

Borgerrepræsentationen

DAGSORDEN

for Ordinært møde torsdag den 14. december 2006

BR 673/06**Trafikal betjening af Operaen**

Trafikal betjening af Operaen

Indstilling om,
at**Operaen hurtigst muligt trafikbetjenes på følgende måde:**

- **Med de eksisterende havnebusser**
- **Med forøget sejlads med midlertidigt chartrede både fra Kvæsthusbroen til Operaen**
- **Med busser mellem parkeringspladserne på Kalvebod Brygge og Operaen i forbindelse med Operaforestillinger**
- **Opretholdelse af parkeringspladserne på Judichærs Plads**
- **Med udvidet drift på buslinie 66 i forbindelse med Operaforestillinger**
- **Med tilladelse til taxier til at køre gennem busslusen kl. 17.00-01.00.**
- **Med massiv information om transport og parkeringsmuligheder (ved Operaen og ved bådsejladserne fra Sjællandssiden) - både på kort og langt sigt.**

at indstillingens øvrige at-punkter indgår i Teknik- og Miljøudvalgets behandling af den fremtidige løsning vedr. trafikal betjening af Operaen.

Det bemærkes endvidere, at i forbindelse med Økonomiforvaltningens samt Teknik- og Miljøforvaltningens fortsatte drøftelse med Realdania Fonden om konkretisering af Fondens projektforslag, skal forvaltningerne sikre, at udvalgene orienteres, når der foreligger nye oplysninger i sagen.

(Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget)

Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget overfor Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen anbefaler:

at Operaen hurtigst muligt trafikbetjenes på følgende måde:

- Med de eksisterende havnebusser
- Med forøget sejlads med midlertidigt chartrede både fra Kvæsthusbroen til Operaen
- Med busser mellem parkeringspladserne på Kalvebod Brygge og Operaen i forbindelse med Operaforestillinger

- Opretholdelse af parkeringspladserne på Judichærs Plads
- Med udvidet drift på buslinie 66 i forbindelse med Operaforestillinger
- Med tilladelse til taxier til at køre gennem busslusen hele døgnet
- Med massiv information om transport og parkeringsmuligheder (ved Operaen og ved bådsejladsen fra Sjællandssiden) - både på kort og langt sigt.

at Operaen og Holmen hurtigst muligt fra 2008 trafikbetjenes på følgende måde:

- Med en pendulfærge mellem Dokøen og Kvæsthusbroen
- Med en færge, der sejler mellem Dokøen og parkeringspladserne ved Nykredit/Kalvebod Brygge
- Med de eksisterende havnebusser
- Med betalingsparkeringspladser på Judichærs Plads
- Med udvidet drift på buslinie 66 i forbindelse med Operaforestillinger
- Med tilladelse til taxier til at køre gennem busslusen hele døgnet

Endvidere anbefales:

at der søges indgået en aftale mellem Det Kongelige Teater, Mærsk Mc-Kinney Møller, HUR, relevante private grundejere og Kommunen omkring parkerings- og transporttakster, således at det bliver økonomisk mere attraktivt at anvende kollektiv trafik til Operaen.

at den planlagte faste forbindelse mellem Dokøen og Kvæsthusbroen opgives

at det planlagte P-anlæg under Kvæsthusbroen ikke søges realiseret som et led i trafikbetjeningen af Operaen

at etableringen af et parkeringshus med ca. 500 parkeringspladser i Borgergade fastholdes

at anlægsomkostningerne ved etablering af anløbssteder og tilhørende gadeombygninger betales af provenuet fra parkeringsanlægget i Borgergade

at de forøgede driftsudgifter til pendulfærge, havnebusser og buslinie 66 indgår i driftstilskuddet til den samlede kollektive trafik

at der bevilges 1 mio. kr. til Vej & Park funktion 2.22.3 til de nærmere tekniske undersøgelser af pendulfærgen og anløbssteder, til passagerprognoser samt til forberedelse af udbuddet af færgedriften finansieret af kassen funktion 8.05.5

at beløbet på 1 mio. kr. tilbageføres til kassen funktion 8.05.5 i forbindelse med udmøntning af provenuet ved udbud af parkeringsanlægget i Borgergade.

Teknik- og Miljøudvalgets beslutning i mødet den 8. november 2006

Jette Gottlieb (Ø) stillede ændringsforslag til 1. at om, at sætningen "- Med tilladelse til taxier til at køre gennem busslusen hele døgnet" udelades.

Afstemning

	For	Imod	Undlod
Klaus Bondam (B)		X	
Bo Normander (B)		X	
Anne Vang (A)		X	
Johannes Nymark (A)		X	
Winnie Larsen-Jensen (A)			
Hamid El Mousti (A)		X	
Jesper Schou Hansen (V)		X	
Karin Storgaard (O)		X	
Torben Kastrup (F)		X	
Jette Gottlieb (Ø)	X		
Winnie Berndtson (U)	X		
Resultat	2	8	0

Ændringsforslaget blev ikke tiltrådt.

Klaus Bondam (B) stillede ændringsforslag til 1. at om, at sætningen "- Med tilladelse til taxier til at køre gennem busslusen hele døgnet" ændres til "- Med tilladelse til taxier til at køre gennem busslusen kl. 17.00-01.00."

Afstemning

	For	Imod	Undlod
Klaus Bondam (B)	X		
Bo Normander (B)	X		
Anne Vang (A)	X		
Johannes Nymark (A)	X		
Winnie Larsen-Jensen (A)			
Hamid El Mousti (A)	X		
Jesper Schou Hansen (V)		X	
Karin Storgaard (O)	X		
Torben Kastrup (F)	X		
Jette Gottlieb (Ø)		X	
Winnie Berndtson (U)			X
Resultat	7	2	1

Ændringsforslaget blev tiltrådt.

Jette Gottlieb (Ø) stillede ændringsforslag til 2. at om, at sætningen "- Med tilladelse til taxier til at køre gennem busslusen hele døgnet" udelades.

Afstemning

	For	Imod	Undlod
Klaus Bondam (B)		X	
Bo Normander (B)		X	
Anne Vang (A)		X	
Johannes Nymark (A)		X	
Winnie Larsen-Jensen (A)			
Hamid El Mousti (A)		X	
Jesper Schou Hansen (V)		X	
Karin Storgaard (O)		X	
Torben Kastrup (F)		X	
Jette Gottlieb (Ø)	X		
Winnie Berndtson (U)	X		
Resultat	2	8	0

Ændringsforslaget blev ikke tiltrådt.

Klaus Bondam (B) stillede ændringsforslag til 2. at om, at sætningen "- Med tilladelse til taxier til at køre gennem busslusen hele døgnet" ændres til "- Med tilladelse til taxier til at køre gennem busslusen kl. 17.00-01.00."

Afstemning

	For	Imod	Undlod
Klaus Bondam (B)	X		
Bo Normander (B)	X		
Anne Vang (A)	X		
Johannes Nymark (A)	X		
Winnie Larsen-Jensen (A)			
Hamid El Mousti (A)	X		
Jesper Schou Hansen (V)		X	
Karin Storgaard (O)	X		
Torben Kastrup (F)	X		
Jette Gottlieb (Ø)		X	
Winnie Berndtson (U)			X
Resultat	7	2	1

Ændringsforslaget blev tiltrådt.

Der blev stemt om indstillingen med de tiltrådte ændringsforslag.

Afstemning

	For	Imod	Undlod
Klaus Bondam (B)	X		
Bo Normander (B)	X		
Anne Vang (A)	X		
Johannes Nymark (A)	X		
Winnie Larsen-Jensen (A)			
Hamid El Mousti (A)	X		
Jesper Schou Hansen (V)	X		
Karin Storgaard (O)	X		
Torben Kastrup (F)	X		
Jette Gottlieb (Ø)		X	
Winnie Berndtson (U)			X
Resultat	8	1	1

Dermed var indstillingen med de tiltrådte ændringsforslag om tilladelse til taxier til at køre gennem busslusen kl. 17.00-01.00 anbefalet.

Winnie Berndtson (U) afgav følgende bemærkning: "Winnie Berndtson synes det er rigtig godt, at der nu findes en permanent løsning for trafikbetjening af Operaen og Holmen over vandet. Men Winnie Berndtson finder det helt urimeligt, at man samtidig bryder løftet til Christianshavnerne og nu åbner busslusen for taxakørsel med den begrundelse, at merprisen for den nuværende vej til Operaen koster 40 kr. mere end hvis man kører gennem busslusen."

Jesper Schou Hansen (V) afgav følgende bemærkning: "Venstre mener, at taxaer skulle have adgang døgnet rundt. Venstre så gerne at man først tog en drøftelse med fx Realdania og evt. andre aktører før man sløjfede beslutningen om en højklasse trafikal forbindelse mellem Kvæsthusbroen og Dokøen/Operaen."

Jette Gottlieb (Ø) afgav følgende bemærkning: "Enhedslisten er mod åbning af bussluse for taxakørsel og stemmer derfor mod den samlede plan."

Torben Kastrup (F) afgav følgende bemærkning: "SF havde gerne set at forbindelsen til Holmen blev gratis, men finder shuttle-færgeløsningen god. SF ser gerne at shuttletransport til lavere takster bliver en del af den fremtidige kollektive transport i København".

Klaus Bondam (B), Bo Normander (B) og Winnie Berndtson (U) afgav følgende bemærkning: "Det Radikale Venstre og Winnie Berndtson ser gerne at shuttletransport til lavere takster bliver en del af den fremtidige kollektive transport i København"

Økonomiudvalgets beslutning i mødet den 28. november 2006

Økonomiforvaltningen havde forinden mødet udsendt følgende ændringsforslag:

"Indstillingens 1. at – vedr. den midlertidige trafikale betjening af Operaen - vedtages. De øvrige punkter indgår i Teknik- og Miljøudvalgets behandling af den fremtidige løsning vedr. trafikal betjening af Operaen.

I forbindelse med Økonomiforvaltningens samt Teknik- og Miljøforvaltningens fortsatte drøftelse med Realdania Fonden om konkretisering af Fondens projektforslag, skal forvaltningerne sikre, at udvalgene orienteres, når der foreligger nye oplysninger i sagen."

Indstillingen med ændringsforslaget blev anbefalet.

Ø ønskede følgende bemærkning tilført beslutningsprotokollen:

"Ø agter at genfremsætte ændringsforslagene fra behandlingen i Teknik- og Miljøudvalget, vedr. taxakørsel i bussluserne, i forbindelse med behandlingen af sagen i Borgerrepræsentationen."

RESUME

Forvaltningen foreslår, at der træffes beslutning om den fremtidige trafikbetjening af Operaen til erstatning af planerne om en bro eller tunnel på tværs af havneløbet og et parkeringsanlæg ved Kvæsthusbroen. Baggrunden for forslaget er, at forvaltningens analyse har vist, at den oprindelige politiske aftale om trafikbetjening af Operaen ikke kan gennemføres, idet p-pladserne ved Borgergade og ved Kvæsthusbroen ikke kan generere et overskud således at en højklasset tunnel kan anlægges udgiftsneutralt for kommunen.

Der foreslås en kortsigtet løsning af parkering og transport til Operaen bestående af :

De eksisterende havnebusser

Disse fortsætter med at sejle, som basisbetjeningen af Operaen/Dokøen. Sejlmuligheden fra Esplanaden/havnen giver god mulighed for bilister nord fra til at parkere på områdets parkeringspladser og sejle til Operaen.

Forøget sejlads med midlertidigt chartrede både fra Kvæsthusbroen til Operaen.

For at sikre tilstrækkelig sejlkapacitet til Operaen indsættes chartrede både fra Kvæsthusbroen til Operaen. Båden sejler frem til den permanente løsning igangsættes.

Busser mellem parkeringspladserne på Kalvebod Brygge og Operaen i forbindelse med Operaforestillinger.

Bilister til Operaen fra syd og vest tilbydes parkering ved Kalvebod Brygge med videre transport med busser. Bustransporten er en midlertidig foranstaltning indtil der er etableret sejlmulighed herfra til Operaen. Såfremt byggeriet på Bryghusgrunden realiseres vil der også være parkeringsmuligheder her, der kan nyttiggøres ved Operabetjeningen. Det undersøges nærmere om der kan etableres takstsamarbejder, således at en Operabillet gives reduktion i såvel parkerings- som transportudgifter med bus/båd

Opretholdelse af parkeringspladserne på Judichærs Plads

Disse p-pladser søges opretholdt og overtaget af kommunen, således at der kan opkræves parkeringsbetaling. Dette vil medvirke til at balancere udgifterne ved transport til Operaen med bil og kollektiv trafik.

Udvidet drift på buslinie 66 i forbindelse med Operaforestillinger.

< span style='font-size:12.0pt'>Operagæster, der ønsker at anvende kollektiv trafik betjenes med metroen til Christianshavns Torv og derfra med buslinie 66. Denne linie udvides, således at der er tilstrækkelig transportmuligheder til og fra Operaen.

Tilladelse til taxier til at køre gennem busslusen hele dagen

Busslusen giver en forholdsvis stor omvejskørsel til Operaen. Det har den konsekvens, at det er dyrt at køre til og fra Operaen med taxi, men også, at det kan være svært at få taxier til Operaen i perioder.

Massiv information om transport og parkeringsmuligheder, (ved Operaen og ved bådsejladserne fra Sjællandssiden) - både på kort og lang sigt.

Det er vigtigt at kunderne er velinformeret om transportmulighederne. Der gennemføres derfor en informationskampagne omkring trafik- og parkeringsbetjeningen både på kort og lang sigt. Specielt søges der indgået et samarbejde med Operaen, således at transportmulighederne kommunikeres sammen med udlevering af billet.

Der søges indgået en aftale mellem Det Kongelige Teater, Mærsk Mc-Kinney Møller, HUR, relevante private grundejere og Kommunen omkring parkerings- og transporttakster, således at det bliver økonomisk mere attraktivt at anvende kollektiv trafik til Operaen.

I dag er der gratis parkering ved Operaen på Judichærs Plads. Det betyder, at det er billigere at køre i bil og parkere ved Operaen end at parkere på Sjællandssiden og sejle/køre i bus eller at tage kollektiv trafik hele vejen. Dette er et generelt problem i konkurrencen mellem privatbilen og kollektiv trafik. For at minimere forskellene ved operatrafikken søges indgået et samarbejde mellem de relevante parter, således at det koster penge at parkere ved Operaen, ligesom der søges indgået takstsamarbejder, således at det bliver billigere at anvende såvel kollektiv transport som parkering på Sjællandssiden, hvis man har en operabillet. Det er imidlertid ingen sikkerhed for at disse forhandlinger fører til et resultat, ligesom et evt. provenuetab ikke er finansieret.

Ovenstående - kortsigtede - tiltag søges etableret hurtigst muligt, så de kan lette trafikbetjeningen af Operaen fra 2007. Samtidig foreslås nedenstående foranstaltninger iværksat for **at styrke trafikbetjeningen af Operaen fra 2008.**

Pendulfærge mellem Dokøen og Kvæsthusbroen

Der indsættes en ny pendulfærge mellem Kvæsthusbroen og Dokøen. Pendulfærgen vil sejle ca. hvert 6. minut fra begge sider, og færgen skal kunne medtage cykler, således at den kan fungere som alternativ til en bro. Færgen sejler det meste af døgnet, således at den generelt forbedrer sammenhængen mellem Holmen og Indre By.

En færge, der sejler mellem Dokøen og parkeringspladserne ved Nykredit/Kalvebod Brygge

Samtidig indsættes en ny færge, der sejler i pendulfart mellem Dokøen og Kalvebod Brygge ved Operaforestillinger.

Operagæster kan således parkere ved Kalvebod Brygge/Nykredit og sejle til Operaen. Samtidig vil et nyt stoppested for havnebusserne kunne bidrage til at skabe liv på havnen netop der, hvor Metropolzonen møder vandet.

Både pendulfærge og færgen til betjening af Kalvebod Brygge skal indarbejdes i udbuddet af havnebussejlds, og kan først forventes i drift i 2008.

Den nye færge til betjening af Kalvebod Brygge vil kunne bruges til at udvide driften, når der ikke er forestillinger i Operaen. I første omgang foreslås at udvide ruten til at omfatte det nye stoppested ved Kalvebod Brygge og opretholde 20-minutters driften på havnebusserne.

De eksisterende havnebusser

Fortsætter som i 2007 med ovennævnte forbedringer.

Betalingsparkeringspladser på Judichærs Plads

Kommunen søger at overtage parkeringspladsen (jf. 2007) og indføre betalt parkering, senest ved overtagelsen. Det forventes, at parkeringspladsen på Judichærs plads kan dække behovet, når forbindelserne på tværs af havnen samtidig forbedres.

Udvidet drift på buslinie 66 i forbindelse med Operaforestillinger

Forbedringerne i 2007 fastholdes.

Tilladelse til taxier til at kan køre gennem busslusen hele døgnet.

Tilladelsen fra 2007 fastholdes.

Det foreslås, at anlægsomkostningerne i forbindelse med etablering af anløbssteder - foreløbig skønnet til ca. 5 mio. kr. dækkes af en del af det forventede provenu fra udbuddet af parkeringshuset i Borgergade. Provenuet var oprindeligt forudsat brugt til at finansiere den med denne indstilling opgivne faste forbindelse mellem Dokøen og Kvæsthusbroen.

De forøgede driftsomkostninger – foreløbigt skønnet til 2,6 mio. kr i 2007 og i alt ca. 5 mio. kr. årligt derefter – indgår i det samlede driftstilskud til den kollektive trafik. Det skal understreges, at skønnet over driftsomkostninger er behæftet med en vis usikkerhed. Der er i budgettet også afsat 1 mio. kr. til det videre planlægnings- og udbudsarbejde m.v. Driftsomkostningerne er endvidere baseret på, at pendulfærgen får egen takst på 10 kr. pr. tur for gående og cyklende med mulighed for at køre et månedskort til 100 kr.

I første omgang foreslås at bevilge 1 mio. kr. til de videre undersøgelser og forberedelse af udbuddet af

pendulfærgen, samt at indarbejde en tredje havnebus til betjening af Kalvebod Brygge i udbuddet af havnebusdriften som Københavns Kommune gennemfører sammen med det nye trafikselskab 2007.

Som konsekvens af ovenstående forbedringer foreslår forvaltningen, at parkeringsanlægget ved Kvæsthusmolen og en fast forbindelse mellem Kvæsthusmolen og Dokøen ikke længere indgår i planlægningen som den langsigtede trafikbetjening af Operaen.

Hvis ovenstående indstilling vedtages vil forvaltningerne primo 2007 forelægge udvalgene et konkret forslag til de landbaserede forbedringer i forbindelse med pendulfærgen og havnebusser, såvel som en nærmere vurdering af passagerunderlaget og funktionskravene til pendulfærgen. Pendulfærgen og havnebusserne forventes indarbejdet i det almindelige udbud af havnebusserne.

SAGSBESKRIVELSE

Baggrund

I forbindelse med aftalen mellem Københavns Kommune og staten om Operaen og skuespilhuset på Kvæsthusbroen blev der planlagt et parkeringsanlæg ved Kvæsthusmolen, som skulle betjene begge kulturhusene i kombination med en fast forbindelse over eller under vandet.

Den faste forbindelse skulle finansieres ved overskuddet fra parkeringsanlæg i Borgergade og ved Kvæsthusbroen. Udbudsgrundlaget af parkeringsanlægget i Borgergade forventes behandlet i Teknik- og Miljøudvalget d. 8. november (sammen møde som denne indstilling). Udbuddet må vise hvor stort et overskud, der kan skabes, men forvaltningens analyser viser, at der ikke kan forventes stort nok overskud til at finansiere en højklasset tunnelforbindelse.

Samtidig benyttes havnebusserne og den kollektive trafik af langt den største del af gæsterne i Operaen, hvilket har medført lange ventetider på både havnebus og almindelige busser. Endelig har der været problemer med at bestille taxi til Holmen og Operaen.

På den baggrund har forvaltningen undersøgt forskellige muligheder for at forbedre betjeningen af Operaen og af mulighederne for at komme på tværs af havnen generelt.

Uddybning af indstilling

Denne indstilling medfører, at der til betjening af operaen gennemføres en række forskellige tiltag, der skal erstatte planerne om en bro eller tunnel på tværs af havneløbet og planerne om et parkeringsanlæg ved Kvæsthusbroen.

En pendulfærgen mellem Dokøen og Kvæsthusbroen

Hovedforslaget er at indsætte en helt ny færgetype, der sejler i pendulfart mellem Dokøen og Kvæsthusbroen. Færgen skal have plads til mindst 100 passagerer og mange cykler. Som cyklist skal det være nemt og hurtigt både at komme til færgen og at komme ombord, så færgen kan fungere som et reelt alternativ til en bro.

Færgen vil have afgang ca. hvert sjette minut fra begge sider - sejltiden på tværs er ca. to minutter. Det foreslås endvidere, at pendulfærgen får sit eget takstsystem, hvor en kontantbillet koster 10 kr. og der er mulighed for at købe

et månedskort til 100 kr. Månedskortet skal være attraktivt for de daglige brugere, dvs. beboere og de mange studerende på Holmen. Med disse priser forventes pendulfærgen at få ca. 1,6 mio. passagerer årligt.

Pendulfærgen er en helt ny type færge, hvor der bl.a. skal stilles store krav til cyklers adgang. Denne indstilling medfører at der i første omgang bevilges midler til de nærmere undersøgelser af funktionskrav og passagerunderlaget. Efterfølgende skal pendulfærgen udbydes, og kan derfor tidligst forventes i drift pr. 1. januar 2008 og formentligt først senere. Som følge heraf er forvaltningen i gang med at undersøge mulighederne for at etablere en midlertidig forøgelse af sejladsen i Københavns Havn. En midlertidig sejlads vil blive baseret på helt andre og eksisterende bådtyper, og indsættes som minimum i hele 2007.

En færge, der sejler mellem Dokøen og Nykredit/Kalvebod Brygge

For at give bedre mulighed for at køre i privatbil til Operaforestillinger foreslås at indsætte en særlig færge, der sejler i pendulfart mellem Operaen og Kalvebod Brygge. Nykredits bygning og omkringliggende arealer på Kalvebod Brygge rummer ca. 400 parkeringspladser, som kan udnyttes om aftenen og i weekenden. Hertil kommer den øvrige parkering langs byggerierne på Kalvebod Brygge, og i forbindelse med byggeriet på Bryghusgrunden, hvis det realiseres.

Der indsættes en færge, der sejler i pendulfart mellem Dokøen og Kalvebod Brygge. Færgen kan afgå ca. hvert tyvende minut fra Kalvebod Brygge før forestilling, og sejler naturligvis i modsat retning efter forestillingen. I den øvrige tid vil færgen indgå i den almindelige havnebusdrift.

Parkering i Nykredits kælder koster 10 - 18 kr. pr. time, og færgen til Operaen koster sædvanlig havnebustakst. Færgen forventes at transportere ca. 60.000 passagerer årligt.

Forvaltningen har haft en indledende drøftelse med Nykredit Ejendomme, der stiller sig positiv overfor ideerne. Nykredit ønsker anløbsstedet placeret syd for Hotel Marriott umiddelbart ud for Bernstorffsgade. Nykredit har i øvrigt nævnt muligheden for at lave en særlig aftenbillet til parkeringen, som vil være attraktiv for Operaens gæster.

Det er vigtigt, at der opnås en aftale om parkeringstaksterne og transporttaksterne med kollektiv trafik, således at udgifterne herved minimeres og gøres konkurrencedygtige med at køre i bil til Operaen.

Færgen skal indarbejdes i udbuddet af havnebussejlads, og kan tidligst forventes i drift pr. 1. januar 2008. I første omgang foreslås derfor at indsætte busbetjening mellem parkeringsmulighederne på Kalvebod Brygge og Dokøen i forbindelse med forestillinger i Operaen. Samtidig undersøges mulighederne for at indsætte chartrede både som en midlertidig løsning i 2007.

De eksisterende havnebusser

De eksisterende havnebusser foreslås at fortsætte som hidtil. Dog giver den ekstra båd, der skal bruges til betjening af Nykredit, mulighed for at udvide driften - også uden for operaforestillinger. Det foreslås, at ruten udvides til at inkludere det nye stoppested ved Nykredits bygning på Kalvebod Brygge. Her vil det være muligt at nå Havnebusserne i gåafstand fra Københavns Hovedbanegård. Samtidig vil stoppestedet ligge hvor Metropolzonen møder vandet. Et nyt stoppested for havnebusserne vil bidrage til at skabe liv på havnen og bidrage til den kollektive trafikforsyning af hele området.

De eksisterende havnebusser giver også god adgang fra stoppestedet ved Esplanaden/Havnen. Her er også parkeringspladser, der kan nyttiggøres til at betjene biltrafik fra nord.

Opretholdelse af parkeringspladserne på Judichærs Plads

Lokalplanen for Operaen udlægger Judichærs Plads til parkering. Det har tidligere været antaget, at Judichærs Plads efter tilvejebringelse af en anden parkeringsløsning som f.eks. et parkeringsanlæg ved Kvæsthusbroen, ville blive udlagt som rekreativt område.

Forvaltningen foreslår, at parkering på Judichærs Plads søges gjort til en permanent løsning. Forvaltningen vurderer ikke, at det strider mod fredningen af kranerne på Judichærs Plads.

For at minimere brugen af bilen til Operaen er det vigtigt at parkering ved Operaen kommer til at koste penge. Forvaltningen vil forhandle dette med Mærsk Mc-Kinney Møller med henblik på indførelse hurtigst muligt.

Udvidet drift på buslinie 66

Det foreslås, at indsætte en ekstra bus på buslinie 66 i 2½ time før Operaforestillinger. Bussen skal køre i pendulfart mellem Christianshavns Metrostation og Operaen, hvilket kan give 4-5 ekstra afgang pr. time.

Den forøgede busdrift skal sikre, at passagerer ikke efterlades ved Christianshavns station, fordi bussen allerede er fuld ved afgang fra Københavns Hovedbanegård. Efter operaforestillinger er der allerede indsat ekstra busser mod Christianshavn og København H.

Åbning af busslusen for taxi

På et hverdagsdøgn kører der ca. 11.400 biler på Prinsessegade umiddelbart øst for Torvegade. Det er tidligere vurderet, at trafikken med et fuldt udbygget Holmen og uden bussluse ville være ca. 13.600 på et hverdagsdøgn.

Det foreslås at opretholde busslusen men at tillade taxier at køre gennem. Det forventes at denne ændring kan forøge døgntrafikken i Prinsessegade op til 800 biler ved operaforestillinger.

Det skal understreges, at ændringer i busslusens funktion forudsætter politiets godkendelse. Forvaltningen vil efter den politiske behandling rette henvendelse til Københavns Politi.

Endelig skal det nævnes, at Det Kongelige Teater har udtrykt ønske om at særlige køretøjer kunne få tilladelse til at benytte busslusen. Køretøjerne bruges til transport mellem Det Kongelige Teater på Kongens Nytorv og Operaen. Forvaltningen anbefaler ikke, at der gives dispensationer til passage af busslusen, idet det vil være meget vanskeligt at argumentere for at nogen kan få tilladelse og andre ikke.

Information

Det er afgørende at operagæsterne kender transportmulighederne. derfor gennemføres en massiv

informationskampagne om både de kortsigtede og langsigtede løsninger. Endvidere søges etableret et samarbejde med Operaen, således at information om trafikadgangen til operaen gives sammen med udlevering af billetten.

Konsekvenser

Som konsekvens af de beskrevne forbedringer af betjeningen af Operaen foreslås, at parkeringsanlægget ved Kvæsthusbroen ikke søges realiseret som en del af trafikbetjeningen af Operaen. Ligeledes anbefales, at en bro over eller tunnel under havnen opgives, idet den erstattes med pendulfærgen.

Tidsplan

- Funktionskrav til ny pendulfærg fastlægges som grundlag for udbud af driften. Forelægges til politisk behandling i første halvdel af 2007.
- Udbud af pendulfærgen gennemføres i 2007. Endelig driftsstart afhænger af byggetid på den nye færg mv., men forventes 1/7 2008.
- Ekstra havnebus til betjening af Kalvebod Brygge indarbejdes i det almindelige udbud af havnebusserne, som gennemføres i 2007. Forventet driftsstart primo 2008
- Midlertidig busbetjening af Kalvebod Brygge gennemføres med busplan 2007, dvs. pr. 1/1 2007, men søges igangsat tidligere om muligt.
- Det samme gælder for forøget busdrift på buslinie 66.
- Tilladelse til taxier til at benytte busslusen iværksættes umiddelbart efter denne indstillings vedtagelse og aftale md politiet.

Skuespilhuset på Kvæsthusbroen forventes at åbne i 2008. Københavns Kommune har ansvaret for anlæggelse af de omkringliggende arealer. Teknik- og Miljøudvalget vil snarest få forelagt en indstilling om byrummets udformning og anlæggelse. I den forbindelse er det vigtigt, at der er taget en principiel beslutning om pendulfærgen, så anløbssteder og adgangsveje kan indpasses i det samlede projekt.

Økonomi

Denne indstilling medfører udgifter på kr. 1,0 mio. til projektudviklingen af pendulfærgen samt anløbssteder og en yderligere analyse af passagererunderlaget. De 1,0 mio. kr. finansieres i første omgang af kassen. Beløbet er en del af budgetforliget for 2007. Det tilbageføres kassen i 2007.

Udmøntning af beslutningen i denne indstilling vil efterfølgende medføre anlægsudgifter på skønsmæssigt 5 mio. kr. til etablering af nyt anløbssted ved Kalvebod Brygge og nye anløbssteder med tilhørende adgangsforhold for pendulfærgen. Endvidere kan der komme udgifter til overtagelse af Judichærs Plads.

Disse omkostninger foreslås dækket af det forventede provenue fra Borgergade.

Udmøntning af beslutningen vil også medføre forøgede driftsomkostninger. Det er vurderet, at de forøgede nettodriftsomkostninger til drift af pendulfærgen, den nye forbindelse mellem Dokøen og Kvæsthusmolen samt udvidelse af driften på buslinie 66 vil andrage ca. 5 mio. kr. årligt. Driftsomkostningerne er endvidere baseret på, at

pendulfærgen får egen takst på 10 kr. pr. tur (incl. cykel) med mulighed for at køre et månedskort til 100 kr. Denne udgift er også dækket af budgetforliget for 2007-09.

Det skal understreges, at der er tale om et foreløbigt skøn. Passagerprognoserne for bådløsningerne er behæftet med stor usikkerhed ligesom omkostningerne i forbindelse med drift af en helt ny type færgeforbindelse først kan fastlægges endeligt i forbindelse med udbuddet.

På kort sigt (i 2007) søges at betjene parkeringsmulighederne ved Kalvebod Brygge med bus. Busdrift i forbindelse med Operaforestillinger forventes at medføre en netto forøgelse af driftsomkostningerne på ca. 300.000 kr. pr. år. Forvaltningen vil sammen med HUR hurtigst muligt afklare mulighederne for at etablere den ekstra buskørsel, eventuelt på gennem mindre ændringer af eksisterende buslinier.

I 2007 indsættes endvidere en midlertidig forøgelse af havnebussejladsen. Den konkrete udgift til denne sejlads afhænger af bådtype og driftomfang, men forventes at koste op til 2,3 mio. kr. Forvaltningen er i gang med at undersøge forskellige muligheder for en midlertidig forøgelse af sejladsen.

Miljøvurdering

Indstillingen vurderes ikke at medføre væsentlige ændringer for miljøet.

Pendulfærgen vil medføre en ny og attraktiv forbindelse på tværs af havnen, hvilket kan medføre en vækst i fodgænger- og cykeltrafik. Ændringerne i af busslusen kan medføre en forøgelse af trafikken i Prinsessegade på op til 800 biler pr. døgn, når der er forestilling i Operaen.

De nuværende havnebusser er tunge og drevet af store dielselmotorer. Udviklingen af nye bådtyper, bedre motorer og alternativ brændsel går dog stærkt og det skal sikres, at de nye både bliver så miljøvenlige som muligt.

Høring

Der har ikke været foretaget høring af forslagene.

Andre konsekvenser

-

BILAG VEDLAGT

Indgåede politiske aftaler omkring Kulturhusene.

Claus Juhl

Hjalte Aaberg

AFTALE

31. maj 2001



A.P. Møller Fondens byggeri af et operahus på Dokøen

I forlængelse af Folketingets accept af tilbuddet fra A.P. Møller Fonden om byggeri af et operahus på Dokøen i Københavns Inderhavn er et flertal af partier i Københavns Borgerrepræsentation blevet enige om følgende:

Plangrundlaget

Operahuset på Dokøen bliver et monumentalt byggeri, der vil styrke oplevelsen af havnen som det samlende element i hovedstadens centrum og være i overensstemmelse med Københavns Kommunes ønske om at fastholde og udvikle Københavns Havns kvaliteter og herlighedsværdier.

Partierne er enige om,

- at operahuset kan tilføre hovedstaden et vartegn, der binder byen sammen med vandet, og partierne vil derfor aktivt medvirke til etableringen af et plangrundlag, der gør det muligt at realisere byggeriet snarest.

Parkering og adgangsveje på Holmen frem til Dokøen

Partierne er enige om,

- at Københavns Kommune ikke stiller selvstændige parkeringskrav overfor bygherren i tilknytning til selve operabyggeriet.
- at Københavns Kommune bidrager med 12 mio. kr. til en opgradering og forskønnelse af adgangsvejene på Holmen frem til Dokøen.

John Jørgensen
Carsten J. Jørgensen

Lubor Elek

H. Jørgensen

Thomas Andersen

Lars Rindfelle Jensen

AFTALE

31. maj 2001



Parkering i tilknytning til kulturbyggerierne i Inderhavnen

I forlængelse af Folketingets accept af tilbuddet fra A.P. Møller Fonden om byggeri af et operahus på Dokøen samt i forlængelse af forliget blandt et bredt flertal af partier i Folketinget om etablering af et nyt skuespilhus på Kvæsthusbroen er et flertal af partier i Københavns Borgerrepræsentation enige om følgende:

- Københavns Kommune giver planmæssig mulighed for, at der etableres en parkeringsløsning på Dokøen gennem parkering på terræn i Dokøens nordlige ende samt gennem midlertidig parkering ved nærområdets kulturelle institutioner.
- Københavns Kommune medvirker til etablering af en bedre parkeringsløsning til operahuset bestående af parkeringsfaciliteter for 500 biler på Kvæsthusbroen/Sankt Annæ Plads samt en højklasset trafikal forbindelse herfra og til Dokøen. Der forudsættes ikke brugt kommunale midler på denne løsning.
- Der gennemføres et udbud af et underjordisk parkeringsanlæg ved Kvæsthusbroen/Sankt Annæ Plads på 500 parkeringspladser samt et udbud af et andet parkeringsanlæg i konstruktion på 200 parkeringspladser. Formålet med udbudet er at sikre, at parkeringsfaciliteterne og forbindelsen over havnen finansieres fx ved en BOT-løsning.
- I forbindelse med beslutning om etablering og dimensionering af det andet parkeringsanlæg aftales mellem partierne, hvor mange parkeringspladser, der skal nedlægges i gadeplan, dog Maksimalt 50-100 parkeringspladser.
- Københavns Kommune udskriver en arkitektkonkurrence om udformningen af forbindelseslinjen (bro eller tunnel), når der er fundet et vindende projekt i skuespilhuskonkurrencen.
- Københavns Kommune har forudsat, at staten som en del af arkitektkonkurrencen om skuespilhuset udskriver en idekonkurrence om tilkørselsforhold samt mulige placeringer af et parkeringsanlæg og mulige forbindelseslinjer til Dokøen.

Gørelse af...
1.6.2001



Kulturminister Elsebeth Gerner Nielsen
Kulturministeriet
Nybrogade 2
Postboks 2140
1015 København K

Dato: 31. maj 2001

Kære Elsebeth

I det seneste forlig om et nyt skuespilhus til Det Kongelige Teater på Kvæsthusbroen i Københavns Inderhavn og i Kulturministeriets aktstykke herom til Folketingets Finansudvalg er det forudsat, at Københavns Kommune skal medvirke til etableringen af skuespilhuset. Det er Københavns Kommune indstillet på.

På baggrund af politiske drøftelser med Socialdemokratiet, Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Det Radikale Venstre, Centrum Demokraterne, Fælleskurs og uden for partierne Lubna Elahi samt Aage Pedersen kan det bekræftes,

- at Københavns Kommune vil medvirke til realiseringen af et nyt skuespilhus på Kvæsthusbroen, som beskrevet nedenfor, idet Københavns Havns bestyrelse har besluttet at sælge det nødvendige grundstykke til staten.
- at det er en forudsætning for de nævnte kommunale bidrag, at staten tilvejebringer den nødvendige hjemmel herfor, og at Folketinget endeligt beslutter at etablere skuespilhuset.

Realisering af projektet

Placeringen af et skuespilhus på Kvæsthusbroen giver gode arkitektoniske udfoldelsesmuligheder og dermed mulighed for et monumentalt byggeri. Et sådant byggeri vil styrke oplevelsen af havnen som det samlende element i hovedstadens centrum og være i overensstemmelse med Københavns Kommunes ønske om at fastholde og udvikle Københavns Havns kvaliteter og herlighedsværdier. Skuespilhuset kan derfor medvirke til at skabe den helhed i havnen, som binder byen sammen med vandet.

Københavns Kommune vil derfor aktivt medvirke til etableringen af forudsætningerne, der gør det muligt at udskrive en arkitektkonkurrence inden sommerferien 2001 og herefter muliggøre en realisering af det vindende projekt.

Udenomsarealer

Københavns Kommunes Borgerrepræsentation har tidligere i forbindelse med planerne om et skuespilhus i Borgergade tiltrådt at ville finansiere anlæg af udenomsarealer i tilknytning til skuespilhuset. I forbindelse med et byggeri på Kvæsthusbroen vil Københavns Kommune fortsat varetage denne opgave, idet staten som en del af arkitektkonkurrencen om et skuespilhus forudsættes at udskrive en idekonkurrence om udenomsarealerne.

Københavns Kommune etablerer dermed udenomsarealer i tilknytning til skuespilhuset, svarende til en værdi af 20 mio. kr. og Københavns Kommune stiller herudover et offentligt vejareal i Kvæsthusgade (for enden af Sankt Annæ Plads) på ca. 2.300 m² til rådighed for byggeriet, svarende til en værdi af ca. 5 mio. kr.

Finansiering i øvrigt

Københavns Kommune sælger Elværksgrunden i Borgergade og stiller et provenu på 37 mio. kr. herfra til rådighed for staten.

Trafik og parkering

Staten har tilkendegivet at ville nedlægge et antal publikumspadser på de eksisterende scener (Stærekassen og Tubinehallerne), der svarer til antallet af publikumspadser i det nye skuespilhus.

På den baggrund stiller kommunen ikke nye parkeringskrav overfor staten i forbindelse med byggeri af skuespilhuset. Hvis denne forudsætning ændres fx i forbindelse med Stærekassens fremtidige anvendelse – forudsætter Københavns Kommune et sædvanligt parkeringskrav overfor staten.

Københavns Kommune vil herudover – i samarbejde med staten – arbejde aktivt for udbygningen af den kollektive trafikbetjening af området, fx i forbindelse med etableringen af metroens 4. etape (cityringen).

Med venlig hilsen

Socialdemokratiet

Heide  Zahra Dzynd 

Venstre

Cine Fin 

Socialistisk Folkeparti

Martin Svendsen 

Enhedslisten



Det Konservative Folkeparti



Det Radikale Venstre

Lars Riis-Jensen 

Centrum Demokraterne



Fælles Kurs



Lubna Elahi (UF)

Lubna Elahi 

Aage Pedersen (UF)



AFTALE

31. maj 2001

Statens byggeri af et nyt skuespilhus på Kvæsthusbroen

I forlængelse af forliget blandt et bredt flertal af partier i Folketinget om at etablere et nyt skuespilhus på Kvæsthusbroen i Københavns Inderhavn er et flertal af partier i Københavns Borgerrepræsentation enige om følgende:

Generelt

Forligspartierne i Folketinget har forudsat, at Københavns Kommune skal medvirke til etableringen af et skuespilhus. På den baggrund har Københavns Kommune tidligere givet tilsagn om medvirken til realisering af et skuespilhus i Borgergade (BR 175/2000).

Partierne er enige om

- at medvirke til realiseringen af et nyt skuespilhus på Kvæsthusbroen, som beskrevet nedenfor, idet Københavns Havns bestyrelse har besluttet at sælge det nødvendige grundstykke til staten.
- at det er en forudsætning for de nævnte kommunale bidrag, at staten tilvejebringer den nødvendige hjemmel herfor.

Realisering af projektet

Placeringen af et skuespilhus på Kvæsthusbroen giver gode arkitektoniske udfoldelsesmuligheder og dermed mulighed for et monumentalt byggeri. Et sådant byggeri vil styrke oplevelsen af havnen som det samlede element i hovedstadens centrum og være i overensstemmelse med Københavns Kommunes ønske om at fastholde og udvikle Københavns Havns kvaliteter og herlighedsværdier.

Partierne er enige om,

- at skuespilhuset kan medvirke til at skabe en helhed i havnen, som binder byen sammen med vandet og Københavns Kommune vil derfor aktivt medvirke til etableringen af forudsætningerne, der gør det muligt at udskrive en arkitektkonkurrence inden sommerferien 2001 og herefter muliggør en realisering af det vindende projekt.

Udenomsarealer

Københavns Kommunes Borgerrepræsentation har tidligere i forbindelse med planerne om et skuespilhus i Borgergade tiltrådt at ville finansiere anlæg af udenomsarealer i tilknytning til skuespilhuset. I forbindelse med et byggeri på Kvæsthusbroen vil Københavns Kommune fortsat varetage denne opgave, idet staten som en del af arkitektkonkurrencen om et skuespilhus forudsættes at udskrive en idekonkurrence om udenomsarealerne.

Partierne er enige om,

- at Københavns Kommune etablerer udenomsarealer i tilknytning til skuespilhuset, svarende til en værdi af 20 mio. kr.
- at Københavns Kommune herudover stiller et offentligt vejareal i Kvæsthusgade (for enden af Sankt Annæ Plads) på ca. 2.300 m² til rådighed for byggeriet, svarende til en værdi af ca. 5 mio. kr.

Finansiering i øvrigt

Som en del af Folketingets betingelser for etableringen af skuespilhuset på Kvæsthusbroen indgår, at Københavns Kommune skal sælge Elværksgrunden i Borgergade og stille et provenu herfra til rådighed for staten. Københavns Energi er indstillet på at erhverve grunden, idet grundkøbet giver mulighed for en langsigtet planlægning og investering i den københavnske forsynings-sikkerhed.

Partierne er enige om,

- at Københavns Energi overtager Elværksgrunden til brug for tekniske anlæg, der kan fremtidssikre den københavnske forsynings-sikkerhed.
- at Københavns Energi kan overtage grunden for et beløb, der svarer til den offentlige vurdering, p.t. 32 mio. kr.
- at provenuet på 32 mio. kr. videredrages til statskassen.
- at Københavns Kommune kan generhverve et areal i grundens nordøstlige hjørne til en forholdsmæssig tilbagekøbssum, hvis Kommunen finder en egnet anvendelse.

Trafik og parkering

Partierne er enige om,

- at Københavns Kommune afskriver parkeringskravet overfor staten i forbindelse med byggeriet af skuespilhuset, idet staten har besluttet at nedlægge et tilsvarende antal publikumspladser i de eksisterende scener (Stærekassen og Turbinehallerne). Hvis denne forudsætning ændres, vil der gælde sædvanlige parkeringskrav.
- at Københavns Kommune vil arbejde aktivt for udbygningen af den kollektive trafikbetjening af området, fx i forbindelse med etableringen af metroens 4. etape (city-ringen).

John Dreyer
 Asger Jensen
 Lasse Ellegaard
 Anders Ditlevsen
 J. Carstensen
 Martin Givt
 Lars Rindhoff

Borgerrepræsentationen**DAGSORDEN**

for Ordinært møde torsdag den 14. december 2006

BR 674/06**Området Sankt Annæ Plads, Kvæsthusgade og Kvæsthusbroen**

Området Sankt Annæ Plads, Kvæsthusgade og Kvæsthusbroen

**Indstilling fra Økonomiudvalget om,
at sagen sendes til fornyet behandling i Teknik- og Miljøudvalget og indgår i behandling af den fremtidige
løsning vedrørende trafik betjening af Operaen.**

**Det bemærkes, at Teknik- og Miljøforvaltningen anmodes om at sørge for, at der etableres en fornuftig,
midlertidig og simpel adgangsvej gennem byggeområdet til skuespilhuset, således at denne er etableret
ved åbningen af skuespilhuset i februar 2008. Det skal bemærkes, at den gennemførte udformning af
området ved arkitekterne Juul og Frost, som vandt, ikke kan besluttes nu, da Realdania Fonden ikke har
tilkendegivet hvilken arkitektonisk udformning deres tilbud er baseret på. Det er derfor ikke muligt, at
tilvejebringe en permanent løsning for adgangsforholdene inden skuespilhusets åbning.**

**I forbindelse med Økonomiforvaltningens samt Teknik- og Miljøforvaltningens fortsatte drøftelser med
Realdania Fonden om konkretisering af Fondens projektforslag skal forvaltningerne sikre, at udvalgene
orienteres, når der foreligger nye oplysninger i sagen.**

(Teknik- og Miljøudvalget)

Teknik og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget overfor Økonomiudvalget og
Borgerrepræsentationen anbefaler,

at det i nærværende indstilling beskrevne program danner grundlag for den videre projektudvikling af
Kvæsthusbroen,

at Københavns Kommune med udgangspunkt i ovennævnte programudkast igangsætter projektudvikling af det i
nærværende indstilling viste etape 1 (selve ankomstområdet til det nye Skuespilhus),

at Teknik og Miljøforvaltningen i samarbejde med Økonomiforvaltningen bemyndiges til at indlede forhandlinger
med Kulturministeriet om kommunalt køb/overtagelse af de i nærværende indstilling viste arealer på
Kvæsthusbroen og Sankt Annæ Plads,

at Teknik og Miljøforvaltningen i samarbejde med Økonomiforvaltningen bemyndiges til at indlede forhandlinger
med KE Afløb A/S om køb/overtagelse af det i nærværende indstilling viste areal ved bunden af Kvæsthusgraven
på Sankt Annæ Plads,

at forvaltningen i samarbejde med Kulturministeriet tager kontakt til potentielle sponsorer om finansiering og
realisering af ovennævnte program for Kvæsthusbroen, og

at der gives en anlægsbevilling på 1 mio. kr. på Vej & Park anlægsramme (2.22.3 Vejanlæg) til færdiggørelse af ovennævnte program og udarbejdelse af udbudsgrundlag for anlæg af udenomsarealerne til det nye skuespilhus (etape 1).

Teknik- og Miljøudvalgets beslutning i mødet den 8. november 2006

Anbefalet

Økonomiforvaltningen indstiller:

at Økonomiudvalget oversender sagen til Borgerrepræsentationen med følgende erklæring:

"Sagen omhandler en anlægsbevilling indenfor Vej & Parks rådighedsramme på anlægsområdet. Økonomiudvalget har ingen bemærkninger til, at nærværende sag søges gennemført i den foreliggende form, idet Økonomiudvalget forudsætter, at evt. merudgifter, herunder driftsudgifter, som følge af sagen finansieres indenfor Teknik- og Miljøudvalgets budgetramme."

Økonomiudvalgets beslutning i mødet den 28. november 2006

Økonomiforvaltningen havde forinden mødet udsendt følgende ændringsforslag til indstillingen:

"Indstillingen sendes til fornyet behandling i Teknik- og Miljøudvalget og indgår i behandling af den fremtidige løsning vedrørende trafik betjening af Operaen.

Teknik- og Miljøforvaltningen anmodes om at sørge for, at der etableres en fornuftig, midlertidig og simpel adgangsvej gennem byggeområdet til skuespilhuset, således at denne er etableret ved åbningen af skuespilhuset i februar 2008. Det skal bemærkes, at den gennemførte udformning af området ved arkitekterne Juul og Frost, som vandt, ikke kan besluttes nu, da Realdania Fonden ikke har tilkendegivet hvilken arkitektonisk udformning deres tilbud er baseret på. Det er derfor ikke muligt, at tilvejebringe en permanent løsning for adgangsforholdene inden skuespilhusets åbning.

I forbindelse med Økonomiforvaltningens samt Teknik- og Miljøforvaltningens fortsatte drøftelser med Realdania Fonden om konkretisering af Fondens projektforslag skal forvaltningerne sikre, at udvalgene orienteres, når der foreligger nye oplysninger i sagen."

Indstillingen med det stillede ændringsforslag blev anbefalet.

RESUME

Teknik og Miljøforvaltningen foreslår, at det i nærværende indstilling beskrevne program for udformning af området Sankt Annæ Plads, Kvæsthusgade og Kvæsthusbroen danner grundlag for den videre projektudvikling af området, herunder at der med udgangspunkt i dette program igangsættes projektudvikling af selve ankomstområdet til det nye skuespilhus (kaldet etape 1; jf. bilag 2).

Programmet er udarbejdet af Juul & Frost Arkitekter og angiver retningslinierne for en fremtidig disponering af arealerne således at området omkring skuespilhuset betragtes som et sammenhængende område. Programmets disponeringer indebærer, at selve molen skal udvikles som et sammenhængende rekreativt område (etape 2), og at Sankt Annæ Plads og Kvæsthusgade primært skal fungere som adgangsarealer til skuespilhuset (etape 1).

Herudover foreslås det, at Teknik og Miljøforvaltningen i samarbejde med Økonomiforvaltningen bemyndiges til at

indlede forhandlinger med Kulturministeriet om kommunalt køb/overtagelse af de i nærværende indstilling viste arealer på Kvæsthusbroen og Sankt Annæ Plads, samt med KE Afløb A/S om køb/overtagelse af det i nærværende indstilling viste areal ved bunden af Kvæsthusgraven på Sankt Annæ Plads. Arealerne forudsættes købt/overtaget for et symbolsk beløb, idet kommunen samtidig påtager sig udgifterne til den fremtidige drift.

På Vej & Parks anlægsramme er der reserveret et beløb på 20 mio. kr. i 2007 til etablering af udenomsarealer til det nye skuespilhus. Dette beløb vurderes ikke at være tilstrækkeligt til at finansiere anlæg af hele området Sankt Annæ Plads, Kvæsthusgade og Kvæsthusbroen. På den baggrund foreslås det, at forvaltningen tager kontakt til potentielle sponsorer om finansiering og realisering af det videre arbejde med etape 2 (jf. bilag 2) af anlægsarbejderne i området.

Endelig foreslås det, at der gives en anlægsbevilling på 1 mio. kr. på Vej & Park anlægsramme (2.22.3 Vejanlæg) i 2006 til færdiggørelse af ovennævnte program og udarbejdelse af udbudsgrundlag for anlæg af udenomsarealerne til det nye skuespilhus (etape 1).

Forvaltningen ser det som en forudsætning for anbefaling af nærværende indstilling, at indstillingen om "Operaforliget" ligeledes tiltrædes; uanset at såvel etablering af et parkeringsanlæg som en forbindelse over havnen - over, under eller på vandet - vil kunne realiseres indenfor rammerne af det foreliggende program.

Forvaltningen planlægger - såfremt nærværende indstilling godkendes - at tilknytte Juul & Frost Arkitekter som bygherrerådgivere. Forvaltningen vil herefter igangsætte realiseringen af etape 1 (trafikanlæg) og sideløbende hermed afdække mulighederne for finansiering af etape 2 (molen); jf. ovenstående. Såfremt finansiering kan findes vil forvaltningen udskrive en konkurrence om etape 2 (molen). Konkurrencens grundlag vil være programmet udarbejdet af Juul & Frost.

Forvaltningen vil ligeledes igangsætte en borgerproces om etape 1 og efterfølgende om etape 2. Borgerprocessen om etape 2 baseres på de retningslinier som Juul & Frost angiver i programmet. Forvaltningen vil - for så vidt angår borgerprocessen, som knytter sig til udformning og anvendelsen af ankomstområdet - foreslå, at der inviteres til borgermøde og dialog om udformningen af dette (etape 1).

Forvaltningen vil i en særskilt indstilling redegøre for finansieringsgrundlaget for etape 2, såfremt dette kan findes og samtidig præsentere grundlag for udskrivelse af en konkurrence. Konkurrencens vinderforslag vil ligeledes blive forelagt udvalget.

SAGSBESKRIVELSE

Baggrund

Første forestilling i det nye skuespilhus

Det Kongelige Teater planlægger at gennemføre en åbningsforestilling i det nye skuespilhus den 16. februar 2008. Oprindelig var planen at åbne ved sæsonstart i september 2008.

De ændrede planer fremrykker tidspunktet for færdiggørelse af permanente adgangsarealer. Da arealerne for størstedelens vedkommende er kommunale vejarealer, og da kommunen efter aftale med staten, jf. nærmere nedenfor, har reserveret 20 mio. kr. til anlægsarbejderne, er det aftalt, at Vej & Park er byherre på opgaven. Kulturministeriet har overfor forvaltningen tilkendegivet, at kommunen vil få det aktuelle areal (som i dag bruges som byggepladsareal) frigivet/overdraget rettidigt, således at de permanente adgangsforhold kan etableres i løbet af 2007.

Uddybning af indstillingen

Arealerne omkring skuespilhuset ejes af henholdsvis Kulturministeriet og kommunen. Sankt Annæ Plads og Kvæsthusgade ejes af kommunen. Kvæsthusbroen ejes af Kulturministeriet. Arealet mellem fortovs bagkant og kajkanten i bunden af Kvæsthusgraven ejes dels af Kulturministeriet, dels af KE Afløb A/S; jf. bilag 1.

Kulturministeriet, Økonomiforvaltningen og Teknik og Miljøforvaltningen har drøftet de mulige fremtidige ejerforhold. Som grundlag for de i indstillingen anbefalede arealkøb/overtagelser har Kulturministeriet og forvaltningen udarbejdet nærværende program; jf. senere/bilag 4.

Kommunen forventer, at Kulturministeriet vil overdrage Kvæsthusbroen nord for Skuespilhuset samt arealet ved bunden af Kvæsthusgraven til kommunen. Ministeriet agter at beholde arealet syd for skuespilhuset til materielgård. Kulturministeriet har ikke afsat midler til etablering af udenomsarealer i forbindelse med Skuespilhuset. Kulturministeriet har oprindeligt købt de arealer, som eventuelt skal overdrages til kommunen, af Københavns Havn A/S.

Kommunen har i forbindelse med indgåelse af "Operaforliget" lovet at afsætte 20 mio. kr. til at etablere udenomsarealer i tilknytning til Skuespilhuset; jf. "Aftale af 31. maj 2001, bilag til brev til Kulturminister Elsebeth Gerner Nielsen fra Overborgmester Jens Kramer Mikkelsen den 31. maj 2001" samt BR175/2000 af 11. maj 2000: "Indgåelse af aftale mellem Københavns Kommune og Staten om principperne for byggeri af skuespilhus på Turbinehalsgrunden." Midlerne er reserveret på Vej & Parks anlægsramme i 2007.

Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår, at etablering af udenoms-arealerne gennemføres i flere etaper; jf. bilag 2. Det vurderes, at de 20 mio. kr. vil kunne dække omkostningerne til etablering af selve de primære adgangsarealer (etape 1; jf. bilag 2.). Kvæsthusbroen (etape 2) vil kunne henligge som grusareal og afvente senere finansiering (bla. via sponsormidler; jf. nedenfor).

Det foreslås, at forvaltningen i november 2006 igangsætter projekt-udviklingen af Sankt Annæ Plads og Kvæsthusgade (etape 1) med henblik på udarbejdelse af et projektforslag til forelæggelse for de politiske udvalg og ansøgning om anlægsbevilling (indenfor ram-merne af de 20 mio. kr.), således at adgangsarealerne er færdiganlagt forud for åbningsforestillingen i det nye skuespilhus den 16. februar 2008.

Etape 2 omfatter selve Kvæsthusmolen. Udformning og igangsætningen af denne etape kan - afhængig af finansieringsmulighederne - også underopdeles; eventuelt kan dele af broen henligge som et åbent område med stabilgrus i en periode indtil der kan skaffes finansiering. På bilag 2 vises en etapeopdeling af anlægsarbejdet.

Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler, at kommunen køber/overtager de ovennævnte arealer af Kulturministeriet, idet det vurderes af stor betydning, at kommunen får råderet over disse store nye offentligt tilgængelige arealer i byen.

Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler endvidere, at kommunen køber (overtager) et areal, som KE Afløb A/S har "indvundet" i forbindelse med etablering af et forsinkelsesbassin ved bunden af Kvæsthusgraven på Sankt Annæ Plads.

På bilag 3 ses de arealer, som forvaltningen foreslår, at kommunen køber/overtager.

Alle arealerne forudsættes købt/overtaget for et symbolsk beløb, idet kommunen samtidig påtager sig udgifterne til anlæg af overflader samt den fremtidige drift og vedligehold.

Aftale med henholdsvis Kulturministeriet og KE Afløb A/S vil blive indgået med forbehold for politisk godkendelse.

Parallelopdrag om programmering af Kvæsthusbroen

Kulturministeriet og kommunen har i vinteren 2005/06 gennemført et parallelopdrag vedr. programmering af Kvæsthusbroen. Projektet er udviklet på Kulturministeriets og kommunens arealer. Forvaltningen har taget initiativ til processen; dels på grund af den snævre sammenhæng/naboskabet med Sankt Annæ Plads, og dels grundet Kulturministeriets planer om efterfølgende overdragelse af arealerne til kommunen. Efter aftale med Kulturministeriet har parallelopdraget været gennemført på forvaltningsniveau med efterfølgende politisk behandling; jf. herom i efterretningsnotat til Bygge- og Teknikudvalgsmødet den 5. oktober 2005: "Proces for fremtidig udformning af Kvæsthusbroen" (Vej & Park 23. september 2005).

Der har været inviteret 3 teams ledet af 3 forskellige tegnestuer, men med deltagelse af sociologer, kunstnere mv., til at deltage i en proces med programmering af Kvæsthusbroen. Det var et krav, at de 3 team havde en bred tværfaglig sammensætning, idet - ikke mindst kommunen - ønskede at få udarbejdet forslag, hvor der tænkes i helheder, herunder på København som en international metropol, hvor blandt andet kunst, kultur og nyskabende borgerinddragsprocesser kunne afprøves.

En styregruppe bestående af repræsentanter fra Kulturministeriet, Det kongelige Teater og Teknik og Miljøforvaltningen har vurderet de udarbejdede forslag. Styregruppen har fået hjælp fra et fagligt opponentpanel bestående af Mikkel Bogh, Rektor, Det Kongelige Danske Kunstakademi, Billekunstskolerne; Ellen Braae, medindehaver Berg & Braae Arkitekter MAA, Århus; Søren Møller Christensen, partner Carlberg & Christensen byplanrådgivere og Per Schulze, Projektleder, Arkitekt M.A.A, sekretariatet for Kvarterløft Nord-Vest.

Styregruppen er enige om at anbefale det af *Juul & Frost Arkitekter* ledede team's (herefter *Team Juul & Frost*) program: "Potentialet Kvæsthusbroen" til brug i det videre arbejde med udformning af Kvæsthusbroen, da dette vurderes bedst at kunne understøtte ønsket om at udvikle København til en international metropol. Samtidig anser styregruppen Kvæsthusbroen for noget helt særligt; et spektakulært sted, som kræver en anderledes anvendelse og udformning end det, der hidtil er set i København.

Endvidere har opponentpanelet anbefalet *Juul & Frost Arkitekter* som kommunens rådgivere i den videre proces.

Staten forudsætter ved et salg/overdragelse af Kvæsthusbroen til kommunen, at kommunen arbejder videre ud fra dette program.

Af opponentpanelets anbefaling fremgår, "at Team Juul & Frost har formået at lave et oplæg til program, hvor der tages en række kvalificerede valg vedr. Kvæsthusbroens fremtidige udformning samtidig med, at det holdes åbent for den fortolkning, som skal finde sted i det kommende udbud."

Programmet beskriver "Potentialet Kvæsthusbroen" som:

"Kreativitet, eksperimentet og kulturel udfordring skal være stedets ånd. Der skal skabes innovative miljøer, hvor man udnytter de kreative institutioner, der er i nærheden. Området skal stimulere til samtaler. Der er ikke noget bedre i verden end at tale sammen, mødes i frihed og følelsesmæssig intensitet, og intet giver bedre mulighed for dette end kunstformidling, i kunstneriske inkluderende miljøer og på uformelle mødesteder som caféer og lignende. Mennesket skal udfordres, især tolerancen skal udvides for derigennem at minimalisere frygten for det anderledes. Kvæsthusbroen skal være åben, inviterende og tilpasningsdygtig overfor forandringer."

Team Juul & Frosts program er optrykt som bilag 4.

Team Juul & Frost har i deres program slået en kulturel tone an, som knytter an til de kulturinstitutioner og betydningsfulde naboer, som i forvejen findes i området: dels det nye Skuespilhus og operaen; dels Amalienborg med Amaliehaven, Det Kongelige Teater, Charlottenborg, Kunstindustrimuseet mv. Forslaget bindes op på en såkaldt kulturhub med et museum eller en kunsthall for samtidskunst (eller en alternativ attraktion af lignende karakter).

Team Juul & Frosts hovedgreb er at fastholde Kvæsthusbroen - kaldet Molen - som en stor åben flade, der inddeles i tre hovedrum, som skal medvirke til at give stedet en vis funktionsmæssig opdeling og karaktermæssig forskellighed.

De tre hovedrum er "*Udvekslingens rum*" i overgangen mellem Sankt Annæ Plads, Skuespilhuset og Molen, "*Hændelsens rum*" på Molens yderste del, hvor også indgangen til kulturhubben findes og endelig "*Samtalens rum*", som udgøres af den vestlige del af Molen mellem de to øvrige "rum". Denne del er forsænket i forhold til eksisterende terræn og tilbyder derved kontakt til vandets overflade, et tema som gentages og udfoldes i en serie pontoner. Molens østside er udlagt som en lang "ryg" - en promenade - som ender i en udkikspost, der forlænger Molen ud over havneløbet. Endelig foreslås en fodgængerbro mellem Molen og promenaden langs havnen, som er placeret i behørig afstand fra Molens yderste del, hvorved dennes særlige status i havneløbet forstærkes. Som en del af Molens midterste del, "*Samtalens rum*", indgår en række programmerbare felter. Et idékatalog anviser, hvorledes felterne kan give rum for strand og sommerliv, isskøjtebane, "instant parc" med træer, juletræssalg, græsflader til solbadning, boldspil, blomsterflader m.m. *Team Juul og Frost* foreslår endvidere en kulturhub på stedet. Den tænkes at bestå af en kunsthall for samtidskunst. Ideen om en kunsthall suppleres med en kunstnerisk udsmykning af især Molens sider.

Team Juul og Frost præsenterer et sammenhængende bud på ikke kun Kvæsthusbroens disponering, men også dens umiddelbare kontekst. Teamet forsøger sig med at binde det komplekse område sammen. Det gør de ved at foreslå en billedlig fritskæring af både Skuespilhus og Kvæsthusbro fra den bagvedliggende bymasse, hvilket tænkes at styrke Molens "ø-karakter" og bidrage til opbygning af en anderledes identitet for området.

Programmet udnytter stedets kunstneriske og generelt visuelle og æstetiske potentialer. Disse ses i forhold til en overordnet vision om at gøre stedet til en både event- og samtaleorienteret kulturhub, et sted hvor der eksperimenteres, og hvor grænser udfordres, med stor grad af variation med hensyn til form, type og popularitet. Særligt skal bemærkes hovedgrebets oplæg til brugen af lys, hvilket vil gøre stedet til en attraktion om natten. Det bør i den forbindelse noteres at Kvæsthusmolen - trods sin isolerede beliggenhed - ligger afstandsmæssigt tæt på de aktive dele af byens natteliv. Molens ikonværdi er knap så høj i dagtimerne, men det vil i høj grad afhænge af udformningen og anvendelsen af de dynamiske felter, og etablering af den foreslåede kunsthall.

Kvæsthusmolen er 230 m lang målt fra Sankt Annæ Plads til den nordlige spids; mens den fulde udstrækning fra Nyhavn er 450 m. Bredden er 50 m.

Etablering af anlægget på Kvæsthusmolen kan eventuelt opdeles i 3 underetaper, hvor første etape kan være etablering af hovedgrebet, anden etape en lysinstallation og tredje etape en kunsthall.

Dialog med omverdenen

Borgerdialog og borgerinddragelse

Team Juul & Frost har også givet sit bud på en proces for etablering af en dialog med omverdenen. *Team Juul & Frost* opdeler processen i to: en proces der direkte knytter sig til udformningen og anvendelse af Kvæsthusbroen og dens forudsætninger, og en anden proces som omfatter den gruppe af parallelle initiativer, der udgør grundstenen i etablering af kunsthøi og fladens udvikling (drift).

Forvaltningen vil - for så vidt angår processen, som knytter sig til udformning og anvendelsen af ankomstområdet - foreslå, at der inviteres til borgermøde og dialog om udformningen af selve ankomstområdet (etape 1), hvor den kommende trafik til Det nye Skuespilhus vil skulle afvikles. Den trafikale løsning vil naturligvis også være af særlig interesse også for de øvrige nære naboer (interessenter, beboere, erhvervsdrivende) i området.

Udformningen af selve Kvæsthusmolen vil naturligvis også være af interesse for førnævnte grupper. Kvæsthusmolen vil imidlertid - på grund af både størrelse og beliggenhed - blive mere og andet end en plads, hvor de lokale må formodes at udgøre hovedparten af brugerne. Kvæsthusmolen kan således blive en turistattraktion for såvel udenlandske som indenlandske turister ligesom havnepromenaden - fra bunden af Kvæsthusgraven til Langelinie i nord - er det. Derfor vurderer forvaltningen ikke, at en "normal" borgerinddragelsesproces vil være tilstrækkelig her. Forvaltningen foreslår derfor, at der udvikles et særligt koncept for den kommende dialog omkring dette, som forelægges udvalget til godkendelse.

Tidsplan

Forvaltningen har udarbejdet en foreløbig tidsplan for udvikling og anlæg af området. Tidsplanen er vedlagt denne indstilling som bilag 5.

Forvaltningen vil såfremt der kan etableres et finansieringsgrundlag til realisering af selve molen (etape 2) igangsætte en konkurrence om udformningen af molen. Konkurrencen vil i givet fald blive udskrevet på grundlag af det af team Juul & Frost udarbejdede program. Forvaltningen vil redegøre for såvel finansieringsgrundlag som konkurrencegrundlag i en særskilt indstilling.

Forvaltningen vil endvidere forelægge konkurrencens resultat for Teknik- og Miljøudvalget.

Økonomi

De trafikale forhold herunder adgangsveje foreslås etableret som 1. etape, og finansieres af de 20 mio. kr., der er reserveret på Vej & Park anlægsramme i 2007. De politiske udvalg og Borgerrepræsentationen vil senere få forelagt en indstilling med ansøgning om frigivelse af en anlægsbevilling til gennemførelse af etape 1. Selve Kvæsthusmolen realiseres som etape 2. Med henblik på færdiggørelse af programmet for Kvæsthusbroen og udarbejdelse af et udbudsmateriale for fase 1 foreslås der givet en anlægsbevilling på 1 mio. kr. over Vej & Parks anlægsramme (konto 2.22.3, Vejanlæg) i 2006.

Etape 2 er pt. ufinansieret. Denne del af projektet kan evt. opdeles i yderligere etaper. Eventuelle restmidler fra etape 1 foreslås overført til etape 2. Det er imidlertid styregruppens vurdering, at udformningen af Kvæsthusmolen som kulturhub vil være så interessant for eventuelle bidragsydere, at kommunen i samarbejde med Kulturministeriet bør arbejde på at afdække muligheder for sponsorer til dette specielle område; herunder til investering i en eventuel bygning for samtidskunst. Flere potentielle bidragsydere har - uden at kende nærværende programforslag - allerede tilkendegivet deres interesse i området. Det foreslås på den baggrund, at forvaltningen i samarbejde med Kulturministeriet tager kontakt med og indleder forhandlinger med potentielle sponsorer.

For så vidt kommunen ikke kan skaffe sponsorer til etape 2, vil den grusbælgning, som bygherren af skuespilhuset efterlader Kvæsthusbroen med, være en anvendelig løsning.

Arealerne forudsættes købt/overtaget for et symbolsk beløb, idet kommunen samtidig påtager sig udgifterne til den fremtidige drift. Driftsomkostningerne til etape 1 er stort set identiske med de nuværende (fortsat drift af offentlige vejarealer), og vil således blive afholdt inden for Vej & Parks driftsramme.

Ved overtagelse/køb af Kvæsthusbroen vurderes driften af en midlertidig bælgning (i grus) at kunne afholdes indenfor Vej & Parks driftsramme. Ved realisering af programmets intentioner om blandt andet en kulturhub på Kvæsthusbroen vil de fremtidige omkostninger blive indarbejdet i dette projekt. Bolværkerne vurderes at være i så god stand, at de ikke skal vedligeholdes indenfor en overskuelig årrække.

Købsaftale vil blive indgået med forbehold for efterfølgende politisk godkendelse.

Andre konsekvenser

Forvaltningen ser det som en forudsætning for anbefaling af nærværende indstilling, at indstillingen om "Operaforliget" ligeledes tiltrædes; uanset at såvel etablering af et parkeringsanlæg som en forbindelse over havnen - over, under eller på vandet - vil kunne realiseres indenfor rammerne af det foreliggende program.

BILAG VEDLAGT

Bilag 1: - over, under eller på vandet - over ejerforhold på Sankt Anne Plads, Kvæsthusgade og Kvæsthusbroen.

Bilag 2: Oversigt over etaper i anlægsarbejdet.

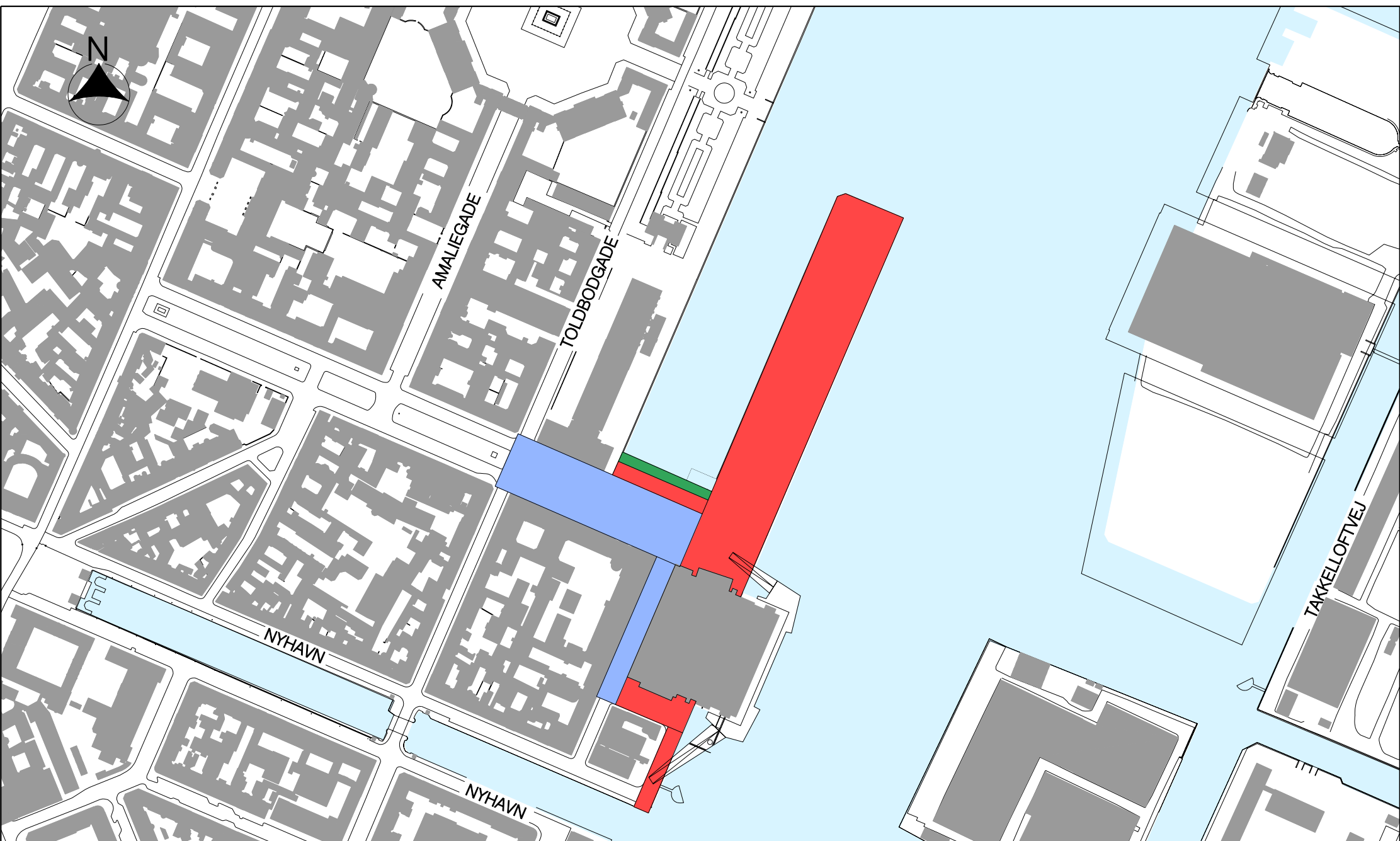
Bilag 3: Oversigt over arealer, som foreslås overtaget af Københavns Kommune/Teknik og Miljøforvaltningen.

Bilag 4: "Potentialet Kvæsthusbroen", Juul & Frost arkitekter; februar 2006.




Bilag 5: Foreløbig tidsplan.

Bilag 6: Notat vedrørende ændringsforslag til indstillingen angående området Sankt Annæ Plads, Kvæsthusgade og Kvæsthusbroen.

Ole Bach



Signaturforklaring

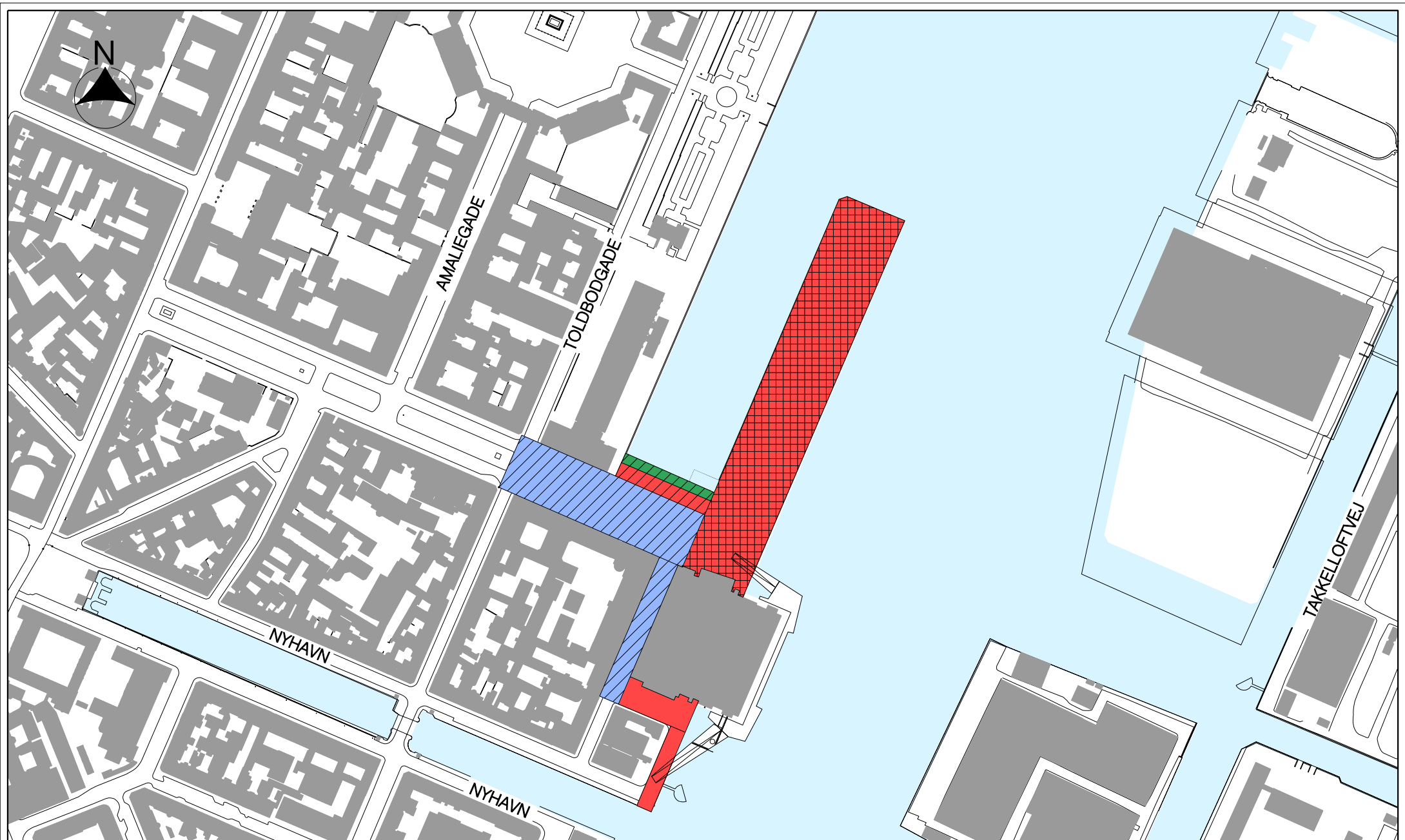
-  Arealer ejet af Kulturministeriet
-  Ny areal etableret af Københavns Energi / Afløb
-  Kommunale arealer

Kvæsthusmoleområdet



Ejerforhold

Bilag 1





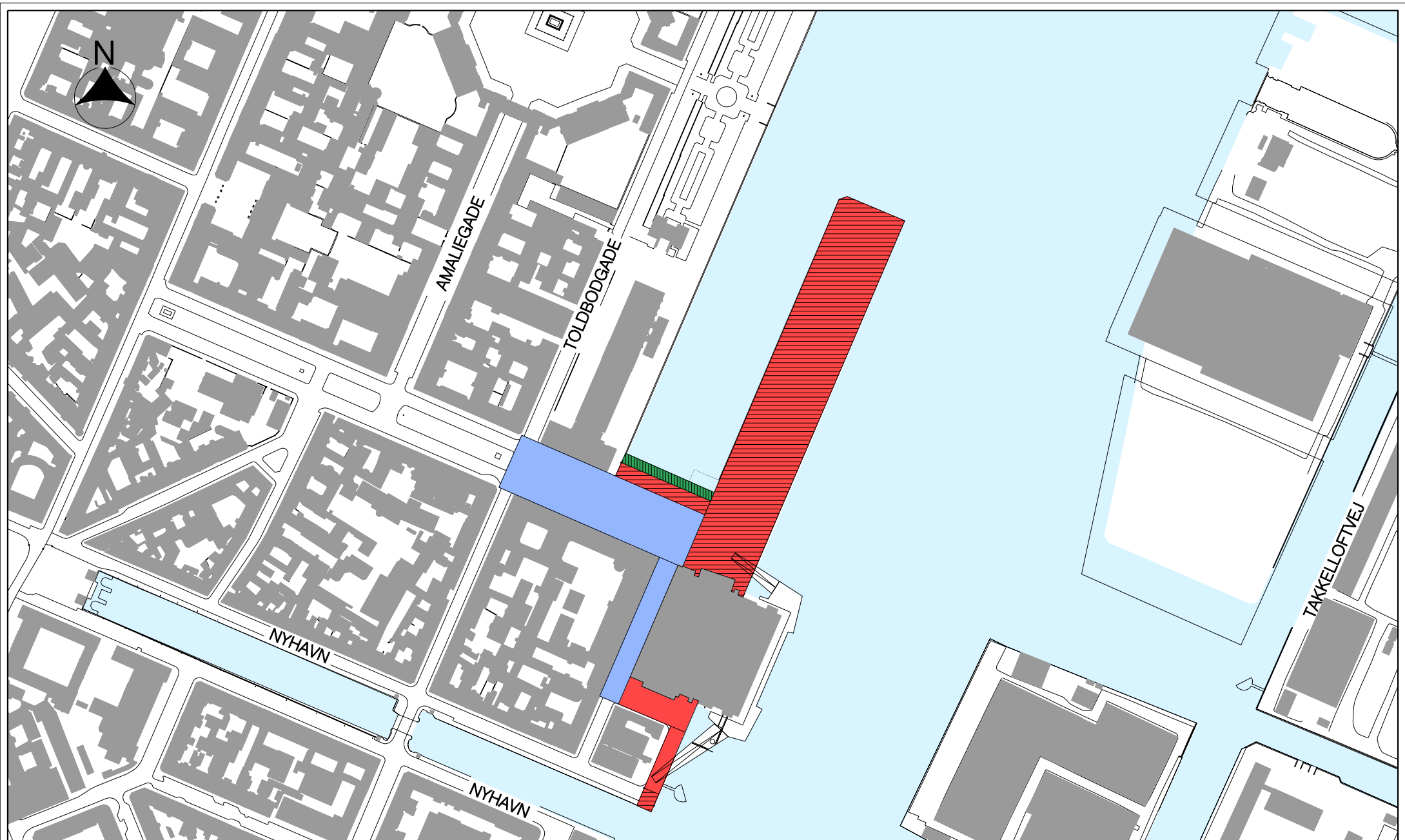
Signaturforklaring

-  Etape 1
-  Etape 2

Kvæsthusmoleområdet

Etapeopdeling af anlægsarbejdet





Signaturforklaring

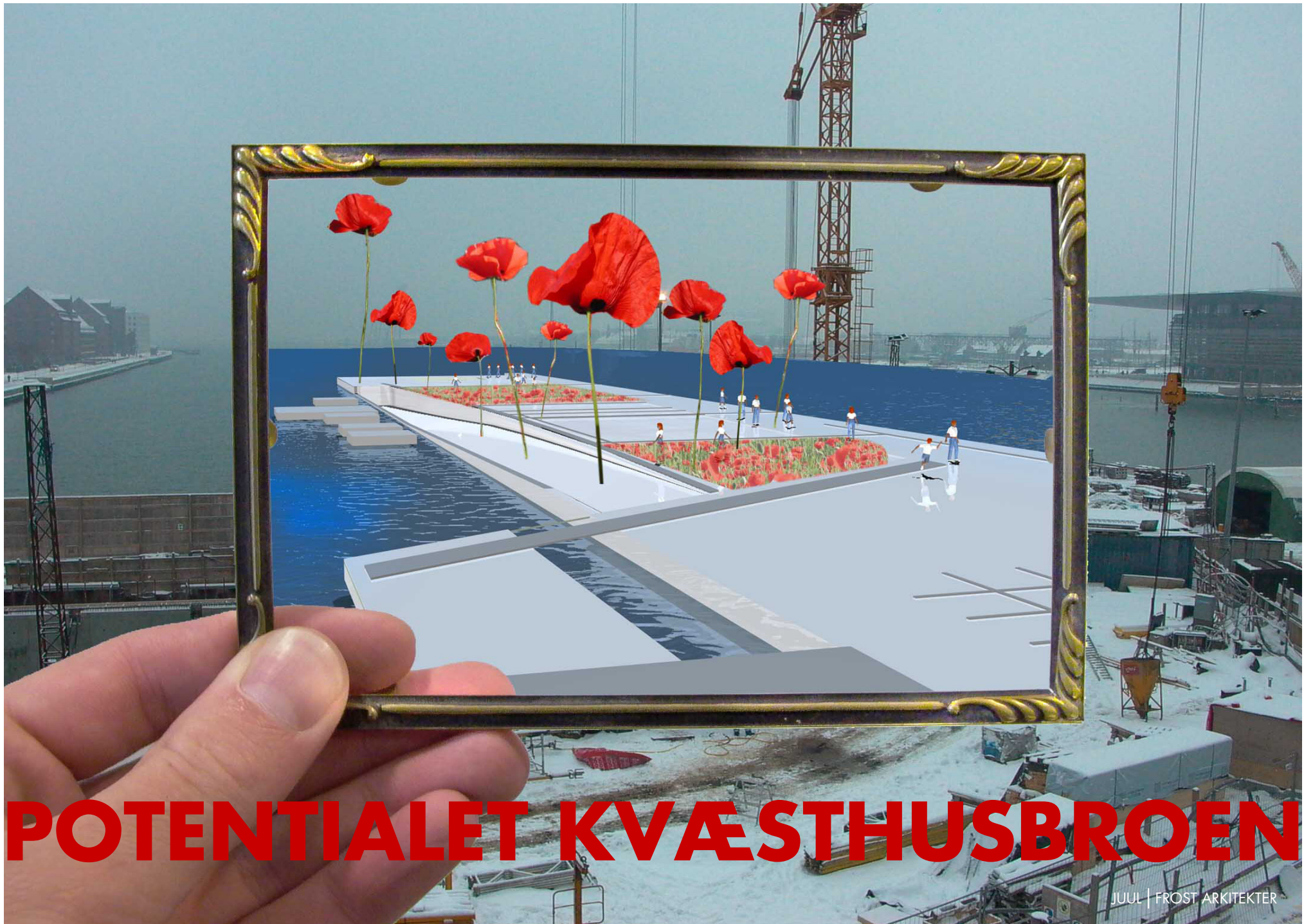
- Arealer ejet af Kulturministeriet
- Areal som foreslås ovetaget fra Energi / Afløb
- Kommunale arealer

- Arealer som foreslås overtaget fra Kulturministeriet

Kvæsthusmoleområdet

Arealer foreslås overtaget af
Teknik- og Miljøforvaltningen





POTENTIAL ET KVÆSTHUSBROEN

TEAM 1

Projektteam/Juul & Frost Arkitekter:

Helle Juul,
Arkitekt MAA,
Ph.D. - indehaver
Juul og Frost arkitekter

Susanne Grunkin,
Landskabsarkitekt MDL,
Juul og Frost arkitekter

Andrew Place,
Arkitekt MAA, Projektleder By og Rum,
Juul og Frost Arkitekter

Lene Stegemejer,
Arkitekt MAA,
Juul og Frost Arkitekter

Konsulenter/Teamkompetence:

Bysociologi:
John Pløger,
Dr.Art, Lektor,
Institut for Geografi & Internationale Udviklingsstudier,
Roskilde Universitet

Kunst I det offentlige rum:

Bente Larsen,
dr. art, forskningsassistent,
Institutionen för musik- och konstvetenskap,
Lunds universitet



INDHOLD

VISION - Hvilket byliv?.....	6
ANALYSE.....	7 - 10
HOVEDGREB.....	11 - 29
PROCES/RÅDGIVNING.....	30 - 31

POTENTIALALET KVÆSTHUSBROEN

Kreativitet, eksperimentet og kulturel udfordring skal være stedets ånd. Der skal skabes innovative miljøer, hvor man udnytter de kreative institutioner der er i nærheden. Området skal stimulere til samtaler. Der er ikke noget bedre i verden end at tale sammen, mødes i frihed og følelsesmæssig intensitet, og intet giver bedre mulighed for dette end kunstformidling, i kunstneriske inkluderende miljøer og på uformelle mødesteder som caféer og lignende. Mennesket skal udfordres, især tolerancen skal udvides for derigennem at minimalisere frygten for det anderledes. Kvæsthusbroen skal være åben, inviterende og tilpasningsdygtig overfor forandringer.



VISION - HVILKET BYLIV?

"Byers kvalitet bestemmes af det antal steder i dem, som er indrømmet improvisationen. Projektets mål er at øge steder, hvor improvisationen, steder for det uventede, det anderledes - får en chance.

Citat: Sigfried Kracauer 1839-1966;

Bylivet har forandret sig. Det er blevet globalt, multikulturelt og turisme orienteret. Der er nye krav til bylivet. Byboerne har fået nye livsmønstre med en mere aktiv brug af byens tilbud og mødesteder, men stiller også større krav til byens æstetiske kvaliteter. Det uforpligtende oplevelsesfællesskab dyrkes af byens borgere som aldrig før, og der er opstået en skov af uformelle mødesteder fra caféer og restauranter til musiksteder og borgerhuse. Kvaliteten i byens sociale mødepladser er det som gør forskellen for om byen er attraktiv eller ej.

I denne udvikling er stedsidentitet og arkitektur en vigtig attraktion, men også kultur, events og oplevelser med indhold som giver inspiration og skaber udfordringer.

Nye krav til byplanlægningen

Vi har en multikulturel by, en kosmopolitisk by, og en nye type folkelighed der også må gives en plads i byudviklingen og i bylivet. Mangfoldigheden, den fremmede og det fremmede er vilkår i bylivet som også stiller nye krav til byplanlægningen. Der mangler mødesteder for den værdiplurale by, steder og aktiviteter der skaber oplysning og indsigt, debatter og samkvem som kan fremme tolerance mellem mange 'fremmede' stemmer. Kunst og kultur er oplagte formidlere og gerne i rammer med en klar arkitekturhistorisk identitet eller reference.

Bylivet er strømme, det er at flanere gennem byen for at se 'hvad der sker', få oplevelser og uventede hændelser. Byens offentlige rum stimulerer den æstetiske sans, nydelsen og drømmene i kraft af at være kulisser for byens kulturelle, etniske og sociale mangfoldighed. Bylivet er blikke, flanøren og nydelsen. Byens essens er strømme, netværk, relationer, udvekslinger og forbindelser der hele tiden skaber hændelser og uventede situationer. Det er attraktivt at opsøge de steder hvor normer og vaner for en tid overskrives – liminale rum – fordi det stimulerer refleksionen, samtalen mellem kendte og forandringen af egne normer og værdier.

Den nye urbanitet - oplevelsesdimensionen

Urbanitetsperspektivet ses i dag også som et oplevelsesperspektiv - det er oplevelsen af byen som er i fokus. Urbanitets- og identitetsspørgsmål handler delvis om det samme – nemlig forholdet mellem det fælles og det anderledes. Det drejer sig om hvordan individer bevæger sig i byen og dermed tillægger bylivet mening og hvordan bylivet bidrager til at udvikle og forme den personlig identitet. Dermed er diskussionen om kvaliteten i det urbane omsat til at fokusere på det at identificere sig med et sted – giver et sted identitet. Både urbanitet og identitet er uomgængelige temaer i forhold til arbejdet med Kvæsthusbroens fremtidige profil - som et vitalt og urbant omdrejningspunkt for det nye byliv.

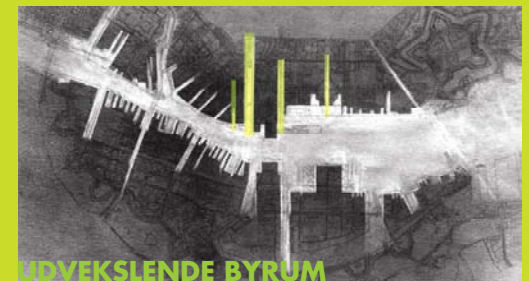
ANALYSE

I rapporten "Københavnslivsformer" opdeles de københavnske borgere i fem segmenter; hjem og fritidsliv, karrierelivet, de selvstændige, katalysatorerne og de udsatte.

De fem befolkningssegmenters ønsker til den moderne by fastholdes i følgende nøglebegreber:



UFORMELLE MØDESTEDER



UDVEKSLENDE BYRUM



INTEGRERENDE BYRUM

ANALYSE

Københavnslivsformer

På baggrund af undersøgelsen af Københavnslivsformer har vi søgt at afstemme forventningerne fra de 5 segmenter med den type byliv som vi ønsker at se udfoldet på Kvæsthusbroen. Sammenfattende har vi konkluderet at mange af de 5 gruppers forventninger til rum og kvaliteter i stor grad er opfyldt – set som en syntese af de rum København allerede i dag har. Det byrum som i dag ikke findes er et byrum som er anderledes ved at stimulere nysgerrigheden for det fremmede, anderledes og det man måske ikke helt forstår. Et integrerende åbent og tolerant byrum, hvor mange forskellige typer af aktiviteter kan opstå – både spontant og tilrettelagt – formelt og uformelt på samme tid.

Historien som inspirationskilde

Som resten af Københavns Havn er Kvæsthusbroen etableret på opfyld i forbindelse med udvidelse af havnen. Dens funktion har altid været at fungere som udvekslingspunkt til Verden. Oceandampere og fragtskibe lagde til og sejlede ud herfra. Familier der tog afsked – og bød velkommen, de rejsende og de handlende fra ind- og udland og fra alle sociale lag, myldrede mellem hinanden med hver deres ærinde. I dag ville man kunne knytte begreber som global, multikulturel og mangfoldig til sådan et sted.

I de senere år hvor havnens funktion er reduceret og nu hvor de sidste færger er flyttet yderligere væk fra byens centrum, er der opstået et vakuum, hvor Kvæsthusbroen nu ligger hen som et sted, der afventer sin nye funktion.

Den historiske funktion som udvekslingspunkt til Verden er en uomtvistelig værdi for stedet og denne tradition bør videreføres i direkte - eller overført betydning.



Stedets potentialer
- centralt placeret, skalamæssig relation,
monumenter, scenegulv



Learning from..... Københavnerslivsformer

Den gode by:
Luft og grønne omgivelser
Godt for børn
Lokalmiljø
Rødder
Rene og ordentlige kvarterer
Lokale butikker

hjem og fritidsliv



Frirum – samlingspunkter
fællesskab – lokalt
detaljer – luft
grønt – rent



karrierelivet

Den gode by:
Nærhed til tilbud og kulturliv
Tæt på arbejde og karrieremuligheder
Mangfoldigt byliv
Identitet, særpræg, tæthed, cafeer og butikker i byens kvarterer
Byen skal være ren

Momentumbevægelse
Selviscenesættelse
Fremkommelighed

de selvstændige



Den gode by:
Fremkommelig for dem selv, kunderne og samarbejdspartnerne
Parkeringsmuligheder
Godt image ude i verden – ønske om fortsat forskønnelse af København
Byens pladser og torve skal have identitet og kvalitet – godt bymiljø

Fremkommelighed
Atmosfære

katalysatorerne

Den gode by:
Muligheder
Inspirerer
Spontanitet i byens udvikling
Åben for forandring
Dynamisk, livlig by med mange mødesteder
Identitet og utraditionelle steder
Byen må gerne være tæt og høj
Ikke for meget "danish design"



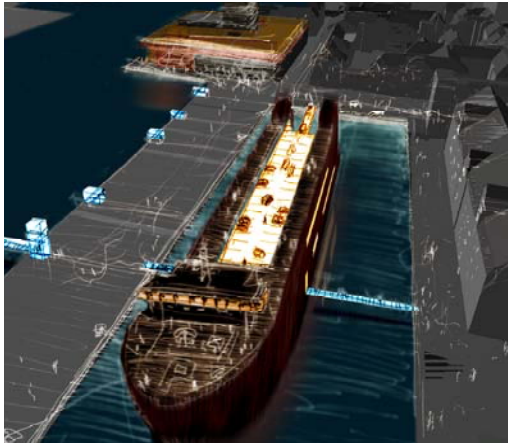
Udfordringer
Muligheder

Den gode by:
Godt lokalmiljø
Noget at mødes om
Orden og styr på kvartererne
(forventer at kommunen sørger for det)

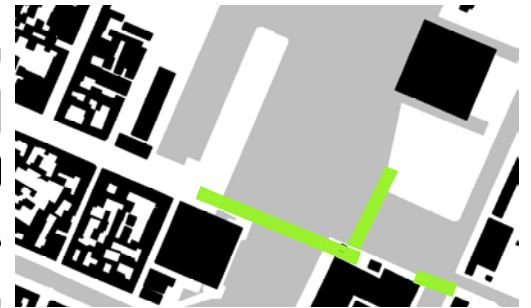
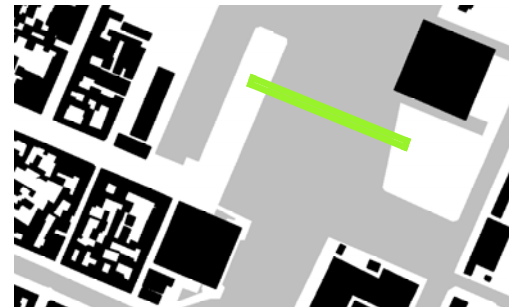
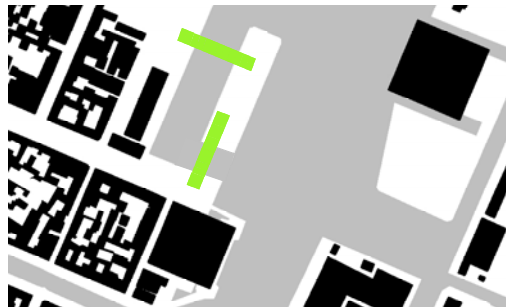
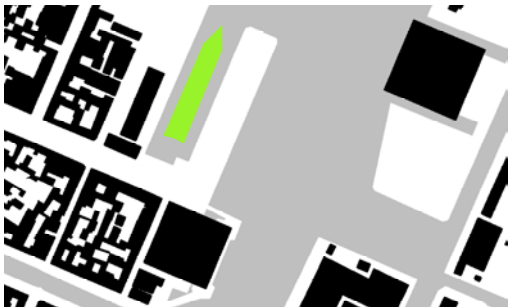
Mødesteder
Betragte
Fællesskab
Tilgængelighed



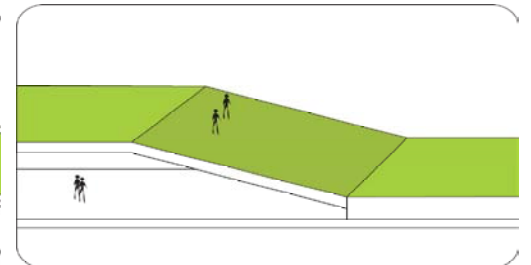
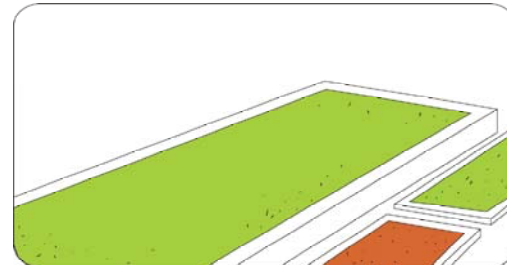
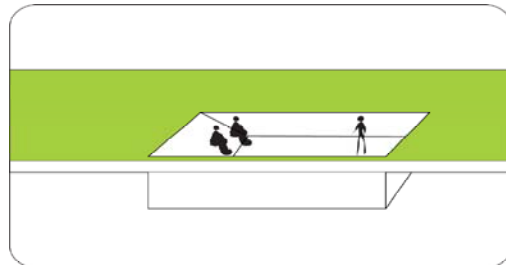
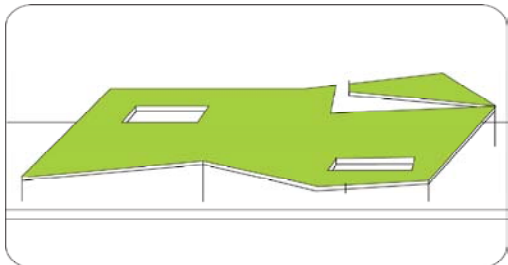
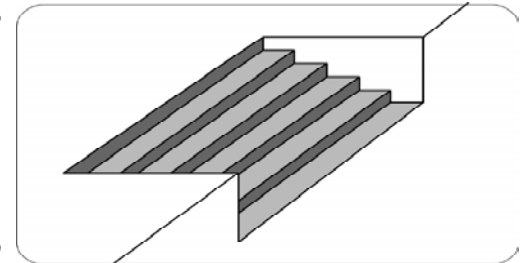
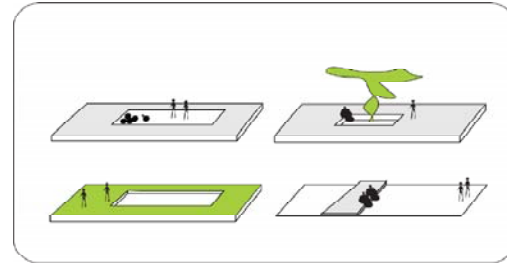
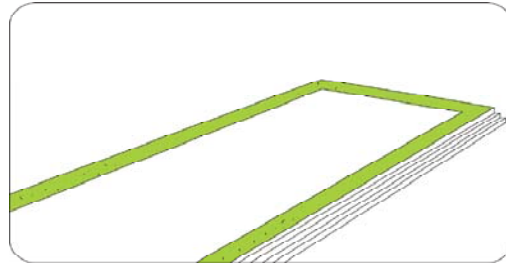
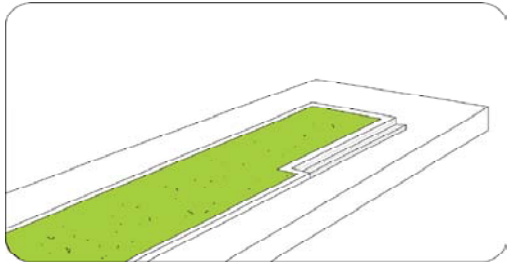
de udsatte



Mulighedsscenerier



Fladeafprøvninger



HOVEDGREB

HOVEDGREB

Visionen - hovedgrebets principielle disponering

Byens rum stimulerer til samtale, udvekslinger og uventede hændelser.

Byens offentlige rum skaber betydning og ofte uomgængelige værdier for byens historie, identitet og selvforståelse. Disse byrum skaber ikke kun oplevelser, men stimulerer også til samtale og debat, skaber drømme og visioner, skaber relationer, møder og udvekslinger mellem folk der måske ikke kender hinanden i forvejen. De er steder for spontane møder og uventede hændelser.

Byen består af forskellige typer pladser og rum med varierende grader af offentlighed. Rådhuspladsen for folkeligheden og pladser for det rekreative, og samtalende som f.eks. Halmtorvet, eller Sankt Hans Torv.

Kvæsthusbroen derimod skal være det særlige by- og oplevelsesrum for kultur, kunst, samtale og udveksling. Dette er den nye folkelighed som flertallet af byens befolkning, den kreative bys aktører og turisterne efterspørger. Det skal være et byrum som er anderledes ved at stimulere nysgerrigheden for det fremmede, anderledes og det man måske ikke helt forstår.

Byen trænger til steder og arenaer hvor oplevelsen forstærkes gennem oplysning, dialog, debat og udfordringer af det kendte. Kvæsthusbroen kan blive et performativt sted for denne vision; et sted hvor der arbejdes med den multikulturelle, værdiplurale og kosmopolitiske by. Kvæsthusbroens rolle som et middel til integration kunne være en vigtig parameter for aktiviteterne. Forskellighed kan være en inspiration og respekten for forskelligheden et mål.

Analysens resumé

Kvæsthusbroens udstrækning er 230m målt fra Sankt Annæ Plads til den nordlige spids, mens dens fulde udstrækning fra Nyhavn er 450m. Bredden er 50m. Hensigten med at udarbejde et principielt hovedgreb er dels at nedskalere Kvæsthusbroen til byens og menneskets skala dels at definere en ramme hvori konklusionen af vores analyser, og funktionsscenarioer, kan eksemplificeres.

Essensen af havnens egenkarakter

- Vandet er en uomtvistelig del af stedets identitet.
- Stedet vil altid være under tydelig påvirkning af kulturmagneternes nærhed.
- I havnerummet er Skuespilhuset et bygningsvolumen, der placerer sig klart og utvetydigt i overgangen mellem det åbne havnerum og det smalle havneløb.
- Havnen består af 'øer' beliggende i længderetningen af havneløbet og med forbindelser til 'fastlandet'. Kvæsthusbroen har familiære træk med 'øerne'.

Syntesen

- Kvæsthusbroens fremtidige udformning skal have en klar, utvetydig identitet.
- Vandets nærhed og havnens historie og signaturer bør styrkes og dyrkes i den fremtidige udformning.
- Nærheden til kulturmagnetene skal respekteres og den fremtidige udformning og brug skal bekræfte - men også udfordre - denne placering.
- Kvæsthusbroens åbne flade bør bevares og friholdes for permanente bygningsvolumener, der ville konkurrere med kulturmagnetene og i øvrigt ville svække Skuespilhusets klare placering i havnerummet.
- Kvæsthusbroens "ø-karakter" bør tydeliggøres.
- Ved at forholde sig til den fulde udstrækning, ned til Nyhavn, gives mulighed for at skabe en klar løsning på den nuværende uklare anknævn til den bagvedliggende bystruktur.

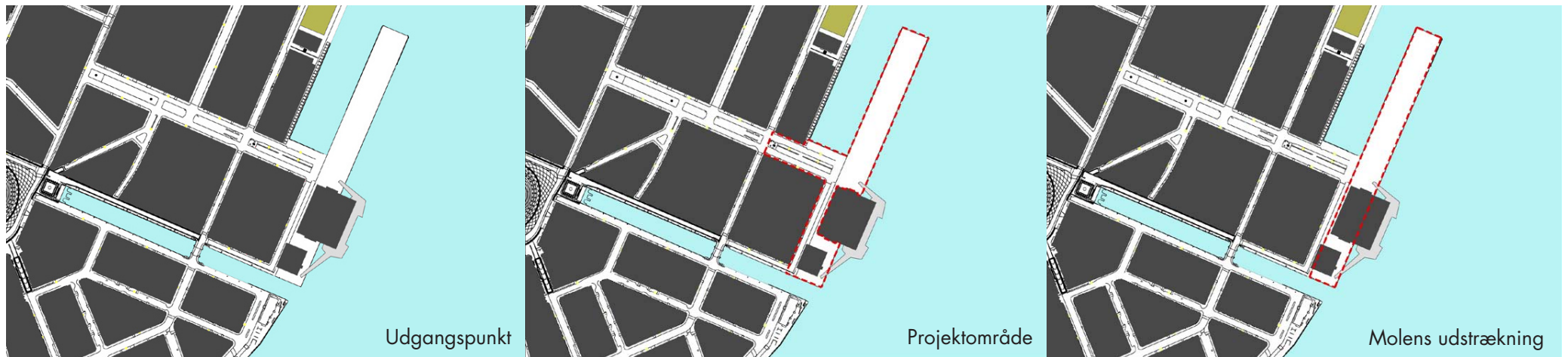


Visionen – MOLEN

Molen som element indfanger både en begrebsmæssig identitet og et logisk, arkitektonisk regelsæt for løsning af Kvæsthusbroen. Benævnelsen Molen anvendes som en klar identificering – et greb der underbygges i hovedgrebet.

I det følgende beskrives udviklingen af hoveddisponeringen, der sikrer konsistens med den omgivende skala, sammenhæng til Nyhavn og Sankt Annæ Plads, præcisering af bevægelseszoner og sammenhæng til omgivende flows, styring af Kvæsthusbroens fremtidige rumligheder, og fremtidig identitet i Københavnerens bevidsthed.

Byens skala registreres og indskrives i molens skala



Byens skala registreres og indskrives i Molens skala.

Udgangspunktet er den klassiske by, der ligger bagved og nærheden til de to væsensforskellige byrum Sankt Annæ Plads og Nyhavn.

Projektområdet omfatter hele Kvæsthusbroens udstrækning og dens overgang til Sankt Annæ Plads.

Molens udstrækning set i relation til omgivelserne

Områdets faktuelle indhold omfatter flade og kanter, hotel og Skuespilhuset. Dens potentielle indhold er en Kulturhub som består af Fladen, et sted for samtidskunsten med en kunsthall og en incubator samt en parkeringskælder.

Sct. Annæ Plads underdeles på langs af træerækker og med en rytme af græsflader og mindre pladser med statuer – elementer af denne karakter trækkes ned mod vandet i en udvekslingsflade, hvor to rumligheder mødes.

Nyhavns dimensioner svarer til Molens dimensioner og ses samtidig som repræsentativ for byens skala med dens rumlige underdeling og koncentrationer af liv og flows.

Markante punkter, der underdeler Nyhavn projiceres over på Molen, der underdeles i tre rumligheder der sættes i relation til byens skala.

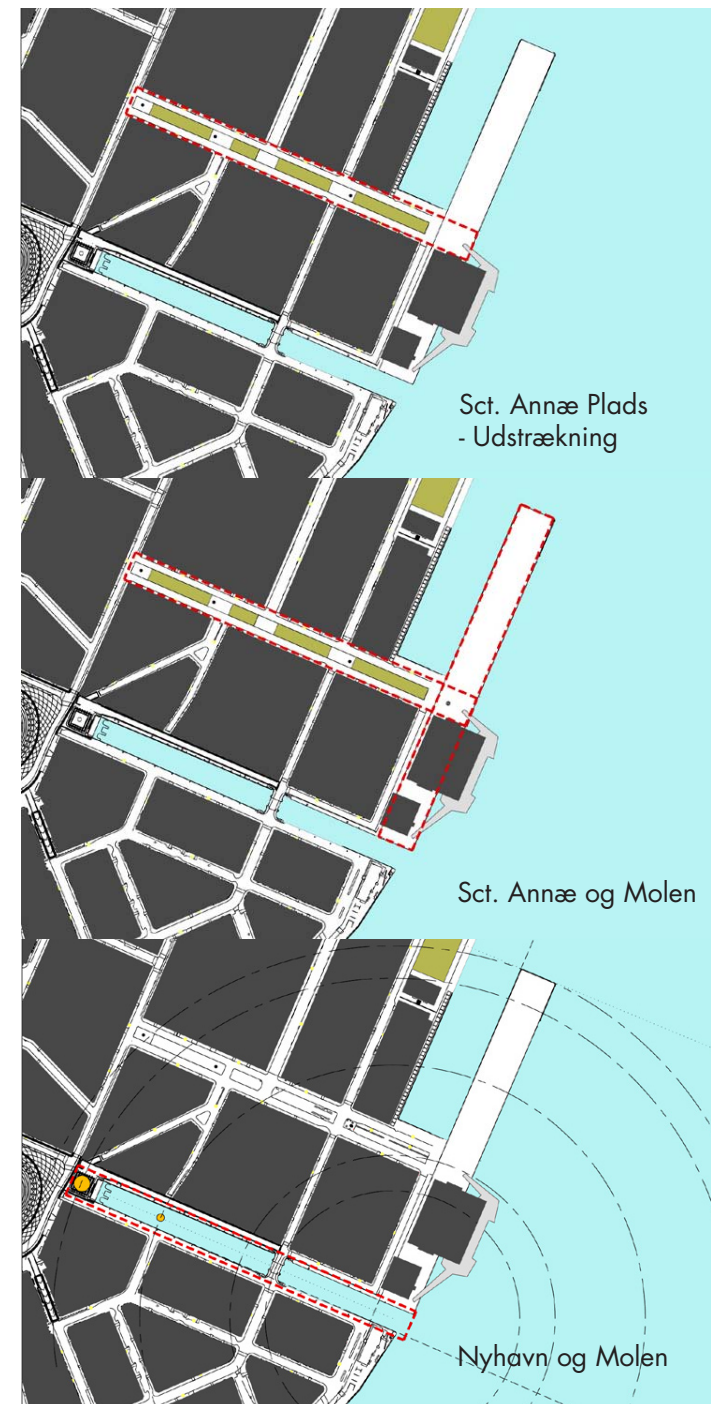
Molen – som mole

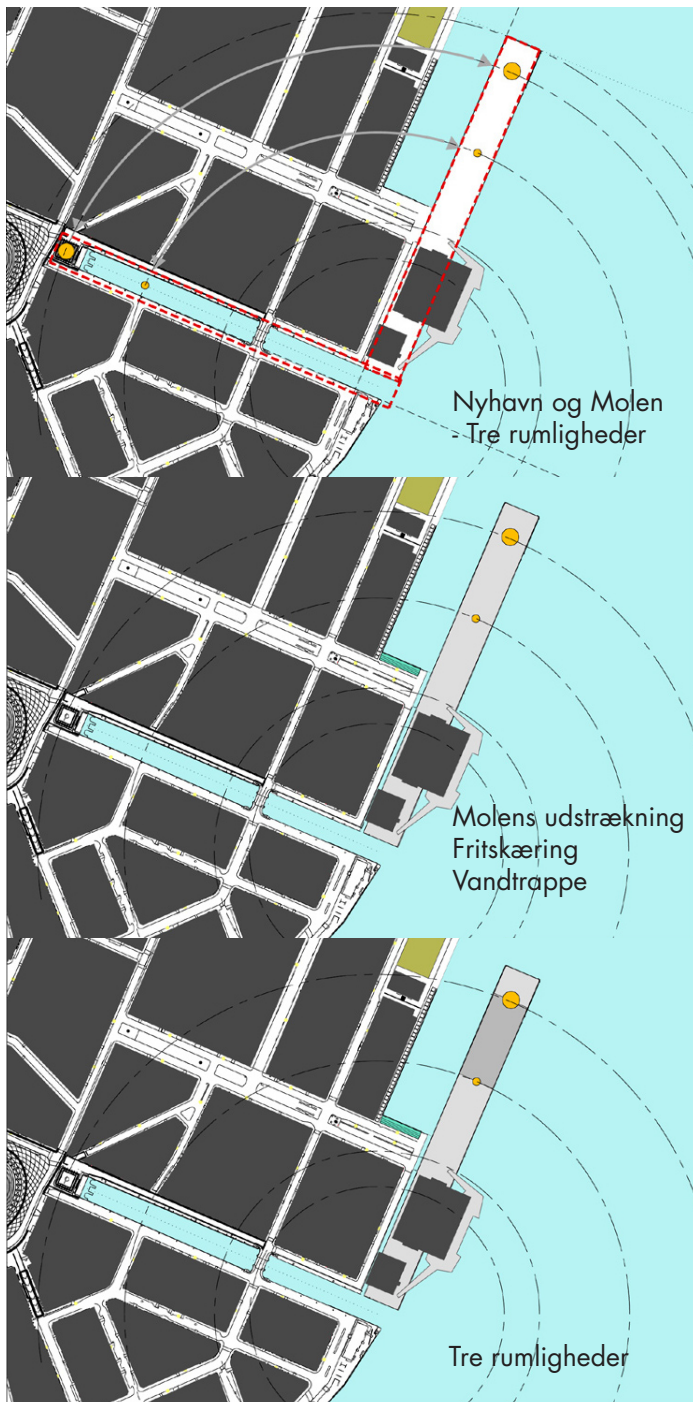
Molen foreslås "fritskåret" for at underbygge Molen som mole, dvs. at der kan tilføres vejprofilen i Kvæsthusgade en signatur for en fritskæring i form af eksempelvis en kanal, et materialeskift, et vand- eller lysbånd. Samtidig kan vandet trækkes op til Sankt Annæ Plads, her eksemplificeret ved en vandtrappe. Ses Molen isoleret vil tyngden af Skuespilhuset blive modsvaret af tyngden af de aktiviteter, der ligger under fladen i den modsatte ende i stedet for samtidskunsten.

Flows – bevægelse og ophold på langs af Molen

Vi foreslår en udvekslingsfigur, der differentierer fladen i forskellige teksturer og indfanger bevægelsen i Kvæsthusgade og langs Molens yderside. Molens yderside er den udsatte side, hvor bølger og vind brydes. Her bør detaljeringen i formgivning og materialer fremstå robust og bidrage til at bevægelsen langs denne kant bliver væsensforskellig fra bevægelsen langs inderste kant mod byen.

Nærheden til bassinet mod hotellet kan udtrykkes ved en rampe langs det indre bassin, der trækker opholdsmuligheder tættere ned mod vandspejlet og intensiverer kontakten til vandet. Desuden foreslås det at adgang til stedet for samtidskunst kan foregå via denne rampe. Her kan en større detaljeringsgrad i formgivning og materialer skabe rammer for en mere intim form for ophold langs den sol eksponerede, bynære kant.





Rum i rum - udvekslingens, samtalens og hændelsens rum

Nedskalering af Molen kan foregå ved belægningsskift og linier i fladen, der skaber rum i rum og identificerer steder for indblik og udblik. Vi benævner de 3 rum fra Skuespilhuset og ud mod molens spids for udvekslingens-, samtalens og hændelsens rum.

En skravering indikerer udvekslingens rum som en urban plads, mellem by og vand, knyttet til Skuespilhuset, der samtidig optager afslutningen på Sct. Annæ Plads. Afslutningen på rytmen af statuer langs Sankt Annæ Plads symboliseres her ved en vandstråle.

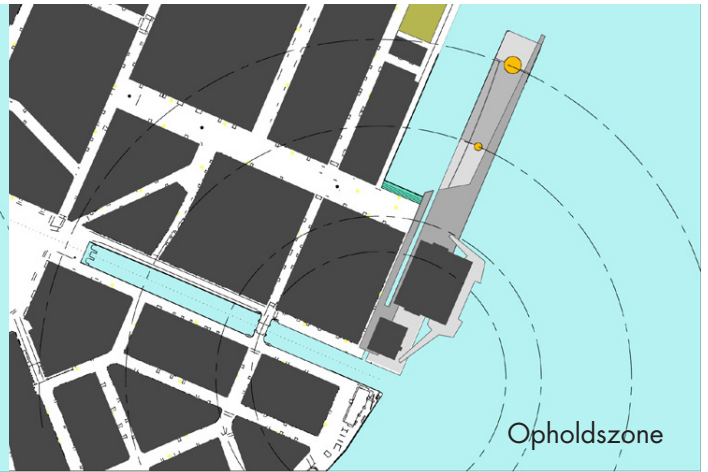
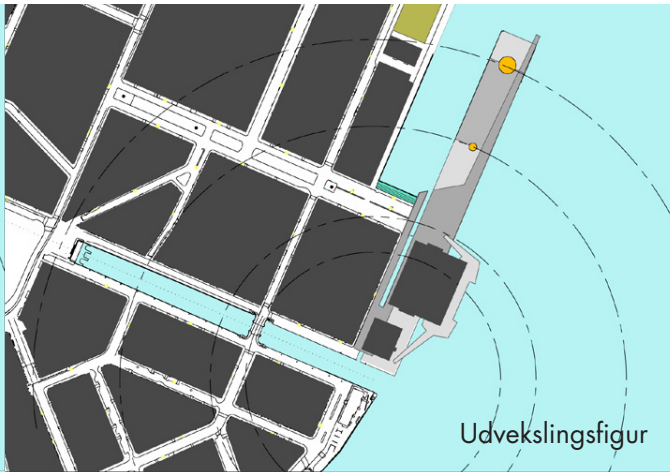
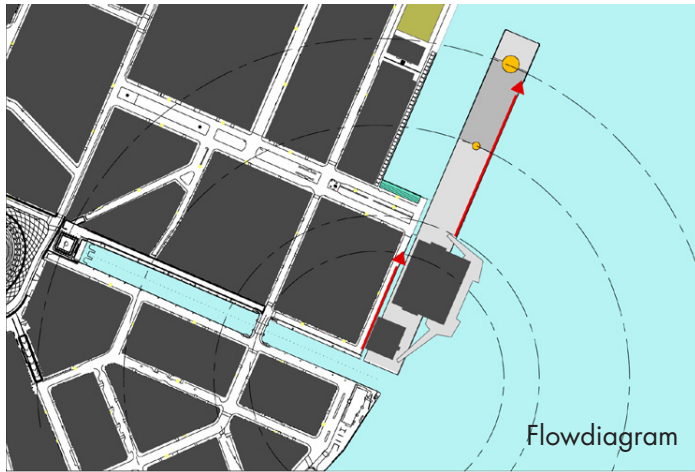
Samtalens rum udgøres af den vestlige side af molen, hvor nedskalering mod vandet sikrer dialog og øjenkontakt mellem brugerne.

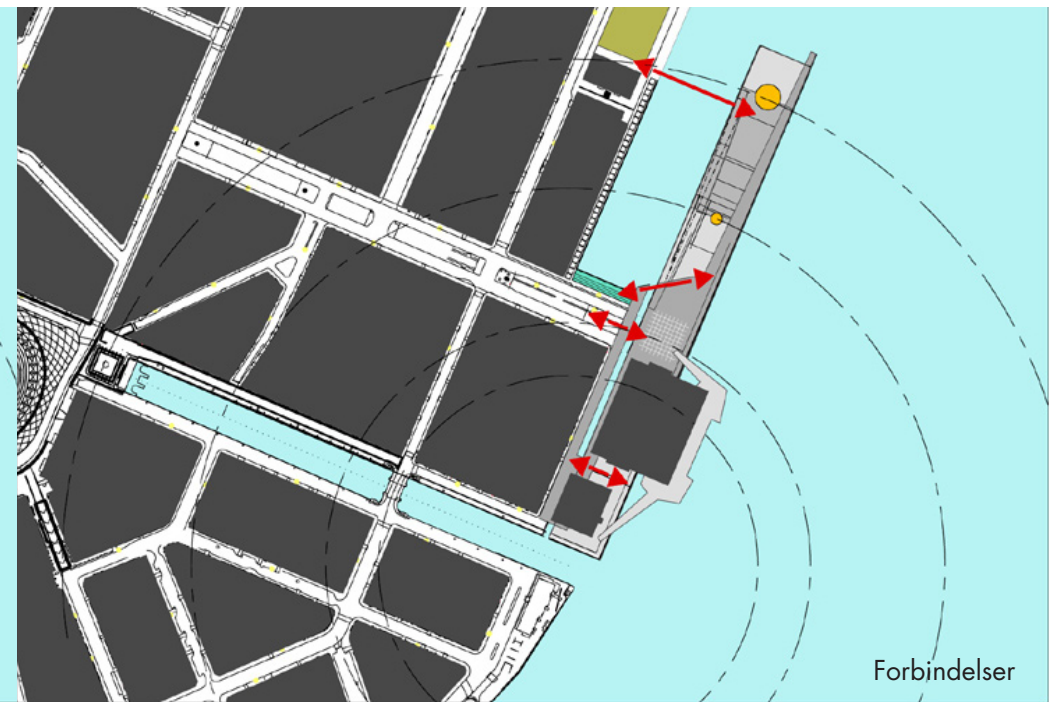
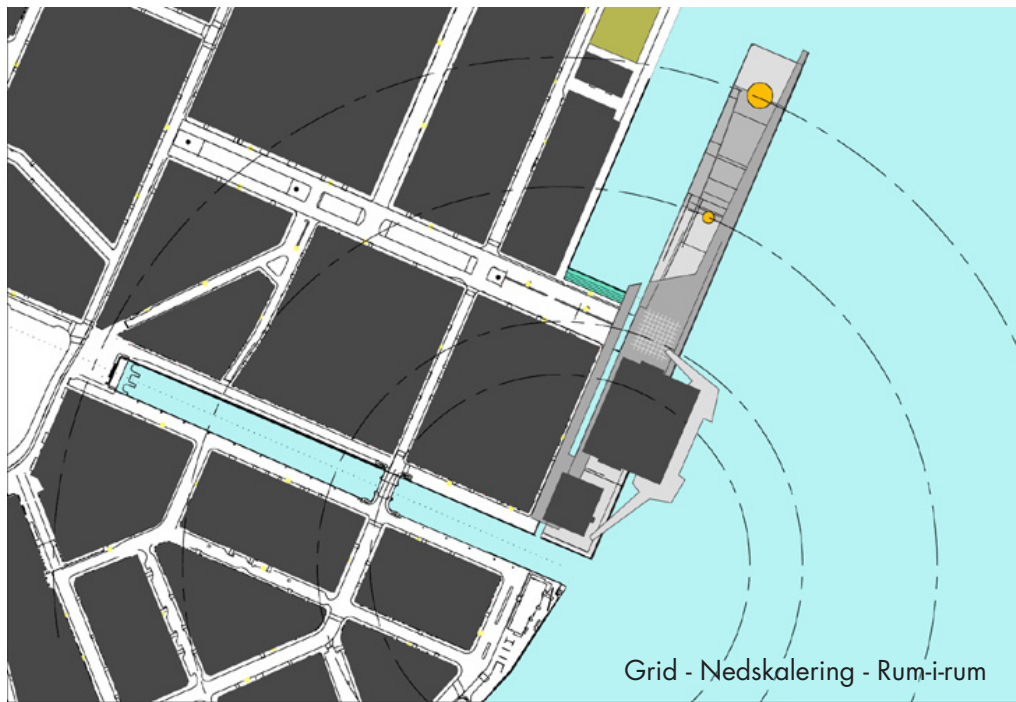
Molens spids udfordrer hændelsen – som på Skagens gren venter der her et panoramisk udsyn – længselen mod det fjerne.

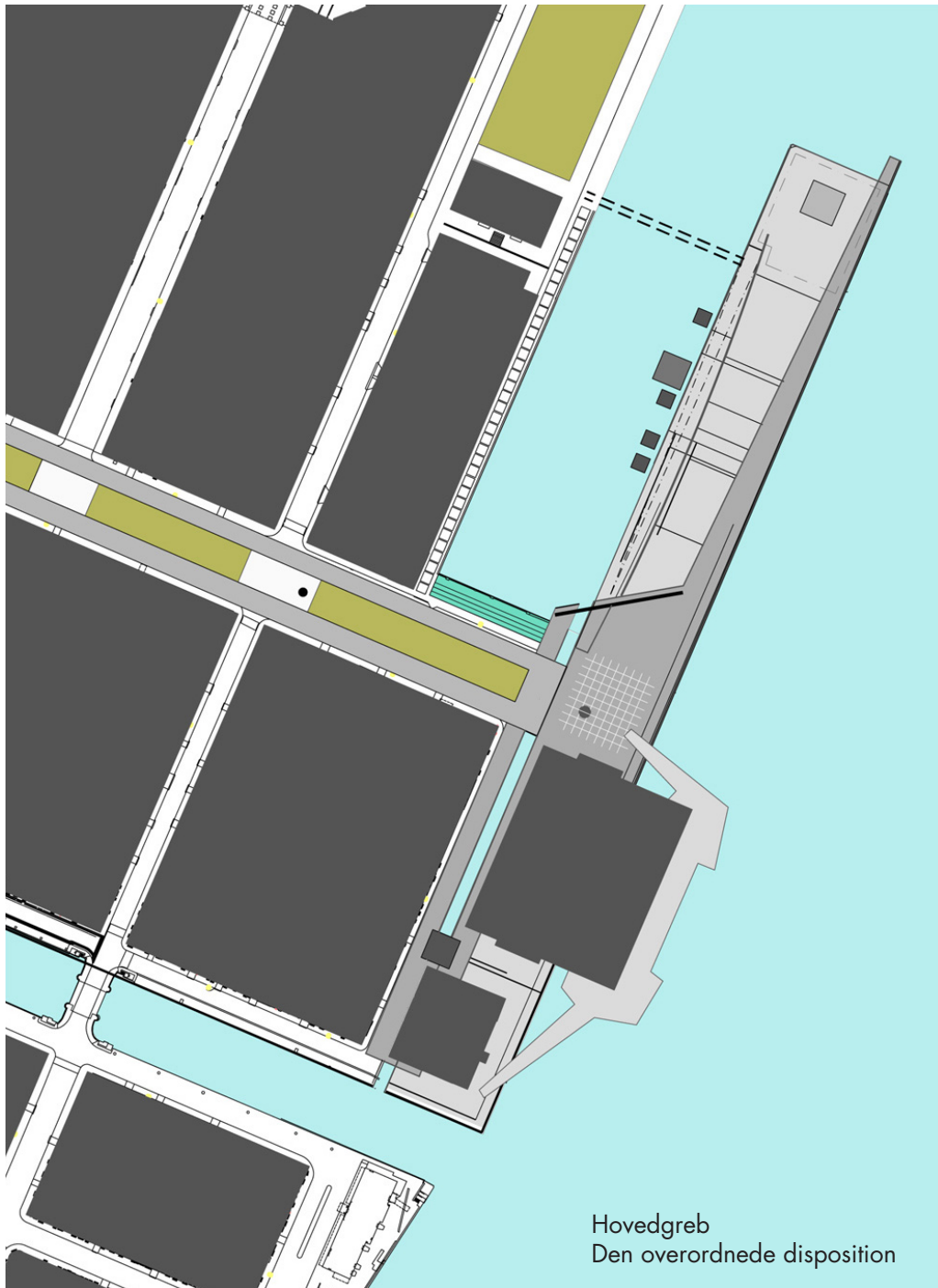
Forbindelser

Både de nødvendige og potentielle forbindelser kan samtidig markere og forstærke overgange i rumligheder. En mulig forbindelse til "fastlandet" bør placeres i et punkt, der støtter et naturligt flow inde fra landsiden. Samtidig bør det sikres at Molens spids friholdes for ikke at forbløde det unikke klimaks.

Hovedgrebet opsamler alle delkomponenter til en helhed, hvis udtryk bør kunne hvile i sig selv samtidig med at det rummer fleksibilitet og kan optage skiftende funktioner.

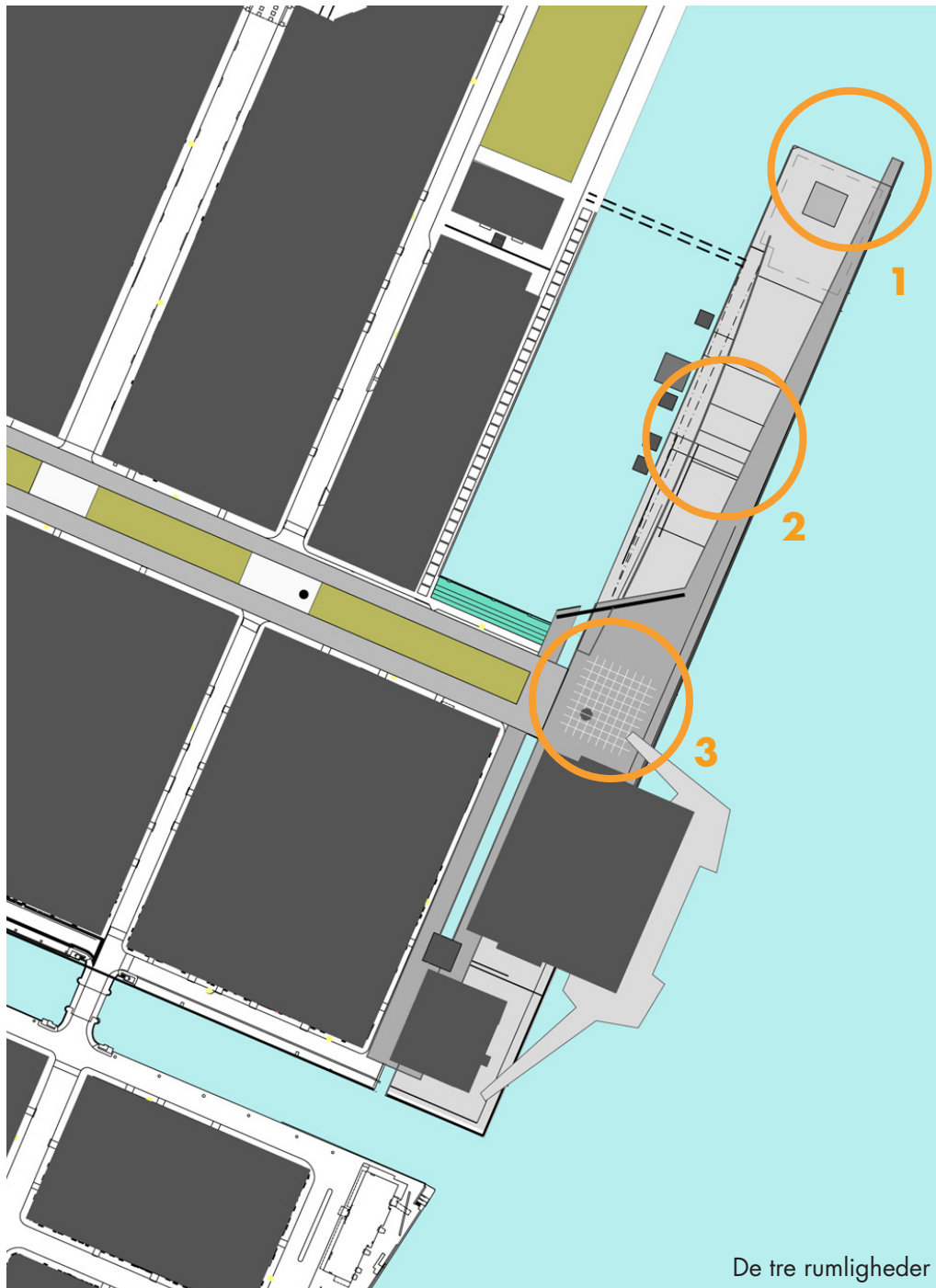






Fladens potentielle overflade





Hændelsens rum

1. Spidsen: lines of flight/udsyn, vidsyn/tankens rum, længsel, panorama



Samtalens rum

2. Samtalens rum (lines of exchange), mødet, liminalt, hændelsens rum, flydende



Udvekslingens rum

3. Pladsen ved skuespilhuset: Forbindelseslinjer (lines of connection), ambivalens, transinteraktiv, byrum

MOLEN - EN KULTURHUB for hele København

Molen er en HUB – et omdrejnings-, og tiltrækningspunkt – og arena for netværk, kontakt og samarbejde. Kulturhubben er et socialt og rekreativt mødested, et sted som knytter alt og distribuerer alt.

Københavns historiske bykerne karakteriseres af monumenter som orienteringspunkter og betydningsbærere, hvis skyline markerer betydningsfulde steder – identitet og tyngde. Vi har en fælles erkendelse af denne betydning.

I fremtidens København er de offentligt tilgængelige byrum monumenterne – og som sådan fremtidens organiserende princip. Her tilføres en ny type identitet og variation, der kendetegner den moderne by.

Det organiserende princip for fremtidens København er byrummet – som socialt og rekreativt mødested.

Kvæsthusbroen og kunsten

Molens placering mellem tunge kulturinstitutioner som operaen og Skuespilhuset samt dens nærhed til Charlottenborg gør dens funktion som Kulturhub åbenbar. Fysisk vil den kunne udgøre et knudepunkt i bevægelsen til og fra Operaen, funktionelt kan den på en gang samle og sprede en række kultur- og kunstaktiviteter ved på den ene side at kunne styrke det, som allerede findes i området og på den anden at tilføje området nye momenter, kulturelt såvel som rekreativt. Områdets karakter af et formelt byrum samt dets nærhed til vandet er af grundlæggende betydning. Desuden kendetegnes rummet af nærheden til publikumsintensive institutioner som Operaen og Skuespilhuset, ligesom adgang til Operaen via molen bør inddrages som en faktor der kan tages hensyn til i udformningen af molen.

Molens invariabler og variabler

Vi tænker os Molens fremtidige udformning som en vekselvirkning af en række invariabler og variabler. Som variabler foreslår vi forskellige kulturelle og kunstneriske aktiviteter, der skifter med årstiderne. Det kan være juletræssalg, høstfest eller kunstinstallationer. Her fungerer molens flade som et scenegulv; det skal ligge parat til at modtage de forskellige aktiviteter. Samtidig er molen et byrum, der skal fungere også når det er uden aktiviteter. Derfor må molen have nogle invariable kvaliteter. Her spiller den kunstneriske udsmykning en afgørende rolle.

Lyd og lysinstallationer - molens udsmykning

Vi foreslår en udsmykning, der på en gang bevarer fladen og inddrager vandet; en udsmykning som kan fungere på alle tider af døgnet og i alle årstider, og som ikke hindrer udsynet hverken fra Opera- eller Amalienborgsiden eller fra selve Molen. Her vil både lys- og lydinstallationer være gode løsninger. Vi har tentativt foreslået en konceptkunstner, Jenny Holzer, der arbejder med lys og tekster, enten som projektioner på en facade eller som LED skærme, der kan køre på siden af molen. Disse vil kunne ses i både dagslys og om aftenen. Gennem genskinnet i vandet vil også det blive inddraget som en del af udtrykket.

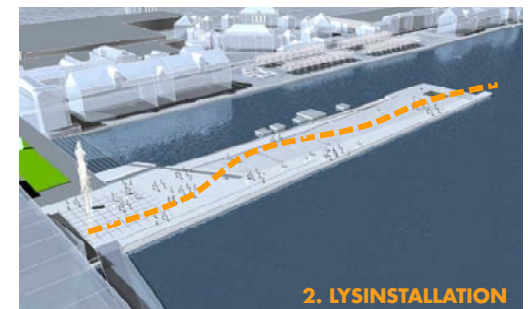
Både lys- og lydinstallationer vil endvidere kunne udvides til de omkringliggende områder og gader således, at der kan skabes et konceptuelt, visuelt eller lydæssigt sammenhæng mellem molen og omgivelserne.

Et sted for samtidskunsten

Som endnu en invariabel i molen foreslår vi en kunsthall og en incubator placeret under molen i tilknytning til det planlagte parkeringshus. At placere den kunsthall, som København er i så stort behov for, under Molen, vil på en gang yderligere bidrage til at vitalisere området og den vil sikre kunsthallen en central placering både i forhold til tunge kulturinstitutioner og i forhold til byen. I betragtning af den popularitet som samtidskunsten i dag nyder også i den bredere del af befolkningen, vil stedet kunne tiltrække mange besøgende til området.

Et sted for samtidskunst kombineret med midlertidige installationer vil befæste Molen som en katalysator for ikke blot kunst og kultur men også for en type folkeliv, som ikke har noget rum i København i dag. Det vil være et område, der kombinerer "Museumsinsel" i Berlin og promenaden i Nice, et område hvor man både kan dyrke den del af det urbane liv der er knyttet til kunst og kultur og hvor man kan flanere. Man kan her også pege på Serpentine Gallery midt i Hyde Park i London, hvor folk strømmer til, for at krydre turen i parken med kunst. Hvis den planlagte parkeringskælder ikke kommer i stand vil molen stadig kunne fungere som et område for samtidskunst, men så gennem midlertidige installationer. Her kan Oslo nævnes som et eksempel, hvor en plads, Tullinløkka, inddrages til midlertidige installationer.

Med en god planlægning vil Kongens Nytorv, Nyhavn og Langelinje kunne knyttes sammen til en lang promenade, og her vil Molen igen kunne udgøre et naturligt omdrejningspunkt gennem sin placering i og ved vandet. En broforbindelse via Molen til operaen vil styrke denne position.



Medvirkningsprocesser i forhold til de variable aktiviteter

De variable aktiviteter foreslåes styret dels i forhold til befolkningen dels potentielle interesserede virksomheder. Ud fra et katalog over mulige aktiviteter vil man via internettet kunne foreslå en række temarettede aktiviteter til udvalgte perioder gennem året. Samtidig vil det være muligt på samme internetside at finde samarbejds partnere, skabe alliancer, finde sponsorer m.v. til at konkretisere de foreslåede aktiviteter.

I udvalgte faste perioder inviteres virksomheder til at 'Byde ind' på fladen evt. i samarbejde med en række underleverandører. Her tænkes på julearrangementer; gløgg, juleboder, juletræssalg, skøjtebaner etc. som vi kender fra andre dele af byen, det kunne være verdens største Sankt Hansbål, Sommer som på Luftkastellet med open air biograf, festivaler, skateboard baner etc.

Under molen

Sted for samtidskunsten - Incubator - for innovationskulturen

For enden af Molen - placeret under terræn foreslås det at skabt en kunsthall for samtidskunsten samt et kuvøsemiljø for unge innovative talenter fra områderne kunst, arkitektur, design og teater.

HUB'en er symbolet for et kreativt udviklingsmiljø for kunstneriske grupper, sted for samtidskunsten, iværksættervirksomheder inden for de kulturelle og kreative fagområder i tæt samarbejde med forskermiljøer, medier mv.

Målet er at samle og intensivere et fagligt miljø, der inspirerer hinanden, videreudvikler og transcenderer disse kunstarter til nye præstationer der kan være foregangs-eksempler også i international sammenhæng.

Placeringen

I midtpunktet af Københavns store kulturmagneter vil placeringen næsten have symbolsk karakter. Ved den særegne placering i Molens bug – og med den sansemættede vej ad hvilken man kommer dertil, haves en forventning om at kunne tilskønne den kreative fabuleringen, der er essentiel for stedets overlevelse.

Organisering

Concierge – den vandrende planlægger, styrer forløb, udlejning, aktuelle aktiviteter, kurser, og samarbejdet med tværfaglig referencegruppe, eksterne mentorer, reference til aktuelle forskerinstitutioner, udstillingsaktiviteter m.v.

Financiering

Der foreslåes forskellige muligheder for opstart af Kunsthall og incubator eksempelvis foreslåes at i forbindelse med indbydelse til investor for den underjordiske parkeringskælder, opstilles kriterier som knytter finansieringen sammen.

Yderligere kan der søges støttemidler fra EU's socialfond, Ministerier, Stat, Kommune og fonde.

(Seed Venture Kapital: administreres af et ensemble af udfalgte folk fra de forskellige kunstområder og eller/ Business Angels: enkeltpersoner med risikovillig kapital, med erfaring fra forretningsverdenen, der indskyder penge og bidrager med foretningsmæssig erfaring til gengæld for et aftalt afkast)

Etaper

Planen for gennemførelsen af byggeprogrammet for Kvæsthusbroen ses som 3 etaper, hvor 1. etape handler om hovedgrebets disponering, 2. etape er lysinstallationen, 3. etape er kunsthall og incubator.

Referencer: Akerselva innovasjon, Oslo, NYX Aarhus, Vækstværk m.v

KAN DU KENDE DE FORSKELLIGE KO-RNSORTER FRA HINANDEN?

VED DU HVOR MÆLKEN KOMMER FRA?

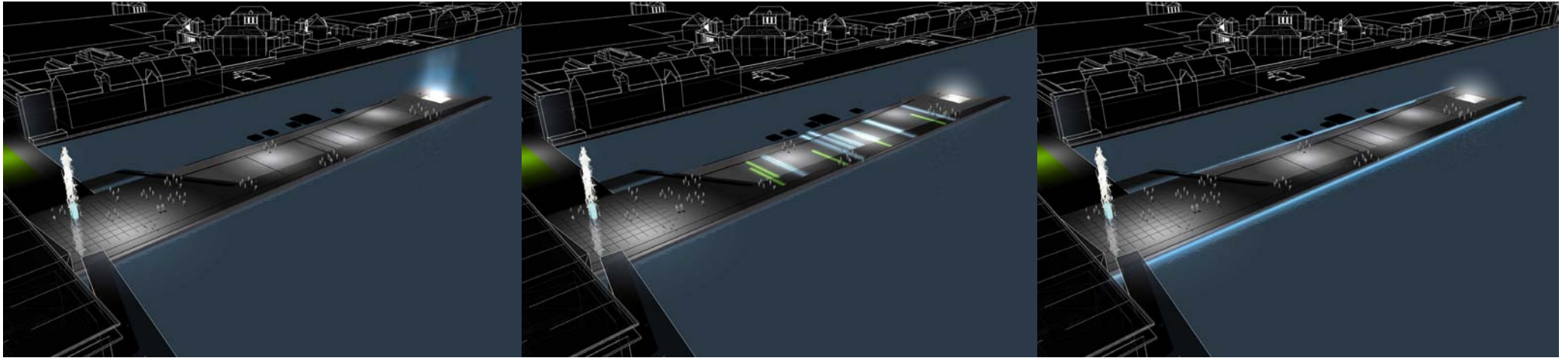
HØSTFEST PÅ MOLEN

PROGRAM:
10.00 ÅBNING
12.00 ALBERTE SYNGER
13.00 FIND NALEN I HØSTAKKEN
BØRNEKONKURRENCE
14.00 SÍGURD BARRET
16.00 MARTIN OG KETIL
18.00 ØLSMAGNING

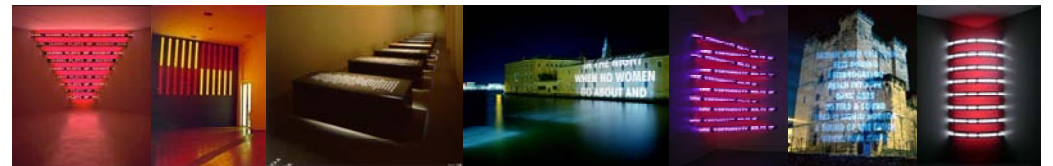
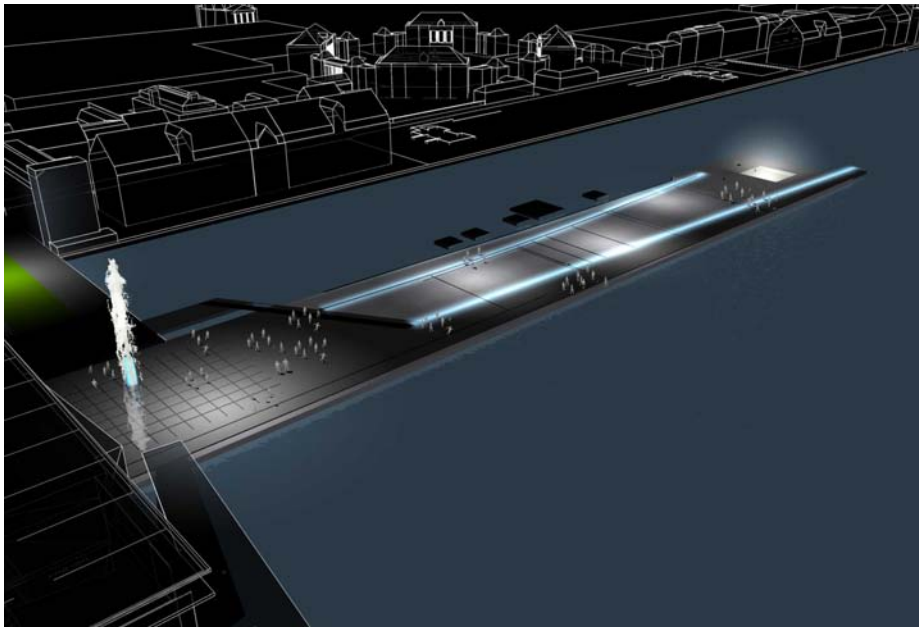
KOW OG VÆR MED NAR ÅRETS HØST - ELLYVOR OG LÆT NO

LAND-ROVER, Arla, Carlsberg, and other logos are visible at the bottom.

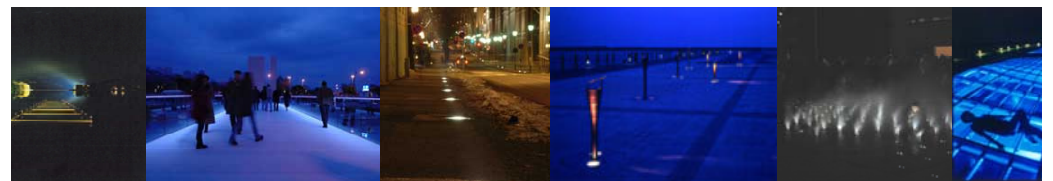
Lysstrategi - Det variable

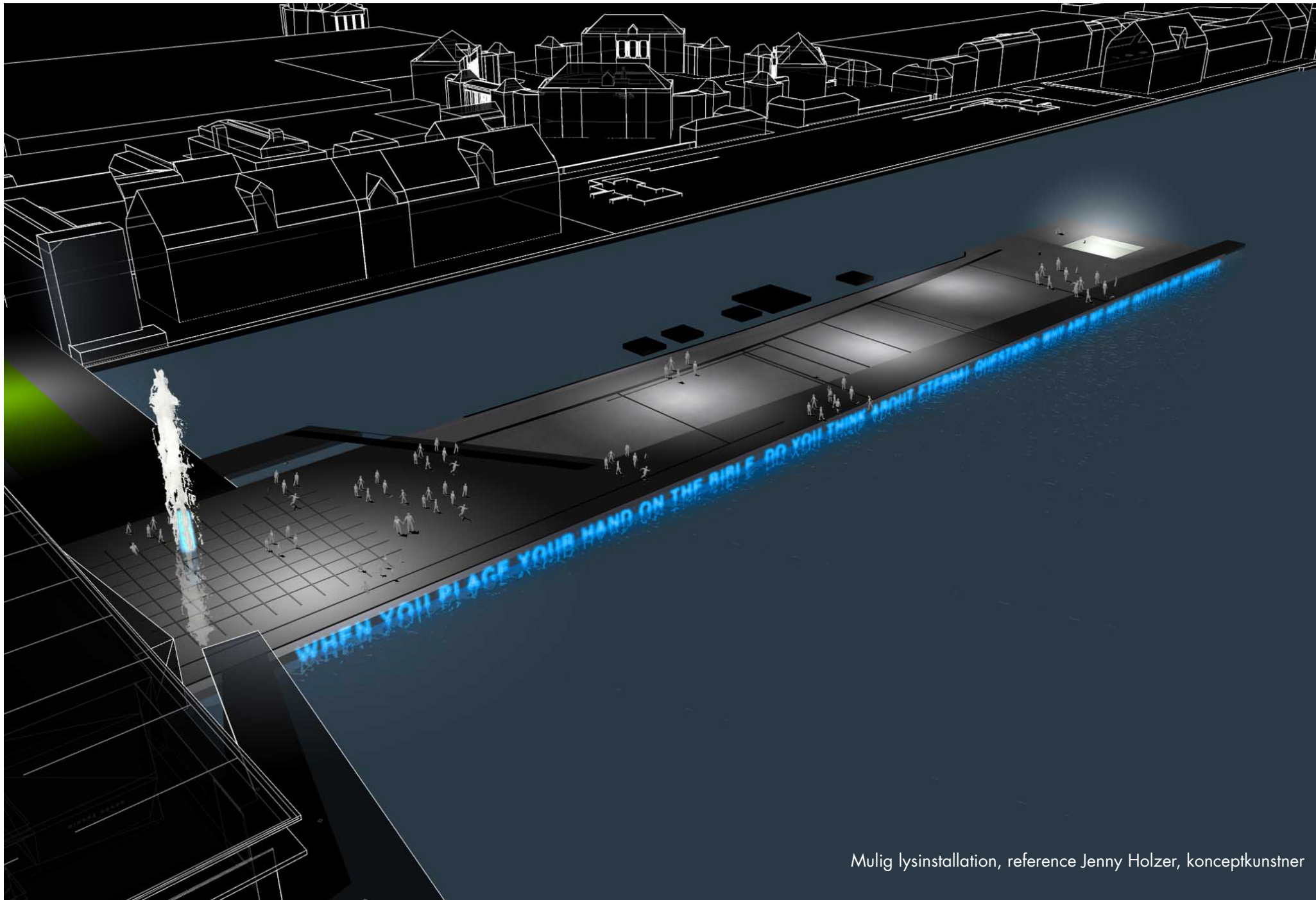


Lysstrategi følger fladens opgridding, fladens nedskaleres og gøres intim.



Referencer - Jenny Holzer, installationskunstner

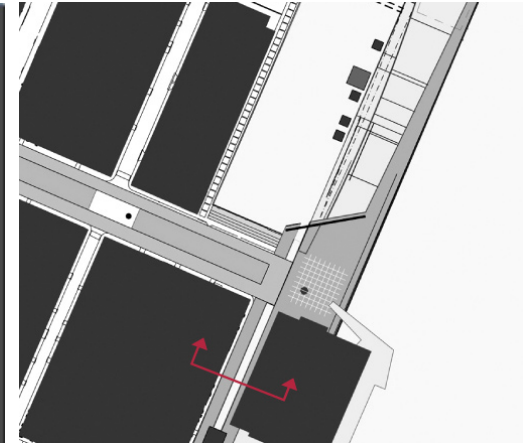




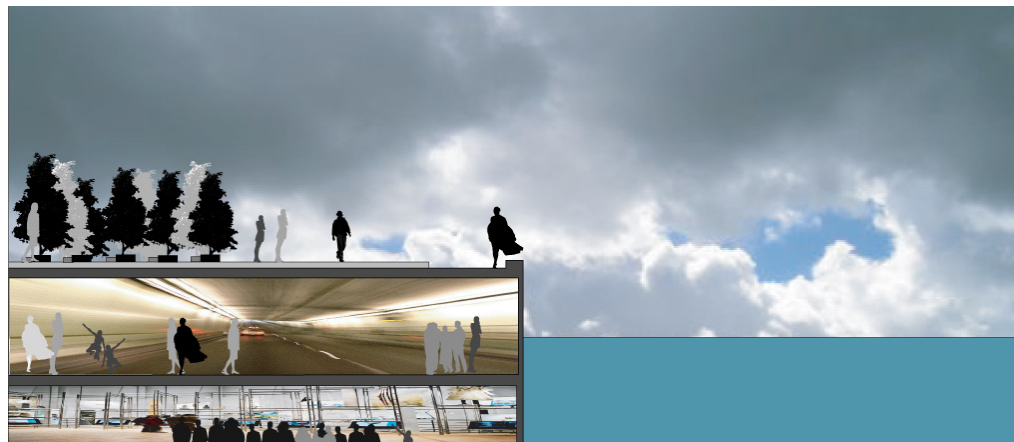
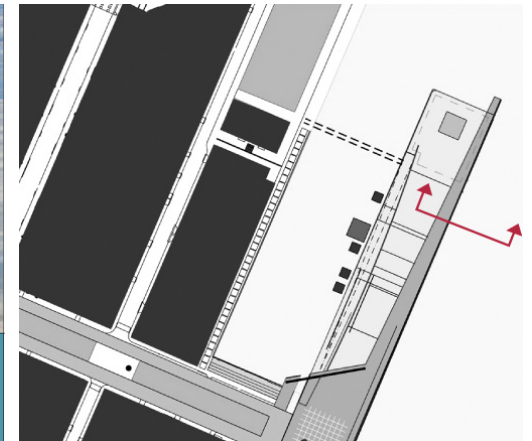
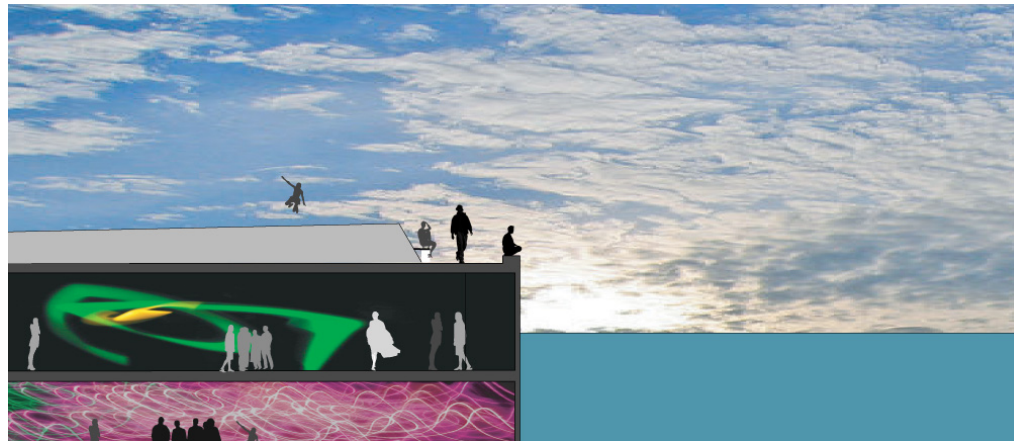
Mulig lysinstallation, reference Jenny Holzer, konceptkunstner

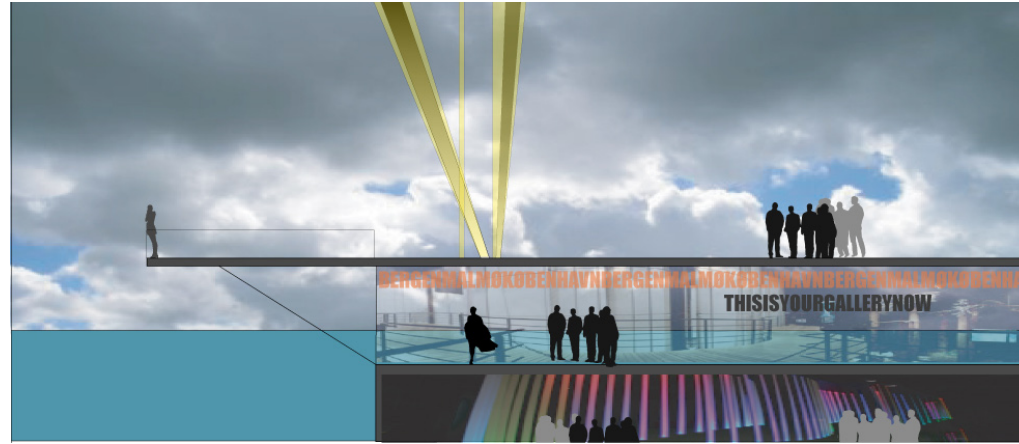
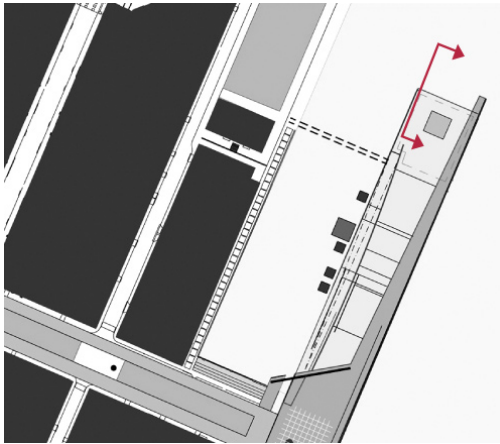
Principsnit

Principsnit gennem Kvæsthusgade
- Fritskæring/Vandspejl

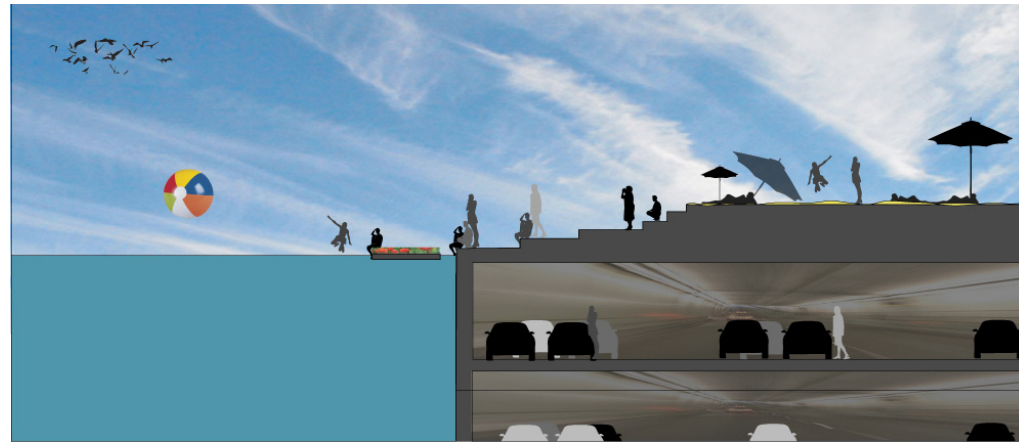
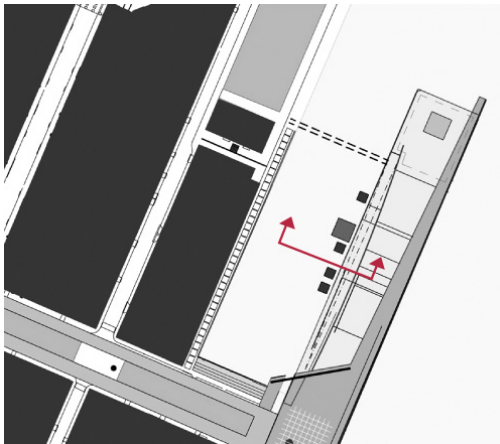


Principsnit gennem Molen
Havnekantens nærhed til vandet. Hældning af fladen, aktivitet under fladen

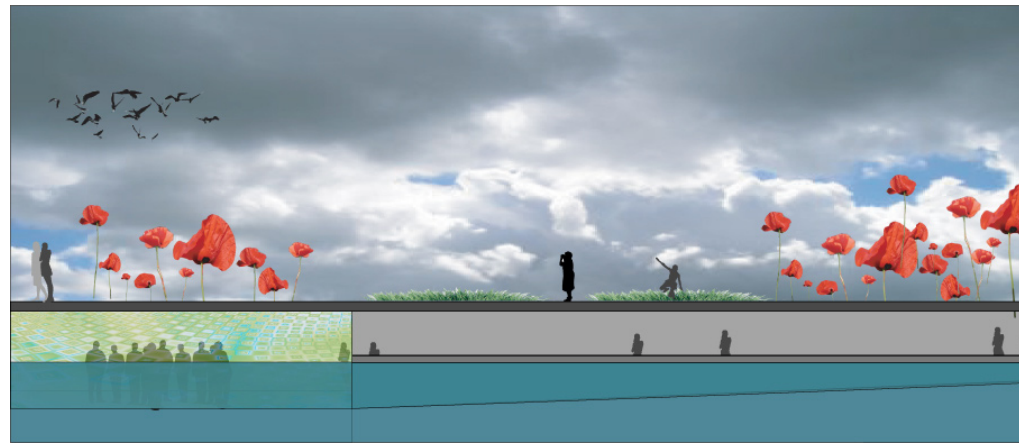
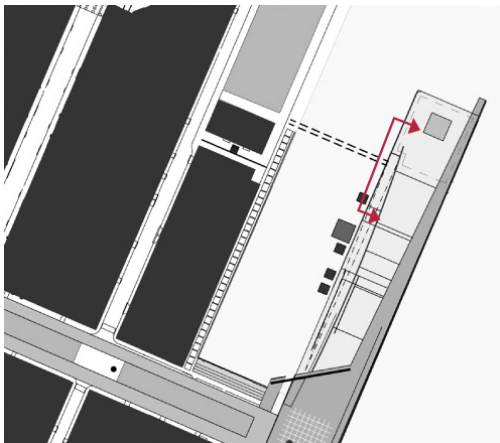




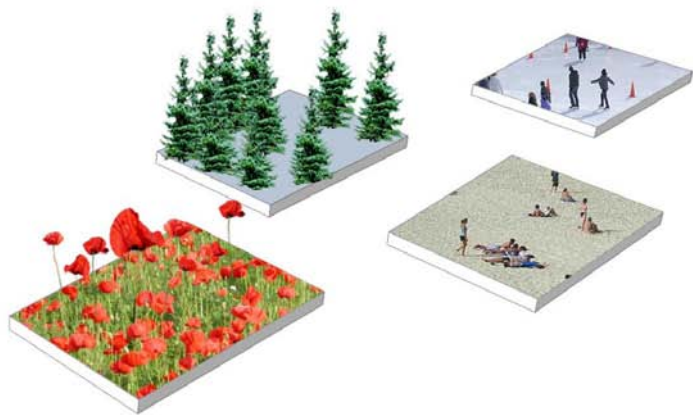
Principalsnit
Spidsen af molen.
Aktiviteter under fladen
Lysininstallation



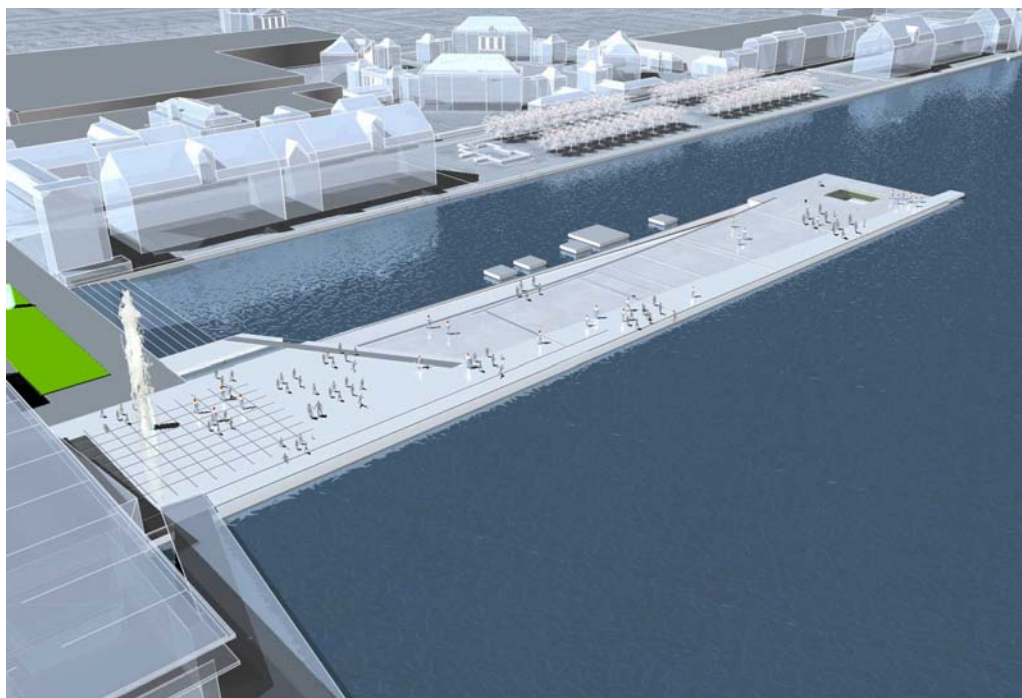
Principalsnit gennem molen
Molens møde og nærkontakt til vandet
/ flydende landskab / aktiviteter under
fladen - parkering



Principalsnit langs molen
Rampe / indgang til incubator under fladen
/aktivitet på fladen



forårsommerefterår vinterjulscthanspåskepinesevandstrandsommergrillpartystrandbarrelaxsurprisereflectexchange





forårssommerefterårsvinterjulschanspåskepinsevandstrandssommergrillpartystrandbarrelaxsurprisereflectexchange

forårssommerefterårsvinterjulschanspåskepinsevandstrandssommergrillpartystrandbarrelaxsurprisereflectexchange



forårsommerefterårvinterjulschanspåskepinesevandstrandsommergrillpartystrandbarrelaxsurprisereflectexchange



PROCES/ RÅDGIVNING

PROCES/ RÅDGIVNING

DREJEBOG FOR MOLENS REALISERING

Processen samles i et overordnet redskab, en Toolkit, der indeholder en oversigt over processens delfaser, bygherrrådgivningens delfaser, og hvornår og hvordan de konkrete focusgrupper samt målsætning med at skabe et dialogorienteret redskab.

"TOOLKIT" til kreativ planlægning

"TOOLKIT" er et mentalt planlægnings og værktøjssæt
- et dialogorienteret strategisk rådgivningsredskab
- der involverer focusgrupper, aktører og potentielle interessenter.

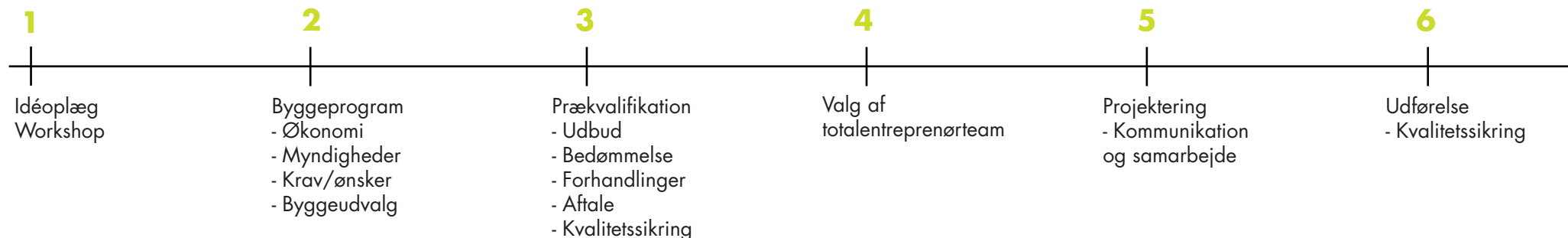
Tollkitten er en metode

Metoden organiserer relevante initiativer. Aktørerne inviteres til at bidrage og præsentere forestillinger om fremtiden.
Processen er proaktiv, og omfatter styring, koordinering og formidling mellem alle relevante parter
Toolkitten er det redskab som skaber overblik, indsigt og transparens i beslutningsprocessen for alle involverede parter.

Diagram - Drejebogen for Molens realisering

Fase 1

Bygherre
Bygherrerrådgiver
Totalentreprenør



Dialogen med omverdenen - målsætning

Hensigten med en åben proces er at skabe en fælles bevidsthed om forskellige planlægningsmæssige begrebers betydning - og forståelse for konsekvensen af forskellige indgreb. Dialogen fokuserer på erkendelsen af at der er mange forskellige opfattelser af hvad problemet er - og hvordan det skal løses.

Målet er at alle aktører udvikler fælles referencer, fælles billeder og dermed udvikler et ejerskab både til projekt og proces og sikrer, at der gives plads for ændrede behov og krav over tid. Ændrede opfattelser af byens og byrums fremtid og form skal kunne integreres uden at helhedsgrebet går tabt.

Dialogen opsætter derfor kvalitetsparametre for at sikre hovedgrebets robusthed i forhold til en fremtidig proces.

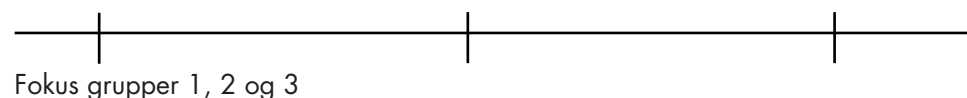
Den åbne planproces

Denne form for åben planlægning er et levende værktøj og handler om motivation, engagement, ønske om innovation - skærpelse af bevidsthed hos de involverede parter. Åbenhed i planprocessen, medvirken, indsigt - forskellige former for deltagelse - på forskellige niveauer styrker dette mål.

De foreslåede initiativer opdeles i 2 faser med henholdsvis internt og eksternt kommunikationsformål. Aktiviteterne opdeles i 2 hovedgrupper - 1: den proces der direkte knytter sig til udformningen og anvendelsen af Kvæsthusbroen og dens forudsætninger, 2: den gruppe af parallelle initiativer, der udgør grundstenen i etablering af kunsthø og incubator og fladens udvikling.

Fase 2

Interessenter, offentlighed, aktører involveres



Fase 1: udgøres af den klassiske bygherrerådgivning, der omfatter:

- Idéoplæg, Workshops (det gennemførte parallelprogram)
- Byggeprogram, Økonomi, Myndigheder, krav/ønsker, Byggeudvalg
- Prækvalifikation – herunder Udbud, Bedømmelse, Forhandlinger, Aftale, Kvalitetssikring
- Valg af total-entreprenørteam (her opstartes fase 2)
- Projektering, Kommunikation og samarbejde
- Udførelse, Kvalitetssikring

Fase 2: opstartes ved valg af entreprenør. Her involveres interessenter, offentlighed, aktører – egl. fokusgruppe 1+2+3.

Fase 1 og fase 2 opstartes forskudt for at sikre projektets troværdighed i offentligheden. Offentligheden involveres først, når projektet er sikret og igangsat.

Fokusgruppe 1 – interessenter

Her involveres et selektivt udvalg af interessenter og aktører. Mennesker som har nogle særlige kompetencer og interesser f.eks.: Interessenter i området (ambassader, bypolitikere, gallerier, teater mv). Underground-kunstnere (street-art, graffiti,) Etniske kunstnere (alle kunstarter). Event-magere (firmaer med specialet event), Wonderful Copenhagen, Copenhagen Capacity

Interessenter skal fokusere på forskellige temaer som f.eks.:

Broen og kunsten – hvilke muligheder?, Kvæsthusbroen og oplevelsesøkonomien?, Broen som foranderligt bylandskab? Hvem er målgrupperne? Hvorfor? Og hvorfor skulle de komme til broen en blæsende, kold januar-mandag? Broen som et multikulturelt rum? Broen og den (re)kreative by – hvad kan den tilbyde? Hvad bør den kunne tilbyde?

Fokusgruppe 2 - Offentlig forum

Her inviteres 'byen' – dvs. alle interesserede - til at deltage. Offentligheden tilbydes at bidrage til spillet. Det kan være indretningen af fladen 'udsynet', mulige aktiviteter ift skuespilhusets scene, organiseringen af rummets tre rumligheder, og mulige potentialer.

Kommunikationsmåderne er derfor:

Internet-portal hvor 'spillet om kvæsthusbroen' foregår. Et 3D program, hvor aktørerne kan visualisere deres brug af de 'brikker' der bliver sat i spil. Monitor på Nytorv der løbende fortæller om projektet og opfordrer til deltagelse. Gratis tidsskrifter som KBH, støttet af Statens Kunstfond mfl. flyers,

Focus gruppe 3 - Kunstnere, udøvende, curatorer, kunstfolk, partnerskab mfl.

- Den vandrede planlægger – koordinerer mulige, ønskede og umulige aktiviteter der kan befolke Kvæsthusbroen. Koordinering af aktiviteter med det som foregår i området (gallerier, ambassader, på Kgs Nytorv, teater, opera mv). Denne person skal udvikle et netværk der gør at vedkommende hele tiden er på forkant med nye trends i byen, har viden om internationale trends og som er i stand til at anvende et netværk til at sikre foranderligheden og eksperimentet på broen.

Et partnerskab – kommune, aktører i området, AP Møller, teatret, ambassader mv - der skaber grundlaget for en fond af midler der sikrer basisarbejdet, sikrer kontorfaciliteter, sikrer penge til reklame, invitation af kunstnere/ensemler og meget mere, men som også sikrer et udviklingsarbejde med hensyn til hele tiden at gøre området til et anderledes oplevelsesområde end de etablerede aktiviteter i området. Området skal understøtte kreative processer og Molen vil i fremtiden udstråle et tolerant og kosmopolitisk bymiljø.

Relevante rådgiverrelationer / Juul og Frost Arkitekter – 2000-2006

SFOU - Statens Forsknings- og Uddannelsesbygninger, Nationalmuseet, DSB-Ejendomme, FREJA - Statens Ejendomsselskab, DFE - De Forenede Ejendomsselskaber A/S, Sjælsø Gruppen A/S, Djursland Ejendomsselskab, KUBEN A/S, Ejendomsselskabet VGH, Københavns Kommune, Næstved Kommune, Vejle Kommune, Randers Kommune, Grindsted Kommune, Odense Kommune, Tarm-, Hvalsø og Aabenraa Kommune, Roskilde Boligselskab, Bergen Kommune, Ørestadsselskabet, Københavns Universitet, Christianskirkens menighedsråd Fredericia, Sorgenfri Menighedsråd, Lyngby Kommune, Malmø Stadsbygnadskontor, Malmø Högskola, Det svenske Undervisningsministerium, Helsingborg Stads-byggnadskontor, Oslo kommune, Bærum Kommune, Vinderup Kommune, Værløse, Vallensbæk og Holstebro kommune.



JUUL | FROST

Wilders Plads 8C
Christianshavn
1403 København K

Tlf.: 32959578 - Fax: 32959579
Mail: ark@juulfrost.dk
www.juulfrost.dk

Bilag 5: Foreløbig tidsplan for aktiviteter i forbindelse med udvikling og anlæg af området Sankt Annæ Plads, Kvæsthusgade og Kvæsthusbroen.

Tidspunkt/Periode	Aktivitet	Politisk behandling
Oktober/november 2006	Indstilling om det videre forløb	Teknik- og Miljøudvalget og Borgerrepræsentationen
Etape 1		
November 2006	Projektudvikling af etape 1	
Januar/februar 2007	Borgermøde om forslag til etape 1	
Marts/april 2007	Indstilling om forslag til og ansøgning om frigivelse af anlægsbevilling til etape 1	Teknik- og Miljøudvalget og Borgerrepræsentationen
Marts/april 2007	Køb/overtagelse af arealer	
Maj/juni 2007	Indstilling om godkendelse af køb/overtagelse af arealer	Teknik- og Miljøudvalget; Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen
September 2007 - januar 2008	Anlæg af etape 1	
16. februar 2008	Åbningsforestilling i Det nye Skuespilhus	
Løbende		
	Sponsorundersøgelser	
Borgerinddragelse		
November/december 2006	Udvikling af forslag til borgerinddragelsesproces (i fase2)	
Januar 2007	Indstilling om borgerinddragelsesproces	Teknik- og Miljøudvalget
Etape 2		
Igangsættes Januar/februar 2007	Udarbejdelse af færdigt program og konkurrenceudbudsmateriale samt evt. underopdeling af etape 2	
I løbet af 2007	Indstilling om ovenstående samt evt. sponsoraftaler	Teknik- og Miljøudvalget og Borgerrepræsentationen
Forår 2008 - afhængigt af mulighed for finansiering/sponsoraftaler	Udbud af etape 2 (evt. underopdelt)	
Sommer 2008 - afhængigt af mulighed for finansiering/sponsoraftaler	Indstilling om godkendelse af udbudsresultat samt ansøgning om evt. anlægsbevilling	Teknik- og Miljøudvalget og Borgerrepræsentationen
Når spørgsmål om finansiering mv. er afklaret	Anlæg af etape 2	

Til Økonomiudvalget

21-11-2006

Sagsnr.
2006-2624

Ændringsforslag vedrørende indstilling angående området Sankt Annæ Plads, Kvæsthusgade og Kvæsthusbroen, TMU 895/2006, 2. punkt på Økonomiudvalgetes dagsorden den 28. november 2006

Dokumentnr.
2006-18711

I forlængelse af Borgerrepræsentationens beslutning den 16. november 2006 om at sende Realdania Fondens forslag om:

- etablering af en broforbindelse mellem Holmen og Kvæsthusbroen
- etablering af et byrum på Kvæsthusbroen
- og et parkeringshus på Kvæsthusbroen

til behandling i Teknik- og Miljøudvalget med henblik på at indgå i det videre arbejde omkring trafikal betjening af operaen foreslår Økonomiforvaltningen samt Teknik- og Miljøforvaltningen at der vedtages nedenstående ændringsforslag:

”Indstillingen sendes til fornyet behandling i Teknik- og Miljøudvalget og indgår i behandling af den fremtidige løsning vedr. trafikal betjening af Operaen.

Teknik- og Miljøforvaltningen anmodes om at sørge for, at der etableres en fornuftig, midlertidig og simpel adgangsvej gennem byggeområdet til skuespilhuset, således at denne er etableret ved åbningen af skuespilhuset i februar 2008. Det skal bemærkes, at den gennemførte udformning af området ved arkitekterne Juul og Frost, som vandt, ikke kan beslattes nu, da Realdania Fonden ikke har tilkendegivet hvilken arkitektonisk udformning deres tilbud er baseret på. Det er derfor ikke muligt, at tilvejebringe en permanent løsning for adgangsforholdene inden skuespilhusets åbning.

I forbindelse med Økonomiforvaltningen samt Teknik- og Miljøforvaltningens fortsatte drøftelser med Realdania Fonden om konkretisering af Fondens projektforslag skal forvaltningerne sikre, at udvalgene orienteres, når der foreligger nye oplysninger i sagen.”

Claus Juhl

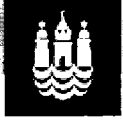
/Henrik Plougmann Olsen

1599 København V

Telefax
3366 7031

EAN nummer
5798009800176

www.kk.dk



Teknik- og Miljøudvalget

DAGSORDEN

for ordinært møde onsdag den 20. juni 2007

SAGER TIL DRØFTELSE

28. Vurdering af Realdanias forslag "Kvæsthusprojektet"

TMU 335/2007 J.nr. 2007-31276

Drøftelsesindstilling af Realdanias forslag "Kvæsthusprojektet" på baggrund af forvaltningens vurdering af Realdanias forslag samt af A.P. Møller Fondens projekt "Havnebroen". På baggrund af drøftelsen vil forvaltningen udarbejde en indstilling til politisk behandling efter sommerferien.

INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at Teknik- og Miljøudvalget tager forvaltningens vurdering af Realdanias forslag "Kvæsthusprojektet" til efterretning.
2. at Teknik- og Miljøudvalget drøfter Realdanias forslag "Kvæsthusprojektet" samt A.P. Møller Fondens projekt "Havnebroen" og den videre proces.

PROBLEMSTILLING

Realdania præsenterede d. 28. februar 2007 det såkaldte Kvæsthusprojekt for Teknik- og Miljøudvalget. Udvalget besluttede at indhente forvaltningens vurdering inden det tog stilling i sagen. Udvalget har tidligere besluttet en pendulfærgeløsning (TMU 89 4/2006), som dog afventer afgørelsen om Kvæsthusprojektet. Forvaltningen har i vedlagte bilag sammenlignet de 2 løsninger på en række faktuelle forhold. Kvæsthusprojektet kan i den fremlagte form betegnes som et ideoplæg, der skal videreudvikles og konkretiseres på en lang række områder. Realdania har overfor forvaltningen telefonisk tilkendegivet, at man er indstillet på en dialog om udviklingen og konkretiseringen af projektet. Forvaltningen anbefaler derfor, at udvalget i første omgang drøfter projektet med henblik på at konkretisere den videre proces. Samtidig skal det nævnes, at forvaltningen på et møde d. 9. maj 2007 er blevet bekendt med, at A. P. Møller Fonden undersøger andre muligheder for at bygge bro over havneløbet i området. A.P. Møller Fonden fremsatte den 29. maj 2007 tilbud om at fremsende eventuelt materiale, der kan indgå i udvalgets drøftelse.. Efterfølgende har A.P. Møller Fonden fremsendt et forslag, men forvaltningen har ikke foretaget en vurdering af det. Forslaget er vedlagt som bilag til indstillingen. Forvaltningen foreslår, at det inddrages i overvejelserne om trafikbetjening af Holmen på lige fod med de øvrige forslag.

LØSNING

Realdanias Kvæsthusprojekt består af fire elementer: Kvæsthusbroen, Kvæsthuskælderens, Kvæsthusmolen og Kvæsthusgraven.

Kvæsthusbroen vil fungere primært som forbindelse til Operaen, men vil også sekundært kunne betjene Holmen, Christianshavn og det nordlige Amager. Sammenlignet med pendulfærgeløsningen vil broen være et

mere fremkommeligt tilbud til cyklister, idet broen altid er til rådighed, så længe den ikke er i oplukket tilstand. På den anden side vil Pendulfærgen ikke lægge begrænsninger på den langsgående trafik i havnen. En broløsning vil begrænse især mastebærende både i kraft af begrænset gennemsejlingshøjde.

Forvaltningen vurderer, at den svungne bro kan passes ind i omgivelserne, og give en forbedring af mulighederne for at benytte de to byrum ved henholdsvis Opera og Skuespilhus. Broen kan indgå i cykelrutenettet. En sydligere placering tættere på Nyhavn ville dog give en bedre placering i forhold til sammenhænge mellem Christianshavn og de centrale bydele i Indre By, Vesterbro, Nørrebro mm.

Kvæsthuskælderen er en parkeringskælder til op til 500 biler som vil ligge centralt i forhold til skuespilhuset og - via broen - Operaen. Dele af kælderen vil muligvis kunne anvendes til busparkering og til koncerter, teater, marked, sport eller lignende i periode med få parkanter.

Hvis der etableres en parkeringskælder, til betjening af Operaen skal den eksisterende overfladeparkering på Judichærs Plads (200 pladser) nedlægges ifølge lokalplanen. Kælderen forventes - alt andet lige - at generere ca. 2.500 ekstra biler i døgnet i lokalområdet. Disse vil påvirke det lokale miljø negativt, men de omkringliggende veje vurderes at kunne afvikle trafikken, idet gaderne tidligere har kunnet afvikle færgetrafik fra Kvæsthusmolen. Den øgede parkeringskapacitet i området kan kompenseres i form af nedlæggelse af gadeparkering. I så fald flyttes parkeringsprovenu fra gadeareal til p-hus ejeren.

Kvæsthusmolen er en plads, der dækker hele molen og hele området omkring skuespilhuset til Nyhavn. Pladsen kan bruges til ophold, cafeer, udendørscene og adgangsforhold til broen.

Kvæsthusgraven er bassinet, der afgrænses af Kvæsthusmolen, Sankt Annæ Plads og Larsens Plads. Graven er tænkt som et sejlcenter, hvor der er mulighed for ophold ved vandet via trapper på Kvæsthusmolen og på Sankt Annæ Plads.

Forvaltningen vurderer, at et sådant "sejlcenter" kan tilbydes en række potentielle brugere. Eksempler er små fartøjer som turistbåde, kuttere og lastbåde med forsyninger til markedsaktiviteterne på pladsen. Også kanlrundfartsbådene kan få anløbsplads her, hvis det fx beslutes at flytte dem ud af Nyhavn.

Kvæsthusprojektet indeholder en lang række uafklarede forhold, hvor de vigtigste er:

- Krydsningen af havneløbet i form af bro eller pendulfærge.
- At broen på Dokøen lander på arealer der er privat ejendom.
- Parkeringskælderens bidrag til den samlede parkeringskapacitet i Indre By og på Holmen.
- Driftsoverskuddet fra Realdanias parkeringskælder og sammenhængen til kommunens indtægter fra områdets gadeparkering.
- At den trafikale adgang over Kvæsthuspladsen til bro og skuespilhus ikke er beskrevet.

ØKONOMI

Denne indstilling medfører ikke i sig selv udgifter for kommunen.

Realdania forventer, at det samlede projekt har en anlægsomkostning på ca. 500 mio. kr.

Hvis Kommunen vælger at modtage Realdanias tilbud vil de samlede forventede årlige driftsomkostninger være omkring 8 mio. kr. Dette svarer til de samlede omkostninger til en pendulfærge.

Indtægter fra områdets gadeparkering vil alt andet lige kunne blive påvirket af den øgede parkeringskapacitet i form af Realdanias parkeringskælder.

Såfremt der kompenseres for den forøgede parkeringskapacitet med nedlæggelse af gadeparkering i området skal der påregnes et afledt provenutab til kommunen.

De økonomiske konsekvenser kan samlet beskrives således:

Kommunens årlige merudgifter (mio. kr.)	Kvæsthusprojektet	Pendulfærge ca. 10. kr. pr. tur	Pendulfærge Gratis
Drift bro	3		
Drift plads	1	1	1
Drift grav	1	1	1
Mistede passagerindtægter havnebus	3,0	2,7	2,9

Årlig nettoomkostning pendulfærgen (udgifter - indtægter)	-	1-3	7-9
I alt (afrundet)	8	6-8	12-14

Bem: I oversigten er ikke medregnet evt. provenuetab fra nedlagt overfladeparkering.

VIDERE PROCES

På baggrund af udvalgets drøftelse vil forvaltningen udarbejde en indstilling til beslutning. Denne indstilling skal behandles i både Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen. Indstillingen forventes forelagt TMU i september/oktober 2007.

A. P. Møller Fondens alternative forslag til en bro vurderes og sammenlignes med Realdanias tilbud og pendulfærgeløsningen, inden der træffes endelig beslutning.

Der har ikke været foretaget høringer på nuværende tidspunkt. Christianshavns Lokalråd har henvendt sig i sagen, og forvaltningen har planlagt et orienterende møde med dem ultimo juni.

BILAG

1. Vurdering af Kvæsthusprojektet. Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen, maj 2007
2. A.P. Møller Fondens projekt "Havnebroen"
Uddelt til Teknik- og Miljøudvalget den 13. juni 2007

Hjalte Aaberg

Niels Tørsløv



Til Teknik- og Miljøudvalget

01.06.2007

Sagsnr.
2007-31276

Dokumentnr.
2007-157122

Sagsbehandler
Brian Hansen

VURDERING AF REALDANIAS KVÆSTHUSPROJEKT

Dette notat indeholder forvaltningens vurdering af det af Realdanias foreslåede projekt med plads, parkeringskælder og bådehavn ved Kvæsthusemolen, samt en broforbindelse mellem Kvæsthusemolen og Dokøen.

Notatet indeholder en kort præsentation af projektet. Denne efterfølges af forvaltningens vurderinger af de enkelte delelementer, herunder en sammenligning med den tidligere foreslåede løsning med pendulfærg. Projektet er ikke vurderet i forhold til andre muligheder, f.eks. alternative placeringer af broen. Forvaltningens anbefaling og notatets konklusioner er sammenfattet i de første to afsnit.

Projektet er omfattet af lokalplan nr. 374 "Kvæsthusbroen" og lokalplan nr. 331-1 "Holmen II", der er bekendtgjort henholdsvis den 14. april 2004 og 7. november 2001.

Notatet er udarbejdet af Teknik- og Miljøforvaltningen i samarbejde med Økonomiforvaltningen.

Indhold:

Sammenfattende vurdering.....	1
Kort beskrivelse af tilbuddet.....	3
Vurdering af Kvæsthusbroen.....	5
Vurdering af Kvæsthuskældereren	13
Vurdering af Kvæsthuspladsen.....	16
Vurdering af Kvæsthusgraven	18
Kvæsthusprojektets samlede økonomi.	19

Center for Trafik

Njalsgade 15
Postboks 450
1505 Kbh. V

Telefon
3366 3489

Telefax
3366 7131

E-mail
brihan@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009488145

www.kk.dk

Sammenfattende vurdering

Kvæsthusbroen vil som en ny forbindelse primært betjene Opera og skuespilhus - men vil også fungere som en væsentlig forbedring for gående og cyklende mellem Holmen/Amager og Indre By. Broen vil kunne indgå i cykelrutenettet som det er beskrevet i kommuneplanen. Dog ville en sydligere placering centralt på Christianshavn og overfor Nyhavn give en bedre sammenhæng helt fra Nordøstamager over Christianshavn videre til Kgs. Nytorv, Indre By og brokvartererne.

Broen forventes benyttet af op mod 10.000 fodgængere og cyklister dagligt. Broens ulempe er, at den vil være en barriere for den sejlede trafik højere end 5,4 m. Broen er oplukkelig og vil således kunne passeres af høje både, der dog må forventes ventetid og faste åbningstidspunkter. En endelig åbningspolitik skal afbalancere hensynene til den sejlede og den krydsende trafik og er endnu ikke fastlagt.

Alt andet lige vil Parkeringskælderens genere ny trafik svarende til 2.500 bilture dagligt der vil kunne afvikles på det bestående vejnet.

Etablering af parkeringskælderens bør ifølge lokalplanen medføre, at parkeringspladserne på Judichærs Plads (ca. 200) ved Operaen nedlægges. Projektet kan evt. udvides med en renovering af Sankt Annæ Plads.

I det videre arbejde er der en lang række forhold, der må konkretiseres og vurderes nærmere. Det gælder bl.a. den trafikale adgang til broen på både Dokøen og over Kvæsthuspladsen. Adgangsvejen til/fra broen på Sjællandssiden er helt ubearbejdet. Ejerforholdet ved brofæstet på Dokøen, adgangsforhold til skuespilhuset, åbningspolitik for broen, sammenhængen mellem parkeringskælder og områdets overfladeparkering samt ejerforhold til parkeringsanlægget er andre uafklarede og væsentlige forhold for en dækkende og sammenfattende vurdering.

Kvæsthuskælderens er en parkeringskælder med plads til 500 biler under Kvæsthusmolen. Kvæsthuskælderens kan - sammen med broen - betjene Operaen og skuespilhuset, andre besøgende i området ligesom en række pladser forventes udlejet på langtidslejemål til beboere og pendlere. Trafikken til og fra kælderens - i alt ca. 2.500 bilture dagligt - forventes at kunne afvikles på det omkringliggende vejnet, men vil medføre lokale gener for bymiljøet. Det forventes, at Realdania vil drive parkeringsanlægget i en lang årrække, hvorefter det overdrages til kommunen. Realdania må forventes at få en årlig nettoindtægt på ca. 7,5 mio. kr.

Parkeringsanlægget i Borgergade vil pga afstanden næppe direkte betjene samme trafikanter, men vil dog tilføre kapacitet til bydelen som helhed.

Kvæsthuspladsen vil som ny pladسدannelse omfatte hele Kvæsthusmolen. Pladsen vil skabe rum for byliv og aktiviteter f.eks. i tilknytning til skuespilhuset.

Kvæsthusgraven er bassinet der afgrænses af Kvæsthusmolen, Sankt Annæ Plads og Larsens Plads. Graven er tænkt som et sejlcenter, hvor der er mulighed for ophold ved vandet via trapper på Kvæsthusmolen og på Sankt Annæ Plads.

Forvaltningen vurderer, at et sådant "sejlcenter" kan tilbydes en række potentielle brugere. Eksempler er små fartøjer som turistbåde, kuttere

og lastbåde med forsyninger til markedsaktiviteterne på pladsen. Også kanalrundfartsbånene kan få anløbsplads her, hvis det fx besluttes at flytte dem ud af Nyhavn.

Skønnede økonomiske nøgletal

Anlægsomkostning for Realdania	ca. 500 mio. kr.
Anlægsomkostninger Kommunen	ca. 10 mio. kr.
Årlige nettoindtægter for Realdania (parkering)	ca. 7,5 mio. kr.
Årlige samlede driftsomkostninger for kommunen	6-8 mio. kr.

Set over 50 år vil Realdania have en samlet udgift på 125 mio. kr. (anlægsudgift - parkeringsindtægter). Kommunen vil have samlede forøgede driftsomkostninger på ca. 350 mio. kr.. Heri ikke medregnet evt. provenue tab ved nedlæggelser af gadeparkering i området. Såfremt der nedlægges gadeparkering der skal modsvare de nytilførte pladser anslås det at provenuetabet vil blive i størrelsesorden 3 mill. kr. årligt.

Kort beskrivelse af tilbuddet

Realdania præsenterede d. 28. februar deres samlede projekt for Teknik- og Miljøudvalget. Efterfølgende er udgivet projektmappen "Kvæsthusprojektet" som beskriver og illustrerer det samlede projekt. Projektet består af fire elementer, kaldet Kvæsthusbroen, Kvæsthuskælderen, Kvæsthuspladsen og Kvæsthusgraven. Det samlede projekt er udviklet for Realdania af Lundgaard og Tranberg Arkitektfirma A/S.

Realdania understreger, at der er tale om en projektide, og at realisering forudsætter at den videreudvikles, konkretiseres, detaljeres og afstemmes med områdets mange interessenter.

Kvæsthusbroen

Kvæsthusbroen er en kombineret cykel- og gangbro mellem Kvæsthusmolen umiddelbart nord for skuespilhuset og Dokøen syd for Operahuset. Broens udformning er baseret på den bro, som Ove Arup & Partners og Lundgaard og Tranberg tegnede til Københavns Kommunes konkurrence om en broforbindelse i 2004.

Broen er oplukkelig - ved to drejelige fag midt på broen, og har samme frihøjde som de øvrige broer i havneløbet. Brofæsterne er placeret inde på hhv. Kvæsthusmolen og Dokøen. På Kvæsthusmolen i flugt med havnebassinets afslutning og i forlængelse af Sankt Annæ Plads. På Dokøen i forlængelse af Dokøvej, der med den eksisterende vejbro til Galionsvej, skaber forbindelse til Holmen. Med en frihøjde på ca. 5,5 m må brofæsterne placeres lidt inde på land, for at broens hældning ikke bliver for stejl. Brofæsterne er udformet som svagt skrånende ellipseformede plinte, der giver adgang til broen fra alle sider.

Broen er udformet som et skibsskrog, med en kraftig bærende bjælke i midten og med sider, der tillader kig ud over havnen. Broens planform er slynget som et omvendt S.

Kvæsthuskælderen

Kvæsthuskælderen er en parkeringskælder for op til 500 biler under Kvæsthusmolen. Kælderen fylder hele molens længde og tænkes disponeret i flere etager. Til- og frakørsel sker via en rampe, der er placeret i forlængelse af Sankt Annæ Plads.

Realdania forestiller sig, at dele af kælderen periodevis kan udnyttes til andre offentlige aktiviteter, ikke mindst hvis dele af anlægget etableres med tilstrækkelig højde til busparkering. Dette vil skabe store overdækkede byrum, som kan anvendes til forskellige arrangementer som loppemarkeder, udstillinger, street-aktiviteter, musik- og teateroptræden, boldspil og lignende.

Projektideen specificerer ikke det konkrete ejerskab til parkeringskælderen. Forvaltningen forudsætter, at Realdania ejer kælderen i en længere årrække (f.eks. 50 år) hvorefter anlægget overdrages vederlagsfrit til kommunen.

Kvæsthuspladsen

Kvæsthuspladsen er betegnelsen for en samlet plads, der strækker sig fra Nyhavn, omfatter arealerne rundt om skuespilhuset og hele Kvæsthusmolen.

Pladsen tænkes udformet som et plant åbent byrum med en ensartet belægning hele vejen fra Nyhavn til spidsen af molen. Pladsens åbne flade deles op af brede glasbånd, der leder dagslys ned i kælderen og lyser op når mørket falder på. Langs pladsens kant mod Kvæsthusgraven afsluttes glasbåndene af lette kubiske pavilloner med mulighed for indretning af kiosk, cafe, billetsalg, kunstgalleri, depoter, offentlige toiletter og tilsvarende.

Ifølge projektideen forventes havnebussens anløb bibeholdt både ved Nyhavn og på Dokøen.

Kvæsthusgraven

Kvæsthusgraven er bassinet mellem Kvæsthusmolen og Larsens Plads. Graven er tidligere færgeterminal og giver mulighed for anløb af ganske store skibe.

Projektets ide er at fastholde bassinets overordnede karakter, men at blødgøre bolværkerne mod Sankt Annæ Plads og mod Kvæsthusmolen. Dette skaber mulighed for ophold tæt på vandet og anløb af små fartøjer som turistbåde, kuttere og lastbåde med forsyninger til markedsaktiviteterne på pladsen.

Mod syd etableres et trappeanlæg i hele bassinets bredde ud mod Sankt Annæ Plads. Her vil være mulighed for udeservering og ved vandkanten vil der være anløbsplads for havnerundfarten og vandtaxi. Mød øst etableres anløbsbroer og siddetrapper til ophold tæt på vandoverfladen. Og vestsiden af Kvæsthusgraven forbeholdes store skibe.

Vurdering af Kvæsthusbroen

Trafikal funktion

Broen er først og fremmest en ny gang/cykelforbindelse til Operaen og Holmen. Sekundært er den en ny forbindelse mellem Christianshavn og Indre By, herunder også adgang til kollektiv trafik f.eks. Metroen på Kongens Nytorv. Derudover vil forbindelsen mellem P anlægget forbinde Kvæsthuskældereren og Operaen direkte for gæster i bil.

Broens placering kan indgå i kommuneplanens cykelrutenet. Dog ville en sydligere placering centralt på Christianshavn og overfor Nyhavn give en bedre sammenhæng helt fra Nordøstamager over Christianshavn videre til Kgs. Nytorv, Indre By og brokvartererne.

Komfort

Broen minder på flere måder om Bryggebroen; den er ikke overdækket men har en udformning, der skal mindske vindpåvirkningen. Hældningsgraderne er også acceptable. En del af begrundelsen for at placere brofæsterne inde på hhv. Kvæsthusmolen og Dokøen er netop at lave broen lang nok til at hældningen bliver acceptabel.

Broen kan naturligvis - i lighed med andre stier - være vanskelig farbar ved ekstreme vejrforhold som meget hård vind eller isslag.

Broen skal kunne åbnes for at tillade sejlads med større både. Der skal således laves en åbningspolitik, der afvejer hensynene til den sejlede trafik op mod hensynet til den krydsende trafik af cykel og fodgængere (se afsnit "Konsekvenser for havnen og den sejlede trafik").

Cykler

Broen må forventes at blive en stor forbedring for cykeltrafikken. Forvaltningen forventer, at 6-8.000 cyklister vil bruge broen hver dag - et tal der kan stige med byudviklingen på Kløvermarken og andre steder på det nordøstlige Amager.

Det er grundlæggende to årsager til, at cykler vil vælge broen. For nogen vil den være en ny genvej, der giver en kortere tur i forhold til i dag. Andre vil vælge at benytte den - og måske køre en omvej for det - for ikke at cykle langs bilgader. Broen er hovedsageligt et alternativ til Knippelsbro, der med godt 30.000 daglige cyklister har nogle af Københavns mest benyttede cykelstier.



Beboere på Holmen, dele af Christianshavn, dele af Amagerbro og det østlige Amager vil med fordel kunne benytte broen på mange ture. Samtidig er broen et oplagt alternativ til de studerende på Holmens mange undervisningsinstitutioner, til arbejdspladser på Holmen, og dele af Christianshavn og Amager, til boldbanerne på Kløvermarken, til Amager Strandpark og til mange andre rejsemål på Amager.

Broen kan indgå i kommuneplanens net af cykelruter. Christianshavnsruten, der forbinder Østamager, Strandparken og Kløvermarken med Christiania og Holmen, planlægges ført frem til Kvæsthusbroen. På "Sjællandssiden" planlægges Havneruten, en cykelrute der forløber langs havnen fra Kalvebod Brygge til Langelinie. På en stor del af denne rute er cykling allerede muligt i dag.

Der er dog ikke etableret cykelstier frem til broen. På Holmen er der slet ikke cykelstier og på Sjællandssiden er de nærmeste cykelstier i Bredgade. Det bør overvejes om der skal etableres nye cykelstier med

henblik på at skabe forbindelse fra broen til cykelstinet, fx på Sankt Annæ Plads.

En sydligere placeret bro centralt på Christianshavn og udfør Nyhavn vil trafikalt have bedre potentiale til at binde bydelene sammen på tværs af havnen, og dermed knytte Inder By og brokvartererne sammen med Christianshavn og Nordøstamager.

Gående

Mange fodgængere vil få fordel af broen: Gæster til Operaen, turister og københavnere, der vil se begge sider af havnen, passagerer i Metroen og anden kollektiv trafik og bilister, der parkerer i Frederiksstaden, på Gammelholm eller i Kvæsthuskælderens.

Særligt vil broen være med til at forbedre forholdene for Operaen. Det bliver nemmere at komme til Operaen hele døgnet. Og der bliver bedre mulighed for at udnytte parkeringspladser i området bag Kvæsthusmolen for gæster i Operaen.

Konflikter?

Konflikter mellem gående og cyklister er uundgåelige. En stor del af cyklisterne på Kvæsthusbroen må forventes at være pendlere og andre, der benytter cyklen som transportmiddel i det daglige. En stor del af fodgængerne er gæster til Operaen, turister og andre, der kan forventes at have en mere tilfældig og langsom adfærd.

Kvæsthusbroen har ikke en fysisk adskillelse mellem cykler og fodgængere som Bryggebroen, men det må forventes, at de to transportformer adskilles tydeligt, som vi kender det fra cykelruterne. På den baggrund vil det også være nødvendigt at bearbejde brofæsterne yderligere, så trafiksikkerheden sikres for begge grupper.

Adgangsvejen til/fra broen på Sjællandssiden er også ubearbejdet. Det synes uundgåeligt, at der vil opstå konflikter mellem cyklister og fodgængere, da cyklerne skal krydse pladsen med hovedadgangen til skuespilhuset, med opholdsområder og udeservering og med adgang til diverse både. Denne konflikt synes alvorligst, når Skuespilhuset benytter udendørsscenen i husets nordvæg.

Adgangsforholdene for gæster, der kommer til Skuespilhuset i biler/busser er ikke heller ikke bearbejdet (se afsnit "Vurdering af Kvæsthuspladsen"), og således heller ikke konflikter mellem cyklister og disse køretøjer. Konflikterne vurderes at være størst ved af- og påstigning før og efter forestillinger i Skuespilhuset.

Den rigtige placering?

Broen er som en del af det samlede projekt hovedsageligt placeret mellem skuespilhuset og Operaen for at betjene netop disse to institutioner.

Der er dog andre muligheder for at placere en krydsning af havneløbet, f.eks. fra området ved Nyhavn til Christiansholm eller Den Grønlandske Handels Plads. Ved alternative placeringer er der en række forhold, man skal være opmærksom på, herunder særligt:

- Anknytning til cykelruter og cykelstier
- Broens landing og denne sammenspil med omkringliggende bygninger og pladser/veje
- Broens placering i forhold til sejlrenden
- Sammenhæng mellem parkering uddannelses- og kulturinstitutionerne

Konsekvenser for havnen og den sejlede trafik

Ved etablering af en Kvæsthusbro over havneløbet vil den del af havnen, der ligger mellem Knippelsbro og den nye Kvæsthusbro få ændret adgangs forhold for skibe, der er højere end 5,5 meter. De ændrede adgangsforhold vil også omfatte de tilstødende kanaler i området.

En Kvæsthusbro vil ikke have nogen betydning for fremkommeligheden for mindre både, ligesom de nuværende havnerundfartsbåde og havnebusserne vil kunne passere under broen. Dog skal nævnes, at havnebusserne ikke kan passere broerne i perioder med ekstrem højvande, hvilket forekommer ca. 5 gange årligt. I dag er dette kun et problem ved Knippelsbro, og problemet løses ved ikke at betjene stoppestedet ved Det Kongelige Bibliotek. Hvis Kvæsthusbroen etableres vil det have større konsekvenser for sejlplanen, de få gange om året med højvande.

Både, der ikke vil kunne passere under broens 5,5 meter, vil opleve broen som en barriere idet deres passage kræver at broen åbnes. De både, der vil blive ramt, kan deles i 4 kategorier: Fritidsbåde, udflugtsbåde, coastere og specialfartøjer.

Fritidsbådene vil især være sejlbåde, men det kan også være store motorbåde. Bådene kan have hjemsted i Christianshavns kanaler, eller være sejlbåde, som gæster området og som måske ligger i nogle dage i Christianshavns kanaler. Der findes ikke tal for hvor mange sejlbåde over 5,5 meter, der passere akse mellem Operaen og Skuespilhuset, men Københavns Havn har igangsat en tælling af både over 5,5 meter på dette sted.

Udflugtsbåde er både der f.eks. sejler ture til nogle af øerne i Øresund eller sejler lystfiskere ud på Øresund. I Nyhavn ligger der i dag flere udflugtsbåde. Disse både har typisk op til 50 passager af broen pr. dag i højsæsonen.

Coastere og specialfartøjer har ofte mål, der ligger i den sydlige del af havnen, og dermed vil Kvæsthusbroen være den første af flere broer,

som de skal passere. Såfremt Kvæsthusbroen får samme gennemsejlings muligheder ved åbning som de øvrige broer vil en Kvæsthusbroen ikke udgøre en barriere for denne bådtype.

En åbningspolitik for Kvæsthusbroen kan udformes på flere måder, og den vil have stor betydning for i hvilken udstrækning broen opleves som en barriere. En model for åbninger af broen kan være at broen åbner på faste tidspunkter, hvis der er både, der ønsker at passere. Tidspunkterne kan f.eks. være et fast minuttal hver time, dog undtaget de timer hvor broen benyttes mest. En anden model er, at broen åbner hver gang en båd ønsker at passere, hvilket dog kan give gener for dem, der ønsker at bruge broen til at komme over havneløbet. En organisering af åbningen af en bro kan planlægges i samarbejde med brugere af havnen.

Uanset hvordan åbningen organiseres vil det være fordelagtigt at broen kan åbne og lukke hurtigt, så broen lukkes kortest muligt tid for fodgængere og cyklister.

De både, som venter på at få åbnet broen, skal have muligheder for at ligge og vente på åbningen. Samtidig skal det sikres, at de ventende både ikke blokerer for hinanden, når det er muligt at passere broen.

Hvordan en Kvæsthusbro påvirker livet i havnen afhænger i stor udstrækning af hvordan bådenes muligheder for at passere broen bliver. Selv den mest bådvenlige åbningspolitik kan dog resultere i at nogle fritidssejlere vil opfatte broen som en for stor barriere til at de vil passere den. Det vurderes dog ikke at påvirke antallet af både i havnen i væsentlig grad, da sejlbåde, der eventuelt vil flytte fra de attraktive pladser inden i havnen, må forventes erstattet af andre sejl- eller motorbåde.

For udflugtbåde vil broen også være en barriere som - afhængig af åbningspolitik - bliver mere eller mindre nem at passere. Udflugtsbådene vil muligvis kunne ligge i Kvæsthusgraven, hvorved de vil undgå at skulle passere broen.

Konsekvenser for æstetik og byrum

Den nye broforbindelse vil få en følsom placering mellem to af Københavns mest karakteristiske byområder, Holmen og Frederiksstaden, og den vil komme til at forbinde havnens mest markante nye bygninger, det nye skuespilhus og Operaen. Med denne placering vil broen, uanset udformning, samtidig afgørende ændre en af byens mest enestående udsigter fra Inderhavnen mod Ydre havn og Sundet.

Den stramme geometri som genfindes i både Operaen og skuespilhuset samt i de respektive byområder tilføjes et nyt dynamisk element frigjort fra omgivelsernes aksiale geometri. Derved udgør broen et

selvstændigt bygningsværk, der med sin lette konstruktion og elegante landanlæg er passet fint ind i omgivelserne.

I relation til havnerummet ændres udsigten mod Yder Havnen og sundet, men med den forslåede konstruktion og en forøget bro længde, der fremkommer ved broens svungne forløb, vil det uendelige havnerum stadigvæk kunne opleves.

Broen er udformet som et skibsskrog med et tværprofil af spanter der udgår fra en kraftig langsgående bjælke. Broen understøttes af bropiller i en jævn rytme. Brofæsterne består af svagt skrående plinte, som giver adgang til broen fra alle sider og som glider i ét med terrænbelægningen i en niveaufri overgang. Ud over et værn, der er beklædt med perforerede elementer er broen ikke forsynet med yderligere klimaskærm.

Den foreslåede belysning følger brobanen og understreger dennes kurvede forløb, idet der monteres planforsænkede armaturer i en jævn rytme i brobanens midte. Desuden oplyser armaturer på balustrenes inderside selve brobanen. Med sit slyngede og flot lyssatte forløb over vandfladen har forslaget flere fine kvaliteter. Broen løber lavt over vandfladen og underordner sig byens silhuet, og trafikanterne får undervejs en varieret oplevelse af havnemiljøet.

Landfæsternes udformning er et godt og originalt anslag, men udformningen af broens kurvede planforløb er ikke overbevisende, idet drejningen mod Dokøen virker for skarp. Med de valgte kurver vil der desuden opstå nogle visuelle forkortninger, som vil ødelægge den til sigtede transparens.

Endelig skal det nævnes, at kan der komme krav om afværgeforanstaltninger der skal hindre kollision med broen, hvilket kraftigt vil påvirke den lethed broen fremtræder med på illustrationerne.

Landanlæg på Dokøen

På Dokøen lander broen i direkte forlængelse af Dokøvej og den eksisterende vejbro til Galionsvej på Frederiksholm. Dokøen er omfattet af lokalplan nr. 331-1 "Holmen II". Der er heri fastlagt to byggefelter på den sydlige del af øen, der muliggør opførelse af to boligkarreer. Langs Inder Havnen er der fastlagt en 8 m brede promenader og ved dispensation er det gjort muligt at ankomme til operaen i bil via Galionsvej/Dokøvej og herfra videre frem til operaforpladsen.

Brofæstet med rampe omfatter et stort areal på promenaden og kørevejen til operaen og det vil derfor forudsætte en bearbejdning af såvel rampe som vejforløbet. Arealet er privat ejendom og brofæstet forudsætter ejerens samtykke.

Planforhold mv.

Selve broen er ikke fastlagt i lokalplanerne, men i henhold til lokalplan nr. 374 "Kvæsthusbroen" kan der etableres brofæster til cykel- og fodgængerbro over havneløbet.

I henhold til lokalplan nr. 331-1 "Holmen II" lægges der i formålsparragraffen op til en forbindelse på tværs af havnen for fodgængere og cyklister i form af en tunnel. Der er ikke muliggjort en forbindelse via en bro. Langs Inderhavnen er der fastlagt en 8 m brede promenader og ved dispensation er det gjort muligt at etablere en kørevej fra Galionsvej til operaforpladsen.

Brofæstet vil dække en stor del af promenaden og evt. kørevejen og det må derfor forudsættes, at der skal meddeles dispensation til anlægget.

Forvaltningen finder, at broen i sig selv er lokalplanpligtig, idet der er tale om et større anlægsarbejde, der vurderes at medføre en væsentlig ændring af miljøet, herunder i forhold til den sejlede trafik og havnerummet samt at have en stor offentlig interesse.

Et fremsat forslag til ændring af planloven (Bypolitik mv.) indeholder bestemmelser om muligheden for lokalplanlægning for vandarealer i forbindelse med byomdannelsesområder. Kommunen finder, at dette kan opfattes som en indskrænkning af de gældende muligheder for at lokalplanlægge vandarealer, og har i forbindelse med lovforslagets høring gjort bemærkninger om dette. Høringssvaret blev tiltrådt af Borgerrepræsentationen den 29. marts 2007.

Under alle omstændigheder forudsætter opførelse af broen en tilladelse fra andre myndigheder, der omfatter Kystdirektoratet, Farvandsvæsnet og Havnen.

Anlægs- og driftsøkonomi

På baggrund af erfaringerne med Bryggebroen forventer forvaltningen, at det vil koste ca. 100 mio. kr. at opføre Kvæsthusbroen.

Drifts- og vedligeholdelsesomkostningerne vil udgøre ca. 3 mio. kr. årligt. Beløbet indeholder løbende vedligeholdelse og omkostningerne til åbning af broen, hvilket er en stor post. I dag forestår havnen åbningen af Knippelsbro, Langebro og Bryggebroen. Fra 2012 overtager kommunen selv ansvaret.

Samtidig forventer forvaltningen at tabe ca. 3 mio. kr. årligt på passagerindtægter på havnebusserne. Skønnet er behæftet med stor usikkerhed, da det er vanskeligt at vurdere hvor mange og hvilke passagerer, der vil benytte broen i stedet for havnebussen.

Det er dog sikkert, at netop forbindelsen mellem Nyhavn og Dokøen er havnebussens mest benyttede. De 3 mio. kr. svarer i runde tal til halvdelen af de samlede passagerindtægter på havnebusserne. Et sådant tab i passagerer vil kunne mindskes ved ændringer i driften og ruteforløbet. For eksempel skal havnebussen næppe sejle parallelt med broen/pendulfærgen. Ligesom at metroen fjerner passager fra eksisterende buslinjer vil en bro eller pendulfærge gøre det fra Havnebussen, men så kan havnebussen tilpasses de nye forhold.

Uanset om der etableres en bro eller en pendulfærge bør hele havnebusdriften revurderes. Skal havnebusserne fortsætte i nuværende omfang, skal driften mindskes eller skal ruten ændres, så nye områder kan betjenes? Disse spørgsmål har stor indflydelse på både driftsomkostninger og passagerindtægter på havnebussen.

Sammenligning med pendulfærge

Teknik- og Miljøudvalget behandlede den 8. november 2006 en fælles indstilling fra ØKF og TMF om at forbinde Kvæsthusmolen og Dokøen med en pendulfærge (TMU 900/2006). I udvalget var der ved behandlingen flertal for at igangsætte en pendulfærgeløsning. Inden Økonomiudvalgets behandling præsenterede Realdania deres ide til en Kvæsthusbro mm. På de efterfølgende møder i hhv. Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen blev forslaget om en pendulfærge tilbagevist til Teknik og Miljøudvalget, og det blev besluttet at iværksætte en midlertidig styrkelse af betjeningen over havneløbet (BR 673/06). Denne styrkelse er iværksat af ØKF med øget betjening af forbindelsen mellem Nyhavn og Operaen.

Indstillingen byggede på en pendulfærgeløsning med plads til mange cykler og med gode adgangsforhold. Færgen forventedes at sejle hvert 6. - 8. minut fra hver side. Indstillingen opererede med betaling for en overfart på 10 kr. og 100 kr. for et månedskort. Med den pris forventes et driftstilskud ved pendulfærgen på ca. 5 mio. kr. årligt. Sidst i dette notat vises en tabel med de driftsøkonomiske konsekvenser ved forskellige løsninger.

Hvis en pendulfærge ud fra brugernes betragtning skal minde mest muligt om en bro kunne den være gratis at benytte. Der findes flere eksempler på gratis overfarter andre steder. For eksempel i Amsterdam og New York. Pendulfærgen er ikke så attraktiv for cyklister som en bro, da der vil være en kort ventetid, og der skal evt. indløses billet. En færge vil derimod ikke have så store konsekvenser for den sejlede trafik, ligesom den kan tilbyde overdækket overfart med læ i dårligt vejr.

Forvaltningen vurderer, at pendulfærgeløsningen med den nævnte 10 kr. betaling vil blive benyttet af halvt så mange mennesker som en broløsning, primært fordi ventetid og sejltime får mange cyklister til at vælge eksisterende broer i stedet. Hvis færgen ikke sejler om natten

mindsker det også bruger antallet i forhold til en bro. En gratis pendulfærgе vurderes passagermæssigt at ligge midt i mellem en bro og en pendulfærgе med betaling.

En pendulfærgе vil ligesom en bro også påvirke havnebussens passagertal. Uanset om en pendulfærgе bliver gratis, eller om der skal betales for at benytte den, vil der forsvinde nogle passager fra den nuværende havnebus. Havnebussen bør tilpasse evt. ved i højere grad at betjene haven på langs i stedet for på tværs.

I forhold til mulighederne for at komme mellem Nyhavn og Holmen kan mulighederne betragte på kort sigt, på mellemlang sigt og på lang sigt.

På kort sigt påbegyndes der midt i juni en supplerende midlertidig sejlads til havnebussen (BR 673/06), hvilket vil betyde at der bliver omkring 6 afgangе i timen mellem Nyhavn og Operaen. Denne sejlads søges integreret bedste muligt med havnebussen, og foretages med en havnerundfartsbåd. I forhold til i dag ændres prisen for kontantbilletter til havnebussen, så den ikke længere koster det dobbelte af en kontantbillet, men den normale billetpris. Herved bliver prisen for både havnebussen og den supplerede sejlads 19 kr for en kontantbillet og 12 kr ved klippekort. Denne sejlads forventes at fortsætte året ud.

På mellemlang sigt, hvilket kunne være en 3-4 årig periode - indtil der bygges en bro eller der etableres en fast pendulsejlads - kan der etableres en midlertidig pendulsejlads med en båd, der er mere velegnet til formålet ved for eksempelvis at have plads til mange cykler.

På lang sigt kan etableres en fast pendulsejlads eller der kan bygges en bro.

Der er igangsat et arbejde med at analysere havnebussens fremtidige rolle set i lyset af at der på sigt etableres en bro eller en permanent pendulfærgе, samt den store udvikling der sker i havnen med hensyn til boliger, byliv mm.

Vurdering af Kvæsthuskælderen

Kvæsthuskælderen er en parkeringskælder med plads til 500 biler. Kælderen ligger under Kvæsthusmolen, med nedkørsel i Sankt Annæ Plads øst for Tolbodgade.

Trafikale og miljømæssige konsekvenser

Der er tidligere foretaget en VVM af parkeringsanlæggene i Borgergade og Kvæsthusmolen samt et overløbsbassin. I VVM'en er trafikken sammenlignet med situationen før skuespilhuset, hvor området var færgeterminal. VVM vurderingen viser derfor stort set ingen forskel på før og efter situationen.

Set i forhold til i dag er situationen følgende: Realdania taler om 500 parkeringspladser. Forvaltningen vurderer, at det vil medføre en ekstra biltrafik på ca. 2.500 ture i døgnet, når det samtidig medregnes, at den nuværende trafik til byggeriet af skuespilhuset forsvinder.

Trafikken fordeler sig på Toldbodgade og Sankt Annæ Plads. På Toldbodgade kører 12-13.000 biler i døgnet og på Sankt Annæ Plads ca. 6.000. På disse gader vil der komme mellem 500 og 1.500 ekstra bilture i døgnet. Dette er en yderligere trafikbelastning af et lokalområde med trafik, der ikke er direkte lokalt orienteret. Geneniveauet, i form af støj og luftforurening, er allerede er højt i området, ikke mindst på grund af de mange turistbusser. Det ændrer dog ikke ved, at den trafikale og miljømæssige udvikling i lokalområdet er u hensigtsmæssig.

Forvaltningen vurderer, at de 2.500 ekstra bilture i døgnet kan afvikles i krydset med Toldbodgade, hvis krydset ombygges i forbindelse med færdiggørelsen af området i øvrigt. Der kan dog blive tale om lokal kødannelse efter forestillinger i skuespilhus/Opera, men køen vil være begrænset til den østlige del af Sankt Annæ Plads og parkeringskælderen. det samme vejnet har tidligere betjent færgeterminalen på Kvæsthusemolen.

Samspil med parkeringspolitik

Den nye parkeringsstrategi omfatter ikke Indre By. Kommuneplanen har tidligere haft som målsætning, at antallet af offentlige parkeringspladser i Indre By ikke må øges for at sikre, at biltrafikken ikke stiger u hensigtsmæssigt.

I Kommuneplan 2005 blev dette ændret til, at antallet af offentlige parkeringspladser ikke måtte stige med mere end 1.000 pladser. Baggrunden var overvejelser om etablering af tre store offentlige anlæg: Vesterbro Passage, Borgergade og Kvæsthusemolen. Parkeringsanlægget i Vesterbro Passage er indtil videre stillet i bero og indgår i diskussionen om Metropolzonen. Parkeringsanlægget i Borgergade etableres.

Den øgede samlede parkeringskapacitet i området kan kompenseres med nedlæggelser af gadeparkering. I så fald flyttes også billetindtægter fra Kommunen til P-husejeren.

Potentialet for en markeds mæssig etablering af et parkeringsanlæg er tidligere blevet undersøgt af EMCON for Teknik- og Miljøforvaltningen. Konklusionen var imidlertid, at en privat developer ikke på et rentabelt grundlag vil kunne etablere et anlæg på Kvæsthusemolen. Konklusionen indeholdt betragtninger om størrelsen af etableringsudgifterne sammenholdt med værdien af de løbende driftsindtægter af anlægget over en 50-årig periode.

I forbindelse med aftalen med staten om etablering af Opera og skuespilhus blev der internt i Københavns Kommune lavet et forslag til parkeringsløsning. I denne aftale forudsættes, at parkeringsanlægget og en fast forbindelse på tværs af havnen kan etableres uden omkostninger for kommunen. Ovenstående undersøgelse viser, at det ikke kan realiseres. Og det skal understreges, at parkeringsaftalen ikke er en aftale med staten, men udelukkende en intern aftale mellem partier i Borgerrepræsentationen.

Planforhold

I henhold til lokalplan nr. 374 "Kvæsthusbroen" kan der etableres et offentligt tilgængeligt underjordisk parkeringsanlæg med op til 500 parkeringspladser nord for skuespilshuset.

I forbindelse med operaprojektet er der stillet krav om etablering af 1. parkeringsplads pr. 100 m² etageareal, hvilket svarer til ca. 300 parkeringspladser, jf. lokalplan nr. 331-1. I dag er ca. 200 parkeringspladser etableret ved kranerne på Dokøen, mens den øvrige parkering dækkes på vejarealerne på Frederiksholm.

Såfremt parkering til operaen etableres andets sted skal arealet mellem kranerne anlægges som offentligt tilgængeligt rekreativt areal.

Konsekvenser for Sankt Annæ Plads

Realdania nævner, at man ved dimensionering af anlægget bør tage højde for eventuel samtidig nedlæggelse af parkeringspladserne på Sankt Annæ Plads.

Sankt Annæ Plads er et meget markant byrum i Frederiksstaden. Pladsen har en indbygget symmetri med kørebaner i begge sider og et markant grønt rum i midten. Her må bl.a. allébeplantningen anses for urørlig.

En renovering af Sankt Annæ Plads bør omfatte cykelstier i begge retninger for at sikre gode adgangsforhold mellem broen og Indre By.

Solsiden (nord) giver de bedste muligheder for at skabe byliv med udeservering osv. Dog er mulighederne for at åbne stueetagerne begrænsede. Skyggesiden (syd) giver den bedste forbindelse fra Kongens Nytorv til skuespilhuset for fodgængere. Forvaltningen anbefaler, at Sankt Annæ Plads i givet fald ombygges ved (udover cykelstier) at udvide fodgængerarealerne i begge sider - enten ved fortovene eller ved at lægge fortovsareal til midterøen.

En modernisering af Sankt Annæ Plads vil være et stort løft for området, og må - med udvidelse af fodgængerarealerne i begge sider - forventes at koste ca. 20 mio. kr. For at sikre en høj kvalitet anbefales det dog at lave en fuldstændig renovering fra facade til facade. En sådan ombygning må forventes at koste ca. 50 mio. kr.

Anlægs- og driftsøkonomi

Realdania har selv prissat sit samlede tilbud til Københavns Kommune til ca. 500 mio. kr. Med ca. 100 mio. kr. til en bro, og ca. 40 mio. kr. til overfladerne regnes der altså med over 350 mio. kr. til P-anlæg.

Til sammenligning har forvaltningen tidligere prissat et P-anlæg af samme størrelse til at ligge i størrelsesordenen 250 mio. kr.

Realdania forventer forskellige udnyttelser af parkeringsanlægget med både abonnenter og timebetalende. I det fremsendte materiale er ikke taget stilling til ejerforholdet, men det har tidligere været nævnt, at Realdania forventer at drive anlægget i en længere periode hvorefter det overdrages til kommunen.

Kvæsthustmolen ligger i blå zone med betalingsparkering i København. Den gennemsnitlige indtægt fra en parkeringsplads er budgetteret til 18.254 kr. i 2007. Fraregnes driftsomkostningerne til parkeringskælderens vil dette svare til en gennemsnitlig årlig netto indtægt fra parkeringskælderens på ca. 7,5 mio. kr.

Konsekvenserne for kommunens økonomi afhænger også af om parkeringskælderens ledsages af nedlæggelse af gadeparkeringspladser. Nedlægges alle parkeringspladser på Sankt Annæ Plads medfører dette 3,3 mio. kr. i færre driftsindtægter for kommunen.

Vurdering af Kvæsthuspladsen

Afgrænsning

Realdanias projektforslag er afgrænset til at omfatte selve Kvæsthusmolen, arealerne omkring Skuespilhuset øst for Kvæsthusgade helt frem til bolværket i Nyhavn samt (måske) bolværket for enden af Kvæsthusgraven (forsinkelsesbassinets kant mod vandet).

I forhold til det samlede retableringsbehov efter etablering af forsinkelsesbassin og Skuespilhus udelader Realdanias projekt stillingstagen til adgangsarealerne på Skt. Anne Plads (mellem Toldbodgade og Skuespilhuset) samt delvist arealerne ovenpå forsinkelsesbassinets. Endvidere er selve Kvæsthusgade ikke medtaget i projektforslaget.

Funktion og forventet benyttelse

De arealer, der er omfattet af projektet, er meget anvendelige for fodgængere. Placeringen ved både skuespilhus og Opera og i nærhed af Amalienborg, Nyhavn og Langelinie er unik. Sammen med indretning af et bådcenter (for rute- og turistbåde) med pavilloner med udeservering på Kvæsthuspladsen sandsynliggør dette, at borgere og gæster vil benytte dette store uderum i stort omfang.

Byrum og æstetik

De overordnede rumlige træk i området præges i særlig grad af det store åbne havnerum, det smalle havnebassin og af Sankt Annæ Plads. Det store udsyn over havnearealerne er en væsentlig byarkitektonisk kvalitet. For at styrke disse rumlige træk og for at fastholde det store udsyn rummer lokalplanen bestemmelser om, at arealerne nord for skuespilhuset i princippet skal fremstå som pladser uden bebyggelse eller beplantning. Nødvendig bebyggelse, møblering og belysning skal placeres og dimensioneres således, at denne karakter ikke anfægtes.

Pladsen foreslås udformet som et plant åbent byrum med ensartet belægning mellem Nyhavn og spisen af Kvæsthusmolen, hvilket er i overensstemmelse med intensionerne i lokalplanen.

Langs Kvæsthusgraven opføres lette kubiske pavilloner med nedgang til p-anlægget og med mulighed for indretning af kiosk, cafe osv. Antallet og placeringen af pavillonerne vil spærre for en stor del af det frie udsyn fra Sankt Annæ Plads, og det bemærkes, at lokalplanen fastlægger, at der maksimalt kan etableres 150 m² og at den enkelte bygning maksimalt må have et bebygget areal på 35 m² og højden må ikke overstige 4m.

Trafikal funktion

Kvæsthuspladsens trafikale funktion er helt ubearbejdet. Det må forventes at den endelige udformning i givet fald vil ændres i forhold til det foreliggende projekt.

Projektet afgrænses i en lige linie mellem Kvæsthusgraven og Kvæsthusgades østlige side. Projektet inddrager således ikke adgangsvejen til parkeringskælderen, adgangen fra Sankt Annæ Plads og Toldbodgade for hverken biler, cykler eller fodgængere.

Af- og påsætning og anden adgang til skuespilhuset i bil foregår fra Sankt Annæ Plads "rundt om" rampen til parkeringskælderen. Forvaltningen har tidligere vurderet trafikafviklingen på netop dette sted. Konklusionen er, at der ikke er plads til forsvarligt at afvikle alle trafikarter uden samtidigt at inddrage en del af det område, som Realda- nia udlægger til plads.

Og endelig sker cyklisters adgang til broen - som tidligere nævnt - over den del af pladsen, der har størst koncentration af aktiviteter.

Anlægs- og driftsøkonomi

Forvaltningen skønner, at omkostningerne til etablering af overfladen på Kvæsthuspladsen er 40 - 50 mio. kr. Med det store sammenspil mellem plads og kælder kan det være svært at skille anlægsomkostningerne. Hertil kommer ombygning og renovering af bolværkerne, der kan koste op mod 40 mio. kr.

Til sammenligning har kommunen selv afsat 20 mio. kr. til etablering af pladsen rundt om skuespilhuset, men eksklusive selve molen. en del af disse midler vil stadig skulle anvendes, da Kvæsthusprojektet ikke medtager Sankt Annæ Plads.

Driftsomkostningerne afhænger helt af hvordan pladsen indrettes, hvor meget den benyttes og om der etableres offentlige toiletter. På dette sted i byen forventes en høj standard. Forvaltningen skønner de samlede driftsomkostninger til pladsen til at være ca. 1 mio. kr. årligt.

Sammenligning med kommunens egne planer

Grundlaget for kommunens plan for retablering af overfladerne omkring Skuespilhuset, Skt Annæ Plads (op til Toldbodgade) samt selve Kvæsthusmolen er vinderforslaget til et program for Kvæsthusbroen udarbejdet af arkitektfirmaet Juul og Frost.

Da der kun er reserveret 20 mio. kr. på Teknik- og Miljøforvaltningens Investeringsplan til retablering af ovennævnte arealer har planen været:

- Skuespilhuset retablerer for egen regning varegård og arealer over centralsugeanlægget
- Der gennemføres ingen ændringer i Nyhavn (Realdanias forslag omfatter bolværket i Nyhavn mellem Kvæsthusgade og havnen)
- De 20 mio. kr. anvendes til at etablere adgangsarealerne til Skuespilhuset (Skt. Annæ Plads op til Toldbodgade), Kvæsthusgade samt arealet over forsinkelsesbassinet
- Skuespilhuset efterlader øvrige arealer (selv Kvæsthusmolen) i stabil grus (svarende til løsningen i Havnegade efter metroarbejderne)
- Programmet for Kvæsthusmolen præsenteres for potentielle donorer m.h.p. finansiering af den resterende del.

Forvaltningen har i efteråret 2006 udarbejdet et skitseprojekt for den del, der skal finansieres af de reservede 20 mio. kr. Overslaget viste, at der kan etableres acceptable adgangsforhold for ca. 23. mio. kr. (2006 p/1).

Forvaltningen har fra flere sider modtaget tilkendegivelser om, at idéerne i programmet for Kvæsthusbroen er så spændende, at der er rimelige muligheder for at gøre donorer interesseret i finansiering heraf.

Vurdering af Kvæsthusgraven

Funktion

Kvæsthusgraven - omkranset af den renoverede Kvæsthusplads, Sankt Annæ Plads og Larsens Plads - er foreslået anvendt til småfartøjer

som kuttere, turistbåde og vandtaxi. Samtidig lægger Realdania vægt på at skabe opholdspladser tæt ved vandet.

Realdanias ide kan udbygges til at samle en række forskellige både i et samlet center i Kvæsthusgraven. Sammen med broen og aktiviteterne på pladsen kan sejlcenteret være med til at skabe yderligere liv i byrummet.

Først og fremmest kan charter- og turbåde (til fx Flakfortet, Middelgrunden, udflugter eller fisketure) få anløbsplads i Kvæsthusgraven. I dag ligger de hovedsageligt i den yderste del af Nyhavn og langs Havnegade. Med den nuværende placering vil disse både skulle passere broen ca. 30 - 35 gange dagligt i sommerhalvåret.

Anlægs- og driftsøkonomi

Anlægsomkostninger til Kvæsthusgraven er i vid udstrækning indeholdt i omlægningen af Kvæsthuspladsen. Den omfattende ombygning af Kvæsthuspladsen med trapper og opholdsmuligheder ved vandet vil nødvendiggøre ombygning af bolværkerne. Kvæsthusgraven har tidligere fungeret som færgeterminal, så der er tilstrækkelig dybde til ganske store skibe.

Driftsomkostningerne omkring bådcentret er vanskelige at vurdere på det foreliggende grundlag. Det afhænger bl.a. af hvor mange af funktionerne langs graven, der bliver offentlige og hvor mange der drives privat. Forvaltningen skønner i størrelsesordenen 1 mio. kr. årligt.

Kvæsthusprojektets samlede økonomi.

Realdania har selv anslået værdien af det samlede projekt til 500 mio. kr. Til sammenligning har forvaltningen selv skønnet anlægsomkostningerne til de enkelte elementer til samlet ca. 400 mio. kr. Forskellen kan skyldes forskelle i kvalitetsniveau og ikke mindst betydelige usikkerheder omkring anlægsoverslagene. Særligt bygning af en parkeringskælder i en havnemole midt i havnen er behæftet med stor usikkerhed.

Københavns Kommune har selv reserveret 20 mio. kr. til etablering af arealerne omkring skuespilhuset, men eksklusiv selve molen. Med den nuværende projektafgrænsning vil en del af disse midler stadig skulle anvendes til etablering af adgangsarealerne på Sankt Annæ Plads og til reetablering af Kvæsthusgade.

Kommunens årlige nettoudgifter er sammenfattet i nedenstående tabel. Tabellen viser, at de økonomiske konsekvenser for kommunen sammenlignelige for de to løsninger. En gratis pendulfærge forventes at være den dyreste løsning.

	Kvæsthusprojektet	Pendulfærge ca. 10. kr. pr. tur	Pendulfærge gratis
Kommunens årlige merudgifter			
Drift bro	3		
Drift plads	1	1	1
Drift grav	1	1	1
Mistede passagerindtægter havnebus	3,0	2,7	2,9
Årlig nettoomkostning pendul- færge(udgifter - indtægter)	-	1-3	7-9
I alt (afrundet)	8	6-8	12-14

Alle tal er baseret på foreløbige skøn. Det skal understreges, at særligt omkostningerne til pendulfærgerne er et meget foreløbigt skøn, der først kan konkretiseres i forbindelse med udbud af denne nye færgetype. Ligeledes er evt. tab af parkeringsindtægter fra overfladeparkering i området ikke medregnet.

Set over 50 år er den samlede økonomi for hhv. Realdania og Københavns Kommune som følger:

Samlet økonomi over 50 år.	Kvæsthusprojektet		Pendulfærge Billig betaling	Pendulfærge Gratis
	Realdania	kommunen	kommunen	kommunen
Anlæg	-500	-10	-50	-50
Drift	0	-400	-350	-650
I alt	-500	-410	-400	-700

Bem: parkeringsindtægter fra Parkeringshuset og overfladeparkering i området er ikke medregnet. Denne økonomi kan ændre balancerne markant så fremt billetindtægter fra gadeparkering flyttes til p-husejeren.

Borgerrepræsentationen

DAGSORDEN

for Ordinært møde torsdag den 25. oktober 2007

BR 448/07**Forbindelse over havnen mellem Indre By og Holmen**

Forbindelse over havnen mellem Indre By og Holmen

Indstilling om,

- 1. at forvaltningernes sammenlignende vurdering af 3 alternative forbindelser over havnen til Operaen og Holmen tages til efterretning.**

(Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget)

Forvaltningernes sammenlignende vurdering af de 2 tilbudte forslag til forbindelser over havnen til Operaen/Holmen og parkering til Operaen skal tages til efterretning.

INDSTILLING OG BESLUTNING

Indstilling om,

1. at forvaltningernes sammenlignende vurdering af 3 alternative forbindelser over havnen til Operaen og Holmen tages til efterretning.

(Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget)

PROBLEMSTILLING

Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen forelagde i november/december 2006 de to udvalg og Borgerrepræsentationen et forslag til trafikal betjening af Operaen. Borgerrepræsentationen besluttede at igangsætte en midlertidig løsning i form af en pendulfærge mellem Nyhavn og Holmen, samt at forvaltningernes øvrige forslag skulle indgå i Teknik- og Miljøudvalgets behandling af den fremtidige løsning vedr. trafikal betjening af Operaen (BR 674/06).

En første sammenlignende vurdering af principskitserne fra de 2 fonde (samt presseomtale om forudsætningerne for det tilbudte) peger på, at der forud for anbefaling af en løsning skal gennemføres en afklaring af såvel projektgrundlaget som de trafikale og økonomiske konsekvenser.

LØSNING

Som følge af, at Realdanias og "A:P:Møller Fondens" forslag har skitse-mæssig karakter, har det ikke været muligt at vurdere, om forslagene kan realiseres i den foreslåede form. Udover Kystdirektoratets stillingtagen udestår der afklaring af trafikale og tekniske forhold, før der foreligger et tilstrækkeligt beslutningsgrundlag. Forvaltningerne er i kontakt med fondene med henblik på at få afklaret de præcise konditioner for realisering af de to broløsninger,.

I nedenstående skema er en foreløbig vurdering af de 3 alternativer opsummeret:

Funktionalitet/ejer- og planforhold	Realdania	"A.P.Møller"	Pendulfærge
Gående/cykler til Amager/Holmen/Operaen	Omvej til/fra Amager. OK adgang til Holmen. God adgang til Operaen	God adgang til Amager og Holmen. Omvej til/fra Operaen	Omvej til Amager, OK adgang til Holmen. God til Operaen (men ventetid)
Sejlende (med mast)	Brooplukning til Chr.havn og til Nyhavn	Brooplukning til Chr.havn. Fri passage til Nyhavn	Neutral
Besejlingsforhold (for større skibe, der skal syd for den foreslåede forbindelse)	Uafklaret	Uafklaret	Ingen indskrænkning i besejlingsforholdene
Nye P-pladser i Indre By	150 pladser, idet Realdania foreslår 150 p-pladser nedlagt. Realdania kompenserer for manglende p-indtægter. Nedlæggelse af p-pladser kræver en BR-beslutning.	0 pladser	0 pladser
Opera parkering på Sjællandsiden	Giver adgang via broen til nye P-pladser på Kvæsthusbroen	Ingen ændring	Ingen ændring (transport fra P-anlæg på Kalvebod Brygge til Opera)
Trafikale konsekvenser	Let øget biltrafik og flere cykler Frederiksstadn/Toldbodgade/Skt. Annæ Plads. Flere cykler på Amagersiden	Flere cykler langs Frederiksstadn/Nyhavns vestside og på Amagersiden	Flere cykler i Frederiksstadn/Skt. Annæ Plads og på Amagersiden

Byrum	Markant ændring i yderhavnen	Markant ændring i inderhavnen	Minimal påvirkning
Ejerforhold	Kulturministeriet ejer Kvæsthusbroen. "A.P. Møller Fonden" ejer Dokøen	Kommunen ejer Havnegade. Kbh. Havn ejer Christiansholm (er udlejet til 2018)	Kulturministeriet ejer Kvæsthusbroen. "A.P.Møller Fonden" ejer Dokøen
Planforhold	P-anlægget kan realiseres inden for gældende planer. Det samme gælder et brofæste på Kvæsthusbroen. Lokalplanen for Holmen lægger op til en eventuel, tunnel, men TMF vurderer, at det vil være muligt at dispensere fra gældende lokalplan til et brofæste.	Der skal udarbejdes kommuneplantillæg. Bro skal VVM-screenes	Færgeforbindelsen skal VVM-screenes
Afledte konsekvenser Sjællandssiden	Etablering af cykelstier i Skt. Annæ Plads og omlægning af kryds i Frederiksstaden. Let øget trafik i Todbodgade	Etablering af en dobbeltrettet cykelforbindelse i Nyhavns vestside	Etablering af cykelstier i Skt. Annæ Plads

I bilag 1 er ovenstående uddybet.

Det videre arbejde vil blive koordineret med forvaltningernes eventuelle tiltag i forhold til overtagelse af broerne i havnen.

Endvidere har kommunen ultimo august modtaget et forslag om en pendulfærg mellem Holmen og Kvæsthusbroen fra firmaet "Geisler og Nørsgaard". Forslaget ligner umiddelbart den betjeningsløsning, som blev præsenteret for Borgerrepræsentationen i december 2006. Til forskel fra de to broløsninger præsenteres færgeløsningen dog ikke som en gave til kommunen. Valg af sådan løsning med kommunen som ansvarlig for driften vil i øvrigt forudsætte, at opgaven sendes i EU udbud.

ØKONOMI

I nedenstående skema er forslagernes økonomi søgt oplyst

--	--	--	--

Økonomi	Realdania	A.P. Møller	Pendulfærge (KK)
Investering	560 mio. kr. + kompensation til KK for eventuel nedlæggelse af P- pladser på Skt. Annæ Plads. Realdania foreslår 150 p-pladser nedlagt. Realdania kompenserer for manglende p-indtægter. Nedlæggelse af p- pladser kræver en BR- beslutning.	Ej oplyst	50 mio. kr.
Finansiering af investering	Realdania	"A.P. Møller Fonden"	Kommunen
KK's driftsom- kostning/år af forbindelse	Ca. 6 mio. kr. (inkl. mistede passagerindtægter)	Ca. 6 mio. kr. (inkl. mistede passagerindtægter)	Ca. 4 - 6 mio. kr. (inkl. mistede passagerindtægter)
KK driftsomkostning Kvæsthusbroen	Drives af Realdania	Uafklaret	uafklaret
Afledte anlægsomkostninger	Cykelstier i Skt. Annæ Plads op til Bredgade og omlægning af kryds i Frederiksstaden	Dobbeltrettet cykelforbindelse i Nyhavn op til Kgs. Nytorv	Cykelstier i Skt. Annæ Plads op til Bredgade

VIDERE PROCES

Forvaltningerne vil i fornødent omfang fortsætte kontakten med fondene med henblik på en videre afklaring af de præcise konditioner for realisering af de to broløsninger.

Det politiske niveau vil få forelagt resultatet af de afklarende undersøgelser med henblik på, at der kan træffes beslutning om en fremtidig trafikalt betjening.

Endvidere vil det private firma, der har indsendt en ide til konkret udformning af en færgeløsning, blive inviteret til et afklarende møde med forvaltningerne.

BILAG

- Oversigt over politisk behandling

1. Sammenlignende vurdering af 3 alternative forbindelser over havnen til Operaen og Holmen
2. Oversigtskort
3. Broforslag fra "A.P. Møller Fonden"
4. Broforslag m.v. fra Realdania

Claus Juhl

Hjalte Aaberg

Bilag 1

Sammenlignende vurdering af de 3 alternative forbindelser over havnen mellem Indre By og Operaen.

03.09.2007

De 3 alternative forbindelser over havnen til Operaen og Holmen

Dette bilag indeholder forvaltningens sammenligning af de 3 alternative forbindelser til Operaen og Holmen samt Operaparkeringen. Løsningerne er sammenlignet på parametrene trafik, parkering, byrumsdesign/konstruktion, driftsomkostninger og plan- og ejerforhold.

Projekterne

Pendulfærger, finansieret af Københavns Kommune

Fra Kvæsthusbroen til Operaen på Dokøen, samt en færge mellem Operaen til P-kælder ved Nykredit på Kalvebod Brygge

Se bilag 2

Cykel- og gangbro over havnen - Projekt foreslået af A.P. Møller & Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond

3 X Nielsen

Broforbindelse fra Nyhavn til Christiansholm på Holmens sydende, samt klapbroer mellem Christiansholm, Dokøen og Arsenaløen

Se bilag 3

Kvæsthusprojektet - Projekt foreslået af Fonden Realdania

Lundgaard & Tranberg

Plads, parkeringskælder og bådehavn ved Kvæsthusmolen, samt bro mellem Kvæsthusmolen og Dokøen.

Se bilag 4

Trafik	RD Bro (+ P-anlæg)	APM Bro	Pendulfærg
Cykler (Havneruten og Christianshavnsruten)	Ventetid ved oplukning. Problematisk krydsning af pladsen ved Skuespilhuset. Behov for cykelsti på Skt. Annæ Plads. Mangler fysisk adskillelse mellem cykler og gående.	Ventetid ved oplukning. Rampebredder er forskellige men der må forventes cykler på begge. Mangler fysisk adskillelse mellem cykler og gående.	Ventetid mellem afgangene. Driftforstyrrelser i dårligt vejr.
Gående	Ventetid ved oplukning. Mangler adskillelse mellem cykler og gående. Længere fra Metro.	Ventetid ved oplukning. Mangler adskillelse mellem cykler og gående. Tæt på Metro.	Ventetid mellem afgangene. Driftforstyrrelser i dårligt vejr. Længere fra Metro.
Sejlende	Placeringen vil besværliggøre ind- og udsejling til Christianshavns Kanal og Nyhavn da både der er højere end 5,4m. er afhængige af at broen åbnes. Placeringen generer ind- og udsejlingsforhold til inderhavnen.	Placeringen vil besværliggøre ind- og udsejling til Christianshavns Kanal. Sejlbåde højere end 5,4m kan dog benytte klapbroerne og undgå afhængighed af at broen åbnes. Placeringen generer ind- og udsejlingsforhold til inderhavnen.	Mindre gene.
Adgang for alle / Tilgængelighed	Sandsynligt.	Uklart om alle ramper kan opfylde tilgængelighedskrav.	Sandsynligt.
Bejening af Operaen	Direkte adgang fra projektets parkeringsanlæg på Kvæsthusmolen. Ca. 900 m. til Metro. Brofæste 100 m. fra Operaen. Bro bør ikke kunne åbnes før forestilling i Operaen Central adgang til Holmen.	Ca. 600 m. til Metro. Brofæste ca. 350 m. fra Operaen. Broer bør ikke kunne åbnes før forestilling i Operaen God placering iht. Havnecykelruten. Brofæste tæt på Christianshavn og dermed Amager.	15 min. sejltid fra Nykredits parkeringsanlæg på Kalvebod. Ca. 900 m. til Metro. Ankomst tæt på Operaen.
Bejening af Holmen, Christianshavn og Amager	Central adgang til Holmen.	Central adgang til Holmen.	Central adgang til Holmen.

Parkering	RD Bro (+ P-anlæg)	APM Bro	Pendulfærg
Publikumparkering til Operaen	Parkeringsplads ved Operaen. Nyt P-anlæg i kælder under Kvæsthusbroen.	Parkeringsplads ved Operaen.	I Nykredits parkeringskælder på Kalvebod Brygge med færg til Operaen. Parkeringsplads ved Operaen.
Antal P-pladser	Der tilføres antallet af P-pladser i Indre By op til 150 pladser.	P-neutral	P-neutral

Byrumsdesign	RD Bro (+ P-anlæg)	APM Bro	Pendulfærge
Æstetik løsning	Et selvstændigt bygningsværk afstemt med omgivelserne.	Den foreliggende idéskitse er ikke fundet egnet til en æstetisk vurdering.	Maritim aktivitet i havnen.
Placering i forhold til sejltrenden	Sejltrenden knækker tæt ved broen. Placeringen kræver sandsynligvis udvidelse af sejltrenden.	Sejltrenden er meget bred og knækker tæt ved broen. Placeringen kan muligvis vanskeliggøre besejlingen af Inderhavnen og Sydhavnen med større skibe.	
Placering i forhold til Nyhavn		Bryder Nyhavns akse.	
Brofæste Kbh. siden	På Kvæsthusbroen. Knyttes særligt til Skuespilhuset og skaber liv der. Trækker livet fra Nyhavn frem mod Skuespilhuset. Problematik omkring afvikling af cykeltrafik ved Skuespilhusets plads.	Ved Nyhavn og Havnegade. Tættere på for gående fra Metroen. Mulig konflikt med fremtidigt ønske om placering af kanalrundfart. God placering iht. cykelruter.	Kvæsthusmolen
Brofæste Christianshavns siden	På Dokøen. I tilknytning til den i LP 331 angivne cykelrute.	På Christiansholm. Brofæste i bevaringsværdig ejendom.	Dokøen

Konstruktion af broer	RD Bro (+ P-anlæg)	APM Bro
Åbning af bro	Svingbro med 2 drejefag.	Der er ikke nærmere redegjort for om det er sving- eller klapbro. Der foreslås anlæg af klapbroer i kanalerne.
Bropiller	Broens svingende linieføring vil bevirke at bropillerne set på afstand vil gøre broen mindre transparent.	Projektet dårligt belyst hvad angår bropiller, drejefag og placering af kontravægt hvis der er en klapbro.
Ledeværker		
Gennemsejlingsbredde	35 m.	35 m. er for lidt da broen ikke er vinkelret på sejlløbet. Det vil i forhold til dagens situation muligvis hindre større skibe i at sejle til Sydhavnen.
Frihøjde	5,4 m.	5,4 m.
Teknikhus	Placering ikke anvist.	Placering ikke anvist.

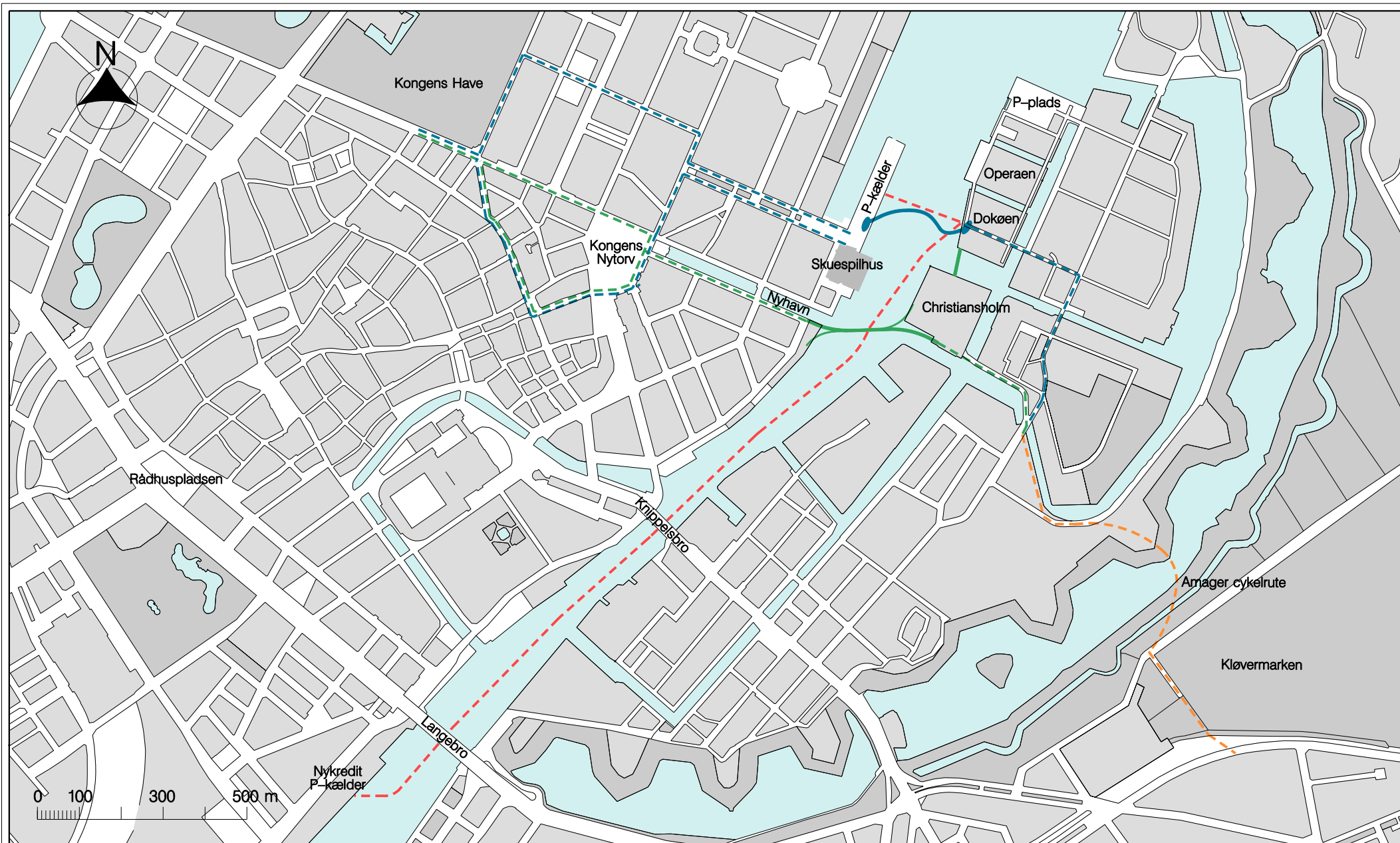
Årlige driftsomkostninger *	RD Bro (+P-anlæg)	APM Bro	Pendulfærge
Omfang	Kompensation for nedlæggelse af 150 pladser. Tab af havnebus indtægt ca. 3 mio. Drift af bro 3 mio.	Tab af havnebus indtægt ca. 3 mio. Drift af bro 3 mio.	6-8 mio. hvis pris er ca. kr. 10.

* I 2012 overtager Københavns Kommune broerne i havnen. Samdrift af disse broer vil eventuelt kunne reducere driftsomkostningerne.

Ejerforhold ved brofæster	RD Bro (+ P-anlæg)	APM Bro	Pendulfærg
Landfæste Kbh. siden	Kulturministeriet.	Københavns Kommune. K/S Havnegade 44-50 (Centerplan)	Kulturministeriet
Landfæste Holmen siden	A.P. Møller & Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond Der er privat fællesvej langs en del af kajen.	Københavns Havn A/S (udlejet til 2018)	A.P. Møller & Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond
Planforhold ved brofæster	RD Bro (+ P-anlæg)	APM Bro	Pendulfærg
Landfæste Kbh. siden	LP 374 Kvæsthusbroen	Havnegade, LP forslag under udarbejdelse	LP 374 Kvæsthusbroen
Landfæste Holmen siden	Deklaration om færdsel LP 331 Holmen II	LP 331 Holmen II	Deklaration om færdsel LP 331 Holmen II

Interesser

RD Bro (+ P-anlæg)	APM Bro	Pendulfærg
Københavns Kommune Realdania A.P. Møller Fonden ved landbrofæste Kystdirektoratet Københavns Havn Kulturministeriet	Københavns Kommune A.P. Møller Kystdirektoratet Københavns Havn K/S Havnegade 44-50 (Centerplan) Lejer af Christiansholm	Københavns Kommune A.P. Møller Kystdirektoratet Københavns Havn Kulturministeriet



Signaturforklaring

- Bro og P-kælder (Fonden Realdania)
- Broer (A.P. Møller & Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond)
- Pendulfærger Kvæsthusbroen – Operaen samt færge fra P-anlæg på Kalvebod Brygge til Operaen (Københavns Kommune)
- Cykelforbindelse
- Cykelrute

Trafikal betjening af Operaen og Holmen

Oversigtskort

Bilag 2

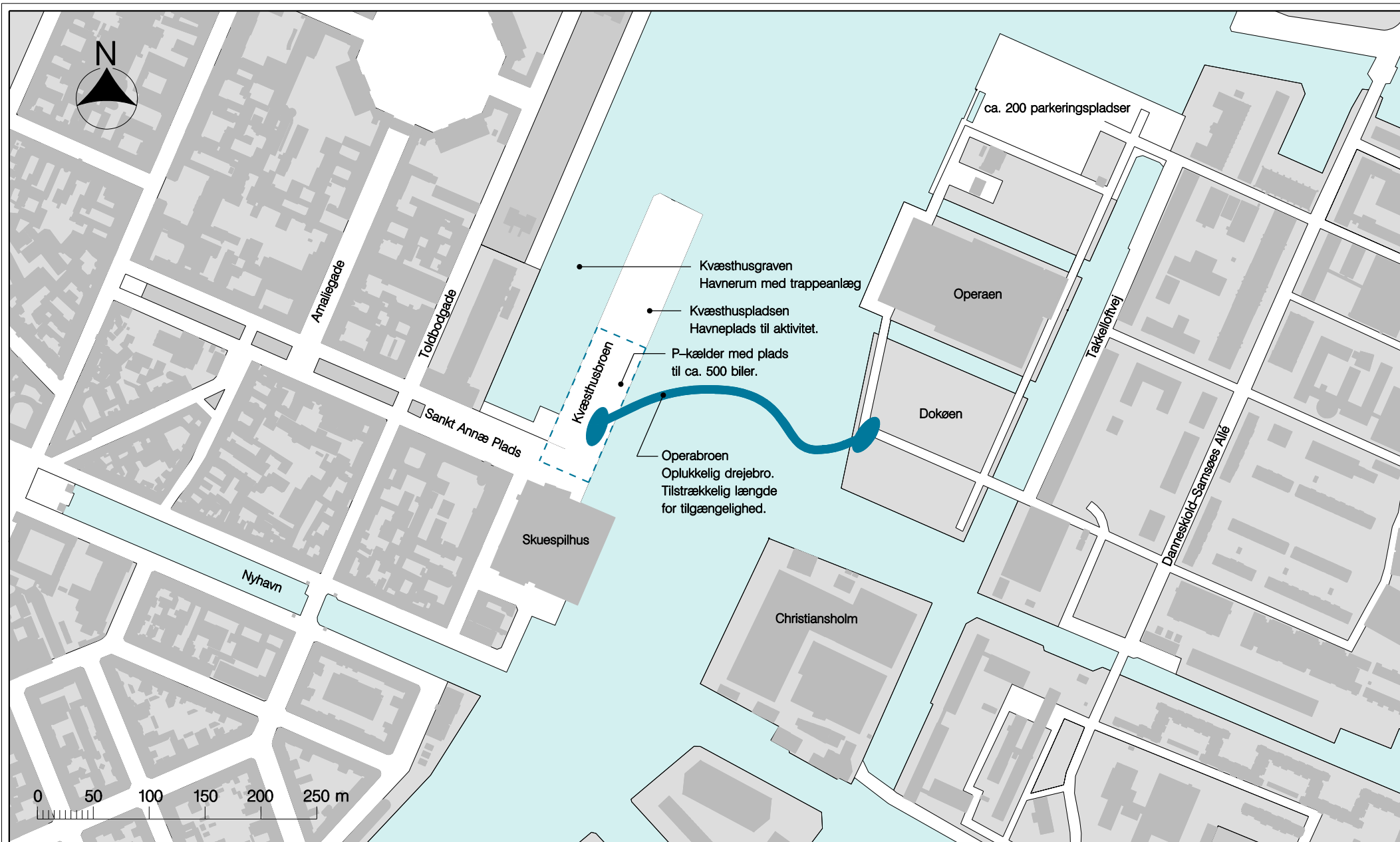




Trafikal betjening af Operaen og Holmen

Broer (A.P. Møller & Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond)





Trafikal betjening af Operaen og Holmen

Bro og P-kælder (Fonden Realdania)

