

# BILAG 11

## Kommentarer til Sankt Annæ-projektet

**Indre By Lokaludvalg har modtaget følgende henvendelse fra borgere og erhvervsdrivende angående Sankt Annæ-projektet i forbindelse med den offentlige høring.**

---

### 1. Sankt-Annæ Projektet / Kvæsthusmolen

Igennem de senere år har der været en god dialog omkring udviklingen af området, offentlige dialogmøder, møder med interessenter, beboerforeninger, erhvervsliv mv.

Hos Teknik- og Miljøforvaltningen er der lagt et stort arbejde i at få skabt en helhed, som tilgodeser de forskellige interesser omkring området.

Hidtil har de på dialogmøderne fremlagt skitser for området indeholdt stoppested for busser ved Skuespilhuset med afsætningsmulighed.

I Byrumsstrategien for Nyhavnsområdet, godkendt på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 4/11 2009, er der i afsnit 05, Trafikstrategi, nævnt følgende:

”Da Nyhavns skyggeside fremover skal fungere som cykelforbindelse og have bedre forhold for gående og ophold vurderes det, at turistbuskørslen og stoppestedet er uhensigtsmæssigt i Nyhavns skyggeside. Der skal derfor ske en regulering af turistbusruten, og der kan etableres afsætningsmulighed for turistbusser ved Skuespilhuset”

Det er derfor en stor overraskelse for os, at de to holdepladser for turistbusser ved Skuespilhuset nu i det endelige forslag er fjernet og der ikke længere er mulighed for i området at afsætte passagerer fra blandt andet krydstogtskibene.

Generelt er problematikken omkring holdepladser for turistbusser vokset i København, idet flere afsætningsmuligheder for busser er blevet nedlagt og mulighederne for at betjene vore turister stærkt reduceret.

En konsekvens heraf er blandt andet, at turistens muligheder for at shoppe i byens forretninger reduceres og at det heraf afledte skattegrundlag bliver tilsvarende mindre.

Endelig skal nævnes, at værdien af de 4 anløbspladser for havnerundfartsbåde bliver væsentlig forringet, når der ikke er afsætningsmuligheder for turistbusser.

På den baggrund skal vi indstille, at der igen etableres minimum 2 holdepladser for busser ved Skuespilhuset således, at der bliver afsætningsmulighed for turistbusser og dermed skabt mulighed for at få turister bragt til og fra området.

Herved vil der være større sammenhæng mellem ønsket om byudvikling og ønsket om, at København skal være en af de førende havne for anløb af krydstogtskibe.

Med venlig hilsen

Canal Tours A/S  
Trangravsvej 13  
1436 København K  
Erik Holsko

---

## 2. Sankt Annæ Projektet

Høringssvar til dispositionsforslaget for Sankt Annæ projektet.

9. april 2013

Til indledning stor ros til de afholdte orienteringsmøder, hvor vi som beboere har følt os inddraget og hørt. Når vi så ser dispositionsforslaget - føler vi os mindre hørt. Arkitekterne har mere fulgt deres egne veje.

Det har været gennemgående for beboernes kommentarer, at vi ønsker så få ændringer som muligt og det kan ikke siges om indholdet i dispositionsforslaget. Det forandrer gennemgribende i området. Det forstyrrer alt for meget balancen mellem fredelig beboelse og festivitas.

### *Baggrund for projektet / parkering*

Baggrunden for projektet er den i 2009 indgåede aftale om at opføre et underjordisk P-anlæg på Kvæsthusbroen.

Af denne aftale fremgår det bl.a. at etableringen af P-pladser i det underjordiske P-anlæg mindst modsvares af en tilsvarende nedlæggelse af P-pladser i gadeplan.

Det fremgår også, at der ved etableringen indgår et nyt sammenhængende byrum på Sankt Annæ plads og en overfladeløsning på Kvæsthusbroen, som giver københavnere et nyt spændende byrum med adgang til vandet. Det lyder godt og endnu bedre hvis det kombineres med en tunnel til operaen.

Ydermere indgår det i beslutningen, at der ved nedlæggelse af P-pladser i gadeplan tilvejebringes en for beboere og detailhandlende i området acceptabel parkeringsløsning.

At man i dispositionsforslaget foreslår total nedlæggelse af samtlige P-pladser (på nær de lovpligtige til ambassader og et par handicappladser) på hele Sankt Annæ Plads, Store og Lille Strandstræde samt Kvæsthusgade forekommer totalt hensynsløst over for os lokale beboere i området. Der står jo ikke i beslutningen fra 2009 at et tilsvarende antal P-pladser skal nedlægges umiddelbart i tilslutning til det underjordiske P-anlæg. Det må virkelig siges, at københavnere med bil i området går en besværlig fremtid i møde.

Der argumenteres med, at vi blot skal finde en P-plads længere væk fra vores bopæl end før eller parkere i det nye P-anlæg. Sidstnævnte er en bekostelig affære med en markedspris på ca. 2.000 pr. måned mod nuværende beboerlicens på kr. 750 om året.

En løsning med beboerparkering i P-anlægget fra kl. 17 til kl. 8 er ej heller særlig attraktiv for de fleste. Det ses også med stor tydelighed, da samme løsning ikke er brugt af særlig mange i de P-huse, hvor det er afprøvet.

Som beboer er det som om, vi skal betale for lapperierne på en fejlagtig politisk beslutning tilbage i 2009. Ydermere er det lidt grotesk, at det givetvis ikke bliver skuespil husets gæster, der overvejende vil benytte P-anlægget.

#### *For hvem skal der udvikles*

Som beboer i området har vi meget værdsat de stramme linjer på Sankt Annæ Plads og det tilsvarende lille grønne anlæg, hvor Store og Lille Strandstræde mødes. Sankt Annæ Plads og det lille grønne anlæg passer til Frederiksstadens stramme arkitektoniske linjer omend det ikke daterer sig helt tilbage til 1750, hvor Frederiksstaden blev anlagt. Det opfordrer ikke til megen festivitas, event og hvad der ellers er planer om i dispositionsforslaget. Som beboer i området vil vi gerne have fred og ro og ikke fungere som opholds- og oplevelsessted for turister og andre, der blot kommer på besøg i byen. Det er der dog ikke megen forståelse for blandt diverse landskabsarkitekter, by-rumsdesignere og lignende.

Husk at udvikler man en ting, afvikler man noget andet. Beboere, der har levet i passende harmoni mellem det fredelige hverdagsliv og festivitas overvejende begrænset til Nyhavn, flytter fra området.

I området bor der så vidt vi kan se 400 - 500 personer. Det er vanskeligt, at se det nøjagtige antal i første parallelodrag, og antal af beboere i området er beklageligvis ikke medtaget i dispositionsforslaget.

#### *Udeservering*

Apropos det lille grønne anlæg hvor Store og Lille Strandstræde mødes, så begræder vi meget, at denne foreslås omdannet til et grønt område med flere træer, gynger og borde, bænke og mulighed for yderligere udeservering, markeder, event mv. Udeservering er åbenbart blevet et mantra overalt her i Indre By - jo mere jo bedre syntes filosofien at være. Som beboer har vi den omvendte opfattelse. Udeservering er lig med mere støj og i længere tid. Det kan virkelig være voldsomt generende at høre på højrestede gæster det meste af døgnet.

Der er i forslag til restaurationsplan for Københavns Kommune et godt mik, hvor udeservering er begrænset til Store Strandstræde 1 - 4 og Lille Strandstræde 1 - 4.

#### *Vej- og fortovsbelægning*

Der synes også at være gået inflation i belægning med chaussesten og brosten i stedet for asfalt. Her skal man være opmærksom på, at det er en langt mere støjende belægning både ved færdsel med biler, cykler, rullende kufferter, varerulle vogne og lignende. Ligeledes mere besværlig at færdes på. Så er asfalt langt at foretrække også prismæssigt.

#### *Cykelsti eller ej*

Det er da udmærket at give bedre plads til fodgængere og cyklister, men at etablere 6,5 m brede fortov og kun 3,25 m kørebane til biler inkl. cyklister på Sankt Annæ Plads er en dårlig løsning. Selv med en hastighed på 30 km i timen er det en trafikalt usikker løsning med så lidt plads på kørebanen, at en større bil ikke kan overhale en cyklist. Så kommer alle cyklisterne til at køre på fortovene i stedet for.

Er der tænkt på, at hvis man bevarer det grønne anlæg inkl. hegn på Sankt Annæ Plads, så er det plads til både cykelsti og bredere fortov.

### *Fysisk aktivitet*

Godt at man har tænkt på områder med plads til fysisk aktivitet - vi håber bare, at det ikke kun bliver af den meget støjende slags, som "de glade nattegæster" også ønsker at fornøje sig med.

### *Skybrudssikring*

Godt at der er samtidig med ændringer i området er medtaget skybrudssikring. Start dog med den og før gadeprofilerne fra Strandstræderne ned til Sankt Annæ Plads.

### *En lille bøn*

Som beboer i Lille Strandstræde er det vores inderlige håb, at der ikke findes finansiering på 20 mio. kr. til de påtænkte ændringer. Vi ønsker, at det lille grønne anlæg med statuen: "En fisker lærer dreng at spille" får lov til at stå uberørt og med det smukke smedejernshegn. De 20 mio. kr. kan bruges langt bedre andre steder og til andre formål.

Til afslutning vil vi gerne præcisere, at vi ikke er modstandere af udvikling. Men udvikler man kun på turisternes og gæsternes præmisser, afvikler man de lokale københavnere i området.

Med venlig hilsen

Flemming og Ulla Hansen  
Lille Strandstræde 15, 2. th.  
1254 København K

---

### **3. Skt. Annæ plads**

Glæder mig rigtig meget til at pladsen bliver fiket op og forslaget ser flot ud ! Det er skønt at der endelig kommer en permanent løsning mht. parken foran skuespilhuset .

Jeg synes dog det er rigtig rigtig ærgeligt at man ikke bevarer pladsens karakter med de indhegnede haver . jeg er med på at de skal udvides men synes man skulle bevarer de lave hegn rundt om haverne .

Ved godt de er upraktiske og gammeldags, men synes de er hyggelige og er en stor del af pladsens karakter . De er et af de sidste eksempler på den slags små promenade haver der har overlevet i København , og de er for mig meget unikke , netop pga deres " gammeldags " og yndige udseende.

De giver en afskærmning mod gaden og er med til at give pladsen den lidt fornemme og viktorianske fornemmelse , der er så unik for den. Jeg ved godt at mantraet omkring byrum pt er åbenhed og aktiviteter, men kunne være rart hvis man kunne beholde pladsens "rolighed" og unikke og elegante æstetik .

mvh. Mikkel Kure  
skt. Annæ Plads 10 .

#### 4. Trafik i Toldbodgade/Bredgade

I nævner at man vil lede mere trafik gennem Bredgade og Toldbodgade. Bredgade som jo i virkeligheden har 2 ensrettede spor, men der køres altid kun i 1 spor da parkering sætter en stopper for brug af begge spor. Det samme kan næsten siges om Toldbodgade. Her går alt i stå fra april/maj til september, da den er meget befærdet af turistbusser som ikke kan passere hinanden. De "kloge" hoveder der laver planer for bydele, burde bosætte sig 6-12 mdr. i den bydel som de nu skal til at lave om. Det er i dag meget tydeligt at by- og trafikplanlægningen laves af folk der sjældent færdes disse steder.

---

#### 5. Cykelparkering

Stor ros til arkitekter, planlæggere og øvrige ansvarlige bag hele dette projekt. Dialogen til naboer, involverede og berørte har hidtil været fortræffelig.

Må vi have lov at gå helt ned i en detalje:

Som ejer af Sankt Annæ Plads nr. 28 er Lauritzen Fonden nødt til at pege på det uhensigtsmæssige i cykelparkering foran ejendommen.

- 1) Stativer til 20 cykler medfører langt flere cykler, der vil ligge og flyde foran vores facade, ganske som man ser det de fleste andre steder, hvor der inviteres til cykelparkering.
- 2) Det vil skæmme vores bevaringsværdige bygning.
- 3) Bygningens vinduer åbner udad - det harmonerer dårligt med cyklerne lige uden for.
- 4) Der vil blive meget smal plads til fodgængere mellem cykler og afsætningspladsen, som også ligger netop på det sted foran vores vinduer.

Må vi bede om, at man overvejer cyklerne mellem træerne til nedkøringsrampen eller udelukkende i Kvæsthusgade, der vil få plads til de rigtig mange cykler - lad os beholde dem der.

Med venlig hilsen

Lauritzen Fonden  
Sankt Annæ Plads 28  
Inge Grønvold

---

#### 6. Sankt Annæ Projektet

Dispositionsforslaget er en flot løsning for området og bør gennemføres.

Strandstræderne bør inkluderes, således at denne del af det samlede projekt kan gennemføres i umiddelbar forlængelse af reovering af Skt Annæ Plads, og der dermed skabes en helhedsløsning for området.

Samtidig bør det sikres, at der tages beslutning om fjernvarmeforsyning til husstande i området, dér hvor dette endnu ikke er gennemført, således at nylagt belægning mv ikke skal graves op igen ved senere tilslutning. Der bør findes en finansieringsmæssig løsning på dette, som tager hensyn til beboerne.

Invalide P pladser bør bevares.

T. Andersen & E. de Lichtenberg Ll. str.stræde 18

---

## 7. Indsendt af Anonymous.

Jeg skal hermed gøre følgende indsigelser mod projektet:

- Projektet vil medvirke til en øget tivolisering og kunstiggørelse af området omkring Nyhavn. Selve Nyhavn er i dag allerede forvandlet til et non-place, der ikke længere udgør en naturlig del af byen, men alene har karakter af en festzone.
- Den øgede tivolisering skyldes særligt forslaget om afskaffe parkeringsmulighederne i området, som ikke blot går ud over beboerne, men også skader området udtryk.
- Jeg er enig i, at der kan ske en vis reduktion i antallet af parkeringspladser på Sankt Annæ Plads.
- Det er dog min opfattelse, at der fortsat skal være mulighed for gadeparkering.
- Det gælder særligt i de to strandstræder, som i dag udgør et væsentligt byrum og fungerer som en indbydende bygade med et naturligt byliv.
- Det gælder også forslaget om, at stykket af Nyhavn mellem Toldbodgade til Skuespilhuset skal laves om til gågade. I dag fungerer denne del af Nyhavn ligeledes som et urbant frirum – netop ved at stå i modsætning til den såkaldte livlige del af Nyhavn, og netop ved at være .

---

## 8. Indsendt af Lisbeth Søgaard.

Først kan jeg kun tilslutte mig Birthe og Sven Rosenmeyer Paulsens kommentarer, kan ikke siges mere tydeligt.

--

Der er absolut ikke taget hensyn til beboerne i området, vi er nærmest ikke eksisterende. Jeg bor ved den lille plads hvor stræderne mødes og tanken om evt. markedsplads mv. Vores andelsforening kruer for hvad dette indebærer, det er totalt romantisk tænkt men realistisk uholdbart, danskerne har desværre udviklet sig til et meget egoistisk folkefærd og dette vil indebære voldsom larm, druk og svineri hvad der allerede er kommet mere end nok af i kvarteret, grundet en bevillingspolitik der er helt hen i vejret.

Miljøborgmester Ayfer Baykal (SF) vil så gerne vi alle cykler, men at cykle i indre by fra fre-man er nærmest udmuligt grundet knust glas overalt, jeg ser hvordan turister en lørdag formiddag går undrede rundt som på

en losseplads. Det hænger jo ikke sammen, det hele er så nemt på papir, og planer bestemmes at personer der er langt fra virkeligheden.

Vi er blevet slagtet som bydel vedr. parkeringsmuligheder fordi man ikke har kunnet finde ud af en løsning, alt dette på grund af et prestigebyggeri, der er mange områder i KBH der kunne trænge til et løft, ville det ikke være bedre i disse tider at bruge pengene der end i et område der i forvejen fungerer og meget værdsat af vælgere og skatteydere i kvarteret samt af af turister.

---

### **9. Indsendt af Andelsboligforeningen Toldbodgade 14 – 14B**

Andelsboligforeningen Toldbodgade 14 – 14B skal opfordre til, at der som led i projektet med fornyelse af Sankt Annæ Plads anlægges særskilte cykelstier, og at parkeringszonen for beboerlicenser udvides til og med området mellem Bredgade og Kastellet.

Vores andelsboligforening omfatter 19 lejligheder og ligger få meter fra Sankt Annæ Plads på Toldbodgade. Der bor folk og familier i alle aldre i vores ejendom - der iblandt cyklister og bilister.

Vi er kede af, at der på den ellers så brede plads, ikke gives plads til en særskilt cykelsti. Det er en fantasi, at bilister vil overholde en hastighedsbegrænsning på 30 km i timen. Det fremgår i stedet af planen, at cyklisterne skal bruges til at sænke farten på de bagvedkørende biler på den 3,5 m brede vejbane. Det er en farlig måde at dæmpe bilernes hastighed på. Hastigheden på vores smalle strækning af Toldbodgade er 40 km/ t, men det forhindrer ikke folk i alligevel til stor fare at køre stærkt på strækningen. Brug bump og brolægning til at sænke bilernes hastighed. Benyt dog lidt af det 6,75 m brede fortov og giv cyklisterne den plads, der kan redde deres liv. Vi har ikke brug for så brede fortov.

Vi er også kede af, at der ikke gives adgang til parkeringsanlægget under pladsen for bilister med beboerlicenser. Parkeringsanlægget vil uafværgeligt tiltrække mere trafik til vores nærområde, samtidigt med at det bliver svært for beboerne selv at parkere. Da det ikke synes muligt at omgøre beslutningen om at nedlægge parkeringspladser, ej heller give folk med beboerlicenser adgang til det nye anlæg, så bør parkeringszonen som minimum udvides til og med området mellem Bredgade og Kastellet. Det er allerede i dag svært at finde parkeringspladser, fordi meget parkering allerede er nedlagt. Parkeringszonen bør derfor udvides allerede nu.

For ABF Toldbodgade 14 – 14B

---

### **10. Indsendt af Birthe og Sven Rosenmeyer Paulsen.**

Bilerne viger for leg og udeservering på Sankt Annæ Plads

Byggeriet af det omstridte parkeringsanlæg ved Skuespilhuset betyder, at man vil nedlægge 500 parkeringspladser på og i nærheden af Sankt Annæ Plads. De frigjorte kvadratmetre skal bruges på en udvidelse af det grønne midterareal på Sankt Annæ Plads, bredere fortove med mere plads til

udeservering. Det skal give københavnere og turister bedre muligheder for at bruge og opholde sig i den historiske del af København og sikre en bedre udnyttelse af havnens rekreative potentiale.

Sådan står der i det udarbejdede dispositionsforslag - Sankt Annæ - Projektet:

Mærkeligt nok står der intet om, hvordan projektet skal tilgodese beboerne i området. Vi har som beboere i Amaliegade følgende bemærkninger til projektet, idet vi især har kommentarer til følgende emner.

1. Nedlæggelse af parkeringspladser.
2. Ændring af Sankt Annæ Plads.
3. Økonomien.

#### *Ad 1. Nedlæggelse af parkeringspladser*

Borgerrepræsentationens oprindelige vedtagelse fra juni 2009 om etablering af et P-hus til 500 biler på Kvæsthusbroen skete under forudsætning af en tilsvarende nedlæggelse af p-pladser i gadeplan. Det fremgik ikke specifikt, hvor p-pladserne skulle nedlægges. Men det har nok været fremmede for Realdanias gavmildhed, at det efterfølgende er besluttet, at nedlæggelserne skal ske i umiddelbar nærhed af det kommende anlæg.

I Borgerrepræsentationens vedtagelse var det samtidig en betingelse, at der tilvejebringes en for beboerne og detailhandlende i området acceptabel parkeringsløsning. Dette sker ikke med det foreslåede projekt.

I det kommende p-anlæg, som kommunen kun meget nødtvungent accepterede skulle bygges til brug for operaen og skuespilhuset, bliver den månedlige pris pr. p-plads på vel godt 3.000 kr. Prisen for en årlig beboerlicens er pt 715 kr. P- anlægget er derfor ikke et realistisk alternativ for beboerne. P-anlægget er jo også beregnet på at betjene gæster til skuespilhus og opera. Hvis alle 500, der i dag parkerer i gadeplan fyttede til p-anlægget, ville man jo heller ikke kunne forbedre gæsternes muligheder.

Beboerne i området, børnefamilier som ældre har behov for at kunne læsse indkøb og børn af tæt ved bopælen. Parkeringsmulighed i nærheden af bopælen er også et naturligt behov. En henvisning til at køre mod Østerbro for - måske - at kunne parkere, kan kun opfattes som en hån. Tænk også på, hvad dette vil medføre af tidsspilde og omkostninger (samt Co2udledninger). Det er heller ikke alle, der har lyst til cykle. Og ikke alt i hverdagen kan transporteres på cykel. Selv om man bor i Indre By, kan man jo også sagtens have behov for en bil i forbindelse med sit arbejde.

Kommunen har netop på det seneste i pressen brystet sig af sin gode økonomi som følge af en betydelig tilflytning. Eventuelt kommende beboere vil altid i deres overvejelser tage transportmuligheder, og hvis de har bil, parkeringsmuligheder i betragtning ved valg af bolig. Netop i Indre By er mange - ikke længere tidssvarende - kontorarealer i de senere år blevet konverteret til boliger. Denne udvikling må i høj grad forventes at fortsætte i de kommende år. En fjernelse af p-pladser vil imidlertid gøre en sådan omdannelse økonomisk uattraktiv.

Dispositionsforslaget lægger stor vægt på, at cyklister og fodgængere skal have bedre forhold. Som det fremgår nedenfor, vil begge parter på forskellig vis få ringere forhold.



Bemærkelsesværdigt er som nævnt, at der intet står om, at forholdene for beboerne skal gøre bedre.

Der kvitteres dog for, at der i Sankt Annæ Plads projektet er reserveret nogle få korttidsparkeringer og af- og pålæsningsmuligheder (henholdsvis 18 og 10 på Sankt Annæ Plads og i Strandstræderne), og at 'rundkørslen' ved Chr. X statuen fastholdes. Sjovt nok er de fleste af- og pålæsningsmuligheder længst væk fra p-anlægget.

## *2. Ændring af Sankt Annæ Plads*

For at umuliggøre en parkering indskrænkes kørebanen fra i dag 9 -10 m til 3,25 m.

Hvad skal man så bruge al den plads til? Fortov og anlæg gøres tilsvarende bredere. Begge fortove øges fra de nuværende 4 m til 6,75 m. Anlægget fra 14 m til 20 m

### *2.1 Kørebane*

Kørebanen udformes som en 'cykelgade'. Den skal anvendes såvel af biler (personbiler, lastbiler og busser) samt cyklister. Der redegøres detaljeret for i Dispositionsforslaget, at den indskrænkede bredde kun muliggør, at bilister kan passere en cyklist med 10-20-km, mens lastbil og bus ikke vil kunne passere. Dette vil indebære, at det bliver cyklisterne, der sætter farten, og at vi skal lide under Co2 og andre uddunstninger som følge af den lave fart/længere køretid.

Der etableres ikke cykelstier, selv om man erkender, at man ved at etablere cykelstier får sikrere forhold for cyklister. Samtidig påstås, at cykelsti skaber mere utryghed for fodgængere!! Der er i forslaget nogle kryptiske beregninger om fortovenes indskrænkninger på visse steder, hvis der etableres cykelstier. Må fornemmer uviljen mod at skabe en praktisk løsning.

Hvor er skrivebordsteori dog bekvem. Selvfølgelig vil mennesker rette sig efter planlæggernes ideer!!

Allerede i dag cykles der - ulovligt - på fortovene til stor gene og fare for fodgængerne. Selv om cyklister i forhold til bilister er 'de bløde', er de 'de hårde' i forhold til fodgængere. Den ulovlige kørsel på fortove bliver ikke mindre, når cyklisterne med rette vil føle sig truet af den bilende trafik. Risikoen for ulykker vil stige. Selv hvis både billist og cyklist opfører sig som forudsat, skal der ikke meget fantasi til at forstille sig, hvad der kan ske, hvis der er glat, eller billist eller cyklist foretager blot den mindste korrektion af kørslen. Vi har forstået, at der indtil nu kun har været en meget begrænset kontakt med politiet om disse problemstillinger. Politiets kommentarer imødeses med stor interesse.

### *2.2 Fortove*

Fortovene gøres endnu bredere, for at der kan blive plads til udeservering. På de beboermøder, der har været holdt, har der været endog meget stor modstand mod yderligere 'nyhavnifisering' af Sankt Annæ Plads. Ingen - gentages ingen på beboermøderne har udtalt ønske om yderligere udeservering. Tværtimod. Det, vi ser fra Nyhavn, er støj og møg. Affaldsproblematikken er blevet nævnt mange gange af beboerne. Tisseri i porte, efterladte/smadrede flasker og affald i almindelighed.

Selv om der om sommeren kommer en del gående turister, er de nuværende fortove mere end rigelige til at klare trafikken. Fortovene er i øvrigt noget af det bredeste, der kan opleves i Indre By.

De bredere fortove vil som nævnt blot animere cyklister til i endnu højere grad end i dag at bruge fortovet til stor risiko for fodgængere. Cyklister er generelt ikke de mest hensynfulde trafikkanter.

### 2.3 Ændring af anlæg

Sankt Annæ Plads blev i anlagt i 1750'erne samtidig med Frederiksstadens anlæggelse. Den rektankulære plads blev anlagt som en stram adskillelse mellem middelalderbyen og Frederiksstaden og priser det symmetriske, stramme og storslåede i den 'nye' bydel. Træerne kom først til i slutningen af 18'hundredetallet. Den nu foreslåede ændring vil yderligere ændre pladens oprindelige udseende og funktion. Dels fjernes stakittet, dels lægges op til en beplantning, der organisk slynger sig ud og ind mellem træerne (som dog bevares).

Dispositionsforslaget erkender, at hegnet har en trafikksikkerhedsmæssig funktion, men den, mener man ikke, der vil være behov for, når trafikmængden og hastighederne nedsættes. Småbørnslegepladsen skal dog hegnes ind. Dvs. planlæggerne regner ikke med, at småbørn vil færdes uden for selve legepladsen, og lidt større børn vil selvfølgelig ikke lige drøne ud på kørebanen!!

Hegnet har ikke blot en trafikmæssig sikkerhedsfunktion. Det er også med til at understrege den stramme linie i pladsen. Endvidere vil et hegn rundt om småbørnslegepladsen bryde med resten af pladsens linier. Man forestiller sig nemlig, at det skal være rundt. Et yderligere tiltag, der vil fjerne det symmetriske, det stramme, det storslåede ved pladsens ensartethed.

Videre påpeges i forslaget, at hegnet i dag udgør en barriere for de, der ønsker at gå igennem anlægget, da der kun er begrænsede indgange. Jamen, det er også en attraktion i selv at skulle gøre en indsats for at kunne blive lukket ind i roen. Det opleves i dag - uanset trafik - at der er knyttet en særlig ro og fred ved at opholde sig i anlægget, fordi man netop er lukket inde eller måske snarere ude fra verdens tummel. Og det nuværende lave og visuelt åbne hegn tilgodeser fuldt ud fodgængeres og bilisters mulighed for at nyde anlæggets flotte blomster, som kommunens gartnere til stadighed hæger om.

### 3. økonomien

Rammebeløbet, ekskl. skybrudssikring er anført til kr. 47,8 mio. Det er godt nok en slat penge i en tid, hvor der tales om besparelser på de offentlige og private budgetter. Som vi har forstået det, skal skatteborgerne betale de 20 mio. Vi er mange skatteydere i området, der hellere så, at kommunen lod være at bruge et så højt beløb, eller måske anvendte det på områder, hvor der var større behov.

Der er i realiteten tale om en uheldig alliance mellem Realdania som 'ædel' sponsor af p-anlæg, og kommunen, der nedlægger p-ladser. I BR's oprindelige beslutning, stod intet om, hvor p-pladserne skulle nedlægges, men det vælges nu bekvemt, at det skal sket helt tæt ved til Realdania's p-anlæg. Nogle af os vil jo nok i den sidste ende blive tvunget til at bruge/betale til Realdanias anlæg.

-----

Afslutningsvis skal med henvisning til udtalelserne den 2. april. i 'POLITIKEN' fra teknik- og miljøborgmester Ayfer Baykal (SF) påberåbes, at borgmesteren er inhabil i sagens videre behandling. Her har hun udtalt sig positivt om forslaget, dvs. uanset eventuelle høringsvar. Ligesom de væsentlige linier i forslaget aldrig blev underkastet en reel overvejelse af Realdania og deres rådgivere under de forudgående borgermøder.

## **11. Indsendt af Christian Andersen**

Jeg er bekymret over, at jeg og mine børn når vi cykler, skal bruges til at dæmpe hastigheden for biltrafikken, fordi vejbanen med vilje er lavet så smal, at bilerne ikke skal kunne passere cyklisterne. Brug bump og brostensbelægning til at dæmpe bilernes hastigheder - ikke cyklister. Jeg mener, man bør lave sine planer ud fra det adfærdsmønster, som folk har i virkeligheden. I den virkelighed jeg kender, vil bilisterne alligevel overhale cyklisterne, og cyklisterne vil søge at beskytte sig, ved at trække så langt mod højre de kan. Så er det langt at foretrække at cykle på det brede og forholdsvis ubenyttede fortov. Det vil jeg selv lære mine børn, når de snart skal til at cykle i skole, og det er det, som området talrige turister allerede gør, når de lejer cykler fra hotellerne på Skt. Annæ Plads. De kører, hvor der er plads: på det brede og tomme fortov. Vær nu pragmatiske: Hold bil hastigheden nede med bump og brostensbelægning og lav en særskilt cykelsti. Det næstbedste vil være at lave en bredere vej – med en tydeligt afmærket cykelzone til højre, med god plads til at bilerne kan komme udenom uden at blive aggressive og utålmodige, og uden at små cyklister, der kører langsomt og som slingre lidt, bliver kørt ned, når bilerne overhaler.

---

## **12. Indsendt af Anonymous.**

Det virker som om mange dele af dette forslag er gode. Mere plads til gående, mere grønt, bredere fortov(?), etc.

Men flere "positivord" synes jeg overhovedet ikke er positive. Vi behøver ikke mere udeservering, flere gadeudstillinger fra forretninger, mere livligt gadeliv. Det er der rigeligt af i Nyhavn. Sankt Annæ-kvarteret er kendetegnet ved at være meget byagtig og så alligevel have en snert af landsby med bl.a. Strandstrædernes små huse og den fine lille rodede plads, hvor de 2 stræder løber sammen. Lad det endelig være sådan, så vi kan bevare de bittesmå og få oaser der endnu er tilbage i denne by, som ikke har cafeer og forretninger absolut all over.

Og så tror jeg folk i den stille ende af Nyhavn vil betakke sig for at deltage i cirkuset længere oppe. De har altid puttet sig lidt og må være vildt skræmte af at blive optaget i turisthelvedet - eller hvad?

Fint med liv og cafeer, men lad os også beholde en smuk Indre By med flotte huse og interessante små gader.

---

## **13. Til rette vedkommende.**

Vi er forretningsdrivende i St.Strandstræde 19.

Vi har fulgt planlægningen af hele kvæsthusprojektet og vil meget gerne give til kende at planerne om fornyelse og forskønnelse af stræderne ligger os meget på sinde.

Det vil have stor betydning for os som forretning, om planerne kunne blive realiseret. Som det ser ud nu, ser man en charmerende gade, men skæmmet af de mange biler, der er parkeret her.

Det er vores ønske at kommunen vil gøre et forsøg på at skaffe de nødvendige midler, så forretningslivet vil kunne blomstre i de potentielt smukke gader.

Det vil være til stor glæde for os og for hele området. Både for de mennesker, der bor her, turisterne og andre besøgende.

Mange venlige hilsner

Vibeke Berndorff-Nybo

Cafe&Kunst

---

#### **14. Til lokaludvalget for kvæsthusprojektet / strandstræderne**

Vi vil virkelig være kede af hvis planerne for strandstræderne ikke gennemføres. Dels er stræderne den absolut mest naturlige passage fra Metroen og strøggets udmunding på Kgs. Nytorv og til de mange arbejdspladser og seværdigheder i Amaliegade, Amalienborg, havnen og Langelinie.

Samtidig trænger gaderne til et løft. Og med deres pariser-særpræg og hyggelige dimension, vil de ikke forlænge Nyhavn, men derimod supplere området med en charme som kun findes her i stræderne.

Samtidig skal man huske på, at Livgarden går sin tur gennem gaden og, at det vil være fantastisk for byens besøgende, at kunne sidde uden for og se dem gå forbi.

Jeg ved ikke hvor mange, her i gaden, der er bekendt med, at planerne for stræderne er sat i bero. Men jeg ved, at jeg taler for mange af os, der har forretning på gadesiden med de ulige numre.

Således skriver jeg for både os i Cafe & Kunst i nr. 19 og for Italien Connection i nr. 11 og beder Jer om, at genoptage planen for stræderne.

Kunne jeg venligst få en kvittering på, at vi har fremsendt denne mail til det rette sted.

Med venlig hilsen

Lars & Vibeke Berndorff-Nybo

Cafe & Kunst nr. 19

Lea

Italien Connection nr. 11

---

#### **15. Høringssvar vedr. Sankt Annæ Plads og Kvæsthusparkering.**

På vegne af Nyhavnsgruppen indgives hermed fælles høringssvar.

Nyhavns Gruppen, er stiftet med henblik på at skabe demokrati og bredest muligt enighed om fælles interesser for de aktuelle aktører i Nyhavns kvateret, herunder beboere, erhvervsdrivende, kulturen og skibsfolket. Nyhavnsgruppen repræsenterer:

- Gammelholm Beboerforening
- Nyhavns Erhvervsforening
- Foreningen Nyhavns Beboere ulige numre
- Beboerne Frederiksstaden
- Træskibe- teater- og charterbåde
- Kanalrundfarterne
- Kgs. Nytorv Erhvervsdrivende
- Beboerne Strandstræderne

Vi har nu været igennem en proces med mange borgermøder og en god orientering om hele projektet. Der har ved de enkelte møder været gode muligheder for spørgsmål og debat – så langt så godt. Vi har også konstateret, at de to toiletter ved Nyhavnsbroen vil blive renoveret samtidig med Nyhavns lige numre og resten af Nyhavns ulige numre bliver omlagt. Vi glæder os til at se det meste af vores Nyhavns byrumsstrategi blive færdig, idet vi har godkendt denne og har deltaget som repræsentanter for området gennem snart ca. 5 år siden starten i 2008.

Derfor har vi også den holdning, at de beslutninger, der er vedtaget gennem de mange møder, skal gennemføres, med mindre, der er gode argumenter og nye oplysninger, der taler for ændringer.

Til det foreliggende forslag har vi følgende indvendinger/forslag:

1. Der er tilsyneladende ingen mulighed for, at turistbusser kan afsætte passagerer til hverken skuespilhus, kanalrundfarten, Charlottenborg eller til Vandbusserne. Vi mener, at København skal yde en ordentlig velkomst til byens gæster. Herunder at der kan ske af og påsætning af turisterne fra busser.
2. Til de store arrangementer på Kvæsthusmolen forudser vi, at der kommer masser af cyklister, da København i højere og højere grad er en cykelby. – Hvor skabes der plads til disse cyklister?
3. Vi ønsker forbedrede toiletforhold, idet vi forudser, at gæsterne ved arrangementerne på Kvæsthusmolen ellers besørger på offentlig gade med store lugt- og hygiejnegener til følge.
4. Byrumsstrategien for Nyhavn er blevet vedtaget Borgerrepræsentationen, herunder er det blevet besluttet, at Nyhavns ulige numre fra 49 til 71 skal indrettes med promenade og mulighed for udeservering på fuldstændigt samme måde, som Nyhavn 1 til 47, således at det blev skabt en sammenhængende fodgænger promenade langs hele Nyhavns solside.

Der er os bekendt ikke kommet nye oplysninger, som kan give anledning til, at ændre den allerede gennemarbejdede og vedtagne beslutning. Nyhavns Gruppen står uforstående overfor, at der kommer ændringsforslag til et gennemarbejdet og vedtaget forslag, og forstår ikke baggrunden til det med meget småt tegnede forslag om, at udeserveringerne alene skal være 240 cm brede, i stedet for som vedtaget 400 cm brede.

Hvis udeserveringsarealet bliver smallere, er der ikke plads til det fornødne antal borde og stole for, at drive en moderne Nyhavns Restaurant.

Flere restauratører har foretaget meget store investeringer i indretning af køkken, personalefaciliteter, gæstearealer mv. på baggrund af den vedtagne byrumsstrategi samt modtagne tilladelser til udeservering på 320 cm.

#### Trafikale forhold

Der er i dag på baggrund af den vedtagne byrumsstrategi udstedt tilladelse til 320 cm udeservering ud for Nyhavn 67 og Nyhavn 59-61. Disse tilladelser har ikke givet anledning til trafikale problemer. Og da strækningen er af samme størrelse og med samme vilkår som Nyhavn 1-47 har vi heller ikke forventet problemer.

Årsagen til, at der kun er givet tilladelse til kun 320 cm er grundet af konkret politimæssigvurdering af de aktuelle trafikale forhold, herunder at der er parkering på kajarealet. Når der er nedlagt parkeringspladser er strækningen Nyhavn 59-61 ikke trafikalt anderledes end Nyhavn 1-47.

Vi kan dog forstå, at der er fremkommet trafikale argumenter for en smallere udeservering på 240 cm i forbindelse med nærværende dispositionsforslag. Vi har dog ikke kunnet få nærmere indsigt i de konkrete argumenter bortset fra argumentet omkring de to ambassade parkeringspladser ud for Nyhavn 65 samt citybussen.

De to parkeringspladser til Ambassaden ud for Nyhavn 65 har ikke givet anledning til trafikale problemer for de to udeserveringer. Der er meget begrænset trafik hertil.

Trafikken fra citybussen har ikke givet anledning til problemer for de to udeserveringer.

Nyhavn 1 – 47 har flere gårde med parkering samt en del varekørsel. Der er ingen trafikale problemer på den strækning, som er af nøjagtig samme størrelse som Nyhavn 49-71.

Ind og udkørsel til de 10 parkeringspladser i gården Nyhavn 65 kan foregå uden problemer ved siden af udeserveringen. Der henvises i øvrigt til gården Nyhavn 43, hvor der er 10 parkeringspladser, og hvor ind og udkørsel sker uden trafikale problemer til trods for 400 cm udeservering på hver side af porten.

Nyhavnsgruppen står uforstående overfor, at Københavns Kommunes samarbejde med Kvæsthusselskabet medfører, ændringer til det forslag, der allerede er vedtaget i Borgerrepræsentationen. Vi skal derfor henstille til, at de allerede vedtagne 4 meters udeservering bibeholdes, så målsætningen om at føre Nyhavns solside helt ned til Skuespilhuset realiseres.

5. Vi har samtidig konstateret, at der tillades udkørsel fra Nyhavns ulige numre fra nr. 49 til nr. 69, modsat ensretningen i retningen Toldbodgade mod Kvæsthusgade. Det vil efter vores mening give anledning til problemer, idet denne mulighed ikke findes fra Nyhavn 1 til 47.

6. Ved Hotel 71 i Nyhavn, som er en historisk bevaret bygning, er der en smuk brostensbelægning, som både er den oprindelige vejbelægning og en del af bygningen. Vi ønsker, at denne belægning bevares, idet den er en historisk del af det gamle Nyhavn, og ikke en del af det nye Skuespilhus. Vi forstår derfor ikke, at

Center for Design vil tillade at fjerne en meget bevaringsværdig brostensbelægning, som er en del af en historisk bevaret bygning.

7. Og så kommer vi til det, for beboerne mest presserende problem: Parkeringsforholdene.

– Der nedlægges 500 parkeringspladser på gadeplan, hvilket er byttehandlen for at få et parkeringshus under Kvæsthustmolen. Beboerne, i området hvor de 500 pladser fjernes, får ikke en anden parkeringsplads tilbudt, og bruge af parkeringshuset medfører en for dem øget parkeringsafgift. Det svarer til en ekspropriation uden erstatning.

Vi har på hvert eneste beboermøde rejst problemet, uden at få noget fyldestgørende svar. Det blokerede i høj grad for den saglige debat, at svaret hver gang var: "Det er en politisk beslutning, så det kan vi ikke tale om her". Nyhavnsgruppen har haft møde med forvaltningen, og vi fik samme svar.

Vi har efterfølgende drøftet problemet med to politikere fra Teknik- og Miljøudvalget i borgerrepræsentationen, Lars Weiis og Lars Berg Dueholm. Også de kunne se det store problem for alle de beboere, som er afhængige af en bil. Bilen er et nødvendigt værktøj for beboere med langt til arbejde, for børnefamilierne, som skal hente bringe deres børn til og fra skole eller andre aktiviteter, og for de mange, som også er afhængige af en bil, til ferie og fritid. Derfor er udviklingen i parkeringsforholdene ikke del af en beboervenlig politik, og mange af de berørte beboere taler ligefrem om at flytte fra området,

Parkeringshuset forventes færdigt i 2015, og Metrobyggeriet forventes færdigt i 2018. Da det kan forventes, at udefrakommende billister til den tid vil benytte parkeringskælderen og/eller Metroen, vil det formentlig give lidt – dog langt fra nok – flere parkeringspladser på gadeplan. Hvis de eksisterende 500 parkeringspladser på gadeplan nedlægges før disse byggerier er tilendebragt, vil der opstå et sandt parkeringskaos til stor gene for områdets beboere og gæster.

Vi sagde ja til nedlæggelse af parkering fordi vi blev informeret om, at der kom 500 nye pladser under Kvæsthustmolen. Der var bare ingen der fortalte os, at vi ikke måtte parkere der med vores gadelicens! Vi føler os ført bag lyset.

Vi finder det heller ikke nødvendigt, at parkeringspladserne på Sankt Annæ Plads skal nedlægges. Der er masser af plads til parkering, og det kan da kun være for at imødekomme Kvæsthusselskabets behov for indtjening, at Kommunen vælger at nedlægge de pladser. Det er helt urimeligt for borgerne.

Vi håber naturligvis, at både Indre By Lokaludvalg og Københavns kommune både det politiske og embedsværket vil tage hensyn til vores bemærkninger, og vi vil gerne om nødvendigt stille os til rådighed for yderligere.

Med venlig hilsen

Nyhavnsgruppen  
v/formand Nils Munk  
Havnegade 49, 3.tv  
1058 København K

---

## 16. Høringsvar vedr. Sankt Annæ projektet

Vi har længe glæde os til det fortsatte arbejde med realiseringen af den vedtagne "Byrumsstrategi for Nyhavnsområdet" herunder ændringen af Nyhavns solside – ned mod Skuespillerhuset (Nyhavn 49-71) - til en gågade med udeserveringsbredde til restauranterne på 400 cm.

Vi driver H.C. Andersens Cafe i Nyhavn 67. Vi har brugt betydelig midler på indretning af cafe, bar og køkken, så vi har ressourcer til at servicere de (forhåbentlige) mange gæster, såvel indendørs som udendørs.

Vi har haft udeservering foran H.C. Andersens Cafe i Nyhavn 67 de seneste to år.

Restauranterne og cafeerne i Nyhavn er meget sæsonbetonet og det er helt afgørende for, at kunne drive en sund forretning, at der er udeservering. Og ikke mindst udeservering af en vis størrelse, som kan sikre en rentabel indtjening. Fuldstændig, som vi kender det fra Nyhavn i dag. Der er en naturlig sammenhæng mellem antal pladser og omsætning.

Vi er nu blevet bekendt med, at der er kommet ændringsforslag om, at man vil reducere bredden på udeserveringerne fra 400 cm til 240 cm. En reduktion på 40 % - det vil være en katastrofe for H. C. Andersens Cafe. Det er ensbetydende med, at man vil fratage cafeen muligheden for at drive en på sigt rentabel forretning.

Ideen bag hele projektet omkring Nyhavn har været, at bygge videre på den unikke og livlige stemning, som Nyhavn repræsenterer ned mod Kongens Nytorv. Det vil ikke kunne realiseres med en så markant reduktion af bredden på udeserveringerne.

I resten af Nyhavn har man 400 cm og det fungerer uproblematisk i forhold til de gårde, som har parkering samt sidevejene. Hvorfor skulle det forholde sig anderledes i den anden ende af Nyhavn?

Der har i 2012 og 2013 kun været givet tilladelse til 320 cm i bredden med begrundelse i, at der stadigvæk var parkeringspladser langs molen. Parkeringspladserne bliver nedlagt og giver dermed yderligere plads, hvilket skulle have resulteret i udeserveringer på 400 cm i bredden – som vedtaget. I stedet foreslår man at reducere bredden på udeserveringerne til 240 cm. Det er fuldstændig uforståeligt.

H.C. Andersen Cafe, Nyhavn 67, DK-1051 København K

Vi taler om to og i særdeleshed begrænset brugte parkeringspladser til ambassaden. Vi vil meget gerne se noget konkret dokumentation på, at udeserveringer på 400 cm i bredden på nogen måde kan genere adgangsforholdene til disse parkeringspladser – eller indkørsel til gårdene.

Strategien som er vedtaget omkring Nyhavn bygger på ønske om "gågade med kørsel tilladt" – så skal det altovervejende hensyn naturligvis tages til fodgængerne og stemningen for/omkring disse og IKKE til to parkeringspladser.



Vi håber, at der vil blive holdt fast i den vedtagne beslutning for udeservering i Nyhavn 49-71. Vi håber, at man holder fast i udeserveringsbredde på 400 cm – som resten af Nyhavn Vi håber, at man vil sikre at kunne videreføre den livlige stemning fra Nyhavn 1 - 47

Med venlig hilsen

H.C. Andersens Cafe  
Nyhavn 67  
1051 København K

---

## 17. Kommentar

Vi er indehaver af lejemålet Vaffelbageren, Nyhavn 49, 1051 København K. Vi har i år 20 års jubilæum i Nyhavn.

Vi har længe set frem til ændringen af Nyhavns solside (Nyhavn 49 til Nyhavn 71) til en gågade med udeservering - "Byrumsstrategi for Nyhavnsområdet".

Imidlertid ser det nu ud, som om Nyhavn 49 og Nyhavn 51 ikke kan opnå udeservering, eller meget begrænset udeservering.

Det er skuffende og i modsætning af hvad der er vedtaget i "Byrumsstrategi for Nyhavnsområdet"

Vi har ofret meget på indretning af vores is forretning og da der er mange turister og især børnefamilier, der kommer i vores forretning, ville det jo være af stor værdi,

dersom vi, som de eneste i Nyhavn, kunne lave lidt udendørs aktivitet især målrettet børnefamilier.

Fordi vores forretning er så populær er der ofte sammenstimling og trængsel af fodgængere i krydset ved Tolbodgade/Nyhavn

Der sker en masse påkørsler af personer på det sted, hvor Vaffelbageren ligger fordi der er mange fodgængere også fra Nyhavn der opfatter Nyhavn 49-71 som gå gade, og derfor ikke er opmærksomme på trafikken.

Vi vil foreslå, at hele Nyhavn lukkes for trafik, og at der kun bliver tilladt ærinde/varekørsel i Nyhavn.

Og at det således prioriteres promenade på hele den strækning.

Det må være muligt at finde en anden rute til bussen, der p.t. kører i vor del af Nyhavn.

Med venlig hilsen / Best regards

Jakob Groth

---

## 18. Høring Sankt Annæ Projektet

Som ejere af flere bygninger og restauranter i Nyhavn, herunder Nyhavn 1, Nyhavn 27, Nyhavn 67, Nyhavn 59 og Nyhavn 61 har vi ivrigt deltaget i arbejdet for Byrumsstrategien for Nyhavn, som blev besluttet af Københavns Teknik og Miljøudvalg i 2009. Processen var positiv og aktørerne i kvarteret deltog alle ivrigt i processen. Det var vores indtryk, at Byrumsstrategien for Nyhavn samlet set er blevet vel modtaget af aktørerne i kvarteret. Vi var meget glade for resultatet af processen samlet set.

Det fremgår af Byrumsstrategien for Nyhavn, at den "er et grundlag for Københavns Kommunes administration af byrummenes fremtidige anvendelse, trafikbetjening og udformning". Vi tillader os derfor, at bringe nogle citater fra den vedtagne Byrumsstrategi, da det vil stå klarere, at Sankt Annæ Projektet ikke respekterer den vedtagne Byrumsstrategi.

#### *morgen og i overmorgen*

Nyhavn skal fortsætte som københavnerikon med høj kulturhistorisk værdi. Nyhavn skal give endnu bedre forhold til bløde trafikanter. I Nyhavn skal det intense byliv i solsiden fortsættes på hele strækningen i sommersæsonen

#### *vision*

Fra passiv forbindelse til livlig promenade. Det er målet at skabe en sammenhængende fodgængerpromenade langs hele Nyhavns solside. Der skal være mulighed for ophold hele året og udeservering i sæsonen. Der skal sikres frit udsyn og adgang til kaj hele året. Solsidens rumlige og arkitektoniske karaktertræk skal styrkes, så hele solsiden får et sammenhængende udtryk

#### *overmorgen:*

- Projektudvikling af omlægning af promenaden

Fokus på at:

- Videreføre samme belægning som langs Nyhavns indre kanal i ét niveau fra facade til kajkant
- Skabe tilgængelighed for alle ved at prioritere gangvenlige bordursten og ledelinjer i brostensbelægningen.
- Evaluere Citybussens linieføring

Vi blev utroligt skuffede og meget forundrede, da vi nærlæste dispositionsforslaget for Sankt Annæ Projektet, idet projektet tilsidesætter det arbejde, de visioner og beslutninger, der er vedtaget i Byrumsstrategien for Nyhavn. Har de personer der har lavet den del af Sankt Annæ Projektet set bort for Byrumsstrategien for Nyhavn? Udgangspunktet burde være, at man med Sankt Annæ Projektet respekterede den vedtagne Byrumsstrategi for Nyhavn.

Udgangspunktet for den vedtagne Byrumsstrategien for Nyhavn har været at skabe en sammenhængende fodgængerpromenade med adgang til kajarealet, så der blev åbnet op for et forskelligartet og mere levende og aktivt byliv. Og med et ensartet arkitektonisk udtryk af hele Nyhavns solside fra Kongens Nytorv til Skuespilhuset. Herunder samme belægning, promenade med udeservering som Nyhavn 1-47 samt nedlægning af parkeringspladserne. Ligesom nedlægning af almindelig trafik uden for Nyhavnsbroen.

Vi har nu konstateret, at nærværende forslag, er meget anderledes end den vedtagne Byrumsstrategi for Nyhavn og blandt andet

- Indbefatter bænke på kajarealet
- Kørsel i begge retninger (og ikke ensretning som Nyhavn 1-47)
- Smalle udeserveringer på kun 2,4 m og 1,2 m og udeserveringer, der ikke er optegnet i hele ejendommens facadestrækning. Det vil sige meget små udeserveringer.
- En indtegnet hældning i vejarealet hvor udeserveringen befinder sig

Man er således kommet med et nyt og meget anderledes forslag via Sankt Annæ Projektet, som ikke skaber en sammenhængende fodgængerpromenade med udeservering og adgang til kajarealet med samme udtryk som Nyhavn 1-47. Dette er sket uden dialog herom med aktørerne i området, og uden en konkret tilkendegivelse af, hvorfor projektgruppen har valgt at tilsidesætte den vedtagne Byrumsstrategi for Nyhavn ændret.

Det var vores indtryk af dialog med Kommunens forvaltning, at vi alene skulle vente på at Byrumsstrategi for Nyhavnsområdet blev finansieret og dermed ville Nyhavn 49-71 blive omlagt som Nyhavn 1-47. Vi står derfor uforstående over for baggrunden for de foreslåede ændringer.

København bænke til kajarealet er for mondænt for Nyhavn og hindrer den planlagte adgang og udsigt til kajarealet. Det har altid været dejligt at kunne gå frit langs kajen på samme måde som solsiden 1-71 og som man pt. er i gang med at etablere på skyggesiden. Dette skulle netop realiseres ved at fjerne bilerne. Bolværket har i øvrigt med succes gennem mange år blevet brugt som bænk i Nyhavn – nu placerer man en bænk foran bolværket. Det er ikke Nyhavns tradition. Endvidere vil det være til gene for de skibe der anlægger kajen. Nyhavn er levende havn, og der kommer mange besøgende skibe særligt om sommeren der ligger til kajen.

Skal der endelig være bænke bør man vælge en bænk uden ryg. Så kan folk vælge om de vil se på bygningerne eller vandet, ligesom ryglænet ikke skærmer udsynet. Der er etableret nyligt bænke på modsatte kajside. Bænkene er vendt så man sidder med ryggen til vandet. Det er nok de færreste der vil sidde med ryggen til vandet. I øvrigt har vi endnu ikke set én person tage ophold på nogen af bænkene.

For så vidt angår de trafikale forhold, kan vi ikke anbefale kørsel i begge retninger. Vejarealet bruges i dag meget af fodgængere, til trods for at det er vejareal. En dobbelt rettede trafik på en promenade belægning vil uden tvivl skabe farlige situationer. Vi må foreslå en ensretning som Nyhavn 1-47 men ærinde og varekørsel.

For så vidt angår tilgængelighed til porte og baggårde er der ikke anderledes forhold på strækningen Nyhavn 1-47 end stækningen 49-71. Nyhavn 1-47 er ejendommens adgangsøre ud til fortovet bag udeserveringerne. I Nyhavn 43 er der overkørselstilladelse til ejendommens gård, hvor der er parkering for 10 biler. Denne overkørselstilladelse fungerer i det daglige uproblematisk i forhold til de to 4 meter brede udeserveringer, der ligger lige op ad portens adgangsvej.

Der er således ikke særlige trafikale forhold på strækningen Nyhavn 49-71, der skal tages hensyn til, bortset fra adgangen til de to konsulatsparkeringspladser. Det kan ikke skabe en mere krævende trafik end den nuværende varetilkørsel til restauranterne Nyhavn 1-47.

Udeserveringens størrelse. Som konsekvens af den gennemarbejdede og vedtagne Byrumsstrategi for Nyhavn, har vi købt Nyhavn 59-61 og har i Guldmagerens Hus Nyhavn 59-61 foretaget omfattende

investeringer i indretning til cafe, køkken, restaurationsdrift m.v.. Det har vi naturligvis gjort, da vi havde en helt klar forventning om, at få tilladelse udeservering i hele facadens strækning samt i et areal på 4 meters bredde. Vi har for året 2012 og 2013 modtaget tilladelse til udeservering i hele facadens strækning og 3,20 meter bred (grundet den aktuelle parkering i kajarealet samt at promenaden endnu ikke var anlagt).

Udeserveringen Nyhavn 59-61 samt Nyhavn 67 har ikke givet anledning til trafikale problemer, til trods for, at der endnu ikke er sket omlægning af vejarealet. Beboerne kan komme ud af deres døre. Bilerne kan komme uhindret ind/ud af portene. Citybussen passerer hele tiden. Fodgængere færdes. Bilerne kører til parkeringspladserne og ambassade parkeringen.

Vi har derfor følt os sikre på, at tilladelse til udeservering ville være permanent i hele facadens strækning og med 4 meters bredde. Når man, som vi, har foretaget betydelige investeringer i indretning til professionel drift og skabelse af nye arbejdspladser, bliver man chokeret, når man kan se at indtægtsgrundlaget mod forventning ikke kommer.

Det er ganske horribelt, at man som virksomhed foretager investeringer på grundlag af en vedtaget byrumsstrategi, og at der så få år senere kommer et forslag, der fuldstændig udhuler de investeringer, der er foretaget. København ønsker vækst, investeringer og arbejdspladser!

Forslaget om begrænset udeservering Nyhavn 49-71 forekommer samlet set ubegrundet. I Nyhavn 1-47 er der udeservering på hele strækningen kun brudt af en enkelt port. Og det fungerer udmærket trods omfattende varetrafik.

Hældning i vejarealet med udeservering.

Man kan ikke drive udeservering, hvis underlaget ikke er relativt plant. På tegningerne er der indtegnet en hældning på 15 cm på udeserveringsarealet.

Med venlig hilsen

Rie Berenth  
Guldmagerens Hus  
Ved Ole Strecker og Ole Falk Hansen  
Nyhavn 59-61  
1051 København K

---

## **19. Kommentar til Dispositionsforslag for Sankt Annæ Projektet.**

### *1. Indledning.*

Projektet har været undervejs i nogle år, og som beboer i området har jeg haft lejlighed til at følge projektets udvikling ikke mindst gennem debatmøder på Hotel Admiral. Ved disse møder har det været muligt at komme med kommentarer, som i rimeligt omfang er blevet inkluderet i det projekt, Dispositionsforslaget, der nu er til høring.

Indledningsvis skal det således nævnes, at processen har været gennemført kvalificeret og professionelt. Tak for det.

Ligeledes skal det nævnes, at Dispositionsforslaget indeholder mulighed for at skabe en helt enestående plads, hvis det lykkes at få Sankt Annæ Plads til at virke som en plads fra Bredgade til Havnen og fra facade til facade.

Der er mange elementer i dispositionsforslaget, som hver i for sig vil betyde et løft for området. For at disse elementer imidlertid skal gøre Sankt Annæ Plads til en helt enestående plads, er det afgørende, at belægningen bliver samlende og ikke understøtter del elementer så som cykelgade, fortov, gadekrydsning etc. Den opfattelse, som man vil få af Sankt Annæ Plads, når projektet er gennemført, afhænger af hvilken belægning, der vælges.

## *2. Gadebelægnings.*

Det er ikke helt let at få et indtryk af Dispositionsforslagets valg af belægnings. Illustrationerne er ikke entydige. Jeg opfatter det derfor som om belægningerne endnu ikke er endeligt valgt. Det er derfor mit håb, at der fortsat er åbent for hensyntagen til følgende kommentarer:

Sankt Annæ Plads.

Visionen for Sankt Annæ Plads er, at det er en plads og ikke to gader. Denne vision understøttes ikke af forslaget med de mange forskellige materialer. Det foreslås, at fortove og kørebaner fra facade til facade anlægges med en granitflisebelægning som vist på side 55 nederst til venstre. Fliserne skal orienteres, så den lange side er vinkelret på kørselsretningen. Ved overgang fra fortov til kørebane skal der ikke lægges en bordursten. En bordursten som en slags rendesten hører hjemme i en gade, men vil ødelægge indtrykket af en plads.

De stærke langsgående markeringer i arealet mellem træerne giver en accentuering af perspektivet og understreger pladsens format, mens de langsgående markeringer for gaden får sammenhængen på tværs til at forsvinde.

Dispositionsforslagets billeder af den fremtidige plads viser, hvordan pladsen går fuldstændig i opløsning p.g.a. de mange forskellige belægnings (se f.eks. side 37, 42, 44, 45 og 47).

På trods af det meget brede fortov opfattes billedet på side 33 som en gade, ingen plads. Opfattelsen er præget af bordurstenen som rendesten.

Visionen om Sankt Annæ Plads som en sammenhængende plads fra Bredgade til Havnen og fra facade til facade kræver, at belægningen er med til at binde de enkelte dele sammen. Belægningen må ikke understøtte opdelingen i gade, fortov, gadekrydsninger og delpladser.

Markeringen af afsætningspladser bør klart ske ved farveskift i belægningen og ikke med parkeringssøm, som igen vil ødelægge indtrykket af en flade. Det er vigtigt, at belægningen ikke afbrydes ved gadekrydsningerne, men fortsætter ubrudt igennem for at understrege pladsens sammenhæng. Det kan evt. kombineres med en lille hævnings, som derved får en hastigheds dæmpende virkning på trafikken på tværs af pladsen.

Pladsen rundt om Christian X skal have samme belægning som resten af Sankt Annæ Plads, ellers opfattes det som om Sankt Annæ Plads først begynder ved træærkerne.

Med mindre det er teknisk nødvendigt bør niveauforskellen mellem fortov og cykelgade ikke være mere end 3 cm. Årsagen er igen, at belægningen skal opfattes som en sammenhængende flade kun afbrudt af de grønne områder.

Strandstræderne.

Det foreslås, at gennemførelsen af projektet for Strandstræderne ikke alene afventer finansiering i almindelighed, men at man venter, til der er penge til.

Granitflisebelægning i gaderne fra facade til facade.

Fliserne skal her orienteres så den lange side er parallel med kørselsretningen, idet fliserne her skal være med til at accentuere et Stræde og ikke en plads.

Nyhavn.

Det er naturligt, at den nuværende belægnings type vest for Toldbodgade, føres videre øst for Toldbodgade, men også her er det vigtigt, at belægningen føres ubrudt over Toldbodgade for at understrege samhörigheden mellem Nyhavn øst og Vest og prioriteringen af Nyhavn i forhold til Toldbodgade. Fodgængerstriberne kan etableres ved indlægning skiftevis af chaussésten og af bordursten på tværs mellem de langsgående bordursten, der som sagt bør fortsætte så øst og Vest bindes sammen. Igen kan der etableres en lille hævnning, som derved får en hastigheds dæmpende virkning på trafikken i Toldbodgade. Hævningerne må ikke være så høje, at Cyklister generes af dem.

Selvom belægningen føres ubrudt igennem fra Nyhavn øst til Vest er det også vigtigt, at lysreguleringen i krydset mellem Nyhavn og Toldbodgade ændres således, at det principielt er grønt lys for færdsel fra Nyhavn øst til Vest og vice versa, mens det kun er grønt for trafikken på Toldbodgade, når der er trafik. Som det er nu, kan man en sen aften, når man kommer fra operaen vente i evigheder på grønt, selvom der ikke er trafik på Toldbodgade.

Kvæsthusgade.

Om belægning i Kvæsthusgade skal svare til belægningen på Sankt Annæ Plads eller i Nyhavn er vist ikke afgørende, men som en generel bemærkning gøres der opmærksom på, at chaussésten ser pæne ud, men er meget upraktiske: Selv ved lave hastigheder støjer biler mere, når de kører på chaussésten og "stiletgængere" risikerer at hænge fast i fugerne, der fordybes, når rengøringen sker ved hjælp af støvsugere. De 30 cm brede bordursten er for smalle til, at man kan trække en kuffert, og så larmer kuffertjulene, når de trækkes på brosten. Belægnigstypen med en blanding af brosten og bordursten ville forbedres væsentlig for fodgængere, hvis der lægges en extra bordursten klos på den bordursten, som allerede var der. så bliver "gangstien" så bred, at man ikke skal balancere, som om man var til spiritus test.

*3. Øvrige kommentarer.*

Cykelstier på Sankt Annæ Plads.

Umiddelbart lyder det forkert, at der ikke anlægges cykelstier. Men som analyserne på side 12 i Dispositionsforslaget viser, vil cykelstier her være som en hund i et spil kegler. Cykelstier vil for alvor ødelægge plads-karakteren og understøtte gade-karakteren. For imidlertid at undgå, at cyklisterne bliver stressede, når de kører foran en stor bus og dermed sinker den, foreslås det - jf. side 25 i

Dispositionsforslaget, hvor gaden kaldes en cykelgade - at der opsættes et skilt: "Cykelgade, biltrafik tilladt" ligesom man i Strandstræderne opsætter et skilt: "Gågade, kørende trafik tilladt". Sådanne skilte markerer prioriteringen, så det afstresser cyklisterne henholdsvis fodgængerne.

Parkering.

Ændring af parkeringsforholdene sker på beboernes bekostning. Kommunen har besluttet, at de 500 parkeringspladser, der etableres i parkeringskælderens under Kvæsthusmolen, skal medføre en tilsvarende reduktion af antallet af parkeringspladser i gadeniveau i området omkring parkeringskælderens. Umiddelbart lyder det som en nul-løsning, men beslutningen har den skævhed, at bilister, der ikke bor i området, får samme eller bedre parkeringsmuligheder, men på beboernes bekostning. Der inddrages nemlig parkeringspladser, som beboerne kunne benytte med beboer licens, mens beboerlicensen ikke giver adgang til de nye pladser.

København Konvention, Beboer Licens.

Dispositionsforslaget bevarer parkeringspladserne foran ambassader og konsulater med henvisning til en international konvention. Politikerne opfordres herved til at lave en København Konvention, som tilsvarende bestemmer, at der i et hvert område skal findes et passende antal parkeringspladser til beboerne i området.

Det kan ske i gadeniveau eller i parkeringshuse/kældre. Hvis det sker i privat drevne parkerings anlæg medfører det, at kommunen må kompensere anlæggets ejere i det omfang, anlægget bruges af bilister med beboer licens.

Øvrig Parkering i Dispositionsforslaget.

Der er i Dispositionsforslaget lavet pladser for afsætning/korttidsparkering. Det er vigtigt, at disse pladser ikke kun er til brug for varebilers af- og på- læsning, men at alle kan anvende dem, når der skal hentes en kuffert eller man skal gå op med indkøbsposer etc.

Desuden må der laves pladser til håndværkernes biler, som ofte ikke kan nøjes med af- og på- læsning (bilerne fungerer ofte som små værksteder).

Ensrettet Trafik i Store Strandstræde også for cyklister.

Mens cyklister er bløde trafikanter i forhold til biler, gør det fodgængere utrygge, når cyklister kører mod ensretningen på en gågade. Gennemkørende cyklister får ikke væsentlig længere vej ved at køre ad Bredgade/Sankt Annæ Plads, og cyklister, der kun skal til Store Strandstræde, kan godt trække hen til cykelstativet.

Byliv i Store Strandstræde. Ingen klokken 5 bevillinger.

Som det står på side 5 i Dispositionsforslaget, "har det været i fokus ikke at trække det støjende nyhavns liv ind på de to Strandstræder". Det betyder, at når Dispositionsforslaget gennemføres, må der ikke udstedes natkubsbevillinger (klo 5 bevillinger) og den eksisterende må inddrages. Den rolige atmosfære, som var kendetegnende for Store Strandstræde, blev alvorligt forstyrret, da der for et par år siden blev etableret en natklub i nummer 14. Om natten mellem fredag og lørdag samt mellem lørdag og søndag er natteroen væk, og dagen efter fristes man til at kalde gaden for "Svinestræde".

#### 4. Indsigelse.

Med henvisning til ovenstående beder jeg Borgerrepræsentationen om

- at sørge for en granitflisebelægning på Sankt Annæ Plads, som gør den til en sammenhængende plads og ikke til to gader
- at sørge for samhørigheden mellem de enkelte dele af Sankt Annæ Plads og i Nyhavn ved at fortsætte belægningen over krydsende gader.
- at etablere skilte som viser, at kørebanen på Sankt Annæ Plads er en cykelgade.
- at sørge for granitflisebelægning i Store Strandstræde, når den tid kommer.
- at forbedre parkeringsforholdene for beboere og håndværkere bl.a. ved at lave en Københavner Konvention.
- at forbyde cykeltrafik mod ensretningen i Store Strandstræde.
- at inddrage natklubsbevillinger i Store Strandstræde.

Henrik Anton Svendsen  
Civilingeniør

---

## 20. Udeservering i Nyhavns østlige del

Til Indre By Lokaludvalg

Høringssvar til dispositionsforslaget for Sankt Annæ-projektet

### *Afbalancering af interesser omkring udeservering i Nyhavns østlige del*

Vi repræsenterer ejendommen Nyhavn 63, som med ca. 3.000 m<sup>2</sup> etageareal er én af de største ejendomme på den østlige del af Nyhavn.

Indledningsvis skal det bemærkes, at de foreliggende planer for Skt. Annæ Plads, Strandstræderne og Nyhavn rummer nogle meget spændende perspektiver, og det er nemt at få øje på de store arkitektoniske linjer og høje ambitionsniveau, der karakteriserer projektet.

Planerne for Nyhavns østlige del går i korte træk ud på at forlænge udendørsserveringen langs facaderne, så den sidste del af Nyhavn får samme karakter som resten.

Det er i den forbindelse vigtigt at skabe en afbalancering af de kommercielle interesser, så hensynet til restauranterne og den udendørs servering foran ejendommene ikke fremmes ensidigt på bekostning af de eksisterende erhvervsvirksomheder, som igennem mange år har haft til huse i ejendommene bag facaderne.

### *Modstridende kommercielle interesser*

Den østlige del af Nyhavn har traditionelt været anderledes og har haft en anden, mere rolig karakter end den første del af Nyhavn med restauranter og udeservering.

Denne karakter er baggrunden for, at der i ejendommene langs denne del af Nyhavn ikke kun er beboelse, men også en lang række erhvervsvirksomheder med kontorlejemål i fornemme, præsentable lokaler.



For hovedparten af disse lejere er det uforeneligt med deres forretning at skulle ankomme til en mur af udeservering i hele sommerhalvåret.

Flytter denne gruppe af lejere, vil det betyde et væsentligt indtægtstab både for de enkelte ejendomme, men også for området som helhed. Det er blandt andet den husleje, som betales for de i dag klassiske og fornemme kontorlejemål, der har muliggjort at løfte områdets vedligeholdsstand til den, som alle - både beboere og besøgende i Nyhavn - nyder godt af i dag.

De erhvervslejere, som bor i bl.a. Nyhavn 63 har mange årtiers anciennitet i området, og har opbygget deres virksomhed her, hvilket bør tages i betragtning, når området planlægges forandret og åbnet for nye kommercielle interesser.

Det vil være kortsigtet og uden rimelighed, at der skabes liv og mulighed for indtjening på strækningen foran ejendommene, hvis livet og indtægterne fra de mange tusind kvadratmeter i ejendommene bagved dør ud.

#### *Det bør være muligt at forene interesserne*

Én løsning kunne være at placere udendørsterrasserne nærmere kajkanten. Dermed ville fortov og adgang til ejendommene være uhindret, og det vil ikke være mindre attraktivt for gæsterne at sidde nærmere vandet. Der er plads nok til, at passagen på 3 m langs vandet friholdes til skibenes brug og til fodgængerpassage. Derefter kan der være en række med serveringsterrasser – afbrudt enkelte steder af ambassadeparkeringspladser og afsætningspladser for beboere og skibene - så vejbane og til sidst fortov langs facaderne. En lignende løsning findes mange andre steder, både i København og andre byer.

Dette vil samtidig give Nyhavn et visuelt mere spændende forløb end blot at fortsætte restaurantbæltet hele vejen ned til Hotellet, Nyhavn 71.

En anden mulighed er at begrænse udendørsserveringen, som minimum således, at der kun kan gives tilladelser inden for de afgrænsede områder, som er i dispositionsforslaget på nuværende tidspunkt. Det skal i givet fald ske gennem tinglysning og/eller lokalplan, så der ikke er risiko for en glidning i den administrative praksis omkring de tilladelser, som Københavns Kommune kan give. Denne regulering bør endvidere rumme specifikke krav til grøn afskærmning i en vis højde og til de møbler og parasoller, som anvendes.

Den østlige del af Nyhavn vil også i fremtiden adskille sig fra den første del - bl.a. på grund af kørebanen for biler, bybus og cykler - og det vil således harmonere både med den trafikmæssige forskellighed, med den historisk mere rolige karakter og med overgangen til Skuespilhuset og Kvæsthusmolen, at udeserveringen gøres lidt anderledes og mindre massiv på Nyhavns østlige del.

Vi bidrager gerne med et konkret skitseforslag, som illustrerer ovenstående.

#### *Sammenfatning*

De nuværende planer for Nyhavns østlige del rummer spændende perspektiver, men har også vidtrækkende konsekvenser for beboere og næringsliv i området. En udvikling i retning af mere byliv bør i

videst muligt omfang forene interesserne, så både beboere, gæster, skibe, restauranter og det etablerede erhvervsliv i denne unikke del af København kan trives og blomstre.

Fam. Bruhn-Petersen

Nyhavn 63

1051 København K

---

## 21. Hørings svar til Sankt Annæ Projektet

Som beboere i området gennem mere end 30 år føler vi os rendt overende af arkitekternes ønske om at få deres forslag igennem, og derved få en plads i historien om København, dette på trods af de afholdte borgermøder, der er blev afholdt af Kvæsthusselskabet.

### *Sankt Annæ Plads:*

Når vi går på Sankt Annæ Plads og ser på lejende børn, folk der spiller petanque, hunde-luffere og mennesker der bare sidder og nyder forårs-solen, så slår det mig at det eneste der mangler er et separat sted for hunde-lufferne (hunde-toilet), for at undgå hundenes efterladenskaber. Derudover er det eneste der er påkrævet en reovering af anlægget, opretning af fortovene og lignende, og man kan i denne forbindelse lave den beskrevne stormflodssikring der er en nødvendighed for området.

Ved anlægget på Sankt Annæ Plads vil man fjerne stakittet, hvilket efter min mening er en meget dårlig ide, da dette mindsker sikkerheden for børnene, der i dag kan lege frit inden for stakittet, (det samme gælder for hundene), og selvom man sænker trafikhastigheden fjerner dette jo ikke muligheden for påkørsler. Desuden vil et stakit som det nuværende mindske antallet af cykler der parkeres i anlægget (specielt i forbindelse med arrangementer på kvæsthussmolen).

De planlagte brede fortove på 6,5 m imod de nuværende ca 3 m er ikke en god ide, dette er kun en ide for restauranter og cafeer for ude-servering, hvilket ikke nødvendigvis er en fordel for os beboere. Nej efter vor mening bør de nuværende fortove bibeholdes, med den nuværende belægning, i stedet for at lave den belægning der er skitseret i forslaget, da denne får det til at fremstå som en gold stenørken i stedet for de nuværende "københavn-ortove".

I forslaget er der skitseret en kørebane på blot 3,25 meter, hvilket sandsynligvis vil skabe farlige situationer når biler og cykler skal bruge denne i fællesskab. Dette vil sandsynligvis medføre at en del af cyklisterne kører på fortovet i stedet med de gener det medfører. Man skulle måske hellere bruge de overskydende meter der spares, ved at bibeholde fortovene som de er, til at anlægge en cykelsti.

M.h.t. at etablere et springvand eller lignende på Sankt Annæ Pl. forudser jeg at dette bliver brugt som offentligt toilet i forbindelse med diverse arrangementer.

Forlængelsen af anlægget øst for Toldbodgade er på sin plads, blot bør den have samme struktur som den resterende del af pladsen.

### *Strandstræderne:*

Her mener vi ligeledes at disse generelt bør bevares som de er, og specielt den lille plads, der godt nok ikke

har adgang, - men pynter med sin uberørthed, - hvis den åbnes bliver den slidt ned på et øjeblik, og hvorfor ændre denne skønne plet, der er en fryd for øjet.

#### *Generelt for hele projektet:*

Sankt Annæ projektet, tja... hvis man ser på skitserne fra Realdania ser det flot ud, men hvis man så bruger fantasien, så er de brede fortove og den smalle kørebane, blot endnu en STENØRKEN i en lang række af samme. Hvorfor bibeholder man ikke pladsen som den er, med "København fortove" og en kørerbane hvor de 4 hjulede kan passere de 2 hjulede, uden farer for ulykker.

Hvorfor er det i det hele taget nødvendigt at ombygge den dejlige funktionelle plads, der i dag bruges af beboerne, i stedet for "bare" at reovere den. – hvorfor skal ALT laves til en markedsplads.

HVORFOR SKAL VI DER BOR HER TVINGES UD AF BYEN BLOT FORDI VI KAN LI' EN BY MED RIGTIGT LIV, OG IKKE BLOT EN "FACADE" FOR INDEN- OG UDENLANDSKE TURISTER.

#### *Lidt om ekspropriationen af vores p-pladser*

Nu er byggeriet af p-huset under Kvæsthusmolen begyndt, dette er i og for sig OK, men kommunen har på nuværende tidspunkt "eksproprieret" halvdelen af de ca 500 parkeringspladser der er aftalt nedlagt for at gøre dette p-anlæg rentabelt for et PRIVAT driftsfirma, (samtidig skal det nævnes at kommunen i dag faktisk tjener mange penge på de kommunale p-pladser, - altså en indtægt man vil gå glip af i fremtiden).

Hvordan kan det være at man nedlægger p-pladserne FØR der er et alternativ??? Og hvorfor skal beboerne så derefter betale et privat firma for parkering (ca 2-3000 kr pr md.) i stedet for at kunne bruge vores nuværende p-licens.

For tiden ser man beboere, erhvervsdrivende og andre cirkle rundt og rundt, for at finde p-plads, hvilket kun fører til øget forurening.

HVORFOR SKAL VI BEBOERE, DER HAR BEHOV FOR EN BIL TIL HVERDAG, TVINGES UD AF BYEN.

Jens Nielsen

Lille Strandstræde 18T, 2 th.

1254 København K

---

## **22. Stop nedlæggelsen af P-pladserne i vores gader og ombygningen til en spøgelsespark**

### *Forringelse af hverdagen*

Nedlæggelse af alle p-pladser i området omkring Kvæsthusgade er en meget drastisk indgriben i beboernes hverdag, og vil få store konsekvenser for beboerne i området.

Hvordan skal beboerne få råd til at betale 30-40.000 kr. om året efter skat, for at parkere i nærheden af deres hjem i den nye og meget dyre p-kælder? Den løsning er uholdbar for rigtig mange af de lejere, der bor i området og slet ikke har den slags penge.

Vi er rigtig mange i området, som har helt almindelige indtægter og bor til leje i helt almindelige lejligheder, og som slet ikke har penge til at kunne betale så meget for at parkere. Vi har jo etableret os i området, hvor

vores børn i dag går i institutioner og skoler samt vores øvrige fritidsliv er etableret her i dette område, hvorfor vi må appellere til politikkerne om endnu engang at overveje de meget drastiske konsekvenser nedlæggelsen af P-pladserne har for beboerne, mange vil blive presset væk fra deres lokalområde pga. af hele projektet.

#### *Personlige beretninger*

Projektet tager ikke hensyn til borgerne som er de reelle bruger af området, når man grundet den nye parkeringskælder under Kvæsthusthusmolen, vælger at nedlægge samtlige parkeringspladser i Kvæsthusgade, på Sankt Annæ plads, Store og Lille strandstræde, Toldbodgade og Nyhavn.

Der tages ikke hensyn til hverken de ældre medborgere, eller børnefamilierne der er afhængig af at kunne komme til og fra deres hjem i bil, og som er stærkt afhængige af at kunne benytte deres bil i hverdagen. Jeg har talt med flere i området der har givet udtryk for de må flytte, da det ikke er muligt for dem, at få en hverdag til at hænge sammen. Her er 2 personlige beretninger som jeg har valgt ud blandt mange af dem jeg har talt med som får en meget besværlig hverdag.

Jeg har talt med en ældre dame med dårlig hofte, der har boet hele hendes liv i Lillestrandstræde, og som nu må flytte, da det ikke er muligt, for hende at skulle gå så langt med købmandsvarer mv. hendes liv vil være meget besværet af ikke at kunne køre i bil til genoptræning, besøge venner og gøre sine daglige indkøb, da dette ikke kan forgå uden bil.

En anden borger jeg talte med er enlig far, som virkelig får et meget besværet liv, når han kommer hjem fra arbejde med små trætte børn og indkøbsposer, og skal finde parkeringspladser langt fra hjemmet, for herefter at skulle slæbe unger og varer hjem. Eller når han kommer hjem en sen aften/natte time med sovende barn i bilen, som han så må bære op i lejligheden for derefter at forlade barnet helt alene, når faren skal ud og finde en parkeringsplads til bilen i nabokvarterene.

Behovet for parkeringspladser er bestemt til stede og det vil være de færreste som jeg har talt med der har råd til at parkere i parkeringskælderen, de få der har indikeret den mulighed har eget firma og har derfor mulighed for at trække den store omkostning fra i deres firma.

#### *Cykelister vil få trange kår i de smalle gader*

Den mangelfulde rapport der ikke tager hensyn til den store mængde trafik der er i området vil betyde at det ud over blister vil være besværet, så vil det betyde at der kommer færre børn, der kan/tør cykle på de meget smalle veje, som er så smalle at det vil føles meget usikkert for cykelister. P-huset vil medføre en større bil trafik i området, og det kombineret med de smalle veje, vil betyde at det vil være både svært og farligt at færdes på cykel, og børn vil næppe kunne cykle til og fra skole i dette område i fremtiden.

Det er da et meget sødt og sjovt projekt, med den brede park ned gennem Sankt Annæ Plads, men samtidig er det desværre et projekt, der slet ikke tager hensyn til de beboer der daglig færdes her, det er muligt at der i forbindelse med de få arrangementer der er om året i området, vil være mange mennesker samlet i parkerne/pladsen, men resten af året vil indskrænkning af kørerbanen og fjernelse af parkeringspladserne betyde store gener for os beboer, og det virker helt urimeligt, at vi skal have så dårlige vilkår, for et prestigefyldt projekt som ender som et dødt og kedeligt område uden liv. Det er jo besluttede, at der ikke skal åbnes op for cafeliv mv. som ellers kunne trække folk til, men realiteten er at vi får et stort dødt

område der vil ligge øde hen 9-10 måneder om året og hvor beboernes hverdag virkelig er ødelagt af dette projekt.

#### *100 cykelparkeringspladser i Kvæsthusgade, men ingen til biler?*

Ifølge Kvæsthusprojektet, så antager arkitekterne, at der er behov for 100 cykelstativer i Kvæsthusgade, dette er et rent gæt fra arkitekterne, som ikke bygger på noget som helst faktisk, lige som mange af de andre antagelser der er gjort i dette projekt). Beslutningen om, at der ikke skal være P-pladser til bilerne, virker underlig og viser en stor ligegyldighed over for borgerne. Vi der færdes dagligt i Kvæsthusgade, ved at der slet ikke er et så stort behov og heller ikke kommer det, behovet er maksimalt 40-50 cykelparkeringspladser, og vi finder det mærkeligt at det ikke kan være 5-6 bil P-pladser til de få beboere, der bor i gaden. Endvidere vil det gøre gaden en del pænere og lysere, hvis man plantede træer i den højre side af gaden (Når man har ryggen til Nyhavn og kigger mod nord) mod den meget mørke facade på skuespilhuset, og friholdt den gamle og smukke facade i venstre side, hvor der passende kunne være blandet cykel og bil parkering mellem træerne.

#### *Manglende parkeringspladser i Kvæsthusgade*

Jeg bor til leje i Kvæsthusgade, og har en kone der lider af en kronisksygdom, der gør at hun har svære ved at gå langt, hvorfor hendes liv vil blive stærkt påvirket, hvis ikke det er muligt at kunne parkere i Kvæsthusgade fremadrettede. Det betyder at hun ikke i samme omfang vil kunne hente børn fra fritidsaktiviteter, og andet hvis kun skal ud på en længere rejse for at hente bilen, hendes liv vil i den grad blive påvirket negativt hvis ikke det bliver muligt at parkere i Kvæsthusgade.

#### *Hvem har glæde af projektet*

Det er trist at man ikke i større omfang har lyttede til beboerne i området, som er de virkelige brugere af pladser og vejene. De dage om året i sommer månederne, hvor der kommer folk udefra og benytter parkerne, i forbindelse med arrangementer i området, vil naturligvis have glæde af projektet, mens de mange beboere i området vil sidde tilbage med Sorteper, de resterende mange dage i året, og skal døje med en håbløs logistik og trange kår. Jeg håber man vil revurdere projektet og se på muligheden for skabe nogen fornuftige vilkår for borgerne i området.

Med venlig hilsen

Mikkel Jungshoved  
Kvæsthusgade 5, 4 th.  
1251 København K

Kilder: Lokalkendskab og samtaler m.chaufførere på 11A  
 Personlig interesse:Erhverv/restauratør- Veteran-og Restaurantskib Oranje

DISPOSITIONS-FORSLAGET f. SANKT ANNE PROJEKTET  
 =====

- En "indsigelse" som mere er et bidrag vedr.et TRAFIK-KNUDEPUNKT  
Deltagere i KNUDEN-: Buslinier 29-11A-65E og vistnok kommende 66?  
 Hertil Havnebussen(tæt ved)300 biler u.Kvæsthusmolen og en CykelPark.

Min målsætning:

- Styrkelse af BUS 11A's rolle som CITY-BUS som videre-befordrer pass.fra knudepunktet ~~til~~ rundt i INDRE BY(Elektrisk Shuttle)
- Afværge de uheldige begrænsninger, som CityBus 11A's linieføring lægger på udviklingen/indretningen af ydre Nyhavn fra Toldbodgade til Kvæsthusgade, samt for CykelPark i Kvæsthusgade.

Mit ændringsforslag:

I NUVÆRENDE rute kører CityBus 11A rundt om kareen Toldbodgade-Skt. Anne Pl.-Kvæsthusgade og Nyhavn.

ALTERNATIVT foreslår jeg, at 11A fra NyhavnsBroen fortsætter ad Toldbodgade og drejer til endestation i "knudepunktet" v.KvæsthusMolens parkering af 300 biler og en masse cykler.Herfra returneres gamme vej.

Virkning bl.a.

CityBus 11A bliver opgraderet som "Shuttlebus" rundt i Indre By-da den ikke Bremses af cykel-kaos i Kvæsthusgade og menneske-promenade i Nyhavn

Nyhavn bliver styrket som "oplevelsesrum"-da indretningen ikke styres af hensynet til CityBus 11A's passage,- 4-5 gange i timen. Begrænses

Argumentationer i spredt fagtning:

Mister 11A værdi for turisterne når den ikke kører igennem Nyhavn?....  
 Måske lidt for gangbesværede, men 11A kydser Nyhavn v.Toldbodgade.Men ser man 11A som "Tivolitog" er den på den anden side for langsom og ustabil som "Shuttle-Bus" rundt i Indre By, hvis kørsel i gågade/Nyhavn.

Omskiftning til Havnebussen. Svækkes Havnebussen af den alternative linieføring? -måske lidt.Jeg kender ikke trafiktal for passagerer som benytter denne omstigning.Hvis det er væsentligt og spadsereturen rundt Skuespilhuset er for lang--: SÅ er FLYTNING AF HAVNEBUSSEN EN MULIGHED.  
 - Havnebussens Stoppested er en Plåde/flydelegeme som kan flyttes.

CityBus 11A BLIVER flyttet-nu eller senere: En ikke uvæsentlig del af projektet består i at skabe en sammenhængende promenade fra Kgs.Nytovr til Skuespilhuset....og videre rundt løvrigt.

"FLOW'et" af mennesker tilstræbes at blive-og VIL sansynligvis blive det samme på begge sider af Toldbodgade...i ydre-såvel som i indre nyhavn.Og gaderummets indretning vil blive noget nær det samme.

Retorisk spørgsmål--:Hvorfor dog MÅSE en CityBus/Shuttlebus 11A igennem dette menneskemylder ?Jeg ser kun et argument:"Tivoli-tog"

Forsøg udført i real målestok 1:1.- 11A på Afveje.

Jeg foreslår at man forsøgsvist kører linie 11A igennem Nyhavn fra Toldbodgade til Lille Strandstræde.Det er kun en lille smule længere. Det vil blive en mindeværdig oplevelse ikke kun for passagererne.

Min konklusion:Hvis man "muser" 11A igennem Nyhavn,mister den meget af sin funktion som "Shuttle-bus" i indgreb m.KNUDEPUNKTET/P-anlægget under Kvæsthusmolen.Mister vi på den anden side lige så meget på "TURIST-SIDEN" hvis der ikke køres IGENNEM Nyhavn?- Og er de turister som foretrækker/eft.er nødt til-at blive transporteret igennem Nyhavn vigtigere end de som får genevirkningerne fra bussens passage.Eller: Er det "tivoli-toget" på Strøget om igen-i Maxiudgave.

København d.10/4 2013

Jørgen Oranje-Kajpl.151-Nyhavn 



KONTAKT INFO:

TE: 40251727  
 ADR: TEJBL. DOSS. 164TH  
 2200 N  
 EDHVEV, KAJPLADS 151  
 NYHAVN

Københavns Kommune • 33 66 33 66 • www.kk.dk  
 FORSLAG OM NYT LAYOUT