

Københavns Kommune,  
Teknik- og Miljøforvaltningen

Den 18. december 2019

## **Kommentering på forslag om mindre biltrafik i middelalderbyen**

Der henvises til tidligere korrespondance og møder, herunder kommunens mail af 27. november 2019 vedrørende ovenstående.

Dansk Erhverv har drøftet sagen med KCC, DRC, Københavns Vognmandslaug samt øvrige medlemmer med interesse i sagen. Nedenstående bemærkninger fremføres på disse organisationers og virksomheders vegne og adresserer både konklusionerne fra borgersamlingen og emnet ”mindre biltrafik i middelalderbyen”.

### *Erhvervslivets interesser generelt*

Erhvervslivet – både i København og andetsteds – har blandt en grundlæggende interesse i, at rammerne for erhvervsudøvelse er så ens som muligt uafhængigt af geografi. I foreliggende tilfælde vil vores medlemmer derfor generelt foretrække at der er de samme reguleringer i København, Odense Aarhus, Aalborg – og for den sags skyld Berlin, Paris og London. Det giver en mere lige konkurrence og lavere administrative omkostninger. Samtidig kan lokale restriktioner skabe behov for indkøb af særligt indrettet materiel, der ikke vil kunne bruges andre steder. Det er ikke en hensigtsmæssig investeringspolitik. Derudover har lokale restriktioner en tendens til at skabe en ”osteklokkementalitet” for de aktører, der opererer inden for dem, hvilket ikke er gavnligt for udvikling og innovation. Vi er således umiddelbart skeptiske over for forslag om særskilte regler for enkeltområder.

Dette gælder særligt i større byer og i særdeleshed i en hovedstad, der også har et hensyn at tage til at den er udviklingsmotor for resten af samfundet samt til, at byen skal være tilgængelig også for pendlere og gæster udefra.

Ovenstående medfører dog ikke, at vi ikke mener, at der også skal tages lokale hensyn. Borgerne i København er også kunder hos erhvervslivet og en fornuftig virksomhed tager altid i videst muligt omfang hensyn til kundernes ønsker og behov.

Vi skal derfor opfordre til, at kommunen i den videre proces varetager hensynet til balancen mellem lokale og internationale interesser samt erhvervsmæssige og private.

### *Bedre mobilitet og tilgængelighed i Middelalderbyen*

Middelalderbyens fysiske rammer er præget af smalle gader og mange aktører med interesse i at agere i området hele døgnet. Det er helt normalt for en gammel storby og det er samtidig en forudsætning, at det kun i meget begrænset omfang er muligt at fremme mobiliteten og mindske trængslen ved en traditionel udbygning af infrastrukturen i gadeniveau – i hvert fald ikke uden at ødelægge byens identitet og særkende.

Tiltag på området vil derfor skulle balancere fornævnte forskelligartede hensyn til borgere, erhvervsliv, turister m.v. og vil i visse tilfælde fremme nogle interesser på bekostning af andre.

Vores synspunkt er i den forbindelse at vi skal undgå at Middelalderbyen kommer ind i en ond cirkel, hvor fx tomme butiksfacader og caféarealer på strøget eller uudlejede kontorarealer kan skræmme potentielle virksomhedslejere, turister o.a. væk med yderligere lavere aktivitet til følge. Det er en konsekvens der er kendt fra andre danske og udenlandske byer og som forstærkes af andre faktorer som e-handel, konjunkturer o. lign. Der er allerede tegn på, at dette kan være ved at ske i Middelalderbyen også. Det vil naturligvis også give en mere fredelig Middelalderby, men en aktivitetsnedgang på den baggrund er der kun meget få der har interesse i.

En begrænsning af adgangen til Middelalderbyen vil desuden have konsekvenser for området udenfor, der vil opleve et forøget trafik- og parkeringspres ud over kommunegrænsen. Det vil kræve investeringer både i den kollektive og private trafikkapacitet samt parkeringsforhold, hvorfor kontakter til omegnskommunerne også anbefales herfra, hvis nogle af de foreslåede tiltag gennemføres.

En løsning på denne udfordring er at mindske behovet for gennemkørende trafik, hvilket kan ske ved at føre den gennemkørende trafik udenom indre by via en havnetunnel. Dette vil lempe presset på indre by og dermed også på Middelalderbyen. Vi skal opfordre til, at dette projekt fremmes mest muligt også af hensyn til det stadigt stigende antal borgere i København og deres mere langsigtede mobilitetsbehov.

En allerede implementeret løsning er bygning af MetroCityringen, der forventeligt vil flytte en stor del af mobiliteten væk fra gadeplan og under jorden. Vi skal i den forbindelse opfordre til, at de yderligere udvidelser af metroen der er foreslået fremmes mest muligt og at Københavns kommune forstærker indsatsen for at styrke alle former for kollektive pendlerforbindelser til og fra kommunen.

Samtidig er de gode betingelser for cyklisme i København generelt en faktor, der mindsker biltrafikken. Dansk Erhverv skal i den forbindelse opfordre til, at betingelserne forbedres yderligere, fx ved bedre parkeringsmuligheder for cykler og lignende tohjulede køretøjer. På cykelområdet kan der i øvrigt henvises til de foreløbige positive erfaringer med lad- og godscykler.

En tredje mulighed for at lempe presset på Middelalderbyen findes i en række teknologibaserede tiltag, der kan flytte trafik og mindske trængsel og larm i området. Et øget fokus på Mobility as a Service (MaaS) samt Intelligent Trafikstyring (ITS) vil kunne øge fremkommeligheden også i Middelalderbyens smalle gader uden dermed at øge trængsel og larm. Der findes eksempelvis en

række forsøg med selvkørende busser i de skandinaviske lande og snart også i Danmark. Teknologien er fortsat under udvikling, men særligt da disse busser er relativt små, vil denne løsning også med fordel kunne anvendes i Middelalderbyen på sigt. På samme måde er dele- og lånebiler i free floating og andre lignende forretningsmodeller allerede en integreret del af Københavns trafik, hvilket formentlig medfører, at knap så mange borgere køber en bil.

En fjerde mulighed for at sprede trafikken mere ud er at give udvidet adgang til erhvervsleveringer på andre tidspunkter end myldretiden. Det vil være en forudsætning for denne option at leveringerne holder sig under et forudsat støjniveau, således at beboerne ikke generes. En række teknologier understøtter efterhånden denne mulighed – herunder mere støjsvage køretøjer (fx hybridlastbiler og elcykler), støjcertificeret materiel (fx PIEK-certificering) samt leveringsmuligheder i butikker (hvor muligt) uden at butikspersonalet behøver være til stede. Vi ved at kommunen allerede er bekendt med potentialet i disse løsninger og skal opfordre til at der arbejdes videre med dem.

Vi kan derfor ikke støtte forslaget om begrænsninger i tidsrummet for leveringer til områdets erhvervsliv idet det efter vores opfattelse vil have den effekt, at trafik og erhvervsparkering vil blive endnu mere trængselsplaget i perioden, hvilket fører til øget forurening på grund af længere transporttider og dårlige udnyttelse af kapaciteten i bilerne, idet de ikke vil kunne nå rundt og levere flere steder i den begrænsede tid og forøgede trængsel.

For så vidt angår forslaget om at begrænse antallet af bilparkeringspladser skal vi anføre, at en eventuel nedlæggelse af parkeringspladser til private bør medføre udvidelse af antallet af pladser til erhvervsleveringer. Det vil medvirke yderligere til at begrænse trængslen, da den øvrige trafik dermed ikke generes af erhvervsbiler under aflæsning og vice versa.

I forhold til den generelle anbefaling af, at begrænse biltrafikken med 75 pct. i Middelalderbyen er det vores umiddelbare opfattelse, at borgersamlingen ikke fuldt ud har gennemtænkt forslaget, der i meget høj grad vil besværliggøre renovation, e-handelsleveringer, håndværkerbesøg, taxikørsel osv. til private og i praksis medføre at leverancer til erhvervslivet i området, herunder strøgbutikker, caféer, restauranter m.v. ikke lader sig gøre, hvorfor en stor del af disse virksomheder må lukke. Vi har svært ved at forestille os, at borgerne har ønsket sig en sådan konsekvens idet vi i bekræftende fald står helt uforstående over for, hvorfor de dog har bosat sig i en storby.

Med hensyn til anbefalingen om at eksperimentere med løsninger som vi i øvrigt finder særdeles interessant, indeholder denne en kommentar til ”ensrettede veje”. Vi skal dertil bemærke, at ganske mange veje allerede er ensrettede i området i dag, men angiveligt sjældent efter en koordineret plan. For transportvirksomheder der har en opgave at løse i området, fremadrettet i et snævert tidsvindue, er der en efterspørgsel til en lokal trafikplanlægning i området der anviser hensigtsmæssige ind- og udkørselsforhold, samt flow-ruter i området der kan gøre en varelevering så hurtig og effektiv som muligt, men gerne under restriktive fartbegrænsninger.

Vi skal under alle omstændigheder opfordre til at området genbesøges for yderligere analyser.

### *Turisme*

Turisme udgør en stor indtægtskilde for mange virksomheder inden for Middelalderbyen og genererer dermed også indtægter for kommunen. I forhold til trafikbegrænsninger er der et todelt hensyn på dette område. Turisterne skal på den ene side opleve byen som et attraktivt, spændende og særligt sted som de gerne vil genbesøge og samtidig ikke væltes omkuld af et hav af medturister.

Samtidig skal de naturligvis respektere byens orden og den dagligdag, som beboere, pendlere og det øvrige erhvervsliv har i området. Det er ikke vores opfattelse at København er ved at drukne i turister på samme måde som andre europæiske hovedstæder. Det mener vi heller ikke at turisttalene underbygger. At gaderne er livlige, også i sommerperioden hører med til at være en storby og hovedstad.

Overturisme er mere end bare trængsel og ”over-crowding” på udvalgte tider og steder. Overturisme er, når turismeaktivitet gør det svært for de lokale at bo, arbejde og leve i deres egen by. Overturisme er, når lokalområdets livskvalitet, infrastruktur, kultur og natur kommer under nedbrydende pres, som følge af, at aktiviteter og oplevelser i overdreven grad indrettes til turister. Overturisme er, når en by mere minder om Disneyland på en travl dag end et sted, hvor mennesker bor.

Sådan er det ikke i København – og det er afgørende for den langsigtede holdbare vækst i dansk turisme, at det hellere ikke bliver sådan. Heldigvis viser 10X COPENHAGEN analysen fra Wonderful Copenhagen, at det kun er ganske få steder på ganske få tidspunkter at københavnere oplever overcrowding i middelalderbyen.

Derudover skal vi anbefale, at en eventuel begrænsning af muligheden for turistbuskørsel i Middelalderbyen suppleres med etablering af flere turistbusholdepladser i umiddelbar nærhed af området.

### *Caféer, restauranter og natteliv*

Det hører med som en naturlig og positiv del af storbylivet at der er mulighed for at slappe af på en café og spise ude på en restaurant om aftenen. Det ser vi som helt uproblematisk og vil derfor koncentrere det følgende om nattelivet.

Borgersamlingen kommer vidt omkring i sin analyse og behandler dermed også nattelivet i Københavns Middelalderby. Vi har i den forbindelse fra DRC modtaget evalueringen af rapporten om Natteværter, som borgersamlingen tilsyneladende ikke er bekendt med. I projektet har man videreuddannet livreddere, der herigennem er klædt på til at gå hver fredag og lørdag mellem kl. 22.00 og 06.00 og skabe dialog med unge og festglade mennesker i Vestergade og Gothersgade samt de omkringliggende gader. Her beder de folk om at tage hensyn til områdets beboere, hjælper evt. personer der har fået for meget at drikke, lægge dæmper på eskalerende konflikter, rejser cykler, smider affald ud og meget andet. Projektet er blevet meget vel modtaget blandt politiet, beboere og aktørerne i nattelivet. Vi foreslår derfor, at Teknik- og Miljøforvaltningen vil tage kontakt til Kultur- og Fritidsudvalget med henblik på yderligere information om initiativet før man overvejer at indføre fx støjvagter i nattelivet.

Samtidig har DRC stillet forslag til Københavns Kommune om, at man forbyder privat biltrafik og taxikørsel i sene aften- og nattetimer mellem kl. 22-06, netop for at komme støjgenerne, ulykker og voldsepisoder til livs i Middelalderbyen.

DRC har endvidere – i enighed med de andre parter i foreliggende høringssvar – anbefalet at Børgersamlingens bemærkninger om tildeling af bevillinger, begrænsning af løbetiden på bevillinger, mulighed for inddragelse af bevillinger, ny ansøgning om bevilling ved ejerskifte, belønning for god opførelse, samt at barer, natklubber og lign. skal tage ansvar for publikums aktiviteter på gaden, henvises til et andet forum end det foreliggende, idet forståelsen er, at foreliggende proces angår mulig begrænsninger af biltrafikken i Middelalderbyen og ikke ovennævnte problemstillinger.

Med venlig hilsen,



**Jesper Højte Stenbæk**  
Fagchef