

19. Dialogproces om mindre biltrafik i middelalderbyen (2019-0016255)

Bilag

[Bilag 1 Overblik over den politiske behandling](#)

[Bilag 2 Sagens forløb 2017-2019 i forhold til terrortrussel og regulering af biltrafik](#)

[Bilag 3 To scenarier for middelalderbyen \(med skiltning\)](#)

[Bilag 4 Dialogproces om middelalderbyen i flere spor](#)

[Bilag 5 Koncept for borgersamling](#)

[Bilag 6 Faktablad om middelalderbyen](#)

Borgerrepræsentationen skal tage stilling til at sætte dialogproces med borgere, brugere og erhverv om mindre biltrafik i middelalderbyen i gang for at skabe et bedre hverdagsliv.

Sagsfremstilling

Indstilling

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget over for Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at godkende at sætte en dialogproces i gang med borgere, brugere og erhverv om to scenarier for mindre biltrafik i middelalderbyen (bilag 3 og 4).

Problemstilling

Teknik- og Miljøforvaltningen har siden 2017 arbejdet med byrumsinventar som hastighedsdæmpende foranstaltninger og en dialogproces med borgere, brugere og erhverv om begrænsning af biltrafikken i middelalderbyen (se bilag 2), jf.

Borgerrepræsentationen den 24. august 2017. Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 3. december 2018 at få belyst scenarier for en løsning med skilte ud over løsning med hæve-sænke pullerter, der var forelagt udvalget. Forvaltningen arbejder på den baggrund fortsat for at regulere biltrafik i middelalderbyen og dermed skabe et bedre hverdagsliv ud fra Fællesskab Københavns vision om en levende by dog uden at lukke middelalderbyen permanent for biltrafik.

På den baggrund skal Borgerrepræsentationen tage stilling til, om en dialogproces skal sættes i gang med udgangspunkt i to scenarier for mindre biltrafik i middelalderbyen.

Løsning

Middelalderbyen er et særligt udfordret område i byen med stor kompleksitet og mange funktioner i de smalle gader. Derfor igangsætter Københavns Kommune en scenariebaseret dialogproces med beboere, brugere og erhverv i middelalderbyen. Målet er at opnå viden om deres ønsker og behov for adgang for biltrafik i middelalderbyen, samt brugen af byrummet, hvis biltrafikken begrænses.

I dialogprocessen indgår fire spor: 1) En 'borgersamling', der er en kvalitativ metode til dialog om løsning af komplekse problemstillinger, inspireret af Toronto i Canada. Borgersamlingen består af 36 frivillige, statistisk udvalgte borgere, som sammen bidrager med anbefalinger til beslutningsgrundlaget (bilag 5). 2) Offentligt møde hvor alle kan deltage. 3) Følgegruppe med interesseorganisationer, herunder Indre By Lokaludvalg. 4) Politisk debat i forbindelse med den politiske behandling af

sagen. Dialogprocessen omfatter ikke en egentlig partshøring, da denne først kan gennemføres, når en politisk beslutning er truffet om en konkret løsning

To scenarier for mindre biltrafik

Dialogprocessen tager udgangspunkt i to scenarier, der via skilte regulerer biltrafikken i samme geografiske område.

Middelalderbyen er i denne forbindelse afgrænset geografisk af H.C. Andersens Boulevard, Nørre Voldgade, Gothersgade, Kongens Nytorv, Holmens Kanal og inkluderer Slotsholmen, samt med fortsat gennemkørsel via Stormgade, Vindebrogade og Bremerholm. Der vil således være adgang for biler i dele af Vester Voldgade for at sikre adgang til parkeringsanlæg ved Blox og Dantes Plads (se bilag 3). Faktablade for middelalderbyen ses i bilag 6.

Adgangen vil afhænge af det formål (fx beredskab, renovation, beboere, kunder, varelevering) køretøjet har i området. Dette skal vurderes yderligere juridisk. Scenarie 1 reducerer biltrafikken med ca. 40 % og er mindst restriktiv i forhold til, hvem der må køre ind i området. Scenarie 2 reducerer biltrafikken med ca. 75 % og er dermed mest restriktiv. Se overblik nedenfor og bilag 3.

Kørselsformål	I dag	Scenarie 1 (-40 %)	Scenarie 2 (-75 %)
<i>Drift</i>			
Brand, redning og renovation	x	x	x
Kommunale driftsbiler (gartnere, renhold, mv)	x	x	(x)
<i>Beboere og privat parkering</i>			
Privat gårdparkering og ambassade	x	x	x
Beboere (folkeregisteradresse i Middelalderbyen)	x	x	-
<i>Arbejdskørsel</i>			
Håndværkere	x	x	-
Varelevering og specialkørsel (flyttebiler, byggematerialer)	x	x	(x)
Ansatte (personer med arbejdsplads i Middelalderbyen)	x	-	-
<i>Personbefordring</i>			
Invalidekort og sygetransport	x	x	x
Taxa, debiler, bus, limousinekørsel mv.	x	x	-
<i>Øvrig kørsel</i>			
fx gæster, møder, handlende, kultur- og fritidskørsel mv.	x	-	-

x = adgang / - = ingen adgang / (x) = adgang i begrænset tidsrum kl. 04-11

Begge scenarier er baseret på skiltning med 'motorkørsel forbudt' og 'licens undtaget'. Licenserne er gratis og tildeles efter kørselsformål, fx via en app. Når forvaltningen vurderer effekten af reguleringen, forudsættes det, at trafikanterne overholder reglerne og respekterer skiltningen. Den nødvendige håndhævelse af ulovlig indkørsel vil være politiets opgave, og håndhævelsen af ulovlig parkering vil være kommunens opgave, hvilket der er indledt dialog om med Københavns Politi med fokus på at håndtere udfordringer og mulige løsninger. I forhold til håndhævelsen viser erfaring, at det især er begrænsninger for standsning og parkering, der regulerer incitamentet til at køre ind. Nedenfor ses udvalgte effekter på trafik, byrum mv. i middelalderbyen (uddybet i bilag 3).

Effekt	Scenarie 1 (-40 %)	Scenarie 2 (-75 %)
Reduktion af biltrafik*	40-50 %	75-85%
Reduktion af p-pladser**	30-40 %	80-90 %

Byrum	Moderate potentialer	Væsentlige potentialer
Fodgængere	Forbedrede forhold	Væsentligt forbedrede forhold
Cyklister	Forbedrede forhold	Væsentligt forbedrede forhold
Reduktion af CO ₂	800-1.500 ton pr. år	2.200-3.100 ton pr. år
Anlægsudgift skiltning***	19-25 mio. kr.	
Driftsudgift skiltning***	2-4 mio. kr. pr. år.	
Anlægsudgift pullert***	85-158 mio. kr.	
Driftsudgift pullert***	13-26 mio. kr. pr. år	

* Det vurderes, at de bilture, som frafalder, overflyttes til cykel, gang, kollektiv trafik eller andre dele-transportmidler som fx elektriske løbehjul. Bilister kan også vælge at parkere bilen uden for middelalderbyen og gå det sidste stykke. En lille del af biltrafikken til middelalderbyen (2-8 %) forventes helt at bortfalde (bilag 3, s.8).

** Mulig reduktion af parkeringspladser er uddybet i bilag 3, s. 22

***Udgifter til anlæg og drift omfatter brostenoverkørsler, skiltning/pullerter og licenssystem, men ikke yderligere indretning af byrum med bynatur, belægning osv. (bilag 3, s. 25)

Erfaringer fra andre steder, hvor trafikken er reguleret (fx Nørrebrogade, Oslo og London) er, at det er vanskeligt at isolere effekten af mindre biltrafik fra andre forhold, der påvirker erhvervslivet. Erhvervsanalysen af mindre biltrafik i middelalderbyen (bilag 3, s. 29) viser, at detailhandlen på kort sigt vil påvirkes negativt (med minus 2-7 %). Erfaringsmæssigt vil bedre forhold for cyklister, gående og bylivet på længere sigt påvirke erhvervslivet positivt. En ny undersøgelse fra Frederiksberg viser, at en bilist i gennemsnit handler for ca. 600 kr., mens seks cyklister (der kan parkere på samme areal som én bil) handler for ca. 2.100 kr. Erfaringer fra London har vist, at fodgængere i gennemsnit lægger 65 % flere penge i butikkerne end bilister.

Resultatet af dialogprocessen om de to scenarier vil indgå i Teknik- og Miljøforvaltningens videre arbejde med beslutningsgrundlaget for, om og hvordan biltrafikken i middelalderbyen kan reguleres. Herefter skal en samlet trafik- og byrumsplan fastlægges, hvordan gader og byrum kan indrettes hensigtsmæssigt til andre funktioner. I det videre arbejde undersøger forvaltningen desuden, om det vil være fordelagtigt at ændre på parkeringszoner i området.

Alternative scenarier

Ud over de to scenarier med at regulere biltrafikken med skilte (bilag 3) har forvaltningen tidligere undersøgt løsninger med fysisk at afspærre middelalderbyen med hæve-sænke pullerter, jf. Teknik- og Miljøudvalget den 3. december 2018. Af analyserne fremgår, at effekterne for biltrafikken vurderes at være ens for løsninger med såvel skilte som hæve-sænke pullerter, forudsat at trafikanterne følger reglerne. Reguleringen med skilte, vurderer forvaltningen, er mindre indgribende i byrummet end hæve-sænke pullerter og en væsentlig billigere løsning både i anlæg og drift (se skema 2 ovenfor). Juridiske vurderinger har endvidere ført til, at en fuldstændig lukning for biltrafik er fravalgt af hensyn til mulige krav om erstatning (bilag 2). Politiet har desuden vurderet, at de hastighedsdæmpende foranstaltninger, der på nuværende tidspunkt er etableret i middelalderbyen ikke kan erstattes af hverken skilte eller hæve-sænke pullerter.

Økonomi

Med udmøntning af Teknik- og Miljøforvaltningens Budget 2018 den 27. november 2017 blev der afsat 1,9 mio. kr. til analyser og dialogproces om middelalderbyen, heraf er 1,1 mio. kr. brugt i 2018 til analyser og dialogkoncept. De resterende 0,8 mio. kr. dækker dialogproces og opsamling. Derudover har denne indstilling ikke i sig selv økonomiske konsekvenser for Københavns Kommune.

Videre proces

Når Borgerrepræsentationen har godkendt indstillingen, sætter Teknik- og Miljøforvaltningen dialogprocessen i gang. Det endelige beslutningsgrundlag, herunder hvidbog fra dialogen og løsningsforslag for at regulere biltrafikken, forelægges Borgerrepræsentationen medio 2020 for at indgå i budgetforhandlinger om Budget 2021.

Michel Schilling

/ Karsten Biering Nielsen