

## **Hørings svar vedrørende Byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen i København, afgivet af Gammelholm Beboerforening**

Først og fremmest vil vi gerne kvittere for muligheden for at blive hørt, når der fremsættes en Byrums- og trafikplanen for en nabobydel hvis måde at fungere på, og spille sammen med resten af København, selvfølgelig vil påvirke os der hvor vi bor, lever og arbejder på Gammelholm.

Det er derfor også i det perspektiv vi afgiver dette høringssvar – hvordan ser vi at tankerne og ideerne vil påvirke livet i Gammelholm, og er der f.eks. ideer og tanker i planen som man kunne udbrede, eller justere, så det skabte en større sammenhæng i indre by.

Overordnet fremstår planen flot og er overskuelig, og indeholder mange elementer som vi fra Gammelholm Beboerforening kun kan støtte op om. Det handler om yderligere pladser, bedre forhold for cyklister, mere begrønning og ønsket om at passe bedre på den bevaringsværdige arkitektur i bydelen. Tak for det.

Men vi må også konstatere, at Byrums- og trafikplanen ikke tager hånd om alle de udfordringer der er i forhold til brugen af byrummet i middelalderbyen. Planen må derfor løbende tilpasses de beslutninger som træffes om

- Natteliv og turisme
- Københavns Kommuneplan og samarbejdet omkring Greater Copenhagen
- Trafikplaner for resten af København
- Klima- og miljøudvikling med tilhørende planer for såvel Københavns Kommune, hovedstadsregionen og på nationalt og internationalt niveau.

Vi vil i vores høringssvar fokusere på fire overordnede områder hvor vi ser at planen vil påvirke livet på Gammelholm:

1. Trafik og transport
2. Turisme
3. Natte- og restaurationsliv
4. Parkering

## **Ad 1. Trafik og transport**

### **Bilkørsel (personbiler, varebiler, lastvogne).**

Med de ændringer af trafikmønstret for middelalderbyen som ligger i planen, vil der være en ikke ubetydelig risiko for, at en del af den trafik som ellers går til eller igennem middelalderbyen, i stedet vil blive ledt til eller igennem de tilstødende byområder – herunder Gammelholm.

Gammelholm er som bydel på mange måder præget af gennemkørsel ad Holbergsgade og Niels Juels Gade, og til dels Havnegade (mange bilister drejer fra Holbergsgade til venstre ad Peder Skrams Gade ned imod Havnegade, for så at køre ad Havnegade til Niels Juels Gade, hvor de drejer til venstre og slipper for den meget lange kø ved krydset Holbergsgade – Niels Juels Gade).

En øget gennemkørsel vil ikke alene påvirke fremkommeligheden negativt for såvel dem der kører igennem, men også for beboere, trafiktætheden og deraf følgende stigning i forurening og støj vil være en negativ konsekvens for Gammelholm.

### **Cyklisme.**

Med øget biltrafik vil forholdene for cyklisterne blive forringet på Gammelholm, hvor der kun er cykelstier på en del af Havnegade og i den ene retning langs Nyhavn, samt ingen cykelsti i den meget trafikerede Holbergsgade. Gammelholm er præget af en ret tæt cykeltrafik. Primært til og fra inderhavnsbroen ad Nyhavn, men også ad Holbergsgade over Nyhavn og videre ad Toldbodgade og ad Havnegade til og fra Inderhavnsbroen. Cyklismen er præget af både københavnere som bruger transportvejen til fra hjem/arbejde/uddannelse/ udflugter mm. Men den er også præget af en stor del turister, som låner/lejer cykler og kører rundt i flokke og ikke nødvendigvis er vant med at skulle navigere rundt i den københavnske trafik og geografi.

Forholdene for cyklister og samspillet mellem cyklister og biler er allerede nu vanskelige og problematiske ift. sikkerhed og tryghed. En øget biltrafik vil skabe en (efter vores vurdering) betydelig øget risiko for cyklister, som færdes på /igennem Gammelholm.

## **Ad. 2. Turisme.**

### **Antallet af turister.**

Som beboere på gammelholm har man det indtryk at antallet af turister i bydelen (når der ses bort fra den periode der var præget af Covid-19), er stadig og markant stigende. Turister præger i stadig stigende grad bybilledet – både når de cykler igennem området/til fra områdets hoteller, færdes med rullekufferter til og fra Metroen, eller er på vej til/fra turistbusserne / Nyhavn / havnerundfarts-bådene.

Allerede nu er antallet af turister også et trafikalt problem på bl.a. Nyhavnsbroen hvor der skal tages "selfies" imens man står blokerer fortovet og kørebanen, eller langs Nyhavns ene side (de lige numre), hvor køerne til havnerundfarterne og foto-optagelser gør det særdeles vanskeligt for såvel biler som cyklister at passere uden frygt for at køre vildfarne fodgængere (turister) ned (uanset lav hastighed).

### **Turisttransport.**

I det omfang turisterne ikke længere kan blive kørt ind til middelalderbyen, vil en del af dem blive sat af i de nærliggende områder – herunder Gammelholm, hvilket vil betyde en forøgelse af antallet af turister. På samme måde vil flere af turistbusserne skulle igennem (eller have slutdestination på) Gammelholm, ligesom Hop-on-hop-off busserne kan frygtes at få en hyppigere frekvens i Holbergsgade, hvor de i forvejen har en meget effektiv blokkeringseffekt, både biltrafikmæssigt og på fortovet ved busstoppet.



1: Flere Hop-On Hop-Off busser vil belaste Gammelholm yderligere

### **Ad. 3. Natte- og restaurationsliv.**

På Gammelholm har vi igennem de senere år mærket hvordan det intensiverede natteliv i middelalderbyen har bredt sig og derfor også er blevet intensiveret på Gammelholm. Det handler både om nattelivsgæster som bevæger sig igennem Gammelholm, og om forretningsdrivende som finder mulighed for at etablere sig med tilbud til dem som senere på aftenen vil bruge de mange tilbud for egentligt natteliv i middelalderbyen.

Det betyder at middelalderbyens natteliv også i højere grad nu præger bybilledet på Gammelholm, som ellers var mere præget af beboernes dagligdag i samspil med dem der besøgte kulturinstitutioner som Det Kongelige Teater og Charlottenborg. Det betyder også at antallet af udskænkingssteder og restaurationer er steget markant igennem de senere år – flere cafeer, flere restauranter, flere take-away-steder, flere udskænkingssteder med alkoholbevilling. Og det påvirker området.

Det handler ikke alene om Holbergsgade, men også om Havnegade med skibe der fungerer som restauranter/barer, privat klub mm. Desuden har Hotel Sanders i kvarteret vist vej med massiv fortovsservering.



2: Massiv fortovsservering til sen nat på Gammelholm

#### **Ad. 4. Parkering.**

I takt med at det er blevet vanskeligere at finde en ledig parkeringsplads i middelalderbyen – for beboere såvel som for besøgende – er parkeringsforholdene blevet endog meget vanskelige for beboere og for folk med ærinde på Gammelholm.

Samtidig er der planer om at nedlægge parkeringspladser på Gammelholm – både som en del af den generelle nedskæring i antallet af parkeringspladser i København, men også i forbindelse med etablering af turistbus-holdeplads på området ved den gamle nationalbank.

De vanskelige parkeringsforhold har givet en betydelig trafik rundt i området, hvor biler cirkulerer for at finde en ledig plads, ligesom der meget ofte holder biler parkeret foran porte, og andre steder hvor parkering er både uhensigtsmæssig for beboere og/eller ulovlig. Dette problem må forventes at blive betydeligt større, når man med den nye Bydels- og trafikplan gennemfører nedlæggelse af mange flere parkeringspladser i middelalderbyen.

## Hvad tænker vi man kunne man gøre?

Helt overordnet mener vi at man må samtænke udviklingen af middelalderbyen med udviklingen af de omkringliggende kvarterer, så der etableres en plan for hvordan man undgår at flytte problemerne et andet sted hen (eller skabe nye problemer) – uanset om det drejer sig om trafik, støj, natteliv, turisme eller andet.

Denne plan må og skal udarbejdes i et samspil imellem forvaltningen, politikerne og de berørte beboere og forretningsdrivende i de pågældende områder. Det er fint og godt, at vi som berørte naboer til middelalderbyen kan give vores mening til kende i forhold til Byrums- og trafikplanen, men det er ikke godt nok hvis man vedtager planen uden at forholde sig til hvordan det påvirker de omkringliggende områder, og hvordan man undgår at det skaber ~~(eller risikerer at skabe)~~ en negativ udvikling for disse områder.

Når det er sagt, har vi udarbejdet et mindre idékatalog over tiltag som kunne modvirke nogle af de negative effekter vi frygter for Gammelholm som område. De er i meget kort skitseform beskrevet nedenfor.

## Trafik og parkering

Et helt generelt tiltag som mindsker biltrafik til/fra/igennem Københavns indre bydele – som f.eks. betalingsring eller roadpricing (vi ved godt det skal igennem Folketinget) ville gøre meget. En anden mulighed er at bruge hastighedsbegrænsninger, ensretning af gader mm. til at lede trafikken ad andre veje end igennem de relevante bydele. OBS.

Det kunne også være en mulig at begrænse bytrafik til meget lav hastighed (fx 20 km/t) og lade scootere og el-cykler og el-ladscykler smelte sammen med biltrafikken på udvalgte ruter for at skabe mere plads på cykelstierne.

I forhold til parkering kunne man forestille sig at Københavns Kommune tilbød flere parkeringspladser for beboere i de forskellige parkeringsanlæg der ligger i og omkring Indre by. Altså udvide den ordning man pt. har i parkeringsanlægget under Israels Plads til andre parkeringsfaciliteter som f. eks. den nærliggende parkeringskælder under Ofelia Plads. Det vil betyde at beboere fra middelalderbyen ikke (bare) vil søge over i de omkringliggende kvarterer.

Man kunne herudover afskaffe den gratis parkering for "udenbys" el-biler i København. Ordningen fungerer i praksis som en økonomisk tilskyndelse til at ejere af en el-bil (f.eks. bosiddende i Brøndby) tager bilen til Indre by, frem for at tage toget. Det giver ikke det samme CO2-aftryk som en bil drevet på fossile brændstoffer, men den samme trængsel og det samme slagsmål om parkeringspladserne (og deraf følgende kørsel for at lede efter en plads).

Mere, billigere og bedre kollektiv transport i hele indre by ville gøre det lettere for såvel beboere som besøgende at lade bilen stå et andet sted (måske afskaffe den). Her tænker vi både på kollektiv transport til/fra Indre by, men også rundt i Indre by.

En løsning med gratis offentlig trafik i udvalgte tidsrum/sæsoner kunne også nedbringe trængsel på gaderne.

I Byrums- og trafikplanen er der intet om hvordan den nedsatte biltrafik kan afløses af andet end flere fodgængere og flere cyklende. Men der er også ældre (gangbesværede), handicappede, børnefamilier m.fl. som har behov for at bevæge sig rundt i (og til/fra) middelalderbyen. Deres mulighed for at bevæge sig bliver med planerne, som de ser ud nu, forringet. Så hvorfor ikke genindføre mindre elektriske busser rundt i såvel Middelalderbyen som på strækninger hvor der er (meget) langt at gå for dårligt gående hvis man skal til et busstoppested eller en metrostation. Der er i forvejen mange steder i København hvor det er vanskeligt at bevæge sig hvis man er i rullestol, bruger gangstativ eller rollator, eller bare skal have sin barnevogn med. Hvis ikke man tager den slags initiativer, vil man reelt gøre middelalderbyen (og på sigt de omkringliggende kvarterer) til en bydel som ekskluderer de svagere befolkningsgrupper når det handler om mobilitet.

## **Turisme.**

Først og fremmest ville det være en fordel for København som helhed, hvis man kunne få turisterne over i den kollektive transport frem for i turistbusserne som pendler til/fra København og rundt i byen. En fordel for den kollektive transports økonomi og for trængslen i trafikken.

Dernæst ville en flytning af f.eks. bådfarternes store "hubs" så de kommer væk fra f.eks. kanalen i Nyhavn medføre betydeligt mindre trængsel omkring ankeret i Nyhavn, og langs kanalen (og på



vejen) på "skyggesiden". Flere mindre hubs spredt ud kunne også bidrage til mere liv og forretningsmuligheder andre steder i byen.

Kommunen bør generelt tage bedre hånd om at bevare charmen ved Københavns indre by. I flere europæiske storbyer oplever man, at netop en for voldsom og ureguleret turisme gør, at turister begynder at finde byen uattraktiv som besøgssted.

### **Natte- og restaurationsliv.**

København er en storby, og der må og skal være plads til et natte- og restaurationsliv. Men det er først og fremmest en by hvor der bor mennesker, drives virksomheder og forretninger, hvor der leves et hverdagsliv med indkøb, institutioner, transport, nattesøvn, fritidsaktiviteter mm.

Det betyder at restaurations- og nattelivet må tilpasses så der er mulighed for at de mange tusinder der bor i Indre by fortsat kan leve et liv i byen. Det må derfor sikres, at natte- og restaurationslivet ikke forhindrer det levede liv, når det handler om støj, svineri/affald, fremkommelighed på fortove/gader, utryghed i forhold til påvirkede personer eller regulær vold.

Her har Københavns Kommune en stor opgave i forhold til at sikre at bevillinger og tilladelser overholdes. Alene på Gammelholm kan vi se en række tilfælde af manglende overholdelse, og tilsyneladende ingen reaktioner fra Kommunen. Der må derfor følges op med en reel og effektiv kontrol som i sidste ende kan føre til at bevillinger/tilladelser fratages.

Endelig kunne en helt generel høring af beboere omkring nattelivs- og restaurations-steder være med til at sikre et bedre naboskab og et bedre samspil imellem beboere og forretningsdrivende.

På vegne af Gammelholm Beboerforenings bestyrelse.

Peter Muschinsky

Claus Biilman

Michael Thorup