



Til Teknik og Miljøudvalget

19-05-2008

Bro over Christianshavns Kanal

Sagsnr.
2007-104035

Dokumentnr.
2008-259817

Sagsbehandler
Maria Wass-Danielsen

Sammenfatning

En stibro over Christianshavns Kanal vil skabe sammenhæng i ruten langs Inderhavnen og knytte områderne Applebys Plads og Christiansbro sammen. Broen skal kunne åbnes og have en frihøjde på mindst 2 meter. Det betyder, at der skal etableres ramper for at overholde tilgængelighedskravet for broens hældning. Den meste oplagte placering af stibroen er ved Christianshavns Kanals sydligste udløb i Inderhavnen. Problemet ved at placere broen længere inde i kanalen er indpasning af ramperne.

Broen vil være en hindring for større motorbåde og enkelte sejlbåde i kanalen og vil udgøre en visuel barriere i forhold til det frie kig til Den Sorte Diamant.

En stibro over Christianshavns Kanal vil koste 14-16 mio. kr. at anlægge. Hertil kommer driftsomkostninger, der vil stige med broens alder og afhænger meget af, hvordan og hvor ofte broen åbnes.

Baggrund

Center for Trafik

Njalsgade 13
Postboks 450
1505 Kbh. V

Telefon
Njalsgade 13

Telefax
3366 7131

E-mail
marwas@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009488145

www.kk.dk

I 2007 vedtog Borgerrepræsentationen et medlemsforslag, der pålagde Teknik- og Miljøforvaltningen at fremsætte forslag om etablering af en cykel, gang og løbesti rundt i inderhavnen. Forvaltningen gennemgik promenaderne langs inderhavnen og identificerede en række ”missing links” og mulige forbedringer. Et af de udpegede steder, hvor der mangler en forbindelse, er over Christianshavns Kanal. Den 24. april 2008 besluttede Borgerrepræsentationen (BR 210/08), at Teknik- og Miljøforvaltningen skulle udarbejde et forslag til en broforbindelse over Christianshavns Kanal med skøn af anlægsomkostningerne.

Dette notat er et oplæg til en broforbindelse over Christianshavns Kanal indeholdende en beskrivelse af mulige placeringer, brotype samt et groft skøn af anlægsomkostningerne.

Området

Området langs kanalen er præget af boliger og erhverv. Ud til Inderhavnen ligger Daniscos domicil og på den anden side - i forlængelse af Nordeas domicil - holder bl.a. Skatteministeriet og Realdania til.

I kanalen frem til broen ved Torvegade ligger mindre motorbåde - enkelte med mast. Der er kun få lavmastede sejlbåde på denne strækning, formentlig fordi de også skal passere under Knippelsbro for at komme ud af Københavns Havn.



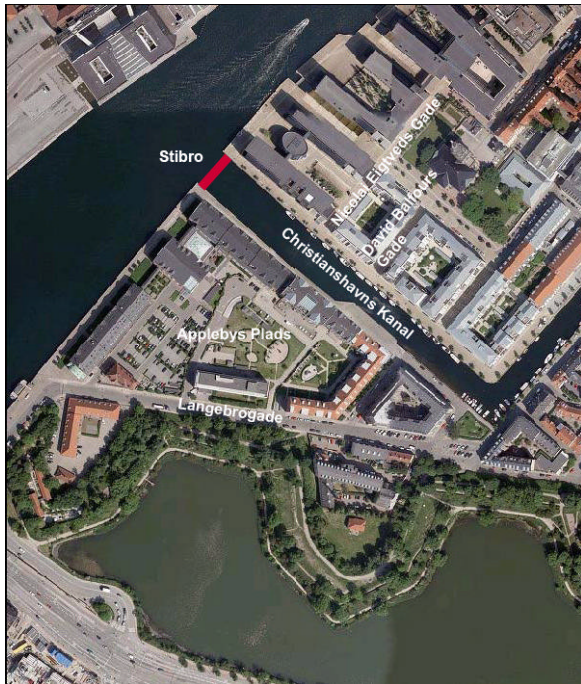
Foto 1. Christianshavns Kanal set mod nordvest

Mulige placeringer og udformning

Generelt vil en bro over Christianshavns Kanal styrke muligheden for at cykle, gå og løbe i Inderhavnen og samtidig binde områderne Applebys Plads og Christiansbro sammen.

Broen kan placeres ved Christianshavns Kanals sydligste udløb i Inderhavnen direkte over for Den Sorte Diamant på Christians Brygge

(se figur 1).



Figur 1. Mulig placering af stibro



Foto 2. Christianshavns Kanals sydligste udløb i Inderhavnen

Fordelen ved denne placering er, at broen bliver en naturlig forlængelse af havnepromenaden og ”lukker” dermed hullet, som Christianshavns Kanal i dag udgør på ruten rundt i Inderhavnen (se foto 2).

De gældende lokalplaner i området, lokalplan nr. 183 ”B&W” og lokalplan 186 ”Langebrogade” viser begge en stibro, der ligger længere inde i kanalen bl.a. en forbindelse ved David Balfours Gade (en forlængelse af Strandgade-linien). Problemet ved at placere broen længere inde i kanalen er, at det kan blive meget vanskeligt at indpasse ramper til broen, uden at disse vil komme til at udgøre en barriere på kajerne langs Christianshavns Kanal. Desuden vil denne placering betyde, at ruten langs Inderhavnen får et ”knæk”, og vil ikke være den direkte forbindelse.

En fordel ved at placere stibroen længere inde i kanalen vil være, at de større både dermed kunne ligge udenfor og således ikke kræve en oplukning af broen. En anden fordel er, at denne forbindelse i højere grad binder de to boligområder sammen, der ligger på hver side af kanalen.

Broens udformning

Kystdirektoratet er overordnet myndighed for tilladelse til etablering af en bro over vand. Kystdirektoratets godkendelsesprocedure omfatter en stjernehøring hos andre myndigheder med sø- og havneinteresser

samt interessenter.

I denne indledende fase har forvaltningen taget telefonisk kontakt til Kystdirektoratet med henblik på drøftelse af forventede hovedkrav til en bro med den viste placering på figur 1. Kystdirektoratet henviste til By og Havn (tidligere Arealudviklingsselskabet) samt Søfartsstyrelsen for indledende drøftelser. By og Havn udtaler, at kravene til broen fra deres side vil være, at broen kan åbnes med en fri gennemsejlingsbredde på 10 m, og at der minimum er 2,0 m frihøjde til gennemsejling i lukket tilstand.

Ved en gennemsejlingshøjde på 2,0 m og overholdelse af de normale krav til tilgængelighed med en maksimal hældning på 40-45 promille, er det nødvendigt at etablere ramper på promenaden. Skønsmæssigt vil ramperne blive 20 - 25 m lange. Det er ikke realistisk at lave en bro over Christianshavns Kanal med samme gennemsejlingshøjde som f.eks. Knippelsbro, da dette vil kræve meget lange ramper, der ikke kan indpasses i området.

Med udgangspunkt i, at broen skal kunne åbnes er det stort set fastlagt, at broen skal udføres i stål, i hvert fald for så vidt angår klap- eller drejefaget. Men i det hele taget vil stål være det foretrukne materiale, da det formentlig giver de største arkitektoniske frihedsgrader.

Broen kan komme til at virke som en barriere i forhold til det frie kig til den Sorte Diamant (se foto 3) eller fra den Sorte Diamant ned at Christianshavns Kanal. Beliggenheden bør animere til en arkitektonisk flot bro men samtidig en ”let” konstruktion for at mindske denne barriere.



Foto 3. Christianshavns Kanal og det frie kig til Den Sorte Diamant

Der skal etableres et maskin- og el-hus, enten på den faste del af broen eller på promenaden. Såvel anlæg af ramper som maskin- og el-hus kræver grundejernes tilladelse. Endvidere vil ramper og maskin- og el-

hus formentlig kræve en dispensation fra lokalplaner. Men dette skal undersøges nærmere.

Konsekvenser for bådene i Christianshavns Kanal

Det er kun de små motorbåde, der vil kunne passere under en bro med en fri gennemsejlingshøjde på 2 meter dvs. broen vil spærre for de større motorbåde samt både med mast, der i dag ligger i kanalen. For at muliggøre, at disse både fortsat kan ligge i kanalen, må broen gøres oplukkelig.

Hvis brugerne selv har mulighed for at åbne broen vil genen være begrænset. Center for Bydesign arbejder pt. på udformning af en bropolitik. Denne vil bl.a. omfatte, hvordan de mindre broer kan åbnes af brugerne ved brug af ny teknologi.

Anlægsomkostninger

En 6 m bred stibro, som kan åbnes, forventes at kunne etableres for en samlet pris på 14 - 16 mio. kr. ekskl. moms, men inkl. entreprenørudgifter, rådgivning og bygherreomkostninger.

Driftsomkostninger

Driftsomkostningerne vil stige med broens alder. Det første år vil omkostningerne udgøre ca. 9.000 kr. Herefter vil omkostningerne stige med ca. 9.000 kr. om året, dvs. 2. år vil driftsomkostningerne være 18.000 kr. 3. år ca. 27.000 kr. osv. Hvis broen skal åbnes 10 gange om måneden (dvs. det er ikke brugerne selv, der åbner broen) vil driftsomkostningerne blive firedoblet dvs. omkostningerne det første år vil være ca. 36.000 kr. hertil skal tillægges udgifter til renholdelse og vintertjeneste.