hele gaden blev aktivt brugt til fest og bredere fortov vil blot skabe mere fest i gaden.
Bilkørsel bør fjernes i Vestergade
Beboerne har brug for alle de parkeringspladser
Bare I husker at I skal sikre at vi ikke blot flytter bilparkering og trafik til de omkringliggende kvarterer
Alternativ parkeringsmuligheder skal indtænkes

Indre By Lokaludvalg

Vestergade: Hvad synes du om, at Vestergade opretholdes som cykelgade?



Vestergade: Hvad synes du om, at Vestergade opretholdes som cykelgade? - Uddyb evt. dit svar
åben den så trafikken kan kommer hurtigere frem , det forurener mindre
vidste ikke det er en cykelgade?
mængden af bilkørsel?
men det skal IKKE bruges til severings sidde pladser
jeg cykler der sjældent, da fodgængerne alligevel har overtaget. måske et tegn på at gøre det officielt til gågade
hellere gågade
gågade, med cykling tilladt
flere gågader uden cykler, tak
der kommer til at mangle p-pladser
Vestergader er en af de gader, hvor cyklister fræser igennem uden at holde øje med sidegader. Efter det er blevet en cykelgade er det farligere for cyklister, der skal på tværs af Vestergade.
Vendersgade er skrækeksempel på hvor dårligt en "cykelgade" er for alle trafikkanter - cykler har fået dårligere forhold og bilerne har fået dårligere forhold.
Som obenfor
Se svar ovenfor
Og med cykelstier??
Men umuligt da det skal leve sammen med nattelivet
Men skal markeres meget tydeligere. Som cyklist i dag bliver det ikke taget meget hensyn

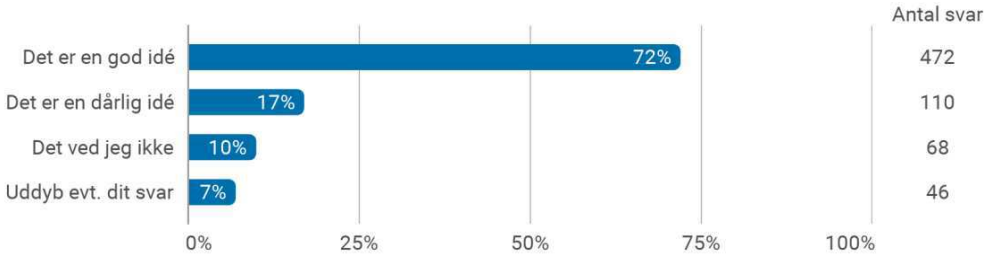
Indre By Lokaludvalg

Vestergade: Hvad synes du om, at Vestergade opretholdes som cykelgade? - Uddyb evt. dit svar
Men igen - indskærp afgrænset cykelparkering
Men desværre er det en dårlig cykelgade om natten i weekender pga. det virkelig heftige natteliv. Her bruges Studiestræde m.fl. i stedet, det ses tydeligt.
Let bilkørsel
Lad bilerne komme igennem og væk fra området.
Kommentar til hele spørgeskema: scullere VÆK fra gågader!!!!!
Jeg værdsætter plads til flere træer og bredere fortove.
Jeg er dog ikke særlig tryg, når jeg færdes i Vestergads, men det skyldes hensynsløse cyklister!
Igen: stil krav til cyklisternes kendskab til færdelsesloven
I forvejen den mest snuskede værtshusgade.
Hastighedsbegrænsing 10 - 15 km
HVis der også må komme biler
Gågade, hvor cykler og biler kører på fodgængernes præmisser
God ide, sålænge studiestræde fx bliver cykelgade
Giver for mange cykler på Skindergade
Få biltrafikken igennem så de ikke skal holde i kø for at komme ind med varer
Fodgængere bør ikke chikaneres af cykler
Evt. med mulighed for at der også kan køre små eldrevne busser.
En central rute i byen Hvordan ser cykel masterplanen ud for lokal besøgs og transit flow?
Dårlig ide. Parkerede biler dæmpe nattefest terroren
Det øger trafikken
Det skal være muligt at køre bil på Vestergade, for det hjælper de lokale forretninger

Indre By Lokaludvalg

Vestergade: Hvad synes du om, at Vestergade opretholdes som cykelgade? - Uddyb evt. dit svar
Det fungerer godt med Vestergade som cykelhade - cyklede der i går
Det er umuligt at cykle gennem gaden torsdag, fredag og lørdag om aften og natten
Det er mega farligt at færdes i Vestergade pga. cyklerne
Det bør være forbudt at cykle på gaden.
Der er vigtigt der ikke er fodgængere og cyklister samme sted. Cykelstier skal være tydeligt markeret.
Der er allerede for mange cykler i byrummet
Der bør ske en form for regulering af cykeltrafikken, der aktuel er for farlig
Cyklister er farlige for fodgængere
Byen bør være nogenlunde mulig at komme rundt i med bil

Lille Kongensgade – Store Kirkestræde: Hvad synes du om, at de to gader anlægges som samlet gågade med cykling, beboer- og varekørsel i bil tilladt?



Lille Kongensgade – Store Kirkestræde: Hvad synes du om, at de to gader anlægges som samlet gågade med cykling, beboer- og varekørsel i bil tilladt? - Uddyb evt. dit svar
men det skal opdeles, så der er vejbaner til alle - ellers vælter biler, cykler og fodgængere imellem hinanden
men det skal IKKE bruges til severings sidde pladser
gågader har det med at blive 'døde' områder i byenm, fordi detailhandel ikke længere er vigtigt
fodgængere har allerede strøget
der kommer til at mangle p-pladser
Vigtigt med cykelgade gennem byen

Indre By Lokaludvalg

Lille Kongensgade – Store Kirkestræde: Hvad synes du om, at de to gader anlægges som samlet gågade med cykling, beboer- og varekørsel i bil tilladt? - Uddyb evt. dit svar
Vi skal ikke have flere gågader i Indre By. Der er i forvejen alt for mange turister og det vil føre til endnu flere. Med turister mener jeg også folk fra københanvs Omegn der lige skal shoppe lidt i byen. Det udtørrer Københavns funktioner.
Varekørsel i moddelalderbyen er et voksende problem. Der skal nadre løsninger til
Unødvendigt, da der er gågade lige ved siden af
Sådan skulle det være i hele indre by
Så kan beboere jo ikke parkere
Stækningen mellem Højbro og Magasin er farlig (biler kører vildt hurtigt)
Strøget er jo lige ved siden af.
Spørg beboerne!
Spild af penge. Det giver i forvejen ikke megen mening at køre den vej. Hvor meget trafik er der egentlig, hvis I skal være helt ærlige?
PPLADSERNE SKAL IKKE NEDLÆGGES. I kommer til at ændre bylivet til turisters fordel og ikke beboeres. Det bliver en død bydel, hvor der kun kommer til at være kontorer og cafeer. intet liv
Medmindre cykel skilled ad anden trafik. Shared space fungerer bare ikke i smalle gader n
Lille Kongensgade skal ikke være et nyt Gothersgade hvor det hele er overtaget af virksomheder med natbevilling. Desuden er gaden muligheden for at komme fra Bremerholm til Kongens Nytorv og nordpå. Der bør være færre indkørsler til Middelalderbyen og flere udkørsler (end indkørsler).
Let bilkørsel, ikke besværliggør den
Kommentar til hele spørgeskema: scullere VÆK fra gågader!!!!!
Jeg synes ikke der er behov for en gågade med fokus på shopping, men hellere en mere rolig gade
Ingen udseservering
Hvis udeservering ikke optager de frigjorte kvadratmeter
Her bør man forbyde de uhumske fodgængere.
Gågaderne i Indre by fungerer ikke. Strøget ligner noget der er løgn, og det samme gør Købmagergade og Fiolstræde

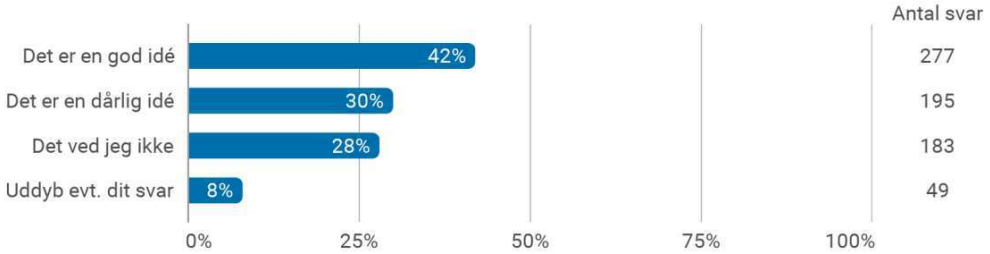
Indre By Lokaludvalg

Lille Kongensgade – Store Kirkestræde: Hvad synes du om, at de to gader anlægges som samlet gågade med cykling, beboer- og varekørsel i bil tilladt? - Uddyb evt. dit svar
Gågaderne bliver bare fyldt op af forurenende diesel varebiler
Gågader er verdens dårligste ide. De har ødelagt handelslivet i de fleste provinsbyer, og gågaden i kbh er det bedste eksempel. Der er kun dårlige sko- og tøjbutikker, ikke en ærlig slagter, købmand eller grønthandler tilbage. Gågader er døden
Gaden en vigtig for gennemkørende cyklister, og fodgængere og cyklister skal derfor adskilles
Fodgængerne bliver kørt ned af cyklister
Fantastisk hvis Højbro Plads udvides og kørebanerne sløjfes!
Er glad for ideen, men bekymret for om bænke bliver til et opholdssted for folk med soundboxe eller anden musik, især om natten.
Det skal meget gerne følges op med mere politi på gaden, eksempelvis ved byrums forsøget, var erfaringen med Klosterstrædet, at det ikke blev respekteret. Særlig fredag-lørdag aften/nat, huserede og huserer muskelbilerne, med aggressiv kørsel og dytten. Der mangler politi på gaden !
Det kan være en god ide, på forsøgsbasis. Kunne også være fint hvis andre gågade var lovlige at cykle på.
Det kan man vel leve med
Det er et unikt kulturelt område Der skal tænkes i helhed og atmosfære
Der er nok udeservering i forvejen.
Der er jo ikke lige frem mange muligheder for bilkørsel i forvejen
Der er idag et aktivt natteliv/cafeliv i gaden og gøres gaden til en gågade vil denne udvikling understøttes og gøre gaden mere kedelig.
Der er behov for steder der inviterer til stille ophold og dermed tryghed og mindre hærværk i indre by
Cyklister og gående sammen fungerer ikke!
Cykler kan ikke finde ud af hvor de må køre og hvor de ikke må
Cyk
Bør være gågade, cykler er meget forstyrrende overalt i byen
Begrænse aggressiv bil-/varekørsel

Indre By Lokaludvalg

Lille Kongensgade – Store Kirkestræde: Hvad synes du om, at de to gader anlægges som samlet gågade med cykling, beboer- og varekørsel i bil tilladt? - Uddyb evt. dit svar
Allerede rigelig gågader, det er godt med gader med forskelligt formål
"Gågade med cykling tilladt" lyder skidt - så hellere cykelgade.

Nikolaj Plads: Hvad synes du om, at cykelstativerne på den nordlige del af pladsen fjernes til fordel for plads til ikke-kommercielt ophold?



Nikolaj Plads: Hvad synes du om, at cykelstativerne på den nordlige del af pladsen fjernes til fordel for plads til ikke-kommercielt ophold? - Uddyb evt. dit svar
varebilerne er selve problemet
men det skal IKKE bruges til severings sidde pladser
man fjerner ikke problemet med cykelparkering ved at nedlægge cykelstativer!!!!!!!
hvor skal cyklerne så holde
har brug for mere gadelys. der indtages for meget stoffer der
evt. pænere cykelparkering (eks. som ved Nørreport Station).
der skal være noget cykelparkering på pladsen
der mgl generelt cykelstativer i byen
de store træer skygger
Ved ikke, det kommer an på hvor let tilgængelig alternativ parkering bliver
Så skal der findes cykelparkering andet steds. Der mangler plads til cykelparkering langs Strøget.
Så længe druk fylder så meget, så giver det bare mere plads til råb og skrålen

Indre By Lokaludvalg

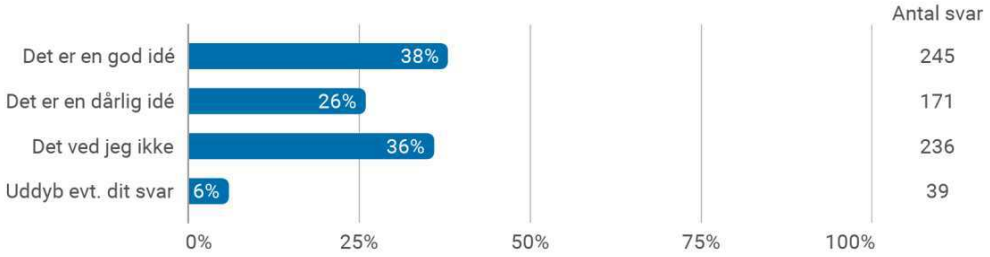
Nikolaj Plads: Hvad synes du om, at cykelstativerne på den nordlige del af pladsen fjernes til fordel for plads til ikke-kommercielt ophold? - Uddyb evt. dit svar
Så kommer cyklerne bare til at stå/ligge hulter til bulter over det hele
Skøn plads, der bruges alt for lidt.
Se kommentar om Skindergade
Pladsen skal indrettes, så det er en plads rettet mod voksne mennesker fremfor en legeplads. Pladser i byen skal være bypladser med respekt for kulturarv (Nikolaj Kirke m.m.) og et lokalt og internationalt publikum.
Måske mindre cykelparkering og mere moderne - jeg parkerer her ofte
Min holdning til nedlæggelse af p pladser - cykler og biler er, at det skal være muligt at kunne parkere i nærheden af hvor man bor ect. Så der må ikke nedlægges pladser, med mindre de laves tilsvarende i nærheden, fx under jorden
Men så skulle man i så fald nok gøre noget ved den store udeservering syd for pladsen, som både fylder for meget og ikke overholder alle regler.
Men jeg tror der vil samles cykler der alligevel
Men hvor skal cyklerne så være?
Lige nu har den karakter af bagside, et upåagtet sted, der kunne blive et stille pausested
Lav bilparkering her.
Kun hvis der gives alternative cykelparkeringer.
Jeg syntes der skal etableres cykelparkeringskældre eller lignende
Jeg ser nødig at der udvikles Strøgaktivitet.
Jeg forstår ikke formålet
Ikke-kommercielt ophold er lig partyzone om natten
Igen: Hvis ikke kommercielt-ophold blot betyder at folk tager soundbox og bajer med og larmer og danser i det såkaldte "byrum", så er jeg stærkt skeptisk.
Hvor skal cyklerne så parkeres?
Hvor mon alle nuværende parkerede cykler skal være
For nuværende, er der altid plads, ny cykelparkering skal derfor indeholde samme eller mere plads til cykelparkering

Indre By Lokaludvalg

Nikolaj Plads: Hvad synes du om, at cykelstativerne på den nordlige del af pladsen fjernes til fordel for plads til ikke-kommercielt ophold? - Uddyb evt. dit svar
For hvor skal jeg så parkerer
Folk ønsker at parkere cyklen tæt på det sted de besøger
Det vil være fint at lave bilparkering om til cykelparkering og flytte cykelstativer inde på pladsen
Det vigtige er at Nikolaj Plads gøres meget hyggeligere, rekreativ med grønt og bænke, der hvor der er sollys
Det lader til, der er mange cyklister, der har glæde af cykelstativerne.
Det er generelt en dårlig idé at nedlægge cykelparkering
Det er en mørk del af pladsen, hvor cykelparkering pt. fungerer
Det er en god ide, under forudsætning af at de erstattes af andre, så cyklerne ikke bare står og flyder
Der mangler cykelstativer overalt i byen
Der er jo ikke lige frem mange muligheder for cykelparkering i forvejen
Der er brug for cykelstativer i det område
Der er brug for cykelparkering
Cyklisterne stopper ikke med at parkere der
Cyklisterne parkerer alligevel hvor de lyster
Cykler og gående skal separeres, så ingen gågade
Cykelparkeringen fungerer godt som den er
Cykelparkering er altid kaotisk

Indre By Lokaludvalg

Nikolaj Plads: Hvad synes du om, at cykelparkeringen, der nu findes på Nikolaj Plads, i stedet spredes til de omgivende gader mod syd?



Nikolaj Plads: Hvad synes du om, at cykelparkeringen, der nu findes på Nikolaj Plads, i stedet spredes til de omgivende gader mod syd? - Uddyb evt. dit svar
måske begge dele?
men stadig. cyklister er ustyrlige. de sætter cyklen hvor de vil
men kun hvis cykelparkeringsområdet håndhæves
der kommer til at mangle p-pladser
der er lige meget hvad I gør, de parkere hvor de vil!
Vil ikke se pænt ud i de gamle gader. Lav nogle cykel P-huse - når vi bilister tvinges ud på større vandringer så kan cyklisterne vel også klare det?
Vil give uautoriseret cykelparkering på stedet pga afstand til Strøget mv
Urealistisk at tro folk vil respektere det og rent faktisk overholde det, så længe der ikke er markante sanktioneringsmuligheder
Tror ikke korttidsparkerende cyklister vil bruge stativer længere væk. Måske oprette 1-timesparkeringspladser til cykler?
Små smalle gader - cykelforbund i indre by. P-cykelkælder på Israels Plads.
Samle cyklerne, men who cares, cyklerne bliver jo alligevel bare smidt på må og få.
Risiko for dårlig fremkommelighed i tilstødende gader. Spreder man cykelparkering for meget, vil det gøre færdsel i kørestol vanskelig. Samme med barnevogne.
Men jeg tror der vil samles cykler der alligevel
Kommer an på hvordan 'spredes' realiseres!

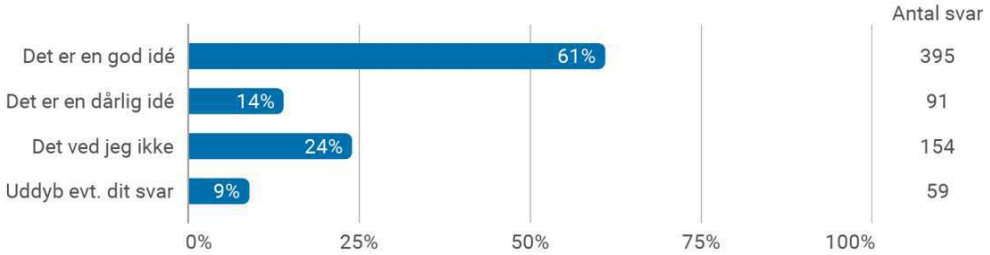
Indre By Lokaludvalg

Nikolaj Plads: Hvad synes du om, at cykelparkeringen, der nu findes på Nikolaj Plads, i stedet spredes til de omgivende gader mod syd? - Uddyb evt. dit svar
Jeg tror, at cyklister stiller deres cykler, hvor det passer dem
Jeg syntes at man skal fjerne rigtig mange cykelstativer, hvis de hovedsagligt anvendes af ansatte i de omkringliggende firmaer må firmaerne sørge for cykelparkering, det er ikke en offentlig opgave.
Jeg parkerer ofte min cykel på Nikolaj Plads og har boet i Dybensgade engang. Jeg synes ikke de gader skal bruges til mere parkering men ved så ikke hvor det ellers er bedst - dilemma
Jeg forstår stadig ikke formålet
Jeg er ikke sikker på at omgivende gader har kapacitet, men for min skyld kan man måske i samarbejde med Illum, Magasin m.fl lave cykelparkering.
Igen skal der afsættes plads - ikke cykler over alt.
Idet der allerede smides rigeligt med cykler på fortorv mm til gene for svagtseende og blinde. Ligesom mange andre steder i byen hvor der står cykler og udeservering på de markeringer der er lavet for svagtseende og blinde således at de ikke kan benytte disse uden riciko for st falde over cykler løbehjul mm
Hvis pladskarakteren styrkes og kirken bliver mere synlig
Gaderne er små. Hvis cykelparkering er istedetfor udeservering og lignende fint. Men mange glemmer hvor smalle vores gader er.
Er der ikke plads til begge dele? Cykel-P er lettere at finde frem til på en plads.
Dårlig ide, tror ikke det er nemt at flytte adfærd til sidegaderne.
Det vil ødelægge de fine gader.
Det kommer ikke til at fungere, se ovenfor
Det er i forvejen smalle gader
Det der meget fint alt sammen men i skal tænke på om i bare flytter problemerne med folk der smider deres cykel alle steder hvis i vælger at nedlægge cykelstativer.
Der skal skelnes mellem beboer parkering og transit besøgende parkering mm I en ny helhedsplan og en ny velbegrundet kulturel og bæredygtig mobilitets kultur
Der skal ikke være cykelparkering her
Der holder der jo alligevel andre cykler?

Indre By Lokaludvalg

Nikolaj Plads: Hvad synes du om, at cykelparkeringen, der nu findes på Nikolaj Plads, i stedet spredes til de omgivende gader mod syd? - Uddyb evt. dit svar
Der er mangel på cykelparkering
Der er jo ikke lige frem mange muligheder for cykelparkering i forvejen
De nye pladser skal ikke erstatte pladser på Nikolaj Plads. De skal supplere.
Cyklisterne parkerer uanset om der er cykelparkering eller ej
Cyklister parkerer der, hvor de er
Cyklerne skal helt fjernes.
Bedre med en samlet cykelparkering, så svagtseende lettere kan orientere sig

Højbro Plads: Højbro Plads rummer i dag plads til både kommercielt og ikke-kommercielt ophold. Hvad synes du om, at pladsens funktion som et sted til både kommercielt og ikke-kommercielt ophold styrkes?



Højbro Plads: Højbro Plads rummer i dag plads til både kommercielt og ikke-kommercielt ophold. Hvad synes du om, at pladsens funktion som et sted til både kommercielt og ikke-kommercielt ophold styrkes? - Uddyb evt. dit svar
selve opbevaringen af handlen, når den ikke er aktiv, er grim og modbydelig
lad den være
lad den forblive som den er
jeg ville foretrække at det rum blev mindre kommercielt.
hvis det betyder mere larm så nej
fungerer fint nu, så hvad skal styrkes?

Indre By Lokaludvalg

Højbro Plads: Højbro Plads rummer i dag plads til både kommercielt og ikke-kommercielt ophold. Hvad synes du om, at pladsens funktion som et sted til både kommercielt og ikke-kommercielt ophold styrkes? - Uddyb evt. dit svar
det kommercielle behøver ikke styrkes
der er allerede mange mennesker - og der handles narko
dejligt med liv på Højbroplads
byen mangler STILLE-OMRÅDER
Så længe det ikke sker på bekostning af biler
Styrkes ... hvordan?
Smuk plads, fjern gerne det kommercielle
Skab visuel sammenhæng til Slotsholmen. Nedlæg cykelspor og etabler samlet belægning, eller fortsæt i lige linje Læderstræde med vag markering
Ser det mest som et kommercielt sted, som det er nu.
På bekostning af hvad? Forstår ikke spørgsmål
Pladsen tåler det bedre end de mere intime torve og gader
Pladsen skal indrettes med tydelige akser mod Slotsholmen og Christiansborg samt med fremhævelse af kvaliteterne i Rytterstatuen af Absalon, så det er en plads rettet mod voksne mennesker fremfor en legeplads. Pladser i byen skal være bypladser med respekt for kulturarv og et lokalt og internationalt publikum.
Pladsen er lidt kedelig og udeserveringen på pladsen har meget plads. I så fald skal pladsen gentænkes så udeserveringen ikke er så visuel voldsom som den er idag.
Pas på med for meget "tysk julemarked" på pladsen. Det tivoliserer byen og er malplaceret
Om sommeren er det godt med Jazz men det tyske julemarked er for meget og indprent har ikke brug for to ens julemarkeder - så hellere bakke op om andre steder i Kbh
Ok med servering og markeder
Men højbro plads lykkes dog meget lidt med at skabe plads til ikke-kommercielt ophold -> kunne man forstille sig at opsætte andre former for bænke -> eks bordebænkesæt? Dette gælder for så vidt alle steder hvor man har tiltænkt ikke-kommercielt ophold.
Lad nu være med at opfordre til alkohol alle steder

Indre By Lokaludvalg

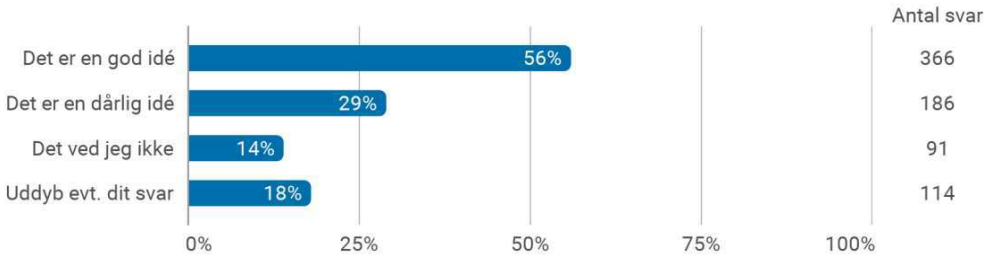
Højbro Plads: Højbro Plads rummer i dag plads til både kommercielt og ikke-kommercielt ophold. Hvad synes du om, at pladsens funktion som et sted til både kommercielt og ikke-kommercielt ophold styrkes? - Uddyb evt. dit svar
Lad den forblive som den er
Kun dagtimer og tidlig aften.
Kommercielt ophold er alt for overvejende.
Julemarkederne er forfærdelige. Ingen grund til at øge det kommercielle islæt på den plads.
Jeg synes at alt det gøgl skal fjernes så vi kan se pladsen og bruge den.
Jeg ser nok helst ikke kommercielt, da jeg syntes københavn flyder med cafeer barer og masser af udeservering som tingene er nu, så mindre af det og mere natur og stille og roligt ophold for alle
Ikke mer kommercielt Mere grønt og legepladser for de beboer der bor der
Ikke helt klart, hvad det betyder i praksis. Flere butikker? flere restauranter? hvis ja, så er det en dårlig idé.
Igen: Hvis ikke kommercielt-ophold blot betyder at folk tager soundbox og bajer med og larmer og danser i det såkaldte "byrum", så er jeg stærkt skeptisk.
Hvis der skal være plads til ændringerne, skal det nok revurderes
Hvad betyder dette spørgsmål? Hvilken ændring svarer man på?
Her bør anlægges Danmarks smukkeste parkeringsplads til beboerne i området.
Helt ærligt. Hvad betyder: pladsens funktion som et sted til både kommercielt og ikke-kommercielt ophold styrkes.
Hader julemarkeder så nej tak til kommercielt ophold
Godt at mikse
Gerne mindre kommerciel.
Færre hjemløse, bumser og tiggere, TAK
Fungerer fint idag - også m cykelparkering
Forstår ikke spørgsmålet

Indre By Lokaludvalg

Højbro Plads: Højbro Plads rummer i dag plads til både kommercielt og ikke-kommercielt ophold. Hvad synes du om, at pladsens funktion som et sted til både kommercielt og ikke-kommercielt ophold styrkes? - Uddyb evt. dit svar
Et stort NEJ til flere kommercielle julemarkeder på Højbro Plads og Kgs. Nytorv. Selv vires 9-årlige datter brød sig ikke om markedet. Lugten fra madboderne var ikke god., Kæmp alt I kan for at få skøjtebanen tilbage. Et kæmpe aktiv på et af de smukkeste steder i Indre By.,Vi savner skøjtebanen og den forkølede skøjtebane på Broens Gadekøkken forslår ingen vegne.
Det kommercielle liv burde foregå indendøre, så almindeligt roligt byliv kan foregå på gader og torve
Det kommer an på, hvad der menes med kommercielt.
Det fungerer fint, som det er.
Det er jo oplagt pga placering ved Strøget. MEN ikke flere frygtelige julemarkeder. KK er nødt til at være kritiske ift kvalitet og relevans for Kbh som destination for turister og glæde for beboer. Det har været en skændsel i mange år desværre. Specielt pga af det store potentiale for også et flot kommercielt indhold.
Det er fint, som det ALLEREDE er.
Det er en dårlig idé at styrke det kommercielle element. Hvis der skal bruges flere arealer i København til udendørsservering o.lign., må det være i andre områder end indre by.
Det er den ikke kommercielle del der bør styrkes
Det bør nok mere kun være det ikke-kommercielle ophold der styrkes!
Der skal være nogle tomme pladser i byen - det giver fred og harmoni for gående..
Der skal skabes en helhedstænkende gensidigt berigende ny fælles kultur Det kræver nytænkende professionels samarbejde mellem rådhusets myndighedernes og forvaltningernes enheder og lokale samt civilsamfunds aktører
Der skal fokus på flere grønne områder. Det er i forvejen en slidt og turistet del af byen.
Der er rigelig udeservering (kommercielt brug)
Der er for meget kommercielt halløj på pladsen allerede
Der er flere eksempler på erodering af områder: Nyhavn - Gothersgade
De er der jo - det må være nok

Indre By Lokaludvalg

Knabrostræde samt Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs: Hvad mener du om, at Knabrostræde samt Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs anlægges med brosten for at skabe bedre fodgængerforbindelse mellem Strøget og kanalen?



Knabrostræde samt Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs: Hvad mener du om, at Knabrostræde samt Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs anlægges med brosten for at skabe bedre fodgængerforbindelse mellem Strøget og kanalen? - Uddyb evt. dit svar
Ældre går dårligt på brosten.
umuligt at gå på brosten
som cyklist er brosten ubehageligt
penge ud af vinduet. Brug dem på noget mere konstruktivt. Brosten er pæne, men ikke rare at gå på, eller cykle på
og gøres bilfri
men sørg for at begræns natl af uvedkommende færdsel (muskelbiler, motorcykler, mv)
men gerne flade brosten der er lettere at gå på
hvis det sker vil ingen cyklister køre der
har svært ved at se ideen med det forslag
farligt for cyklister og dårligt gående
det vil give mere støj, især fra rullekufferter, som vil blive massivt øget, når I nedlægger ppladser. folk skal gå længere når der er færre ppladser.
der behøves ikke brosten. er ikke så godt for cyklister
cyklster vil ikke køre på brosten såde vil vælge de andre gader til gene for gående, det ses nu hvor Nybrogade er blevet med brosten

Indre By Lokaludvalg

Knabrostræde samt Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs: Hvad mener du om, at Knabrostræde samt Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs anlægges med brosten for at skabe bedre fodgængerforbindelse mellem Strøget og kanalen? - Uddyb evt. dit svar
cyklister hader brosten
cykelfjendtligt - fremmer turisme - udpræget dårlig idé
brosten gøres acceptabelt til cykling!!
brosten er virkelig dårligt både for gående og cyklister. de bliver for eksempel glatte i regnvejr
brosten er umulige at cykle på
brosten er rigtigt skidt for cykelister - men ellers en god ide
brosten er meget utilgængelige for synshandicappede og for andre handicappede fx rolatorbrugere, kørestolsbrugere m.v.
brosten er meget dårligt for handikappede
brosten er det dårligst valg .. man falder... se bare på tovehallerne brosten er det dårligst valg til gående og cyklende et levn fra fortiden....
brosten dårlige at cykle på og dyrt
Vi så hvordan ved Israels Plads at der er etableret brosten mellem pladsen og torvehallerne. Det er en absolut katastrofe. Dels er de umuligt lagt og dermed umulige at køre på - prøv selv når det regner. Dels kan mange både fra provins og turister ikke kende forskellen på gågade, cykelgade med videre. I stedet bør asfalt fastholdes
Sørg for de rette slebne brosten til cyklister, så det er ikke ubehagelige eller farlige at cykle
Såfremt det udføres facade til facade i samme niveau uden fortove.
Så længe det er gamle danske brosten og ikke de alt for forkantede (grimme og helt sindsyge klatten) så syntes jeg det er en go ide med brosten
Svært at gå som handicappet eller bruge kørestol
Stop nu med de brosten… dårligt for alle
Som gangbesværet er det svært at gå på brosten
Som beboere har vi brug for at kunne cykle - det kan man ikke på brosten. Lav vejbomme i stedet, så leasing/narkobilerne måske får mindre lyst til at køre der
Skulle brosten nu være særlig godt for fodgængere???????

Indre By Lokaludvalg

Knabrostræde samt Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs: Hvad mener du om, at Knabrostræde samt Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs anlægges med brosten for at skabe bedre fodgængerforbindelse mellem Strøget og kanalen? - Uddyb evt. dit svar
STOP STOP STOP med at lægge brosten
Pænt, men unødvendigt. Det er besværligt at cykle på, og tit også at gå. Der er ofte så store gb mellem brosten at man vrikker om, og tit ligger der helt løse sten, som har tabt grebet.
Pga de ikke er så komfortable at gå/ cykle på
Opdyrke det mere intime i de gamle kvarterer, mere slow-traffic
Okay hvis det er "flade" brosten.
Miljørigtigt
Men muligvis et problem for cyklister
Men med cykelvenlige brosten (slebne)
Men glatte brosten
Man skal vel også kunne cykle?
Man skal også tage hånd om biltrafikken i gaderne!
Lav gerne ekstra parkeringspladser her.
Kommunen har ikke det bedste ry for at vedligeholde gadebelægninger
Jeg kan rigtig godt lide brostensbelægning, men må konstatere, at den ofte er ujævn og dermed til gene, nogen steder farlig, for gående. Jeg går ind for brosten såfremt belægningen kan udføres uden mulighed for at snuble over ujævnheder.
Jeg hader brosten - det ser pænt ud, men folk falder rundt
Jeg elsker brosten
Ikke godt at cykle på brosten
Ikke flere brosten. Tak
I så fald skal der også sikres gode cykelveje, hvor man ikke skal køre omveje og bumpe sig frem.
Håber bare for min cykel, at der ville være cykelvenlige brosten.

Indre By Lokaludvalg

Knabrostræde samt Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs: Hvad mener du om, at Knabrostræde samt Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs anlægges med brosten for at skabe bedre fodgængerforbindelse mellem Strøget og kanalen? - Uddyb evt. dit svar
Hvorfor brosten Hvis man er svagtseende eller blind er brosten jo ikke sikkert område st færdes på så betyder det st man vil afskære disse for at benytte byrummet ?
Hvis man sørger for vedligehold, mange steder i København, er der løse brosten og huller hvor der mangler, det er nogen gange et "minefelt" at gå på
Hvis brostenene er plane og ikke for storr mellemrum
Hvis biler ikke må køre/holde i gaden vil det gå udover stedets beboere, som er med til at gøre området hyggeligt. Byen har beboelse, som også skal fungere i hverdagen og ikke kun tilgodese turister.
Holder meget af brosten, og mener det hører til i byen
Hellere noget a la fortovsbelægning i stedet for brosten. Eller flade brosten
Gågade, hvor cykler og biler kører på fodgængernes præmisser
Generelt sænke farten i indre by ved at bevare brosten, hvor der historisk er/har været brosten, også dér, hvor brostenene ligger under asfalten. Det karakterløse og nivellerende "brostenstapet" i Købmagergade er en kæmpe misforståelse, der helt fjerner poesien i gadens mange møder med bygningerne. Desuden man kan slibe brosten af hensyn til tilgængelighed og cykling/barnevogne.
Fremragende ide, især hvis de smalle stræder bliver gågader
For det er farligt at cykle på brosten
Fodgængerne finder fint vej mellem Strøget og kanalen - jeg tror ikke, at eneste har holdt sig tilbage pga. manglende toppede brosten.
Flere brosten i Middelalderbyen; det er smukt og styrker indtrykket af en gammel bydel. Men gør som Venedig, forbyd rullekufferter, da støjen er et inferno!
Flade brosten der er cykelvenlige
Fjern alle brosten, de er ubehagelige/farlige at gå og cykle på
Et dyrt forslag - spar pengene i disse tider
Er det specielt fodgængervenligt at gå på brosten?
Elendige at cykle på
Det ville være godt med bedre forhold forfodgængere og træer

Indre By Lokaludvalg

Knabrostræde samt Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs: Hvad mener du om, at Knabrostræde samt Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs anlægges med brosten for at skabe bedre fodgængerforbindelse mellem Strøget og kanalen? - Uddyb evt. dit svar
Det vil vanskeliggøre færdsel på cykel, som jeg bruger dagligt.
Det vil ikke skabe bedre fodgængerforbindelse
Det vil give meget mere cykeltrafik i de andre gader, cyklisterne vil ikke køre på brosten
Det synes som en unødigt bekostelig løsning. Det er ikke altid lettere for fodgængere at gå på brosten.
Det fungerer jo nu
Det er ok, hvis der kommer til at være cykelstier med slebne brosten.
Det er ikke rart for ældre at gå på brosten
Det er håbløst at gå og cykle på brosten.
Det er hyggeligt, men husk at lave spor til kørestole, barnevogne og stilletter.
Det er god begrundelse at brostensbelægning vil understøtte kvarterets middelalder præg, og kan gående opnå bedre passage, så vil gågade med biltrafik for ærrindekørsel, uden at vejprofil indrettes med kaststen og skæmmende markeringer.
Det er en god ide, hvis vandet kan trænge igennem. Det er ikke rart at gå på. Der skal laves plads til fortove
Det afhænger af typerne af sten mønstre og brolægnings kvaliteten Se der væsentlige problemer med de helt nye Rømersgade Linnésgade belægningerne i
Der skal dog tænkes i, at cyklister kommer fra begge retninger, og som det er i dag har bilerne fortrinsret mens cykler må vige, det skal ændres
Der er jo ikke lige frem mange muligheder for cykling i forvejen
Der er gået mode i brosten, og det er bestemt ikke en bedre oplevelse for fodgængere med barnevogne, klapvogne, høje hæle, kørestole eller lignende. Rullekufferter hen over brosten er ingen fornøjelse.
Den forbindelse fungerer i forvejen upåklageligt.
Brostensgader er svære at cykle i og skaber støj ved skraldeafhentning mm
Brostensbelægning vedligeholdes ikke der hvor de er i forvejen og er ubehagelige at gå og cykle på
Brostenbelægning er ikke godt for menneskets helbred, lige som er det heller ikke interessent for en cyklist.

Indre By Lokaludvalg

Knabrostræde samt Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs: Hvad mener du om, at Knabrostræde samt Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs anlægges med brosten for at skabe bedre fodgængerforbindelse mellem Strøget og kanalen? - Uddyb evt. dit svar
Brosten så mange steder som muligt. Planes i siderne som i Niels Hemmingsens Gade
Brosten med cykelbaner!
Brosten gør det kun værre for alle, trafikanter samt beboere der skal høre på larmen fra trafik på brosten.
Brosten giver ikke bedre passage
Brosten giver da ikke bedre forgængerforbindelse?
Brosten et stadigvæk umulige at cykle på
Brosten er temmeligt dyrt og det bliver farligt at færdes der med al den trafik (cykler og biler)
Brosten er pæne, men lort at cykle og gå på
Brosten er meget dårlig ide, det larmer forfærdeligt og de er glatte i regnvejr
Brosten er megadårligt at cykle på
Brosten er ikke optimalt for cyklister. Som minimum bør det være med de flade brosten. Men fliser er bedre.
Brosten er ikke gode at gå på!
Brosten er ikke cykelvenlige
Brosten er hårdt af gå på - i forvejen er der alt for meget brosten
Brosten er generelt en dårlig idé - såvel for gangsbesværede som cyklister og biltrafik vil støje mere
Brosten er forfærdende for bymiljøet, for det antyder gågade, og vi gider ikke flere åndssvage gågade i indre kbh, vi vil ha flere forretninger og biltilgang til disse. OK, jeg tror I har fanget hvad jeg mener, men jeg har oplevet forretningsdød i hele Danmark pga af såkaldte Miljøer.
Brosten er farlige for både cyklister og gående hvis de ikke vedligeholdes med gruset mellem stenene, f.eks Højbro Plads.
Brosten er elendige at gå på for fodgængere. Glem dem!
Brosten er dårlige at gå på... især for kvinder med høje hæle
Brosten er den dårligste idé noget menneske nogensinde har fået. Bor I i byen?!

Indre By Lokaludvalg

Knabrostræde samt Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs: Hvad mener du om, at Knabrostræde samt Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs anlægges med brosten for at skabe bedre fodgængerforbindelse mellem Strøget og kanalen? - Uddyb evt. dit svar
Brosten er den dårligste idé noget menneske nogensinde har fået. Bor I i byen?!
Brosten er både vanskelige at gå på og cykle på. De bliver ikke vedligeholdt, så man er ved at stå på hovedet i dem. Ellers skal de anlægges med flade, tætte sten, som ved Gammel strand
Brosten er IKKEfodgænger venlige
Brosten bliver meget smukt
Brosten af kønne at se på, men elendige at gå og cykle på.

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
Ønsker bedre vilkår for leg og event, som gadeteater
Økonomien skal tages i betragtning, hvad får man egentlig for pengene? Er det det blot forandring for forandringens skyld?
x
som sagt: nedlæg ikke ppladser før I har et bedre alternativ. der vil ikke komme mindre nattrafik, nattelivet vil stadig køre rundt, larmen vil blive værre, flere vil bevæge sig rundt til fods og i bil og det vil øge støjen. turister med rullekufferter vil blive nødt til at gå og det er generende i de små brostensbelagt stræder og gader.
ser gerne flere offentlige toiletter i indre by
nej
nej
nej
nej
nej
mindre biltrafikfor klimaet og vores helbreds skyld
løbende renholde deres fortorvUdenfor restauranter skal der være askebægre med sand til cigaretskodder og tyggegummi. Restauranter skal løbende renholde deres fortorv.

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
København er en vidunderlig by. hvert år bliver den bedre og bedre. havnebadene, cykelruterne, kulturarrangementerne. byen bliver bedre fordi vores forvaltning og vores politikere tager hensyn til og forstår deres borgere. mine venner, som kommer fra hele verden og besøger mig, tror ikke deres egne øjne når de går og cykler rundt i vores smukke gader. de er misundelige over hvor borgervenlig vores by er. de drømmer om, at deres egne byer prioriterer deres borgeres trivsel, sundhed og sikkerhed i samme grad som vores politikere gør. under maratonen, da nørrebrogade var lukket af for biler i timerne efter maratonen var overstået, var det som at kigge i fortid og fremtid samtidigt. børn der legede frit på gaden, teenagere der spillede bold, unge der holdt improviserede picnics midt på gaden, ældre der trygt gik rundt på gaden og nød roen. alle så ud til at nyde livet på en roligere og dybere måde end jeg før har set. det samme var tilfældet morgenen efter tour de france, hvor folk cyklede roligt rundt med børn, familie og venner. sådan som fortiden så ud, ser fremtiden ud. jo færre biler der er i københavn, jo gladere, tryggere og sundere bliver borgerne. mange kan ikke se skoven for bare træer. de er bange for at slippe bilen. personligt, er det det bedste jeg har gjort for mig selv. i min optik, bør I gøre alt for at hjælpe folk med at komme af med bilen. gratis eller enorm billig offentlig transport ville hjælpe. bedre vilkår for dele-bilerne. bedre cykelstier og cykelparkering. hvis I gør det, så vil det blive meget lettere for folk at undlade at køre i bil. jeg har læst hele planen igennem, og det er en fantastisk plan. udfør så meget I kan af den! og tusind tak for det helt igennem gode stykke arbejde I allesammen gør for konstant at forbedre vores allerede fantastiske by!
jeg har jo i allerød langt væk fra en station, så jeg bruger bil dagligt. jeg bruger nu dobbelt så lang tid på at finde en p plads end tidligere. Det betyder mere udstødning i byen. Det er jeg ikke glad for at bidrage til, så forstår virkelig ikke ideen med at nedlægge p pladserne. Ikke alle kan arbejde på politiken eller rådhuset.
ingen benzin og diesel biler i Middelalderbyen, forbud for ikke beboere nu og om 5 år alle
hvis man gør det sværere og krydse indre by i bil så skaber det mere blokade på gothersgade og hc andersens boulevard for og overoved komme frem
for meget kommercielt brug af fortov og gader, specielt restauranter der gør det svært for handikappede, gående og cyklister at bevæge sig! det var lettere med biler, de viste trods alt hensyn!
det er fint at reducere i parkeringspladserne men det skal ikke være for beboerne men derimod for dem der kommer ude fra. Vi der bor i København skal have lov at parkere på vores veje. Det er jo ikke for hyggens skyld at vi bliver nødt til at have en bil. Og det skal respekteres mens folk der kommer ude fra kan parkere ud for byen og så tage offentlige transportmidler ind til byen eller parkere i parkeringshuse. I skal simpelthen respektere at os der bor og betaler skat i Byen kan have behov for selv at have en bil og den skal vi kunne parkere relativt tæt på hvor vi bor uden at vi skal betale en bundegård for at få en parkeringslicens

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
brosten er det dårligst valg .. man falder... se bare på tovehallerne .. brosten er et levn fra fortide og duer ikke i en moderne by... nu er der store tunge lastbiler og skralle vogne der køre på dem se hvad man bruger i andre storbyer. så gående ikke falder på skæve og glatte brosten ...det gik i gamle dag med hestevogne..
Værnedamsvej fungerer godt med trafik ig fodgængere. Der er altid folk, der sker meget, Der er travlt i alle forretninger og folk tager hensyn og passer på hinanden. Værnedamsvej modellen er et godt eksempel på byliv.
Vil foretrække at begrænse biltrafikken i indre by mest muligt pga terrorbeskyttelse, fremkommelighed, flere rekreative områder, støjbekæmpelse og mulighed for renholdelse. Det vil skabe bedre for både turister og os, der bor i området.
Vi skal huske på, at byen er til beboerne og ikke gæster fra omkringliggende kvarterer eller turister - så at nedlægge parkeringspladser og gøre det mere besværligt at drive forretning og bo i indre by er ikke vejen frem. En by uden beboere og erhvervsdrivende er ikke fed. Det ender med kun at blive junk.
Vi skal have de forurenede biler ud af byen, der skal kun være el-transport med små biler. Der skal ikke bygges flere hoteller, eller ombygges flere bygninger med dyre lejligheder. Det er ikke bæredygtigt. Det er vigtigt, at København er beboet, så der skal være meget færre værtshuse, så de faste beboere kan holde ud at være der og ikke flytter, så vi får en sammenhængende by, som man synes godt om at være i uden forurening fra biler og støjende værtshusgæster.
Vi har rigeligt m. udeserveringer i indre by, vi skal væk fra de party gader hvor unge nordfra kommer ind slider, ` brækker ` sig tisser i porte etc. Ved godt kommunen ønsker at tjene penge på dette men vi er nogle stykker der forsøger at trives og bo herinde.
Vi har brug for, at I ligeledes gentænker forholdet mellem forskellige trafikanter i Nansensgade-kvarteret. Frederiksborggade er et stadig stigende kaos af busser, biler, cykler og flere og flere fodgængere. Der er et presserende behov for bredere fortove og bedre forhold for både fodgængere og cyklister. Gaden er ikke længere blot en transitgade. Den er bla. pga. Torvehallerne blevet en slags strøggade, men forholdene er fuldstændig utidssvarende og kræver handling.
Ved skiltning til Middelalderbyen bør trafikanter gøres bekendt med områdets historiske betydning. At trafik afvikles bedst i hensyn til alle vejfarende - i respekt for det adsindige og måske eftertænksomme. Byen byder på smukke facader og stemning uden ræs. De fleste som arbejder i byen forstår glæden ved at være i god tid.
Undrer mig over at der ikke er fokus på konsekvenserne uden for middelalderbyen. Det er i forvejen svært at parkere i resten af Indre by (uden for middelalderbyen) og nu vil man så nedlægge parkeringspladser og samtidigt presse alle bilerne fra middelalderbyen ud i nabokvarterene. Det er ikke gennemtænkt og dybt urimeligt
Udvid fortorvet på Stormgade - det er livsfarligt! Flere steder er der kun 30cm fortorv.

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
Udendørs servering på smalle fortove burde nedlægges. Det hindrer brugere af barnevogne, kørestole og rollatorer i at passere. De bliver nødt til at bruge kørebanen med en ofte livlig trafik.
Tænk på de omkringliggende kvartere, når bilisme bliver begrænset i middelalderbyen. Det kan give et tryk på gaderne omkring
Tænk på beboerne som lever og færdes her hver dag. Indkøb og fritid på gåben, cykel til og fra arbejde, weekendture med gamle og børn i bil.
Tænk nu på at byen skal være for alle - også turister og erhvervsdrivende. Retningen bliver desværre for ensporet og ideologisk.
Tænk beboer før gæster. Alle de kvarterer rundt i verdens byer som er dejligst at gæste, er dejlige pga deres stærke lokale forankring. Ikke fordi de er specielt designet til mig som turist
Tung trafik med jord og sten igennem Gothersgade og Nørrevold udgør en sikkerhedsrisiko og er forurenende både hvad angår støj og CO2 - bør straffes for at køre igennem byen.
Trafikale tiltag der styrker skatteborgernes livskvalitet og helbred er glimrende, hvis de indføres med en forsikring om, at problemerne ikke bare skubbes ud til majoriteten af naboer, som i forvejen er mere belastede af partikel- og støjforurening, end beboerne i middelalderbyen. Der bør samtid gøres en indsats for, at udefrakommende trafik, som ifg. kommunens egne målinger udgør 60%, ikke optager vejareal og parkeringspladser i hele København. Vi skatteborgere i indre by betaler for besøgende gæster tre gange; med vores liv og helbred, med det benyttede areal, samt i kroner og øre.
Tonal på RO i byen - en by for beboerne. IKKE FLERE turister, eller gæster som kommer for parti og larm
Tak, fordi I spørger os.
Tak for meget tiltrængte tiltag. Spændende. (Bordeaux's middelalderby fungerer fx. virkelig godt…).
Tak for jeres gode arbejde, og for at inddrage borgerne på denne måde :) Det sætter jeg pris på. Det er en fornøjelse at deltage i udviklingen af byen.
Tak for endeligt at komme med forslag til forbedrede forhold for fodgængere.

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
Tag nu hensyn til de lokale beboere og det faktum, at selv om man bor i Middelalderbyen, kan man godt have behov for en bil (som regel til at køre ud af byen). Pas også på med ikke at omdanne hele Middelalderbyen til Sunny Beach med caféer, restaurationer, barer, strand, gøgl og gejl - der skal også være plads til bare at stoppe op og nyde den smukke bydel. Endelig er det vel ingen skade til, hvis cyklisterne også bliver bedt om at stå af og trække cyklen (kræver dog at politiet håndhæver det, thi i dag er der større chance for at vinde i lotto, end at få en bøde på cykel...) igennem byen! Forbyd autocampere og store turistbusser i indre by - få i stedet turisterne over i små elbusser da 1) Middelalderbyen ikke er skabt til store busser og 2) ofte sidder der kun nogle få turister inde i de store busser. Endelig skal al parkering på gadeplan i indre by forbydes undtagen for beboerne - i stedet kan byens gæster parkere i de mange p-huse, der ligger rundt omkring.
Sørg nu for at beboere kan parkere i områdets parkeringshuse på beboerlicens. De flest bruger bilen så lidt at det ikke er et problem og de pladser der er på gadeplan kan bruges til gæster
Sørg for at give LetsGo og andre delebilsordninger mulighed for at opsætte ladestandere ved deres parkeringspladser. Der, siger de, at de ikke må i dag. Og derfor har de næsten kun fossile biler stående. Faktisk bør kommunen kræve, at alle eller de fleste delebiler i indre by er elektriske og uden udstødning.
Sæt markant ind for at mindske nattelivet i stedet for at bruge en masse penge på fortænkte ideer, som ikke giver mening, så længe det stinker af urin og opkast foran alle gamle huse i middelalderbyen. Værn om vores alles kulturarv med de smukke fredede huse, der fortjener en kulturel anstændighed. Det er ikke færre biler, parkeringspladser, bænke eller nogle ekstra planter, som alligevel rives op flere gange om ugen af fulde vandaler, som er ligeglade med omgivelserne, der hjælper her. Kom nu ind i kampen om at værne om det værdifulde. Ingen ønsker ulækre gader og stræder, hvor der råbes og skriges natten lang fire dage om ugen. Det er ikke et byrum at være stolt af.
Sænk hastigheden flest mulige steder. Se fx Studiestræde og Sankt Peders Stræde.
Så længe turisme og især nattelivet ikke tænkes ind i planen så er den dødfødt. Der er tale om to helt uforenelige modsætninger mellem en aggressiv nattelivsbranche og en fredelig dag og nat
Synes generelt ikke om hetzen mod bilejere i indre by. Beboerne der har nøjagtig samme ønsker om/ behov for at have bil som borgere, der bor igen villa på Amager!
Super gode ideer, der bestemt vil højne miljøet/hyggen i Middelalderbyen:-)
Super flot arbejde!

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
Stoplys ved Æggetorvet og udkørsel til Nørregade. Det er vanvittigt frustrerende for både fodgængere og billister at bilerne skal krydse hele nørreport når de kommer fra Fiolstræde.... Obligatorisk venstresving for enden af Fiolstræde og et lyskryds ville være oplagt og naturlig trafikstyring.
Stop nu med at gøre det mere besværligt at være beboer og erhvervsdrivende i indre by. vi har i forvejen svært ved at finde vores p plads med beboer linjens betalt og endnu sværere at få håndværkere…som siger de ikke gider at arbejde i indre by og eller det bliver væsentligt dyrere.
Stop hetzen mod bilisterne, de tjener faktisk penge, som de røde lejesvende på rådhuset kan formøble. Stop med brosten de er ubehagelige og decideret farlige at færdes på som gående og cyklist.
Stop fot nedlæggelsen af parkeringspladser.
Spørgeskemaet, der skal belyse forslaget, er ledende i sit udtryk og kan derfor anses for at skulle bekræfte forslagsstillerne og dermed deres forslag om en borgeropbakning, der ikke nødvendigvis er til stede. Godt for en bestemt politisk orientering, men - dårligt arbejde! Må kunne gøres bedre...
Spørge skemaet er dårligt, da det kun går ud fra at P-pladser SKAL nedlægges, og dermed forringe forholdene for beboererne (skatteyderne) til fordel for ikke beboere og turister
Som sagt har I nok regnet ud, hvad min holdning er. Men en Storby som kbh skal leve på mangfoldighed, diversitet og alle slags forretninger. Samtlige købmænd, grønthandlere, ostebutikker etc har lukket, og der er alt for mange dårlige tøj og skobutikker tilbage. Købmagergade er den værste skod-gade i indre by, hvor butikker åbner og lukker hele tiden. Alle jeres planer vil gøre præcis det samme med resten af indre by, og til sidst har vi et dødt helvede uden rigtigt byliv. Please dont! Jeg elsker at bo i indre by, men flere brosten, fortovstræer og såkaldt "grønne" områder slår en storby ihjel.
Som bilist føler jeg mig ikke specielt velkommen baseret på de fremlagte forslag. Det er formentlig også det, I vil opnå, men hvorfor kan vi ikke alle være her? Det bliver så krigerisk, og jeg bliver ærligt talt ret trist over det.
Som beboere har vi ikke brug for en bilfri, grøn bymidte. Vi har brug for et sted, vi kan holde ud af at bo sammen med de forretningsdrivende. Hvor vi kan parkere vores biler, hvor håndværkerne kan komme til og hvor vi kan sove om natten uden at der bliver holdt fest på gaden hele natten.
Som beboer synes jeg, at er en helt fantastisk plan og bakker op om alle dele. Næste skridt derefter må være en make-over af Indre by med utallige træer og grønne pergolaer i Indre by som køler og pynter.
Som beboer i Nansensgadekvarteret er jeg bekymret for, at det bliver endnu sværere og mere tidskrævende at finde parkering i vores kvarter, hvis beboere i Middelalderbyen nu også er henvist hertil.
Som beboer i København har jeg brug for at kunne parkere min bil. Det er svært nok i forvejen - gør det ikke sværere

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
Skiltning ved Fiolstræde i begge ender, og midt på, at færdsel på cykel i denne gade ikke er tilladt. Der bliver kørt stærkt, uden hensynstagen til gående. Vi undgår tit gågader af samme årsag.Og sådan skal det jo ikke være. Det er i virkeligheden det største problem vi ser, i forbindelse af anlæg af flere gågader, at det er udtrykt for gående at færdes i byen. Cyklisterne kører hvor det passer dem.
Shared space skaber kun kaos, og føles ikke sikre eller rar at bruge. Det skal blive nemmere at cykle på tværs af Middelalderbyen end i dag.
Sender høringssvar
Sender høringssvar
Savner den samlede vision med nøglepunkter omkring for eksempe (sagt mere diplomatissk end nedenfor): Landets hovedstad En levende by, hvor man bor (ikke Gamla Stan) - altså både for beboere og turister (danske som udenlandske) Ikke et campus for gennemrejsende studerende! Ingen gennemkørende trafik, Kun forureningsfri erhvervsbiler
STOP med at lægge brosten i CYKELgader, det er verdens største selvmål, og pissefarligt i vådt/koldt vejr. Og de fliser der er lagt i den nordlige ende af Vester Voldgade er ligeledes en skændsel - uhyggeligt farlige at cykle på! Og NÅR I laver cykelstier (som. jeg sætter super meget pris på, tusind tak) så SKAL de laves med BÅDE niveauforskel OG materialeforskel - ellers opfatter folk dem ikke. Se hvor mange farlige situationer der opstår dagligt i fx Vendersgade v Torvehallerne og i Vester Voldgade, hvor fliserne er ens, og niveauforskellen fraværende - folk (særligt turister) vader lige ud foran cykler hele tiden. PS: Bilerne ud af byen!
Rigtige gode planer, god retning for den generelle udvikling for mere grønt og adgang for socialt liv, styrkelse af de svage trafikanters vilkår og strategi om færre biler i byen.
Rigtig godt med bredere fortov og mulighed for gående. Træer giver godt miljø og bør etableres hvor det er muligt. Svært når gående og cykler blandes, det er ikke trygt for de gående. Håber at Nørre Søgade kan omlægges med træer på begge sider og mindre trafik. Tal for spørgeskema
Restauranter med tilknyttet større gadeaktivitet skal som forudsætning herfor pålægges at medvirke til at råberi, svineri, samt chikane af forbipasserende undgås aften og nat. Pågældende virksomheder bør endvidere pålægges pligt til dagligt at renholde hele det gadestykke som deres gæster breder sig over (området er i dag tydeligt afgrænset af udspyttet tyggegummi).

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
Præmissen om at biler skal ud af byen for enhver pris er forkert. Gågader er ikke nødvendigvis et gode for byen se blot på strøget.
Prioriter beboere at kantstensparkere. Vi ældre mennesker har brug for at kunne køre op til ens bolig med varer og bagage. Beboere og håndværkere har brug for at have en bil nær deres bolig.
Please: tænk nu på de omkringliggende kvarterer hvor vi i forvejen har for meget og for hurtig trafik. Hvor vi mangler cykelparkering, hvor fortovene og cykelstierne er smalle.
Planen vil i høj grad øge trafikken og derved forværre forholdende i byen. Borgerne i Kbh vil få det BEDRE, hvis man dropper planen og giver skattelettelser i stedet.
Planen har for mig at se en stor fejl til trods for det store forarbejde der er lavet. Den lader til at være skrevet af personer, som ikke bor herinde til personer, som ikke bor herinde. Der er for lidt forståelse for beboernes behov og beboerne er med til at gøre bydelen god for alle. Den mangler lokalkendskab og viden om hvad der foregår og fungerer/fungerer ikke herinde. Man har en fornemmelse af at vi beboere er blevet glemt i planen. Den mangler for mange aspekter f.eks. i form af busser til beboere som bor herinde, varelevering og renovation. Den antager at der er styr på nattelivet, hvilket der ikke er og ikke nødvendigvis kommer med den ny restaurationsplan.
Personer der bor i byen skal have mulighed for parkering Man betaler parkeringslicens, uden garanti for en plads til egen bil.
Pas på, at ændringer i Middelalderbyen ikke inviterer skateboarders og tilhørende graffiti.
Pas på med at fjerne rendestens p pladser, for så bliver der endnu flere københavnerejede biler som blot kører rundt og rundt for at finde plads til deres bil. Tænk alvorlig på at der er et meget stort og uopfyldt behov for kantstens bil parkering.
Pas på byens (handels-)liv ikke ødelægges og kommer til at ligne enhver dødsyg provinsby eller Nørrebrogade...
Overvejende rigtigt gode flagskibsforslag - kryder fingre for, at de kan realiseres - hurtigst muligt!
Overordnet er det fint med færre biler og mere liv i de mindste og smalleste gader i Middelalderbyen, men det skal altid være et krav, at der sikres mindst lige så gode P-forhold for beboerne i området. Byen må aldrig som udgangspunkt være på turisters og erhvervsdrivende vilkår, men skal ske i respekt for og i samarbejde med beboerne.
Opdrag cyklisterne også, de cykler på fortovene

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
Nej.
Nej, ikke umiddelbart tak!
Nej
Nedlæggelse af parkeringspladser på Frederikholms Kanal er en dårlig ide - beboere i Middelalderbyen har her en mulighed. Allerede nedlagte parkeringer på den ene side af Kanalen anvendes ikke som "grønt areal" - altså ikke som frirum for fodgængere, ligesom nedlagte parkeringer i Vester Voldgade ene ende - hvor nydeligt det end ser ud - heller ikke anvendes som fodgængeroaser. Sådanne oaser kræver udendørsservering, hvad der ikke er mulighed for. Hvis man vil have beboere i Middelalderbyen, må man sørge for at i hvert fald én bil fra husstanden kan parkeres forholdsvis tæt på bopælen.
Nedlæggelse af parkeringspladser medfører en håbløs hverdag for børnefamilier, ældre beboere og gangbesværede. Parkering på Israels Plads er ALT for langt væk for beboere. hvordan kommer man med flere små børn, varer, ældre mennesker fra parkering på Israels Plads? Det kan være mere end en kilometers gang. Blox-parkering er helt urimelig dyr (2.200 pr måned), FOR dyr for de fleste. Ældre og børnefamilier kan blive nødsaget til at flytte ud af Middelalderbyen. Ærgerligt, at vi skulle udfylde skemaet to gange, og at der ingen mulighed var for kontakt i weekenden. Alt for kort tid til at besvare et skema henover en weekend.
Middelalderbyen skal selvfølgelig være et godt sted for turister, men de kan godt blive for mange. Hvis vi vil gøre noget for M-byen skal der gøres mere ud af brokvarterene som kan tiltrække turister.
Middelalderbyen skal ikke udvikles til et 'Frilandsmuseum'
Mere plads til fodgængere, cyklister og udeservering. Mindre plads til biler.
Mere kunst skulpture … grønt marked, Music - små intim koncerter… Men jeg syntes stadig som beboer man skal ku parkere tæt - det må være alle tilkommende - som skal Shoppe / spise for en aften der må parkere længere væk ??
Men hvor skal vi beboere parkere? Kan man prioritere beboerparkering????
Meget mere brolægning. Det ser godt ud og sænker farten hos cyklister og passer flot til hele Middelalderbyen
Meget bedre kontrol med cykelparkering,som er byens helt store problem
Med Enhedslistens seneste tiltag tager Indre By endnu et skridt i retning af "Byernes By for unge café-gængere på SU og et stort behov for events" (undskyld mit frustrerede sure opstød). Ældre beboere med behov for en bil tages som gidsler i et forgæves forsøg på at mindske byens forurening - en forurening som i al væsentlighed er forårsaget af ekstern og udefra kommende trafik.

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
Mangel på parkering begrænser muligheden for at bruge byen, når man er handicappet og har brug for en bil. Planen indeholder ikke tilstrækkelig handicapparkering til at erstatte den parkering, der fjernes. Denne plan vil også resultere i mere ulovlig parkering på handicapparkeringspladser.
Mange steder i Middelalderbyen er præget af udeservering, der for fodgængere er blevet en kæmpe forhindring, når man skal manøvrere sig forbi. Ofte fylder borde og stole hele fortov, og man føler sig ikke velkommen som gående i byen. Generelt, så har udeservering taget overhånd. Det er som om, Middelalderbyen ikke har andet at byde på end cafeer og udeservering. Det pynter ikke ligefrem. Der bør gøres noget ved underlaget på Købmagergade, det bliver virkelig glat, når det har været regnvejr. Desuden er 'blinde-ruten' med de her metal-dimser i jorden ekstremt irriterende konstrueret, og de er generelt glatte. Overvejer man at anlægge grønne områder, bør man IKKE bruge Amaliehaven som eksempel. Amaliehaven er ubehagelig, fordi den er alt for lukket-inde og skærmende. Den er IKKE åben og vedkommende. Men det ville være fint, med små grønne oaser til afslapning og fordybelse. Når man bevarer gaderne i Middelalderbyen, som gader med vej og fortov, så bevarer man også en funktionel opdeling af gående og kørende. Gågader ville skabe forvirring og tumult for gående og kørende.
Mange gode tanker.
Mange gader omlægges fra asfalt til brosten - brosten er dårlige/svære at cykle og gå på. Kan kan ikke kigge lidt mere positivt på asfalt ?
Man skal vel se på økonomien, inden man laver en masse ændringer, det skulle gerne blive bedre, så ressourcerne ikke bliver spildt
Man skal kunne gå eller cykle og køre bil i middelalderbyen, ellers bliver byen jo kun for turister fra Tyskland og Hvidovre. Udenlandske turister cykler jo i store grupper, det er da et problem allerede.
Magen til historiske bykerne i Italien skal traffiken begrænses i den indre by (Zona a Traffico Limititato), som vises ved skilte og medfører bøde for ulovlig trafik.
MEN husk nu, at det også går ud over beboerlicens, så tænk alternativer ind, så beboere har en mulighed for parkering. Det er ikke nødvendigt at det er mega tæt på, men bare der er en mulighed, som Israels plads.
Lad os beboere i Middelalderbyen med nye biler få tildelt en beboerplads i nærheden af vores bopæl og ikke i den anden ende af området. Vi betaler skat/ og har gjort det i mange til kommunen. Det er en måde at smide os ud af området hvis vi ikke cykler!
Lad beboere parkere elbiler hvor de bor i Middelalderbyen. Gør det ulovligt for udefra kommende biler, både el og fossil. P.t. parkeres der dagligt mange elbiler, som tilhører folk der alene arbejder i byen og som har fundet ud af at det er gratis.

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
København kommune har nu i årevis fået ødelagt indre by med bevillinger af hundervis af barer og beværtninger samt caféer,der alle servere en del alkohol så København er blevet en dejlig utryk eventby med masser af druk, larm og affald. I har fået som fortjent for en gang udueligt arbejde. Indre by kunne være så meget andet og bedre end det i har gjort den til i dag Føj for den.
København er en meget fredelig by. Vi skal huske at der skal være plads til liv på alle måder - også biler eller kører københavnerne selv til en anden by. København mangler at få løst hovedfærdsels trafikken.
Krydset Grønnegade/Gothersgade/Borgergade er farligt for fodgængere og cyklister!! I myldretiden er det total kaos, og jeg er ofte vidne til folk der kommer til skade. Der bør være et lysreguleret fodgængerfelt, så man kan krydse Gothersgade i dette knudepunkt. Desuden bør der være fartbump eller lignende, der nedsætter hastigheden og forhindrer 'muskelbiler' i at lave kraftige accelerationer (særligt om natten, hvor mange fodgængere og cyklister er berusede). Mange turister fra metroen til de nærliggende hoteller i Borgergade og Adelgade krydser Gothersgade ved Grønnegade. Der er cykelstier i to retninger i en ellers ensrettet gade, hvilket mindsker overskueligheden, når man skal krydse vejen. Desuden ophører cykelstien ved borgergade i højre side og starter først igen ved Adelgade. Så kom nu: - Fartbump i Gothersgade i stykket fra Kgs Nytorv til Kgs Have. - Et lysreguleret fodgængerfelt ved Grønnegade/Gothersgade, så man sikkert kan krydse Gothersgade mere sikkert. Cykelsti i højre side hele vejen fra Kgs Nytorv til Kgs Have. Pt er cykelsti erstattet af parkeringspladser fra Gothersgade 26. Alternativ: Hvorfor gør man ikke dette første stykke af Gothersgade helt bilfri og laver en cykelsti i midten med lysregulering/fordgængerovergange som til biler? Bare en idé. Mvh
Kommunen tillader alt for mange kvadratmetre til erhvervsdrivende, og helt gratis, i form af udeserveringer, hvor den almindelig borger bliver frataget retten til adgang til fortovet og torve. I dag er det sådan, at to mennesker kan ikke gå igennem fortovene uden forstyrrelser, ikke engang helt i midten af byen, omkring rådhuspladsen. Denne udvikling er ikke demokratisk, af flere grunde, ligesom disse arealer er finansieret af skatteindtægter fra de almindelige borgere. Stop dette udvikling.
Kommentar til hele spørgeskema: scullere VÆK fra gågader!!!!!
Kig på Melbourne vedr offentlig trafik
Kan uderummene omkring kirkerne udover Nikolaj Kirke blive mere rekreative med flere bænke?
Kan man sætte cykelchikaner op på strædet og andre blandede gå og cykelgader? cyklerne kører meget hurtigt her, og også elcykler og turister som mosler afsted uden hensyn):
Kan man ikke afsætte ressourcer til medarbejdere, der går/cykler rundt og udpeger gamle cykeltrafik, som holder overalt i byen? Det er flade, rustne vrag, som kunne blive kørt til en plads udenfor byen, hvor de så kunne stå fx et år, og hvis ejerne ikke har meldt sig, bliver de destrueret/genbrugt.

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
Jeres spørgsmål er decideret tendentiøse og kluntet (bevidst?) formuleret. Lad nu København være en levende by, der indbefatter biler, parkeringsmuligheder, gående og cyklende. Der er også et handelsliv at tage hensyn til. Se bare skrækeksemplet, Nørrebrogade, da I omlagde den. Alt naturligt handelsliv er smadret. Flot!
Jeg ønsker ikke at bo i et museum. Der skal være plads til alle slags mennesker. Mange af os er afhængige af at have en bil og det er forkert at nedlægge parkeringspladser i Middelalderbyen, for det vil blot lægge ekstra pres på de i forvejen for få pladser, der findes i områderne udenfor.
Jeg vil ønske at man gør middelalderbyen bilfri, så vi kan få en by hvor der er dejligt at bo og opholde sig og hvor man skåner den gl. bykerne for mest mulig traffik. Igen kræver det også at det kan håndhæves. Vi er meget belastet over den traffik og anarkistiske tilstande der hersker i Skindergade, og mange andre små gader i indre by. Det er ikke rimeligt at man er nødt til at sove i køkkenet nogle weekender, fordi ens opholdsrum vender ud til gaden. Har været i dialog med politi, både skriftligt og telefonisk, det har dog ikke haft den store effekt. Jeg ved ikke om det er berøringsangst over for de utilpassede unge der med deres ulideligt larmende adfærd (biler) drøner rundt eller manglende ressourcer, der er grunden til at det har udviklet sig som det har, men det er dybt belastende. Jeg har boet i Skindergade siden 2004 og det er en meget kedelig udvikling, desværre. Jeg håber at der nu sker noget der for alvor gør noget ved de problemer der er, så byen igen bliver dejlig, også at bo i. Bilfri indre by med med opkørende afspærring, der kan nedsænkes af beboere og andre med legitim adgang, det ville være fantastisk.
Jeg undrer mig over, at man i den nyasfalteret Adelgade ikke har valgt træer, brosten og chikaner, mhp at nedsætte farten, skabe ro i området med noget grønt samt evt minimere noget af trafikken i denne gade, som efterhånden er helt overset af lokaludvalget.
Jeg undrer mig over, at I vil gøre det svært at være beboer med bil i indre by. Det er svært at finde parkeringspladser. Som sygeplejerske har jeg ind i mellem rådighedsvagt, hvor jeg skal være på hospitalet indenfor 30 min. Det kan jeg kun med en bil. Når jeg skal hjem, så bruger jeg meget tid i bilen for at finde en ledig parkeringsplads. Derudover er det et helvede at være beboer med bil i indre by, når vejene spærres af p.g.a. en event. Og dem har vi rigtig mange af i København.
Jeg undre mig over at dantes plads ikke hører med til middelalderbyen , meget behændigt men på ældre kort over middelalderbyen er dantes plads inkluderet, jeg tænker det skyldes at Q-Park påtænker at bygge parkeringskælder der. Hvilket vil være en absolut katastrofe for området , da dantes plads og Vester voldgade hænger sammen . Det er der cyklerne der skal over cykelbroen til Islands brygge kører, dantes plads er der hvor der er et smukt vue melllem chr borg og glyptoteket, som vil blive ødelagt af grimme glad nødudgange fra parkeringskælderen. Det er der børne leger og kører på skateboard . Det er der hvor man sidder på restaurant og hygger elelr på bænkene . Ingen heller ikke er forretningsdrivende elelr museerne ønsker den parkeringskælder og der er jo også Blox for enden af Vester voldgade som har en uhørt lav belægningsprocent . Det er så fint i vil lave byrum til os beboere men hvorfor ødelægger i så det dejlige byrum vil allerede har ??? Vh
Jeg sætter stor pris på tiltag i middelalderbyen, som gør byen mere støjsvag, grønnere og behageligere at færdes i.
Jeg syntes generelt at det er en kæmpe gene at der nedlægges parkeringpladser. Der går overvejelser på at nedlægge p-pladser på Dyrkøb som primært er el-parkering. Det duer ikke.

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
Jeg syntes der tages for lidt hensyn til os der bor i indre by og benytter middelalderbyen som vores beboelses by. Vi er trætte af den bliver brugt næsten ugentligt til events, fest og druk, for folk der kommer udefra. Det slider på byen og den er blevet afsindig grisset.
Jeg synes, det er vigtigt at byen er et boligområde, hvor det er muligt at leve uden urimelig larm og støj. Og at det ikke kun bliver et turistområde med hoteller og Rbnb. Desværre støjer mennesker, der samles, mere end biler, der holder parkeret. Bænke i byen lyder så godt, men min erfaring er, at de ofte bliver samlingssted for støjende adfærd Fra fx hjemløse, flaskesamlere mv. men også for mennekser på vej hjem fra en glad aften i byen….og må flyttes igen. Mulighed for bilkørsel i byen er tilpas i dag. Det skal være muligt at bruge sin bil til storindkøb eller indkøb af tunge varer i bolighus mv. en gang imellem, når man bor i København. Måske det ville være en ide, at nogle veje og stræder med paradekørsel var lukket for bilkørsel aften og nat fx Vestergade og strædet. Evt. blot weekend lukket.
Jeg synes, det er meget positivt, at der arbejdes på at få mindre biltrafik i Middelalderbyen. Det er i forvejen et område, der er dårligt egnet til biltrafik, og fodgængere, cyklister og folk, der opholder sig i byrummet vil få forholdsmæssigt meget mere glæde af plads, der nu bruges til biltrafik og parkering. Selvfølgelig skal der tages hensyn til beboere med handicap, erhverv o.lign., men som beboer i Indre By håber jeg, at der på sigt kommer endnu mere fokus på at mindske mængden af biltrafik i byen, især taget i betragtning at der allerede eksisterer god cykelkultur og -infrastruktur og offentlig transport.
Jeg synes, bilerne skal ud af Middelalderbyen som transportmulighed, såfremt der kan laves gode alternativer for ældre og gangbesværede, der ikke kan undvære. Jeg er fortaler for rene enten cykel- eller gågader. Det svært at cykle på en gågade, og omlægges en gade til primært gågade, betyder det ofte at cyklerne reelt forsvinder, fordi det er for langsomt, farligt og svært at bevæge sig på cykel på en fx. en gade som Købmagergade.
Jeg synes man skal tænke på dem der bor der og ikke kun på udefra kommende, det kan ikke være rigtigt at os der har boet i Middelalderbyen i over 30 år, skal flytte fordi vi ikke kan på lov til at parkere vore lovligt købte bil i nærheden af hvor vi bor. Der er ingen andre kommuner der behandler deres skatteydere på den måde!!!!!
Jeg synes man skal lukke hele indre by for biler inklusiv lukke for biler på HC ANDERSENS BOULEVARD
Jeg synes man skal give beboerne fortrinsvis ret pakering og færdsel med bil.
Jeg synes ikke der bør nedlægges P-pladser. Kbh er landets hovedstad og som sådan må det være muligt at færdes inde i byen i bil og ikke mindst finde et sted at stille den, især hvis man ikke ønsker parkerede biler i middelalder byen.
Jeg synes generelt, at man burde holde op med at have de kedelige og intetsigende julemarkedsstande - men derimod små mere lokalt baserede handlende og markeder
Jeg synes generelt der er for lidt parkeringspladser i indre by. Vi mangler parkeringshuse og kældre. Man kan ikke bare fjerne pladserne på gaderne og ikke finde andre alternativer.

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
Jeg synes det er vigtigt at skelne mellem kørsel for beboere og besøgende. Hvis der ændres på de nuværende omstændigheder til fordel for fodgængere og cyklister, bør der være ærinde for beboere med bil, så de uhindret kan komme frem til deres bolig. Samtidigt synes jeg også, at det er latterligt, at man med en beboerlicens ikke kan holde i indre by i hverdagene mellem kl. 10-17, selv når man bor helt centralt.
Jeg synes det er uacceptabelt at Dantes Plads er blevet skåret ud af Middelalderbyen og at pladsen er solgt til Q-Park og skal benyttes til en underjordisk p-anlæg. Dantes Plads er lige præcist den slags grønne fri-områder vi har behov for med plads til de mange børn og unge der går på institutioner i nærheden og for besøgende til områdets museer.
Jeg synes bilerne bliver alt for nedgraderet, det er en storby! Til gengæld burde der fokuseres meget mere på cykler og den meget mangelfulde cykelkultur - det er meget mere belastende og uroskabende i byen end bilerne.
Jeg savner et initiativ, der løser cykel- og fodgængerkaosset i krydset ved Nyhavn/Bredgade
Jeg mener det vil være godt for byen hvis vi fik fjernet alle de mange skilte og reklamestandere som står overalt i byen (Vi kan snart ikke se byen for skilte og reklamer). Også gerne de rædselsfulde reklamer som hænger i lysmasterne, som i den grad ødelægger gadebilledet Det vil også være godt hvis der reelt var en plan for hvad der bliver sat op rundt omkring, og at der blev set på det æstetiske. F.eks. vil det være en god ide at fjerne de rædselsfulde stativer, som cyklister kan sætte benene op når de holder for rødt. De "skærer" vores huse over når man ser på dem, og ødelægger synsindtrykket, og så står de i vejen for de gående. Og helt ærligt har vi cyklister altid kunnet finde ud af at sætte benet ned når vi holder stille. Så alt overfødigt skrammet skal fjernes fra vores by, så vi kan se hvordan den ser ud!
Jeg kan se st forslaget kommer fra personer der ikke bor i byrummet og ikke færdes der dagligt Hvis man som svagtseende eller blind prøver st færdes i byrummet er det med fare for st blive kørt ned sf cykler på fortorv eller andre steder hvor cykeler ikke må køre. Ligeledes med fare for at falde over disse der er henslængt alle steder på fortorv og blinde svagtseende markeringer Så prø st tænke disse personer ind i planlægningen også Ligesom hvis man går ned sf Vestervoldgade er der mange udeserveringer der spære for disse afmærkninger således at man som blind eller svagtseende dagligt er i riciko for at falde over dette
Jeg håber på en grønnere kreativ og smuk middelalderby med tilpassede butiksfacader, alsidige butikker og cafeer (færre kæder), færre 'events', mere grønt og flere steder hvor man kan sidde og gå i fred og ro (med og uden udeservering). Der skal tages mere hensyn til de der bor der og turismen skal IKKE fremmes, da middelalderbyen er overfyldt. Grønne områder med hensyn til biodiversitet, stilhed og gerne vand kan støtte denne udvikling

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
Jeg har boet, arbejdet som sygeplejerske og betalt skat i KK i 47 år. Jeg er grundlæggende for et sundt bymiljø og reduktion af klimabelastninger. Jeg går, cykler og tager Metro, så meget jeg kan. Jeg har en gammel bil, og det er ok at betale for parkering. Min plan er/var(?) at køre bilen ned, hvilket vist ikke er helt skidt for miljøet. Jeg har ikke råd til en el-bil. Jeg bruger min bil til transport ud af byen med mine børnebørn til tur i skoven og besøg hos venner langt udenfor offentlig transportområde. Med den store indskrænkning af p-pladser i Middelalderbyen flyttes presset ud i andre områder som Gammelholm. At være tvunget til at skille mig af med bilen, vil være voldsomt indskrænkende i mit liv. Pt. optager mange ikke skattebetalende borgere fra omegnskommuner m.fl. og med råd til store dyre el-biler gratis p-pladser i byen. Det betyder, at vi mindrebemidlede cirkler rundt i op til 3/4 time og forurener i byen i håb om at 'vinde' en p-plads. Det opleves asocialt og uacceptabelt og som om, at kun de unge, smukke og rige er velkomne i hovedstaden. Byen er aktuelt indrettet for de unge, der ikke er gangbesværet, og for det kommercielle liv - ikke for borgerne. Giv også os ældre en chance for et værdigt liv og genopliv fx betalingsring eller anden betaling eller indskrænkning for udefrakommende. PS. Jeg hjælper KK med at give børnebørnene nærvær og oplevelser, som et presset institutionspersonale pt. ikke magter.
Jeg har beskrevet min mening under de fleste punkter. Jeg går ikke ind for nedlæggelse af p-pladser, især frygter jeg for, dårligt gående medborgere ikke kan komme ind i middelalderbyen. Jeg mener cyklisterne køre for hurtigt og hensynsløst, uden respekt for færdselsloven og andre mennesker. De er en plage på fortove og i gågader. Mere plads vil næppe virke opdragende. Flere bænke opfordrer til voldsommere natteliv og flere overnattende pantsamlere. De sidste skal der tages hånd om på en anden og bedre måde. Jeg mener at der er rigelig udeservering.
Jeg går generelt ind for langt færre biler i Middelalderbyen, men husk vi er nogen, der bor her, og vi skal have mulighed for at få håndværkere, flyttebiler mm. ind i området.
Jeg er tilhænger af en meget mere grøn by med kunst og sanseoplevelser og en levende by med brugbare områder som ikke bare er parkering til biler eller cykler. En fleksibel by med fleksible cyklestativer og bænke som kan flyttes rundt og ikke gøre områder 'døde' og statiske. Bæredygtige og kreative materialer og nytænkning. Det er super spændende.
Jeg er meget begejstret for forslaget og forstår også at budgetaftalen for 2023 går samme vej. Husk at alle de negative høringssvar kommer fra folk, der IKKE bor i Middelalderbyen eller fra det mindretal af beboere, der har bil og ikke forstår at privilegierne ved at bo i Middelalderbyen skal modsvares med den lille ulempe det er at skulle parkere nogle få hundrede meter væk.

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
Jeg er glad for initiativet om en bilfri Middelalderby. Dog forstår jeg ikke at netop Dantes Plads og VesterVoldgade der i 2013 blev forvandlet til en cykelgade og grøn promenade ikke er en del af projektet? Vester Voldgade var placeret inden for volden og Dantes Plads en del af Holcks Bastion, og altså en del af Indre By/Middelalderbyen. Tvært imod, fastholder politikerne et mere end 10 år gammelt forlig om at bygge et parkeringshus på Dantes Plads. Til trods for at det netop vil skabe mere trafik og forurening til den fredeliggjorte og præmierede Vester Voldgade. Se artikel i Politiken: https://politiken.dk/indland/kobenhavn/art7070582/For-flere-år-siden-fik-cyklister-og-gående-plads-i-gaden.-Nu-vil-København-bygge-et-stort-p-anlæg-hvor-der-før-var-fredeligt ?????? ?????? ???????? ???? ???? ?????????????????????? ???? ???? ?????????????????????? ?????? ???? ?????????????????????ø?????????? ???????? ?????????? ???? ?? ???? ?????????? ???????? ????????????????????????????? ???????? ??å ?????????? ???? ??-??æ?????????????????????????. Hvor er helhedstænkningen i byudviklingen blevet af?
Jeg er enig i behovet for færre benzin og dieselbiler, men uenig i færre biler i Indre By som et princip. Efter næsten 55 år i Indre By inkl. Middelalderbyen som fodgænger, cyklist og bilist - og stadig med tre hjemmeboende børn - fungerer de tre transportformer godt imellem hinanden. Samtdigr er jeg bekymret for at Indre By mister sin dynamik som et fælles centrum i vores dejlige storby og risikerer at blive et ungdoms- og turistcentrum og på en regnvejrsdag en helt død Indre By :-) Venligst Nicolas Veicherts
Jeg synes det er urimeligt at beboere i middelalderbyen skal gave så svært ved at parkere deres bil. Så må man frigive flere p-pladser til dem i parkeringskælderen på Israels Plads eller lign. En levende by er også en by hvor biler køerer rundt - samtidigt med at de tager stort hensyn til fodgængere og cyklister. Feks. synes jeg ikke at den store grad af udelukkelse af biler fra Nørrebrogade er specielt vellykket; der er ret dødt nu ved Assistenskirkegården. Så der må kunne findes en balance.
Jatak til mere ordenspoliti ex til at uddele bøder for at smide affald, flasker og andet, samt hensynsløs cykelkørsel. Nej tak til bedre for cyklister, når bilerne forsvinder. Et generelt forbud mod cykelkørsel i Middelalderbyen er ønskeligt. Det går fint Venedig uden cykler. ORDENSREGLER KAN OPSÆTTES FOR KULTIVERET OPFØRSEL. Vi mangler civilisation.
Ja lad vær at byg en p-kælder på Dantes Plads, det vil tiltrække en masse biler, der kommer ned ad en fredelig gade Vester Voldgade for at komme ind på Dantes Plads for at køre ind og ud af p-kælderen.
Ingen kommentarer
Ingen
Indre by har kun én hundepark. Har brug for mere. Der er brug for flere synlige badeværelser, der er stadig for mange mennesker, der gør afføring på gaden

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
Indre By bliver i forvejen konsekvent anvendt som en festivalsplads af Københavns Kommune. Brokvarterne, Christianshavn, de omkringliggende kommuner (herunder Frederiksberg) ser knap nok en brøkdel af de festivaler, kæmpe arrangementer etc som Indre By konstant og hele tiden anvendes til. Det pres kan bydelen slet ikke bære. Beboerne kan ikke være i deres hjem; ingen kan holde til at bo på en koncertscene, midt i et marathonløb til lyden og lugten af Distortion. Med den nye byrumsplan bliver plagerne for beboerne endnu mere udtalte. Hvorfor ikke i stedet hjælpe de såkaldte belastede kvarterer, som Nørrebro, Nordvest, Bispebjerg og Tingbjerg med bilfrie områder og flere træer. Kunne klæde politikerne at eje deres egen politik; nemlig at man er villig til at ofre beboelse til fordel for kommunens vision om Indre By som en slimet blandning af Sunny Beach, Hjallerup Marked og Tinderbox. Lige så mange beboere ønsker Sophie Hæstorps politik for København som der var læger, der ønskede hende i spidsen for sundhedsplatformen. Hvem andre end restaurationsbranchen, der altid favoriseres af og tjener styrtende på Københavns kommunes politik, har fordel af Byrums- og Trafikplanen. Hvad ligger der bag, at politikerne altid er meget nidkære med at pleje Horestas og Rekoms interesser? Biltrafik og grønne træer går fint sammen - Linnésgade!
Ikke flere brosten, da de er besværlige at cykle på - selv de flade i fx. Niels Hemmingsens Gade. Hvis der ses på gågader, ensretninger mv., så de også på ensretningerne, der gør at man på cykel ikke kan krydse den sydlige del af Købmagergade fra vest uden at trække cyklen eller køre mod ensretningerne.
Ikke flere barer og natklubber
I skriver og formulerer spørgsmål, som om det er besluttet at fjerne 750 af beboernes p-pladser. Det er det ikke - og bliver det forhåbentlig heller ikke
I skal også tænke på alle de gode skatteborgere som har bil og som ikke skal skubbes ud af byen. Overvej i stedet at lave parkering i gaderne reserveret til beboerens i tidsrummet kl 20-08 og så fokuser på at få anlagt flere undergrundparkeringshuse til trafikken, der kommer ude fra.
I mangler spørgsmål om det her med at få tænkt "historiefortællingerne" ind i projekterne, hvorfor er det ikke kommet med? Jeg er stor fan at det kreative rum og de historiefortællinger der er og kan opstå i de mange forskellige byens rum Kh
I har stadig fejl i skemaet, jeg svarer ikke en tredje gang :) test skemaet bedre :)
I har sendt mig 5 mails! Tjek venligst op p det

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
Håndhævelse af regler (fx udeserveringer) reglerne bliver ikke håndhævet. Muskelbiler (og Harleyer) uden lydpotter der cruiser rundt i nattelivet: planen adresserer slet ikke problemet, men det er kæmpestort for beboerne. Hvordan kan vi forhindre biler, der slet ikke parkerer, men bare kører rundt og rundt med meget høj musik og eksplosionsagtigte opgasninger i timevis. Hvordan kan man få løst det?
Håber meget at I snart vil kigge på Frederiksstaden og de kaotiske og farlige forhold som TURISTBUSSER skaber! Det er meget-meget utrygt at cykle i Frederiksstanden pga af de mange turistbusser. Selv turisterne klager over de mange busser i dette smukke område.
Hyskenstræde er en skandale med stillads fra et forladt byggeprojekt, visne træer fra træprojektet og et ufatteligt svineri af skrald mellem de parkerede cykler.
Hvornår er nok nok? Ikke en ENESTE beboer vil sælge deres bil, fordi Enhedslisten nedlægger yderligere 750 P-pladser. Resultatet bliver i stedet helt forudsigeligt, at bilejere med beboerlicens ikke som nu oser rundt i byen efter en ledig P-plads i halve timer, men i stedet i hele timer. Sæt i stedet ind over for de billister, der står for langt den største forurening: Nemlig de udefra kommende og ikke herboende billister.
Hvorfor har jeg stadig ikke mulighed for at kommentere mine svar? Hermed bliver mine svar ikke fyldestgørende for, hvad jeg synes. Lad dog Middelalderbyen med sine smukke gader og gadeforløb være i fred uden plantede træer, der i øvrigt vil genere beboernes udsigt. Sørg i stedet for, at pladser, som i dag er stenørkner, som f.eks. Gammel Strand, Thorvaldsens Plads og Christinborg, får flere træer/grønt. og sørg for at de træer, der er der, bliver beskyttet af bænke rundt om, så de ikke bliver kørt ned og skadet. Tænk os beboere ind i planerne, også med hensyn til bilkørsel til vores gadedør. Der skal være plads til beboerne. Stop hele den tivolisering af byen, som er ved at blive kvalt i udeserveringer, natteliv med alt for mange natbebvillinger tilligemed den ene store event efter den anden hen over sommerhalvåret, som samtidig lukker beboerne inde i byen og for det meste med meget dårlig information herom.
Hvis der skal flere træer, så ikke Lindetræer, se bare dem der står i Dr. Tværgade hvor meget de forurener både biler og vej. Med hensyn til transport har vi kun 1 bus 23 som kun kører 2 gange i timen, ønsket er bare 3 gange i timen, den vil blive mere benyttet, det er jo ikke alt kørsel man kan bruge metroen til, tænk på ældre og handicappede
Husk også at tænke på beboere, ikke kun at forfordele turister og nattegæster. Husk på at der også er børn i området, der sætter pris på ro og mulighed for at være trygge ved at bo der. Husk på, at det ikke er ulovligt at eje en bil, selv om man bor i den indre by. Og den bil skal man kunne parkere et sted i nærheden af sin bolig.

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
Husk nu byrummet skal være for ALLE. Både turister, beboere, erhversdrivende, håndværkere mv. Og er det ikke det nu? Det kan ikke lade sig gøre at gøre alle glade. Spar pengene og brug dem mere fornuftigt<3 DBH Stine
Husk flere offentlige toiletter
Husk dem der har svært ved at gå
Husk at vi er mange som bor her som er super afhængige af bil Med mindre man ønsker middelalderbyen som Disneyland og ikke som beboelse er vi afhængigt af at kunne parkere i gaderne
Husk at byen er for borgerne. Ikke kun turister. Ellers må vi flytte og i vil miste sjælen
Hul i hovedet hvis beboerne ikke kan parkere deres bil tæt på deres bopæl
Hovedopgaven for de, der er ansvarlige for byens smuksering, må være cyklerne: - de parkeres lige dér, hvor folk skal handle el.lign., i stedet for i parkeringsområder. - cykellig bliver stående i uger eller måneder. - de låses fast til metronedgange - de kapitalfondsejede, Arnoldi-malede cykler passer bare slet, slet ikke til byens farver - der måltavles særlige parkeringsområder til lastcyklerne Cyklister erholdt nok svage trafikanter ift bilister - men det er de ikke ift fodgængere. Det er selvsagt ikke OK for en bil at køre på cykelstien, men hvorfor er det så accepteret (eller ihvertfald tilsyneladende ikke sanktioneret), at gågader og fortove er fulde af cyklende cyklister?
Helt generelt skal der færre privatbiler i København, så giv nu offentlig transport et kæmpe tilskud, så prisen kan komme ned. Det er jo patetisk at skulle give fuld pris for at køre 2 stop med metro/bus. Opfind et langt smidigere system, der tager højde for både beboere og gæster. Byen mangler jo ikke penge som sådan.
Helt generelt mener jeg, at det er unfair og uværdigt at parkeringspladser hæmningsløst nedlægges uden, at de bliver erstattet af underjordisk parkering.
Helt centralt med hastighedssænkning - betyder ikke meget om dagen, men aften nat (fx Christian den IX gade m.v. Nedlæggelse af p-pladser vil ændre byens dynamik. Et stort problem er de mange varevogne som afleverer pakker og parkeres uden hensyn til øvrige trafik. Vareudbringning (herunder pakkeaflevering) bør ske i mindre lastvogne og gennem krav om koordineres med koordineret varetransport Gerne bedre forhold for cykling og cykelparkering

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
Hastighedsbegrænsning for cykler Christianiacykler med lad skal have stor bødestraf for ulovlig kørsel bl a på fortove
Hastighedsbegrænsning 30 km på Gothersgade med "stærekasser" Opgradering af Gothersgade ned mod Kgs Nytorv med bl.a cykelstier. Nye affaldsbeholdere, der kan lukke! Langt bedre og tidligere oprydning og rengøring af fortove - indsatsen er under lavmålet for et civiliseret samfund - og ovenikøbet specielt betalt af beboerne!
Har modtaget 4 ens udgaver af dette spørgeskema, hvilket også var tilfældet med det fejlbehæftede. Går ud fra det også er en fejl og har kun besvaret ét skema
Har I lavet nogen undersøgelser, som kan forsikre os, der bor i området omkring Middelalderbyen om, at biltrafikken ikke øges her? Fx øget trængsel omkring parkeringshuset på Ofelia Plads samt øget cirkulerende trafik af biler, som ikke kan parkere i Middelalderbyen? Planen løser ikke det problem, at der lige nu ikke findes en cykelrute gennem kvarteret fra Kongens Nytorv i retning mod Rådhuset. Jeg håber inderligt, at I etablerer en transitrute som fører os den vej gennem byen på cykel. Jeg håber I medtænker Kongens Nytorv, som lige er vanskelig at passere for cyklister.
Gør noget ved Nina Bangs Plads!
Gør ikke byen til et Tivoli Her bor mennesker
Gør det nemmere at parkere i Kbh. K og nemmere at færdes i bil der.
Godt initiativ, men der mangler p-pladser. Udvid antallet af beboerparkering under Israels Plads. Giv tilladelse til en beboerparkering pr. husstand. Under Israels Plads holder gamle veteranbiler(som bil 2). Det gør vi andre ikke kan parkere. Derudover ønsker jeg at der sættes tidsbegrænsning på ladepladserne. Når der mangler p pladser parkerer el biler der. Nogle i flere dag uden at lade. Det er ikke sjovt at have en el bil, når pladserne er optaget af biler der ikke lader.
Gode ideer, men fri os for disse skrækkelige brosten
God ide at fjerne cyklister fra fortove og fodgængerovergange samt Kgs. Have.
God arbejdslyst!
Generelt: Flere træer end foreslået og flere steder, fx på Frue Plads og på Gl.Torv/Nytorv. Flere cykelparkeringer MEN med en væsentlig skærpelse i håndhævningen af at cykler udenfor pladserne fjernes for at undgå rod/"koral-rev" af cykler overal. Se til AMsterdam/Rotterdam for inspiration til dette.

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
Generelt skal der langt mindre trafik ind i Middelalderbyen. Der er allerede nu alt for megen trafik, og det virker som Kommunen ikke aner hvor meget der er. Der er alt for meget støj og forurening, og alt for meget ulovlig motorgang, og ulovlig parkering. Jeg ser hver dag mindst 20 ulovligt parkerede bliver der ikke får bøder - og det samme gælder alle dem der holder med motorgang. Unødvendig forurening, støj og afbrænding af fossile ressourcer.
Generelt ser man, at hensynet til personer med et handicap totalt forbigås. se fx Wendersgade, hvor der er lavet mere cykelsti. Der er etablere brost en og alle muligheder for som kørestolsbruger, som bruger af den hvide stok og rolater fx foran Torvehallerne på Wendersgade er blevet helt umuligt. Det er m,eget beklageligt i lyset af tilgængelighedsrute-eideen lanceret 2017
Generelt oplever jeg at den daglige trafik af håndværkerbiler og personbiler forløber nemt. det er når store busser, primært turistbusser, kommer ned af de mindre gader at der opstår køer, spærrede cykelstier, trængsel på fortovene ved aflæsning af passagere, og lign. I min mening burde bustrafik gennem Middelalderbyen begrænses kraftigt.
Generelt mener jeg, at dem der bor i byen skal have let adgang til parkering. Bilister der besøger byen må benytte p- huse Fodgængere ville have bedre fremkommelighed hvis udeservering på smalle fortove blev forbudt, og der blev gjort noget ved cykeltyraniet i byen !
Generelt en god idé at begrænse biltrafik i området og gøre det mere attraktivt for fodgængere og cyklister. Der bør ikke tillades yderligere reklameskilte, tøjstativer mm., det giver et tarveligt præg.
Gamle lygter tilbage i Rosengården. 3 stykker!
Færre biler i byen. Biltrafikken er steget markant de seneste år. Det er helt galimatias. Forleden tog det mig 26 minutter at cykle fra Borgergade/Dronningens Tværgade gennem stræderne pga trafik. Det er jo helt skørt.
Få pendlertrafikken og fossile biler ud af byen eller begræns mest muligt uden at gøre det umuligt at have bil for dem, der bor i byen. Sørg for at der er plads til beboeres biler i p-huse. Forbyd kørsel i store lastbiler i middelalderbyen og indfør små elektriske varevogne til varekørsel. Det er livsfarligt at gå i gågaderne, når der leveres varer om morgenen.
Få nu dieselbiler ud af byen!
Fortovene behøver ikke blive meget brede - det går ud over cyklisterne. Mvh.
Forstår ikke formålet med nedlæggelse af parkeringspladser. Vi er afhængige af biler og bor i København men arbejder der ikke. Hvis vi skal til at køre længere rundt hver aften og leder efter parkeringspladser end vi gør nu, hvor vi kan køre rundt i 35 min., så fraflytter vi byen,
Forslaget til byrumplan er kun til fordel for barer og værtshuse. De fastboende vil få endnu flere støjgener.

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
Forslaget tager ikke de nødvendige hensyn til Middelalder byens beboere og dem der arbejder i MIddelalderbyen - er alene fokuseret på de besøgende og turister - son allerede har både et omfang og en påvirkning på området og beboerne som er uacceptabel.
Forslag om færre ppladser til beboere SKAL medføre tilbud om parkering på Israels plads eller andet phus Ellers vælter bilerne bare ud i de omgivende kvarterer hvor der i forvejen er fyldt op pga af nedlagte p pladser I må tilbyde beboere alternative p muligheder som ses i andre byer i Europa. Ellers jager I beboerne ud af byen. Og dette medfører endnu mere Dyrehavsbakken Vi håber I spørger for at forsøge at komme beboerne i møde. Og ikke bare for et syns skyld. Tak !
For at have færre biler i indre københavn kan man indføre parkering for kun beboer, som man har gjort det i andre større byer i udlandet. Særlig tilladelse til varebiler for aflæsning og pålæsning i visse tidsrum.Der skal også laves flere parkerings huse og flere cykelstativer.
For at fremme indre by som beboet område skal der gøres mere for at mindske Airbnb og lignende
For at bevare beboelse i indre by er det vigtigt at bevare muligheden for at parkere. Tænk mere i retning af grøn omstilling og gør det muligt for beboere at etablere beboerladestandere, hvor beboere i Middelalderbyen kan skifte til elbil og lade på samme præmisser, som borgere med egen indkørsel kan uden for København.
Flere træer. Ikke flere tøjstativer. Ikke mere udeservering.
Flere parkeringspladser under jorden så bilisterne også har en chance for at komme herind samtidig med at bilerne kommer væk fra gader/stræder i indre by.
Flere nemt tilgængelige offentlige toiletter!
Flere grønne steder og flere legepladser til byens børn og daginstitutioner (som ikke selv har legepladser)
Flere P- huse og offentlige toiletter
Finder ingen anledning til bekostelig ændring af Middelalderbyen, specielt ikke ved de stillede forslag
Fantastiske idéer
Et fuldstændig enøjet spørgeskema. Der bliver ikke taget hensyn til de mennesker der bor i Middelalderbyen. De skal også kunne komme til at parkere. Lav de p-huse og kældre, som I er gået til valg på. Os der bor i byen vil have frihed til at kunne have en bil. Offentlig transport duer kun til kommune grænsen, og vi skal have mulighed for at komme videre.
Er træt af politikerne vil nedlægge p-pladser
Er stor tilhænger af udeservering. Mener dog at det skal forbydes i nattetimerne

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
Er som sagt bekymret ved muligheden af, at gågade med bænke vil medføre støj. Så meget, at jeg har sat istandsættelse af min lejlighed i bero indtil videre, for her bliver ubeboeligt, hvis det sker. Vil man skærpe reglerne som det er blevet gjort på f.eks. Islands Brygge, og vil de i så fald overhovedet blive håndhævet? Derudover håber jeg, at Nikolaj Plads vil nyde godt af de grønne tiltag, som kommunen også er i gang med. Selv om der allerede er mange træer, kan pladsen sagtens forbedres mht. til fugle- insekt- og dyreliv, det er faktisk ikke specielt godt nu.
Er nervøs for at trafikken og parkering bare flyttes fra midt byen til områderne omkring. Bor selv i Nyhavn og ønsker ikke mere trafik her, hverken flere kørende eller flere parkeringen.
Endnu en socialistisk bagstræberisk plan der kun gøre tingene værre for de fleste.
En storby/hovedstad har og skal have en puls - den kommer bl.a. fra mennesker, butikker, restauranter, cykler, biler, parker, havn etc. Hvis man gerne vil opleve komplet stilhed med træer, bænke, cykler og fodgængere har man misforstået byens puls og kan med fordel flytte til fx Bornholm. København er en fed by. Smuk, grøn og urban. Og det er den fordi der er plads til alle. Også beboer/besøgende med biler. For det er ikke alle i byen, som kun har behov for at gå/cykle fra A til B. :)
En parkeringsring for hele byen bliver mere og mere påkrævet.
En levende by, som ikke er et reservat, skal have de nødvendige parkeringspladser. Tænk på Rom og Paris, byer med atmosfære, hvor bilerne kører frit rundt. Forbyd istedet SUV, firehjultrækkere, dieselbiler og sørg for at der kun kan være én beboerlicens pr. adresse
Drop venligst brosten på cykelstier. De er decideret farlige i regnvejr og generelt ubehagelige at cykle på.
Det ville være skønt, hvis kommunen også ville sætte fokus på os, der bor i byen tæt på indre by. I dag er indre by indrettet til turister og gæster til barer og billige druksteder. Mange af disse kunne med fordel flyttes til andre dele af byen f.eks. Østerbro, Ørestad. Hvis der ikke sker ændringer, bliver indre by langsomt byttet ud med Airbnb frem for beboere, der bor og lever her.
Det vigtigste er mere grønt og kunst, og færrer biler og mindre natteliv.
Det var skammeligt at fjerne de gamle brosten under asfalten i Gernersgade. Skab grøn forbindelse for gående melllem Østre Anlæg og Botanisk Have. Genetabler Stokhusbroen fra Øster Voldgade til Østre Anlæg over Banegraven. Genetabler skøjtebanen på Kgs. Nytorv Plant flere træer! Broforbindelse fra Nordre Toldbod til Refshaleøen

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
Det undre mig, at der ikke er større interesse og mulighed for at gøre større dele af middelalderbyen bilfrit. Så gammelt og smukt et område, der slet ikke er geret til den massive biltrafik det har udviklet sig til. Skindergade har trafik i begge retninger, hvilket skaber kaos og på ingen måde tager hensyn til bløde trafikanter. Aften og nat trafikken er et kapitel og problem i sig selv. Hvis jeg skal have weekend vagt, kan jeg ikke opholde mig i min lejlighed torsdag, fredag og lørdag, da larmen fra muskelbiler er så massiv at jeg ikke kan sove. Det er en fuldstændig urimeligt udvikling det har taget. Jeg føler mig magtesløs både over for politiker, beslutningstagere og politiet.
Det skal fortsat være plads til privat bilisme i byen
Det ser umiddelbart godt ud. God idé med opmærksomhed på kommerciel vs. ikke-kommerciel fordeling af de offentlige steder (med fokus på, at der ikke findes for meget kommercielt orienteret plads).
Det et fint arbejde, I har gang i :-)
Det er vigtigt, at Middelalderbyen ikke i tivoliseres mere end den allerede er, og at den bevarer sin karakter af by og ikke ændres til en kolonihave med små bede og træer plantet i de smalle gader, som fuldstændig vil ødelægge udsigten til husene og hele det oprindelige gadeforløb. Glem ikke os beboere, der skal være plads til os også.
Det er vigtig at beboer i middelalderbyen kan parkere i p huse med beboerlicens. Ellers kan man frygte at middelalderbyen bliver tom for feks familier
Det er til gene for fodgængerne, når caféerne overtager fortovene til udeservering og tvinger fodgængerne ud på kørebanen
Det er problematisk, at nedlægge så mange parkeringspladser
Det er lykkedes HORESTA at omskabe byen til et stort "Jomfru Ane" område - med de ubehageligheder der i stigende grad plager faste beboere. København bliver aldrig et Paris, hvor man har en helt anden bar -og restaurations kultur - herunder et natteliv uden druk og voldsscener.
Det er ikke den letteste måde at besvarer på
Det er helt afgørende at Beboerne og de lokale organisationer involveres i hele plan gennemførelses og ibrugtagnings processerne Fremtidsmålene 2023, 2024, 2025, 2030 og 2050 skal indarbejdes som relevante funktions og succes mål Brug erfaringerne fra de seneste problematiske renoveringer
Det er en meget trist udvikling, at der er ikke er tænkt på beboer i inde by. Det er som om man vælger at fokuserer på udefrakommende og deres behov. Ønsker man at gøre indre by ubeboelig til fordel for erhverv, nattefester, støj og event.Børnefamilier og ældre beboer har ikke en chance. Træk ideerne og penge ud på bro -områderne. Det er meget mere nødvendigt og hipt.

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
Det er en god idé at nedlægge parkeringspladser, men vi kan opnå mange af de samme mål ved billigere og enklere tiltag: - fremme delebiler med fast stamplads, fx ved at lade en delebil få indtægterne fra 5 parkeringspladser - give beboerne eksklusiv ret til gadeparkering - indfør med det samme parkeringsafgifter i week-enden (virkeligt dumt at det ikke er indført for længst!) - road-pricing er ikke længere en drøm, sund&bælt siger de kan indføre og håndhæve en trængselafgift ligesom i London (nok den allerbedste måde at få trafikken ned på) Alle disse tiltag vil dæmpe trængsel og kørsel i middelalderbyen og derfor gøre det meget lempeligere at nedlægge parkeringspladser
Det er en dårlig ide at nedlægge parkeringspladser.
Det bliver et kæmpe problem for beboerne i det nævnte steder, hvis man fjerner 750 p-pladser. Det er helt klart en meget god ide, men man er også nødt til at tænke realistisk og tænke på beboerne, som i forvejen har problemer med at finde p-pladser. Hvis målet er at skabe mere grønne og rolige områder i indre by, må man ikke glemme, hvor meget en bilerne forurener på jagt efter en ledig p- plads, når f. eks. en beboer kommer hjem fra arbejde og kører rundt og rundt, nogle gange min. 30 min. for at finde en p-plads Løsningen kan være enten underjordiske eller p-huse, som er til at betale for beboerne i de respektive områder. Vi skal alle sammen kunne være her. Både fodgængere, cyklister og bilister, man det må ikke være på bekostning af en af de nævnte. Man kan ikke sige " så fjerner vi lige 750 p-pladser, for at skabe plads til fodgængere, cyklister og mere grønne arealer". Hvor skal bilerne køre hen? Hvis man ikke også tænker på løsninger til bilerne i den plan, vil forureningen stige markant i indre by, fordi bilister vil holde i tomgang for at vente på ledige p.plads, eller køre rundt i kvarteret flere gange, igen for at finde en ledig p-plads. Man kan overveje at bygge store p- huse udenfor byen, hvor de erhvervsdrivende og dem der arbejder i indre by, kan parkere, så kan de f. eks. tage metroen gratis ind til indre by fra p-huset. De kan bruge deres p-hus' kort til metroen, F. eks., hvis en erhvervsdrivende parkerer i et p-hus ved Nordhavn, kan vedkommende få gratis adgang til metroen fra Nordhavn til eks.Gammel Strand, hvis vedkommende arbejder i nærheden af Gammel Strand. Indre by skal IKKE være et sted, hvor der kun er plads til arbejdspladser.Beboerne skal ikke flytte ud af indre by, fordi de føler, at der ikke er plads til dem.
Der skal være flere p-pladser til almindelige biler UDEN forrang for elbiler, handicap, mv Ingen varebiler, tak
Der skal tages mere hensyn til fodgængere. Der skal absolut tages mere hensyn til gangbesværede og til kørestolsbruger. Grundet kommunens leflen for cafelivet er fortovsplads for gangbesværede mange steder horribelt.
Der skal strammes op omkring Nytorv - Brolæggerstræde - Rådhusstræde. Alt for meget unødvendig bilkørsel der ødelægger nattesøvn og aftener for beboerne. Kommunen har ikke lyst til at tage sig af problemerne - henviser til politiet som ikke har tid og sådan er det foregået i årevis. Så fine planer om byudvikling ser pæne ud, men gøre noget ved alvorlige problemer, har aldrig været i kommunens interesse. Hvorfor ?
Der skal ikke nedlægges parkeringspladser, da det skal være muligt at bo i byen og samtidig have bil til, når man skal ud af byen

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
Der skal ikke nedlægges parkeringspladser men oprettes 750 nye flotte parkeringspladser flere end der er allerede. Det vil reducere forurening at beboerne altid har 5-6 parkeringspladser at vælge imellem. Parkeringen skal kun være for beboere. Tis, støj og udeservering kan herved blive standset. Dette er vigtigt eftersom Herdis Szymanski (KK Fuldmægtig, Bylivsrådgiver Byliv) gang på gang fortæller om hvordan afdelingen der føre tilsyn med udeservering har smidt håndklædet i ringen og ikke kan bestride opgaven grundet underbemanding osv. En win/win med flere parkeringspladser for byen, sundheden og beboerne.
Der mangler strøm til el-biler, og det skal forbydes trafik med fossile brændstoffer for ikke beboere i år eller næste år, samt at beboere ikke kan skifte til ny/anden transportmiddel med fossile brændstoffer og en dato for endelig totalforbud, måske 5 år.
Der mangler offentlig transport i Middelalderbyen Tidligere kører en elbus rundt i indre by, som en stor hjælp til dårligt gående og handicappede. Der er brug for offentlig transport mellem metrostationerne i cityringen
Der mangler noget om udeserveringer og natbevillinger, som skaber støj og andre gener for beboerne i området.
Der har aldrig været så meget biltrafik i Indre By som nu - med utallige store arbejdsvogne hver dag drønende gennem St. Kongensgade. Hvad skal de dér? At København af politikerne markedsføres som GRØN by er latterligt og absurd. De daglige 1000vis af biler larmer, forurener og stresser. Andre europæiske storbyer kan godt finde ud af at fjerne bilerne fra bymidten - men ikke 'grønne' København....! Som fodgænger i Middelalderbyen fortrænges man masser af steder fra fortovet af nye efter-corona udendørsbevillinger, der ulovligt fylder hele fortovet og tvinger fodgængere ud til bilerne og cyklerne på gaden. Ingen myndigheder griber ind ... ellers ville cafeerne jo nok indskrænke sig til deres tilladte plads.... Men går den, så går den jo!
Der er stort fokus på gågader, cykelgader og bredere fortove i undersøgelsen. I Vendersgade, som for nylig er blevet til cykelgade, er der fulgt uforudsete problemer med. Der er brostensbelægning, på de nu bredere fortove, hvilket jeg godt kan lide, men belægningen er meget ringe udført, og jeg og andre er faldet på grund af alt for fremspringende sten og andre ujævnheder. F.eks. er der på fortovshjørnet af Rømersgade/Vendersgade en str. A4 metalplade, som er gjort fast i fortovet med fire store bolte, der er stikker farligt højt op. Cyklisterne har fået en gade på deres vilkår, men på trods af det, ses der en øgning af cyklister på de nu bredere fortove - til gene og fare for de gående og for legende børn. En dejlig fornyelse er de flere bænke - og træer -, der er blevet sat, men, og især udfor Torvehallerne, benyttes bænkene til spisning af medbragt mad (fra butikkerne i nærområdet). Det er ok, men affaldet har flydt omkring bænkene. Der er derfor blevet sat nogle store - og skæmmende - affaldscontainere op (som kan tage pizzabakker), og det er jo umiddelbart en god ting. Desværre tømmes de ikke ofte nok, hvilket både medfører LUGTGENER og at en del affald stadig flyder i gaden. Store fugle flokkes omkring affaldet, og desuden står der ofte adskillige vinflasker på jorden. Det giver ikke noget godt indtryk af området. Når jeg i spørgeskemaet flere gange svarer 'det ved jeg ikke', så er det fordi jeg ikke ønsker et tilsvarende scenarie som i Vendersgade andre steder i byen. Desuden skønner jeg, at de direkte berørte - beboerne og de handelsdrivende - bedre end jeg kan skønne hvad der vil være bedst i 'deres' gader.

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
Der er lagt alt for rigide grænser for pladser såsom Dyrkøb - det er jo ikke nødvendigt at reservere HELE pladsen til kun ét formål. Her må forvaltningens afdelinger tale sammen, f.eks. om byrum/ophold og begrønnelse vs. affaldssortering (denne og begrønnelse kan med fordel kombineres!). Tænk kreativt og spørg de omkringliggende beboere en gang til.
Der er ikke plads til flere parkerede cykler i middelalderbyen. Desværre er off. transport ud/ind og rundt i middelalderbyen ringe.
Der er ikke nok parkeringspladser for beboerne
Der er ikke nok beboerparkering. Der skal være mere p-hus som Israels Plads før man nedlægger parkeringspladser på gadeniveau.
Der er god kollektiv trafikforhold i hjovedstadsområdet. Placer parkeringsmjuligheder udenfor den centrale del af hovedstadsområdet, og bilejerne i cnetrum kan bruge offentlig transport og have deres bil stående udenfor det centrale område
Der er en stor mangel på offentlige toiletter i middeladerbyen
Der er brug for adgang til P-huse for beboerne til nedsat pris. Offentlig transport kunne i tilskud til metro være små el- busser (som i Firenze) og i hvert fald Rickshaws. Vi er en del, som ikke kan gå så langt. El løbehjul, skateboards, rulleskøjter vil være oplagt for mange, og det kan godt være hasarderet for andre fodgængere. Ellers fint at prøve at fredeliggøre middelalderbyen.
Der er alt for mange turister, alt for meget narko og natteliv. Indre by skal ikke reduceres til en kulisse, et forlystelsesetablissement, en event-scene, men være en by, der bæredygtigt er til for beboere og almindelige mennesker,
Der er alt for mange cykelstativer, det ødelægger blandt andet Kongens Nytorv, denne smukke plads bør renses for cykelstativer. Der eksempler på gader hvor der er placeret cykelstativer så fx en ambulance eller brandbil ikke kan komme igennem, det er ikke særlig hensigtsmæssigt. Med hensyn til udeservering opleves det som om det er vigtigere at skabe en cafe by end en by hvor man kan færdes som fodgænger og nyde byen. jeg glæder mig til at cyklister lærer at overholde simple færdselsregler som ikke at cykle på fortovet, det er da fint at Vester Voldgade er blevet bredere, men det betyder bare at cyklisterne bruger fortovet som cykelsti i gerne i højt tempo.
Der er alt for mange biler i indre by. Med flere gågader kan man lave et hyggeligt miljø til gavn for alle - prøv at se på bykernen i Gøteborg i Sverige.

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
Der bør tages hånd om, at planen (som på rigtig mange måder er god), ikke skubber problemer eller ulemper over til de omkringliggende kvarterer - det handler om parkeringsproblemer, trængsel, natteliv, turisme mm. Jeg savner en plan for hvordan man vil sikre dette. Der er intet i planen om forventningerne til hvordan de omkringliggende områder vil blive påvirket. Byen kræver en helhedsorienteret planlægning og udvikling.
Der bør skiltes meget mere med at cykler ikke må køre i gågader. Meget utrygt at gå hvor man aldrig ved om der kommer en cykel bagfra. Man kan jo ikke tillade sig at skifte retning uden at se sig tilbage om der kommer en cykel blæsende. Jeg går f.eks sjældent ad Fiolstræde, men benytter Nørregade af den årsag. Meget utrygt for os ældre gående hvor et sammenstød med en cykel kan få store konsekvenser. Så det er den store udfordring ved at omlægge til gågader, at det i virkeligheden bliver mindre trygt at færdes der grundet en noget lovløs cykelkultur.
Der bør indgå en plan for håndtering af cykeltrafikken, der i dag er kaotisk og farlig. Der kunne med fordel etableres cykelstier til hhv eldrevne cykler, ladcykler og ordinære cykler. Der er i dag ikke mange børn og ældre, der cykler, hvilket er en skam. Bedre skiltning ved fodgængerovergang kunne ligeledes være en fordel.
Der bør generelt sættes flere bænke op til de dårligt gående!
Der bør fokuseres mere på, at gøre brokvarterer og andre ydre kbh områder til bedre opholdssteder, så alle ikke kommer ind til K for at hænge ud. Det er i forvejen svært at finde parkering og i det hele taget at være til for de store menneskestrømme og fulde mennesker fra onsdag-lørdag. Det ville være fint, hvis man også tænkte på, at K skal bevares som et beboelsesområde og ikke bare et kommercielt/drukkvarter.
Der behov for at antallet af natbevillinger reduceres og mængden af natklubber lukkes. Evt. kan man flytte alt nattelivet til Nørrebro, altså lidt som Reberbahn i Hamburg. Så har man samlet al nattelivsballaden et sted.
Denne undersøgelse er noget makværk. Den er tendensiøs, og man føler sig talt ned til. Flere bænke … ? Mere grønt …? Det føles som om en beslutning ER taget, og så vil man have lidt demokratisk rygdækning for beslutningen. Problemstillingen er meget mere kompleks. Der bor mennesker med bil alle steder i centrum. Hvis I fjerner muligheden for at parkere for nogle, eksporterer I problemet til dem den bor i den næste ring. I stedet burde I bygge flere underjordiske P-huse. Og så iøvrigt tilskynde til at have mindre biler. Hvorfor skal en SUV betale det samme som fx en VW Up for en P-licens, hvis den fylder 50 % mere, selvom de måtte have samme km/l?
Den almene københavner har ret til at eje en bil til transport på job mv. så lad dem have førsteret til parkering. Det kan ikke være rigtigt at folk udefra tager alle parkeringspladser. Lad for gud skyld være med at lave sp mange p-pladser til elbiler. Mange af den står tomme men folk i benzinbiler ikke kan få en plads son de betaler dyre domme for også via beboerlincens. Det er ikke alle mennesker der har råd til elbiler….så sørg for at der plads til at de også har ret til at have bil og til at parkere…..ellers biler byen kun for de rige…..ren A og B mennesker … Nytænk i dfaldsveje dvs fredensborg, gammel Kongevej ved Planetariet, øster søgade ved lille Trianglen/Kartoffelrækkerne. Kan man åbne op så alt pres ikke er på Fredensborg og Sølvgade/Øster Søgade! Eller lav total bilfrizone og eller lav betalingsring! Sorg for at de folk og bilister der bor i byen har ret til en parkeringsplads…

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
De meget store varebiler med varer til forretningerne bør forbydes - det må være muligt at omlæsse til mindre biler, inden der køres ind i Middelalderbyen. Alternativt en begrænsning på tidsrummet, hvor de må køre ind - f.eks. kun tilladt mellem kl. 04.00 og 07.00.
Dantes Plads overfor Glyptoteket må ENDELIG IKKE blive en parkeringsplads Men en GRØN OASE ved Københavns mest trafikerede gade!!!
Cyklisterne er et problem i Middelalderbyen med deres hensynsløse adfærd - ikke bilerne, især ikke når de holder parkerede
Cyklister og gående sammen er meget utrygt som gående!
Brosten er en dårlig ide. Der skal være plads til biler Der skal være plads til udendørs servering. Der skal være plads til alle.
Bilerne ud af byen!
Bilerne helt,ud, der er ikke behov for viler
Bedre rengøring af Gothersgade
Bedre forhold for gående ønskes stærkt. Ingen cyklister på fortove. Ingen højresvingende cyklister ved grønt lys for gående.
Beboerne har brug for alle de parkeringspladser, der er nu, Israels Plads er ikke nok.
Beboere skal have egen parkeringsplads der hvor de bor. Vi har bil fordi min mand er trommeslager
Beboere med bil i indre by er åbenlyst den store fjende for politikerne. Hvorfor må vi ikke leve som alle andre mennesker i den by vi bor i? Hvorfor ikke sætte seriøst ind mod biler udefra og tung trafik?
At turist busser ikke skal have adgang i middelaldere byen Som i andre storbyer i udlandet.
At lave indreby om til Disneyland er idiotisk. Vi som bor her har et liv, et live i 2022 (snart 2023) og det indebær bil kørsel, cykle kørsel og indkøb for beboer.
At det er Københavnere med beboerlicens - som har ret til at parkere i de gader vi bor i. TAK :-)
At der tages mere hensyn til ældre og folk, der ikke er så hurtige: flere bænke og bemandede toiletter. Skilte med nærmeste toilet. Både blomster og træer og bedre renholdelse af alle uderum. Tilstrækkelig tid for folk der ikke pisker af sted til at krydse lyssignalregulerede overgange. Men først og fremmest: mange flere bænke

Indre By Lokaludvalg

Har du yderligere kommentarer til Forslag til Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen kan du skrive dem her:
1. det er fint, at hastighedsgrænsen sættes ned u meddelalderbyen, da der er stor trafik af bløde trafikanter. 2. der skal være en fair fordeling af byen mellem fodgængere, cyklister og biler inkl. siddeplads, cykel- og bilparkering. 3. der er ingen grund til at bruge mange skattekroner på ex. at lægge brosten i visse gader, hvis gaderne/områderne fungerer fint uden.
1. Reserver gadeparkering til folk med bopæl i området. 2. Godt med mere grønt. 3. Få nu indrettet de lovede beboerparkeringspladser under Lange Bro.
.
- Vigtigt at Middelalderbyen ikke får mere udeservering, som skaber mange gener for beboere. Indfør stop for nye udeserveringer. Indfør betaling for eksisterende udeservering. - Vigtigt at beboerne sikres beboerparkering i Middelalderbyen. Bevar beboerparkering i Frederiks Holms kanal. Omdan alle p-pladserne til beboerparkering! Og hvis det ikke kan lade sig gøre, så skab tilstrækkelig beboerparkering i p-huse under Langebro, i BLOX, under Israels Plads
-

Indre By Lokaludvalg

Sammenfatning af resultatet af Indre By Lokaludvalgs spørgeskemaundersøgelse vedrørende Forslag til byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen, september 2022

Indhold

Fakta om undersøgelsen 2
Spørgsmål vedrørende respondenternes brug af Middelalderbyen 2
Spørgsmål vedrørende respondenternes holdning til færdsel i Middelalderbyen 2
Spørgsmål vedrørende respondenternes holdning til forslag til forandring af byrum og trafik i Middelalderbyen 3
Spørgsmål vedrørende respondenternes vurdering af konkrete projekter 5
- Nørregade 5
- Dyrkøb 5
- Skindergade 5
- Gammeltorv 6
- Vestergade 6
- Lille Kongensgade – Store Kirkestræde 6
- Nikolaj Plads 6
- Højbro Plads 7
- Knabrostræde samt Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs 7

Respondenternes afsluttende bemærkninger 7

Indre By Lokaludvalg

Sammenfatning af resultatet af Indre By Lokaludvalgs spørgeskemaundersøgelse vedrørende Forslag til byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen, september 2022

Fakta om undersøgelsen

- Undersøgelsen blev foretaget i perioden 12. – 15. september 2022
- 735 respondenter gennemførte spørgeskemaet
- Kønsmæssigt fordeler svarene sig på 49% Kvinder, 50% mænd (1% ønsker ikke at svare på dette spørgsmål)
- 76% af respondenterne er 50 år eller ældre
- 32% bor i Middelalderbyen. Disse udgør geografisk den største respondentgruppe. Næststørst ud fra dette parameter er Frederiksstaden og Nyboder med 25%

Spørgsmål vedrørende respondenternes brug af Middelalderbyen

- 65% angiver, at de ikke benytter bil, når de har et ærinde i Middelalderbyen.
  Af de øvrige parkerer 23% ved kantsten i Middelalderbyen, 11% i p-hus med beboerlicens, 10% ved kantsten uden for Middelalderbyen, 5% på parkeringsplads uden for Middelalderbyen, 5% i p-hus, 3% i privat går og 3% ”andet”. Bemærk, at respondenterne her har kunne vælge flere muligheder
- 7% angiver, at de kører i egen bil rundt i samt til/fra Middelalderbyen
- 38% angiver, at de ikke benytter offentlig transport i Middelalderbyen.
  Blandt offentlige transportformer i Middelalderbyen er metroen foretrukken med 61%. Bemærk, at respondenterne her har kunne vælge flere muligheder

Spørgsmål vedrørende respondenternes holdning til færdsel i Middelalderbyen

- 39% er uenige i udsagnet ”Det er nemt at færdes i bil i Middelalderbyen. 16% er delvist uenige i udsagnet
- 46% er enige i udsagnet ”Jeg værdsætter, at der kommer flere gågader”, hvis Byrums- og Trafikplanen gennemføres. 18% er delvist enige i udsagnet
- 52% er enige i udsagnet ”Jeg værdsætter, at der bliver bedre mulighed for cykelparkering”, hvis Byrums- og Trafikplanen gennemføres. 16% er delvist enige i udsagnet
- 61% er uenige i udsagnet ”Jeg tror ikke, at det bliver sværere at finde bilparkering i området”, hvis Byrums- og Trafikplanen gennemføres. 12% er delvist uenige i udsagnet
- 57% er enige i udsagnet ”Jeg tror, at flere bænke vil være en gevinst for området om dagen”, hvis Byrums- og Trafikplanen gennemføres. 17% er delvist enige i udsagnet
- 36% er uenige i udsagnet ”Jeg tror, at flere bænke vil være en gevinst for området om natten”, hvis Byrums- og Trafikplanen gennemføres. 13% er delvist uenige i udsagnet

Indre By Lokaludvalg

Sammenfatning af resultatet af Indre By Lokaludvalgs spørgeskemaundersøgelse vedrørende Forslag til byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen, september 2022

Spørgsmål vedrørende respondenternes holdning til forslag til forandring af byrum og trafik i Middelalderbyen

- **44% mener generelt, at nedlæggelse af parkeringspladser på gadeniveau i Middelalderbyen er en god idé. 44% mener ikke det er en god idé**.
  26% af respondenterne har valgt at uddybe deres svar hertil:
  - I de uddybede svar er tendensen overvejende, at respondenterne er skeptiske over for nedlæggelse af parkeringspladser
  - Det er en gennemgående kommentar, at hvis der skal nedlægges parkeringspladser på gadeniveau, så skal der tilbydes erstatningspladser i p-huse
  - Det er en gennemgående kommentar, at nedlæggelse af parkering i Middelalderbyen vil eksportere manglen på parkeringspladser til andre bydele
  - Det er en gennemgående kommentar, at søgetrafikken øges i Indre By med en nedlæggelse af parkeringspladser
  - Det er en gennemgående kommentar, at kun beboere og erhvervsdrivende skal have lov at parkere i Middelalderbyen
- 58% mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre mulighed for ikke-kommercielt ophold i byen (dvs. ingen udeserveringer). 18% af respondenterne har valgt at uddybe deres svar hertil:
  - Det er en gennemgående kommentar, at man ikke ønsker nedlagt parkering
  - Det er en gennemgående kommentar, at man frygter at en sådan indretning kan medføre gener fra natteliv
  - Indtryk af lige mange kommentarer hhv. for og imod udeservering
- 74% mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre mulighed for mere grønt i byen. 11% af respondenterne har valgt at uddybe deres svar hertil:
  - Det er en gennemgående kommentar, at man ikke ønsker nedlagt parkering
  - Det er en gennemgående kommentar, at beplantning bliver brugt som toilet og
  - En respondent skriver: ” I de smalle middelaldergader ødelægger træernes rødder de gamle fredede ejendommes fundamenter. Og de ændrer på fugtbalancen i en grad som de gamle ejendomme ikke har set før. Det er ejerne der ender med skader og store udgifter til opretning. Aktuel erfaring nu fra vores ejerforening!”
  - Omtrent 17% af kommentarerne er positive over for udsagnet
- 67% mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre forhold for fodgængere. 10% af respondenterne har valgt at uddybe deres svar hertil:
  - Det er en gennemgående kommentar, at man ikke ønsker nedlagt parkering
  - Det er en gennemgående kommentar, at gågader og brede fortove, som det er nu, hurtigt bliver fyldt af udeserveringer, cyklende og cykelparkering

    - Det er en gennemgående kommentar, at blinde og svagsynede skal indtænkes i design af Middelalderbyens rum
    - En respondent skriver: "…fortov blokeres af cykler ikke biler."
- 52% mener generelt, at arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal give bedre forhold for cyklister. 12% af respondenterne har valgt at uddybe deres svar hertil:
    - Det er en gennemgående kommentar, at man ikke ønsker nedlagt parkering
    - Det er en gennemgående kommentar, at cykler og cyklister i forvejen har og tager for meget plads i byen
    - Det er en gennemgående kommentar, at der mangler cykelparkeringsmuligheder
    - Det er en gennemgående kommentar, at cyklister i Indre By er hensynsløse og der mangler opdragelse og håndhævelse
- 77% mener generelt, at en hastighedsgrænse på 30 km/t i Middelalderbyen er en god idé. 11% af respondenterne har valgt at uddybe deres svar hertil:
    - Det er en gennemgående kommentar, at man ønsker lavere fart
    - Det er en gennemgående kommentar, at farten allerede er lav i middelalderbyen
    - Det er en gennemgående kommentar, at fartgrænsen kunne være 40 km/t
    - Det er en gennemgående kommentar, at en fartgrænse på 30 km/t også skal gælde (el-)cyklister
    - Det er en gennemgående kommentar, at fartgrænser i Indre By skal differentieres
- Adspurgt "Hvad ønsker du, at byrummene i Middelalderbyen skal bruges til i en fremtid med færre biler i området? (Du kan sætte flere krydser)" angiver
    - 79% mere grønt
    - 59% bedre forhold for fodgængere
    - 55% flere bænke
    - …
    - Laveste score er "Mere vareudstilling, tøjstativer og reklamer" (1%)
    - 16% har valgt at skrive fritekst:
        - Det er en gennemgående kommentar, at man ikke ønsker nedlagt parkering
        - Det er en gennemgående kommentar, at man ikke ønsker mere liv på gaden om natten, og at inventar såsom bænke og beplantning inviterer til dette
        - Det er en gennemgående kommentar, at blinde og svagsynede skal indtænkes i design af Middelalderbyens rum
        - Det er en gennemgående kommentar, at man ønsker legepladser
- Adspurgt "Hvad ønsker du, at byrummene i Middelalderbyen IKKE skal bruges til i en fremtid med færre biler i området? (Du kan sætte flere krydser)" angiver
    - 78% Mere vareudstilling, tøjstativer og reklamer
    - 53% Mere udeservering (kommercielle siddepladser)
    - 47% Flere events

- …
- Laveste score er "Mere grønt" (5%)
- 7% har valgt at skrive fritekst:
  - Det er en gennemgående kommentar, at man ikke ønsker nedlagt parkering
  - Det er en gennemgående kommentar, at man ikke ønsker mere natteliv
  - Det er en gennemgående kommentar, at man ikke ønsker flere events
  - " Ro på - byen indeholder hvad vi har brug for. Der er ikke grund til at fylde mere på."

Spørgsmål vedrørende respondenternes vurdering af konkrete projekter

Nørregade

- 64% synes, at det er en god idé at den nordlige del af Nørregade bliver en cykelgade, hvor bilerne må køre på cyklisters præmisser. 22% synes det er en dårlig idé. 13% har valgt at uddybe deres svar:
  - Det er en gennemgående kommentar, at cyklister kører hensynsløst
  - Det er en gennemgående kommentar, at bilister kører hensynsløst
  - Det er en gennemgående kommentar, at blinde og svagsynede skal indtænkes i design af Middelalderbyens rum
  - Det er en gennemgående kommentar, at cykelstier skal være i egen bane
  - Få, både positive og negative henvisninger til Vendersgade

Dyrkøb

- 58% synes, at det er en god idé at parkeringspladser på Dyrkøb nedlægges og pladsen i stedet bruges til ophold med begrønning og uden kommercielt indhold. 29% synes det er en dårlig idé. 11% har valgt at uddybe deres svar:
  - Det er en gennemgående kommentar, at man frygter øget natteaktivitet (fest, urinering)
  - Det er en gennemgående kommentar, at Dyrkøb opleves som mørk og skummel
  - Det er en gennemgående kommentar, at Frue Kirkes funktion skal indtænkes både i relation til parkering og aktivitet i byrummet
  - Det er en gennemgående kommentar, at blinde og svagsynede skal indtænkes i design af Middelalderbyens rum

Skindergade

- 69% synes, at det er en god idé at fortovet i Skindergade udvides mest muligt. 20% synes det er en dårlig idé. 11% har valgt at uddybe deres svar:
  - Det er en gennemgående kommentar, at pladsen i Skindergade er trang, og at biltrafikken vil opleves mere voldsom, hvis pladsen til biler indskrænkes

    - Det er en gennemgående kommentar, at mere fortovsplads kan føre til mere natteliv og udeservering, hvilket ikke ønskes
- 65% synes, at det er en god idé at cykelparkering skal fordeles jævnt i Skindergade. 13% synes det er en dårlig idé. 7% har valgt at uddybe deres svar:
    - Det er en gennemgående kommentar, at cyklister parkerer hvor det passer dem, og ikke i stativer
    - Lemfældig cykelparkering er til gene for svagsynede og blinde

Gammeltorv

- 73% synes, at det er en god idé at Gammeltorvs status som et ikke-kommercielt opholdssted styrkes. 12% synes det er en dårlig idé. 5% har valgt at uddybe deres svar:
    - Det er en gennemgående kommentar, at mere natteliv ikke ønskes
    - Det er en gennemgående kommentar, at man ikke ønsker ændring i Gammeltorvs indretning

Vestergade

- 57% synes, at det er en god idé at fortovene i Vestergade gøres bredere på bekostning af bilparkering. 32% synes det er en dårlig idé. 10% har valgt at uddybe deres svar:
    - Det er en gennemgående kommentar, at man ikke ønsker nedlagt parkering
    - Det er en gennemgående kommentar, at man tror at det vil medføre mere udeservering og mere natteliv, hvilket ikke ønskes
- 63% synes, at det er en god idé at Vestergade opretholdes som cykelgade. 19% synes det er en dårlig idé. 7% har valgt at uddybe deres svar:
    - Det er en gennemgående kommentar, at cyklister kører hensynsløst i Vestergade

Lille Kongensgade – Store Kirkestræde

- 72% synes, at det er en god idé at de to gader anlægges som samlet gågade med cykling, beboer- og varekørsel i bil tilladt. 17% synes det er en dårlig idé. 7% har valgt at uddybe deres svar:
    - Det er en gennemgående kommentar, at gågader er en dårlig idé og fører til en død by
    - Det er en gennemgående kommentar, at området ikke skal bruges til mere udeservering

Nikolaj Plads

- 42% synes, at det er en god idé at cykelstativerne på den nordlige del af pladsen fjernes til fordel for plads til ikke-kommercielt ophold. 30% synes det er en dårlig idé. 8% har valgt at uddybe deres svar:
    - Det er en gennemgående kommentar, at der mangler cykelparkeringspladser

- 38% synes, at det er en god idé at cykelparkeringen, der nu findes på Nikolaj Plads, i stedet spredes til de omgivende gader mod syd. 26% synes det er en dårlig idé og 36% svarer "det ved jeg ikke". 6% har valgt at uddybe deres svar:
    - Det er en gennemgående kommentar, at cyklister parkerer hvor det passer dem, og ikke i stativer
    - Det er en gennemgående kommentar, at der mangler cykelparkeringspladser

Højbro Plads

- 61% synes, at det er en god idé at pladsens funktion som et sted til både kommercielt og ikke-kommercielt ophold styrkes. 14% synes det er en dårlig idé og 24% svarer "det ved jeg ikke". 9% har valgt at uddybe deres svar:
    - Det er en gennemgående kommentar, at kommercielt ophold (udeservering) ikke skal styrkes
    - Det er en gennemgående kommentar, at det tyske julemarked på pladsen er uønsket

Knabrostræde samt Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs

- 56% synes, at det er en god idé at Knabrostræde samt Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs anlægges med brosten for at skabe bedre fodgængerforbindelse mellem Strøget og kanalen. 29% synes det er en dårlig idé og 14% svarer "det ved jeg ikke". 18% har valgt at uddybe deres svar:
    - Det er en gennemgående kommentar, at brosten er dårlige at gå og cykle på
    - Det er en gennemgående kommentar, at brosten bliver glatte i regnvejr, og dermed farlige at færdes på
    - Det er en gennemgående kommentar, at brosten er svære at vedligeholde

Respondenternes afsluttende bemærkninger

- I runde tal har 40% af respondenterne valgt at skrive afsluttende bemærkninger. Det kan tolkes som udryk for et stort engagement i spørgeskemaets tema
- Overordnede (kvalitative) tendenser i respondenternes afsluttende bemærkninger:
    - Nedlagte parkeringspladser vil medføre øget søgetrafik og tomgangstrafik, hvilket vil forurene og skabe mere trafik
    - Indre Bys og Københavns øvrige kvarterer vil blive belastet af, at der vil være øget pres på parkeringen, hvis parkering i Middelalderbyen indskrænkes
    - Beboerparkering skal bibeholdes, og/eller kapaciteten i p-husene skal øges
    - Et vigtigt parameter i Middelalderbyen er beboere, som skal betænkes før nattelivsgæster, turister og øvrige besøgende

- Gennem hele undersøgelsen, tillige med afsluttende bemærkninger, foreslås små elbusser som supplement til den offentlige trafik og erstatning for turistbusser (efter forbillede fra bl.a. Rom og Firenze)
- Der skal tages højde for mennesker med funktionsvarianter, fx gangbesværede, synshæmmede, blinde i Middelalderbyen
- Der skal være flere offentlige toiletter i Middelalderbyen
- Flere bakker op om at lukke Middelalderbyen for biltrafik
- Flere anfører, at det er cyklister, snarere end bilister, der skaber problemer i Middelalderbyen, da førstnævnte kører hensynsløst og der mangler håndhævelse
- Flere peger på, at de ikke ønsker, at en evt. nedlæggelse af parkeringspladser medfører yderligere incitament til at lave underjordisk parkering under Dantes Plads, herunder det bemærkelsesværdige i, at Dantes Plads i Forslaget til Trafik- og Byrumsplan ikke medtages som en del af Middelalderbyen (hvad kvarteret regnes for i lokaludvalgets kvartersopdeling).

Svar til: Høring 57262 af: Rolf Konow

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
231

INDSENDT AF
Rolf Konow

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Reklamefotograf Rollf Konow

BY
København K

POSTNR.
1471

ADRESSE
Ny Vestergade 7,3 og Ny Vestergade 7A

HØRINGSSVAR

Undertegned Rolf Konow boende i Ny Vestergade 7,3 og har som fotograf kontor og fotostudie i gården i Ny Vestergade 7a

Jeg er dybt frustreret over at jeg hører at man vil fjerne 75 % af parkeringspladser i MidtByen.

Som fotogaf, som arbejder i film banchen, og tit og ofte arbejder både på Fyn og Jylland, har en bil som jeg bruger til at transpoterer mig og att mit fotoudstyr rundt i landet.

På nuværende tidspunkt er det meget svært at finde parkeringpladser og jeg kan ikke se hvordan jeg skal kunne finde parkering hvs man som før skrevet fjerner 75% af parkringpladser i Midtbyen.

På nuværende tidspunkt har jeg en pareringstilladelse og området, samt en pareringsplads i kælderen på Istals Plads, som meget langt væk fra Ny Vestergade

Når min søster, som bor nær byen Bath i England, skal på indkøb i Bath så parkerer hun udenfor Bath i noget der hedder Park and Ride, hvor man efter at have parkeret bliver transporteret med Bus til byen Bath. I Danmark kunne et sådan sted være nær en Metro station eller S-Tog station. Nå men det var bare en ide for at gøre plads til de beboer i Midtbyen som brug for at parkere deres bil.

Med venlig hilsen fra Rolf Konow

Svar til: Høring 57262 af: Peter Dolf

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
230

INDSENDT AF
Peter Dolf

BY
København

POSTNR.
1208

ADRESSE
Kompagnistræde 18 2 Sal

HØRINGSSVAR
Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen afspejler for mig en klart nedprioritering af beboernes livskvalitet samt forringelse af vores offentlige faciliteter og forhold. Beboer i Kbh K virker ikke til at være berettiget til de sammen forholdt som de fleste i Københavns øvrige bydele.

Jeg støtter i allerhøjeste grad høringssvar 113 og 213.

Svar til: Høring 57262 af: Indre By Lokaludvalg

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
229

INDSENDT AF
Indre By Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Indre By Lokaludvalg

BY
Kbh V.

POSTNR.
1599

ADRESSE
Rådhuspladsen 1

HØRINGSSVAR

Overordnet

Indre By Lokaludvalg kvitterer for det store arbejde, der er lagt i Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen, men ærgrer sig over, at man vælger kun at anvende ét greb til at reducere trafikken: At fjerne parkeringspladser.

Det kan givetvis betyde, at færre rationelle bilister begiver sig ind i Middelalderbyen i håb om at finde parkering, men også, at den enkelte nødvendigvis kommer til at søge længere efter en parkeringsplads, altså mere søgetrafik i dagtimerne.

Der mangler således trafiktællinger som grundlag for en analyse af parkeringsbehovet i Middelalderbyen; både om dagen og om natten. Der mangler i øvrigt ogsår data på antallet af private parkeringspladser i gårde i Middelalderbyen.

Desværre er Middelalderbyens største trafikale udfordringer ikke biler i dagtimerne, men snarere den noget kaotiske trafik i aften- og nattetimerne, hvilket de følgende svar vil uddybe.

Det er lokaludvalgets opfattelse, at Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen ikke tilgodeser beboernes interesser.

Lokaludvalget mangler således svar på, hvad kommunen vil med Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen ud over at nedlægge parkeringspladser.

Derudover mangler lokaludvalget svar på, hvor parkeringen og trafikken rykker hen, når der nedlægges parkeringspladser i Middelalderbyen, idet lokaludvalget har en formodning om, at parkeringen og trafikken rykker til og vil belaste dels områderne rundt om Middelalderbyen, dels gennemkørselsgaderne i Indre By.

Endelig mangler lokaludvalget svar på, hvordan sammenhængen er mellem Byrums- og trafikplan for

Middelalderbyen og andre planer, som kommunen har vedtaget eller arbejder med i øjeblikket, fx trafikplaner og klimaplanen.

Flagskibsprojekter

I planen er der beskrevet en række flagskibsprojekter. I mange af flagskibsprojekter foreslås det at gøre fortovene bredere. Såfremt at vejbanen skal være fire meter bred, hvor meget kan fortovene reelt udvides, og hvilke byrum og aktiviteter skal bredere fortov understøtte?

A Nørregade, Dyrkøb og Bispetorvet
Nørregade: Man ønsker at gøre Nørregade til en Cykelgade hvor biler kan køre på cyklernes præmisser. Fortovene skal udvides mest muligt og kørebanen skal indsnævres.
Bemærkning: Her skal man være opmærksom på, at Nørregade i dag er en gade, som mange bruger til f.eks. varelevering til butikker i Middelalderbyen. Dette skal der findes en løsning på, f.eks. ved at have varelevering i et specifikt tidsrum.

Dyrkøb: Her vil man nedlægge parkeringspladsen til fordel for et bl.a. et grønt anlæg og et miljø til ikke-kommercielt ophold. Der kommer en pladsbelægning i granit over Nørregade og Studiestræde. Dele af Bispetorvet vil blive bevaret.
Bemærkning: Dyrkøb ligger i skyggen og derfor ikke blev brugt til ophold under byrumsforsøget i 2021. Lokalt er der en bekymring for, at Dyrkøb vil tiltrække natteliv, hvis området indrettes til ophold. Der er beboere i området. Parkeringspladserne på Dyrkøb bør opretholdes, eventuelt som el-bilpladser eller delebilpladser. På Dyrkøb kan der anlægges et sorteringspunkt.

B Skindergade, Gammeltorv og Vestergade
Skindergade: Skindergade skal være en blandet transit- og handelsgade. Der er ønske om bredere fortov i Skindergade.

Gammeltorv: Skal anvendes til ikke-kommercielt ophold.
Bemærkning: Her skal man huske på at Gammeltorv ligger umiddelbart i forlængelse af Vestergade og har på lige fod med Vestergade et aktivt natteliv. Hvilken konsekvens har det, at der en plads til ikke- kommercielt indhold ved et nattelivsområde?

Vestergade: Gaden skal være en transit- og cykelgade. Fortovene skal udvides, så gaden er et godt alternativ til Strøget.
Bemærkning: Her er skal man overveje om gaden har den rigtige erhvervssammensætning. Om folk vælger Strøget ,fordi Vestergade virker død om dagen pga. de mange barer. Om et bredere fortov vil give mere fest i gaden, fordi der er bedre plads til personer udendørs på fortovene.

Bemærkning: Planen mangler en beskrivelse af Kattesundet. Kattesundet er i dag er en lidt kedelig gade, som reelt gør, at personer bliver på Strøget og ikke opdager byrummet syd for Strøget.

C Lille Kongensgade, Nikolaj Plads, Store Kirkestræde og Højbro Plads
Lille Kongensgade og Store Kirkestræde: Begge gader anlægges som gågader med cykler, beboerkørsel og varekørsel tilladt. Denne gade får samlet belægning fra facade til facade. Cyklister prioriteres højt og der vil være plads til udeservering og varelevering nær facaden.
Bemærkning: Man skal være opmærksom på, at restauratører i gaden vil anmode om mere plads til udeservering og at der i denne gade også ligger en natklub og steder, som har åbent sent; noget, der kan skabe en fest i gaden.

Nikolaj Plads: Denne plads skal bruges til ikke-kommercielt ophold. Cykelparkeringen på pladsen vil blive fjernet og inventaret vil blive sat op på en ny måde.

Højbro Plads: Pladsen skal både bruges til kommercielle aktiviteter og ikke-kommercielt ophold. Pladsen vil i højere grad fremstå som et sted, hvor man kan gå, og belægningen ændres, så cyklisterne anspores til at tage hensyn til gående. Beboer- og varekørsel tilladt. Enkelte steder på pladsen nedlægges cykelparkeringen.

D Knabrostræde, Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs
Knabrostræde får et let bredere fortov, og den tidligere brolægning under asfalten blotlægges. Gaden har en blanding af restauranter og butikker, og materialet siger, at den har en rolig stemning, som man ønsker at understrege ved at plante mindre træer.

Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs: Disse tre gader får let bredere fortov og brosten på kørebanen. Pga. pladshensyn vil man ikke plante træer i gaden, men fokusere på facadebeplantning og mindre grønne elementer.

Med venlig hilsen

Indre By Lokaludvalg v/ Bent Lohmann

Svar til: Høring 57262 af: Thomas Opstrup

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
228

INDSENDT AF
Thomas Opstrup

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Jeudan

BY
København K

POSTNR.
1260

ADRESSE
Bredgade 30

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede høringssvar fra Jeudan.

MATERIALE:
hoeringssvar - 26. september 2022.pdf

Københavns Kommune
Teknik og Miljøforvaltningen
Plan, Analyse, Ressourcer og CO2-reduktion
Postboks 348
1503 København V

jeudan
- ordentlighed forpligter

København K, 26. september 2022

Høringssvar – Byrums- og trafikplan – Middelalderbyen

Københavns Kommune har den 20. juni 2022 fremsat forslag til byrums- og trafikplan (herefter "**Byrumsplanen**") for Middelalderbyen i høring.

Jeudan A/S (herefter "**Jeudan**") er som Danmarks største børsnoterede ejendomsselskab og ejer af en række ejendomme i Middelalderbyen berørt af høringsforslaget, hvorfor Jeudan finder anledning til at fremkomme med følgende kommentarer til forslaget.

1. Indledende bemærkninger

Jeudan finder indledningsvist anledning til at bemærke, at Jeudan ser positivt på Københavns Kommunes meget ambitiøse tiltag i et forsøg på at skabe en større balance mellem grønne, mobiliserende og kulturelle initiativer i Københavns byliv – i dette tilfælde med særlig fokus på Middelalderbyen.

På et generelt plan vil Jeudan appellere til, at Københavns Kommune inddrager Jeudan og andre ejere i den fremtidige proces for Byrumsplanen, herunder med henblik på den mere konkrete tilrettelæggelse og dermed implementering af de overordnede rammer under Byrumsplanen.

Til trods for en udførlig og gennemarbejdet byrumsplan anvender planen meget brede termer og rammer, som giver anledning til konkrete præciseringer. Som eksempel kan nævnes Byrumsplanens generelle og overordnede initiativer vedrørende udeservering og vareudstilling.

Jeudan har i den forbindelse bl.a. noteret sig, at Byrumsplanen anbefaler følgende:

"*Det foreslås, at der kan udarbejdes lokalplan, som regulerer udeservering og vareudstilling. Alternativt kan der udarbejdes gaderegulativer for udeservering og vareudstilling*"

Ved udarbejdelse af lokalplan eller gaderegulativer finder Jeudan det afgørende og hensigtsmæssigt, at Jeudan og andre ejere involveres i denne proces for at sikre, at indholdet tilstrækkeligt forholder sig til alle relevante aspekter for udeservering og vareudstilling.

2. Konkrete bemærkninger

a. Ad styrkelse af gadernes forskellige karakterer (Byrumsplanens side 32-33)

Byrumsplanen indeholder forslag til, hvordan gadernes forskellige karakterer i Middelalderbyen kan styrkes. Jeudan vil nedenfor fremkomme med nogle konkrete forslag til at styrke Byrumsplanens initiativer yderligere.

Pilestræde og Antonigade
Jeudan foreslår, at Pilestræde videreføres som en "sekundær gågade med høj grad af butikker" frem til Nina Bangs Plads. Pilestræde er i dag attraktivt for mange besøgende med en række butikker og flere restauranter med stort kundeflow. Dette vil således medvirke til at opretholde og styrke det attraktive butiks- og restaurationsmiljø, som opleves i dag i Pilestræde og det omkringliggende gademiljø. I Byrumsplanen er det foreslået, at Pilestræde skal fungere som en "transitgade med butikker". Det vil efter Jeudans opfattelse ikke være hensigtsmæssigt, at en gade, som i høj grad bidrager med et yderst attraktivt butiks- og restaurantionsmiljø til gavn for mange besøgende - for såvel danskere som turister - ændres til en "transitgade", idet det vil ændre den karakter, som Pilestræde i dag omfavner og bidrager til.

Det samme gør sig gældende for Antonigade, der for samme område vil nyde samme gavn for borgerne af at blive anlagt som "sekundær gågade med høj grad af butikker" for at forstærke det attraktive butiksmiljø, der er ved Antonigade og de omkringliggende gader, herunder Pilestræde og Kristen Bernikows gade.

Ny Østergade
Jeudan foreslår, at Ny Østergade indgår som en "sekundær gågade med høj grad af butikker" op til hjørnet ved Grønnegade. Dette for at styrke butikslivet i gaden og skabe en bedre oplevelse for brugerne og borgerne. Trafikken i Ny Østergade er meget kaotisk og uhensigtsmæssig for brugerne, hvorfor det vil være hensigtsmæssigt at indrette gaden med større fokus på fodgængere og butikkers tilgængelighed.

Farvergade
Jeudan foreslår, at den "sekundære gågade med blandede restauranter og butikker" i Kompagnistræde videreføres til Farvergade og frem til Regnbuepladsen. Dette for at binde Regnbuepladsen sammen med det attraktive byliv i Kompagnistræde og dermed skabe en bedre sammenhæng og oplevelse for brugerne. Der bør i Farvergade gives mulighed for

udeservering og vareudstilling, således at gadebilledet harmonerer og spiller sammen med Kompagnistræde.

Rent historisk blev gaderne fra Regnbuepladsen ned gennem Farvergade og Strædernе (også kaldet parallelstrøget) anvendt som en parallel gågade til Strøget. Ved at videreføre en sekundær gågade hele vejen op til Regnbuepladsen genetableres den parallelle gågade til Strøget, som således vil flugte med gadens historiske karaktertræk. En sådan tværgående gågade vil ligeledes styrke gadernes forskelligheder ved at forbinde byen på tværs. Dette kan også bidrage til at lette Strøget for overbelastninger.

Jeudan ser også, at en sådan tilgang harmonerer med de metroforbindelser, der over tid er etableret i København. Metrostationerne på Gammel Strand og Rådhuspladsen appellerer til borgerere og turisters mulighed for at gå mellem disse to stationer, hvor det vil være oplagt at opleve og tage ophold på Kompagnistræde og hele vejen op til Regnbuepladsen som et alternativ til Strøget.

<u>Kronprinsensgade</u>
Jeudan foreslår, at Kronprinsensgade indgår som en "sekundær gågade med høj grad af butikker". Dette vil harmonere med gadens aktuelle karaktertræk, ligesom Kronprinsensgade som en sekundær gågade vil have et naturligt sammenspil med Købmagergade og Valkendorfsgade, der begge fungerer som primære gågader med høj grad af butikker.

-0-

Jeudan står til rådighed og involveres gerne, såfremt Københavns Kommune påtænker at forfølge ovenstående forslag om at gennemføre og etablere "sekundære gågader".

b. Kommerciel og ikke-kommercielt ophold (Byrumsplanens side 34-35)

Byrumsplanen sondrer mellem kommercielt og ikke-kommercielt ophold. Der er dog visse steder/områder/pladser, hvor Byrumsplanen lægger op til, at der både skal være kommercielt og ikke-kommercielt ophold. Det er ikke nærmere defineret, hvordan dette skal forstås, herunder om der inden for området eksempelvis vil være særlige begrænsninger for kommercielt ophold.

Jeudan forstår dog forslaget således, at intentionen for de områder, hvor der skal være kommercielt og ikke-kommercielt ophold vil være bred adgang til at sikre begge dele. Som eksempel kan fremhæves Vandkunsten, hvor der i dag er parkeret et utal af cykler, som blokerer for mange af de omkringliggende ejendommes muligheder. Her vil det være

nærliggende, at der – når cyklerne parkeres væk fra pladserne – gives mulighed for udeservering og vareudstilling for lejemål i stue- og kælderplan for at udnytte pladsens potentiale. Det vil være medvirkende til at skabe liv og stemning samt en vekselvirkning mellem butikker/restauranter, og dem som tager ophold på pladsen.

c. Cykelparkering (Byrumsplanens side 58-59)

Byrumsplanen foreslår at flytte cykelparkering væk fra pladserne til de omkringliggende gader.

I den forbindelse er det relevant, at der bliver implementeret fornødne tiltag til at sikre, at cykelparkering i gaderne sker på en forsvarlig måde, uden at dette mindsker muligheden for fodgængeres, herunder for handicappedes, færden, eller skærmer erhvervsdrivende på en måde, som forhindrer eller vanskeliggør tilgængeligheden for disse. Dette ses eksempelvis på Oslo Plads, hvilket bør undgås.

Jeudan har i den forbindelse noteret sig, at Byrumsplanen anbefaler følgende:

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

I den forbindelse bør således også sikres, at cykelparkeringerne er placeret hensigtsmæssigt, således at disse ikke begrænser byrummet og gadernes potentiale.

3. Historiske betragtninger

Udover det ovenfor anførte, finder Jeudan det relevant at fremhæve nogle af de generelle historiske karaktertræk, som har præget København, herunder Middelalderbyen, igennem mange år og som understøtter de forslag, Jeudan har fremkommet med, herunder særligt under afsnit 2a ovenfor.

Området fra Gl. Torv, hvor indfaldsvejene Vestergade og Nørregade slutter, forbi Amagertorv til Kongens Nytorv og Østergade, har gennem mere end 800 år været centrum for handel. Det er unikt, at en storby som København på denne måde har bibeholdt sit kommercielle centrum, der – for andre storbyer - sædvanligvis flytter med byers udvikling og udvidelse. Derfor er det også vigtigt at iagttage og opretholde disse historiske træk som et aktiv i byplanlægningen.

En stor del af attraktionen i København er den levende bymidte i Middelalderbyen, der er mere end facader og turistbutikker. Det kommercielle har en afgørende plads, hvor man historisk både har favnet det kulturelle og det kommercielle. Et eksempel på dette er Gl. Stand og fiskemarkedet, hvor man oplever en blanding mellem kultur og forretning.

På samme vis har de fleste pladser i Middelalderbyen haft et kommercielt fokus rent historisk. Her kan nævnes (i parentes er henvist til historiske billeder):

- Torvedage på Gl. Torv (https://kbhbilleder.dk/kbh-museum/84044)
- Slagterboderne på Nikolaj Plads (Nikolaj Plads, Slagterboderne - kbhbilleder.dk - https://www.magasinetkbh.dk/indhold/kod-kobenhavn-historie)
- Salgsboder på Højbro Plads (https://da.m.wikipedia.org/wiki/Fil:Paul_Fischer_-_H%C3%B8jbro_Plads,_K%C3%B8benhavn.jpg)
- Brændesalg på Kultorvet (http://www.indenforvoldene.dk/kultorvet)

For København har kultur været mere end statuer. Handel og erhverv udgør historiske vigtige karaktertræk i Københavns fine bymidte. København har derved formået at skabe en fælles harmoni mellem det kulturelle og det kommercielle – uden at gøre disse til modsætninger.

Som eksempel kan nævnes, at der historisk lå ganske mange bryggergårde og spritbrænderier omkring vandkunsten, da der var en god vandforsyning.

Jeudan anbefaler, at der også tages højde for disse historiske betragtninger under Byrumsplanen. Historiske betragtninger, som Jeudan mener er forenelige med de forslag, som Jeudan har fremkommet med.

Med venlig hilsen

Jeudan A/S

Per W. Hallgren
Adm. Direktør

Signe Dybdal Knudsen
Vicedirektør

Svar til: Høring 57262 af: Karina Muriel Mimoun

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
227

INDSENDT AF
Karina Muriel Mimoun

BY
København K

POSTNR.
1150

ADRESSE
hemmelig adresse

HØRINGSSVAR
Jeg har boet i indre by i mange år, og i år, har jeg måtte kapitulere og flytte til en anden del af København, for jeg er blevet så træt af, at der kontinuerligt blev dårligere og dårligere forhold for os, der bor i middelalderbyen.

Siden Nørreport blev renoveret, er der fjernet mange p-pladser, og nu kan jeg forstå, at I bliver ved. Miljøet, blev der sagt. Forurening blev der råbt. Ja. Men samtidig med, at I fjerner beboernes parkeringspladser og derved deres biler, så giver i flere nye hoteller tilladelse til at etablere sig i bykernen. Som om der ikke var hoteller nok. Med hvert hotel følger der xx antal lastbiler, der hver dag levererer mad og linned og kører affald væk, for ikke at tale om de biler, der kommer med gæster. I kan jo tage udgangspunkt i det nye store hotel på Købmagergade. Eller Landemærket, hvor to ejendomme er omdannet til hotellejligheder. Eller på Pustervig, hvor en hel ejendom, er blevet til hotellejligheder, eller det nye hotel ved Nørreport. Det er blot en lille del af indre by.

Det er rigtig meget erhvervskørsel med større og mindre biler hver dag, det giver jo ikke mening, i forhold til, at der samtidig bliver fjernet så mange p-pladser til de af beboerne, der har en beboerlicens.

Få dog etableret p-pladser alene til dem med en beboerlicens. Og lad byens gæster holde i p-kældrene. Der vil være mindre kørsel frem og tilbage - og mere ro. Spær af, så kun erhvervsliv og beboerne kan køre igennem, så vi slipper for alle omegnsturisterne og muskelbilerne, der for sjov kører gennem gaderne aften og nat.

Få dog lavet en bykerne, der også fungerer for beboerne - for det er dem og nærmiljøet, der jo også tiltrækker turisterne og gavner økonomien.

Gadefesten er gennem de seneste ti år også blevet værre. Det samme er støjen. Det bliver ikke bedre af, der kommer bredere fortove og mere udeservering.

Det samme er sært nok også, muligheden for at køre sikkert gennem bydelen på cykel. Det giver jo for pokker ikke mening, nu vi heller ikke må køre bil. Blot se jeres omlægning i Pisserenden/nørrekvarter, hvor p-pladser er fjernet til fordel for udeservering, som også er flyttet ud på fortove, og hvor man som cyklist skal passe på, ikke at blive jordet af dem, der går rundt på gaden. Ikke fortovet. Men gaden.

Der er simpelthen ikke styr på det område, som I netop har lavet om. Og i bliver ved.

Dialogen med Rådhuset er også gennem årene blevet værre. Jeg havde i min egenskab som (nu forhenværende) formand for Rundetårn kvarters beboer netværk, haft møder med borgmestre. Politikere. Politiet. Ansatte på Rådhuset. I stormøder. Små møder. Og dialogmøder. Alt for at få forbedret forholdene for dem der bor i indre by. Det var hver gang, som at slå hovedet mod en mur.

I tager ordene grøn og levende by til gidsel i jeres håndtering af middelalderbyen, der undskyld mig, længe har været elendigt håndteret.

Med det resultat, at beboerne til sidst må søge væk, og vi ender med en utryg spøgelsesby i de perioder, hvor der ikke bor turister. Til sidst søger også turisterne væk, for hvis hele indre by, bliver omdannet til Ramblaen i Spanien, frasorterer vi dem fra, der ønsker kultur og en spændende metropol, og får dem der søger festen. Og ærligt talt, hvor meget tis kan en by rumme?

En middelalderbydel skal emme af kultur. Af god stil. Og ikke bare af friture og øl og tis. Og så skal det også emme af nærmiljø. Men det gør det jo ikke, hvis I bare giver beboerne dårligere og dårligere forhold, for så er resten af dem der er tilbage, også en dag væk.

Jeg er ikke færdig med Indre by, da jeg ejer en udlejningsejendom på Købmagergade, med en blanding af både erhvervslejemål og beboelse, men hvis det fortsætter på denne måde, så vil det blive svært at tiltrække lejere. Det gælder både kontorerne og beboerne.

Kære Rådhus. Gør det bedre, end i har gjort indtil videre. I må simpelthen vågne op. Vi er træt af valgløfter, kampe og manglende hensyn til beboerne.

Pres ikke beboerne ud, det er dem, der giver byen liv.

Jeg bakker Rundetårn Kvarters høringssvar 210 op.

Svar til: Høring 57262 af: Flemming Ettrup

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
226

INDSENDT AF
Flemming Ettrup

BY
København K

POSTNR.
1153

ADRESSE
Niels Hemmingsens Gade 20

HØRINGSSVAR

Min hustru og jeg støtter i høj grad høringssvar 210, sendt fra Rundetårn-kvarter Beboerforening.

Venlig hilsen Flemming Ettrup, beboere siden 1975

Svar til: Høring 57262 af: Arne Bjørn Nielsen

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
225

INDSENDT AF
Arne Bjørn Nielsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Bryggebo

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Islands Brygge 33, 3. th.

HØRINGSSVAR

Til TMF, Kbh.s Komm.

Som bryggebo og som medlem af Kbh.s Ældreråd finder jeg Byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen meget visionær og lovende. Nedlæggelsen af p-pladser er for mig en nødvendig forudsætning for forbedringer af byrummene. Nødvendig lokal trafik skal stadig kunne foregå, da det er de parkerede biler som skæmmer gadebilledet og ødelægger byrummene.

Desuden glæder jeg mig til forsøget med afmærkning af udeserveringsareal, så konflikter kan nedbringes og tilgængeligheden kan øges.

Mvh. Arne Bjørn Nielsen

Svar til: Høring 57262 af: Maria Teudt-Jørgensen

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
224

INDSENDT AF
Maria Teudt-Jørgensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Beboer

BY
KØBENHAVN K

POSTNR.
1173

ADRESSE
Peder Hvitfeldts Stræde 13, 3

HØRINGSSVAR

Jeg støtter høringssvar 210

Svar til: Høring 57262 af: Christian Nøhr

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
223

INDSENDT AF
Christian Nøhr

BY
KØBENHAVN K

POSTNR.
1127

ADRESSE
Hauser Plads 16, 2.th

HØRINGSSVAR

Kære Borgerrepræsentation

Jeg er beboer i indre by igennem en lang årrække og DELER meget gerne pladsen i vores bykerne med alle de andre beboere og udefrakommende som naturligvis er velkomne i hjertet af landets hovedstad.

Husk at byen også skal være til at bo i for almindelige mennesker. Vi har et transportbehov af større genstande, vi har et besøgsbehov fra vores forældre og andre medlemmer af familien og nogle gange har vi også bare et ønske om at have en bil for komfort. Det bør vi også kunne og bo i indre by. Hvis ikke det er muligt ender vi med at Indre By er befolket med kontorer og intet andet.

Dette forslag tipper balancen i byen langt over på de besøgendes præmisser. Jeg kører gerne i elbil (hvis sigtet er klima), jeg behøver ikke at parkere foran min bygning (hvis sigtet er at fjerne parkeringspladser og udnytte pladsen bedre), men det må være muligt at jeg som borger kan komme til min bolig med bil og have gæster/håndværkere løbende.

Det er ikke muligt, hvis 3/4 af alle pladser i min nærhed afvikles.

mvh

Christian Nøhr

Svar til: Høring 57262 af: Jens Hvass

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
222

INDSENDT AF
Jens Hvass

BY
København K

POSTNR.
1451

ADRESSE
Larslejsstræde 3

HØRINGSSVAR

Jeg støtter høringssvar nr. 210 samt høringssvar nr. 113.

Hvor Københavns Kommunes fokus på cyklismen og den kollektive trafik som helhed er naturlig og prisværdig, så mangler der ikke mindst i Indre By et fokus på den gående trafik – den fundamentalt mest bæredygtige trafikform, der som bonus ikke har nogen parkeringsproblemer, om end langt flere bænke og steder man kan sætte sig ville være befordrende for mange forskellige grupper af gående.

Svar til: Høring 57262 af: Josephine

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
221

INDSENDT AF
Josephine

BY
København K

POSTNR.
1112

ADRESSE
Pilestræde 57, 4, 2

HØRINGSSVAR

Kæmpe forringelse af vores livskvalitet som beboer i middelalderbyen at i fratager os muligheden for at parkere tæt på vores bopæl.

Der må kunne findes en løsning til bredere fortorve, cykelparkeringer og grønne beplantninger, uden at i nedlægger vores parkeringspladser.

Det er allerede svært at finde parkeringspladser, og nu nedlægger i 750 af dem. Det bliver et kæmpe problem for os beboere, som er afhængige af vores bil på daglig basis.

Der MÅ og SKAL bare findes en løsning til os med beboerlicens til middelalderbyen. Og det er IKKE, at vi kan parkere i de “ikke prikkede” gader - som om der ikke er rift nok om dem i forvejen.

PLEASE, lad os beholde vores parkeringspladser og vores ret til at parkere tæt på vores boliger.

Svar til: Høring 57262 af: Kirsten Henriksen

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
220

INDSENDT AF
Kirsten Henriksen

BY
Valby

POSTNR.
2500

ADRESSE
Solskrænten 35

HØRINGSSVAR

Det er fint, at der nu lægges en plan for anvendelsen Indre By, og det er godt at se, at der lægges vægt på forgængere og cyklister.

Desværre lægger planen op til, at der mange steder skal anvendes brosten som belægning.

Det giver problemer for cyklister: Mange vibrationer og forøget risiko for at vælte pga. ujævn belægning. Dette gælder også, selv om der anvendes slebne brosten. Desuden er der stor risiko for at glide i regnvejr, da brosten bliver glatte, når de er våde.

For fodgængere, der er dårligt gående, giver brosten også problemer , pga. ujævnhederne i belægningen.

Brugere af kørestole og rollatorer bliver meget generet af brostensbelægning, da hjulene kan "komme i klemme" mellem brostenene. Det sammen gælder barnevogne og klapvogne.

Derudover medfører brosten støjgener - rumlelyde - både for beboerne i området og for dem, der færdes i området eller sidder på bænke mm..

Jeg vil derfor foreslå, at der arbejdes med andre typer belægning - fx mønstret asfalt.

Svar til: Høring 57262 af: Frank Zadi

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
219

INDSENDT AF
Frank Zadi

VIRKSOMHED / ORGANISATION
The Living Room

BY
Copenhagen K

POSTNR.
1454

ADRESSE
Larsbjørnsstræde 17, st.

HØRINGSSVAR

Hey!

I would like to say that I am in favour for the changes to the inner city parking as described in the kommune proposal.

I feel that it has become very crowded to have cars, bikes and pedestrians all cramped into the smaller streets of the inner city, and as more and more tourists visit Copenhagen I think the proposed changes will breath new life into the city center. Also, I feel that this proposal is very much in line with the international trend to increase the number of walking streets in city capitals.

Regards,

Frank

Svar til: Høring 57262 af: Jens Jakob Bierring

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
218

INDSENDT AF
Jens Jakob Bierring

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Perspektiv v/Jens Jakob Bierring

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Bergthorasgade, 34,5 tv

HØRINGSSVAR
Meget ros til den måde I har afholdt borgermøde på. Det er et vigtigt skridt hen imod 2 vejs kommunikation at man har mulighed for at tale direkte med forvaltningen ! Ros til jeres frilægning af pladsrum for cykler og nedlægning af P pladser til fordel for cykelparkering og forhåbentligt også mange flere træer og blomsterbede !

Svar til: Høring 57262 af: Steffen Jensen

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
217

INDSENDT AF
Steffen Jensen

BY
København K

POSTNR.
1151

ADRESSE
Valkendorfsgade 9

HØRINGSSVAR

Støtter høringssvar 210.

Svar til: Høring 57262 af: Steffen Jensen

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
216

INDSENDT AF
Steffen Jensen

BY
København K

POSTNR.
1251

ADRESSE
Valkendorfsgade 9

HØRINGSSVAR

Støtter høringssvar 220,

Svar til: Høring 57262 af: Katharina Nøhr

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
215

INDSENDT AF
Katharina Nøhr

BY
København k

POSTNR.
1127

ADRESSE
Hauser Plads 16

HØRINGSSVAR

Jeg støtter høringsvar nr. 113

Svar til: Høring 57262 af: EFK8 - Ejerforeningen Klosterstræde 8

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
214

INDSENDT AF
EFK8 - Ejerforeningen Klosterstræde 8

BY
København K

POSTNR.
1157

ADRESSE
Klosterstræde 8

HØRINGSSVAR

Foreningen støtter høringssvar 124

Svar til: Høring 57262 af: Lene Burchardi

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
213

INDSENDT AF
Lene Burchardi

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Beboerrepræsentationen Kompagnistræde 16-18/Knabrostræde 15

BY
København K

POSTNR.
1210

ADRESSE
Knabrostræde 15, 3.th.

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedr. Byrums- og trafikplan for middelalderbyen

De gode intentioner lyser ud af forslaget, men der er nogle åbenlyse prioriteringer, hvor beboernes behov og tilgængeligheden for handicappede har alt for lille betydning.

Skribenten er handicappet bilist med handicapskilt, og på vegne af den gruppe vil jeg anføre:

- HANDICAPPEDES FORHOLD er kun omtalt på planens s. 52, og omhandler mest friholdelse af fortove, hvilket også er absolut nødvendigt. Desværre er kommunens praksis på området at man ser igennem fingre med åbenlyse overtrædelser af de gældende regler (en flisebredde skal være friholdt). Hvis man ønsker at handicappede skal kunne færdes til fods (med krykker, rollator, kørestole eller hvad der nu er aktuelt), så må man føre tilsyn med, at udeserveringer ikke optager hele fortov. Samtidig gives der mange uforståelige tilladelser, hvor alle regler om plads til fodgængere, handicappede og barnevogne etc. tilsidesættes. Restaurant Kronborg i Brolæggerstræde 12 er et eksempel på en uforståelig tilladt udeservering, der hver dag tvinger alle fodgængere ud på den meget smalle kørebane, som for øvrigt er ret trafikeret, da alle transporter til erhvervene i Kompagnistræde skal køre den vej. Som fodgænger går man på vejbanen med store lastbiler, mens Kronborgs gæster fylder HELE fortovet.
- Hvis middelalderbyen igen skal blive tilgængelig for handicappede er det også absolut nødvendigt at der etableres nok cykelstativer, så antallet af cykler på fortove reduceres. Fremgængeligheden på pladser omtales, men det er slet ikke der, problemet ligger. Det skal nævnes at rigtigt mange butikker og restaurationer har fået den idé at etablere skiltning på udsmykkede cykler, hvilket yderligere fylder gaderummet op.
- Forvaltningen har en meget løs praksis, hvor man i allerhøjeste grad tager hensyn til erhvervslivet på bekostning af fodgængere og ikke-kommercielt ophold. Denne FORVALTNINGSKULTUR er man nødt til at gøre op med, hvis tilgængeligheden skal øges. Lige nu er den meget ringe, og det er ikke på grund af parkerede biler.
- Hvis andre handicappede end byens egne beboere skal kunne bruge middelalderbyen, så er det

også nødvendigt at der etableres mere end 6 nye handicap-besøgspladser. Som det er i dag er mange af de forhenværende handicappladser blevet 'spist' af handicap-nummerpladepladser, og Parkering København har overfor denne skribent telefonisk anført, at man ikke kan etablere flere pga. de smalle gader. Det skulle være årsag til det i forvejen meget lave antal handicappladser. Det betyder at man som handicappet bilist er nødt til at køre rundt og rundt for at lede efter en almindelig p-plads. Så når man fjerner 750 pladser, så er 6 pladser på ingen måde nok til at kompensere for at handicappede kan besøge byen. Derudover er det vigtigt at Line Barfoeds løfte til handicappede beboere om, at de skal have en handicap-nummerpladeplads overholdes.

Skribenten er også formand for en beboerrepræsentation, og på vegne af denne gruppe vil jeg anføre følgende:

BEBOERNES BEHOV er ikke i særlig grad tilgodeset i planen, idet vi frygter, at det areal, der spares på nedlagte parkeringspladser blot vil blive inddraget til kommerciel brug, som vi ser det nu. Ovennævnte KULTURÆNDRING I FORVALTNINGEN, så embedsmændene faktisk håndhæver regler og intentioner om begrænsning af udeservering, skiltning og reklamecykler er helt nødvendigt.

- Støj fra nattelivet er til voldsom gene for alle beboere i middelalderbyen. Det er nødvendigt at sikre at STØJVAGTEN har kompetence og ressourcer til at rykke ud, når beboerne beder om det - de mangler i høj grad kapacitet. En anden meget generende nattelivsgene er støjen fra MUSKELBILER og MOTORCYKLER som kører rundt og rundt i en uendelighed uden lydpotte, med åbne vinduer og musikken hamrende derudaf. Dette problem bliver slet ikke adresseret i den foreliggende plan, for det løses ikke ved manglende parkeringspladser, da de slet ikke parkerer. Festen, salget eller hvad det nu er der sker er centreret omkring korte ophold siddende i bilen og så kører man videre mens man gasser op. Kunne man finde en måde at forhindre disse biler i at køre ind i nattetimerne (fx ved at begrænse indkørsel til beboere, taxaer, handicappede og erhvervskøretøjer fra 21-07 torsdag, fredag og lørdag nat. Eller på anden måde at løse dette virkeligt store problem.
- Hvis man som beboer en gang imellem have brug for at kunne købe stort ind, køre i Ikea eller lignende, hvor man har behov for biltransport, så bliver også det helt umuligt efter nedlæggelsen af alle p-pladser. Jeg vil foreslå, at der laves mindst en parkeringsplads i hver gade/stræde som er FORBEHOLDT BEBOERE (beboeren kan evt. lægge et sygesikringskort med tildækket CPR-nummer i ruden), og så kunne parkering være tidsbegrænset til 2 timer eller lignende.
- ERHVERVSPLADSERNE bruges kun sjældent fra kl. 7-17, og dette tidsinterval gør, at beboere ikke har let ved at bruge erhvervspladserne om natten. De fleste bilister med bolig i Indre By er børnefamilier, og børnefamilier skal ofte aflevere børn omkring 8-8:15 og har brug for en plads igen fra omkring kl. 15:30 til 16. Hvis man derfor rykkede tidspunkterne for erhvervskørsel, så vil denne 'bytten plads' komme til at fungere langt bedre, og det ville ikke være til nævneværdig gene for erhvervslivet.
- GENNEMKØRSEL PÅ GAMMELTORV/NYTORV FORBEHOLDT BEBOERE I MIDDELALDERBYEN kunne også kompensere beboerne med biler lidt for alle de gener, vi bliver udsat for. Vi kører hver eneste dag adskillige unødvendige kilometer, fordi vi ikke må køre igennem der. Hvis jeg som beboer i Knabrostræde skal købe mange varer i Netto i Fiolstræde, så skal jeg køre bil i 10-15 minutter (hvis der ikke er kø) og tilbagelægge 2,3 km. Hvis jeg måtte køre over strækningen var der kun 400 meter og 3 minutter i bil. Det er meget lange omveje hver eneste dag, og det vil ikke rigtigt koste noget at lade alle beboere i middelalderbyen passere, ligesom hop-on busserne, Flextrafik og beboere, der bor på selve strækningen (Scientology bl.a.).

Derudover vil jeg udtale min støtte til høringssvar nr. 113 fra Strædernes og Strøgets Beboerforening.

Svar til: Høring 57262 af: L. Damm

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
212

INDSENDT AF
L. Damm

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Rundetårn Kvarters Beboerforening

BY
København

POSTNR.
1111

ADRESSE
Chr IXs gade

HØRINGSSVAR

Jeg støtter høringssvar 207 og 210

Svar til: Høring 57262 af: Lilian Sølbeck

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
211

INDSENDT AF
Lilian Sølbeck

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Beboer i Middelalderbyen

BY
København K

POSTNR.
1202

ADRESSE
Gammel Strand 52

HØRINGSSVAR

Jeg tilslutter mig svar nr. 113.

Med tilføjelse af, at Gammel Strand ikke indgår i kommunens fortælling om trafikken og parkeringen i Middelalderbyen. Københavns allerældste plads er i dag indtaget af kæmpestore især stort set alle forurenende fødevarelastvogne (ofte 6 ad gangen) og kassevogne med varer til fordeling i Middelalderbyens mange cafeer og resturanter, som bliver fragtet videre op i byen på mindre enormt støjende transportvogne, som stort set alle kører på metalhjul over brostenene, og med flere brosten i gaderne vil være meget støjende i de smalle gader. Lastvogne har inden for de sidste 10 år væltet 2 af de meget få grønne træer, der findes på pladsen. Hvorfor er der ikke krav om gummihjul? Og hvorfor er der ikke krav om en mere hensynsfuld distribution af varer til Middelalderbyen. Dertil kommer cykelparkeringerne og ikke mindst udeserveringerne, som vokser mere og mere ud på pladsen.

Svar til: Høring 57262 af: K Nielsen

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
210

INDSENDT AF
K Nielsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Rundetårn Kvarters Beboerforening

BY
København K

POSTNR.
1150

ADRESSE
Købmagergade 53 4

HØRINGSSVAR

Rundetårn Kvarters Beboerforening høringssvar er vedlagt

MATERIALE:
hoeringssvar rkbf.pdf

Teknik- og Miljøudvalget beskriver i forbindelse med beslutningen om at sende byrums- og trafikplanforslaget i offentlig høring følgende:

”Byrums- og trafikplanen leverer et samlet forslag til, hvordan de mange forskellige hensyn i dette område af Indre By skal prioriteres og balanceres i byrummet. Med baggrund i borgersamlingens anbefalinger fra 2019 lægger planen op til, at bilparkering og biltrafik skal optage mindre plads end i dag. I stedet skal der være bedre plads til fodgængere og cyklister, til ophold og grønt, til mere hensynsfuld cykelparkering og til områdets historiske fortællinger. Samtidig skal varelevering og anden nødvendig logistik fortsat kunne fungere, og beboere i bil skal have mulighed for at standse i nærheden af deres bolig.”

Rundetårn Kvarters Beboerforening (herefter RKBF) bemærker følgende:

” de mange forskellige hensyn i dette område af Indre By skal prioriteres og balanceres i byrummet”

RKBF’s medlemmer giver konstant og tydeligt udtryk over for RKBF’s bestyrelse at hensynet til beboerne i Middelalderbyen er ikke eksisterende og at den ønskede balance ikke eksisterer i dag

En by som København, og især et så unikt område som Middelalderbyen, skal tage hensyn borgerne og deres præmisser – især hverdagen skal kunne fungere for beboerne. At hensyn ikke tages i byrums- og trafikplanforslaget – men tværtimod forværrer en i forvejen uacceptabel situation for RKBF beboere er den vigtigste anke mod byrums- og trafikplanforslaget.

Det er desuden RKBF overordnende anke at byrums- og trafikplanforslaget på ingen måde er begrundet i reelle behov og nødvendige ændringer – samt ikke er baseret på fakta; men alene politiske drømme.

RKBF opfordrer derfor til, at man fra politisk side fremlægger og beskriver ” de mange forskellige hensyn” så disse ”hensyn” kan indgå i en åben og demokratisk proces

”at bilparkering og biltrafik skal optage mindre plads end i dag”

RKBF anbefaler, at en reduktion af ” bilparkering og biltrafik” brug af plads bør ske på et faktabaseret grundlag – og ønsker derfor, at der gennemføres tællinger af trafikkens pladsanvendelse - over alle døgnets timer – herunder af de præcis samme parkeringspladser som ønskes nedlagt.

RKBF anbefaler, at der desuden fremlægges konkrete planer for den plads, der forventes frigivet så beboerne klart og tydeligt kan forstå konsekvenser heraf inden der skal tages endelig stilling til byrums- og trafikplanforslaget.

RKBF ønsker desuden, at der udarbejdes alternative stepvise planer så nedlæggelsen af parkeringspladser sikres at ske i samme tempi som oprettes nye parkeringspladser i umiddelbar nærhed af beboerens bopæl (især hvis beboer er ældre end 60 år). Disse stepvise planer bør samkøres – og revurderes løbende – i henhold til

udrulning af elbiler og muligheder for el-biler samt med konkrete fakta fra delebilsordninger

RKBF deler Stræderne og Strøgets Beboerforening høringssvars betragtninger vedr. reservation af parkeringspladser: ”Helt optimalt ville det være, hvis ideen, om at p-pladser kunne reserveres til beboere, kunne indføres. Kommunen kunne lade sig inspirere af Italien:

De har tre primære slags parkeringspladser:

- Gul (til beboerne - og flest pladser!)
- Blå (betales for)
- Hvid (gratis)

Desuden findes parkeringspladser til handicappede og gravide.

Systemet er meget velfungerende, og beboerne mangler sjældent et sted at parkere. Hvis beboerparkeringspladser fjernes, skal de som minimum erstattes samtidig med pladser.”

RKBF har gennemført en række observationer af trafikmønstret i Middelalderbyen på baggrund af at vores medlemmer til stadighed anfører, at biltrafikken er faldet ganske betydeligt igennem de seneste år.

Opfattelsen er gennemgående, at der ikke er trafikproblemer i Middelalderbyen – også fremhævet af ” biltrafik skal optage mindre plads” dvs. problematikken er alene af kommunen relateret til pladsmæssige problemstillinger – en problemstilling ”plads” som i øvrigt ikke deles af RKBF – og som i øvrigt ikke stemmer overens med planerne for elbiler / opladning. I den forbindelse vil RKBF gerne høre om der planlægges regler for størrelsen af el-biler, da de gennemgående er større og derfor kræver mere plads til parkering samt kræver plads til opladningsstationer.

RKBF anbefaler derfor også, at der foretages trafiktællinger – og at disse trafik tællinger også udføres om natten, samt at disse tællinger omfatter cykler, partybusser samt også tæller antallet af biler, som passerer adskillige gange (cruiser)(i andre høringssvar anføres nummerplade genkendelse som en mulig løsning – det støtter RKBF).

Man kunne ved samme lejlighed også tælle antallet af personer fra nattelivet og dokumentere hvor meget det roder hver morgen, samt ikke mindst foretage støjmålinger i det offentlige rum påvirkning fra Nattelivet (med andre ord lave lige så udførlige analyser af konsekvenserne, som man har brugt offentlige midler på at beskrive byrumstankerne). Med sådanne fakta ville debatten få et langt bedre grundlag for byrumsdebatten herunder ”de mange forskellige hensyn” der ønskes fra kommunens side.

Vi foreslår i lighed med Stræderne og Strøgets Beboerforening høringssvars, at i forbindelse med Bylivs- og trafikplanen, at man i stedet for anføre problemstillinger er af pladsmæssig karakter først og fremmest forholder sig til de store og faktiske trafikale problemer, som beboerne i Middelalderbyen konstant lider under.

Beboerne er stærkt generet af følgende former for trafik:

- Hasarderet paradekørsel/"muskelbiler"
- Turistbusser og HopOnHopOff-busser
- Varebiler, store mængder varelevering (og tomgangskørsel)
- Renholdningstrafik – tidspunkter for / larmende udførsel.
- Partybusser
- Motorcykler

Som anført er er beboerne generelt ikke generet af almindelig kørsel - ej heller af kørslens brug af plads, som byrums- og trafikplansforslaget beskriver har til formål at fjerne.

Beboere i Middelalderbyen befinder sig derimod i det paradoks, at planen ikke løser vores problemer, og at byrumsplanens initiativer ikke vil gavne beboere - tværtimod.

Vi mener endvidere, at det forekommer ret virkelighedsfjernt – faktisk som anført af Stræderne og Strøgets Beboerforening udviser en politisk arrogance - når man fra politisk side ikke aktivt lytter til beboerne og når man i forbindelse med nye tanker for Middelalderbyen som minimum ikke indarbejder og aktivt forsøger først at løse de reelle problemer, som et område allerede har – fra natteliv, med støj, møg, vold, narko og senest en ureguleret udeservering ude af kontrol.

Tværtimod vil man fra politisk side skabe en række både stigende og nye problemstillinger i en allerede belastet dagligdag og nat for Middelalderbyens beboere!

RKBF's medlemmer har gennemgående fremhævet at byrums- og trafikplanforslaget vil have ganske betydelige negative konsekvenser – fra mange af RKBF's beboere anføres det (og det fremgår også af hovedparten af høringsindlæggene), at konsekvenserne vil for mange være så kastastrofale, at man er nødt til at fraflytte Middelalderbyen– for man kan ikke bevare sit job uden parkering, man kan ikke fastholde sin familieliv med børn uden parkering eller som ældre (gangbesværet) ikke fastholde det social liv man har i dag (for man kan ikke parkere i nærheden).

RKBF vil derfor gerne have præciseret, at det ikke er et formål med byrums- og trafikplanforslaget, at der skal ske en ændring i Middelalderbyens beboersammensætning og Middelalderbyens aldersfordeling. I den forbindelse bedes der indarbejdes i planer oplysninger om Middelalderbyens nuværende beboersammensætning og aldersfordeling, så denne kan bevares og udviklingen følges– og ændringer heri bør være et vigtigt kriterie, som vurderes hver gang når den foreslåede stepvise implementering af byrums- og trafikplanforslaget eventuelt gennemføres.

Udover de ovenfor anførte negative konsekvenser ved nedlæggelse af parkeringspladser så ønskes det fra politisk side endda at fjernelsen af p-pladser skal ske til fordel for flere uderum og byrum.

Dette vil desværre medføre yderligere uderum (og udeservering) – men som det allerede er tilfældet pt. med den udvidede udeservering – herunder som beskrevet i

mange høringssvar – har dette allerede et problematisk omfang og negative konsekvenser. Med andre ord der er ikke brug for:

- Yderligere støjproblemer, der allerede dag og nat konstant overskrider gældende grænseværdier – og støj der generelt sker uden kontrol eller håndhævelse
- Endnu flere beboere, der ikke kan opholde sig i eget hjem eller sove om natten
- Kraftig stigning i mængden af affald
- Urin og opkast i porte og gårde samt narkoefterladenskaber
- Utryghed for gadens beboere – vold, narko, fuldskab

”være bedre plads til fodgængere og cyklister, til ophold og grønt, til mere hensynsfuld cykelparkering”

RKBF bemærker undrende, at det eneste man fra kommunens vælger anføre er ”hensynsfuld cykelparkering” – efter RKBF’s mening et begrænset problem i bestemte områder og især på bestemte tidspunkter – og et problem, som er nemt at løse!

Hvis en manglende hensynsfuldhed til cykelparkering er et problem, som ønskes fremhævet for at sikre man kan komme forbi – hvorfor anføres så ikke de meget store negative påvirkninger på fremkommelighed, som kommer fra udeservering og natteliv.

Hvorledes vil kommunen i øvrigt sikre ”hensynsfuld cykelparkering” – der er ingen aktiviteter herfor anført – skal der være kontrol heraf, skal cykler som ikke parkeres hensynsfuldt fjernes – eller er det bare tomme ord uden sædvanlig kontrol og konsekvens.

- På samme måde som det ”tag selv bord” der i dag hersker for udeservering?
- På samme måde som der i dag ikke er konsekvens for bevillinger ved langvarig eller gentagende uacceptabel fremfærd fra restauranter og nattelivets side

RKBF skal gerne komme med forslag til hvorledes ”hensynsfuld cykelparkering” kan opnås

RKBF ser i øvrigt frem til at der fra politisk side kommer forslag som er ”hensynsfuld over for beboere” – RKBF opfatter hensynet til beboerne som vigtigere end cykelparkering

”til ophold og grønt”

RBKF bemærker at man fra politisk side ønsker mere ophold og mere grønt – det fordrer tryghed der hvor man opholder sig i grønne områder. RKBG bemærker, at der nu er indført kameraer på vagter i Kongens have – og bemærker, at det tydeligt for enhver viser at der ikke er tryghed selv for kommunens ansatte, der hvor ”man” i dag kan opholde sig i grønne områder. Bør man fra politisk side ikke sikre at selv de nuværende grønne områder til ophold er sikre og trygge før man ønsker at skabe yderligere problemstillinger?

RKBF vil gerne vide hvad man fra politisk side har tænkt sig at gøre i denne forbindelse med nye steder (byrum) til ophold og grønt? – kameraovervågning, lukkede områder på bestemte tidspunkter, støj målinger, pullerter og lignende. RKBF vil også gerne vide hvordan dette ønskes sikres – kontrol, skilte, politiets ansvar og rollefordeling – kommer der flere kameraudstyrede vagter - også om natten?

Dette rejser en debat som allerede er vigtig for RKBF og for beboerne i Middelalderbyen - Håndhævelse af eventuelt nye samt eksisterende regler!

Beboernes erfaring med kommunens og politiets håndhævelse af eksisterende regler er allerede meget dårlig og uacceptabel. Vi beboere oplever dagligt, at kommunen ikke fører udgående tilsyn og i det hele taget ikke prioriterer at sikre, at regler overholde - og vi vil derfor på det vil kratigste indskærpe, at politikerne forholder sig til, hvordan man kan opprioritere indsatsen for at sikre, at regler overholdes- og at dette sikres før eventuelle ændringer fra byrums- og trafikplanforslaget.

Endvidere, så vi under Byrums-og trafikplanforsøgene, at fordi der midlertidigt skabtes mere plads, så flyttede den uacceptable nattefest ud på gaden samt at mængden af generende trafik blev øget som især ikke-lovlydige bilister udnyttede (muskelbiler) (kommentarer som RKBF er enige med Stræderne og Strøgets Beboerforening i).

Vi deler også det af flere beboerforeninger allerede rejste synspunkt at skiltning alene, ikke er tilstrækkeligt. Politiet - som kommunen henviser til skal sikre overholdelse – mener ikke at det er deres opgave og har ikke ressourcer til at sikre, at kommunes regler overholdes (der mangler en tydelige rollefordeling – og Nattelivsudvalget ambitioner om dialog mellem parterne har ikke medført konkrete tiltag).

Hvad angår ophold så er det et faktum – senest anført at landets statsminister – at bestemte dele af byen ikke egner sig til ophold – man er ganske simpelt ikke tryg især ikke de fleste morgener

Hvad angår ”ophold” i byens byrum så drejer dette sig også om fremkommelighed- men i forbindelse med udeserveringer er der allerede store problemer med fremkommeligheden. Problemstillingen både samlet og fra de enkelte udeserveringerer er eksploderet i omfang og i negativ påvirkning – og det ønsker man fra politisk side nu endda at udvide i omfang og geografi!

Barer, cafeer og restauranter overholder oftest ikke det areal, de er givet tilladelse til (gennemgående har mange endda ikke tilladelse) og tilsyn hermed fra kommunen er ikke eksisterende. Dette har alle Indre By’s beboerforeninger dokumenteret og fremsendt alt for mange eksempler på til Borgerrepræsentationen. Denne afledte problemstilling bør afklares og håndteres inden byrums- og trafikplanforslaget drøftes yderligere.

RKBF og vores medlemmer deltager altid gerne i en åben og demokratisk proces om nye initiativer og om hvordan eventuelle nye initiativer vil påvirke vores dagligdag – da

vi åbenlyst er dem, der vil kender konsekvenser bedst. Som anført af Nørre Kvarters Beboerforening i deres høringssvar ”Et reelt samarbejde ville blive hilst velkomment”

Rundetårn Kvarters Beboerforening (RKBF)

Købmagergade 53 4

København K 1150

Svar til: Høring 57262 af: Frederik

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
209

INDSENDT AF
Frederik

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Øster Farimagsgade, 30

HØRINGSSVAR

Tak for muligheden for at kommentere på planen.

Jeg er generelt set bekymret for at planen vil medvirke til en (yderligere) kunstiggørelse og tivolisering af middelalderbyen, som allerede i dag på nogen mister sin urbane karakter og i stdet bliver lidt cnetragtigt som et sted man går ind for at bliver underholdt.

Generelt er jeg tilhænger af den blandede by, hvor der er plads til fodgængere, cyklister og også til biler. Det giver den bedste stemning og oplevelesen af være i en naturlig by.

De områder, der fungerer bedst i middelalderbyen, er netop sådanne områder. Det er fx området omkring Ny Østergade og Grønnegade, området omkring Kronprinsensgade og Pilestræde og (uden for planen) området omkring Store Strandstræde og Skt. Annæ Plads.

Gågaderne fungerer til gengæld ikke særligt godt. Det er som om man ikke rigtig oplever byen, når man fx går på Strøget. Fiolstræde har fx aldrig rigtigt fungeret som gågade, og enhver, der kan, forsøger at undgå strøget.

Jeg skal derfor venligst foreslå, at man i det mindste bevarer nogle dele af middelalderbyen som BLANDET by i setdet for den foreslåede meget, meget ensidige løsning.

Et af de stærke udviklingstræk ved Københahvn er netop, at byen er blevet en helhed, hvor det hele ikke kun handler om middelalderbyen, men hvor der er en mere natulig helhed og overgang mellem indre by og brokvatererne. Det ødelægger man med planen.

Vh.

Svar til: Høring 57262 af: Peter Wandmose Larsen

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
208

INDSENDT AF
Peter Wandmose Larsen

BY
København K

POSTNR.
1460

ADRESSE
Mikkel Bryggers Gade 11

HØRINGSSVAR
Jeg støtter det forslag som Ssbf fremsætter.

Svar til: Høring 57262 af: Søren Rud

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
207

INDSENDT AF
Søren Rud

BY
København

POSTNR.
1453

ADRESSE
Skt. Peders Stræde 28

HØRINGSSVAR
Både turister og turistorganisationer elsker, at der bor almindelige mennesker i den ældste del af København. Det er meget mere interessant at besøge en by, hvor der leves et rigtigt liv i og imellem husene. Dette bliver udfordret af den nye Byrums- og Trafikplan.

Med nedlæggelse af mellem 600 og 750 parkeringspladser vil det blive meget svært for rigtig mange beboere i Middelalderbyen at parkere i bare nogenlunde nærhed af deres hjem. Dette vil igen gå ud over de svageste københavnere, de ældre, de gangbesværede, børnefamilierne. Ikke kun på grund af manglende p-pladser, men også fordi kommunen vil sætte prisen op på parkeringslicenser, så de, der er nødt til at have en bil, og ikke har råd til at købe fx. en dyr elbil - får forringet deres livsvilkår. Sammen med gener fra det voldsomme natteliv, bliver det mindre og mindre attraktivt for almindelige mennesker at bo i Middelalderbyen.

Beboere skal selvfølgelig kunne parkere i nogenlunde nærhed af deres hjem. Det skal gøres lettere, og ikke sværere for beboere at finde en plads - gerne reserverede pladser til beboere på linie med pladser til erhverv.

Der skal være parkeringsmuligheder så de få almindelige butikker vi har tilbage ikke mister kunder.

Hvis p-pladserne nedlægges skal de ikke erstattes af øget kommercielt liv, så som udeservering for barer og restauranter.

Det er mig ikke helt klart hvorfor det er så vigtigt for kommunen at skabe disse gener for beboere og de små butikker. Kommunen siger ofte, at det er for at mindske forureningen, men de køretøjer, der forurener, nemlig lastbiler, varebiler, skraldebiler, fejemaskiner mmm - de skal stadig være her. Og nedlægges så mange p-pladser vil både byens besøgende og os beboere skulle cirkle meget mere rundt end i dag for at finde en plads. Samtidig er det grotesk, bare at antyde, at det er bilerne i Middelalderbyen, der giver forureningsproblemer, når vi er omgivet af veje som H.C.Andersens Boulevard og Nørre Voldgade - to af de mest forurenede veje i Danmark.

Planen lægger op til, at der skal laves bredere fortove. De eneste, der får noget ud af dette vil være det fuldstændigt vilde natteliv, som allerede nu - ulovligt - annekterer fortovene med afspærringer i de tidlige aftentimer og natten igennem. Bliver fortovene bredere, vil det bare betyde plads til endnu flere støjende, fulde mennesker foran barerne og diskotekerne. Et af stederne, hvor der planlægges bredere fortove er i Vestergade (for at skabe et alternativ til Strøget). MEN - Vestergade er jo fuldstændig ødelagt af nattelivet, som har skubbet stort set alle almindelige butikker ud. Der er derfor ikke noget at komme efter i Vestergade om dagen, hvor stort set alle facader står med lukkede døre og mørke vinduer. Ingen turister vil gå af Vestergade, så de brede fortove vil kun gavne nattelivsindustrien. og give plads til øget udeservering.

Desværre har vi i vores kvarter kun dårlige erfaringer med udvidede fortove. Sidst vi fik udvidet fortovene i to kryds, lovede kommunen at der ikke ville blive givet tilladelse til udeservering på den udvidede del af fortovene. Alligevel har de i årevis været benyttet til udeservering - og kommunen skrider ikke ind, men svigter - her som i mange andre sammenhænge - deres tilsynspligt.

Svar til: Høring 57262 af: Jens Toudal

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
206

INDSENDT AF
Jens Toudal

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Trafikselskabet Movia

BY
Valby

POSTNR.
2500

ADRESSE
Trafikselskabet Movia, Gammel Køge Landevej 3, DK-2500, Valby

HØRINGSSVAR

Se vedlagte bilag: Movias høringssvar til byrums- og mobilitetsplan for Middelalderbyen

MATERIALE:
movias hoeringssvar til byrums- og mobilitetsplan for middelalderbyen.pdf

Dokumentnummer
1421232

Dato
23.08.2022

Sagsbehandler
JTJ

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Movias høringssvar til byrums- og trafikplan for Middelalderbyen

Københavns Kommune har den 20. juni fremsendt forslag til Kommuneplan i høring med frist til den 26. september.
Movia har med stor interesse gennemgået forslaget byrums- og trafikplan for Middelalderbyen og fremsender hermed bemærkninger hertil. Helt overordnet foreslår Movia, at byrums- og trafikplanen bygger videre på den erfaringer og viden som Movia har fremlagt i forbindelse med evalueringen af Nyt Bynet i forbindelse med åbningen af Metro Cityringen i 2021.

Det strategiske net
I Movias Mobilitetsplan 2020 har kommuner og regioner aftalt det strategiske net for de kommende fire år. Det strategiske net er den stærke rygrad i den kollektive transport, som borgerne og virksomhederne kan stole på, fordi der her er forudsigelighed og stabilitet i den tilbudte service. Det strategiske net understøttes med gode stationer og busterminaler som knudepunkter med fokus på at få flere til at rejse med kollektiv transport. Et styrket strategisk net bidrager til, at vi i fællesskab opnår den samfundsøkonomiske og klimamæssige gevinst, der er ved, at flere rejser sammen og dermed bidrager til reduktion af trængslen, samt bidrager til fortsat fremkommelighed på den eksisterende infrastruktur. Af Københavns Kommunes byrums- og mobilitetsplan fremgår de omkringliggende stationer, men de store skiftesteder og overordnede buslinjer er ikke medtaget i planen. Som eksempel kan Movia oplyse, at der dagligt er ca. 400 rejsende til og fra stoppestedet ved Stormbroen eller ca. 2.000 rejsende ved stoppestedet ved Rådhuspladsen.

Movia foreslår på den baggrund, at Københavns Kommune i forslag byrums- og trafikplan viser det strategiske net for den kollektive transport, ved at indtegne de overordnede buslinjer og tilhørende stoppesteder.

Flextrafik
Movia flextrafik varetager kørsel for Københavns Kommune og kører ligeledes borgere i handicapkørselsordningen og patientbefordringen, det gælder også for borgere som bor i Middelalderbyen. Denne kørsel udføres med personbiler eller større vogne afhængig af borgernes behov, herunder vogntyper med lift, hvor det er særlig vigtigt, at der er tilstrækkelig adgang og plads til at kunne få passagererne sikkert ind og ud. For forsat at kunne udføre denne opgave for Københavns Kommune foreslår Movia, at byrums- og trafikplanen tager hensyn til adgang- og parkeringsforhold for flextrafik, svarende til de særlige hensyn planen tager til vareleverancer.

Stoppesteder
Movia hilser planens forslag om bredere fortov og gode forhold for fodgængere velkommen, hvilket stemmer fint overens med den beslutning, som Københavns Kommune allerede har truffet ved at udbyde busser på bl.a. linje 31 med elektriske ramper til gavn for kørestolsbrugere. Gode fodgængerforhold understøtter brug af bæredygtig kollektiv transport og særligt ved stoppesteder giver det mulighed for en dobbeltudnyttelse af arealerne, der både fungerer som færdsels- og opholdsareal. Eksempelvis er planens forslag om bredere fortov ved Teglgårdsstræde og *"brostensoverkørsler i periferien af området"* (kort 10, side 54) er et fint bud på, hvordan stoppesteder giver direkte adgang til Middelalderbyen via det eksisterende stoppestedspar Teglgårdsstræde. Ved etablering af nye fortovsarealer og stoppesteder bør der afsættes plads til busheller, så der er manøvreplads for kørestole ved ind- og udstigning af bussen, samt tilstrækkelig kantstenshøjde til at ind- og udkørsel sker så komfortabelt og sikkert så muligt. Især bør adgangsforholdene til stoppestederne på Vindebrogade forbedres for at udnytte den forbedrede adgang til buslinje 31.

Samlet set anbefaler Movia, at Københavns Kommune aktivt bruger de eksisterende stoppesteder i udpegningen af fodgængerforbindelser, og at planen har fokus på fysiske tilpasninger ved stoppestederne i byrums- og mobilitetsplanens område.

Et styrket samarbejde
Movia ser frem til fortsat at bidrage med rådgivning om de bedste grønne løsninger, både i forbindelse med udbud af den kollektive transport og i det videre planlægningsarbejde sammen med Københavns Kommune. Movia vil i den forbindelse gerne tilbyde et møde, hvor den fremadrettede indsats for at sikre sammenhængende, attraktiv, kollektiv mobilitet kan drøftes nærmere, herunder Movias bistand hertil.

Med venlig hilsen

Peter Andreas Rosbak Juhl
Udviklingschef
Udvikling, Trafik og Planlægning

Ang. rekvirering af Movias del af det strategiske net
For Movias del af det strategiske net er der herunder links til de kortdata, som I har mulighed for at hente fra Movia til brug herfor:
ArcGIS Server Map Service: https://geoservices.moviatrafik.dk/arcgis/rest/services/Kommune/BusInfo/MapServer

WMS Service: https://geoservices.moviatrafik.dk/arcgis/services/Kommune/BusInfo/MapServer/WMSServer?SERVICE=WMS&VERSION=1.3.0&REQUEST=GetCapabilities

WFS Service: https://geoservices.moviatrafik.dk/arcgis/services/Kommune/BusInfo/MapServer/WFSServer?SERVICE=WFS&VERSION=1.1.0&REQUEST=GetCapabilities

Trafikselskabet Movia Gammel Køge Landevej 3, 2500 Valby – DK +45 36 13 14 00 movia@moviatrafik.dk moviatrafik.dk

Svar til: Høring 57262 af: advokat Henrik Lava Sand Rasmussen

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
205

INDSENDT AF
advokat Henrik Lava Sand Rasmussen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Bar Poldo ApS og Restaurant Skindbuksen ApS

BY
København K

POSTNR.
1256

ADRESSE
Amaliegade 22, 1., c/o Bendtsen Law

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede høringssvar af dags dato.

MATERIALE:
hoeringssvar vedr. byrums- og trafikplan for middelalderbyen - 26. september 2022.pdf

BENDTSEN

Uploadet til Bliv Hørt

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE BYRUMS- OG TRAFIKPLAN FOR MIDDELALDERBYEN

26. september 2022

Henrik Lava Sand Rasmussen

Mobil: +45 30 37 96 29

E-mail: h@bendtsen.com

Bendtsen Law

Advokatanpartsselskab

CVR-nr. 37 84 34 82

På vegne mine klienter Bar Poldo ApS, CVR-nr. 32 94 94 52 ("Poldo") og Restaurant Skindbuksen ApS, CVR-nr. 34 60 27 94 ("Skindbuksen"), der driver restaurationsvirksomhed fra henholdsvis Lille Kongensgade 6, st. og Lille Kongensgade 4, kld. skal jeg hermed fremkomme med høringssvar angående det af Teknik- og Miljøudvalget offentliggjorte forslag til Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen ("Forslaget").

Der lægges i Forslaget bl.a. op til, at Lille Kongensgade skal anlægges som gågade med cykler, beboerkørsel og varekørsel tilladt og med samlet belægning fra facade til facade. Det fremgår af forslaget, at *"Vareudstilling, udeservering mv. placeres i smalle inventarzoner, så arealer til fodgængere holdes fri."*, hvilket synes at være udtryk for, at Københavns Kommune fremadrettet ønsker at begrænse udeserveringen i bl.a. Lille Kongensgade væsentligt.

For at sikre restaurationserhvervet rimelige indtjeningsmuligheder, og idet dette alt andet lige i sig selv vil skabe liv i den gågade, som foreslås etableret i Lille Kongensgade, bør det indarbejdes i den endelige Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen, at der i Lille Kongensgade på det nuværende vejareal kan tillades udeservering i mindst samme omfang, som det var tilfældet under det byrumsforsøg, som blev gennemført i 2021, og som ligger til grund for Forslaget. Under byrumsforsøget havde Poldo tilladelse til opstilling langs egen facade samt på et areal på vejarealet på 2,00 x 4,03 meter (ud for Poldo), og Skindbuksen havde tilladelse til opstilling langs egen facade samt på et areal på vejarealet på 2,00 x 7,00 meter (ud for Skindbuksen).

København, 26. september 2022

Henrik Lava Sand Rasmussen

Svar til: Høring 57262 af: Tommy Philip Ravnkilde

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
204

INDSENDT AF
Tommy Philip Ravnkilde

BY
København K

POSTNR.
1210

ADRESSE
Knabrostræde 15, 1. th.

HØRINGSSVAR

Jeg støtter høringssvar 113

Svar til: Høring 57262 af: Niels

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
203

INDSENDT AF
Niels

BY
København K

POSTNR.
1358

ADRESSE
Nørre Voldgade

HØRINGSSVAR

Overordnet er der mange og rigtig gode intentioner med planen. Det er en god idé at få åbnet gader, stræder og pladser for cyklister og gående,og få opgraderet byrummene, men der mangler desværre en konkret redegørelse hvor meget af den frigjorte plads der vil blive brugt til udeservering fra restauranter og barer og andre kommercielle aktiviteter. Der er allerede givet tilladelse til mange nye udendørs servingsområder under Corona-pandemien, og mange af disse ser ud til måske at blive permanente??? Hvis der skabes mere plads i byrummet vil der være stor fare for at dette vil blive yderligere fyldt op med spisende, drikkende og rygende gæster - især turister og ikke-lokale gæster - fra morgen til sen nat, til stor gene for beboerene der allerede er hårdt plaget af de generøse bevillingsregler der blev indført for nogle år siden, samt det indendørs rygeforbud der har presset gæsterne ud på gaden hvor de nu sidder og står til langt på natten. En del gader og pladser er allerede så stærkt generet af støj og svineri fra restaurationslivet at de er uegnede til beboelse, og dette vil helt sikkert brede sig til flere gader og stræder rundt om i middelalderbyen.

Nedlægningen af 750 parkeringspladser ud af de i alt ca. 1.050 parkeringspladser er også meget problematisk. Hvor skal beboere i middelalderbyen parkere deres biler? Der er allerede stort pres på alle de omkringliggende områder, og beboerne i disse randområder bliver derfor også ramt af det ekstra pres fra middelalderbyens beboere når der bliver nedlagt 750 parkeringspladser herinde.

Hovedproblemet med planen er derfor, at der er stor fare for at middelalderbyen bliver yderligere forvandlet til et område for erhvervsliv, turister og gæster udefra, mens lokale beboere bliver presset ud af støj fra udeservering og larm og svineri fra nattelivet. At man heller ikke kan parkere sin bil tæt ved sin bolig vil yderligere skubbe til den igangværende og sørgelige udvikling at bykernen bliver uden beboerliv og kun handler om butiks- og restaurationsomsætning, liv og glade dage, og øget turisme. Derved mister Københavns centrum sin særlige sjæl, og den hårfine balance mellem lokale beboere, erhversdrivende og turister/gæster, og kommer til at ligne enhvert andet bycentrum som vi kender det fra mange europæiske storbyer hvor der ikke er noget lokalt liv, men kun liv omkring butikker og gå-i-byen. Lad os tage vare på Købehavn historiske arv og sjæl!

Svar til: Høring 57262 af: Peter Bindslev

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
202

INDSENDT AF
Peter Bindslev

BY
København K

POSTNR.
1154

ADRESSE
Gråbrødretorv 17A, 2.

HØRINGSSVAR

Selve planen har mange gode idéer i planen, og at trafikken selvfølgelig skal ud af bykernen. Der hvor jeg synes at det halter, er at det er indre bys borgere der kommer til at stå med problemet med manglende p-pladser. En del af pladserne under Israels Plads er optaget af biler, der mere eller mindre ikke er i brug deriblandt min egen. Hvis disse biler fik tilbudt en plads længere ude, ville det skabe flere pladser til indre bys borgere.

Samtidig er der intet om, hvordan man får bremset den gennemkørende trafik i aften og nattetimerne, hvilket nok er den mest belastende og utryksskabende kørsel i området. Nummerpladestyrede piller vil nok være den bedste foranstaltning mod dette (og ja her må politiet jo forklare sig, hvis de modsætter sig dette) og ellers høre bump, så hastigheden bliver sat ned til et minimum. Et antal pladser til aflæsning ville også være rart, da det som børnefamilie ikke altid er helt muligt at læsse eller tømme en bil på 4-5 min. Man kunne udvide håndværkerparkeringen til også at gælde beboerparkering i f.eks. 15 min.
Da dette er en TRAFIKPLAN er det for tyndt at henvise til nattelivsplanen omkring den gennemkørende kørsel med biler uden andet formål end at køre rundt og skabe utryghed.

Når Naboløs-Klosterstræde skal omdannes må der tænkes plads til modgående cykler, så det ikke er disse bløde trafikanter der ALTID skal vige for biler. Flade sten i begge sider som på Nybrogade og en bredere kørebane kan måske være en løsning.

Svar til: Høring 57262 af: Dansk PersonTransport

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
201

INDSENDT AF
Dansk PersonTransport

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Dansk PersonTransport

BY
København K

POSTNR.
1364

ADRESSE
Nørre Farimagsgade 11, 3. tv

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedlægges i vedhæftede dokument

MATERIALE:
hoering byrums- og trafikplan sendt til kk.pdf

Dansk PersonTransport

Dansk PersonTransport
Nørre Farimagsgade 11, 3. tv
DK-1364 København K

+45 7022 7099
info@danskpersontransport.dk
www.danskpersontransport.dk

København, 20. september 2022

Høringssvar til Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen

Dansk PersonTransport takker for muligheden for at indgive høringssvar til Københavns Kommunes forslag til en Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen.

Dansk PersonTransport anerkender behovet for at finde en balance mellem udvikling af byrummene i Middelalderbyen og på den anden side hensynet til fortsat at gøre Danmarks hovedstad tilgængelig for besøgende fra andre dele af Danmark og udlandet. Dansk PersonTransport har en fast tro på, at de to hensyn kan gå hånd i hånd hvis man finder de rigtige løsninger.

Dansk PersonTransports bemærkninger er nedenfor knyttet til de enkelte dele af Byrums- og trafikplanen.

Overordnet kan fremhæves, at Dansk PersonTransport foreslår, at:

- Busholdepladserne der flyttes fra Frue Plads til Nørre Voldgade placeres så sæt på Nørreport Station som muligt, og gerne i forlængelse af de eksisterende holdepladser til rutebiler.
- Der skal sikres plads til, at turistbusserne kan vende på Nørregade, f.eks. ved pladsen omkring Vor Frue Kirke og det bør sikres at trafikken ikke ensrettes i "forkert" retning i Rådhusstræde, så trafikken kan glide fra Nørregade til Stormgade jf. nedenfor. Alternativt til at vende på Frue Plads bør det tillades, at busser uden rutetilladelse kan køre ned ad gennem ved Gammel Torv og Nytorv
- Nedlæggelse af eksisterende taxiholdepladser ved fx Højbro Plads bør erstattes af holdepladser, der er synlige og nemt tilgængelige for passagererne
- Handleplanen for transport af turister bør integreres i Byrums- og trafikplanen
- Byrums- og trafikplanen bør tage højde for, at Middelalderbyen i 2024 kan være omdannet til en nulemissionszone, og derfor bør der parallelt arbejdes på etablering af ladeinfratruktur til busser og taxier samt ekstra busholdepladser i periferien af Middelalderbyen

<u>Bemærkninger til Byrums- og trafikplanens "flagskibsprojekter" – hvad angår turistbusser</u>

<u>Nørregade, Dyrkøb, Bispetorvet (Flagskibsprojekt A)</u>

Dansk PersonTransport

Dansk PersonTransport vil foreslå, at man i Byrums- og Trafikplanen skaber overblik over hvor i og omkring Middelalderbyen der i dag er af- og påstigning tilladt, herunder i Nørregade. Det foreslås desuden at pladserne med af- og påstigning i Nørregade dedikeres til turistbusser, da der med implementeringen "Flagskibsprojekt A" må forventes at blive langt mindre plads i området omkring Vor Frue Kirke og Bispetorvet til at turistbusser kan sætte gæster af.

Dansk PersonTransport har med tilfredshed bemærket at de seks turistbusholdepladser der nedlægges ved Vor Frue Plads erstattes med samme antal pladser i Nørre Voldgade. Dansk PersonTransport opfordrer til at disse pladser placeres så tæt på Nørreport Station som muligt, og gerne i umiddelbar forlængelse af de eksisterende holdepladser til rutebiler, så der er kortest mulig adgang for gæsterne til Købmagergade, Fiolstræde og Nørregade.

Dansk PersonTransport foreslår, at de eksisterende busholdepladser på Vor Frue Torv først nedlægges, når erstatningspladserne i Nørre Voldgade er anlagt.

Skindergade, Gammeltorv, Vestergade

Sightseeing-busserne har i dag tilladelse til at køre ad Gammeltorv og Nytorv, hvor der ellers er gennemkørsel forbudt. For at kunne opretholde sightseeing-ruten ned ad Nørregade, Slutterigade og Lavendelstræde til Vester Voldgade, skal denne mulighed bevares.

Rådhusstræde, Vandkunsten, Løngangsstræde

Dansk PersonTransport er meget betænkelig ift. den foreslåede ensretning af Rådhusstræde. Der er rutetilladelse for sightseeing-busserne til at køre ned ad Nørregade, Slutterigade og Lavendelstræde til Vester Voldgade. Hvis Rådhusstræde ensrettes mod nord, forventes massive trafikale problemer op ad Nytorv, Gammel Torv og Nørregade, hvis Slutterigade og Lavendelstræde f.eks. bliver spærret af et køretøj. Hvis Slutterigade eller Lavendelstræde af en eller anden grund er spærret, er der i dag mulighed for at køre udenom via f.eks. Rådhusstræde og videre derfra via de tilstødende gader. Med den foreslåede ensretning vil dette ikke længere være muligt og der vil derfor opstå massive trafikale problemer som beskrevet.

Dansk PersonTransport foreslår, at man enten ikke ensretter Rådhusstræde, eller ensretter gaden i retning mod Stormgade, altså væk fra Gammel Torv og Nytorv. Sidstnævnte forslag vil give mulighed for turistbusser for at komme væk fra Nørregade gennem Gammel Torv og Nytorv, via Rådhusstræde og ud på Stormgade.

Lille Kongensgade, Nikolaj Plads, Store Kongensgade og Højbro Plads

Det skal bemærkes, at der kører turistbusser med gæster til kanalbådene ved Ved Stranden, og der bør derfor sættes skilte op på Ved Stranden om, at af- og påstigning er tilladt for turistbusser. Det bør derudover ses på om pladserne kan benyttes af taxier i aften- og nattetimerne og dermed gøres til flexpladser. Anlæggelsen af den nye plads ved Højbro Plads (Flagskibsprojekt C) skal tage højde for, at der fortsat skal kunne køre busser til og væk fra Ved Stranden som beskrevet ovenfor.

Dansk PersonTransport

Bemærkninger til Byrums- og trafikplanens "flagskibsprojekter" – hvad angår taxierne

En række taxiholdepladser skal flyttes fra nuværende placering på pladser, der indgår som flagskibsprojekter i Byrums- og trafikplanen. Specielt pladserne på Højbro Plads skal fremhæves, hvorfra der hvert år køres ca. 39.000 ture. Af de 39.000 ture køres 2/3 dele af turene i tidsrummet fredag nat til søndag. I forbindelse med flytning af taxiholdepladserne er det vigtigt, at erstatningspladserne etableres så tæt på nuværende placeringer og ikke mindst, at skal det sikres, at pladserne er synlige og let tilgængelige for passagerne. I forbindelse med Højbro Plads skal det foreslås, at taxiholdepladserne etableres i direkte forlængelse af Højbro Plads. Der bør ligeledes ses på om busholdepladserne Ved Stranden, kan anvendes til taxiholdepladser i de tidsrum, hvor de ikke benyttes til busparkering.

Dansk PersonTransport står til rådighed, hvis et eller flere forhold i ovenstående høringssvar skal uddybes.

Med venlig hilsen

Teddy Becher
Sektorchef
Dansk PersonTransport

Svar til: Høring 57262 af: Bjørn Bested

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
200

INDSENDT AF
Bjørn Bested

BY
København K

POSTNR.
1159

ADRESSE
Skindergade 2 A

HØRINGSSVAR
Stop 'Party-Zonen' i indre by, torsdag aften - søndag formiddag... FÆRRE BEVILLINGER! I øvrigt støtter jeg svar no. 161... Hilsen Bjørn

Svar til: Høring 57262 af: Anne Bornø

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
199

INDSENDT AF
Anne Bornø

BY
København K

POSTNR.
1466

ADRESSE
Rådhusstræde 7

HØRINGSSVAR

Projektet indebærer blandt andet, at 3 ud af 4 parkeringspladser fjernes. Vi beboere frygter, at meget af den frigivne plads vil blive brugt til udeservering, hvilket kan skabe store gener i form af larm, affald og trængsel for beboerne. Desuden frygter vi, at det vil blive væsentligt sværere for beboere at finde en parkeringsplads fremover.

I øvrigt støtter jeg Stæderne og Strøget beboerforenings indlæg

Svar til: Høring 57262 af: Christina

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
198

INDSENDT AF
Christina

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Beboer

BY
Kbh k

POSTNR.
1171

ADRESSE
Fiolstræde 11

HØRINGSSVAR

Enig i høringsvar nr. 197. Der er i forbejen mangel på beboer parkeringspladser, og at skulle køre endnu mere rundt og lede er ikke til nogens fordel.

Svar til: Høring 57262 af: Henrick Rasmussen

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
197

INDSENDT AF
Henrick Rasmussen

BY
KBH K

POSTNR.
1208

ADRESSE
Kompagnistræde 7, 2 tv

HØRINGSSVAR

Det er i forevejen et kæmpe problem, at der bliver færre p-pladser og p-pladserne bliver indskrænket hver gang der bliver bygget eller der et arrangement i byen(KBH), såsom Pride, CPH, Marathon, Royal Run, Tour De France etc. listen er lang. Bifaler IKKE at der nedlægges flere parkeringspladser. Det påvirker os beboere rigtig meget, især os som er ultra afhængige af bilen ift. at kunne komme på arbejde på daglig basis Der må findes en anden løsning.

Bedste hilsner

Henrick Rasmussen

Svar til: Høring 57262 af: Ulla Andrsen

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
196

INDSENDT AF
Ulla Andrsen

BY
Kbh.K

POSTNR.
1426

ADRESSE
Voldboligerne 7

HØRINGSSVAR

Jeg har løseligt skimmet planen, og synes ikke jeg et eneste sted kan finde noget om hvor flexhandicapniller må køre/holde. Princippet er jo kørsel fra dor til dør, eller en fast holdeplads i nærheden (som desværre ofte er optaget af containenre aller anden blokerende genstande), og man skal viditeres af Købnehavns kommune for at benytte det.

Jeg bruger kørslen til læge, fysioterapeut, frisør restauranbesøg, butiksbesøg, biograf, besøg hos venner etc. etc. Alle beliggnde i Middelalderbyen Bliver vi nu afskåret fra at benytte disse faciliter. eller må flexhandicapbilerne køre alle steder??

jeg hst tidligere boet i Middelaldralbyer i 40år og som den da forandrede sig i de år, absolut ikke til det bedre. Ingen respkt for beboernes dagligdag, og når jeg læser høringssvare ser det kun ud til at blive værre. Synd for det dejlige byområde,at der efterhånden kun er plads til fest og ballade, turister og hotellser.

Svar til: Høring 57262 af: L.L.

APPLICATION DATE
26. september 2022

SVARNUMMER
195

INDSENDT AF
L.L.

BY
Kbh K

POSTNR.
1462

ADRESSE
Strædet

HØRINGSSVAR

Som bilejer vil jeg gerne istemme koret om manglende hensyn til os - og vore muligheder for at finde parkering i indre by (IB). Ønsket er at nedlægge utallige p-pladser, og dette uden at tilbyde os alternativer. Hvorledes er dette mulig? For mange er bilen ikke blot et gode men en nødvendighed.

Mange stræder har fået konverteret almindelige p-pladser til erhvervskøretøjer (gule plader) i tidsrummet ml. kl. 7-17, hvilket medfører nogle problematikker, som jeg ser det. Bl.a. er der to firmaer i mit område. Det ene har 2 gul-plade biler, som til tider holder på samme p-plads i op til 3 uger. Det andet firma har 5 firmabiler som, med den nye erhvervs parkerings ordning, nu holder på gaden nærmest konstant, også i weekender. Jeg mener helt klart, at vi alle skal være her, men denne situation har mærkbar indvirkning på beboers tilgang til ledige p-pladser. I øvrigt mener jeg, at tidsrummet burde justeres. Håndværkere kommer tidligt til byen, og kører igen ca. kl. 15. Derfor foreslår jeg tidsrummet justeret til kl.7-15, pga. mange p-pladser står ubenyttede hen ml. kl. 15-17 - fredage forlader håndværkere city ca. kl. 13. Vi beboer må ikke parkere i prik-gader ml. kl. 10-17. Vores arbejdstider/ ol. har altså ændret sig markant, derfor foreslår jeg tidsrummet reduceret til kl.10-15.

Kære Kbh. Kommune som tilstandene er pt., virker det som om, I er mest fokuserede på at få flest mulige parkeringskroner og p-afgifter i Kommune-kassen og dermed tilsidesætte os beboere. Kunne vi måske snart finde en tålelig ordning? Det er trods alt os der bor her, og vi bruger oceaner af tid på at parkere vores biler. Desuden er vore gader og stræder i en forfærdelig forfatning. Ville det ikke være rimeligt at give os beboere noget for alle parkerings-indtægterne; bla. nyt asfalt, blomsterkummer, geninvestere i byen ve og vel kort sagt?

Svar til: Høring 57262 af: Josefine

APPLICATION DATE
25. september 2022

SVARNUMMER
194

INDSENDT AF
Josefine

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Beboer

BY
København

POSTNR.
1104

ADRESSE
Ny adelgade

HØRINGSSVAR
I vores ejendom er der minimum 3 dage om ugen konstant 70 dB (svarer til at have en støvsuger kørende ved siden af ens hoved) pga Ny Adelgades barer og værtshuse. Vi forstår derfor ikke Frederik E. Haukroggs ønske om mere fest og udeservering. Tages der i høringssvarene højde for når kommunens egne folk svarer? At Frederik Haukrogh arbejder i Center for Byudvikling i Københavns Kommune virker som en lidt skæv hat ift denne høring. Men, ok, nogle elsker måske larm, har ikke brug for søvn og synes det er hyggeligt med alt det opkast og tis som bar og værtshus gæsterne efterlader i Ny Adelgade og Grønnegade

Svar til: Høring 57262 af: Søren Bruun Svendsen

APPLICATION DATE
25. september 2022

SVARNUMMER
193

INDSENDT AF
Søren Bruun Svendsen

BY
København V

POSTNR.
1556

ADRESSE
Dantes Plads 1

HØRINGSSVAR

Tak for muligheden for at blive hørt vedrørende Byrum- og trafikplan for Middelalderbyen.

Det minder om en demokratisk proces, som sagen om Dantes Plads, en perle i middelalderbyen, ellers har spejdet langt efter!

Hvordan kan rådhusets politikere vedvarende holde fast i et sådant overgreb, på et af byens fineste åndehuller? Et overgreb, som blev aftalt for 11 år siden, hvor ambitionerne og planerne for Middelalderbyen var anderledes, og som blev aftalt samtidigt med at man brugte 50 mio. skattekroner på at gøre pladsen og Vester Voldgade til et slentreområde, med begrænset trafik og attraktive forhold for gående og cyklende.

Hvordan kan politikerne lukke øjnene for et embedsværk, der tilsidesætter ethvert ordentlighedsprincip for at opnå det ønskede:

1. Omskriver Dantes Plads til offentlig vej, for at undgå lokalplan.
2. Omtegner århundreder gamle bykort, for at få Dantes Plads udenfor Middelalderbyen.
3. Negligerer de trafikale og sikkerhedsmæssige udfordringer en p-kælder vil afstedkomme.
4. Tilpasser enhver argumentation, til en på forhånd givet konklusion.

Jeg er for en grønnere, renere og mere afbalanceret Middelalderby i indre København, og derfor forekommer det mig vanvittigt, at man nærmest har foræret pladsen væk til en kapitalfond for 2 mill. kr. Pladsen har alt det, man sigter mod for resten af Middelalderbyen:

- et byrum, der fortæller.
- et byrum med balance og respekt for beboerne.
- et byrum med plads til fodgængere og cyklister.
- et grønt og livgivende miljø med træer, bænke og rekreativt design

Nu vil man hælde de 50 mio. brugte kroner i Rådhusstrømmen, for at flå alt dette op ved rødderne og i stedet:

- dræbe pladsens historie.
- sørge for massiv trafik i begge ender af pladsen og flytte pladsens frirum op til Danmarks mest trafikerede vej, H. C. Andersens Boulevard.
- skabe faremomenter for alle bløde trafikanter i området og sikre et evigt trafikkaos i krydset Stormgade/Vester Voldgade (TMF's løsning med at lede trafikken forbi Rådhuspladsen til Jarmers plads er droppet).
- plante unge træer ovenpå betondækket, og placere bænke så man kan nyde mikropartikler og udstødning, lige meget hvor på pladsen, man er.

Det er en skamplet og tonedøvt, helt imod nutidig klimapolitik, at smadre så meget for så mange, for en netto gevinst på 150 private parkeringspladser, som findes i rigt mål i nærområdet. Men det har forvaltningen ikke gidet gøre sig besværet med at registrere, forud for dette meningsløse overgreb.

Med venlig hilsen

Søren Bruun Svendsen

Erhvervsdrivende

Svar til: Høring 57262 af: Tue Heiselberg

APPLICATION DATE
25. september 2022

SVARNUMMER
192

INDSENDT AF
Tue Heiselberg

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Nej

BY
København V

POSTNR.
1557

ADRESSE
Ny Kongensgade 20, 4. tv.

HØRINGSSVAR

Kære embedsmænd og politikere,

Det kræver mod at omgøre forkerte beslutninger - men det er aldrig for sent, når det gælder fremtiden for vore børn!

Se venligst vedhæftede høringssvar.

MATERIALE:
byrums og trafikplan middelalderbyen 2022.pdf

Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen - ”Det er en ommer”

Først vil jeg gerne rose det foreliggende grundlag for at være gennemarbejdet og detaljeret – antageligt ud fra det opdrag Københavns Kommune har givet. Men jeg har svært ved at se, at oplægget lever op til mine forventninger til en trafikplan:

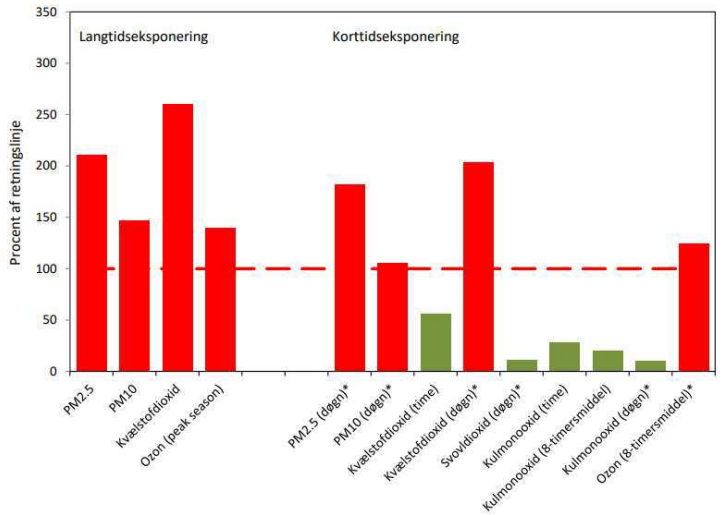
”Trafik - trafikplanlægning, er en bredt dækkende aktivitet, der har til formål at beskrive, hvordan bestemte mål i forbindelse med afvikling af trafik kan nås. Det kan være mål, der har at gøre med fx trafiksikkerhed, miljøpåvirkning, fremkommelighed eller tilgængelighed.

Kilde: https://denstoredanske.lex.dk/trafik_-_trafikplanl%C3%A6gning

I den foreliggende plan berøres ingen af de ovenstående emner og dermed er interessen for Middelalderbyens indbyggere ikke eksisterende i planen. Lad mig her nøjes med to eksempler – jeg stiller meget gerne op med flere, hvis det ønskes.

Katastrofal beslutning om Dantes Plads:

Ingen er vist i tvivl om, at luftforureningen i Danmark er størst i København, og at den er størst på H. C. Andersens Boulevard og i Stormgade. At bygge et parkeringshus på Dantes Plads – og dermed sende yderligere biler ind i området – kan vist ikke siges at medvirke til at reducere forureningen på dette kritiske sted. Her ses Danmarks luftkvalitet sammenlignet med WHO’s nyeste retningslinjer. Er dette virkeligt det bedste udtryk for en grøn by? Har man lavet regnestykket efter relevant placerede målere?



Figur 4. Oversigt over luftkvalitet i Danmark sammenholdt med WHO's nye retningslinjer vedrørende udsættelse for helbredsskadelige luftforureningskomponenter (WHO, 2021a). Figuren er opdelt i retningslinjer vedrørende langtids- og korttidseksponering. Det er de højeste værdier målt ved de danske målestationer, som angives som procent af WHO's retningslinjer, som er indekseret til 100%. De langsigtede retningslinjer er baseret på årsmiddelkoncentrationer og for ozon på parameteren kaldet 'peak season', som beregnes ud fra gennemsnit af den maksimale daglige løbende 8-timersmiddelværdi beregnet for de seks efterfølgende måneder med de højeste værdier. De nye kortsigtede retningslinjer er fastlagt ud fra kalenderårets højeste timemiddelværdi, 99%-fraktilen af døgnmiddel og den maksimale daglige 8-timers middelværdi. Hvis en parameter er mærket med stjerne, angiver det, at det er 99%-fraktilen som anvendes.

https://dce2.au.dk/pub/SR467.pdf Sidenummer 11.

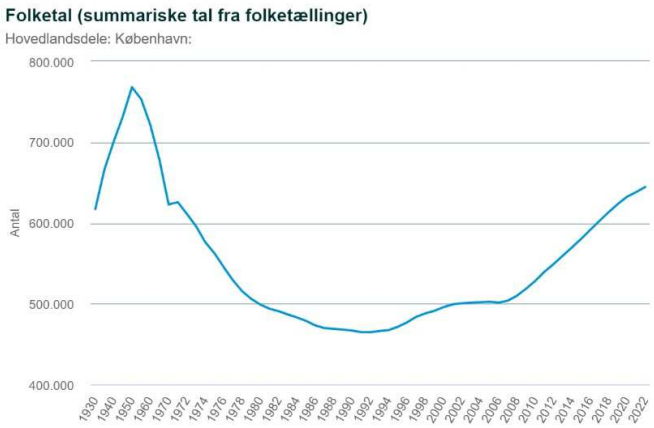
Er det udtryk for øget trafiksikkerhed at sende flere biler ind i et område (omkring Dantes Plads) – med mange cyklister og skole-/fritidshjembørn? Man modarbejder altså to vigtige mål i en trafikplan. Til glæde for hvem? - og hvor mange unødvendige dødsfald anser man for acceptabelt?

Planen giver ingen positiv trafikmæssig effekt for indbyggerne i Middelalderbyen – for man undlader ganske enkelt at forholde sig til transitvejene (holder dem og Slotsholmen uden for planen) – specielt fordi vi, der går meget rundt i byen, ikke bemærker det store trafikkaos uden for transitvejene – og at man ikke argumenterer for, hvorfor netop de gader skulle være de optimale **for Middelalderbyen**.

Det ser altså ud til, at man bruger argumentet "reduktion af trafik" (men ikke der, hvor den er langt størst og mest forurenende) ved at nedlægge parkeringspladser – for at man så kan få grønne træer ….

Afrunding.

Da vi kom tilbage til København for mere end 30 år siden – var byen "gået fallit" – havnen var et slumområde, som byen vendte ryggen til – og der lå mange ubebyggede/uudnyttede grunde rundt omkring – siden da har København på godt og ondt gennemløbet en markant udvikling -derfor kunne jeg ønske mig, at **Københavns Kommune nu har en klar vision for, hvordan Middelalderbyen trafikmæssigt skal se ud om 10-20 år og lægger den frem**. Vi kan jo allerede i dag konstatere, at stort set det eneste, der er tilbage af Middelalderbyen (fraset et hus og nogle rækker mursten), er vejstrukturerne.



Kilde: Danmarks Statistik – Statistikbanken

København er den "yngste" by i Danmark – i visionen bør Kommunen dog huske, at København er landets hovedstad og ikke kun en "diskoteks og cafe latte by"

Gennemsnitsalder efter køn, kommune og tid

Gennemsnitsalder efter køn, kommune og tid

	2005	2022
I alt		
Hele landet	39,7	42,2
København	37,1	36,3

Kilde: Danmarks Statistik – Statistikbanken

25. september 2022

Svar til: Høring 57262 af: Erik Hjulmand

APPLICATION DATE
25. september 2022

SVARNUMMER
191

INDSENDT AF
Erik Hjulmand

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Cyklistforbundets Københavnsafdeling

BY
København K.

POSTNR.
1362

ADRESSE
Rømersgade 5

HØRINGSSVAR

Vedhæftet høringssvar fra Cyklistforbundets Københavnsafdeling

Venlig hilsen

Erik Hjulmand

Formand

MATERIALE:
hoeringssvar fra cyklistforbundet om middelalderbyen.pdf

Høringssvar fra Cyklistforbundet om forslag til Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen

Cyklistforbundet skal hermed kommentere det forslag til en byrums- og trafikplan for Middelalderbyen, som er i offentlig høring i efteråret 2022.

Vi kan 100 % bakke op om det rigtige i at se på Middelalderbyen på en helt ny måde og har med både glæde og interesse fulgt hele forløbet fra den oprindelige politiske beslutning om at reducere bilparkering og biltrafik i området til i dag; med deltagelse i projektets følgegruppe og i de borgermøder, der har fundet sted undervejs.

Særlig kredit vil vi give til gennemførelsen af den borgersamling, der på fornemste vis ledte frem til en række anbefalinger, som helt konkret danner baggrunden for det fremlagte forslag.

Borgersamlingen har bl.a. affødt, at perspektivet har udvidet sig fra mest at handle om trafik til også at handle mere overordnet om hele det byrum, som Middelalderbyen dækker. Hvilket Cyklistforbundet hilser med glæde, al den stund (cykel)trafik ikke kun handler om asfalt, men også om de omgivelser, vi færdes i på vores cykler.

Når det er sagt, vil Cyklistforbundets høringssvar primært koncentrere sig om det tema i planen, der hedder ”Mobilitet: Mere plads til fodgængere og cyklister”, men vi vil dog indledningsvis også knytte et par kommentarer til de tre øvrige temaer i planforslaget.

Vi har grundlæggende ikke noget at indvende imod princippet om at fastholde og styrke områdets grundlæggende træk, som vi vurderer, at forslaget påtænker gjort på en måde, som ikke griber afgørende ind i cyklisternes muligheder for at færdes i området, men når der andetsteds i temaet ”Byrum der fortæller” anføres, at *som hovedregel skal de eksisterende brosten, der ligger gemt under asfalten, blotlægges…* bliver vi bekymrede, og selv om det anføres, at de blotlagte brosten skal kombineres med mere jævne brosten, får alene antallet af gader med brolægning (sådan de fremgår af kort 03 på side 24) os ”op af stolene”. Vi kan som sådan godt til nød acceptere det umiddelbart fornuftige i, at en række pladser helt eller delvist brostenbelægges, så det kan medvirke til at skabe attraktive pladsdannelser, men at vigtige cykelforbindelser i Middelalderbyen som Sankt Peder Stræde og Kattesundet foreslås belagt med et så cykeluvenligt underlag, må vi på det kraftigste fraråde. At der under den eksisterende asfalt findes brosten fra en anden tid kan aldrig blive et argument for at genere én af de trafikantgrupper, som planen foregiver at prioritere. Også de gangbesværede – som er en anden gruppe, omlægningen til mindre biltrafik burde tilgodese – vil få forringede forhold med så megen brostensbelægning.

Cyklistforbundet hilser også målsætningen om ”En grønnere Middelalderby” velkommen med bevarelse af eksisterende træer m.v. og ønsket om lokale grønne initiativer. Elementet ”Styrke forbindelser til Fæstningsringens grønne parker” – d.v.s. Ørstedsparken og Kongens Have - står

dog umiddelbart i modstrid med Mobilitetstemaets påpegning af, at *har man som cyklist behov for en hurtig rute gennem Indre By, er voldgaderne og Gothersgade gode alternativer.* Denne helt essentielle påpegning af, at cykelkørsel i området uden egentligt ærinde i Middelalderbyen helt oplagt sker – og fremover *vil* ske – i disse gader, gør det vigtigt, at cyklisternes fremkommelighed netop her ikke forringes. Den trinvise udvidelse af cykelstibredden i Gothersgade i de senere år er jo netop sket med baggrund i den høje cykelbenyttelse i gaden. Således en opfordring til, at den foreslåede styrkelse af krydsningsmulighederne – som Cyklistforbundet som sådan ikke vil opponere imod – skal ske uden at forringe cyklisternes fremkommelighed i de pågældende gader.

Hermed når vi frem til temaet ”Mobilitet: Mere plads til fodgængere og cyklister”.

Som Cyklistforbundet i et tidligere høringssvar i processen har påpeget, har vi ingen intentioner om at ønske, at al den fra bilkørsel og bilparkering frigivne plads alene skal komme cyklisterne til gode. Vi er 100 % enig i den ”prioriteringspyramide”, som ledsager temaets indledning, hvor fodgængerne har højest prioritet. Når store dele af biltrafikken og bilparkeringen fjernes, vil fodgængertrafikken naturligt blive intensiveret med øget pladsbehov til følge. Fortove skal udvides, og pladserne skal helt oplagt indrettes til fodgængere – som vi jo alle er, uanset hvilken transportform vi i øvrigt benytter. Cyklistforbundet er derfor i udgangspunktet enig i, at bil- og cykelparkering skal reduceres markant på Middelalderbyens pladser.

Også tanken i afsnittet ”Mere hensynsfuld cykelparkering” om en ny måde at indtænke cykel-parkering i Middelalderbyen på er vi principielt enig i, men da vi her har med en problemstilling at gøre, der notorisk er en kæmpeudfordring i det centrale København – altså cykelparkering som sådan – har kommunen et stort arbejde foran sig med at få intentionen om at omfordele cykelparkeringspladserne til at virke i praksis. Ingen skal forledes til at tro, at en overflytning af cykelparkering fra centrale pladser til nyetablerede stativer i områdets gader bliver en problemfri proces. Jo, i det omfang de nye stativer får en placering, hvor cyklisterne har ærinde, skal de såmænd nok blive benyttet; vi må blot udtrykke tvivl om, at det bliver en enkel sag at få alle cyklister overbevist om, at de ikke længere skal parkere deres cykel på de pladser, hvor de plejer, hvad enten de har ærinde på selve pladsen, eller ikke kan finde en parkeringsmulighed tættere på det sted i nærheden, hvor de har ærinde.

Vi ser dog frem til at få afprøvet den nye tankegang i praksis, og Cyklistforbundet noterer derfor med meget stor tilfredshed, at der allerede i budget 23 er afsat betydelige midler til at igangsætte planens første tværgående projekt med nedlæggelse af 600 parkeringspladser. Det vil i sig selv reducere biltrafikken i Middelalderbyen, men altså også åbne for muligheden for hurtigt at få igangsat omfordelingen af cykelparkeringspladserne, så det bliver muligt at afprøve, i hvilken grad cyklisterne tager den anderledes tankegang til sig.

Som nævnt ovenfor er vi helt enig i, at fodgængerforholdene i Middelalderbyen skal forbedres, og vi kan derfor i det store og hele tilslutte os forslagene i afsnittet ”Bedre fodgængerforhold”. Det ser fornuftigt ud med både flere egentlige gågader og gågader med cykler tilladt.

Til gengæld må vi tilstå, at vi synes, at afsnittet ”Bedre cykelforhold” er en *tynd kop te.* Tre nye cykelgader i hele Middelalderbyen ligger langt under, hvad vi havde forventet af en plan, der skal opprioritere cyklisternes forhold. Jo, vi er glade for at bemærke, at Nørregade får den status af cykelgade, som Cyklistforbundet har efterlyst i årevis, men det er skuffende, at det ikke er *hele* Nørregade, der skal være cykelgade, ligesom vi også gerne havde set, at fortsættelsen over Nytorv/Gammeltorv og Rådhusstræde frem til Stormbroen fik status som cykelgade.

Allermest skuffende for Cyklistforbundet er det dog, at strækningen Krystalgade-Landemærket ikke har fået cykelgade-status. Vi har i årevis savnet en cykelvenlig sydvest/nordøstgående forbindelse gennem Middelalderbyen beliggende et sted mellem Nørrevold og Strøget. Hvor ville det dog klæde en storby med ambitioner om at blive ”Verdens Bedste Cykelby”, hvis der var tværgående, cyklistprioriterede forbindelser gennem bykernen ad Vendersgade, Nørregade og Rådhusstræde på den ene led, og ad Vestergade, Nørregade, Krystalgade og Landemærket på den anden.

Cyklistforbundet noterer med tilfredshed, at ensretningen for cyklisterne foreslås ophævet i en række gader – herunder i ovennævnte Krystalgade og Landemærket, men ellers er et blik på kort 11 på side 52 over ”Bedre cykelforhold” altså også visuelt hurtigt overskuet.

Når dét er sagt, skal Cyklistforbundet samtidigt også anerkende, at der i området i forvejen **er** udført en række cyklistfremmende tiltag såsom cykelstierne i Stormgade, Vindebrogade og Gothersgade, ligesom modstrømscykelbanerne i gader som Kr. Bernikows Gade, Bremerholm og Gothersgade er initiativer, som de københavnske cyklister sætter stor pris på. Ligeledes skal mængden af nye gader, hvor ensretningen for cyklisterne ophæves, ses i sammenhæng med de rigtigt mange, hvor dette allerede er sket.

Samlet set kan man efter Cyklistforbundets mening derfor ikke påstå, at cyklisterne selv med de relativt få nye tiltag er dårligt stillet fremover i Middelalderbyen; vi kunne blot ønske os endnu bedre forhold, og der er da heller ikke nødvendigvis noget i denne plan, der skal afholde os fra at kæmpe videre for endnu bedre forhold, end der lægges op til.

Afslutningsvis skal vi endnu engang slå fast, at det overordnede sigte med forslaget til Byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen er helt rigtigt: At opprioritere fodgænger- og cykeltrafik i området på bekostning af biltrafik og bilparkering. Et sigte, der i dén grad flugter med kommunens overordnede målsætning for fremtiden om fordelingen mellem transportmidler i Københavns Kommune i det hele taget. Cyklistforbundet opfordrer derfor: Flere sådanne tiltag frem mod år 2025, Tak!

Cyklistforbundet, Københavnsafdelingen;

25. september 2022

Svar til: Høring 57262 af: L. Brink

APPLICATION DATE
25. september 2022

SVARNUMMER
190

INDSENDT AF
L. Brink

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Beboer i Middelalderbyen

BY
København K.

POSTNR.
1104

ADRESSE
Ny Adelgade 12, 1.

HØRINGSSVAR

Der er mange gode ting at sige om forslagene til Byrums- og trafikplanen, og så er der ting, som vidner om manglende forståelse for beboernes hverdagsliv.

Øremærket beboerparkering

Som beboer i Middelalderbyen bør vi naturligvis have øremærket beboerparkering. Derved undgås unødig kørsel og samtidig belaster vi ikke eller optager p-pladser i de gader, som ligger uden for Middelalderbyen. Det er unødvendigt at skubbe forurening og trafik over til ”naboerne”.

Øremærket beboerparkering kan ske på en forsøgsordning på fx 1-2 år, således kommunen formår at udarbejde en miljørapport med målinger før og evt. efter nedlæggelsen af de mange hundrede p-pladser. Der bør ej heller nedlægges p-pladser før, der er fundet en løsning for beboerne. P-kældre, der ligger langt fra beboelsen er ugennemtænkt og tager ikke hensyn til dårligt gående, børnefamilier eller de, der arbejder på skæve tidspunkter.

Støjende udeservering

Det, som desuden er foruroligende fraværende i planen, er løsningsforslag for den nuværende og støjende udeservering.

Udeservering fra alkoholbaserede restaurationer bør aldrig tillades i Middelalderbyens smalle gader. Og især ikke, hvis de har natåbent. Det forpester livet for alle gaders beboere med eklatant støj. Det har mange beboere mærket med både manglende nattesøvn samt stress-relaterede symptomer under både denne sommer samt det meste af 2020. Nuværende udvidede udeserveringer skal hverken gøres permanente eller fortsætte på forsøgsbasis.

Københavns Kommune formår beklageligvis ikke at føre tilsyn med Middelalderbyens mange udeserveringer. Der er talrige eksempler på ulovlige udeserveringer, ukorrekte udeserveringer og

udeserveringer, hvor arealet benyttes ulovligt efter kl. 22.00. Konsekvenserne for dem, der bryder loven? Absolut ingen.

Derfor denne kraftige modstand. Vi ved om nogen, hvor forfærdelig en støj vi lever med. Den ønsker vi ikke fortsætter. For nogen.

Udeservering i Ny Adelgade - en fest vi ikke ønsker at deltage i

Jeg bor i Ny Adelgade. En smal, kort gade med festgaden Gothersgade som nabo. Jeg har hele sommeren (samt det meste af 2020) været tvunget til at høre på eklatant støj fra udvidet udeservering (med målinger på over 70 dB!). En støj så markant, at det har haft negativ indflydelse på min hverdag. Især Palæ Bar er skyld i, at jeg ikke har kunne åbne mit soveværelsevindue hele sommeren (både pga støj, men også røg fra de mange kunder på gaden). Fortovet blokeres af kunder, det samme gælder gadearealet og ingen ansatte beder folk dæmpe sig. Det er hver aften – og fra tirsdag til lørdag til kl. 03.00!

Den lille gade er fyldt med restaurationer, bar og værtshuse, hvor især ovennævnte hverken tager hensyn til beboerne eller til de love og retningslinjer, som kommunen har udstukket – selv efter talrige tilsyn, påtaler og politianmeldelser. Man kan kort sagt sige, at gaden ikke er egnet til beboelse – især, når man aften efter aften – nat efter nat – skal høre på højtråbende og fulde kunder, der indtager gaden. Vi drives mere og mere ind til en nattelivsfest, hvor vi ikke ønsker at deltage, men hvor vi er tvunget til det.

I høringssvar nr. 45 er der rosende ord om Ny Adelgade og de såkaldte ansvarlige og samarbejdsvillige forretningsdrivende. Jeg og øvrige beboere, kan slet ikke genkende beskrivelsen. Vi har ingen gennemkørende trafik, her er ganske få børn, vi kommer ikke hinanden mere ved end normalt (dog ledes vores samtaler nu oftest ind til vores manglende nattesøvn og den infame støj), det grønne er forkølede blomsterkummer, det ”fantastiske miljø” drives af de betalende kunder, og det ”lugter” af en stor pengemaskine.

Det er yderst vigtigt, at kommunen vægter beboernes livskvalitet frem for profitskabende udeservering. I særdeleshed i de områder, som i forvejen er hårdt belastet af støj fra nattelivet.

Jeg ønsker derfor at Ny Adelgades udeservering stoppes permanent og gaden beholder alle p-pladser, og at de øremærkes til beboerparkering. Heraf min. 2 med ladestandere. Ønsker desuden 1 erhvervsparkering og 1 handicapparkering, således vi eliminerer enhver form for kommerciel indtagelse af byrummet.

Begrønning er velkomment, dog gør jeg opmærksom på, at det er som en magnet for enhver tissetrængende ungersvend. Det ved jeg alt om, når jeg træder ud ad min hoveddør til en pøl af tis.

Bænke og des lignende anbefales heller ikke. Det inviterer til enhver form for festlige ophold om natten.

Grønnegade kvarteret

Grønnegade kvarteret er fyldt med restauranter, cafeer, barer, natklubber og værtshuse. Hvilke tiltag forventer kommunen at foretage for at støjdæmpe nattelivstrafikken i området og fra festgaden Gothersgade til Middelalderbyens øvrige nattelivszoner?

I planen står der, at der skal etableres en del cykelstativer i området. Hvorfor netop her? Vi har, indenfor 100 m. afstand, mere end 25 cykelstativer. Og ved en hurtig gennemgang ses flere ledige

pladser, som ikke benyttes. Til gengæld ses cykler parkeret ud for butikker, op af facader, på fortove og sågar på gadeplan.

Det nytter ikke at etablere flere stativer, når brugerne ikke benytter de, der allerede er. Cyklerne skæmmer, de fylder, de flyder og der er mange herreløse cykler. En simpel bøde eller en genial nudging samt en jævnlig oprydning vil gøre underværker.

Der bør naturligvis også etableres ladestandere i kvarteret. På nuværende tidspunkt er de ganske få i Borgergade oftest optaget. Derfor – flere ladestandere i kvarteret.

Det er ønskværdigt, om kommunen strammer op på de nuværende retningslinjer, som findes omkring facader og skiltning i Middelalderbyen. Det er lidt lovløse tilstande og alle erhvervsdrivende ved, at det er nemmere at få tilgivelse end tilladelse hos kommunen. Der er ingen hos kommunen, som overhovedet tjekker, om fx skiltning er i overensstemmelse med nuværende regler. Derfor popper en ny restaurant op med en 5 m. langt, pink neonskilt eller en bar skruer bambus på facaden.

Der bør værnes meget mere om det særlige i Middelalderkvarteret.

Træer, varmelamper og ”kørende diskoteker”

Der ønskes en grønnere Middelalderby, men kommunen ved endnu ikke, om det er muligt at plante ét træ eller 30. Når det er udredt, bør der tages kontakt til Frederiksberg Kommune, som har et fortræffeligt skybrudsprojekt, hvor træet spiller en stor rolle ligesom Københavns Kommune selv har et klimatilpasningsprojekt i Hammerensgade.

Kommunen opfordrer desuden til facadebeplantning. Middelalderbyens bygninger har smukke og ofte bevaringsværdige facader. Æstetikken og bevarelsen af det frie udsyn til bygningerne bør ikke skjules af klatreplanter. Murværk og sokler kan ydermere tage skade.

Københavns Kommune ønsker at være grøn og miljøvenlig. Derfor bør kommunen indføre, som fx i Paris, et forbud mod udendørs terrasse-/varmelamper. Der ”fyres for gråspurve” og det er et abnormt energispild.

Etablering af ”støjmålere- og nummerpladegenkendelse” er ønskværdigt. Det bruges i mange andre storbyer og har udelukkende fokus på alt kørende med fx høj musik. Det være: ”muskelbiler”, partybusser, beer bikes, cykel taxaer m.m. Der måles i dB og tages foto. Bøder gives og ved gentagelser evt. forbud eller fratagelse af køretøjet. Det vil nedsætte de fleste støjende og gentagne elementer i især nattelivszonerne.

Jeg håber kommunen er lydhør overfor beboernes ønsker. Størstedelen af høringssvarene tyder netop på, at kommunen ikke forstår skatteborgernes hverdagsliv, hvoraf størstedelen både ønsker mindre støj fra i sær natteliv og udeservering samt øremærket beboerparkering.
Andre høringssvar kommer fra større erhvervsdrivende og interessenter med gode intentioner og angst for nedlæggelse af parkeringspladser, kommunalt ansatte roser deres egne ideer, beboerforeninger beder om beboerparkering, en løsning på nattelivets udfordringer samt bevarelse af Dantes Plads. Andre igen bor udenfor Middelalderbyen.

Alt i alt – denne Byrums- og trafikplan har virkelig fået mange til tasterne. Og med rette.

Svar til: Høring 57262 af: Lonnie Eilsø

APPLICATION DATE
25. september 2022

SVARNUMMER
189

INDSENDT AF
Lonnie Eilsø

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Privat

BY
København K

POSTNR.
1452

ADRESSE
Teglgårdstræde 2 b

HØRINGSSVAR

Kære politikere.

Vi borgere som bor i Nørre kvarter er udsat for ekstremt meget støj. Særligt om aftenen og natten er det en udfordring at få sovet. Søvn er ekstremt vigtigt for menneskets fysiske og mentale tilstand. Det er farligt ikke at får sovet. Mange bor her med børn og alle i en børnefamilie skal passe job og skole/ børnehave. Det er urimeligt at der ikke tages hensyn til beboerne. Hele området er efterhånden lavet om til en party zone. Ville det ikke være på sin plads at kopiere hvad man gør i andre lande ??? luk beværtninger senest kl 24 i hverdage og kl 2 i weekenden. Nat bevillinger i så mange barer er uhørt i et område med så mange beboere og gode skatteydere.
udeserveringen har også taget overhånd. Mange beværtninger har ifølge Københavnerkortet ikke tilladelse til at blokere fortovene så fodgængere er nød til at gå på kørebanen. Det burde der tjekkes op på. Mere grønt i gaderne ville være dejligt.

mvh Lonnie Eilsø

Svar til: Høring 57262 af: Henrik Jahnsen

APPLICATION DATE
25. september 2022

SVARNUMMER
188

INDSENDT AF
Henrik Jahnsen

BY
København K

POSTNR.
1111

ADRESSE
Christian IX’s Gade 2, 3.th

HØRINGSSVAR

Jeg støtter høringssvar nr. 113

Svar til: Høring 57262 af: Rolf Wilton

APPLICATION DATE
25. september 2022

SVARNUMMER
187

INDSENDT AF
Rolf Wilton

BY
København K

POSTNR.
1174

ADRESSE
Rosengården 11,5

HØRINGSSVAR

Jeg støtter høringsvar 163

Svar til: Høring 57262 af: John B. Martin

APPLICATION DATE
25. september 2022

SVARNUMMER
186

INDSENDT AF
John B. Martin

BY
København N

POSTNR.
2200

ADRESSE
Stefansgade 44

HØRINGSSVAR
Jeg støtter hørings svar nummer 113

Svar til: Høring 57262 af: Leif Fredensborg Nielsen

APPLICATION DATE
25. september 2022

SVARNUMMER
185

INDSENDT AF
Leif Fredensborg Nielsen

BY
København V

POSTNR.
1552

ADRESSE
Vester Voldgade 100.4.tv.

HØRINGSSVAR

Jeg støtter høringssvar # 113 fra Stræderne og Strøgets Beboerforening.

Svar til: Høring 57262 af: Miranda hellman

APPLICATION DATE
25. september 2022

SVARNUMMER
184

INDSENDT AF
Miranda hellman

BY
København K

POSTNR.
1201

ADRESSE
Læderstræde 30, Stuen

HØRINGSSVAR

Jeg støtter høringsvar nummer 113

Svar til: Høring 57262 af: Vibe Nørgaard

APPLICATION DATE
25. september 2022

SVARNUMMER
183

INDSENDT AF
Vibe Nørgaard

BY
K

POSTNR.
1453

ADRESSE
Sankt Peders Stræde 26

HØRINGSSVAR

Jeg er beboer i Indre By og meget bekymret for bydelens fremtid. Papir er taknemmeligt, men når man bor her, mærker man realiteterne på sin krop og ved, hvad de forskellige udtryk i planen reelt dækker over. Så derfor: 1: Når der tales om ophold til ikke kommercielle aktiviteter, så lyder det jo godt, og på rådhuset drømmer de sikkert om at familier hygger sig i disse områder. Og det er måske også tilfældet i andre bydele, men lige her i indre K er en bænk en mulig festlocation for dem, der er for unge til at gå på bar, men som altid kan skaffe sig sprut i kiosker og lignende. Så festen får yderligere benzin udover de mange, mange bevillinger i bydelen. Og det er ikke hyggeligt, hverken når man som beboer ikke kan sove om natten eller skal ud næste morgen og træde henover festdeltagernes efterladenskaber. 2: Beboere har biler, og kunder til butikker kører i biler, Det er urealistisk at forestille sig at alle bydelens beboere er mennesker, der kan klare hverdagen med en ladcykel og en udlejningsel-bil. Om få år er de fleste biler el-biler, og så er miljøargumentet borte. I stedet bør der arbejdes på, at alle turistbusser og andre busser og ikke mindst partybusser, som i dag er osende gamle dieselbusser, kører på el eller brint. At skraldebiler kører på el. At store diesellastbiler ikke har adgang. Dertil kommer, at gågader til alle tider har ændret butikssammensætningen, så de mindre butikker har måttet vige pladsen til fordel for kædebutikker, barer og caféer, simpelthen fordi huslejerne stiger. tjek lige huslejerne på Strøget og omliggende gågader. Det smitter også af på huslejerne og priserne på lejligheder, og byens diversitet forsvinder. 3: Væg til væg-gader er farlige gader. Det er naivt at tænke på cyklister udelukkende som bløde trafikanter. Mens bilister har kørekort, hvor de har skullet tage undervisning i færdselsregler, kører cyklisterne fuldstændig regelløst. De aller blødeste er fodgængerne, og det er ingen god idé at blande cyklister og fodgængere. Børn - og dem er der altså en del af i København - er sikrest på et fortov. Og det er vi andre også. Derfor bør gaderne ikke laves med væg-til-væg-belægning.

Svar til: Høring 57262 af: Aske Unger

APPLICATION DATE
25. september 2022

SVARNUMMER
182

INDSENDT AF
Aske Unger

BY
Valby

POSTNR.
2500

ADRESSE
Trekronergade 1b

HØRINGSSVAR
Det var præcis sådan en retning jeg håbede på. Det vil være rart nemmere at kunne færdes som cyklist og gående og det er en stærk beslutning for den grønne omstilling.

Svar til: Høring 57262 af: Elias Mogensen

APPLICATION DATE
25. september 2022

SVARNUMMER
181

INDSENDT AF
Elias Mogensen

BY
København V

POSTNR.
1552

ADRESSE
Vester Voldgade 100

HØRINGSSVAR
Som beboer har jeg bestemt brug for at have en parkeringsplads tæt på min bopæl. Det er absolut for ringe at politikere i København år efter år nedlægger parkeringspladser ude. Overhoved at tage hensyn til de fastboende i det omtalte områder i høringsbrevet. Jeg STØTTER høringssvaret 113.. Der er bestemt behov for at de fastboende i København sikres parkeringspladser tæt på egen bopæl.

Svar til: Høring 57262 af: Iben Killmann

APPLICATION DATE
25. september 2022

SVARNUMMER
180

INDSENDT AF
Iben Killmann

BY
København K

POSTNR.
1172

ADRESSE
Krystalgade 5

HØRINGSSVAR

Jeg støtter høringssvar 161.

Svar til: Høring 57262 af: Rasmus Hartmann

APPLICATION DATE
25. september 2022

SVARNUMMER
179

INDSENDT AF
Rasmus Hartmann

BY
Valby

POSTNR.
2500

ADRESSE
Beatevej 1

HØRINGSSVAR

Jeg er stor tilhænger af at prioritere fodgængere, cyklister og grønne områder over biler. Jeg oplever ofte, at luften føles tung og uren i indre by, samt at bilerne støjer meget. Desuden er gaderne ret små ift trafikken, og parkeringspladser hjælper ikkeå det. Derfor glæder jeg mig til en renere, grønnere og mindre larmende by.

Svar til: Høring 57262 af: Louise Toubro

APPLICATION DATE
25. september 2022

SVARNUMMER
178

INDSENDT AF
Louise Toubro

BY
København K

POSTNR.
1451

ADRESSE
Larslejsstræde 13. 3.th

HØRINGSSVAR

Jeg støtter høringssvar 116.

Svar til: Høring 57262 af: Freja Ebbestad

APPLICATION DATE
25. september 2022

SVARNUMMER
177

INDSENDT AF
Freja Ebbestad

BY
København

POSTNR.
2400

ADRESSE
Møllerlodden 13, 2

HØRINGSSVAR
Dejligt med en plan der lægger vægt på flere grønne områder, færre biler og mere plads til fodgængere og cyklister.

Svar til: Høring 57262 af: Jette Enghusen

APPLICATION DATE
25. september 2022

SVARNUMMER
176

INDSENDT AF
Jette Enghusen

BY
København K

POSTNR.
1173

ADRESSE
Peder Hvitfeldts Stræde 14

HØRINGSSVAR

Jeg støtter høringssvar 116.

Svar til: Høring 57262 af: K. Kaaris-Würthle

APPLICATION DATE
25. september 2022

SVARNUMMER
175

INDSENDT AF
K. Kaaris-Würthle

BY
København

POSTNR.
1159

ADRESSE
Skindergade 13

HØRINGSSVAR

Jeg støtter høringssvar 113.

Svar til: Høring 57262 af: Svend Hugo Madsen

APPLICATION DATE
25. september 2022

SVARNUMMER
174

INDSENDT AF
Svend Hugo Madsen

BY
København K

POSTNR.
1466

ADRESSE
Rådhusstræde 17.2

HØRINGSSVAR

Støtter svar 113

Svar til: Høring 57262 af: Katrine Joensen

APPLICATION DATE
25. september 2022

SVARNUMMER
173

INDSENDT AF
Katrine Joensen

BY
København K

POSTNR.
1462

ADRESSE
Lavendelstræde 8

HØRINGSSVAR

Jeg støtter høringssvar nr 113 fra SSBF.

DUBLET

Svar til: Høring 57262 af: Katrine Joensen

APPLICATION DATE
25. september 2022

SVARNUMMER
172

INDSENDT AF
Katrine Joensen

BY
København K

POSTNR.
1462

ADRESSE
Lavendelstræde 8

HØRINGSSVAR

Jeg støtter høringssvar nr 113 fra SSBF.

Svar til: Høring 57262 af: Hanne Heiselberg

APPLICATION DATE
25. september 2022

SVARNUMMER
171

INDSENDT AF
Hanne Heiselberg

BY
københavn V

POSTNR.
1557

ADRESSE
Ny Kongensgade 20 4.tv.

HØRINGSSVAR

Kære politikere og medborgere

Rapporten "Byrums-og trafikplan for Middelalderbyen", der er fremlagt for politikerne og borgerne bygger på 4 elementer, som måske/måske ikke skal gøre Indre by en bedre by at leve i.

Elementerne er:

Grøn by

Byrummet fortæller

Mere plads til fodgængere og cyklister

Kultur og erhverv i balance i bylivet.

Disse fire elementer er allerede opfyldt - og kan studeres ikke langt fra Rådhuset.

Så I politikere skal bare ud på en lille gåtur - 300 meter ned ad Vester Voldgade.

Her ligger Dantes Plads.

Grøn by:

Dantes Plads har smukke velvoksne træer. Blomsterbede, der er beplantet, så der er noget at kigge på året rundt.

Her er bænke, " her er plads til handel

og plads til stille reflektion".

Her har man "fastholdt og styrket områdets grundlæggende træk", da pladsen blev renoveret for få år tilbage.

Byrum fortæller:

Når man står på Dantes Plads har man Københavns historie 360 grader rundt. Glyptoteket, Videnskabernes Selskabs bygning, Holckenhus, der var skagenkunstnernes københavnerkvarter, Nationalmuseet og rundt om hjørnet Københavns nye bymuseum.

Lige for tiden kan man også beskue et af Københavns mest fotograferede monomenter, en hyldest til Dante, men også Galschiøts fuckfinger, der protesterer mod en planlagte underjordiske p - kælder.

Mere plads til fodgængere og cyklister:

På Dantes Plads og især i den renoverede Vester Voldgade har hovedformålet været med brede fortov og cykelstier, at tilgode disse medborgere i trafikken.

Det har kloge politikere eller jeres forgængere været så forudseende at etablere for år tilbage.

Kultur/erhverv i balance i bylivet:

På Dantes Plads har man restaurant med udendørsservering, når vejret tillader det. I Vester Voldgade stadig butikker i umiddelbar nærhed. Bl. a. en speciale butik for piber. Rundt om hjørnet finder man Københavns bymuseum og Nationalmuseet. Og vover man sig over H. C. Andersens boulevard kan man besøge Glyptoteket.

Kultur- og handelsliv i skøn forening.

Men skynd jer at komme, for inden længe er dette sted - et eksisterende byrum, der allerede viser jeres vision- ødelagt.

Pladsen, hvor der nu er café, skal være en nedkørselrampe i pladsen brede.

Det unikke kig fra Glyptoteket til Christiansborg skal skæmmes af et trappetårn ned til en P-kælder.

Træerne skal fælles. Blomsterbedene forsvinde.

Trafikken - forureningen øges.

Trafikkaos i Stormgadekrydset forøges.

I høringssvaret til politikerne står der omkring nedlæggelse af parkeringspladser.

"Det vurderes, at der er kapacitet i de private parkeringshus til at dække behovet".

Blox har en parkerings kælder til 350 biler. De annoncerer dagligt. De mangler kunder.

P- pladserne er der.

Hvorfor så ødelægge en unik plads, der opfylder alle de elementer, man har som vision i rapporten?

Svar til: Høring 57262 af: Thomas Winther

APPLICATION DATE
25. september 2022

SVARNUMMER
170

INDSENDT AF
Thomas Winther

BY
Copenhagen

POSTNR.
1462

ADRESSE
Lavendelstræde 8

HØRINGSSVAR

Jeg støtter høringssvar nr . 113 indsendt af SSBF (Strøjets og Strædernes Beboerforening)

Svar til: Høring 57262 af: Jan Uno Petersen

APPLICATION DATE
25. september 2022

SVARNUMMER
169

INDSENDT AF
Jan Uno Petersen

BY
København K

POSTNR.
1208

ADRESSE
Kompagnistræde 24,2

HØRINGSSVAR

Jeg støtter høringssvar nr 113

Svar til: Høring 57262 af: Jacob Marsing-Rossini

APPLICATION DATE
25. september 2022

SVARNUMMER
168

INDSENDT AF
Jacob Marsing-Rossini

BY
Kbh v

POSTNR.
1557

ADRESSE
H.C. Andersens Boulevard

HØRINGSSVAR

Jeg står fuldstændig uforstående overfor det her forslag. Der mangler i forvejen P-pladser til os beboere og i den virkelige verden kan vi ikke alle skifte til kollektiv transport. Nogle af os er afhængige af bil af mange forskellige årsager. Jeg var af den overbevisning at I som ansvarlige politikere skulle balancere antallet af pladser i forhold til borgernes behov og byudviklingen samlet set, men det her vil være et alt for voldsomt indgreb i mange menneskers dagligdag.

Svar til: Høring 57262 af: Søren Kruse

APPLICATION DATE
25. september 2022

SVARNUMMER
167

INDSENDT AF
Søren Kruse

BY
København K

POSTNR.
1211

ADRESSE
Brolæggerstræde 3

HØRINGSSVAR

Da der hér er fundet en fornuftig balance mellem de mange interesser på spil, støtter jeg Stræderne og Strøgets Beboerforenings svar (svarnummer 113).

Svar til: Høring 57262 af: Carsten Jørgensen

APPLICATION DATE
25. september 2022

SVARNUMMER
166

INDSENDT AF
Carsten Jørgensen

BY
København K

POSTNR.
1209

ADRESSE
Badstuestræde 18D 1TH

HØRINGSSVAR

Jeg støtter høringssvar nr. 113.

Svar til: Høring 57262 af: Frederik E. Haukrogh

APPLICATION DATE
25. september 2022

SVARNUMMER
165

INDSENDT AF
Frederik E. Haukrogh

BY
København K

POSTNR.
1104

ADRESSE
Ny Adelgade 12, 4. tv

HØRINGSSVAR

Først og fremmest vil jeg rose Teknik- og Miljøforvaltningen for en gennemarbejdet plan med mange gode takter, særligt vil jeg gerne fremhæve den ambitiøse nedlæggelse af bilparkeringspladser, som jeg håber det politiske lag vil støtte op om. Det er positivt at se, at den relativt store mængde plads, som optages af parkerede biler, i stedet kan udnyttes til andre formål til glæde for områdets beboere, besøgende og erhvervsliv. Der er selvfølgelig tilfælde, hvor parkeringspladser er nødvendige til serviceparkering, af- og pålæsning og ikke mindst handicapparkering, men dette bør ikke være et argument for at fastholde en stor mængde erhvervs- og beboerparkering inden for Middelalderbyen.

Der, hvor jeg mener forslaget halter, er i forhold til begrænsningen af biltrafik gennem gaderne, som jeg mener bør være langt mere ambitiøs. Som beboer i Middelalderbyen mener jeg biltrafikken får tildelt alt for meget plads i form af tydelige, separate kørebaner, hvorved fodgængere forvises til fortovet. Jeg vil derfor foreslå, at trafikplanen generelt justeres, så der planlægges for flere gågader med (nødvendig) kørsel tilladt, med en samlet belægning fra facade til facade, eller flere cykelgader med smalle kørebaner i cykelstibredde – på den måde vil der blive skabt en større zone, hvor fodgængere kan færdes uden bekymring for biltrafikken.

Et andet kritikpunkt til planen er de relativt få initiativer (udover nedlægning af bilparkering og etablering af cykelparkeringspladser, som jeg igen vil kvittere for) som foreslås i kvarteret omkring Ny Østergade og Grønnegade, hvor jeg færdes meget som beboer. Her er fortovene ofte meget smalle, og mange fodgængere er derfor nødt til at bevæge sig ud på kørebanen, hvor bilen har en naturlig forrang. En gågade eller sekundær gågade ville vende om på hierarkiet mellem trafikarterne, så fodgængere og cyklister (som udgør langt de fleste trafikanter i området) ville kunne færdes med større tryghed. Området er desuden karakteriseret ved en stor mængde restauranter, caféer og butikker, så jeg ser ingen grund til, at gader som Ny Østergade, Grønnegade, Store Regnegade, Ny Adelgade og Hovedvagtsgade ikke kan etableres som sekundære gågader inden for planens kriterier. Jeg vil derfor foreslå, at dette implementeres i planen. I nattetimerne i weekenden er lokalområdet desuden plaget af biler med store musikanlæg og støjende kørsel. Hvis der kunne findes en måde at begrænse dette, eksempelvis med elektroniske pullerter, forbud mod gennemkørsel eller lignende, ville det højne livskvaliteten for mange beboere. Som nabo til Gothersgade skal man natuligvis give plads til et festligt natteliv, men jeg ser ingen grund til, at biler skal inviteres med til denne fest.

Mindre plads til biler betyder mere plads til sunde, klimavenlige transportformer, levende handelsliv, udeservering, grønne byrum, fest og fred. Middelalderbyen er ikke bygget til biltrafik, og bilerne bør derfor kun undtagelsesvis inviteres ind i bydelens gader.

Svar til: Høring 57262 af: Robert Borg

APPLICATION DATE
25. september 2022

SVARNUMMER
164

INDSENDT AF
Robert Borg

BY
København K

POSTNR.
1172

ADRESSE
Krystalgade 21, 3.

HØRINGSSVAR

Jeg støtter fuldt op om byrums- og trafikplanen, og jeg synes den er godt udarbejdet og forstår middelalderbyens karakter og potentiale. At biler i dag fylder så meget er en skændsel, og har længe været min største anke mod bydelen. Dette vil forbedre min livskvalitet som beboer betydeligt, og vil stensikkert på samme tid gøre byen et bedre og mere rummeligt sted at opholde sig for alle.

Svar til: Høring 57262 af: Bodil-Cecilie Søndergaard

APPLICATION DATE
25. september 2022

SVARNUMMER
163

INDSENDT AF
Bodil-Cecilie Søndergaard

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Beboer Middelalderbyen

BY
København K

POSTNR.
1173

ADRESSE
Peder Hvitfeldts Stræde

HØRINGSSVAR
Kære Teknik- og Miljøforvaltningen

I håbet om, at I læser høringssvar, så tillader jeg mig at komme med min kommentar til jeres forslag, som omhandler ændringer i byrummet, hvortil der skal fjernes i alt 750 ud af de nuværende ca. 1.050 parkeringspladser til almindelige biler, elbiler og erhvervskøretøjer og opsættes yderligere op til 1.000 cykelstativpladser i områdets gader, samt regulering af prisen for parkering.

Påvirkning af dagligdagen
Jeg skriver fordi den voldsomme begrænsning af parkeringspladser vil have en negativ indflydelse på min og min families hverdag og levevilkår. Det vil være problematisk at få en hverdag til at fungere, da vi dagligt pendler ud af byen for at tjene penge til Københavns kommune. Destinationerne, hvor vi arbejder, tager det 2.5 time om dagen at pendle med offentlig transport, hvor det kun tager 1 time og 20 minutter i privat bil. At fjerne parkeringspladserne vil være at straffe beboere i forhold til erhvervsdrivende i byen. Jeg foreslår at indføre en vignette, token, nummerplade aflæsning eller lignende for at tilgodese beboerene i Middelalderbyen med en parkeringsplads.
Det bliver umuligt at få en hverdag til at fungere som børnefamilie at nå hjem og hente og være sammen med børnene, når man ikke kan komme af med sin bil i rimelig afstand fra hjemmet. Hvis man overhovedet kan finde en P-plads.

Hvem skal bruge de grønne områder
De omtalte grønne områder vil være til turister og til folk der ikke bor i byen, og kun være attraktive i sommerhalvåret. Der må være andre områder der oplagt

kan bruges til grønne områder end parkeringspladser på gader og stræder. Beboerne har flere steder grønne områder i baggårde, og alle andre gæster/turister har nem adgang til parker og pladser og cafeer/restauranter. Derudover er der i gennemsnit 179 dage med regnvejr i Danmark. Bænke og træer der for nuværende er placeret i bybilledet, er plastret til med cykler og affald. Jeg forudser unge komme til tage ophold sig på de nye pladser i weekender og nætter, og drikke sig fulde og støje højlydt og benytte planter og træer som pissoir. Det foregår faktisk også allerede.

Håndværkere
Det bliver dyrt og kompliceret for os i middelalderbyen at få håndværkere til at vedligeholde og reparere vores fredede huse, at få invalidehjælp, handicapkørsel, serviceydelser mm. Er der en kompensation til beboerne i den anden ende?
At fjerne mere end 2/3 dele af alle parkeringspladser vil skabe en generel udfordring for, at få håndværkere til at udføre arbejde i vores boliger, samt foreninger. En del boliger i området er enten bevaringsværdige, eller fredet og det er derfor ret væsentligt, at vi har mulighed for at kunne rekvirere håndværkere, til udførelse af reparationer m.m. som er korrekt udført for en sikring af bevaringsværdien, eller fredningen. Som beboer i Middelalderbyen har vi – endda med det nuværende antal af parkeringspladser – alle oplevet at have en frustreret håndværker i røret, som ikke har kunne finde en parkeringsplads. Tid som vi som beboere skal betale ekstra til håndværkeren og derfor kan det være fristende at sige til håndværkeren, at de må holde ulovligt og sætte parkeringsafgiften på slutfakturaen.

Merudgifter
Ligeledes oplever vi også en kæmpe stigning i priser på dagligt vedligehold fra ejendomsservicefirmaer, vinduespudsere, håndværkere, sundhedspersonale, gæster, privat rengøring m.m., da de i fremtiden ville skulle bruge uforholdsvis lang tid på at parkere, for at udføre deres arbejde. Det er urimeligt i forhold til at være beboer i Indre by. Den planlagte begrænsning af parkeringspladser vil affolke middelalderbyen og blot gøre det attraktivt for turister, hotellerne og Airbnb-lejemål.

Daglige udfordringer med parkering
Som beboer i Middelalderbyen, er det sådan at vi ikke kan parkere her på hverdage mellem kl. 10-17 uden at skulle betale for parkering. Det gør det ret uattraktivt at have hjemmearbejde med en udgift på 39 kr i timen. I disse tider opfordrer flere virksomheder at arbejdehjemme for at spare miljøet og for at knne slukke for opvarming af kontorer. Men det er ikke kun hjemmearbejde - Det er også selvom man selv er syg, ens barn syg, eller hvor der er sket noget akut der gør at man er nødt til at betale for at holde sin bil parkeret, simpelthen af den grund at vi ikke har muligheden for at fjerne bilen til andre betalingsfri områder, hvor alt er optaget. Hvad når firmaer anbefaler deres medarbejdere at blive hjemme og have hjemmearbejde for at spare på varme og elektricitet – eller vælger at lukke ned for kontoret af samme årsag? Når der ligger en overvejelse om

at regulere prisen, vil denne regulering også påvirke os som beboere og dermed blive en fordyrende udgift, for bilejerne. Hvilke alternativer har man når man får gæster der kommer forbi byen i en anledning med bil?

Hvad er argumentet?
Det virker til at det er politikere som gerne vil skabe et projekt de gerne vil huskes for og ikke til glæde for beboerne i Middelalderbyen med alle dens parker og pladser. Hvem er det der skal benytte de tiltænkte nye pladser? Turister? Fulde folk om natten, som kan holde os alle sammen vågne? At vi som beboere i Middelalderbyen bliver overset i byplanlægningen, ved at I indpakker i at vi får bedre plads til fodgængere og cykler, at vi får en grønnere bydel, med bedre balance og et byrum der fortæller, så er fortællingen desværre nok at det for os som beboere i Middelalderbyen er en forringelse af vores livskvalitet.
Vi vil formentligt godt selv kunne undvære at vores bil er parkeret tæt på vores bolig, dog ikke uden at blive påvirket i høj grad. Det er ikke noget der er kommet som en overraskelse for særligt mange af os der bor i byen, at det er en af betingelserne ved at bo i centrum, at parkeringen kan være en udfordring. Men at skære så mange pladser væk vil være en katastrofe for hverdagslivet for beboere der skal ud af byen for at tjene deres penge og samtidig betale skat i Københavns kommune. Jeg går dårligt og har svært ved at bære min computer over lange strækning grundet senfølger efter en kræftsygdom. For mig er det en kraftanstrengelse at skulle gå over længere strækninger at få komme hen til bilen. Vi er som børnefamilie afhængige af vores bil og har ikke anden mulighed, end at bruge en af de – I dag ca. 1.050 parkeringspladser, som foreslås skal reduceres til 450 parkeringspladser. Hvis I fjerner vores parkeringspladser, er det i hvert fald ikke beboerne i Middelalderbyen der har behov for at parkere her. Det ville være som at vinde i lotteriet, hvis vi skulle være heldige at finde en parkeringsplads om aftenen.

Med håb om forståelse for dagliglivet for beboerne i Middelalderbyen og -parkeringsbehov, f.eks. ved at reservere de 450 pladser til beboerne eller et tilsvarende antal som der er udsted parkeringslicenser til <3

Mvh Bodil-Cecilie Søndergaard

Svar til: Høring 57262 af: Grete Boeholt

APPLICATION DATE
25. september 2022

SVARNUMMER
162

INDSENDT AF
Grete Boeholt

BY
København K

POSTNR.
1151

ADRESSE
Valkendorfsgade 11

HØRINGSSVAR

Der er i forvejen mangel på parkeringspladser i middelalderbyen, så der skal tilføres flere parkeringspladser til beboerne i området, så vi undgår den forurening, det afstedkommer at skulle køre rundt længe for at finde en plads. Der er desuden for mange cyklister i byen i forvejen medregnet alle turisterne fra de forskellige hoteller, der cykler rundt. Flere grønne arealer vil bare blive betragtet som flere nødtørftssteder, som vi ser det med de grønne arealer, der allerede er etableret. De bliver simpelthen ulækre og ildelugtende.

Svar til: Høring 57262 af: Jesper Hillestrøm

APPLICATION DATE
25. september 2022

SVARNUMMER
161

INDSENDT AF
Jesper Hillestrøm

VIRKSOMHED / ORGANISATION
KULTURINFORMATION

BY
Københvan K

POSTNR.
1151

ADRESSE
Valkendorfsgade 11

HØRINGSSVAR

Jeg er imod at der nedlægges parkeringspladser i middelalderbyen. Der bør tilføres 750 flere parkeringspladser end dem vi har i dag. Parkeringspladserne skal kun være for beboere. Det er vigtigt at få nedsat mængden af cyklister/fodgængere/udeservering i gaderne da det vil reducere støj, larm, affald og menneskelige efterladenskaber i gaderne. Som vi ser på gågaderne nu, er der intet styr på situationen, og KK har givet op. Vi så det også under 'afprøvningen' af forsøgsgågaderne - resultatet var tydeligt for enhver.

Ved at etablere en stor mængde parkeringspladser kun for beboere reduceres forureningen, da der derved vil være 4-5 ledige pladser for en beboer at vælge imellem og man snildt vil kunne finde sin parkeringsplads tæt på bopælen (man undgår med andre ord at skulle lede efter parkeringsplads i timevis). En ren winwin for ikke bare beboerne, men også middelalderbyen og København, der kommer til at fremstå pæn og ren, ved ikke at skabe mere grønt som ofte benyttes til affald/nødtørft. Natbevillinger skal fjernes fra middelalderbyen og flyttes udenfor byen, da diskoteker intet har at gøre med vores kulturarv, og kunsten i bybilledet. disse etablissamentet på ingen måde bidrager til samfundet i middelalderbyen, hverken økonomisk eller på anden vis.

Det der skal ske fremadrettet er at det etableres 750 nye parkeringspladser kun for beboerne, så middelalderbyen kan fremstå pæn og værdig, uden støj larm og forurening.

De bedste hilsner

Jesper Hillestrøm, chefredaktør Tidsskriftet KULTURINFORMATION

Svar til: Høring 57262 af: Michael Gatten

APPLICATION DATE
25. september 2022

SVARNUMMER
160

INDSENDT AF
Michael Gatten

VIRKSOMHED / ORGANISATION
KBH - Commerce & Culture (KCC)

BY
København K

POSTNR.
1165

ADRESSE
Nørregade 28D

HØRINGSSVAR

Se venligst vedhæftede høringssvar.

MATERIALE:
2022.09.24 hoeringssvar kcc - byrums- og trafikplan for middelalderbyen.pdf

Nørregade 28D, 1. sal
1165 København K
CVR 35 55 77 17
Tlf. 36 83 66 06
INFO@KCC.DK
KCC.DK

København K, den 24. september 2022

Vedr.: Høringssvar - Bylivs- og trafikplan for Middelalderbyen

KBH - Commerce & Culture (KCC) takker for muligheden for at indgive høringssvar vedr. 'Bylivs- og trafikplan for Middelalderbyen'.

København K har et alsidigt og unikt erhvervsliv, som vi i fællesskab skal værne om. Fra butikker til liberale erhverv. Fra caféer til hoteller, fra restauranter til kultur- og turistaktører. København skal fortsat være attraktiv at drive erhverv i, så vi fastholder et attraktivt og varieret erhvervsliv - og fastholder København som en attraktiv hovedstad at besøge og bo i.

I processen omkring 'Bylivs- og trafikplanen for Middelalderbyen' har KCC som vanligt været aktivt deltagende i diverse fora desangående, hvor vi løbende har givet udtryk for både de positive tiltag og de udfordrende elementer og forslag i planen.

Med udgangspunkt i den foreliggende plan - og med respekt for de dele af planen, der allerede er vedtaget af et politisk flertal - vil KCC i nærværende høringssvar derfor henlede opmærksomheden på følgende:

Trafiktællinger
I forhold til planens indhold og forslag savnes et data- og analysegrundlag for trafikafviklingen i Indre By, herunder en konsekvensanalyse. Dette ser vi fortsat gerne udarbejdes.

KCC har ydermere i flere år gjort opmærksom på ønsket og behovet for fodgængertællinger i Middelalderbyen med henblik på en reel vurdering af kundegrundlaget for butikker, caféer, restauranter m.fl. Dette ønske skal vi endnu en gang frembringe her og appellere til, at det implementeres i den samlede plan og budget herfor. KCC indgår meget gerne i dialog herom.

Parkering
Erhvervsparkering
Fra KCC's side ønsker vi at kvittere for, at planen - om end i et begrænset omfang - øger antallet af erhvervsparkeringspladser i Middelalderbyen. Fra KCC's side ser vi fortsat et behov for at antallet af erhvervsparkeringspladser øges og vi skal derfor appellere til, at planens ambitioner for antallet af erhvervsparkeringspladser øges yderligere.

Turisme
Et opmærksomhedspunkt er også rammevilkårene for turismeaktørerne, hvor begrænsningen af biltrafikken i særdeleshed vil få negative konsekvenser for turistbusserne. Vi deler derfor ikke planens konklusion om, at turistbussernes begrænsede adgang til Middelalderbyen ikke vil skabe

afledte negative konsekvenser, hvorfor vi opfordrer til yderligere dialog og løsninger, der også balancerer hensynet til turismeaktørerne.

Bilparkering, generelt
For så vidt angår den generelle bilparkering er det ønskværdigt, at der skiltes bedre og kommunikeres mere proaktivt om parkeringsmulighederne i og omkring Indre By. Søgekørslen udgør 20% af trafikken i Indre By og vil kunne reduceres alene ved en mere informativ og guidende skiltning til vakante parkeringspladser/-områder i og omkring Middelalderbyen, herunder parkeringshuse og parkeringskældre.

Cykelparkering
For så vidt angår cykelparkering ser KCC som udgangspunkt meget positivt på en mere hensigtsmæssig fordeling og omdannelse af cykelparkeringen. Fra KCC's side vil vi gerne henlede opmærksomheden særligt på, at den fremtidige cykelparkering sker med en ambition og et stort fokus på friholdelse af facader, i særdeleshed butiksfacader o.l.

Varelevering og logistik
Det er afgørende, at mulighederne for vareleverancer og læssepladser sikres de optimale rammer (jf. planens tiltag nr. 45-46). Rammer, der også tager sit udgangspunkt i virkeligheden og med respekt for de erhvervsdrivende i Middelalderbyen.

Vi opfordrer derfor til en skærpet opmærksomhed omkring de tidsbegrænsede vareleverancetidspunkter, læssepladser og foreliggende forslag om nedlukning af trafik i Middelalderbyen. Både for de gader, der allerede i dag, men i særdeleshed også for de gader, der i fremtiden, ved udrulning af planen i sin nuværende form, pålægges et begrænset tidsrum for varelevering (planen foreskriver som udgangspunkt kl. 04-11) og/eller afskæres helt eller delvist fra trafik.

Begrænsede vareleveringstidspunkter, utilstrækkelige læssepladser og trafikale afskæringer må ikke være kilde til unødige flaskehalse, uhensigtsmæssige leverancetidspunkter og stigende omkostninger for de erhvervsdrivende.

Et eksempel herpå er planens intention om nedlukning af kørende trafik mellem Højbro Plads og Bremerholm. Forslaget vil både afskære den sydgående trafik til nuværende parkeringshus på Bremerholm og trafikalt belaste området i og omkring Kristen Bernikows Gade / Bremerholm yderligere. Vi opfordrer derfor til, at der søges en anden og bedre løsning for området, der også tager sit udgangspunkt i en hensigtsmæssig løsning for de erhvervsdrivende i området.

'Byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen' skal balancere mange hensyn - også hensynet til de erhvervsdrivende i Indre By. Det ser KCC frem til fortsat at deltage aktivt i og takker endnu en gang for muligheden for at indgive nærværende høringssvar.

Med venlig hilsen

Michael Gatten, direktør
KBH - Commerce & Culture (KCC)

Svar til: Høring 57262 af: Peter Muschinsky

APPLICATION DATE
25. september 2022

SVARNUMMER
159

INDSENDT AF
Peter Muschinsky

VIRKSOMHED / ORGANISATION
På vegne af Gammelholm Beboerforening

BY
København K

POSTNR.
1057

ADRESSE
Holbergsgade 12, 3.tv, Danmark, Danmark

HØRINGSSVAR

På vegne af Gammelholm Beboerforenings bestyrelse fremsendes høringssvar fra foreningen vedr. Byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen i København.

Med venlig hilsen

Peter Muschinsky

MATERIALE:
hoeringssvar vedroerende byrums - mt - pdf1 kopi.pdf

GAMMELHOLM
BEBOERFORENING

Høringssvar vedrørende Byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen i København, afgivet af Gammelholm Beboerforening

Først og fremmest vil vi gerne kvittere for muligheden for at blive hørt, når der fremsættes en Byrums- og trafikplanen for en nabobydel hvis måde at fungere på, og spille sammen med resten af København, selvfølgelig vil påvirke os der hvor vi bor, lever og arbejder på Gammelholm.

Det er derfor også i det perspektiv vi afgiver dette høringssvar – hvordan ser vi at tankerne og ideerne vil påvirke livet i Gammelholm, og er der f.eks. ideer og tanker i planen som man kunne udbrede, eller justere, så det skabte en større sammenhæng i indre by.

Overordnet fremstår planen flot og er overskuelig, og indeholder mange elementer som vi fra Gammelholm Beboerforening kun kan støtte op om. Det handler om yderligere pladser, bedre forhold for cyklister, mere begrønning og ønsket om at passe bedre på den bevaringsværdige arkitektur i bydelen. Tak for det.

Men vi må også konstatere, at Byrums- og trafikplanen ikke tager hånd om alle de udfordringer der er i forhold til brugen af byrummet i middelalderbyen. Planen må derfor løbende tilpasses de beslutninger som træffes om

- Natteliv og turisme
- Københavns Kommuneplan og samarbejdet omkring Greater Copenhagen
- Trafikplaner for resten af København
- Klima- og miljøudvikling med tilhørende planer for såvel Københavns Kommune, hovedstadsregionen og på nationalt og internationalt niveau.

formand@gammelholmbeboerforening.dk
www.gammelholmbeboerforening.dk

GAMMELHOLM
BEBOERFORENING

Vi vil i vores høringssvar fokusere på fire overordnede områder hvor vi ser at planen vil påvirke livet på Gammelholm:

1. Trafik og transport
2. Turisme
3. Natte- og restaurationsliv
4. Parkering

Ad 1. Trafik og transport

Bilkørsel (personbiler, varebiler, lastvogne).
Med de ændringer af trafikmønstret for middelalderbyen som ligger i planen, vil der være en ikke ubetydelig risiko for, at en del af den trafik som ellers går til eller igennem middelalderbyen, i stedet vil blive ledt til eller igennem de tilstødende byområder – herunder Gammelholm.

Gammelholm er som bydel på mange måder præget af gennemkørsel ad Holbergsgade og Niels Juels Gade, og til dels Havnegade (mange bilister drejer fra Holbergsgade til venstre ad Peder Skrams Gade ned imod Havnegade, for så at køre ad Havnegade til Niels Juels Gade, hvor de drejer til venstre og slipper for den meget lange kø ved krydset Holbergsgade – Niels Juels Gade).

En øget gennemkørsel vil ikke alene påvirke fremkommeligheden negativt for såvel dem der kører igennem, men også for beboere, trafiktætheden og deraf følgende stigning i forurening og støj vil være en negativ konsekvens for Gammelholm.

Cyklisme.
Med øget biltrafik vil forholdene for cyklisterne blive forringet på Gammelholm, hvor der kun er cykelstier på en del af Havnegade og i den ene retning langs Nyhavn, samt ingen cykelsti i den meget trafikerede Holbergsgade. Gammelholm er præget af en ret tæt cykeltrafik. Primært til og fra inderhavnsbroen ad Nyhavn, men også ad Holbergsgade over Nyhavn og videre ad Toldbodgade og ad Havnegade til og fra Inderhavnsbroen. Cyklismen er præget af både københavnere som bruger transportvejen til fra hjem/arbejde/uddannelse/ udflugter mm. Men den er også præget af en stor del turister, som låner/lejer cykler og kører rundt i flokke og ikke nødvendigvis er vante med at skulle navigere rundt i den københavnske trafik og geografi.

GAMMELHOLM
BEBOERFORENING

Forholdene for cyklister og samspillet mellem cyklister og biler er allerede nu vanskelige og problematiske ift. sikkerhed og tryghed. En øget biltrafik vil skabe en (efter vores vurdering) betydelig øget risiko for cyklister, som færdes på /igennem Gammelholm.

Ad. 2. Turisme.

Antallet af turister.
Som beboere på gammelholm har man det indtryk at antallet af turister i bydelen (når der ses bort fra den periode der var præget af Covid-19), er stadigt og markant stigende. Turister præger i stadigt stigende grad bybilledet – både når de cykler igennem området/til fra områdets hoteller, færdes med rullekufferter til og fra Metroen, eller er på vej til/fra turistbusserne / Nyhavn / havnerundfarts-bådene.

Allerede nu er antallet af turister også et trafikalt problem på bl.a. Nyhavnsbroen hvor der skal tages ”selfies” imens man står blokerer fortovet og kørebanen, eller langs Nyhavns ene side (de lige numre), hvor køerne til havnerundfarterne og foto-optagelser gør det særdeles vanskeligt for såvel biler som cyklister at passere uden frygt for at køre vildfarne fodgængere (turister) ned (uanset lav hastighed).

Turisttransport.
I det omfang turisterne ikke længere kan blive kørt ind til middelalderbyen, vil en del af dem blive sat af i de nærliggende områder – herunder Gammelholm, hvilket vil betyde en forøgelse af antallet af turister. På samme måde vil flere af turistbusserne skulle igennem (eller have slutdestination på) Gammelholm, ligesom Hop-on-hop-off busserne kan frygtes at få en hyppigere frekvens i Holbergsgade, hvor de i forvejen har en meget effektiv blokkeringseffekt, både biltrafikmæssigt og på fortov ved busstoppet.

GAMMELHOLM
BEBOERFORENING

1: Flere Hop-On Hop-Off busser vil belaste Gammelholm yderligere

Ad. 3. Natte- og restaurationsliv.

På Gammelholm har vi igennem de senere år mærket hvordan det intensiverede natteliv i middelalderbyen har bredt sig og derfor også er blevet intensiveret på Gammelholm. Det handler både om nattelivsgæster som bevæger sig igennem Gammelholm, og om forretningsdrivende som finder mulighed for at etablere sig med tilbud til dem som senere på aftenen vil bruge de mange tilbud for egentligt natteliv i middelalderbyen.

Det betyder at middelalderbyens natteliv også i højere grad nu præger bybilledet på Gammelholm, som ellers var mere præget af beboernes dagligdag i samspil med dem der besøgte kulturinstitutioner som Det Kongelige Teater og Charlottenborg. Det betyder også at antallet af udskænkningssteder og restaurationer er steget markant igennem de senere år – flere cafeer, flere restauranter, flere take-away-steder, flere udskænkningssteder med alkoholbevilling. Og det påvirker området.

Det handler ikke alene om Holbergsgade, men også om Havnegade med skibe der fungerer som restauranter/barer, privat klub mm. Desuden har Hotel Sanders i kvarteret vist vej med massiv fortovsservering.

GAMMELHOLM
BEBOERFORENING

2: Massiv fortovsservering til sen nat på Gammelholm

Ad. 4. Parkering.

I takt med at det er blevet vanskeligere at finde en ledig parkeringsplads i middelalderbyen – for beboere såvel som for besøgende – er parkeringsforholdene blevet endog meget vanskelige for beboere og for folk med ærinde på Gammelholm.

Samtidig er der planer om at nedlægge parkeringspladser på Gammelholm – både som en del af den generelle nedskæring i antallet af parkeringspladser i København, men også i forbindelse med etablering af turistbus-holdeplads på området ved den gamle nationalbank.

De vanskelige parkeringsforhold har givet en betydelig trafik rundt i området, hvor biler cirkulerer for at finde en ledig plads, ligesom der meget ofte holder biler parkeret foran porte, og andre steder hvor parkering er både uhensigtsmæssig for beboere og/eller ulovlig. Dette problem må forventes at blive betydeligt større, når man med den nye Bydels- og trafikplan gennemfører nedlæggelse af mange flere parkeringspladser i middelalderbyen.

GAMMELHOLM
BEBOERFORENING

Hvad tænker vi man kunne man gøre?

Helt overordnet mener vi at man må samtænke udviklingen af middelalderbyen med udviklingen af de omkringliggende kvarterer, så der etableres en plan for hvordan man undgår at flytte problemerne et andet sted hen (eller skabe nye problemer) – uanset om det drejer sig om trafik, støj, natteliv, turisme eller andet.

Denne plan må og skal udarbejdes i et samspil imellem forvaltningen, politikerne og de berørte beboere og forretningsdrivende i de pågældende områder. Det er fint og godt, at vi som berørte naboer til middelalderbyen kan give vores mening til kende i forhold til Byrums- og trafikplanen, men det er er ikke godt nok hvis man vedtager planen uden at forholde sig til hvordan det påvirker de omkringliggende områder, og hvordan man undgår at det skaber ~~(eller risikerer at skabe)~~ en negativ udvikling for disse områder.

Når det er sagt, har vi udarbejdet et mindre idékatalog over tiltag som kunne modvirke nogle af de negative effekter vi frygter for Gammelholm som område. De er i meget kort skitseform beskrevet nedenfor.

Trafik og parkering

Et helt generelt tiltag som mindsker biltrafik til/fra/igennem Københavns indre bydele – som f.eks. betalingsring eller roadpricing (vi ved godt det skal igennem Folketinget) ville gøre meget. En anden mulighed er at bruge hastighedsbegrænsninger, ensretning af gader mm. til at lede trafikken ad andre veje end igennem de relevante bydele. OBS.
Det kunne også være en mulig at begrænse bytrafik til meget lav hastighed (fx 20 km/t) og lade scootere og el-cykler og el-ladscykler smelte sammen med biltrafikken på udvalgte ruter for at skabe mere plads på cykelstierne.

I forhold til parkering kunne man forestille sig at Københavns Kommune tilbød flere parkeringspladser for beboere i de forskellige parkeringsanlæg der ligger i og omkring Indre by. Altså udvide den ordning man pt. har i parkeringsanlægget under Israels Plads til andre parkeringsfaciliteter som f. eks. den nærliggende parkeringskælder under Ofelia Plads. Det vil betyde at beboere fra middelalderbyen ikke (bare) vil søge over i de omkringliggende kvarterer.

GAMMELHOLM
BEBOERFORENING

Man kunne herudover afskaffe den gratis parkering for ”udenbys” el-biler i København. Ordningen fungerer i praksis som en økonomisk tilskyndelse til at ejere af en el-bil (f.eks. bosiddende i Brøndby) tager bilen til Indre by, frem for at tage toget. Det giver ikke det samme CO2-aftryk som en bil drevet på fossile brændstoffer, men den samme trængsel og det samme slagsmål om parkeringspladserne (og deraf følgende kørsel for at lede efter en plads).

Mere, billigere og bedre kollektiv transport i hele indre by ville gøre det lettere for såvel beboere som besøgende at lade bilen stå et andet sted (måske afskaffe den). Her tænker vi både på kollektiv transport til/fra Indre by, men også rundt i Indre by.
En løsning med gratis offentlig trafik i udvalgte tidsrum/sæsoner kunne også nedbringe trængsel på gaderne.

I Byrums- og trafikplanen er der intet om hvordan den nedsatte biltrafik kan afløses af andet end flere fodgængere og flere cyklende. Men der er også ældre (gangbesværede), handicappede, børnefamilier m.fl. som har behov for at bevæge sig rundt i (og til/fra) middelalderbyen. Deres mulighed for at bevæge sig bliver med planerne, som de ser ud nu, forringet. Så hvorfor ikke genindføre mindre elektriske busser rundt i såvel Middelalderbyen som på strækninger hvor der er (meget) langt at gå for dårligt gående hvis man skal til et busstoppested eller en metrostation. Der er i forvejen mange steder i København hvor det er vanskeligt at bevæge sig hvis man er i rullestol, bruger gangstativ eller rollator, eller bare skal have sin barnevogn med. Hvis ikke man tager den slags initiativer, vil man reelt gøre middelalderbyen (og på sigt de omkringliggende kvarterer) til en bydel som ekskluderer de svagere befolkningsgrupper når det handler om mobilitet.

Turisme.

Først og fremmest ville det være en fordel for København som helhed, hvis man kunne få turisterne over i den kollektive transport frem for i turistbusserne som pendler til/fra København og rundt i byen. En fordel for den kollektive transports økonomi og for trængslen i trafikken.

Dernæst ville en flytning af f.eks. bådfarternes store ”hubs” så de kommer væk fra f.eks. kanalen i Nyhavn medføre betydeligt mindre trængsel omkring ankeret i Nyhavn, og langs kanalen (og på

GAMMELHOLM
BEBOERFORENING

vejen) på ”skyggesiden”. Flere mindre hubs spredt ud kunne også bidrage til mere liv og forretningsmuligheder andre steder i byen.
Kommunen bør generelt tage bedre hånd om at bevare charmen ved Københavns indre by. I flere europæiske storbyer oplever man, at netop en for voldsom og ureguleret turisme gør, at turister begynder at finde byen uattraktiv som besøgssted.

Natte- og restaurationsliv.

København er en storby, og der må og skal være plads til et natte- og restaurationsliv. Men det er først og fremmest en by hvor der bor mennesker, drives virksomheder og forretninger, hvor der leves et hverdagsliv med indkøb, institutioner, transport, nattesøvn, fritidsaktiviteter mm.

Det betyder at restaurations- og nattelivet må tilpasses så der er mulighed for at de mange tusinder der bor i Indre by fortsat kan leve et liv i byen. Det må derfor sikres, at natte- og restaurationslivet ikke forhindrer det levede liv, når det handler om støj, svineri/affald, fremkommelighed på fortove/gader, utryghed i forhold til påvirkede personer eller regulær vold.

Her har Københavns Kommune en stor opgave i forhold til at sikre at bevillinger og tilladelser overholdes. Alene på Gammelholm kan vi se en række tilfælde af manglende overholdelse, og tilsyneladende ingen reaktioner fra Kommunen. Der må derfor følges op med en reel og effektiv kontrol som i sidste ende kan føre til at bevillinger/tilladelser fratages.

Endelig kunne en helt generel høring af beboere omkring nattelivs- og restaurations-steder være med til at sikre et bedre naboskab og et bedre samspil imellem beboere og forretningsdrivende.

På vegne af Gammelholm Beboerforenings bestyrelse.

Peter Muschinsky
Claus Biilman
Michael Thorup

formand@gammelholmbeboerforening.dk
www.gammelholmbeboerforening.dk

Svar til: Høring 57262 af: Margaret Hellman

APPLICATION DATE
24. september 2022

SVARNUMMER
158

INDSENDT AF
Margaret Hellman

BY
København

POSTNR.
1201

ADRESSE
Laederstraede 30

HØRINGSSVAR

Jeg støtter dette høringsvar, som er skrivet af min beboereforening:

Høringssvar til Bylivs og trafikplanen fra Stræderne og Strøgets Beboerforening. September 2022

Beboerne i Stræderne og Strøgets Beboerforenings område er stærkt plaget af støj og møg fra natteliv og udeserveringer.

- Vi ønsker, at der **samtidig** med nedlæggelse af p-pladser indføres et stop for nye udeserveringer i Middelalderbyen, samt at barer, cafeer mv fremover skal betale for brug af areal til eksisterende udeserveringer - hvis p-plader fjernes.

Beboerne har brug for at kunne parkere i nærheden af deres hjem.

- Vii ønsker, at kommunen sikrer **samtidig** erstatnings p-pladser til beboere. Vi støtter også stærkt ideen om, at nedlagte generelle p-pladser omdannes til p-pladser for beboere.

Beboere ønsker IKKE mere udeservering

Middelalderbyen har allerede i dag en meget stor koncentration af udeserveringer til meget stor gene

for beboere. Udeserveringer giver ofte store støjgener - især i de sene aftenstimer. Desuden fører udeserveringer til meget store mængder varelevering og affaldsafhentning, hvilket også skaber støj og trængsel i de ofte smalle gader. Udeserveringer breder sig

flere steder så meget, at gående, cyklister og biler (fx varetransport) hindres passage. Fx

hersker rent anarki i Strædet. Derfor ønsker vi stop for udeserveringer.

Vi har konstateret, at forvaltningen ikke har ressourcer til at sikre, at barer mfl overholder regler for området, så reelt hersker wild west. Vi har mange eksempler på steder, der har udeservering uden tilladelse, steder der ikke holder sig til tildelte område, ikke overholder regler for nedpakning osv. Udeserveringerne udvikler sig ofte til en udendørs "fest" med meget berusede og højrøstede gæster. "Menneskestøj" er mindst lige så generende som musikstøj og bør reguleres på samme måde af forvaltningen.

Eftersom området er givet til barernes anvendelse (og ikke muligt at benytte for ikke-gæster), er gæsternes opførsel også barernes ansvarsområde, men kommunen henviser til politiet, som ikke har tid at tage sig af dette, og beboeren er reelt prisgivet.

Desuden mener vi, at evt frigivne områder bør benyttes til ikke-kommercielle formål, hvor alle byens brugere har adgang til områder og ikke kun til kommercielt brug.

Beboerne skal sikres P-pladser

Beboerne har - som alle andre dansker - brug for at kunne parkere deres bil i umiddelbar nærhed af deres bopæl.

Helt optimalt ville det være, hvis ideen, om at p-pladser kunne reserveres til beboere, kunne indføres. Kommunen kunne lade sig inspirere af Italien: De har tre primære slags parkeringspladser:

Gul (til beboerne - og flest pladser!)

Blå (betales for)

Hvid (gratis)

Desuden findes parkeringspladser til handicappede og gravide.

Systemet er meget velfungerende, og beboerne mangler sjældent et sted at parkere.

Hvis beboerparkeringspladser fjernes, skal de som minimum erstattes **samtidig** med pladser **i umiddelbar nærhed** af beboerens bopæl. Mange beboere i Stræderne og Strøgets beboerforenings område har langt til parkeringshuset under Israels Plads, og pladserne der er oftest optaget. Vi anbefaler, at kommunen fortsat arbejder intensivt på at etablere beboerparkering i p-hus under

Langebro, samt med at der etableres beboerparkering i BLOX (og under Dantes Plads, hvis p-hus her realiseres). Et forslag om, at beboere kan parkere i omkringliggende bydeles zoner, vil medføre, at beboere vil få endog meget langt til deres bil, ligesom disse pladser allerede er optaget af beboere med licens i disse zoner, og vi ser ikke det som en egnet løsning.

P-pladserne ved Frederiksholms Kanal bør bevares, da det er et af de få steder, beboerne kan parkere i nærheden af deres bolig. Evt kan alle p-pladserne her omdannes til p-pladser for beboere med beboerlicens. Og under alle omstændigheder bør p-pladserne her - som foreslået - ikke være en del af fjernelse af p-pladser i første fase.

Kommunen fjernede 80 p-pladser i Frederiksholms Kanal i 2016 med lovning om samtidig erstatning med p-pladser under Langebro. Erstatningspladserne er fortsat ikke etableret.

Frederiksholms Kanal er Flagsskibsprojekt H, og da projekterne foreslås igangsat løbende, forventer vi, at p-pladser under ingen omstændigheder fjernes her, før tidligst når Flagsskibsprojekt H skal realiseres - HVIS det skal realiseres.

Håndhævelse af nye - og eksisterende - regler

Beboernes erfaring med kommunens håndhævelse af regler er meget dårlige. Fx så vi under Bylivs-og trafikforsøget , at mængden af generende trafik **forøgedes**, fordi der skabtes mere plads, som ikke-lovlydige bilister udnyttede. Skiltning alene, er IKKE tilstrækkeligt. Politiet - som kommunen henviser til skal sikre overholdelse - har IKKE ressorucer til at sikre, at regler overholdes. Vi er meget ærgerlige over, at ideen om pullerter og nummerpladeregistrering ikke kan realiseres og vil bede kommunen vil redegøre for, hvordan man vil sikre at nye regler overholdes.

Generelt oplever vi, at forvaltningerne ikke fører udgående tilsyn og i det hele taget ikke prioriterer at sikre, at regler overholdes. Vi vil kratig indskærpe , at politikerne forholder sig til, hvordan man kan opprioritere indsatsen for at sikre at eksisterende og nye reglerne overholdes.

Planen løser ikke beboernes udfordringer med trafik

Beboerne er stærkt generet af følgende former for trafik:

- Hasarderet paradekørsel/”muskelbiler”
- Turistbusser og HopOnHopOff-busser
- Varebiler, Store mængder varelevering (og tomgangskørsel)
- Renholdningsbiler
- Partybusser
- Motorcykler
- Knallerter

Såvidt vi kan se, løser planen ikke disse problemer. Generelt er beboerne ikke generet af almindelig kørsel, som planen har til formål at fjerne. Vi beboere befinder os hermed i det paradoks, at planen ikke løser vores problemer, og at planens initiativer ikke vil gavne beboere - tværtimod. Vi foreslår, at

man i forbindelse med Bylivs- og trafikplanen **samtidigt** forholder sig til de trafikale problemer, som beboerne lider under.

Vi mener, at det forekommer ret virkelighedsfjernt - grænsende til det arrogante - at politikere ikke forsøger at løse de reelle trafikale problemer, som beboere har. Se uddybning herunder.

Vi ønsker hasarderet kørsel, muskelbiler og ulovlige motorcykler væk

- Beboerne er meget generet af biler og muskelbiler samt motorcykler, der kører med høj fart og meget larmende (tunede biler og med musik). Skiltning respekteres ikke, og mindre generel trafik/færre p-pladser efterlader endnu mere plads i stræderne til den ulovlige og uønskede trafik af festbiler, narkohandlere, muskelbiler og taxaer på jagt efter kunder.

Turistbusser og HopOnHopOffbusserne skal ud af Middelalderbyen

Vi ønsker, at turistbusser og HopOnHopOff-busser forbydes i Middelalderbyen. Udover forurening, skaber busserne meget trængsel til stor fare for svage trafikanter. Bemærk at HopOnHopOffbussernes kørselstilladelse udløber ved udgangen af 2022, og kommunen derfor nu kan forhindre en fornyese af kørselstilladelsen i Middeladlerbyen. Vi mener, at turister bør transportere sig som københavnere iøvrigt og ikke i store “fremmedgørende” busser.

Færre Varebiler og Renovationsbiler

Varebiler og renovationsbiler skaber meget trængsel og støj for beboere. Vi har set en stor forøgelse af disse i takt med flere bare, cafeer og restauranter, der får mange leverancer med lastbiler og varebiler. Bilerne larmer (inkl tomgangskørsel) og skaber trængsel (ulovlige parkering ved vareaflæsning, etc). Også af denne grund ønsker vi IKKE mere udeservering.

Efter privatiseringen af affaldsafhentning fra erhverv har vi fået meget stærkt stigende antal renovationsbiler, som larmer (typisk afhenter de på tidspunkter, hvor man ønsker nattesøvn).

Ingen Partybusser

Partybusser er til meget stor gene for beboerne. De kører med høj musik gennem smalle gader i aften og nattetimerne. Vi har svært ved at se, at partybusser overhovedet har nogen eksistensberettigelse (ihvertfald i Middelalderbyen), og vi ønsker et total forbud mod partybusser.

Vi ønsker generende knallerter væk

I de senere år er antallet af knallerter i Indre by eksploderet. Det skyldes især

madudbringningsfirmaer som fx Wolt, hvis bude i stor udstrækning benytter meget

støjende og forurenende to-takt knallerter. Vi ønsker et forbud mod disse i bylivsforsøget

gader, og at forbuddet skal fremgå af skiltningen.

Kommentarer vedr. begrønning, cykelparkering, bænke

Vi støtter, at den frigjorte plads fra nedlagte p-pladser benyttes til ”begrønning”, cykelstativer og affaldssortering. Vi ønsker IKKE mere øget udeservering, af grundene skiteseret ovenfor.

Mht. ”begrønning” foreslår vi, at man planter buske, klatrende roser etc og i mindre omfang træer. Træerne, der kan vokse sig meget store, er generelt mindre egnet til byens smalle gader (skaber meget skygge og løvfald), så i fald man planter træer, ønsker vi træer, der ikke vokser sig meget store (eller hvor kommunen sikrer beskræing).

Mere cykelparkering

Generelt er beboerne generet af cykelparkering. Vi støtter derfor, at noget af den frigjorte plads fra nedlagte p-pladser bruges til cykelparkering med cykelstativer, således at cyklerne parkeres på en organiseret måde, der ikke forhindrer gående og øvrige trafikanters fremkommenlighed.

Husk affaldsspande ved ALLE bænke

Desværre fungerer byen idag på en måde, så “Hvor der er en bænk, er der en fest”. Bænker lyder umiddelbart godt, men vær opmærksom på, at bænke tæt ved beboelse kan være en dårlig ide, fordi bænke ofte skaber ophold forbundet med druk.

Bænke benyttes i stor stil når folk spiser fastfood og ryger. Det medfører, store mængder skrald i form af fastfoodskrald og cigaretskodder, som flyder overalt. Vi foreslår derfor, at I monterer affaldsspande – (evt også separate askebægre) ved ALLE opstillede bænke.

Svar til: Høring 57262 af: Peter Munck

APPLICATION DATE
24. september 2022

SVARNUMMER
157

INDSENDT AF
Peter Munck

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Peter Munck af 1988 aps

BY
K

POSTNR.
1455

ADRESSE
Studiestræde 12, 3. th

HØRINGSSVAR

Materialet er uoverskueligt - når man klikker sig frem - kommer der nye henvisninger i igen og igen med nye henvisninger.

Så - det er til stor gene for beboere der gerne vil sove i deres hjem, at parkeringspladser nedlægges for at etablere udendørsserveringer for restauranter som har åbnet efter kl. 22.00.

Normalt vil erhvervsaktivitet i beboelseskvarterer efter kl. 22.00 ikke accepteres.

Ved at omdanne middelalderbyen til et forlystelseskvarter med bla. udendørsservering, på det der en gang var en en gade og futtog gennem gaderne med turister ligesom i Tivoli og på Bakken omdannes byen til en kulisse i stedet for en aktiv rigtig by.

Godt for air b'n'b - men hvorfor skal færre parkeringspladser betyde dårligere betingelser for byens borgere der gerne vil sove?

I må godt komme og prøve på at falde i søvn i min lejlighed.

Tak for en aktiv indsats for byen og samfundet uanset hvad, de bedste hilsner/ Peter Munck

Svar til: Høring 57262 af: Frederik Meinert Bøttcher

APPLICATION DATE
24. september 2022

SVARNUMMER
156

INDSENDT AF
Frederik Meinert Bøttcher

BY
København K

POSTNR.
1455

ADRESSE
Studiestræde 26, 2

HØRINGSSVAR

Jeg er imod planen. Se bort fra at vi er i et naturligt skift hvor bilers bidrag til lokalforurening bliver mindre med tiden. De firehjulede hører til i Danmark, også i middelalderbyen hvor vi bor og skal kunne komme til at fra.

Ang. at mindske trafikken i middelalderbyen er det største problem udefrakommende som skal ”cruise” torsdag til lørdag aften. Dem vil nedlæggelsen af p-pladser ikke holde væk. Hvis i på rådhuset vil have besøgende til at lade bilen blive hjemme når de skal besøge centrum af byen kan i bare sætte time-parkeringstaksten op, i har ikke været bange for at sætte prisen op for beboernes parkeringslicens.

Svar til: Høring 57262 af: Bjarne Kalø

APPLICATION DATE
24. september 2022

SVARNUMMER
155

INDSENDT AF
Bjarne Kalø

BY
København K

POSTNR.
1125

ADRESSE
Suhmsgade 2B, 3. sal

HØRINGSSVAR

Jeg er som beboer imod nedlæggelse af p-pladser i middelalderbyen.

Svar til: Høring 57262 af: Frants Buchwald

APPLICATION DATE
24. september 2022

SVARNUMMER
154

INDSENDT AF
Frants Buchwald

BY
København K

POSTNR.
1063

ADRESSE
Laksegade 20D 2MF

HØRINGSSVAR

Jeg deler den store frustration blandt os beboer som utallige af høringssvarene giver udtryk for i relation til de drastiske planer om nedlæggelse af P-pladser til biler.

Jeg forslår at høringen suppleres med en spørgeundersøgelse til kortlæggelse af P-plads behovet. En undersøgelse målrettet alle beboer i Middelalderbyen.

Svar til: Høring 57262 af: Jette Ingerslev

APPLICATION DATE
24. september 2022

SVARNUMMER
153

INDSENDT AF
Jette Ingerslev

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Formand for Beboerforeningen for Dantes Plads

BY
København V

POSTNR.
1556

ADRESSE
Dantes Plads 3, 1. th.

HØRINGSSVAR

Input til Høringssvar

Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen 2022

Baggrundsmateriale

Grundlaget for høringen tager udgangspunkt i" Kortlægning af Middelalderbyen 2022"

og "Forslag til Byrum- og trafikplan 2022" udformet af Teknik og Miljøforvaltningen.

I "Byrums- og trafikplanplan 2022" er afgrænsningen af Middelalderbyen justeret aht. private parkeringsanlæg i Asylgade og Silkegade. Dantes Plads er ligeledes udtaget fra planens område med den begrundelse, at der er planlagt et p-anlæg.

I "Kortlægning af Middelalderbyen 2022" er området fra Rådhuspladsen til havnen mellem Vester Voldgade og H. C. Andersens Boulevard, i fuld udstrækning draget ind i Middelalderbyen under betegnelsen punkt 14. "Kvarteret langs Vester Voldgade".

Anbefalinger for Byrums- og trafikplanen er:

- bilparkering og biltrafik skal optage mindre plads end i dag

- der skal gives mere plads til fodgængere og cyklister

-til ophold uden kommercielt indhold

- til grønne pauser mellem bydelenes historiske huse

- til mere hensynsfuld cykelparkering

- til, at områdets fortællingen kan træde tydeligere frem

”Kommuneplan 2019 og 12 år frem” med visioner om en dynamisk og grøn storby med bæredygtig mobilitet, sundhed og høj livskvalitet - må også haves in mente. Ikke mindst nu, hvor UNESCO har valgt byen som World Capital of Architecture 2023.

Som yderligere underlag for aktuelle høring ligger: Klimakrise, kraftig reduktion i CO2-udledning og de sundhedsfarlige ultrafine artikler, heftigt stigende energipriser, krig, flygtningeproblematik, bevaring af nærmiljø. genbrug og ikke mindst nye politiske holdninger til, at indgåede aftaler skal kunne revurderes på baggrund af den nye verdenssituation – og ”den sunde fornuft” / ”Pater bonus familias”.

Høringssvar

Overordnet

De mange konstruktive og velbelyste forslag for at fremme byrum og trafik må hilses med stor respekt. Det er dog ønskværdigt med en klarere tidshorisont for de enkelte områder.

Lokal problematik omkring Vester Voldgade og Dantes Plads

De to udsagn om placering af Dantes Plads stemmer ikke overens, idet pladsen i det ene og ikke i det andet medregnes under Middelalderbyen. Ifølge de historiske kort er pladsen en del af Middelalderbyen, og blev planlagt af brygger Carl Jacobsen som den plads, der skulle byde borgerne velkommen til ”templet” for kunst og kultur, viden og refleksion i smukke omgivelser. Pladsen bør som følge af ovenstående underkastes de samme anbefalinger, som de øvrige områder af Middelalderbyen.

Vester Voldgade med tilhørende Regnbuepladsen, Dantes Plads, området foran den Classenske Legatskole og ved BLOX er genskabt i 2010’erne for over 50 mill. kr. for at skabe et fredeliggjort område for ”bløde trafikanter”. En funktion, der er optimeret ved etableringen af Lille Langebro.

Området skulle tilgodese børn og kunst samt aflaste Indre By med nye tiltag i form af restauranter og butikker mm. Meget af det er lykkedes, mere er i støbeskeen (bl.a i samarbejde med Nationalmuseet)

og har vist sig i form af bedre balance i bylivet - ikke mindst under Coronaepidemien.

På ovenstående baggrund forekommer det yderst mærkværdigt, at kommunen kan tillade Q-Park at etablere et p-anlæg til 214 biler midt i dette fredeliggjorte område, hvor der forefindes talrige ikke-besatte p-pladser, bl.a. i BLOX, på Israels Plads og snart under Langebro og på Posthusgrunden.

Ifølge svensk forskning genererer anlæggelse af en p-plads udledning af 10 tons CO_2. Ved denne p-kælder på gammel havbund, skal dertil lægges ekstra energi til udpumpning af vand, når vandspejlet skal sænkes ca. 11 m.

Ifølge kommunens egne kalkulationer, så afføder en p-plads i gennemsnit parkering af 6 biler i døgnet = 12 ind- og udkørsler. Det betyder: 214 x 12 x 365 = 937.320 ind-/og udkørsler om året. Uanset om det er benzin- eller el-biler, så vil det give en ekstrem strøm af biler i det fredeliggjorte område.

Der har været en strøm af protester imod den nævnte p-kælder. Politikerne fastholder, at de har indgået et forlig. Men det forlig skal og kan revurderes på baggrund af fundamentale forandringer i samfundet og verdenen. Det vides fra omfartsvejen ved Mariager, EU-forbehold, gasaftaler med Rusland og meget andet.

Dertil skal lægges, at udbudsreglerne ikke blev overholdt. Udbuddet omfattede pris med og uden 50 licenspladser, lokalplan og Vurdering af Virkning på miljøet (VVM), men ingen af de dele blev overholdt. De ændrede udbudsregler har utvivlsomt afholdt andre firmaet på at byde ind. Pladsen på 3.500 m2 blev solgt uhørt billigt for 2 mill. kr. uden licenspladser. Der blev ikke foretaget trafiktælling eller opgørelse af det faktisk antal tilgængelige p-pladser.

Der blev ikke afholdt nogen borgerhøring om projektet. Udførelse af en livscyklusanalyse blev anbefalet fra flere sider, men afvist.

Pladsen fik ændret status fra plads til vej og dermed ændret lovgrundlag for byggeri samt af-matrikuleret. Mindst 24 høje, klimagunstige robinietræer må lade livet, til trods for, at de beskytter mod sol, høj varme, trafikstøj, forurening/ CO_2 og har herlighedsværdi. Store træer kan aldrig gro op igen ovenpå en p-kælder.

Udkørslen vil ligge netop det sted, hvor kikket til Christiansborg Slot og Glyptoteket er optimalt. Udkørslen er placeret tæt på Holckenhus med ringe udsyn til hurtige cyklister oppe fra Stormgadekrydset. De mange udefra kommende biler vil være en stor risiko for de mange skolebørn, vuggestue- og børnehaveklassebørn samt turisterne. Ydermere vil det i forvejen trafikbelastede Stormgadekryds blive kaotisk.

Konklusion

Byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen har som mål at balancere de mange hensyn og skabe rammer for mindre biltrafik og bedre hverdagsliv.

Derfor bør den centrale og fredeliggjorte cykel-boulevard Vester Voldgade med tilhørende byrum/

pladser også indgå i Byrums- og trafikplan 2022 på ligge fod med resten af Middelalderbyen med respekt for børn, borgere og byliv.

MATERIALE:
bd bondam.pdf
bd politiken kronik 130921.pdf

Metropolzonen passer dårligt med P-anlæg på Dantes Plads

Af Jette Ingerslev

Klaus Bondam er i dag direktør for Cyklistforbundet og tidligere borgmester for Teknik- og Miljøforvaltningen. Han mener parkeringsanlægget på Dantes Plads ikke er rigtigt tænkt. Foto: Jette Ingerslev / Havnefronten.

"De to ting kan bare ikke forliges". Sådan lyder det fra den tidligere Teknik- og Miljøborgmester og nuværende direktør i Cyklistforbundet, Klaus Bondam (Rad.), om hans efterfølgeres aftale om et underjordisk p-anlæg ved Dantes Plads.

Ifølge Bondam er det "helt forkert" at anlægge et p-anlæg i et område, der hverken mangler p-pladser, og som er udset til at være en af de store cykelveje ned mod havnen.

Det kommende P-anlæg på Dantes Plads skal have indgang fra Vester Voldgade, og netop den indkørsel harmonerer rigtig dårlig med det såkaldte Metropolzoneprojekt, der blev sat i gang i 00'erne, og som populært sagt handler om at udvikle områder i byen i dialog med borgerne.

Nye cykelveje

"Vi kunne se, at vi fik et stigende pres fra fodgængere og cyklister fra Hovedbanegården over Rådhuspladsen og videre mod både Strøget og havnen. Derfor skulle vi forbedre fremkommeligheden for cyklisterne og lede de gående ned mod havnen. Derfor fik vi renoveret Vester Voldgade og Dantes Plads, og nu er Lille Langebro kommet. Der var ikke tænkt på et P-anlæg ved Dantes Plads. De to ting kan bare ikke forliges", siger Klaus Bondam, som flittigt nævner Ritt Bjerregaard som hende, der tog initiativ til dialog om byen og dens udvikling.

"Der blev udvekslet ideer og debatteret livligt. Borgerne blev i høj grad draget ind i debatten. Der blev nedsat arbejdsgrupper og holdt konferencer. Resultatet af anstrengelserne blev Metropolzoneprojektet, der blev præsenteret i 2007. Noget lykkedes, andet gjorde ikke", fortæller Klaus Bondam.

Ifølge ham skulle Metropolzoneprojektet blandt andet udvikle det "randområde" af Indre By, der lå omkring Vester Voldgade. Områdets byrum skulle udvikles til gavn for beboere, handelsliv og andre interessenter. Vester Voldgade med tilhørende pladser skulle gøres attraktiv – fra Jarmers Plads over Rådhuspladsen til havnen. Området skulle være tiltrækkende for beboere, besøgende og turister. Der skulle være plads til leg, mødesteder, caféer, handel og kulturliv. Metropolzoneprojektet blev vedtaget politisk, og et omfattende arbejde blev sat i gang.

Nærværende byrum

På Vester Voldgade fra Jarmers Plads til Christians Brygge blev parkeringspladser og kørebane reduceret og cykelstierne udvidet. Fra Ny Kongensgade blev trafikken ensrettet mod henholdsvis Rådhuspladsen og havnen. Den gennemkørende trafik ophørte dermed. Opholds- og promenadearealer blev udbygget og anlagt med elegant, grå granit. Der blev plantet en lang række akacietræer i hele gadens længde.

"Ved Rådhuspladsen er opholdsarealerne mod vest netop blevet renoveret og optimeret i forbindelse med metrobyggeriet. Der er plantet nye træer og anlagt bænke. Det er blevet et dejligt område at opholde sig i.

På Regnbuepladsen blev der op mod Strøget anlagt en lille 'skov' med næsten 100 træer", fortæller Klaus Bondam. Det kom også en granitplads med granitbænke foran Vartov, udeservering og en smuk bronzeskulptur samt en "Talerstol" udført af Hein Heinsen i 2012.

Strækningen længere nede mod vandet foran Den Classenske Legatskole er blev fredeliggjort. Der er opsat bænke, borde og cykelstativer, og et bredt fortov belagt med hvide cirkler til leg er kommet til.

Området er blevet udbygget betragteligt med de store opholdsarealer og legeplads ved Blox. Klaus Bondam beretter, at specielt legepladsen gav anledning til "et kæmpeslagsmål". Men tingene landede altid på den ene eller den anden facon.

Kikset P-anlæg

Dantes Plads blev anlagt med specielt fremstillede kulbrændte gule klinker på hele pladsen og tre små aktivitetsbakker. I afgrænsede bede blev der sat stauder og 24 akacietræer. Parkeringspladserne blev lagt om, så kik til Glyptoteket og Christiansborg Slot blev attraktive. Det er netop her, at det underjordiske P-anlæg skal anlægges.

"Det er altså helt forkert i forhold til de ideer, vi havde", siger Klaus Bondam og slår ud med armene mod pladsen. Interviewet finder sted foran Restaurant Karla, som netop ligger ved Dantes Plads.

I forvisning om at området nu var fredeliggjort og fremtiden sikret, har restauratørerne gradvist etableret udeservering i hyggelige omgivelser med mange grønne planter og festlige blomster.

Den sidste fornyelse i byrummet, den 175 meter lange Lille Langebro, blev officielt åbnet midt i august under stor festivitas.

Under samtalen med Klaus Bondam var der på Vester Voldgade en livlig strøm af cyklister, el-løbehjul og gående, ikke mindst børnehaveklasser på vej til legepladsen ved Blox.

Planen om at gøre området til et attraktivt sted at være blev derved demonstreret med al tydelighed.

Nye tider

Ifølge de lokale har en 'slange' sneget sig ind i Dantes Paradis, nemlig en plan om, at Q-Park vil etablere en treetagers P-kælder under Dantes Plads.

Det vil ifølge de lokale ødelægge det netop opbyggede miljø med en CO2-belastende anlægsfase på flere år og en efterfølgende dagligt trafik på ca. 1.000 biler. En stor gruppe borgere, erhvervsdrivende, museumsfolk, foreninger og politikere er yderst bekymrede over den disposition, der strider mod Metropolzoneprojektes hele idé. Noget Lokalavisen Havnefronten flere gange har skrevet om.

Klaus Bondam gør flere gange opmærksom på, at hele verden kikker på os som forbillede. Time Magazine har netop interviewet Klaus Bondam om vor progressive og beundringsværdige by, København.

På spørgsmålet om, hvorledes et P-anlæg i Metropolzonen kan forenes med de mange nytilkomne cyklister og el-løbehjul i Vester Voldgade, er der ingen tvivl: " De to ting kan bare ikke forliges! Det er helt forkert!"

Den nye cykelrute Vester Voldgade-Lille Langebro-Christianshavn indbyder til cykling med "flow", hvilket ifølge Klaus Bondam er essentielt for cyklisterne. Dette "flow" vil blive brudt med ind- og udkørsel fra et P-anlæg, samtidigt med at der skabes øget risiko for ulykker med både cyklister, de mange gående og ikke mindst de løbende børn.

Omgør beslutningen

Klaus Bondam understreger, at det er muligt at omgøre politiske beslutninger, selvom det kan være dyrt og tungt. Han mener, at politikerne i denne sag bør besvare spørgsmålet: Hvad vil det koste at stoppe sagen?

Klaus Bondam vender tilbage til, at en storby er en organisk størrelse, der hele tiden skal tilpasse sig nye forhold. Det være sig til de pludseligt opdukkede el-løbehjul, som lige nu fører en nærmest autonom tilværelse, manglende cykelparkering ved Hovedbanen og Blox og til den globale opvarmning, der helt aktuelt understreges ved, at juli måned blev den varmeste måned i 2.000 år. Igen er der brug for nytænkning og ikke mindst teknologisk udvikling.

Ingen kvaler – mor og far betaler ...?

5 gode grunde

... eller kender du en teenager, der er klar til at blive omdeler nu og tjene sine egne penge?

Lige nu søger vi unge i alderen 13-17 år til omdeling af reklamer og aviser i dit nærområde.

Læs mere og søg jobbet på blivomdeler.nu – eller ring til os på 70 10 40 00.

1. Omdel 1-2 gange om ugen
2. Bestem selv, hvornår på dagen du vil arbejde, inden for deadline
3. Stadig tid til skole og venner
4. De pakkede reklamer og aviser leveres hos dig – klar til omdeling
5. Optjen bonuspoint til gaveshoppen hvis du er fast omdeler under 18 år

www.blivomdeler.nu

Rasende beboere: Hvad foregår der på Rådhuset? Flere p-pladser er det aller-allersidste som området ved H. C. Andersens boulevard har brug for

politiken.dk/debat/kroniken/art8357528/Rasende-beboere-Hvad-foregår-der-på-Rådhuset-Flere-p-pladser-er-det-aller-allersidste-som-området-ved-H.-C.-Andersens-boulevard-har-brug-for

12. september 2021

Dette er en Kronik. Kroniken er udtryk for skribentens holdning. Du kan indsende Kronik-forslag her.

Kroniken

Kulturkvarteret mellem Slotsholmen og H.C. Andersens Boulevard og mellem havnefronten og Rådhuspladsen har mildt sagt ikke brug for flere biler, så hvorfor i alverden vil borgerrepræsentationen nu bygge et nyt p-hus på Dantes Plads?

Foto: Louise Herrche Serup
Dantes Plads ligger over for Glyptoteket på H.C. Andersens Boulevard i København.

Kroniken 12. sep. 2021 kl. 15.29

Ann Seemann, Lene Pedersen, Jesper Egevang

Ann Seemann, Lene Pedersen, Jesper Egevang er medlemmer af Dantes Plads-gruppen. Den er dannet af beboere og erhvervsdrivende, som støtter det af Københavns Kommune erklærede Kulturkvarteret. Gruppen arbejder for at bevare et menneskevenligt miljø på og omkring Dantes Plads og forhindre byggeriet af et p-anlæg på Dantes Plads.

Kommunalvalget til november skriger på visioner fra borgere og politikere. Den kommende valgkamp er en mulighed for at se med friske øjne på forældede forlig og beslutninger.

I 2021 står vi med en ny fælles erkendelse af nødvendigheden af en grøn og bæredygtig udvikling i København. Det kræver erkendelser fra politikere om forældede forlig og studehandler og vilje til at finde nye løsninger. Men er vi og politikerne ikke parate til det, når det er til borgernes, byens, kulturinstitutionerne og de erhvervsdrivendes bedste?

Visioner skal gøre vores fantastiske hovedstads Indre By mere attraktiv, menneskelig og bæredygtig og ikke mindst fortsætte den enestående udvikling, som byen har gennemgået de seneste knap tre årtier.

Et eksempel er Frederiksholm – Kulturkvarteret mellem Slotsholmen og H.C. Andersens Boulevard og mellem havnefronten og Rådhuspladsen – som i sidste halvdel af 1900-tallet var præget af faldefærdige rønner, fabriks- og lagerbygninger og togskinner langs havnen.

Havnebassinet, der i dag er alles private, urbane swimmingpool, var som en pesticidbefængt algebeholder. Alle vendte ryggen til havnen og kanalernes rekreative potentiale. Vester Voldgade, der inden fjernelsen af Vestervold i 1880'erne havde det pirrende navn Filosofgangen på indersiden af Volden og Kirsebærgangen på ydersiden af Volden, blev efter indvielsen af den nye Langebro i midten af 1950'erne til en ekstremt trist firesporet gennemfartsvej fra havnen til Jarmers Plads. Ny Kongensgade var smutvejen fra H.C. Andersens Boulevard over Frederiksholms Kanal og gennem Rigsdagsgården til Slotspladsen.

Den trapezformede Dantes Plads, der så smukt var anlagt foran Glyptoteket, var gjort til en intetsigende parkeringsplads helt uden hensyntagen til dens unikke placering og betydning for Kulturkvarteret. Og Ny Vestergade, der forbinder Vester Voldgade og Dantes Plads med Marmorbroen til Christiansborgs Slots Ridebane havde fået lov til at udvikle sig til en stor parkeringsplads.

Stormgade, der har navn efter svenskens forsøg på at storme fæstningsbyen i 1659, var blevet en infam og intimiderende hovedvej gennem Indre By over Slotsholmen, hvor vanvidsbilister prøver de firhjulede af om aftenen og natten. Tilsyneladende uantastet. Vartov fra begyndelsen af 1700-tallet, der har Absalons bymur som fundament, og som oprindelig var hospital og senere lagde hus til Grundtvigs præstegerning i mere end 30

år, blev som Dantes Plads med tiden og helt frem til for godt et årti siden mødt af endnu en parkeringsplads på det område, der i dag hedder Regnbuepladsen, der byder sig til med cafeer og restauranter og tilmed en kirsebærlund.

Sidst, men ikke mindst havde Rådhuspladsen fået lov til at udvikle sig til et unødvendigt trafikalt knudepunkt.

Med andre ord taler vi om et potentielt enestående kvarter i Indre By, der har fået lov til at degenerere til et gråt, trist, menneskefjendsk område, hvor hensynet var til udefrakommende biler og gennemkørende trafik helt uden hensyntagen til borgerne eller blik for Frederiksholms herlighedsværdier. Borgerrepræsentation havde ladet stå til i mere end et halvt århundrede.

Men ret skal være ret. Tiderne skifter jo. Og tidernes gunst forklarer nok en del af den enestående transformation, der er indledt i udviklingen af Kulturkvarteret Frederiksholm, der bl.a. huser og omkranses af Tivoli, Glyptoteket, Glyptotekshaven, Nationalmuseet, Københavns (nye) Bymuseum, Krigsmuseet, Dansk Arkitekturcenter, Hestgardens Kaserne, Fæstningens Materialgaard, Christiansborgs Slot med Folketing, kongelige repræsentationslokaler og Statsministeriet, Det kgl. Bibliotek og Biblioteksshaven, Kongernes Lapidarium i Christian IV's Bryghus, Thorvaldsens Museum, det enestående kulturarvsmiljø i Frederiksholms Kanal såvel som skole, børnehaver, vuggestue, fritidshjem – og ikke mindst havnefronten.

Tidernes gunst kan dog langtfra tilskrives hele forklaringen, for i midten af 00'erne var der nye, friske, ambitiøse og indsigtsfulde vinde på Rådhuset. Overborgmester, teknik- og miljøborgmester og Borgerrepræsentation havde nemlig fået øjnene op for Indre Bys og ikke mindst Frederiksholms og det omkringliggende kultur- og bymiljøs helt enestående udviklingspotentiale.

Man skabte visionen om Kulturaksen – senere Kulturkvarteret – som et civilisatorisk omdrejningspunkt med blik for sigtelinjer, byrum, havnen, kanalerne, pladserne, bæredygtighed – og det levendes liv.

Derfor fremstår renoveringen og udviklingen af Vester Voldgade, Dantes Plads, pladserne foran Den Classenske Legatskole og Fæstningens Materialgaard såvel som Regnbuepladsen med kirsebærlunden ved Vartov i dag som de vægtigste vidnesbyrd om en epoke med visionære politikere i 00'erne og begyndelsen af 10'erne, der – om end der sneg sig enkelte fejltagelser ind – tog byens, borgernes og fremtidens parti.

Vester Voldgade blev et helt nyt kombineret byrum og strøg med en smuk grøn træstruktur med plads til ophold, aktivitet og bløde trafikanter. Dantes Plads og Regnbuepladsen, pladsen foran den lokale skole og senere pladsen foran Materialgaarden blev til nye, fine pladser, der gav Vester Voldgade ny rummelighed i almenvellets forstand.

Helt konkret blev Vester Voldgades fire landevejsspor på lange stræk reduceret til et enkelt, ensrettet spor og spærret ved Rådhuspladsen. Senere er gang- og cykelbroen Lille Langebro kommet til, der i dag er med til at trække titusindvis af bløde trafikanter op og

ned af Vester Voldgade.

Så er der brug for mere, kunne man spørge?

Borgerrepræsentationen har i et øjebliks uforklarlig panik besluttet, at det, der nu er brug for i Vester Voldgade og på Dantes Plads, er mere biltrafik og parkeringsanlæg.

Kender man ikke sagen, lyder det som det rene galimatias. Og det er det også. Det kan og skal selvfølgelig stoppes.

Det ved politikerne også. Ja, ingen af de adspurgte ønsker at vedstå sig ansvar for p-anlæggets nødvendighed.

Resultat af en studehandel, forlyder det. Men de har brug for en løftestang, en undskyldning, en vision for at rette op på den tragiske, politiske komedie, der forklarer beslutningen.

> **Et potentielt enestående kvarter i Indre By har fået lov til at degenerere til et gråt, trist, menneskefjendsk område**

Med et skummelt pennestrøg har Borgerrepræsentation vendt udvikling af Kulturkvarteret Frederiksholm på hovedet. Borgerrepræsentationen er igen gået i sort. Totalt sort. Visionerne er forduftet.

At tusindvis af nye hårde trafikanter og et anmassende og skæmmende p-anlægsmiljø vil ødelægge forskønnelsen af og livet på Frederiksholm er alle enige om. Alligevel har kommunen og Borgerrepræsentationen lagt deres skæbne i hænderne på den amerikanske investeringsvirksomhed KKR/Q-park, der for en slik (2 mio. kr.) har købt pladsen og fået byggetilladelse til at anlægge et underjordisk p-hus i tre etager på Dantes Plads med tilkørsel fra netop fredeliggjorte Vester Voldgade.

Hvordan er Borgerrepræsentationen nået til den uigennemtænkte, fatale beslutning? Den triste, men enkle historie er, at det er endnu et eksempel på, hvordan kommunen med administrative og juridiske fiflerier pludselig finder ud af, at det er den ideelle løsning, selv om alle dens egne vurderinger og undersøgelser havde konkluderet – og selv om de fleste politikere nu erkender – at Dantes Plads var uegnet til p-anlæg.

Men Q-park ville kun bygge på Dantes Plads. Og hvad gør en kommune, der ikke er sin opgave voksen? Den ændrer egne vurderinger. Den ændrede pladsens status fra plads til vej, hvorved der pludselig er færre restriktioner, der skal overholdes. Først ville man have udarbejdet lokalplan og VVM-undersøgelse (Vurdering af Virkning på Miljøet), men pludselig forsvandt også dette krav. Vester Voldgade og Dantes Plads var først en del af planen om fredeliggørelse af Indre By, men pludselig ændrede man også dette.

Vupti! Kommunen og Borgerrepræsentationen synes pludselig, at et parkeringsanlæg på Dantes Plads med brede op- og nedkørselsslisker, mange meter høje elevatortårne, trappetårne og udluftningsskorstene, tusindvis af ekstra daglige biler i gaden netop er

det, byen har brug for midt i et af Indre Bys vigtigste kulturmiljøer.

At der i en afstand på 300-1.400 meter fra Dantes Plads med udgangen af i år allerede ligger langt over 20 parkeringshuse med over 6.500 pladser, preller af på Borgerrepræsentationen. At belægningsprocenten tilmed er i bund i mange af p-husene kan måske forklare, hvorfor flere andre p-husfirmaer fandt projektet på Dantes Plads urentabelt.

> **Byrum, trafikale løsninger og vejbaner signalerer stadig forvirring og manglende konsekvens**

Men politikerne og forvaltningen blev begejstrede. At projektet vil få biltrafikken i den fredeliggjorte Vester Voldgade til at eksplodere ignoreres af kommunen. Fiflerierne forklarer formentlig også, hvorfor beslutningen mod sædvane skulle træffes i fortrolighed, og at man har afvist et tilbud fra Carlsbergfondet om køb af grunden – selv om kommunen formelt kan ophæve salget.

Skal bilerne ikke under jorden – også når de skal parkere – kan man med rette spørge? Jo. Men sørme da ikke i de gader og forskønnede og fredeliggjorte byrum i Indre By, hvor alle er enige om, at der skal være færre biler. Kort sagt: Det er en bommert af de helt store. Trafikken er godt nok steget markant i Vester Voldgade efter forskønnelsen, men det er den rigtige trafik – fodgængere og cyklister.

Hvis ikke et kommunalvalg er tidspunktet for at erkende sin fejl; erkende, at man glemte eller forbrød sig mod visionen; erkende, at byen kan meget mere end at gøre sig til for bilerne og smadre et kvarter ved at trække tusindvis af ekstra biler dagligt ned ad den gade, som man har postet hundreder af millioner af kroner i at fredeliggøre og forskønne, så er der ikke noget tidspunkt for fornuft.

Borgerrepræsentationen skal i stedet arbejde videre med visionen fra 00'erne. Lad os kalde den Frederiksholm 2.0. Den vision, hvor byrum, kulturmiljø, det grønne, trafik og bæredygtighed i byen, som alle skriger på – selv politikerne i deres (måske prætentiøse) skåltaler – viser retning for fremtidens hovedstad, hvor det altafgørende kriterie for succes er byen for mennesker.

Derfor opfordres Borgerrepræsentationen og dens forvaltning til at indkalde alle interessenter på Frederiksholm – repræsentanter fra beboerne, kulturinstitutionerne, børneinstitutionerne og de erhvervsdrivende – til udvikling af Frederiksholm 2.0.

Det drejer sig om skønhed og forbedring af Frederiksholms bymiljø, at fremme byrums- og parkelementer på et højt arkitektonisk og kunstnerisk niveau. Og grundlaget for dette er selvfølgelig ovenstående lange perlerække af kulturinstitutioner m.m.

Frederiksholm har 'sine' institutioner, men byrum, trafikale løsninger og vejbaner signalerer stadig forvirring og manglende konsekvens. Tiden er kommet til at føre forskønnelsen til et nyt niveau. Og det indebærer, at hele Vester Voldgades byrum, herunder de mange pladser, gøres til et sammenhængende byrum med blandet trafik, som vi kender fra andre dele af Indre By, og som kommunen aktuelt eksperimenterer med.

> **Frederiksholms byrum og rigdom på kultur udgør et unikt potentiale**

Det kræver ny belægning på de eksisterende vejbaner, og der vil være rig mulighed for at eksperimentere med skabelse af forskellige udtryksfulde delbyrum. Dantes Plads skal være en del af dette nye byrum. Forskønnelsen af pladsen er kun halvt fuldendt.

Der kunne bygges en glasvæg mod H.C. Andersens Boulevard (indtil det helt igennem enestående projekt om nedgravning af H.C. Andersens Boulevard m.v. er gennemført), der bibeholder udsigten til Glyptoteket fra pladsen og fra Glyptoteket til Dantes Plads og videre til Christiansborg Slot, som reducerer støjen og skaber et mindre blæsende miljø på pladsen. Generelt skal der gælde en hastighedsbegrænsning for den hårde trafik på 30 km/t, også i Stormgade.

Beboere, håndværkere, varetransport skal stadig have mulighed for at køre til områdets adresser, men det overordnede hensyn skal selvfølgelig være de bløde trafikanter og kvarterets rekreative udfoldelsesmuligheder.

Vester Voldgade er stadig primært en gade forbeholdt biler. Lysregulering, hastighedsgrænser, fremkommelighed, osv. Det skal ændres, så de bløde trafikanter får forrang, at byrummet indrettes på deres præmisser.

Og Frederiksholms byrum og rigdom på kultur udgør et unikt potentiale. Hvorfor ænser man slet ikke kulturinstitutionerne? Artefakterne skal foldes ud og formidles i byrummet. De rekreative udfoldelsesmuligheder er uudtømmelige.

Rækken af børneinstitutioner, skoler, kvarterets børn og den kendsgerning, at Vester Voldgade er blevet turisternes foretrukne strøg mod de tusindvis af hotelværelser, der de sidste 25 år er bygget lige syd for Langebro, skal selvfølgelig kunne udfolde sig på legeinstallationer og til byrummet udformede eksercits-installationer. Byrummet skal bombarderes med bænke i skygge og i sol.

Og hvorfor er der kun blomster på den sydlige side af Rådhuset, mens den nordlige side er henlagt til øde granit og skrald. Den nordlige side skal selvfølgelig tænkes sammen med Regnbuepladsen og Vartov – og selvfølgelig den hemmelige Rådhushaven. Kort sagt; mulighederne er mange, og de skal udvikles og gennemføres.

Tænk, hvis Borgerrepræsentationen og dens teknik- og miljøforvaltning fremfor at træffe beslutninger i fortrolighed, fremfor at alliere sig med amerikanske investeringsvirksomheder, fremfor at knægte byens potentiale i stedet spillede med åbne kort og havde visioner, i stedet ville byens, borgernes, kultur- og børneinstitutionernes bedste. Så ville man aldrig være kommet til beslutningen om at banke et p-anlæg ned på Dantes Plads, kvarterets potentielt smukkeste sted, i 700-året for forfatteren Dante Aligheris død.

14. september 2021 er det 700 år siden, Dante døde. Tænk tanken, at forvaltningen og Borgerrepræsentationens medlemmer erkender deres fejlslagne beslutning som led i forberedelsen af efterårets kommunalvalgkamp og vender friske, oplyste og visionære tilbage fra ferie og siger tak for initiativet til Frederiksholm 2.0, beklager over for noget så ligegyldigt som en af verdens største p-anlægsinvestorer og selv tager ansvar for byens ve og vel og efterfølgende inviterer til dialog om Frederiksholm 2.0 og gennemfører den.

Se, det ville være kommunalvalget – i Dantes ånd – om Den Guddommelige Plads og ikke blot endnu en tragisk politisk komedie.

Svar til: Høring 57262 af: Martin Brandt

APPLICATION DATE
24. september 2022

SVARNUMMER
152

INDSENDT AF
Martin Brandt

BY
København k

POSTNR.
1150

ADRESSE
Købmagergade 57, 2

HØRINGSSVAR

Jeg håber meget, at der vil blive taget hensyn til de beboere, som bor og lever i området og som, af den ene eller anden grund, er nødt til at have en bil. Vi er vant til at være en ignoreret del af byen, men hvis man ønsker en levende by, som ikke bliver overtaget af ejendomsinvestorer og hoteller, bliver man nødt til at gøre det muligt at bo og leve i byen med familie. Vi har skiftet til 100% elbil, men vi er nødt til at have et sted at parkere bilen.

Svar til: Høring 57262 af: Margrethe Albeck

APPLICATION DATE
24. september 2022

SVARNUMMER
151

INDSENDT AF
Margrethe Albeck

BY
København V

POSTNR.
1552

ADRESSE
Vester Voldgade 92, 3. th

HØRINGSSVAR

Høring om Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen.

Mit høringssvar kommer til at tage udgangspunkt i planerne om en p-kælder under Dantes Plads, som ifølge det ændrede bykort over Middelalderbyen ikke er en del af denne, selvom den ligger, hvor den hele tiden har ligget, nemlig på tidligere Holcks Bastion, som strakte sig fra Ny Kongensgade næsten op til Stormgade og stort set lige så langt ud i Stadsgraven, altså en del af Københavns befæstning.

Det er spændende planer for Middelalderbyen, der udfoldes i Byrums- og trafikplanen. Ikke bare hvad angår ideerne om, hvordan man får løst trafik- og parkeringsproblemerne, men hvad man vil med Middelalderbyen i det hele taget.

Der peges på 4 grundelementer for udviklingen af Middelalderbyen:

1) Byrum, der fortæller (Egenart og kulturarv)

2) Bedre balance i bylivet (Kultur- erhvervs- og hverdagsliv)

3) En grønnere Middelalderby (Bynatur)

4) Mere plads til fodgængere og cyklister (Mobilitet)

Alle 4 temaer passer på en prik på Dantes Plads:

1) Dantes Plads med strækningen Ny Kongensgade op ad Vester Voldgade til Stormgade, som man (?) snedigt har tegnet ud af Middelalderbyen, ligger på en del af Befæstningsringen, som der netop er planer om at gøre til et tema, der vil kunne understrege Middelalderbyens forsvarshistorie. Den ene langside af Dantes Plads udgøres af den monumentale ejendom Holckenhus, opkaldt efter bastionen. ("Flytningen" af Dantes Plads fra i Middelalderbyen til udenfor foregår mellem oktober 2018 - Via

Trafik og Schønherr og februar 2019 - Via Trafik og Schønherr)

Pladsens andet historiske tema er sammenhængen med Glyptoteket. I 1889 opstod ideen om en passende plads foran den kommende storslåede bygning. Fremsynede medlemmer af Borgerrepræsentationen med borgmester Øllgaard i spidsen beslutter sig for at afstå byggegrunde for at give Glyptoteket en markant plads foran bygningen, en plads som strakte sig fra Glyptoteket henover den daværende Vester Boulevard til Vester Voldgade, hvor blikket fortsætter gennem Ny Vestergade mod Christiansborg og danner en berømt akse, en af de sigtelinjer, der også lægges vægt på i 1) Byrum fortæller. I 1921 får pladsen sit navn i anledning af 600 året for digterens død.

2) Dantes Plads byder på en grøn pause i byen med rum til ophold, leg og servering. Pladsen er let at krydse med rige muligheder for at sætte sig og nyde stedets æstetiske og sanselige kvaliteter. Men med en p-kælder, som er estimeret til at tiltrække daglig 1000 biler ned og op ad kørerampe rne er det forbi med roen og de sanselige kvaliteter. Balancen mellem kultur og erhvervsliv vil være ødelagt! Pladsen prisgivet til et kommercielt formål, som er i modstrid med stedets ånd og udseende.

3) En grønnere Middelalderby efterlyses. Men for at anlægge en p-kælder i 3 etager må man først fælde pladsens 24 store skyggefulde træer! Man bedyrer, at om 3-4 år, når byggeriet måske er færdigt, vil der blive plantet træer til erstatning. Måske har andre set, at en landmand i Mellemøsten ikke kunne forstå, at hans oliventræer ikke kunne gro. Opdagede, at der en halv meter nede lå et byzantinsk mosaikgulv. Mon ikke en cementkube under den omforgjorte plads vil have nogenlunde samme virkning? Til gengæld vil pladsen være "prydet" af en glas-elevator a la Metroens ud mod Glyptoteket, ventilationsskorstene, nødtrappe og sidst, men ikke mindst, et dobbeltsporet kørerampeanlæg, som vil fylde næsten halvdelen af den smalle side af pladsen ud mod Vester Voldgade.

4) Hvis der kommer en p-kælder under Dantes Plads, vil det være slut med at færdes nogenlunde uhindret ned ad fredeliggjorte Vester Voldgade, især hvor Dantes Plads passeres. Biltrafik ned og op fra p-kælderen, henover fortov og cykelsti vil uden al tvivl byde på decideret farlige situationer. Allerværst er dog situationen for de snesevis af skole- og børnehaveklasser, som daglig krydser Dantes Plads og Vester Voldgade på vej til og fra skoler, børnehaver og ikke mindst Nationalmuseet. Ikke alene risikerer de at blive kørt ned, men CO2-udslippet vil stige kraftigt, hvis Q-parks og Kommunens planer bliver til virkelighed og skade især børns sarte hjerner. - Det er så meget mere vanvittigt at insistere på den unødvendige p-kælder, når man læser de gode og ambitiøse Byrums- og trafikplaner for Middelalderbyen, hvor målet er at mindske biltrafikken.

Kære politikere og Teknik- og miljøforvaltning!

Beslutningen om en p-kælder under Dantes Plads blev taget på et tidspunkt, hvor sammenhængen mellem trafik og klima endnu ikke var så tydelig. I dag ved man bedre! "At fejle er menneskeligt, men at fremture er skændigt!"

Svar til: Høring 57262 af: Anne-Mette Hjalager og Bue Beck

APPLICATION DATE
24. september 2022

SVARNUMMER
150

INDSENDT AF
Anne-Mette Hjalager og Bue Beck

BY
København K

POSTNR.
1209

ADRESSE
Badstuestræde 7

HØRINGSSVAR

De grønne elementer skal understøtte byens kulturarv

Det er med stor tilfredshed, at vi ser, at Københavns Kommune tager alvorligt fat på indretningen af byrummene. Det er også godt, at kommunen ønsker at lytte til borgerne og brugerne. Vi bemærker, at hensynene til dem, som bor og arbejder i byen skal vægtes op, og at borgerrepræsentationen endelig har erkendt, at tålegrænsen for middelalderbyen som partyzone og parkeringsareal er overskredet. Trykket skal bringes ned.

Kommentarerne nedenfor omfatter alene kommunens forslag til arbejdet med *de grønne elementer*.

Middelalderbyen har historiske betingede gadeforløb, hvor husenes facader udgør det absolut bærende visuelle og æstetiske element. Træer har en overordentlig beskeden rolle i middelalderbyen og dermed i den kulturarv, som kommunen forvalter. Traditionelt har man haft store træer og haver i baggårdene, og der er heldigvis stadig mange grønne elementer i byens gårdrum. En bevaring af de grønne miljøer i gårdene er helt essentiel for byens kvaliteter for dem, som bor og arbejder der. Kommunen bør træde i karakter på dette område og gå i dialog med ejerne.

Det giver mening, at kommunen foreslår en træbeplantning eller genbeplantning på udvalgte torve og pladser. Herved kan man visuelt støtte op om pladsen som et bærende element i byens struktur. Det forudsætter, at træernes placering bliver meget nøje planlagt, således at de enten følger pladsens anlæg og arkitektur, eller at de placeres med en klar ide om at indramme bygningers indgangspartier eller andre arkitektoniske træk. En ”tilfældig” placering uden en klar forudgående kulturhistorisk analyse af stedet må vi på det kraftigste fraråde. Det er nødvendigt, at kommunen ikke bare forholder sig til byens ”gulve”, men også inddrager facaderne i planlægningen, således at den grønne planlægning sker i tre dimensioner. I illustrationsmaterialet mangler vi at se indikationer på en sådan indsigt og omhyggelighed.

Der er gadeforløb, hvor man helt bør afstå fra at plante træer. Det er intet gyldigt argument, at træerne er ”små”. Begrebet ”grønne forbindelser” er hentet fra byplanlægningens overskudslager, og det skal ikke med vold og magt trækkes ind i en middelalderby, hvor der er andre ting på spil end i

parcelhusområder. Heldigvis ser vi i oplægget en vis varsomhed med at foreslå træer i gadeforløbene.

Ideen med at tillade en mere eller mindre selvforvaltet gadefacadebegrønning må vi tage helt afstand fra og på det kraftigste fraråde. Stokroser, efeu, figentræer m.v. i plantehuller har intet at gøre på og ved gadefacader i et kulturhistorisk vigtigt miljø som København. Det vil utydeliggøre og udviske kulturarvens kendetegn. Den slags borgerforvaltede begrønninger er egnet til arkitektur og praksis for eksempel i tæt-lav bebyggelser i omegnen, men det er ikke grønt element, som skal ind i middelalderbyen. Det er ikke et gyldigt argument, at beboerne synes, at det er ”hyggeligt” eller ”pænt”.

Der er også et funktionelt problem med gadefacaders begrønning. Københavns Kommune foreslår dem anlagt i områder, som har et aktivt værtshusliv. Mon ikke plantehullerne bliver til kommunale urinaler? Fuldmandsadfærd er slem nok i forvejen, inviter ikke til at gøre problemet værre.

Facadebegrønning på gårdfacaderne er derimod en god mulighed for at opnå en mere intim byrumskarakter, der inviterer til ophold. I gårdrummene giver det mere mening at tillade en vis selvforvaltet praksis.

Kommunen har en vigtig rolle for at stadfæste regler om det grønne element i lokalplaner. Københavns Kommune mangler tidssvarende lokalplaner for middelalderbyen. Når man lægger bestemmelser om bevaring og beplantningsmuligheder ind i lokalplaners får nuværende og kommende ejere et beslutningsgrundlag og en retssikkerhed. Det er også kommunens opgave at sikre, at ikke-planlagt beplantning fjernes eller tilpasses. Endelig skal kommunen vedligeholde byens gade- og pladstræer, så de helhedsmæssigt fremstår smukt og i harmoni med facadeforløb, pladsarkitektur og diverse gadeinventar.

Kommunen har taget et vigtigt skridt, men udmøntningen bør tage kulturhistorien endnu mere ind. Begrønning skal understøtte og ikke modsige kulturhistorien. Kommunen opfordres til at involvere ikke bare borgerne, men også den ypperste ekspertise på dette område.

Svar til: Høring 57262 af: Marinus Sørensen

APPLICATION DATE
24. september 2022

SVARNUMMER
149

INDSENDT AF
Marinus Sørensen

BY
København

POSTNR.
1209

ADRESSE
Badstuestræde 18E 2th

HØRINGSSVAR

Kære Københavns kommune

Jeg har noteret at I vil nedlægge rigtig mange parkeringspladser, hvilket vil skade mig ret meget. Vi har købt lejligheden i Badstuestræde i 2017. Jeg har elbil, så jeg ikke forurener ret meget. I vil gøre det meget vanskeligt for mig, at bruge bilen hvilket jeg ikke synes er fair. Jeg er nu 71 år og med tiden får jeg gangbesvær.

Jeg kan ikke se, at der etableres alternative parkeringsfaciliteter for mig

Man skulle ikke tro, at beslutningstagerne bor i indre by

Jeg kan godt forstå, at man vil minimere trafikken i indre by, men det kan man gøre ved at lave det ret vanskeligt for gennemkørsel.

Jeg kan ikke forstå, at man ikke giver beboere (med beboer licens) fortrinsret frem for udefra kommende. Altså parkering forbeholdt for beboere med beboerlicens. Derved ville beboernes parkeringsproblem være løst og kommunen vil tage hensyn til dens beboere.

Håber, at dette indput vil blive hørt og taget til efterretning.

Hilsen

Marinus Sørensen

Svar til: Høring 57262 af: Claus Fritzsche

APPLICATION DATE
24. september 2022

SVARNUMMER
148

INDSENDT AF
Claus Fritzsche

BY
København K

POSTNR.
1208

ADRESSE
Kompagnistræde 12

HØRINGSSVAR

Vi som bor her i middelalderbyen synes at hensynet til borgerne boende i Middelalderbyen er fraværende.

En by som København skal fungere på borgernes/indbyggernes præmisser, hverdagen skal kunne fungere, beboere skal kunne parkere deres bil tæt på områderne hvor de bor.
Der skal ikke nedlægges/flyttes p-pladser, men laves flere, fordi en bil der har fundet en plads ikke forurener, det gør biler der leder efter plads

Kommunen vil gøre ”trængslen” mindre, hvorfor har man så gjort det gratis for alle el-biler at parkere, også ”ikke beboere”?? De må endda parkere gratis hvor beboerlicensen ikke gælder i rød zone i dagtimerne (prikgaderne)

Det ender med vi ”sander til” i el-biler det er jo billigere at køre i egen bil end med den offentlige trafik, og så skal de ikke betale for parkering. Det burde koste det samme at parkere med en el-bil som med en almindelig bil, den optager jo også en plads

Husk at en el-bil også forurener alt efter hvordan den strøm den kører på er lavet!
Se her:
Elproduktion fra vedvarende energi, der omfatter el fra vind, vand, sol, biogas, biomasse og den bionedbrydelige andel af affald, betragtes som CO_2 neutralt, men udgjorde kun 19% af brændslet i 2021, resten 81% var atomkraft (16%) naturgas (27%) olie (3%) kul og brunkul (35%)
se eldeklarationen for 2021 https://orsted.dk/erhverv/el/love-og-regler/eldeklaration

Nej tak til flere bænke, der er rigeligt

Svar til: Høring 57262 af: Jørgensen

APPLICATION DATE
24. september 2022

SVARNUMMER
147

INDSENDT AF
Jørgensen

BY
København K

POSTNR.
1452

ADRESSE
Teglgårdstræde 10

HØRINGSSVAR

Vi støtter *ikke* forslaget om nedlæggelse af parkering i middelalderbyen. Det er ikke i beboernes eller Københavns Kommune interesse at lave middelalderbyen om til en ”hulumhej-fest-bydel” med uendelige nattelige fester, og fulde folk som bliver hængende i byrummet til gene for nattesøvn i alle ugens dage. Den nuværende udvidede mulighed for at cafeerne kan lade stole og borde stå udenfor på fortovet og små stykker af vejen, betyder at der i nattens løb er forsamlinger af fulde folk, der råber, synger, snakker højt, spiller musik og skændes højlydt. Der samles grupper af mennesker i både weekender og på *alle* hverdage. Tidligere var der relativ ro på hverdage i kvarteret, det er ændret og bliver forstærket med forslaget om, at hele kvartet skal være en stor ”forlystelsespark”, - det er total misforstået. Det er ikke i orden, at os som bor her, skal agere statister i en politisk vision, som vi ikke selv har valgt…

Vi støtter selvfølgelig og helhjertet, alle de årlige store arrangementer som afvikles i bydelen med parader, fest, sport mv., hvor gaderne er lukkede og bilerne er flyttet. Det er skønt og vigtigt. Samtidigt, er det også rart, at kvarteret bliver sig selv igen efterfølgende, hvor gaderne bliver åbnet og bilerne kommer tilbage.

Middelalderbyen er charmerende fordi cafeer, restauranter, barer, butikker og beboere *og biler* sameksisterer. Vi skaber netop sammen den levende by, som i dag er velbesøgt af alle der bruger København, og som millioner af turister oplever og finder inspirerende. Biler og parkering er en del af bybilledet, det er vigtigt for butikker, erhverv og os, som bor her. Det giver trykhed, at der falder ro over kvarteret om aftenen og natten, at man kan parkerer på gaden letter dagligdagen, præcis som for resten af den danske befolkning. Kvarterets børn skal være trygge og have deres nattesøvn i fred!

Kære politikere, - lad vores bydel være i fred!

Svar til: Høring 57262 af: Mette Malene Langkilde

APPLICATION DATE
24. september 2022

SVARNUMMER
146

INDSENDT AF
Mette Malene Langkilde

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Jorck Ejendomsselskab

BY
Kgs. Lyngby

POSTNR.
2800

ADRESSE
Baunehøjvej 25, 2 tv

HØRINGSSVAR

Jeg gør rent på Jorck Ejendomsselskab og har brug for at kunne parkere ved parkeringspladsen Dyrkøb overfor Vor Frue Kirke. Jeg bruger kun parkeringspladsen for at kunne passe mit arbejde, i forvejen er P-Pladser til almindelige biler halveret. Når jeg skal ind til Kbh. for at hygge mig tager jeg altid det offentlige men når jeg skal arbejde har jeg brug for at kunne tage Rene klude, sække, rengøringsmidler osv. med og det kræver at man kan parkere i byen for at passe sit arbejde. Det kan simpelthen ikke passe at man snart ikke kan parkere nogen steder, tænker i på alle de virksomheder som har brug for de forskellige servicefag i deres virksomheder? Jeg er derfor klart imod nedlæggelse af P-pladser.

Svar til: Høring 57262 af: Ann Seemann

APPLICATION DATE
23. september 2022

SVARNUMMER
145

INDSENDT AF
Ann Seemann

BY
København V

POSTNR.
1556

ADRESSE
Dantes Plads 3,4

HØRINGSSVAR

Jeg vil være uhyre taknemmelig, hvis TMU vil starte med at få en oversigt over hvor mange private p-kældre, der allerede er i indre by. Det kan ikke være rigtig at kommunen henholder sig til at de ikke kender omfanget af private p-kældre, men insisterer på at ville bygge en ny under Dantes Plads uden at kende omfanget af de 5-6000 –private p-pladser, der allerede ligger inden for en radius af 1 km.

Jeg synes også at det vil være en god ide hvis TMU vil:

a) Undersøge hvorfor så mange p-kældre står tomme i Indre by. Finde ud af, hvordan man får

københavnerne til at lære at anvende de eksisterende p-kældre, så det giver mening at undlade at

bygge yderligere p-kældre.

b) For et par uger siden (24.08.) var jeg til borgermøde på Rådhuset og fik præsenteret det nye forslag til Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen 2022. I flg. den plan, så repræsenterer Dantes Plads og Vester Voldgade i dag præcis det, man ønsker at fremme i resten af Middelalderbyen:

- Byrum, der fortæller om egenart og kulturarv
- Bedre balance i bylivet mellem kultur-, erhverv- og hverdagsliv
- Mere plads til fodgængere og cyklister
- En grønnere natur

Hvis man undlader at bygge en p-kælder på Dantes Plads, vil man bevare:

- En plads, der kan være en rollemodel for hele gennemførelsen af ’Byrumsplan for Middelalderbyen
- 2022’
- En fredeliggjort og renoveret Vester Voldgade (VV), hvor der er plads til skolebørn og

institutions-børn i nærområdet samt til de flere hundrede skolebørn fra hele Danmark, der dagligt passerer Dantes Plads og Vester Voldgade for at besøge områdets mange museer.
- En stor cykelfremkommelighed op og ned ad hele Vester Voldgade og Lille Langbro, den nye cykelbro mellem VV og Amager.
- Dantes Plads, med et veletableret nærmiljø:
    - En grøn perle, hvor mange børn, beboere og turister hver dag passerer, leger og opholder sig
    - En lille kunstplads, som Brygger Jacobsen for 100 år siden forærede københavnerne, for at fremhæve og bevare den smukke kunstakse imellem Glyptoteket, Nationalmuseet til Christiansborg.

Jeg håber inderligt, at TMU vil se velvilligt på og tage initiativ til at få omgjort beslutningen om p-anlæg på

Dantes Plads og bevare en velfungerende akse i den ånd, som Brygger Jacobsen i sin tid anlagde pladsen i.

Svar til: Høring 57262 af: Kjeld Allan Thrane Larsen

APPLICATION DATE
23. september 2022

SVARNUMMER
144

INDSENDT AF
Kjeld Allan Thrane Larsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Rådet for bæredygtig trafik

BY
København N

POSTNR.
2200

ADRESSE
Nørrebrogade 39, 1. tv

HØRINGSSVAR

Som repræsentant for Rådet for bæredygtig trafik har jeg ved adskillige lejligheder, specielt i følgegruppen, påpeget en alvorlig mangel ved planforslaget: afgrænsningen af Middelalderbyen og derved planens uambitiøse tackling af vort samfunds overordnede problemstilling, klimakrisen. Den fysiske afgrænsning betyder, at de store gennemkørende veje for pendlertrafikken er udtaget af Middelalderbyens geografi, herunder Bremerholmgennembruddet, Stormgade og Ring 2. Derudover har man behændigt udskåret Dantes Plads og dele af Vester Voldgade for at tilgodese konstruktionen af et overflødigt underjordisk p-anlæg.

MATERIALE:
middelalderbyen hoeringssvar.pdf

RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv
2200 København N
www.baeredygtigtrafik.dk

København den 23. september 2022

Høringssvar vedrørende Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen

Således beskrives formålet med byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen:

Byrums- og trafikplanen bygger på anbefalingerne fra en borgersamling om Middelalderbyen, som blev gennemført i 2019, og indeholder fire temaer med følgende målsætninger: 1) Byrum der fortæller, 2) Bedre balance i bylivet, 3) En grønnere Middelalderby og 4) Mere plads til fodgængere og cyklister.

Rådet for bæredygtig trafik vil i dette høringssvar undlade at rose de mange gode takter i det forliggende planforslag Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen. Jeg er som medlem af Indre By Lokaludvalg og bestyrelsesmedlem i Miljøpunkt Indre By & Christianshavn ganske indforstået med de høringssvar, som er indsendt af lokaludvalg og miljøpunkt.
Jeg vil i stedet for koncentrere mig om overordnede mangler ved planforslaget. Disse mangler er forbundet med den ærgerlige praksis, at kommunens forvaltninger i for ringe omfang koordinerer arbejdsindsatser ved udarbejdelse og fremlægning af planforslag. I tilfældet med planforslaget for Middelalderbyen gælder det eksempelvis den manglende indsats mod reduktion af ulemperne ved nattelivet, problemerne forbundet med den ændrede befolknings sammensætning i bydelen, og det problem, som jeg vil koncentrere mit høringssvar om, nemlig den manglende indsats for at reducere biltrafikkens CO2-udslip og biltrafikkens følgevirkninger i form af luftforurening og støj.

Jeg har som repræsentant for Rådet for bæredygtig trafik ved adskillige lejligheder, specielt i følgegruppen, påpeget en alvorlig mangel ved planforslaget: afgrænsningen af Middelalderbyen og derved planens uambitiøse tackling af vort samfunds overordnede problemstilling, klimakrisen.

Den fysiske afgrænsning betyder, at de store gennemkørende veje for pendlertrafikken er udtaget af Middelalderbyens geografi, herunder Bremerholmgennembruddet, Stormgade og Ring 2. Derudover har man behændigt udskåret Dantes Plads og dele af Vester Voldgade for at tilgodese konstruktionen af et overflødigt underjordisk p-anlæg.

Den manglende klimaambition ved at undtage den gennemkørende trafik og bygning af flere p-pladser i et nyt underjordisk p-anlæg burde sættes endnu mere i fokus i og med, at Københavns Kommune nu officielt har erklæret, at det er umuligt at realiserer klimaplanens målsætning om CO2-neutralitet i år 2025. CO2-udslippet fra biltrafikken vil udgøre en stadig stigende andel af Københavns kommunes CO2-udslip frem mod 2025. Gennemføres det skitserede planforslag vil Middelalderbyen som konkvens af den gennemkørende trafik ikke opleve noget nævneværdigt bidrag til Københavns målsætning om CO2-reduktion, og Middelalderbyen vil fortsat være en af kommunens mest belastede bydele hvad angår luftforurening.

Den ovenstående udskrivning af dele af vejsystemet fra Middelalderbyens geografi sættes endnu mere i fokus ved den valgte model for en Østlig Ringvej, som fremgår af den igangværende VVM-høring Strategisk miljøvurdering Østhavnen, nemlig den model som bygger på ingen brugerbetaling og ingen trafiksanering af Indre By inden år 2035.

Jeg støtter fuldt og helt op de heroiske anstrengelser fra beboerforeningen Dantes Plads om at omgøre den politiske beslutning om anlæg af et overflødigt underjordisk p-anlæg under den populære Dantes Plads midt på aksen mellem Glyptoteket og Dantesøjlen på den ene side og Christiansborg på den anden side.

Jeg vil afslutte RBT's høringssvar med et citat fra en af beboerne på Dantes Plads, som burde få de centrale politiske beslutningstagere til at vågne op, tage affære og ændre på en utidssvarende beslutning.

"Planen om at gøre Middelalderbyen næsten bilfri er meget prisværdig. MEN, det er et overgreb af format, når Teknik- og Miljøforvaltningen med en streg på bykortet tegner Dantes Plads ud ad Middelalderbyen, støtter anlæggelse af Q-parks p-kælder til 214 biler på Dantes Plads med ind/udkørsel hen over den meget benyttede gang- og cykelpassage - Vester Voldgade - fra Rådhuspladsen til Lille Langebro og Christianshavn.

Stop den p-kælder og dermed en stor CO2-belastning af Middelalderbyen og benyt i stedet de talrige ledige p-pladser rundt om i centrum. De er dyre, javist, men flere pladser bliver ikke billigere og tiltrækker flere biler = forurening. Brug kræfterne på det, der allerede eksisterer, og gør noget effektivt for delebilerne.

Lad os huske, at København er udnævnt til UNESCO's Verdens arkitekturhovedstad 2023. Det skulle nødigt blive fejret med ødelæggelse af et af byens smukkeste byrum mellem Glyptoteket og Nationalmuseet. Der skal værnes om byens perler! Og de fredeliggjorte områder!"

Jeg har svært ved at se, hvordan forslaget til Byrums- og trafikplan på det overordnede niveau lever op til målsætningerne i planforslagets fire temaer.

Mvh

Kjeld A. Larsen
næstformand i Rådet for bæredygtig trafik

Svar til: Høring 57262 af: Stefanie Høy Brink

APPLICATION DATE
23. september 2022

SVARNUMMER
143

INDSENDT AF
Stefanie Høy Brink

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Københavns Museum

BY
København V

POSTNR.
1555

ADRESSE
Stormgade 20

HØRINGSSVAR

Se venligst vedhæftede høringssvar.

MATERIALE:
hoeringssvar fra koebenhavns museum ang. byrums- og trafikplan for middelalderbyen.pdf

KØBENHAVNS MUSEUM
MUSEUM OF COPENHAGEN

STORMGADE 20
1555 KØBENHAVN V
WWW.COPENHAGEN.DK

KØBENHAVNS KOMMUNE
KULTUR- OG FRITIDS-FORVALTNINGEN
HISTORIE & KUNST

23.09.2022

Vedr. Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen

Københavns Museum har modtaget materiale vedrørende ovennævnte forslag og har gennemgået sagen med henblik på vurdering af de kulturhistoriske forhold.

Museet er meget positive over for planen om at integrere formidling med byudvikling og ser frem til den videre proces og udførelse. Forslaget rummer mange spændende perspektiver og ideer og museet bidrager gerne med sparring og et fortsat godt samarbejde om planerne.

Bemærkninger vedr. arkæologi
Middelalderbyen er kulturarvsareal af national betydning og det må forventes, selv ved mindre jordarbejder, at der er en høj sandsynlighed for at påtræffe væsentlige fortidsminder, der vil kræve en arkæologisk undersøgelse, inden de må fjernes.
På baggrund af konkrete planer om jordarbejdet på de enkelte områder, vil museet kunne bidrage med en vurdering af sandsynligheden for at påtræffe fortidsminder. Museet vil derfor gerne kontaktes i god tid før der finder jordarbejde sted.
Hvis der ved jordarbejder i forbindelse med anlægsarbejder påtræffes arkæologiske levn, skal Københavns Museum kontaktes omgående. På baggrund af fundene vil museet vurdere, om levnene er af en sådan karakter, at de skal registreres inden bortgravningen. I fald fundene vurderes af væsentlig karakter vil jordarbejdet blive standset midlertidig (jf. museumslovens § 26).

Københavns Museum står altid gerne til rådighed for en vurdering af kommende anlægsarbejder med henblik på forud for anlægsarbejdets iværksættelse at afklare behovet for en arkæologisk forundersøgelse på projektarealet. En afklaring af de aktuelle arkæologiske interesser vil som regel kunne forhindre en midlertidig standsning af igangværende arbejde.

Med venlig hilsen

Stefanie Høy Brink
Museumsinspektør
Etnolog
Københavns Museum

Lena Diana Tranekjer
Sagsansvarlig
Arkæolog
Københavns Museum

Svar til: Høring 57262 af: Hanne

APPLICATION DATE
23. september 2022

SVARNUMMER
142

INDSENDT AF
Hanne

BY
København K

POSTNR.
1204

ADRESSE
Magstræde

HØRINGSSVAR

Jeg støtter høringssvar nr. 113.

Svar til: Høring 57262 af: Jens Christian Berner

APPLICATION DATE
23. september 2022

SVARNUMMER
141

INDSENDT AF
Jens Christian Berner

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Egmont

BY
København K

POSTNR.
1148

ADRESSE
Vognmagergade 11

HØRINGSSVAR

Høringssvar – Udvikling af Middelalderlandsbyen

Idet vi takker for henvendelsen og muligheden for kommentering, vil vi hermed give vores mening til kende om Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen.

Overordnet kan vi kun bifalde målsætningen med at skabe et byrum der giver bedre balance i bylivet, en grønnere Middelalderby og bedre forhold for fodgængere og cyklister.

Målsætningerne ligger fint i tråd med Egmont egne ønsker for en fremtidig udvikling og vi kan særligt tiltræde udlægningen af Pilestræde med separat kørebane, fortov, cykelparkering, muligheder for at åbne stueetagerne op samt opgradering af Nina Bangs Plads. Egmont deltager gerne i udviklingen af Nina Bangs plads med hensyn til at skabe en grøn oase, et trygt og aktivt byrum.

Vi læser naturligvis afsnittet i planen omkring implementering med stor interesse, idet formuleringen og intentionen giver os som bygningsejere mulighed for at præge den nærmere udformning og detaljering af tiltagene.

Egmont og vores lejere i Gutenberghus har desværre også oplevet den voksende og ukurante parkering af cykler på gader og fortove som desværre nu er blevet så stort et problem for byens borgere og handlende, at vi henstiller til at kommunen tænker nye tanker for at løse dette store problem. Egmont opfordrer kommunen til at overveje en cykelbøde ordning og/eller en udvidet adgang for bygningsejere til at fjerne cykler der henstår ulovligt. Ulovlig parkering af cykler forhindrer dels adgang til vores ejendomme, dels problemer for brandveje. Der mangler decideret cykelparkeringsarealer og Egmont ønsker at indgå i en dialog med kommunen om muligheden for at omdanne nogle af vores bil parkeringspladser i vores kælder til en cykelparkeringskælder – muligvis med offentlig adgang mod betaling af et abonnement. En sådan løsning vil være en støtte til omstillingen til en grønnere by med flere cykler end biler.

Herudover oplever vi desværre også et stigende problem med cigaretter og skod som vi også gerne vil i dialog med kommunen omkring. Vi har selv tænkt at en form for pant ordning, hvor rygere skal aflevere 20 skodder for at købe en ny pakke cigaretter eller at der betales pant for skodder, hvilket kunne være modeller for at rygerne rydder op efter sig selv.

Med venlig hilsen

Jens Christian Berner

General Manager, Egmont Real Estate

Egmont Ejendomsadministration A/S

Vognmagergade 11 | 1148 København K | Danmark

CVR 84 85 35 18

EGMONT

Svar til: Høring 57262 af: Ulrik Grathwohl

APPLICATION DATE
22. september 2022

SVARNUMMER
140

INDSENDT AF
Ulrik Grathwohl

BY
København K

POSTNR.
1115

ADRESSE
Klarebodrne 14,4

HØRINGSSVAR

Erhvervsparkering.

Overordnet kan jeg kun bifalde idéerne som kommer til udtryk i planen. Middelalderbyen trænger virkelig til konsistent trafikplanlægning, og nu med metroen burde tiden være kommet. Jeg skal blot komme med en kommentar på detailniveau. Det drejer sig om erhvervsparkering.

Jeg har i en menneskealder boet og drevet forretning i Klareboderne. Denne gade består, på den ene side, af en række små velholdte borgerhuse fra midten af 1700-tallet der alle har butik i nederste etage og almindelig beboelse i de øvre. Forholdene i dag byder på et enkeltflise-fortov og derefter en mur af parkerede biler, oftest så velparkerede at man ikke kan klemme sig imellem. De parkerede større biler lukker lyset ude fra stueetagerne, og alle gør de gaden ufremkommelig for fodgængere. Det er i dag en udfordring at drive forretning med det smalle fortov og en konstant række parkerede biler. Vi havde håbet på en forbedring.

Nu ser jeg så i planen, at man agter at bibeholde erhvervsparkering i den ende af Klareboderne som ligger nærmest Pilestrædet.

Det er ikke godt at bryde den ensartede husrække op og give de erhvervsdrivende i de tre berørte ejendomme forringede vilkår i forhold til resten af gaden. Jeg vil henstille at placeringen af erhvervsparkeringspladser genovervejes, så den ikke kommer til at modvirke de små gaders særlige karakter

Erhvervsparkering, som den udfolder sig i dag i min gade, er biler på gule nummerplader der holder parkeret i mange timer, gerne hele dagen. Det er meget sjældent ren af- og pålæsning. Jeg vil anbefale at man gentænker kategorien ”erhvervsparkering”, at man definerer de forskellige behov for erhvervsparkering, adskiller af- og pålæsning af varer fra håndværkeres behov for længerevarende parkering. Man bør give mulighed for varelevering i et afgrænset tidsrum samt for at håndværkere enkelt kan søge og få lejlighedstilladelser i forbindelse med opgaver. Dertil behøves ikke i forvejen afsatte erhvervsparkeringspladser i de små og sårbare gader. En reserveret ”erhvervsparkering” bør være målrettet omlæsning fra større lastbiler og derfor placeres hvor de store biler kan manøvrere uden fareforvoldelse og besvær.

Jeg skal også udtrykke min støtte til de mange høringssvar der advarer mod at den frigjorte plads overtages af restaurationers udeservering. Det må da snart være tydeligt for rådhuset, at gener fra nattelivet er et meget alvorligt problem for beboerne.

Svar til: Høring 57262 af: Henriette Elmer

APPLICATION DATE
22. september 2022

SVARNUMMER
139

INDSENDT AF
Henriette Elmer

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Hovedstadens Beredskab

BY
København V

POSTNR.
1553

ADRESSE
Bag Rådhuset 3

HØRINGSSVAR

Vedr. høringssvar til Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen

Hovedstadens Beredskab ønsker at afgive nedenstående høringssvar til fremsendte Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen af 28. juni 2022 fra Københavns Kommunes Teknik- og miljøforvaltning med journ. Nr. 2022-0133806-4.

Hovedstadens Beredskab har af høringsmaterialet for Byrums- og trafikplan for middelalderbyen noteret sig, at man med planen ønsker markant færre gadeparkeringspladser for biler end i dag, og at der åbnes op for muligheden for at områdets gader og pladser kan disponeres på ny.

Middelalderbyens smalle og krogede gadeforløb medfører som udgangspunkt særlige forhold for beredskabet i forhold til fremkommelighed og mulighed for at etablere en effektiv og forsvarlig brandredning og slukning.

Ændres indretning og anvendelse af gader og pladser henstiller Hovedstadens Beredskab, at ændringerne ikke påvirker eksisterende byggeris brandmæssige forhold ved at besværliggøre muligheden for beredskabet i at tilvejebringe nødvendig brandredning og slukning. Man bør i planlægningsarbejdet være opmærksom på hensynet til redning og slukning ved indretninger af vejarealer og pladser med træer, bredere fortove, vareleveringspladser, fartdæmpende foranstaltninger, cykelparkeringer mv. Ligeledes sikre, at der er mulighed for adgang for beredskabets stigemateriel til gårdrum o.lign. fra vejarealer og pladser.

De valgte løsninger til indretning og anvendelse af vejarealer og pladser skal derudover sikre mulighed for, at beredskabet hurtigt og uhindret kan fremføre køretøjer og mandskab, idet der planlægges med tilstrækkelig god fremkommelighed, gode udstigningsforhold fra køretøjerne og en god beskaffenhed af underlaget ved brandveje og brandredningsarealer til fremføring og opstilling af stigemateriel mv.

Hovedstadens Beredskab kan af høringsmaterialet ikke tage endelig stilling til om de konkrete ændringsforslag påvirker beredskabets mulighed for brandredning og slukning, da materialet blandt andet ikke er målbart og ikke angiver de nøjagtige placeringer af redningsåbninger i eksisterende byggeri. Det videre planlægningsarbejde med indretning af veje og pladser bør i videst muligt omfang følge de principper, som er beskrevet i nuværende byggelovgivning omkring redningsberedskabets indsatsforhold, for derved at tilbyde størst mulig sandsynlighed for at redning af personer ved beredskabets stigemateriel og slukning lykkes.

Hovedstadens Beredskab står til rådighed, såfremt der er spørgsmål til beredskabets høringssvar og opfordrer til dialog, når nærmere ønsker for planer foreligger og inden de implementeres.

Svar til: Høring 57262 af: Rasmus Elverdam

APPLICATION DATE
22. september 2022

SVARNUMMER
138

INDSENDT AF
Rasmus Elverdam

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Magasin du Nord

BY
København K

POSTNR.
1095

ADRESSE
Kgs. Nytorv 13

HØRINGSSVAR

Hermed vedhæftet høringssvar fra Magasin du Nord

MATERIALE:
september 2022 - hoeringssvar - forslag om byrums- og trafikplan for middelalderbyen - koebenhavns kommune.pdf

Magasin

September 2022 - Direktionen

Teknik- og Miljøforvaltningen
Plan, Analyse, Ressourcer og CO2-reduktion
Postboks 348
1503 København V

Høring om byrums- og trafikplan for Middelalderbyen

Magasin du Nord byder Forslaget velkommen og ser gode momenter i f.eks. omlægning af Lille Kongensgade til gågade, nedlæggelse af p-pladser i terræn i samme gade, samt fokus på bedre udnyttelse af cykelparkering.

Vi skal henlede opmærksomheden på 3 forhold omkring varelevering, cykelparkering og lukning for kørende trafik fra Højbro plads til Bremerholm.

Varelevering
Dele af Laksegade gøres ifølge forslaget til gågade uden adgang for kørende trafik. Magasin skal understrege vigtigheden af at kunne opretholde uhindret adgang for varelevering m.v. via Vingårdstræde 8, samt Vingårdstræde 4, hvor sidstnævnte er beliggende i den del af Vingårdstræde, der foreslås omdannet til gågade.

Det er nødvendigt, at der fortsat tillades kørsel med store lastbiler via Laksegades fulde længde til Vingårdstræde, da der ikke er plads til kørsel med store lastbiler via Asylgade.

Tidspunkt for varelevering begrænses fremefter til levering før kl. 11:00. Det er vigtigt, at der også fremefter gives mulighed for varelevering efter kl. 11, da der allerede er ganske massiv trafik i dag, og da den kortere leveringstid forøger risiko for trafikpropper i løbet af morgen og formiddag.

Det er afgørende for driften af stormagasinet, at der fortsat i vist omfang kan ske også andre leveringer uden for det foreslåede tidsrum. Således er der behov for at kunne opretholde adgang for håndværkere og andre, der udfører arbejder på adressen, herunder leverer materialer til brug for udførelse af disse arbejder. Tilsvarende er det nødvendigt – i hele forretningens åbningstid – at kunne levere pakker til kunders afhentning i forretningen, f.eks. via click & collect service, samt råvarer til partnere der sælger og/eller forarbejder fødevarer.

Vi har med glæde noteret os, at spørgsmålet om vareleveringer indgår i de planlagte tværgående projekter og imødeser dette samarbejde.

Cykelparkering
Magasin byder Forslagets fokus på ”hensynsfuld” cykelparkering velkommen. Baseret på hidtidige erfaringer er det afgørende for at få succes, at der etableres særlige områder for langtidsparkering og at disse placeres uden for højaktivitetsområder. Til sidstnævnte hører områderne omkring Magasins forretning, herunder Metro-torvet. Det er afgørende, at cykelparkeringspladser i

højaktivitetsområderne - der er møntet på at servicere de kunder, der løbende benytter forretninger og aktiviteter i områderne - ikke blokeres af langtidsparkerede cykler.

For at sikre optimal og hensynsfuld udnyttelse af "bruger-parkeringspladser" i højaktivitetsområder, er det vigtigt at myndigheder og andre ejere af cykelparkeringsarealer gives rettigheder til at sikre, at cykler holder rigtigt og ikke er til gene for gående og kørende trafik, samt gives rettighed til at foranledige cykler flyttet ved myndighedernes hjælp, i det omfang disse efterlades i længere periode eller ligefrem efterlades permanent i cykelstativerne. Med forslaget må antallet af cykler antages at stige markant i bybilledet og det er derfor nødvendigt - for at sikre den nødvendige mobilitet og fleksibilitet - at bruger-parkeringspladser benyttes korrekt.

Vi har noteret os, at Forslaget forudsætter at hele for-pladsen foran Magasin (Metro-torvet) udlægges til "trafikplads" og dermed friholdes for kommercielle aktiviteter. En sådan forudsætning betyder, at Magasin og andre erhvervsdrivende fratages muligheden for – som det er tilfældet i dag - at afvikle kommercielle aktiviteter og events på dele af arealet. Det finder vi ikke hensigtsmæssigt og må fastholde, at der opretholdes mulighed for kommerciel udnyttelse af en del af arealet, og i det mindste sådan som det har været praktiseret hidtil.

I tillæg til ovennævnte henleder vi endvidere opmærksomheden på, at Magasin råder over et areal på Metrotorvet, der ligger mellem Magasins 2 indgange og ca. 10 meter ud fra facaden. Dette areal kan ikke indgå som del af trafikpladsarealet og skal være reserveret til Magasins egne aktiviteter, ligesom placering af cykelparkering skal ske med respekt heraf.

Magasin imødeser inddragelse i tværgående projekt om cykelparkering, således at der også kan tages højde herfor.

Lukning af kørende trafik fra Højbro plads til Bremerholm
Det er med stor bekymring, at Forslaget opererer med afskæring af kørende trafik mellem Højbro Plads og Bremerholm. Gennemføres forslaget vil det betyde, at adgangen til Magasins parkeringshus beliggende på Bremerholm, vil blive afskåret fra trafik, der kommer sydfra, hvilket uomtvisteligt vil påvirke stormagasinets og særligt p-husets omsætning i ikke uvæsentlig grad. Det vil alt andet lige skabe forøget koncentration af trafik gennem den i forvejen hårdt pressede Kristen Bernikows Gade og Bremerholm samt sidegader hertil, da dette vil være eneste adgangsvej til de p-huse, der er koncentreret i området og som har tilkørsel via Kristen-Bernikows Gade og Bremerholm. Med forslaget fjernes mange p-pladser fra indre by. Forslaget opererer med en forudsætning om, at der ved omlægning af trafikken skabes god adgang til de dedikerede eksisterende og kommende parkeringshuse – i og uden for Middelalderbyen. Med lukningen af trafikken fra Højbro Plads til Bremerholm, vil adgangen blive stærkt forringet.

Nuværende erhvervsparkeringspladser, samt besøgsplads beliggende på dels, den del af Bremerholm der fører fra Vingårdstræde til Laksegade, dels pladser på den del af Vingårdstræde der fører fra Asylgade til Bremerholm (i alt 6 pladser), skal opretholdes, da en væsentlig del af brugerne af disse pladser foretager driftskritiske arbejder i bl.a. Magasin.

september_2022_-_hoeringssvar_-_forslag_om_byrums-_og_trafikplan_for_middelalderbyen_-_koebenhavns_kommune.pdf

Magasin

September 2022 - Direktionen

Med venlig hilsen

Frederik G. G. G Nielsen
Retail Director

A/S TH. WESSEL & VETT, MAGASIN DU NORD, VINGÅRDSTRÆDE 6, 1095 KØBENHAVN K
TELEFON 33114433, TELEFAX 33933914, CVR NR. 58191213

Svar til: Høring 57262 af: Helen

APPLICATION DATE
22. september 2022

SVARNUMMER
137

INDSENDT AF
Helen

BY
Köbenhavn K

POSTNR.
1220

ADRESSE
Frederiksholmskanal

HØRINGSSVAR

Jeg støtter høring 56 . Find en em alternativ løsning. Hvis man bare fjerner 70-75% av p pladser før os beboer skaber man bare flere problemer (unødvendige som jeg ser det)

Svar til: Høring 57262 af: Birgitte Brems

APPLICATION DATE
22. september 2022

SVARNUMMER
136

INDSENDT AF
Birgitte Brems

BY
København K

POSTNR.
1123

ADRESSE
Gothersgade 161

HØRINGSSVAR

Jeg bor i Indre By, men uden for middelalderbyen. Jeg er afhængig af vores bil for at komme på arbejde, og dermed også af parkering. Ved at nedlægge SÅ mange pladser i middelalderbyen, uden at anlægge nye parkeringsanlæg, så vil parkeringssituationen for os lige udenfor bliver endnu dårligere. Hvis den bliver det, vil vi blive tvunget til at flytte.

En by uden adgangsforhold og plads til biler skaber en by, hvor kun helt unge og meget gamle mennesker kan bo. Rigtig mange børnefamilier og arbejdende folk er afhængige af en bil. Hvis det er det, man politisk ønsker, så kunne man i det mindste tone klart flag. Men jeg synes det er en rigtig ærgerlig udvikling for Danmarks hovedstad!

Jeg tror der er mange beboere i Indre By, som ikke nødvendigvis bruger deres biler hver dag. Hvis beboerlicenserne virkede til de eksisterende private parkeringsanlæg (og til de nye, som jeg virkelig ikke fatter hvorfor man ikke bygger), så kunne man flytte mange biler fra gaden - inkl. vores i fx weekender eller ferieperioder. Eller hvad med at give adgang til parkering på fx universitets område på og ved Kommunehospialet i aften og weekend? Man KUNNE tænke kreativt og i partnerskaber, fremfor blot at forringe forholdene for hundredevis af københavnere.

Jeg håber, at I vil lytte til mit og mange andres høringssvar.

Mvh. en bekymret københavner

Svar til: Høring 57262 af: Lea Nørtved

APPLICATION DATE
21. september 2022

SVARNUMMER
135

INDSENDT AF
Lea Nørtved

BY
København K

POSTNR.
1209

ADRESSE
Badstuestræde 13, 2sal, 13, 2sal

HØRINGSSVAR
Lad mig starte med at slå fast at jeg ikke er bilist, ikke ejer en bil, elsker min cykel og alle de fortræffelige måder der er via den offentlig trafik, til at komme ud af byen. Ydermere bor jeg til leje, så jeg har ingen bekymring for min ejendomsværdi ift. den udvikling, der er i gang i Indre By, i form af at udvikle den mere og mere til et voksen-Bonbonland, frem for en by hvor der kan bo og leve mennesker, med arbejde, døgnrytmer og nattesøvn som en almindelig selvfølge.

Den politiske drøm er uambitiøs og helt skudt af!

Det har i årevis provokeret mig helt vildt, både på egne og mine medborgeres vegne, at det i Middelalderbyen er stort set umuligt at undgå at begå omkring fem trafikale lovovertrædelser for at komme fra A til B på den mest rationelle og simple måde, og det er fuldstændig ligegyldigt om man at cyklist eller billist. Der er simpelthen en uforskammet måde at behandle borgere på i deres egen bydel. Med det i blodet kan jeg på alle måder kun tage afstand fra meget af forslaget.

Gader og områder hvor der nu står parkeret biler, fungerer i dag (og havde aldrig troet jeg skulle tænke sådan!) som mentale åndehuller, fordi der netop ikke sker noget, og at byen bare får lidt lov til at være, og det har en by i særdeleshed også brug for! At nedlægge så mange parkeringspladser, for at erstatte med grønne rekreative områder, lyder smukt på papiret. Men udover at det fratager både beboere og folk, der arbejder og driver virksomhed i Indre By mulighed for at agere, som de har behov for, for at få en hverdag til at fungere, vil det uden tvivl kun medføre mere uautoriseret ophold og druk på alle tider af døgnet. Hvilket hverken byen, beboerne, ordensmagten eller kommunens renovation har brug for. Det er det samme som at nedlægge en by. En by er et sted hvor mange mennesker lever tæt sammen, og for at dette skal kunne fungere, er det vigtigt at der bliver opretholdt et vist fornuftigt funktionsniveau.

Det skriger til himlen at nedlægge trafikken, alt imens der indføres små åndsvage tivolitoge der kører rundt i gaderne fyldt med voksne mennesker der, døde i blikket, mest af alt ligner softice-zombier. Er det virkelig den ambition politikerne har for en bymidte og en hovedstad? Det er simpelthen så uendeligt sørgeligt og – rent politisk – hamrende uambitiøst!

Der er i store dele af Indre By kæmpe problemer med partybusser og privat boomblast-kørsel. Forbyd i stedet dette og genindfør lukkeloven, så burde der nemt og simpelt kunne komme nogenlunde styr på dele af det voksen-Bonbonland som byen desværre er ved at udvikle sig til.

Det er en rigtig fin idé med flere træer i byen, men dette burde dog kunne løses uden at fjerne parkeringspladser.

Og lad mig til sidst lige kommentere på Teknik- og Miljøborgmesterens groteske tanke om at få lov at åbne private gårdhaver til offentlig adgang, som hun luftede i sin tale til borgermødet den 24. august på Rådhuset:
Gud ske tak og lov, at vores private ejendomsret er grundlovssikret! At have den drøm og ambition om at fratage os vores sidste stille helle er grænseoverskridende provokerende!

Mvh Lea / Badstuestræde.

Svar til: Høring 57262 af: Morten Aagaard

APPLICATION DATE
21. september 2022

SVARNUMMER
134

INDSENDT AF
Morten Aagaard

BY
København V.

POSTNR.
1552

ADRESSE
Vester Voldgade 102, 4.th.

HØRINGSSVAR

Til Politiker i Københavns Kommune mv.

Det er da dejligt at der er interresse for vores middelalderby, men det er mig rigtig kedeligt at erfare at det nu igen skal gå udover bilerne og p-pladser.

Jeg driver bl.a. virksomhed fra min adresse og er stærkt afhægig af at kunne køre rundt i DK ud fra min adresse. Det er problematisk at man nu planlægger at nedlægge yderligere p-pladser i middelalderbyen som i forvejen er stærkt begrænset i p-muligheder. Det vil være meget svært at drive min virksomhed samt generelt at bo uden de p-muligheder der er i dag, og min virksomhed er en attraktiv skatteyder til KK, så det ville efter min vurdering være dumt at presse den ud af byen.

I stedet for at nedlægge p-pladser uden at tænke andre løsninger end så må man bare lade være med at have bil, så må man begynde at tænke anderledes, så skal de p-pladser for alt i verden nedlægges så må man gøre noget for at begrænse udefra kommende biler. Kunne man tænke p-pladser kun for beboerlicens og ikke udefra kommende biler? Kunne man etablere flere el-bilspladser (jeg vil meget gerne skifte diesel bil til el men for få ladepladser), kunne man "tvinge" sig beboeradgangsfri parkering i f.eks. blox altså ikke nu men som fremadrettet krav til en byggetilladelse for et sådan byggeri. Kunne man overbygge banelemmet til stor p-plads osv... Og først når man har dette på plads kunne man påbegynde middelalderbyen for man har løst beboerbehov.

Når det så er sagt, hvorfor skal der være så mange p-pladser til KK biler reserveret ved rådhuset mod brandstationen? Hvorfor er de ikke fri for alle? Hvorfro skal andre lede efter p-plads men ikke medarbejdere der og folk med borgmestertitel?

Hvorfor har man ikke sørget for at p-pladser under Langebro var klar for længe siden? Men måske man skulle lade alle de p-pladser der kommer under Langebro alene være for beboerlicens og ikke udefra kommende biler.

Nu må det være tid til at tænke på bogere som har behov og brug for bil, og ikke kun cykler.

Der er rigtig meget godt i den plan, og det er positivt men men men man kan ikke bare nedlægge p-pladser. Vi kunne jo også slukke for strømme i hele KK mellem kl. 17-18, det vil nok ikke betyde det store for nogle og gøre deres hverdag og liv besværligt!

Jeg håber at man tænker at man ikke bare kan vedtage dette uden løsning på p-problemer er løst inden.

En skuffet og bekymret borger.

Svar til: Høring 57262 af: Beboer - Klosterstræde

APPLICATION DATE
21. september 2022

SVARNUMMER
133

INDSENDT AF
Beboer - Klosterstræde

BY
København K

POSTNR.
1157

ADRESSE
Klosterstræde 8, 2 sal

HØRINGSSVAR

Jeg støtter hørringssvar 124

Svar til: Høring 57262 af: Maiken Wexø

APPLICATION DATE
21. september 2022

SVARNUMMER
132

INDSENDT AF
Maiken Wexø

BY
København K

POSTNR.
1062

ADRESSE
Boldhusgade 2

HØRINGSSVAR

Når man som beboer i Middelalderbyen læser om de forskellige tiltag, rystes man over hvor lidt hensyn til beboerne i området vægtes. Intet sted i planen nævnes der forbedringer som tilgodeser beboerne. Det er svært at forestille sig at man noget andet sted i Danmark ville kunne slippe afstede med at forringe forholdende for beboeren i et ligende omfang uden det ville medføre ramaskrig. Hvis man vil fjerne parkeringspladser i gaden må man da først kigge på hvordan man kan løse parkeringsforholdene for beboerne med flere parkeringskældere. Ellers gør man det stort set muligt for beboere i indre by at have bil. Det undre i det hele taget at man ikke som det første har forsøgt at kigge på hvordan man kan tilgodese beboerne i området, så de kan bakke op om planen. . Planen virker derimod som om den er designet med henblik på at fjerne beboelse fra middelalderbyen og udelukkende fremme oplevelsen af byen for turister og besøgende. Der er ellers meget man kunne tage fat på, så som støj fra beværtninger og det uhæmmede antal affaldsbiler som privatiseringen har medført, affald i gaderne, og de allerede rystende dårlige parkeringsforhold, hvor man som beboer er nødsaget til at fjerne sin bil i tidsrummet mellem kl. 10-17, hvilket resulterer i at man som beboer må affinde sig med et pænt antal parkeringsbøder når man pga sygdom eller andet er nød til at lade sin bil stå.

Som beboere i indre by i gennem det meste af mit liv, vil jeg gerne bakke om om en grønnere by. For at opnå det kunne man starte med at indføre en betalingsring og gøre det sværere for besøgende udefra at køre ind og rundt i byen. Parkeringspladser kunne være forbeholdt beboere og dem der betaler deres skat i byen og bidrager til at gøre den levende. Vi er trods alt ikke så mange og derfor vil man kunne begrænse antalet uden at genere boboerne. Men den slags overvejelser har ikke indgået. Ligeledes er der ingen tale om hvordan flere grønne områder med beplantning kunne gøre det mere atttraktivt at bo i indre by. For mange af os der bor her er det pga meget firkantede fredningsregler umuligt at få opført altaner, selv i vores baggårde og det kunne derfor have været rart hvis man havde overvejet om der skal kigges på nogle af de fredningsregler, samt i det hele taget at tænke over hvordan beboerne i indre by kan få mere adgang til grønt, både til ophold og som udsigt.

Som planen er nu får I ikke min opbakning.

Svar til: Høring 57262 af: Søren

APPLICATION DATE
21. september 2022

SVARNUMMER
131

INDSENDT AF
Søren

BY
København

POSTNR.
1201

ADRESSE
Gammel Strand 42

HØRINGSSVAR

Imod endnu et populistisk forslag uden sans for virkeligheden

Svar til: Høring 57262 af: Nicklas

APPLICATION DATE
21. september 2022

SVARNUMMER
130

INDSENDT AF
Nicklas

BY
København K

POSTNR.
1455

ADRESSE
Studiestræde 9, 3. Sal

HØRINGSSVAR

Jeg er imod foreslaget!

det er i forvejen svært at finde en parkeringsplads, som boende med bil i København K

Svar til: Høring 57262 af: Beboer Kattesundet

APPLICATION DATE
21. september 2022

SVARNUMMER
129

INDSENDT AF
Beboer Kattesundet

BY
København K

POSTNR.
1458

ADRESSE
Kattesundet 14B, 2

HØRINGSSVAR

Plads til ALLE også dem med behov for en bil!

Vi er mange beboere i middelalberbyen, der har behov for at kunne have en bil parkeret tæt på ens bopæl.

Ved at fjerne op imod 75% af P-pladserne, så vil vi ikke have mulighed for at parkere og holde tæt på vores hjem.

Dette vil medføre en væsentlig forringelse af vores kvarter, hvis man begrænser muligheden for at kunne parkere tæt på ens bolig, da visse af os beboere har behov bilen til at kunne tranportere os selv, ens familie, affald osv. i forbindelse med arbejde og fritidsaktiviteter.

Med hensyn til udeservering, så er det også med til at øge de i forvejen store støjgener der er i indre by, og det vil igen gå ud over os der bor her. Vi kan ikke holde vinduerne åbne om sommeren, da man ikke kan få ro i ens egen stue pga. larm og støj fra de mange mennesker samlet lige udenfor ens vindue.

Jeg er generelt imod at Københavns kommune fjerner offentlige parkeringspladser og lader private selskaber etablerere meget dyrere løsninger for os borgere, såsom P-huse og P-kældre, hvor der bliver taget overpriser for at kunne få lov til at holde parkeret. Disse former for parkeringsanlæg er ikke alene dyre at etablere, men også til gene for de beboere der bor i nærheden, da man øger trængslen på vejene til og fra ved ind og udkørslen til disse anlæg. De er heller ikke videre tænkt ind i bybilledet, da de mange gange ikke gøre noget godt for området de placeres.

Mvh.

Roberto

Svar til: Høring 57262 af: Anne Brennum

APPLICATION DATE
21. september 2022

SVARNUMMER
128

INDSENDT AF
Anne Brennum

BY
København K

POSTNR.
1204

ADRESSE
Magstræde 8,3

HØRINGSSVAR

Jeg støtter høringsvar nr 113, især at fjernelse af p-pladser ved frederiksholm kanal vil medføre meget store gener og unødvendig kørsel.

Svar til: Høring 57262 af: Kristensen

APPLICATION DATE
21. september 2022

SVARNUMMER
127

INDSENDT AF
Kristensen

BY
København K

POSTNR.
1101

ADRESSE
Ny Østergade 34, 2. tv.

HØRINGSSVAR

Tung trafik gennem Kbh K

Der kører mange store lastbiler med byggeaffald, cementblandere mv. nedad Christian IX Gade hver dag. Da der ikke bygges i Kbh K, tænker jeg, at det er lastbiler, der skal skal fra syd til nord, eller nord til syd, som vælger at køre GENNEM midtbyen. Jeg kommer fra Holstebro, og der kører den tunge trafik, der ikke har nogen ærinder inde i byen, ad ringvejen UDEN OM byen. Kunne vi gøre noget lignende i København?

Jeg vil gerne invitere kommunen til at lave trafiktælling fra min altan og måle luftforurening.

Kun eldrevne køretøjer i byen

Måske vi kunne tage den et skridt videre og sige, at kun eldrevne køretøjer har adgang til området indenfor ringvejen.

Cykelkaos

Jeg er glad for at læse, at I tager fat på det cykelkaos, der er i Kbh K. Cykler i massevis holder hulter til bulter og blokerer for passagen for fodgængere.

Ikke kommercielle rekreationsområder

Jeg var også glad for at læse, at der kommer bænke mv, så det bliver muligt at sidde i solen, uden at det er i forbindelse med caféer mv.

Svar til: Høring 57262 af: Janus Wald

APPLICATION DATE
21. september 2022

SVARNUMMER
126

INDSENDT AF
Janus Wald

BY
København K

POSTNR.
1066

ADRESSE
Admiralgade 23 3.

HØRINGSSVAR

Til rette vedkommende

Udsigten til at nedlægge 75% af p-pladserne i middelalderbyen vil betyde en væsentlig forringelse for os, der bor i kvarteret. I forvejen er det svært at finde en p-plads og endnu sværere at parkere i nærheden for beboere i middelalderbyen. Med en alindelig beboerlicens er det forvejen ikke muligt for mange af os at parkere i umiddelbar nærhed af vores hjem i dagtimerne. Disse pladeser er i stedet reserveret til udefrakommende, der skal handle elign. Med en yderligere reduktion i antallet af pladser blver det yderst vanskeligt for beboere at komme til ogf fra arbejde (udenfor byen), transportere større ting og børn til fritidsaktiviteter o.lign samt at benytte en frtidsbolig. Denne "luksus" at kunne anvende en bil er en naturlig ting for alle andre i Danmark - og i det meste af det øvrige København. Men blot ikke for beboere i indre by. Kommunens politikere henviser til den offentlige trafik - metroen - men da det ikke er muligt - eller ønskeligt - kan man ikke som beboer i indre by få en parkeringslicens til eksempelvis et af bro-kvarterene. Dette betyder, at man som beboer i indre by fratages muligheden for at arbejde, hvor man vil og tage på weekend, hvor man ønsker. Jeg finder denne udvikling stærkt problematisk, da vi som de eneste i Danmark ikke længere har mulighed for at arbejde eller nyde tid - hvor vi vil - væk fra den by vi til daglig bebor.

En by skal være et levende sted, hvor folk kan komme til - også udenfor metrolinjeføreingen - og bo i uden at være stavnsbundet. Med dette foreslag frygter jeg at byen kvæles og i stedet bliver en forlystelsespark.

Svar til: Høring 57262 af: Peter

APPLICATION DATE
21. september 2022

SVARNUMMER
125

INDSENDT AF
Peter

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Beboer

BY
København K

POSTNR.
1358

ADRESSE
Nørre Voldgade

HØRINGSSVAR

Med den trafik som der er i Middelalderbyen, de daglige parkeringsvanskeligheder samt prisen på denne, så er man generelt kun bilejer fordi det er absolut nødvendigt pga. arbejde, mobilitet, etc. og ikke som en ”bonus”. Generelt er det således, at dem som kan cykle eller tage offentlig transport allerede gør det.

Med det i mente så opnår man markante gener for beboerne hvis man fjerner ca. 70% af alle parkeringspladser da de lokale beboeres behov for en bil jo ikke forsvinder af den grund – folk skal jo fortsat på arbejde, etc.. Som det er i øjeblikket, så kan man forvente at cirkulere rundt i 30 minutter for at finde en fri p-plads indenfor en 500m radius af sit hjem – hvilket jo egentlig er 30 minutter spild liv og spildt CO2/NOX. Dette skyldes jo at der knap og nap er nok parkeringspladser i Middelalderbyen til dem der bor i Middelalderbyen som det er nu. F.eks. da man i sin tid omlagde Nørre Voldgade og reducerede antallet af p-pladser steg den tid det tog at finde en P-plads signifikant – og denne reduktion i antal af P-pladser var jo marginal if. til nærværende forslag.

København er en levende by, men det meste liv foregår jo i hjemmet og ikke i det offentlige rum. I disse hjem skal der ofte laves forskellige opgaver som VVS, EL, murerarbejde og des lige, især fordi boligmassen ofte er af ældre dato. Dette betyder, at man selv går i byggemarkedet og har behov for at parkere tæt på, men det betyder også at håndværkere skal have acceptable adgangsforhold så de gider at arbejde i Middelalderbyen. Med nedlæggelsen af så mange parkeringspladser vil det blive endnu vanskeligere end der er nu at få fat i en håndværker der gider at komme idet man allerede nu oplever at folk fravælger opgaver grundet de dårlige parkeringsforhold, eller at det bliver markant dyrere. Givetvis oprettes 14 nye pladser – men set i lyset af at 700+ P-pladser fjernes så er det kun en symbolsk gestus mere end en løsning for de lokale.

Forholdene for de svageste borgere forringes desuden med nedlæggelse af alle disse p-pladser. Folk der har brug for parkering f.eks. i forbindelse med handikap stilles dårligere med fjernelse af alle disse P-Pladser. Antallet af handikapparkeringspladser er i forvejen lavt og ofte taget af folk uden tilladelse når man dømmer ud fra hvad man se af parkerede biler i områder, og antallet af biller der

med tilladelse der holder på almindelige pladser. 6 nye pladser vil således ikke dække det nye forventede behov endsige dække det nuværende. I Indre By forefindes en række almen praktiserende læger og speciallæger hvortil handikappede således vil får svære tilgang til. Og man må spørge sig om man har haft kontakt til handikapforeninger eller læger i området for at høre hvad behovet for handikapparkering er? Således klinger det hult at man siger at man vil gøre noget for dem med mobilitetsudfordringer når man fjerner parkering og kun kompenserer med 6 nye pladser.

En løsning må således være, at sålænge der er et behov for parkering for almindelige københavnere i Middelalderbyen (med og uden særlige behov) så bør man sikre p-pladser til disse - og hvis ikke på gaden, så i P-hus som på Israels Plads. Desværre er den ofte fyldt op for beboerparkering men ideen er jo god. Bibehold ligeledes tilstrækkelig gadeparkering til beboere, til håndværkere, til handikappede, og begræns for alle andre.

Alternativet er at man får en Middelalderbyen der er flot at se på med kontorer, hoteller, etc. men uden rigtige københavnere da folk ikke længere kan få hverdagen til at fungere.

Et København for københavnere betyder vel at man tager hensyn til dem som bor i lokalmiljøet og deres daglige liv mere end til politiske ambitioner, turister eller arkitektoniske ideer.

Svar til: Høring 57262 af: D. G.

APPLICATION DATE
21. september 2022

SVARNUMMER
124

INDSENDT AF
D. G.

BY
København K

POSTNR.
1157

ADRESSE
Klosterstræde 8, 2 sal

HØRINGSSVAR

I håbet om, at I faktisk læser og tager stilling til høringssvar, så tillader jeg mig at komme med min kommentar til jeres forslag, som omhandler at foretage ændringer i byrummet, hvortil der skal fjernes i alt 750 ud af de nuværende ca. 1.050 parkeringspladser til almindelige biler, elbiler og erhvervskøretøjer og opsættes yderligere op til 1.000 cykelstativpladser i områdets gader.

Som ganske lille sidebemærkning i forslaget, har I beskrevet at der med i denne plan også er en overvejelse om at regulere prisen for parkering, så der skabes øget incitament til ikke at parkere længere end højst nødvendigt i området.

Derudover foreslås det at ændre hastighedszonen fra nuværende 40 km/t til 30 km/t i ring rundt om middelalderbyen.

Generelt set er det super fine forslag – Men som beboer i Middelalderbyen ser jeg et par udfordringer.

Flere grønne områder
Fedt – Vi elsker natur og elsker flere træer og små oaseområder, hvor vi kan sidde med vores egen kop kaffe, eller 2go fra en af de hyggelige nærliggende caféer.

Parkeringspladser
At fjerne mere end 2/3 dele af alle parkeringspladser vil skabe en generel udfordring for, at få håndværkere til at udføre arbejde i vores boliger, samt foreninger. En del boliger i området er enten bevaringsværdige, eller fredet og det er derfor ret væsentligt, at vi har mulighed for at kunne rekvirere håndværkere, til udførelse af reparationer m.m. som er korrekt udført for en sikring af bevaringsværdien, eller fredningen.

Som beboer i Middelalderbyen har vi – Endda med det nuværende antal af parkeringspladser – alle oplevet at have en frustreret håndværker i røret, som ikke har kunne finde en parkeringsplads. Tid som vi som beboere skal betale ekstra til håndværkeren og derfor kan det være fristende at sige til håndværkeren, at de må holde ulovligt og sætte parkeringsafgiften på slutfakturaen.

Ligeledes oplever vi også en kæmpe stigning i priser på dagligt vedligehold fra

ejendomsservicefirmaer, vinduespudsere, privat rengøring m.m., da de i fremtiden ville skulle bruge uforholdsvis lang tid på at parkere, for at udføre deres arbejde.

Som beboer i Middelalderbyen, kan vi formentligt godt selv undvære vores biler holdene parkeret tæt på vores bolig. Det er ikke noget der er kommet som en overraskelse for særligt mange af os der bor her, at det er en af betingelserne ved at bo i centrum, at parkeringen kan være en udfordring.

Dermed har de fleste en løsning på det problem, eller sågar udskiftet bilen med en cykel. Men når det er sagt, så er der stadig beboere som af den ene eller anden årsag er afhængige af sin bil og som ikke har anden mulighed, end at bruge en af de – I dag ca. 1.050 parkeringspladser, som foreslås skal reduceres til 450 parkeringspladser.

Som beboer i Middelalderbyen, er det sådan at os der har en bil ikke kan holde her på hverdage mellem kl. 10.00 – kl. 17.00 – Der kan være dage hvor man er syg, ens barn syg, eller hvor der er sket noget akut der gør at man er nødt til at betale for at holde sin bil parkeret, simpelthen af den grund at vi ikke har muligheden for at fjerne bilen. Når der ligger en overvejelse om at regulere prisen, vil denne regulering også påvirke os som beboere og dermed blive en fordyrende udgift, for bilejerne.

Som beboer i Middelalderbyen, er vi vant til at have byens larm med i vores dagligdag. Med byens larm menes der som primært glade mennesker, der er i byen på alle tider af døgnet. Vi er vant til at der spilles musik, at gæster på restauranter, barer, diskoteker m.m. er udendørs for at ryge, eller blot for at få frisk luft. Til tider kan glade mennesker slå over i sang, de kan blive sure, komme op og slås med hinanden eller de kan komme til at smide affald, glasskår m.m.

Det er et aktivt valg vi formentligt alle har taget, da vi valgte vores nuværende adresse, at alle de ting følger med.

Det som vi ikke har tilvalgt og som er en nyere ting inden for de sidste år, er biler der cruiser på samtlige af de strækninger der er mulige at køre på. At køre op og ned af gader er ikke så slemt, men desværre er det ikke nok. Der bliver dyttet, larmet med pistolskudslignende udstødningsrør, gasset op og oftest medfulgt af meget høj musik fra hver enkelt bil.

Denne Karavanelignende kørsel starter ofte onsdag/torsdag, men med sikkerhed har vi ”glæde” af bilkørslen hver fredag og lørdag aften fra ca. kl. 21.00 og til ud på natten. Er det varmt i vejret køres der længere tid rundt, end hvis der er knap så varmt i vejret. Og er der varmt i vejret, så har vi som beboere i Middelalderbyen ofte behov for at have vinduer stående åbne, sådan at vi kan få luft ind i vores smukke, men tætpakkede huse, hvor der ved en hel dags solskin bliver meget varmt i alle rum.

Men nu har vi som beboere i Middelalderbyen et valg at træffe – Kan vi sove i larmen fra bilerne? Kan vi sove i varmen? – Og det er så et af de ret så kedelige valg vi alle, inkl. forældre til børn skal træffe op til hver weekend her i Middelalderbyen.

I øvrigt er der væsentligt mere biltrafik i byen om aftenen end der er om dagen – Og her taler vi om bilister, som ikke skal finde en parkeringsplads, men som udelukkende kører rundt, for at støje i bylivet og gøre opmærksomme på sig selv.

At sætte hastighedsbegrænsningen ned er et super fint tiltag, men det betyder også en langsommere karavanekørsel ned ad vores smukke gader.

At vi som beboere i Middelalderbyen (igen) bliver overset i byplanlægningen, ved at I indpakker i at vi får bedre plads til fodgængere og cykler, at vi får en grønnere bydel, med bedre balance og et byrum der fortæller, så er fortællingen desværre nok at det for os som beboere i Middelalderbyen er en forringelse af vores livskvalitet.

Svar til: Høring 57262 af: Ingvill og Lars Solbø Christiansen

APPLICATION DATE
21. september 2022

SVARNUMMER
123

INDSENDT AF
Ingvill og Lars Solbø Christiansen

BY
Kbh V

POSTNR.
1553

ADRESSE
H. C.Andersens Boulevard 42

HØRINGSSVAR

Politikerne kører over cyklister, børn og unge

Planen om at gøre Middelalderbyen næsten bilfri er meget prisværdig. Men, det er et overgreb af format, når Teknik- og Miljøforvaltningen med en streg på bykortet tegner Dantes Plads ud ad Middelalderbyen, støtter anlæggelse af Q-parks p-kælder til 214 biler på Dantes Plads med ind/udkørsel hen over den fredeliggjorte, grønne og meget benyttede gang- og cykelpassage - Vester Voldgade - fra Rådhuspladsen til Lille Langebro og Christianshavn.

Læg mærke til, at H.C. Andersens Boulevard har fået et hak, så strækningen Ny Kongensgade hen ad Vester Voldgade forbi Dantes Plads til Stormgade og ud igen til Boulevarden ikke længere hører til Middelalderbyen, sådan som f.eks. Rådhuset, Brandstationen og Københavns Bymuseum gør det.

Den fredeliggjorte Vestre Voldgade er netop et godt eksempel på hvordan et relativt bilfrit bymiljø kan tiltrække og give gode betingelser for cyklister og gående. Derfor er jeg og mange med mig uforstående overfor at flere partier fastholder at der skal bygges et parkeringshus på Dantes Plads. Det vil tilføre relativt få ekstra p-pladser, til gengæld vil
det ødelægge den fredeliggjorte cykelgade Vester Voldgade, der daglig benyttes af mere end 10.000 cyklister på vej til og fra arbejde over cykelbroen LilleLangebro og som netop er med til at bevirke at København fungerer for rigtigt mange bløde trafikanter på vej til og fra arbejde. Gaden har flere skoler og institutioner, og børn og unge benytter netop den stille gade som en tryg og nem forbindelse.

Både Dantes Plads og Vester Voldgad indenfor er seneste år er blevet istandsat for meget store beløb, og efterfølgende præmieret for deres bidrag til en grønnere og mere attraktiv bykerne. Nu står den ikoniske, historiske plads til at blive ødelagt af et parkeringshus byggeri og installationer, og den effektive og trygge cykelforbindelse vil blive afbrudt af mere end 1.000 nye biler på vej ind og ud af parkeringshuset daglig, som alle skal krydse både plads, fortove og cykelbaner. Det vil giver øgt CO_2 udledning, forurening og fare for de mange bløde trafikanter der daglig befinder sig i området. Læg dertil at Blox med en belægningsprocent under 10% ligger lige nede af gaden og snart kommer der

1.500 nye p-pladser i Postbyen tæt på.

Er det virkelig det vi vil med Middelalderbyplanen – at køre fuldstændig hen over cyklister, børn og unge i et nu fredeliggjort, velfungerende cykel og gangområde?

Tænk nu over det:

- Inkluder den fredeliggjorte og renoverede Vester Voldgade i byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen. Her er der allerede plads til skolebørn og institutionsbørn i nærområdet samt til de flere hundrede skolebørn fra hele Danmark, der dagligt passerer Dantes Plads og Vester Voldgade for at besøge områdets mange museer.
- Bevar den velfungerende, grønne cykelforbindelse til og fra indre by via Vester Voldgade og Lille Langbro.
- Bevar Dantes Plads, som et historisk, veletableret nærmiljø og bevaringsværdig, grøn perle i Middelalderbyen.

Vi opfordrer derfor politikerne i København; inkluder Dantes Plads i de gode planer for Middelalderbyen. Tag nu initiativ til at få omgjort beslutningen om bygningen af et p-anlæg på Dantes Plads til glæde for københavnerne, børnene og cyklisterne.

Svar til: Høring 57262 af: Søren Pedersen

APPLICATION DATE
20. september 2022

SVARNUMMER
122

INDSENDT AF
Søren Pedersen

BY
Kbh K

POSTNR.
1201

ADRESSE
Læderstræde 11B st

HØRINGSSVAR

Jeg støtter høringssvar 110.

Svar til: Høring 57262 af: laura hertz

APPLICATION DATE
20. september 2022

SVARNUMMER
121

INDSENDT AF
laura hertz

BY
Vesterbro

POSTNR.
1552

ADRESSE
vester voldgade 92 2tv

HØRINGSSVAR

Jeg synes det er så underligt at når man kigger på ældre kort af middelalderbyen så er dantes plads en del af den, men nu har kommunen pludselig skråret dantes plads ud af middelalderbyen. er det fordi q-park skal lave ne underjordisk parkeringskælder der?

Og hvorfor er det ikke blevet nedlagt endnu.

Der mangler ikke parkerinspladser i den del af indreby, da blox parkerinskælder længere ned af vester voldgade overhovede ikke noget nær fuld belagt.

Derudover er vi beboere meget bekymret for hvad så en parkerinskælder vil gøre ved vores nærmiljø .Indgangen er tegnet til at blive fra vester voldgade , altså middelalderbyen, som der eller er en del snak op skal have mindsket bilismen.

Som Dantes plads er nu er den et lille frirum fra hc andersens boulevards alt alt for voldsomme færdselsåre. Træerne på Dantes pladshar endelig vokset sig store, børne løber på løbehjul og løber på bakkerne, tursterne og de lokale nyder at sidde på restaurenten på de skønne sommeraftner og dage. og vi har et fantastsik kunsværk stående som bliver ivrigt fortograferet hver eneste dag.

Lige der hvor bil nedkørelse er plant til at være kører der mange hundrede cykler forbi pga af den fine cykelbro til islandsbrygge. Der er også mange skole børn der går til og fra skole hver dag da den classenske legatskole ligger længere henne af vejen .

Vi har ikke brug for flere biler i middeladerbyen, og heller ikke på Dantes Palds , der er metro tog og busser der kører lige til døren, det er så bekymrende at københavns kommune med den ene hånd vil gøre middelbyen grønnere og mere bæredygtig og med den anden hånd invitere de lige en ordentlig omgang co2 direkte ned i lungerne på. Trist trist trist.

Svar til: Høring 57262 af: Jan Knud Hedin

APPLICATION DATE
20. september 2022

SVARNUMMER
120

INDSENDT AF
Jan Knud Hedin

BY
København K

POSTNR.
1151

ADRESSE
Valkendorfsgade 20 1.sal

HØRINGSSVAR

I dag kan vi beboere i middelalderbyen parkere i vores område før kl.10 og efter kl.17 på hverdage og hele weekenden. Det er bestemt ikke optimalt, men hvis disse muligheder bliver taget fra os, bliver det nærmest umuligt for os at have bil og bo i byen. Det er som om Københavns Kommune direkte forfølger lokale beboere, som også er med til at give liv i byen.

Svar til: Høring 57262 af: FDM

APPLICATION DATE
20. september 2022

SVARNUMMER
119

INDSENDT AF
FDM

VIRKSOMHED / ORGANISATION
FDM

BY
Kgs. Lyngby

POSTNR.
2800

ADRESSE
Firskovvej 32

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede

MATERIALE:
hoeringssvar fdm.pdf

Økonomiforvaltningen
Københavns Rådhus
Rådhuspladsen 1
1550 København V

09-01-2020

Dir. tlf.
+45 45 27 07 13

E-Mail
dbl@fdm.dk

Sagsnr.
S20-7166

Ref: DBL/

Supplerende høring af væsentlige ændringer til forslag til Kommuneplan 2019

FDM har med interesse læst det supplerende høringsmateriale vedr. ændringer til forslag til Kommuneplan 2019, og har følgende bemærkninger.

Uanset om der er tale om gamle eller nye bydele i København, er det altafgørende, at borgere, der har et legitimt ærinde i bydelen, stadig har mulighed for at køre og parkere der. Det forhold at man som borger eller erhvervsdrivende har valgt at bosætte sig i Københavns Kommune betyder ikke, at man ikke kan have behov for bil og let adgang dertil. Det gælder uanset om man bor i området, er ansat i området eller besøger området. Hvis man er gæst eller besøgende i Københavns Kommune er det langt fra givet, at man kan nøjes med en cykel, et tog eller en bus – eller en delebil. Starter turen i oplandet, hvor den kollektive transport ikke er veludbygget, og delebilskoncepter er sjældne, er bilen en nødvendighed. Da der samtidig ikke er etableret fx parker-og-rejs-anlæg uden for byen, er der reelt heller ikke mulighed for, at man kan tage bilen noget af vejen og skifte til fx tog eller bus det sidste stykke.

Tilsvarende gælder, at man som borger i Københavns Kommune meget vel kan have et arbejde uden for København, et sted hvor transport med offentlige transportmidler ikke er muligt. Sådanne borgere skal også have mulighed for at have den bil, der gør deres hverdag med pendling, daginstitutioner, indkøb, fritidsaktiviteter etc. muligt. En delebil kan ikke opfylde det daglige behov en pendler har.

En forringelse af parkeringsnormerne og planerne om mere eller mindre bilfrie bydele begrænser og besværliggør mobiliteten og er dermed ude af trit med den efterspørgsel, der er blandt byens borgere og besøgende. Allerede i dag er der for få parkeringspladser i store dele af kommunen, hvilket resulterer i, at borgere og andre har svært ved at få hverdagen til at hænge sammen, og tvinges til at spilde tid, skabe trængsel og unødvendig øge miljøbelastningen ved at lede efter en parkeringsplads.

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

Ønsket om ved begrænsning af parkeringsmulighederne at fremme den grønne omstilling og forbedre luftkvaliteten forekommer at være en noget bagudskuende løsning. I det kommende årti er det forventeligt, at der kommer op mod én million elektrificerede biler på vejene og i takt med at bilparken udskiftes med elbiler og pluginhybrider vil privatbilismens miljøpåvirkning mindskes, men også elbiler og pluginhybrider kræver veje at køre på og pladser at parkere på.

At den københavnske privatbilisme skulle være et af de største miljømæssige problemer for Københavns Kommune, er en tese, der ikke underbygges af de undersøgelser af kildebidrag, som DCE har lavet for kommunen. I et svar til Folketinget i efteråret 2016 fastslog miljøministeren, på baggrund af DCE's undersøgelse, at trafikken i København er kilden til 21 ud af 540 for tidlige dødsfald – og det er vel og mærke al trafik - ikke kun personbilerne. I den henseende skal det i øvrigt understreges at DCE indregner sundhedseffekten af kvælstofilter (NOx) i partikelforureningen.

København er landets hovedstad og skal således også være tilgængelig for resten af landets borgere, der fx ønsker at benytte bydelens handels- og kulturtilbud, besøge familie og venner eller har et ærinde i arbejdsmæssigt øjemed.

Med venlig hilsen

Dennis Lange
Juridisk konsulent

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

Svar til: Høring 57262 af: Lene Pedersen

APPLICATION DATE
20. september 2022

SVARNUMMER
118

INDSENDT AF
Lene Pedersen

BY
København V

POSTNR.
1573

ADRESSE
Puggaardsgade 15,1.tv.

HØRINGSSVAR

Jeg kan fuldstændig bakke op om de 4 grundelementer i planen: *1) Byrum der fortæller, 2) Bedre balance i bylivet, 3) En grønnere Middelalderby og 4) Mere plads til fodgængere og cyklister.*
Men disse målsætninger modarbejdes af planerne om at bygge en P-kælder på Dantes Plads. I et område, hvor der i forvejen er ledige P-pladser vil det betyde at 200 nye P-pladser vil tiltrække mere trafik til det unikke fredeliggjorte miljø for gående og cykler i Vester Voldgade og på Dantes Plads. De 4 målsætninger bør derfor følges op af, at planerne om P-kælderen skrinlægges. Og det er ikke nogen begrundelse, at Dantes Plads teknisk er fjernet fra Middelalderbyen. Den ligger hvor den ligger og trafikken til en kommende P-kælder vil gå gennem Vester Voldgade, som indgår i Middelalderbyen.

Svar til: Høring 57262 af: Annette Grønkær

APPLICATION DATE
20. september 2022

SVARNUMMER
117

INDSENDT AF
Annette Grønkær

BY
København K

POSTNR.
1468

ADRESSE
Løngangstræde 23

HØRINGSSVAR

Genindfør elbus-transport i Indre By

Hvis du som dårligt gående skal transportere dig fra eksempelvis Rådhuspladsen til Nørreport, eller rundt i Indre By, er eneste mulighed en cykeltaxi, som koster 2-300kr for en mindre tur. For år tilbage kørte en mindre eldreven bus rundt, og blev flittigt brugt af både handicappede, turister og børnefamilier med trætte børn.
Jeg foreslår at Københavns Kommune drøfter mulighederne for at genindføre en el-dreven minibus i Middelalderbyen og Indre By

Svar til: Høring 57262 af: Nørre Kvarters Beboerforening

APPLICATION DATE
19. september 2022

SVARNUMMER
116

INDSENDT AF
Nørre Kvarters Beboerforening

BY
København K

POSTNR.
1453

ADRESSE
Kbh K

HØRINGSSVAR

Høringssvar fra Nørre Kvarters Beboerforening til Københavns Kommunes "Forslag til Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen".

En såkaldt Borgersamling blev i 2019 af kommunen udvalgt til at diskutere "Mindre biltrafik i Middelalderbyen". Borgersamlingens 9 anbefalinger dannede baggrund for et byrumsforsøg og udarbejdelse af en Byrums- og Trafikplan, som nu er lagt ud til almen høring blandt byens borgere.

Desværre er vi her i høringen udelukket fra at tage stilling til 2 af Borgersamlingens erklærede hovedpunkter, #5 og #7, nemlig turisme og natteliv som ellers netop er to ting der skaber de største problemer generelt i Middelalderbyen og specifikt her i Nørre Kvarter, hvor vi skriver fra.

Kommunen skønnede åbenbart at netop disse to spørgsmål var for komplicerede og indviklede til at de indkaldte borgere kunne tage stilling til dem og kommunen derfor hellere selv måtte tage sig af dem, sandsynligvis med velvillig bistand fra branchens repræsentanter.

Dette er så meget mere uheldigt da hele planens gennemførelse netop afhænger af disse to områders indflydelse på bylivet og af at deres problemer bliver behandlet og løst på en for borgerne tilfredsstillende måde. Man kunne også sige at hvis ikke disse to problembørn bliver diskuteret og forsøgt reguleret og opdraget i samarbejde med byens borgere kan man ligeså godt opgive at gennemføre de andre gode og velmenende forslag fra panelet.

Her i Nørre Kvarter taler vi ud fra egen erfaring efter at vi i godt 10 år forgæves har tryglet kommunen om at gøre noget ved især nattelivet, der med myndighedernes billigelse truer med at lægge vores kvarter øde.

Men det skal selvfølgelig ikke forhindre os i at diskutere de andre gode og fornuftige forslag som panelet har fået mulighed for og grønt lys til at gå i dybden med og komme med forslag og løsninger til.

Vi vil, stort set, indskrænke os til at tale om vores kvarter og dets afgrænsninger mod den øvrige middelalderby da det er det vi kender bedst til og derfor føler os mest kompetente til at snakke

med om.

Vi undrer os over hvordan kommunen vil finde plads til alle disse mange foreslåede ting i vores kvarter (her medtager vi også hvad der ikke er nævnt i forslaget):

Affaldssorteringsstationer som nødvendigvis skal placeres rundt omkring i de smalle gader da mange af vores gårde er så små at der ikke er plads til alle de anbefalede containere og beboerne derfor bliver nødt til at sortere på de fælles affaldspladser, der heller ikke må ligge for langt fra folks boliger for at fungere.

Desuden utallige flere cykelstativer bl.a. til ladcykler (som vi virkelig har brug for), yderligere masser af brede fortove i de i forvejen smalle gader, plads til af- og pålæsning og arbejdskørsel/renovation med store køretøjer, offentlige, stationære toiletter som der er stor mangel på, de evindelige udendørsserveringer som breder sig på enhver tom plads, almindelig trængsel af cykler og gående *en masse*, det skal jo helst fremstå som et levende, mangfoldigt kvarter, måske endda også med et par spontane, kreative udfoldelser i det offentlige rum, grøn beplantning med træer og plantekasser på gader og pladser, hvor børn leger og pensionister og andet godtfolk sidder på bænke og læser dagens avis, hvor de lokale smilende møder de andre beboere og nu står og sladrer fornøjeligt og pittoresk med dem, og alle går selvfølgelig, som det allerede er tilfældet i dag, afslappet afsted midt ude på gaden, horder af krydstogtsturister der i shuttlebusser bliver fragtet til Frue Plads for at tage selfies med de indfødte i deres ”autentiske” miljø, skabt af kommunen og det internationalt, kommercielle forretningsliv.

På den måde bliver det der skulle være en god idé til en parodi og det var jo ikke meningen, eller var det? (Turisme er jo i forvejen en noget komisk forestilling om virkeligheden).

Så kommer der nogle mere specifikke bemærkninger:

Hvorfor er der sat taxa-pladser af på f.eks. Gammeltorv, var det ikke meningen at taxaer skulle parkere uden for Middelalderbyen bl.a. i Vester Voldgade?

Der er så vidt det kan ses ikke reserveret pladser til sorteringscentraler for affald eller til offentlige toiletter.

Vil den meste af den frigjorte plads fra p-pladser ikke blive optaget af cykler (de nuværende cykelpladser på pladserne skal jo nedlægges og skal derfor flyttes andre steder hen) og andet nødvendigt inventar som toiletter og affaldscontainere? Hvor meget plads bliver der til overs til muntre, livsvigtige, lokale aktiviteter?

Er det meningen at varekørsel nu skal foregå om natten (fra klokken 4) fordi der ellers vil blive for meget trafik om dagen?

Lidt specifikt fra gade til gade:

Skt. Peders Stræde og Larslejsstræde skal nu være kvarterets pittoreske brostenbelagte kulissegader, hvad vi ikke har noget imod, men vi ønsker ikke brosten lagt i beton som nu på Frue Plads og i kvarterets 3 kryds som ud over ikke at se godt ud også betyder at gaden, ved rør- og ledningsarbejder, skal brydes op med kraftige rystelser til følge som ødelægger de gamle huse.

I Lille Larsbjørnsstræde skal der både være brede fortove og erhvervsparkering hvor der i forvejen er ret ufremkommeligt. Desuden betyder det at der vil være parkerede biler døgnet rundt, om morgenen og dagen igennem håndværkerparkering og om natten almindelig privat parkering, det samme gælder i begyndelsen af Teglgårdstræde. Ikke noget attraktivt perspektiv.

For øvrigt henviser vi til side 23 i forslaget hvor et foto fra Larsbjørnsstræde (nummer 5) brugs som eksempel på at det maleriske kvarters særpræg skal bevares. Det kan vi sagtens gå ind for og mener derfor heller ikke vi trænger til kommunens bessermachen, men ville derimod være rigtig glade for om de ville passe på os som vi er.

I Larsbjørnsstræde fra Studiestræde til Vestergade skal der derimod af en eller anden grund slet ikke være parkering.

Desuden mener vi at hastigheden i kvarteret generelt højst må være 20 km/timen. Det kan hurtigt etableres og vil øjeblikkeligt forbedre sikkerheden og komforten i gaderne.

Ideen med at skære den permanente cykelparkering op i mindre enheder som så fordeles langs hele gadeløbet, er god, men vil alligevel komme til at fremstå temmelig massivt, lidt som de tidligere bilparkeringer.

For at hjælpe på generne for butikkerne på kun den ene side af gaden burde cykelparkeringen desuden fordeles på begge vejsider da man også må forvente et endnu større behov for cykler end der allerede er nu og derfor har brug for at fordele de nødvendige pladser bedre. Man kunne for eksempel forskyde cykelparkeringen på ”cykeløer” i højre og venstre vejside så de på den måde også blev til en farthindring

Derudover må der føres bedre kontrol med at forladte cykler fjernes så det hele ikke kommer til at ligne en skrotplads for gamle cykellig, og det skal overvåges at pladserne ikke optages af private cykeludlejninger.

Vestergade: Det ses på kortet at man vil lave en akse fra Rådhuspladsen til Købmagergade omfattende Vestergade og Skindergade hvor der skal være brede fortove og ingen parkering. Dette er helt i tråd med nattelivsbranchens (læs: Rekom’s og nogle få andre der har monopoliseret nattelivet i Indre By/Middelalderbyen) årelange ønske om at gøre netop dette område til en permanent drukzone, hvor kunderne kan brede sig om natten som på en anden festivalplads. Det bliver jo ikke, som nævnt, et alternativ til Strøget i dagtimerne med alle de tillukkede, utilnærmelige værthusfacader uden butikker eller andet liv, men måske kan det tage lidt af mennesketrykket fra Strøget af folk der f.eks. bare hurtigst muligt skal ind i centrum til og fra arbejde. Nogen attraktion bliver det næppe.

Man kunne få den konspiratoriske tanke at det bare er en paradegade for den også i udlandet berømte københavnske drukkultur der begynder på Rådhuspladsen og ender direkte i drukimperiets hovedkvarter, ”Rekom House”, i den anden ende ved Købmagergade.

Netop dette eksempel illustrerer meget godt hvad vi her i Nørre Kvarter frygter (og offentligt har påpeget i hvert fald siden 2013) vil ske med de velmenende forslag i kommuneplanen med at frigøre mere plads til andre aktiviteter end parkering: den frigjorte plads vil straks blive overtaget af nattelivet med dets kaos af støj, druk og stoffer og ikke af det fredelige, rekreative landsbyliv til fremme af vores livskvalitet, som kommunen forestiller sig i sin utopi.

Det er sikkert udmærket med brede fortove i Nørregade, men hvad vil I gøre med den nyligt, kostbart anlagte skybrudssikring?

Når man i øvrigt ser på kortet og følger linien gennem Nørregade og ned til Vestergade/Skindergade får man atter den tanke at nattelivsindustrien endnu en gang har siddet med til bords. Her har vi nemlig en ”nattelivsslange” som går fra de finere og mere eksklusive natklubber først i Nørregade og ender i de mere vulgære discountsteder i Vestergade og Skindergade. Altså noget for enhver smag i netop nattelivet.

Her kunne man også ærgre sig over ikke at have taget turistindustrien med i forslaget, da den jo hænger tæt sammen med de utallige store hoteller der befinder sig både inde i selve Middelalderbyen og i dens umiddelbare periferi. Pludselig kan man se et mere overordnet billede af en koncentreret underholdningsindustri og hotelvirksomhed som symbiotisk lever godt af hinandens nærhed.

Mange af hotellerne er for øvrigt blevet opført og indrettet i de senere år og endnu mange flere projekter ligger klar til at blive aktiveret. Er der overhovedet lavet overordnede lokalplaner for netop hotellernes rolle i byen?

Hoteller, hotellejligheder og anden turistudlejning er jo i høj grad med til at ændre det indre København og hindre byen i at leve et almindeligt liv for almindelige mennesker med dagligdags behov (butikker, institutioner osv.).

Vi er selvfølgelig overordnet set for en grønnere by og vi gør os da også selv på lokalplan umage for at det skal ske ved at plante træer, sætte planter og blomster ved facaderne. Det er i sig selv en både tilfredsstillende og også frustrerende aktivitet (se ovenstående om den herskende nattelivskultur), som vi alligevel stædigt bliver ved med, for både vores egen og andres fornøjelse.

I forvejen er der jo allerede et hemmeligt, grønt liv inde i de aflukkede gårde, som vi desværre, hvor gerne vi end ville, ikke kan dele med andre, men alligevel gerne vil forsøge at brede endnu mere ud i det offentlige rum.

Som sædvanligt vil vi her, som i mange andre sammenhænge igennem mange år, til slut ende med et OPRÅB til kommunen:

Når I sætter store, ambitiøse planer i søen så skal I sikre jer at I får det hele med om bord. I det her tilfælde mangler der væsentlige elementer som f.eks. turist- og underholdningsindustrien for at man overhovedet kan vurdere og kommentere de stillede forslag, da alle elementer jo hænger organisk sammen og det ene ikke isoleret kan bedømmes uden det andet.

Desuden går vi ind for at kommunen rådfører sig med beboerne og brugerne af de pågældende byområder, det er stadig os der ved mest om hvordan det er at bo her og hvordan nye initiativer vil påvirke vores hverdag. Et reelt samarbejde ville blive hilst velkomment.

Svar til: Høring 57262 af: Henrik Henchel Madsen

APPLICATION DATE
19. september 2022

SVARNUMMER
115

INDSENDT AF
Henrik Henchel Madsen

BY
Københvan

POSTNR.
1173

ADRESSE
Peder Hvitfeldts Stræde 13, st

HØRINGSSVAR

Stort JA TAK til beboerbiler og parkering i middelalderbyen: Det skal altså være muligt for beboere i middelalderbyen at have den frihed at kunne eje en bil og med rimelig mulighed for at parkere for at parkere sin bil i nærheden af sin bopæl ligesom i alle andre dele af Danmark. Det er bestemt ikke beboernes biler, der udgør det største problem. De biler, der kommer til byen f.eks. lastbiler og varebiler samt kortege kørsel af højlydte biler i weekenderne. **I vil skabe en affolket** Middelalderby med hoteller og turister, og der vil være dødt når butikkerne lukker og turisterne vender hjem uden af have mødt en eneste Københavner. Hvordan skal beboerne komme frem og tilbage mellem sin bolig og arbejdsplads og tjene skattekroner til kommunen? Hvor skal de gøre af deres bil på sygedage eller arbejde-hjemme dage? Hvordan får de håndværkere eller gæster på besøg langvejsfra? Kunne man forstille sig en gæsteparkeringsbillet, som i andre områder af landet i aftentimerne til beboernes pårørende, der kommer langvejs fra?

Gæster der vil på lørdagsshopping kan benytte sig af metro- og buslinjer i stedet for at komme ind med bil. Man kunne også yde den service at reservere pladser i p-husene i udkanten til besøgende, der synes, de har behov for at tage til byen i bil. De klarer nok at gå et par kilometer et par gange om året, fremfor at det er os, der bor her og skal have et hverdags- og fritidsliv til at fungere. Så lav et indkørselsforbud for udefrakommende biler og **giv beboerne en vignet** i forruden. På den måde vil det være ret let at se, hvilke biler, der har ret til at køre ind og ud af byen. Det gør man bl.a. i andre lande i mange af deres middelalderbyer. Det lader til at fungere fint!

Nej tak til flere pladser og bænke, hvor unge der kommer udefra byen kan sidde og drikke sig i hegnet og forstyrre nattesøvnen og kræver **endnu** mere oprydning.

Ja tak til et almindeligt liv for borgene i Middelalderbyen med adgang til en privat bil. Mvh Henrik

Svar til: Høring 57262 af: Karen Mejer Blum

APPLICATION DATE
19. september 2022

SVARNUMMER
114

INDSENDT AF
Karen Mejer Blum

BY
København K

POSTNR.
1157

ADRESSE
Klosterstræde 22, 2. 2. tv.

HØRINGSSVAR

Jeg støtter høringssvar 113.

Svar til: Høring 57262 af: Stræderne og Strøgets Beboerforening

APPLICATION DATE
19. september 2022

SVARNUMMER
113

INDSENDT AF
Stræderne og Strøgets Beboerforening

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Stræderne og Strøgets Beboerforening

BY
Kbh K

POSTNR.
1208

ADRESSE
Kompagnistræde 37

HØRINGSSVAR

MATERIALE:
hoeringssvar til bylivs og trafikplanen .pdf

Høringssvar til Bylivs og trafikplanen
fra Stræderne og Strøgets Beboerforening.

Beboerne i Stræderne og Strøgets Beboerforenings område er stærkt plaget af støj og møg fra natteliv og udeserveringer.

- Vi ønsker, at der **samtidig** med nedlæggelse af p-pladser indføres et stop for nye udeserveringer i Middelalderbyen, samt at barer, cafeer mv fremover skal betale for brug af areal til udeservering.

Beboerne har brug for at kunne parkere i nærheden af deres hjem.

- Vi ønsker, at kommunen sikrer **samtidig** erstatnings p-pladser til beboere. Vi støtter også stærkt ideen om, at nedlagte generelle p-pladser omdannes til p-pladser for beboere.

Beboere ønsker IKKE mere udeservering
Middelalderbyen har allerede i dag en meget stor koncentration af udeserveringer til meget stor gene for beboere. Udeserveringer giver ofte store støjgener - især i de sene aftentimer. Desuden fører udeserveringer til øget varelevering og affaldsafhentning, hvilket også skaber støj og trængsel i de ofte smalle gader. Udeserveringer breder sig flere steder så meget, at gående, cyklister og biler (fx varetransport) hindres passage. Fx hersker rent anarki i Strædet. Derfor ønsker vi stop for udeserveringer.

Vi har konstateret, at forvaltningen ikke har ressourcer til at sikre, at barer mfl overholder regler for området, så reelt hersker wild west. Vi har mange eksempler på steder, der har udeservering uden tilladelse, steder der ikke holder sig til tildelte område, ikke overholder regler for nedpakning osv. Udeserveringerne udvikler sig ofte til en udendørs “fest” med berusede og højrøstede gæster. “Menneskestøj” er mindst lige så generende som musikstøj og bør reguleres på samme måde af forvaltningen.
Eftersom området er givet til barernes anvendelse (og ikke muligt at benytte for ikke-gæster), er gæsternes opførsel også barernes ansvarsområde, men kommunen henviser til politiet, som ikke har tid at tage sig af dette, og beboerne er reelt prisgivet.

Desuden mener vi, at evt frigivne områder bør benyttes til ikke-kommercielle formål, hvor alle byens brugere har adgang til områderne.

Beboerne skal sikres P-pladser
Beboerne har - som alle andre danskere - brug for at kunne parkere deres bil i umiddelbar nærhed af deres bopæl.

Helt optimalt ville det være, hvis ideen, om at p-pladser kunne reserveres til beboere, kunne indføres. Kommunen kunne lade sig inspirere af Italien: De har tre primære slags parkeringspladser:
Gul (til beboerne - og flest pladser!)
Blå (betales for)
Hvid (gratis)
Desuden findes parkeringspladser til handicappede og gravide.
Systemet er meget velfungerende, og beboerne mangler sjældent et sted at parkere.

Hvis beboerparkeringspladser fjernes, skal de som minimum erstattes **samtidig** med pladser **i umiddelbar nærhed** af beboerens bopæl. Mange beboere i Stræderne og Strøgets

beboerforenings område har langt til parkeringshuset under Israels Plads, og pladserne der er oftest optaget. Vi anbefaler, at kommunen fortsat arbejder intensivt på at etablere beboerparkering i p-hus under Langebro, samt at der etableres beboerparkering i BLOX (og under Dantes Plads, hvis p-hus her realiseres). Et forslag om, at beboere kan parkere i omkringliggende bydeles zoner, vil medføre, at beboere vil få endog meget langt til deres bil, ligesom disse pladser allerede er optaget af beboere med licens i disse zoner, og vi ser ikke det som en egnet løsning.

P-pladserne ved Frederiksholms Kanal bør bevares, da det er et af de få steder, beboerne kan parkere i nærheden af deres bolig. Evt kan alle p-pladserne her omdannes til p-pladser for beboere med beboerlicens. Og under alle omstændigheder bør p-pladserne her - som foreslået - ikke være en del af fjernelse af p-pladser i første fase.
Kommunen fjernede 80 p-pladser i Frederiksholms Kanal i 2016 med lovning om samtidig erstatning med p-pladser under Langebro. Erstatningspladserne er fortsat ikke etableret. Frederiksholms Kanal er Flagsskibsprojekt H, og da projekterne foreslås igangsat løbende, forventer vi, at p-pladser under ingen omstændigheder fjernes her, før tidligst når Flagsskibsprojekt H skal realiseres - HVIS det skal realiseres.

Håndhævelse af nye - og eksisterende - regler
Beboernes erfaring med kommunens og politiets håndhævelse af regler er meget dårlige. Fx så vi under Bylivs-og trafikforsøget, at mængden af generende trafik **forøgedes**, fordi der skabtes mere plads, som ikke-lovlydige bilister udnyttede. Skiltning alene, er IKKE tilstrækkeligt. Politiet - som kommunen henviser til skal sikre overholdelse - har IKKE ressourcer til at sikre, at regler overholdes. Vi er meget ærgerlige over, at ideen om pullerter og nummerpladeregistrering ikke kan realiseres og vil bede kommunen redegøre for, hvordan man vil sikre, at nye regler overholdes. Generelt oplever vi, at forvaltningerne ikke fører udgående tilsyn og i det hele taget ikke prioriterer at sikre, at regler overholdes. Vi vil kratigt indskærpe, at politikerne forholder sig til, hvordan man kan opprioritere indsatsen for at sikre, at eksisterende og nye reglerne overholdes.

<u>Kommentarer til Flagskibsprojekt E, Rådhusstræde, Vandkunsten, Løngangsstræde</u>
Området Rådhusstræde, Vandkunsten, Løngangsstræde - især Vandkunsten - er præget af meget stort antal udeservering, natbevillinger og hoteller (turister) med store støjgener og trængselsgener i især aften og nattetimerne for de mange beboere i området. Området har (ifølge Københavnerkortet) syv 05-bevillinger, en 04-bevilling og en 02-bevilling. Området i umiddelbar nærhed har tre 05-bevillinger, en 03-bevilling og to 02-bevillinger. Se herunder.
På Vandkunsten foreslås kørebanen nedlagt og omdannet til gågade.
I dagtimerne fungerer Vandkunsten idag som en hyggelig plads med vandfontæne og stort kastanietræ (omend præget af kaotisk varelevering og ulovlig parkering), men i aften- og nattetimerne omdannes pladsen til total kaos af udeservering, støjende gæster, cykelparkering osv. Denne utålelige situation vil alt andet lige forstærkes, hvis vejen omdannes til gågade. Vandkunsten et godt eksempel på, hvorfor det er helt nødvendigt, at mængden af udeservering begrænses og ikke øges, og hvorfor stop for udeservering og betaling for eksisterende udeservering er et helt nødvendigt tiltag at indføre **samtidigt** med, at Byrum og trafikplanen vedtages.

Hele Vandkunsten er tæt spækket med cykler i eftermiddags-, aften- og nattetimer - fra HUSETS mange gæster og gæster til udeservering. I Byrums Planen foreslås cykelparkering flyttet til sidegaderne (herunder Rådhusstræde), men der vil skulle etableres endog **meget** stort antal cykelparkering for at tilgodese behovet.

Området har følgende natbevillinger (ifølge Københavnerkortet)

<u>05 bevillinger:</u>

Sørens Værtshus, Vandkunsten
CPH Downtown Hostel, Løngangsstræde (Vandkunsten)
Mojo Blues Bar , Løngangsstræde
Motel One, Løngangsstræde
Southerns Cross Club, Løngangsstræde
Eventfactory, Løngangsstræde
Club Mambo & Bonita, Løngangsstræde

04 bevillinger:
Bronx Burger

02 bevillinger:
Improv Comedy Copenhagen

Og tæt ved i kvarteret:

05-bevilling
Zefside (Frederiksholms Kanal
Galathea Kroen (Rådhusstræde)
Lolly (Rådhusstræde)

03 bevilling
Drop Inn

02 bevilling
Bastard Cafe, Rådhusstræde (HUSET)
Cafe Katz, Frederiksholms Kanal

Bylivs og trafikplanen løser ikke beboernes udfordringer med trafik
Beboerne er stærkt generet af følgende former for trafik:

- Hasarderet paradekørsel/"muskelbiler"
- Turistbusser og HopOnHopOff-busser
- Varebiler, store mængder varelevering (og tomgangskørsel)
- Renholdningsbiler
- Partybusser
- Motorcykler
- Knallerter

Såvidt vi kan se, løser planen ikke de ovennævnte problemer. Generelt er beboerne ikke generet af almindelig kørsel, som planen har til formål at fjerne. Vi beboere befinder os hermed i det paradoks, at planen ikke løser vores problemer, og at planens initiativer ikke vil gavne beboere - tværtimod. Vi foreslår, at man i forbindelse med Bylivs- og trafikplanen **samtidigt** forholder sig til de trafikale problemer, som beboerne lider under.
Vi mener, at det forekommer ret virkelighedsfjernt - grænsende til det arrogante - at politikere ikke forsøger at løse de reelle trafikale problemer, som beboere har. Se uddybning herunder.

Vi ønsker hasarderet kørsel, muskelbiler og ulovlige motorcykler væk
- Beboerne er meget generet af biler og muskelbiler samt motorcykler, der kører med høj fart og meget larmende (tunede biler og med musik). Skiltning respekteres ikke, og mindre generel trafik/færre p-pladser efterlader endnu mere plads i stræderne til den ulovlige og uønskede trafik af festbiler, narkohandlere, muskelbiler og taxaer på jagt efter kunder.

Turistbusser og HopOnHopOffbusserne skal ud af Middelalderbyen
Vi ønsker, at turistbusser og HopOnHopOff-busser forbydes i Middelalderbyen. Udover forurening, skaber busserne meget trængsel til stor fare for svage trafikanter. Vi mener, at turister bør transportere sig som københavnere iøvrigt og ikke i store "fremmedgørende" busser.

Færre Varebiler og Renovationsbiler
Varebiler og renovationsbiler skaber meget trængsel og støj for beboere. Vi har set en stor forøgelse af disse i takt med flere barer, cafeer og restauranter, der får mange leverancer med lastbiler og varebiler. Bilerne larmer (inkl tomgangskørsel) og skaber trængsel (ulovlige parkering ved vareaflæsning, etc). Også af denne grund ønsker vi IKKE mere udeservering.
Efter privatiseringen af affaldsafhentning fra erhverv har vi fået meget stærkt stigende antal renovationsbiler, som larmer (typisk afhenter de på tidspunkter, hvor beboerne har krav på nattesøvn).

Ingen Partybusser
Partybusser er til meget stor gene for beboerne. De kører med høj musik gennem smalle gader i aften og nattetimerne. Vi har svært ved at se, at partybusser overhovedet har nogen eksistensberettigelse (ihvertfald i Middelalderbyen), og vi ønsker et total forbud mod partybusser.

Vi ønsker generende knallerter væk
I de senere år er antallet af knallerter i Indre by eksploderet. Det skyldes især madudbringningsfirmaer som fx Wolt, hvis bude i stor udstrækning benytter meget støjende og forurenende to-takt knallerter. Vi ønsker et forbud mod disse i Middelalderbyens gader, og at forbuddet skal fremgå af skiltningen.

Kommentarer vedr. begrønning, cykelparkering, bænke
Vi støtter, at den frigjorte plads fra nedlagte p-pladser benyttes til "begrønning", cykelstativer og affaldssortering. Vi ønsker IKKE mere øget udeservering, af grundene skiteseret ovenfor.

Mht. "begrønning" foreslår vi, at man planter buske, klatrende roser etc og i mindre omfang træer. Træerne, der kan vokse sig meget store, er generelt mindre egnet til byens smalle gader (skaber meget skygge og løvfald), så i fald man planter træer, ønsker vi træer, der ikke vokser sig meget store (eller hvor kommunen sikrer beskæring).

Mere cykelparkering
Generelt er beboerne generet af cykelparkering. Vi støtter derfor, at noget af den frigjorte plads fra nedlagte p-pladser bruges til cykelparkering med cykelstativer, således at cyklerne parkeres på en organiseret måde, der ikke forhindrer gående og øvrige trafikanters fremkommelighed.

Husk affaldsspande ved ALLE bænke
Desværre fungerer byen idag på en måde, så "Hvor der er en bænk, er der en fest". Bænke lyder umiddelbart positivt, men vær opmærksom på, at bænke tæt ved beboelse kan være en dårlig ide, fordi bænke ofte skaber ophold forbundet med druk i en by, hvor alkohol kan købes selv af mindreårige natten lang i dagligvarerbutikker.
Bænke benyttes i stor stil, når folk spiser fastfood og ryger. Det medfører, store mængder skrald i form af fastfoodskrald og cigaretskodder, som flyder overalt. Vi foreslår derfor, at I monterer affaldsspande – (evt også separate askebægre) ved ALLE opstillede bænke.

Svar til: Høring 57262 af: Tina Andersen

APPLICATION DATE
18. september 2022

SVARNUMMER
112

INDSENDT AF
Tina Andersen

BY
København K

POSTNR.
1124

ADRESSE
Åbenrå 16, 3. Tv

HØRINGSSVAR

Jeg støtter høringssvar 104

Svar til: Høring 57262 af: Kristina Hansen

APPLICATION DATE
18. september 2022

SVARNUMMER
111

INDSENDT AF
Kristina Hansen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Ejerforeningen Valkendorfsgade 7-9

BY
København K

POSTNR.
1151

ADRESSE
Valkendorfsgade 7, 2 th

HØRINGSSVAR

Vi som bor her synes at hensynet til borgerne boende i Middelalderbyen er fraværende. En by som København skal fungere på borgernes præmisser, hverdagen skal kunne fungere, vi skal kunne parkere vores bil tæt på områderne hvor vi bor.

Der mangler parkeringspladser i forvejen. For at kunne læsse af/på burde der, når man bor ud til gågaden, være mulighed for at kunne få 15 min's stoptilladelse ved vores bopæl.

I forbindelse med udeserveringer er der store problemer med fremkommeligheden, støj og lugt, hvilket er en udfordring for alle. Udeserveringen, det er nu helt gratis er eksploderet alle steder. Barer, cafeer og restauranter overholder mange gange ikke det areal der er givet tilladelse til og tilsyn fra kommunen er ikke til at få øje på.. Resultatet er at man mange gange er tvungen til benytte kørebanen for at passere bordene og dermed kollidere med biltrafikken, som jo også skal være plads til. Der skal simpelthen tjekkes op på om reglerne overholdes.

Støjgenerne er enorme. Det er som om man synes at byen kun skal være for unge festende mennesker, at alle gader skal være festgader. Byen skal være dynamisk- for ALLE aldre og skal fungere for alle: unge, gamle, dårligt gående, barnevognsfamilier mm.

Vi som bor her synes at hensynet til borgerne boende i Middelalderbyen er fraværende. En by som København skal fungere på borgernes præmisser, hverdagen skal kunne fungere, vi skal kunne parkere vores bil tæt på områderne hvor vi bor.

Der mangler parkeringspladser i forvejen. For at kunne læsse af/på burde der, når man bor ud til gågaden, være mulighed for at kunne få 15 min's stoptilladelse ved vores bopæl.

I forbindelse med udeserveringer er der store problemer med fremkommeligheden, støj og lugt, hvilket er en udfordring for alle. Udeserveringen, det er nu helt gratis er eksploderet alle steder. Barer, cafeer og restauranter overholder mange gange ikke det areal der er givet tilladelse til og tilsyn fra kommunen er ikke til at få øje på.. Resultatet er at man mange gange er tvungen til benytte kørebanen for at passere bordene og dermed kollidere med biltrafikken, som jo også skal være plads til. Der skal simpelthen tjekkes op på om reglerne overholdes.

Støjgenerne er enorme. Det er som om man synes at byen kun skal være for unge festende mennesker, at alle gader skal være festgader. Byen skal være dynamisk- for ALLE aldre og skal fungere for alle: unge, gamle, dårligt gående, barnevognsfamilier mm.

Vi som bor her synes at hensynet til borgerne boende i Middelalderbyen er fraværende. En by som København skal fungere på borgernes præmisser, hverdagen skal kunne fungere, vi skal kunne parkere vores bil tæt på områderne hvor vi bor.

Der mangler parkeringspladser i forvejen. For at kunne læsse af/på burde der, når man bor ud til gågaden, være mulighed for at kunne få 15 min’s stoptilladelse ved vores bopæl.

I forbindelse med udeserveringer er der store problemer med fremkommeligheden, støj og lugt, hvilket er en udfordring for alle. Udeserveringen, det er nu helt gratis er eksploderet alle steder. Barer, cafeer og restauranter overholder mange gange ikke det areal der er givet tilladelse til og tilsyn fra kommunen er ikke til at få øje på.. Resultatet er at man mange gange er tvungen til benytte kørebanen for at passere bordene og dermed kollidere med biltrafikken, som der jo også skal være plads til. Der skal simpelthen tjekkes op på om reglerne overholdes.

Støjgenerne er enorme. Det er som om man synes at byen kun skal være for unge festende mennesker, at alle gader skal være festgader. Byen skal være dynamisk- for ALLE skal fungere forALLE: unge, gamle, dårligt gående, barnevognsfamilier mm.

En anden vigtig pointe og et råb til politikerne. Renhold af gågader er utilstrækkelig og næsten helt fraværende. Det er en skændsel at vi, som er så stolte af at bo i København skammer os over at byen er så beskidt.

Renhold af vore gader skal kunne gøres bedre

Svar til: Høring 57262 af: Klaus K. Simonsen

APPLICATION DATE
18. september 2022

SVARNUMMER
110

INDSENDT AF
Klaus K. Simonsen

BY
København K

POSTNR.
1203

ADRESSE
Nybrogade 28

HØRINGSSVAR

Det er ikke rimeligt, at vi der bor her, ikke bare kan have lov til at eje en bil.

Vi er helt almindelige mennesker: mange skal på job, nogen skal på besøg, vi har måske et sommerhus vi skal til, vi kører også i Ikea eller på genbrug, vi vil nogen gange gerne i skoven eller ud til en strand - og vil i det hele taget bare gerne kunne komme rundt i bil som alle andre i dette land.

Og ligesom alle andre skal vi have et sted at parkere bilen, når vi ikke bruger den.

Derfor - når man ved, at vi er ca. 1.000 P-licensholdere i området og der er ca. 1.200 p-pladser så giver det ingen mening for os der bor her at fjerne de 750 af disse, uden at sørge for tilstrækkeligt med andre muligheder. Det skitserede antal ekstra pladser i P-huse er jo ikke nok.

Det føles lidt som om Teknik & Miljø opfatter os som elementer i byens inventar, der bare kan flyttes rundt med.

Det er ikke os beboere og vores biler, der belaster; hvis man gerne vil have trafikken ned, så indfør p-pladser reserveret til beboere med P-licens. På samme måde som er gjort for en række andre typer parkeringer - delebiler, ambassader, erhvervbiler på gule plader etc.

Det, der er lagt op til, er ikke ordentligt overfor os der bor herinde.

Svar til: Høring 57262 af: Sylvester Bajda

APPLICATION DATE
17. september 2022

SVARNUMMER
109

INDSENDT AF
Sylvester Bajda

VIRKSOMHED / ORGANISATION
By-Expressen

BY
København K

POSTNR.
1366

ADRESSE
Nansensgade 9

HØRINGSSVAR

Generelt en rigtig ambitiøs og modig plan, der fortjener stor ros.

Jeg er en smule kritisk overfor forslaget omkring at transformere Store Kirkestræde, Nikolaj Plads og Lille Kongensgade til ny gågade med cykling tilladt. Det er med de nuvværende forhold relativt besværligt at cykle i vest - øst gående retning i Middelalderbyen. Skal man eksempelvis fra Gammeltorv til Kgs. Nytorv vil man i dag følge Strædet, der i sin nuværende tilstand med blandet trafik ikke er en god løsning for hverken fodgængere eller cyklister. Særligt cykelstien mellem Amagertorv og Højbro Plads er et sted, hvor mange tilspidsede situationer opstår. Store Kirkestræde fremstår i dag mørk pga gadens bredde og forlængelsen over Nikolaj Plads som bagside til Strøget (særligt pga. Nasdaq's bygnings afvisende karakter), hvorfor det giver god mening at have cykeltrafikken herigennem. Forslaget løser selvfølgelig problemet med de tilspidsede situationer, men foreslår ikke en alternativ færdselsvej for cykler. Skal man køre ad Nybrogade, Gammel Strand og Fortunstræde i fremtiden? Dette kunne være en god løsning, men stiller nye krav til belægningen i særligt Fortunstræde og rundkørslen på Højbro Plads.

Derudover finder vi det som cykelnbudsvirksomhed interessant, at man sigter mod at implementere alternative former for vareindlevering, hvilket vi ser frem til at høre mere om og glædeligt vil dele vores erfaring. Vi vil gerne i forlængelse heraf foreslå, at man tillader varelevering på cykel i områdets gågader på alle tidspunkter - eventuelt i stedet for som foreslået at udvide tidsperioden, hvori varelevering lige nu er tilladt.

Svar til: Høring 57262 af: Torben Seemann Hansen

APPLICATION DATE
15. september 2022

SVARNUMMER
108

INDSENDT AF
Torben Seemann Hansen

BY
København V

POSTNR.
1556

ADRESSE
Dantes Plads 3, 4. sal th.

HØRINGSSVAR

Sagsnummer 2022-0133806

Tak for muligheden for at kommentere forslaget til Byrums- og trafikplanen. Overordnet kan jeg kun være enig i de 4 overordnede temaer, forslaget bygger på:

1) Byrum der fortæller

2) Bedre balance i bylivet

3) En grønnere Middelalderby og

4) Mere plads til fodgængere og cyklister.

”Nedlæggelse af parkeringspladser er det grundlæggende greb i byrums- og trafikplanen til at opnå mindre biltrafik i Middelalderbyen, og med planen foreslås i alt 750 gadeparkeringspladser nedlagt i området i to etaper …….Arealer, der frigøres ved nedlagt parkering, skal blandt andet give bedre forhold for fodgængere og cyklister, bedre mulighed for ophold uden kommercielt indhold og mere grønt.”

En ting er dog, hvad man ønsker - en anden ting er, hvad man gør. TMU’s helt utidssvarende og uforståelige beslutning om anlæg af en P-kælder på Dantes Plads strider totalt mod de fromme politiske intentioner. Et sådant anlæg er i direkte modstrid med målsætningerne i Byrums- og trafikplanen.

Yderligere er en ny p-kælder helt unødvendig, da der er mængder af ledig parkerings kapacitet i de eksisterende P-kældre inden for en radius af 500m fra Dantes Plads (f.eks. P-kælderen i BLOX, der har en belægning på ca. 8 til 10% - P-kælderen under Langebro, der er ved at blive renoveret, og på Posthus-grunden anlægges i øjeblikket omkring 1000 nye p-pladser).

En p-kælder på Dantes Plads vil ødelægge:

- En lille kunstplads, som Brygger Jacobsen for 100 år siden forærede københavnerne, for at fremhæve og bevare den smukke kunstakse imellem Glyptoteket, Nationalmuseet og Christiansborg
- En grøn oase med gamle træer og blomsterbede, hvor mange børn, beboere og turister hver dag passerer, leger og opholder sig.
- En fredeliggjort og renoveret Vester Voldgade (VV), hvor der er plads til skolebørn og institutionsbørn i nærområdet samt til de flere hundrede skolebørn fra hele Danmark, der dagligt passerer Dantes Plads og Vester Voldgade for at besøge områdets mange museer.
- En stor cykelfremkommelighed op og ned ad hele Vester Voldgade og Lille Langbro - den nye cykelbro mellem VV og Amager.
- Dantes Plads med et veletableret nærmiljø

Beslutningen om at sælge Dantes Plads til Q-park daterer sig tilbage til 2011, hvor Teknik- og Miljøudvalgets (TMU) partier indgik et forlig, hvor anlæg af en P-kælder i den indre by indgik. Det gav måske fornuft i 2011, men tiderne har ændret sig væsentligt siden da. Det en anden tid med andre prioriteter, vi lever i, end da forliget blev indgået.

Det minder mig lidt om et forældet Quicklån, som var relevant, da lånet blev givet, men nu 11 år senere, når det skal indfries, synes det svært at forstå, at man indgik et så letsindigt lån dengang i sin ungdoms letsind. I dag, hvor lånet skal indfries, synes jeg, at det ville være befriende, hvis vores politikere ville indse, at tiden er løbet fra aftalen og indgå en mere fornuftig og tidssvarende aftale.

Jeg er medlem af en gruppe beboere på og i området omkring Dantes Plads (private, erhvervsdrivende, institutioner og museer), som har haft møder med de fleste politikere i TMU, og alle undtagen overborgmesteren og de konservative repræsentanter var enige med os om, at det nok var en uheldig placering, der ville ødelægge det historiske og grønne miljø, der er anlagt siden forligets indgåelse.

Jeg er helt enig i, at biltrafikken skal begrænses og gadeparkeringen reduceres i Middelalderbyen, men hvorfor ødelægge et velfungerende grønt og kulturelt frirum, der er anlagt netop med henblik på svage trafikanter, med en totalt overflødig P-kælder???

Med venlig hilsen

Torben Seemann Hansen

Dantes Plads 3, 4.sal th

1556 København V

Svar til: Høring 57262 af: Shahbaz Ahmad

APPLICATION DATE
14. september 2022

SVARNUMMER
107

INDSENDT AF
Shahbaz Ahmad

BY
København.k

POSTNR.
1455

ADRESSE
Studiestræde 25b,3

HØRINGSSVAR

Lorte ide, hvad skal vi beboere gør der er afhængig af en bil og p- plads, tænker det er uenighedslisten der har fået en hjerneblødning

Svar til: Høring 57262 af: Københavns Ældreråd

APPLICATION DATE
14. september 2022

SVARNUMMER
106

INDSENDT AF
Københavns Ældreråd

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Københavns Ældreråd

BY
København N

POSTNR.
2200

ADRESSE
Borups Allé 41

HØRINGSSVAR

Vedlagt er Københavns Ældrerådes høringssvar vedr. Byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen.

MATERIALE:
koebenhavns aeldreraads hoerringssvar til byrums- og trafikplan for middelalderbyen.pdf

Teknik- og Miljøudvalget
Københavns Kommune

14. september 2022

Høringssvar vedrørende Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen

Københavns Ældreråd har deltaget i projektets følgegruppe siden dets begyndelse den 22. maj 2018. Vi sætter i rådet pris på det foreliggende planforslag, som helt overordnet kan danne baggrund for væsentlige byrumsforbedringer i Middelalderbyen.

Vi er særligt positive over forslagene omkring bedre fodgængerforhold og bedre cykelforhold samt mere hensynsfuld cykelparkering. I dag fremstår cykelparkering kaotisk, og i visse tilfælde spærrer parkerede cykler både fortove og pladser, hvorfor der er et stort behov for bedre cykelparkeringsfaciliteter i området. Ligeledes er vi positive over, at der med byrums- og trafikplanen lægges op til bedre forhold for mennesker med mobilitetshandicap. Og vi ser i rådet frem til løbende at bidrage til udviklingen af mere tilgængelige byrum sammen med Handicaprådet og andre relevante aktører.

Vi mener derudover, at det virker fornuftigt at se på mulighederne for at tilpasse erhvervskørslen i området. I forhold til reduceret parkering og ændring af biltrafikale forhold i Middelalderbyen skal vi gøre opmærksom på, at vi mener, at det er vigtigt, at ældre beboere ikke får forringet deres muligheder for at komme til og fra eget hjem. Ligeledes skal der være let adgang til offentlig trafik i området.

Videre ønsker vi at gøre opmærksom på, at det er vores oplevelse, at Middelalderbyen er et livligt sted med mange restauranter og cafeer, men hvor der også er nogle udfordringer i forhold til udeservering og støj fra nattelivet. Det er vores indtryk, at udeserveringen flere steder hindrer fremkommeligheden, og at gående ofte må træde ud på kørebanen for at komme forbi, hvilket kan føles utrygt. Derfor har vi i Københavns Ældreråd også stillet forslag om, at der skal være en markering af det udeserveringsareal restauratører råder over, således at det er tydeligt for fodgængere, hvor de kan komme forbi. Derfor sætter vi også stor pris på, at Teknik- og Miljøforvaltningen i løbet af efteråret over for Teknik- og Miljøudvalget vil fremlægge forslag til et pilotprojekt, der tester forskellige typer afmærkning ved udeservering med henblik på at afklare effekten.

Vi ser i rådet frem til at følge udviklingen i området, og står naturligvis til rådighed for yderligere drøftelser.

Venlig hilsen

Kirsten Nissen
Formand for Ældrerådet

Peder Blom
Formand for Ældrerådets Teknik- og Miljøudvalg

Københavns Ældreråd

Borups Allé 41,
2200 København N

Telefon
20 49 18 68

E-mail
aeldreraadet@suf.kk.dk

Hjemmeside
www.aeldreraadet.kk.dk

Svar til: Høring 57262 af: Handicaprådet

APPLICATION DATE
13. september 2022

SVARNUMMER
105

INDSENDT AF
Handicaprådet

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Københavns Kommune - SOF

BY
København

POSTNR.
1577

ADRESSE
Bernstorffgade 17

HØRINGSSVAR

Handicaprådets høringssvar vedr. "forslag til byrums- og trafikplanen"

MATERIALE:
2022-0263619-1 hoeringssvar til forslag til byrums- og trafikplanen - teknik og miljoe d. 12.09.pdf

Handicaprådet i Københavns Kommune

Høringssvar til "Forslag til byrums- og trafikplan for Middelalderbyen"

Handicaprådet
Handicaprådets Sekretariat
Bernstorffsgade 17, 5. sal
1592 København V
Tlf. 20 53 56 92
handicapraad@sof.kk.dk

07. september 2022

Sagsnummer
2022-0263619

Dokumentnummer
2022-0263619-1

Handicaprådet takker for inddragelsen og det fremsendte materiale vedrørende "Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen".

Handicaprådet er enige i forslaget fra Teknik- og Miljøudvalget om at reducere antallet af gadeparkeringspladser og at tilgængeligheden for fodgængere skal forbedres.

Kommenterede [LRM1]: Begrund gerne

Handicaprådet er generelt positivt stemt over, at der i Københavns bybillede skal være færre biler i indre by. Vi er dog bekymret for, at det reducerede antal af almindelige gadeparkeringsmuligheder vil sætte pres på de parkeringspladser, der er reserveret til handicapparkering. Vi gør derfor også opmærksomme på, at der i Københavns kommune er sket en stigning i forhold til snyd med handicapparkeringstilladelser og der derfor er en del falske tilladelser i omløb, og at der i nogle tilfælde bliver begået indbrud i handicapbiler, hvor folk stjæler handicaptilladelserne.
Vi ser derfor gerne, at der sker en stramning i forhold til håndhævelse af handicaptilladelser. Handicappladserne er vigtige for dem, der sidder i kørestol og har gangbesvær. Mennesker med handicap har ofte 'kassebiler', der er for høje til at kunne bruge byens parkeringshuse.

Handicaprådet oplever desværre, at Københavns kommunes app, der viser hvor handicappladserne er placeret i København, ikke er blevet opdateret i lang tid. Det vil være en stor hjælp, hvis app'en rent faktisk viser, hvor der er parkeringsmuligheder, så man ikke kører forgæves, til handicapparkeringspladser, som ikke længere eksisterer.

Socialpolitik og Udvikling
Bernstorffsgade 17
1577 København V

EAN-nummer
5798009683052

Handicaprådet vil desuden gerne appellere til, at Teknik- og Miljøudvalget har fokus på tilgængelighed for kørestolsbruger og personer med gangbesvær ift. fortovene i Middelalderbyen. Handicaprådet forslår, at fortovene udvides og at cykelstativerne og løbehjulene ikke overlapper fortovet, så der er plads til alle borgere, uanset handicap, på fortovene.

Kommenterede [LRM2]: Sætningen er lidt uklar kan du omformulere? Du kan overveje med så lang en tekst at lave mange små overskrifter, der afslører pointen, så bliver det lettere at læse 😊

Handicaprådet er enige i, at der hvor fortovene udvides, at de i vid udstrækning holdes fri af kommercielt indhold og andet inventar, så der er gangplads til alle borgere. I de tilfælde, hvor der er udeservering eller nye tilladelser til udeserveringer bliver givet, er Handicaprådet enige i, at placeringen af udeservering bliver langs facaden frem for langs kantstenen og opfordre til, at fortovet stadig har minimum en meters passage for fodgængere især af hensyn til personer med gangbesvær, kørestolsbruger, barnevogne og andre behov der skal tilgodeses.

Kommenterede [LRM3]: Også relevant for barnevogne o.l. flet evt. noget om universelt design ind – a la det er godt at indrette byen så det passer til flest muligt og forskellige stadier i livet. København kan godt lide at bryste sig af at være en storby med plads til mangfoldighed og diversitet – det skal byens indretning afspejle!

I forhold til gågadebelægningen og udbygning af fortove, opfordrer Handicaprådet til, at gågaden bliver belagt med nivellerende asfalt. Andre tiltag kunne være, at der ikke laves niveauforskel på vej og fortove. Eller, at kommunen vælger at nedsænke kantstenene, så det bliver nemmere for kørestolsbruger at bevæge sig rundt i byen.

Derudover, bakker Handicaprådet op om, at hver tiende cykelplads vil være til tandemcykler og ladcykler, vi ser gerne at alle kan bruge og nyde byen på en miljøvenlig og sjov måde. Socialstyrelsen undersøgelser viser, at ved brugen af tandemcykler, at mange af borgerne er rigtig glade for cykelturene. Borgerne får nye gode sanseoplevelser, får hilst og vinket til folk på vejen.

Handicaprådet opfordrer desuden til, at forvaltningen sætter penge af til flere handicaptoiletter med tidssvarende faciliteter. Pt. er der er alt for få offentligt toiletter, der er handicaptilgængelige i Middelalderbyen.

Til slut ønsker Handicaprådet at understrege begejstringen for universel design og støtter meget op om forvaltningens og udvalgets arbejde med dette. Københavns

kommunes indretning skal afspejle, at København er en storby der giver plads til diversitet og mangfoldig i byen

Janne Sander
Formand for Handicaprådet i Københavns Kommune

Svar til: Høring 57262 af: Lisa Bang Larsen

APPLICATION DATE
11. september 2022

SVARNUMMER
104

INDSENDT AF
Lisa Bang Larsen

BY
København K

POSTNR.
1153

ADRESSE
Niels Hemmingsens Gade 6

HØRINGSSVAR

Jeg går ind for en grøn og venlig bydel, men jeg går ikke ind for en museumsby, der overvejende tilgodeser turister og erhvervsdrivende. Til stadighed bliver vi beboere mødt med en følelse af at blive presset ud af vores bydel, med mindre vi vil være statister i den. Når man bor i middelalderbyen har man også behov for et velfungerende hverdagsliv med alt, hvad det nu indebærer, på samme måde som alle andre mennesker i det her land.

Brostensbelagte gader: Smart tænkt med den smalle stribe til cyklister. MEN: I praksis virker den dårligt. Den er for smal, og der er for langt mellem stenene, hvilket gør, at man er ved at falde på sin cykel, når hjulene skrider ned i mellemrummene. Så læg dem tættere. Og gør dem også mere børnevenlige, fx bredere, så forældre kan bruge dem sammen med de børn, der skal til at lære at cykle. Ofte (i Niels Hemmingsens Gade) skal man også ud på kørebanen på de toppede brosten, fordi fortovene er så smalle, at godgængere bruger "cykelstien" enten til ophold eller gangsti.

Varebiler: For svært at komme ud og ind af indre by på cykel Der er alt for mange store varebiler, der blokerer kørebanen, så man må springe af cyklen og gå på fortovene, hvis ellers der er plads for cykelparkering, bænke, m.m. Ellers kan man pænt stille sig op at vente på, at de parkerede varebiler er færdige med deres arbejde og komme et kvarter for sent på arbejde. Ikke specielt cyklistvenligt, når man gerne vil cykle til og fra arbejde, og hvis man gerne vil have folk til at bruge cyklen mere. Desuden er varebilerne alt for store, tunge og larmende. De gamle huse i middelalderbyen ryster - og det gør vores porcelæn også indimellem, når bilerne kører forbi. Mange af husene har sætningsskader. Kan den tunge trafik mon have bidraget til det?

Beboerbiler og parkering i middelalderbyen: Det skal være muligt for beboere i middelalderbyen at eje en bil og med rimelig mulighed for at parkere. Det er jo ikke beboernes biler, der udgør det største problem. Det er alle de biler, der kommer udefra, herunder før omtalte varebiler, og nogle herinde taler også om muskelbilerne i weekenderne. Skal man til København for at shoppe lørdag formiddag, kan man benytte sig af vores udmærkede metro- og buslinjer i stedet for at komme ind med bil. Man kunne også yde den service at reservere pladser i p-husene i udkanten til besøgende, der synes, de har behov for at tage til byen i bil. De klarer nok at gå et par kilometer et par gange om året, fremfor at det er os, der bor her og skal have et hverdags- og fritidsliv til at fungere. Så lav et indkørselsforbud for udefrakommende biler og giv beboerne en vignet i forruden. På den måde vil det

være ret let at se, hvilke biler, der har ret til at køre ind og ud af byen. Det gør man bl.a. i Italien i mange af deres middelalderbyer. Det lader til at fungere fint. Man kunne i forlængelse af det tænke på en gæsteparkeringstilladelse til beboernes pårørende, der kommer langvejs fra.

Det bør være muligt for håndværkere m.m. at kunne parkere, når de skal løse opgaver i byen uden at frygte/modtage en p-bøde.

Ikke mere udeservering. Tværtimod. Og ud med varmelamper. Ikke masser af nye udearealer i gaderne. De vil ikke være til gavn for beboerne, men mere for festende folk udefra. Og den del af bylivet er der vist ikke stemning for blandt beboerne.

Svar til: Høring 57262 af: Lone Skov Al Awssi

APPLICATION DATE
11. september 2022

SVARNUMMER
103

INDSENDT AF
Lone Skov Al Awssi

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Borger, erhvervsdrivende og medlem Københavns Ældreråd

BY
København K

POSTNR.
1152

ADRESSE
Løvstræde 10

HØRINGSSVAR

Min familie og jeg har boet i Middelalderbyen i 33 år og haft forretning siden 1983.

Det er en god ide, at der gives plads til ophold uden kommercielt indhold, men det skal ikke ske på beskostning af nedlæggelse af flere parkeringspladser. Middelalderbyen skal ikke være et 'Frilandsmuseum' men en by som fungerer i hverdagen for byens borgere. En dynamisk by med et velfungerende hverdagsliv.

I alt for mange år har politikerne haft fokus på Middelalderbyen som partyzone og en 'bar by' i stedet for at skabe et godt liv for beboerne. Nattelivet er gået helt amok. Det skaber stor utryghed, også for de unge, som skal benytte sig af det.

Der er store problemer med fremkommeligheden, hvilket er en udfordring for vores ældre medborgere. Tidligere kostede det et gebyr at have udeservering, det er nu helt gratis og er eksploderet i området. Bar, cafe og restaurant ejerne overholder ikke altid det antal borde der er givet tilladelse til og tilsyn fra kommunen er ikke eksisterende. Der er ikke kapacitet til at checke op på om tilladelserne overholdes. Mange steder kan kørestolsbrugere, ældre med rollatorer eller forældre med barnevogne ikke passerer uden at skulle benytte kørebanen - det er meget utrygt.

Hver eneste dag, også søndage, kommer der meget store lastbiler ind i Middelalderbyen. Naturligvis skal vareleveringen fungere, men jeg er overrasket over volumen og den ødelæggelse som disse meget store lastbiler forårsager på gadebelægning og facader - det må kunne gøres smartere. I dag, søndag den 11. september kom der to kæmpe lastbiler med en levering til kontorerne i Postgården (Købmagergade/Løvstræde), leveringen ødelagde det netop opsatte butikskilt i nabo forretningen. Trist! Lamper opsat på facaden ved vores forretningen smadres jævnligt.

Flere steder er fortove og gader i elendig forfatning. Opgravninger afsluttes ikke og er endeløse. I Løvstræde har der været opgravning i 3 måneder og der pågår intet arbejde. Forvaltningen kontaktet utallige gange. Intet sker. Det synes som om Teknik -og Miljø forvaltningen ganske enkelt slet ikke

fungerer.

Vi skal passe på Middelalderbyen nu. Huske på at turisterne kommer her for at opleve en autentisk by, en by med beboere. Fortsættes der med en politisk understøttelse af et ødelæggende natteliv, så bliver bydelen en kulisse. Der skrives meget om 'en grønnere Middelalderby'. Men det at være 'grøn og sund' handler ikke bare om flere træer. Det handler om ikke at øge en ødelæggende drukkultur hos vores unge, med barer på hvert gadehjørne, som faldbyder '10 shots til 100 kr. ' fordi konkurrencen mellem barerne er gået amok. Politikerne må indse at en grøn og sund by, med verdens lykkeligste mennesker ikke troværdigt fortsat kan realiseres, når vores unge drikker sig fra sans og samling hver weekend og vores eneste svar er flere billige barer og en bus lejlighedsvis på Rådhuspladsen til at pumpe dem ud og flikke dem sammen. Skab en balance - ikke flere bevillinger - stil krav. De unge ønsker også et natteliv baseret på tryghed og kvalitet.

Byrums- og trafikplanen .....tja..... flere gode punkter, men mangler fokus på det væsentligste. En by som skal fungere på borgernes præmisser, på at hverdagen skal fungere, på at støj skader og på at fastholde beboerne med et politisk fokus på DERES velfærd - ikke på Rekoms forretningsmodel.

Svar til: Høring 57262 af: Jan Hansen

APPLICATION DATE
10. september 2022

SVARNUMMER
102

INDSENDT AF
Jan Hansen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Taphouse A/S

BY
Kbh K

POSTNR.
1462

ADRESSE
Lavendelstræde 15

HØRINGSSVAR
Som barejere i Lavendelstræde har vi følgende bemærkninger til planen:

Ang. blotlægning af brosten:
Ud over at kunne tilslutte mig bemærkninger i svar 101 vedrørende de talrige ulemper ved brosten skal det også bemærkes at brosten ikke er velegnede til at sætte borde/stole/bænke på til udeservering.

Ang. etablering af cykelparkering:
Det er en god idé med flere pladser til cykler. Vi håber dog at der tages hensyn til potentiel udeservering m.m. og at pladserne således placeres ud for facader der ikke huser enten restaurationer eller butikker.

Ang. nedlæggelse af parkeringspladser:
Vi håber naturligvis at lige præcis Lavendelstræde bliver blandt de første gader hvor der nedlægges pladser så vi kan få en permanent udestilling hurtigst mulig.

Overordnet set ville vi foretrække at Lavendelstræde belægges og indrettes som sivegade på samme måde som Strædet. Det ville binde Regnbuepladsen/Rådhuspladsen og Mikkel Bryggers Gade/Strøget fint sammen.

Svar til: Høring 57262 af: uffe jacobsen

APPLICATION DATE
8. september 2022

SVARNUMMER
101

INDSENDT AF
uffe jacobsen

BY
Valby

POSTNR.
2500

ADRESSE
Mellemleddet 7

HØRINGSSVAR

Med stor beklagelse kan jeg se, at det iøvrigt udmærkede forslag opererer med talrige brostensbelagte arealer. Hvornår indser man, at brosten måske nok er kønt og romantisk, men en hån mod alle, der skal færdes, især de svageste.

Det hjælper ikke at slibe stenene.

Usikkert gående (incl høje hæle), kørestole, rollatorer, barnevogne og cyklister bliver generet. Af fugerne imellem stenene, af ujævnhederne og i regnvejr af de glatte sten.

Alle, der færdes eller bor ud til brostensbelagte arealer, generes af det markant højere støjniveau fra køretøjer på brosten.

Planerne lægger op til behageligere ophold og fredeligere færdsel, hvorefter man gør, hvad man kan for at ødelægge disse fordele.

Svar til: Høring 57262 af: J. Andersen

APPLICATION DATE
8. september 2022

SVARNUMMER
100

INDSENDT AF
J. Andersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Beboer i Middelalderbyen

BY
København K

POSTNR.
1104

ADRESSE
Ny Adelgade 12

HØRINGSSVAR

Jeg har nu boet i Middelalderbyen i mere end 40 år og er vidne til den udvikling (eller afvikling), som sker i mit nærområde. Og, det er ikke til den bedre side.

Mit hjem ligger nu i en nattelivszone, skabt af Københavns Kommune, uden at I har påtaget sig det ansvar, som følger med. Beboerne er overladt til selv at finde ud af, om det er nærbetjent, Giv et praj, Byliv, politi, Teknik & Miljø eller borgmester, der skal kontaktes, når der er "gang i gaden". Ingen tager ansvar.

Og det vil med denne byrums- og trafikplan stensikkert gøre værre, for det tyder på, at det er de kommercielle virksomheder, der får endnu mere plads til at udøve endnu mere støj, til stor skade for beboernes livskvalitet. Og beboerne bliver taberne. Igen.

Nej, jeg ønsker ikke udeservering i min lille, smalle gade (Ny Adelgade), hvor især Palæ Bar er den store synder. I høringssvar nr. 45, beskrives gaden af et enkelt ægtepar en del anderledes end både jeg og mange andre beboere i gaden oplever. Ja, den syder! Af støj! Så deres beskrivelse, især af "ansvarlige" erhvervsdrivende er fuldstændig skudt forbi. Der kan jeg fuldt ud tilslutte mig høringssvar nr. 57, der spot on beskriver min hverdag. Her er heller ikke flere børnefamilier end normalt. Der er få ældre. Der er kommet flere unge til, som skal siges, også er gevaldig generet af støjen. Ialt bor vi godt 80 mennesker i gaden. En af de få gader med tættest beboelse i Middelalderbyen.

Jeg har fx ikke kunne åbne mine vinduer hele sommeren, med mindre, jeg vil acceptere at støj på 60-70 dB fylder hele mit hjem. Min gade er ikke stemningsfuld (jo, ganske sikkert for de øldrikkende kunder, der "hygger" sig til kl. 3 om natten!), den er uhumsk

og min gadedør er ofte overpisset. Den er så sandelig heller ikke trafikeret. Jo, der kommer da en skraldebil og beboere, der ønsker at parkere - ofte uden resultat, idet kommunen har sløjfet 7 p-pladser til gadens udvidet udeservering til 5 restaurationer!

Hvad er det kommunen vil med planen? Presse beboerne ud, så vi hverken kan parkere (er selv erhvervsdrivende og afhængig af min bil) eller kunne være i vores egen bolig UDEN eklatant støj?

Der SKAL tages hensyn til beboere, der i forvej bor i nattelivszoner. Vi har ikke behov for mere støj - tværtimod. Og da slet ikke det støj, som udeservering skaber.

I planlægger at sløjfe alle p-pladser i min gade. Hvad får jeg i stedet? Støjende udeservering? I ved godt, at støj er farlig for helbredet. Og I ved også godt, at det ikke kun er trafikstøj men al kontinuerlig støj.

Planen beskriver ingen løsningsforslag for støjgener. Planen skriver både: "der udpeges arealer, som skal friholdes for kommercielt indhold", at, "der skal være bedre balance i bylivet" (byrum, der præges af kommercielt indhold, skal balancere med andre byrum, hvor der er mere stille), at "fortove der udvises skal i vid udstrækning holdes fri for kommercielt indhold".

Så, hvad er jeres plan? Det beskrives jo i øst og vest og I skriver sørme også, at der skal være et "bedre hverdagsliv". Det tyder så ikke på, det er beboernes?

Planlæg IKKE byrum i gader, hvor værtshuse, barer og restauranter med udeservering har åbent til langt over midnat og langt ud på natten. Planlæg byrum i gader, hvor butikker og cafeer lukker tidligt, hvor der ikke er natteliv i nærheden eller muskelbilsparader. Heri tænker jeg mange vil give mig ret. Især de, der også generes af den type støj, som jeg har beskrevet.

I planlægger at fjerne hundredevis af p-pladser, men har ingen ide om, hvilken indvirkning det vil have for trafikken i nærliggende gader til Middelalderbyen? I planlægger flere erhvervsparkeringspladser, men ingen pladser til beboernes biler?

I har ganske sikkert brugt lang tid på planen, men den er fyldt med huller. Og ordet hensynet til beboere er sørgeligt nok fraværende.

Så alt i alt - nej tak til byrum og udeservering i Ny Adelgade. Jeg foretrækker at have de i forvejen få gennemkørende biler samt øremærket parkering til beboerne.

Håber I også lytter til de i forvejen støjplagede beboerne i Middelalderbyen og ikke kun borgere, der slet ikke bor i byen og da slet ikke på HORESTA, REKOM og DRC.

Svar til: Høring 57262 af: Marc Carlsson

APPLICATION DATE
7. september 2022

SVARNUMMER
99

INDSENDT AF
Marc Carlsson

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Galleri Asdis

BY
KBH K

POSTNR.
1157

ADRESSE
Klosterstræde 12

HØRINGSSVAR

PS Dog vil jeg sige, at planerne om IKKE at gøre Klosterstræde - Hyskenstræde - Naboløs til GÅGADER og foretage en trafikomlægning via Gammel/Nytorv, er MEGET SKUFFENDE !!! :-/

Svar til: Høring 57262 af: Marc Carlsson

APPLICATION DATE
7. september 2022

SVARNUMMER
98

INDSENDT AF
Marc Carlsson

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Galleri Asdis

BY
København K

POSTNR.
1157

ADRESSE
Klosterstræde 12

HØRINGSSVAR

Som erhvervsdrivende i indre by, synes jeg det er nogle fantastiske tiltag der her lægges op til :-) Under byrumsforsøget var det meget tydeligt, hvor stor betydning det har for indre by og handelslivet i de små gader, at biltrafikken nedbringes og gader lægges om til gågader, med varelevering indtil klokken 11.00. Specielt har jeg naturligvis hæftet mig ved den (eneste !) gennemkørende gade , Klosterstræde - Hyskenstræde - Naboløs, hvor der til daglig er en betydelig biltrafik, og samtidig smalle fortove ! Under forsøget hvor disse gader var gågader med bænke og træer, oplevede vi en stigning i besøgstallet/gennemstrømningen på flere 100% !! Det øger naturligvis omsætningen, hvilket er positivt. Men det bidrager også i særdeleshed til, at byen fremstår som langt mere imødekommende for turister fra ind og udland.

Forsøget viste imidlertid også, at der ER behov for en gennemgende rute fra Nørregade til Gammel Strand, da der opstod mange konflikter med bilister der insisterede på at køre i "gågaderne" :-/ Der var imidlertid ikke givet tilladelse til en egentlig trafikomlægning, hvilket var en skam .

Den naturlige gennemkørsel vil være over Gammel/Nytorv som tidligere. På den måde kan hele kvarteret øst for Nørregade omlægges til gågader ;-D

Træer og bænke opsat i gågaderne benyttedes flittigt af alle mennesker, og gav anledning til tilfældige bekendtskaber og mere kommunikation mellem folk !

Alt i alt et super tiltag, og for mig personligt en mangeårig drøm der kan gå i opfyldelse.

Svar til: Høring 57262 af: Robert Esterajher

APPLICATION DATE
7. september 2022

SVARNUMMER
97

INDSENDT AF
Robert Esterajher

VIRKSOMHED / ORGANISATION
MOD

BY
København k

POSTNR.
1468

ADRESSE
Løngangstræde 25

HØRINGSSVAR

Som erhversdrivende i indre by, er det klart en nedgradering hvis 750 p-pladser forsvinder. Jeg ser gerne at der laves anlæg under nyopførte ejendomme.

Svar til: Høring 57262 af: Rasmus Damgaard Nielsen

APPLICATION DATE
6. september 2022

SVARNUMMER
96

INDSENDT AF
Rasmus Damgaard Nielsen

BY
Østerbro

POSTNR.
2100

ADRESSE
Strandboulevarden 30, 110 4.

HØRINGSSVAR

DUBLET

Jeg synes at forslaget er helt fantastisk, og jeg tror at det kommer til at bidrage til københavn status internationalt som en fantastisk turistby at besøge, men nu med masser af plads til at gøre det muligt at afvikle, samt en by som også for børn vil være meget mere sikker og sund at vokse op i.

Selvfølgt kan det være svært for mange børnefamilier at forestille sig at bo uden bil, men med delebilsordninger, christaniacykler, super offentlig transport og alting indenfor cykelafstand håber jeg da på selv at stifte min familie i det sted der her bliver opridset!

Af forslag jeg håber vil blive indarbejdet har jeg følgende:

- Jeg håber at i vil arbejde sammen med store navigationssystemer (specifikt apple og google maps) og prøve at få dem til at lave cykelnavigation baseret på vejhierakiet for at undgå især turister bliver guidet gennem pladser.

- Jeg håber at forslaget vil få et større fokus på udeservering, noget vi desværre har utroligt lidt af i københavn.

- Det bliver snakket om at oprette et omlastningsområde uden for middelalderbyen. Jeg håber her klima, miljø og trængsel bliver husket, og det derfor bliver placeret nær klimavenlig transport, dvs nær københavns containerhavn eller jernbaneområdet syd for hovedbanegården. Generelt kunne hovedstadsområdet fjerne utallige lastbiler fra vejene ved at udnytte jernbanen bare tilnærmelsesvist så godt som vores nabolande, og dette er en perfekt mulighed for at starte dette!

- Jeg er bange for at fjernelsen af p-pladser bare vil bidrage til at biler parkeres i naboområderne. For at hjælpe med at vende udviklingen af flere biler og færre cykelister, håber jeg at Københavns Kommune vil øge prisen for parkering i nærområdet drastisk. Lige nu udkonkurrerer kommunen private udbydere til en enorm grad (~60-80% lavere priser end markedet) hvilket kun sikrer flere biler, mere trængsel og flere frustrerede billister.

Tak for at læse mine inputs, jeg ser frem til at følge med i den videre process. jeg håber at min frygt om at forslaget bliver kraftigt nedvandet før det bliver vedtaget, bliver gjordt til skamme!

Venligt Hilsen Rasmus

DUBLET

Svar til: Høring 57262 af: Rasmus Damgaard Nielsen

APPLICATION DATE
6. september 2022

SVARNUMMER
95

INDSENDT AF
Rasmus Damgaard Nielsen

BY
Østerbro

POSTNR.
2100

ADRESSE
Strandboulevarden 30, 110 4.

HØRINGSSVAR

Jeg synes at forslaget er helt fantastisk, og jeg tror at det kommer til at bidrage til københavn status internationalt som en fantastisk turistby at besøge, men nu med masser af plads til at gøre det muligt at afvikle, samt en by som også for børn vil være meget mere sikker og sund at vokse op i.

Selvfølgt kan det være svært for mange børnefamilier at forestille sig at bo uden bil, men med delebilsordninger, christaniacykler, super offentlig transport og alting indenfor cykelafstand håber jeg da på selv at stifte min familie i det sted der her bliver opridset!

Af forslag jeg håber vil blive indarbejdet har jeg følgende:

- Jeg håber at i vil arbejde sammen med store navigationssystemer (specifikt apple og google maps) og prøve at få dem til at lave cykelnavigation baseret på vejhierakiet for at undgå især turister bliver guidet gennem pladser.

- Jeg håber at forslaget vil få et større fokus på udeservering, noget vi desværre har utroligt lidt af i københavn.

- Det bliver snakket om at oprette et omlastningsområde uden for middelalderbyen. Jeg håber her klima, miljø og trængsel bliver husket, og det derfor bliver placeret nær klimavenlig transport, dvs nær københavns containerhavn eller jernbaneområdet syd for hovedbanegården. Generelt kunne hovedstadsområdet fjerne utallige lastbiler fra vejene ved at udnytte jernbanen bare tilnærmelsesvist så godt som vores nabolande, og dette er en perfekt mulighed for at starte dette!

- Jeg er bange for at fjernelsen af p-pladser bare vil bidrage til at biler parkeres i naboområderne. For at hjælpe med at vende udviklingen af flere biler og færre cykelister, håber jeg at Københavns Kommune vil øge prisen for parkering i nærområdet drastisk. Lige nu udkonkurrerer kommunen private udbydere til en enorm grad (~60-80% lavere priser end markedet) hvilket kun sikrer flere biler, mere trængsel og flere frustrerede billister.

Tak for at læse mine inputs, jeg ser frem til at følge med i den videre process. jeg håber at min frygt om at forslaget bliver kraftigt nedvandet før det bliver vedtaget, bliver gjordt til skamme!

Venligt Hilsen Rasmus

Svar til: Høring 57262 af: Torben Melchior

APPLICATION DATE
6. september 2022

SVARNUMMER
94

INDSENDT AF
Torben Melchior

BY
København K

POSTNR.
1220

ADRESSE
Frederiksholms Kanal 20

HØRINGSSVAR

Nedlæggelse af 70% af parkeringspladserne i Middelalderbyen vil gøre det meget svært for en familie med bil at bo i området. Det er i dag svært at finde en parkeringsplads trods beboerlicens, og gennemføres forslaget vil det reelt blive umuligt. Livet ikke mindst for børnefamilier og for ældre vil derved blive langt mere besværligt. Hvordan kan man aflevere små børn eller gangbesværede ældre uden at kunne parkere i nærheden af boligen? Og antallet af erhvervspladser tilgodeser ikke behovet for levering af varer eller håndværksydelser.

Der kan være gode grunde til at begrænse biltrafikken, men det skal ikke gøres ved at jage beboerne ud af Middelalderbyen, men hellere ved at begrænse antallet af pendlere. Desværre er det nok politisk umuligt at genoplive den skrinlagte betalingsring.

Et væsentlig grund til planen er, at "fodgængere i fremtiden skal have endnu bedre forhold end i dag" og at de mange cyklister skal have bedre muligheder for at komme ind og ud af området (s. 49). Min kone og jeg færdes dagligt i området til fods og på cykel. Vi synes ikke, at det i dag er svært at færdes i Middelalderbyen. Herved falder en væsentlig grund til planen efter vores mening til jorden. Naturligvis ville livet som fodgænger og cyklist blive endnu lettere, hvis de fleste parkeringspladser fjernes, men som nævnt taler væsentlige hensyn mod et så drastisk skridt. Parkeringshuse er ikke en realistisk løsning, bl.a. på grund af prisen (i Blox: 2.200 kr. pr. måned).

Vi bor i Frederiksholms Kanal. Her blev der i 2015 gennemført en smuk renovering, der indebar nedlæggelse af 70 parkeringspladser. Vi fik stillet i udsigt, at kommunen ville etablere p-pladser under Langebro, men det er ikke blevet til noget. Af de 4 temaer, der ligger til grund for planen (s. 17), synes i flagskibsprojekt H og I alene "En grønnere Middelalderby" at være relevant, idet der ikke er behov for "Mere plads til fodgængere og cyklister" eller for "Bedre balance i bylivet". Der er heller ingen "Byrum der fortæller", jf. kortet s. 24. Det er i øvrigt uklart, hvilken skæbne Ny Kongensgade er tiltænkt: Ifølge s. 32 er det en transitgade, men s. 46 ophøjes den til en "ny grøn forbindelse med træer" og s. 58 til "ny cykelparkering". Nedlæggelsen af p-pladser vil også i denne del af området (s. 65) reelt gøre det umuligt at finde en parkeringsplads. Afstanden til parkeringshuset på Israels Plads er over 1 km.

Med venlig hilsen

Torben Melchior

Svar til: Høring 57262 af: Jakob Bjørn

APPLICATION DATE
6. september 2022

SVARNUMMER
93

INDSENDT AF
Jakob Bjørn

BY
Copenhagen

POSTNR.
1453

ADRESSE
Skt. Peterstr. 35,1

HØRINGSSVAR

Hvor er der i denne plan tager hensyn til beboerne?

Vil meget have anvist helt præcist hvor i planen i tænker på os!

I ønsker flere pladser, gågader, nedlæggelse af p-pladser. Altsammen betyder mere larm i gaderne, nattefester, mere udendørs servering og umuligheder for at kunne parkere sin bil.
Tro at last til butikker bliver omlæsset til mindre biler er naivt. Skal varebiler så kl. 4 om morgen og læsse om - med yderlige støjgener og prisen dermed stiger på varerne.
Hvor skal beboerne parker vores nødvendige biler? Der bliver nedlagt yderlig 750 p-pladser . Anvis mig hvor I tænker parkering . P-husene er overfyldt og ligger halve og hele kiliometer fra vores hjem.
Hvordan er det ift børnefamilier? - som kræver en bil . Planen er lagt an på, at kunne servicere udefrakommende og gøre det åhh så godt for dem. Det er ikke i orden og grænseløst arrogant.
København er for alle - også beboerne!

Men vi burde som beboere, have bare en lille fordel. Jeg syntes kommunen er tarvelige.
Der bliver ikke tænkt på ældre, børnefamilier eller bare beboer i indre by.
Ønsker svar på ovenstående og vil hermed gøre stor indsigelse med at gennemføre en planen.

Svar til: Høring 57262 af: Hanne Scavenius

APPLICATION DATE
5. september 2022

SVARNUMMER
92

INDSENDT AF
Hanne Scavenius

BY
København K

POSTNR.
1203

ADRESSE
Nybrogade 24

HØRINGSSVAR

Jeg bor i Middelalderbyen og støtter svar nr.47 der prioriterer gående og cyklende. Det vil en nedlæggelse af parkeringspladser også kunne fremme -

samt at der ikke etableres yderligere udeservering, der i aftentimerne giver endnu mere larm og støj!

Helt rigtigt at mindre biltrafik giver bedre hverdagsliv for os allesammen !

Svar til: Høring 57262 af: Philip Douglass

APPLICATION DATE
4. september 2022

SVARNUMMER
91

INDSENDT AF
Philip Douglass

BY
København K

POSTNR.
1466

ADRESSE
Rådhusstræde 4D

HØRINGSSVAR
Tiden er moden til at rydde op i det 20. århundredes fejltagelser. Bare der var flere steder i byen og verden der satsede på tiltrækkende offentlige rum over bilparkering. Dog er der alligevel 4 konkrete områder hvor planen kunne forbedres:

Problemstilling: Trafikplanen negligerer vigtigheden af lydmiljøet som forudsætning for det gode byliv.
Forslag: Middelalderbyen beskyttes som et "*støjfrit miljø*", hvad angår vejstøj. Der bør skabes lavstøj overgange fra Middelalderbyen til de omkringliggende grønne områder.
Uddybning: Motorkøretøjers trampen på bylivet ophører kun når motor- og dækstøj ikke overdøver det rige og varierede lydbillede af Middelalderbyen. I "*Handlingsplan for Vejstøj 2018-2023*" beskrives støjfrie miljøer (<58 dB støj) som "essentielt" for borgere, der bor i støjudsatte boliger, hvilke der er mange af i centrum. Middelalderbyen har et godt udgangspunkt, men området syd og øst for Nikolajkirken har støj over 68 dB fra de omkringliggende tungt trafikerede gader. Dette modvirker intentionen om at tiltrække fodgængere til disse historiske gader. Ligeledes undergraver støjen fra Nørre Voldgade og Gothersgade (begge med 73+ dB vejstøj) også forslaget om at indrette Teglgårdsstræde og Landemærket som Ørestedsparkens og Kongens Haves forlængede arme. Borgerne fra byen som søger ro bliver først fri for stress fra trafikken, når de kan komme til parkerne uden at være udsat for den hårde vejstøj, der omkranser Middelalderbyen i dag fra alle sider.

Problemstilling: Aggressive bilister truer bløde trafikanters oplevelse af traffiksikkered på "gågader med kørsel tilladt".
Forslag: Opstille fysiske barrierer (fx stele, kampsten) der forhindrere hassarderet kørsel på alle gågader.
Uddybning:I modsætning til cykelgader, hvor blanding af cykeltrafik og biler fungerer fordi bilerne sjældent overhaler cykler, er sameksistens mellem fodgængere og biler i gågader ofte konfliktfyldte. Når bilisterne ikke har tålmodighed til at køre med samme hastighed som fodgængere, bruger de deres fysiske kraft til hensynsløst og skamløst at mase sig igennem flokke af fodgænger. Hvis gågaderne skal blive sikre nok til at småbørn kan vandre frit, uden at holde deres forældre i hånden,

skal gadernes indretning forhindre kørsel over 15 km/t.

Problemstilling: I det meste af byens historie, blev der dyrket mad bag om voldene, men for nyligt har bymennesker mistet kontakt til fødevareproduktionen.
Forslag: Inkludere spiselige planter, fx frugt- og nøddetræer, i nye gadebeplantninger.

Problemstilling: Et fintmasket net af stier er i fodgængerens interesse, og de rekreative værdier af Frederiksholms Kanals Nord/Øst side ville øges hvis hele strækning var forbundet. I dag står Marmorbroen som barrie.
Forslag: Ændre Marmorbroens gelænder på Slotsholmssiden for at skabe fri passage langs kanalen fra Thorvaldsens Plads til Bryghuset.

Men disse kritikpunkter skal ikke overskygge at planen mestendels er fremragende.

Svar til: Høring 57262 af: Max Hochermann

APPLICATION DATE
4. september 2022

SVARNUMMER
90

INDSENDT AF
Max Hochermann

BY
København K

POSTNR.
1302

ADRESSE
Dronningens Tværgade 35, 7.th.

HØRINGSSVAR

Støtter høringssvar nr 57.

Svar til: Høring 57262 af: Frederik

APPLICATION DATE
4. september 2022

SVARNUMMER
89

INDSENDT AF
Frederik

BY
København

POSTNR.
1067

ADRESSE
Nikolaj Plads 34 4. mf

HØRINGSSVAR

God plan. Jeg bor i middelalderbyen og er meget enig med mere grønt, mere plads til cykler og gående, mindre biler - især dem som ikke er EVs.

Svar til: Høring 57262 af: Niels Kongshaug

APPLICATION DATE
1. september 2022

SVARNUMMER
88

INDSENDT AF
Niels Kongshaug

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Medlem af Lokaludvalget, Indre By

BY
Copenhagen

POSTNR.
1264

ADRESSE
Store Kongensgade 108, 1. th

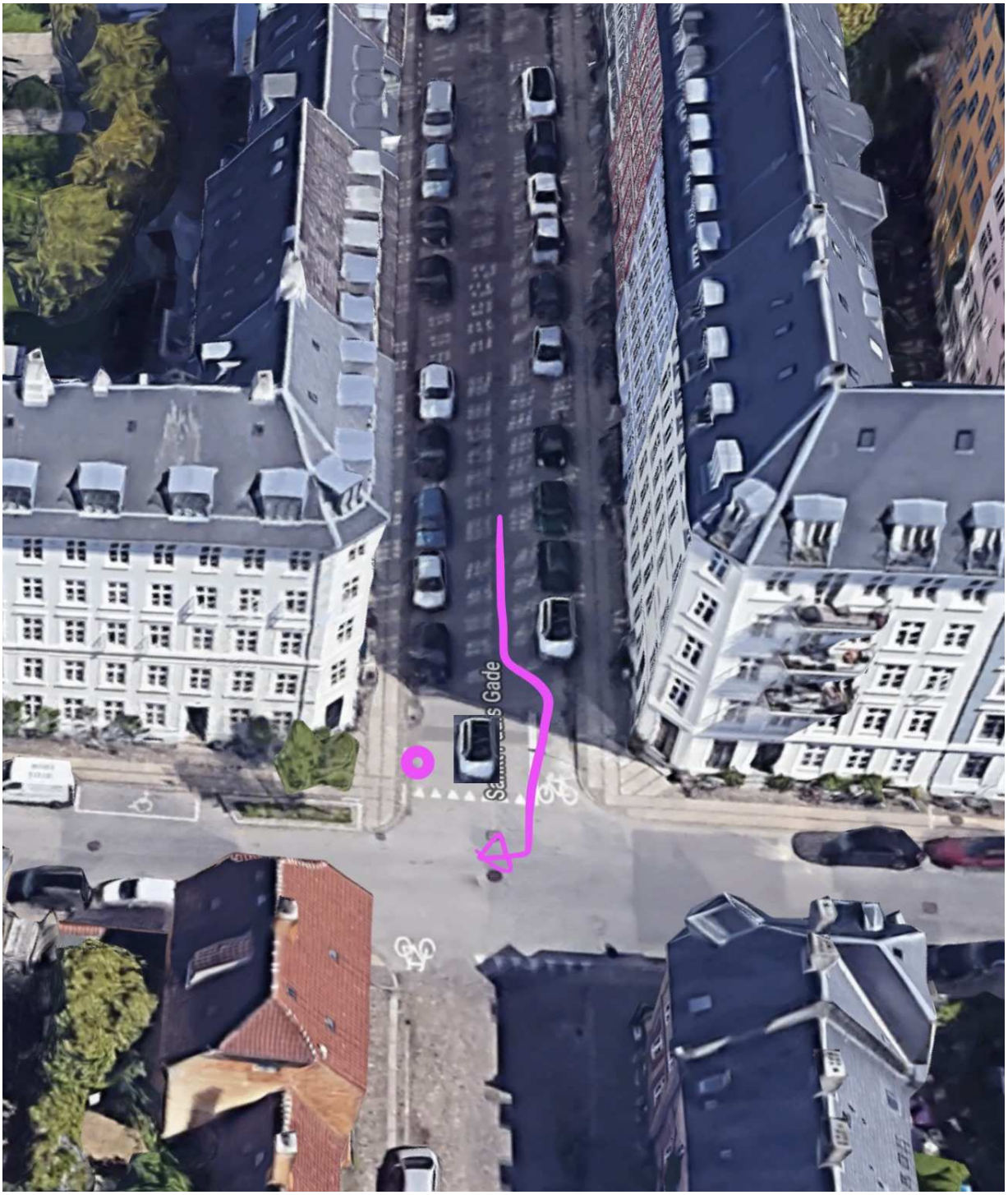
HØRINGSSVAR

INDRE BY: Jeg foreslår, at der de mindste kuber nedgraves på gadehjørner indenfor de 10 meter gadehjørnet, hvor der er P-forbud.

Mit foto viser pladsforholdene

MATERIALE:
lu sorteringspunkt gadekant.jpg

lu_sorteringspunkt_gadekant.jpg



Svar til: Høring 57262 af: Ulrik Abild

APPLICATION DATE
25. august 2022

SVARNUMMER
87

INDSENDT AF
Ulrik Abild

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Nationalmuseet

BY
København K

POSTNR.
1471

ADRESSE
Ny Vestergade 10

HØRINGSSVAR

Der henvises til vedhæftede dokument.

MATERIALE:
hoering - byrums- og trafikplan for middelalderbyen.pdf

Nationalmuseet

25. august 2022

Område for Byplanlægning
Njalsgade 13
Postboks 348
1503 København V
Danmark

Projektkontor Nyt Nationalmuseum
+45 41206700
Ulrik.Abild@natmus.dk

Middelalderbyen, byrums- og trafikplan i offentlig høring

Nationalmuseet fremsætter hermed bemærkninger til den i juni 2022 i høring udsendte byrums- og trafikplan for middelalderbyen.

Grundlæggende ser museet med meget stor sympati på planens grundlæggende elementer, der bl.a. sigter mod at skabe bedre muligheder for ophold og interaktion med de byrum, som planen omhandler. Heriblandt ønsket om at understrege områdets særlige byhistoriske betydning i København. Byrums- og trafikplanen ses hermed at kunne blive et væsentligt bidrage til at indfri de udviklingsplaner for et ændret fremtidens Nationalmuseum, som museet arbejder med i disse år.

I positiv retning bemærker vi konkret:

Byrum der fortæller
Mindre bilparkering vil muliggøre, at Ny Vestergade fuldt ud kan opleves som den enestående historiske akse og sigtelinje gadeforløbet er mellem Glyptotek og Christiansborg forbi Prinsens Palæ (Nationalmuseet). Aksen har et kæmpe visuelt potentiale og vil kunne udnyttes som led i eksempelvis formidlingen af Danmarks lovgivende (udøvende og dømmende) praksis, som de udmønter sig på henholdsvis Christiansborg, i Højesteret samt på Slotsholmen, set i relation til konsekvenserne heraf over tid, som de vil kunne opleves som danmarkshistorien på Nationalmuseet. I gadeforløbet og i pladsdannelsen for dette forløb vil der kunne arbejdes med aktive fortællende byrum, som Nationalmuseet i dag har svært ved at realisere i konkurrence med biler og trafik.

Ligeledes – som understøttelse af de grønne byrum - vil der kunne tænkes etablering af en gennemgående facadebeplantning i akseforløbet for Ny Vestergade, der vurderes at kunne udføres uden konflikt med aksens unikke sigtelinje, og

som sammen med den eksisterende historiske vejbelysning vil kunne danne et betydeligt mere inviterende gademiljø end for nuværende.

Endelig vil en samlet, forstærket byrumsoplevelse omkring Prinsens Palæ kunne fungere som en form for overgangszone mellem det meget pulserende byliv koncentreret omkring H.C. Andersens Boulevard og Stormgade og det modsat meget stille bymiljø centreret omkring Slotsholmen. Her vil friholdte kajkanter især ud for Prinsens Palæ forstærke det rekreative potentiale ved kanalen omkring Slotsholmen og øge oplevelsen af forbindelse mellem by og havn netop ved overgangen fra de publikumstætte områder fra Strøget og ned mod Slotsholmskanalen.

En grønnere Middelalderby
Nationalmuseet arbejder med planer for i fremtidens Nationalmuseum at etablere et frit tilgængeligt byrum, der i gadeniveau strækker sig over størstedelen af museets nuværende samlede fodaftryk. Herved skabes en helt ny pladsdannelse i middelalderbyen, der kan aflaste og supplere de allerede eksisterende – men primært nordligt i området beliggende pladser - til glæde for beboere, turister og øvrige besøgende i området.

Arealet, der tænkes at medgå hertil vil rumme både inde- og (grønne) udearealer og primært opleves som et ikke kommercielt tilbud for frit ophold og vil således kunne bidrage til bedre balance i bylivet. I arealet vil der være mulighed for at lade sig inspirere og eventuelt deltage i kulturelle arrangementer. Disse arrangementer vil således kunne afholdes i et indrammet byrum (en slags oase) uden afledte negative implikationer for naboer og omgivende bymiljø og rumme en helt særegen opholdskvalitet.

Ligeledes vil der på arealet, uden konflikt med trafikale flow og hensyn til lokal beboelse, kunne kompenseres for Slotsholmsområdets relativt lave antal af cafétilbud og udeserveringsmuligheder.

Nationalmuseets eneste bekymringspunkt drejer sig derfor om **Mere plads til fodgængere og cyklister** og her alene om en mindre, praktisk foranstaltning. Museets eneste komplette vareindleveringsadgang i dag befinder sig ud til Vester Voldgade og indebærer brug af tilstødende fortov op til adgangsport. Denne konstruktion har i en lang årrække voldt praktiske problemer, idet museet pålægges p-afgifter, såfremt en varetransport, typisk henset til travlhed, kortvarigt må befinde sig på fortovet i afventen på ledig plads inde i port. Museet vil derfor foreslå, at den foreslåede reviderede parkeringsplan suppleres med en eller anden form for aflæsningsplads til varevogne ud for museets vareindleveringsport. I denne sammenhæng bemærkes, at varetransport tillige omfatter specialkørsel med museumsgenstande, hvor løsningen som den er i dag, ikke fungerer med nødtvungen aflæsning på offentlig gade. Med forventet realisering af parkeringsanlægget på Dantes Plads er det museets klare overbevisning, at de her

beskrevne udfordringer vil eskalere i takt med fortætning af biltrafikken netop på denne strækning af Vester Voldgade.

Med venlig hilsen

Ulrik Abild
Projektchef, Fremtidens Nationalmuseum

Svar til: Høring 57262 af: Benjamin A. Wendelboe

APPLICATION DATE
24. august 2022

SVARNUMMER
86

INDSENDT AF
Benjamin A. Wendelboe

BY
København K

POSTNR.
1453

ADRESSE
Skt Peders Stræde 22

HØRINGSSVAR

Hvis jeg kunne stole på at Københavns Kommune ville sikre sig at jeg stadig havde et sted at stille min bil indenfor rimelig afstand, at jeg, når det var nødvendigt, kunne køre til døren, for at læsse bagage og børn af og på, og at al den ekstra plads ikke bare skulle gå til at støtte ulækre, kapitalistiske kæde-barer og deres snylter-foretagende, kunne jeg sikkert godt forføres af planen, men sandheden er at jeg ingen tillid har til nogle af disse..

Jeg mener i øvrigt at det er en fejlslutning, at personbilerne er problemet – det er de som udgangspunkt ikke! Den tunge trafik, bestående af alt for store lastbiler og turistbusser er til gengæld pisseirriterende, og de skaber igen og igen utryghed.. Biler i tomgang er også til stor gene, men når Københavns Politi ikke engang selv gider leve op til reglen om 1 minut, bliver det nok svært at få dem til at håndhæve den.. Og med hensyn til plads, så kunne man komme langt, ved at starte med at hæve prisen for at stille en container på offentlig vej, men TMF lader til at have mere travlt med at hjælpe store virksomheder som eksempelvis Jeudan, end med at støtte op om at gøre helt almindelige beboeres liv bedre..

Hvorfor kan vi egentlig ikke bare lade gågaden blive i Køge, hvor de er så glade for den?

Svar til: Høring 57262 af: Henrik C. Nielsen

APPLICATION DATE
23. august 2022

SVARNUMMER
85

INDSENDT AF
Henrik C. Nielsen

BY
København V

POSTNR.
1663

ADRESSE
Oehlenschlægersgade 5 2 tv

HØRINGSSVAR

Jeg stemmer helt klart for større fremkommelighed for gående og cyklister. Alt for mange af de biler, der dagligt ses i indre by, er større luksusbiler 'ude fra forstæderne', som 'cruiser' gennem stræderne for at blive set, fremfor at have et reelt ærinde. Varekørsel/levering er også et fænomen, der fylder utroligt meget. Jeg skal ikke kunne sige hvordan man løser det problem, for butikker og beboere er jo nødt til at få leveret deres varer, ligesom et minimum af beboerkørsel (vel?) er påkrævet. Jeg er selv cyklist og har ofte problemer med at komme frem for varevogne og store privatbiler i stræderne. Omvendt må man også sikre de nuværende gågader mod at udvikle sig til rene cykel-cross gader, som det er ved at ske nu. Uvidenhed og dårlig skiltning bevirker en stigende strøm af cykler gennem Købmagergade, Strøget og Fiolstræde. Så bedre nudging og skiltning rettet mod cyklister, koblet med bedre cykelfremkommelighed på de tilladte strækinger er ønskelig.

Svar til: Høring 57262 af: En bekymret beboer i Indre By

APPLICATION DATE
22. august 2022

SVARNUMMER
84

INDSENDT AF
En bekymret beboer i Indre By

BY
København K

POSTNR.
1161

ADRESSE
Vimmelskaftet 48

HØRINGSSVAR

Jeg vil gerne byde mit besyv med som beboer i centrum af ét af områderne der er omfattet af Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen.

Det er i forvejen utrolig svært at komme til og fra sin lejlighed på andet end gå-ben eller cykel i Indre by, dels grundet menneskemængderne og byens travlhed (som man må forvente), dels grundet de allerede få parkeringspladser der er til rådighed i et begrænset tidsinterval (da de fleste er prikgader). Dog er det stadig en kæmpe hjælp at man som beboer i Indre By med en almindelig bil har muligheden for komme tæt på sin bopæl i ydertimer, omend bare for at kunne droppe noget større og tungere af tæt på sit hjem. Disse mulighederne er allerede blevet indskrænket gevaldigt, f.eks. ved at lave mere eller mindre samtlige parkeringspladser på Dyrkøb og andre steder i centrum om til el-bils parkering.

Derfor beder jeg beslutningstagerne om at inkludere perspektivet fra den almindelige borger med bopæl i Indre By og ikke blot hvad der rent politisk synes værende en god plan. Det er ikke kun friske unge mennesker der bor i Indre By, det er også børnefamilier, ældre, gangbesværede, handicappede, mm. og som en del af livet har vi, ligesom alle andre, et behov for engang imellem at flytte ind/ud af boligforeningen, købe nye møbler, komme til at købe en anelse for meget i IKEA, lave stor-indkøb til weekenden, som er alt for tungt at slæbe hjem... eller blot være uheldige at komme til skade, vælte på cykel eller andet, som gør det ekstra rart at kunne blive hentet/bragt tæt på sit hjem.

Dermed sagt, det er utrolig vigtigt at bevare de sidste parkeringspladser i Indre by. Der er ikke mange af dem i forvejen, men de gør virkelig beboernes liv lettere og skaber mere værdi. end jeg forestiller mig I aner.

Under middelalderby-eksperimentet forrig år, hvor bl.a. Skindergade blev lavet til gå-gade med bænke og træer, blev det i højere grad mere utrygt at bevæge sig i bybilledet. Butikkerne skal stadig have deres varer leveret, men på mindre plads og med mindre udsyn - hvilket resulterede i mange cyklister der cyklede på fortov, forstyrrede folk på gå-ben, og hvor begge grupper på den ene eller anden måde måtte springe for livet for ikke at blive mast. Derudover, skabte opstillingen af bænke mere utryghed om natten, da det blev opholdssted for grupper eller sovende hjemløse. Jeg har i de 4 år, jeg har boet i Indre By aldrig oplevet ubehagelige tilråb eller utryghed, når jeg skulle gå hjem til

min lejlighed. Men under forsøgsperioden oplevede jeg tilråb og cat-calling 4 gange på den relativt korte forsøgsperiode af fulde grupper der hang ud på bænkene om natten. Det var en befrielse da eksperimentet var ovre, og vi igen kunne komme tilbage til en hverdag med mere plads og rum til trafik, cyklister og forskelligheder.

Der er en fremragende kampagne fra Københavns Kommune lige nu rettet mod, at man skal huske at have respekt for beboerne i Indre By. Vi prædiker at den yngre generation skal huske at feste med respekt, hænge ud med respekt osv., og så har beboerne også mere respekt for larm og festglade mennesker i weekenden. Men denne kampagne synes jeg også gælder i dette tilfælde - husk at have respekt for at vi lever i det hver dag. Vi har begrænset mulighed for at tilgå vores lejlighed. Hver dag. Man vænner sig til larmen og menneskemængden... herregud, lige nu står der én musiker med sin forstærker og guitar på strøget og synger af sine lungers fulde kraft... Mandag aften kl. 23. Det vænner man sig til. Hvad man ikke kan vænne sig til er, at få fritaget muligheden for at kunne tilgå sin lejlighed og den lille frihed det nu engang giver. Jeg håber virkelig ikke at I vil lade de resterende mulige parkeringspladser inddrage. Vi har brug for dem.

mvh. en bekymret beboer i Indre By

Svar til: Høring 57262 af: Yvonne Erbs

APPLICATION DATE
22. august 2022

SVARNUMMER
83

INDSENDT AF
Yvonne Erbs

BY
København

POSTNR.
1173

ADRESSE
Peder Hvidtfeldt stræde 4

HØRINGSSVAR
Jeg har boet i København siden 1978 og byen har ændret sig med meget støj, trafik, skrald på gaderne det er det værste at se så meget snavs på fliserne det er ikke længere en smuk by, men det ville hjælpe at trafikken kom ud af byen og at der kom træer og bænke og vagter der sørgede for at ingen smed skrald og cigaret skodder i gaderne. I Frankrig får man bøder for at smide skrald på gaden.

Svar til: Høring 57262 af: Camilla Rosschou

APPLICATION DATE
21. august 2022

SVARNUMMER
82

INDSENDT AF
Camilla Rosschou

BY
København K

POSTNR.
1443

ADRESSE
Sankt Peders Stræde 32

HØRINGSSVAR

Tanken er såmænd sympatisk nok, omend en smule naiv. Hver gang der inddrives p-pladser ved forsøg, renovering af bygninger og andet, er scenariet, at mængden af biler der cirkulerer i området, øges markant, hvilket både forurener og skaber mere trængsel i de små gader. Samtidig har den seneste tids udvikling vist, at færre p-pladser indbyder til mere udeservering og fest i gaderne natten lang til gene for de mennesker, der rent faktisk bor i området. Det er mig en gåde, at man ikke kigger på en model, der begrænser den udefrakommende biltrafik og tager hensyn til de borgere, der bor i området. Under corona, hvor de fleste var hjemme, så vi, hvor få biler der var i middelalderbyen, da det kun var beboernes biler, der var hjemme. Der var masser af ledige p-pladser. Hvis nu man i stedet for at straffe de mennesker, der bor i indre by, begrænsede adgangen i bil for gæster (med undtagelse af gul-plade biler) ville man formentlig opnå et langt bedre resultat. Samtidig med at man undlader at drive almindelige voksne mennesker ud af byen. I dag ser jeg en udvikling, hvor lejlighederne i højere grad bliver indtaget af unge som delelejligheder (hvilket der i sig selv intet galt er i, udover det er trist, hvis man mister diversiteten) og/eller lejligheder til Airbnb udlejning. Skal vi ikke have en by, hvor vi alle kan bo? Det får vi ikke, hvis det bliver fuldstændig umuligt at have en bil som beboer i indre by. Lad os nu flytte perspektivet og se på hvem, der skal "betale" for en grønnere by, som jeg faktisk tror, de fleste - inkl. mig selv - gerne vil have.

Svar til: Høring 57262 af: Peter Bindslev

APPLICATION DATE
21. august 2022

SVARNUMMER
81

INDSENDT AF
Peter Bindslev

BY
København

POSTNR.
1154

ADRESSE
Gråbrødretorv 17A, 2.

HØRINGSSVAR
God plan med mange gode tiltag. Synes dog, at der kan gøres mere for at begrænse adgangen for gennemkørende biler, der primært i aften og nattetimerne skaber utryghed i gaderne. Savner også en inddragelse i planerne af Niels Hemmingsens Gade, der er så slidt, at man kan se brostenene gennem hullerne i vejen, altså de steder, hvor der ikke er lap på lap.

Svar til: Høring 57262 af: Christian Wagner

APPLICATION DATE
21. august 2022

SVARNUMMER
80

INDSENDT AF
Christian Wagner

BY
København K

POSTNR.
1303

ADRESSE
Hindegade 6

HØRINGSSVAR
Jeg synes det er fuldstændig fantastisk! Ros til jer som har lavet planen! Jeg har boet i indre by hele mit liv, og jeg kan ikke andet end at give jer kyshånd på vejen til at fjerne så mange parkeringspladser! Tænk engang, så meget plads som parkering kræver, med fri luft ovenover, hvor er det fedt i får dem væk så de gør gavn til andre! Ignorer dem der kræver parkering på gader. Der skal kun eksistere parkeringsanlæg. Hip hurra for jer!

Svar til: Høring 57262 af: Tommy Philip Ravnkilde

APPLICATION DATE
21. august 2022

SVARNUMMER
79

INDSENDT AF
Tommy Philip Ravnkilde

BY
København K

POSTNR.
1210

ADRESSE
Knabrostræde 15. 1.th.

HØRINGSSVAR

Efter 30 år på adressen Knabrostræde 15, kan jeg kun skrive at trafikken i middelalderbyen er stigende. Det er især de forbandet muskel biler som drøner igennem vores lille gade på grund af ensretningen. Det er et støj helvede uden lige. Jeg bor i fredet egendom, som ikke er isoleret på nogen måde for støj, ej heller termo vinduer,. så når bilerne køre igennem Knabrostræde, så er det som bilerne kører igennem vores lejlighed, det samme når folk lige står og snakker på gaden lige ved vores hoveddør, ja så er det som om de står i vores lejlighed. Vores hus (altså lejet bolig igennem Danmark Lærerforening) er så lyt, at man kan hører, når beboerne har Sex. Snakken på gaden kan vi ikke gøre noget, eller knepperiet, men bil trafikken kan der gøres noget ved. Københavns Kommune lavede et forsøg med at maler stiber på gader og stræder, + træer, for at se om trafikken blev mindre i middelaldrerbyen, Vor herre bevares, hvad havde Københavns Kommune regnet med, der kørte sgu da lige så mange biler igennem middelaldrerbyen, under det latterlige forsøg, som der gjorde før og nu. Det der skal til for at minske trafikken i de små gader og stræder er NUL indkørelse for folk som ikke har adresse i Middelalderbyen. Det er sgu da ikke så svært at lave sådan en ordning. Overtrædes dette forhold/forbud, skal det være muligt for Københavns Politi, at beslaglægge køretøjet/ligesom vanvidskørsel, så slippe vi sgu da for muskel biler, Se mig og hør mig. Lige til sidst, selvfølgelig skal der værer plads ti håndværker biler og skaldebiler osv. det er sgu ikke dem der ødelægger Vores dejlige gamle bydel.

Med venlig hilsen.

Tommy Philip Ravnkilde

MATERIALE:
brev til trafik myndighederne i koebenhavn.pdf

Kontaktformular

Blanketnummer: 255600

Blankethistorik

Opstart	Indsendt	Beskrivelse	Notat
31-07-2021 14:02	31-07-2021 14:08	Udfyldt af Anonym	
31-07-2021 14:08		Forløbet er afsluttet	

Dit navn

Tommy Philip Ravnkilde

E-mail

Emne

Trafikstøj

Meddelelse

Københavns Kommune.

Jeg vil gerne som borger i Københavns Kommune, høre hvad mulighederne er for at få et vejbump i Knabrostræde, mellem Brolæggerstræde og Kompagnistræde. Det er et lille stykke vej, på ca. 125 M. Der er tung og tæt trafik, på dette lille stykke vej, pga. Ensretning. Trafikken er stræk tiltagende, og støj niveauet, er det som om at bo til en motorvej. Sagen drejer sig også om, at der er nogle bilister, som bruger dette lille stykke vej til simpelthen, at køre race, det er tydeligt at høre, at der bliver gasset op, jeg vil tro, at farten kommer et godt stykke over 70-80 km i tiden. Det er meget generende, både støjniveauet, men bestemt også utroligt farligt, da Knabrostræde er en sidegade til Strøget, og dermed, færdes der en masse gående menneske på gaden. Det er et stort held, at der ikke er nogen personer, som er blevet påkørt endnu. Derfor tror jeg, at det ville hjælpe med et vejbump. Jeg har boet i Knabrostræde nr.15. i 26 år nu, og uden tvivl, så er trafikken stræk stigende i indre by. Hvilket jeg finder temmelig uheldigt, da Københavns Kommune gerne vil fremstå som en grøn og miljøvenlig by. Jeg vedhæfter nogle billeder, så Københavns Kommune, kan se det lille stykke vej, der er tale om.
Eller hvad med indkørsel forbudt skilte torsdag-fredag & lørdag fra 22 – 04 undtaget beboerkørsel ved indkørslen ved Brolæggerstræde som Københavns Kommune har gjort ved Vestergade fra Rådhuspladsen. Så slipper jeg og alle de andre beboere i Knabrostræde for bilstøj (især muskels biler) og motorcykler som åbenbart skal køre aftentur/nattetur + vi gasser lige op, så alle kan høre & se os, via Brolæggerstræde & Knabrostræde
Det er simpelthen et støjhelvede på grund af alt den trafik som køre igennem Knabrostræde
Med venlig hilsen.
Tommy Philip Ravnkilde
Knabrostræde 15. 1 th.
1210 København K

I nogle tilfælde kan vi hjælpe dig hurtigere og bedre, hvis vi må ringe dig op. Hvis du her skriver dit telefonnummer, giver du os tilladelse til at ringe dig op. Vi ringer dog kun, hvis vi vurderer, at det er den bedste løsning.

Telefonnummer

- Foto_2021-07-31_131603.jpg
- Foto_2021-07-31_131703.jpg
- Foto_2021-07-31_132045.jpg

Jeg kan læse om mine rettigheder, når Københavns Kommune behandler mine oplysninger på:

Databeskyttelsesrådgiverens side

Svar til: Høring 57262 af: Christian Skovgaard

APPLICATION DATE
21. august 2022

SVARNUMMER
78

INDSENDT AF
Christian Skovgaard

BY
København K

POSTNR.
1150

ADRESSE
Købmagergade 26

HØRINGSSVAR

Det er mig en gåde, hvordan man kan fremsætte forslag som på ingen måde har en forankring i den dagligdag, vi beboere i indre by, lever i.

Det har alle dage været et puslespil, at finde en parkeringsplads i en i forvejen belastet by, og for de af os beboere, som er afhængige af at have en bil, giver det ingen mening, at reducere antallet af parkeringspladser.

I stedet ville det være passende, at udvide antallet af p-pladser og gerne i underjordiske anlæg, så man ikke risikerer, at de festende gæster, ridser og buler vores biler.

Hvis KK ønsker at byen, kun skal være for turister og forretningsdrivende, er den nuværende strategi "spot-on", men vi ender med en spøgelsesby i sidste ende, hvis ikke der tages et naturligt hensyn os.

Svar til: Høring 57262 af: Louise Kanne

APPLICATION DATE
21. august 2022

SVARNUMMER
77

INDSENDT AF
Louise Kanne

BY
København K

POSTNR.
1253

ADRESSE
Toldbodgade 16A

HØRINGSSVAR

Dette høringssvar bliver desværre mere høringsspørgsmål, da jeg synes visionen åbner flere spørgsmål end den udpeger svar.

Bylivsplanen fremsætter en sympatisk vision om mere plads til byliv og grønne transportformer i indre by. Visionen skal realiseres ved at nedlægge parkeringspladser, som dels skal omlægges til mere sikre cykelveje, bedre muligheder for cykelparkering, udlejning af offentligt areal til beværtninger og nye grønne lommer i byen.

Som beboer i indre by, er jeg klar over, at jeg bor et attraktivt sted, hvor mange har lyst til at komme. Det er på samme tid et privilegie og en udfordring. Jeg oplever at indre by gennem de seneste 10 år, primært er udviklet under hensyn til erhvervsliv og turisme, og at det i stigende grad føles som om at vi der har vores bolig og dagligdag i bydelen lever på tålt ophold. Byen er ikke for os.

Derfor ærgrer det mig at blive præsenteret for en vision for fremtiden, som ikke er underbygget af fakta og løsninger for hvordan hverdagen vil blive for os der bor her når visionen er implementeret. Som bilejer i byen savner jeg svar på hvordan Københavns Kommune tænker at skabe de kapacitetsmæssige rammer, der skal sikre at den præsenterede vision kan realiseres, for vi har ikke plads til 750 nye biler i de tilstødende kvarterer. Derudover bekymrer det mig at forslaget kan skabe mere trængsel i form af cirkulerende biltrafik. Dette både som forælder til et barn, der skal kunne komme sikkert rundt i byen men også i form af luftforurening fra cirkulerende biler.

Ønsker Københavns Kommune at skabe kapacitet til beboerparkering ved at begrænse offentlig parkering i indre by til alene at være for gulpladebiler, handicappede og beboere? Eller påtænker KK at investere i parkeringshuse, der kan løse den manglende kapacitet? Eller skal der sættes loft på antallet af licenser der udstedes i indre by, så man som tilflytter ved, at man skal forvente x antal års ventetid på en licens?

Jeg håber KK vil koble drømmen med virkeligheden og præsentere nogle tal, der kan konkretisere om visionen er baseret på at beboere i indre by i fremtiden skal fravælge at have bil? Om vi skal forvente mere trængsel? Eller om der ligger andre forudsætninger i projektet, som jeg ikke har mulighed for at vurdere på baggrund af det offentiggjorte materiale.

Svar til: Høring 57262 af: Louise G. Gutman

APPLICATION DATE
19. august 2022

SVARNUMMER
76

INDSENDT AF
Louise G. Gutman

BY
København K

POSTNR.
1173

ADRESSE
Peder Hvitfeldts Stræde 7, 1.

HØRINGSSVAR

Jeg mener, at man allerede har lavet mange gode forbedringer for Indrebyen, som alle er glade for. Men husk på at der er mange ældre beboer, som har en bil og bruger den flittig og på den måde føler sig ikke indelukket og alene. Alt med måde! Vi har alle lov til at være her i indre by, som vi elsker. Så tænk venligst på os alle og ikke kun cyklister (i parantis fodgænger), fordi mange cyklister bryder loven og kører vandvitig og farlig både på gågader og i parker. Venligst Louise G.

Svar til: Høring 57262 af: Vibeke Kjærholm Rasmussen

APPLICATION DATE
15. august 2022

SVARNUMMER
75

INDSENDT AF
Vibeke Kjærholm Rasmussen

BY
København

POSTNR.
1552

ADRESSE
Vester Voldgade 86

HØRINGSSVAR
Forslag: 1) Gør det muligt at dele parkeringslicens for beboere i København og på fr.berg således at vi den vej kan få færre biler i København og på Fr.berg. 2) Tænk ud af økonomi kasserne, og sats de penge der bliver sparet (heriblandt på sundhedsvæsenet) på offentlig transport og gør den samtidig billigere for alle, således at det godt kan betale sig at bruge det offentlige, selvom man har en bil. 3)Byg nu ikke flere p huse på pladser hvor mennesker (børn) har mulighed for udeliv(eksempelvis på Dantes plads). Mvh Vibeke

Svar til: Høring 57262 af: Christoffer Susé

APPLICATION DATE
10. august 2022

SVARNUMMER
74

INDSENDT AF
Christoffer Susé

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Håndværkerforeningen København

BY
København K

POSTNR.
1302

ADRESSE
Dronningens Tværgade 2A

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedr. byrums- og trafikplan for Middelalderbyen

Vi bakker op om forslaget om at fastholde og udvide antallet af erhvervsparkeringspladser i Middelalderbyen

I Håndværkerforeningen København anerkender vi det politiske flertal i København, som ønsker at begrænse personbilers adgang til byen. Det kommer til blandt andet til udtryk i en række tiltag og projekter over hele byen. Fælles for disse tiltag er dog, at der sjældent skelnes mellem erhvervstrafik, som for eksempel håndværkerkørsel og varelevering, og privat bil- og pendlerkørsel, når der tales om ændringer i mobiliteten.

Derfor er vi fra Håndværkerforeningens side glade for, at der er i denne plan udtrykkes en forståelse af, at hvis man ønsker en by, der virker, så er det nødvendigt at det lokale erhvervsliv, der servicerer borgere og virksomheder, kan komme frem til kunderne og parkere. Det gælder fx varelevering til butikker (og private borgere), affaldsafhentning og ikke mindst de håndværkere, der hver dag ombygger og vedligeholder de københavnske ejendomme.

Fra Håndværkerforeningens side bakker vi derfor op om forslag nr. 45, der foreslår at fastholde og udvide antallet af erhvervsparkeringspladser i Middelalderbyen, samt forslag nr. 46 om, at fastholde antallet af læssepladser.

Vi opfordrer samtidig kraftigt Københavns Kommune til at holde fast i denne indsigt, når der fremover skal udarbejdes oplæg til ændring af trafikken i Københavns kommune.

Er forudsætningerne for byrums- og trafikplanen faldet bort?

Samtidig må vi dog udtrykke vores bekymring for, om planens helt grundlæggende greb – nedlæggelse af 750 gadeparkeringspladser – vil virke. Særligt taget i betragtning, at den oprindelige plans andet greb, begrænsning af adgangen til bydelen, har vist sig ikke at være lovligt. Her kan man spørge, om forudsætningerne for byrums- og trafikplanen egentlig ikke er faldet bort?

Med 300 resterende parkeringspladser i bydelen og fri indkørsel, må det forventes, at søgetrafikken til en parkeringsplads vil stige, da bilisterne må forventes at ville forsøge finde en ledig parkeringsplads inde i Middelalderbyen, inden de begynder at cirkulere på gaderne rundt om bydelen, hvor p-pladserne i forvejen er fyldt op.

Denne øgede søgetrafik kan komme til at påvirke mobiliteten negativt på de største gennemgående og mest trafikerede veje i København – H. C. Andersens Boulevard, Stormgade, Kongens Nytorv, Bredgade, Gothersgade og Store Kongensgade – som omkredser Middelalderbyen.

Dermed vil gennemførelse af forslaget få negativ indvirkning på trafikafviklingen i hele det centrale København.

Der mangler fortsat en analyse af konsekvenserne for trafikken

Fra Håndværkerforeningens side har vi fra start efterlyst en reel analyse af konsekvenserne for trafikafviklingen i nærområdet. En sådan analyse mangler efter vores opfattelse stadig.

Forvaltningen henviser i TMUs mødemateriale (28. februar 2022) til et opsamlingsnotat fra ViaTrafik, der angiveligt skulle udgøre denne analyse. Dette opsamlingsnotat gentager en række antagelser fra tidligere notater, som dog primært omhandler trafikale ændringer og konsekvenser inde i Middelalderbyen.

Af opsamlingsnotatet fremgår det, at *”trafikken i Middelalderbyen er således hovedsageligt relateret til et specifikt ærinde eller destination i bydelen.”* Med andre ord: Ingen kører ind i Middelalderbyen for sjov.

I opsamlingsnotatet forudsættes det, at bilister med et ærinde i Middelalderbyen fremover vil køre direkte til et parkeringshus uden for bydelen. Vi kan ikke se, at denne forudsætning bygger på andet end en antagelse, der er foretaget uden egentlig analyse eller videnskabeligt belæg.

Der er således tale om et særdeles spinkelt grundlagt for, at kunne vurdere de negativt afledte effekter, som gennemførelsen af forslaget forventeligt må få.

Derfor skal vi endnu engang opfordre til, at der bliver udarbejdet en reel konsekvensanalyse for trafikafviklingen i området omkring Middelalderbyen, således man politisk kan træffe et oplyst valg.

Med venlig hilsen

Christoffer Susé

Adm. direktør

Svar til: Høring 57262 af: Susanne Hasman

APPLICATION DATE
8. august 2022

SVARNUMMER
73

INDSENDT AF
Susanne Hasman

BY
København

POSTNR.
1208

ADRESSE
Kompagnistræde 23A

HØRINGSSVAR

Vedr. Byrums- og trafikplan for middelalderbyen.

Jeg er imod forslaget, da det vil fjerne en meget stor del af alle parkeringspladser i indre by. Forslaget er for vidtgående, da det vil blive næsten umuligt at finde en parkeringsplads for os bilejere, der bor i indre by.

Svar til: Høring 57262 af: Caroline

APPLICATION DATE
6. august 2022

SVARNUMMER
72

INDSENDT AF
Caroline

BY
København K

POSTNR.
1063

ADRESSE
Laksegade 20A

HØRINGSSVAR

Først og fremmest vil jeg tilkendegive min støtte til et godt og spændende forslag.

Ift de gader i vælger at undtage fra forslaget, da de anses som trafikfordelingsveje - såsom Bremerholm, er jeg dog uforstående for hvordan de ikke kan indrages i flere af forbedringerne.

Mange cyklister og fodgængere passerer Bremerholm på deres vej igennem byen, men den den er bestemt ikke i stil med sine omgivelser med flotte bygninger og små gader.

Mit forslag er, at kørebanen smalnes og at der anlægges bredere fortorv med træer eller andet grønt. Dette mener jeg med fordel kan foretages - uden påvirkning af trafikkapacitet.

Bremerholm er en meget bred vej, med plads til parkering på selve vejen, men uden et eneste træ. Det at vejen er så bred trods den er enkeltsporet, medfører en del kaos, da folk forsøger at overhale, og forsøger at fordele sig ift drejebaner alt for tidligt ift næste lyskryds.

En mere passende bredde til en ensporet vej, vil tillade gennemkørsel af samme antal biler, samt medføre et mere sammenhængende, roligt og grønt bybillede.

Svar til: Høring 57262 af: Region Hovedstaden, Center for Regional Udvikling

APPLICATION DATE
4. august 2022

SVARNUMMER
71

INDSENDT AF
Region Hovedstaden, Center for Regional Udvikling

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Region Hovedstaden, Center for Regional Udvikling

BY
Hillerød

POSTNR.
3400

ADRESSE
Kongens Vænge 2

HØRINGSSVAR

Til Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune.

Tak for det fremsendte materiale om Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen, som vi har læst med interesse.
Fra administrativ side i Region Hovedstaden mener vi, at det er en flot og ambitiøs plan, der sætter grøn omstilling og bæredygtig mobilitet i fokus. Gennemførsel af planen vil arbejde for mange af de samme målsætninger som Region Hovedstaden prioriterer, herunder særligt styrkelse af kollektiv trafik samt cykel og gang.
Vi ser frem til fortsat samarbejde på dette og andre områder med henblik på at forbedre den regionale mobilitet samlet set.

Venlig hilsen
Birgitte Leolnar
Enhedschef for Mobilitet, klima og uddannelse Center for Regional Udvikling Region Hovedstaden

Svar til: Høring 57262 af: Signe Waldorff

APPLICATION DATE
1. august 2022

SVARNUMMER
70

INDSENDT AF
Signe Waldorff

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Johan Borups Højskole

BY
København K

POSTNR.
1220

ADRESSE
Frederiksholms Kanal 24

HØRINGSSVAR

Jeg synes, det er skønt og visionært, at vi fortsætter bevægelsen mod en stadig grønnere og nogenlunde bilfri by med fokus på grønne arealer og opholdssteder for borgere og besøgende. Dejlig læsning.

Jeg er dog enig i et tidligere høringssvar, der nævner, at kanalerne ikke tænkes helt nok ind. Jeg er personligt uforstående overfor de meget restriktive regler for, hvor vi må svømme i havnen. Det ville være dejligt at få set på - også i forhold til kanalen rundt om Slotsholmen. Alternativt skal det være friere i havnen.

Men alt i alt - et super oplæg - jeg vil glæde mig til at se arbejdet skride frem over de næste mange år. Det er dejligt også at kommunens visioner flugter de unges, hvor mange er opmærksomme på klima og miljø.

Svar til: Høring 57262 af: Daniel Nielsen

APPLICATION DATE
28. juli 2022

SVARNUMMER
69

INDSENDT AF
Daniel Nielsen

BY
København K

POSTNR.
1468

ADRESSE
Løngangstræde 21

HØRINGSSVAR

Jeg er stor modstander af forslaget om en ny byrums -& trafikplan. Som bilejer og beboer i Løngangstræde kæmper jeg dagligt en kamp for at finde en ledig parkeringsplads - at I nu ønsker at fjerne op mod 750 parkeringspladser er fuldstændigt vanvittigt og gør bestemt ikke opgaven nemmere. Jeg cirkulerer 15-30 min. dagligt for at finde en parkeringsplads i indre by. Jeg har en ældre bil og den mængde CO2 jeg hælder ud i atmosfæren ved at cirkulere rundt vil kun blive højere med jeres forslag. Desuden mener jeg, at det er en kæmpe svinestreg overfor bilejerne der bor i København. I forvejen betaler bilejerne en kæmpe pose penge til statskassen hvert år i afgifter - afgifter som vores velfærdssystem er dybt afhængige af, og samtidigt bliver vi konstant frataget muligheder og rettigheder. Jeg synes ærlig talt ikke, at I kan være det bekendt. Vi har masser af grønne og rekreative områder, fodgængere og cyklister bliver allerede tilgodeset. Lad nu indre by være i fred. I ender med at gøre byen uattraktiv for investeringer og mennesker, fordi den bliver alt for besværlig at leve i og drive forretning i. Hvad med håndværkerne der skal udfører opgaver hos os? De kæmper også allerede en brav kamp om at finde et sted at parkere, så de kan passe deres arbejde. Jeres tiltag handler ikke om, at gøre det bedre for os der bor her, den handler om at gøre København til et eller andet statement ude i verden - grøn by osv. Den handler om at rakke ned på bilejerne, den handler om misundelse. Byen skal stadigt være praktisk og beboelig for dens indbyggere. Jeg bor som sagt i Løngangstræde, tæt ved vandkunsten og torvet er skønt som det er. Det generer ikke mig, at der kommer en bil forbi i ny og næ. Os der bor i indre by, var jo klar over at der var trafik, turister, larm m.v. da vi valgte at flytte herind. Hvis I gerne vil have en grøn by, som er dejlig at være i og leve i, kunne I jo starte med at få ryddet op ude foran jeres rådhus, hvor det ærlig talt flyder med skrald konstant. Få låg på skraldespandende i byen. Hvis I en dag magter den opgave, så tror jeg de fleste af os beboere i indre by ville synes det var rigeligt og rimeligt. Hvis forslaget gennemføres, har Københavns kommune da tænkt sig, at give os bilejere med beboerlicens i klækkelig rabat? Til sidst, så er jeg ved at være rigtigt træt af jer populistiske, levebrøds politikere, der sidder på rådhuset og vil ændre den by jeg og mange andre bor i. De fleste af jer bor vel næppe selv i indre by? Og hvor parkerer i? Bag rådhuset med gratis (skattebetalt) p-tilladelse vel sagtens? Jeg er træt! Lad København blive som den er og drop forslaget.

Svar til: Høring 57262 af: mette egeskov

APPLICATION DATE
28. juli 2022

SVARNUMMER
68

INDSENDT AF
mette egeskov

BY
Valby

POSTNR.
2500

ADRESSE
Skovbogårds Alle 18

HØRINGSSVAR

Det er på mange måder en utrolig visionær kommune vi lever i, vi har fået både metro og et stort forbrændingsanlæg over en kortere årrække og nu en meget detaljeret og omfattende plan for middelalderbyen.
Hvor de to første projekter er til gavn for de fleste af kommunens borgere er det mere svært at se med det sidste. Det virkere meget ideologisk at lukke al parkering og ikke være villig til at betale hvad det koster at få etableret nye parkeringskældre. Der er i hvert hjørne af middelalderbyen fine områder der kunne huse underjordisk parkering; både under Tivoli, Kongens Have og Ørstedsparken burde sådanne kunne laves uden store problemer, på den måde vil det være muligt at have en smuk middelalderby med parkering tæt på, til glæde for erhversliv, beboere og besøgende til vores skønne by.
Følger parkering ikke med, vil det være fuldstændigt ødelæggende for beboere og erhvervsliv og så ved jeg ikke rigtigt hvorfor det skal laves, da man som udganspunkt bør have sine medmenneskers bedste ve og vel i tanke når man søsætter så omfattende projekter.

Svar til: Høring 57262 af: Ulrik

APPLICATION DATE
27. juli 2022

SVARNUMMER
67

INDSENDT AF
Ulrik

BY
Kbh K

POSTNR.
1200

ADRESSE
Gammel Strand 28

HØRINGSSVAR

Der burde være meget mere fokus på sejl-mulighederne i byrums- og traffikplanen. Det er vanskeligt at finde kajplads, der er færre vandarealer at sejle på og meget besværligt/umuligt at parkere en båd for en kort stund. KøbenHAVN's havn forsvinder kort sagt.

Svar til: Høring 57262 af: Kim Pihl

APPLICATION DATE
27. juli 2022

SVARNUMMER
66

INDSENDT AF
Kim Pihl

BY
Kbh.K

POSTNR.
1472

ADRESSE
Ny Kongensgade 5

HØRINGSSVAR

Jeg er kørende sælger og har brug for min bil i det daglige så syntes ikke det er ok at nedlægge så mange P pladser, det er svært nok som der er at finde en plads når man kommer hjem. Man kunne gøre som i Italien, der er P-pladser som er malet blå forbeholdt beboerne.

Og så lige den Parkeringskælder på Dantes Plads, hvorfor ?? Der er skabt skabt et rigtigt dejligt byrum på pladsen og det skal nu ødelægges :-(

gir ingen mening da man samtidigt vil have færre biler i byen, og der tæt på er Blox P-hus som ikke er udnyttet.

Svar til: Høring 57262 af: lene Bertung

APPLICATION DATE
26. juli 2022

SVARNUMMER
65

INDSENDT AF
lene Bertung

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Holm & Bertung PR Aps

BY
København K

POSTNR.
1457

ADRESSE
Gammeltorv 14.2

HØRINGSSVAR

Jeg må indrømme at Københavns Kommune gør alt hvad de kan for at genere de selvstændige. Jeg har haft firma i midtbyen i 26år og for hvert år bliver det sværere og sværere at få det til at fungere. Jeg har et showroom hvor pressen kommer og låner tøj som de enten selv tager med til foto eller som jeg efterfølgende sender ud med chauffør. Før i tiden kunne kan holde kort ved Gammeltorv 14 og læsse af og på, så nedlagde i de pladser og jeg fik lovning på at man måtte holde kort på Taxapladserne, men der udskriver i rask væk bøder. VI HAR BEHOV FOR BÅDE KORT TID PARKERING OG ALM PARKERING TIL VORES KUNDER. Hvis alt bliver lukket ned forsvinder der arbejdspladser for vi er desværre nødt til at ligge i midt byen for at få stylisterne op. Og konklusionen er jeg må lukke min virksomhed. En by har biler hvis ikke det skal være den gamle by i københavn, alternativt vil folk handle uden for byen og butiks/forretningslivet vil lukke.

personligt syntes jeg i skulle skamme jer!

Svar til: Høring 57262 af: Mie

APPLICATION DATE
24. juli 2022

SVARNUMMER
64

INDSENDT AF
Mie

BY
København K

POSTNR.
1104

ADRESSE
Ny Adelgade

HØRINGSSVAR

Jeg støtter høringssvar nr. 57 fra Grønnegade Kvarters Beboerforening

Svar til: Høring 57262 af: Thomas Brorholm

APPLICATION DATE
24. juli 2022

SVARNUMMER
63

INDSENDT AF
Thomas Brorholm

VIRKSOMHED / ORGANISATION
DAC

BY
Kbh K

POSTNR.
1169

ADRESSE
Store Kannikestræde 2

HØRINGSSVAR

Kære KK.

Jeg vil blot tilkendegive min støtte til det ambitiøse fodgængervenlige forgrønningsprojekt af Middelalderbyen. Jeg bifalder, at trække fokus væk fra bilen og hen mod en gåvenlig opholdsby med flere træer.

Man kunne invende at Skindergade lider en smule under sin smalhed, og at den som fordelingsgade ofte stopper til i morgentrafik og leverancer. Så spørgsmålet er, om man skulle nøjes med en smallere opholdszone i siden af gaden og samtidig fjerne de parkerede biler, der indsnævre gaden til det næsten umulige 1-spor, trods de 2 køreretninger. Man kunne fx arbejder med en breden af 1/2 parkeret bil til forgrønning og ophold og tillade lidt mere plads til morgen distributionen af mennesker, cykler og varer.

Men alt i alt et prisværdigt forgørnnningsprojekt, der føjer behagelig vegetation til de ellers stenede gader.

Mvh Thomas Brorholm

Svar til: Høring 57262 af: Michael Hansen

APPLICATION DATE
23. juli 2022

SVARNUMMER
62

INDSENDT AF
Michael Hansen

BY
København V

POSTNR.
1564

ADRESSE
Rysensteensgade 6, 3 tv

HØRINGSSVAR

Parkeringskælder på Dantes Plads:

hvordan er det muligt at tage så tåkrummende og vanvittig en beslutning, en parkeringskælder i et kvarter der på ingen måde mangler parkeringspladser, i et kvarter hvor cykler i massevis kører mod lille langebro skal der laves indkørsel til denne fadæse af et ugennemtænkt politisk makværk af en parkeringskælder, prisen på dette stykke grund som et privatfirmar har fået nærmest foræret er også en skændsel i sig selv.

man forstår at politikerleden forsat vokser i vores samfund, når man først laver en fadæse af dimensioner ved at få ideen om et parkeringshus, på en ensrettet "cykelgade", hvor behovet ikke findes for ny parkeringskælder nærmest ikke findes (i det at den offentlige parkering altid er nem at finde i området og eller har blox en nærmest uudnyttet p kælder), at i har næsten foræret undergrund + en del af overgrænsen til et privat firma!

idag bruges pladsen af rigtig mange mennesker i området, der kan spises, hygges over en øl, unge mennesker skater osv

- det eneste der er brug for på denne plads er noget mere grønt og bedre muligheder for resturationer eller lign kan ligge der så vi får lidt liv i denne gamle del af København, ikke endnu et politisk billisme parkerings selvmål

Svar til: Høring 57262 af: Brian Lindholm

APPLICATION DATE
23. juli 2022

SVARNUMMER
61

INDSENDT AF
Brian Lindholm

BY
københavn

POSTNR.
1171

ADRESSE
Fiolstraede 28A

HØRINGSSVAR

Der mangler, at blive taget ordentlig stilling til cyklister
Biler i indre by er sådan set ikke det store problem. De tager generelt fint hensyn og kører efter forholdene.

Cyklister derimod er i dag den klart største gene, da de har invaderet fortove og gågader. Fiolstræde, Købmagergade og øvrige er således overkørt af cyklister der svinger ud og ind imellem fodgængere som konstant er generet og utrygge og der er daglige påkørsler.
Der mangler, at blive sat ordentligt ind i forhold til, at få mennesker til, at stå af cyklen på gågaderne og respektere dette frirum for fodgængere. Dette kunne blandt andet gøres ved, at indgangene til gågaderne ikke kan passeres uden, at stige af samt bedre skiltning. Og så uddele bøder med mellemrum så denne cykel kultur kan blive rettet op.

Svar til: Høring 57262 af: C. T. Høj

APPLICATION DATE
22. juli 2022

SVARNUMMER
60

INDSENDT AF
C. T. Høj

BY
København

POSTNR.
1208

ADRESSE
Kompagnistrædet 23, 2. sal

HØRINGSSVAR

Min læsning er:
Kbh K bliver fremover et område, der skal besøges, men ikke bebos - af andre end mennesker, der udelukkende kan klare sig med cykel og offentlig transport.

At nedlægge over halvdelen af de (i forvejen få) eksisterende p-pladser i et ryk, virker skudt helt over målet. Og mere udeservering er en trist erstatning for mindre trafikstøj. Man kan kun håbe (men ikke af planen se), og der vil blive gjort plads til flere biler på den normale p-licens i de eksisterende P-huse (fx Israls plads), eller om der fremover også som oftest vil være "ingen ledige pladser".

Svar til: Høring 57262 af: Lise Frandsen

APPLICATION DATE
20. juli 2022

SVARNUMMER
59

INDSENDT AF
Lise Frandsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Frandsen Optik

BY
København V

POSTNR.
1552

ADRESSE
Vester Voldgade 6

HØRINGSSVAR

Jeg er selvstændig optiker og driver en butik i Vester Voldgade hvor kunder med specielle synsudfordringer kommer til os.

Det er forståligt at man har ønsker en mere grøn by og der skal også tænkes grønt, men udgangspunktet med bare at fjerne p pladser for de mennesker, pontintielt handlende, folk der også gerne vil besøge og trakteres i deres storby, den finder jeg at for lidt visiomær og kun positivt for de beboere der bor i Københavns middelalder by.

Man ved i dag at mange af de pladser der dagligt er optaget, er biler som tilhører beboere i byen og som ofte ikke er ude at køre i flere dage. Det kunne være interessant at man tilbød underjordiske P-huse til Københavnerne. Der kunne man for en årlig afgift parkere sin bil så længe man ville i disse p-huse.

Parkering på gaden vil kræve time parkering for både beboere og udefrakommende.

Udefrakommende som ofte bor i provinsen med knap så mange mulighed for offentlig trafikløsning, folk der har flere møder på en dag hvor en bil er en nødvendighed, handicappede hvor en bil er nødvendig, en familie med klapvogn og oppak..... København bør være tilgængelig for udefrakommende så vi ikke skaber en Dybrovnik, som bliver en skal med kun souvenierbutikker mm. da det simpelthen bliver for besværligt at besøge vores storby.

Jeg sidder tilbage med fornemmelsen af at biler ud af byen løser alt. Det er ikke ordentlig gennmetænkt hvis også vores by skal have liv og menneskelig diversitet

Svar til: Høring 57262 af: Hanne V. Moltke, Formand

APPLICATION DATE
11. juli 2022

SVARNUMMER
58

INDSENDT AF
Hanne V. Moltke, Formand

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Andelsboligforeningen Sankt Peder

BY
København K

POSTNR.
1453

ADRESSE
Skt Pederstræde, 37

HØRINGSSVAR

Vi har i andelsboligforeningen Sankt Peder drøftet byrums- og trafikplan for Middelalderbyen og er meget positive overfor de forslag, der er fremsat. Vi er selv afhængige af at bruge bil - fx i forhold til kørsel med børn og i sommerhus - men har fundet os godt tilrette med diverse delebilsordninger og midlertidig billeje. Vi er meget positive over udsigten til at få færre parkerede biler i området. Naturligvis skal handicapkøretøjer og håndværkerbiler kunne komme frem og have mulighed for at parkere - måske skal de endda tilgodeses mere end for nuværende. Men ellers støtter vi tankerne om, at P-huse skal dække en stor del af det øvrige behov - som vi godt kan se er til stede hos dem, der er afhængige af at have en bil forholdsvis tæt på bopælen.

Vi ønsker ikke området "tivoliseret", men kunne ønske os cykelgader og også mulighed for cykelparkering, ikke mindst for dem, der er afhængige af ladcykler og cykler til transport af ting.

Vi er også positive overfor ideerne med mere grønt i Middelalderbyen. Og for ideerne om at brolægning afdækkes eller genetableres - meget gerne med de flade brosten, der med held er lagt mange steder.

Mange hilsner

Andelsboligforeningen Sankt Peder

Svar til: Høring 57262 af: Grønnegade Kvarters Beboerforening

APPLICATION DATE
10. juli 2022

SVARNUMMER
57

INDSENDT AF
Grønnegade Kvarters Beboerforening

VIRKSOMHED / ORGANISATION
gkbf.dk

BY
København K

POSTNR.
1104

ADRESSE
Ny Adelgade

HØRINGSSVAR
I Ny Adelgade ønsker ejeren af værtshuset Palæ Bar og cocktailbaren Bar Deco, der ligger side om side, at parkeringspladserne nedlægges til fordel for udeservering. Udover at rykke værtshuset og cocktailbaren ud på gaden, så vil ejeren gerne bruge Ny Adelgade til koncerter, festivaler, markeder m.m. - med værtshuset og cocktailbaren som arrangør, naturligvis.

En lukket gade er kort sagt lig stor profit for værtshus - og barejeren. Vedkommende har endvidere opnået politisk (SF) støtte til sit projekt, fordi det indebærer nedlæggelse af p-pladser og opsætning af et par plantekasser. For beboerne vil realiseringen af projektet imidlertid have katastrofale konsekvenser.
Som det allerede er tilfældet pt. med den udvidede udeservering (ligesom i 2020), så betyder nedlæggelsen af p-pladser til fordel for et værtshus og en bars udeservering:

- infernalsk larm, der dag og nat konstant overskrider gældende grænseværdier
- beboere, der ikke kan opholde sig i eget hjem eller sove om natten
- kraftig stigning i mængden af affald, urin og opkast i porte og gårde
- utryghed for gadens beboere

Grønnegade Kvarters Beboerforening (GKBF) hører enstemmigt fra medlemmerne, at de frygter, at den planlagte nedlæggelse af p-pladserne i Ny Adelgade vil gøre den udvidede udeservering (jf. Covid 19 særtilladelse) permanent. Udover at mange beboere er afhængige af en bil, så kan de ikke leve under de gældende vilkår, hvor nattesøvn ofte først er muligt kl. 3 om natten og hvor det første, man træder i om morgenen, er glasskår og opkast ved ens hoveddør.

Hvad angår høringssvar nr. 45, bemærker vi, at Birgitte Muncks holdninger ligger meget fjernt fra øvrige beboeres og fra de tilbagemeldinger, vi modtager som beboerforening. Birgitte Muncks holdninger er ej heller i overensstemmelse med, hvad Københavns Kommune og Københavns Politi har konstateret ved deres talrige tilsyn med værtshuset og cocktailbaren.

Grønnegade Kvarters Beboerforeninger anmoder Københavns Kommune om at sikre tålelige vilkår for beboelse i Middelalderbyen og derfor:

- bevare p-pladser med beboerlicens
- IKKE nedlægge p-pladser til fordel for udeservering

Svar til: Høring 57262 af: Steen Iben Rasmussen

APPLICATION DATE
7. juli 2022

SVARNUMMER
56

INDSENDT AF
Steen Iben Rasmussen

BY
København

POSTNR.
1165

ADRESSE
Nørregade 22, 2

HØRINGSSVAR

By-rums og trafikplanen er drevet af et ideologisk men desværre også meget virkelighedsfjernt tankegods, hvor fjernelse af mindst 70% af parkeringspladserne i området gør det umuligt for os beboere at opretholde en normal tilværelse. Man ønsker at presse os til kun at anvende kollektiv trafik, men det er jo ikke realistisk, og enormt bagstræberisk. Vi anvender allerede nu kollektiv trafik i den udstrækning det overhovedet er muligt, da parkering i nærheden af bopæl er en illussion. Søgning efter en parkeringsplads kan i forvejen godt kan tage en halv times tid. I får en smuk, hel død by ud af dette initiativ, og de borgere som for alvor bidrager til den kommunale skattekasse jager I ud af byen. Kig til Lyon, som også har en bilfri middelalderby. Alle beboere der er sikret egen parkeringsplads lige udenfor den bilfri zone, og så er det jo til at leve med. Men i Kbh. kommune etablerer man ikke sådanne løsninger for borgerne. Strategien her er bare at gøre det så uudholdeligt som muligt, det er der ikke meget vision over.

Svar til: Høring 57262 af: Jacob Lønfeldt

APPLICATION DATE
7. juli 2022

SVARNUMMER
55

INDSENDT AF
Jacob Lønfeldt

BY
København K

POSTNR.
1165

ADRESSE
Nørregade 24A, 4.

HØRINGSSVAR

Det lyder fantastisk at få bedre forhold for fodgængere og cyklister i Middelalderbyen, og at få reduceret udefrakommende biltrafik. Jeg synes hele middelalderbyen burde gøres bilfri hurtigst muligt, således at kun strengt nødvendig varelevering og beboerkørsel er tilladt. Det ser man med succes mange andre steder i Europa, hvor fx Rom og Pisa har centrale middelalderbydele helt lukket for uvedkommende trafik.

I planen er jeg særligt glad for at se Nørregade få bredere fortorv og bedre forhold for cyklister. Det er i dag en livsfarlig vej at færdes på, hvilket er særligt problematisk for de mange skolebørn, som hver dag sætter livet på spil, når de bl.a. går til og fra Skt. Petri Skoles lokaler i Nørregade og Larslejstræde. Jeg synes dog, at det er uklart i planen hvad Nørregades nye status som "cykelgade" betyder i praksis. Det lyder som om der stadig vil være biltrafik? Jeg håber denne biltrafik vil blive reduceret til det absolut nødvendigste, dvs. varelevering og strengt nødvendig beboerkørsel, og at det ikke fortsat vil være muligt for udefrakommende bilister at race op og ned af gaden for sjov, hvilket man ofte ser i nattetimerne torsdag-lørdag.

Samlet set en god plan for Middelalderbyen, der med fordel kan gøres endnu strammere for udefrakommende trafik!

Svar til: Høring 57262 af: Martin Boberg

APPLICATION DATE
7. juli 2022

SVARNUMMER
54

INDSENDT AF
Martin Boberg

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Diction ApS

BY
København K

POSTNR.
1457

ADRESSE
Gammeltorvet 6. 3. sal

HØRINGSSVAR

Vores virksomhed (Diction ApS) med 12 medarbejdere har kontor på Gammeltorv 6. 1457 Kbh K.

Vi kan se at i vores område bliver der nedlagt 600 parkeringspladser, hvilket er en katastrofe. Skulle planen mod vores forvetning blive gennemført er vi i Diction kommet frem til at vores kontor ikke længere vil være funktionsdygtigt hverken for kunder eller medarbejdere, og konsekvensen er at vi bliver tvunget til at flytte ud af Københavns Kommune for at overleve og i stedet flytte til eksempelvis Frederiksberg Kommune.

Der må bestemt være tale om en fejl når I har angivet nedlæggelse af 600 parkeringspladser, I mener måske 60 pladser? I givet fald at der ikke er tale om en fejl så anser vi det for at være en skandale af dimensioner som ikke kun vedrører vores virksomhed, men også resten af Københavns gæster og generelt beboer som øjeblikkeligt burde få indblik i denne skandale gennem medierne.

Mvh Martin Boberg, Diction ApS

Svar til: Høring 57262 af: Berit Norup

APPLICATION DATE
6. juli 2022

SVARNUMMER
53

INDSENDT AF
Berit Norup

BY
Copenhagen

POSTNR.
1130

ADRESSE
Rosenborggade 9

HØRINGSSVAR

Som udgangspunkt er jeg med på en by med mindre trafik problemer og bedre forhold for cyklister og fodgængere. Men som beboer i indre by er det i girvejen neget svært at finde parkeringsplads til en bil man ikke Jan undvære ift job m m. Det er næsyennumuligt, hvis man vælger at arbejde hjemme en dag da der er betaling mellem 9-17 i hverdage. Fletning af yderligere parkeringspladser er ikke en brugbar løsning for beboeren. Der må findes løsninger gor beboerenne, hvis man skal lukke noget. Biler der ikke hører til i byen kan forbydes eller der kan laves restriktioner. Så nej herfra

Svar til: Høring 57262 af: Hans Eggers

APPLICATION DATE
6. juli 2022

SVARNUMMER
52

INDSENDT AF
Hans Eggers

VIRKSOMHED / ORGANISATION

BY
København K

POSTNR.
1157

ADRESSE
Klosterstræde 13, 4 sal

HØRINGSSVAR

Til Lise Laurberg,

Tak for at bede beboerne om deres mening i indre by, således at vi alle kan trives i den dejlige gamle københavnske middelalderby.

Jeg har to forslag, som du venligst bedes tage stilling til:

1. Som beboer og familie på 4 personer (Far, Mor og 2 børn), er det en nødvendighed, at vi har en bil til kørsel mellem arbejde og div. børne sportsaktiviteter. Der er nu kun én offentlig parkeringsplads tilbage i vores gade, Klosterstræde. Før var der 9 stk.

   Jeg vil derfor bede dig om at overveje, at man ikke lukker offentlige parkerings pladser for beboere og ”gulplade biler”, da de har et ærinde i middelalder byen.

   Evt. kunne man også overveje at lukke for de bilister, med ”op- og nedgående stolper” (samme system som på Holmen), som ikke har et ærinde i middelalderbyen.

1. Der kører alt for mange lastvognstog (se vedlagte) og biltrafik gennem den lille 2,2m brede Klosterstræde gade, i stedet for den store Gammel/Nytov vej, hvor de store Mova busser godt må gennemkøre. Kan du venligst også tage dette med i dine overvejelser, hvorfor man har valgt at køre den tunge lastbil trafik gennem den lille Klosterstræde gade?

   Mvh,

   Hans Eggers

MATERIALE:
klosterstraede lastbil traffik.pdf

VS: SV: 2021-0247072 - Klosterstræde - kørsel med lastbil - VS: tung lastbiltrafik køre igennem den lille 2,2m brede Klosterstræde vej og ikke Gammel/Nytov vej [RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION]

Fra: FMI-MA-VKM04

Dato: onsdag den 6. juli 2022 kl. 16.44 CEST

RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

Fra: Bo Mikkelsen
Sendt: 19. juni 2022 18:18
Til:
Emne: VS: SV: 2021-0247072 - Klosterstræde - kørsel med lastbil - VS: tung lastbiltrafik køre igennem den lille 2,2m brede Klosterstræde vej og ikke Gammel/Nytov vej [RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION]

(FMI-KI besked: Denne mail kommer fra Internettet.)

Til Hans Eggers

Tak for din tilbagemelding far 8. juni 2022 om trafik i Klosterstræde.

Jeg vil mene, at jeg i nedenstående har svaret på dine spørgsmål, ellers må du uddybe, hvad du præcis mener med din tilbagemelding.

1) Kørslen med motorkøretøjer busser undtaget hen over Nytorv/Gammel er netop indført for at begrænse den gennemkørende trafik på strækningen. Der er varekørsel og renovationskørsel i Klosterstræde, da dette er nødvendigt at hensyn til virksomheder og private beboere.

2) Se punkt 1 ovenfor.

Herudover kan jeg oplyse, at vending af ensretningen i Vestergade til den nuværende fra Nørregade mod Vester Voldgade er en politisk beslutning fra 22.10.2014 i forbindelse med at trafikfredeligøre Nørre Kvarter. Sammen med lukningen af Gammeltorv/Nytorv for andet en buskørsel betyder det, at bilister fra Nørregade skal svinge til venstre når de kommer kørende fra Nørregade og når til Nytorv/Gammeltorv.

Med venlig hilsen

Bo Mikkelsen
Trafikplanlægger/trafiksikkerhed
Tilladelse til Vejændring

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Mobilitet, Klimatilpasning og Bevedligehold

Islands Brygge 37, 5, sal, 565
Postboks 380
2300 København S

Fra: FMI-MA-VKM04 Eggers-Lurà, Hans-Henrik Halfdan Falkenberg
Sendt: 8. juni 2022 17:00
Til: Bo Mikkelsen
Cc:
Emne: SV: SV: 2021-0247072 - Klosterstræde - kørsel med lastbil - Vil tung lastbiltrafik køre igennem den lille 2,2m brede Klosterstræde vej og ikke Gammel/Nytov vej [RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION]

RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

Hej Bo Mikkelsen,

Tak for din besvarelse 6. december 2021, men du svarer desværre ikke mine spørgsmål.

Ad 2. Du skriver i din besvarelse; ”*Det er de færreste store køretøjer i form af vareleveringer eller afhentning af renovation der kører gennem Klosterstræde, som ikke har et formål med at køre i gaden, og det er således ikke en oplagt smutvej for transportørerne. Ved at åbne for lastbilkørsel gennem Nørregade til Stormgade, vil der være en direkte forbindelse gennem indre by fra Nørreport til Stormgade for store køretøjer, hvilket ikke findes hensigtsmæssigt af hverken 1) trafikale eller 2) trafiksikkerhedsmæssige årsagen. For det første hænger mere trafik gennem middelalderbyen ikke sammen med kommunens ønske om at trafikfredeliggøre indre by, hvor der skal være mindst muligt trafik, men at byen stadig skal fungere, i form af vareleveringer til private og forretninger. For det andet vil en øget gennemkørsel med store køretøjer gennem indre by fra Nørreport til Stormgade sammen med, at trafikanternes hastighed er højere på denne strækning sammenlignet med Klosterstræde forringe trafiksikkerheden specielt på strækningen forbi Nytorv og Gammeltorv.”*.

Kan du venligst oplyse hvilken trafikanalyse der underbygger denne påstand (jeg er af den modsatte opfattelse)?

Ad 3. Endvidere oplyses følgende; ” *Forretninger der skal have leveret varer har mulighed herfor fra biler der standser på Strøget (Frederiksberggade eller Nygade), hvilket er væsentlig kortere end hvis forretninger I Klosterstræde skal have leveret varer fra dette sted. Herudover ville køretøjer med varer til forretninger i Klosterstræde skulle holde til gene for den øvrige færdsel på strækningen i længere tid.”*.

Der er selvfølgelig uomtvistelig, at der mange flere forretningsdrivende i Gammel- og Nytorv (min. 3x flere, se mail: 10. september 2021 09:46). Hvordan underbygges Teknik- og Miljøforvaltningen påstanden at man derfor ikke tillade trafikken at gennemkøre gennem Gammel- og Nytorv?

Sum og summarum, hvorfor ledes den tunge lastbiltrafik igennem den lille 2,2m brede Klosterstræde vej og ikke den store Gammel/Nytov vej!

Mvh,

Hans Eggers

NB: Problemet med den gennemgående tunge lastbiltrafik, i den 2,2m smalle Klosterstrædevej er stadigbæk et kæmpe problem, som nedenstående billeder tydelig viser:

klosterstraede_lastbil_traffik.pdf

RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

Fra: Bo Mikkelsen
Sendt: 6. december 2021 14:26
Til: FMI-MA-VKM04 Eggers-Lurà, Hans-Henrik Halfdan Falkenberg
Emne: SV: SV: 2021-0247072 - Klosterstræde - kørsel med lastbil - VS: tung lastbiltrafik køre igennem den lille 2,2m brede Klosterstræde vej og ikke Gammel/Nytov vej [RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION]

(FMI-KI besked: Denne mail kommer fra Internettet.)

Til Hans Eggerts

Tak for din tilbagemelding fra 12. oktober 2021 og den 2. november 2021 om kørsel med lastbiler i Klosterstræde. Jeg beklager den sene tilbagemelding på din henvendelse

Jeg er bekendt med din henvendelse til Transportminister Benny Engelbrecht den 18. november 2021, men har ikke hørt fra ministeriet angående sagen. I den sammenhæng kan jeg oplyse, at det er kommunen der er myndighed for kommunens veje, mens ministeriet via Vejdirektoratet er myndighed for statens veje.

Nedenfor svare jeg på dine spørgsmål:

1) Kørebanen på Klosterstræde er efter der blev etableret parkeringsforbud mellem 4 meter og 5 meter bred, hvilket er tilstrækkeligt til at et stort køretøj kan benytte gaden uden at køre på kortovet. At nogle bilister vælger at parkere ulovligt og dermed holder til gene for afvikling af trafikken, vælger jeg at orientere kommunen parkeringsvagter om, så de kan holde et skærpet opsyn med stedet, så færre fremadrettet vil parkere i gaden som medfører at nogle bilister finder det nødvendigt at køre på fortovet. Nedenstående billede viser et køretøj der er i gang med at foretage en svingmanøvre og ikke et ligeudkørende køretøj. Billedet viser samtidig, at bredden af bagenden af køretøjet ikke overskrider kantstenen ind mod fortovet, hvorfor køretøjet vil kunne køre gennem gaden ved ligeudkørsel. Samtidig vil jeg gøre opmærksom på, at renovationskøretøjer er et stort køretøj/lastbil, hvorfor et forbud også vil gælde disse, da renovationskøretøjer ikke med nuværende lovgivning kan undtages for et lastbilforbud.

2) Det er de færreste store køretøjer i form af vareleveringer eller afhentning af renovation der kører gennem Klosterstræde, som ikke har et formål med at køre i gaden, og det er således ikke en oplagt smutvej for transportørerne. Ved at åbne for lastbilkørsel gennem Nørregade til Stormgade, vil der være en direkte forbindelse gennem indre by fra Nørreport til Stormgade for store køretøjer, hvilket ikke findes hensigtsmæssigt af hverken 1) trafikale eller 2) trafiksikkerhedsmæssige årsagen. For det første hænger mere trafik gennem middelalderbyen ikke sammen med kommunens ønske om at trafikfredeliggøre indre by, hvor der skal være mindst muligt trafik, men at byen stadig skal fungere, i form af vareleveringer til private og forretninger. For det andet vil en øget gennemkørsel med store køretøjer gennem indre by fra Nørreport til Stormgade sammen med, at trafikanternes hastighed er højere på denne strækning sammenlignet med Klosterstræde forringe trafiksikkerheden specielt på strækningen forbi Nytorv og Gammeltorv.

3) Forretninger der skal have leveret varer har mulighed herfor fra biler der standser på Strøget (Frederiksberggade eller Nygade), hvilket er væsentlig kortere end hvis forretninger I Klosterstræde skal have

leveret varer fra dette sted. Herudover ville køretøjer med varer til forretninger i Klosterstræde skulle holde til gene for den øvrige færdsel på strækningen i længere tid.

Svar på spørgsmål 3 fra mail den 10. september 2021: Jeg kan ikke svare på det konkret situation, men som angivet i punkt 2 ovenfor, er det de færreste store køretøjer der vil køre gennem Klosterstræde uden at have et formål med dette.

Samtidig gøres der opmærksom på, at renovationsvogne også betragtes som et stort køretøj, og de kan ikke undtages fra et indkørselsforbud for store køretøjer i Klosterstræde.

Med venlig hilsen

Bo Mikkelsen
Trafikplanlægger/trafiksikkerhed
Tilladelse til Vejændring

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Byens Anvendelse

Njalsgade 13, 1, sal, 1073
Postboks 380

Web www.tmf.kk.dk
EAN 5798009809452

Fra: FMI-MA-VKM04 Eggers-Lurà, Hans-Henrik Halfdan Falkenberg
Sendt: 12. oktober 2021 13:27
Til: Bo Mikkelsen
Emne: SV: SV: 2021-0247072 - Klosterstræde - kørsel med lastbil - VS: tung lastbiltrafik køre igennem den lille 2,2m brede Klosterstræde vej og ikke Gammel/Nytov vej [RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION]

RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

Hej Bo Mikkelsen

Tak for din tilbagemelding d 16. september 2021 vedr. lastbilkørsel i den kun 2,2m brede Klosterstræde vej.

Ad 1. Der er ikke korrekt når du skriver at ”bilister godt kan køre gennem Klosterstræde uden at anvende fortovet, hvis der ikke holder parkerede biler på strækningen. Dette er årsagen til, at vi har nedlagt bilparkeringen på strækningen”.

Nedenstående billede viser tydeligt, at selv efter parkeret biler er nedlagt, kører lastbilerne stadigvæk op på fortovet (jeg har andre billeder af lastbiler, såfremt du ønsker dette). Det er jo netop derfor, at man ikke skal lede den store lastbiltrafik via den lille 2,2m brede Klosterstræde vej.

klosterstraede_lastbil_traffik.pdf

Foto 1. Lastbiler kører op på fortovet

Ad 2. Jeg har et spørgsmål til din besvarelse ”Baggrunden for at det kun er Moviabusser der har tilladelse til at køre gennem Gammeltorv/Nytorv, er for at sikre, at der ikke sker gennemkørsel af indre by fra Nørreport til Stormgade/Vindebrogade. Hvis denne trafik blev gjort lovlig, ville der komme en stigning i antallet af køretøjer på strækningen, hvilket vi ikke finder hensigtsmæssigt, ikke mindst da antallet af fodgængere og cyklister er væsentligt større på Gammeltorv/Nytorv end i Klosterstræde”.

Nu bliver den tunge lastbil trafik i stedet for ledet igennem den lille 2,2m brede Klosterstræde, over strøget og videre til Stormgade/Vindebrogade, hvor lastbil trafikken er endnu tættere på fodgængere og cyklister. Kan du derfor venligst uddybe rationalet, hvorfor det er bedre at lede lastbil trafikken fra Nørreport til Stormgade/Vindebrogade via den lille Klosterstræde vej, og ikke lede lastbil trafikken fra Nørreport til Stormgade/Vindebrogade via den Gammeltov/Nytov store vej?

Ad 3. Kan du venligst besvarer rationalet bag besvarelsen ”Samtidig vil et lastbilsforbud forringe muligheden for varelevering til de forretninger der trods alt ligger i Klosterstræde væsentligt, hvilket vi ikke finder hensigtsmæssigt. Et eventuelt forbud vil også komme til udtryk ved at beboerne heller ikke vil kunne få leveret varer forbud vil samtidig betyde, at beboere som skal have leveret varer vil skulle orientere om at disse skal leveres på en anden adresse, alternativt betale ekstra for levering”.

Jamen hvad så med varelevering til de store forretninger der er på Gammel/Nytov?

Du svare ikke på spørgsmål 3. i min mail af 10. september 2021 09:46 hvorfor ”cementlastbiler der også er tvunget til at køre igennem den 2,2m lille Klosterstræde vej”.

Mvh/HansRELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

Fra: Bo Mikkelsen
Sendt: 16. september 2021 10:23
Til: FMI-MA-VKM04 Eggers-Lurà, Hans-Henrik Halfdan Falkenberg
Emne: VS: SV: 2021-0247072 - Klosterstræde - kørsel med lastbil - VS: tung lastbiltrafik køre igennem den lille 2,2m brede Klosterstræde vej og ikke Gammel/Nytov vej [RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION]

(FMI-KI besked: Denne mail kommer fra Internettet.)

Til Hans Eggers.

Tak for din tilbagemelding fra 10. september 2021 om kørsel med store køretøjer i Klosterstræde.

Som det fremgår af billederne, så har de køretøjer, som kører på fortovet alle været i forbindelse med forbikørsel af en parkeret bil. Billede 2 viser, at bilisten godt kan køre gennem Klosterstræde uden at anvende fortovet, hvis der ikke holder parkerede biler på strækningen. Dette er årsagen til, at vi har nedlagt bilparkeringen på strækningen.

Baggrunden for at det kun er Moviabusser der har tilladelse til at køre gennem Gammeltorv/Nytorv, er for at sikre, at der ikke sker gennemkørsel af indre by fra Nørreport til Stormgade/Vindebrogade. Hvis denne trafik blev gjort lovlig, ville der komme en stigning i antallet af køretøjer på strækningen, hvilket vi ikke finder hensigtsmæssigt, ikke mindst da antallet af fodgængere og cyklister er væsentligt større på Gammeltorv/Nytorv end i Klosterstræde. Samtidig vil et eventuelt lastbilsforbud i Klosterstræde betyde, at der vil komme mere trafik i Gågadesystemet ved enten Købmagergade eller

Samtidig vil et lastbilsforbud forringe muligheden for varelevering til de forretninger der trods alt ligger i Klosterstræde væsentligt, hvilket vi ikke finder hensigtsmæssigt. Et eventuelt forbud vil også komme til udtryk ved at beboerne heller ikke vil kunne få leveret varer forbud vil samtidig betyde, at beboere som skal have leveret varer vil skulle orientere om at disse skal leveres på en anden adresse, alternativt betale ekstra for levering.

Med venlig hilsen

Bo Mikkelsen
Trafikplanlægger/trafiksikkerhed
Tilladelse til Vejændring

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Byens Anvendelse

Njalsgade 13, 1, sal, 1073
Postboks 380
2300 København S

Fra: FMI-MA-VKM04 Eggers-Lurà, Hans-Henrik Halfdan Falkenberg
Sendt: 10. september 2021 09:46
Til: Bo Mikkelsen
Emne: SV: SV: 2021-0247072 - Klosterstræde - kørsel med lastbil - VS: tung lastbiltrafik køre igennem den lille 2,2m brede Klosterstræde vej og ikke Gammel/Nytov vej [RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION]

RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

Hej Bo,

Tak for dit svar 2. august 2021 om lastbilkørsel i Klosterstræde.

1. Jeg tror, at du er misinformeret om forretningernes behov for at få leveret varer i den 2,2m lille Klosterstræde vej. Der er kun 4 små restorationer i Klosterstræde, sammenlignet med 12 store restorationer på Gammeltov/Nytorv.
2. Du skriver også i dit brev at " For at sikre at der er tilstrækkelig plads på strækningen har det derfor også været nødvendigt at nedlægge parkeringspladser på strækningen, så lastbilerne ikke til tider var nødt til at køre på fortovet". Men lastbilerne er jo tvunget til at køre på fortovet, til stor fare for fodgængerne, da den kun er 2,2m bred (se nedenstående billeder).

Så hvorfor har man valgt, at lade alt den tunge lastbiltrafik køre igennem den lille Klosterstræde vej, og ikke den store Gammeltov/Nytorv vej hvor de tunge Mova-bus trafik kører?

3. Som du kan se på nedenstående billeder, er der bl.a. cementlastbiler der også er tvunget til at køre igennem den 2,2m

   lille Klosterstræde vej, og ikke igennem den store Gammel/Nytov.

   Kan du venligst forklare, argumentet hvorfor man har valgt at lade cementlastbiler gennemkøre de lille 2,2m lille Klosterstræde vej, og ikke igennem den store Gammel/Nytov hvor de tunge Mova-bus trafik kører?

En løsning kunne jo være, at lade alt den tunge lastbil trafik køre gennem den dobbeltrettede Gammel/Nytov og strøget (Nygade og Vimmelskaftet). Herved er der plads til de store lastbil trafik, som så ikke er til fare for fodgængerne og beboerne i Klosterstræde.

Mvh,

Hans Eggers

Billede 1. af vejskilt skilt der viser 2,2m bredde Klosterstræde vej

Billede 2. lastbil der kører langs/op på fortovets i venstre side i kørselsretning i Klosterstræde

Billede 3. Cementlastbil der kører op på fortovets venstre side i kørselsretning i Klosterstræde, med ingen plads til fodgængere.

Billede 4. Lang og stor lastbilbil fortovets venstre side i kørselsretning i Klosterstræde, hvor hus vindue påkøres at lastvognen.

Billede 5. lastbil der er så langt oppe på for venstre side i kørselsretning i Klosterstræde, at sidespejlet rammer muren.

----- Videresendt meddelelse -----

Fra: Bo Mikkelsen <

Til:

Sendt: mandag den 2. august 2021 17.35.15 CEST

Emne: SV: 2021-0247072 - Klosterstræde - kørsel med lastbil - VS: tung lastbiltrafik køre igennem den lille 2,2m brede Klosterstræde vej og ikke Gammel/Nytov vej

Til Hans Eggers

Tak for din henvendelse fra 2. august 2021 om lastbilkørsel i Klosterstræde.

Baggrunden for at det er tilladt at køre med lastbiler er for at sikre at forretningerne både på strækningen og i område har mulighed for at få leveret varer. For at sikre at der er tilstrækkelig plads på strækningen har det derfor også været nødvendigt at nedlægge parkeringspladser på strækningen, så lastbilerne ikke til tider var nødt til at køre på fortovet. Denne løsning er valgt og godkendt af Københavns Politi.

Med venlig hilsen

Bo Mikkelsen

Trafikplanlægger/trafiksikkerhed

Tilladelse til Vejændring

KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Byens Anvendelse

Njalsgade 13, 1, sal, 1073

Postboks 380

2300 København S

klosterstraede_lastbil_traffik.pdf

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Selvbetjening.kk.dk

Sendt: 2. august 2021 10:33

Til: TMFKP MKB OMA Tilladelse til Vejændring

Emne: tung lastbiltrafik køre igennem den lille 2,2m brede Klosterstræde vej og ikke Gammel/Nytov vej

Henvendelse via kontaktformular

EMNE: tung lastbiltrafik køre igennem den lille 2,2m brede Klosterstræde vej og ikke Gammel/Nytov vej

NAVN: Hans Eggers

EMAIL:

BESKED:

Hvorfor man har valgt at lade den tunge lastbiltrafik køre igennem den lille 2,2m brede Klosterstræde vej, og ikke via Gammel/Nytov (se vedlagte)?

Gennem Gammel/Nytov gennemkører de tunge Mova-bustrafik, men ikke lastbil trafikken!

TELEFON

LINK: https://eur02.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fwww.kk.dk%2Finstitution%2Ftilladelse-til-vej%25C3%25A6ndring&data=04%7C01%7C%7Cd938faebeeac4ce5954708d955a3c63c%7C769058ab4487418f8b6cf4b48243edd7%7C0%7C0%7C637634987443758083%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzIiLCJBTiI6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C1000&sdata=G5hESWR4%2B9hU4yZ5bOSvMpNEQKlF8oWUPb7wfLgJXIo%3D&reserved=0

Se henvendelsen i vedhæftede PDFRELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSIONRELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

Svar til: Høring 57262 af: Camilla Nielsen

APPLICATION DATE
6. juli 2022

SVARNUMMER
51

INDSENDT AF
Camilla Nielsen

BY
København K

POSTNR.
1101

ADRESSE
Ny Østergade 23, 3. tv

HØRINGSSVAR

Jeg har boet i Middelalderbyen i snart 30 år. Det har aldrig været beboernes biler der har været et problem, men i stigende grad den trafik der kommer udefra af leverandører, handlende og besøgende m. fl. der giver udfordringer. Over de sidste 3 år er der blevet nedlagt rigtig mange p-pladser og det er her udfordringerne for beboerne først rigtig begynder. Jeg er enig i at byen skal være attraktiv at bo i, både for unge, børnefamilier og ældre, men på nuværende tidspunkt virker det som om at der kun bliver taget hensyn til restauranter, barer og natklubber. Det er dem der skaber alt kaosset med larm, støj, skrald og ikke mindst usikkerhed. Hvis disse lukkede senest kl. 2 ville byen se helt anderledes og mere attraktiv ud. Jeg er meget forundret over at der slet ikke tages hensyn til os der bor i byen fra den stigende larm og den mængde affald der bliver skabt hver evige eneste dag. Og nu også mht at fratage os de sidste få p-pladser der er tilbage. I bør hellere fokusere på at få forretningslivet om dagen i gang igen, i stedet for kun at fokusere på nattelivet.

Lige nu har kommunen fjernet et meget højt antal p-pladser så der kan være udeservering. Uden at tage hensyn til at der ikke er skabt nogle alternativer for p-pladser for os der har brug for bil i dagligdagen. Der er andre steder man bør fokusere på når det kommer til unødvendig parkering. F.eks, på Kgs Nytorv holder der konstant kæmpe turistbusser, der både forstyrrer udsigten af torvet, larmer og forstyrrer. Kun så turister kan blive sat af i byens midte. Ville det ikke være muligt at afsætte dem et sted hvor busser i den grad ikke forstyrrer et meget centralt sted, som f.eks over ved skuespilhuset hvor der i forvejen er meget mere plads og færre beboere. Turisterne kan nok finde ud af at gå et par hundere m ekstra for at komme ind til Kgs. Nytorv.

Inden at der nedlægges 750 p-pladser bør der uden tvivl igangsættes en plan for hvor de 750 pladser så kan genetableres til byens beboere. I både Adelgade og Gothersgade er der jo de seneste par år blevet nedlagt et tårnhøjt antal p-pladser ved at nedlægge hele to kæmpstore p-huse og i stedet oprettet hoteller. Hvorfor indgår det ikke en byggeplan at der ved lov SKAL bygges en p-kælder når man laver disse kæmpe projekter?

Jeg ville også støtte et evt. forslag om at hvis man som beboer i indre by havde en særlov til at parkere mens udefrakommende ikke har. Jeg har ikke noget i mod at skulle gå en lille afstand over til min bolig, så længe jeg ved at der er parketing når jeg kommer hjem fra arbejde.

Mvh

Camilla Nielsen

Svar til: Høring 57262 af: Mark Kaa Andersen

APPLICATION DATE
5. juli 2022

SVARNUMMER
50

INDSENDT AF
Mark Kaa Andersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
PROARK

BY
København

POSTNR.
2100

ADRESSE
Hammershusgade 9

HØRINGSSVAR

Hej,

Vi ejer og repræsenterer bl.a. Grønnegade 28 og 36 og Pilestræde 48. Vi kan se i jeres forslag for Byrums og Trafikplan for Middelalderbyen 2022, at vores tre ejendomme vil blive påvirket at de potentielle ændringer. Det vi vil have specificeret er følgende:

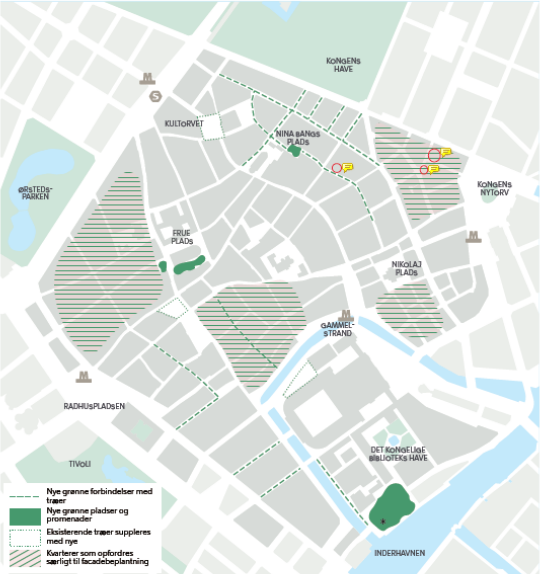
Pilestræde 48: Hvor høje bliver de forslået træer på gaden og hvor tætte på vinduerne kommer de. Gaden er i forvejen meget smal.

Grønnegade 28 og 36: Der står at der opfordres til at facadebeplante, men hvad er definationen hertil og hvem skal betale for det og hvordan tænkes det at se ud?

MATERIALE:
pilestraede 48 og groennegade 28 og 36.pdf

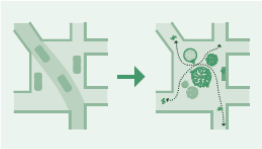
Videreudvikle de enkelte kvarterer med lokale grønne oplevelser

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

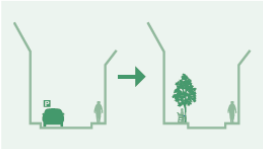


KORT 09 Princip og tiltag for *'Videreudvikle de enkelte kvarterer med lokale grønne oplevelser'*. *Størstedelen af Søren Kierkegaards Plads er ikke ejet af Københavns Kommune 1:8000 (2022)

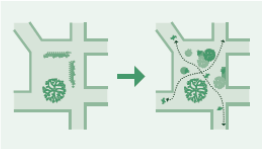
Tiltag for '**Videreudvikle de enkelte kvarterer med lokale grønne oplevelser**'



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



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



29 Eksisterende træer suppleres med nye træer på udvalgte pladser

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

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

Svar til: Høring 57262 af: Christian Leander

APPLICATION DATE
5. juli 2022

SVARNUMMER
49

INDSENDT AF
Christian Leander

BY
København K

POSTNR.
1169

ADRESSE
Store Kannikestræde 15 1 th.

HØRINGSSVAR

Hej,

Vil I ikke godt snart tage hensyn til beboere, som er gode skatteborgere, med egen bil.

Vi har skiftet til elbil, eftersom der stort set ikke var nogen pladser, ej heller i perioder i P-huse. Det nytter ikke noget at nedlægge p-pladser - og SLET ikke at omdanne til "gågader". Jeres seneste eksperiment med træer og striber var en katastrofe - unge pissede i de hvide plastposer - og striberne i vejen var så ualmindelig grimt lavet. Der var kaos i gaderne

Vi bor i Middelalderbyen, omgivet af barer som har natbevilling.

Vi har brug for nattesøvn, ikke mere larm og støj, tak!

Christian Leander & familie

Svar til: Høring 57262 af: Metroselskabet I/S

APPLICATION DATE
5. juli 2022

SVARNUMMER
48

INDSENDT AF
Metroselskabet I/S

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Metroselskabet I/S

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Metrovej 5

HØRINGSSVAR

Se vedlagte bilag.

MATERIALE:
cr-x-3p-cr-419-0013 metroselskabets bemaerkninger til hoering om byrums- og trafikplan for middelalderbyen.pdf

CR-X-3P-CR-419-0013/MABP

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Plan, Analyse, Ressourcer og CO2-reduktion
Postboks 348
1503 København V

Att.: Lise Laurberg

Metroselskabet I/S
Metrovej 5
DK-2300 København S
m.dk

T +45 3311 1700
E m@m.dk

2022-07-05

Metroselskabets bemærkninger til høring om byrums- og trafikplan for Middelalderbyen

Kommunens sagsnr.: 2022-0133806

Metroselskabet har den 28. juni 2022 modtaget offentlig høring af byrums- og trafikplan for Middelalderbyen.

Formålet med planen er at reducere biltrafikken i Middelalderbyen ved at nedlægge 750 gadeparkeringspladser. Dette skal blandt andet give bedre forhold for fodgængere og cyklister samt bedre mulighed for ophold uden kommercielt indhold og mere grønt.

Metroselskabet har gransket det fremsendte materiale og har ingen bemærkninger hertil.

Hvis kommunen har eventuelle spørgsmål til ovenstående, kan der rettes henvendelse til Metroselskabet, Naboer & Ejendomme på mailadressen byggeprojekt@m.dk.

Med venlig hilsen

Matilde Basse Poniewozik
Naboer & Ejendomme

Svar til: Høring 57262 af: Jan Braskhøj

APPLICATION DATE
4. juli 2022

SVARNUMMER
47

INDSENDT AF
Jan Braskhøj

BY
København K

POSTNR.
1204

ADRESSE
Magstræde 20

HØRINGSSVAR

Det er meget fint at fredeliggøre Middelalderbyen og prioritere gående og cyklende. Det vil en nedlæggemse af parkeringspladser også fremme.
Det er dog samtidig vigtigt, at det der fortsat er en rimelig chance for, at vi kan parkere vores biler indenfor en vis afstand. Muligheden for at bruge eksisterende parkeringshuse bør derfor udbygges i samme omfang. Parkeringe på Israels Plads er et godt eksempel på en god mulighed, men med de foreslåede nedlæggelser skal den mulighed udbygges kraftigt i de andre nære parkeringshuse.

Det er også meget vigtigt, at de nedlagte parkerringspladser i Middelalderbyen, ikke bruges til udeservering, der i aftentimerne bringer endnu mere støj og larm, en det der allerede er mere end rigeligt af.

Svar til: Høring 57262 af: Jørgen Pedersen

APPLICATION DATE
4. juli 2022

SVARNUMMER
46

INDSENDT AF
Jørgen Pedersen

BY
København K

POSTNR.
1123

ADRESSE
Gothersgade 87, 1.th

HØRINGSSVAR

Byen skal i højere grad gøres attraktiv at bo i, både for unge, børnefamilier og ældre. Byen skal gøres grønnere - restauranters/cafeers udendørsarealer skal ikke opvarmes året rundt med gasvarmere. Det er ej heller grønt at holde natklubber og barer åbne til kl. 5 om morgenen - man kan sagtens nå at more sig langt tidligere på aftenen. Beboerne i indre by har et naturligt behov for en god nats søvn, det burde stå øverst på listen over menneskerettigheder for at kunne fungere i dagtimerne. Uden beboere i alle aldre, vil byen blive uinteressant, også for turister, og dø ud. Rengøring at byens fællesarealer, især fortove, bør effektiviseret. Beboere skal naturligvis kunne eje en bil og kunne parkere i rimelig afstand fra deres bolig. Den megen trafik i byen skyldes IKKE beboerne, men udefra kommende trafik

Svar til: Høring 57262 af: Birgitte Munck

APPLICATION DATE
4. juli 2022

SVARNUMMER
45

INDSENDT AF
Birgitte Munck

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Privat beboer

BY
København

POSTNR.
1104

ADRESSE
Ny Adelgade 3, 1 th

HØRINGSSVAR

Høringssvar: min mand og jeg bor i Ny Adelgade, som er en lille gade, bruges kun til gennemkørsel, ofte af alt for hurtigtkørende privatbiler. Det sidste års tid er der kommet flere og flere børn til i gaden, såvel egne som børnebørn, derfor taler vi her om et betydeligt sikkerhedsbehov, også for de ældre gangbesværede. I øjeblikket syder og blomstrer gaden, fordi, det er blevet muligt med udendørsservering. De grønne fingre hos vores forretningsdrivende er kommet i sving, til stor glæde for os beboere, andre der bare besøger gaden samt de mange turister.man samles,taler mere sammen og kommer idet hele taget hinanden mere ved. Trods restauranter og værtshuse, er man ikke plaget af støj, og de forskellige indehavere er yderst ansvarlige og samarbejdsvillige. Takket være blandt andet dem, er der skabt et fantastisk miljø i gaden. Det er vigtigt at bevare det gode, grønne og socialt fine miljø der er mulighed for i så lille en gade som Ny Adelgade. En af forudsætningerne herfor er, at gaden lukkes af for gennemkørende med undtagelse af varelevering, postudbringning, renovation og pølsevogne der kører til parkering. Håber på forståelse og handling. Med venlig hilsen Birgitte Munck og Niels Thygesen.

Svar til: Høring 57262 af: Daniel Vesti Knuttel

APPLICATION DATE
4. juli 2022

SVARNUMMER
44

INDSENDT AF
Daniel Vesti Knuttel

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Nordic Hospitality Partners Denmark A/S

BY
København K

POSTNR.
1202

ADRESSE
Gammel Strand 42, 1

HØRINGSSVAR

Til rette vedkommende.

Min kommentar vedrører byrummet på Gammel Strand. Jeg selv driver virksomehed på Gammel Strand og er desuden i dialog med beboere og naboer. Fælles for mange er, at byrummets potentiale langt fra er indfriet. Vi var sat en attraktiv plads i sigte, til ophold og færden for fodgængere, samt en 'sivevej' til relevant trafik of logistik.

Resultatet pt. er desværre en ureguleret zone, med mangel på træer og infrastruktur til at navigere alt fra kørende, fodgængere og besøgende hos de erhvervsdrivende. Gammel Strand bruges i al for høj grad som parkeringsplads og gennemfart.

Med forhåbning om en hyggelig, afslappende og sikker Plads der kan tiltrække Københavnere og turister.

De bedste Hilsner

Svar til: Høring 57262 af: Baste A. Christiansen

APPLICATION DATE
4. juli 2022

SVARNUMMER
43

INDSENDT AF
Baste A. Christiansen

BY
København K

POSTNR.
1159

ADRESSE
Skindergade 29, 1

HØRINGSSVAR

Middelalderbyen lider under for meget biltrafikk. Dette går ut over både beboere, erhvervsdrivende og besøkende, og det forringer opplevelsen av å oppholde seg i området. Å begrense antallet parkeringsplasser kan hjelpe noe på situasjonen, men det er ikke det primære problemet. Det handler om gjennomgangstrafikken.

Spesielt i området Skindergade, ned Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs (og i sirkel rundt Gammel Strand, Nybrogade, etc.) er problemet med overdreven gjennomgangstrafikk særlig påtrengende. Problemet tiltar i siste halvdel av uken (torsdag-lørdag) og er særlig skjemmende kvelds- og nattestid.

1. Et fornuftig tiltak vil derfor være å stenge nevnte gater for gjennomgangstrafikk untatt beboerkørsel, vareleveringer og annen nyttetrafikk (taxa etc.)

2. Et minimumstiltak vil være å stenge nevnte gater for all biltrafikk mellom kl 22 og 06 hver dag.

3. Et absolutt minimumstiltak vil være å konsekvent og langt mer hyppig enn i dag håndheve trafikkloven i nevnte gater og sterkt begrense vanvidskørsel fra såkalte muskelbiler gjennom økte politikontroller.

B. Christiansen

Svar til: Høring 57262 af: Tove Stensgaard

APPLICATION DATE
2. juli 2022

SVARNUMMER
42

INDSENDT AF
Tove Stensgaard

BY
København K

POSTNR.
1112

ADRESSE
Pilestræde 2

HØRINGSSVAR

Jeg er yderst bekymret for forslag om nedlæggelse af endnu flere P-Pladser i middelalderbyen. Er man dårligt gående er det meget svært at komme til/fra sin bil - især med indkøb mv - under nuværende forhold, og det bliver jo langt fra nemmere med forslaget.

Det virker faktisk som om Kommunen med den nuværende trafikborgmester gerne så, at borgere, der er i en alder og tilstand, hvor bil er nødvendigt, til at flytte ud af byen. Men vi bor der altså !

Svar til: Høring 57262 af: gunnar kjems

APPLICATION DATE
1. juli 2022

SVARNUMMER
41

INDSENDT AF
gunnar kjems

VIRKSOMHED / ORGANISATION
18359553

BY
København K

POSTNR.
1173

ADRESSE
Peder Huitfeldts Stræde 12,

HØRINGSSVAR

Nedlæggelse af parkeringspladser vil forringe tilværelsen for alle beboere i området, især de gangbesværede !

Svar til: Høring 57262 af: Mette Stendell Jensen

APPLICATION DATE
1. juli 2022

SVARNUMMER
40

INDSENDT AF
Mette Stendell Jensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Ezanza Massage

BY
København K

POSTNR.
1165

ADRESSE
Nørregade 22, 1. sal

HØRINGSSVAR

Herfra synes vi at det er en virkelig god idé. Den tunge trafik langs Nørregade samt bilernes fart tager oplevelsen af middelalderbyen fra både cyklister og fodgængere. Hvis det stod til os, skulle gaden kun være åben for leverandører osv i et vist tidsrum, så der er plads tl de bløde trafikanter, og så man kan nyde det historiske bygninger København K.

Svar til: Høring 57262 af: Lotte Hyldahl

APPLICATION DATE
1. juli 2022

SVARNUMMER
39

INDSENDT AF
Lotte Hyldahl

VIRKSOMHED / ORGANISATION
&SHUFL ApS

BY
København K

POSTNR.
1220

ADRESSE
Frederiksholms Kanal 4B. st

HØRINGSSVAR

Som erhvervsdrivende i indre by ved Frederiksholms Kanal vil det være katastrofalt, at man fjerner hovedparten af de allerede få parkeringspladser i indre by. I forvejen er det meget vanskeligt for vores kunder, medarbejdere og leverandører at komme til og fra, og ved en reduktion vil vi blive nødsaget til at flytte, hvilket vil være en økonomisk katastrofe for vores virksomhed. Indre by får svær ved at fungere med færre p-pladser end der er i dag. Lav hellere først en langsigtet plan med p-huse, inden I fjerner pladserne. Vi ender med en død indre by, hvis bilerne fjernes mere end tilfældet er i dag.

Svar til: Høring 57262 af: Lulla Forchhammer

APPLICATION DATE
1. juli 2022

SVARNUMMER
38

INDSENDT AF
Lulla Forchhammer

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Advokatfirmaet F&F I/S

BY
København K

POSTNR.
1159

ADRESSE
Skindergade 23, 4.

HØRINGSSVAR

Vi støtter helt op om forslaget, men har et særligt ønske om, at der gøres plads til cykelparkering på gaden. Vi ønsker at skabe en smuk gård, hvor ejendommenes beboere og brugere, kan opholde sig, i bedste romerske stil, men som det er nu, er hele gården fyldt op med cykler. Både vores og gæsters. Derfor et ønske om, at parkeringspladser til cykler tænkes med ind i forslaget.

Med venlig hilsen

Lulla Forchhammer

Svar til: Høring 57262 af: Kraks Fond

APPLICATION DATE
30. juni 2022

SVARNUMMER
37

INDSENDT AF
Kraks Fond

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Kraks Fond & Ove K. Invest A/S

BY
København K.

POSTNR.
1101

ADRESSE
By Østergade 7, 2. sa.

HØRINGSSVAR

For os som virksomhed i Ny Østergade, er det stærkt problematisk at der igen nedlægges P-pladser. Dét gør det vanskeligt for både vores medarbejdere, kunder og leverabdører at kunne fungere.

Gennemføres planen, vil vi flytte vores virksomhed ud af København og i stedet oprette nyt domicil i en forstadskommune.

Dermed går Københavs Kommune glip af både skatteindtægter og forbrug hos de øvrige erhvervsdrivende.

Svar til: Høring 57262 af: Kira Høg Kampmann

APPLICATION DATE
30. juni 2022

SVARNUMMER
36

INDSENDT AF
Kira Høg Kampmann

BY
København K

POSTNR.
1157

ADRESSE
Klosterstræde

HØRINGSSVAR

Tak for at høre os.

Det er jo en kompleks sag, hvor flere elementer skal tilgodeses. Der er beboere, butikker, kontorer, besøgende.

Den tidligere testperiode var for vores gadeområder noget af et kaos. Men fint, at der tænkes i videreudvikling.

Her er vores ideer:

Tiltag om mere grønt i byen, behøver ikke være på bekostning af mindre kørsel og færre P- pladser. Der kan meget gerne plantes flere træer.

Det er vigtigt for både beboere og erhvervsfolk at kunne komme til i bil og have muligheden for at læsse af og på. evt med korte P-tider som en mulighed på 1-3 timer. dertil kunne det blive en indkørsel tilladt zone for kun beboere og erhvervsfolk med adresse i området eller leverings errinder. Dette begrænser dem, der måtte komme udenbys fra og ikke har et direkte bil afhængigt errinde i indre by. Nummer plade scanner er et udemærket forslag (set fra svar fra en anden borger) Kender ikke de statistiske tal for dette, men kunne være interessant, hvis man kunne reducere en trediedel alene på et sådant tiltag.

Nørregade er ofte meget trængt med turistbusser. Disse kunne med stor fordel rykkes ud af indre by.

Svar til: Høring 57262 af: Henrik Sørensen

APPLICATION DATE
30. juni 2022

SVARNUMMER
35

INDSENDT AF
Henrik Sørensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
RDLA Restaurant

BY
København K

POSTNR.
1169

ADRESSE
Store Kannikestræde 15

HØRINGSSVAR

Som Erhvervsdrivende midt i det kaos som ”testen” af det som vi vil kalde en nedlukning af middelalderbyen, eller hvis vi skal bruge det som det officielt blev kaldt – Byrumsforsøg i Middelalderbyen i 2021, er vi nødt til at sige at der må være nogen der virkelig ønsker at det skal være umuligt og drive erhverv, samt ønsker at middelalderbyen skal være det nye in-sted for larm osv. Da man i 2021 lavede Byrumsforsøg i Middelalderbyen – Og der blev sat træer op i store poser, samtidig blev der sat bænke osv op! Alt dette for og fjerne p-pladser – Resultat - disse blev brugt stort set hele natten. Træerne blev brugt som toiletter – bænkene på og holde små spontane fester, til stor gene for dem som bor i området.

Som erhvervsdrivende havde vi problemer med og få varer leveret, da der bevist var sat store beton bjælker op på mange hjørner, så dem der skulle levere varer ikke kunne komme rundt. Feks. Blev der sat en betonblok op på hjørnet af Lille Kannikestræde og Skindergade, så der ikke kunne komme store vogne rundt. Og da samtidig blev lukket så meget af, at trafikken blev flere dobbelte i disse gader, da trafikken blev tvunget fra Skindergade ned af Lille Kannikestræde og til højre eller venstre af Store Kannikestræde! gav dette store problemer med bakkende biler, da flere bilister nærmest gik i panik, da de så der var på vej til og kører direkte ned til Rundetårn.

For os er det ikke for eller i mod, men det nytter ikke noget og gøre noget og lukke denne del af byen ned for biler osv, bare fordi man har en romantisk forestilling om at det kunne være så fantastisk og have et område uden biler. For den store konsekvens af dette, vil være at man dræber de små butikker og restauranter.

Man er simpelthen nødt til at have en plan der sørger for at alle kan være der – og det kunne feks være flere underjordiske p-huse. For når det kan lade sige gøre og lave et fantastisk Metro net under jorden, kan det vel også lade sig gøre og lave en langtidsplan for dette, og få lavet den rigtige løsning

Svar til: Høring 57262 af: Lars Oskan-Henriksen

APPLICATION DATE
30. juni 2022

SVARNUMMER
34

INDSENDT AF
Lars Oskan-Henriksen

BY
København K

POSTNR.
1106

ADRESSE
Antonigade 9, 1

HØRINGSSVAR

Byrumsforsøget med træer, bænke, multitrafikgader og nedlæggelse af parkeringspladser var en fantastisk periode at være borger i i indre by. Det gav helt nye muligheder for at bruge byen og viste, ligesom det er tilfældet i strækderne, at forskellig trafik kan sameksistere, når der tages hensyn til de svageste (fodgængere) først og der skabes et hierarki blandt trafikanter, således at fokus er på de bløde og ikke som i det mest af den øvrige by, de hårde (bilerne).

Hvis (og det håber jeg meget) forsøget gøres permanent, fordrer det lukning af et stort antal P-pladser, fordi det samtidig vil mindske incitamentet til at køre ind i en del af byen, hvor det er vanskeligt at parkere. Det er godt, for det betyder også, at vi, som beboere, må vænne os til enten at undvære bil (det gør jeg selv uden nævneværdige problemer) eller at parkere et andet sted og så tage kollektiv transport eller cykel hen til bilen, hvor den er parkeret, hvis man skal på længere ture, som fordrer bilen. Jeg tror på, at når der skabes en anden infrastruktur med et andet fokus end på biler, vil det også medføre en adfærdsændring blandt borgerne.

Jeg fandt de udpegede gader i Byrumsforsøget velvalgte. dog har jeg et ønske om at der også ses på Antonigade. Der er rigelige parkeringsmuligheder med et parkeringsanlæg med adgang fra Kristen Bernikowsgade og udkørsel i Antonigade, samt et anlæg i Silkegade. Til gengæld er Antonigade et cykelvirvar, hvor det næsten er umuligt at kæmpe sig frem ad fortovet i dagtimerne pga. parkerede cykler i de for få stativer. Jeg foreslår at man nedlægger de sidste to parkeringspladser i Antonigade og laver dem om til cykelparkeringspladser. De to pladser gør ingen forskel for bilister, men det øgede antal cykelpladser vil både forbedre gangtrafikken i gaden og adgangen til butikker og boliger i gaden, som i dag er indespærrede bag en palisade af parkerede cykler.

Ved omlægning af Lille Kongensgade bør træerne stå på Magasinsiden af gaden, så man dels skjuler den ret grimme og ligegyldige facade på denne side og samtidig lader indsynet være frit til de smukke 1700-tals facader på modsatte side af gaden.

Man bør desuden overveje at lade "strædernes" forløb forlænge henover Amagertorv og ad Store Kirkestræde, Nikolaj Plads og over i Lille Kongensgade, så man får skabt et samlet forløb helt til Kongens Nytorv. Tilsvarende kunne man forlænge multitrafikgaden henover krydset Gåsegade/Hestemøllestræde og lade strædet fortsætte ad Farvergade helt til Regnbuepladsen og

Vester Voldgade. På den måde ville man få et fuldt parallelt strøg hele vejen fra Vester Voldgade til Kongens Nytorv.

I forbindelse med den fremlagte plan, hylder jeg muligheden for mere fortovsservering og dermed mere udeliv i gaderne.

Lars Oskan-Henriksen

Svar til: Høring 57262 af: Søren Jørgensen

APPLICATION DATE
30. juni 2022

SVARNUMMER
33

INDSENDT AF
Søren Jørgensen

BY
København K

POSTNR.
1165

ADRESSE
Nørregade 24b

HØRINGSSVAR

Nørregade er fyldt med mennesker det meste af døgnet. Der ligger barer og restauranter, hvilket hiver masser af liv. Desværre er Nørregade også meget traffikeret, og der bliver ofte kørt alt for stærkt til fare for fodgængere og cyklister. Det ville derfor være oplagt at begrænse trafikken i Nørregade til beboer- og varekørsel og - under alle omstændigheder - at etablere fartbegrænsende foranstaltninger.

Svar til: Høring 57262 af: Peter Durup

APPLICATION DATE
29. juni 2022

SVARNUMMER
32

INDSENDT AF
Peter Durup

BY
København

POSTNR.
1112

ADRESSE
Pilestræde 52D

HØRINGSSVAR

Først mange tak for at I vil høre på os der bor i indre by.

Jeg er meget enig i at der er alt for mange biler i indre by. Men det ændrer altså ikke det faktum at rigtig mange af os der bor her faktisk er afhængige af et køretøj.
Jeg bor i Pilestræde. **Her må jeg ikke holde på hverdage mellem 10-17** selvom jeg betaler beboerlicens .Der skal være plads til at handlende kan komme til byen og betale i dyre domme for at parkere. Det harmonerer ikke rigtigt med at vi skal have bilerne ud af byen ? Der er gode offentlige transpportmuligheder til indre by. Hvis folk ønsker at komme til indre by ville det være på sin plads at **De** tager off. transport. Det er ikke fair at det skal gå ud over os der bor her.

Så bilerne udefra skal ud af byen. Håndværkere og fragtbiler skal selvfølgelig have mulighed for at parkere og læsse af.

Hvis det er ambitionerne at det skal være en smuk og fin middelalder by så skulle Københavns kommune begynde at rydde op i alle de larmende beværtninger som sviner den smukke by til fra torsdag aften til søndag morgen. Det er desværre stukket fuldstændigt af. Jeg har boet i Pilestræde i mange år og må desværre konstatere at indre by ikke er hvad det har været. Der er flere udeserveringssteder end nogensinde som både blokerer fortov og ikke mindst parkeringspladser. Der er kommet så mange barer med 10 shots for 100 kr.Klubber og diskoteker der spiller musik for åbne døre hele natten.
Det er simpelthen så ucharmerende at det findes i en Middelalderby.
København er vist den eneste hovedstad der har åbningstider til 7-8 om morgenen. Det skaber utryghed,vold og hærværk.
Der indsættes specielle rengøringshold ind fredag,lørdag og søndag morgen for at rydde gaderne for pis,bræk,knuste flasker og andre klamme efterladenskaber.(Undskyld det grimme ordvalg med det matcher meget godt forholdende).Tænker ikke det er helt billigt,hvem betaler ?

Jeg vil slutte af med at rose jeres initiativ og forslag og er meget forventningsfuld.

Men husk nu at vores smukke Middelalderby osse er et sted hvor vi lever vores liv og ikke et sted hvor at folk bare skal komme og feste som var det en Roskildefestival og efterlade byen fuldstændigt

ramponeret.Så en bøn til kommunen er at der strammes gevaldigt op på ovennævnte.

Tak for ordet,

Venlig hilsen Peter

Svar til: Høring 57262 af: Henrik Ringgaard Diget

APPLICATION DATE
29. juni 2022

SVARNUMMER
31

INDSENDT AF
Henrik Ringgaard Diget

BY
København

POSTNR.
1114

ADRESSE
Kronprinsensgade 10, 3

HØRINGSSVAR

Vildt fedt! med nedlæg gerne flere p-pladser. Luke også gerne for al trafik, om end ikke andet så bare på de mindre gader (udover et par timer om dagen så vare kan leveres) :)

Svar til: Høring 57262 af: Peter Sylow

APPLICATION DATE
29. juni 2022

SVARNUMMER
30

INDSENDT AF
Peter Sylow

BY
København K

POSTNR.
1123

ADRESSE
Gothersgade 91.2 th

HØRINGSSVAR

Det er sikkert ok forslag, men det hele hjælper kun lidt på byoplevelsen og hverdagens livskvalitet, hvis man ikke væsentlig forbedrer oprydning og rengøring i Indre by, og samtidig sørger for effektiv håndhævning af støjgrænser og indsats mod unødig gadestøj.

Svar til: Høring 57262 af: Anna bon Lowzow

APPLICATION DATE
29. juni 2022

SVARNUMMER
29

INDSENDT AF
Anna bon Lowzow

BY
København K

POSTNR.
1124

ADRESSE
Åbenrå 10

HØRINGSSVAR

Idéen er smuk. Men der er en virkelig verden for rigtig mange af os, som bor i middelalderbyen. Vi har en bil, FORDI den er nødvendig og ikke kun for sjov. Først når politikerne kan garantere en parkeringsløsning med det samme antal pladser og med en acceptabel kort afstand til vores boliger, så er vi enige. Ikke før!

Svar til: Høring 57262 af: Jon Thor Steingrimsson

APPLICATION DATE
29. juni 2022

SVARNUMMER
28

INDSENDT AF
Jon Thor Steingrimsson

BY
København K

POSTNR.
1070

ADRESSE
Vingårdstræde, 9, 1.th

HØRINGSSVAR

Det er fint at reducere trafik og parkering i indre by, men der skal tages hensyn til beboere der har bil. Alt andet er diskriminerende.

Svar til: Høring 57262 af: Iben Tordenskjold Rahbek

APPLICATION DATE
29. juni 2022

SVARNUMMER
27

INDSENDT AF
Iben Tordenskjold Rahbek

BY
København K

POSTNR.
1460

ADRESSE
Mikkel Bryggers Gade 3c St

HØRINGSSVAR

Jeg er bestemt ikke imod, at man nedlægger nogle flere parkeringspladser i indre by, hvis man blot laver en tilsvarende aftale med en parkeringskælder i byen for de 750 pladser man påtænker at nedlægge denne gang.

Der bor mange i midtbyen, der er afhængig af en bil - til et job uden for byen (gælder også min egen husstand).

For de fleste der har bils vedkommende, er det ikke en gode at have bil, men en nødvendighed.

Jeg får nogen gange en fornemmelse af, at nogen blot tror, at det er "de rige" der har en bil som luksus. Det er helt fejlfortolket.

Svar til: Høring 57262 af: Andreas

APPLICATION DATE
29. juni 2022

SVARNUMMER
26

INDSENDT AF
Andreas

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Ejendomsselskabet Amdrup

BY
KØBENHAVN K

POSTNR.
1203

ADRESSE
Nybrogade 26

HØRINGSSVAR

Parkering til beboere samt håndværkere bør tænkes ind i en ny plan. Det må accepteres, at mange beboere er afhænning af bil samt at håndværkere er afhængige af at kunne transportere materialer og værktøj ind til byen og kunne parkere i kort afstand fra deres arbejdsplads. Fjernes 750 parkeringspladser vil flere håndværkere ikke påtages sig opgaver i Middelalderbyen da det er alt for besværgeligt at parkere.

Svar til: Høring 57262 af: Anders Ellekjær

APPLICATION DATE
29. juni 2022

SVARNUMMER
25

INDSENDT AF
Anders Ellekjær

BY
københavn k

POSTNR.
1206

ADRESSE
naboløs 1 3tv

HØRINGSSVAR

Som alternativ til nedlæggelse af parkeringspladser kunne man med fordel kigge på muligheden for at begrænse kørsel i byen uden ærinde. Specielt om aftenen og i weekenden er det meget tydelige at største delen af trafikken i middelalderen består af personer som er ude og vise deres biler frem og ikke ærindekørsel.

De allerede reducerede antal pladser gør det en udfordring for beboere der er svært gående, gravide og børnefamilierne at kunne komme til og fra deres hjem uden det kræver en længere gåtur. hvis man politisk ikke ønsker børnefamilierne og de andre besværede som ikke er berettiget til en handicap plads i byen. så er en nedlæggelse af flere parkeringspladser naturligvis smart tiltag.

MVH

Svar til: Høring 57262 af: Sune Graae Norsker

APPLICATION DATE
29. juni 2022

SVARNUMMER
24

INDSENDT AF
Sune Graae Norsker

BY
København K

POSTNR.
1452

ADRESSE
Teglgårdstræde 12

HØRINGSSVAR

En meget flot og gennemarbejdet plan for bedre trivsel og smukkere by.

Især fokus på vores pladser samt sammenhæng i byen er godt, og at der indtænkes bedre forhold for gående og til dels cyklister. Sigtelinjer i byen, havnemiljø og adgang til parker samt forgrønning af gader i nogle områder samt bedre og smukkere belægning er tiltrængte forbedringer.
Men nedlægning af parkeringspladser i det omfang der er lagt op til giver nødvendigvis udfordringer for os der har bil og er afhængige af den.
Derfor bør beboere i Indre By kunne bruge deres beboerlicenser mere bredt (når der stort set ikke er muligt at parkere i Indre By mere) og i større omfang i parkeringshuse (der bør frigives flere parkeringspladser i byens parkeringshuse) og der bør indtænkes anlæg af parkeringskældre i periferien af Indre By (a la under Israels Plads). Det er rimeligt, at man som beboer i en Middelalderby primært må begive sig rundt til fods eller på cykel, men der skal også være mulighed for at parkere lige uden for i parkeringskældre og lign.
ift. de tiltag der er for grønne områder som i fx Nørre Kvarter, så bør kommunen indtænke dette når fx fortove laves bredere og vejforlægning ændres. Der skal med andre ord gøres klar til at vi kan plante (eller kommunen kunne måske hjælpe med at plante?) de ønskede træer. Der skal jo være et sted med jord og ikke fliser før man kan plante et træ...

Men alt i alt en ambitiøs plan der vil gøre vores hovedstad til et smukkere og rarere sted at bo og opholde sig.

Svar til: Høring 57262 af: Jean Fabian Jeldorf

APPLICATION DATE
29. juni 2022

SVARNUMMER
23

INDSENDT AF
Jean Fabian Jeldorf

BY
København K

POSTNR.
1209

ADRESSE
Badstuestræde 18D, 3.th.

HØRINGSSVAR

Der er mange gode elementer i planen, der helt sikkert vil gøre middelalderbyen endnu mere attraktiv at opholde sig i. Det er selvfølgelig meget problematisk, hvis der nedlægges 750 p-pladser, der i stor udstrækning benyttes af os, der bor i middelalderbyen. Det må være kommunens opgave at etablere/sikre, at der er p-pladser til byens borgere indenfor en rimelig afstand til bydelen. Derfor forventer jeg, at udvalget påtager sig den opgave som en del implementeringen af planen.

Svar til: Høring 57262 af: Sofia Vikstrom

APPLICATION DATE
29. juni 2022

SVARNUMMER
22

INDSENDT AF
Sofia Vikstrom

BY
Kobenhavn

POSTNR.
1358

ADRESSE
Norre Voldgade 24

HØRINGSSVAR

Go ide med mere grönt og flere traeer. Enig med Helena: "God ide med mindre biltrafik og færre gade-paringspladser. Det skal stadig være muligt at færdes helt ind i indre by i bil hvis man fx skal flytte. Som cyklist ville det også være fedt med flere cykelstier i indre by. Der er mange gågade hvor man får bøder hvis man cykler, men hvor der gerne må køre biler. Det kunne være fedt hvis bilerne forsvandt til fordel for at man kunne færdes med sin cykel flere steder"

Svar til: Høring 57262 af: Karen Blum

APPLICATION DATE
29. juni 2022

SVARNUMMER
21

INDSENDT AF
Karen Blum

BY
København K

POSTNR.
1157

ADRESSE
Klosterstræde 22, 2. tv.

HØRINGSSVAR

Indre By er de sidste 10 år blevet forvandlet til det vilde vesten, hvor cyklister, fodgængere og biler vælter rundt mellem hinanden. Måske ville det være en ide, at man opdelte gaderne således, at man lavede en reel cykelsti i gaderne. Som det er nu er det som cyklist umuligt at komme fra A til B uden at skulle slingre mellem fodgængere, som mener det er en menneskeret at måtte gå ude midt på gaden. Og alle de evigt cruisende biler er stadig et langt større problem end de få beboer-biler, der har brug for at kunne parkere i nærheden af deres bopæl.

Svar til: Høring 57262 af: Brian

APPLICATION DATE
29. juni 2022

SVARNUMMER
20

INDSENDT AF
Brian

BY
København V

POSTNR.
1553

ADRESSE
H.C.Andersens Bvld 43, 1mf

HØRINGSSVAR

Vi har ikke selv bil og elskede det midlertige forsøg med de brede hvide striber i indre Københavns små gader men vi har mange naboer der er afhængig af deres bil for at komme på arbejde.

jeg forudser at der vil komme private aktører på parkerings området med dyrere priser end den der betales på gaden for en licens (se priser for blox eller industrienshus parkering) og derved presse de sidste med en normal indkomst ud af hovedstaden.

I Italien er det kun tilladt for beboere at køre ind i kernen af mange af byerne. De har kameraer med nummerplade scanner og det tjener de tykt på (har doneret til denne kasse ufrivilligt et utal af gange)

I andre storbyer er der roadpricing, det kunne også være en ide.

Svar til: Høring 57262 af: Helena

APPLICATION DATE
29. juni 2022

SVARNUMMER
19

INDSENDT AF
Helena

BY
København k

POSTNR.
1169

ADRESSE
Store Kannikestræde 19

HØRINGSSVAR

God ide med mindre biltrafik og færre gade-paringspladser. Det skal stadig være muligt at færdes helt ind i indre by i bil hvis man fx skal flytte. Som cyklist ville det også være fedt med flere cykelstier i indre by. Der er mange gågade hvor man får bøder hvis man cykler, men hvor der gerne må køre biler. Det kunne være fedt hvis bilerne forsvandt til fordel for at man kunne færdes med sin cykel flere steder

Svar til: Høring 57262 af: Kenneth Møller

APPLICATION DATE
29. juni 2022

SVARNUMMER
18

INDSENDT AF
Kenneth Møller

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Hviids Vinstue

BY
København

POSTNR.
1050

ADRESSE
Kongens Nytorn 19

HØRINGSSVAR

Lille Kongensgade bør lukkes for biler, og laves til en slags mini strøg og gøres til et åbent byrum.

Svar til: Høring 57262 af: Lars Zwisler

APPLICATION DATE
28. juni 2022

SVARNUMMER
17

INDSENDT AF
Lars Zwisler

BY
København K

POSTNR.
1307

ADRESSE
Sølvgade

HØRINGSSVAR

Det er jo svært at være uenig i at byen skal være smukkere og grønnere. Men når man reducerer i antallet af parkeringspladser, så skal byens borgere (som betaler skat til kommunen) jo have et realistisk alternativ, hvor de kan parkere deres biler. Og ja der er mange, der er tvunget til at have en bil selvom de også cykler! Så kunne en model, når man fjerne parkeringspladserne ikke være, at oprette områder, hvor det kun er byens borgere, der må parkere.

Svar til: Høring 57262 af: Sonny Nielsen

APPLICATION DATE
28. juni 2022

SVARNUMMER
16

INDSENDT AF
Sonny Nielsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
SH Service

BY
Frederiksberg C

POSTNR.
1915

ADRESSE
Danas Plads 21, 4 sal

HØRINGSSVAR

Som ejer af Lavendelstræde 11 - 13 stuen, ser jeg gerne at lavendelstræde bliver omdanntet til gå gade. Der kører uforholdsmæssig megen trafik gennem strædet, blandt andet har sight seeing busserne åbenbart bestemt sig for i sommerperioden at kører igennem rigtig mange gange i døgnet. Det er til stor gene for både beboere samt nærrigsdrivende.

Lavendelstræde ligger i naturlig forlængelse af Rådhuspladsen, Strøget samt Mikkel Bryggers gade som alle er gågader idag, og vil derfor give en god sammenhængskraft til glæde for alle interessenter samt tourister.

Svar til: Høring 57262 af: DRUGSTORE V/WAQAR KHALID

APPLICATION DATE
28. juni 2022

SVARNUMMER
15

INDSENDT AF
DRUGSTORE V/WAQAR KHALID

BY
KØBENHAVN K

POSTNR.
1460

ADRESSE
MIKKEL BRYGGERS GADE 10

HØRINGSSVAR

levendalsstræde er tæt på rådhuspladse, den gade er lidt afstand fra kaos trafik rund om rådhusplads. men der er flot udsigt til rådhuspads. i dene gade der cafeer fået tiladelse til sidd plads, men der mangler oftenlig bænk og sidde plads,hvis den gade spær for trafikken efter middag tiderne,den vil mere atraktiv til turister og forretninger og restauranter kan få mere salg. der er ikke nogle andre gade tæt på rådhusplads som er attraktiv, den vil giv mere arbejde,mere moms og skat til staten.

Svar til: Høring 57262 af: Jørn Jacobsen

APPLICATION DATE
28. juni 2022

SVARNUMMER
14

INDSENDT AF
Jørn Jacobsen

BY
København K

POSTNR.
1466

ADRESSE
Rådhusstræde 4B, 3.th

HØRINGSSVAR

Ja tak! Så længe, at vi beboere får mulighed for parkering i parkeringshuse rundt om Middelalderbyen, opgraderet tilsvarende til det behov for beboerparkering som de nedlagte pladser skaber.

PS: Måske kunne forslaget også indeholde en handlingsplan for, hvorledes der kan sættes en effektiv stopper for eksempelvis aften- og weekendparkering (på Nytorv foran Domhuset. (ja, der er parkering forbudt, men det ses der tydeligvis stort på). Jeg forestiller mig, at det vil være forventeligt, at når I nedlægger de mange p-pladser, så vil der blandt visse bilister være en øget opfindsomhed for alternative steder at smide øsen. Snyd med handicaplicenser er et andet eksempel, vi ofte ser i gaden.

Svar til: Høring 57262 af: Eva Kristina McEwan

APPLICATION DATE
28. juni 2022

SVARNUMMER
13

INDSENDT AF
Eva Kristina McEwan

BY
København

POSTNR.
1300

ADRESSE
Borgergade 138

HØRINGSSVAR

Tillid til et grønnere løft i kvarteret er ikke tilstede. Der er gennem de sidste 10 år blevet lavet grønt- område på Skt Pauls kirkeplads hvor dette aldrig er lavet færdigt samt manglende bænke og opholdspladser stadig mangler. En sølle plads på mange måder. Flere parkeringspladser er forsvundet til grønne beplantninger af træer som mistrives med korn som bunddække, igen et mislykkedes forsøg på at give grønne løft i Nyboderkvarteret. Manglende skraldespande gør at dagligt flyder der skrald på kørebanen som papir og plastik. Vi der bor i kvarteret mister i forvejen vores kørselsmuligheder pga events som Marathon og cykelløb, dette belaster bl.a. at kunne passe sit arbejde der også er i weekenderne. Der burde tjekkes for luftforurening da der ikke opleves bilos og larm fra trafik i gaderne i daglig dagen. Altså er det ikke relevant at lukke ned for trafikken på den baggrund. Grønne områder har vi mange af og de små tiltag der gøres er ikke særlige kønne eller dyrevenlige, mest af alt en unødig skraldestation. Vi der bor i midt byen bor her fordi der er liv 24/7 og stor mangfolkelighed. Ønsker ikke et stille kvarter, det er der alle andre steder end i KBH, samt der er billigere at bo på landet. Så finder forslaget elendigt set som bybeboer og minder mest om en dødzone politik.

Svar til: Høring 57262 af: Benthe Ander

APPLICATION DATE
28. juni 2022

SVARNUMMER
12

INDSENDT AF
Benthe Ander

BY
København K

POSTNR.
1358

ADRESSE
Nørre Voldgade 8

HØRINGSSVAR

Det er mere end en RIGTIG DÅRLIG ide at nedlægge 750 p-pladser i middelalderbyen. Presset på de andre steder at parkere bliver alt for stort og trafikken vil eskalere andre steder i byen. Please! Der må være andre løsninger.

Svar til: Høring 57262 af: Anders

APPLICATION DATE
28. juni 2022

SVARNUMMER
11

INDSENDT AF
Anders

BY
København K

POSTNR.
1358

ADRESSE
Nørre Voldgade 22, 2.tv.

HØRINGSSVAR

Fremragende idé, som sikrer mindre forurening, mere grønt, sundere borgere og bedre mulighed for at nyde den historiske del af byen. Håber forslaget bliver permanent!

Svar til: Høring 57262 af: Henriette Pagh-Schou

APPLICATION DATE
28. juni 2022

SVARNUMMER
10

INDSENDT AF
Henriette Pagh-Schou

BY
Holte

POSTNR.
2840

ADRESSE
Helgasvej 4

HØRINGSSVAR

Jeg mener ikke, det er nødvendigt at nedlægge flere p-pladser (selv om jeg ikke selv har bil). Biler, der kører i området, kommer kun, hvis de har et ærinde. Det er jo ingen fordel at bruge området som gennemkørsel på grund af ensretning m.m., eller til at parkere, fordi det er dyrt og besværlig, så det undlader bilisterne i vides muligt omfang. Men vi har en storby, der også skal fungere for erhvervslivet, så leverancer, håndværkere, kunder m.fl. skal kunne komme til. Det er med til at gøre byen levende.

Svar til: Høring 57262 af: Anne Møller

APPLICATION DATE
28. juni 2022

SVARNUMMER
9

INDSENDT AF
Anne Møller

BY
København K

POSTNR.
1174

ADRESSE
Rosengården 13, 4 tv.

HØRINGSSVAR

Lad være med at nedlægge parkeringspladser. Folk i København har kun bil hvis det er nødvendigt.

Svar til: Høring 57262 af: charlotte

APPLICATION DATE
28. juni 2022

SVARNUMMER
8

INDSENDT AF
charlotte

BY
kbh K

POSTNR.
1175

ADRESSE
kultorvet

HØRINGSSVAR

Det er en god ide at mindske trafikken i middelalderbyen. Nedlægning af parkeringspladse for at skabe et bedre byrum er ligeledes en god ide. DOG og dette bør tages alvorligt er os beboere i forvejen ramt af mangel på parkeringspladser. Hvordan sikre I at beboerne i københavn ikke lider under at parkeringspladserne nedlægges. Vil de tilbageblivende pladser blive reserveret til beboere? Vil i skaffe flere pladser i parkeringshusene? Eller hvordan påtænker I at nedlægning af parkeringspladser ikke rammer os der bor i centrum? Det er i forvejen et problem og det bør ikke blive værre.

Svar til: Høring 57262 af: Carsten Hjorth Jensen

APPLICATION DATE
28. juni 2022

SVARNUMMER
7

INDSENDT AF
Carsten Hjorth Jensen

BY
København K

POSTNR.
1220

ADRESSE
Frederiksholms Kanal 6

HØRINGSSVAR

Det er en rigtig dårlig ide at nedlægge flere P-pladser i området. Det bliver endnu mere besværligt at få udført vinduespudsning, rengøring og håndværk i vores boliger. Desuden vil det betyde, at biler og varevogne skal køre rundt i meget længere tid for at finde en plads til ulempe for både cyklister, gående og bilister. Vi har verdens bedste storby cykelstier og mange gågader og fortove. De ting (stole, borde, bænke, planter, cykler osv.) der ofte er placeret på vores fortove, er et langt større problem end de bilister, som kører og parkerer efter reglerne.

Svar til: Høring 57262 af: Martina Engraf

APPLICATION DATE
28. juni 2022

SVARNUMMER
6

INDSENDT AF
Martina Engraf

BY
København K

POSTNR.
1129

ADRESSE
Sankt Gertruds Stræde 6a 2. Th.

HØRINGSSVAR
Det lyder som et fortræffeligt tiltag som helt sikkert vil skabe mere plads og sikkerhed for forgængere og cyklister. Dog synes jeg at man skal husk at tage beboerne behov i betragtning og tillade beboer- og erhverskørsel. På den måde kan restauranterne og butikkerne stadig få varer, og beboer kan standse og læsse af hvis de flytter eller skal modtage store pakker mm. Mange der bor her, har ikke biler, men cykler og derfor får de leveret diverse ting med fragtfirmaer i stedet for. Men uanset hvad godt tiltag som helt sikkert vil få flere biler ud af indre by.

Svar til: Høring 57262 af: Peter Horn

APPLICATION DATE
28. juni 2022

SVARNUMMER
5

INDSENDT AF
Peter Horn

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Peter Horn & Co.

BY
København K

POSTNR.
1115

ADRESSE
KLareboderne 10

HØRINGSSVAR

Der kan være gode takter i de stillede forslag om bymiljøet i området - men det er ikke primært lavet for at tilgodese erhverv og privatpersoner i området. Især fjernelse af 750 parkeringpladser uden nogen form for kompensation er endnu et eksempel på, at borgerrepræsentationen Købnhavns Kommune gør sit bedste for at få både erhverv og privatpersoner til at flytte. Her har de tabt hovedet, omtanken og konsekvensen.

Det rammer det uanstændige, at man i dag opkræver dyre erhvervs- eller privat-p-licenser - op mod 5.000 DKK om året - uden at sikre nogen form for fortrinsret til de eksisterende p-pladser. Det øger foureningen, at mange erhvervsdrivende og beboere skal bruge ekstra tid på at finde p-pladser - og er næppe heller godt for trafiksikkerheden.

Det kunne være en ide at indføre tidspegrænset parkering for alle andre en licenshavere i området.

Herudover vil det være en god ide at adskille gående og cyklister i større omfang - og begrænse cykling på flere strækninger. Tour de France hører vel hjemme i - Frankrig, ikke i Middelalderbyen og mod den ensrettede trafik!

Alt i alt en ommer for byplanlæggerne - og den politiske opdragsgiver, borgerrepræsentationen.

De ansvarlige burde ikke bare *gå*. De burde *løbe*!

Svar til: Høring 57262 af: Bentedikte Hoff

APPLICATION DATE
28. juni 2022

SVARNUMMER
4

INDSENDT AF
Bentedikte Hoff

BY
København K

POSTNR.
1455

ADRESSE
Studiestræde 45

HØRINGSSVAR

Parkeringspladserne kan da ligeså godt blive, hvis der ikke bliver ændret på muligheden for at køre i Middelalderbyen?

Det største problem, som jeg ser det, er trafikken i disse smukke, smalle, gamle og bevaringsværdige gader... der bliver også kørt alt for stærkt i de smale gader - og, jeg selv, har været ved at blive kørt ned på vej ud ad min hoveddør... op til flere gange!

Mit største ønske er at man i visse dele af Middelalderbyen (og i særdeleshed i Latinerkvarteret) gør biltrafikken ulovlig efter kl. 10-11 stykker... lige som på strøget... Dvs. kun varelevering eller større biler er tilladt om formiddagen - og derefter lukker man kvarteret af... og så giver det mere mening at fjerne parkeringspladserne!

Jeg tror dette vil gøre at forretningerne i kvarteret vil blomstre... og vigtigt - kvarteret bliver skånet for den forurening, som er ødelæggende for bygningerne.

Og jeg har selv bil... Jeg synes bare det er vigtigere at bevare de gamle gader... og større er det heller ikke end, at man kan gå lidt.

Hvis I ikke ændrer på tilgang af trafik, så er det tosset at fjerne pladserne...

Svar til: Høring 57262 af: Olga Sandborg

APPLICATION DATE
28. juni 2022

SVARNUMMER
3

INDSENDT AF
Olga Sandborg

BY
København K

POSTNR.
1159

ADRESSE
Skindergade 36, 3 sal

HØRINGSSVAR

Som beboer i Skindergade har jeg et brændende ønske om at al unødig trafik frabedes. Nødvendig trafik som sygetransport, vareindlevering el. tilfælde af flytning er velkommen, men unødig trafik såsom taxakørsel el. anden form for gennemkørsel i Skindergade frabedes. Der er tendens til trafikprop i gaden, hvilket resulterer i (undskyld mit sprog) en helvedes dytten i nattetimerne. Det er svært at være beboer i området sommeren over grundet den kaotiske trafik. Indre by skal også være for ældre, børnefamilier og unge. Et mangfoldigt, bæredygtigt og rent København er ønskværdigt. Det vil trafikregulering hjælpe på. På forhånd tak.

Svar til: Høring 57262 af: Martin Baaring

APPLICATION DATE
28. juni 2022

SVARNUMMER
2

INDSENDT AF
Martin Baaring

BY
København K

POSTNR.
1358

ADRESSE
Nørre Voldgade 8

HØRINGSSVAR

Overordnet set, er der mange gode idéer i oplægget. Jeg ser det dog som en meget stor udfordring at 750 p-pladser nedlægges. Her henvises til P-anlæg og gadeparkeringspladser på bl.a. H.C. Andersens Boulevard, Nørre Voldgade og Jarmers Plads. Det er i dag ikke let at finde en parkeringsplads i disse områder, så hvis presset øges yderligere, bliver det for alvor svært og vi vil opleve, at biler kører rundt i gaderne meget længe indtil de er heldige og finde en p-plads. At foreslå at sætte prisen på parkering op, så man ikke parkere "længere end højest nødvendigt" er ikke nogen god løsning i min optik. Det koster i dag 39 kr i timen at parkere i rød zone (Nørre Voldgade, Jarmers Plads m.fl.) og jeg tror ærlig talt ikke der er mange, der parkererer der unødigt længe og det er svært nok allerede i dag at hyre håndværkere på grund af den høje pris på parkering.

Svar til: Høring 57262 af: Thomas Jonassen

APPLICATION DATE
28. juni 2022

SVARNUMMER
1

INDSENDT AF
Thomas Jonassen

BY
København K

POSTNR.
1129

ADRESSE
Sankt Gertruds Stræde 1,1

HØRINGSSVAR

Kort og godt, så synes jeg det var et genialt tiltag! Det var fantastisk at gå rundt i indre by, og føle at fodgængerene havde første prioitet. Synes nemlig at fortorvene er alt for små, især hvis man som mig går med barnevogn, så ender man med at gå på vejen alligevel. Synes det var mega hyggeligt med bænkene og træerne. Og striberne på vejen symbolerede flot at gaden var til fodgængere. MEN! Få sat nogle skraldespande op, især ved bænkene, det manglede virkelig. Og så tænker jeg det blir pænt hvis træerne enten blir gravet ned eller kommer i nogle krukker, istedet for de plastik poser der.
Overall GENIALT GENIALT! Krydser for at det bliver permanent, alle jeg har talt med synes også det var genialt!

mvh

Thomas Jonassen (25 år)

Sankt Gertruds Stræde