

BYRUMSSTRATEGI FOR NYHAVNSOMRÅDET

Vedtaget af Københavns Teknik og Miljøudvalg



KOLOFON

Byrumsstrategi for Nyhavnsområdet

Udgivet af: Københavns Kommune v/Teknik og Miljøforvaltningen 2009

Redaktion: Teknik og Miljøforvaltningen v/Center for Bydesign

Grafisk Design: Teknik og Miljø Forvaltningen v/Center for Kunder

Foto: Teknik og Miljøforvaltningen v/Center for Bydesign

Trafikanalyser som grundlag for Trafikstrategi: Via Trafik

Læs også:

'Nyt liv i gamle Nyhavn'

Udviklingsscenarier som grundlag for Byrumsstrategi for Nyhavnsområdet.

Vedtaget i BR november 2008

www.planogarkitektur.kk.dk





INDHOLD

- 01 FORORD**
- 02 BAGGRUND, FORMÅL OG PROCES**
- 03 FORUDSÆTNINGER**
- 04 BYRUMSSTRATEGI**
 - 04.1 BYRUM OG BYLIV I FREDERIKSSTADEN, NYHAVN OG GAMMELHOLM I DAG I MORGEN OG I OVERMORGEN**
 - 04.2 TI BYRUM, I DAG I MORGEN OG I OVERMORGEN**
- 05 TRAFIKSTRATEGI**



01

FORORD

Københavns kommune har en vision om, at København skal være en Metropol for mennesker. Der skal være flere opholdsmuligheder for alle, og der skal være gode betingelser for at flere går og cykler mere. Det er den vision for bylivet, som Byrumsstrategi for Nyhavnsområdet især følger op på.

Byrumsstrategien omfatter Gammelholm over Nyhavn til Sankt Annæ Plads og Kvæsthusmolen i Frederiksstaden.

Byrumsstrategien handler om at styrke dette områdes særlige kvaliteter, mangfoldighed og udviklingsmuligheder på land og vand og om at tænke tingene sammen.

Strategien giver visioner og mål for områdets byrum og byliv. Disse følges op af konkrete principper for den fremtidige anvendelse, udformning og trafikbetjening af ni af de vigtigste pladser, gader og promenader i området og for anløbsstederne for kanlrundfarterne i Nyhavn.

Strategien understøtter det byliv og de attraktioner, der allerede er samtidig med, at der sættes rammer for bedre fodgænger og cykelforbindelser mellem kvartererne og for nye opholdsmuligheder og aktiviteter for både beboere, brugere og besøgende. Strategien handler om skabe balance, så alle kan få glæde af og bruge byrummene både på kort og længere sigt.

Borgerdialog er en vigtig forudsætning for al god planlægning og udvikling af projekter. Derfor er byrumsstrategien udarbejdet gennem en konstruktiv dialog med områdets hovedinteressenter, som har været samlet i 'Nyhavnsgruppen'.

Næste skridt er gennemførelse af strategien. Bl.a. i Havnegade er vi allerede i gang med at etablere midlertidige aktiviteter, som kan fremme bylivet, og som vi kan lære af. De større indsatser vil bl.a. kræve, at vi beslutter at sætte penge af, og vi ser frem til en fortsat god dialog om områdets fremtid.

Teknik og Miljøudvalget november 2009



BAGGRUND, FORMÅL OG PROCES

BAGGRUND

Byrumsstrategien berører områderne Frederiksstaden, Nyhavn og Gammelholm.

Projektet er opstået som følge af lokale, forvaltningsmæssige og politiske ønsker om at lette presset til vands og på land i selve Nyhavn og skabe flere muligheder for et varieret byliv i det omkringliggende byområde.

Borgerrepræsentationen besluttede den 13. november 2008 med pjecen 'Nyt liv i gamle Nyhavn', at byrumsstrategien bl.a. skal tage afsæt i følgende udviklings-scenarier:

1. Nyhavns solside, Strandstræderne, Skt. Annæ Plads og Kvæsthusmolen

- Al parkering og almindelig trafik nedlægges uden for Nyhavns broen. Promenaden forlænges, så der åbnes op for et forskelligartet og mere levende og aktivt byliv.
- Skt. Annæ Plads styrkes som en grøn forbindelse, Strandstræderne styrkes som forbindelser med butiksliv.
- Kvæsthusmolen udvikles til et rekreativt byrum ud fra områdets særlige kulturelle og maritime muligheder.

2. Nyhavns skyggeside og Gammelholm

- Promenaden langs skyggesiden skal friholdes til kulturelt og midlertidigt byliv, når der etableres en cykelforbindelse. Omlægning til cykelforbindelse vil koste hele eller dele af parkeringen.
- Havnegade skal være kvarterets rekreative område, og også attraktivt for københavnere og andre besøgende.
- Byrumsstrategien skal pege på hvordan dagligvarehandlen kan forbedres f.eks. ved at styrke Holbergsgade som strøggade. Indretning af gaderummene skal bidrage til identitetsfølelsen og til, at der skabes en større følelse af tryghed og sikkerhed i trafikken.

3. Indre Nyhavns kanal

Indre Nyhavns kanal fastholdes som museums- og veteranskibshavn med sejlads af kanalrundfartsbåde.

FORMÅL

Byrumsstrategien angiver overordnede mål for områdernes udvikling, så igangværende og kommende projekter og planer bidrager til, at områderne udvikler sig i den ønskede retning, og at der skabes en sammenhængende byudvikling i hele området.

Byrumsstrategien er et grundlag for Københavns Kommunes administration af byrummenes fremtidige anvendelse, trafikbetjening og udformning.

Byrumsstrategien giver lokale interessenter en fælles viden om områderne, fælles grundlag for dialog og et fælles udgangspunkt for ønsker og idéer til ændringer af bylivet og byrummene i området.

Byrumsstrategien giver Københavns Kommunes politikere et fælles grundlag for dialog med interessenter og for prioritering af indsatser i området

PROCES

Byrumsstrategien er blevet til i en proces, der bygger på **(1)** eksisterende politiske beslutninger, planlægning og vedtagne projekter samt gældende ansvarsfordeling mellem Københavns Kommune og By og Havn. **(2)** Faglige registreringer, analyser og vurderinger samt **(3)** lokal viden om forholdene i Nyhavnsområdet.

Der er blevet lagt vægt på at udarbejde Byrumsstrategien i dialog med lokale interessenter, herunder med projektets følgegruppe 'Nyhavsgruppen'. Gruppen består af Nyhavnsområdets hovedinteressenter, dvs. repræsentanter for områdets kultur-, turisme-, erhvervs-, restauratør-, beboer- og maritime interesser. Derudover har der været en tæt dialog med By & Havn, som er myndighed på sejlads og har anvisningsret for anløb af skibe i store dele af havnen.

Formålet med dialogprocessen har været at:

1. Indsamle lokale idéer og ønsker - herunder at synliggøre og skabe dialog om enighed og uenighed mellem lokale interessenter .
2. Videndele og give indblik i forvaltningens arbejde
3. Sikre sammenhæng mellem myndighedsområderne

Teknik- og Miljøforvaltningen har gennemført registrering og analyse af en lang række forhold i kvarteret. Det har bl.a. drejet sig om demografiske forhold, sol/skygge, funktioner på land og vand, ejerforhold, rumlige og arkitektoniske forhold mfl. Herudover har Via Trafik udarbejdet en trafikanalyse, der ligger til grund for den trafikale strategi for området.

Analyser og udkast til Byrumsstrategi for Nyhavnsområdet er forelagt både Nyhavnsgruppen og Lokaludvalget for Indre By i henholdsvis marts og juni 2009.

Dialogen er foregået i en god og konstruktiv ånd.

By & Havn har løbende indgået i arbejdet og er indforstået med byrumsstrategiens indhold.

03

FORUDSÆTNINGER



PLANER, PROJEKTER OG STRATEGIER

Byrumsstrategien følger lokalplanlægning i området og Forslag til Kommuneplan 2009's rammer for udviklingen i området.

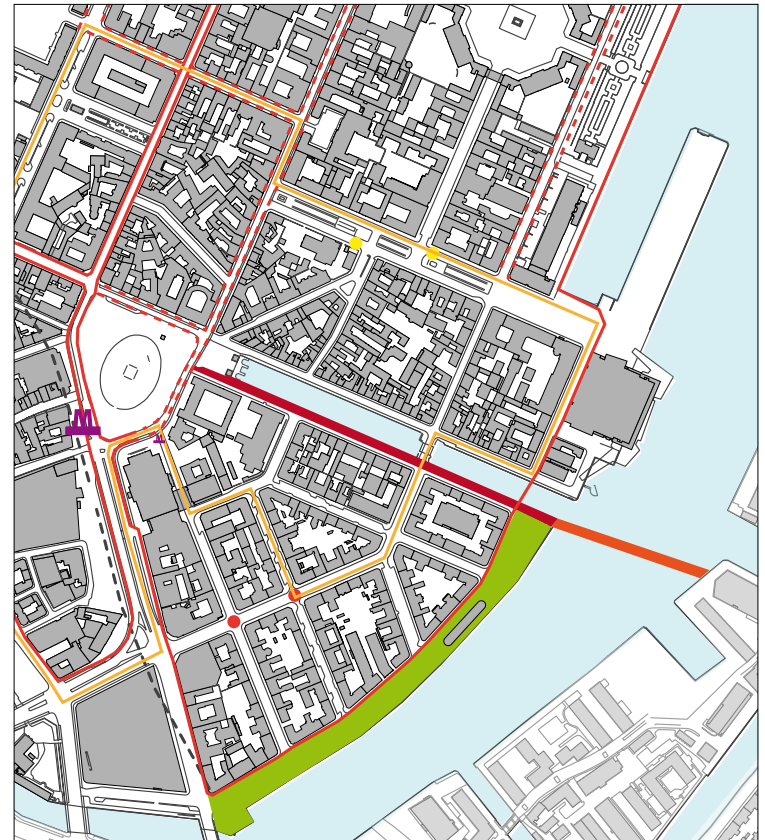
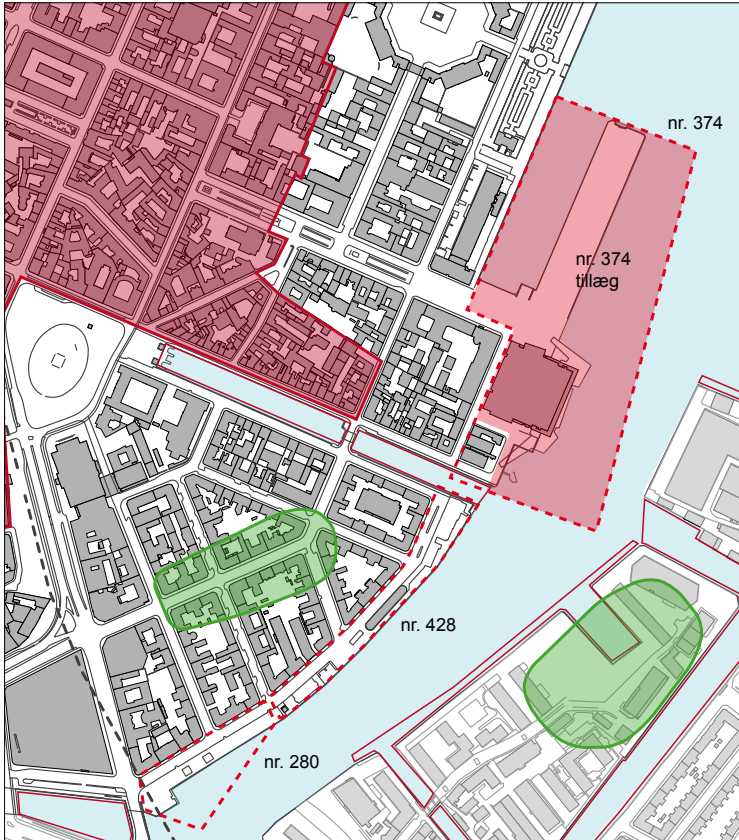
Byrumsstrategien følger også udviklingsstrategier og projekter fra Københavns Kommune, bl.a. Metropolen for Mennesker, Miljømetropolen, Bropolitik for havnen, Byrumshandlingsplan for København, Det grønne cykelrutenet, planer om omlægning af Kvæsthusmolen og Sankt Annæ Plads samt udvikling af en parkeringsstrategi for Indre By.

Endelig har Københavns Kommune igangsat en række anlægsprojekter i og i nærheden af området:

1. Metrocityringen
2. Ny stibro over Inderhavnen
3. Cykelforbindelse langs Nyhavns skyggeside
4. Etablering af rute for Citybussen
5. Implementering af Hastighedszonen for Indre By
6. Midlertidig istandsættelse af Havnegade.

Anlægsarbejderne med metrocityringen vil om kort tid markant ændre rammerne for bylivet. Det vil sige, at aktiviteter, som ellers foregår på bl.a. Kgs. Nytorv, kan i byggeperioderne foregå f.eks. i Havnegade og på Kvæsthusmolen, der fremover kommer i fokus og kan tiltrække mange besøgende. Herved kommer også forbindelserne gennem kvarterene i spil.

Københavns Kommune har derfor som det første lavet en midlertidig istandsættelse af Havnegade, og lokale aktører har taget initiativ til yderligere tiltag. Arealet er taget i brug i sommeren 2009.



PLANER

LOKALPLANER

Havnegade	nr. 280	---
Havnegade	nr. 428	---
Kvæsthusmolen	nr. 374	---
Kvæsthusmolen	tillæg til nr. 374	---
	ikke vedtaget	---

KOMMUNEPLAN

Husbåde	---
Detailhandel Lokalcenter	---
Bymidte	---

PROJEKTER

FORSØG:

Bropolitik	nu-2010	---
------------	---------	-----

VEDTAGNE PROJEKTER:

Indre Havnebro	2011-2013	---
Cykelsti	2011-2013	---
Citybusrute	2009-....	---
Midlertidig anvendelse - Havnegade	2009-....	---

HASTIGHEDSPPLAN:

Zoneafgrænsning	---
Indgår ikke i de hastighedsdæmpende zoner	---
Midterhelle	●
Bump	●

METRO:

Ny metrostation	2010-2018+	---
-----------------	------------	-----

03

FORUDSÆTNINGER



Lokale interessenter

Dialogen, idéer og ønsker fra workshops og møder med interesserede og med Nyhavnsgruppen indgår i byrumsstrategien som en vigtig parameter for forståelse og præcisering af områdets potentialer, værdier og muligheder.

Nyhavnsgruppen består af en række forskellige interessenter og repræsenterer dermed forskellige holdninger, interesser og ønsker. En række af gruppens fælles idéer og ønsker, som er fremkommet undervejs, er indarbejdet i byrumsstrategien. En fortsat dialog er en vigtig forudsætning for den kommende udvikling i området.

By & Havn

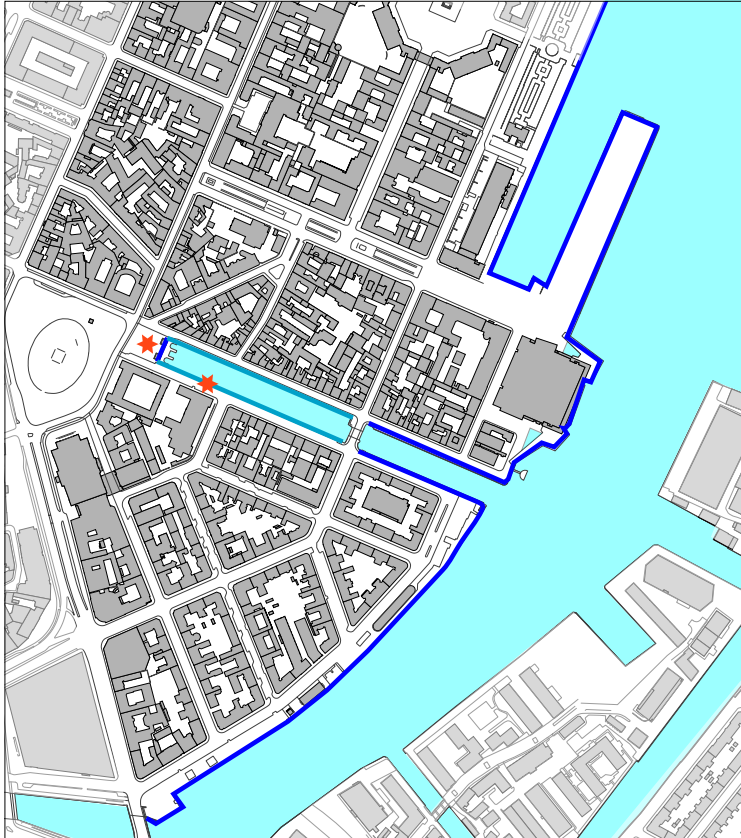
Arbejdet er foregået i dialog med By & Havn, da de har myndigheden for anvisning og sejlads i store dele af området. Det er kun langs bolværkerne i Nyhavns indre kanal, hvor museums- og veteranskibene ligger, at

Københavns Kommune har anvisningsret. By & Havn har herudover en aftale med Københavns Kommune om retten til at anvise kanalfarterne i Nyhavns indre kanal. Der er lavet en besejlingsaftale mellem By & Havn og henholdsvis Nettobådene og Canal Tours. Denne udløber i 2015, og skal derfor genforhandles forinden.



Byrumsstrategien bygger på denne dialog og understøtter sammenhæng mellem udvikling af bylivet på land og de principper og udviklingsmuligheder, By & Havn har for sejladsen og anløb af skibe i områdets vandarealer.

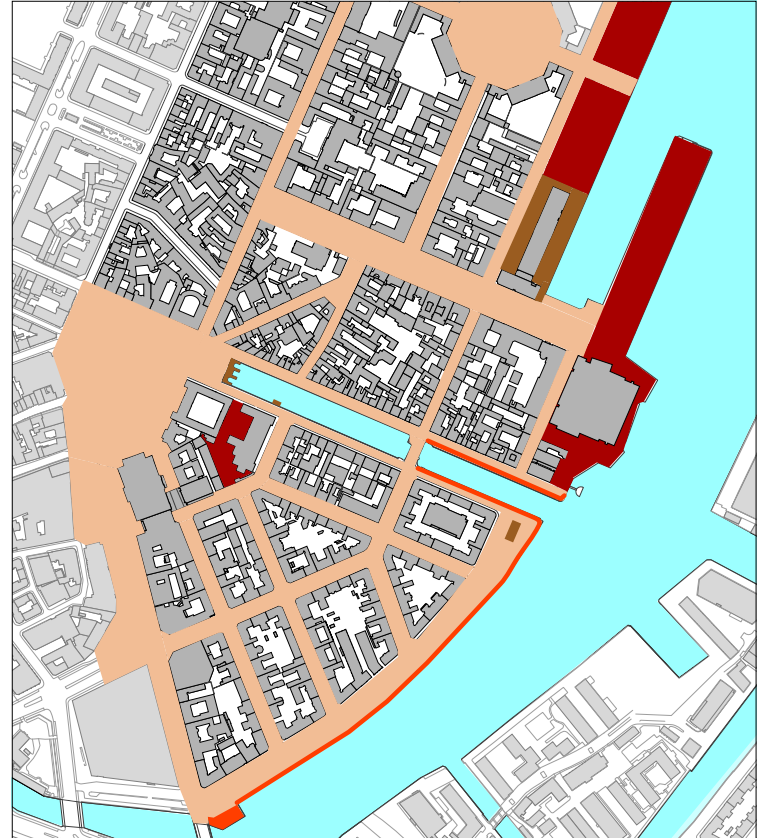
Ejerforhold

Ejerforholdene af de enkelte byrum og bolværk betyder, at nogle arealer kun kan bringes i spil under forudsætning af, at de private ejere og/eller By & Havn indgår i projektudvikling og anlæg.







ANVISNINGSRET

- By og Havn 
- Københavns Kommune 
- Besejlingsaftale til 2015 



EJERFORHOLD

- Privat 
- Staten 
- Københavns Kommune 
- By og Havn 



04

BYRUMSSTRATEGI

UDDRAG AF VISION FRA 'NYT LIV I GAMLE NYHAVN':

" Det intense liv på selve Nyhavn skal fortsat være koncentreret her, men promenaden skal forlænges, så der bliver mere plads til den gode stemning. Kvarteret omkring Strandstræderne og Skt. Annæ Plads skal være et blandet og mere eksklusivt strøggadekvarter. Gammelholm skal styrkes som beboelseskvarter med endnu bedre forhold for det gode familieliv, mens Havnegade og Kvæsthusbroen skal være rekreative åndehuller. Der skal mere gang i formidlingen af den unikke kulturhistorie og kulturlivet, der trives på Charlottenborg og i Skuespilhuset skal slippes ud på gaden. Vandet skal bringes mere i spil hele vejen igennem, sådan at Nyhavnsområdet bliver en livgivende blanding af historiske havnemiljøer og nye måder at bruge vandet på. Skibene skal have gode betingelser for at udfolde sig, og hele området skal have mere præg af det maritime liv og historie"

Med afsæt i denne vision er det byrumsstrategiens overordnede mål at fremme flere muligheder for et varieret byliv for alle på land og vand i Nyhavnsområdet. Der skal skabes muligheder på både kort og på længere sigt. Der skal skabes rammer for et byliv, der varierer hen over året og døgnet.

BYRUMSSTRATEGIEN BYGGER PÅ EN TRETRINS MODEL 'I DAG, I MORGEN OG I OVERMORGEN'

'I DAG' er afsættet for byrumsstrategien. I områdets og byrummenes vigtigste karaktertræk er der både potentialer, som skal styrkes og problemer, som skal løses.

'I MORGEN' er de mindre initiativer, som på kortere sigt kan skabe muligheder for bylivet uden de store konsekvenser, også økonomisk.

Det kan være mindre tiltag, hvor der skabes bedre forbindelser for bløde trafikanter og bedre muligheder for ophold, hvor der er en god dialog, og hvor forskellige muligheder bliver prøvet af. Det er vigtigt at understøtte de behov for udfoldelsesmuligheder, der vil komme, når bl.a. metroarbejde og anlægsarbejde med cykelforbindelse og stibro over Inderhavnen går i gang. Der vil især komme fokus på Kvæsthusmoleområdet, Havnegade og forbindelserne til Kgs. Nytorv

'I OVERMORGEN' er den større indsats, som på længere sigt skaber permanente løsninger.

Her er tale om større investeringer og politiske beslutninger med henblik på permanente ændringer af byrummene og ændringer af trafikforhold.

Det er vigtigt, at dette sker som en dynamisk proces. Byrummenes potentialer, problemer og erfaringer fra eventuelle midlertidige anvendelser skal danne grundlag for den endelige udformning. Det er vigtigt, at der er god sammenhæng til Københavns øvrige byrum og trafikale forhold.

Først beskrives strategien overordnet på hovedområderne Frederiksstaden, Nyhavn og Gammelholm. I det følgende kapitel udmøntes strategien i ti konkrete byrum med forslag til forbedringer, der understøtter den ønskede udvikling.



04.1

BYRUMSSTRATEGI

FREDERIKSSTADEN I DAG

Frederiksstaden er både et fredeligt københavnerkvarter og et turistmål, som er bl.a. er kendt for fornem og storslået arkitektur, planlægning og byrum fra forskellige tidsperioder.

Til dagligt foregår ophold og fodgængertrafik mest ved caféer, restauranter og butikker i Store og Lille Strandstræde, Store Kongens Gade og Bredgade. Turister valfarter til Amalienborg, Amaliekaj mm. i sæsonen.

På land er Sankt Annæ Plads sammen med Strandstræderne kvarterets hovedforbindelse mellem indre by og Kvæsthusmolen. Der er trange forhold i Strandstræderne og tilgængelighed samt tryghed for bløde trafikanter kan forbedres begge steder. Kvæsthusmolen ligger uudnyttet hen. Der er store muligheder for at skabe et særligt byliv ved Kvæsthusmolen, og der er også potentiale for at skabe mulighed for mere ophold og endnu bedre forbindelser i Strandstræderne og Sankt Annæ Plads.

Til vands er havnerummet til dagligt præget af gennemsejling. Derudover er der periodevise events, hvor skoleskibe, skonnerter og store lystbåde lægger til langs Amaliekajen og Kvæsthusmolen. Det daglige liv på vand kan styrkes mere, så der kommer en bedre sammenhæng mellem Kvæsthusgraven, molen og havneløbet.

I MORGEN OG I OVERMORGEN

Frederiksstaden skal have bedre forbindelser for bløde trafikanter mellem Kgs. Nytorv, Nyhavn og Kvæsthusmolen, og der skal være flere muligheder for ophold i byrummene på land og vand til hverdag og til fest.

Strandstræderne og Sankt Annæ Plads skal give gode cykel- og fodgængerforbindelser mellem Kgs. Nytorv, Nyhavn, Kvæsthusmolen og Amalienborg. Der skal især være mulighed for det stille hverdagsophold og ind i mellem også de festlige arrangementer samt skal Strandstrædernes handelsliv styrkes.

Kvæsthusmolen skal være byens nye kultur og eventmole hele året med mulighed for bl.a. at slippe kulturlivet fra Skuespilhuset ud i byrummet. Der skal være mulighed for både at gå, køre, sejle, cykle og køre med bus lige til stedet. Livet på og adgangen til vand skal styrkes.

NYHAVN I DAG

Nyhavn ligger centralt og synligt placeret og er en af byens største turistattraktioner, et billede på byens gamle kanalmiljø med de små fredede huse i glade farver fra det 16- og 1700 tallet. Der er beboere, erhvervsdrivende, skibsfolk, restauratører og kulturelle aktører. Begivenheder foregår året rundt. Bylivet er mest intenst i sommerhalvåret og mere roligt om vinteren. På land foregår det meste byliv på solsiden langs Nyhavns indre kanal, ved Nyhavnstrappen og ved kanalrundfarternes anløbsbroer. Solsidens caféer og restauranter har åbent til langt ud på natten, mens skyggesidens facadefunktioner falder til ro til sidst på eftermiddagen. Skyggesiden er et gaderum præget af parkering, og der foregår nogle gange aktiviteter fra museumsbådene langs kajkanten ud for Charlottenborg.

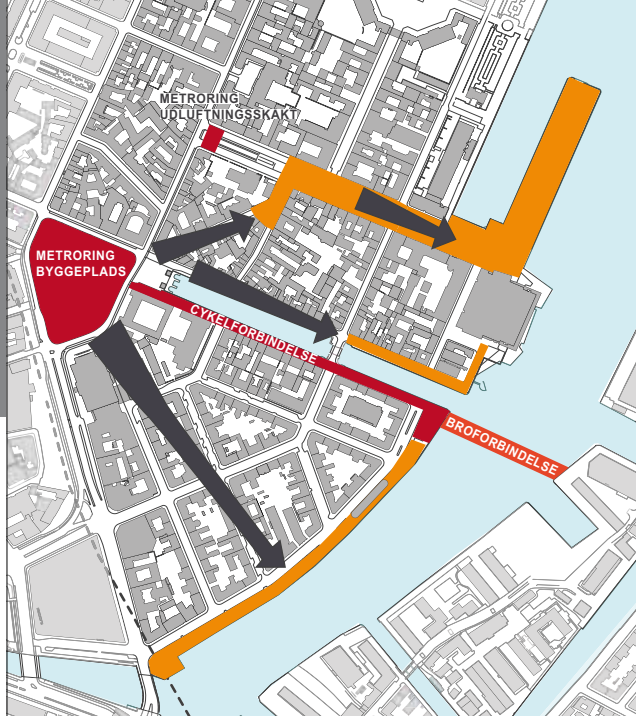
I den indre kanal ligger de gamle veteran- og museums-skibe. Derudover er der en livlig sejlads og anløb for kanalrundfarter og charter- samt turbåde. Der er fastliggende og sejlede, kommercielle og ikke kommercielle samt større og mindre skibe og både. Sejladsen og kanalens smalle brede betyder, at der ind imellem sker påsejlinger af især veteranskibene, som derfor indimellem vælger at sejle væk fra Nyhavn.

Der er med andre ord godt gang i Nyhavn til lands og vands. Der er en ubalance mellem livet på sol og skyggeside og der er problemer med påsejlinger. På land i solsiden langs Nyhavns ydre kanal er der god mulighed for at give endnu mere plads til det intense caféliv, flere gående og mere ophold. Skyggesiden har potentiale til at give plads til både ophold, aktiviteter, bedre forhold for fodgængere og en god forbindelse for cyklister.

I MORGEN OG I OVERMORGEN

Nyhavn skal fortsætte som københavnerikon med høj kulturhistorisk værdi. Nyhavn skal have god balance mellem sol- og skyggeside, sommer og vinter, nat og dag og vand og land. Nyhavn skal give endnu bedre forhold til bløde trafikanter.

I Nyhavn skal det intense byliv i solsiden fortsættes på hele strækningen i sommersæsonen.



FOKUS PÅ UUDNYTTEDE OMRÅDER

PLANLAGTE PROJEKTER

Metro	2010-2018+	
Cykelforbindelse	2011-2013	
Broforbindelse	2011-2013	

Ubenyttede byrum	
Bevægelsesmønstre	

I skyggesiden skal der være muligheder for ophold hele året, periodevise aktiviteter og enkelte udeserveringer langs kajkanten. Der skal være mulighed for cykel- og gangforbindelse mellem Amager og Indre By. Charlottenborg og Akademiets aktiviteter skal synliggøres i gadebilledet.

Anløbsbro til kanalrundfarter skal forskønnes og Nyhavns-trappeanlægget renoveres. Sejladsen skal forbedres, så påsejlinger kan undgås. I den videre dialog tages udgangspunkt i at samle anløb for kanalrundfarter ved Nyhavns-trappen og i Nyhavns beliggenhed, kulturhistoriske miljø og værdier, samt i at der arbejdes for en større terminalfunktion i området udenfor Nyhavn.

GAMMELHOLM I DAG

Gammelholm er overvejende et boligområde med større lejligheder og et område for teater og kunst. Herudover er der nogen detailhandel, caféer og restauranter langs især Holbergsgade samt hotel og detailhandel langs den vestlige side af Tordenskjoldsgade. Kvarteret har stor kvalitet som boligområde, men der er begrænset mulighed for et offentligt byliv. Havnegade har ligget uudnyttet hen indtil for nyligt, og det lokale byliv foregår langs Holbergsgade og i gårdrummene. Det betyder, at det udadtil er et stille og lokalt kvarter.

Til lands er Havnegades beliggenhed til vandet med sol fra morgen til tidlig aften et stort potentiale for byliv for både

lokale beboere og Københavnerne. Herudover har Holbergsgade og Tordenskjoldsgade samt området og byrummene omkring Charlottenborg potentialer for bedre forhold for handel, bløde trafikanter, ophold og kulturelle aktiviteter. Til vands er Havnegade langs inderhavnen præget af gennemsejling med anløbspladser for tur- og charterbåde, og direkte adgang til vandet mod syd ved 'Knasten'. Der er muligheder for at styrke livet på land og vand og f.eks. også give mulighed for fælles anløb af både kanalrundfarter og markedsbåde

I MORGEN OG I OVERMORGEN

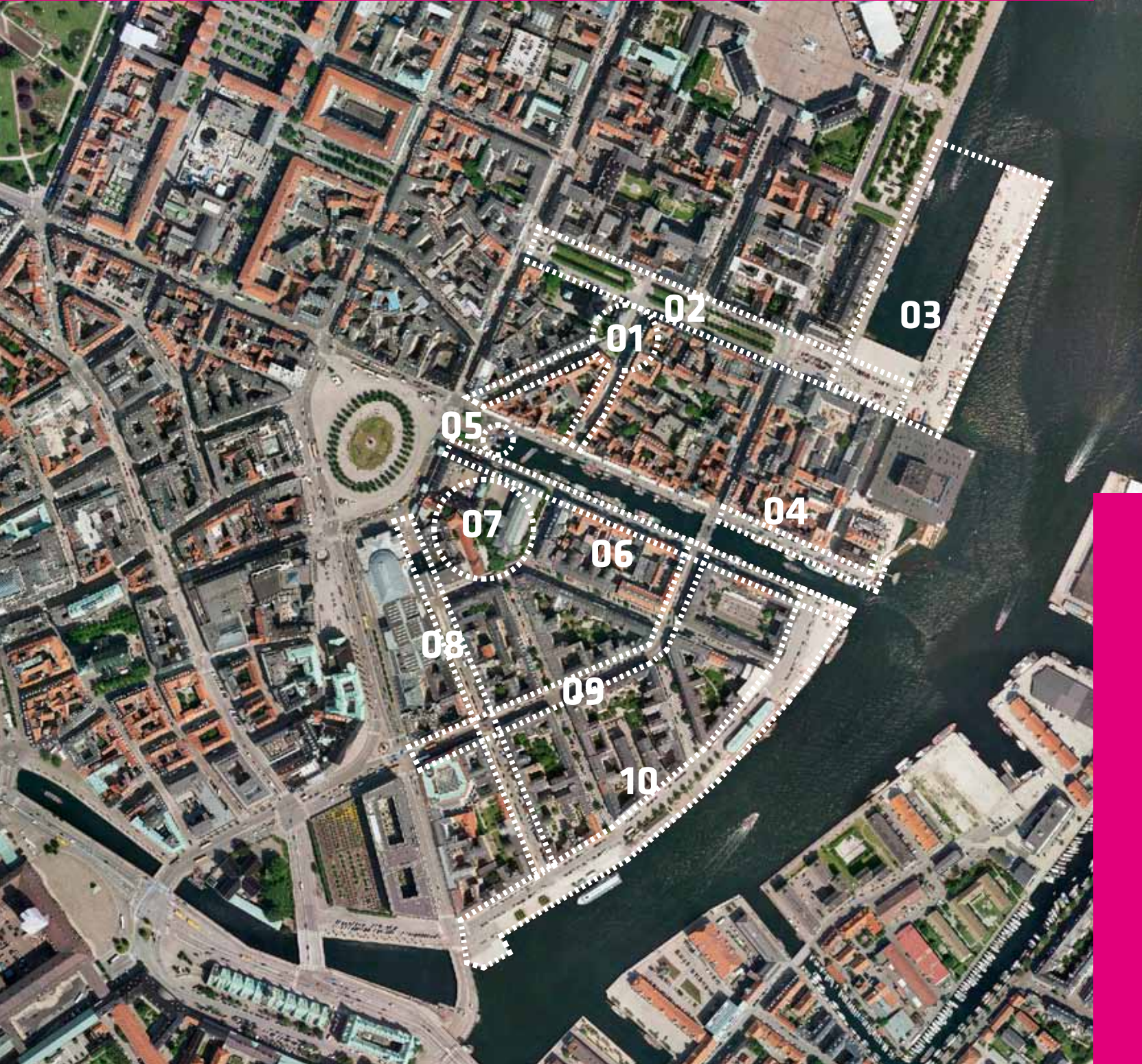
Gammelholm skal styrkes som et godt kulturelt beboelseskvarter og have bedre muligheder for et offentligt byliv.

Havnegade skal omdannes til havnepark og promenade med ophold hele året og aktiviteter, som både kan foregå til dagligt og i særlige perioder. Parken skal være en ny attraktion for både lokale og resten af København. Tordenskjoldsgade kan styrkes både med opholdsmuligheder og som hovedforbindelse mellem Indre By og den nye havnepark. Holbergsgade styrkes som handelsegade med mulighed for ophold. Kvarterets værdi som teater- og kunstkvarter kan styrkes ved f.eks. på udvalgte tidspunkter at åbne for passage mellem Gammelholm, Nyhavn, Charlottenborg og Akademiet samt synliggøre og give plads til aktiviteter fra de kulturelle institutioner.



04.2

TI BYRUM





I DAG, I MORGEN OG I OVERMORGEN

- 01 STRANDSTRÆDERNE OG PLADS
- 02 SANKT ANNÆ PLADS
- 03 KVÆSTHUSMOLEN
- 04 NYHAVNS SOLSIDE FRA TOLDBODGADE TIL NYHAVNS HOVED
- 05 ANLØBSPLADSER FOR KANALRUNDFARTER (INDRE KANAL)
- 06 NYHAVNS SKYGGESIDE
- 07 CHARLOTTENBORGS GÅRDE /AKADEMIETS HAVE
- 08 TORDENSKJOLDSGADE
- 09 HOLBERGSGADE
- 10 HAVNEGADE

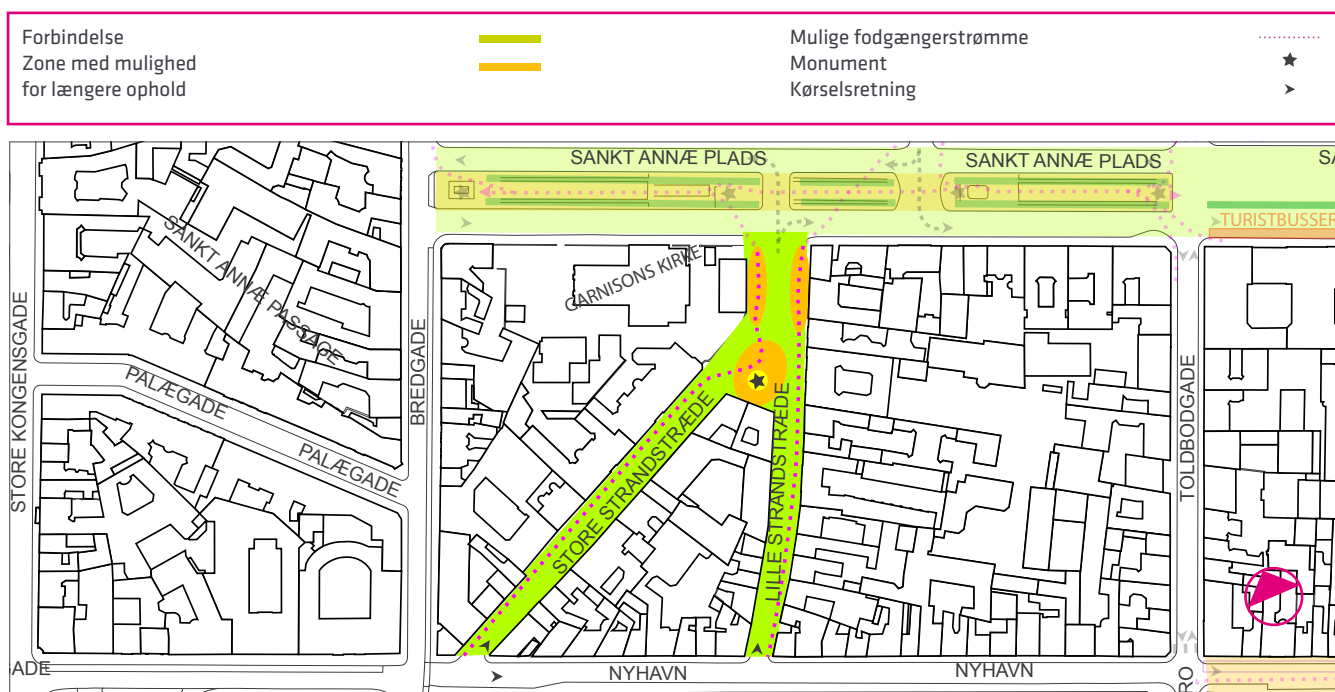


01 STRANDSTRÆDERNE OG PLADS

I DAG

Strandstræderne forbinder Nyhavn med Sankt Annæ Plads. De er Frederiksstadens smalle og krogede middelaldergader, overvejende afgrænset af huse fra det 1600- og 1700 tallet. Der er eksklusive forretninger, caféer og en lille pladsdannelse, hvor Garnisonskirken lig

ger ud mod Sankt Annæ Plads. De to stræder og pladsen er præget af parkering. Ved Store Strandstrædes udmunding i Nyhavn er der taxa holdeplads.



KARAKTERISTIK

Problemer:

Trange forhold for fodgængere og cyklister
Ingen opholdsmuligheder

Potentialer:

Handels- og caféliv, karakterfuld forbindelse og plads
Plads med morgen og eftermiddagssol

Byrumsstype: Forbindelse

Areal: Plads ca. 1700 m², Strandstræder ca. 2.500 m²

Anvendelse: Handelsgader og plads udnyttet til parkering

Byliv: 'Cà igennem rum'. Handel og caféer

Stueetager: Aktive stueetager hele året og hele dagen samt om natten mod Nyhavn

Solforhold: Formiddag og eftermiddag

Trafik: Ensrettede lokalgader. Biler, cykler og fodgængere

Gadeparkering: Ca. 40 pladser i alt

Ejerforhold: Offentligt vejeareal

VISION

Fra trang forbindelse til fredeligt handelsstrøg

Det er målet at skabe bedre forhold for fodgængerne, gode opholdsmuligheder og styrke strædernes handels- og caféliv. Pladsen rummer potentiale for både ophold, udeservering og mindre arrangementer. Strædernes intime middelalderkarakter skal fastholdes og styrkes ved fremtidig omlægning.



BYLIV



OPHOLD



CYKEL-
FORBINDELSE



UDESERVERING



FODGÆNGER-
FORBINDELSE



EVENT



BUTIK

I MORGEN:

- Projektudvikling af gågade med kørsel tilladt
- Skabe P-frit område ved pladsen, f.eks. lørdage og/eller søndage, så der kan blive mulighed for lokale idéer til forskellige arrangementer på pladsen
- Belysningsforsøg på pladsen
- Erfaringsopsamling

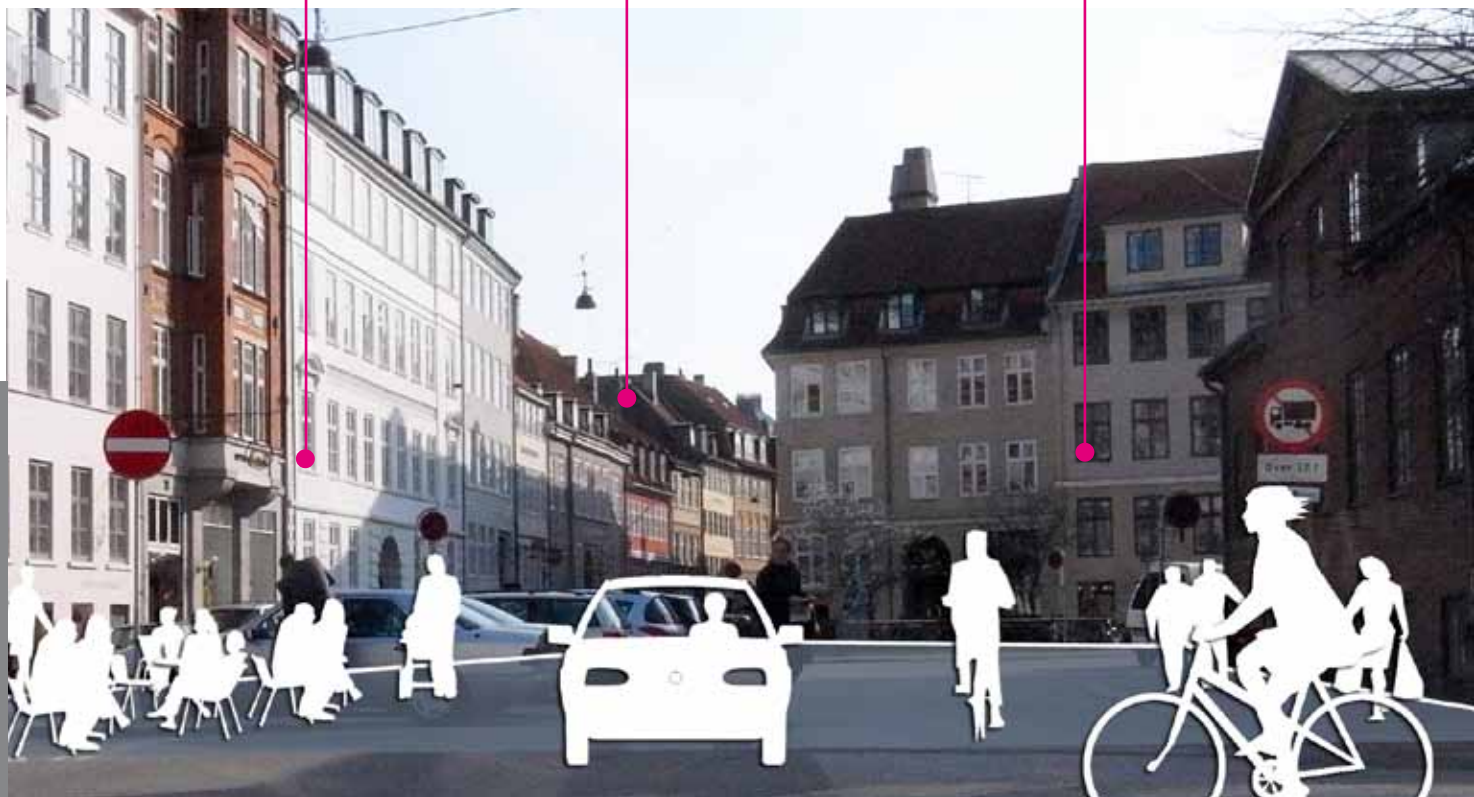
I OVERMORGEN:

- Anlæg af gågade med kørsel tilladt
- Fokus på:**
- Erfaringer med midlertidige aktiviteter
 - Køre- og gangvenlig belægning i hele området
 - Evt. effektbelysning på pladsen
 - Konsekvenser for parkering

Ophold og mulighed
for udeservering

Gågade med
kørsel tilladt

Mulighed for mindre
arrangementer





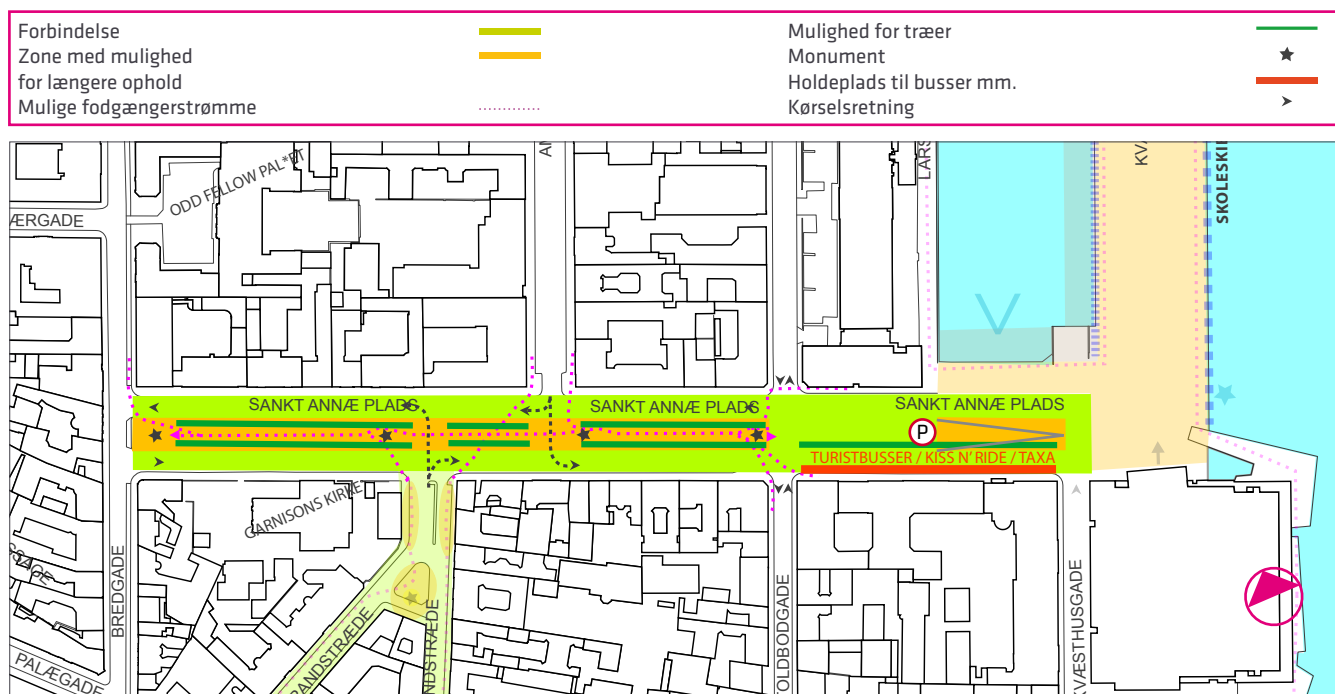
02 SANKT ANNÆ PLADS

I DAG

Sankt Annæ Plads er den centrale forbindelse til Kvæsthusmolen, havnen og Amalienborg Slotsplads. Pladsen samler kvarterets stringente barokstruktur og bygningsarkitektur på den ene side og med middelalderens struktur og mindre bygninger på den anden side. Det betyder, at pladsens to sider er meget forskellige, hvor de klippede træerækker og monumenterne understreger

rummets aksiale forløb.

Pladsen opleves også som en barriere med parkering langs akse, samt vejarealer og usammenhængende belægning på tværs af akse.



KARAKTERISTIK

Problemer:

Barrierer for fodgængerforbindelser og tilgængelighed på langs og tværs af Sankt Annæ Plads. Mørkt midterareal om aftenen og i natetimer. Sikkerhedsproblemer for cyklister til Kvæsthusmolen.

Potentialer:

Karakterfuldt grønt, aksialt byrum med direkte forbindelse til Kvæsthusmolen og plads til hverdagsliv og sæsonaktiviteter. Fin bygningsmæssig afgrænsning og markant træbeplantning. Heldagssol på midterareal og langs pladsens nordside.

Byrumstype: Forbindelse og plads

Areal: Ca. 16.100 m²

Byliv: 'Gå igennem plads'. Ophold på bænke og legepladser

Stueetager: Overvejende passive stueetager hele året og hele dagen. Nogle aktive facader dag og aften omkring Toldbodgade

Solforhold: Heldagssol på midterareal og på nordsiden

Trafik: Ensrettet bydelsgade. Biler, cykler, fodgængere, Citybus langs nordsiden og buslinie 29 langs sydsiden fra Toldbodgade

Gadeparkering: Ca. 175

Ejedorhold: Offentligt vejareal

VISION

Fra barriere til fredeligt ophold og smuk forbindelse

Det er målet at styrke tilgængelighed og tryghed for fodgængere og cyklister på langs og tværs af pladsen. Dermed skabes en god forbindelse til Skuespilhuset og Kvæsthusmolen og forbindelse mellem Nyhavn og Amalienborg. Pladsen rummer fine muligheder for ophold hele året og sæsonaktiviteter på midterarealet samt udeservering langs facaderne især i området omkring Toldbodgade.

Pladsens beliggenhed, aksiale opbygning, hegn og markante grønne træk skal fastholdes og styrkes ved en fremtidig omlægning.



BYLIV



AKTIVITET
OG LEG



OPHOLD



CYKEL-
FORBINDELSE



UDESERVERING



FODGÆNGER-
FORBINDELSE



EVENT

I MORGEN:

- Midlertidig hævet belægning på vejarealer på tværs og opsætning af bænke samt evt. andet inventar.
- Belysningsforsøg af midterareal
- Dialog med interessenter om idéer til og igangsættelse af midlertidige sæsonarrangementer på midterareal og udeservering
- Afprøvning og erfaringsopsamling

I OVERMORGEN:

- Projektudvikling evt. i sammenhæng med udvikling af Kvæsthusmolen

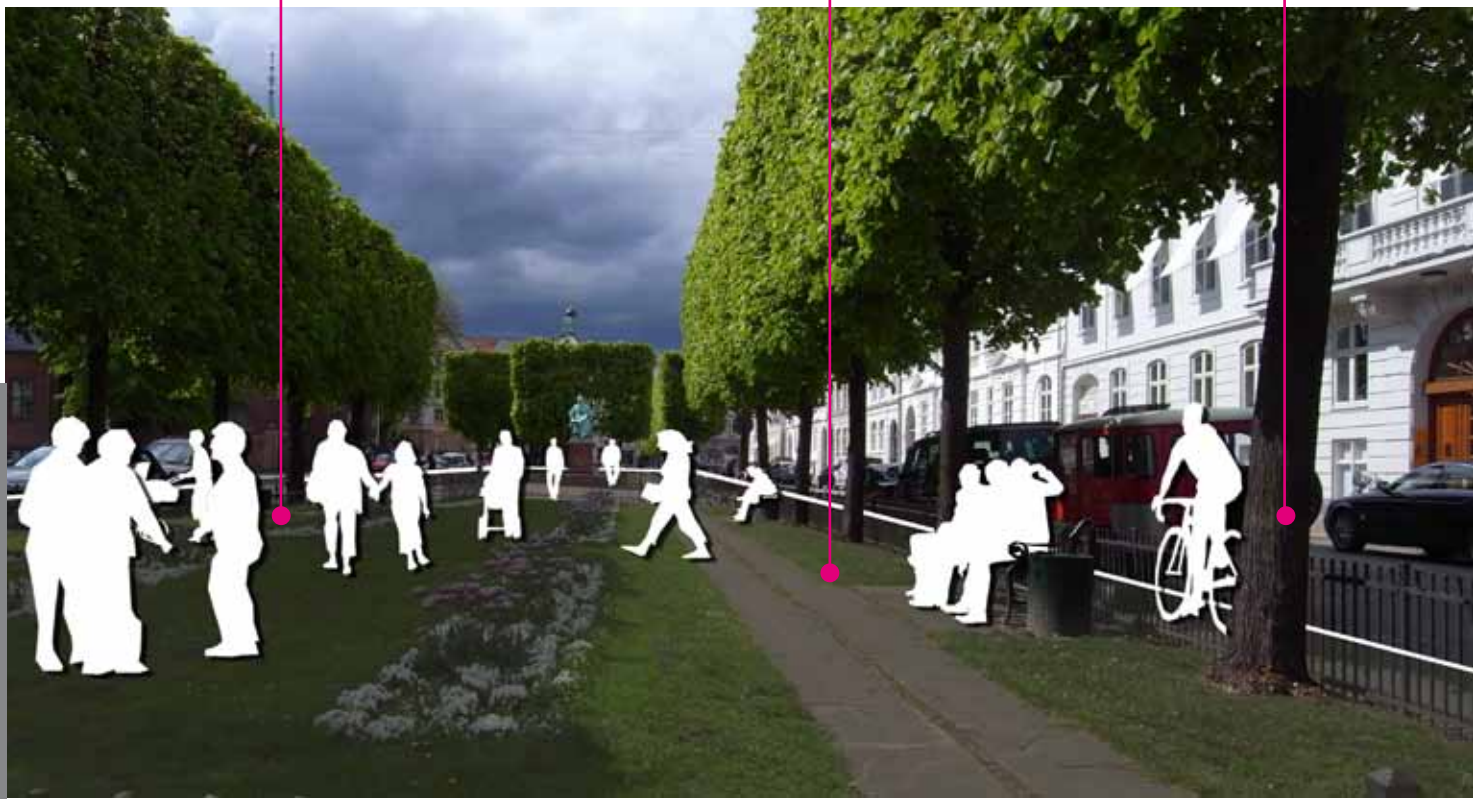
Fokus på:

- Erfaringer med midlertidige aktiviteter
- Sammenhængende fodgængerpromenade og opholdszone på midterarealet fra Bredgade til Toldbodgade
- Forlængelse af midterarealet og mulighed for træerækker fra Toldbodgade til Kvæsthusgraven
- Belægning, beplantning og møblering af midterareal
- Fodgængerbelysning langs midterareal
- Cykelstier/eller baner på vejene langs begge sider af pladsen
- Konsekvenser for parkering
- Undersøge muligheder for centralt eller decentrale underjordiske P-anlæg
- Mulighed for bedre forbindelse til Skt. Annæ Passage og videre til Landegreven

Ophold samt mulighed for marked
og andre arrangementer

Grøn forgænger-
forbindelse

Cykelsti



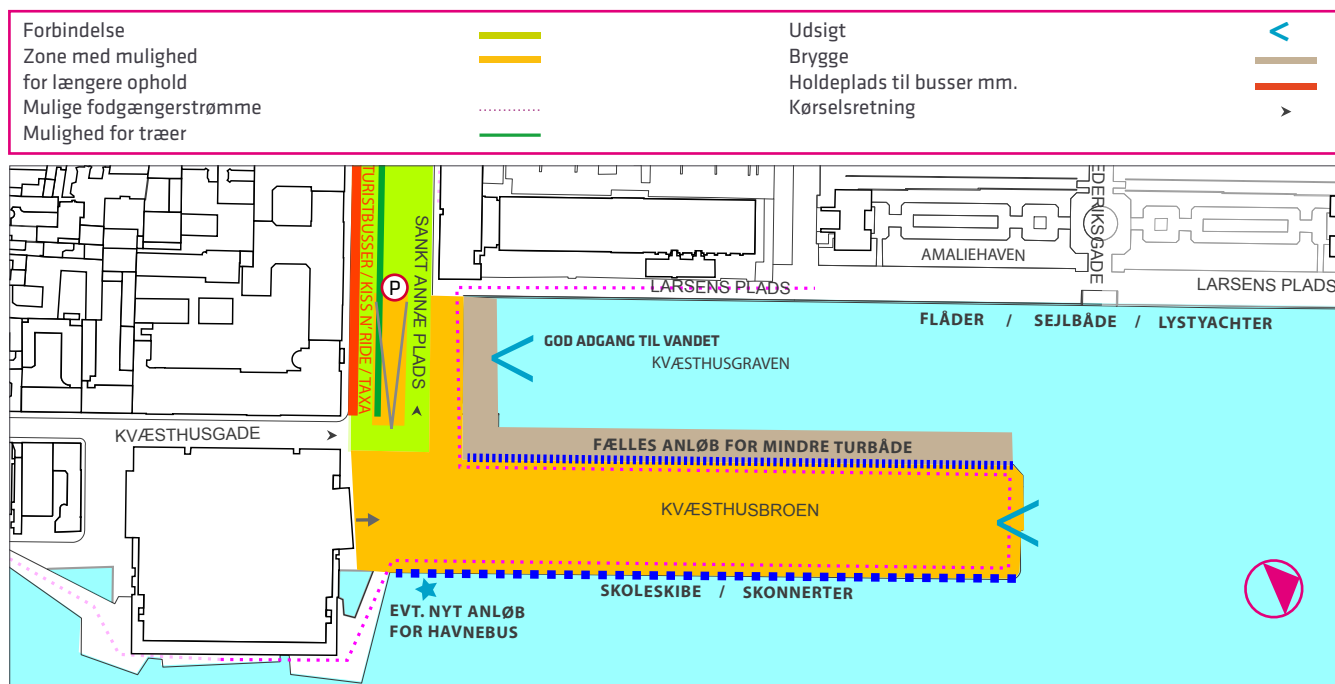


03 KVÆSTHUSMOLEN

I DAG

Kvæsthusmolen er et storslået byrum, som henvender sig til hele havnen og til Kvæsthusgravens vandflade. Byrummet er på alle sider omgivet af fine bygningsanlæg og af de monumentale bygningsværker, Skuespilhuset mod syd og Operaen på modsatte side af havnen. Der er

promenade langs Amaliekajen og adgang til vandet ved Amaliehaven. Herudover er der begrænset adgang til vandet, og byrummet fremstår i dag stort set uudnyttet bortset fra parkering på midterfladen ved Sankt Annæ Plads.



KARAKTERISTIK

Problemer:

Uudnyttede arealer. Manglende adgang til vand

Potentialer:

Storslået byrum med unik placering i havnen med Skuespilhuset som hovedattraktion og kulturel destination. Varierede vandrum henholdsvis i Kvæsthusgraven og langs inderhavnen. Heldagssol og muligheder for både større og mindre arrangementer på land og vand. Mulighed for udendørs kulturelle begivenheder fra Skuespilhuset.

Byrumstype: Plads og promenade

Areal: 17.500 m²

Anvendelse: Promenade langs Skuespilhuset og Amaliekaj. Parkering på midterfladen. Anløb for mindre tur- og charterbåde langs Amaliekaj. Periodelvist anløb for større skibe langs Kvæsthusmolen og Kvæsthusgraven

Byliv på land: 'Gå forbi plads' og transitrum til Skuespilhuset

Byliv på vand: Transit- og eventrum. Gennemsejling

Stueetager: Aktive stueetager hele året dag og aften

Solforhold: Heldagssol

Trafik: Promenade langs Amaliekaj. Ensrettet lokalgadeområde fra Toldbodgade til molen. Buslinie 29, Citybus, biler, cykler og fodgængere

Gadeparkering: Ca. 80 P-pladser

Ejerforhold: Offentligt vejeareal og privat grundareal. Bolværk i Kvæsthusgraven er offentligt ejet. Andre bolværker er privatejede

Anvisningsret for skibsanløb: By & Havn

Planer og projekter: Omfattet af lokalplan 374 og forslag til tillæg til lokalplanen (ej godkendt)

VISION

Fra færgenhavn til byens unikke kulturelle og maritime eventmole.

Det er målet at styrke adgang til vandet generelt og i Kvæsthusgravens bund samt at fremme forskellighed i det maritime liv i Kvæsthusgravens bund og på molens yderside langs havnefronten. Der skal være bedre adgang til Skuespilhuset og være muligheder for interaktion mellem Skuespilhuset og molen som udendørscene. Det er målet at skabe gode faciliteter til byliv på vand og land, herunder fælles anløbsplatforme for kanalrundfarter samt for mindre tur- og charterbåde.



BYLIV



AKTIVITET
OG LEG



OPHOLD



CYKEL-
FORBINDELSE



PROMENADE



UDESEVERING



FODGÆNGER-
FORBINDELSE



EVENT

I MORGEN:

- Dialog med relevante parter og interessenter om idéer til og igangsættelse af midlertidige kulturelle og maritime events og aktiviteter i området.
- Afprøvning og erfaringsopsamling
- Dialog mellem relevante parter om mulighed for et samlet udviklingsprojekt for området, som evt etapedeles. Herunder undersøge muligheder for underjordisk P-anlæg ved at nedlægge et tilsvarende antal gadeparkeringspladser og med en placering af P-anægget, der tager afsæt i udført VVM-redegørelse.

I OVERMORGEN:

- Projektudvikling på baggrund af dialog, undersøgelser og erfaring med midlertidige aktiviteter
- Evaluere citybussens linieføring
- Undersøge om havnebussens anløbsplads med fordel kan flyttes fra Nyhavnshoved til Kvæsthusmolen, når stibroen over Inderhavnen er etableret
- Evt. udskrivning af arkitektkonkurrence for Kvæsthusmoleområdet

Mole til kulturelle og
maritime events

Mulighed for fælles
anløb til turbåde

Udendørscene

Ophold og adgang
til vandet

Promenade
og plads

Evt. nedkørsel til
parkeringskælder





04 NYHAVNS SOLSIDE

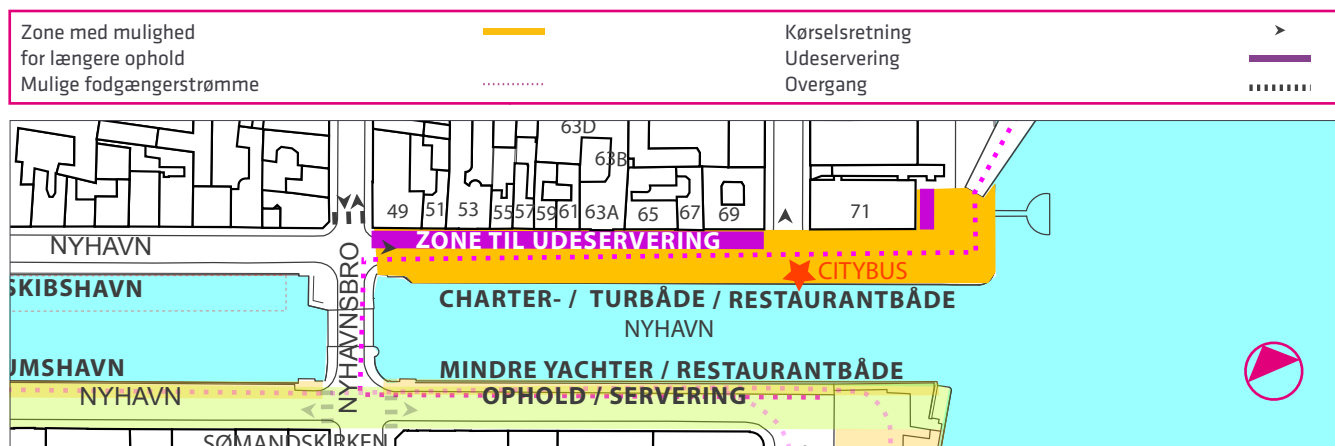
I DAG

Solsiden er forskelligt udnyttet. Langs Nyhavns indre kanal er der granitbelagt fodgængerpromenade med udeservering langs hele facaderækken og adgang til kaj-kanten, hvor veteranskibene ligger. Langs Nyhavns ydre kanal ligger tur- og charterbåde samt havnebussen til kajs. Strækningen er præget af forskellige belægningstyper, parkering, cykler og fodgængere. Citybussen kører på strækningen med mulighed for, at passagerne kan skifte til havnebussen. Ved Nyhavns hoved og Skuespilhuset får byrummet karakter af bagside. Det skyldes bl.a. pakhusbebyggelsens gårdrum, som vender ud til havnen på dette sted.

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 solside får et sammenhængende udtryk.



KARAKTERISTIK

Problemer: Manglende sammenhæng i belægning og anvendelse til resten af solside. Trafik og parkering er barrierer samt bagsidekarakter ved Nyhavns indsejling.

Potentialer: Klar forbindelse til havnen og skuespilhuset. Heldagssol og aktive kajarealer. Kulturhistorisk værdi. Muligheder for forlængelse af promenaden.

Byrumstype: Forbindelse og promenade

Areal: Ca. 2.900 m²

Anvendelse: Trafikrum med serviceerhverv og enkelte caféer. Parkering i begge sider. Anløb for mindre tur- og charterbåde og havnebussen langs kaj

Byliv på land: 'Gå igennem rum'

Byliv på vand: Transit med tur- og charterbåde. Gennemsejling.

Stueetager: Overvejende passive stueetager hele året og hele dagen. Nogen aktive facader dag og aften omkring Toldbodgade

Solforhold: Heldagssol

Trafik: Dobbeltrettet lokalgade. Biler, Citybus, cykler, fodgængere

Gadeparkering: 36 pladser

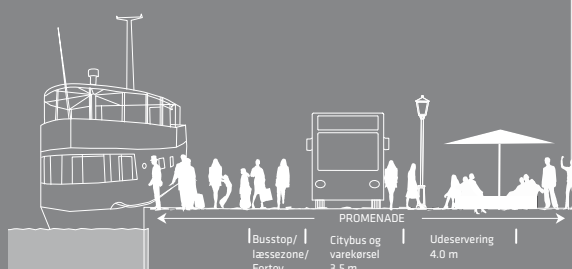
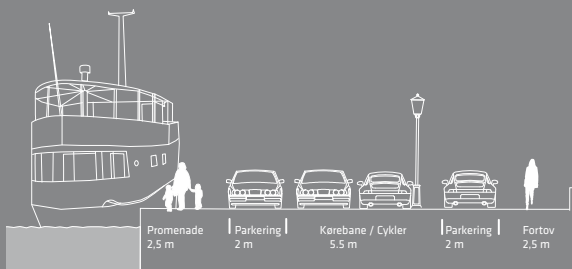
Anvisningsret for skibsanløb: By & Havn

Ejerforhold: Offentligt vejareal. Bolværker er ejet af By & Havn

Fredningsforhold: Bolværker langs Nyhavnskanalen er omfattet af fredning

I DAG

I MORGEN



BYLIV



OPHOLD



PROMENADE



UDESERVERING



FODGÆNGER-FORBINDELSE

I MORGEN:

- Give mulighed for udeservering på skibsdæk og langs facaderne frem til Nyhavn 71
- Udeservering langs facader følger principperne for promenaden langs indre Nyhavnskanal
- Friholde promenaden for andre kommercielle aktiviteter
- Lukke for biltrafik uden ærinde
- Nedlægge alle 36 parkeringspladser
- Videreføre principperne for belysning af promenaden og fast møblering langs kajkant fra Nyhavns indre kanal frem til Nyhavns indsejling
- Friholde kajkantens forløb for løst inventar til kommercielt brug
- Friholde min 5.5 meters midterfelt til et frit promenade forløb, kørsel med varer og Citybus

I 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
 - Undersøge om havnebussens anløbsplads med fordel kan flyttes fra Nyhavns indsejling til Kvæsthusmolen, når stibroen over Inderhavnen er etableret

Ophold langs kajkant

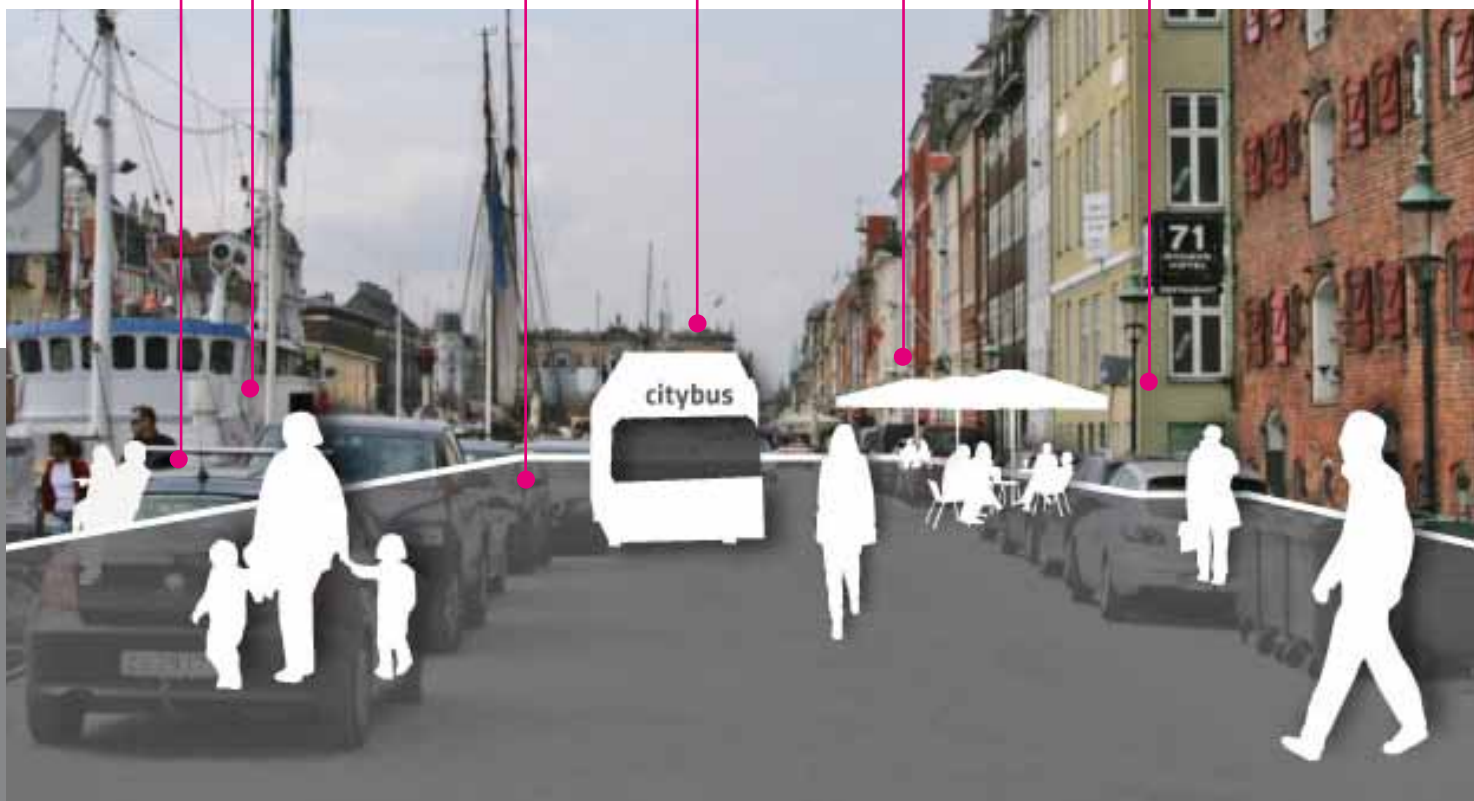
Servering på bådene

Gågade

Citybus

Zone for udeservering

Fodgængerpassage langs husrækken





05 NYHAVNSTRAPPEN OG ANLØBSPLADSER

I DAG

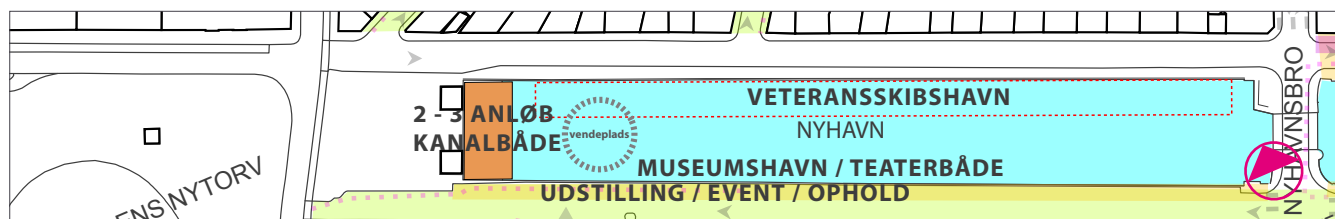
Det bevaringsværdige bygningsanlæg og Nyhavnstrappen samt pladsen ved mindeankeret er hjertet i Nyhavn. Alt er udført i naturmaterialer og er fint proportioneret i harmoni med kanalen og de øvrige omgivelser. Mosaikbelægningen på trappeanlægget er nedslidt, og billetsalgs-pavillonerne på anløbsbroen svækker den enestående udsigt over kanalen.

Anløbspontonen, trapper, skilte mm. ved skyggesiden er placeret overfor Charlottenborgs fredede ejendomme og fremstår uharmonisk med omgivelserne.

I sommerhalvåret er der et livligt byliv begge steder, især som følge af kanalrundfarterne og deres store passager-tilgang. Herudover skal der være plads til cykelforbinding langs skyggesiden.

Pladsen ved mindeankeret er et yndet mødested og de offentlige toiletter bliver flittigt brugt.

Den nuværende sejlads og vendinger med rundfarterne, kanalens begrænsede bredde samt de fastliggende veteran- og museumsskibe langs kajerne betyder, at der sker påsejlinger af de fastliggende skibe og at veteranranskibene i perioder frasejler Nyhavn. De juridiske aftaler og kanalens begrænsede bredde betyder, at noget af arealet til veteranskibene i praksis skal benyttes til vending af både kanalrundfarter og veteranskibe, hvilket kræver at alle er enige om at overholde en fast vendeplads, hvis det skal fungere. Ejerforholdene, anvisningsretten og fredningsforholdene betyder, at håndtering af udviklingen er fordelt på tre myndigheder.



KARAKTERISTIK

Problemer: Begrænset plads til bådvinger i kanalen. Påsejlinger. Nedslidt belægning på Nyhavnstrappen. Svækket udsyn over kanalen fra Nyhavnstrappen. Uharmonisk skiltning, master mv. ved anløbspontonen langs skyggesiden foran fredet ejendom.

Potentialer Aktivt byliv i sæsonen og fredeligt byliv resten af året. Nyhavns bevaringsværdige trappe- og bygningsanlæg store ikonværdi for alle. Konstruktiv dialog mellem interessenter og myndigheder.

Byrumstype: Bygningsanlæg med anløbstrappe, offentlige toiletter og anløbsbro. Kajkant ved skyggesiden med anløbspontonen og trappe

Areal: Nyhavnstrappe: ca. 100 m², Nettobådenes ponton: Ca. 25 m², Canal Tours anløbsbro: Ca. 220 m²

Anvendelse: Adgang til anløbsbro og offentlige toiletter. Tre anløb og billetsalg for Canal Tours på anløbsbro ved Nyhavnstrappen. Et anløb for Nettobådene ved kajkant i Nyhavns indre kanal. Af- og påstigning af passagerer

Byliv på land: Udsigtspunkt, ophold på trappeanlæg og adgang til anløbsbro samt bemandede herre- og dametoiletter. Vente og af- og påstigning ved Nyhavnstrappen og langs kajkant

Byliv på vand og anløbsbroer/pontoner: Transit, af- og påstigning samt vendinger med kanalbåde og veteranskibe

Solforhold: Heldagssol ved Nyhavnstrappen. Morgensol samt heldagssol langs kajkant i skyggesiden i sommerhalvåret

Sejlfrekvens: Kanalrundfarter afgår sammenlagt ca. hvert 5-10 minut i højsæsonen

Anvisningsret for kanalrundfarter: By & Havn

Anvisningsret for øvrige kajarealer: Københavns Kommune

Ejerforhold: Offentligt vejareal, toiletter samt Nyhavnstrappen. Bolværker er ejet af Københavns Kommune. Privatejede anløbsbroer

Fredningsforhold: Bolværker langs Nyhavnskanalen er omfattet af fredning

VISION

Fra forskelligartede anløbssteder og sejlads til sameksistens og kulturhistorisk kvalitet

Det er målet at fastholde Nyhavnskanalen som et vigtigt og markant kulturhistorisk område med et levende byliv i København. Kanalen skal fungere som en museums- og veteranskibs-kanal med høj kvalitet og med sejlads med kanalrundfarter.

Det er målet at fastholde dialog mellem lokale interessenter og myndigheder, samt at der aftales fælles retningslinjer for sejlads og faste vendepunkter i kanalen.

Det er målet, at kanalrundfarterne får 2-3 fælles anløb ved Nyhavnstrappen, at Nyhavnstrappe og granitvægge forskønnes, og at der etableres en større fælles terminalfunktion i området udenfor Nyhavn.



BYLIV



OPHOLD

I MORGEN:

Fortsat dialog mellem maritime interessenter, By & Havn og Københavns Kommune om:

- Sikring af sameksistens mellem alle
- Tidsplan, proces, udformning og finansiering af forskønnelse af anløb.

Udgangspunkt i at:

- Samle 2-3 anløb for kanalrundfarter ved Nyhavnstrappe
- Sikre synlighed af kanalrundfarterne med respekt for stedets kulturhistorie og bymiljøet i øvrigt
- Renovere det samlede Nyhavnstrappeanlæg, så helheden fremstår som et originalt udtryk med uhindret udsyn over kanalen
- Trappeanlæggets granitvægge mod kanalen som minimum friholdes for inventar
- Sikre god tilgængelighed for alle hele året
- Alt inventar skal være i høj arkitektonisk kvalitet, tilpasset og placeret til omgivelserne
- Projektudvikling

2-3 fælles anløb for kanalrundfarter.

Renovering af Nyhavnstrappeanlæg bla. med frit udsyn over kanal og til trappeanlæg

Dialog mellem By & Havn og kanalrundfarter.

Fokus på:

- Fastlæggelse af sejladsregler for kanalrundfarter
- Gode kommunikationsplatforme, f.eks. AIS-systemer mellem kanalrundfarter indbyrdes og mellem kanalrundfarter og By & Havn

Indhold af besejlingsaftale efter 2015 med fokus på:

- Muligheder for 2-3 fælles anløb i Nyhavnskanalen i sammenhæng med mulighed for et større fælles terminalanlæg udenfor Nyhavnskanalen
- Erfaringsopsamling i mellem interessenter og myndigheder

I OVERMORGEN

- Gennemførelse af forskønnelsesprojekt
- Besejlingsaftale mellem kanalrundfarterne og By & Havn
- Fortsat dialog mellem Københavns Kommune, By & Havn og maritime interessenter om sejlads og sameksistens

Evt. ny placering af billetsalg





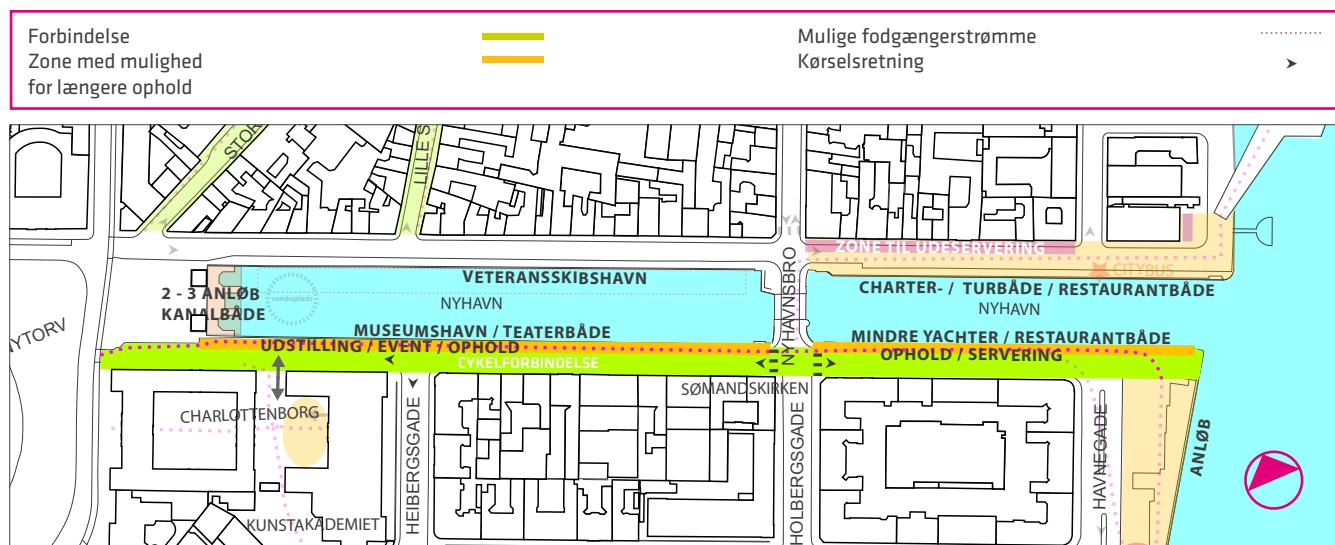
06 NYHAVNS SKYGGESIDE

I DAG

Charlottenborg og Kunstakademiets placering langs Nyhavns skyggeside og de nyere ejendomme mod Havnegade betyder, at skyggesiden adskiller sig bygningsmæssigt fra solsiden. Det giver en arkitektonisk dynamik i det samlede billede af Nyhavn.

Skyggesiden har god adgang til Gammelholm og Havnegade. Porten ved Charlottenborg giver adgang til Charlottenborgs gårde og udstillingsbygning.

Skyggesiden har generelt et ensartet udtryk og udnyttelse, og er præget af parkering i begge sider af vejen.



KARAKTERISTIK

Problemer: Parkering af langs kajareal og langs facader danner barriere. Turistbuskørsel og stoppested ved Charlottenborg. Manglende mulighed for ophold og problemer med især cyklisters sikkerhed.

Potentialer: Klar forbindelse mellem Indre By og kommende bro over Inderhavnen. Muligheder for synliggørelse af og adgang til Charlottenborgs aktiviteter. Kulturhistorisk værdi, sol langs kajkant og mulighed for aktive kajarealer.

Byrumstype: Forbindelse

Areal: Ca. 6.500 m².

Anvendelse: Trafikrum og enkelte caféer. Parkering i begge sider. Anløb for mindre yachter og venteplads for kanalrundfarter langs ydre Nyhavns kanalkaj.

Byliv på land: 'Gå igennem rum'. Langs kajkanten ud for Charlottenborg foregår der periodevist nogen aktivitet fra museumsbådene

Byliv på vand: Transit med mindre yachter langs ydre Nyhavnskanal. Fastliggende museumsskibe langs indre Nyhavnskanal. Anløb for kanalrundfarter ved indre Nyhavns kanal og ved Nyhavnstrappen. Gennemsejling. Sæsonbetonede events på vand

Stueetager: Aktive stueetager formiddag og eftermiddag

Solforhold: Morgensol. Heldagssol langs kajkant i sommerhalvåret

Trafik: Ensrettet lokalgade. Biler, turistbusser, cykler, fodgængere

Gadeparkering: Ca. 80 pladser

Anvisningsret for skibsanløb: Københavns Kommune langs indre Nyhavns kanal. By & Havn i Nyhavns ydre kanal og for kanalrundfarter i Nyhavns indre kanal

Ejerforhold: Offentligt vejareal. Bolværker langs Nyhavns indre kanal er ejet af Københavns Kommune. Bolværk langs Nyhavns ydre Kanal er ejet af By & Havn

Fredningsforhold: Bolværker langs Nyhavnskanalen er omfattet af fredning

Planer og projekter: Projekt til cykelforbindelse igangsæt. Forventet anlægsperiode 2010 - 2012

VISION

Fra parkeringsgade til ophold og forbindelse for bløde trafikanter

Det er målet at styrke et frit og fodgængervenligt kajforløb med plads til ophold og aktiviteter. Det er også målet at etablere en sammenhængende, sikker og tilgængelig forbindelse for cyklister og gående fra Kongens Nytorv til den kommende bro over Inderhavnen. Der skal være mulighed for sæsonaktiviteter fra Charlottenborg/Akademiet og museumsbåde langs kajkant i Nyhavns indre kanal og mulighed for begrænset udeservering langs kajkanten i Nyhavns ydre Kanal.



BYLIV



OPHOLD



CYKEL-
FORBINDELSE



PROMENADE



UDESERVERING



FODGÆNGER-
FORBINDELSE



EVENT

I MORGEN:

Projektudvikling af cykelforbindelse med mulighed for fodgængerpromenade og et frit kajforløb til ophold, aktiviteter og enkelte udeserveringer.

Fokus på:

- Sikkerhed for cyklister i begge retninger
- Tilgængelighed for alle ved at lægge gang- og cykelvenlige belægningstyper fra facade til kajkant
- Plads til ensrettet bilkørsel og af- og pålæsning af varer til ejendommene
- Anløb for restaurantsskibe og lignende i Nyhavns ydre Kanal
- At fjerne turistbussers mulighed for gennemkørsel og parkering
- At nedlægge størsteparten af parkeringspladserne

I OVERMORGEN

- Anlæg af cykelforbindelse med mulighed for fodgængerpromenade og et frit kajforløb til ophold, aktiviteter og enkelte udeserveringer

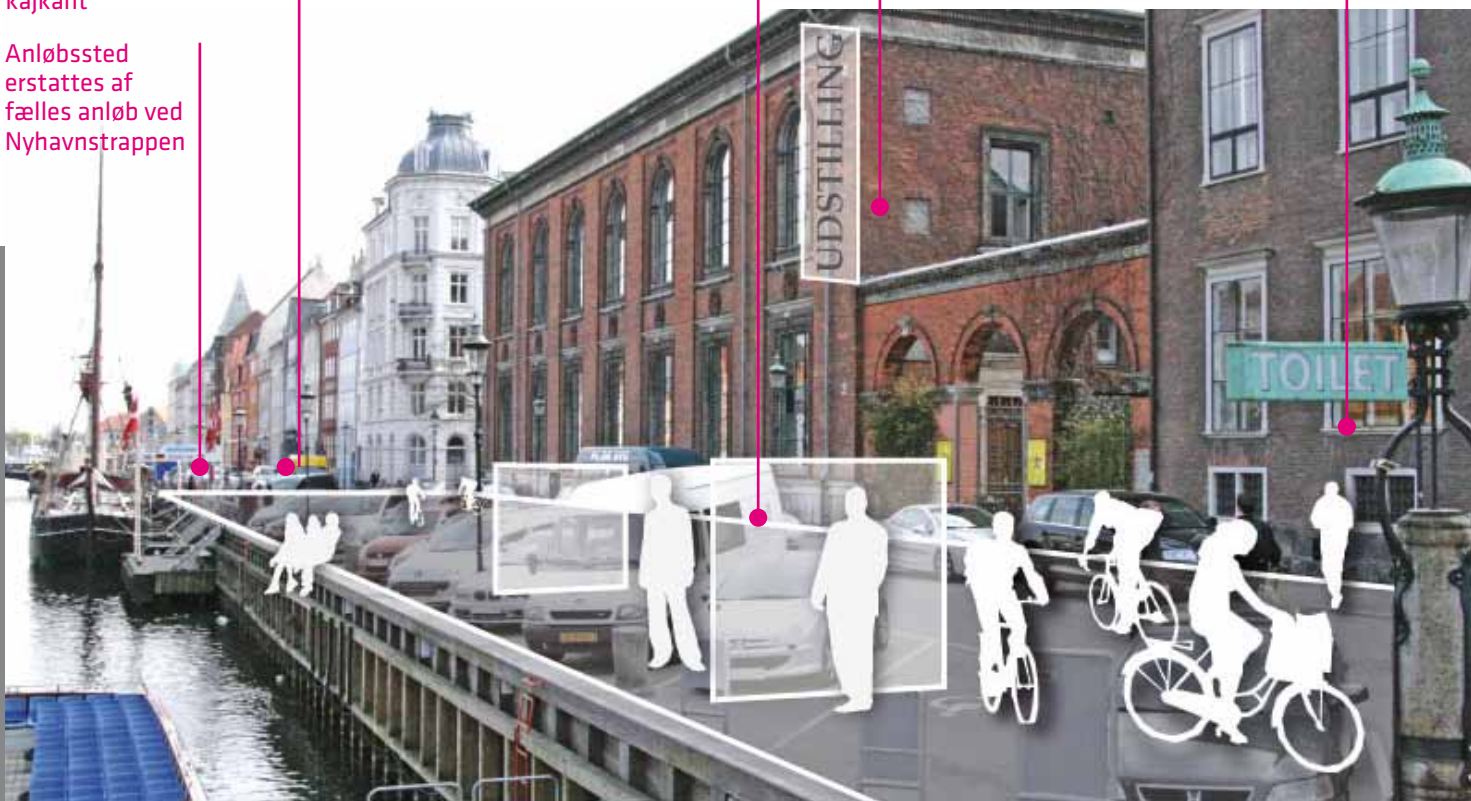
Cykelforbindelse mellem
Indre By og Christianhavn

Fodgængerpromenade, ophold, aktiviteter og begrænset servering langs kajkant

Anløbssted erstattes af fælles anløb ved Nyhavnstrappen

Mulighed for udstilling fra kunsthall og aktiviteter fra veteranskibe / museumsbåde / teaterbåde

Synliggørelse af kunsthallens aktiviteter



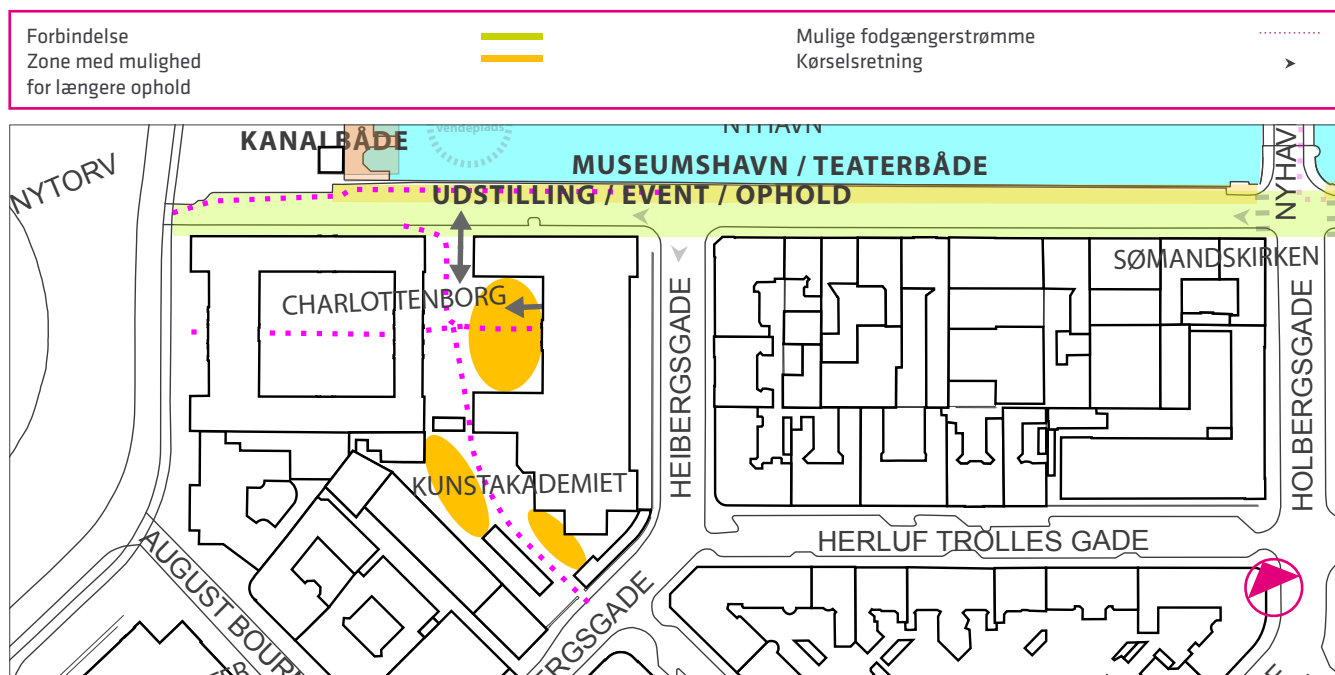


07 CHARLOTTENBORGS GÅRDE / AKADEMIETS HAVE

I DAG

Charlottenborg gårde og Akademiets billedhuggerhave er byrum med en betydelig historie fra den tid, hvor Københavns botaniske have var placeret på Gammelholm. Der kan stadig ses rester af haven og bygninger fra de tidligere 'reberbaner', der var på stedet.

Pladserne er med til at underbygge kvarterets image som et teater og kunstkvarter, og der foregår forskellige aktiviteter, bl.a. i forbindelse med Charlottenborg Kunsthals café og billedhuggerkolens værksteder. Der er ikke offentlig adgang til billedhuggerhaven.



KARAKTERISTIK

Problemer: Manglende synlighed og sammenhæng til bylivet i Nyhavn og Gammelholm.

Potentialer: Beliggenhed, kulturhistorisk værdi, kulturelle funktioner. Mulighed for fodgængerpassage i mellem gårdrum og have fra Nyhavn til Gammelholm.

Byrumstype: Pladser og have

Areal: Ca. 2500 m²

Anvendelse: Have for billedhuggerkolens. Entré til Charlottenborgs kunsthall og passage til Kgs. Nytorv og Nyhavn

Byliv: 'Privat og lukket inspirations- og værkstedshave' 'Passere igennem gårdrum'

Stueetager: Aktive i Charlottenborg dag og aften

Solforhold: Eftermiddagssol

Fredningsforhold: Alle bygninger er omfattet af fredning

Ejerforhold: Privat grundareal

VISION

Fra 'lukket' til imødekommende

Det er målet at styrke sammenhæng og interaktion af byliv til Nyhavn og Gammelholm hen over døgnet og året, åbne fodgængerforbindelsen imellem gård og have samt skabe mulighed for at synliggøre Charlottenborgs og Akademiets aktiviteter.



BYLIV



OPHOLD



FODGÆNGER-
FORBINDELSE

I MORGEN:

Fortsat dialog med og mellem lokale parter og grundejere om muligheder for åbning mellem gårde og have.

Fokus på:

- Nuværende og fremtidig anvendelse af gårde og have
- Muligheder for at skabe et bredere byliv år og døgnet rundt
- Muligheder for synliggørelse af aktiviteter mod Nyhavn.
- Afprøvning og erfaringsopsamling

I OVERMORGEN

- Evt. projektudvikling og implementering

Ophold

Mulighed for passage
evt. i dagtimerne





08 TORDENSKJOLDSGADE

BYLIV



OPHOLD



CYKEL-FORBINDELSE



FODGÆNGER-FORBINDELSE

VISION

Fra biler til ophold samt visuel og sikker forbindelse for alle.

Målet er, at styrke gaden som forbindelse mellem Kgs. Nytorv og den fremtidige havnepark langs Havnegade for bløde trafikanter. Målet er at skabe muligheder for ophold, styrke trygheden og den byarkitektoniske betydning for kvarteret også i aften- og nattetimerne.

I DAG

Tordenskjoldsgade er kvarterets hovedforbindelse mellem Kgs. Nytorv og Havnegade. Den er både boliggade og teatergade med Stærekassen som markant afslutning mod Kgs. Nytorv.

Visuel identitet om aftenen og natten

Styrke mulighed for ophold og forbindelse mellem Kgs. Nytorv og Havnegade



I MORGEN:

- Dialog med og mellem lokale parter og grundejere om muligheder for ny belysning f.eks. ved bygningernes døre og porte.
- Undersøgelse og dialog med lokale parter om muligheder for ophold, sikker krydsning over Holbergsgade og muligheder for anlæg af cykelbaner/stier langs gaden
- Erfaringsopsamling

I OVERMORGEN

- Evt. projektudvikling af belysningsstrategi, finansiering, godkendelse i Københavns kommune og implementering
- Evt. projektudvikling af cykel- og fodgængerforbindelse med mulighed for ophold samt politisk indstilling og anlæg

Fokus på:

- Opholdsmuligheder
- Grønne træk
- Sikker krydsning af Holbergsgade
- Parkeringsstrategi og konsekvenser

KARAKTERISTIK

Problemer: Sikkerhedsproblemer for cyklister. Krydsningsproblemer for bløde trafikanter over Holbergsgade
Ingen mulighed for ophold

Potentialer: Klar visuel og trafikal forbindelse mellem Kgs. Nytorv og fremtidig havnepark langs Havnegade. Potentiale for eksempelprojekt for belysning i kvarteret

Byrumstype: Forbindelse

Areal: Ca. 6.500 m²

Anvendelse: Trafikrum med parkering i begge sider

Byliv: 'Gå og køre igennem rum'. Teaterpassage mod Kgs. Nytorv. Handel, kontorer, hotel og boliger nord for Holbergsgade. Overvejende boliggade syd for Holbergsgade

Stueetager: Overvejende passive stueetager. Nogle aktive stueetager i dag- og aften timer mod Kgs. Nytorv

Solforhold: Morgen og formiddagssol

Trafik: Ensrettet lokalgade. Biler, cykler, fodgængere

Gadeparkering: Ca. 90 pladser

Ejerforhold: Offentligt vejareal

09 HOLBERGSGADE

BYLIV



OPHOLD



CYKEL-
FORBINDELSE



FODGÆNGER-
FORBINDELSE



BUTIK

VISION

Fra gennemfartsrum til handel og ophold

Målet er at styrke Holbergsgade som kvarterets hande­lsgade med bl.a. bedre krydsningsmuligheder og skabe mulighed for ophold.

I DAG

Holbergsgade er kvarterets hande­lsgade og hovedforbindelse mellem Indre By, Nyhavn og Frederiks­staden. Gaden er præget af gennemkørende trafik, parkering og nogen detailhandel.

Mulighed for ophold

Fortovsudvidelse for bedre krydsning af gaden



I MORGEN:

- Dialog med lokale parter om muligheder for sikker krydsning over Holbergsgade og muligheder for ophold
- Erfaringsopsamling

I OVERMORGEN

Evt. projektudvikling og politisk indstilling med fokus på:

- Sikre krydsningsmuligheder og evt. fortovsudvidelser ved væsentlige punkter langs gaden
- Regulering af parkering

KARAKTERISTIK

Problemer: Krydsningsproblemer for fodgængere
Ingen opholdsmuligheder

Potentialer: Hande­lsgade med eftermiddagssol

Byrumstype: Byde­lsgade

Areal: Ca. 6.900 m²

Anvendelse: Trafik og hande­lsgade med parkering i begge sider

Byliv: 'Køre og gå igennem rum' Hande­lsgade, serviceerhverv, kontorer, caféer og boliger

Stueetager: Aktive stueetager formiddag og eftermiddag

Solforhold: Eftermiddagssol

Trafik: Dobbelrettet byde­lsgade. Biler, buslinie 29, Citybus, cykler, fodgængere

Gadeparkering: Ca. 50 pladser

Ejerforhold: Offentligt vejareal

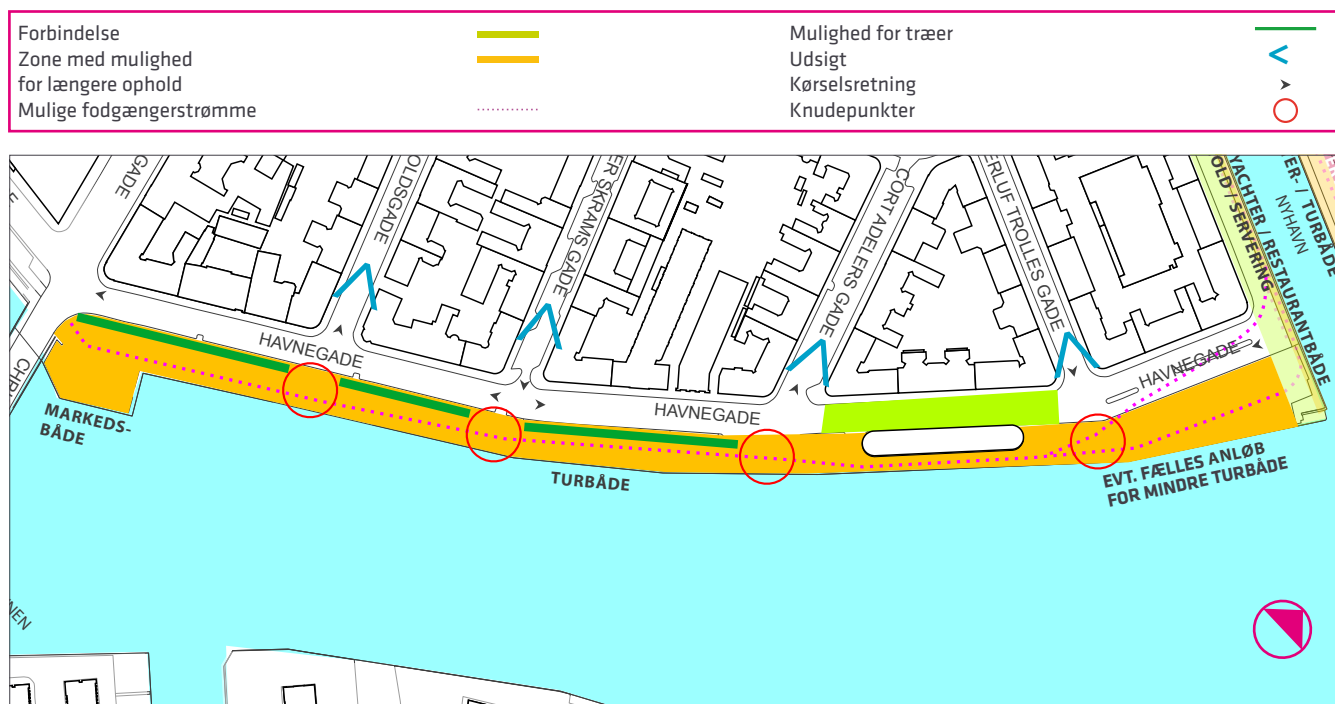


10 HAVNEGADE

I DAG

Byrummet ligger unikt placeret i byen, og der er fine kig fra kvarterets gader og udsigt over havnen og til Christianshavn.

Byrummet er sat midlertidigt istand i forsommeren 2009 og danner nu en foreløbig ramme for aktiviteter og ophold. Der er bænke og udeservering bl.a. fra restaurant Costume House og anløb fra tur- og charterbåde.



KARAKTERISTIK

Problemer: Uudnyttede og slidte arealer

Potentialer: God beliggenhed, fine kig og udsigter, gode solforhold og god sammenhæng til byen. Stort potentiale for offentligt byliv for lokale og andre københavnere. Igangværende lokal idéudvikling af midlertidig anvendelse.

Byrumstype: Forbindelse og promenade.

Areal: Ca. 18.500 m²

Anvendelse: Trafikrum med parkering i begge sider. Promenade med bl.a. café og restaurant ved Costume House. Anløb for større tur- og charterbåde langs kajen

Byliv på land: 'Gå igennem rum'

Byliv på vand: Transit med tur- og charterbåde. Gennemsejling

Stueetager: Passive stueetager

Solforhold: Morgen, formiddag, eftermiddag og tidlig aften

Trafik: Dobbeltrettet lokalgade. Biler, cykler, fodgængere

Gadeparkering: 117 pladser

Anvisningsret for skibsanløb: By & Havn

Ejerforhold: Offentligt vejareal. Areal ved knasten er ejet af By & Havn. Mindre matrikel ved Nyhavn er privat grundareal. Bolværker er ejet af By & Havn

Planer og projekter: Området er omfattet af lokalplan 280 og 428

Projekt til midlertidig istandsættelse af promenade er igangsat 2009.

Forventes færdiganlagt forsommer 2009

VISION

Fra passiv til aktiv promenade forbindelse og havnepark

Det er målet at styrke Havnegade som et attraktivt byrum til rekreative og idrætslige aktiviteter samt ophold for både byen og kvarteret. Det er også målet at styrke mulighederne for rekreative og maritime traditioner og events over året samt skabe en god og sikker cykel og fodgængerforbindelse inklusiv en god sammenhæng med den kommende bro over Inderhavnen.



BYLIV



AKTIVITET
OG LEG



OPHOLD



CYKEL-
FORBINDELSE



PROMENADE



UDESEVERING



FODGÆNGER-
FORBINDELSE



EVENT

I MORGEN:

- Understøtte lokale initiativer til aktiviteter
- Understøtte aktiviteter på land og vand for hele byen
- Give midlertidig mulighed for aktiviteter fra Kgs. Nytorv i Cityringens anlægsperiode.
- Erfaringsopsamling

I OVERMORGEN

Anlæg af Havnepark med fokus på:

- Erfaringsopsamling fra midlertidige aktiviteter.
- Kajarealet som en urban og maritim park af høj kvalitet med mulighed for varierede aktiviteter og ophold året rundt og med sæsontraditioner til lands og vands
- Gode faciliteter til byliv på vand og land, herunder evt. fælles anløbsplatforme for kanalrundfarter samt

mindre tur- og charterbåde langs kajarealets sydside og for mindre markedsbåde ved 'Knasten'

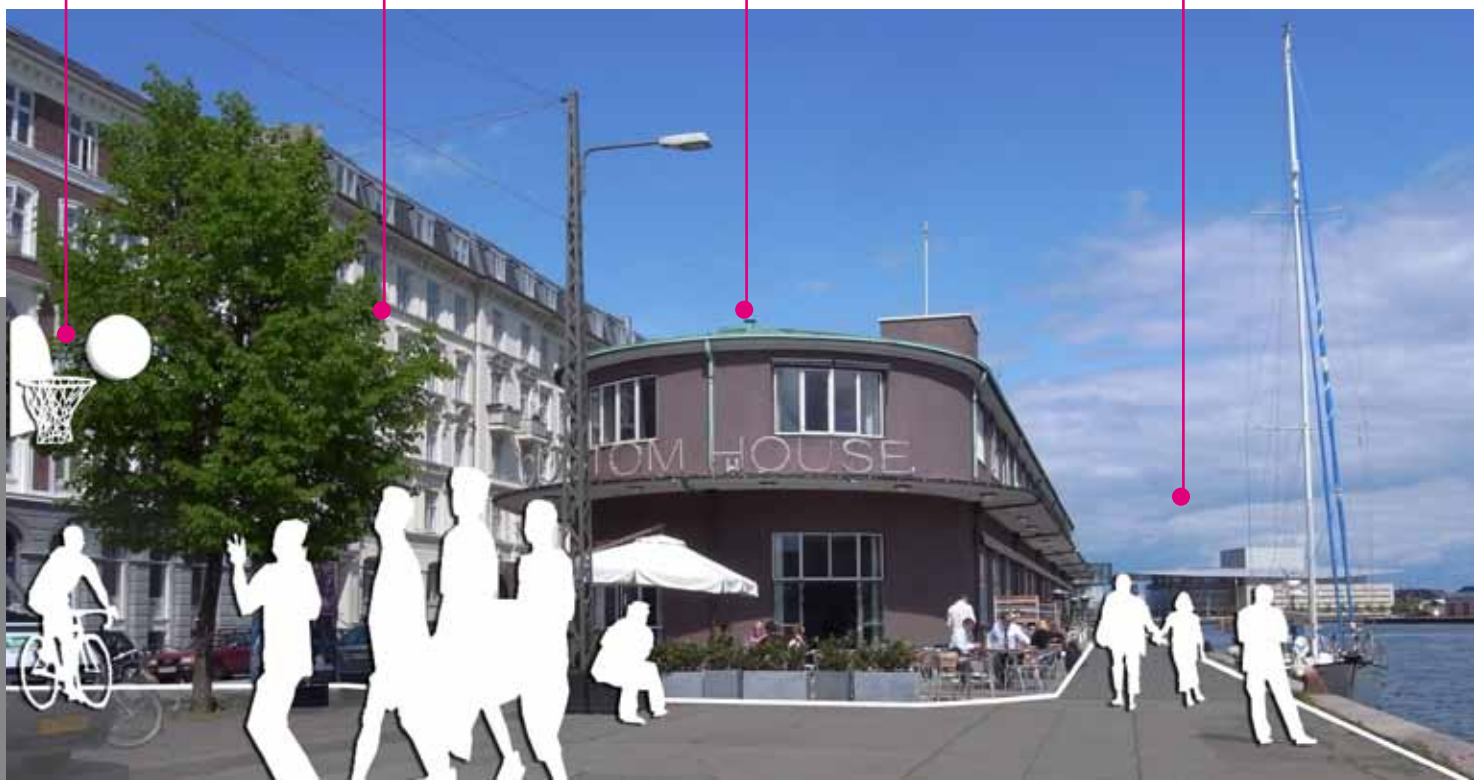
- Frit udsyn fra kvarterets gader til Christianshavnsiden
- Visuel og byarkitektonisk samhörighed til den kommende bro over Inderhavnen
- Sammenhængende promenade langs vandet
- Sammenhængende dobbelrettet cykelforbindelse langs Havnegades vestside og i relation til forbindelser videre langs havnen
- Tilgængelighed for alle
- Konsekvenser for parkering
- Belysning langs kajen som en dæmpet belysning, der tilpasses stedets anvendelse med respekt for placeringen, hvor havneparken ikke må opfattes som et dominerende element i havnen

Cykelsti

Ophold / aktivitet

Mulighed for
forskellige arrangementer

Promenade



05

TRAFIKSTRATEGI

Det er byrumsstrategiens overordnede trafikale mål at skabe bedre forbindelser for bløde trafikanter på langs og tværs af havnen samt mellem de enkelte kvarterer i Nyhavnsområdet.

TRAFIK PÅ LAND

Cyklister og forbindelser i dag

Generelt er der meget dårlige cykelforbindelser gennem både Middelalderbyen, Gammelholm og Frederiksstaden. Cyklisterne vurderes hovedsagligt at benytte de samme ruter som billisterne. Sammenblanding af biler og cykeltrafik kombineret med udbredt kantstensparkering forøger utryghed, usikkerhed og mindsker fremkommeligheden for cyklisterne.

I morgen og i overmorgen

Der skal derfor ske en forbedring af fremkommelighed og sikkerhed for cyklisterne i og omkring Nyhavnsområdet, så forbindelserne mellem de forskellige attraktioner bliver bedre. Herudover skal cykelforbindelserne mellem Indre By, Nyhavn og Holmen/Christianshavn styrkes.

Det vurderes, at det især skal ske ved at:

1. Anlægge en dobbeltrettet cykelstiforbindelse mellem Kgs. Nytorv og den nye stibro over Inderhavnen gennem Nyhavns skyggeside.
2. Anlægge en dobbeltrettet cykelstiforbindelse langs Havnegade
3. Anlægge cykelstier eller -baner langs Sankt Annæ Plads frem til Skuespilhuset.

Herudover kan der skabes bedre forhold for cyklisterne ved cykelstier eller -baner langs forbindelserne Holbergsgade, Toldbodgade og Tordenskjoldsgade. Endelig vil fremkommeligheden for cyklister på langs af havnen kunne styrkes ved anlæg af stibro over Nyhavnskanalen.

Fodgængere og forbindelser i dag

Fodgængerne tiltrækkes i dag af mange forskellige attraktioner og funktioner. Fremover vil der blive endnu flere attraktioner for et bredt publikum, især ved Kvæsthusmolen og Havnegade.

Tilgængeligheden for alle i området er flere steder mangelfuld og Nyhavn solside langs den indre kanal er det eneste fodgængerområde i dag.

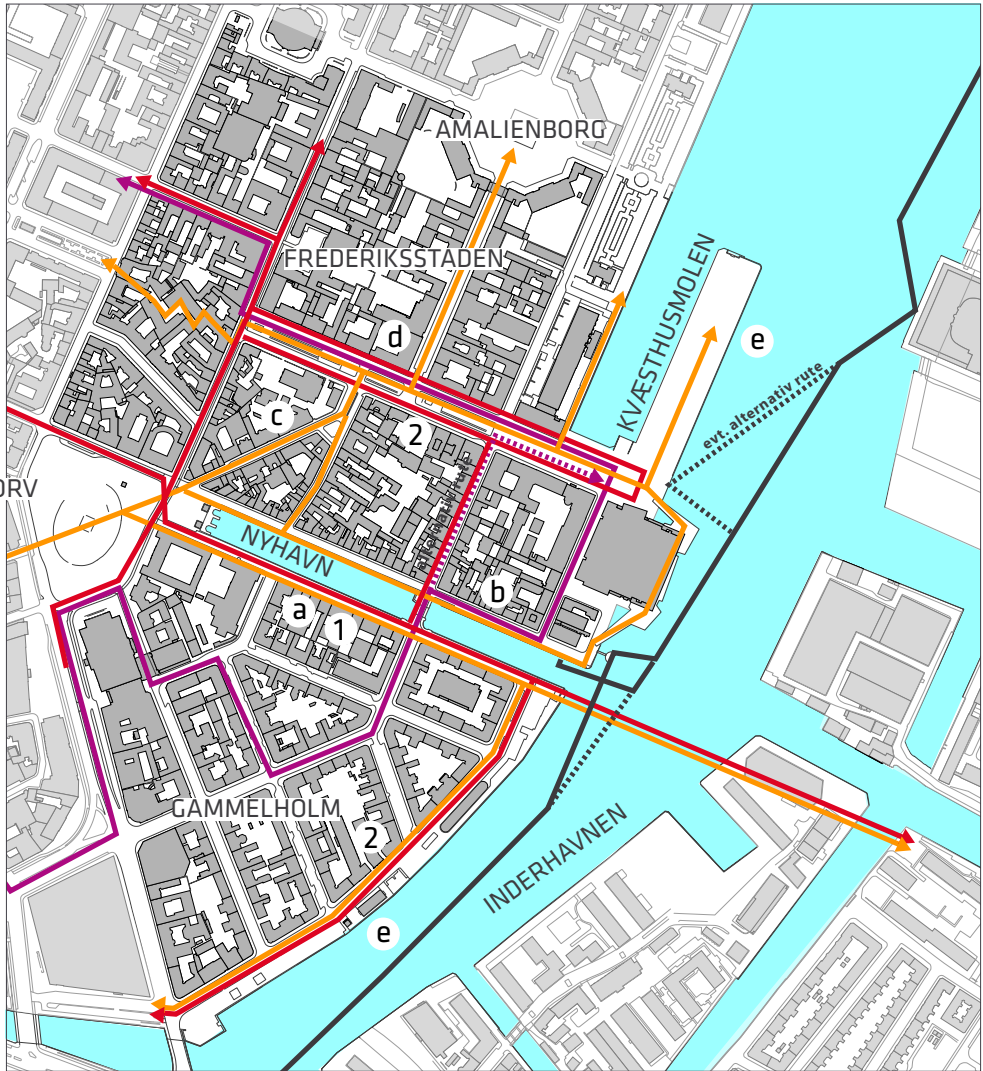
I morgen og i overmorgen

Der skal derfor ske en forbedring af forholdene for fodgængere og for tilgængeligheden på langs og tværs i området.

Det vurderes at dette især skal ske ved at:

- a. Forbedre fodgængerforholdene og sikre tilgængeligheden i forbindelsen mellem havnen og Kgs. Nytorv langs Nyhavns skyggeside.
- b. Forlænge fodgængerpromenaden i hele Nyhavns solside og frem til Nyhavns indsejling ved Skuespilhuset med fokus på tilgængelighed for alle.
- c. Etablere gågade med kørsel tilladt i Strandstræderne og på den lille plads ud mod Sankt Annæ Plads.
- d. Forbedre fodgængerforbindelsen for alle på Sankt Annæ Plads frem til Skuespilhuset og Kvæsthusmolen og gennem Sankt Annæ Passage til Landgreven.
- e. Anlægge tilgængelige promenader langs Havnegade og langs Kvæsthusmolen.

Herudover kan der skabes bedre forhold for krydsende fodgængere langs forbindelserne Holbergsgade og Tordenskjoldsgade. Endelig kan forbindelsen langs havnen styrkes ved anlæg af en stibro over Nyhavnskanalen.



**GÅENDE, CYKLENDE OG KOLLEKTIV
TRANSPORT**

- Gående
- Cyklende
- Citybussen
- Havnebussen

05

TRAFIKSTRATEGI

Parkering i dag

Foruden beboelsen medfører området kultur- og handelstilbud mm., at der er stor efterspørgsel på parkeringspladser. Der er ca. 830 gadeparkeringspladser i nærområdet omkring Nyhavn. Bortset fra Nyhavns solside langs Nyhavns indre kanal er kantstensparkering tilladt i stort set hele området.

Undersøgelser viser, at der samlet set er ledig parkeringskapacitet i området. Gammelholm er præget af beboerparkering og gaderne er fyldt op i aften- og nattetimerne. Frederiksstaden er derimod mere præget af erhvervs- og besøgsarkering, hvorfor der er ledig kapacitet i aften- og nattetimerne. Der er imidlertid stor efterspørgsel i nærheden af Det Kgl. Teater og Skuespilhuset.

I morgen og i overmorgen

Det er vigtigt, at der bliver plads til og skabes balance mellem muligheder for et varieret og godt byliv, gode forhold for de bløde trafikanter og mulighed for øvrig trafikbetjening og parkering for beboere, erhvervsdrivende og besøgende.

En opprioritering af cyklister og gående samt flere muligheder for ophold og aktiviteter vil medføre, at en del af gadeparkeringen skal nedlægges helt eller delvist i de berørte byrum.

Samlet set er det vurderet, at mellem 280-500 P-pladser på gaderne må nedlægges, hvis byrumsstrategien gennemføres i sit fulde omfang. I Nyhavns solside er det vurderet, at alle ca. 36 pladser må nedlægges til fordel for en sammenhængende fodgængerpromenade, Citybus, samt mulighed for udeservering og ophold. I Nyhavns skyggeside vil en dobbeltrettet cykelforbindelse samt gode forhold for fodgængere og for ophold og aktiviteter langs kajkanten betyde, at langt størstedelen af de nuværende ca. 80 P-pladser må nedlægges.

De præcise tal for de øvrige byrum samt tilstødende forbindelser uden for Nyhavnsområdet afhænger af en nøjere projektudvikling og af hvilken balance, der skal skabes.

Byrumsstrategiens konsekvenser for parkering skal ses i sammenhæng med kommunens planer for en parkeringsstrategi for Indre By. Teknik- og Miljøforvaltningen forventer i løbet af 2009, at fremlægge en plan for parkering i Indre By, som respekterer ønskerne om trafikal fredeliggørelse og forøgelse af de byrums-mæssige kvaliteter, samtidig med at udviklingen af Metropolzonen, Byrumsstrategi for Nyhavnsområdet, Strategi for Middelalderbyen, kulturlivet og forretningslivet tilgodeses. Det forventes, at planen bl.a. vil rumme forslag til mere parkering i kældre og parkeringshuse til afløsning af gadeparkeringen. Samt mulighed for mindre decentrale anlæg, som kan sikre lokale parkeringsbehov. I Nyhavnsområdet vil etablering af en parkeringskælder under Kvæsthusmolen og/eller flere mindre decentrale anlæg kunne erstatte gadeparkering.

Citybus, Havnebus og turistbusser i dag

Citybussen kører i dag ad Holbergsgade, Nyhavn, Kvæsthusgade og Sankt Annæ Plads. Denne linjeføring betyder, at citybussen må indtænkes i det nye promenadeforløb på Nyhavns solside, og at der dermed må sikres frit areal til buskørsel. Formålet med at køre ad Nyhavns solside er hovedsageligt at sikre sammenhæng med havnebusens stoppested i Nyhavns østlige ende.

Som følge af de mange turistattraktioner er Nyhavnsområdet relativt befærdet med turistbusser. I dag benytter turistbusserne bl.a. ruten fra Amaliehaven via Toldbodgade og Nyhavn langs skyggesiden mod Kgs. Nytorv. Der er stoppested dels ved Amaliehaven dels langs Charlott-



tenborg i Nyhavns skyggeside.

Det betyder, at turistbusserne holder et sted, hvor der er relativt trangt, og at de kører rundt i området med henblik på sightseeing i lokalgader, hvor en sådan trafik ikke er ønskelig.

I morgen og i overmorgen

Det kan overvejes at flytte Citybussens linjeføring ad Toldbodgade og Sankt Annæ Plads frem til Skuespilhuset i sammenhæng med en vurdering af havnebussens stoppested og den nye broforbindelse over Inderhavnen. Da Nyhavns skyggeside fremover skal fungere som cykel-forbindelse og have bedre forhold for gående og ophold vurderes det, at turistbuskørslen og stoppestedet er uhensigtsmæssig i Nyhavns skyggeside. Der skal derfor ske en regulering af turistbusruten, og der kan etableres afsætningsmulighed for turistbusser ved Skuespilhuset. Når Nyhavns sol- og skyggeside er færdiganlagt vil hele Nyhavn fremstå som en samlet attraktion. Det betyder, at turister i forbindelse med sightseeing kan opleve stedet fra bussen via Nyhavnsbroen uden at gøre stop.

05

TRAFIKSTRATEGI

TRAFIK PÅ VAND

I dag

I Nyhavn er der i højsæsonen afgang af kanalrundfarter ca. hvert 5-10 min. Herudover foregår der en del afgang med tur- og charterskibe samt jævnlige maritime events. Det betyder, at der er en livlig trafik på vandet, stor tilstrømning af publikum og en del af- og påstigning af passagerer. I havnerummet er der på hele strækningen en livlig trafik med gennemsejling af både større og mindre både. Der er anløb for Havnebussen ved Nyhavns indsejling, periodevise anløb for større skibe og tur- og charterbåde langs kajerne samt pendulsejlads til Operaen.

I morgen og i overmorgen

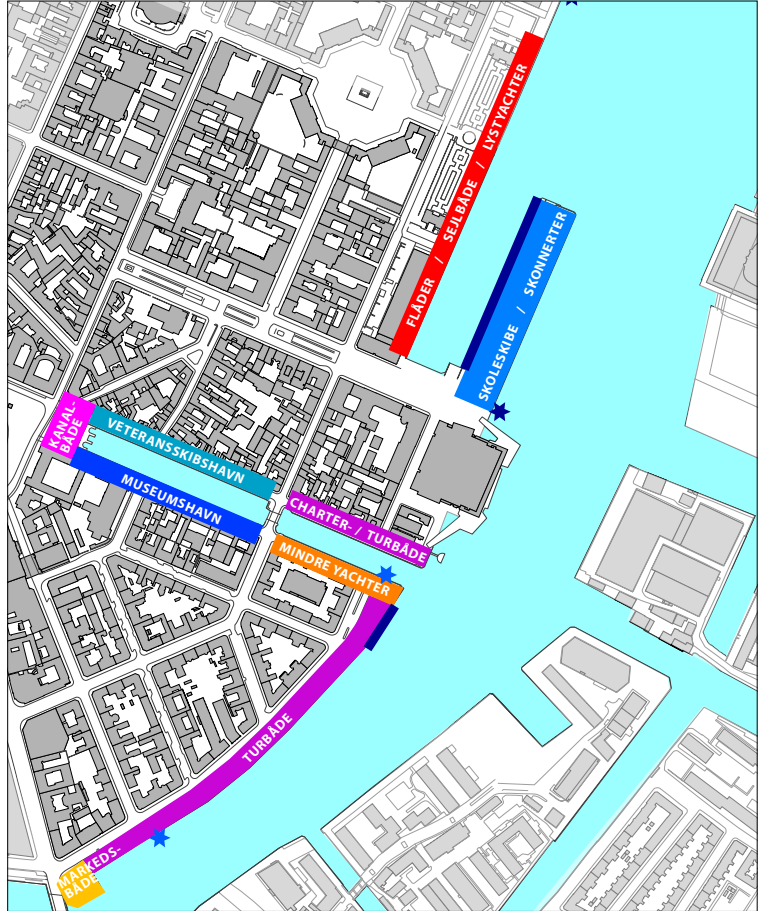
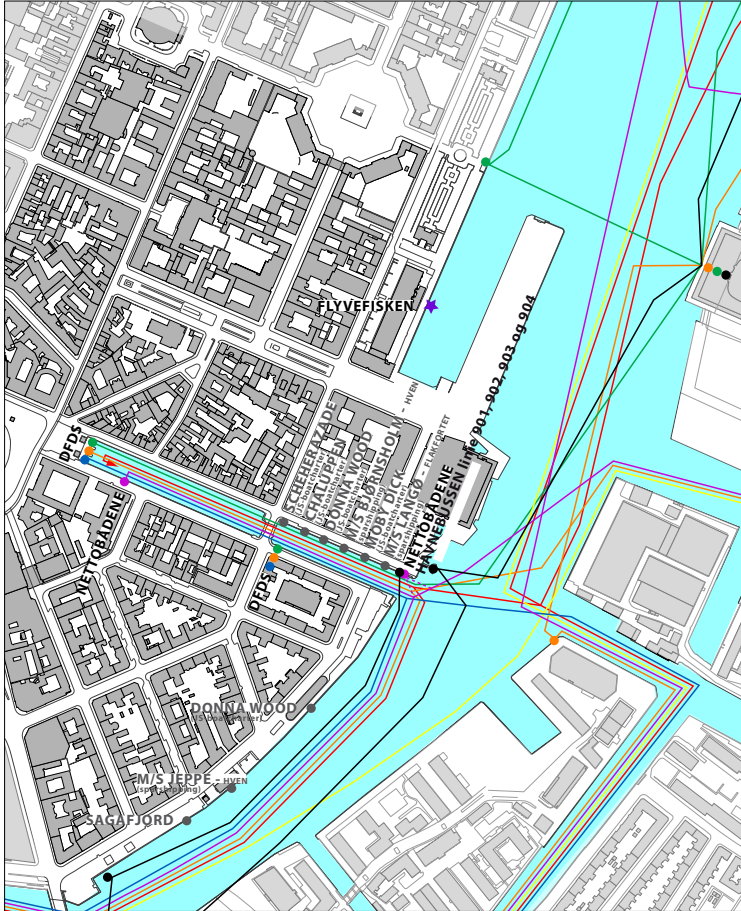
I Nyhavn skal By & Havn genforhandle besejlingsaftalen med kanalrundfarterne inden den nuværende udløber i 2015. For at sikre fredelig sameksistens mellem rundfarterne og veteran- og museumsskibene vil den fortsatte dialog mellem By & Havn, Københavns Kommune og de maritime interessenter bl.a. tage udgangspunkt i Københavns Kommunes ønske om at samle anløb for kanalrundfarterne i 2-3 fælles anløb ved Nyhavnstrappen i sammenhæng med mulighed for at etablere et større fælles terminalanlæg uden for Nyhavnskanalen.

Langs Kvæsthusmolen ønsker By & Havn mulighed for anvisning af større skibe, f.eks. skoleskibe og skonnerter samt mulighed for flådebesøg, større sejlbåde m.fl. Herudover mulighed for ventepladser for skibe, der skal gennem broerne.

Mulighed for anløb til fælles platforme for kanalrundfarter samt mindre tur- og charterbåde langs Kvæsthusgraven og mulighed for at styrke adgangen til vandet undersøges.

Langs Havnegade skal der være anløb af turbåde samt mulighed for anløb af mindre både, f.eks. markedsbåde ved Havnegades sydlige ende 'Knasten'.

Mulighed for anløb til fælles platforme for kanalrundfarter samt mindre tur- og charterbåde ved Havnegades nordlige ende samt mulighed for at styrke adgangen til vandet undersøges. Begge dele vil som udgangspunkt kræve dispensation fra eksisterende lokalplan.



SEJLADS OG ANLØB mindre turbåde i dag

- DFDS / Canaltours
 -
 -
 -
 -
 -
 -
- NettoBådene
- Havnebussen
- Flyvefisken ★

ANLØB I MORGEN

- Ventepads ★★
- Evt. fremtidige ventepads ★★
- Evt. fremtidige fælles anløb for mindre turbåde —



**SAMMEN
OM BYEN**