

## **Forvaltningens svar på Indre By Lokaludvalgs svar (27. september 2023) til intern høring af tidligt udkast til projektforslag for det kommende anlægsprojekt om bil- og cykelparkering i Middelalderbyen**

### **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 beboereggede tiltag? Har forvaltningen i så fald et bud på, hvilke konsekvenser det vil have for udfoldelsen af det lokale hverdagsliv mellem husene?

*Der kommer til at være enkelte gader, hvor der ikke er hverken parkering eller cykelstativer. Forvaltningen er usikker på, hvad der menes med beboereggede tiltag.*

*Byrums- og trafikplanen sigter overordnet mod, at gaderummene i højere grad end i dag skal tilgodesee fodgængere og cyklister, hvilket er en del af hverdagslivet for mange, både beboere og besøgende. Planen lægger i mindre grad op til, at gaderummene skal indrettes til ophold med fast inventar – det er i stedet på områdets pladser, at dette især skal prioriteres. For lokale beboere, der færdes til fods eller på cykel som en del af hverdagslivet, vil nedlæggelsen af bilparkeringspladser forventeligt medføre bedre plads til at færdes og bedre mulighed for at krydse gaden.*

*Etablering af midlertidige og andre byrum kræver, at der sættes penge af til disse tiltag ved budgetforhandlinger.*

- 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?

*Projektforslaget udarbejdes med afsæt i Byrums- og trafikplanens grundlæggende præmisser, herunder at der skal nedlægges bilparkering i gaderne, og at en lang række gader på længere sigt skal anlægges med bredere fortove. Anlægsprojektet sigter endvidere mod at muliggøre cykling mod ensretningen på flest mulig gader i området. Byrums- og trafikplanen lægger ikke op til, at erhvervslivet skal fylde mere i gaderummet end i dag, i form af f.eks. udeservering.*

*Forvaltningen vurderer ikke, at projektet vil medføre, at der køres med højere hastighed end i dag. Gaderne er så smalle, at de ikke indbyder til kørsel med høj hastighed, og på mange af de strækninger, hvor der fjernes bilparkering, erstattes parkeringspladserne med cykelparkering.*

- 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?

*Med byrums- og trafikplanen er der lagt op til, at tilgængeligheden og fremkommeligheden forbedres for fodgængere i området i takt med at de store flagskibsprojekter implementeres. Det indgår som et gennemgående princip, at der skal arbejdes med bedre forhold for mennesker med mobilitetshandicap, blandt andet ved at anvende slebne brosten. Der anlægges desuden yderligere besøgspladser for handicappede. Både Ældrerådet og Handicaprådet har været inddraget i forbindelse med udarbejdelse af planen, og det er forvaltningens opfattelse, at deres ønsker er indarbejdet i den vedtagne plan.*

*Vedr. spørgsmålet til trafikken i kvarteret: Se svaret i 1B.*

- d) Lokaludvalget ønsker at blive oplyst om hvem der er ansvarlig for den konkrete udmøntning af projektforslaget og på hvilket grundlag?

*Udmøntningen af projektforslaget er forankret i enheden Cykel og Vejprojekter i Teknik- og Miljøforvaltningen. Mandatet til at udmønte projektforslaget blev givet 6. oktober 2022 af Borgerrepræsentationen i forbindelse med vedtagelsen af budgettet for 2023 (B, C, D, I, O, V, Ø og Å). Budgetbeslutningen (TM295, Implementering af Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen, initiativ 1 – 16,3 mio. i anlæg) tager udgangspunkt i den overordnede Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen, som blev enstemmigt vedtaget af Borgerrepræsentationen den 2. februar 2023.*

*Cykel og Vejprojekter har på denne baggrund mandat til at nedlægge 600 bilparkeringspladser, flytte og etablere i alt 1700 cykelstativer, ændre ensretninger samt lave kommunikationsindsats, før- og efter.*

Kan forvaltningen forklare hvad man ønsker med disse ændringer og hvordan lokale beboere har indgået i disse ønsker?

*Baggrunden og formålet med byrums- og trafikplanen er udførligt beskrevet i den vedtagne byrums- og trafikplan. Opsummeret realiserer ændringerne et politisk ønske om, at bilparkering og biltrafik optager mindre plads end i dag, så områdets pladser gøres mere attraktive og der bliver bedre plads i gaderne til cykler og fodgængere. Det første greb for at frigøre plads er at nedlægge parkeringspladser og flytte cykelparkering fra Middelalderbyens pladser til gaderne. Samtidig skal varelevering og anden logistik fortsat fungere, og beboere skal have mulighed for at standse i bil i nærheden af deres bolig.*

Lokale beboere er blevet inddraget forud for udarbejdelsen af byrums- og trafikplanen samt undervejs i form af borgersamlingen for Middelalderbyen og i møder med de lokale beboerforeninger. Byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen tager afsæt i anbefalingerne fra en borgersamling, som blev nedsat i 2019. I borgersamlingen var 75% af deltagerne beboere i Middelalderbyen og 25 % beboere i andre bydele. Borgerne blev udvalgt ved en lodtrækning, som de selv havde tilmeldt sig. Den var opsat ud fra køn, geografi, alder, boligtype og adgang til bil for at sikre en repræsentativ sammensætning af panelet.

Borgersamlingen resulterede i 9 anbefalinger heriblandt anbefalinger om at reducere biltrafikken og antallet af parkeringspladser i området.

Sammen med borgersamlingen har der været to spor:

- Et offentlighedsspor, hvor den bredere offentlighed blev inviteret til et dialogmøde for at kvalificere borgersamlingens arbejde og løbende følge borgersamlingens arbejde digitalt.
- Et interessentspor, hvor interesseorganisationerne i projektets følgegruppe fik mulighed for at bidrage med partsindlæg og kommentering. Følgegruppen er stadig knyttet til projektet og består af repræsentanter for beboere, brugere og erhvervsliv.

Der var desuden et borgermøde den 24. august 2022 i forbindelse med høringsperioden for Byrums- og Trafikplanen. Planforslaget var i offentlig høring i perioden 28. juni – 26. september 2022.

Ud over Borgersamlingens anbefalinger har fem byrumsforsøg, der blev afviklet og evalueret i 2021, bidraget med vigtig viden til byrums- og trafikplanen. I samme periode blev der også indhentet forslag og idéer fra offentligheden gennem et såkaldt "prikkort", hvor 574 respondenter bidrog med ideer og kommentarer til konkrete steder i Middelalderbyen og pegede på ønsker til fremtidig udvikling på specifikke steder i området. Her kunne både beboere og andre brugere deltage. Ved evaluering af byrumsforsøgene blev der indhentet input fra borgerne med flere forskellige metoder (spørgeskema, spot-interviews i gaden, bylivsregistreringer mv.)

- 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?

Nej det vil det ikke. I det aktuelle projektforslag er forvaltningens mandat begrænset til de elementer, som er nævnt i svaret på 1d. Det kræver en ny politisk beslutning, hvis der skal anlægges andet.

Der er sorteringspunkter på vej i Indre By. Den aktuelle status og placering fremgår af hjemmesiden: [Sorteringspunkter i Indre By og på Christianshavn | Københavns Kommunes hjemmeside \(kk.dk\)](#).

Som borger, forening eller lokaludvalg har det gennem flere år været muligt at søge penge til grønne tiltag. Læs mere på hjemmesiden [Søg puljen til biodiversitet | Biodiversitet \(kk.dk\)](#) Bemærk dog, at årets frist er overskredet.

*Hvor meget plads, der er til eventuelle andre tiltag, afhænger af den specifikke gade, og hvad der konkret ønskes.*

- f) Kan forvaltningen tydeliggøre hvad lokale beboere og erhvervsdrivende opnår ved nedlæggelsen af gadeparkeringspladser i Middelalderbyen jf. projektforslaget?

*Med implementering af projektforslaget, forventes det at biltrafikken reduceres i området, og samtidig forbedres cykelparkeringsforholdene, hvilket kan skabe bedre plads på fortove og pladser, da færre cykler vil fylde op. Dette til gavn for beboere og besøgende af Middelalderbyen.*

*På baggrund af de anbefalinger, der var resultatet af en forudgående borgersamling, lægger byrums- og trafikplanen op til, at der skal være mere plads til fodgængere og cyklister, til ophold uden kommercielt indhold, til det lokale byliv og til grønne pauser mellem de historiske huse. Borgersamlingen pegede på, at det skal opnås ved, at bilparkering og biltrafik skal optage mindre plads end i dag. Samtidig skal varelevering og anden logistik fortsat fungere, og beboere skal have mulighed for at standse i bil i nærheden af deres bolig.*

*Det første greb for at frigøre plads er at nedlægge parkeringspladser og flytte cykelparkering fra Middelalderbyens pladser til gaderne. På den måde kan områdets pladser gøres mere attraktive og der bliver bedre plads i gaderne til cykler og fodgængere. Desuden kan flere cykelstativer bidrage til færre cykler langs husmure, hvilket kan komme de mindre erhvervsdrivende til gode. Se også svaret i 1a).*

- g) Kan forvaltningen garantere, at der ikke på noget tidspunkt tillades udeservering på nedlagte parkeringspladser?

*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.*

- h) Ved cykelstativer er det bedre at have flere og smallere stativer for at undgå at fortovene opleves smallere.

*Der er mange faktorer, der spiller ind på, hvor og hvordan cykelstativerne kan placeres. Med afsæt i principperne fra Byrums- og Trafikplanen arbejder forvaltningen på at placere stativerne mest hensigtsmæssigt i forhold til kapacitet, tilgængelighed, hensynet til større køretøjer mv. Der*

*hvor pladsforholdene er mindst, arbejdes der med at vinkle stativerne for at sikre tilgængelighed og andre hensyn på fortovet. Se også svaret i 1.1.*

- 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.

*Pladserne skal friholdes for cykelparkering for at give mulighed for, at de i stedet kan bruges til ophold og at pladserne løbende kan omdannes i takt med at flagskibsprojekterne implementeres. Byrums- og trafikplanen prioriterer områdets pladser til ophold af henholdsvis kommerciel og ikke-kommerciel karakter og til lejlighedsvisse arrangementer.*

*Det er ikke forvaltningens opfattelse, at hovedparten af de mange cyklister, der i dag parkerer på pladserne, har et egentligt ærinde på pladserne – men snarere at man parkerer på pladserne, fordi der ikke findes gode alternativer til dette. 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 vil kunne parkere tættere på deres destination end i dag. Man kan sige, at cykelparkeringen frem over skal fungere som "kantstensparkerings" – så 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.*

- 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.

*Der er afsat penge til evaluering. Der vil blive lavet en devaluering af det kommende bil- og cykelparkeringsprojekt i 2025 på baggrund af første del af anlægsprojektet, inden tiltaget skal implementeres i Nørre Kvarter i 2026. Politikerne vil blive orienteret om evalueringen af 1. del, inden 2. del implementeres.*

- 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?

*Med projektforslaget nedlægges 600 parkeringspladser, hvilket bunder i borgersamlingens anbefaling om at reducere antallet af*

*parkeringspladser. Med anbefalingen blev der udtrykt ønske om en mærkbar reduktion på op i mod 80-90 % af pladserne. Med projektforslaget reduceres antallet af p-pladser med ca. 60 % for at tage hensyn til beboere, erhverv mv. der er nødsaget til at have bil. Forvaltningen kan oplyse at erhvervsparkeringspladserne kan benyttes i tidsrummet mellem kl. 17-7 af andre køretøjer end erhvervskøretøjer. Antallet af disse pladser øges med 10 %, på baggrund af politisk ønske. Med den nuværende regulering kan beboerlicens i forvejen ikke anvendes i tidsrummet 10-17 på mange af gaderne i Middelalderbyen. Yderligere kan Forvaltningen oplyse, at der er indgået lejeaftale i p-anlægget under Israels Plads således, at beboerlicens kan anvendes her.*

*Middelalderbyen er Københavns historiske hjerte og er gennem århundreder blevet ændret og tilpasset byens og befolkningens udvikling. I dag er Middelalderbyen præget af de historiske bygninger, et udbredt handels- og caféliv og kulturelle oplevelser, som tiltrækker mange mennesker. Det er også et område med mange beboere og rigtig mange arbejdspladser. Byrums- og trafikplanen er en samlet plan for, hvordan de mange forskellige hensyn skal prioriteres og balanceres i forhold til hinanden i områdets offentlige by- og gaderum.*

- 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.

*Allerede nu kan beboere bruge de eksisterende erhvervspladser mellem kl. 17.00-07.00. Dette vil fortsat gælde. Antallet af erhvervspladser, hvor denne betingelse gælder, øges med 10 %. Antallet af handicappladser i området øges med 10 %. Har man som beboer behov for en personlig handicapparkeringsplads, har man desuden mulighed for at ansøge om sådan en.*

- 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.

*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 fx varieres i forhold til, hvor der i dag er givet tilladelse til udeservering, så cyklister ikke skal trække cyklen op på fortov med udeservering. Vi forsøger i videst muligt omfang at friholde ganglinjer i forhold til opgange og indgangsdøre. Se også svaret i 1.h.*

- n) På flere pladser i Middelalderbyen er der stort set hele tiden opstillet containere og skurvogne. Hvorledes arbejder projektforslaget med dette forhold?

*Forvaltningen tager stilling til grænsefladeprojekter. Hvis der er containere opstillet, hvor der skal placeres stativer, vil de blive opsat når containeren væk.*

- o) Der afholdes jævnligt store offentlige arrangementer og events i Middelalderbyen. Hvorledes arbejder projektforslaget med dette forhold.

*Forvaltningen tager stilling til arrangementer og events i forbindelse med anlægsfasen og tilpasser så vidt det er muligt anlægsfasen derefter. Generelt er tilladelser til arrangementer noget forvaltningen tager stilling til i forbindelse med konkrete ansøgninger.*

## **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.

*Forvaltningen vil i projektforslaget lægge op til at lave mere cykelparkering i Larslejsstræde.*

*Den aktuelle status og placering af sorteringspunkter i området fremgår af hjemmesiden: [Sorteringspunkter i Indre By og på Christianshavn / Københavns Kommunes hjemmeside \(kk.dk\)](#).*

- 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.

*Forvaltningen er bekendt med problemstillingen.*

## **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.

*Forvaltningen tilpasser projektet, så det bliver muligt at varelevere.*

- 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.

*Der bliver som udgangspunkt ikke placeret ny cykelparkering i Vestergade, da det skal være muligt at varelevere.*