Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold
Teknik- og Miljøforvaltningen

Bilag 5 Høring

Indhold i bilag om høring af projektet

Borgernes kommentarer, høringssvar og forvaltningens bemærkninger hertil er gengivet i dette bilag i følgende rækkefølge:

1. Høring af Indre By Lokaludvalg

- Lokaludvalgets høringssvar af 15. januar 2024 (+ to bilag: referat af borgermøde og internt høringssvar fra september 2023)
- Forvaltningens bemærkninger til Indre By Lokaludvalg

2. Opsummering af og forvaltningens bemærkninger til

- Kommentarer fra borgerne
- Høringssvar fra følgegruppen for Middelalderbyen

3. Høringssvar og borgerkommentarer i fuld længde

- Medlem af følgegruppen: KBH Commerce and Culture
- Medlem af følgegruppen: Danske Restauranter og Caféer
- Medlem af følgegruppen: Dansk Fodgængerforbund
- Samlede kommentarer fra borgerne til projektforslaget

Høringens forløb

Projektet har været i høring hos Indre By Lokaludvalg 12. december 2023 til 15. januar 2024. Forinden var forvaltningen i september 2023 i dialog med lokaludvalget om en tidlig version af projektforslaget.

Projektet var i høring i følgegruppen for Middelalderbyen i perioden 14. december 2023 – 9. januar 2024. Projektet blev præsenteret på et møde i Følgegruppen for Middelalderbyen den 21. november 2023.

Forvaltningen præsenterede projektet på et borgermøde afholdt af Indre By Lokaludvalg den 30. november 2023.

Forvaltningen orienterede 22.000 adressater i Middelalderbyen om projektet i e-boks den 14. december 2023. Beboere, erhvervsdrivende og brugere i Middelalderbyen kunne frem til den 7. januar afgive eventuelle kommentarer i en online-formular.

Bemærkninger

Forvaltningen har desuden modtaget kommentarer fra to beboerforeninger. Beboerforeninger er repræsenteret i følgegruppen ved paraplynetværket Københavns Beboernetværk og for at stille alle beboerforeninger lige, indgår særskilte input fra de to foreninger derfor ikke i indstillingen. Disse besvarer forvaltningen på mail.

Projektet har ikke konsekvenser for busdrift, men Movia vil blive informeret, når det godkendte projekt foreligger.

24-01-2024

Sagsnummer i F2
2023 - 13530

Dokumentnummer i F2
99752

Sagsnummer i eDoc
2023-0343639

Sagsbehandler
Anne Selsøe Sørensen

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold
Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

1. Høring af Indre By Lokaludvalg

Indre By Lokaludvalg

15. januar 2024
J.nr. 2024-0001756

Teknik- og Miljøforvaltningen

Indre By Lokaludvalgs høringssvar vedr. projektforslaget til implementering af del 1 af Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen:

Processen
Lokaludvalget har følgende kommentarer til processen vedr. projektforslaget:

- Projektets omfang og følgende påvirkning af hverdagslivet i Indre By berettiger, at alle, der berøres af projektet, må kunne gives muligheden for at komme til orde. Det er lokaludvalgets opfattelse, at formidlingen af høringsmaterialet ikke muliggør dette. Beskaffenheden af kortet, som borgerne skulle forholde sig til, gør det meget svært at overskue projektet. For mindre digitalt vante personer er kortet med stor sandsynlighed umuligt at navigere i.

- En høringsperiode for projektforslaget på 14 hverdage (13. december 2023 – 7. januar 2024) over en juleferieperiode er efter lokaludvalgets skøn ikke god skik. Høringsperioden burde have været længere; igen med det sigte at give alle, der måtte have lyst, mulighed for at kommentere på projektforslaget.

- Lokaludvalget mener, at Teknik- og Miljøforvaltningen i højere grad skal tydeliggøre dens rolle som ejere af projektet.

Tidligere høringssvar og borgermøde
Lokaludvalget takker Teknik- og Miljøforvaltningen for den løbende inddragelse i forbindelse med udarbejdelsen af projektforslaget.

Lokaludvalget har afgivet et internt høringssvar til projektforslaget den 27. september 2023. Det aktuelle høringssvar bygger videre på det interne høringssvar, som er vedlagt.

Lokaludvalget var vært for et borgermøde om projektforslaget den 30. november 2023. I mødet fortalte ansatte fra Teknik- og Miljøforvaltningen om projektforslaget. Det var muligt at stille spørgsmål til det. Referatet af mødet er vedlagt.

Kommentarer til projektforslaget
Lokaludvalget har følgende kommentarer til projektforslaget:

- Fremkommelighed skal være overordnet i implementeringen af projektforslaget. Derfor skal projektforslaget tage højde for placeringer af eksisterende udeserveringer.

- Cykelparkeringen skal laves således, at mellemrummene mellem dem ikke kan blokeres af andet, fx cykler parkeret uden for stativ – dette af hensyn til fremkommeligheden.

- Det er en udfordring i forhold til indretning af byrummene i Middelalderbyen, at de og brugen af dem skifter karakter fra dag til nat. Dette skal projektforslaget tage højde for.

- Muligheder for ophold i gader, der er plaget af natteliv, skal ikke fremmes, før der er fundet en løsning på problemet med nattelivsgenerne. Dette skal projektforslaget ligeledes tage højde for.

- Det er lokaludvalgets overbevisning, at cyklister parkerer tættest muligt på deres destination. Projektforslaget skal tage højde for dette og undersøge cyklisters parkeringsadfærd til bunds, før cykelparkeringspladser (om)placeres bare en smule væk fra cyklisternes destination. Som reference kan fx cykelparkeringen ved Nørrebro Station undersøges.

- Lokaludvalget beder om at tilsendt en illustration af de ladcykelstativer, som påtænkes stillet op.

- I forhold til behov for mere cykelparkering i Middelalderbyen skal forvaltningen huske, at den i 2014 har foretaget en registrering af cykelparkering i København, der viste, at belægningsprocenten for cykelparkering i Indre By var 150. Den er formentlig højere nu.

- Foruden cykeloprydning forud for implementeringen af projektet, skal der også foretages cykeloprydning i perioden, hvor projektet implementeres.

- Der skal etableres parkeringspladser med ladestander i kanten af Middelalderbyen, som er forbeholdt beboere i Middelalderbyen til parkering af elbiler.

- Der skal etableres parkeringspladser med ladestander i kanten af Middelalderbyen til delebiler.

- Der skal være parkeringspladser i Middelalderbyen til delebiler, hvilket der kan blive plads til ved at reducere antallet af taxaholdepladser. Forslaget begrundes med, at delebiler medvirker til den grønne omstilling og med at man som medlem af en delebilforening skal være garanteret en delebil.

- Parkeringspladser i Indre By udenfor Middelalderbyen skal prioriteres til beboerparkering. Forslaget begrundes med, at en nedlæggelse af 600 parkeringspladser i Middelalderbyen alt andet lige vil øge belægningsprocenten på parkeringspladserne i resten af Indre By, hvilket er til ugunst for bydelens beboere.

- Projektforslaget skal forholde sig aktivt til andre projekter i Middelalderbyen, fx bylivsgadeprojektet i Hovedvagtsgade. Det undrer lokaludvalget, at bylivsgadeprojektet i Hovedvagtsgade ikke er medtænkt i projektforslaget. Lokaludvalget beder Teknik- og Miljøudvalget redegøre for planlagte projekter i Middelalderbyen samt disses indbyrdes afhængigheder og snitflader.

- I bilaget ses bemærkninger fra lokaludvalgets medlemmer om bylivsgadeprojektet for Hovedvagtsgade. Bemærkningerne blev fremsat i forbindelse med lokaludvalgets drøftelse af projektet den 11. januar 2024. Lokaludvalget sender indenfor kort tid et brev til Teknik- og Miljøudvalget om Hovedvagtsgade.

Med venlig hilsen
Bent Lohmann,
forperson i Indre By Lokaludvalg

Bilag:
Lokaludvalgsmedlemmernes bemærkninger om bylivsgadeprojektet for Hovedvagtsgade

- Det er Ny Adelgade-historien om igen.
- Bylivsgadeprojekter skal komme beboerne til gode.
- Dette projekt er under al kritik. Kommunen vil bruge 900.000 kr. på en foranalyse af et projekt, hvor formålet er at etablere udeserveringer.
- Det er Lille Kongensgade-historien om igen.
- Initiativet kan ses som et ønske fra erhvervsdrivende om, at hele Grønnegade-kvarteret skal lukkes af for biler og omdannes til udeservering.
- Det er et godt projekt. Bylivsgadeprojekter skal ikke kun komme beboere til gode.
- Et bylivsgadeprojekt skal etableres, hvor der er mulighed for sol.
- Hovedvagtsgade kan blive en god bylivsgade, hvis der fokuseres på forholdene for butikker og ikke etableres udeserveringer.
- Hvis fortovet udvides, vil det føre til, at fortovet anvendes til udeservering og til cykelstativer. Dermed har fodgængere intet vundet og dermed vil der ikke komme mere byrum til rekreative aktiviteter.
- Det foreslås, at Københavns Kommune internt udarbejder foranalysen om en bylivsgade på Hovedvagtsgade. Den bør kommunen ikke købe af en rådgiver. Overordnet bør det være sådanne opgaver, som kunne indgå i en måske kommende stadsarkitekts portefølje.
- Lokaludvalget kan foreslå, at bylivsgadeprojektet for Hovedvagtsgade indeholder legestativer, så der er det mindre plads til udeserveringer.
- I lyset af, hvor svært det er for kommunen at afsætte penge til små projekter, er det uforståeligt, at kommunen vil bruge 900.000 kr. til foranalyse af dette projekt.

27. september 2023

Teknik- og Miljøforvaltningen

Indre By Lokaludvalg takker for den tidlige inddragelse. Lokaludvalget er blevet forelagt projektskitserne og har følgende kommentarer og spørgsmål, som ønskes besvaret.

1: Generelle bemærkninger

a. Lokaludvalget påskønner muligheden for at se et konkret forslag til udmøntning af Byrums- og Trafikplanens del 1, men savner beskrivelser af hvordan disse konkrete tiltag vil påvirke dagliglivet, hvis planen er at fjerne gadeparkeringspladser og skabe brede veje med kun plads. Betyder dette forslag at vi får nogle lange frie gader uden hverken parkering eller beboeregnede tiltag? Har forvaltningen i så fald et bud på, hvilke konsekvenser det vil have for udfoldelsen af det lokale hverdagsliv mellem husene?
b. Lokaludvalget efterspørger en uddybning af, hvordan forvaltningen med projektforslaget sikrer sig, at de gader, hvori der nedlægges parkering, stadig inviterer til hverdagsliv? Lokaludvalget frygter, at en konsekvens af nedlæggelsen af gadeparkeringspladserne kan blive tomme gader, hvor der køres stærkt, eller gader, der tilgodeser erhverv på bekostning af de beboere, der er med til at gøre kvarteret til et attraktivt sted for erhverv, turister og besøgende. Er dette en risiko, forvaltningen arbejder med, og i så fald; hvorledes håndteres den?
c. Lokaludvalget forstår, at det er en politisk prioritet at fastholde beboelse i København. Nogle af beboerne i Middelalderbyen er ældre personer eller mennesker, der ikke er friske. Hvordan passer de ind i planen? Er man i forvaltningen opmærksom på, at hvis vi har gader uden gadeparkering og dermed mere plads på kørebanen, vil folk nok køre hurtigere og derved gøre trafikken i dette beboelseskvarter mere usikker?
d. Lokaludvalget ønsker at blive oplyst om hvem der er ansvarlig for den konkrete udmøntning af projektforslaget og på hvilket grundlag? Kan forvaltningen forklare hvad man ønsker med disse ændringer og hvordan lokale beboere har indgået i disse ønsker?
e. Vil det med projektforslaget være muligt at have andet på gaden, såsom begrønning, sorteringspunkter og erhverv? Hvor bredt må dette i så fald være?
f. Kan forvaltningen tydeliggøre hvad lokale beboere og erhvervsdrivende opnår ved nedlæggelsen af gadeparkeringspladser i Middelalderbyen jf. projektforslaget?
g. Kan forvaltningen garantere, at der ikke på noget tidspunkt tillades udeservering på nedlagte parkeringspladser?
h. Ved cykelstativer er det bedre at have flere og smallere stativer for at undgå at fortovene opleves smallere.
i. Prioriteringen om at pladserne skal have mindre cykelparkering betyder ikke, at der er plads til cykelparkering i de smalle gader. Cykelparkering skal være hvor behovet er og tæt på de torve, hvor man fra politisk eller forvaltningsmæssig side ikke ønsker cykelparkering. Cyklister parkerer gerne deres cykler så tæt på deres destination som muligt. Det vil sige, at man med denne løsning risikerer at cykelparkeringen hverken fungerer i de smalle gader eller ved pladserne.
j. Med implementering af de nye initiativer skal der sættes ressourcer af til at følge op, kontrollere og konsekvensafregne hvis implementeringen ikke udvikler sig som planlagt/forudset.

k. Der bor mange mennesker i dette kvarter, men ser man på projektforslaget, skulle man ikke tro det. Med implementeringen af Byrums- og Trafikplanen mister beboerne mange gadeparkeringspladser. Det er som om, at man har begrænset beboernes mulighed for parkering uden at tænke på, hvad de måtte have brug for, eller gøre noget ved gaden der tilgodeser beboerne. Hvorfor ikke stille erhverv over for det samme krav som beboerne om færre p-pladser, i stedet for at tilgodese denne gruppe i den samlede løsning?
l. Man kunne se på løsninger, hvor erhvervspladser kan bruges af erhverv om dagen og beboere om natten, man kunne også se på pladser til delebiler. Dertil kommer alle dem, der er blevet ældre og måtte have adgang til en handicapplads. Der er meget få af de pladser i planen.
m. Lokaludvalget mener, at der skal tages hensyn til lokale erhvervsdrivendes vilkår ved placering af cykelstativer. Et smalt fortov foran en butik eller en café med cykelparkering foran fungerer ikke.
n. På flere pladser i Middelalderbyen er der stort set hele tiden opstillet containere og skurvogne. Hvorledes arbejder projektforslaget med dette forhold?
o. Der afholdes jævnligt store offentlige arrangementer og events i Middelalderbyen. Hvorledes arbejder projektforslaget med dette forhold?

2: Larslejsstræde

a. Larslejsstræde har et stort problem med cykler på smalle fortov. Derudover har gaden smalle gårde uden plads til affald og beboerne ønsker at kunne affaldssortere ved sorteringspunkter på gaden.
b. Lokaludvalget frygter, at man parkerer på gaden alligevel som man gør andre steder i området. Vi foreslår, at der sættes midler af til at håndtere denne for lokaludvalget kendte problemstilling og fortæller gerne mere om dynamikken i området omkring Larslejsstræde.

3: Vestergade

a. I skitsen ligner Vestergade til forveksling den gade som vi havde under byrumsforsøgene. Dengang var der store problemer med at folk, der skulle levere varer, ikke kunne være nogen steder.
b. I Vestergade er der blevet foreslået bredere fortov, men med tanke på hvor smal vejen er, kan de ikke blive meget bredere. Og samtidig foreslås en masse mulige cykelstativer, der gør at fortovene vil virke smallere.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann
Indre By Lokaludvalg

Referat af Borgermøde om implementeringen af del 1 af Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen

Arrangør: Indre By Lokaludvalg

Borgermødet blev afholdt den 30. november 2023, 19:30-21:30

Mødet fandt sted i Bethesda, Rømersgade 17

Omtrent 30 borgere deltog i mødet

Dagsorden

1. Velkomst ved Bent Lohmann
2. Orientering om støjmåling i Nørre Kvarter ved Bent Lohmann
3. Gennemgang af planen for implementeringen af del 1 af Byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen ved Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning
4. Orientering om brev og online-formular til borgere, brugere og erhvervsdrivende i Middelalderbyen ved Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning
5. Kaffepause – mulighed for at se på kort
6. Spørgsmål og svar
7. Mødet slutter

Ad. 1: Velkomst ved Bent Lohmann
Bent Lohmann, Indre By Lokaludvalg, bød velkommen og understregede, at aftenens oplægsholdere ikke var politikere, men embedsmænd, der ikke er ansvarlige for den politiske vedtagelse af Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen

Ad. 2: Orientering om støjmåling i Nørre Kvarter ved Bent Lohmann
Bent Lohmann, Indre By Lokaludvalg, fortalte om arbejdet med støjmåling i Nørre Kvarter: Københavns Nattelivsudvalg har ad to omgange bevilliget midler til at få undersøgt støj fra nattelivet i Nørre Kvarter. Første støjmåling fandt sted i juni 2023. En ny dataindsamlingsperiode afvikles mellem 7.- 24. december 2023, torsdage-søndage.

Alle beboere, der har vinduer, der vender ud til Larsbjørnsstræde, Studiestræde eller Vestergade, kan deltage og modtager brev i e-Boks.

Bent Lohmann opfordrede alle relevante beboere til at deltage, samt til, at naboer hjælper med at få beskeden frem til rette deltagere.

Ad. 3: Gennemgang af planen for implementeringen af del 1 af Byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen ved Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning
Annette Kayser, Projektleder i Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltnings mobilitetsenhed, redegjorde kort for baggrunden for Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen: Det er en samlet plan for at indrette området, så de mange forskellige hensyn kan prioriteres og balanceres i forhold til hinanden

Der er hen over årene både gennemført en løbende involvering og udarbejdelse af faglige analyser. Arbejdet med planen bygger på en lang proces, hvor politikerne siden 2017 har besluttet en række skridt i arbejdet med håndtering af biltrafikken i Middelalderbyen.

Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen blev politisk vedtaget af Københavns Kommunes Borgerrepræsentation den 2. februar 2023.

Implementeringen af Byrums- og Trafikplanens forskellige greb og indsatser kræver løbende finansiering på Københavns Kommunes budget for at kunne blive realiseret.

Med budget 2023 blev der afsat midler til implementeringen af del 1 af Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen, som overordnet set består af nedlægning af 600 parkeringspladser og tilføjelse af 1.000 nye cykelparkeringspladser i kvarteret. Formålet er at mindske biltrafik og give bedre plads til cykelparkering, roligere forhold for fodgængere og cyklister og muligheder for mere grønt i Middelalderbyen.

Rasmus Burvad, Projektleder for implementeringen af del 1 af Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen i Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning, orienterede om den konkrete plan for implementeringen:

Fremtidige cykelforhold:

- Der etableres 1.000 nye almindelige cykelparkeringspladser
- Der etableres 80 ladcykelparkeringspladser
- Cykling i begge retninger etableres på 15 strækninger, der for indeværende er ensrettede. De 15 strækninger kan ses på kort 11, side 56 i Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen
- Cirka 450 cykelparkeringspladser flyttes fra pladser og torve til omkringliggende gader
- Cirka 250 cykelparkeringspladser flyttes fra gader til omkringliggende gader
- Rådhusstræde ensrettes for biler fra Nybrogade til Brolæggerstræde
- Stativerne placeres på kørebanen, IKKE på fortovet, og boltes fast i kørebanen

Fremtidige parkeringsforhold

- 600 almindelige bilparkeringspladser i Middelalderbyen nedlægges, hvilket betyder, at der efter implementeringen vil være 220 almindelige bilparkeringspladser i Middelalderbyen, inklusiv parkeringspladser på gader, der er undtaget fra projektgrænsen som angivet i Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen s. 11
- Antallet af erhvervsparkeringspladser opgraderes fra 138 til150
- Antallet af handicapparkeringspladser opgraderes fra 68 til 75
- Antallet af elladepladser i Middelalderbyen vil efter implementeringen være seks. Elbilpladser på Dyrkøb og Pilestræde fjernes permanent
- Antallet af taxiholdepladser vil efter implementeringen være 29. Taxipladser på Højbro Plads og i Lille Kongensgade flyttes til nærliggende gader
- Standsning i forbindelse med af- og pålæsning af varer er tilladt og muliggøres flere steder end for indeværende p.g.a. den frigjorte plads fra de nedlagte parkeringspladser

Foreløbig tidsplan for implementeringen

- Tidsplanen er foreløbig, da blandt andet myndighedsgodkendelse kan betyde forrykninger
- Middelalderbyen inddeles i ni områder, hvori bilparkering nedlægges og cykelparkering opsættes. Der bliver implementeret i max to områder ad gangen
- Forud for implementeringen af del 1 foretages cykeloprydning i Middelalderbyen fra 1. kvartal 2024
- Anlægsstart maj-juni 2024. Implementeringen ventes at tage seks måneder, og hvert område cirka to uger
- Nørre Kvarter er ikke med i implementeringens første del. I stedet forventes anlægsstart del 2 i Nørre Kvarter i foråret 2026 på baggrund af en evaluering af implementeringens del 1 i sommeren 2025

Ad 4: Orientering om brev og online-formular til borgere, brugere og erhvervsdrivende i Middelalderbyen ved Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning
Anne Selsøe Sørensen, formidlingsansvarlig for implementeringen af del 1 af Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen i Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning, orienterede om den videre proces for formidling, samt beboeres og erhvervsdrivendes indflydelsesrum i forhold til placering af bil- og cykelparkeringspladser:

- Cirka 9.000 beboere og 13.000 erhvervsdrivende modtager brev i e-Boks med information om implementeringen af del 1 af Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen. I brevet vil der være et link til online-formular, hvor beboere og erhvervsdrivende kan komme med input til den foreslåede placering af bil- og cykelparkeringspladser
- Input fra beboere og erhvervsdrivende kategoriseres og fremlægges for Teknik- og Miljøudvalget som en del af materialet til udvalgets politiske behandling, forventeligt februar-april 2024
- Desuden oprettes en hjemmeside om projektet og der informeres om projektet i byrummet
- På mailadressen parkering-middelalderbyen@kk.dk kan alle stille spørgsmål til projektet
- Indre By Lokaludvalg afgiver høringssvar til projektet

Annette Kayser, Projektleder i Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltnings mobilitetsenhed, redegjorde for seneste politiske beslutninger i relation til Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen:

Med Københavns Kommunes budget for 2024 er der sat midler af til følgende indsatser:

- Foranalyser for 2 ud af 9 flagskibsprojekter:
  - A – Nørregade, Dyrkøb, Bispetorvet
  - B – Skindergade, Gammeltorv, Vestergade
- Afdække muligheder for anvendelse af private bilparkeringsanlæg til cykelparkering
- Foranalyse af bylivsgade på Hovedvagtsgade
- Det noteres i budgetteksten, at finansiering af de midlertidige byrum, der opstår som følge af nedlæggelsen af parkeringspladser i Middelalderbyen, kan ske løbende i kommende budgetforhandlinger

Ad 5: Kaffepause – mulighed for at se på kort
I løbet af den 15 minutter lange pause kunne mødedeltagerne orientere sig på oversigtskort over hvert af de otte områder i Middelalderbyen, der er omfattet af del 1 af Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen.

Ad 6: **Spørgsmål og svar**
Spørgsmål fra Lise Brinck, beboer, forperson for Grønnegade Beboerforening, medlem af Indre By Lokaludvalg: Hvad er en bylivsgade?
Svar fra Annette Kayser: En bylivsgade er bl.a. kendetegnet ved begrønning og mindre biltrafik

Spørgsmål fra Marietta Bonnet, beboer, Nørre Kvarters beboerforening, medlem af Indre By Lokaludvalg: Hvad er planen for Dyrkøb?
Svar fra Annette Kayser: Området omkring kirken skal fredeliggøres, men det er ikke detaljeret beskrevet. Men det bliver ikke som trafik og byrumsforsøgene En grøn oase i Dyrkøb | Mindre biltrafik i Middelalderbyen (kk.dk)

Spørgsmål fra beboer: Hvor skal beboerne parkere?
Svar fra Søren Lindgreen, Chefkonsulent i Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed, Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning: Kommunen har frem til 2031 lejet knapt 500 pladser i parkeringsanlægget under Israels Plads til brug for beboere med licens til Indre By. Der er udsigt til, at der undervejs i perioden lejes yderligere 50-100 pladser. Desuden er der afsat midler til at leje cirka 100 pladser andre steder i hele Indre By til beboere med beboerlicens til erstatning for pladser der nedlægges som følge af andre projekter – herunder etablering af sorteringspunkter. Det er tænkeligt, at en del af disse pladser vil blive søgt lejet i parkeringshuse i Middelalderbyen.

Spørgsmål fra Sally Mountfield, beboer, Nørre Kvarters beboerforening, medlem af Indre By Lokaludvalg: Hvordan sikrer I jer at I når alle med jeres borgerdialog?
Svar fra Annette Kayser: I forbindelse med borgerdialogen om Byrums- og Trafikplanen faciliterede Teknik- og Miljøforvaltningen følgende:
- borgersamling
- spørgeskemaundersøgelse
- følgegruppe
- trafikale analyser, erhvervsanalyser mv.
- kortlægning af området
- byrumsforsøg
- prikkort, interviews mv.
- møder med beboerforeninger
- høring og borgermøde om planen

Der var en overvægt af respondenter fra Middelalderbyen i borgersamlingen og spørgeskemaundersøgelsen.

Spørgsmål fra Sally Mountfield, beboer, Nørre Kvarters beboerforening, medlem af Indre By Lokaludvalg: Hvad er minimumsbredder på vejene og hvordan sikrer forvaltningen sig, at de bliver overholdt?
Svar fra Rasmus Burvad: Forvaltningen følger gældende lovgivning for minimumsangivelser for vejbredder. Vi skal som udgangspunkt følge vejreglerne, herunder håndbog om tværprofiler i byer, januar 2019. Der er angivet vejledende minimumsbredder på udformningen af veje for at sikre trafiksikkerheden.

Kommentar fra Stine Ahrendt Ocariz, chefkonsulent Udeservering og Støj, Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning: I forhold til fremkommelighed er vi opmærksomme på, at der skal være plads til at trække sin cykel ud af cykelstativet på gaden og op på fortovet uden at komme i karambolage med inventar fra udeservering. Administrationsgrundlaget for udeservering er på Teknik- og Miljøudvalgets dagsorden den 4. december 2023.

Spørgsmål fra Hans-Henrik T. Ohlsen, Københavns Delebiler, medlem af Indre By Lokaludvalg: Kommer der flere delebilpladser med implementeringen af del 1 af Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen?
Svar fra Rasmus Burvad: Med implementeringen nedlægges to delebilpladser i Middelalderbyen.

Spørgsmål fra beboer: Bliver turistbusholdepladserne ved Frue Kirke nedlagt som del af med implementeringen af del 1 af Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen?
Svar fra Annette Kayser: Det er en del af Byrums- og Trafikplanen at turistbusserne skal flyttes ud af Middelalderbyen og op på Nørre Voldgade, men dette er endnu ikke finansieret.

Kommentar fra Kjeld A. Larsen, Rådet for Bæredygtig Trafik, medlem af Indre By Lokaludvalg: Indre By Lokaludvalg har spurgt Teknik- og Miljøforvaltningen om antal parkeringspladser i Indre By, men har ikke fået et endegyldigt svar tilbage. Borgere i grupperingen Bevar Dantes Plads har optalt parkeringspladser. Indre By Lokaludvalg skal kræve præcist svar fra Teknik- og Miljøforvaltningen på kapacitetsudnyttelsen af parkeringspladser i Indre By.

Spørgsmål fra Kjeld A. Larsen, Rådet for Bæredygtig Trafik, medlem af Indre By Lokaludvalg: Kan lokale beboere parkere på Folketingets parkeringspladser om natten? De står tomme. Er det muligt at lave legegader, hvor børn kan lege trygt beskyttet fra trafik?
Svar fra Søren Lindgreen, Chefkonsulent i Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed, Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning: Forvaltningen kan, hvis der opstår politisk efterspørgsel herom, undersøge, om det er muligt for lokale beboere i udvalgte tidsrum at parkere på statslige parkeringspladser i området. Der er allerede fleksibel parkering på udvalgte kommunale pladser – fx i Hans Nansens Gård (indkørsel fra Dahlerupsgade) med adgang beboerlicens til Indre By. Borgerrepræsentationen kan evt. i de kommende år vælge at afsætte flere midler til formålet, da det i nogle tilfælde skaber god synergi.
Svar fra Annette Kayser: Københavns Kommune har talt udnyttelsen af parkeringsbelægningen op. Vi har en analyse fra 2018, hvor ViaTrafik registrerede belægninger på offentlige pladser og til en vis grad også i private p-huse.

Kommentar fra Mads Aarup, beboer, Stræderne og Strøgets Beboerforening, medlem af Indre By Lokaludvalg: Mange af parkeringspladserne er i prikkede gader med betalingsparkering.
I forhold til elbiler udgør de et skyggetal, da de ikke har tilknyttet p-licens.
Det er ikke samtlige af de lejede parkeringspladser i parkeringsanlægget under Israels Plads, der er nye. Siden 2016 har vi beboere i Indre By haft lovning fra Københavns Kommune på parkeringspladser under Langebro.

Spørgsmål fra beboer: Hvad skal der ske med den plads, der bliver til overs efter de nedlagte parkeringspladser?
Svar fra Rasmus Burvad: Nogle af de nedlagte bilparkeringspladser vil blive brugt til de nye cykelparkeringspladser. Der kan være ti cykelparkeringspladser på en et areal tilsvarende en bilparkeringsplads. Et areal tilsvarende 200 af de nedlagte parkeringspladser vil blive optaget af cykelparkering. I Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen er det beskrevet, hvordan den frigjorte plads skal gå til udfoldelse af de såkaldte flagskibsprojekter, men disse er ikke finansieret endnu.

Spørgsmål fra beboer: Er det politikernes ønske at presse os beboere i Middelalderbyen til at have færre biler?
Svar fra Annette Kayser: Det tror jeg ikke. Byrums- og Trafikplanen handler om at begrænse den udefra kommende biltrafik.

Kommentar fra Jette Ingerslev, Bevar Dantes Plads: Teknik- og Miljøforvaltningen skal alliere sig med lokale beboere, der kan hjælpe med at tælle belagte parkeringspladser, for at få en mere korrekt belægningsprocent. Belægningen i parkeringshuset under BLOX er meget lav – omkring 20 procent ifølge direktøren for parkeringshuset.

Spørgsmål fra bruger af Middelalderbyen: Jeg synes man bør kunne cykle over alt. Kan alle gader i Indre By ikke blive indrettet som Strædet?
Svar fra Annette Kayser: Der er modsatrettede interesser. Den løsning er undersøgt og forkastet.

Spørgsmål fra Lise Brinck, beboer, forperson for Grønnegade Beboerforening, medlem af Indre By Lokaludvalg: Er en maksimal afstand mellem beboelse og parkering med beboerlicens fastsat?
Svar fra Søren: Har man beboerlicens i Indre by, kan man parkere i parkeringsanlægget under Israels Plads. Det er muligt, at Københavns Kommune køber pladser andre steder i Indre By. Københavns Kommune har en fordelagtig aftale vedrørende parkeringshuset under Israels Plads.

Kommentar fra Lise Brinck, beboer, forperson for Grønnegade Beboerforening, medlem af Indre By Lokaludvalg: I Ny Adelgade er der ikke placeret mange nye cykelparkeringspladser, hvilket er påfaldende. Der ligger ni restauranter i gaden.
Svar fra Rasmus Burvad: Send meget gerne denne observation som kommentar!

Beboer: Hvad er forholdene for de små erhvervsdrivende i Middelalderbyen i forhold til på- og aflæsning af varer?
Svar fra Rasmus Burvad: På- og aflæsning bliver nemmere, fordi det bliver tilladt flere steder. Erhvervsparkeringspladser bliver jævnt fordelt i hele Middelalderbyen.

Kommentar fra Mads Aarup, beboer, Stræderne og Strøgets Beboerforening, medlem af Indre By Lokaludvalg: På blandede gader er reglerne klare: Alle færdes på de gåendes præmisser. Men reglerne skal udbredes, da mange ikke kender dem. Teknik- og Miljøforvaltningen har et bilcentrisk sprog for arbejdet med trafikken; i stedet for at tale om at det tillades for cyklister at køre mod ensretningen, kan man fx sige at cyklisterne må køre i begge retninger på en gade, og bilisterne må køre en retning.
Beboer med respons til Mads Aarups kommentar om gågader: Cyklisterne forstår ikke reglerne. Personligt er jeg tryg ved at færdes som gående i Strædet, men ikke på Nørreport. Det kunne være interessant at undersøge, hvorfor cyklister kører forskelligt på forskellige gader.
Respons fra Hans-Henrik T. Ohlsen, Københavns Delebiler, medlem af Indre By Lokaludvalg: Jeg mener ikke, at det er trygt at færdes som gående i Strædet.

Spørgsmål fra Sally Mountfield, beboer, Nørre Kvarters beboerforening, medlem af Indre By Lokaludvalg: Vil I ændre på planen, når den er implementeret, hvis det ikke virker efter hensigten? Kan vi søge penge til dette på forhånd?
Svar fra Rasmus Burvad: Det er der umiddelbart ikke økonomisk råderum til. Når planen er implementeret, skal den evalueres og politisk behandles. Dette vil indbefatte borgerinddragelse.

Spørgsmål fra beboer: Er det muligt at sætte hastigheden ned til 20 km/t i Middelalderbyen? Bliver på- og aflæsning tilladt alle steder, hvor der nedlægges parkeringspladser?
Svar fra Rasmus Burvad: Middelalderbyen bliver 30 km/t zone i 2024-5 med undtagelse af få gader, hvor der må køres 40 km/t. dette sker som en del af projektet [København Ned i Fart | Københavns Kommunes hjemmeside (kk.dk)](), der er under udrulning.
Umiddelbart bliver på- og aflæsning tilladt alle steder, hvor der nedlægges parkeringspladser. Visse steder vil der dog være standsningsforbud.

Ad. 7: Mødet slutter
Bent Lohmann takkede de fremmødte for deres deltagelse og erklærede borgermødet for afsluttet.

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold
Teknik- og Miljøforvaltningen

Teknik- og Miljøforvaltningens bemærkninger til Indre By Lokaludvalg

Bemærkninger til høringssvar om Middelalderbyen

24-01-2024

Sagsnummer i F2
2023 - 13530

Dokumentnummer i F2
99752

Sagsnummer i eDoc
2023-0343639

Sagsbehandler
Anne Selsøe Sørensen

Indre By Lokaludvalg har den 15. januar 2024 sendt et høringssvar til forvaltningen vedr. cykel- og bilparkering i Middelalderbyen. Lokaludvalget takker forvaltningen for den løbende inddragelse ifm. udarbejdelsen af projektforslaget.

Som bilag har lokaludvalget vedlagt det interne høringssvar, udvalget afgav 27. september 2023 til en tidlig version af projektforslaget og oplyser, at høringssvaret af 15. januar bygger videre på dette. Forvaltningens bemærkninger til det interne høringssvar er ikke gengivet i dette bilag. De blev sendt til udvalget den 2. november 2023. Endelig har lokaludvalget vedlagt et referat af deres borgermøde 30. november 2023, hvor forvaltningen deltog.

Kommentarer fra lokaludvalget til processen vedr. projektforslaget:

- "Projektets omfang og følgende påvirkning af hverdagslivet i Indre By berettiger, at alle, der berøres af projektet, må kunne gives muligheden for at komme til orde. Det er lokaludvalgets opfattelse, at formidlingen af høringsmaterialet ikke muliggør dette. Beskaffenheden af kortet, som borgerne skulle forholde sig til, gør det meget svært at overskue projektet. For mindre digitalt vante personer er kortet med stor sandsynlighed umuligt at navigere i."

  Forvaltningens bemærkninger

  Forvaltningen medgiver, at det udsendte kortmateriale ikke tager hensyn til personer, der ikke er digitalt vante. Forvaltningen har med kortløsningen vægtet at give et samlet overblik over de kommende forandringer i hele bydelen samtidig med, at det skulle være muligt at se detaljer for egen adresse. Det har ikke været muligt at finde et brugbart alternativ til en digital løsning på dette.

  Forvaltningen stillede sig til rådighed med tegningsmaterialet og fem embedsmænd ved Indre Bys borgermøde 30. november 2023 med henblik på også at svare på spørgsmål fra borgere, der ikke er digitalt vante. Forvaltningen stiller sig fortsat til rådighed for at gå i dialog med borgere, som ikke er digitalt vante om de kommende forandringer – også gerne telefonisk.

  Forvaltningen har ikke modtaget nogen henvendelser fra borgere, der understøtter lokaludvalgets indvending.

- "En høringsperiode for projektforslaget på 14 hverdage (13. december 2023 – 7. januar 2024) over en juleferieperiode er efter

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold
Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

lokaludvalgets skøn ikke god skik. Høringsperioden burde have været længere; igen med det sigte at give alle, der måtte have lyst, mulighed for at kommentere på projektforslaget."

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen holdt møde med lokaludvalgets formandskab 14. august med henblik på bl.a. at planlægge borgerdialogen. Her blev en høringsperiode på 2-3 uger aftalt med formandskabet. En uventet lang sagsbehandlingstid hos eksterne myndigheder har forsinket processen fra oktober til december, men høringsperiodens længde afviger ikke fra det aftalte.

I forbindelse med udsendelse af spørgeskemaer er det forvaltningens erfaring, at de respondenter, der ønsker at svare, ofte gør det inden for kort tid.

Borgere, der stadig ønsker at kommentere placeringen af cykelstativer eller bilparkering, kan fortsat afgive kommentarer på mail, hvorefter forvaltningen tager stilling til, om de giver anledning til omplacering af pladser, jf. indstillingens løsningsafsnit.

- "Lokaludvalget mener, at Teknik- og Miljøforvaltningen i højere grad skal tydeliggøre dens rolle som ejere af projektet."

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen er usikker på, hvad der menes med denne kommentar. Forvaltningen har haft ansvaret for udarbejdelsen af Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen og har ansvaret for at implementere planens tiltag i takt med, at der afsættes midler til dem ved budgetforhandlinger.

Kommentarer fra lokaludvalget til projektforslaget:

- "Fremkommelighed skal være overordnet i implementeringen af projektforslaget. Derfor skal projektforslaget tage højde for placeringer af eksisterende udeserveringer."

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen er opmærksomme på fremkommelighed. Forvaltningen tager stilling til bredden på fortove lokation for lokation og varierer typen af stativ på kørebanen efter dette. Det betyder, at vinklen på stativet f.eks. varieres i forhold til, hvor der i dag er givet tilladelse til udeservering, så det undgås, at cyklister trækker cyklen op i udeserveringen.

- "Cykelparkeringen skal laves således, at mellemrummene mellem dem ikke kan blokeres af andet, fx cykler parkeret uden for stativ – dette af hensyn til fremkommeligheden."

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen er opmærksomme på dette og placerer så vidt muligt cykelstativerne efter dette princip. Cykler parkeret uden for stativ kan ikke undgås, men der kan iværksættes tiltag til at imødekomme dette, jf. det indstillingens politiske handlerum.

- "Det er en udfordring i forhold til indretning af byrummene i Middelalderbyen, at de og brugen af dem skifter karakter fra dag til nat. Dette skal projektforslaget tage højde for."

  Forvaltningens bemærkninger

  Forvaltningen anerkender, at temaet vedr. nattelivet har været et tilbagevendende tema gennem hele processen omkring Byrums- og Trafikplanens tilblivelse. Indsatser vedr. natteliv ligger dog uden for projektforslagets mandat. Forvaltningen anbefaler ikke, at områdets byrum indrettes med det formål at gøre det mindre attraktivt at færdes og tage ophold. Sådanne løsninger vil få negative konsekvenser for områdets brugere i dagtimerne.

- "Muligheder for ophold i gader, der er plaget af natteliv, skal ikke fremmes, før der er fundet en løsning på problemet med nattelivsgenerne. Dette skal projektforslaget ligeledes tage højde for."

  Forvaltningens bemærkninger

  Projektet tilføjer ikke bænke eller lignende inventar, som tilskynder til ophold i gaderne. Det ligger uden for projektforslagets mandat at iværksætte tiltag, som adresserer nattelivsproblematikker.

- "Det er lokaludvalgets overbevisning, at cyklister parkerer tættest muligt på deres destination. Projektforslaget skal tage højde for dette og undersøge cyklisters parkeringsadfærd til bunds, før cykelparkeringspladser (om)placeres bare en smule væk fra cyklisternes destination. Som reference kan fx cykelparkeringen ved Nørrebro Station undersøges."

  Forvaltningens bemærkninger

  Ved at tilføje 1.000 nye cykelstativer og fordele dem mere jævnt i gaderne vil der blive flere muligheder for, at cyklister kan parkere tættere på deres destinationer i Middelalderbyen. Det er ikke forvaltningens opfattelse, at cyklister, der parkerer på f.eks. Vandkunsten og Nikolaj Plads (pladser hvorfra der fjernes cykelparkering) nødvendigvis har selve pladserne som deres destination, men at de i stedet parkerer her, da det er her cykelstativerne findes, hvorefter de fx bevæger sig mod gågaderne. Implementeringen af projektet skal evalueres i 2025. Her vil cykelparkeringens effekt blive undersøgt. Forvaltningen bemærker, at cykelparkering ved stationer er et særskilt tema.

- "Lokaludvalget beder om at få tilsendt en illustration af de ladcykelstativer, som påtænkes stillet op."

  Forvaltningens bemærkninger

  Forvaltningen har fremsendt illustrationen.

- "I forhold til behov for mere cykelparkering i Middelalderbyen skal forvaltningen huske, at den i 2014 har foretaget en registrering af cykelparkering i København, der viste, at belægningsprocenten for cykelparkering i Indre By var 150. Den er formentlig højere nu."

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen er bekendt med behovet for cykelparkering. Der er som en del af Budget 2024 afsat 0,3 mio. kr. i anlæg til at afdække muligheden for at øge cykelparkeringskapaciteten i Middelalderbyen ved at åbne private bilparkeringsanlæg for cykelparkering og dermed aflaste de omkringliggende gader. Afdækningen foretages i dialog med ejerne af parkeringsanlæggene og andre interessenter i området, og undersøger også adgangsforhold for cykler til parkeringskældrene fra offentligt vejareal.

Forvaltningen anbefaler ikke, at der placeres flere stativer i gaderne, da det vil få konsekvenser for andre behov, herunder fremkommeligheden for fodgængere.

Forvaltningen vil løbende følge op på cykelparkering, herunder som en del af evalueringen af anlægsprojektet i 2025. I kommende flagskibsprojekter vil der også være opmærksomhed på, hvordan udfordringer med cykelparkering løses.

- "Foruden cykeloprydning forud for implementeringen af projektet, skal der også foretages cykeloprydning i perioden, hvor projektet implementeres."

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen er enig i, at der er behov for oprydning af efterladte cykler i Middelalderbyen. Derfor vil der i løbet af 2. kvartal 2024 blive foretaget en cykeloprydning i Middelalderbyen. I forbindelse med anlægsperioden skal ca. 500 eksisterende cykelstativpladser flyttes, hvor der ligeledes vil blive ryddet op i efterladte cykler i stativerne. Der bliver desuden løbende foretaget cykeloprydninger i hele kommunen.

- "Der skal etableres parkeringspladser med ladestander i kanten af Middelalderbyen, som er forbeholdt beboere i Middelalderbyen til parkering af elbiler."

Forvaltningens bemærkninger

Når den endelige placering af p-pladser i Middelalderbyen i løbet af 2024 ligger helt fast, vil forvaltningen tage stilling til, hvilken del af Middelalderbyen, der evt. kan udbydes til, at private ladeleverandører kan levere el-ladestandere. Det kan ikke garanteres, at der kan findes plads til elbilspladser med el-ladestandere i Middelalderbyen, da flere af vejene har begrænset med plads og ofte meget smalle fortove.

Der er stadig mange ladestandere til rådighed inden for beboerlicenszone Indre By, som også kan benyttes af beboerne i Middelalderbyen. Der er opsat 179 ladestandere i beboerlicenszonen (dvs. 358 elbilspladser). I det igangværende udbud med ladestandere har forvaltningen udbudt muligheden for at opsætte 39 ladestandere (det vil sige 78 elbilspladser) i beboerlicenszonen IB. Ingen af disse ladestandere skal dog etableres i Middelalderbyen.

- "Der skal etableres parkeringspladser med ladestander i kanten af Middelalderbyen til delebiler. "

Forvaltningens bemærkninger

Det er det delebilsoperatørerne selv, der byder ind på, hvor de ønsker at opsætte delebiler, og vi kan som kommune ikke bestemme, hvor der sættes delebiler med fast stamplads op. Der udbydes 225 pladser om året i 2024 og 2025. Forvaltningen er i dialog med operatørerne om deres interesse for at sætte flere delebiler op i Indre by, herunder Middelalderbyen.

Hvad angår ladeinfrastruktur på pladserne, er det operatørerne selv, der skal etablere og finansiere ladeinfrastrukturen. Dette er en stor udfordring. Det indgår i dialogen med operatørerne, om nye løsninger til opladning af delebiler med fast stamplads er mulige.

- "Der skal være parkeringspladser i Middelalderbyen til delebiler, hvilket der kan blive plads til ved at reducere antallet af taxaholdepladser. Forslaget begrundes med, at delebiler medvirker til den grønne omstilling og med at man som medlem af en delebilforening skal være garanteret en delebil. "

Forvaltningens bemærkninger

Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen omfatter ikke en sådan prioritering, og det ligger ikke inden for projektforslagets mandat at ændre på antallet af taxipladser.

- "Parkeringspladser i Indre By uden for Middelalderbyen skal prioriteres til beboerparkering. Forslaget begrundes med, at en nedlæggelse af 600 parkeringspladser i Middelalderbyen alt andet lige vil øge belægningsprocenten på parkeringspladserne i resten af Indre By, hvilket er til ugunst for bydelens beboere. "

Forvaltningens bemærkninger

Politiske beslutninger om erstatningspladser til beboere er gengivet i bilag 8. Forvaltningen kan ikke inden for projektets mandat tilvejebringe yderligere p-pladser til beboerparkering. Beslutninger herom henvises til kommende budgetforhandlinger.

- "Det undrer lokaludvalget, at bylivsgadeprojektet i Hovedvagtsgade ikke er medtænkt i projektforslaget. Lokaludvalget beder Teknik- og Miljøudvalget redegøre for planlagte projekter i Middelalderbyen samt disses indbyrdes afhængigheder og snitflader."

Forvaltningens bemærkninger

I Budget 2024 er afsat midler til en foranalyse for en bylivsgade på Hovedvagtsgade. Foranalysen skal undersøge, hvordan gaden tilgodeser gående og cyklister samt får flere opholdsmuligheder og grønne elementer. Foranalysens løsningsscenarier afhænger af det igangværende anlægsprojekt ifm. implementering af Byrums- og Trafikplanen, som foranalysen skal koordinere med. I henhold til Byrums- og Trafikplanen skal al almindelig bilparkering nedlægges i Hovedvagtsgade, mens eksisterende besøgspladser skal bevares. Derudover er gaden udpeget til etablering af mere cykelparkering samt tilladelse til cykling mod ensretningen.

Foranalysens resultater skal forelægges Teknik- og Miljøudvalget i 2. kvartal af 2025 forud for forhandlingerne om Budget 2026. Det vil sige, at der tidligst vil ske fysiske forandringer i Hovedvagtsgade som bylivsgade i 2027, og det er en forudsætning, at der afsættes midler til projektet i Budget 2026.

Implementering af Byrums- og Trafikplanens første del i form af det aktuelle anlægsprojekt forventes etableret i sommeren 2024 og skal senest ibrugtages i oktober 2026, hvorfor det vil blive etableret iht. den politiske beslutning. Hvis foranalysen finder frem til andre løsningsscenarier for Hovedvagtsgade, kan det politisk besluttes at ændre gadens udformning og indretning. Det nuværende projekt er ikke til hinder for dette, og udgifterne forbundet med etablering af skilte, afmærkning og cykelstativer er forholdsvis begrænset ift. en senere ændring af gaden.

- "Lokaludvalget sender indenfor kort tid et brev til Teknik- og Miljø-udvalget om Hovedvagtsgade."

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen ser frem til at modtage og besvare brevet.

2. Opsummering og bemærkninger til

- Kommentarer fra borgerne
- Høringssvar fra følgegruppen

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold
Teknik- og Miljøforvaltningen

Kommentarer fra borgerne til projektforslaget for Middelalderbyen

17-01-2024

Sagsnummer i F2
2023 - 13530

Dokumentnummer i F2
99752

Sagsnummer i eDoc
2023-0343639

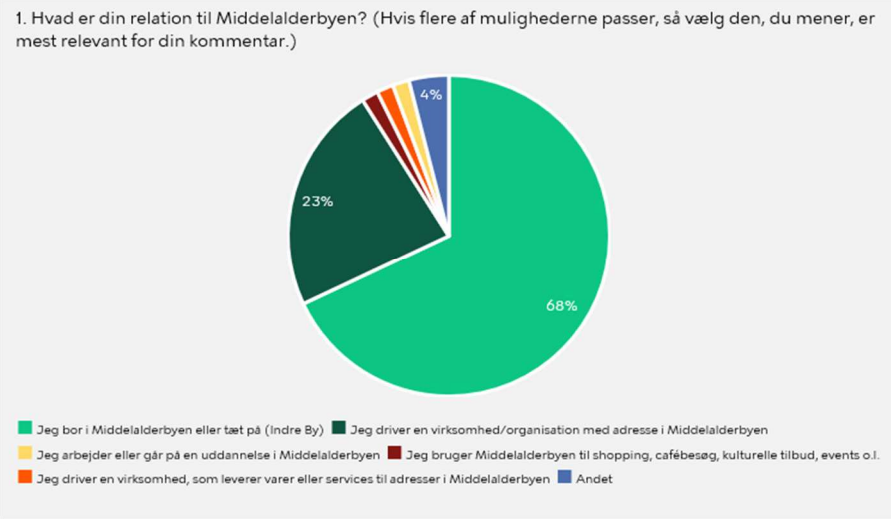
Sagsbehandler
Anne Selsøe Sørensen

Opsummering på input og forvaltningens bemærkninger

I e-boks orienterede forvaltningen 22.000 adressater i Middelalderbyen om projektforslaget den 14. december 2023. Beboere, erhvervsdrivende og brugere af Middelalderbyen kunne frem til den 7. januar afgive eventuelle kommentarer til forslaget i en online-formular. Kommentarerne er gengivet i deres helhed bagest i høringsbilaget.

Hvem har afgivet kommentarer til forslaget?

113 respondenter gav deres mening til kende i formularen. I figuren fremgår det, at 77 (68 %) af respondenterne er beboere, mens 26 (23 %) ejer eller driver en virksomhed i Middelalderbyen. De resterende 10 respondenter fordeler sig i de andre kategorier, som fremgår nedenfor.



Kommentarer til bilparkering og forvaltningens bemærkninger

Der er afgivet 60 kommentarer om bilparkering. Kommentarerne udtrykker utilfredshed med, at projektforslaget ikke sikrer tilstrækkelige parkeringsmuligheder for beboere. Derudover udtrykker de, at

1. p-pladserne til beboere i p-huset under Israels Plads ofte opleves som fuld belagt.
2. der bør være større geografisk spredning på reserverede p-pladser til beboere og udvidede tidsintervaller for parkering i gaderne
3. der bør være mere parkering til håndværkere, der skal udføre opgaver for beboere
4. der bør være flere elbilpladser

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold
Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

5. at 3 minutter ikke er tid nok til at standse for at læsse varer og passagerer af og på
6. at nogle typer p-pladser bør omplaceres

Forvaltningens bemærkninger

1. *og 2. Politiske beslutninger om erstatningspladser til beboere er gengivet i bilag 8. Forvaltningen kan ikke inden for projektets mandat tilvejebringe yderligere p-pladser til beboerparkering. Beslutninger herom henvises til kommende budgetforhandlinger.*

3. *Forvaltningen medgiver, at det kan blive sværere for håndværkere at finde parkering. Der etableres dog 10 % flere erhvervspladser i området, og mulighederne for at af- og pålæsse vil blive flere, da biler kommer til at optage mindre plads langs kantstenen.*

4. *Når den endelige placering af p-pladser i Middelalderbyen i løbet af 2024 ligger helt fast, vil forvaltningen tage stilling til, hvilken del af Middelalderbyen, der evt. kan udbydes til, at private ladeleverandører kan levere el-ladestandere. Det kan ikke garanteres, at der kan findes plads til elbilspladser med el-ladestandere i Middelalderbyen, da flere af vejene har begrænset med plads og ofte meget smalle fortove.*

   Der er stadig mange ladestandere til rådighed inden for beboerlicenszone Indre By, som også kan benyttes af beboerne i Middelalderbyen. Der er opsat 179 ladestandere i beboerlicenszonen (dvs. 358 elbilspladser). I det igangværende udbud med ladestandere har forvaltningen udbudt muligheden for at opsætte 39 ladestandere (det vil sige 78 elbilspladser) i beboerlicenszonen IB. Ingen af disse ladestandere skal dog etableres i Middelalderbyen.

5. *De generelle standsningsregler gør sig gældende for Middelalderbyen. For at der skal være tale om standsning og ikke parkering, skal der være aktivitet i gang ved køretøjet (ind- og udstigning, af- og pålæsning). Det kan i visse tilfælde tage mere end 3 minutter, men chaufføren skal til enhver tid være klar til at køre væk. Standsningen må ikke være til fare eller ulempe for den øvrige færdsel.*

   Nogle steder er der skiltet med et lokalt standsningsforbud. Her må man ikke standse for at læsse af og på. Det samme gælder steder, hvor det er ulovligt ifølge Færdselsloven, fx nær ved vejkryds.

6. *Forvaltningen tager stilling til, om der skal justeres på nogle placeringer bilparkering ud fra de principper, som er beskrevet i indstillingens løsningsafsnit.*

Kommentarer til cykelparkering

Der er afgivet 49 kommentarer om cykelparkering. De peger på

1. At de planlagte cykelstativer er for få ift. det reelle behov
2. At det store antal tilfældigt henstillede cykler er til gene for beboere og erhvervsdrivende og påvirker trafiksikkerheden negativt
3. At ubrugte cykler optager unødigt meget plads i gaderne
4. At der ønskes mere cykelparkering i Ny Adelgade, og at det prioriteres over udeservering af hensyn til fremkommelighed og gener fra nattelivet.
5. En række ønsker til omplacering af planlagte cykelstativer af hensyn til lokale forhold i gaderne.

Forvaltningens bemærkninger

1. *Forvaltningen er bekendt med det store behov for cykelparkering. Der er som en del af Budget 2024 afsat 0,3 mio. kr. i anlæg til at afdække muligheden for at øge cykelparkeringskapaciteten i Middelalderbyen ved at åbne private bilparkeringsanlæg for cykelparkering og dermed aflaste de omkringliggende gader. Afdækningen foretages i dialog med ejerne af parkeringsanlæggene og andre interessenter i området, og undersøger også adgangsforhold for cykler til parkeringskældrene fra offentligt vejareal.*

   Forvaltningen anbefaler ikke, at der placeres flere stativer i gaderne, da det vil få konsekvenser for andre behov, herunder fremkommeligheden for fodgængere.

   Forvaltningen vil løbende følge op på cykelparkering, herunder son en del af evalueringen af anlægsprojektet i 2025. I kommende flagskibsprojekter vil der også være opmærksomhed på, hvordan udfordringer med cykelparkering løses.

2. *Forvaltningen er opmærksomme på problematikken. Jf. det politiske handlerum i indstillingen kan der, hvis der afsættes midler ved kommende budgetforhandlinger, igangsættes en forsøgsordning med cykelparkeringsforbud og håndhævelse udvalgte steder i Middelalderbyen. Denne ordning skal bidrage til løse udfordringerne med tilfældigt placerede cykler.*
3. *I forbindelse med anlægsprojektet gennemføres en cykelopryd-ning mhp. at fjerne de mange ubrugte cykler i området.*
4. *Der vil blive placeret mere cykelparkering i Ny Adelgade.*
5. *Forvaltningen tager stilling til, om der skal justeres på nogle placeringer bilparkering ud fra de principper, som er beskrevet i indstillingens løsningsafsnit.*

Andre kommentarer

Der er kommet 21 kommentarer til andre temaer. Kommentarerne er alsidige. Kommentarer, der påpeger følgende, går særligt igen:

1. at den frigjorte plads som følge af nedlæggelse af parkering ikke skal medføre mere udeservering og støjende natteliv.
2. at der er behov for flere skraldespande og bedre muligheder for affaldssortering.

Forvaltningens bemærkninger

1. *I forvaltningens nuværende praksis er et ikke muligt at få tilladelse til udeservering på kørebanen/parkeringspladser. Selvom parkeringspladserne nedlægges i Middelalderbyen er arealet stadig kørebane, og forvaltningen vil derfor fortsat have praksis for ikke at tillade udeservering på disse arealer. Hvis denne praksis skal ændres, vil det kræve en politisk beslutning herom. Det ligger uden for projektforslagets mandat at iværksætte tiltag, som adresserer nattelivsproblematikker.*
2. *Opsætning af skraldespande ligger uden for projektforslagets mandat. Affaldssorteringspunkter i Middelalderbyen forventes opsat i 2024-2025.*

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold
Teknik- og Miljøforvaltningen

Bemærkninger til følgegruppen for Middelalderbyen

Opsummering på høringssvar fra følgegruppen og Teknik- og Miljøforvaltningens bemærkninger

09-01-2024

Sagsnummer i F2
2023 - 13530

Dokumentnummer i F2
99752

Sagsnummer i eDoc
2023-0343639

Sagsbehandler
Anne Selsøe Sørensen

Følgegruppen blev nedsat i forbindelse med udarbejdelsen af Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen og består af disse medlemmer:

- Danmarks Restauranter og Caféer
- Dansk Cyklistforbund
- Dansk Erhverv
- Dansk Fodgængerforbund
- Dansk Persontransport
- DI Transport
- FDM
- Handicaprådet i Københavns Kommune
- HORESTA
- Håndværkerforeningen København
- Indre By Lokaludvalg
- KCC - KBH K Commerce and Culture
- Københavns Beboernetværk
- Kbh's Kulturkvarter
- Københavns Ældreråd
- Rådet for bæredygtig trafik
- Wonderful Copenhagen
- Ungeråd KBH

Opsummering på høringssvar og forvaltningens bemærkninger hertil:

Danske Restauranter og Caféer (DRC)

DRC ser positivt på, at man i Middelalderbyen ønsker at skabe mere plads til at gå og cykle, til lokalt byliv samt til ophold. DRC foreslår, at muligheden for at anvende nedlagte p-pladser til at skabe mere byliv og ophold genindføres ved at tillade udeservering på disse. DRC ønsker, at der allerede nu, også før behandlingen af flagskibsprojekterne, bliver taget politisk stilling til, hvorvidt det skal være muligt at ansøge om tilladelse til udeservering på de nedlagte p-pladser.

Forvaltningens bemærkninger

Projektforslaget hindrer ikke, at der fremadrettet kan tillades udeservering på de nedlagte p-pladser, men det vil kræve en politisk beslutning at ændre forvaltningens nuværende praksis, da der i dag ikke tillades udeservering på vejbanen. DRC's forslag kan tages op i Teknik- og Miljøudvalget, hvis der er politisk ønske om det.

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold
Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Rammerne for at give tilladelse vil bl.a. være begrænset af trafiksikkerhed, lovgivning mv.

Copenhagen Commerce and Culture (KCC)

a) KCC ønsker, at Hovedvagtsgade friholdes for cykelparkering, indtil foranalysen til bylivsgaden i Hovedvagtsgade er afsluttet. KCC er bekymret for, at den planlagte cykelparkering kolliderer med en eventuel beredskabsindsats i gaden ved hoteludgangene. KCC foreslår en anden løsning med færre cykelstativer for at sikre evakueringsmuligheder.

b) KCC efterspørger en løsning på, at mange cykler parkeres uden for stativ ved nedgangen til Metroen på Kgs. Nytorv. KCC påpeger, at cyklerne spærrer for fodgængere og redningskøretøjer og er til gene for de forretningsdrivende.

Forvaltningens bemærkninger

a) *I Budget 2024 er afsat midler til en foranalyse for en bylivsgade på Hovedvagtsgade. Foranalysen skal undersøge, hvordan gaden tilgodeser gående og cyklister samt får flere opholdsmuligheder og grønne elementer. Foranalysens løsningsscenarier afhænger af det igangværende anlægsprojekt ifm. implementering af Byrums- og Trafikplanen, som foranalysen skal koordinere med. I henhold til Byrums- og Trafikplanen skal al almindelig bilparkering nedlægges i Hovedvagtsgade, mens eksisterende besøgspladser skal bevares. Derudover er gaden udpeget til etablering af mere cykelparkering samt tilladelse til cykling mod ensretningen.*

   Foranalysens resultater skal forelægges Teknik- og Miljøudvalget i 2. kvartal af 2025 forud for forhandlingerne om Budget 2026. Det vil sige, at der tidligst vil ske fysiske forandringer i Hovedvagtsgade som bylivsgade i 2027, og det er en forudsætning, at der afsættes midler til projektet i Budget 2026.

   Implementering af Byrums- og Trafikplanens første del (det aktuelle anlægsprojekt) forventes etableret i sommeren 2024 og skal senest ibrugtages i oktober 2026, hvorfor det vil blive etableret iht. den politiske beslutning. Hvis foranalysen finder frem til andre løsningsscenarier for Hovedvagtsgade, kan det politisk besluttes at ændre gadens udformning og indretning. Det nuværende projekt er ikke til hinder for dette, og udgifterne forbundet med etablering af skilte, afmærkning og cykelstativer er forholdsvis begrænset ift. en senere ændring af gaden.

   KCC's forslag til en anden løsning går på at ændre placeringen af cykelstativer og besøgspladser ved at de "bytter" plads. Forslaget imødekommes, da det er med til at sikre en forbedret mulighed for evakuering og beredskabsindsats i gaden.

   Løsningen stiller derudover forslag om nedlæggelse af eksisterende cykelstativer mod Ny Østergade og at fjerne det projekterede cykelstativ tættest derpå. Det eksisterende cykelstativ fastholdes, da forvaltningen ikke ser den nødvendige argumentation for, at stativet skal fjernes. Det skal hertil påpeges, at projektet skal øge cykelparkering i Hovedvagtsgade. Det projekterede stativ udgår, da der i ombytningen af de førnævnte besøgspladser og cykelstativer, vil blive dannet en barriere for fodgængere, hvis det fastholdes.

b) *I henhold til færdselslovens § 92e kan vejmyndigheden oprette en tidsbegrænset og geografisk afgrænset forsøgsordning med håndhævelse af et cykelparkeringsforbud. Det er en forudsætning, at Vejdirektoratet godkender forsøgsordningen, herunder skiltningen i projektperioden. En sådan forsøgsordning kræver en særskilt bevilling.*

I indstillingens politiske handlerum er en sådan forsøgsordning med cykelparkeringsforbud udvalgte steder i Middelalderbyen beskrevet. Denne ordning omfatter dog ikke Kgs. Nytorv ved nedgangen til Metroen, da pladsen ligger uden for Middelalderbyens afgrænsning.

Hvis der er politisk ønske om at afsætte midler til ordningen ved kommende budgetforhandlinger, kan pladsen ved nedgangen til Metroen på Kgs. Nytorv evt. indgå. Det kan ikke udelukkes, at de anlægsomkostningerne i så fald vil overstige de 1,2 mio. kr., som er anslået i det politiske handlerum.

Dansk Fodgængerforbund

a) Dansk Fodgængerforbund påpeger, at nogle cykelstativer i dag står tomme med henvisning til observationer foretaget 4. og 5. januar 2024, hvor gaderne var præget af snevejr. Dansk Fodgængerforbund påpeger derfor, at der ikke er behov for flere cykelstativer i Middelalderbyen.

b) Desuden påpeger Dansk Fodgængerforbund, at de planlagte cykelstativer ikke sikrer, at cyklisterne parkerer hensynsfuldt i dem.

Forvaltningens bemærkninger

a) *Forvaltningen deler ikke vurderingen af, at der ikke behov for flere cykelstativer i Middelalderbyen. Kortlægningen i forbindelse med udarbejdelsen af Byrums- og Trafikplanen viste, at de offentligt tilgængelige cykelstativer ofte er overfyldte, og at der i vidt omfang parkeres cykler uden for stativ. Dette stemmer overens med de kommentarer, der er indkommet fra borgerne i forvaltningens onlineformular i forbindelse med høringen om projektforslaget. Forvaltningen vurderer ikke, at Fodgængerforbundets observationer af cykelparkering foretaget snevejr i den første uge af januar, hvor mange stadig holder juleferie, kan vurderes at være repræsentative for de generelle forhold vedr. cykelparkering i Middelalderbyen.*

b) *Forvaltningen har med Byrums- og trafikplanen lagt op til, at cykelparkering frem over skal fordeles i gaderne, så cyklister har flere valgmuligheder og i mange tilfælde kan parkere tættere på deres destination end i dag. Cykelparkeringen skal fremover fungere som "kantstensparkering" – på samme måde, som vi kender det fra områdets bilparkering i dag. Til gengæld må mange bilister så parkere lidt længere væk og fortsætte til fods. Som beskrevet i det politiske handlerum kan der, hvis der afsættes midler ved kommende budgetforhandlinger, igangsættes en forsøgsordning med cykelparkeringsforbud og håndhævelse udvalgte steder i Middelalderbyen. Denne ordning skal bidrage til løse udfordringerne med tilfældigt placerede cykler.*

3. Høringssvar og borgerkommentarer i fuld længde

Anne Selsøe Sørensen

Fra: Michael Gatten <michael.gatten@kcc.dk>
Sendt: 9. januar 2024 09:54
Til: TMFKP Parkering-middelalderbyen
Cc: Rasmus Burvad; Anne Selsøe Sørensen; Maria Helledi
Emne: Vedr.: KCC Høringssvar - Placering af cykelparkering mv., jf. Byrums- & Trafikplanen - Følgegruppemøde om Middelalderbyen.
Vedhæftede filer: 2024.01.08 Rev. udgave for Hovedvagtsgade - Byrums- & Trafikplan.pdf

Kære TMF
Kære Rasmus, Anne og Maria

Tusind tak for muligheden for at kommentere, fremkomme med revideringsforslag og indgå i konstruktiv dialog om implementeringen af Byrums- & Trafikplanen i Middelalderbyen.

Som nævnt tidligere, og senest også nævnt på mødet i går, så vil vi fra KCCs side meget gerne være i fortsat tæt dialog, så vi på alle måder også sikrer en så optimal proces som muligt, også for de forretningsdrivende og erhvervslivet som helhed. Så inddrag os endelig alt hvad I måtte ønske – vi bidrager altid gerne.

Med disse ord fremsendes her KCC's kommentarer til høring (*jf. TMF-mail af 14 DEC 2023 til følgegruppe for Middelalderbyen*) ift. lokale placeringer af cykelstativer mv. i forbindelse med den forestående implementering af Byrums- & Trafikplan for Middelalderbyen.

1. Hovedvagtsgade

A. Kollision med bylivsgadeprojekt for Hovedvagtsgade (jf. KK Budgetaftale '24).
Helt generelt vil det – igen med skelen til bylivsgadeprojekt for Hovedvagtsgade – være optimalt, at Hovedvagtsgade i første omgang friholdes for cykelparkering, førend foranalyse for nyt bylivsgadeprojekt i Hovedvagtsgade er afsluttet, jf. KK Budgetaftale '24, således at der ikke først bruges midler og ressourcer på at udføre indholdet i Byrums- & Trafikplanen for Hovedvagtsgade for derefter at udføre det forhåbentlig forestående bylivsgadeprojekt i Hovedvagtsgade.

B. Revideret udgave af Byrums- og Trafikplan for Hovedvagtsgade (se vedhæftede, side 2)
På side 2 har vi forsøgt at skitsere en revideret / alternativ løsning for Hovedvagtsgade ift. Byrums- & Trafikplanen - som bl.a. drøftet også på vores seneste møde g.d. - såfremt man fra forvaltning og/eller politisk niveau vil fastholde at implementere dele af Byrums- & Trafikplanen i Hovedvagtsgade for derefter at implementere Bylivsgadeprojektet efterfølgende.

I vedhæftede dokument fremgår på side 1 den nuværende løsning for Hovedvagtsgade, jf. Byrums- & Trafikplanen. Som bekendt er det en løsning, der skaber flere stærkt bekymrende udfordringer, og deraf i særlig grad kolliderer med en eventuel beredskabsindsats i gaden langs hotelfacade og ved hotel-udgange v. henholdsvis Dronningeporten og v. Balthazar.

Med det nuværende forslag vil der være meget stor risiko for, at man ved hastende udgang/evakuering af flere hundrede mennesker fra henholdsvis hotelværelser, konferencefaciliteter og wellness-område vil blive udsluset direkte ud i en smal "jern/stål-mur" mellem mur/facade og de nuværende planer for parkerede biler og cykelstativer/cykler. Det vil simpelthen med den nuværende løsningsmodel ikke være muligt at "slippe væk" ved et stort tryk fra menneskemængde, hvorfor den nuværende løsning selvsagt vil være stærkt uhensigtsmæssig og stærk frarådelig for alle, herunder for kommunen/myndigheder.

På side 2 i det vedhæftede dokument har vi derfor skitseret en revideret løsning for Byrums- &

Trafikplanens implementering i Hovedvagtsgade, hvor der sikres evakueringsmuligheder/flugtvejsmuligheder ud på Hovedvagtsgade og ligeledes i hver af gadeenderne, hvor det anbefales af "stål/jern-muren" ophører tidligere langs Hovedvagtsgades vejforløb ved både hjørnerunding v. Kongens Nytorv/Hovedvagtsgade og hjørnerunding v. Ny Østergade/Hovedvagtsgade (Balthazar), samtidig med at arealet v. Dronningeporten friholdes mest muligt…:

***Rød markering**:*
Cykelstativer fjernes/etableres ikke.

***Grøn markering**:*
Uændret.

***Gul + Blå markering**:*
Der byttes rundt på placeringen af gul/bilparkering og blå/cykelparkering på både venstre side og højre side af Dronningeporten, således at der ikke er "løs cykelparkering" lige ved/omkring Dronningeporten (cykelparkering har det jo med at brede sig ud over afmærkede båse…), men i stedet "faste" bilparkeringsbåse på hhv. højre og venstre side af Dronningeporten.

Vi opfordrer derfor til, at der skabes de optimale forhold i Hovedvagtsgade med en løsning herpå, jf. den reviderede / alternative løsning (vedhæftet), og står naturligvis til fortsat rådighed herom i en tæt og konstruktiv dialog.

2. Kongens Nytorv (området omkring nedgang til Metroen v. Strøget/Østergade)

På Kongens Nytorv nr. 19-23 er mange, heraf også forretningsdrivende, meget generet af de mange cykler, der parkeres "løst" rundt om nedgangen til Metroen. Det forekommer nogle gange så slemt at fodgængere dårligt kan komme forbi eller til/fra butikkerne. Ligeledes må udrykningskøretøjer af og til fjerne "løse" cykler, når der er behov for at komme til/fra området – og ligeledes vil det være, hvis brandbiler, ambulancer o.l. skal ind i gårdene, eks. v. Kongens Nytorv nr. 21.

Vi opfordrer derfor til, at der skabes de optimale forhold med en løsning herpå i dialog med relevante parter (herunder Metroen) ifm. implementeringen af Byrums- & Trafikplanen, og står naturligvis til rådighed herom.

VI ser frem til en fortsat tæt og konstruktiv dialog, som vi også herfra endnu en gang vil kvittere for opleves i det daglige samarbejde.

Med ønsket om en fortsat god dag.

Med venlig hilsen

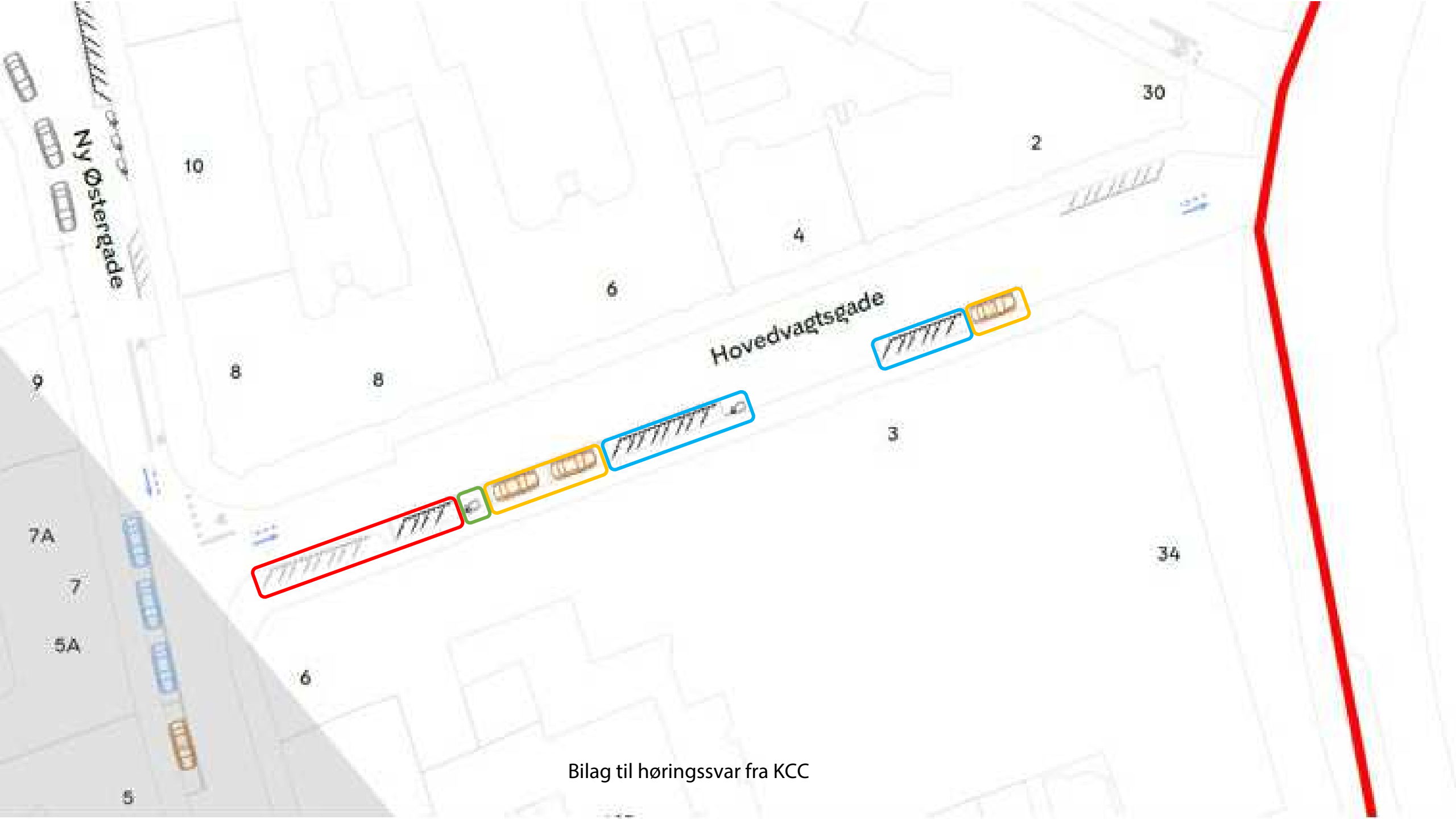
Michael Gatten
Direktør

KBH
COMMERCE
& CULTURE

Bredgade 6 | DK-1260 København K.
M: +45 31 399 288 | T: +45 36 856 606
michael.gatten@kcc.dk | www.kcc.dk



Bilag til høringssvar fra KCC



Bilag til høringssvar fra KCC

Det betyder symbolerne

Middelalderbyens afgrænsning

Almindelige bilparkeringspladser

Erhvervspladsr til biler med gule plader hverdage kl. 7-17
(øvrig tid almindelig parkering og parkering med beboerlicens)

Besøgspladser til borgere med handicapparkeringskort

Personlige handicappladser (med nummerplade)

Læssepladser til lastbiler hverdage kl. 8-12 (øvrig tid almindelig parkering)

Elbilpladser

Delebilpladser

Taxipladser

Ambassadepladser

Ensrettet for alle

Ensrettet for biler; cykler må køre i begge retninger

Cykelstativer, bevarede

Cykelstativer, nye

Cykelstativer til 1 eller 2 ladcykler, nye

Planlagte sorteringspunkter til affald

Middelalderbyen udgør en del af rød og grøn betalingszone for parkering. Se timetakster og licenstyper på kk.dk/parkering

Bilag til høringssvar fra KCC

Kommentar fra Danmarks Restauranter og Caféer til ændret parkering for biler og cykler i Middelalderbyen

Kommentar til bilparkering
I Danmarks Restauranter og Caféer (DRC) ser vi positivt på at man i Middelalderbyen ønsker at skabe mere plads til at gå og cykle, til lokalt byliv samt til ophold.

I den nuværende plan og dertilhørende tiltag, vil den øgede plads til at gå og cykle være opfyldt ved at man nedlægger 600 ud af 820 p-pladser og etablerer 1.080 nye cykelstativer. Men hvordan mere plads til det lokale byliv og ophold skal ske, er manglende både for erhvervsdrivende, for beboere, lokale og gæster.

I DRC foreslår vi at man fra politisk side, vil genindføre muligheden for at anvende nedlagte p-pladser til at skabe mere byliv og ophold ved at tillade udeservering på disse. Under Corona blev dette muligt i en begrænset periode, hvilket var til gavn og glæde for både beboere, lokale og gæster. Ved at give restauratørerne mulighed for at søge om tilladelse til at udnytte den frigjorte p-plads, vil man imødekomme ønsket om at skabe mere plads til lokalt byliv og ophold til livs.

Ifølge Megafonundersøgelsen om udeservering i København fra 2023, der fortalte konklusionerne at københavnerne er glade for byens udeserveringer, samt at 96% af alle borgere nævner 1 eller flere gode ting ved at bo i en by med udeservering. Her nævnes især den gode stemning - Næsten 7 ud af 10 borgere (69%) fremhæver 'God stemning', mens næsten lige så mange fremhæver, at det er "Rart at kunne sidde ude om sommeren" (64%).

Teknik- og miljøborgmester Line Barfod (EL), nævnte i den forbindelse *"Undersøgelsen viser, at der er en stor opbakning til udeservering blandt københavnerne. Det er en god indsigt forud for, at vi politisk skal vedtage nye rammer for udeservering. Der skal være plads i byen til, at københavnerne kan hygge sig med et måltid, en kop kaffe ellert en øl på en udeservering.(…)"*

Med det i mente er det essentielt at der allerede nu, også før behandlingen af flagskibsprojekterne, bliver taget politisk stilling til, hvorvidt det skal være muligt at ansøge om tilladelse til udeservering på de nedlagte p-pladser.

Det er bevist at udeservering er med til at skabe den gode stemning, at det hører sig til en storby, og at restauratørerne er med til at skabe rammerne for ophold og byliv. Mere plads generelt, er ikke nødvendigvis ensbetydende med lysten til at opholde sig eller for byliv. Restauratørerne i Middelalderbyen kan spille en aktiv rolle, i at få gader, pladser og stræder, gjort mere attraktive for ophold og byliv. Vi vil derfor på det kraftigste anbefale at man giver tilladelse til, at nedlagte p-pladser uden funktion, kan få nyt liv, ved at udeservering bliver gjort mulig.

Kommentar til cykelparkering – frigørelse af ca. 500 cykelstativer på historiske pladser

I DRC ser vi ligeledes positivt på at 500 cykelstativer fjernes fra historiske pladser, og at der bliver gjort mere plads til byliv og ophold.

Visse steder har cykelstativerne gjort det svært, hvis ikke umuligt at have sin fulde udeservering, for de restaurationer som ligger ved de historiske pladser. Derfor er forhåbningen ligeledes at den plads som frigives, og som før har været til hindring, vil kunne bruges til udeservering på pladserne.

På den måde vil fjernelsen af de kedelige cykelstativer bidrage til liv og opblomstring ved, at pladsen nu i større grad vil give mulighed for flere borde og stole, hvis større udeserveringsområde tillades. Således ville flere turister, beboere, gæster og lokale i fællesskab kunne tage et hyggeligt ophold, have samvær og nyde dansk gastronomi når den er bedst.

Mvh

Romy Andersen, Politisk Chef
Danmarks Restauranter og Caféer

KØBENHAVN DEN 5. JANUAR 2024 KL. 11-13: HVIDE SADLER

Stig Toft Madsen

Medlem af Følgegruppen for Middelalderbyen for Dansk Fodgængerforbund

Fredag den 5. januar 2024 var en meget kold dag med få bilister og cyklister, men det var en arbejdsdag og skolerne var startet. Der var mange passagerer i metroen.

Jeg krydsede fra Nørreport Station og Israels Plads ned ad Rosenborggade, gennem Åbenrå, Vognmagergade og Gammel Mønt til Storkespringvandet, og videre ad Strøget ned til Laksegade, og derfra mod Christianshavn.

Christianshavns Torv og området ved Nørreport Station er næsten fuldstændigt viet til cyklismens fremme. På Christianshavn var stativerne tæt besat helt ind i Dronningensgade. På Nørreport Station var der flere ubesatte stativer, og der var mere hensynsløs parkering. Det værste var ved busstoppestedet Frederiksborggade-Nørre Voldgade, hvor parkerede og væltede cykler spærrede for folk, som stod af de lange busser.

At cyklismen viser sig fra sin værste side ved Nørreport Station er næppe nyt. Hvad der overraskede mig var to ting: De mange tomme stativer, og at en meget stor del af de parkerede cykler havde sne på sadlen. Der var cykler med sorte sadler, hvilket indikerer, at folk var cyklet til stationen samme morgen for at tage toget eller metroen, men hvorfra kom cyklerne med de hvide sadler? Der tales om ”herreløse cykler”, dvs. efterladte og stjålne cykler, men cyklerne med de hvide sadler var ikke i specielt dårlig stand. De var strategisk parkeret på de bedste pladser tættest på nedgangene. Min hypotese er, at de tilhører folk, som kommer til området med tog eller bus, og som har deres cykler stående dér til videre transport efter lyst og/eller behov. Den 5. januar var ikke en god cykeldag, og cyklernes ejere kan have fravalgt cyklen denne dag. Men det betyder, at disse cykler optager størstedelen af de gode pladser ved stationen i en kortere periode ELLER i længere tid. Andre er henvist til at finde plads lidt længere væk, eller til at ”trumfe” de korttids- og langtidsparkerede cykler med en mere hensynsløs parkering.

Der er flere uddannelsesinstitutioner ved Israels Plads, men mange af de studerende bor langt væk. De kommer med tog og bruger ikke stativerne i området.

På vejene parallelt med Gothersgade findes bilparkering mod betaling. Disse pladser vil stort set alle blive omlagt til cykelparkering. Den 5. januar virkede det ikke som om, der var mangel på cykelstativer.

Helt nede ved Illum er der ofte en stor mængde cykler. Den 5. januar var der dog ikke flere end tiltænkt. På Nikolaj Plads var der god plads De parkerede cykler så ud som om de var i daglig brug, og der var ingen større udfordringer for fodgængere.

Min konklusion er, at cykler omkring metroen nok oftest tilhører folk, som ikke bor i centrum, og måske ikke kommer særligt ofte til byen. Desudne er der mange parkerede lejecykler. Bilister betaler for at parkere attraktive steder. Cyklister parkerer gratis på de mest attraktiv adresser. Det er tilsyneladende folk udefra uden akutte behov, som besætter de bedste pladser.

Københavnernes cykler og ladcykler var ikke i brug, og heller ikke særlig synlige. Formodentlig er de parkeret i gårdene rundt omkring, eller de er taget op i lejlighederne af sikkerhedshensyn. Når de igen tages i brug vil de blive parkeret alle mulige steder, ikke kun omkring metporen.

Det er ikke sikkert, at de mange kommende stativer ned gennem Vognmagergade og Åbenrå vil blive brugt særlig flittigt med mindre de bruges af cyklister, som går i Kongens Have om sommeren.

Alt i alt kan man spørge sig elv hvilket cykelsegment vil bruge de nye stativer i fremtiden?



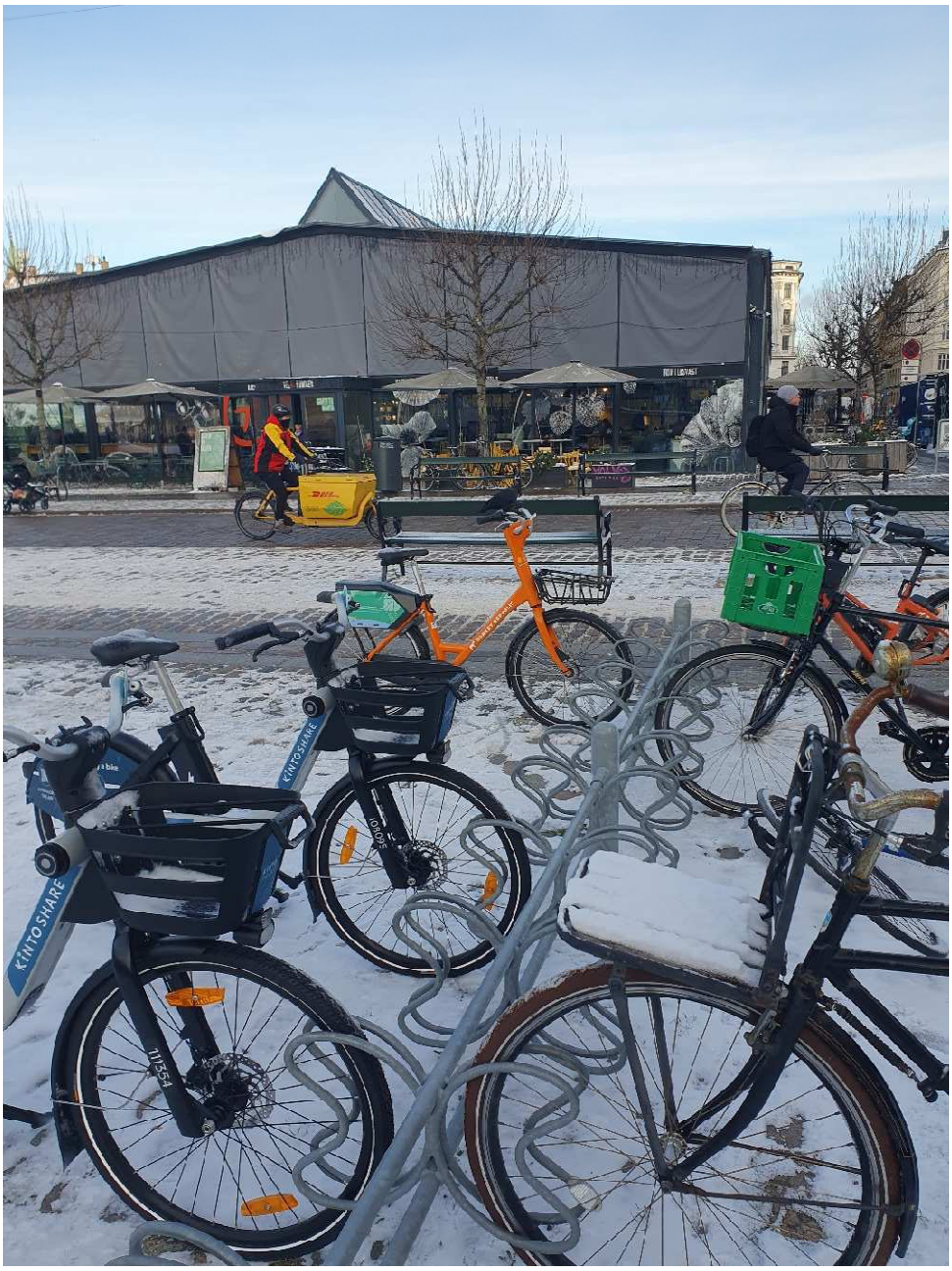
Christianshavn: Jo tættere på nedgangen, jo færre har taget cyklen denne dag.



Christianshavn: Lutter hvide sadler ved nedgangen. I øvrigt var situationen den samme mandag 8. januar om morgenen.



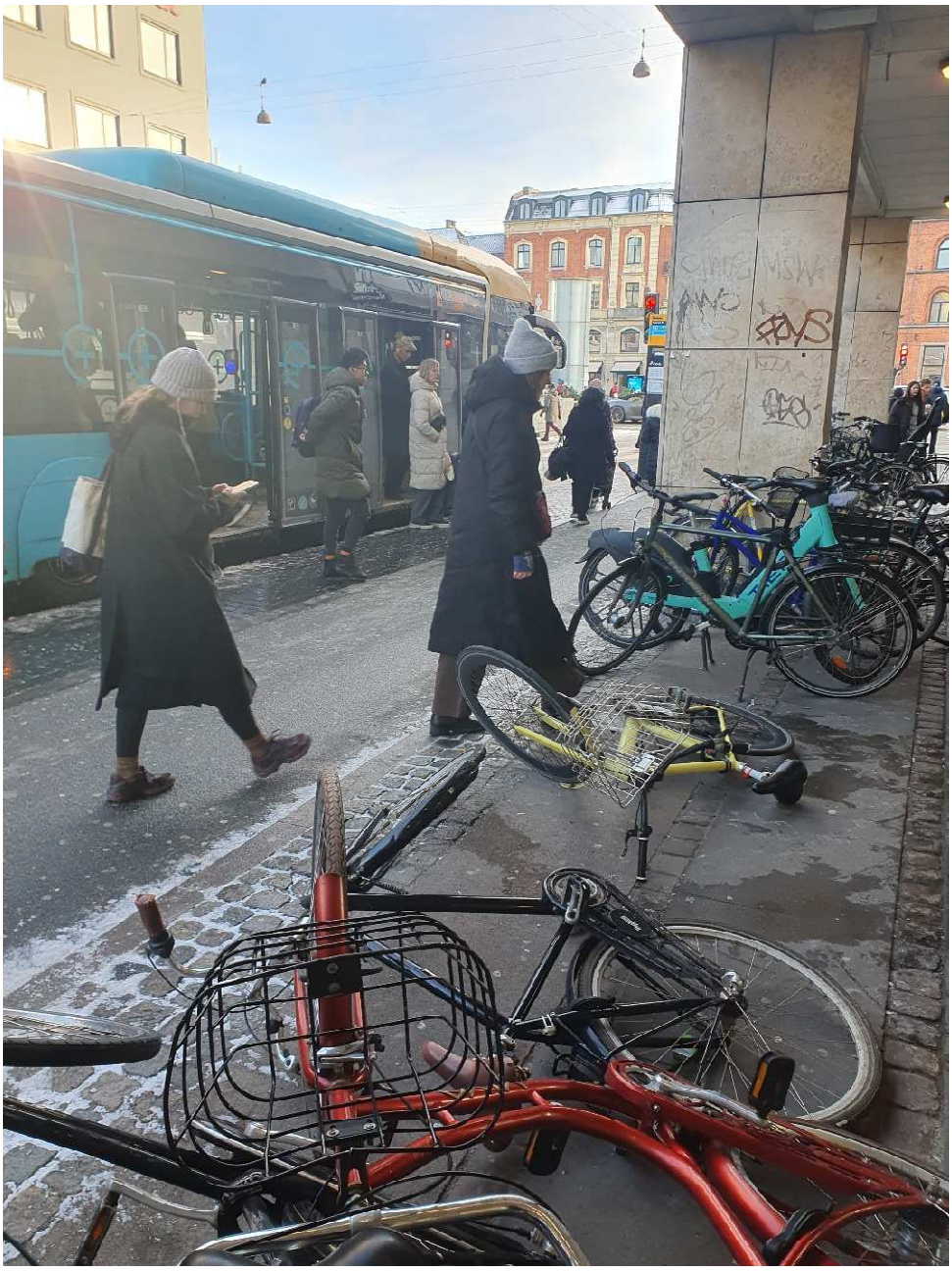
Nørreport metro: Selv når vejret er hårdt mod cyklerne, bruges de dertil indrettede lokaler minimalt



Israels Plads: Meget tæt på Nørreport Station er der masser af plads – også til en allike



Israels Plads: Uddannelsesinstitutionerne her frekventeres ikke af cyklende studerende.



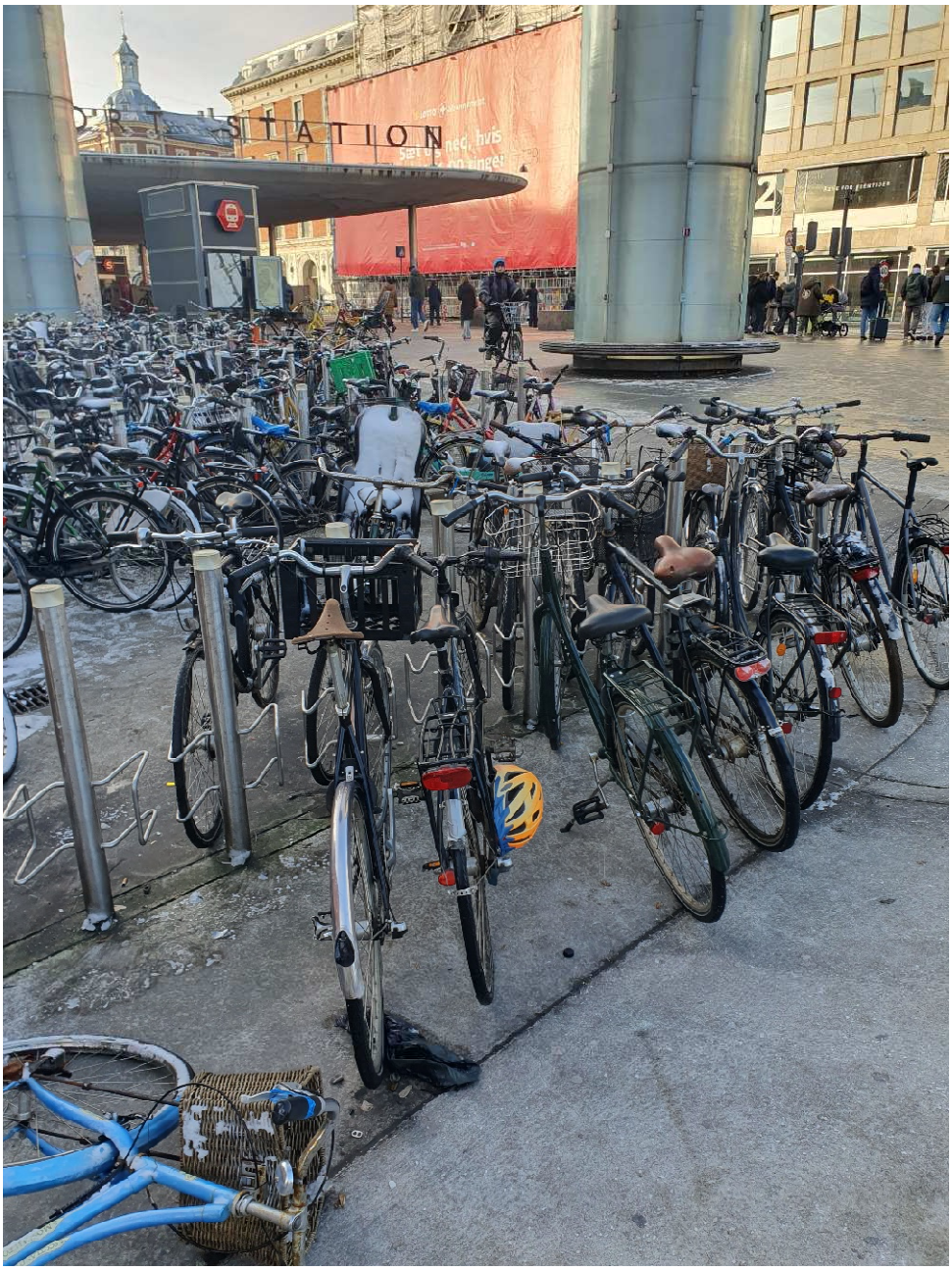
Frederiksborggade busstop: Topmålet af hensynsløs parkering



Nørreport prime parking: Lutter hvide sadler på nær de to forreste cykler, som nok er ankommet samme dag



Nørreport: Hvid sadler og en enkelt herreløs cykel uden saddel



Nørreport: Cykler ankommet samme dag og parkeret i periferien af det tæt besatte område, men stadig tæt på målet



Nørreport: Damecykler med sorte sadler placeret i gode stativer selvom det betyder 20 sekunders mere gang



Vognmagergade: Cyklister er ikke specielt velkomne. Vil flere stativer bringe flere cyklister til området?



Vognmagergade: Forsøg på at holde cykler væk med det resultat, at de parkerer på selve fortovet



Silkegade: ”Sluse” ved Illum, som lige akkurat tillader gående at komme igennem



Sorte sadler på Nikolaj Plads: Reel dagparkering

KØBENHAVN DEN 4. JANUAR 2024 KL. 13-15: LOVLIG OG HENSYNSFULD CYKELPARKERING

Stig Toft Madsen

Medlem af Følgegruppen for Middelalderbyen for Dansk Fodgængerforbund



Lovformelig parkering i Rigsdagsgården.

Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen i København sigter på at forbedre parkeringsmuligheder for cyklisterne og forværre dem for bilisterne, samt på at gøre området mere tiltrækkende for gående.

Som byplanlægger og fodgænger kan man spørge sig selv, om cyklisterne nogensinde kan bringes til alle som én udelukkende at parkere hensynsfuldt i dertil indrettede cykelstativer.

Den 4. januar, 2024 gik jeg en tur på Slotsholmen. De foregående dages storm var løjet af, og der lå sne og is og sjap de fleste steder. Torsdag var en arbejdsdag, men mange cyklister må have fravalgt cyklen pga. det meget dårlige føre. Der herskede en festlig stemning, idet Dronning Margrethe på dette tidspunkt kørte sin sidste tur i den gyldne karet som regent. En del mennesker havde taget opstilling langs ruten. Jeg selv stod i krydset ved Christiansborg Slotsplads. Efterfølgende gik jeg gennem finanskvartet ved Laksegade og op til Metroen ved Magasin, som muligvis ikke er inkluderet i projektet.

Hypotese:

Hvis stativerne på noget tidspunkt burde være tilstrækkelige til at opfylde cyklisternes behov, burde det være på denne isglatte snevejrsdag, hvor cykler og ladvogne må formodes at blive valgt fra til fordel for andre transportmidler eller for hjemmearbejde. Derfor burde alle cykler være placeret i stativerne eller på passende vis uden for.

Observationer:

Den positive overraskelse var, at langt de fleste cykler var parkeret i stativerne! Antallet af cykler parkeret uden for stativerne var vel omkring 10% eller mindre.

Det mest cykelfattige stativ var umiddelbart foran Det Kongelige Bibliotek ved Dansk Jødisk Museum. Her var der kun én cykel (se foto). I Proviantpassagen langs Rigsarkivet var der flere cykler. Over halvdelen havde sne på sadlen, hvilket indikerer, at de enten tilhører de få mennesker, som bor i området, eller er en slags bekvemmelighedscykler, som bruges efter lyst og behov (se foto). Stativerne i Rigsdagsgården havde mange ledige pladser (se foto). Ved Finansministeriet var der gjort god brug af faciliteterne. Omkring hjørnet ved Finansministeriet og ned ad Slotsholmsgade var der også tomme parkeringspladser. Alligevel havde et par lejecykler parkeret uhensigtsmæssigt og for enden af gaden fyldte en grøn ladcykel godt op på fortovet (se fotos).

På Christiansborg Slotsplads var der enkelte pragmatiske parkeringer af folk, som stod langs kantstenen for at se Dronningen (se foto).

Hen langs Overformynderiet og oppe i de smalle gader i "finanskvarteret" ved Danske Bank var der igen en høj grad af orden og compliance. En enkelt ladcykel stod parkeret ved en fin indgang, som om det var en Rolls Royce ved d'Angleterre (se foto). I nærheden stod en anden ladcykel på et selvvalgt sted på fortovet. Ejernes navn stod på foran på ladet. Cyklen optog halvdelen af fortovet (se foto).

Ved metroen ved Magasin var der helt op-parkeret tæt på hovednedgangen. Nogle havde parkeret uden for stativerne. Med andre ord: Ligegyldigt hvor mange ledige pladser der findes inden for nogle få meters afstand, vil der være nogle få bekvemmelighedscyklister, som bare sætter cyklen tættest muligt på metroen. Der var også en enkelt Woltcykel, som var parkeret i forhold til en MacDonalds, samt en cykel, som hævdede sin suveræne ret til at være anderledes (se foto).

Konklusion:

På en god dag med meget lav belastning er der stativer nok i rigets centrum. Omkring 90% eller flere af cyklisterne parkerer i stativerne. Dog står et antal cykler uden for stativerne. Cyklister argumenter:

> Når cyklister opfører sig anarkistisk, er det imidlertid først og fremmest fordi, der ikke er parkeringspladser nok, og fordi mange af de pladser, der er, ikke er placeret hensigtsmæssigt. Samtidig er mange af de stativer, der tilbydes, ikke gode nok … (https://www.cyklistforbundet.dk/media/12np2n4j/cykelparkeringshaandbogen_2007.pdf).

Dette er en sandhed med modifikationer. Selv på en rigtig god dag er der nogle, som foretrækker at parkere uden for stativerne. Nogle af de mindre hensynsfuldt parkerede cykler, som jeg så, kan være parkeret de foregående dage, hvor der ikke har været plads i stativerne. Men andre praktiserer tilsyneladende cyklisternes exceptionelle særret: Som i den tredje verden stopper man, når man er nået frem.

> For cyklisten er det helt afgørende, at parkeringen sker som en del af en sammenhængende og fremadrettet bevægelse fra trafikområdet til målet (https://www.cyklistforbundet.dk/media/12np2n4j/cykelparkeringshaandbogen_2007.pdf).

Ifølge planen skal der stort set ikke opstilles flere stativer i området. Den 4. januar var der rent faktisk stativer nok, men denne dag var en exceptionel dag.



Bibliotekshaven: Kun én bruger på plads



Rigsarkivet: Kun få sorte sadler



Regnedrengenes arbejdsheste ved Finansministeriet



Slotsholmsgade: Snerydning vanskeliggjort af lejecykler efterladt uden for stativer



Slotsholmsgade: Hensynsløs parkering



Stativfri parkering i venten på Dronningen.



Fin cykel på fin adresse med nogen plads levnet til fodgængere



Knap så fin cykel lige i nærheden placeret med mindre plads levnet til fodgængere



Cyklist signatur ved metroen på Kongens Nytorv: The Sovereign Bike Pop-Up Meme



Masser af pladser på Kongens Nytorv

CYKELPARKERING: 49 kommentarer

	Relation til Middelalder-byen	Gade(r)	Kommentar
1	Beboer	Vester Voldgade	Der bør komme langt flere stativer omkring jarmers plads og modsat side ved troelstrup og pubben. Der er så mange bolt og donkey cykler som flyder rundt.
2	Beboer	Gothersgade	Mit forslag drejer sig ikke alene om Gothersgade, men alle gader i Indre By. Forslaget er, at der på egnede steder etableres markerede båse, hvor lejecykler skal parkeres. Hvis de holder udenfor, tæller betalingstaxameteret fortsat. Jeg mener, man har en sådan ordning i Sverige. I dag parkeres lånecykler hvor som helst og ofte til stor gene for andre.
3	Beboer	Rådhusstræde	Jeg ser at der er planlagt at etablere cykelstativer i den ene kørebane i Rådhusstræde (den side af vejen med lige numre) Hvorledes har kommunen forestillet sig at trafikken fremadrettet skal kunne afvikles med bil- og cykelkørsel i begge retninger når den ene vejbane inddrages?
4	Beboer	Vingårdstræde	Placeringen af nyt cykelstativ er umiddelbart ud for porten i nummer 20, hvor også renovationsmedarbejdere skal ind og ud med containere og skraldespande. Porten er ligeledes eneste udgang fra gården der hører til opgangene i Vingårdstræde, Nikolaj Plads og Bremerholmen
5	Beboer	Landemærket, Møntergade, Pilestræde Vognmagergade, Åbenrå	På Landemærket bor vi flere. Vi har F.eks. 2 små børn, 2 hunde og med indkøb kan vi nu se frem til at skulle parkere ved Nørreport (i p-hus, ved Israels plads) det er tydeligvis ikke med i politikernes plan at os der rent faktisk bor i indre by kan have er job hvor vi er nød til at have bil og samtidig også børn. Det er under al kritik at der ikke engang er truffet aftale med F.eks. Vognmagergade p-hus om beboer pladser der, der er mange ledige og ville hjælpe os der bor her med at kunne parkere når man vælger at printere cyklerne 100%. Det en ommer. Vi har tillige købt elbil for at være grønne og imødekomme kommunen samt den "gratis" parkering. (Vi arbejder i kritiske jobfunktioner på alle tider af døgnet, hvorfor vi også har fri på hverdage) men da der nu er kommet en del elbiler ser politikerne naturligvis også en mulighed for at kradse penge ind den vej. Ladere er åbenbart heller ikke aktuelt længere, selvom det blev blæst op til at der skulle være x antal i indre by.
6	Beboer	Ny Adelgade	Der mangler cykelparkering i NY ADELGADE
7	Beboer	Ny Adelgade	Der mangler i høj grad cykelparkering i Ny Adelgade. Og for beboernes skyld: I stedet for atter at belønne gadens værtshuse med mere udeservering, mere druk, mere larm (til kl. 03 om natten HVER DAG), hvad så med at tænke på Ny Adelgades andre brugere - os, der bor her og de, hvis ærinde det ikke er at drikke sig ned. Så opsæt et par cykelstativer mere, så bunkerne af "løse" cykler kan stå bedre/mere ordnet og LAD VÆRE MED at gøre gaden til et permanent gadeværtshus
8	Beboer	Badstuestræde	I skriver, at cykelparking ikke skal stå i vejen for biler/lastbiler som drejer om hjørnet. Men det gør de jo, fordi 1) folk placere deres cykler ved siden af cykelstativerne og 2) det er tydeligt at mange cykler er herreløse og derfor optager plads. Det ligner efterhånden en losseplads. Initiativet er fint, men I burde ærlig talt investere i at fjerne herreløse cykler - så ville i formentlig finde ud af at behovet for cykelparkering ikke er så stort som anslået. Det er dårlig brug af skattekroner.
9	Beboer	Valkendorfsgade	Valkendorffsgade starter ved Strøget. Ca. 10 meter efter start bliver gaden meget bredere. her vil der være plads til en del cykelparkering, og det er ikke medtaget i forslaget. Prøv selv at se på lokaliteten.
10	Beboer	Rådhusstræde	Jeg ser frem til mindre biltrafik i vores kvarter og højere trafiksikkerhed. Trafikplanen indikere at "[Cykel]Stativer skal placeres i mindre enheder, så man undgår lange barrierer..." Dette hensyn har min fulde opbakning for at give uhindret mobilitet til fodgænger. Desværre er denne intention ikke efterlevet i den fremlagt plan. På Rådhusstræde lægges der op til netop lange barrierer af cykelstativer. Cykelstativerne i klynger af 6, som blev installeret fornyligt på Vendersgade (mellem Nansensgade og Søgade), ville være til at fortrække. Forslaget ser ud til at placere cykelstativer foran indgangen til

			Rådhusstræde 13 (Huset), hvilket et uhensigtsmæssigt fordi de vil blockere frit passage fra Huset lige ude til Vandkunsten. På den positive side: placering af ladcykelparkering foran Rådhusstræde 4 harmonerer perfect med beboernes ønske at fjerne disse køretøj fra vores baggård.
11	Beboer	Valkendorfsgade	Kan der ikke placeres cykelstativer langs hegnet ved kirken. Der er et meget stort bredt areal, der for mig at se, er ideelt til cykelparkering. Der bliver i forvejen parkeret cykler op ad hegnet, hvilket pladsmæssigt ikke virker så smart
12	Beboer	INGEN BESTEMT GADE	Byen kommer da til at ligne en cykel-losseplads. Folk glemmer hvor de har parkeret deres cykler og så står de der ubrugte og i vejen i mange år. Mange afskriver deres cykler (eller kører forsikringssvindel og får erstatning) fordi de satser på at cyklen nok er stjålet og ikke orker st gå retur efter den. Cykler der ikke er plads til ved stativerne kommer til at stå op af vores fredede bygninger til gene og (i evakueringsøjemed) fare. Det er da kun godt for byens gæster og ikke os der betaler mest for at være her. Bliver de i det mindste overdækket og kommer der oprydning?
13	Beboer	Åbenrå	Kære KBH Kommune Jeg er beboer i ejendommen Åbenrå 10, 1124, hvor vi i gården har privatparkering, og cykelparkering. Ofte er vi dog ude for at folk enten holder helt eller delvist og spærre vores udgang. Det er tydeligt at det er en port, men fordi der ikke er gul afstribning, holder folk tit 20-50 cm ind over portåbningen på begge sider. Dette resulterer i at vi ofte slet ikke kan komme ud ad vores port, men det skaber også utrolig dårlige forhold for at kunne orientere sig i den myldrende trafik som gaden rummer. Taxaer holder tit og blokere porten totalt og har ingen empati for at vi som beboer gerne vil ind i gården og ikke blokere trafikken bag os imens. Vi befinder os i en gade hvor der ikke er klart markeret cykelstier, man kan cykle i begge retninger, dog er bilkørsel ensrettet (hvilket ikke altid overholdes af alle, dagligt køre folk mod ensretningen). Men med tætparkeret biler på hver side, cykellister i hver retning, et fortov der også skal krydses, er det umuligt at orientere sig. Trafiksikkerheden er derfor under trange kår og vi skal desværre ikke længere end nogle måneder tilbage, hvor en bruger af gården påkørte en knallertkører i bilistens forsøg på at komme ud ad porten (sagen er politianmeldt). Ydermere er det værd at nævne at pga. den smalle gade med gadeparkering på både højre og venstre side, er det meget man skal holde øje med. Barnevognsfører går tit på gaden i stedet for fortovet da det er så smalt, og man skal derfor være ekstra vågen i vores gade. Derfor vil jeg høre om det er muligt at få afstribet med gult foran vores port. Og gerne lidt længere ud, da dette vil kunne hjælpe til at få bedre mulighed for at orientere sig i en ellers travl gade. Hvis der holder almindelige biler, eller en høj SUV, på den ene eller anden side af porten er det ikke muligt at orientere sig i trafikken. Og siden der er en masse erhverv omkring os, er det hverdagskost at se varevogne holde parkeret helt op af porten og lidt indenfor portåbningens areal, også ulovlige parkeringer foran eller delvist foran porten. Venderadierne bliver derfor meget skarpe for at smyge sig ud ad porten og man kan derfor først orientere sig når man er helt forbi bilernes bredde og der er hele bilens front allerede ude på kørebanen og dermed for sent at orientere sig om cykellister og biler. Sidstnævnt er porten også eneste indgang til gården som deles af flere ejendomme og dermed er det også den eneste brandredningsvej, hvis der skal anvendes slangeredning. Med de maximalt 80 meter som brandreglementet foreskriver, er vores port den eneste der kan servicere denne mulighed for brandredning. Dette er både vores og nabogårdes skraldeskure mm som skal kunne tilgås ved denne brandredningsmulighed. Derfor endnu vigtigere at understrege at det klart skal signaleres til de parkeringssøgende at der aldrig må holde biler foran porten, hvis uheldet er ude, skal brandvæsnet kunne komme til med slanger. Ydermere har jeg været i dialog med parkeringsvagterne der mener de er magtesløse uden den gule afstribning eller anden tydelig markering og derfor vil jeg nu forhøre mig om dette vil være muligt at få etableret? Jeg har vedhæftet en håndfuld fotos, både lidt hvor I kan se hvor kaotisk parkeringssituationen er i gaden med et utal af ulovlige parkeringer af både knallerter og biler pga.

			Wolts udbringningsservice. Der er også vedlagt billeder af nogle af de ulovlige og uhensigtsmæssige parkeringer foran vores port. Vi har modtaget et brev som beboer i middelalderbyen og her er der noteret to taxaholdepladser på hver side af porten. Vi er i foreningen meget kede af denne beslutning. Taxaer holder ofte i tomgang og står og pauseryger nede foran vores vinduer som gør at åbne vinduer, ikke er en mulighed for os. Dette er i forvejen en stor gene og vi ser gerne at dette ikke forværres ved at etablere to holdepladser på hver side af en port der i forvejen er kritisk i forhold til orientering i trafikken. Gaden Åbenrå er lang og på den anden side er der kun erhverv, så hvorfor kan taxa holdepladser ikke være der eller bare længere nede af gaden hvor det også kun er erhverv som ikke får forringet deres dagligdag. Det ville være bedre med cykelparkering men alligevel, det er bare én cykellist der ikke holder ordentligt der vil gøre at vi skal rykke og fjerne cykler hver gang vi skal ind og ud ad porten. Vi har den seneste tid haft vejarbejde på den ene side af porten og hver dag, flere gange om dagen har vi skulle rykke deres skilte fordi de er væltet i blæsten eller nogen har rykket det ind foran porten, dette kan jeg kun forestille mig bliver værre ved cykelparkering når man ser hvordan de holder i dag foran KVUC. Når først man tillader cykelparkering i et mindre omfang vil de resterende cykler blive parkeret i stor stil udenfor stativer og afmærkninger. Vores anke er derfor gul afstribning foran porten og længere ud på hver side så p-vagterne har mulighed for at give bøder samt at i revurdere forslaget om taxaholdepladser på hver side af porten og lader dette areal være fri for taxaholdepladser, handicapholdepladser, cykelparkering ect. Jeg kommer gerne forbi til en snak eller tager den over telefonen hvis der er behov for uddybning. Mange tak
14	Beboer	Landemærket, Møntergade, Pilestræde, Vognmagergade, Åbenrå	På Landemærket bor vi flere. Vi har F.eks. 2 små børn og med indkøb kan vi nu se frem til at skulle parkere ved Nørreport (i p-hus, ved Israels plads) det er tydeligvis ikke med i politikernes plan at os der rent faktisk bor i indre by kan have er job hvor vi er nød til at have bil og samtidig også børn. Det er under al kritik at der ikke engang er truffet aftale med F.eks. Vognmagergade p-hus om beboer pladser der, der er mange ledige og ville hjælpe os der bor her med at kunne parkere når man vælger at printere cyklerne 100%. Det en ommer. Vi har tillige købt elbil for at være grønne og imødekomme kommunen samt den "gratis" parkering. (Vi arbejder i kritiske jobfunktioner på alle tider af døgnet, hvorfor vi også har fri på hverdage) men da der nu er kommet en del elbiler ser politikerne naturligvis også en mulighed for at kradse penge ind den vej. Ladere er åbenbart heller ikke aktuelt længere, selvom det blev blæst op til at der skulle være x antal i indre by
15	Beboer	Laksegade	Når jeg ser rundt i bybilledet, så står der ofte cykler op ad mure der hvor der er cykelparkering. Jeg er bekymret for om det samme vil ske foran vores lejlighed og om cyklerne vi spærre for vores indgang til kælder og/eller vores vinduer i kælderen. Bliver de overdækket, så man kan få glæde af dem som beboer? Eller er de kun til byens gæster?
16	Beboer	Højbro Plads	I forvejen roder cyklerne rundt på Højbro plads. Jeg kan ofte ikke få en plads til cyklen fordi der altid står låne cykler oven på hinanden og med julemarkedet er det helt galt. Et forslag kunne være at alle taxa holdepladserne bliver frigivet til cykler da de alligevel ikke hilder der, eller holder i rundkørslen.
17	Beboer	Valkendorfsgade	Valkendorfsgade 7-9. Cykelstativ placeret mellem 7 og 9. Det skal flyttes væk fra port, da cykler, når der ikke er plads i cykelstativ, plokerer port, så vi man ikke kan komme ud og ind med bil. Nuværende cykelstativ skal flyttes 10 meter mod nr. 11.
18	Beboer	INGEN BESTEMT GADE	Kære borgerrepræsentation Kunne man ikke også kikke på allerede opsatte cykelstativer Da mange af disse ligger tæt på ledelinier for blinde og svagtseende og derfor smides eller stilles disse ofte på eller henover disse til gene for blinde og svagtseende Et ubemærket eksempel er Vestervoldgade som jeg har påtalt mange gange
19	Beboer	Ny Adelgade	Gaden har 9 restaurationer. I planlægger 1 nyt cykelstativ? I bytter om på et eksisterende med erhvervsparkeringsplads - med hvilket formål? Der er enorme udfordringer med cykelparkering, i så stor grad, at fortove blokeres, når folk skal på bar. Der er KUN 2 porte i gaden (ved nr. 7, er det indgang til café). Det er galimatias IKKE at placere cykelstativer ud for nr. 5 og 3,

			hvor kunderne står for hovedparten af cykler på fortove og gade. Ny Adelgade er ydermere den eneste gade, hvor alle p-pladser nedlægges, men hvor der er færrest cykelstativer. Det er skræmmende, og tankerne går på, om de skyldes fremtidig indførelse af udeservering på gadeplan for 9 restaurationer???
20	Beboer	Badstuestræde, Gammel Strand, Knabrostræde, Kompagnistræde	Se høringssvar til sidste på denne survey.
21	Beboer	Gammel Mønt, Møntergade, Pilestræde, Vognmagergade	Jeg mener at cyklisterne tilgodeses uforholdsmæssigt meget i forhold til fodgængere og beboer bilisterne.
22	Beboer	Peder Hvitfeldts Stræde	Vi bor i Peder Hvitfeldts Stræde 9, hvor vores bil er parkeret i porten. I de sidste mange år har der været parkering forbudt overfor porten å et stykke på 7 m. På den måde kan vi komme ud og ind med vores bil. På kortet ser det ud som om der kommer cykelparkering lige overfor vores port, hvilket vil umuliggøre brug af vores garage i porten. Vi beder derfor om at der forsat er parkering forbudt på dette stykke og at kommunen således ikke blokerer for brug af vores garage i porten Pft
23	Beboer	Magstræde, Niels Hemmingsens Gade, Nybrogade, Valkendorfsgade, Vandkunsten	Der er for få stativer i det område, jeg har mærket af med gadenavne. Hvis I fjerner dem på Vandkunsten, så flyder Magstræde og Nybrogade endnu mere over med hensat og -smidt. Især Magstrædes høje numre er plaget (min bagdør er #15), men også Nybrogade på hjørnet af Frh. Kanal. Huset i Magstræde tiltrækker mange - kan man ikke bare bruge deres gård mod Magstræde til cykler? Pt er der lidt borde/bænke og lejlighedsvis en bil parkeret - der kan stå mange cykler derinde hvis man har viljen? Hjørnet Valkendorff/Niels Hemmingsen (ved Helligåndskirkens bagindgang og en af byens smutveje) er idag et mareridt at gå forbi. Som jeg ser planen, så har I ingen tanker om cykelstativer der; det mangler der.! Og så helt generelt: vi beboere med biler bliver fortsat sendt ud på lange spadsereture for at hente vores køretøj; hvorfor laver I ikke nogle store (som i meget store) cykel P-pladser ved byens indgange (Rådhuspladsen, Nørreport, Kgs. Nytorv, på Israels Plads, på Ofelia er steder der falder for men I kan bedre overskue) med forbud mod at stille cykler udenfor disse områder?Cyklister kan spadsere til deres mål i byen ligeså godt som vi bilister. Og så bliver vi helt fri for det rod med henkastede cykler
24	Beboerforening	Ny Adelgade	Grønnegade Kvarters Beboerforening (GKBF) har en specifik anke vedr. antallet af manglende cykelparkering i Ny Adelgade. Vi står uforstående overfor at der INGEN nye stativer oprettes. • Den markerede "nye" cykelparkering versus erhvervsparkering er blot byttet rundt. Vi står uforstående overfor at kommunen registrerer dette som nyt? På nuværende tidspunkt findes et stativ ud for nr. 9 og erhvervsparkering ud for nr. 7. Hvilken logik retfærdiggør en "ombytning"? • Desuden finder vi det dybt kritisabelt, at der IKKE er planlagt nye stativer ud for nr. 5 og nr. 3. Der er rigeligt med plads. Der findes kun 1 port på den side af gaden. Porten ved nr. 7 er indgang til café og beboelse og har ikke adgang for biler eller cykler. • I Ny Adelgade findes p.t. 2 værtshuse, 1 cocktailbar, 3 caféer, 1 restaurant, 1 restaurant der p.t. ansøger om bevilling til at blive til vinbar og 1 ledig restaurant. Det genererer et utal af cykelparkering – både fra restaurationens kunder samt fra nattelivet - til stor gene for både fremkommelighed og farlige situationer, hvor cykler på nuværende tidspunkt ofte parkeres således, at gående må bevæge sig ud på gaden for at passerer fra fortov til fortov. Vi har flere fotos, der viser generende parkering samt ufremkommelighed i Ny Adelgade grundet cykler – specifikt på gadeplan, på erhvervsparkering og især på fortovet overfor nr. 5 (Palæ Bar). • Vi bemærker ydermere, at der hverken er planlagt elbils-parkering eller delebilsparkering – hverken i Ny Adelgade eller øvrige dele af kvarteret? • Vi bemærker ydermere, at der etableres adskillige nye stativer i Hovedvagtsgade til trods for, at der i denne gade er markant færre restaurationer end i Ny Adelgade. • Udover det skræmmende antal manglende stativer anmoder GKBF om etablering af en fodgængerovergang fra fortovet i Grønnegade der krydser Ny Adelgade. Her har vi ydermere utallige eksempler på cykelparkering, der hæmmer fremkommeligheden for gående. • Kongens Bar i nr. 3 formåede at bilde kommunen ind, at cykler blokerede for indgangen til deres værtshus. Det kan utallige beboere bekræfte IKKE er tilfældet. Alligevel fik

			værtshuset tilladelse til, mod egenbetaling, at flytte et cykelstativ fra nr. 3 til ud for Sydbank nr. 2. Vi ser frem til at modtage kommunens forklaring på, hvorfor specifikt Ny Adelgade ikke får cykelstativer ud for restaurationerne ved nr. 5 og nr. 3. I så fald vil vi foran ledes til at tro, at dette undlades med fremtidig planlægning for plads til udeservering. Med venlig hilsen Formand for Grønnegade Kvarters Beboerforening Medlem af Indre By Lokaludvalg
25	Beboer	Åbenrå	Jeg bor på Åbenrå nummer 35. Da vores kælder dør er så lav og trappen meget stejl er der ikke mulighed for at få en ladcykel der ned. Derfor blev jeg meget glad for at se planerne for cykel parkering på vores gade, men kan se der kun kommer ét stativ til ladcykler. Er det muligt at få måske bare to stativer til ladcykler? Jeg skriver da jeg har hørt fra andre i vores opgang at de også overvejer at få en ladcykel.
26	Beboer	Klosterstræde	Der er ikke nok cykel parkering. Der er et naturligt opstået cykelparkering overfor nr 16. kunne dette gøres med stativer? Endvidere ville det give mening at stativerne oppe ved Strøget flyttes op til fasaden af Zara (ved godt at I ikke vil nedlægge fortorv), da fortorvet for det meste er ufrembart pga cykler parkeret helt oppe ved Strøget og skiltet, der står på fortorvet og blokere for passage.
27	Beboer	Løngangstræde	Stativerne ligger for langt oppe mod Vester Voldgade. Stativerne skal ikke mindst aflaste den meget besøgte Vandkunsten, der kun vil blive endnu mere besøgt, når det nuværende cykelkaos på pladsen løses, og derfor bør de placeres nær hjørnet af Gåsegade, hvor der p.t. er lavet plads til fire P-pladser (2 taxa og 2 ambassade). Taxapassagerer kan godt gå 30 meter længere, og der er ingen ambassade i Løngangstræde, hvorfor disse pladser også kan flyttes lidt. (At der ovehovedet skal være 4 taxapladser i én ellers ret stille gade er heller ikke ønskeligt, da de vil tiltrække højrøstede/fulde folk om natten). Placeres cykelstativerne efter den nuværende plan vil de ikke blive benyttet som ønsket, da de er for langt fra cyklisternes slutmål (Vandkunsten/Gammeltorv/Nytorv) og er placeret ved Vartov der stort set ingen udddvendte aktiviteter har. Det vi være bedre at placere ambassade- og taxa-pladser i enden mod Vester Voldgade (hvis de overhovedet skal være der).
28	Beboer	Amagertorv, Badstuestræde	Det drejer sig ikke om et enkelt cykelstativ men helt generelt for forslagene. Mere plads til cyklisterne, som tror de ejer gaderne herinde. En sivegade som Stræderne er det nærmest livsfarligt at gå igennem med de mange ofte elektriske cykler, christianiacykler, ladcykler o.lign., som er livsfarlige, hvis man bliver ramt af dem, og som ofte kører alt for stærkt og meget tæt på folk. Det gælder også på gågaderne med en strøm af cyklister, hvor cykling er forbudt. Man bør være tryg ved at gå i en gågade/sivegade. Og cykelparkeringen, som i stedet skal tage mere plads. Hvorfor bliver der ikke ryddet op i cykellig i de offentlige cykelstativer eller de mange udlejningscykler, der står i uendelige tider og fylder op? Det ville give mere plads i stedet for at plastre flere af de smalle gader til med stativer. Men der skal jo være mere plads til Christianiacykler, ladcykler o.lign., der fylder lige så meget som mange mindre biler?
29	Beboer	Rosenborggade, Sankt Gertruds Stræde, Åbenrå	Som beboer på Sankt Gærtruds Stræde, er jeg aldrig blevet spurgt om mine præferencer ift. parkering. Personligt parkerer jeg altid på Rosenborgggade eller Åbenrå. Begge er stille gader uden mange mennesker og absolut intet behov for yderligere cykelparkering da alle beboere har gårde med cykelparkering. Når jeg ser på det foreslåede kort, ser jeg ingen logik i at fjerne parkeringspladser for biler (og elbiler) for at erstatte den med intet? Mange steder bliver der hverken cykelstativer eller parkering - det forstår jeg simpelthen ikke logikken i.
30	Beboer	Admiralgade, Dybensgade, Højbro Plads, Laksegade, Lille Kirkestræde, Nikolajgade, Nikolaj Plads	Der skal flere ladcykel stativer. Lige nu findes de ikke i Indre By planen. (Bor på Højbro Plads)
31	Beboer	INGEN BESTEMT GADE	Bare husk at folk gerne vil kunne låse cykel med kæde til noget fast
32	Driver virksomhed/ organisation	Hyskenstræde	Please let me know if you need this to be translated into Danish. I am a member of the ejerforening at Hyskenstraede 9, responsible for the garbage removal. I am also the owner of the business Lord Nelson ApS, the craft beer bar located on the basement floor. The bicycle rack outside of the property is one of the longest in the medieval city. As such it presents an

			obstacle for the companies removing garbage from our courtyard, which they have to carry extra distance around the racks. It also creates a barrier for the street cleaning. neither of this is helped by the narrow streets. On a specific effect to my business, it makes it difficult for pedestrians to cross to reach our property. I would like to suggest that the rack be divided with an open space in front of no 9, with the moved part being located at one of the parking spaces being removed next to the disabled parking space. This would more evenly distribute the racks in the street and still allow access of loading and unloading. Ideally, for the advancement of my business - and I would suggest as an enhancement to the area, I would love to see an area outside of my business which would enable it to have outdoor serving. It is very difficult for businesses to succeed in Hyskenstraede, in fact we are the oldest street business there, and so I am very familiar with the development of the area since 2004. Please let me know if you would like any more details.
33	Driver virksomhed/ organisation	Nybrogade	26, kld tv Nybro Plads er ødelagt af cykelstativer som står på gaden/pladsen (vi overlever, - men der er for få pladser i forhold til behovet) - der er en glascontainer. Knust glas og cykler er uvenner. Glascontaineren og andre miljøbeholdere stilles på det store tomme område ved kanalen/Frederiksholms Kanal - (da slipper glasbilcontainerbilen også for en tur igennem de smalle gader og da kan evt andre miljøbiler også tømme fra Frederiksholmskanal, hvor der tidl var busstoppested). Der kan godt laves et par pladser til professionel færdsel i Nybrogade og af de mange bil-parkeringspladser der nedlægges oppe i byen bør et antal bevares til korttidsparkering f.eks 15 minutter som netop i Nybrogade ud for nr 26, det fungerer godt for både beboere, butikker og kunder. Nye cykelstativer kunne være dynamiske sådan at man fra tid til anden ville kunne fjerne en ramme cykelstativer, for at kunne få plads til en byggepavilion, kran eller en flyttebil - selvom vi har træer og cykler, - så skal der også være plads til lidt blomsterkummer og gran
34	Driver virksomhed/ organisation	Lavendelstræde, Mikkel Bryggers Gade	Eksisterende cykelstativer ud for Mikkel Bryggers Gade 9 og 11 er meget begrænsende for mulighederne for udeservering i mine to ejendomme. Der nævnes i forslaget bl.a. at der vil ske flytning af cykelstativer fra de historiske pladser; hvilket lyder meget fornuftigt. Jeg håber derfor at det også vil være muligt at flytte cykelstativer fra gågaden Mikkel Bryggers Gade til sidegaden Lavendelstræde, således at Mikkel Bryggers Gade kan få den funktion som den længe har lagt op til; nemlig en sammenhængende udeservering på den side med ulige husnumre og mere vareiret på siden med Grandbiografen. Jeg var med til at betale til etablering af gågaden for knap 20 år siden og blev af den projekterende arkitekt lovet at ved fremtidigt behov for plads til udeservering kunne cykelparkeringen flyttes væk fra mine facader (før gågaden var det en mørk og trist gade med parkering og ingen udeservering) Desværre har kommunen ikke reageret positivt på efterfølgende ønsker om netop at skabe plads til den udeservering som gadens ændrede status ellers har muliggjort med flere restauranter og cafeer i gaden. Lejerne er også blevet afvist af forvaltningen alle de gange de gennem de seneste små 20 år har henvendt sig vedr. cykelparkering og udeservering. Vinbaren, VillaVino ApS, i nr. 11 har f.eks. kun udeservering ud for halvdelen af deres facade (har både lokaler i nr 9 og 11). Samtidig har jeg ikke kunnet udleje det ledige restaurationslejemål på hjørnet af Mikkel Bryggers Gade (nr. 11 st.th.) og Lavendelstræde fordi restauratørerne ikke kan få udeservering pga. cykelstativer lige foran lejemålet. Jeg synes at det er synd og skam at man først har brugt penge og ressourcer på at etablere en ellers rigtig fin gågade og så "fyldt den op med cykelparkering" som umuliggør skabelsen af en attraktiv gade med sammenhængende udeservering. Denne henvendelse er netop for at få tænkt den gamle uhensigtsmæssige placering af cykelparkering i Mikkel Bryggers Gade ind i det rigtig gode initiativ med at ændre og etablere mere cykelparkering i indre by (og reducere bilparkeringen) Jeg bor selv privat i Larsbjørnsstræde 21, hvortil jeg flyttede for 2 år siden. Samtidig droppede jeg at have bil og bruger nu udelukkende cykel, gåben og offentlig transport. Jeg står meget gerne til rådighed for yderligere oplysninger og drøftelser.
35	Driver virksomhed/ organisation	INGEN BESTEMT GADE	Vi mangler virkelig flere muligheder for cykelparkering på Nina Bangs Plads - så vidt vi kan se på planen over den nye cykelparkering er der ikke indarbejdet mere på pladsen. Det håber vi at I har mulighed for at indarbejde. På forhånd tak.

36	Driver virksomhed/ organisation	Kattesundet	Cykelstativer på Kattesundet - overfor Kattesundet 9 (Krydset Frederiksberggade/Kattesundet) - bør fjernes. Placeringen er i strid med planer om pausepladser på Frederiksberggade og etablering at ny belægning på Frederiksberggade. Pausepladserne fremgår af det af BID Frederiksberggade udarbejdede projekt for opgradering af Frederiksberggade. Mere end 70% af ejendomsejerne på Frederiksberggade har investeret i udarbejdelse af dette projekt. Projektet har dannet grundlag for Københavns kommune's beslutning om at opgradere belægning på Frederiksberggade. Den placerede cykelparkering vil blokere projektets plan om pauseplads i krydset Kattesundet / Frederiksberggade. Vi har med glæde konstateret at parkeringspladser på denne del af Kattesundet er fjernet Med håb om kommunens imødekommenhed Venlig hilsen Repræsentant for ejeren af ejendommen Kattesundet 9/Frederiksberggade 11.
37	Driver virksomhed/ organisation	Købmagergade	Jeg beskæftiger 65 mennesker i Købmagergade 19. Det er et problem, at der konstant foregår massiv ulovlig cykelparkering på Købmagergade. Parkeringsregler er lige for alle og således bør jeres indsats overfor ulovlig parkering også være det. Også imod ulovligt parkerede cykler. Jeg mener, at I bryder jer imod de forvaltningsretlige principper ved kun at rette parkeringspersonalets indsats imod bilister og tillade ulovligheder fra cyklisterne til gene for forgængere (og bilister)
38	Driver virksomhed/ organisation	Kongens Nytorv	Ved Metroen på Kongens Nytorv står der altid mange cykler parkeret lige ved trappen og ind mod butiksfacaderne. Det gør at der bliver meget smalt for gående og et problem i tilfældet af at en ambulance eller lign. skal ind der. Hvad vil I gøre for at få cykelister til at bruge alle de nye cykelstativer, der er jo desværre ikke mulighed for at give cykelister parkeringsbøder.
39	Driver virksomhed/ organisation	Sværtegade	Sværtegade 11 har været stedet der er blevet serveret pizza de sidste næsten 40 år og det er de samme problemer man hører om fra mange år siden indtiol nu: navnligt den manglende plads til ikke kun vores kunder men også passerende, folk med barnevogne, handicappede, folk med hund osv. Da fortovet er knap 60 cm bredt er der meget ofte tiltrængt af forbipasserende , børn, folk med barnevogne som bliver nødsaget til at omgå og gå ude på vognbanen. Hvilket meget ofte har ført til både alvorlige skader og påkørseler og endnu flere "lige-ved" situationer der kan gå meget galt. Samtidig er der fra forretningsmæssig perspektiv svært at køre virksonhed når vi i forevejn har problmer med cyckler som bliver stillet, låst, smidt, ude foran som besværliggør tingene for dede passerende på den travle gade.
40	Driver virksomhed/ organisation	Christian IX's Gade, Gammel Mønt, Ny Østergade, Store Regnegade	Da der nærmest ingen cykelparkering er på de anføre gader er det umuligt at kommentere - det er derimod nemt at kommentere at der står cykler over alt så det er svært at komme frem
41	Driver virksomhed/ organisation	Frederiksholms kanal	Plan om Cykelstativer ude på gaden: Frederiksholms Kanal ud for nummer 2. Det vækker bekymring med Cykelparkering på denne plads,- der er PT Standsning forbudt i denne del af gaden og når der alligevel står en bil,- så går der helt ged i trafikken. Ikke bare for biler, - men også for cykler som skal uden om. Frederiksholms Kanal og Rådhusstræde mellem Gl Torv og Stormgade er visse steder en cykelmotorvej og så vil man lægge lus ud i trafikken på strækningen smalleste sted, - det er jeg bange for ikke kommer til at virke særligt godt. Min bekymring ses i lyset af at Politiet ikke ville give tilladelse til en indsnævring (at fodgængerovergangen) af indkørslen fra Stormgade til Frederiksholms Kanals lave numre. Ved nyanlæggelse af Nybrogade / Nybro Plads - ville vi gerne have haft et bedre gadeforløb ved at Frederiksholmskanal fra Stormgade/Stormbroen blev mere snæver - det ville have givet en god plads til profesionel færdsel (en parkeringslomme efter fodgænger overgangen), samt større torveplads til både miljøstation og flere cykelstativer. Passagen ved fodgængerovergangen på Stormbroen imod Stormgade er horibel, - der er rigtigt ringe passage for fodgængere, - en hold og en barnevogn, - så er der solid prop.
42	Driver virksomhed/ organisation	Ny Adelgade	Cykelstativer i Ny Adelgade - gerne foran nr. 5 tak så vi slipper for værtshusets kunder smider cyklerne op af vores butiksvinduer og facader
43	Driver virksomhed/ organisation	Kongens Nytorv	Af oversigtskortet synes det at fremgå, at alle eksisterende cykelparkeringspladsen på metropladsen foran Magasin nedlægges. Hvis den antagelse er korrekt, må vi må det kraftigste henstille til at pladserne bevares, da de er afgørende for at

			håndtere cykelparkering i området. Af materialet fremgår det endvidere, at der primært etableres nye cykelparkeringspladser i gader hvor nuværende bilparkering nedlægges. Det er desværre ikke tilfældet i Lille Kongensgade, hvor bilparkering nedlægges, men trods det massive behov, er der ikke lagt op til etablering af cykelparkering i gaden.
44	Arbejder eller går på uddannelse i MB	Rådhuspladsen	Det antal cykelstativer der er lagt op til i forbindelse med adgang til arbejdspladser og Strøget er alt for få. Der er for nuværende cykelstativer ud for Rådhuspladsen 45 og Hard Rock Cafe - at fjerne dem og kun erstatte dem med pladser rundt om hjørnet vil ikke være tilstrækkeligt ift. antallet af besøgende af cyklende til Strøget samt arbejdspladserne lige i området af Rådhuspladsen. Ydermere vil det blot øge antallet af cykler der smides tilfældigt i området. Derfor opfordrer vi til at de nuværende pladser bevares og der udbygges for at sikre det er pænt og rydeligt lige som det er tilfældet på Nørreport.
45	Arbejder eller går på uddannelse i MB	Højbro Plads	Skal jeres skriv forstås som at samtlige cykelstativer ved Højbro Plads fjernes? Så det eneste cykelstativ som bevares er et som står foran Højbro Plads 4? Det kan kun ses som en kæmpe udfordring med den mængde cykler omkring pladsen, hvis det er meningen.
46	Bruger MB til shopping, cafébesøg, kulturelle tilbud, o.l.	INGEN BESTEMT GADE	Kommunens ensidige og udelukkende fokus på cykler og stigende og stadig større arrangementer ødelægger byen idet det besværliggør et liv i byen. Der tages ikke hensyn til dem der bor og færdes i til fods eller i bil. Byen er nu kun indrettet for tilrejsende(specielt unge) der fester og efterlader byen i et syndigt rod. Al den snak om klima klinger hult med alle de stadig større og klimabelastende arrangementer.
47	Andet: Arbejder i offentlig virksomhed	Nikolajgade	Da mange medarbejdere i Beskæftigelsesministeriet, Klimaministeriet og Socialministeriet cykler på job, vil det være godt med mere cykelparkering omkring Nikolajgade nr. 25
48	Andet: Bor og og driver virksomhed i Indre By	INGEN BESTEMT GADE	Cyklerne i byen flyder mange steder og der ryddes ikke godt nok op i det rod af efterladte cykler. Frekvensen er for dårlig og der bør for at sikre plads en gang om måneden ske opmærkninger for så måneden efter eller efter 14 dage få dem fjernet - og de kan evt. afhentes mod betaling et centralt sted. Der er alt for mange cykler der henstår og optager plads for længe! Cykler der står ulovligt skal fjernes omgående! Cykelstativer er ikke altid løsningerne og derfor skal de evt. opsættes med omhu og efter aftale med beboere og forretninger der ofte får en hop af cykler ud for deres butik, cafe eller andet. Synlige cykel lig og ulåste cykler skal fjernes omgående. Der skal køres opdragende kampagner der viser god cykel kultur på når man cykler men også når man parkerer og med respekt!
49	Andet: Brancheorganisation - repræsenterer visse restauranter og Cafeer i middelalderbyen	Store Kannikestræde	Der er placeret tre uhensigtmæssige cykelstativer foran RizRaz(Store Kannikestræde 19), som i har valgt at bevare. Disse er placeret helt op af adressens ydremur, til stor gene for virksomheden og bygningsejer, da den forhindre udeservering og at der i den ellers døde gade, kan ske en opblomstring med gæster og kunder som kan skabe hygge og tryghed. Man burde se ind i muligheden for at rykke disse, således placeringen både tilgodeser kommunen, cykelbrugerne og gældende virksomhed. Der er ikke et lignende sted, hvor cykelstativerne er placeret så uhensigtsmæssigt for ejer af virksomhed eller bygningsejer. Vi håber derfor I vil overveje at flytte disse, enten op mod Frue Plads, hvor der også er samme bredde, men hvor det ikke er til gene for nogle.

BILPARKERING: 60 kommentarer

	Relation til Middelalder byen	Gade(r)	Kommentar
1	Beboer	Gråbrødrestræde, Gråbrødretorv, Niels Hemmingsens Gade, Valkendorfsgade	Jeg synes at det er dybt uansvarligt over beboere samt forretningsdrivende i middelalderbyen, at vi nu ikke kan komme til at parkere nogen steder. Jeg vil gerne protestere over beslutningen, hvor gør jeg dette?
2	Beboer	Snaregade	4-5 parkeringspladser bliver nedlagt i gaden. Der er dog stadig 2 konsulatpladser og 1 handicapplads. Som beboer må jeg til Israels Plads for at stille bilen. Det ville være befriende, hvis man en gang imellem kunne finde en p-plads nær sin bopæl. Derfor foreslår jeg, at man afprøver det eksperiment at lade de nuværende p-pladser lave om til pladser for biler med beboerlicens.
3	Beboer	Knabrostræde	Vi får et kæmpe problem med håndværkere der ikke kan finde pladser. Og nej det er ikke nok med 12 ekstra gulpladepladser i hele indre by. Venlig hilsen en ejerforening i indre by.
4	Beboer	INGEN BESTEMT GADE	Jeg kan forstå, at dette er en politisk vedtaget beslutning, så denne besvarelse er formentlig spild af tid, men ikke desto mindre: Det undrer mig meget, at så voldsomt et indgreb i parkeringsmulighederne i Middelalderbyen ikke følges til dørs med et konkret alternativ til os, der bor der, og som er afhængige af en bil. I henviser blot til eksisterende muligheder under den nuværende beboerlicens (parkeringsanlæg under Israels Plads, erhvervspladser i bestemte tidszoner). Disse forslår ikke engang i dag. Behovet for parkering kommer jo ikke til at mindskes, fordi I fjerner 75% af parkeringspladserne, så hvad skal vi gøre fremadrettet? De beboere, der har brug for en bil i dag, har det også til sommer. Og det er i forvejen en kamp at finde en p-plads overhovedet. Så hvorfor har man fra udvalgets side ikke imødekommet denne åbenlyse problemstilling med et konkret initiativ til at løse beboerne i Middelalderbyens parkeringsudfordringer på en måde, der sikrer, at vi også fortsat kan bo i byen og have en bil, efter at I har fjernet 75% af parkeringspladserne? F.eks. en udvidelse af parkeringszonen, som i det mindste tillader os parkere inden for 20-30 minutters gang fra vores hjem (selvom det jo i sig selv er ret håbløst). Grøn omstilling i hovedstaden skal klart prioriteres. Men da det endnu ikke er muligt f.eks. at teleportere, så bør alle tiltag medtænke borgernes hverdag og behov som en væsentlig faktor. Ja, vi har selv valgt at bo her, men vi betaler skat som alle andre i Danmark og har sjovt nok samme behov - og måske endda også samme rettigheder. Hvis det (også) handler om mindre forurening, hvorfor omdanner man så ikke flere af de eksisterende pladser til el-bilpladser? Det kunne der vel blive plads til, uden at man skal gå alt for meget på kompromis med de mange tusind cykelstativer, der nu sættes op. Jeg synes faktisk, at det er godt gammeldags uforskammet og et decideret overgreb. Alle gode intentioner til trods, så ender udførelsen jo med at minde om noget, vi skal langt østpå for at opleve fra en myndigheds side.
5	Beboer	Gammel Mønt, Møntergade, Nina Bangs Plads, Pilestræde, Vognmagergade	Der bør reserveres flere parkeringspladser til områdets beboere. Vi som bor i området skal have mulighed for at bo og færdes, ligesom borgere i andre dele af byen kan.
6	Beboer	INGEN BESTEMT GADE	Man vælger at nedlægge 600 ud af ca. 820 eksisterende pladser. Mange af de pladser tjener i dag som parkering for os beboere i tidsrummet 17 - 07 og i weekenden. Allerede i dag er der underkapacitet af beboerparkering i parkeringsanlægget under Israels Plads. Hvad er KK's planer i forhold til at kompensere i antallet af tilgængelige parkeringpladser i parkeringsanlæg rundt om Middelalderbyen for os beboere?
7	Beboer	INGEN BESTEMT GADE, Laksegade	Det her gør jo ikke andet end at forværre det at være beboer i København. Det er ikke alle, til trods for Barfods ønsker, der kan klare sig uden en bil. Det eneste der kommer til at ske er at der vil blive endnu mere trafik, da folk nu skal cirkle rundt

			endnu længere for at finde en parkeringsplads. Behold de eksisterende parkeringspladser, men reserver dem for beboere, og så sæt parkeringsafgift for ikke-beboere op til 200,- i timen
8	Beboer	Nybrogade, Snaregade, Vandkunsten	Ærgerligt at se så drastisk en reducering, men beslutningen er taget... Må man dog ikke foreslå at der kommer aftaler i stand med andre p-huse end ved Israels plads. Mulighed for afbenyttelse af P-hus ved Blox og Skuespilshuset bør afstedkommes for beboere i middelalderbyen udover Israels plads, det dette vil gøre det muligt at parkere i mere overkommelig afstand af ens hjem.
9	Beboer	INGEN BESTEMT GADE	Begrænsing af parkeringspladser besværliggør livet for beboerne og ejerne. Hvorledes skal det håndteres? Man tvinges til at parkere længere væk, og det vil være færre pladser at slås om. De facto vil det medføre en forøgelse af omkostninger for beboere og ejere. Såfremt man vælger at fortsætte med planerne, anbefaler jeg at man reserverer parkeringspladser til byens beboere og ejere af ejendomme.
10	Beboer	Grønnegade, Ny Adelgade	Forestil jer at skulle parkere på Israels plads og gå ned til ny adelgade hvor jeg bor. Med indkøb. Det kommer til at tage 25 minutter ekstra hver dag. 2 timer om ugen. 8 timer om måneden. 4 døgn... om året. I er sgu ikke kede af det. Tror ikke der er mange af jer som har taget den her beslutning som rent faktisk bor i indre by.
11	Beboer	Gothersgade	Hej vedr parkering Vi bor i Gothersgade som er ydergrænsen af middelalderbyen, Vi er Ikke i tvivl om at der mangler cykelparkering i middelalderbyen. Vi vil dog gøre opmærksom på at vi er meget bekymret for reducering af parkeringspladser til biler. Vi kører i forvejen rundt i Borgergade og de nærliggende gader i op til 1/2 og hele timer for at finde parkeringsplads. med dette nye tiltag kan vi se et yderligere pres på de få parkeringspladser der er i området lige på grænsen op til middelalderbyen. Dette område er i forvejen blevet reduceret til delebiler, taxa holdepladser, el-ladestander og håndværker og fragt pladser . Derudover er der fjernet en del pladser i forbindelse med opførsel af cykelsti i Gothersgade, hvilket vi er meget taknemmelige for , da det har reduceret larmen, og gjort det mere sikkert for cykelister) i den forbindelse skal de siges at der dog er mange der parkerer på cykelstien for at hente pizzaer i pizzahuset og omkringliggende fastfood forretninger, det gør det endnu mere farligt for cykelister, det sker dagligt . Der SKAL skabes bedre parkeringsforhold for beboer i Gothersgade og Borgergade osv. det er et kæmpe problem. Forstår simpelhen ikke hvorfor man ikke indfører beboer parkerings pladser i borgergade , dog ikke de få ud for hotellet wake up. Eller man indgår en beboer aftale med parkerings kælderen i borgergade. Hvor prisen er til at betale. Det vil skabe mere luft i borgergade til dem der nu bliver presset ud i ydergrænsen af middelalderbyen , pga det nye forslag om at nedlægge parkeringspladser. Vi er vel enige om at der SKAL være plads til skatte yderes bil , der bor i Middelalderbyen ik ????????? Håber ovenstående bliver taget med i jeres beslutninger. !!! Hilsen en der i forvejen er ved at blive vanvittig af at køre rundt, for at finde parkeringsplads der ikke ligger kilometer væk fra ens bolig .
12	Beboer	Landemærket, Møntergade, Pilestræde, Vognmagergade, Åbenrå	På Landemærket bor vi flere. Vi har F.eks. 2 små børn og med indkøb kan vi nu se frem til at skulle parkere ved Nørreport (i p-hus, ved Israels plads) det er tydeligvis ikke med i politikernes plan at os der rent faktisk bor i indre by kan have er job hvor vi er nød til at have bil og samtidig også børn. Det er under al kritik at der ikke engang er truffet aftale med F.eks. Vognmagergade p-hus om beboer pladser der, der er mange ledige og ville hjælpe os der bor her med at kunne parkere når man vælger at printere cyklerne 100%. Det en ommer. Vi har tillige købt elbil for at være grønne og imødekomme kommunen samt den "gratis" parkering. (Vi arbejder i kritiske jobfunktioner på alle tider af døgnet, hvorfor vi også har fri på hverdage) men da der nu er kommet en del elbiler ser politikerne naturligvis også en mulighed for at kradse penge ind den vej. Ladere er åbenbart heller ikke aktuelt længere, selvom det blev blæst op til at der skulle være x antal i indre by
13	Beboer	Ny Adelgade	Prioriter beboernes behov (herunder for parkering) i Ny Adelgade fremfor en bar - og værtshusejers imperie. Palæ Bar og Bar Deco dominerer gaden med deres skrigende og spritstive kunder og de mange taxaer i tomgang, der skal fragte kunderne til og fra drukgaden. Sæt cykelparkering op foran hele Ny Adelgade 5

14	Beboer	INGEN BESTEMT GADE	Jeg er oprigtigt engageret i bydelen, historien, arkitekturen og livet her. Jeg er bilejer men ivrig bycykelist. Jeg kommenterede også i den høring der var om at fjerne biler, men husker ikke at det var lagt så radikalt op som det der nu er lagt ud. Jeg er bekymret af en helt personlig praktisk årsag, og af en bymæssig strukturel årsag. For at starte med den lavpraktiske, synes jeg den generelle fjernelse af parkeringspladser besværliggør det almindelige liv for os beboere. Min kommentar til høringen var at der burde være adgang, kun for beboerparkering og nødvendige øvrige: håndværkere, leverancer, renovation etc. Med det nuværende oplæg er det chikane og ekstra besvær til os der ønsker at holde liv i de gamle huse. Det vil til eksempel, efter almindelige regler om standsning i fremtiden være umuligt at bringe og hente større genstande i egen bil. Det tager mere end 3 min at bære en kasse, kuffert, skab, ned fra 4. Sal. Hvorfor skal det være endnu mere svært for beboere i bykernen at komme tæt på egen bolig, end det er i resten af byen. Det tager ikke hensyn til børnefamilier, ældre og er i det hele taget en urimelig forskelsbehandling. På det bymæssige plan mener jeg også at man ved at fjerne al lokal trafik, favoriserer en "tivolisering" hvor middelalderbyen bliver en turistkulisse ejet for en nat af de festfulde og gennemkørende stereoanlæg. Der vil være en mærkværdig tomhed i gader uden lokale trafikanter, med fare for at alt skal beklædes med udeservering. Historisk har bykernen altid været fuld af liv og trafik på hjul, heste, kærrer, motorer og ben. Uden den del kan det faktisk godt blive for friseret og miste sit liv. Livet skal være en smule kaotisk, og når der bliver for meget skal vi styre det. Men ikke ved at smide det hele væk, og samtidigt gøre almindeligheder mere besværlige for os beboere.
15	Beboer	INGEN BESTEMT GADE	Jeg elsker planen at nedlægge flere parkeringspladser, tak for det. Jeg har selv 2 små børn og derfor behov for bil. Når I henviser til parkering i parkeringshus ved Israelsplads, så vil jeg gerne bede om at flere parkeringspladser bliver tilgænglig for beboer i parkeringsanlæg. Allerede nu er det tit optaget for beboerparkering om aften og hvis yderlige 600 parkeringspladser bliver nedlagt så bliver det meget svært at finde plads i parkeringsanlæg. Mange tak.
16	Beboer	INGEN BESTEMT GADE	I er nu ved at smadre det sidste liv i byen for os beboere. Vi har boet 27 år i indre by og nu bliver det endeligt laver om til en permanent udeservering og turist fest som bliver umulig at være i om sommeren og total død for mennesker om vinderen. Tænk at i der sidder i kommunen kan tage så vigtig beslutning uden at spørge os der lever i indre by, hvad vi har behov for?? I skulle skamme jer!!!
17	Beboer	Ny Adelgade	Der bor 80 mennesker i Ny Adelgade, herunder flere børnefamilier og ældre. Urealistisk og dybt forringende for deres hverdag at de skal gå hele vejen igennem byen fra Israels Plads (hvor der i øvrigt aldrig er ledige p-pladser) til Ny Adelgade, slæbende på varer, børn etc
18	Beboer	INGEN BESTEMT GADE	Alt for lidt kapacitet til beboerparkering under Israels Plads
19	Beboer	INGEN BESTEMT GADE, Vognmagergade, Åbenrå	Tak for jeres mail fra den 14. december 2023 vedr. færre p-pladser og flere cykelstativer i Middelalderbyen. P-huse og beboerlicens Vi parkerer vores bil i Åbenrå og i det omfang det er muligt i p-huset ved Israels Plads med beboerlicens. Desværre oplever vi i de fleste tilfælde, at p-huset ved Israels Plads er optaget for biler med beboerlicens i de fleste tilfælde. Når man nedlægger 600 pladser, vil det give et yderligere pres på pladserne i p-huset ved Israels plads samt p-pladser i øvrigt uden for Middelalderbyen. Teknik- og miljøborgmester Lene Barfod har tidligere udtalt, at det er vigtigt, at beboere der ikke kan undvære en bil, skal kunne parkere inden for rimelig gåafstand. Til Københavnerliv udtaler hun, at hun er glad for at P-huset i Vognmagergade har givet Københavns Kommune mulighed for at leje op til 100 p-pladser. https://kobenhavnliv.dk/kobenhavn/her-aabner-kaempe-p-hus-i-hjertet-af-koebenhavn-har-12-000-kvadratmeter-i-tre-etager Der står intet i den fremsendte mail om denne mulighed. Vi vil gerne opfordre jer til at indgå en aftale med Egmont om yderligere p-pladser til beboere i Middelalderbyen med beboerlicens. Parkering på erhvervspladser Med jeres fremtidige løsning bliver der i alt 150 erhvervspladser, som jo alene kan benyttes erhvervsmæssigt i tidsrummet fra kl. 07.00 til kl. 17.00 og uden for tidsrummet af alle. Vi vil også gerne opfordre jer til, at disse 150 erhvervspladser uden for

			tidsrummet udelukkende kan benyttes af beboere i Middelalderbyen, dette vil kunne afhjælpe problemet en smule for os beboere i området. Håber I vil tage godt imod vores forslag og ser frem til at høre fra jer.
20	Beboer	Snaregade	I live with my family and 2 kids on snaregade 8!. I have to bring my kids to school in the morning and go to work in aarhus and back late in the evening. Since you want to reduce parking space in the medial city . Could you increase parking place on Q park at last? I used the car for necessity not because i like it.
21	Beboer	Ny Vestergade	Hej. Synes det er en så god idé at inddrage p-pladser i Middelalderbyen. Jeg kunne dog godt tænke mig at I drager bedre omsorg for beboere og samtidig gode skatteborgere, der tilmed kører el bil. Vi vil gerne stadig kunne parkere nogenlunde tæt på vores bolig. Bør man ikke lave specielle el bils p-pladser som feks. handicap pladser. Det ville da være meget up to date, ifht til Ren By og måske animere beboere til at kigge el bilsvejen!! Større restriktioner for udefra kommende køretøjer kunne også ønskes - det er dog os der bor i området der nødvendigvis SKAL have adgang, også med en vil, selvom vi helst tager metro rundt. Mvh. Ny Vestergade 3 1471 Kbh. K
22	Beboer	INGEN BESTEMT GADE	Har I mon overvejet miljøhensynet i dette? I disse tider hvor alle andre tænker på klima mv., så er det da dumt at nedlægge p-pladser og lader bilerne cirkulere endnu i længere tid efter en p-plads. Som det er nu, ser jeg ofte samme bil passere min lejlighed op til 15 gange i søgen efter en p-plads eller holder i tomgang og venter på en plads (en undersøgelse jeg engang lavede viste at mange hellere vil prioritere tid til at cirkulere efter p-plads inden deres aftale i byen end de vil betale for at parkere i p-hus). Der kommer blot færre el-biler til byen fordi de hustande med to biler nu vil tage deres større fossilbil frem for el-bilen når parkering koster uanset.
23	Beboer	Åbenrå	Kære KBH Kommune Jeg er beboer i ejendommen Åbenrå 10, 1124, hvor vi i gården har privatparkering, og cykelparkering. Ofte er vi dog ude for at folk enten holder helt eller delvist og spærre vores udgang. Det er tydeligt at det er en port, men fordi der ikke er gul afstribning, holder folk tit 20-50 cm ind over portåbningen på begge sider. Dette resulterer i at vi ofte slet ikke kan komme ud ad vores port, men det skaber også utrolig dårlige forhold for at kunne orientere sig i den myldrende trafik som gaden rummer. Taxaer holder tit og blokere porten totalt og har ingen empati for at vi som beboer gerne vil ind i gården og ikke blokere trafikken bag os imens. Vi befinder os i en gade hvor der ikke er klart markeret cykelstier, man kan cykle i begge retninger, dog er bilkørsel ensrettet (hvilket ikke altid overholdes af alle, dagligt køre folk mod ensretningen). Men med tætparkeret biler på hver side, cykellister i hver retning, et fortov der også skal krydses, er det umuligt at orientere sig. Trafiksikkerheden er derfor under trange kår og vi skal desværre ikke længere end nogle måneder tilbage, hvor en bruger af gården påkørte en knallertkører i bilistens forsøg på at komme ud ad porten (sagen er politianmeldt). Ydermere er det værd at nævne at pga. den smalle gade med gadeparkering på både højre og venstre side, er det meget man skal holde øje med. Barnevognsfører går tit på gaden i stedet for fortovet da det er så smalt, og man skal derfor være ekstra vågen i vores gade. Derfor vil jeg høre om det er muligt at få afstribet med gult foran vores port. Og gerne lidt længere ud, da dette vil kunne hjælpe til at få bedre mulighed for at orientere sig i en ellers travl gade. Hvis der holder almindelige biler, eller en høj SUV, på den ene eller anden side af porten er det ikke muligt at orientere sig i trafikken. Og siden der er en masse erhverv omkring os, er det hverdagskost at se varevogne holde parkeret helt op af porten og lidt indenfor portåbningens areal, også ulovlige parkeringer foran eller delvist foran porten. Venderadierne bliver derfor meget skarpe for at smyge sig ud ad porten og man kan derfor først orientere sig når man er helt forbi bilernes bredde og der er hele bilens front allerede ude på kørebanen og dermed for sent at orientere sig om cykellister og biler. Sidstnævnt er porten også eneste indgang til gården som deles af flere ejendomme og dermed er det også den eneste brandredningsvej, hvis der skal anvendes slangeredning. Med de maximalt 80 meter som brandreglementet foreskriver, er vores port den eneste der kan servicere denne mulighed for brandredning. Dette er både vores og nabogårdes skraldeskure mm som skal kunne tilgås ved denne brandredningsmulighed. Derfor endnu vigtigere at understrege at det klart skal signaleres til de parkeringssøgende at der aldrig må holde biler foran porten, hvis uheldet er ude, skal brandvæsnet kunne komme til med slanger. Ydermere har jeg været i dialog med parkeringsvagterne der mener de er magtesløse uden den gule

			afstribning eller anden tydelig markering og derfor vil jeg nu forhøre mig om dette vil være muligt at få etableret? Jeg har vedhæftet en håndfuld fotos, både lidt hvor I kan se hvor kaotisk parkeringssituationen er i gaden med et utal af ulovlige parkeringer af både knallerter og biler pga. Wolts udbringningsservice. Der er også vedlagt billeder af nogle af de ulovlige og uhensigtsmæssige parkeringer foran vores port. Vi har modtaget et brev som beboer i middelalderbyen og her er der noteret to taxaholdepladser på hver side af porten. Vi er i foreningen meget kede af denne beslutning. Taxaer holder ofte i tomgang og står og pauseryger nede foran vores vinduer som gør at åbne vinduer, ikke er en mulighed for os. Dette er i forvejen en stor gene og vi ser gerne at dette ikke forværres ved at etablere to holdepladser på hver side af en port der i forvejen er kritisk i forhold til orientering i trafikken. Gaden Åbenrå er lang og på den anden side er der kun erhverv, så hvorfor kan taxa holdepladser ikke være der eller bare længere nede af gaden hvor det også kun er erhverv som ikke får forringet deres dagligdag. Det ville være bedre med cykelparkering men alligevel, det er bare én cykellist der ikke holder ordentligt der vil gøre at vi skal rykke og fjerne cykler hver gang vi skal ind og ud ad porten. Vi har den seneste tid haft vejarbejde på den ene side af porten og hver dag, flere gange om dagen har vi skulle rykke deres skilte fordi de er væltet i blæsten eller nogen har rykket det ind foran porten, dette kan jeg kun forestille mig bliver værre ved cykelparkering når man ser hvordan de holder i dag foran KVUC. Når først man tillader cykelparkering i et mindre omfang vil de resterende cykler blive parkeret i stor stil udenfor stativer og afmærkninger. Vores anke er derfor gul afstribning foran porten og længere ud på hver side så p-vagterne har mulighed for at give bøder samt at i revurdere forslaget om taxaholdepladser på hver side af porten og lader dette areal være fri for taxaholdepladser, handicapholdepladser, cykelparkering ect. Jeg kommer gerne forbi til en snak eller tager den over telefonen hvis der er behov for uddybning. Mange tak
24	Beboer	Landemærket, Møntergade, Pilestræde, Vognmagergade, Åbenrå	På Landemærket bor vi flere. Vi har F.eks. 2 små børn og med indkøb kan vi nu se frem til at skulle parkere ved Nørreport (i p-hus, ved Israels plads) det er tydeligvis ikke med i politikernes plan at os der rent faktisk bor i indre by kan have er job hvor vi er nød til at have bil og samtidig også børn. Det er under al kritik at der ikke engang er truffet aftale med F.eks. Vognmagergade p-hus om beboer pladser der, der er mange ledige og ville hjælpe os der bor her med at kunne parkere når man vælger at printere cyklerne 100%. Det en ommer. Vi har tillige købt elbil for at være grønne og imødekomme kommunen samt den "gratis" parkering. (Vi arbejder i kritiske jobfunktioner på alle tider af døgnet, hvorfor vi også har fri på hverdage) men da der nu er kommet en del elbiler ser politikerne naturligvis også en mulighed for at kradse penge ind den vej. Ladere er åbenbart heller ikke aktuelt længere, selvom det blev blæst op til at der skulle være x antal i indre by
25	Beboer	INGEN BESTEMT GADE	Fedt projekt for de velhavende beboere der i forvejen har privat parkering. Tusind tak.
26	Beboer	Dyrkøb	Kan det passe, at samtlige p-pladser på Dyrkøb nedlægges? Dvs også el-ladestandere? Så bliver det helt umuligt at lade sin bil op i indre by. Jeg har ikke ord for, hvor negativt det vil være
27	Beboer	INGEN BESTEMT GADE	Dick move at fjerne parkeringspladser både overfor beboere og butikkerne
28	Beboer	INGEN BESTEMT GADE, Valkendorfsgade	Beboere i Middelalderbyen, må ikke på og aflæsse efter kl. 11. Helt urimeligt for ældre, børnefamilier og handicappede.
29	Beboer	INGEN BESTEMT GADE	Kære borgerrepræsentation De bør etablerer flere underjordiske P-pladser i indre by - som med "tagboliger" bør De give ejendomsejere; ejerforeninger, andelsboligforeninger og udlejere mulighed for at gå sammen og etablerer underjordiske P-pladser. Med venlig hilsen Gothersgade 107
30	Beboer	Gammel Mønt, Møntergade, Pilestræde, Vognmagergade	Med henvisning til udmelding om reduktion af parkeringsmuligheder i middelalderbyen har jeg følgende bemærkninger og spørgsmål: Jeg er beboer i Møntergade og har beboerlicens til Indre by. Jeg er læge med skiftende arbejdssted og arbejdstider. Jeg oplever at det, selv med det nuværende antal pladser, er vanskeligt at finde parkeringsplads både i middelalderbyen og også i området uden for middelalderbyen. Også i parkeringskælderen under Israels plads kan der være optaget, hvis man kommer hjem efter kl 16. Med den planlagte voldsomme reduktion med 600 P-pladser vil det blive et dagligt problem, at finde en parkeringsplads i gå afstand fra, hvor jeg bor. Som læge har jeg tilkaldevagt fra hjemmet og skal

			kunne rykke ud med kort varsel. Jeg kan forstille mig, at jeg, lige som andre beboere, kan se frem til at dagligt, at skulle cirkle rundt for at finde en af de få tilbageværende P pladser. Foruden at være en stor ulempe vil dette formentlig også medføre øget trafik i og omkring Middelalderbyen. Jeg vil derfor opfordre til, at man i større omfang tilgodeser beboerenes parkeringsmuligheder i området. 1) At man genovervejer den voldsomme reduktion af P-pladser i området. 2) At der oprettes parkeringspladser, som er forbeholdt beboere i Middelalderbyen. 3) At der reserveres flere beboer P-pladser i P-kælderen under Israels plads. 4) Det har været nævnt i avisen KøbenhavnerLiv, at Kommunen råder over 100 P-pladser i Egmont bygningens P-kælder i Vognmagergade, og at disse pladser skulle reserveres til beboerlicens havere i området. Jeg opfordre til at denne plan realiseres. Med Venlig Hilsen Møntergade 2 1116 København K.
31	Beboer	Gåsegade	Det er en uheldig taxaparkering lige under mit køkkenvindue. Jeg ved fra observationer af holdende taxaer, at de ofte kører i tomgang. Når alle taxaer er el-biler så er problemet væk. Måske kan man forbyde taxaer som kører på benzin og diesel i middelalderbyen.
32	Beboer	Badstuestræde, BrolæggerstrædeBryghusgade, Børsgade, Christian IX's Gade, Christiansborg Ridebane, Christians Brygge, FiolstrædeFrederiksborggade, Frue Plads, Gammel Strand, Gammeltorv, GråbrødrestrædeHolmens Bro, Holmens Kanal, Højbro, Højbro Plads, Jarmers Plads, Knabrostræde, Kompagnistræde, Kultorvet, Nikolajgade, Nikolaj Plads	KK Beboernes fremtidige mulighed for bilparkering er uafklaret. Byrums- og Trafikplanen er forfejlet uden konkrete løsninger for beboer bilparkering. Jeg er uenige i fjernelse af størstedelen af parkeringspladserne, især hvis det i fremtiden bliver til gunst for KOMMERCIELLE FORMÅL som F.eks. udendørsservering. Der skal etableres/bibeholdes tilstrækklige plads til beboer bilparkering. Fjernerelse af næsten alle parkeringspladser, besværliggører almindelige liv for beboerne. Tilbageværende p-pladser burde prioriteres til beboere og ikke til gule nummerplader, leverancer, forretning, restaurationer eller andet kommercielle formål og til beboernes ulempe. Planen virker til at ligge største vægt på kommercielle formål, til ulempe af beboerne. Beboere er i forvejen udfordret med at levere og hente større genstande i egen bil. I min personlige tilfald vil det være endnu sværere, hvis ikke umuligt, at kom ind og ud af mit hjem på Kompagnistræde med min camping og sports udstyr (windsurfing) efter almindelige regler om standsning i fremtiden, og de reduceret parkering og standsnings muligheder som planen ligger op til. Det gælder dog også for dagligdags aktiviteter som stører almenlige indkøb, samt flytning af stør/tung genstand som beboer i middelaldersbyen skal have lov til (kasse, kuffert, skab, hvidevare, m.m.). Flytning af disse tager ofte mere end 3 minutter efter nuværende standsningregler. Alle de emner nævnt her er ikke løst eller adresseret konkret i kommunens oplæg. Kommunen har meldt ud, at der "som udgangspunkt" ikke vil komme flere udeserveringer som følge af implementeringen af Byrum og Trafikplanen. Den formulering er ukonkret. Vil kommunen efter vedtagelse af byplanen give sig selv mulighed for at ændre dette forhold med en "politisk beslutning" igennem et proces som hellere ikke er defineret i lokalplanen? Dette forhold må konkretiseres i planen. Derudover er der i lokalplan kun nævnt begrænsning af udendørsservering på frigjort vejbaner og p-pladser, men ikke beskrevet om, at der begrænses yderlige udeservering på fremtidige udvidede fortove (fx på Strædet), der hvor p-pladser forsvinder. Byrums- og Trafikplanen er for ukonkret, giver i sin formuleringer mulighed for mange ændringer efter evt. vedtagelse, og svarer ikke konkret eller tilstrækkelige på beboernes behov. Med venlige hilsen.
33	Beboer	Landemærket, Møntergade Vognmagergade, Åbenrå	Kan ikke begribe at os som bor her bliver kørt helt over- vi har investeret i 2 elbiler for at gøre det grønt, det var hvad i ønskede. Nu fjerner i parkering herinde- og har på de nævne gader 2 som i T O landepladser på møntergade, er det gået jeres næse helt forbi at vi er mange som har investeret i elbiler for netop at gøre byen grønnere? Fint at i laver vildsomt mange handicap pladser- disse er dog ofte ledige - igen? Hvorfor er vi beboer kørt helt over. Der er også sjælent plads i p-huset som i henviser til på Israels plads. Kunne man som kommune måske tilgode se os lidt ved at tilkøbe pladser i vognmagergade p-hus? Dette ville hjælpe på afstanden til os der har små børn osv der skaæ transportere alt den lange vej til parkering. Det en ommer...
34	Beboer	INGEN BESTEMT GADE	Hvordan for vi besøg af håndværkere? Der skal være flere p-pladser til håndværkere.
35	Beboer	INGEN BESTEMT GADE	1. Vi mangler fortsat at få etableret underjordiske pladser til erstatning for dem, I fjerner. Nu må I få dem etableret, og det er helt utåleligt at vi ikke engang kan få en hold- og brugbar tidsplan. 2. Oversigtskortet mangler i høj grad markering af, om

			en "Alm. bilparkeringsplads" er tidsbegrændet, eller om den er brugbar til længere parkering. Det er så ugennemtænkt - er I ikke klar over at der bor mennesker herinde, der ikke nødvendigvis kører hver dag?
36	Beboer	Valkendorfsgade	Der bibevares ca 3 Erhvervspladser og en ændres til handicap. Der nedlægges ca 16-17 P-pladser foran Helligånds Kirkens børnelejeplads. Disse er fra morgenstund til langt op ad dagen fyldt med HÅNDVÆRKERBILER, fra VVs til El- og Murer forsæt selv listen. Det er mildt sagt GAKGAK, og uden omtanke for alle de service jobs, der udføres i indre by. Vi har selv haft håndværkere der har måtte parkere milevidt fra vor adresse - og det koster kassen, for naturligvis og en STOR gene for håndværkerne. Senest har vi fået afslag fra 5 virksomheder, der skulle servicere vores BIOGASFYR. Tak, vi kører ikke i INDRE BY. Så kan I smarte politikere, komme med en løsning. Tak. For fylde byen med drukbarer, pissende og brækkende pizzabakke smidende fulde idioter er jo gået rigtigt fint GANG I BYEN. Tak til Bondam og Bjerregaard. DET ER IKKE BYLIV OG CYKLER OG CYKLISME I INDRE BY BLIVER KUN VÆRRE. Man bliver kørt ned alle vegne. Få gjort noget ved det - og det er ikke at give mere plads til cyklister. CYKLISTER UD AF INDRE BY - TAK
37	Beboer	INGEN BESTEMT GADE	Jeg er dybt bekymret over, hvor jeg som beboer fremover skal parkere. Under Israels plads er ikke ledig kapacitet. Jeg vil foreslå, at de tilbageværende p-pladser i gaderne reserveres til beboere - og gerne at der bevares mange flere, som også reserveres til beboere og nødvendige øvrige brugere af byen. Hvad er status for denne ide?: https://www.magasinetkbh.dk/indhold/reservation-p-pladser-beboerne-kobenhavn-reissmann Middelalderbyen lider under et helt særligt pres af irrationel trafik, særligt i aften- og nattetimerne, når udeservering, barer, natklubber og diskoteker er mest aktive. Den irrationelle trafik har ikke brug for parkeringspladser, men cirkulerer i byen, fordi den har fri adgang til kørsel i de smalle stræder, så unge mennesker kan deltage i festen for fuld musik og åbne vinduer, taxaer kan trawle efter kunder og motorcykler og muskelbiler kan vise sig frem med mange omdrejninger og sportsudstødninger, hornkoncerter osv. Da der ingen tiltag er mod den irrationelle trafik, adresserer initiativerne med at fjerne p-pladser hverken Middeladerbyens store trafikudfordringer med ovennævnte køretøjer, varelevering eller den stærkt tiltagende renovationskørsel. Vil man den irrationelle trafiks markante gener i Middelalderbyen til livs, er det nødvendigt at begrænse trafikken ind i Middelalderbyen til de køretøjer, der har et legitimt formål. Det kan enten gøres med pullerter, som kendt fra andre storbyer, eller med automatisk nummerpladekontrol. Jeg foreslår derfor, at forvaltningen går videre med at undersøge mulighederne for en af disse løsninger. Jeg frygter meget, at den frigjorte plads vil blive benyttet til udeservering, fx i Strædet. Her er mere end rigeligt udeservering, og jeg ønsker IKKE mere. Jeg savner en forsikring fra politikere og forvaltningen om, at der heller ikke kan komme udeservering på fremtidige udvidede fortove og fremtidige- samt eksisterende væg-til-væg-fortove (som fx Strædet fra Gådegade til Højbroplads), hvor p-pladser forsvinder. Idag får "alle" der søger udeservering en tilladelse, men hvordan vil forvaltningen sikre, at der ikke gives flere fx i Strædet? Intentionen med den frigjort plads er ifølge planen IKKE, at der skal komme mere udeservering. Hvis eneste middel indtil videre for at forhindre flere udeserveringer i Strædet er, at bibeholde eksisterende p-pladser, så foreslår jeg det.
38	Beboer	Højbro Plads	De parkeringer der er på Højbro er forbeholdt varebiler, som holder der til kl 17, hvorfor kan man så ikke skrive forbeholdt beboere på Højbro plads efter kl 17? Jeg er nødsaget til at bruge min bil- da tog og bus ikke er konektet så jeg kan besøge kunder - det er for dyrt at holde i o kælder
39	Beboer	Løngangstræde	Der er planlagt fire taxapladser og to ambassadepladser i gaden — men ingen erhvervspladser. Dette er langt fra hensigtsmæssigt. Nærmeste ambassade er umiddelbart Albaniens i Rådhusstræde, og hvorfor skal to P-pladser i Løngangstræde reserveres til denne? Fire taxa-pladser virker meget voldsomt. De vil blot tiltrække fulde og højrøstede folk om natten, og vi er så tæt på Rådhuspladsen og randzonen på Vester Voldgade, at det vil være mere hensigtsmæssigt at lægge taxa-pladserne her. Seks pladser er altså planlagt for at servicere en (ukendt) ambassade og et nattepublikum udefra — men ingen erhvervspladser er planlagt. Løngangstræde huser mange boliger og mange kontorer — f.eks. Danmarks Lærerforening — samt et hotel og flere små butikker. Alle disse vil have jævnligt/dagligt brug for leverancer/håndværkere, men ingen af de seks pladser planlagt i gaden er tiltænkt dette formål. Dét vil skabe endog meget

			store udfordringer for gadens beboere, handlende og arbejdende — og planen virker helt skævvredet i forhold til, hvem man servicerer med P-pladser. Gadens behov for leverancer og håndværkere forsvinder naturligvis ikke, når de nye pladser indrettes, og derfor vil der opstå kaotiske situationer med ulovlig erhvervsparkering, hvis den nuværende plan ikke justeres. Løngangstræde bør have i hvert fald to erhvervsparkeringspladser for at sikre et godt og funktionelt flow. I hvert fald én af dem bør placeres i den mest aktive ende mod Vandkunsten.
40	Beboer	INGEN BESTEMT GADE	Der er ca. 8.700 beboere på 1 km2 her i Middelalderbyen, som også har dagligt behov for at få hverdagen til at fungere, bl.a. det at kunne have en bil (som alle andre i landet). Helt overordnet er det fint, at kommunen ønsker at fredeliggøre Middelalderbyen. Men det er stort set ikke er beboerne i Middelalderbyen, som kører rundt herinde, men derimod pendlerne der kredser rundt for at finde en parkeringsplads. Her hvor vi bor er der en strøm af pendlere hver dag. Beboerne går eller cykler stort set rundt i hverdagen. Vi har f.eks. 1 km til Israels Plads - det parkeringshus med beboerlicens, som kommunen jo anbefaler, at vi bruger. Samtidig gør "fredeliggørelsen", at det bliver meget vanskeligt at komme fra Israels Plads til den del vi bor i (Gammel Strand). Vi skal ad Farimagsgade, H.C. Andersens Boulevard, Stormgade, Vindebrogade Høbroen. Ja, der er virkelig tænkt på beboernes hverdag og dæmpning af trafikken! Og køb af flere pladser på Israels Plads dækker slet ikke antallet af nedlagte parkeringspladser. Hvorfor har man ikke fået parkeringspladserne under Langebro i gang (lovet i mange år) – eller hvorfor køber man ikke beboerlicenser i Blox i den del af byen, hvor der også bor mange mennesker? Hvorfor begrænser man ikke pendlernes adgang med bil? I bl.a. italienske byer har man stillet pullerter op ved indkørslen til bycentrum med nummerpladegenkendelse for dem, der må køre ind og parkere i centrum – bl.a. beboere, forretningsdrivende og eventuelle andre. Det fungerer, og det ville fredeliggøre Middelalderbyen. De resterende parkeringspladser (gerne at der bevares flere) bør reserveres bl.a. beboerne, forretningsdrivende, håndværkere m.fl. – og ikke til mere udeservering! Stop den tivolisering, der er i fuld gang herinde med et voksende festmiljø af unge mennesker, der især om natten driver fulde, narkopåvirkede, støjende og ofte aggressive rundt i Middelalderbyen. At gå hjem fra Nørreport Station gennem byen om natten er ikke sjovt. Og hvorfor er der kun afsat 3 min. til at læsse af og på ved vores bopæl? Det tager altså længere tid. Vi bor her altså!
41	Beboer	INGEN BESTEMT GADE, Hyskenstræde, Klosterstræde, Niels Hemmingsens Gade, Valkendorfsgade	Det er indlysende at trafikken skal reguleres i tæt bebyggelse og de bløde trafikanter skal tilgodeses. Jeg er selv arkitekt og ivrig by cyklist, men der er situationer i mit arbejdsliv og privatliv som fordrer bil (kunne i tidligere tider klares med hestevogn og plads til opstaldning). Den nuværende ordning med prikgader er lavet for at tilgodese pendlere og handlende i indre by. Prikordningen er samtidigt til gene for beboerne, da vi unødvendigt skal flytte biler i særlige tidsrum. Det forslag der nu lægges op til er en øget chikane af beboere i middelalderbyen, når vi ikke længere kan køre til vores bolig og i rimelig nærhed finde plads. Desuden vil det efter almindelige regler for standsning og parkering, ikke længere være muligt for os beboere at pakke bil til ferie eller flytte ting eller modtage varer, uden at forbryde os og stå med svimlende parkeringsbøder for hvad der for alle andre borgere i landet, er almindelig adfærd. For effektivt at mindske trafik i indre by, skal I blot sætte skilte op med indkørsel forbudt for biler og motorcykler. Eneste undtagelse bør være beboere og køretøjer med særlig tilladelse. Det vil administrativt kunne gøres gennem nuværende system. Bil med beboerlicens kan få lov, håndværkere med dagslicenser og naturligvis hyrevogne, beredskab og renovation. Disse trafikanter vil kun bidrage til det levede liv og pulsen i byen. Sæt hastigheden ned til 30 og nyd at vi kan beholde pulserende hverdagsliv i byens ældste huse, uden at risikerer latterlig tivolisering af vores fælles levede byhistorie. En anden vigtig note er at gadeprofilerne i de smalle gader bør bevares. Der er en historisk og arkitektonisk graduering af facade, sokkel, fortorv, gade. Dette byarkitektoniske træk er helt afgørende for balancen mellem husene. Strøget og Strædet er mindre heldige undtagelser der bekræfter vigtigheden af at fastholde bygningsdels rangordenen i de øvrige smalle gader og stræder. Lad os leve i byen, med byen og behold bevægelse og hensynsfuld trafik. På den måde kan der stadig gåes i alle gader og der skal kun investeres minimalt i bevarelsen. Hvis I tilfører cykelstativer, skal de passes og jævnligt høstes for efterladte cykler. Som det ser ud nu, er de overfyldte stativer mest udtryk for henstillinger.

42	Beboer	Admiralgade, Boldhusgade, Dybensgade, Højbro Plads, Laksegade, Lille Kirkestræde, Nikolajgade, Nikolaj Plads	Fremover kunne I måske ændre tidsplanen for erhvervsparkeringpladser på gule nummer plader? Tidsfristen ender kl.17 og det er rigtig for sent for at blive reserveret til erhverv. Efter min erfaring og opfattelse tager de allerede afsted før kl.16. Hvis I sådant ændrer reglen så er pladserne reserverede til erhverv imellem kl.8 og kl.16, får vi (forhadede beboere med bil) mulighed at bruge mere efficient de få pladser tilbage.
43	Beboer	Rosenborggade, Sankt Gertruds Stræde, Åbenrå	Som beboer på Sankt Gærtruds Stræde, er jeg aldrig blevet spurgt om mine præferencer ift. parkering. Personligt parkerer jeg altid på Rosenborgggade eller Åbenrå. Begge er stille gader uden mange mennesker og absolut intet behov for yderligere cykelparkering da alle beboere har gårde med cykelparkering. Når jeg ser på det foreslåede kort, ser jeg ingen logik i at fjerne parkeringspladser for biler (og elbiler) for at erstatte den med intet? Mange steder bliver der hverken cykelstativer eller parkering - det forstår jeg simpelthen ikke logikken i.
44	Beboer	INGEN BESTEMT GADE	Forstår I ikke, at nogle af os HAR BRUG FOR AT HAVE EN BIL HVIS VI SKAL PASSE VORES ARBEJDE!?!
45	Beboer	Kompagnistræde	At der ikke kommer øget udeservering på de steder hvor der fjernes p-pladser
46	Beboer	Løngangstræde	Løngangstræde 21. 1. Jeg er meget ked af der placeres et affald sorterings punkt mere eller mindre foran porten. Hvorfor skal de stå på gaden i det flotte gadebillede blandt det gamle smukke bygninger? Dette må kunne gøre mere hensigtsmæssigt? Pt. findes der affald sortering i samtlige gårde, og en glascontainer på gaden. 2. Der pt. behov for et stor antal p pladser, da mange beboer i København K arbejder steder hvor der ikke er mulighed for offentlig transport. Muligheden for at parkere elimineres nu for samtlige hårdt arbejde beboer i Løngangstræde som ikke har andre alternativer end at flytte? Er det sådan man gerne vil behandle sine medborgere og skatteydere? 3. Der findes på nuværende 4 Handicap pladser på Løngangstræde, som er meget fint. Observationen fra en som bor på gaden og går forbi 2 til 3 gange dagligt, er dog at de benyttes af de forkerte og ofte er ledige. Der skal ikke laves flere i det område, der er rigeligt. 4. For nuværende parkeres cykler på vandkunsten torvet samt gaderne lige omkring. Hvorfor er dette et problem? Det irriterer ikke nogen, men det gør eliminering af p pladser for det arbejdende folk som benytter bilen frem og tilbage til arbejde hver dag. Hvor skal beboer i Løngangstræde parkere deres bil i weekenden, hvor den ikke skal benyttes? Er det fair at en beboer skal tage metro til hvor bilen er parkeret? Er det fair i hverdagen? Det vil betyde meget ekstra transporttid for den enkelt beboer. 5. Er konsekvensen af nedlægning af 600 p pladser evalueret ordentligt? 6. Hvorfor ikke, hvis parkering skal nedlægges, erstatte det med grønne arealer og ikke cykel parkering samt ladcykel parkering? De grønne arealer vil komme mange flere til gode og vil skabe et meget pænere gadebillede? 7. Det virker meget som en ensidet beslutning taget af ansatte på Københavns kommune som alle samme cykler, samt en måde at skræmme alle bilejere ud af byen! Biler bliver nu kun for de velhavende, og ikke for den gennemsnitlige arbejdsomme københavner. Det er ærgerligt. 8. Om få år vil der være selvkørende biler, og flere vil dele. Hvorfor venter man ikke til dette er sket, således man ikke træder folk over tæerne? Jeg håber meget at ovenstående vil blive taget i betragtning og man vil genoverveje om så mange parkeringspladser skal elimineres? På forhånd mange tak
47	Driver virksomhed/ organisation	INGEN BESTEMT GADE, Valkendorfsgade	Er meget bekymret for hvordan vi I indre by skal få besøg af håndværkere. På f.eks. Valkendorfsgade kan der på modsatte side af kirken godt være 6-8 gul plade parkerings pladser i steder for 4, det ville hjælpe meget for butikker, kontorerne osv i indre by. Vi benytter allerede idag håndværkere så vidt muligt på cykel.
48	Driver virksomhed/ organisation	Nybrogade	Bevar nogle pladser til korttidsparkering, - beboerne skal kunne hjælpe en ældre medborger op ad en trappe eller bære indkøb, værktøje og noget af bådens/kolonihavens indbo op i boligen - 15 minutter er fint.
49	Driver virksomhed/ organisation	Nybrogade, Valkendorfsgade	Disse gader kan sagtens have nogle flere parkerings pladser til gulplade biler. Det bliver en meget stort problem for håndværkere at finde parkeringspladser fremover. Jeg forudser en masse firmabiler der bliver "tvunget" til at holde ulovligt. Hvor skal alle varebilerne der servicer forretningerne / kontorerne langs strøget parkere ??

50	Driver virksomhed/ organisation	Sværtegade	Vores kommentar til parkeringen skal ses i lyset af at vi har et aktivt og omfattende syn på gadebilledet, BÅDE i dagstimerne samt i nattetimerne. Og det vi ser ofte, er problemer ifbm både billister som kører hurtigt igennem gaden som er drønfarligt, dernæst: parallelparkeringer i smal passage som gør at hele trafikken (læs ogsaa forbipasserende og cyklister) skal enten vente for at komme videre eller som ofte forsøge at møve sig igennem hvilken fører til flere problemer. Desuden ser vi helst at hele gaden bliver bilfri fordi der er ikke nogen jordisk chance for at man kan have et fornuftigt forhold mellem biler og andre, da der er så smalt at så snart der er biler som både holder og kører forbi så er der ikke plads til
51	Driver virksomhed/ organisation	Christian IX's Gade, Gammel Mønt, Møntergade, Store Regnegade	Det er uacceptabelt at der nedlægges et så stort antal parkeringspladser da det har en yderst alvorlig konsekvens for både beboere, erhverv og butikker - især når der samtidig tages hensyn at trafikken i området er faldet betragteligt over de seneste år - samt at der ikke er udarbejdet og politisk godkendt det der træde i stedet før nedlæggelsen
52	Driver virksomhed/ organisation	Klareboderne	Erhvervsparkering foran min forretning i Klareboderne 14 er en belastning. Store kassevogne en meter fra facaden skaber en fodgængertunnel og holder dagslys helt væk. Dertil kommer at der i weekender og aftentimer er almindelig parkering. Alt i alt er det ikke en ligelig fordeling af parkeringsbyrden i indre by. Vi små forretningsdrivende i smalle gader, med i forvejen smalle fortove, bliver forfordelt. De, for byen, karakteristiske små handelsgader bliver udsultede til fordel for pladser og strøggader, hvor de internationale forretningsdrivende holder til. Højest på min ønskeseddel står et for parkering friholdt gadeareal foran min forretning. Som et minimum bør kommunen, for at tilgodese bevarelsen af handelslivet i Klareboderne, udvide fortovsbredden i gadens sydlige side.
53	Driver virksomhed/ organisation	Hovedvagtsgade, Ny Østergade	Det er al al for massivt det I gør i forhold til sløjfning af p-pladser. I forvejen er p-husene fyldt op. Det er helt fint, hvis I vil føre middelalderbydelen tilbage til netop middelalderen, men for vores virksomhed - og skattekroner og medarbejdernes forbrug i Københavns Kommune - er tiden desværre kommet til at se på hvordan vi kan flytte vores virksomhed til en anden og mere erhvervsvenlig kommune. Held og lykke med udviklingen.
54	Driver virksomhed/ organisation	INGEN BESTEMT GADE	Stræderne og Strøgets Beboerforening bifalder ideen om fredeliggørelse af Middelalderbyen og anerkender målsætningen "mindre Biltrafik i Middelalderbyen", men vi anfægter fjernelse af p-pladser som middel til at opnå fredeliggørelse og mindre (gener fra) biltrafik i Middelalderbyen. Tiltag begrænser ikke irrationelle trafik - som er beboerens udfordring Færre bilister vil formodentlig køre ind i Middelalderbyen i dagtimerne, når det bliver kendt, at der næsten ingen p-pladser er tilbage. Til gengæld vil de få bilister skulle søge længere for at få en af de få, tilbageværende p-pladser. Mht. "den rationelle trafik" i dagtimerne vil vi sandsynligvis for færre biler i Middelalderbyen og måske lidt mindre søgetrafik. Men Middelalderbyens trafikproblemer skyldes IKKE den rationelle trafik, herunder beboerne og de mindre erhvervsdrivendes parkering. Middelalderbyen lider under et helt særligt pres af irrationel trafik, særligt i aften- og nattetimerne, når udeservering, barer, natklubber og diskoteker er mest aktive. Den irrationelle trafik har ikke brug for parkeringspladser, men cirkulerer i byen, fordi den har fri adgang til kørsel i de smalle stræder, så unge mennesker kan deltage i festen for fuld musik og åbne vinduer, taxaer kan trawle efter kunder og motorcykler og muskelbiler kan vise sig frem med mange omdrejninger og sportsudstødninger, hornkoncerter osv. Da der ingen tiltag er mod den irrationelle trafik, adresserer initiativerne med at fjerne p-pladser hverken Middeladerbyens store trafikudfordringer med ovennævnte køretøjer, varelevering eller den stærkt tiltagende renovationskørsel. Vil man den irrationelle trafiks markante gener i Middelalderbyen til livs, er det nødvendigt at begrænse trafikken ind i Middelalderbyen til de køretøjer, der har et legitimt formål. Det kan enten gøres med pullerter, som kendt fra andre storbyer, eller med automatisk nummerpladekontrol, som Sund og Bælt har drevet i mange år i fem byer, herunder København siden 2020, og hvor proceduren med automatisk bødeforlæg allerede er med til at skåne os for luftforurening fra såvel danske som udenlanske køretøjer: https://miljoezoner.dk/om-mz/om-miljozoner/ Manglende p-pladser til beboerne Vi er dybt bekymrede over, hvor beboerne fremover skal parkere, når p-pladser fjernes. Vi forstår at forvaltningen henviser til p-huset under Israels plads, men her er ikke ledig kapacitet og det antal pladser forvaltningen nævner er reserveret modsvarer delvis tidligere fjernede pladser i gaderne. Vi foreslår, at de tilbageværende

			p-pladser i gaderne reserveres til beboere - og gerne at der bevares mange flere, som også reserveres til beboere og nødvendige øvrige brugere af byen: fx håndværkere, leverancer, erhvervsdrivende, etc. https://www.magasinetkbh.dk/indhold/reservation-p-pladser-beboerne-kobenhavn-reissmann Det nuværende oplæg vil i uhørt grad besværliggøre livet for beboere, der ønsker at holde liv i Middelalderbyens gamle huse. I øvrigt vil beboere og andre efter almindelige regler om standsning i fremtiden være forhindret i at bringe og hente større genstande i egen bil eller i varevogn. Det tager mere end 3 min (som er forskellen mellem en "standsning" og en parkering) at bære en kasse, kuffert, skab, madlevering, vaskemaskine, osv op eller ned fra etageejendom. Frigjorte plads fra P-pladser skal IKKE benyttes til udeservering Når KK fjerner al lokal trafik, er der øget risiko for "tivolisering", hvor middelalderbyen bliver en turistkulisse beklædt med udeservering, og hvor den om natten bliver ejet af gennemkørende, larmende stereoanlæg og festfulde unge. Det ønsker vi IKKE! Kommunen har oplyst, at "der som udgangspunkt ikke vil komme flere udeserveringer som følge af implementeringen af Byrum og Trafikplanen. Forvaltningen skriver: "I forvaltningens nuværende praksis er det ikke muligt at få tilladelse til udeservering på kørebanen/parkeringspladser. Selvom parkeringspladserne nedlægges i Middelalderbyen er arealet stadig kørebane, og forvaltningen vil derfor fortsat have praksis for ikke at tillade udeservering på disse arealer. Hvis denne praksis skal ændres, vil det kræve en politisk beslutning herom." Vi bemærker, at forvaltningen kun forholder sig til, om der kan gives tilladelse til udeservering på vejbanen. Vi glæder os over, at den frigjorte plads fra nedlagte p-pladser på vejbanen ikke kan benyttes til udeservering. Men vi savner en forsikring fra politikere og forvaltningen om, at der heller ikke kan komme udeservering på fremtidige udvidede fortove og fremtidige og eksisterende væg-til-væg-fortove (som fx Strædet), hvor p-pladser forsvinder. Strædet er idag ekstremt belastet af udeserveringer og vi ønsker en forsikring fra politikerne og forvaltningen om, at der IKKE kommer mere udeservering her. I Byrums- og Trafikplanen lægges der op til at udvide fortovene i mange gader, ligesom der kan etableres væg-til-væg-fortove. Stræderne og Strøgets beboerforening har bedt teknik og MIljøborgmesteren om svar på dette, men svaret er forsinket og kommer først i uge 2 (efter høringsfristens udløb). Bedre forhold for elbiler Langt de fleste elbilopladere befinder sig på Dyrkøb og fjernes, så der kun er seks ladepladser tilbage i Middelalderbyen! Antallet af elbiler er stærkt stigende i hele Danmark, også i København, hvor det trods udbygning af ladeinfrastrukturen er blevet sværere at komme til at oplade sin elbil. Det bliver fremover endnu sværere at få Middelalderbyens bilejere til at skifte til el, når der fjernes ladepladser i stedet at udbygge. Det er i direkte konflikt med KK's klimamål. KK bør som minimum sikre ladeinfrastruktur i p-huse til beboerparkering samt etablere elbilopladning på så mange erhvervspladser som muligt. Dels fordi elektriske varevogne er en realitet og snart et krav, men også fordi, der er tvungen rotation på erhvervspladser, hvor beboere vil kunne lade op i aften- og nattetimerne samt i weekender og på helligdage, hvor pladserne ikke er reserveret til gulplade-køretøjer. For at støtte udskiftningen til elbiler foreslår vi, at reserverede pladser til delebiler, fremover reserveres til eldrevne delebiler. Netop i byer med mange mennesker er nul-emission vigtigt, og KK bør tilskynde udviklingen ved kun at udbyde delebilspladser samtidig med udbud af ladeinfrastruktur, så delebilerne og evt nabopladserne får elbil opladere og dermed tilskynder beboere til elbil, hvad enten der er tale om egen bil eller delebil.
55	Driver virksomhed/ organisation	Niels Hemmingsens Gade, Valkendorfsgade	Disse gader burde laves til gul plade parkering.
56	Driver virksomhed/ organisation	Klosterstræde, Lille Kannikestræde, Nybrogade, Valkendorfsgade, Vimmelskaftet	I fjerne for mange p-pladser til erhverv, der er stadigvæk mange virksomheder/ejendomme som skal have besøg af håndværkere som ikke kan bruge en cykel. Flere og flere håndværkere kommer allerede på cykel el. lign så udviklingen er allerede igang, men alle brancher kan ikke bruge cykler.

57	Leverer varer/services til MB		Som større håndværker virksomhed med mange kunder i indre by, er vi meget bekymret for at der ikke bliver flere p-pladser til håndværkere. Vi har allerede idag samkørsel og cykler, men ikke alle opgaver kan klares uden bil.
58	Bruger MB til shopping, kulturelle tilbud, o.l.	INGEN BESTEMT GADE	Jeg er DYBT rystet over nedlæggelsen af så mange p pladser uden at erstatte dem med pladser i p-hus. Det kunne være Blox, flere pladser under Israels Plads mf. I fjerner ikke trafikken fra området ved at nedlægge ppladser, det får blot bilisterne til at køre mere rundt for at finde pladser. I opnår kun at genere butiks ejere, og derned handlen i indre by. Øv😠
59	Bruger MB til shopping, kulturelle tilbud, o.l.	INGEN BESTEMT GADE	Jeg har en nummereret handicapplads som konstant er taget af andre da kommunen har fjernet mange parkeringspladser. Jeg kan ikke købe en elbil da kommunen har nægtet at der på noget tidspunkt vil kunne blive opsat lader hvor pladsen er. Jeg kan derfor ikke lade bilen. Da bilen ikke er en elbil så vil min mulighed for at parkere i København når jeg er rundt derfor være næsten umulig.
60	Andet: bor og driver virksomhed i indre by!!!	INGEN BESTEMT GADE	Det er stærkt urimeligt at vi som beboere og erhvervsdrivende igen får begrænsninger i vores P-muligheder og vi betaler trods alt licens. Den pris må nedsættes med 2/3 for at kompensere for de mistede pladser! Vi er jaget vildt i byen og det er en helt helt skæv og fejlagtig strategi der er lagt an. Det er mere religiøst end meget andet vi oplever i KBH. Hvis man vil borgerne og især beboerne (de der stemmer) noget godt så finder man en balance der er noget bedre end tilfældet her er ved at nedlægge endnu flere pladser. Der skal fremover ske stærke begrænsninger ved byggepladser, julemarkeder og andre events der kan betyde at p-pladser nedlægges i kortere perioder - det skal ikke kunne tillades uden at der oprettes erstatningspladser i samme perioder. Det skal være muligt at kunne læsse varer og andet af foran sin bopæl i mere end 15 minutter. Folk med beboerlicens skal have flere rettigheder ved standsning og midlertidig parkering ved deres bopæl. Jeg vil gerne se en beregning over hvad disse ændrede p-forhold betyder på kommunens indtægter og hvad der er beregnet for afgifter og bøde indtægter.

'ANDRE TEMAER': 21 kommentarer

	Relation til Middelalderbyen	Kommentar
1	Beboer	Vigtigt at de pladser der skabes ikke automatisk bliver til udeservering for barer og cafeer ind til langt ud på natten Fx "tagtomat" agtige områder, hvor man som beboer kan dyrke noget grønt Eller en "byttestation" som den der var ved frue kirke en ejendom - uden bil er der langt til genbrugsstationerne
2	Beboer	Dette burde ganske enkelt ikke kunne lade sig gøre uden en afstemning for beboerne! Ydermere driver jeg kontor på Strøget igennem 23 år, og det har aldrig være mere menneske død pomfrit fabrik. Vi bliver også nødt til at flytte derfra efter som ingen kan besøge os mere(og nu er det ikke alle der lige cykler til byen) Med det i gør nu er der 100% garanti for de sidste special butikker dør. Hurra! Normal, Stadium og Intersport.
3	Beboer	Nattelivsindustrien har Indre By (herunder især en gade som Ny Adelgade) i et jerngreb og Københavns Kommune er industriens glade hjælpere. Nedlæggelse af parkering i Ny Adelgade vil betyde plads til flere taxaer i tomgang hele aftenen og natten igennem og plads til flere (udover de typisk 100 spritsstive) værtshuskunder på gaden konstant. Forurening i Ny Adelgade er fra værtshuskundernes larm, fra de 100 rygere der konstant står med deres stinkende smøger og øl og råber og skriger samt fra taxaer i tomgang. Forurening er IKKE at beboerne kan parkere i nærheden af deres hjem
4	Beboer	Det handler om borgerdialogen der går forud. Den var bedre end normalt, men der er fortsat mange beboere der intet ved om projektet. Borgersamlingen bliver brugt som argument for at der er opbakning. Men den borgersamling var baseret på det som jeg hørte meget styret med meget lidt plads til dialog. Derudover rummede den kun 36 personer. Denne borgersamling blev præsenteret for en række ideer, og kunne ikke komme med alternative ideer. Jeg hørte fra flere at processen ikke var demokratisk, som den siden er blevet præsenteret. Dertil kom byrumsforsøgene som blev sat igang uden lokale tiltag. Mange ting som man kunne afprøve blev ikke afprøvet pga manglende lokal dialog. Der var dialog under disse forsøg, men i flere af disse dialoger skelnede man ikke imellem beboere og folk udefra. Det var kun få tiltag og et fandt sted en fredag to timer før mange havde fri fra arbejde. Jeg hører fra folk der deltog at der ikke var mange og at man ikke spurgte til om folk var gæster eller beboere. Indre By har mange gæster der ser byen anderledes end beboerne og de har fyldt meget i denne process. I det hele taget virkede det som om at forsøgene var lavet af gæster til gæster. Så kom selve planen. Som beboer har man en fornemmelse af at nogen udefra, der ikke bor herinde har haft nogle ønsker og påtvunget dem os og lavet et forløb for at retfærdiggøre ændringerne. Der har som sagt været mere dialog end normalt, men dette er en indgribende løsning, som burde have inddraget beboerne mere og tidligere. Jeg har en kommentar til gadebredder og gadeinventar. Hvis man fjerner parkering skal man give noget tilbage. Ellers bliver vores gader motorveje til glæde for ingen. Det er ikke ok at man fjerner P-pladser før en man har finansiering til at sætte noget istedet for. Eller tager cafeer chancen og bryder reglerne, som de har gjort før. Eller misbruger nattelivet at man kan bruge hele gaden til fest. For mange ting er ikke med i planen, fordi man antager at cafeer og natteliv vil opføre sig ordentligt hvilket de ikke gør idag,
5	Beboer	Kan ikke umiddelbart se af materialet om, der er taget højde for det. Men jeg oplever mere trafik i gaderne og "hurtigere" trafik. Det vil være prisværdigt, hvis der blev etableret vejbump/fartbump i Åbenrå.
6	Beboer	Fodgængere mellem Huset og Vandkunsten vil have fordel af en helle midt på Rådhusstræde. En helle på denne lokation er også nødvendige for at øge trafiksikkerheden på hele Rådhusstræde. Rådhusstræde vil opleves som brede mellem Vandkunsten og Kampanistræde fordi motortrafikken ensrettes, uden at fysiske barrierer, såsom cykelstativer, indsnævrer vejbanen til en minimum. En hele midt på vejen foran Rådhusstræde 13-17 vil indsnævre vejbanen fra strækning maksimum til en minimum, og dermed sænk hastigheden af biler. Krydset ved Vandkunsten og Raadhusstræde er generelt fejldimensioneret for de nye trafikmønstre. Jeg foreslå at i samme omgang som Raadhusstræde ensrettes, og cykler fjernes fra pladsen, at vejbanen over Vandkunsten nedlægges.
7	Beboer	Vi har foran Valkendorfsgade 32 et areal foran vores port, hvor der godt kan stå en bil. Da pladsen vel er vores, er det vel ok, at håndværkere til vores ejendom parkerer der, hvis altså bilen ikke hindre færdsel på fortovet foran?
8	Beboer	Etablering af flere skraldespande, især omkring wolt og KVUC, det bugner med skrald. Og tag gerne hensyn til beboerne, og ryk taxaholdepladserne væk fra beboer og hen til erhverv for at mindske gener for pauser med høj musik og rygning der går direkte ind i vinduerne hos beboerne. Dernæst er

		parkeringskælderen ved israelsplads ikke tilstrækkeligt og ved at fjerne så mange parkeringspladser for beboerne, er det vigtigt at der bliver fjernet muligheden for gæster i samme phus, eller er det umuligt for beboer at bruge pkælderen. Etabler også gerne et nyt phus/kælder, eller køb plads hos flere af phusene omkring til beboer alene.
9	Beboer	Ingen af- og pålæsning efter kl 11. Urimeligt for ældre beboere, børnefamilier og handicappede.
10	Beboer	Fint med endnu bedre cykel forhold også selvom jeg selv har en nødvendig bil som får ringere parkeringsvilkår Biler har dog de seneste mange år ikke været det væsentligste trafikale problem i området omkring Fiolstræde (hvor vi bor) og Købmagergade Det er den voldsomme stigning i cyklister på disse gågader som ikke respekterer at det netop er en gågade Udefrakommende samt stigende antal turister på lejede cykler Min bekymring er en endnu mere utryg gågang på gågaderne Politiet har stort set ingen indsats overfor denne daglige og konstante gene hvor gående konstant må bevæge sige i forhold til cyklister der kommer med op til 25 km i timen på el. Og jævnligt ser jeg folk blive ramt på vejen. Har også selv blevet ramt flere gange Kunne I ikke tage dette med i denne process Mange tror de må cykle der, andre er ligeglade. Dethar dannet en cykel kultur hvor, at det gør vi bare. Og turister følger med Skiltningen er ikke forståelig En rent skilt med en cykel med kryds over kan folk forstå Gågade skiltet forstår mange tydeligvis ikke Det kunne være et meget enkelt tiltag der måske kunne ændre kulturen så vi alle kan være her og gå ubekymret på gågaderne som også udefrakommende og turister elsker Og dernæst en jævnlig indsat fra politiet med bøder I vil nok svare pænt tilbage og så ellers ikke gøre noget som helst. Det er nok ikke jeres bord vil I svare Det er i hvert fald den hidtige respons fra politi som siger de ikke har resourcer og kbh kommune som fejer den videre til, at det må politiet klare og at skiltningen er som den er. Men nu er det forsøgt endnu engang
11	Beboer	Hvor det er egnet ville det rart med mere afskærmet udeservering. Synes det fungere bedst når der bliver afskærmet med blomster kasser e.lign. Når udeservering ikke er afskærmet står stole og borde hurtigt ude for deres areal. (og afmærkning af deres areal forstår deres gæster ikke når de mangler en plads)
12	Beboer	På grund af vores meget lave kælder har vi desværre ikke mulighed for at sortere vores skrald. Da bygningerne er så gamle i vores område kan jeg kun forstille mig at vi ikke er den eneste opgang med dette problem. Det er et stort ønske at få noget fælles affaldssortering ude på vejen. Jeg har forsøgt at bruge de offentlige skraldespande omkring Kultorvet, men de er altid fyldte og sorterings mulighederne er små.
13	Beboer	En bøn herfra – gør dog Middelalderbyen til en by, hvor også beboerne kan holde ud at være i! Der har altid været liv, trafik og støj i byen, men det er ved at tippe over, med manglende plads til beboerne – også deres biler. En by uden beboere er ikke nogen by, men et Tivoli for turister og festglade unge og ikke mindst restauranter og natklubber med pengene placeret i udlandet/skattely!
14	Beboer	Hvorfor ensretter i ikke Nørre Søgade og Nørre Farimagsgade (gerne helt op til Sølvgade) når det er her stop and go trafikken og forureningen for områdets familier og børn er værst?
15	Driver virksomhed/organisation	Miljøstationer / lige her, særligt flaskecontaineren på Nybro Plads, - den er årsag til punkterede hundepoter, biler og cykler - den skal udvides til også at omfatte nogle af de andre affaldsfraktioner - og det kan passende være på den store 3-kant der er nærmere Stormbroen og da kan der tømmes med lastbil fra Frederiksholms Kanal. Når der tømmes fra Nybrogade spærrer lastbilen for trafikken den tid det tager at tøme og feje (ofte kommer der en mindre kommunal bil og fejer, - men han kommer jo ikke helt ind til selve containeren. På Nybro Plads kan der enten være en lomme til Pro-færdsel i den sikre højre side af vejen - og eller flere cykelstativer.
16	Driver virksomhed/organisation	Sværtegade er meget meget smal og det samme gælder fortovet som rigtig mange mennesker skal kunne befærde sig på OG holde sig uskadede. Det gælder specielt vores faste kundekreds som har kommet i over 25 år : og det samme hører vi altid, problmer for fodgængere, kunder, barnevogne, folk med hund, samt kørestolsbrugere. Samme som biler er vi imod at have tæt på os en lade stander., af samme grund. Frem for alt mener vi Sværtegade skal være sikker at befærde sig i og ikke motivere de folk som benytter og bor i området om at gå rundt om
17	Driver virksomhed/organisation	Jeg er indehaver af Taphouse i Lavendelstræde 15, og vil blot udtrykke tilfredshed med den kommende placering af cykel- og bilparkering i Lavendelstræde i fald andre skulle komme med modsatrettede kommentarer der kunne få jer til at overveje at lave noget om. På den nuværende plan er der IKKE etableret nogen cykel- eller bilparkering ud for nr. 15 hvilket giver os håb om at kunne etablere en større udestilling når de nuværende parkeringspladser er nedlagt. Så alt godt :-)
18	Driver virksomh	Det ser ud til at vores leverandør får svært ved at komme ind til vores virksomhed på Krystalgade 4, fordi Krystalgade er ensrettet i modsat retningen i forhold til Landemærket og Peder Hvitfeldts Stræde, og Krystalgade er lukket foran synagogen.

	ed/organisation	
19	Driver virksomhed/organisation	Kære Københavns Parkering Jeg har caféen 42Raw i Pilestræde 32B og har haft den siden 2009. I Pilestræde 32A ligger der ligeledes en café og vi havde særlig dispensation til at have udendørsservering på P-pladserne ud for vores lejemål under corona (dog ikke på el-pladsen). Det var vi naturligvis meget glade for og det gav noget liv. Mit spørgsmål vedr. Pilestræde 30A + 30B: Hvad skal der være på de nedlagte almindelige P-pladser ud for Pilestræde 30A og 30B? Tegningen viser et tomt område (?) mellem de 2 ladcykelpladser i hver ende foran de to lejemål. Jeg ser frem til at høre fra jer.
20	Bruger MB til shoppin, kulturelle tilbud, o.l.	Som borger i København skal man acceptere at vi må stå for når kommunen misbruger klimaet til at fremme den valgte politik. Der er ingen grænser for hvilke klimabelastende arrangementer kommunen påtvinge os, samtidig med at vi skal tænke på klimaet. Meget hult
21	Andet: Brancheorganisation - repræsenterer visse restauranter og Cafeer i middelalderbyen	Det omhandlede placering af tre cykelstativer som på planen er bevarede og således ikke noget kommunen i nuværende plan lægger op til at ændre på. Derudover at vi håber forvaltningen opfordre politikerne til at give tilladelse til en udvidet udeservering på nedlagte p-pladser. Således kan den uudnyttede plads benyttes til fordel for begge parter