



## **BILAG 1**

22-07-2008

### **Planmæssig baggrund for nedlæggelse af forbud mod etablering af parkeringsanlæg på Kvæsthusbroen**

Sagsnr.  
2007-112334

Dokumentnr.  
2008-302699

#### *Kommuneplan 2005 - rammerne for lokalplanlægningen*

I rammerne for lokalplanlægningen i Kommuneplan 2005 ligger Kvæsthusbroen i et O5\*-område. Området kan anvendes til offentlige formål samt private institutioner m.v. af almen karakter, som naturligt kan indpasses i det pågældende område. I O2-O5-områder præciseres anvendelsen til institutioner og andre sociale formål, skoler og andre uddannelsesformål, ikke varige kolonihaver, sportsanlæg, hospitaler og andre sundhedsmæssige formål, miljømæssige servicefunktioner, kulturelle formål, ungdoms-, kollegie- og ældreboliger samt administration.

I lokalplaner fastsættes i fornødent omfang bestemmelser om etageantal, friarealets størrelse og om parkeringsforhold. I lokalplaner kan der optages bestemmelser om udformningen af tagetagen, herunder om dens udnyttelighed.

Ifølge \*-bemærkningen kan der i overensstemmelse med VVM-tilladelse opføres et skuespilhus med en maksimal bygningshøjde på 30 m, dog 35 m for scenetårn. Endvidere kan der i overensstemmelse med VVM-tilladelse ske opfyldning af et op til 7.000 m<sup>2</sup> stort vandareal samt etableres et forsinkelsesbassin og et underjordisk parkeringsanlæg.

#### *Kommuneplan 2005 - Hovedstrukturens retningslinier*

I hovedstrukturens retningslinier anføres følgende:

”Parkeringspolitikken i de centrale dele af København skal bidrage til fredeliggørelse og kvalitet i byens rum. Ved justering af parkeringstaksterne søges en del af gadeparkeringen flyttet til nye p-anlæg. Der planlægges tilvejebragt tre parkeringsanlæg i Det Centrale Byområde: Et ved Kvæsthusbroen, i Borgergade og et ved Vesterbro Passage.

Af hensyn til den trafikale fredeliggørelse af Det Centrale Byområde - og begrænsning af trafikken i København generelt - må antallet af offentlige parkeringspladser i Indre By ikke øges med mere end 1.000 pladser i forhold til 1997-kapaciteten. De 1.000 pladser giver mulighed for at bygge de tre ovenstående parkeringsanlæg. Øvrige anlæg af offentlige parkeringspladser må modsvares af nedlæggelse af et tilsvarende antal gadeparkeringspladser: Alle nye parkeringsanlæg tilsluttes det eksisterende parkeringshenvisningssystem.

#### **Center for Bydesign**

Njalsgade 13, 2. + 3. sal  
Postboks 447  
1505 Kbh. V

Telefon  
3366 1320

Telefax  
3366 7020

E-mail  
jestho@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009495044

www.kk.dk

Al gadeparkering i de centrale dele af København er betalingsparkering, og taksterne fastsættes på et niveau, der sikrer frie pladser for at begrænse den trafik, der er forårsaget af søgning efter parkering og for at opnå acceptable tider for parkeringssøgning og gang mellem parkering og destination. Beboere sikres dog mulighed for at parkere i nærheden af boligen gennem udstedelse af beboerlicenser til favorabel pris. På grund af mangel på gadeparkeringspladser gælder dette dog ikke i Middelalderbyen (rød zone) inden for butikkernes åbningstider.”

#### *Kommuneplanstrategi 2007 - Den Tænkende Storby*

I kommuneplanstrategien fra september 2007 anføres, at der i 2025 vil være 30-40 % mere biltrafik i København, hvis der ikke sker noget markant. Hvis der ikke sikres mere metro, bedre forhold for cyklisterne og nye innovative trafikløsninger, vil byen drukne i biltrafik og luftforurening.

Derfor skal transporten flyttes fra bil til metro og cykel. København skal fortsætte med at flytte parkering fra gader og pladser. Forholdene for gående og cyklister skal forbedres. Det kollektive transportsystem skal understøttes og forbedres. Trængslen på byens vejnet skal begrænses via trængselsafgifter og skrapere parkeringsnormer. Målet er at sænke både luft- og støjforurening.

#### *Borgerrepræsentationens beslutninger efter vedtagelse af Kommuneplan 2005*

Den 14. december 2006 behandlede Borgerrepræsentationen to sager om henholdsvis trafikbetjening af Operaen (BR 673/06) og om området Sankt Annæ Plads, Kvæsthusgade og Kvæsthusbroen (BR 674/06). Det blev besluttet hurtigst muligt at etablere en trafikbetjening af Operaen med bl.a. havnebusser og opretholdelse af parkeringspladserne på Dokøen ved Operaen samt at sende sagen vedrørende Sankt Annæ Plads, Kvæsthusgade og Kvæsthusbroen tilbage til Teknik- og Miljøudvalget til fornyet behandling i tilknytning til behandlingen af den fremtidige løsning vedrørende en trafikbetjening af Operaen. Det blev samtidig besluttet, at der skulle etableres en midlertidig adgangsvej til Skuespilhuset, idet der ikke var grundlag for at etablere en permanent løsning på grund af den uafklarede situation omkring et tilbud fra Realdania Fonden om at etablere en forbindelse fra Kvæsthusbroen til Operaen, en parkeringskælder til 500 biler under Kvæsthusbroen samt indretning af pladsen på Kvæsthusbroen.

Den 24. januar 2008 (BR 14/08) besluttede Borgerrepræsentationen at takke nej til Realdania Fondens gave.

I stedet besluttede Borgerrepræsentationen at modtage A.P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formåls tilbud

om etablering af broforbindelser over havnen fra Havnegade/Nyhavn til Christiansholm. Samtidig blev det besluttet, at Teknik- og Miljøforvaltningen i samarbejde med Kulturministeriet snarest muligt finder en løsning på den fremtidige udformning af Kvæsthusbroen således, at den kan anvendes til rekreative formål til glæde for Københavnerne. Der ønskes således ikke etablering af parkeringspladser - hverken over eller under jorden.

Borgerrepræsentationen tiltrådte i samme møde den 24. januar 2008 et forslag stillet af Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti om, at der skal nedlægges et forbud i henhold til planlovens § 14 mod, at der gives tilladelse til at gennemføre parkeringsanlægget (BR 47/08).

Beslutningen var begrundet med, at det er et mål at fredeliggøre de centrale bydele ved at styrke den kollektive trafik og forbedre forholdene for cyklister og fodgængere samt at nedbringe omfanget af den individuelle biltrafik.

Det anførtes, at etablering af yderligere 500 offentlige parkeringspladser på Kvæsthusmolen i centrum af Indre By ikke vil medvirke til fredeliggørelse af Indre By, idet trafikken til og fra parkeringsanlægget vil belaste gaderne i hele Indre By. Samtidig vanskeliggøres en trafikal fredeliggørelse af området og etablering af cykelruten langs Inderhavnen. Parkeringsbehovet vedrørende Skuespilhuset er tilgodeset ved nedlæggelse af 1.020 tilskuerpladser i Stærekassen og Turbinehallerne.

Der er af denne grund ikke i byggetilladelsen til skuespilhuset stillet krav om umiddelbart anlæg af parkering. Molearealet m.m. forudsættes i lokalplan nr. 374 "Kvæsthusbroen" anlagt som et rekreativt område i Indre By.

#### *Trafikale konsekvenser for Indre By af at gennemføre parkeringsanlægget*

I den VVM-redegørelse, som er udarbejdet i 2004 i forbindelse med planerne om opførelse af skuespilhuset, parkeringsanlæggene på Kvæsthusbroen og i Borgergade samt forsinkelsesbassinet på Kvæsthusbroen, konkluderes, at etablering af parkeringsanlæggene vil betyde mere trafik helt lokalt, men samlet set vil generne fra trafikken som følge af de nye anlæg være marginal. Det anføres, at trafikken skønnes at ville stige ca. 30 % i Dronningens Tværgade og ca. 20 % på Sankt Annæ Plads. Da trafikniveauet på disse gader er forholdsvist lavt efter københavnske forhold (5.000 biler pr. døgn) vil en stigning på 1.000 til 2.000 biler give anledning til relativt store ændringer.

VVM-redegørelsen er udarbejdet på et tidspunkt, hvor der stadig var færgetrafik fra Kvæsthusbroen til Oslo, Polen og Bornholm med de trafikale belastninger, som dette medførte. Denne trafik skønnedes at

være af størrelsesordenen 800 bilture pr. døgn, hvoraf ca. 10 % var busser og lastbiler over 3,5 tons.

Redegørelsens vurdering af konsekvenserne ved etablering af parkeringsanlæggene tager således udgangspunkt i en situation, der adskiller sig fra i dag, hvor færgedriften har været ophørt i 4 år, og hvor de trafikale konsekvenser af selve byggepladsen omkring skuespilhuset er ophørt.

Ud over den trafik, som skal foregå til skuespilhuset, skønnes i VVM-redegørelsen, at hver parkeringsplads i parkeringskælderens vil blive benyttet af 2,4 biler i døgnnet, hvilket medfører en trafik på ca. 2.400 biler pr. døgn til parkeringskælderens på Kvæsthusbroen.

Ud fra de beregninger, der er lagt til grund i VVM-redegørelsen kan således udledes, at unndladelse af parkeringsanlægget på Kvæsthusbroen vil reducere den trafikale belastning omkring skuespilhuset med ca. 2.400 køretøjer i døgnnet samtidig med, at der rent fysisk bliver mulighed for i højere grad at tilgodese forholdene for cyklister og fodgængere, da der vil ske en væsentlig fredeliggørelse i de umiddelbare omgivelser omkring skuespilhuset uden parkeringsanlæg.

Der er i den foretagne vurdering ikke taget højde for, at Det Kongelige Teater i marts 2008 har etableret en offentlig tilgængelig parkeringsplads til 350 biler på terræn på Kvæsthusbroen. Kommunen betragter denne parkeringsplads for at være i strid med den gældende lokalplan, og kommunen deler ikke Det Kongelige Teaters opfattelse af, at der er tale om en lovlig fortsættelse af den hidtidige anvendelse af Kvæsthusbroen.

Naturklagenævnet behandler for tiden en klage fra Det Kongelige Teater over kommunens afgørelse.

I forbindelse med udbygningen af Det Kgl. Teaters Skuespilhus på Kvæsthusbroen, har der været gennemført tællinger af parkeringen før og efter åbningen for at vurdere parkeringsbelastningen i forhold til parkeringsmulighederne i området.

I området er der tilsammen 2.875 offentligt tilgængelige parkeringspladser udover de ca. 350 som er etableret midlertidigt på Kvæsthusbroen. De fordeler sig med 828 pladser i parkeringshuse, og 2.047 pladser på gaderne.

Minimumsbelastningen med ca. 1.750 parkerede biler stammer fra torsdag den 7. februar 2008, hvor der ikke spilles på nogen af scenerne. Maksimumbelastningen på gaderne og i parkeringshusene med ca. 2.050 parkerede biler er fra den 23. februar, hvor der spilles på 4 scener. Minimumsbelastningen svaret til en udnyttelse på ca. 60

% af de tilgængelige parkeringspladser på gader og i parkeringshuse. Maksimumsbelastningen svarer til en udnyttelse på ca. 70 % af de tilgængelige parkeringspladser på gader og i parkeringshuse.

#### *Konklusion*

Siden vedtagelsen af Kommuneplan 2005 har det været Københavns Kommunes politik yderligere at begrænse den private biltrafik i Indre By. Det er kommet til udtryk i Kommuneplanstrategien fra 2007, hvor det tilkendegives, at der må gennemføres mere drastiske tiltag for at hindre den forventede vækst i biltrafikken på 30 - 40 % inden år 2025, herunder skrappe parkeringsnormer.

Et element til at nå denne målsætning har været beslutningen om ikke at muliggøre et offentligt tilgængeligt parkeringsanlæg på 500 parkeringspladser, da dette anlæg alt andet lige vil generere en mertrafik på 2.400 biler dagligt i Indre By. En trafik, som vil være mærkbar især i kvarteret umiddelbart omkring Skuespilhuset og Sankt Annæ Plads.

Det er dokumenteret, at der er tilstrækkelig parkeringskapacitet i kvarteret til at håndtere det parkeringsbehov, der er knyttet til Skuespilhuset.

En tidligere forudsat fast forbindelse fra Kvæsthusbroen til Operaen er opgivet, da der i stedet etableres en forbindelse fra sydsiden af Nyhavn/Havnegade til Christiansholm, hvilket ikke på samme måde tilgodeser en direkte forbindelse fra Kvæsthusbroen til Operaen på Dokøen. Parkeringen i forbindelse med Operaen er i dag forudsat fortsat at skulle ske på Holmen og ikke som tidligere forudsat på Kvæsthusbroen.