

## Pia Lindgren

---

**Fra:** TMFKP BF Rådhuspost  
**Sendt:** 11. april 2019 14:42  
**Til:** Christian Christensen  
**Cc:** TMFKP Sekretariat  
**Emne:** 2019-0093086 Svar til Indre By Lokaludvalg på henvendelse vedr. anlægsprojekt i Nybrogade og om metroforpladsprojektet på Gl. Strand

**Kategorier:** Pia

Kære Bent Lohmann,

Tak for din henvendelse af 2. april 2019 til Teknik- og Miljøforvaltningen vedrørende anlægsprojektet i Nybrogade og metroforpladsen på Gl. Strand. Jeg er blevet bedt om at svare, da din henvendelse vedrører mit ansvarsområde i forvaltningen. Nedenfor spørgsmål og tilhørende svar (i kursiv).

- Hvad betyder det, at Gl. Strand får status som lege- og opholdsareal?

*Svar: Gammel Strand, dvs. området mellem Højbro Plads og Naboløs, vil blive skiltet som Opholds- og legeområde (E51), jf. Bekendtgørelse om vejafmærkning. Dette betyder, at al kørsel i området skal ske på de gåendes præmisser, og at der ikke må parkeres uden for afmærkede parkeringsbåse. Den fulde bekendtgørelsestekst er at finde her: <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=196668>, Kapitel 2, §23, E51.*

- Får Nybrogade samme status, eller vil den fortsat få status som "vej"? Med andre ord: Hvad skal Nybrogade anvendes til?

*Svar: Nybrogade beholder den status, gaden har i dag med ensrettet biltrafik mod Frederiksholms Kanal. Det bliver dog lovliggjort at cykle mod ensretningen, hvilket der er forbud mod i dag. Herudover etableres 2 mindre pladser med plads til ophold, samt en bred promenade til gennemgang og ophold med nye træer.*

- I kvarteret er der bekymring for den del af Nybrogade-projektet, der handler om bænkegrupperinger ved Frederiksholms Kanal. Forvaltningen har foreslået en placering; lokaludvalget har foreslået en anden placering, men vigtigst for beboerne er, at bænkegrupperinger opstilles, så de ikke inviterer til fest.

*Svar: Den præcise placering af bænke bearbejdes i den videre projektering. Lokaludvalgets ønsker tages til efterretning, og indarbejdes, hvis muligt, under hensyntagen til tilgængelighedsregler, driftshensyn mm.*

- Som svar på lokaludvalgets bekymring for, at Nybrogade bliver et udeserveringsområde, skriver forvaltningen i sit svar, at fortovet i Nybrogade på bygningssiden er projekteret så smalt som muligt, under hensyntagen til tilgængelighedsregler og gadens vejprofil - underforstået, at det burde hindre udeservering på fortov ved ejendommene i Nybrogade.

Til det kan vi oplyse, at lokaludvalget fornyelig fik en henvendelse fra et par beboere i Nybrogade, som bl.a. skrev om restaurationen Staun, Nybrogade 18-20:

*"Siden udstedelse af natbevilling stik imod advarsler og indtrængende opfordring fra gadens beboere er støjniveauet på Nybrogade i løbet af 2018 vokset markant om natten i weekenden, hyppigst i sommerhalvåret.*

*Selv om udeservering, der nogle gange fylder hele fortovet, formelt skulle lukke ved midnat, fortsætter det udendørs barliv ofte i timerne efter midnat med hyppige gener for naboerne i form af larm og affald i relation til bargæsternes adfærd."*

Vi beder forvaltningen bekræfte, at de problemer, beboerne omtaler, forsvinder, når Nybrogade har fået smalle fortov.

*Svar: Såfremt generne er fra 'festen i gaden' – altså borgere, der er højlydte efter kl. 24 – er det ikke sikkert, at smallere fortove vil dæmme op for problemerne.*

*Forvaltningen kan alene regulere de fysiske objekter som stole og borde (Bylivsenheden) samt håndhæve restaurationsforskriften (enheden Støjgener) der bl.a. kræver lukkede døre ved musikafspilning, lydsluser mv. Larmende adfærd fra gæster i nattelivet hører under politiet. Forvaltningen arbejder dog tæt sammen med både politi, natteværter (KFF) og nattelivets aktører i øvrigt om at dæmme op for generne fra nattelivet.*

- Vi forstår, at forvaltningen ikke vil se Nybrogade-projektet i sammenhæng med Metroselskabets metroforpladsprojekt på Gl. Strand, men ikke desto mindre hænger de to projekter sammen på godt og ondt.

Vi beder således forvaltningen hindre tung trafik i Gl. Strand og på Nybrogade, der ikke har ærinde i kvarteret.

Brandredningskøretøjer, renovationsbiler, flyttebiler og almindelig varelevering skal selvfølgelig have mulighed for at tilgå gaderne.

Men turistbusser og hop on/hop off-busser har intet ærinde i kvarteret, så en skiltning af et forbud mod buskørsel i de to gader vil være en støtte til et kvarter, som hastigt er ved at blive forvandlet til en kulisser for turisme, restaurationsdrift og natteliv.

*Svar: Når vi i forvaltningen udfører vejopgaver i indre by, forsøger vi så vidt det er muligt at tilpasse og koordinere tilstødende projekter med hinanden, hvilket også er gjort i dette tilfælde.*

*Blandt andet på grund af bevilling og tidsplaner, er det sjældent muligt at bygge tilstødende projekter sammen, men ofte netop kun at tilpasse. Der er ikke elementer i sammenhængen mellem disse to projekter, der ikke har været nøje overvejet i forvaltningen, for at finde den bedst mulige løsning. Begge projekter er udført i henhold til de politiske vedtagelser, foretaget af Teknik- og Miljøudvalget. Hop-on-hop-off-busserne kører efter en godkendt ruteplan, og der er ikke planer om, at de skal benytte Nybrogade som en del af deres rute.*

*For så vidt angår almindelig busstrafik er det ikke forvaltningens forventning, at Gammel Strand og Nybrogade skal anvendes hertil. Så længe der ikke er begrænsninger mod at køre med motoriseret trafik i Indre By, har hverken forvaltningen eller Politiet imidlertid mulighed for at hindre turistbusser eller anden tung trafik i at benytte for eksempel Nybrogade til almindelig transittrafik i hverdagen.*

- På Nybrogade/Gl. Strand-strækningen bliver der ikke mulighed for bilparkering for beboerne, men kun for kortvarig standsning til af- og pålæsning. Lokaludvalget vurderer, at dette vil medvirke til, at beboere flytter fra kvarteret og at lejlighederne vil overgå til airbnb-udlejning, kontorer eller andet, som er med til at udhule Indre By som beboelsesområde. Overvejer forvaltningen hvilke konsekvenser sådanne parkeringsbestemmelser kan have for et kvarters karakter, før bestemmelserne indstilles til vedtagelse i Teknik- og Miljøudvalget?

*Svar: Projektet i Nybrogade tager afsæt i Strategi for udvikling af middelalderbyens byrum (2009), hvori Nybrogade udpeges som et sted, hvor der kan skabes bedre sammenhæng mellem middelalderbyen og vandet. De parkerede biler udgør en barriere og nedlæggelse af disse er nødvendigt for at udfolde byrummets potentiale. Behovet for parkeringspladser i Indre By, er forsøgt imødekommet ved at etablere 380 parkeringspladser under Israels Plads. Desuden etableres yderligere 155 parkeringspladser under Langebro ultimo 2019.*

Da dette er en henvendelse fra lokaludvalget, betragtes den som et politikerspørgsmål og offentliggøres på [kk.dk](https://www.kk.dk), hvor udvalget kan se henvendelser fra politikere og lokaludvalg og svarene herpå:

<https://www.kk.dk/artikel/politikerspørgsmaal-2019>. Udvalget har således mulighed for at orientere sig om henvendelsen her.

Med venlig hilsen

Lone Byskov  
Vicedirektør

**Fra:** Christian Christensen

**Sendt:** 2. april 2019 12:40

**Til:** TMFKP Sekretariat

**Cc:** Bent Lohmann · Jeppe Lefoli Ernst

**Emne:** Indre By Lokaludvalg om anlægsprojekt i Nybrogade og om metroforpladsprojektet på Gl. Strand

Kære TMF

Jeg har vedhæftet et brev fra Indre By Lokaludvalg om anlægsprojekt i Nybrogade og om metroforpladsprojektet på Gl. Strand.

Venlig hilsen

Christian

Venlig hilsen

Christian

Med venlig hilsen

**Christian Christensen**

Udvalgssekretær

Sekretariatet for Indre By og Christianshavns Lokaludvalg

---

KØBENHAVNS KOMMUNE

Økonomiforvaltningen

## Teknik- og Miljøforvaltningen

Teknik- og Miljøforvaltningen har den 7. marts 2019 sendt lokaludvalget et svar, dateret 25. februar 2019 (sagsnr. 2018-0333246), på lokaludvalgets hørings svar om anlægsprojekt i Nybrogade, som lokaludvalget vedtog i sit møde den 7. februar 2019.

Lokaludvalget drøftede i sit møde den 14. marts 2019 forvaltningens svar og har følgende spørgsmål og bemærkninger:

- Hvad betyder det, at Gl. Strand får status som lege- og opholdsareal?
- Får Nybrogade samme status eller vil den fortsat få status som ”vej”? Med andre ord: Hvad skal Nybrogade anvendes til?
- I kvarteret er der bekymring for den del af Nybrogadeprojektet, der handler om bænkegrupperinger ved Frederiksholms Kanal. Forvaltningen har foreslået en placering; lokaludvalget har foreslået en anden placering, men vigtigst for beboerne er, at bænkegrupperinger opstilles, så de ikke inviterer til fest.
- Som svar på lokaludvalgets bekymring for, at Nybrogade bliver et udeserveringsområde, skriver forvaltningen i sit svar, at fortovet i Nybrogade på bygningssiden er projekteret så smalt som muligt under hensyntagen til tilgængelighedsregler og gadens vejprofil - underforstået, at det burde hindre udeservering på fortov ved ejendommene i Nybrogade.

Til det kan vi oplyse, at lokaludvalget fornyelig fik en henvendelse fra et par beboere i Nybrogade, som bl.a. skrev om restaurationen Staun, Nybrogade 18-20:

”Siden udstedelse af natbevilling stik imod advarsler og indtrængende opfordring fra gadens beboere er støjniveauet på Nybrogade i løbet af 2018 vokset markant om natten i weekenden, hyppigst i sommerhalvåret.

Selv om udeservering, der nogle gange fylder hele fortovet, formelt skulle lukke ved midnat, fortsætter det udendørs barliv ofte i timerne

2. april 2019  
J.nr. 2019-0066651

efter midnat med hyppige gener for naboerne i form af larm og affald i relation til bargæsternes adfærd."

Vi beder forvaltningen bekræfte, at de problemer, beboerne omtaler, forsvinder, når Nybrogade har fået smalle fortove.

- Vi forstår, at forvaltningen ikke vil se Nybrogade-projektet i sammenhæng med Metroselskabets metroforpladsprojekt på Gl. Strand, men ikke desto mindre hænger de to projekter sammen på godt og ondt.  
Vi beder således forvaltningen hindre tung trafik i Gl. Strand og på Nybrogade, der ikke har ærinde i kvarteret.  
Brandredningskøretøjer, renovationsbiler, flyttebiler og almindelig varelevering skal selvfølgelig have mulighed for at tilgå gaderne.  
Men turistbusser og hop on/hop off-busser har intet ærinde i kvarteret, så en skiltning af et forbud mod buskørsel i de to gader vil være en støtte til et kvarter, som hastigt er ved at blive forvandlet til en kulisse for turisme, restaurationsdrift og natteliv.
- På Nybrogade/Gl. Strand-strækningen bliver der ikke mulighed for bilparkering for beboerne, men kun for kortvarig standsning til af- og pålæsning.  
Lokaludvalget vurderer, at dette vil medvirke til, at beboere flytter fra kvarteret og at lejlighederne vil overgå til airbnb-udlejning, kontorer eller andet, som er med til at udhule Indre By som beboelsesområde.  
Overvejer forvaltningen hvilke konsekvenser sådanne parkeringsbestemmelser kan have for et kvarters karakter, før bestemmelserne indstilles til vedtagelse i Teknik- og Miljøudvalget?
- Forvaltningen skriver om lokaludvalgets bekymring for udeserveringer på kanalsiden af Nybrogade, at det er Byens Anvendelse, enheden Byliv, der varetager tilladelser til udeservering, men som udgangspunkt gives der ikke tilladelse til udeservering hvor der skal krydses en vej for at komme mellem cafe/restaurant og udeserveringsområde, som det er tilfældet her.

Dette glæder os, men forvaltningens svar vedr. udeserveringer på kanalsiden af Nybrogade er et sigende udtryk for, hvordan en del af forvaltningen har det med at henvise til en anden del af forvaltningen. Forvaltningen ser med andre ord ikke sine ideer og projekter i en helhed, hvilket til stadighed undrer os.

Jeg beder om, at forvaltningens svar, dateret den 25. februar 2019, denne henvendelse og forvaltningens svar på denne henvendelse sendes til Teknik- og Miljøudvalget som supplerende bilag til sagen ”Nybrogade, Indre By - grønne byrum og cykelparkering”, der er punkt 24 på dagsordenen for Teknik- og Miljøudvalgets møde den 8. april 2019.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,  
formand