



## Notat

### **Bilag 3: Rammer for en byrums- og trafikplan for Middelalderbyen - mindre biltrafik og bedre hverdagsliv**

Dette notat sætter rammen for udarbejdelse af en byrums- og trafikplan for Middelalderbyen med udgangspunkt i Borgerrepræsentationens beslutning 9. maj 2019 og resultaterne af den gennemførte dialogproces om mindre biltrafik og bedre hverdagsliv. Notatet gennemgår kort områdets baggrund, dialogprocessen, overordnede rammer, analyser, byrumsforsøg og tidsplan.

#### **Byrum og byliv i balance**

En byrums- og trafikplan skal danne grundlag for hvor, hvordan og hvornår byrummet kan indrettes, udformes og trafikbetjenes, så der skabes rammer for et balanceret byliv for alle parter, og så de konkrete tiltag tænkes sammen i en helhed. Planen skal dermed give et fælles grundlag for prioritering og koordinering af indsatser og konkrete tiltag i byrummet på både kort og længere sigt.

Planen vil omfatte Middelalderbyen, Slotsholmen, Frederiksholm-kvarteret og dele af kvarteret langs Vester Voldgade, svarende til det område den hidtidige proces har taget udgangspunkt i. Der vil fortsat være gennemkørsel via Stormgade, Vindebrogade og Bremerholm.

#### **Figur 1: Kort over Middelalderbyen**

10. marts 2020

Sagsnummer  
2020-0039445

Dokumentnummer  
2020-0039445-4

Plan, Analyse, Ressourcer og  
CO<sub>2</sub>-reduktion  
Kommunal udvikling  
Njalsgade 13  
Postboks 348  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

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



Som udgangspunkt forventes en byrums- og trafikplan at belyse, konkretisere og fastlægge, hvor hvad skal ske, samt hvordan, hvornår og hvor meget det vil koste.

Der vil være fokus på i et helhedssyn at skabe rammer for et balanceret byliv for alle på en måde, så området særlige historie, eksisterende kvaliteter samt forskellighed og værdier bevares og styrkes.

Der vil bl.a. være fokus på hvordan og hvor, der kan skabes rammer for en bedre balance mellem kommerciel og ikke-kommerciel anvendelse, balance i opholdsmuligheder, ro/fred og aktivitet mm. over døgn og år. Der vil herudover være fokus på at skabe rammer for bedre forhold for og balance imellem de bløde trafikanter, herunder fokus på hvor og hvordan der kan skabes gode forbindelser for gående og cyklister, bedre cykelparkering osv. Desuden vil der være fokus på hvor og hvordan områdets karakteristiske grønne og blå træk kan styrkes.

Planen vil derfor skulle indeholde en overordnet strategi for hvilket byliv, der ønskes, og hvor i området. Planen skal også illustrere og give konkrete principper for prioritering af den fremtidige anvendelse, udformning og trafikbetjening i områdets forskellige byrum, så det understøtter det ønskede byliv. Planen forventes desuden at illustrere de valgte princippers prioritering i byrum, hvor potentialet er stort.

Byrums- og trafikplanen forventes også at indeholde en rækkefølge for hvilke tiltag, der bør implementeres først, og hvilke der kan gennemføres senere, samt en analyse af hvad det vil have af konsekvenser for prioritering af byrummets indretning og udformning samt konsekvenser for trafik og parkering. En rækkefølgeplan vil desuden give mulighed for at prioritere nedlæggelse af bilparkeringen i byrummet over tid i takt med byrums- og trafikplanens gennemførelse og i tråd med Borgersamlingens anbefalinger og dialogprocessens resultater. Endelig forventes byrums- og trafikplanen at indeholde en oversigt over forventet budget og muligheder for finansiering af indsatserne.

### **Videre proces**

Byrumsplanen udarbejdes på baggrund af Borgerrepræsentationens behandling af borgersamlingens anbefalinger og ud fra den øvrige løbende interessentinvolvering. Udvikling af planen vil forsat ske i samarbejde med beboere, brugere, erhvervsliv, kulturelle institutioner og øvrige nøgleinteressenter og organisationer. Forvaltningen forventer at

udvikle og gennemføre processen i samarbejde med Indre By Lokaludvalg.

## **BAGGRUND OG EKSISTERENDE FORHOLD**

### **Områdets egenart**

Området består af fire forskellige kvarterer (se boks side 9) og har en tydelig egenart med omfattende historiske, kulturelle- og arkitektoniske værdier, som fortæller om byens opståen og gradvise udvikling fra en middelalderby til en moderne storby.

Det samlede område er dermed Københavns historiske centrum og rummer nogle af byens mest ikoniske byrum og kulturelle institutioner, forbundet i et netværk af gader, stræder, broer og kanaler.

Middelalderbyen og Slotsholmen er udpeget som værdifulde kulturmiljøer i Københavns Kommuneplan 2019, og en stor del af bebyggelsen i hele området samt kanalerne er omfattet af fredning og/eller har en høj bevaringsværdi.

Generelt er hele området i kraft af sin historie karakteriseret ved sit urbane udtryk og omkranset af byens tidligere ringformede fæstningsanlæg, som i dag rummer nogle af byens større parker, herunder bl.a. Ørstedsparken, Botanisk Have og Øster Anlæg samt desuden Tivoli og Kongens Have.

Herudover er de grønne træk få, men til gengæld meget tydelige, fordi de står som modvægt til og understøtter den urbane karakter. Det er bl.a. enkelte fritvoksende træer og træplantninger, som understreger nogle af områdets byrum, herunder bl.a. langs Vester Voldgade, på Gråbrødre Torv, langs Vor Frue Kirke, omkring Nikolaj Kirke og Helligåndskirken, på Højbro Plads, langs kanalerne og på Christiansborg Ridebane. Herudover indgår bl.a. Det Kongelige Biblioteks Have som et særligt grønt åndehul i området.

### **Byrumsfornyelser gennem tiden**

Siden Strøget blev anlagt i 1962 er der sket en gradvis udvidelse af middelalderbyens netværk af bilfri eller delvist bilfri gader.

De seneste 30 år er der desuden sket en renovering og fornyelse af mange af områdets pladser og torve. Renoveringen tog for alvor fat i starten af 1990'erne, hvor der blev truffet beslutning om at nedlægge en række bilparkeringspladser i Middelalderbyen.

Herefter blev bl.a. de centrale pladser og torve langs Strøget og

kanalerne fornyet, bilparkering blev fjernet og gadestrækninger trafikfredeliggjort, bl.a. blev Strædet etableret som gågade med kørsel tilladt.

I de senere år har fornyelserne især handlet om at skabe opholdsmuligheder og binde byen bedre sammen for fodgængere, cyklister og kollektiv trafik i kanten af Middelalderbyen langs Vester Voldgade og Nørreport samt langs og på tværs af havnen. Desuden står Metro Cityringen nu færdig med stationer i området både på Rådhuspladsen og Gammelstrand. Hermed er området knyttet endnu tættere sammen og endnu tættere sammen med resten af byen.

### **Pres på byrummet**

Området har i dag meget stor tiltrækningskraft og bruges af alle, herunder mange turister og til mange forskellige ting. Der er derfor et stigende pres på byrummet - især i de centrale dele af Middelalderbyen- hele døgnet og hele året.

Der er en høj koncentration af butikker, café- natklub- og restaurationsmiljøer, vigtige kulturinstitutioner, en del kontorer og unik arkitektur. Særligt for området er at de større kulturelle attraktioner ligger i Frederiksholmskvarteret og langs Vestervoldgade samt især på Slotsholmen, som udgør det kulturelle og regeringens centrum med mulighed for både aktivitet og ro og fred. Middelalderbyen er en attraktion i sig selv og et område, hvor de centrale kvarterer aldrig rigtig er i ro, og hvor beboere i flere af kvartererne oplever gener med støj og affald især fra nattelivet.

Det voksende antal cyklister, og bl.a. brugere af el-løbehjul betyder desuden, at byrummet lægger plads til en omfattende parkering af cykler og andre køretøjer, ligesom bilparkeringen fylder en del. Også byinventar, fx skilte, affaldskurve, bænke, belysning, terrorsikring, signalskabe og meget mere har plads i byrummet. Herudover kæmper løse tøjstativer, udeservering, studehandel, mobilt gadesalg, arrangementer, markeder, cykeltaxier og meget mere om pladsen.

Det giver udfordringer. Der er et meget stort slid, det generer affald og oplevelse af støj, det giver æstetiske problemer for byrummets fremtræden og arkitektoniske værdier, og funktionelt skaber presset udfordringer for de bløde trafikanters fremkommelighed og for det gratis ophold. Den øgede befolkningstilvækst og områdets fortsatte tiltrækning vil desuden betyde et endnu større behov for bl.a. cykelparkering. Desuden vil der i de nærmeste år være behov for håndtering af skybrudsregn enten i rør og/eller på overfladen,

ligesom der er behov for mere affaldssortering - alt sammen på den samme plads. Der er derfor behov for, at der i et helhedssyn sker en prioritering af byrummets anvendelse, indretning, udformning og trafikbetjening.

### **BORGERSAMLINGENS ANBEFALINGER OG RESULTATET AF DEN SAMLEDE DIALOGPROCES**

Borgersamlingens anbefalinger og resultatet af den samlede dialogproces viser da også, at der er behov for fremadrettet at arbejde med en mere balanceret og prioriteret udnyttelse af byrummet i området.

Borgersamlingen ønsker en levende og autentisk bydel med turisme på beboernes præmisser. Specifikt ønsker borgersamlingen især, at der skabes en bedre balance mellem den kommercielle og ikke kommercielle anvendelse, at der kommer flere grønne byrum, at der kommer bedre forhold for bløde trafikanter, hensynsfuld cykel- og løbehjulsparkering, et respektfuldt natteliv, og at der åbnes op for medbestemmelse og eksperimenter med løsningerne.

Organisationerne i den tilknyttede følgegruppe har haft borgersamlingens anbefalinger til kommentering. Halvdelen af organisationerne i følgegruppen er overvejende positive i deres kommentarer, mens den anden halvdel udtrykker bekymring for bl.a. konsekvenser for erhvervslivet (butiksdød, varelevering, håndværkeradgang), trafikafvikling, adgang til parkering samt ønsker om supplerende analyser.

På denne baggrund er det vigtigt, at en udvikling af planen fortsat vil ske i samarbejde med beboere, brugere, erhvervsliv, kulturelle institutioner og øvrige nøgleinteressenter og organisationer. Derved kan udviklingen af en byrums- og trafikplan, supplerende analyser og kommende forsøg på udvalgte gader og pladser adressere de påpegede bekymringer og opnå konkrete erfaringer, hvor det er muligt.

### **RAMMER FOR EN BYRUMS- OG TRAFIKPLAN**

Hvis der ønskes et fælles og robust grundlag til at fastlægge, hvordan området fremadrettet skal udformes, fungere og hænge sammen, er det nødvendigt med midler til at udarbejde en byrums- og trafikplan for området.

#### **Overordnede rammer**

Byens planer og politikker danner de overordnede rammer for udvikling af en byrums- og trafikplan. Visionen Fællesskab København bygger grundlæggende på, at vi udvikler byen sammen,

og den rummer visioner og mål for bl.a. hverdagens byliv, bløde trafikanter, en grøn by, klima og miljø.

Arkitekturpolitik København har mennesket i centrum og konkretiserer Fællesskab Københavns visioner og mål i en række principper og handlingspunkter for det byggede miljø. Arkitekturpolitikken bygger grundlæggende på at udvikle byen med afsæt i mennesket og i at bevare og styrke Københavns egenart og byens unikke kvarterer. Desuden bygger den grundlæggende på, at udvikling af byen skal ske på en måde, så der først tages stilling til hvilket byliv, der ønskes, så hvordan byrummets indretning, udformning og trafikbetjening kan understøtte det ønskede byliv, og endelig hvordan den omgivende bebyggelses indhold og udtryk understøtter det liv og de rum, vi fornyer og udvikler i byen. Borgersamlingens anbefalinger er i overensstemmelse med disse mål og principper.

Foruden de overordnede planer og politikker, herunder de nye trafikmål i Kommuneplan 2019, vil en række sektorplaner have betydning for hvordan og hvor samt hvilke principper, der skal ligge til grund for en prioritering i byrummet. Det handler bl.a. om Københavns Kommunes Skybrudsplan 2012, Spildevandsplan 2018, Strategi for Bynatur, Cirkulær København – Ressource- og Affaldsplan 2024, Restaurations- og Nattelivsplan 2017 samt planer i forbindelse med cykelinfrastruktur og cykelparkering.

### **Trafikale rammer**

Som grundlag for den gennemførte dialogproces og borgersamling foretog Via Trafik i 2018 og 2019 en række kortlægninger og analyser af de trafikale og parkeringsmæssige forhold i Middelalderbyen og de nærliggende områder. De trafikale rammer for trafikplanen vil tage udgangspunkt i disse analyser og i borgersamlingens anbefalinger om at arbejde videre med en markant reduktion af biltrafik og gadeparkering samt kommentarerne fra organisationerne i følgegruppen.

Borgersamlingens anbefalinger om reduktion af biltrafik (op til 75 %) og parkering (op til 80-90 %) vurderes af rådgiver til at være højt sat i forhold til deres ønsker om hvilke typer af kørselsformål, der gerne skal have adgang ved det anbefalede scenarie. Rådgiver vurderer, at borgersamlingens anbefalinger svarer til, at de trafikale rammer er en reduktion af biltrafikken på 60-65 % samt nedlæggelse af et sted mellem 700 og op til 900 gadeparkeringspladser (svarende til mellem 67-86 % af parkeringspladserne).

Således vil en byrums- og trafikplan samt et licenssystem vil eventuelt kunne udarbejdes med udgangspunkt i følgende forudsætninger. En mulig løsning kunne være at give adgang for:

- Beboerkørsel, virksomheder med privat gårdparkering, taxa, handicapkørsel, brand, redning og renovation.
- Varelevering i et afgrænset tidsrum. Tidsbegrænsningen for varelevering på Strøget i dag er kl. 4:00 – kl. 11:00.
- Kommunal driftskørsel eventuelt i et begrænset tidsrum.

En sådan løsning ville ikke give adgang for arbejdskørsel (ansatte) og øvrig kørsel (kunder) i området, se bilag 5. En sådan løsning vil forudsætte, at der opretholdes 100-400 offentlige parkeringspladser i gadeplan, som skal bruges til korttidsparkering (fx ½-1 time).

De ture og den transport, som ikke længere vil kunne foretages med bil, skal kunne gennemføres med andre transportmidler. Derfor vil en vigtig del af en byrums- og trafikplan være at give forbedrede vilkår for cyklister og gående, herunder gode sammenhænge til de kollektive trafikknudepunkter. Hertil kommer samarbejde om alternative løsninger for fx varelevering, håndværkerydelser, hotellers behov osv.

I Budget 2020 blev det besluttet at gennemføre følgende analyser med indflydelse på rammerne for en byrums- og trafikplan:

1. Analyse af trafikafvikling i Metropolzonen
2. Analyse af en grøn omstilling af trafikken
3. Analyse af muligheden for reduktion af biltrafik i Indre By og brokvartererne

Analysen af trafikafvikling i metropolzonen gennemføres i løbet af første halvår 2020, og har fokus på, om trafikken kan afvikles, hvis man realiserer en række større projekter i området, herunder reduktion af biltrafikken i Middelalderbyen. Analysen af grøn omstilling og reduktion af biltrafik er slået sammen til en samlet analyse der omtales 'Mobilitetsanalyserne'. Planerne for reduktion af biltrafik i middelalderbyen lægges til grund for 'Mobilitetsanalyserne' og arbejdet koordineres tæt undervejs.

## **BYRUMSFORSØG OG ANALYSER**

For at kvalificere indholdet af en byrums- og trafikplan og det videre arbejde kan der bevilges midler i Budget 2021 til yderligere analyser og forsøg. Det vil kunne omsætte borgersamlingens anbefaling #9 'Eksperimentér med løsninger' til at udføre konkrete forsøg på udvalgte steder i byrummet, herunder nogle af de steder, som borgersamlingen har udpeget som potentielle muligheder for at indfri ønskerne. Det vil desuden give en hurtig og synlig effekt af det hidtidige arbejde og give



læring til alle.

Forsøgene og analyserne kan indgå som et led i det fortsatte samarbejde med interessenterne i området og dermed kvalificere indholdet af byrums- og trafikplanen samt tage højde for en del af de hensyn og bekymringer, som er kommet frem i dialogprocessen. Der kan gennemføres yderligere analyse af muligheder for bedre mobilitet og tilgængelighed i Middelalderbyen, eksempelvis hensigtsmæssige ruter og materiel til effektiv varelevering, konsekvensanalyse af begrænsninger for adgangen til at levere håndværksydelser i bil, samt analyse af hvordan byen undgår lukning af forretninger, restauranter og virksomheder som følge af begrænsninger for biltrafik og bilparkering. Der er desuden behov for yderligere analyser og faglige vurderinger for at kunne vurdere de erhvervs-mæssige konsekvenser af mindre biltrafik og bilparkering. Der kan gennemføres forsøg på fem til seks konkrete steder, som kan skabe erfaring og læring med nogle af borgersamlingens centrale anbefalinger. Forsøgene kan igangsættes parallelt med supplerende analyser samt udvikling af en byrums- og trafikplan for dermed at kvalificere dennes indhold.

Hvis forsøgene gennemføres, vil det forudsætte nedlæggelse af hele eller dele af bilparkeringen de valgte steder, og dermed vil det også give erfaringer med biltrafikken i forsøgsperioden. Som udgangspunkt bør forsøg opretholdes indtil en permanent løsning er fundet, og kun hvis evalueringen af forsøgene viser klare problemer, bør forsøgene nedlægges igen.

### **Forslag til forsøg**

1. Fokus på balance mellem kommerciel og ikke-kommerciel udnyttelse fx ved at etablere midlertidige gågader med kørsel tilladt. Forsøget skal ligeledes belyse muligheder ved lokalt og kommunalt samarbejde og dialog og/eller partnerskab mellem kommune, beboere og handels- og caféliv.

Lokation: Skindergade og/eller Store Kirkestræde - Lille Kongensgade

P-pladser i Skindergade: 13.

P-pladser i alt i Store Kirkestræde- Lille Kongensgade: 9 + 3

taxiholdpladser

2. Fokus på bedre fremkommelighed for fodgængere i de smalle stræder samt balance mellem bl.a. varelevering og fodgængerflow ved at fjerne parkering uden at gøre andet.

Lokation: Klosterstræde - Hyskensstræde - Naboløs. Smutvej mellem Gammel Strand og Strædet, Strøget og Skindergade.

P-pladser i alt: 14

3. Fokus på bedre fremkommelighed for cyklister på en strækning udpeget i cykelstiprioriteringsplanen samt fokus på balancen mellem cykler, gående og varelevering, fx ved at etablere cykelgade.

Lokation: Landemærket – (Krystalgade)

P-pladser i alt: 18

4. Fokus på at skabe bedre forbindelser samt et grønnere byrum, fx ved midlertidig beplantning

Lokation: Frederiksholms Kanals østside på Slotsholmen og/eller Møntergade - Klareboderne.

P-pladser i Frederiksholms Kanals østside: i alt 77

P-pladser i Møntergade – Klareboderne i alt: 35

5. Fokus på at skabe et markant grønnere byrum- en oase for ro/fred og ophold, hvor der i dag næsten ikke er noget grønt. Fx som en midlertidig have.

Lokation: Nina Bangs Plads

(P-pladser: ingen)

## **TIDSPLAN FOR BYRUMS-OG TRAFIKPLAN, ANALYSER OG BYRUMSFORSØG**

### **Medio 2020 – forår 2021:**

Analysér: Dialog og samarbejde med relevante parter, udarbejdelse af formål og afgrænsning af supplerende analyser.

Byrums- og trafikplan: Involvering af interessenter med fokus på strategi for bylivet i området samt overordnede principper for prioritering af byrummet.

Byrumsforsøg: Dialog og samarbejde med relevante parter, udarbejdelse af rammer og konkret indhold af byrumsforsøg og godkendelse af politiet.

April/maj 2021: - Orientering af TMU

**Forår 2021 – efterår 2021:** Gennemførelse af supplerende analyser og fem til seks forsøg samt evaluering af forsøg.

**Forår 2021 – marts 2022:** Samarbejde om udarbejdelse af Forslag til en byrums- og trafikplan på baggrund af strategi for bylivet, overordnede og konkrete principper for prioritering samt læring fra analyser og byrumsforsøg.

Marts 2022: Behandling i Teknik- og Miljøudvalget

**April- maj 2022:** Byrums- og trafikplan forventes i otte ugers offentlig høring.

**August/september 2022:** Endelig vedtagelse af byrums- og trafikplanen i Teknik- og Miljøudvalget og Borgerrepræsentationen

**ØKONOMI**

1. Byrums - og trafikplan: 2-3 mio.kr.
2. Byrumsforsøg: 5-8 mio. kr.
3. Supplerende analyser: 1 mio. kr.

## Områdets forskellige kvarterer

### *Middelalderbyen*

Den kompakte og selvgroede mønster fremstår som et hele på trods af en bebyggelseshistorie, der strækker sig over mange hundrede år. Hele Middelalderbyen er bundet sammen af et fintmasket byrumsnetværk med stor variation og rumforløb, som dels forbinder de forskellige kvarterer i området, dels forbinder det med resten af byen. Mens bystrukturen er bevaret siden middelalderen er grundstammen af bygninger fra 1700- og 1800-tallet. Det skyldes først og fremmest de store bybrande i 1728 og 1795 samt bombardementet i 1807.

### *Slotsholmen*

Her byggede Absalon sin borg, hvor beliggenheden på en ø beskyttede borgen byen mod angreb fra havet. Den isolerede placering sikrede også borgens egen sikkerhed i forhold til byen. Dette ældgamle spændingsforhold mellem by og borg afspejler sig arkitektonisk bl.a. i terrænet, hvor Slotsholmen ligger højere end de omgivende kvarterer, dels i kanalerne og i de store bygningskroppe, som danner kontrast til Middelalderbyens mindre byhuse. Bebyggelsen er styret af to akser. Den vigtigste gennem Christiansborg, over ridebanen og Marmorbroen og langs Prinsens Palæ i Ny Vestergade. Den anden gennem Rigsarkivet, bibliotekshaven og til Det Kongelige Bibliotek.

### *Frederiksholmskvarteret*

Kvarteret er anlagt på opfyld i sidste halvdel af 1600-tallet med et regelret gadenet, og adskilt fra Slotsholmen af Frederiksholms Kanal. Kvarteret undgik de store bybrande og har derfor beholdt meget af sin originale bebyggelse, herunder Nationalmuseet - der har til huse i Prinsens Palæ.

### *Kvarteret langs Vester Voldgade*

Kvarteret ligger uden for det tidligere voldanlæg og er derfor opført efter voldens fald. Bebyggelsen er hovedsagelig fra slutningen af 1890'erne og starten af 1900-tallet. Kvarteret rummer beboelse, skole, hoteller og bl.a. Københavns Museum og Københavns Rådhus. Rådhuset blev indviet i 1905 og er Københavns sjette rådhus.