

### **23. Bropolitik for Københavns Havn (2008-115100)**

I 2012 overtager Københavns Kommune ansvaret for drift og vedligeholdelse af Knippelsbro og Langebro. Teknik- og Miljøudvalget skal beslutte, om der skal iværksættes et forsøg med gratis og hyppigere åbninger af broerne frem til og med 2010, samt en analyse af mulighederne for at anvende automatiske broåbninger i fremtiden.

#### **INDSTILLING OG Beslutning**

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget beslutter,

1. at broerne på tværs af havneløbet anlægges og drives, så mulighederne for sejlads med større skibe og sejlbåde vil kunne opretholdes, såfremt der findes finansiering for de forøgede driftsudgifter fra 2012.
2. at principper for udvikling og drift af broer i Københavns Havn med retningslinier for gennemsejlingsmuligheder, tilgængelighed og broåbninger tiltrædes, jf. bilag 1,
3. at Teknik- og Miljøforvaltningen bemyndiges til at indgå i dialog med relevante myndigheder om en forsøgsordning frem til og med 2010 med henblik på at tilpasse de gældende retningslinier for åbning af Knippelsbro, Langebro og Bryggebroen for at skabe grundlag for mere liv på vandet
4. at der, med udgangspunkt i en evaluering af forsøgsordningen og en analyse af ny teknologi for broåbninger, træffes endelig beslutning om betjening af broerne i Københavns Havn efter 2012.

#### **Problemstilling**

Det fulde ansvar for driften af Knippelsbro og Langebro overgår fra By & Havn til Københavns Kommune i 2012. I den forbindelse skal Københavns Kommune beslutte, om broerne fortsat skal kunne åbnes. Samtidig lægger den aktuelle byomdannelse langs havnen op til, at vandflader kan udnyttes til rekreativt brug - herunder sejlads. Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 2. maj 2007 et medlemsforslag fra Det Radikale Venstre om en redegørelse for potentialerne for erhvervs- og lystbådssejlads i havnen - i relation til trafikken på tværs af havneløbet. Med beslutningen ønskede Teknik- og Miljøudvalget desuden et forslag til retningslinier for fremtidig drift af eksisterende og nye broer, et forslag til placering af nye broforbindelser, samt en belysning af de driftsøkonomiske konsekvenser for kommunen.

#### **Løsning**

Besejlingen af Københavns Havn ændrer sig i disse år. Erhvervssejlads og færgetrafik koncentrerer sig i Yderhavnen, som er den mest aktive del af havneløbet. Christianshavns Kanal er af stor betydning for fritids- og gæstesejlads og meget sårbar mht. fri ind- og udsejling for sejlskibe. Frederiksholms Kanal rummer en blanding af turistbåde, gamle sejlskibe og fritidssejlere. Trafikken på vandet i Inderhavnen er en blanding af vandbusser og alle former for store og små både. Livet på vandet syd for Langebro udvikles i takt med, at byomdannelsen realiseres. Forvaltningen vurderer, at der er et stort potentiale for at udvikle havneløbet som byens Blå Fæled i en planlægningsindsats - hvor byliv

og havneliv i højere grad tænkes sammen, og adgangen til vandet og muligheder for aktiviteter er i fokus. Forvaltningen har afholdt en indledende workshop for interessenter i havnen om havneløbets udvikling. Arrangementet resulterede i et idekatalog, som bør indgå i dette arbejde.

Det er forvaltningens opfattelse at broer over selve havneløbet skal anlægges og drives, så mulighederne for sejlads med større skibe og sejlskibe bevares - også efter 2012. Forvaltningen har derfor udarbejdet et forslag til principper for udvikling og drift af broer i Københavns Havn, som giver flg. guidelines:

#### Etablering af nye broer

- Nye forbindelser på tværs af vandet udvikles som led i planlægningen af byomdannelsen og skal sikre fortsat gennemsejlingsmulighed
- Ved anlæggelse af nye broer skal gennemsejlingsbredde og frihøjde under broen tilrettelægges, så det ikke indskrænker gennemsejlingsmulighederne i forhold til eksisterende broers højde og bredde.
- Den gældende norm for tilgængelighed ved broer fastholdes, således at ramper som udgangspunkt planlægges med en stigning på max. 40 promille uden reposer.
- Planlægning af ny broer over kanalerne mv. skal ske under hensyntagen til de fartøjer, som benytter kanalerne.

#### Drift af de eksisterende broer

Forvaltningen anbefaler, at der tages stilling til den fremtidige drift i to faser: I første fase indleder forvaltningen forhandling med relevante myndigheder for at tilpasse retningslinierne for åbning af de tværgående broer over havneløbet til den aktuelle udvikling af havnen - for at skabe mere liv på vandet - i en forsøgsperiode frem til og med 2010. Udgangspunktet kunne være:

- Takster for broåbninger for fritidssejlere og erhvervsfartøjer, der ikke betaler skibs- og vareafgift, gøres gratis. Indtægten i dag på 50.000 kr. indgår i det samlede budget for broåbning, som deles ligeligt mellem By & Havn og Københavns Kommune.
- Faste åbningstider - evt. med korte intervaller for åbning - i modsætning til i dag, hvor broåbninger skal bestilles og brobetjeningen sker efter en tilkaldeordning. Eksempelvis kl. 10, 14 og 18 på hverdage med udvidede muligheder i weekenden.
- Spærretider for broer, dikteret af myldretidstrafik, beredskab og Københavns Kommune. Eksempelvis fra kl. 6-9 og kl. 14-18 på hverdage, som det er tilfældet i dag.

I anden fase frem mod 2012 anbefaler forvaltningen, at der med udgangspunkt i erfaringerne med behov for broåbninger fra forsøgsordningen, gennemføres en undersøgelse af mulighederne for automatiske broåbninger generelt i Københavns Havn. Undersøgelsen skal lægge op til en politisk beslutning om fremtidens betjening af broer, investeringer og organisering i forbindelse med overtagelse af broernes drift i 2012.

Forvaltningen har vurderet, at det efterlyste oplæg til placering af nye broer imødekommes af de mulige nye forbindelser, der er muliggjort i planlægningen gennem de senere år, herunder kommuneplanens arealreservationer til grønne stiforbindelser og de aktuelle broprojekter, der er under udarbejdelse over Inderhavnen, ved Marmormolen og i Svanemøllen Havn. De planlagte forbindelser fremgår af kort i bilag 1. Der vil sandsynligvis opstå behov for nye forbindelser fra Nordhavnen, men det er stadig for tidligt i processen til at give et kvalificeret bud på placeringer.

## **Økonomi**

Overtagelsen af Knippelsbro og Langebro fra By & Havn indebærer, at den samlede udgift til åbning af de to broer fra 2012 vil stige fra 1,6 mio. kr. årligt til 3,2 mio. kr. årligt ved uændret drift. Hertil kommer øgede udgifter til vedligeholdelse af broklapper, maskineri mm. Fortsat mulighed for åbning af de to broer i 2012 vil således forudsætte, at der afsættes yderligere midler hertil senest i budget 2012.

I 2007 var indtægterne fra broåbninger af en begrænset størrelse - i alt 50.000 kr. Det er derfor Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering, at en forsøgsordning frem til 2010 uden afgifter for gennemsejling for fritidssejlere vil kunne afholdes inden for de eksisterende budgetrammer. Da modellen for betjening ved broåbninger beror på en forhandling, er det ikke muligt på nuværende tidspunkt at vurdere, hvorvidt faste åbningstider i stedet for den nuværende tilkaldeordning vil kræve yderligere midler. Som udgangspunkt sigtes der på at tilvejebringe en model, der kan rummes indenfor de eksisterende budgetrammer. Såfremt det ikke viser sig muligt, vil forvaltningen foreligge sagen for Teknik- og Miljøudvalget.

## **Videre proces**

Teknik- og Miljøforvaltningen indleder en dialog med relevante myndigheder om at fastlægge nye retningslinier for åbning af Knippelsbro og Langebro i en forsøgsperiode frem til og med 2010. Teknik- og Miljøforvaltningen tager initiativ til at udarbejde en analyse af ny teknologi for åbning af broerne i havneløbet med udgangspunkt i den kommende bro over Inderhavnen, samt mulighederne for at anvende ny, mere fleksibel teknologi for åbning af broerne i de sekundære vandområder og kanalerne. Analysen skal munde ud i et oplæg til politiske beslutning om den fremtidige betjening af broåbninger forud for overtagelsen af ansvaret for driften fra 2012.

Hjalte Aaberg

Ulrik Winge

## **bilag**

[Bilag 1 Byliv og havneliv i Københavns Havn - principper for udvikling og drift af broer](#)

[Bilag 2 Idekatalog om byliv og havneliv](#)

[Bilag 3 Status for broer i Københavns Havn](#)

**Teknik- og Miljøudvalgets beslutning den 29.10.2008**

**Indstillingen blev godkendt.**

