



## Notat

### Umiddelbare vurderinger af konsekvenser ved at renovere Langebro som en ikke-oplukkelig bro

#### Resumé

På baggrund af Budget 2025, hvor der blev afsat midler til at projektere renovering af Langebros broklapper, orienteres Teknik- og Miljøudvalget om Teknik- og Miljøforvaltningens umiddelbare vurderinger af muligheder for og konsekvenser ved at gøre Langebro til en ikke-oplukkelig bro. Forvaltningen vurderer, at det er teknisk muligt og giver mulighed for en besparelse på et trecifret millionbeløb i anlægsudgifter samt et etcifret mio. beløb i årlige driftsudgifter. På baggrund af input fra myndigheder m.m. vurderes det, at løsningen vil have væsentlige konsekvenser for den eksisterende sejlads i havnen, herunder begrænse transport af større materiel samt vedligeholdelse af husbåde m.m., hvilket indebærer en væsentlig økonomisk risiko for kommunen. For at belyse spørgsmålet nærmere, er der behov for en foranalyse, der skal finansieres senest ved Overførselsagen 2024-2025.

#### Sagsfremstilling

Langebro er ejet af Københavns Kommune med Teknik- og Miljøforvaltningen som ansvarlig for broens drift- og vedligehold samt broåbninger (jf. bilag 1).

Ved Budget 2025 (BR 3. oktober 2024) (A, B, F, I, O, V og Ø) blev der afsat midler til at projektere renovering af Langebros broklapper. I den forbindelse er der blevet spurgt til, hvilke muligheder og konsekvenser der vil være for, at Langebro gøres til en ikke-oplukkelig bro, herunder tid, økonomi og fremkommelighed for havnens brugere m.v.

Forvaltningen vurderer, at det teknisk er muligt at renovere Langebro som en ikke-oplukkelig bro. Derfor er der i rådgiverudbuddet for projekteringen indarbejdet en ændringsklausul, der giver rådgiveren mulighed for at projektere Langebro som en ikke-oplukkelig bro. Dette sikrer, at der ikke skal gennemføres et nyt rådgiverudbud, hvis det politisk besluttet at gøre broen ikke-oplukkelig.

#### *To økonomiske scenarier for Langebro*

Forvaltningen har skitseret to scenarier for fremtidig vedligeholdelse og anlægsomkostninger:

#### Scenarie 1: Broen bevares som oplukkelig

- Drift: Ingen forventede besparelser. Det samlede driftsbudget til vedligeholdelse af kommunens oplukkelige broer er 17 mio. kr.

20-01-2025

Sagsnummer i F2  
2024 - 18371

Dokumentnummer i F2  
158132

Sagsnummer i eDoc  
2024-0323437

- Anlæg: Store udgifter pga. komplekse arbejdsforhold, udskiftning af maskineri samt løse og faste kontravægte. Anlægsudgifter til udførelsen af renoveringen er anslået til 315-415 mio. kr., hvilket kvalificeres i det igangværende projekt "Langebros broklapper, renovering projektering" (finansieret ved Budget 2025).

#### Scenarie 2: Broen ombygges til ikke-oplukkelig

- Drift: Forventet årlig besparelse på ca. 3 mio. kr., da udgifter til broåbninger og vedligeholdelse af maskineriet bortfalder.
- Anlæg: Omkostninger til projektering og udførelse af renoveringen anslås til 120-230 mio. kr. Dette skyldes komplekse arbejdsforhold, fjernelse af faste kontravægte og udskiftning af løse kontravægte samt forstærkning af brokonstruktionen, som er nødvendig, hvis Langebro skal ombygges til en ikke-oplukkelig bro.

#### *Myndighedsforhold*

Teknik- og Miljøforvaltningen har været i dialog med By & Havn, Trafikstyrelsen, Ministeriet for Samfundssikkerhed og Beredskab samt Slots- og Kulturstyrelsen for at klarlægge myndighedsfordeling og placering af den endelige beslutningskompetence. Alle kommentarerne fremgår af bilag 2.

Ifølge By & Havn vil en ikke-oplukkelig Langebro medføre, at der skal eksproprieres et areal til etablering af et bolværk, hvor store kraner kan løfte entreprenørudstyr og husbåde ned i vandet og op på land, samt at kommunen muligvis skal betale for den merudgift, det vil give ejerne i forhold til at sejle fartøjerne til et værft. By & Havn vurderer, at ekspropriation og anlæg af bolværk til håndtering af materiel og husbåde i Sydhavnen vil medføre betydelige omkostninger. Desuden kan By & Havn kræve erstatning for tabt fortjeneste, da de ikke længere vil kunne anvise liggepladser til større både i Sydhavnen.

Trafikstyrelsen har ikke væsentlige bemærkninger. Dog vil styrelsen skulle godkende ændringer i havnereglementet for Københavns Havn, der udstedes af By & Havn.

Ministeriet for Samfundssikkerhed og Beredskab gør opmærksom på, at hvis Langebro gøres til en ikke-oplukkelig bro vil det kræve en ændring af broens broreglement, som skal godkendes af MSSB efter en høringsproces med relevante interessenter, jf. bilag 2.

Langebro er fredet, hvilket også gælder bl.a. maskineriet for broklapperens åbne-/lukkefunktion. Slots- og Kulturstyrelsen (SLKS) skal involveres som myndighed, hvis ændringen af Langebro til en ikke-oplukkelig bro medfører ændringsarbejder af fx kontravægte eller fjernelse af maskineri. SLKS har lovhjemmel til at give afslag på en ansøgning omhandlende sådanne ændringer af Langebro, men det vil være en konkret vurdering hvorvidt styrelsen vil modsætte sig eventuelle ændringsarbejder.

#### *Foranalyse af konsekvenser*

På baggrund af ovenstående vurderer forvaltningen, at der er behov for

at gennemføre en foranalyse for at sikre et fyldestgørende vidensgrundlag om konsekvenserne for byen og de berørte parter, hvis Langebro reoveres som en ikke-oplukkelig bro, jf. 'Politisk handlerum'.

En beslutning om at gøre Langebro ikke-oplukkelig vil kræve inddragelse af flere interessenter. Ud over By & Havn, Trafikstyrelsen, Søfartsstyrelsen og Slots- og Kulturstyrelsen vil private bolværksejere, ledningsejere og developere også skulle høres. De interessenter, der deltog i høringsen ved udarbejdelsen af den nuværende broåbningspolitik, vil ligeledes blive inddraget. Forvaltningen forventer dog, at yderligere interessenter er kommet til som følge af byudviklingen i Sydhavnen. Endvidere kan Kultur- og Fritidsforvaltningen have synspunkter på grund af deres engagement i rekreative aktiviteter og events i havnen.

Til Budget 2027 vil der være mulighed for enten at igangsætte reoveringen af Langebro som en oplukkelig bro (den nuværende plan) eller igangsætte projektering af Langebro som en ikke-oplukkelig bro (jf. Politisk handlerum). Ved Budget 2027 vil reovering af Langebro som en oplukkelig bro være prissat med et detaljeret budget. Økonomien for reovering af Langebro som en ikke-oplukkelig bro vil være baseret på et overordnet estimat og sandsynligvis angivet med et økonomisk interval.

### **Politisk handlerum**

Hvis Teknik- og Miljøudvalget ønsker en foranalyse af konsekvenserne ved at reovere Langebro som en ikke-oplukkelig bro, kan finansiering heraf indgå i forhandlingerne om Overførelsessagen 2024-2025. En foranalyse vurderes at koste ca. 1,2 mio. kr., vil tage cirka 1,5 år at udarbejde, og anbefales igangsat senest ved Overførelsessagen 2024-2025, jf. nedenstående tidsplan.

Hvis det besluttes at afsætte midler til en foranalyse af at reovere Langebro som en ikke-oplukkelig bro, vil tidsplanen efterfølgende være:

- Budget 2027: Forhandling om midler til projektering af reoveringen som en ikke-oplukkelig bro.
- Budget 2028: Forhandling om midler til udførelse af reoveringen af Langebro som en ikke-oplukkelig bro.

Det vil ikke kunne rummes i tidsplanen for reoveringen af Langebros broklapper, hvis myndighedsbehandlingen hos fx Slots- og Kulturstyrelsen trækker ud.

### **Videre proces**

Når Teknik- og Miljøudvalget er orienteret, afhænger gennemførelse af en foranalyse af, at der henvises finansiering hertil ved Overførelsessagen 2024-2025.

Peter Højer  
Vicedirektør



## Bilag 1 Baggrund om Langebro

I 2012 overgik ansvaret for driften af broerne i Københavns Havn fra By & Havn til Københavns Kommune. Inden overdragelsen besluttede Teknik- og Miljøudvalget (TMU 29. oktober 2008), at de oplukkelige broer, herunder Langebro, fortsat skulle kunne åbnes, samt at nye broer på tværs af havneløbet skulle anlægges og drives, så mulighederne for sejlads med større skibe og sejlbåde vil kunne opretholdes.

Da Kulturarvsstyrelsen i 2007 besluttede at frede Langebro, indsendte KK et hørings svar, hvor følgende uddrag er med i afgørelsen: *"Der er tale om meget væsentlige bygningsværker, som bidrager markant til havnens og byens identitet. Københavns Kommune kan ud fra disse hensyn støtte en fredning af anlæggene. Samtidig er det dog vigtigt at understrege, at broerne ikke er museumsgenstande, men derimod helt afgørende elementer i Københavns infrastruktur, nu og i fremtiden. De er udviklet og ændret i takt med de krav, som deres funktion i den københavnske bytrafik stiller. Disse krav vil også udvikle sig i fremtiden, hvilket en fredning må tage højde for."* Brevet fra Københavns Kommune fortsætter, *"Oplukkeligheden af de to broer må kunne opretholdes og om muligt forbedres ved nye tekniske løsninger.....For så vidt angår betragtningerne om broernes funktionsdygtig hed og vedligehold kan Københavns Kommune tilslutte sig indholdet af hørings svaret fra Københavns Havn A/S af 26. juli 2007."*

Skibe og fartøjer højere end syv meter over daglig vande kræver åbning af Langebro for at kunne sejle forbi denne. Der har gennemsnitligt været ca. 220 åbninger pr. år de sidste tre år. Heraf har ca. halvdelen været serviceåbninger i forbindelse med drift. Det er bl.a. arbejdspramme med større entreprenørudstyr, større skibe til turist- og fritidsformål samt husbåde, som har behov for en broåbning for gennemsejling af Langebro.

Renovering af Langebro er inddelt i faserne A-C. Fase A vedrører akut renovering af betonkonstruktionen for at forhindre vandsivning i at nedbryde betonkonstruktionen. Fase A havde samlede udgifter for 42,9 mio. kr., der primært er finansieret af ubrugte midler fra bropakke 2a og 3a (BR 26. marts 2020 og BR 24. juni 2020).

Fase B vedrører gennemgribende renovering af murværk og betonkonstruktionen. Udgifterne på 258 mio. kr. blev finansieret i Budget 2021.

24-01-2025

Sagsnummer I F2  
2024 - 18371

Dokumentnummer i F2  
158132

Sagsnummer eDoc  
2024-0323437

Rådhussekretariatet  
Rådhuspladsen 1  
1550 København V

EAN-nummer  
5798009809452

Med Budget 2025 (BR 2. oktober 2024) (A, B, F, I, O, V og Ø) er der afsat midler til fase C1 ang. projekteringen af renovering af Langebros broklapper som en oplukkelig bro i perioden 2025-2026. I fase C2, som er hovedrenoveringsplanens sidste fase, udføres selve renoveringen af broklapperne i perioden 2027-2029. Finansieringsbehov til fase C2 vil forventeligt blive fremlagt til forhandlingerne Budget 2027.

Herudover forventer forvaltningen, at der skal ske en omisolering af broen efter 2030 i henhold til hovedrenoveringsplanen for Langebro (BR 26. marts 2020). Ved en omisolering skal slidlag, bærelag og den vandtætte membran på betonkonstruktionen udskiftes på Langebro. Der skal foretages en omisolering uanset, om broen renoveres som en oplukkelig eller en ikke-oplukkelig bro. Omisolering skal foretages ca. hvert tredivte år. Forvaltningen har på nuværende tidspunkt ikke forudsætninger for at sandsynliggøre, hvad finansieringsbehovet til omisolering i 2030 bliver, men forventer at skulle søge finansiering til dette formål. Forvaltningen vil i forbindelse med udførelsesfase (C2) til Budget 2027 give et skøn på forventet estimat på omisolering af broen.



## Bilag 2 Kommentarer fra andre myndigheder

### Kommentarer fra By & Havn

Hvis Langebro ombygges til en ikke-oplukkelig bro, vil dette blandt andet betyde, at husbåde (som ifølge lovgivningen skal op på land til vedligeholdelse hvert tiende år) samt en række fartøjer og arbejdspramme med større entreprenørustyr ikke længere vil kunne passere broen. I dag transporteres entreprenørustyr til vedligeholdelse, drift og renoivering af anlæg og bolværker gennem havnen på flåder.

Hvis disse større fartøjer og de cirka 70 eksisterende husbåde i Sydhavnen ikke længere kan passere Langebro, skal de i stedet løftes af/på en flåde og på land indenfor Langebro. Dette kræver, at der eksproprieres et areal, hvor der etableres et bolværk, hvor store kraner kan løfte både entreprenørustyr og husbåde op og ned, samt at kommunen muligvis skal betale for den merudgift, det vil give ejerne i forhold til at sejle fartøjerne til et værft. Samtidig er der et politisk ønske om flere husbåde i Sydhavnen, hvilket vil øge behovet for faciliteter.

By & Havn vurderer, at ekspropriering og anlæggelse af bolværk til håndtering af materiel og husbåde i Sydhavnen vil medføre betydelige omkostninger. Desuden kan By & Havn kræve erstatning for tabt fortjeneste, da de ikke længere vil kunne anvise liggepladser til større både i Sydhavnen.

### Kommentarer fra Trafikstyrelsen

Trafikstyrelsen varetager tilladelsesprocedurer for havneanlæg i Københavns Havn jf. §24 stk. 3 og i LBK nr. 291 af 16/03/2023: Bekendtgørelse af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S. Trafikstyrelsen behandler ansøgninger om havneanlæg, uddybninger, ændringer til eksisterende anlæg m.m. iht. til BEK nr. 517 af 24/03/2021: Bekendtgørelse om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne.

Det er styrelsen forståelse, at projektet på nuværende tidspunkt ikke er konkretiseret, men at der ikke på forliggende grundlag påtænkes anlægsarbejder på søterritoriet. Renoveringer af anlæg kræver som udgangspunkt ikke tilladelse fra styrelsen.

20-01-2025

Sagsnummer I F2  
2024 - 18371

Dokumentnummer i F2  
158132

Sagsnummer eDoc  
2024-0323437

Rådhussekretariatet  
Rådhuspladsen 1  
1550 København V

EAN-nummer  
5798009809452

**Kommentarer fra Ministeriet for Samfundssikkerhed og Beredskab**

Reguleringen af trafikken i Københavns Havn er primært et anliggende mellem kommunen, havnen og havnens brugere. Aktiviteter i Københavns Havn reguleres af havnereglementet, som udstedes af By & Havn med hjemmel i havneloven og godkendes af Trafikstyrelsen. Ministeriet for Samfundssikkerhed og Beredskab (MSSB) fungerer som høringspart i forbindelse med ændringer af havnereglementer.

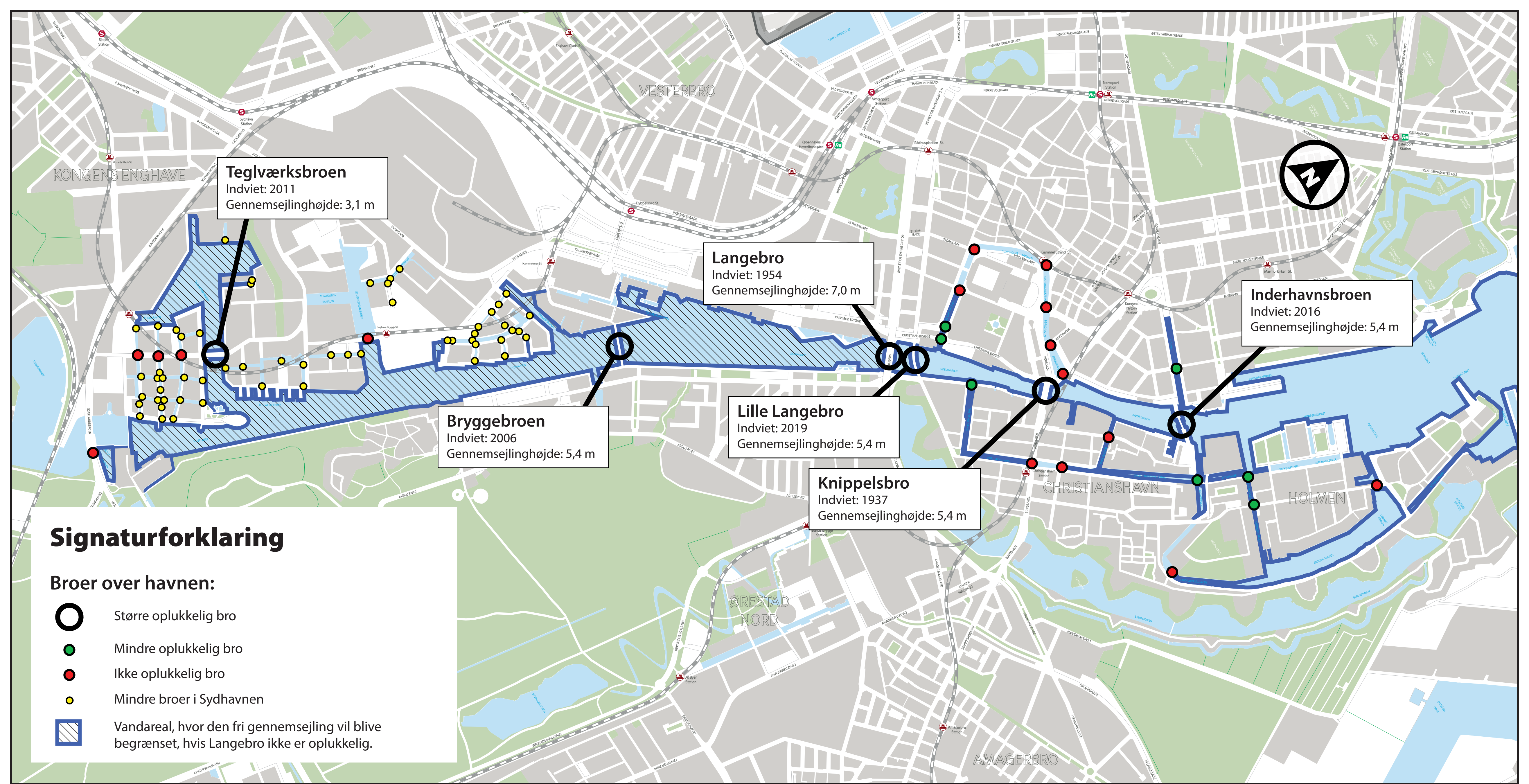
MSSB har hjemmel til at fastsætte regler, træffe foranstaltninger og meddele generelle og konkrete forbud eller påbud med henblik på at sikre overholdelse af orden og forebyggelse af fare, jf. § 6 i lov om sikkerhed til søs. Dette gælder også i situationer, hvor det trumfer havnereglementet. MSSB har dog generelt ikke et ønske om at gribe ind i reguleringen af aktiviteter i danske havne.

Hvis Langebro gøres til en ikke-oplukkelig bro, kræver det en ændring af broens broreglement, der reguleres af MSSBs bekendtgørelse nr. 1457 af 4. december 2023 om broreglementer for broer i danske farvandskål "Søfartsstyrelsen" (læses som "Ministeriet for Samfundssikkerhed og Beredskab"). Udkast til ændret broreglement fra broejeren modtages senest tre måneder inden den ønskede ikrafttrædelsesdato. Udkastet skal ledsages af en begrundelse samt en vurdering af ændringens betydning for sejladsikkerheden. MSSB kan foretage ændringer i udkastet og sende det til udtalelse hos broejeren, hvorefter det sendes i høring hos relevante interessenter. Efter eventuelle justeringer godkender MSSB broreglementet og kundgør det i Efterretninger for Søfarende. At gøre Langebro til en ikke-oplukkelig bro vil derfor kræve en ændring af broens broreglement, som skal godkendes af MSSB efter en høringsproces med relevante interessenter.

**Kommentarer fra Slots- og Kulturstyrelsen**

Langebro er fredet, hvilket også gælder bl.a. maskineriet for broklapperens åbne-/lukkefunktion. Slots- og Kulturstyrelsen (SLKS) skal involveres som myndighed, hvis ændringen af Langebro til en ikke-oplukkelig bro medfører ændringsarbejder af fx kontravægte eller fjernelse af maskineri. SLKS har lovhjemmel til at give afslag på en ansøgning omhandlende sådanne ændringer af Langebro, men det vil være en konkret vurdering hvorvidt styrelsen vil modsætte sig eventuelle ændringsarbejder.





**Teglværksbroen**  
 Indviet: 2011  
 Gennemsejlingshøjde: 3,1 m

**Langebro**  
 Indviet: 1954  
 Gennemsejlingshøjde: 7,0 m

**Inderhavnsbroen**  
 Indviet: 2016  
 Gennemsejlingshøjde: 5,4 m






**Bryggebroen**  
 Indviet: 2006  
 Gennemsejlingshøjde: 5,4 m

**Lille Langebro**  
 Indviet: 2019  
 Gennemsejlingshøjde: 5,4 m

**Knippelsbro**  
 Indviet: 1937  
 Gennemsejlingshøjde: 5,4 m

**Signaturforklaring**

**Broer over havnen:**

-  Større oplukkelig bro
-  Mindre oplukkelig bro
-  Ikke oplukkelig bro
-  Mindre broer i Sydhavnen
-  Vandareal, hvor den fri gennemsejling vil blive begrænset, hvis Langebro ikke er oplukkelig.

← Sydhavnen | Inderhavnen →