

UDKAST  
20-10-09



# "Broer over Inderhaven"

## Forslag til lokalplan

Borgerrepræsentationen har den xx. xxxxxxxx 2009 vedtaget forslag til lokalplan "Broer over Inderhaven". Lokalplanen ligger i bydelene Indre By og Christianshavn.

Offentlig høringsperiode fra den xx. xxxxxxx til den xx. xxxxxxx 2010



# Indhold

## I. Redegørelse for lokalplanen

Baggrund.....	3
Formål .....	3
Vinderforslagene til broerne .....	4
Lokalplanområdet og kvarteret.....	6
Sejlads .....	13
Cykeltrafik.....	15
Lokalplanens indhold.....	15
Kommuneplan 2005 og forslag til kommuneplan 2009 .....	16
Fredninger.....	16

## II. Lokalplanens sammenhæng med anden planlægning

Kommuneplan 2005 .....	17
Forslag til Kommuneplan 2009.....	17
Lokalplaner .....	17
Bropolitik .....	18
Byrumsstrategi for Nyhavnsområdet.....	19
Miljøforhold .....	19
Kystnærhedszoner .....	19
Miljørigtigt byggeri .....	19
Jord- og grundvandsforurening .....	19

## Lokalplanen

§ 1. Formål.....	21
§ 2. Område .....	21
§ 3. Anvendelse.....	21
§ 4. Vandarealer.....	21
§ 5. Broernes omfang og placering .....	21
§ 5. Lokalplantegning.....	22
§ 6. Broernes ydre fremtræden.....	23
§ 7. Tilgængelighed.....	23
§ 8. Retsvirkninger .....	23
§ 9. Ophævelse af lokalplaner og servitutter.....	23
Kommentarer af generel karakter .....	23

## Hvad er en lokalplan

Lokalplan.....	26
Lokalplanforslagets retsvirkninger .....	26
Midlertidige retsvirkninger.....	26
Lokalplanens endelige retsvirkninger.....	26

## Mindretal..... 27

## Praktiske oplysninger på bagsiden

**SAMMEN  
OM BYEN**

**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
Teknik- og Miljøforvaltningen



Luftfoto af Inderhavnen (JW luftfoto).

## I. Redegørelse for lokalplanen

### Baggrund

Borgerrepræsentationen traf i januar 2008 beslutning om at modtage et tilbud fra A.P. Møller og Hustru Christine McKinney Møllers Fond til almene Formaal om etablering af stibroforbindelser i havnen, samt en cykelforbindelse i Nyhavns sydside. Med broforbindelserne kan forgængere og cyklister komme fra hjertet af København til Christianshavn og de nye kultur- og uddannelsesinstitutioner samt beboelsesområder på Holmen. Samtidig skal broerne forbinde Indre By med det grønne cykelrutenet på Amager.

I marts 2009 udskrev Teknik- og Miljøforvaltningen en indbudt projektkonkurrence om designet af en oplukkelig stibro over Inderhavnen fra Nyhavns sydside til Grønlandske Handels Plads samt 3 oplukkelige stibroer over henholdsvis Christianshavns Kanal, Trangraven og Proviantmagasingraven.

Konkurrencen blev vundet af totalrådgiver Flint & Neill Ltd. i samarbejde med Studio Bernarski Ltd., Hardesty & Hanover Int. LLC og Speirs & Major Ass. for broen over Inderhavnen og DFA I DietmarFeichtinger Architects, Paris Wien i samarbejde med WTM Int. Engineers for broer over kanalerne.

### Formål

Lokalplanen skal muliggøre en ny broforbindelse over Inderhavnen samt muliggøre broforbindelser over Christianshavns kanal, Trangraven og Proviantmagasingra-

ven. Lokalplanen skal herudover understøtte områdets bylivspotentialer ved at sikre mulighed for et sammenhængende promenadeforløb mellem broerne med offentligt tilgængelige arealer, stier og passager. Disse skal danne forbindelser med de omgivende byområder og indrettes, så der skabes sammenhængende, varierede, oplevelsesrige og trygge muligheder for cyklister og gående og for ophold. Der skal langs forløbet sikres mulighed for ophold og aktiviteter på land og vand. Herudover skal lokalplanen sikre, at broerne og forbindelserne imellem er indpasset i byområdets særlige kulturmiljø med fredede bygninger, bolværker og de to markante bygningsværker Operaen og Skuespilhuset.

Målet er at skabe mulighed for en ny tværgående forbindelse mellem Indre By, Holmen, Operaen, Christianshavn og Amager. Sammen med en ny dobbeltrettet cykelforbindelse i Nyhavns sydside og cykelruten 'Christianshavnsruten' med forløb fra Kløvermarken, gennem Christiania og frem til Trangravsvej skabes en attraktiv mulighed for, at fodgængere og cyklister kan komme fra den ene del af byen til den anden. Broerne skal også give mulighed for en oplevelsesrig, sammenhængende promenadeforbindelse langs Christianshavns Kanal og Arsenalgraven fra Christianshavns Torv og til Operaen.



Kanalbro over Trangraven og Christianshavns Kanal.

## Vinderforslagene til broerne

Vinderforslagene i brokonkurrencen opfylder Københavns Kommunes ønsker om oplukkelige broer med fastsatte frihøjder og fri gennemsejlingsbredder. Herudover opfylder de ønskerne til enkle og klare linieføringer med gode trafikale løsninger, god tilgængelighed, overbevisende æstetisk udformning, herunder belysning, som tilpasses de forskellige arealers forskellige karakter og anvendelse. Desuden tilgodeses ønsket om, at der skal ske så små indgreb på land som muligt.

Broen over Inderhavnen tager i de byplanmæssige overvejelser udgangspunkt i "Københavns historiske kvaliteter", og et broforløb, der i sin formgivning udtrykker respekten for disse forhold.

Broen er udformet som to skydebroer, der i plan tegner en svag, jævn bue. De to bevægelige åbningsfag er fastholdt horisontalt af hver sit brofæste, som er søjleunderstøttet. På broen blandes cyklende og gående på den centrale del, dog adskilt af afstribning. Lyssætningen er

integreret i håndlisterne i brofæstets område. For de bevægelige brofag gælder, at orienteringslyset integreres i bunden af værnet.

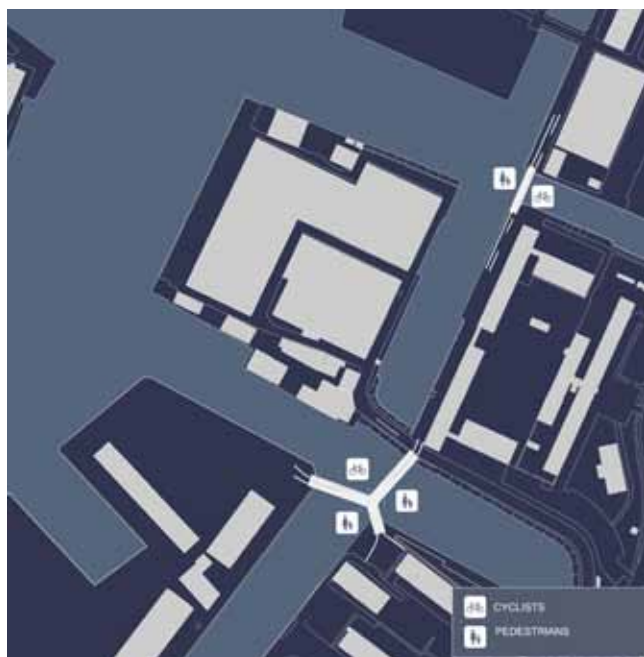
Den enkle åbningsform er en ressourcebesparende løsning.

Kanalbroernes udformning medfører en adskillelse mellem gående og cyklende, og er hver især søgt tilpasset de forskellige rumlige og trafikale situationer langs kanalerne.

Broerne er enkelt og minimalistisk udformet med henblik på at opnå optimal transparens. De er bygget op omkring et bærende staldæk med en midterboxbjælke og med lette rækværk, der afsluttes med en håndliste af træ med indbygget diskret lyssætning.

Broerne over Christianshavns Kanal og Trangraven er udformet i tre lineære brofag, hvis forløb samles over vandfladen i et stjerneformet udtryk, hvorved bl.a. broens fæste på Islands Plads kan minimeres. To brofag kan åbne uafhængigt af hinanden. Broerne har en fælles understøtning ude i kanalerne under strukturens "centrum". Herudover understøttes broerne af en pille i hver af kanalerne samt af understøtninger bagved bolværkerne.

Broen over Proviantmagasingraven er en enkeltklapbro med understøtninger og maskinrum beliggende umiddelbart bag bolværkskanterne på begge sider af kanalen. Den deles på langs op i en rampe for gående og en rampe for cykler.



Oversigtskort over kanalbroer over Trangraven, Christianshavns Kanal og Proviantmagasingraven.



Bro over Proviantmagasingraven.





*Broen over Inderhavnen er en skydebro – her i lukket tilstand.*



*–og her i åben.*



Sejlskib på vej gennem Inderhavnen.

## Overordnet vurdering af projekterne

Dommerbetænkningen fremhæver, at forslaget til bro over Inderhavnen tilstræber en elegance, hvor der søges inspiration i de muligheder, der ligger i optimeringer af funktionaliteten og udformningen af et nyt offentligt rum, snarere end at lade broen eksponere iscenesættelsen af en ekstravagant, strukturel form.

Der undgås udformninger, der refererer til master, tårne og lignende, for modsat at lade selve broens funktionalitet visualisere dens identitet. Broens funktionelle udtryk forstærkes og kommer visuelt til syne for brugerne af broen på nært hold – under den daglige brug.

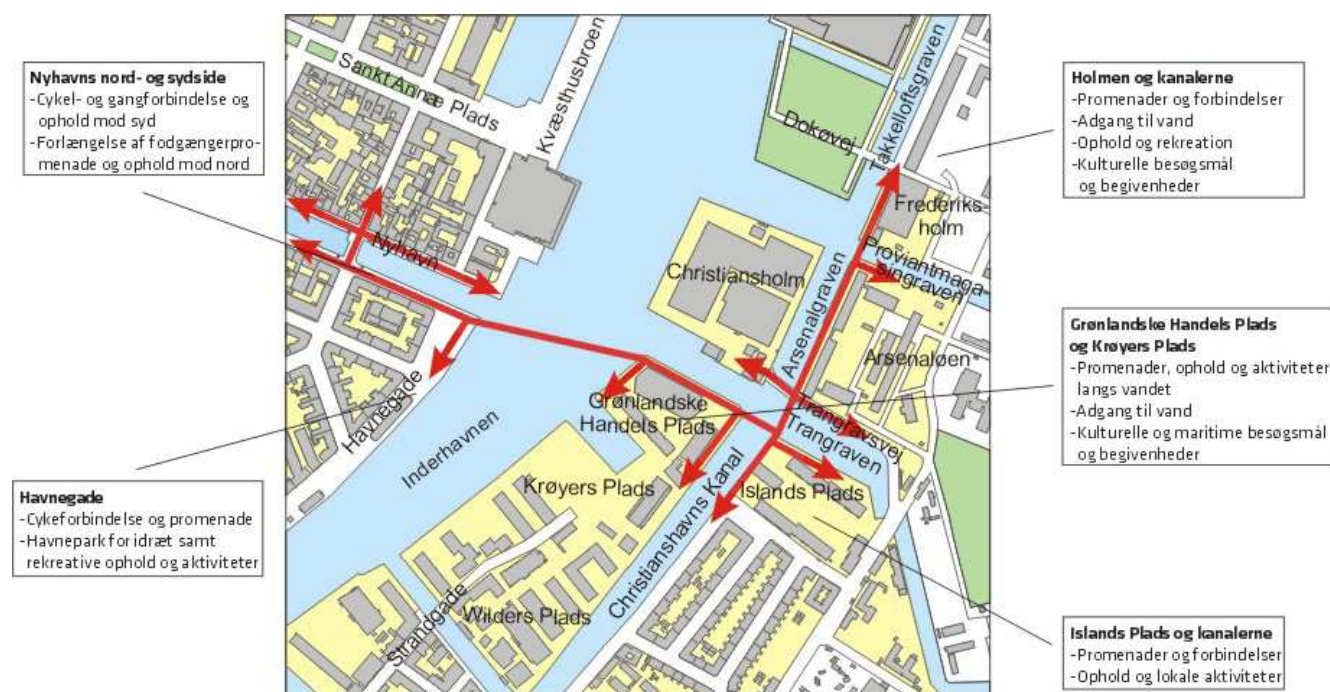
Broens nedtonede udformning vil bidrage til havnens atmosfære.

Om broerne over kanalerne fremhæver dommerbetænkningen, at broernes lette udformninger opleves overor-

dentlig velbegrunder i den bymæssige sammenhæng, med klare associationer til den enkelhed, der generelt forbindes med anløbsbroer i havnerum. Denne arkitektoniske karakteristika, der i forslaget er gennemført på alle skalatrin, har fundet et naturligt udtryk i en minimalistisk funktionalitet. Et formmæssigt udtryk, der undgår enhver form for monumentalitet. Et udgangspunkt den samlede dommerkomité har fundet overordentlig inspirerende, og som vil kunne tilpasses kanalernes byrum.

## Lokalplanområdet og kvarteret

Lokalplanområdet ligger centralt placeret i Inderhavnen. Det strækker sig fra Havnegade i vest til Proviantmagasinsgraven i øst og fra Frederiksholm i nord til Islands Plads i syd.



Sammenhæng og tilgængelighed mellem kvartererne



## Byarkitektur, byliv og byrum

Området ligger i Københavns historiske kvarterer og kendetegnet ved sin fine og varierede bebyggelse i de enkelte kvarterer, af de markante bygningsværker Operaen og Skuespilhuset og af de varierede byrum. Der er pladser, forbindelser og promenader med forskellig karakter, udformning, anvendelse og potentiale.

Byrummene benyttes og udnyttes i forskellig grad. Udnyttelsen afhænger af byrummenes placering, størrelse, udformning, betydning for og funktioner i området samt af tilgængeligheden. Nogle byrum er meget aktive og intense og bruges af både borgere, brugere og besøgende især om sommeren. Andre bruges hovedsagligt til hverdagsophold og maritime aktiviteter af lokale borgere og brugere og nogle byrum ligger næsten ubenyttet hen hele året.

Ved at indpasse broforbindelserne på tværs af Inderhavnen og over kanalerne vil kommunens mål for Københavns byliv kunne understøttes. Der kan skabes bedre sammenhæng og tilgængelighed og dermed gode muligheder for at flere kan gå og cykle mere. Ved også at skabe rammer for bedre, flere og mere varierede opholdssteder, aktiviteter og oplevelser gives mulighed for mere byliv for alle og for at flere kan blive længere i byrummene.

### Nyhavn

Nyhavn er en af byens største turistattraktioner som Københavns billede på byens gamle kanalmiljø med veteranskibe, de små fredede 1600- og 1700-tals huse og Charlottenborg.

Nyhavn henvender sig til lokalområdet, til hele byen og til besøgende fra ind- og udland.



*Nyhavns sydside.*

Solsiden rummer hovedsageligt restauranter, serviceerhverv og boliger.

Frem til Nyhavnsbroen udnyttes solside og kanalen intenst især i sommerhalvåret, men også i nogen grad i vinterhalvåret. Der foregår forskellige events, der er udeservering, tursejlad, fodgængertrafik, ophold langs kajkanten mm. Der er potentiale for at fortsætte fodgængerpromenaden i hele solsidens længde og dermed trække livet helt frem til havnen og Skuespilhuset.

Skyggesiden er en ensrettet lokalgade afgrænset af boligbebyggelse, enkelte restauranter og kontorer samt af Charlottenborg. Ved havnen munder den ud i et uudnyttet pladsareal, hvorfra der er udsigt over havnen og til de nye byggerier Operaen og Skuespilhuset.

Skyggesiden er mindre livlig og bruges hovedsagligt til parkering. Den indeholder potentiale som cykel- og fodgængerforbindelse mellem Kgs. Nytorv og en broforbindelse over havnen. Herudover er der potentiale for ophold samt for kulturelle og maritime aktiviteter langs kajkanten, som er solbeskinnet i sommerhalvåret.



*Nyhavns nordside.*



*Illustration af projekt til omdannelse af Havnegade.*

Nord for Nyhavn ligger Skuespilhuset fra 2008 som en fritliggende bygning, der dels markerer byrummet ved Kvæsthusmolen og dels markerer overgangen fra Inderhavnen til havneløbets gradvise udvidelse videre mod nord til Yderhavnen.

Byrummet omkring Kvæsthusmolen udgør ved sin beliggenhed og sammen med Sankt Annæ Plads et stort potentiale for en samlet udformning, udvikling af bedre forbindelser, bedre adgang til vand, ophold og kulturelle samt maritime events på land og vand.

### **Havnegade**

Bygningsfronten mod Havnegade, der løber langs Inderhavnen, udgør en fint sammenhængende husrække fra slutningen af 1800-tallet overvejende med boliger. Foran på havnepromenaden ligger den tidligere Toldkammerbygning 'Custom House', hvori der i dag er indrettet restauranter.

*Udeservering på Havnegade, Custom House i baggrunden.*



Havnepromenaden langs Havnegade har en unik placering langs havnen og er i foråret 2009 sat midlertidigt i stand. Den danner nu en foreløbig ramme for cyklister, fodgængere, aktiviteter, udeservering og ophold. Stedet udgør et stort potentiale som promenade og cykelforbindelse langs vandet og som et aktivt og udadvendt byrum med ophold og aktiviteter på land og vand både for lokalområdet, for øvrige københavnere og for byens besøgende.

Lokalplanen for Havnegade fastlægger stedet til disse formål. Herudover gives der bl.a. mulighed for et brofæste bl.a. ved Havnegades udmundning i Nyhavn.

En broforbindelse med fæste ved Havnegades udmundning i Nyhavn vil give Havnegade endnu større betydning som både cykel og fodgængerforbindelse og som en aktiv havnepark med rekreative, idrætslige og maritime aktiviteter for alle.

Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet et projekt til omdannelse af Havnegade i overensstemmelse med lokalplanen. Anlægstidspunkt er ikke afklaret.

*Areal i Havnegade, hvor den store bro skal have fæste.*



### **Grønlandske Handels Plads**

Området anvendes hovedsageligt til kulturelle formål og erhverv, blandt andet i form af administrations- og restaurationsvirksomhed. Fonden Den Nordatlantiske Brygge benytter dele af det ca. 20 m høje, fredede ambassade pakhuis fra 1766 på Nordatlantens Brygge som ram-





*Det fredede pakhus på Grønlandske Handels Plads.*

me om et nordatlantisk, kulturelt samarbejde. Nord for pakhuset er på opfyldt areal opført en lagerhal af ringe arkitektonisk kvalitet, som er planlagt nedrevet. Slots- og Ejendomsstyrelsen er på statens vegne ejer af dele af grundarealerne på Grønlandske Handels Plads, herunder lagerhallen.

Der er fin udsigt over havnen, udsigt til skuespilhuset og til Nyhavn og langs kajarealet ved Grønlandske Handels Plads ligger husbåde, samt en enkelt husbåd ved skråningen mod Trangravsvej på modsatte side.

Arealet langs vandet ved Grønlandske Handels Plads er præget af en stor lagerhal, der planlægges nedrevet, og enkelte husbåde og ligger herudover næsten ubenyttet hen.

På kortere sigt udgør arealet et potentiale for brugere af stedet, herunder besøgende til pakhuset og for dem, som vil benytte cykel- og gangforbindelse mellem broerne. Det betyder, at der også er potentiale for promenade og ophold langs kajkanten og ud mod havnen samt potentiale for at skabe bedre adgang til vandet.

På længere sigt udgør arealet sammen med omdannelse af Krøyers Plads og i sammenhæng til resten af Nordatlantens Brygge et stort potentiale for aktivt byliv for hele København og besøgende til byen. Herunder bl.a. sammenhængende promenader og forbindelser langs vandet samt mulighed for ophold, aktiviteter og styrkelse af oplevelser, udsigter, nærhed og adgang til vand.



*Lagerhallen nord for pakhuset.*



*Lejerbos bebyggelse på Islands Plads.*



*Christianshavns Kanal med livlig trafik en sommerdag.*

### **Christianshavns Kanal og Islands Plads**

I det historiske kvarter er Christianshavns Kanal det helt centrale byrum og rumlige forløb. Boligkarreerne er opført i 4-5 etager med udnyttet tagetage, svarende til ca. 18 m's højde.

Husbåde, historiske træskibe og særligt de mange sejlbåde præger kanalen frem til Torvegade, hvor en ikke-oplukkelig bro kun tillader lave både, såsom kanalrundfarterne, at passere. Christianshavns Kanals udmunding i Inderhavnen ved Grønlandske Handels Plads er derfor eneste mulighed for sejlbådes adgang til havet.

Islands Plads afgrænses på to af siderne af den ca. 40 m brede Christianshavns Kanal og den ca. 45 m brede Trangraven. Her ligger en nyere almen boligbebyggelse med gavle mod Christianshavns Kanal efter princippet, som er kendt fra de gamle pakhuse. I Trangraven ligger et antal både, herunder sejlbåde og husbåde.

Christianshavns Kanal og Islands Plads har forskellig karakter og anvendelse. Christianshavns Kanal er det cen-



*Islands Plads.*

trale historiske og unikke byrum på Christianshavn. Der er markant træbeplantning, mulighed for ophold langs kanalen og et levende maritimt liv. Byrummet henvender sig til hele lokalområdet, til byen og til besøgende og har mange både lokale brugere og besøgende på land og vand.

Islands Plads er afgrænset af boligbebyggelse og er ejet af Lejerbo. Pladsen henvender sig hovedsageligt til det nære lokalområde. Byrummet afslutter Christianshavns Kanals promenade mod nord-øst, og der er stiforbindelse med lokal karakter langs Trangraven til bl.a Arsenaløen. Islands Plads har aftensol og benyttes i sommerhalvåret til ophold og grillplads af beboerne. Andre københavnere og turister, der færdes langs kanalen benytter også stedet bl.a. til ophold på bænkenene.

En broforbindelse med fæste på Islands plads vil give mulighed for, at Christianshavnere og besøgende kan komme direkte fra Islands Plads til Grønlandske Handels Plads, Nyhavn og Indre By samt til Holmen og Amager.



*Christianshavns Kanal set fra Paperøen*





*Christiansholm med Trangraven i forgrunden.*

Islands Plads vil med en broforbindelse få større betydning som lokal plads for beboere, brugere og besøgende på Christianshavn.

### **Trangravsvej og Christiansholm**

Christiansholm er forbundet med Frederiksholm via en dæmning langs Trangraven. Trangravsvej er privat fællesvej.

I 1958 blev der opført en lagerbygning af ringe arkitektonisk kvalitet på øen. Bygningen anvendes som lager for papir bragt dertil med større skibe, der lægger til langs kajen mod Inderhavnen. Øen kaldes derfor også 'Papirøen'. Papirlageret har kontrakt med grundejeren til 2017. På Christiansholm er der endvidere to lejemaal tilhørende havnerundfartsselskaber med lejekontrakt til 2015. Christiansholm ejes af By & Havn I/S. Da skibene kommer fra

lande uden for EU, er der af hensyn til sikkerheden ingen adgang til øen for offentligheden.

### **Holmen**

Holmens nylige overgang fra militære til civile formål har medført flere nye bebyggelser, deriblandt Operaen fra 2005 beliggende på Dokøen, med dimensioner som adskiller sig væsentligt fra den øvrige bebyggelse. Øst for Dokøen ligger Frederiksholm, og syd for denne Arsenaløen. Forsvaret har stadig til huse i Søarsenalet på Arsenaløen, men ellers er begge områder i dag indrettet med boliger og større kulturelle uddannelsesinstitutioner i de tidligere militære bygninger, suppleret med nybyggeri. Bebyggelserne er fritliggende og omgivet af grønne arealer. Det er en oase i byen med en unik beliggenhed, historie og arkitektur.



*Et kig ned ad Arsenalgraven med Christianholm og operaen til venstre og Arsenaløen og Frederiksholm til højre i billedet.*



*Masteskurene nord for Proviantmagasingraven.*

### **Arsenalgraven, Proviantmagasingraven og Takkelloftsgraven**

Arsenaløen og Frederiksholm adskilles af den ca. 20 m brede Proviantmagasingraven. En oplukkelig vejbro forbinder i dag øerne trafikalt. På nordsiden af kanalen ligger de enestående fredede bygninger fra midten af 1700 tallet, kaldet Masteskurene, som er restaureret i 2008. Promenaderne ved Masteskurene er nyanlagte langs Proviantmagasingraven og på strækningen frem mod Operaen.

Syd for kanalen ligger arkitekten Philip de Langes firfløjede anlæg, Søarsenalet, opført 1741-45, som også er fredet. Her holder bl.a. Forsvarskommandoen til. I dag er der ikke adgang til promenaden langs Arsenalgraven fra Trangravsvej. Offentlig adgang til promenaden langs Ar-

senalgraven kan kun ske via promenaden, der går langs Proviantmagasingraven. Forsvaret har tilkendegivet, at der kan gives tilladelse til lukke op for offentlig adgang fra Trangravsvej langs Søarsenalet under forbehold for at der kan spærres af, hvis det skønnes nødvendigt på grund af øget beredskab.

Arealerne langs bl.a. Arsenalgraven og Proviantmagasingraven frem til Operaen rummer unikke bygninger, smukke grønne områder, rumlige forløb og udsigter til Operaen, havnen og Indre By.

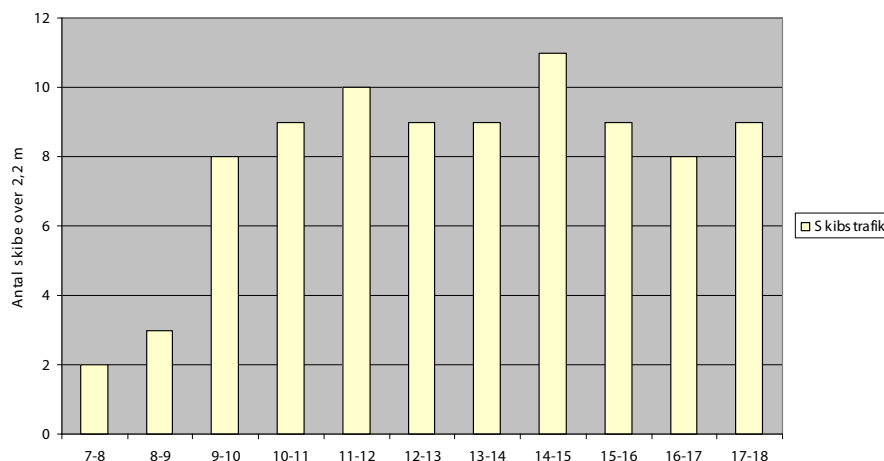
Arealerne henvender sig primært til brugere af Holmen og til besøgende. De udgør potentiale for cykelforbindelse mellem broerne og for promenade og ophold langs kajkanten, ligesom der er potentiale for at styrke de rekreative opholdsmuligheder.



*Proviantmagasingravens udmunding i Inderhavnen.*



Tabel fra COWIS rapport om skibstrafik ved Trangraven viser stor variation gennem dagen.



## Sejlads Inderhavnen

Inderhavnen er præget af gennemsejling og krydsende sejlads med en blanding af vandbusser og alle former for store og små både. Derudover er der bl.a. anløb for tur- og charterbåde langs Havnegades kajareal og periodevise events, hvor skoleskibe, skonnerter og store lystbåde lægger til langs Amaliekajen og Kvæsthusmolen. Det er dog kun ganske få store skibe, der sejler regelmæssigt gennem Inderhavnen i dag. Frem til 2017 vil der jævnligt være fragt af avispapir til Christiansholm med større skibe. Havnebussen er bygget til at kunne sejle under Knippelsbro med en fri gennemsejlingshøjde på 5,4 m. Det fremtidige omfang af skibstrafik gennem denne del

af havnen kan vanskeligt forudsiges, men i den fremtidige udvikling af de indre havneområder må muligheden for skibsfart med såvel sejlbåde og andre lystfartøjer som med krydstogtskibe, passagerskibe, skoleskibe, skonnerter mv. opretholdes. Der må endvidere forventes trafik med uddybningsfartøjer og pramme til oprensningssedimenter, og en større flydekran til brug i forbindelse med hævning af sunkne skibe og ved byggeopgaver. Den fremtidige havnetrafik vil i særlig grad være præget af veteranskibene i Nyhavn, sejlskibe fra bl.a. Christianshavns Kanal og Sydhavnen samt eventuelle andre fremtidige marinaanlæg.



Trangraven med papirøen i baggrunden.



*Christianshavns Kanal og Trangraven.*

### **Kanalerne**

Der er i sommerhalvåret mange sejlbåde, der sejler ind og ud af Christianshavns Kanal, herunder gæstesejlere. Det er kun relevant for sejlbåde at sejle ind i Christianshavns Kanal fra den nordlige udmundning i Inderhavnen, da kanalen deles på midten af Torvegade-broen, der ikke kan lukkes op.

Lave havnerundfartsbåde forudsætter en fri gennemsejlingshøjde på 2,2 - 2,3 m. Sejlbåde og skibe, som er højere, kræver broåbning.

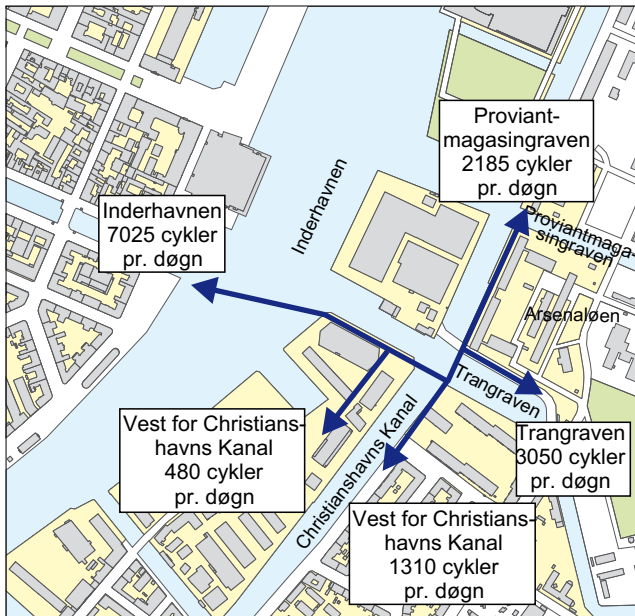
Der er i løbet af sommeren 2009 gennemført tællinger af skibstrafikken ved Trangraven. Tællingerne er gennemført mellem kl. 7 og kl. 22 for alle dage i uge 25,29,30,32 og 34. Tællingerne viser, at der på de 5 uger samlet sejlede

godt 14.000 fartøjer gennem kanalen, svarende til 400 i døgnet. Af disse var knap 25 pct. højere end 2,2 m og ville have krævet en åbning af broen. Tællingerne viser, at der er meget stor variation i antallet af passager af fartøjer over 2,2 m i forhold til vejret samt at der er en relativt lille variation i forhold til tidspunkt på ugen, dog med en overvægt af sejlads i weekender. Sejladsen varierer meget over døgnet. Sejladsen varierer meget over døgnet. I højsæsonen viser gennemsnitstallene på hverdage således en jævn fordeling mellem kl. 9-18 med mellem 8-11 skibe pr. time. Mens der mellem kl. 7-9 er 2-3 skibe og mellem kl. 18-22 er 3-7 skibe. Det højeste antal skibe der er talt på en time er 25, der er talt på en hverdag mellem kl. 14 og 15 i højsæsonen.

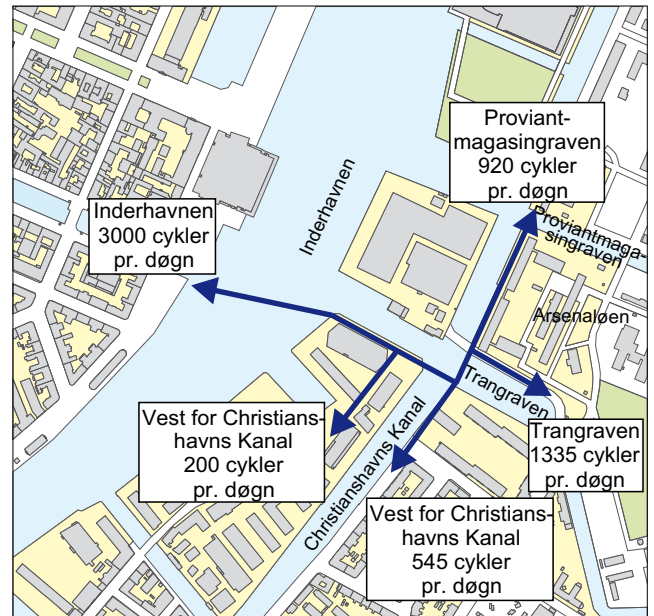


*Kanalrundfarten på vej under Børnehusbroen ved Torvegade.*





Højt skøn over fordelingen af cykeltrafikken til/fra broen over Inderhavnen. Skøn baseret på arealdata.



Lavt skøn over fordelingen af cykeltrafikken til/fra broen over Inderhavnen. Skøn baseret på data fra Bryggebroen.

## Cykeltrafik

Etablering af broerne over Inderhavnen og kanalerne er et af midlerne til at nå målet om at mindst 50% skal cykle til arbejde eller uddannelse i København i 2015. Broforbindelserne er en del af det grønne cykelrutenet. Det grønne cykelrutenet indgår i Kommuneplan 2009 og er under løbende etablering i byen. Broerne vil skabe en ny trafikal forbindelse mellem Indre By og Christianshavn/Amager. Etablering af broerne forventes at få stor betydning for cyklisterne og fodgængerne bevægelsesmønstre. Det bliver blandt andet muligt at fravælge den stærkt trafikerede Torvegade til fordel for en mere fredelig forbindelse over Christianshavn.



Grønne cykelruter og cykelforbindelse i Nyhavn.

Der er blevet gennemført en analyse af, hvor stor cykeltrafik, der kan forventes på broerne. Vurderinger af hvor stor en cykeltrafik, der kan forventes er forbundet med visse usikkerheder, og der er derfor udarbejdet et skøn på baggrund af de ændringer, der skete i forbindelse med Bryggebroen, hvor der i dag kører ca. 5.000 cyklister, og et skøn baseret på nøgletal for cykeltrafik og arealdata. Det første skøn viser, at der kan forventes ca. 3.000 daglige cyklister på broen over Inderhavnen. Det andet skøn baseret på arealdata viser, at der kan forventes ca. 7.000 daglige cyklister. Det er vurderingen, at skønnet på 7.000 daglige cyklister virker meget optimistisk, og det forventes at den endelige trafik bliver mindre. Fordelingen af cykeltrafikken over døgnet forventes at svare til det, der generelt er gældende i København således, at der vil være en koncentration mellem kl. 7.30 og kl. 9.00 og mellem kl. 16 og kl. 17.00.

## Lokalplanens indhold

Lokalplanen udgør det planmæssige grundlag for etablering af den offentligt tilgængelige, sammenhængende stiforbindelse mellem Nyhavn og Christianshavn ad broer over Inderhavnen og kanaler på Christianshavn. Lokalplanområdet omfatter alene arealerne til stiftorbindingen og regulerer kun denne. Området udgør, bortset fra Islands Plads, tillige dele af gældende lokalplaner for større områder på henholdsvis Havnegade (LP 428), Grønlandske Handels Plads (LP 308) og Holmen (LP 331-1&2). Disse lokalplaner regulerer fortsat det aktuelle lokalplanområde bortset fra en enkelt undtagelse i Havnegade (LP 428), hvor den aktuelle lokalplan ophæver en bestemmelse om en byggemulighed i et byggefelt, der ligger hvor stiftorbindingen og broen nu planlægges placeret.

## **Kommuneplan 2005 og forslag til Kommuneplan 2009**

Lokalplanforslaget er i overensstemmelse med forslag til Kommuneplan 2009.

### **Fredninger**

Etablering af broerne vil kræve, at Fredningsnævnet meddeler dispensation i forhold til fredninger af bolværk og vand.



## II. Lokalplanens sammenhæng med anden planlægning

### Forslag til Kommuneplan 2009

#### Områdernes anvendelse

Havnegade er fastlagt som 01\* område, som giver mulighed for havnepark med mulighed for anløbsplads for passagerbåde med tilhørende mindre terminalanlæg i 1 etage. Wilders Ø inkl. Grønlandske Handels Plads er ulagt til C2\*- område, som er blandet bolig og serviceerhvervsområde med en maximal bebyggelsesprocent på 180. Christiansholm er fastlagt til B3-område, som er boligområde med en maximal bebyggelsesprocent på 110. Området ved Islands Plads er fastlagt til B5-område, som er boligområde med en maximal bebyggelsesprocent på 150. Områderne på Holmen er fastlagt til C\*- områder, som er blandet bolig og serviceerhvervsområder med særlige bestemmelser for maximal etageantal, samlet bebyggelsesprocent og bestemmelser for boligandelen og friarealprocenten.

#### Grøn cykelrute og promenadeforløb

I forslaget indgår etablering af en grøn cykelrute fra Indre By gennem Christianshavn til Amager. Herudover indgår, at der skal sikres et sammenhængende promenadeforløb for cyklister og fodgængere langs havnen og at sammenhængen i fornødent omfang skal sikres med forbindelser over havneløbet og kanalerne.

#### Færdsel på vandet

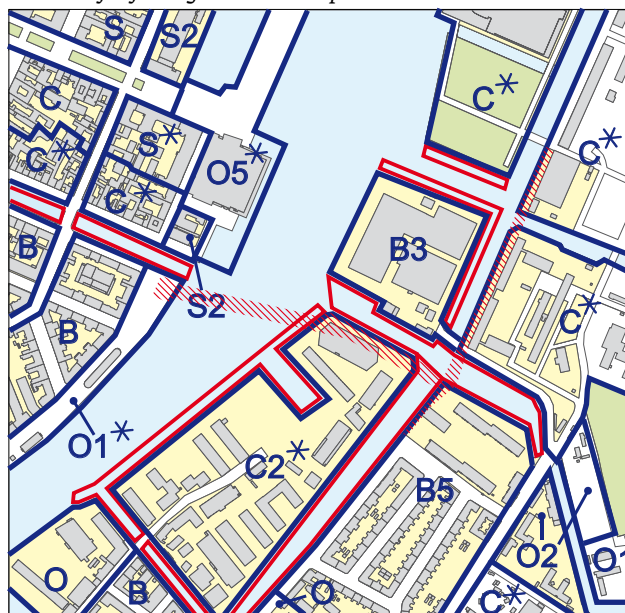
Det fremgår bl.a. af retningslinjerne i afsnittet "Færdsel på vandet", at "Hvor der er behov for at skabe adgang på tværs af vandarealer, skal hensynet til færdslen på vandet vægtes højt. Der skal findes effektive løsninger, der tilgodeser både færdselen på vand og på land. Broer over selve havneløbet skal anlægges og drives under hensyn til mulighederne for en fortsat sejlads med større skibe og sejlskibe." Herudover fremgår det af samme afsnit, at "Planlægningen af nye broer over kanaler m.v. skal ske under hensyn til de fartøjer, som benytter kanalerne. Det er væsentligt, at nye broer anlægges med en gennemsejlingsbredde og frihøjde under broen, der ikke indskrænker gennemsejlingsmulighederne i forhold til de bestående broers bredde og højde."

#### Husbåde

Generelt fremgår det, at der først kan placeres husbåde i Nyhavn og i Christianshavns Kanal inkl. Wilders Plads når fredningsforholdene er afklarede. I Nyhavn kan placeres op til 12 husbåde, der skal være fartøjer, som oprindeligt er bygget til sejlads og alle husbåde skal ligge på langs af kajen. I Trangravnen kan placeres op til 10 husbåde

de i lystbådehavnen. Husbådene må højst være 7 m høje. Langs Inderhavnen mellem Grønlandske Handelsplads og Wilders Kanal kan placeres op til 12 husbåde, som oprindeligt er bygget til sejlads, og som højst må være 7 m høje. Området kan også anvendes til enkelte større fartøjer med publikumsrettede funktioner. I Christianshavns Kanal og Wilders Kanal kan placeres op til 20 husbåde, som oprindeligt er bygget til sejlads. Alle fartøjer skal ligge på langs af kajen.

Rammer for forslag til Kommuneplan 2009



Rammer for lokalplanlægningen

- B - områder til boliger
- C - områder til boliger og serviceerhverv
- S - områder til serviceerhverv
- O - områder til fritidsformål
- \* - områder med særlige bestemmelser
- Husbåde

#### Lokalplaner

Området er omfattet af følgende lokalplaner:

##### LP 308 Wilders Plads

Omfatter bl.a. Grønlandske Handels Plads og det fredede pakhús på Nordatlantens Brygge. Lokalplanen har bl.a. som formål at opretholde eksisterende fredede bolværker med tilhørende vandarealer. Den rekreative værdi af kajarealerne skal fastholdes gennem en fortsat sikring af sammenhængende, offentligt tilgængelige promenader langs kajerne i hele området

Lokalplanen har vejudlæg i forlængelse af Strandgade, frem til Trangraven, men indeholder ikke bestemmelser om broforbindelser.

Et nyt forslag til lokalplan for området er under udarbejdelse, herunder disponeringen af Grønlandske Handels Plads. Der sigtes foreløbig mod endelig vedtagelse i 2010.

Disponeringen af Grønlandske Handels Plads vil skulle respektere aktstykke 194 af 12. juni 2002 for Grønlandske Handels Plads, der er en aftale mellem Slots- og Ejendomsstyrelsen, der er grundejer af matrikel nr. 658 Christianshavn, og Finansministeriet vedrørende Grønlandske Handels Plads. Af dette fremgår bl.a., at staten kan "udlægge grunden til rekreative formål, herunder f.eks. til samlingssted for borgere og besøgende og for de udendørs aktiviteter, der vil blive iværksat af Fonden Den Nordatlantiske Brygge."

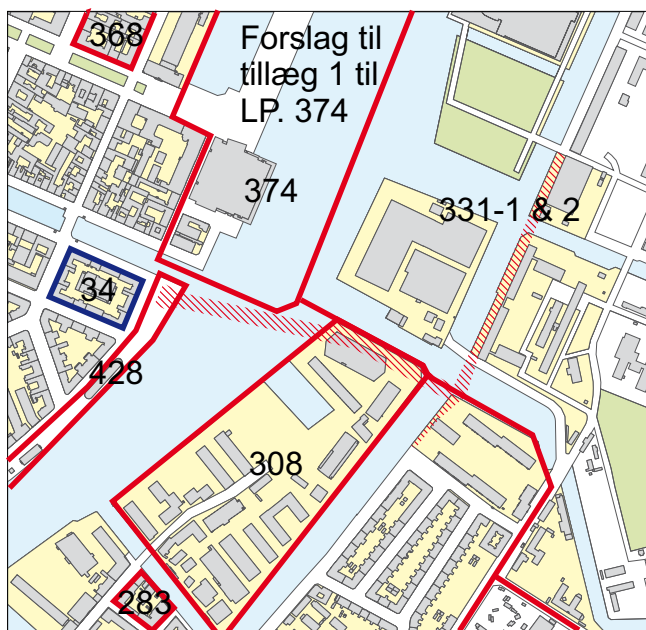
Fonden har mulighed for at opføre op til 3.000 m<sup>2</sup> etageareal efter nedrivning af lagerhallen.




### LP 331-1 og 2 Holmen

De fredede bygninger Søarsenalet på Arsenaløen og Masteskurene på Frederiksholm, som ligger på hver side af Proviantmagasiningraven, hører under denne lokalplan. Promenaderne langs vandet er offentligt tilgængelige.

Lokalplanen muliggør, at dæmningen mellem Christiansholm og Arsenaløen kan erstattes af en bro, og angiver, at en mindre bygning tilhørende bådeværftet på Christiansholm er bevaringsværdig. Arealanvendelsen

Lokalplaner i området.



-  Aktuelt lokalplanområde
-  308 Gældende lokalplaner
-  34 Gældende byplaner

på Christiansholm er fastlagt til boliger og serviceerhverv samt offentlige formål. Nybyggeri forudsætter supplerende lokalplan.

### LP 428, Havnegade II

Der er udarbejdet lokalplan for den del af Havnegade, der løber frem til Nyhavn. Lokalplanen danner grundlag for at etablere en havnepark i området og sikre områdets bevaringsværdier. Det fremgår af lokalplanens formålsbestemmelse, at tilgængeligheden og kontakten mellem byen og vandet skal forbedres ved at etablere promenade og cykelsti som en del af et sammenhængende forløb langs Inderhavnen, evt. via vej- og stibroer over Nyhavn og Inderhavnen.

Lokalplanen fastlægger, at der mod Nyhavn og Inderhavnen kan etableres brofæster til cykel- og fodgængerbroer.

På ejendommen matrikel nr. 373 Øster Kvarter i Havnegade kan der, efter tilvejebringelse af en supplerende lokalplan, opføres en bebyggelse til publikumsorienterede funktioner.

### Bropolitik

Som led i konkretisering og udvikling af havneløbet, hvor byliv og havneliv i højere grad tænkes sammen er bl.a. besluttet en række principper for udvikling og drift af broer, herunder en række retningslinjer for gennemsejlingsmuligheder, tilgængelighed og broåbninger. BR har i 2008 besluttet en række principper for udvikling og drift af broer i København. Det er besluttet, at nye broer skal tilrettelægges, så de ikke indskrænker gennemsejlingsmulighederne i forhold til eksisterende broers højde og frie gennemsejlingsbredde.

### Inderhavnen

Det er besluttet at iværksætte et forsøg med gratis og hyppigere broåbninger i 2010 af Knippelsbro, Langebro og Bryggebroen samt at undersøge muligheden for automatiske broåbninger i fremtiden. Formålet er at udvikle havneløbet som byens Blå Fælle, hvor byliv og havneliv i højere grad tænkes sammen. Undersøgelsen skal lægge op til en politisk beslutning om fremtidens betjening af broer i forbindelse med Københavns Kommunes overtagelse af broernes drift i 2012.

### Kanalbroerne

De nye broer over Christianshavns Kanal og Trangraven er oplukkelige og har fri passage for skibe under kote 2,3 m. Ved proviantmagasiningraven er der fri passage for skibe under kote 2,5 m. Der skal udarbejdes en broåbningspolitik, der tilgodeser behovet for sejlads med skibe over henholdsvis kote 2,3 m og kote 2,5 m. Som indledning til arbejdet med broåbningspolitikken er der foretaget skibstællinger i løbet af sommeren 2009. Endvidere er det estimeret, hvor mange cyklister der vil benytte broen. På baggrund af materialet og i dialog med myndighe-



der og relevante interessenter vil der blive udarbejdet et forslag til broåbningspolitik for kanalbroerne.

## Byrumsstrategi for Nyhavnsområdet

Byrumsstrategien har særligt fokus på udvikling af bylivet på land og vand og er bl.a. udarbejdet med gældende planer samt igangværende og kommende godkendte projekter som forudsætning. Strategien, som berører områderne Nyhavn, Gammelholm og dele af Frederiksstad, omfatter mål og principper for områdets fremtidige udformning, anvendelse og trafikbetjening. Strategien omfatter dels de overordnede retningslinjer, dels disses konkretisering i ti byrum i området, som udgør de vigtigste pladser, promenader og forbindelser. I strategien indgår bl.a., at det er målet at Nyhavns skyggeside fremover skal udformes med en cykelforbindelse fra Havnegade til Kgs. Nytorv samt med en fodgængerpromenade langs et frit kajforløb, der også skal indeholde mulighed for ophold og aktiviteter samt enkelte udeserveringer.

## Kystnærhedszonen

Planen indebærer ingen ændring af kystlandskabet

## Miljøforhold

### VVM

Transportministeriet har truffet afgørelse om, at anlæg af broerne over Inderhavnen og tre kanaler på Christianshavn ikke kræver udarbejdelse af VVM-redegørelse.

## Lov om miljøvurdering af planer og programmer

Miljørapport om planens påvirkning af miljøet er udarbejdet og optrykt som bilag 2 til lokalplanforslaget. Lokalplanen udgør det planmæssige grundlag for at etablere den offentligt tilgængelige, sammenhængende stiforbindelse mellem Nyhavn og Christianshavn ad broer over Inderhavnen og kanaler på Christianshavn. Lokalplanområdet omfatter alene arealerne til stiforbindelsen og regulerer kun denne. Området udgør, bortset fra Islands Plads, tillige dele af gældende lokalplaner for større områder på henholdsvis Havnegade, Grønlandske Handels Plads og Holmen.

Lokalplanerne 428, 308 og 331-1&2 regulerer fortsat det aktuelle lokalplanområde bortset fra en enkelt undtagelse i Havnegade (LP 428), hvor den aktuelle lokalplan ophæver en bestemmelse om en byggemulighed i et byggefelt, der ligger hvor stiforbindelsen og broen nu planlægges placeret.

Lokalplanen er i overensstemmelse med forslaget til Kommuneplan 2009.

Lokalplanen respekterer Aktstykke 194 af 12. juni 2002 for Grønlandske Handels Plads, der giver Fonden Den Nordatlantiske Brygge mulighed for at opføre bebyggelse til rekreative formål på op til ca. 3.000 m<sup>2</sup>.

Lokalplanen er i overensstemmelse med den bropolitik, Borgerrepræsentationen har vedtaget. Bropolitikken ind-

befatter, at både eksisterende og kommende broer skal være oplukkelige for ikke at hindre bylivet på vand. Der er iværksat en forsøgsordning for broåbning for at indhente et erfaringsgrundlag, der kan danne grundlag for en politisk beslutning om fremtidens betjening af broer. De kommende stibroer vil gøre det hurtigere, nemmere og mere miljøvenligt at cykle fra fx Kongens Nytorv til Holmen. Dette vil være til gavn for beboerne og de mange studerende på kunstscolerne på Holmen og kan være et led i Københavns Kommunes målsætning om, at mindst 50 % skal cykle til arbejde eller uddannelse i 2015.

## Miljørigtigt byggeri

Københavns Kommune har besluttet, at der skal tænkes "miljørigtigt" i forbindelse med nybyggeri, større renoveringer, byfornyelse og anlægsarbejder. Derfor har Borgerrepræsentationen tiltrådt retningslinjerne "Miljø i byggeri og anlæg". Heri berøres emnerne miljørigtig projektering, energiforbrug, materialer, vand og afløb, byrum og natur, affald, støj, indeklime og byggepladsen.

Minimumskravene skal følges i forbindelse med nybyggeri, større renoveringer og anlægsarbejder, hvor Københavns Kommune er bygherre eller kontraktmæssig bruger, samt ved støttet byggeri og byfornyelse. Private opfordres til at hente ideer fra retningslinjerne.

"Miljø i byggeri og anlæg" oplyser i øvrigt om love, regulativer og publikationer om emnet, samt adresser på kommunale og statslige instanser, hvor der kan hentes oplysninger om miljøorienteret byggeri.

"Miljø i byggeri og anlæg" kan hentes på [www.kk.dk/publikationer](http://www.kk.dk/publikationer)

## Jord- og grundvandsforurening

Generelt består arealerne ud til Inderhavnen af opfyldt materiale, som kan være mere eller mindre forurenet. Af hensyn til anlæg af brofæsterne skal det påpeges at arealet omkring matr. nr. 373 Øster Kvarter er forurenet og kortlagt på vidensniveau 2.

Indtil 2002 var der færgeterminal på arealet. Der foregik tillige brændstofpåfyldning af færgerne.

I 2001 blev der konstateret en kraftig olieforurening i jord og grundvand fra brændstofanlægget.

Olien i grundvandet blev fjernet, men der blev efterladt en uafgrænset restforurening i jorden.

På arealet Havnegade 44-50 er der registreret 5 nedgravede olietanke.

Ligeledes er matr. nr. 451 Christianshavns Kvarter forurenet og kortlagt på vidensniveau 2.

Arealet blev i perioden 1720-1903 anvendt af Fredens Mølle, fabrik til sæbesyteri og svovlsyrefabrik. Siden 1903 har der været boliger på arealet.

Ved en undersøgelse udført i 2004 af Miljøkontrollen blev der konstateret forurening med olie i jord og grundvand på store dele af arealet.

Ved et tidligere sugegasværk er der desuden konstateret forurening med phenoler i grundvandet.

I jordens poreluft er der konstateret forurening med benzen og den terrænnære jord er lettere forurenede med tjære og bly.

En ny jordflytningsbekendtgørelse er trådt i kraft 1. januar 2008. Denne medfører, at alle byzonearealer som udgangspunkt er områdeklassificerede, dvs. at overfladejorden formodes lettere forurenede. Områdeklassificering af et areal udløser pligt til anmeldelse af jord, der skal bortskaffes herfra.

Hvis der i forbindelse med byggeriet skal bortledes mere end 100.000 m<sup>3</sup>/år grundvand, eller hvis en grundvands-sænkning står på i mere end 2 år, skal Center for Miljø, Jord ansøges om bortledningstilladelse. Her skal der endvidere indhentes tilladelse til udførelse af boringer og udledning af forurenede vand fra byggegruben. Skal der udledes oppumpet grundvand til kloak, skal Center for Miljø, Virksomheder tillige søges om udledningstilladelse.

Skal oppumpet grundvand udledes til recipient (vandløb, åer, søer, havnen mm) skal Center for Park og Natur, Vandteamet søges om tilladelse

Endelig skal det pointeres, at permanent dræning af grundvand i Københavns Kommune ikke tillades.

Regler, retningslinjer og anmeldeskema kan hentes på Center for Miljø's hjemmeside [www.miljoe.kk.dk](http://www.miljoe.kk.dk) eller rekvireres på tlf. 33 66 58 00. Jorden kan også anmeldes via [www.jordweb.dk](http://www.jordweb.dk)

Lokalområdet ligger i Københavns "historiske" byområde. Her er der mange bygninger, hvis fundamenter er følsomme overfor udtørring eller som står direkte på sætningssgivende jordlag.

Af hensyn til sikring af disse har Borgerrepræsentationen i 1991, i henhold til Byggelovens § 12A, truffet beslutning om, at der kan pålægges særlige vilkår ved byggeri under grundvandsspejlet i dette område. Der stilles blandt andet krav om, at der udarbejdes en risikovurdering i forhold til at påføre skader på bygninger i området, at grundvandsmagasinet tilføres vand i takt med oppumpning og at der etableres monitoringsboringer og udtages vandprøver.



# Lokalplanen

I henhold til lov om planlægning fastlægges herved følgende bestemmelser for området som vist på lokalplantegningen.

## § 1. Formål

Lokalplanen skal udgøre det planmæssige grundlag for at etablere en stibro over Inderhavnen mellem Nyhavn og Grønlandske Handels Plads samt stibroer over Christianshavns Kanal, Trangraven og Proviantmagasingraven med tilhørende havnepromenader frem til broen mellem Frederiksholm og Dokøen. Som led heri skal følgende overordnede hensyn tilgodeses:

- Broerne skal bidrage til at forbedre forbindelserne for fodgængere og cyklister mellem Indre By og Christianshavn, Holmen og Amager og indgår som en del af det grønne cykelrutenet.
- Broerne skal med krav til fri gennemsejlingshøjde og oplukkelighed i vidt omfang tage hensyn til fortsat besejling af havn og kanaler. Oplukkeligheden skal ske på en sådan måde, at generne for bådejerne begrænses mest muligt med fornødent hensyn til sikkerheden også for trafikanterne på broerne.
- Broerne skal med krav til udformning, herunder arkitektonisk fremtræden, sikres en kvalitativ indpasning i de meget vigtige og historiske byrum, som Inderhavnen med bl.a. Operaen og Skuespilhuset samt kanalerne udgør. Det skal samtidig sikres, at det opleves positivt og trygt at bevæge sig over broerne og promenaderne.
- Med anlæggene sikres en væsentlig forbedring af forholdene for fodgængere og cyklister i overensstemmelse med målsætningerne med hensyn til den bæredygtige by samt bedre og mere byliv, herunder langs vandet.

## § 2. Område

Lokalplanområdet afgrænses som vist på lokalplantegningen og omfatter ejendommen matr.nr. 373 Øster Kvarter, København, del af vejareal ibid., del af ejendommene matr.nr. 658, 659, 451, 592, 607 Christianshavns Kvarter, København, umatrikulerede vandarealer ibid. samt alle parceller, der efter den 1. oktober 2009 udstykkes i området.

## § 3. Anvendelse

Inden for området skal der etableres et offentligt tilgængeligt sammenhængende stiforløb for cyklister og fodgængere ad broforbindelser over Inderhavnen, Christianshavns Kanal, Trangraven og Proviantmagasingra-

ven. Til broerne skal etableres de nødvendige landanlæg, såsom brofæster, styrehuse og maskinrum.

## Kommentar

Lokalplanområdet er tillige omfattet af lokalplanerne nr. 308 "Wilders Plads II", nr. 331-1&2 "Holmen II" og nr. 428 "Havnegade II", der herudover regulerer området. Lokalplanen ophæver dog en bestemmelse i lokalplan nr. 428 om bebyggelse, jf. § 9.

## § 4. Vandarealer

Vandarealer opretholdes som sådanne, idet der dog i havnebasinet og i kanalerne kan placeres konstruktioner i form af bropiller, brofæster og lignende i forbindelse med etablering af broer over Inderhavnen, Christianshavns Kanal, Trangraven og Proviantmagasingraven.

## § 5. Broernes omfang og placering

Broer over Inderhavnen, Christianshavns Kanal, Trangraven og Proviantmagasingraven skal udformes efter følgende principper:

### Stk. 1.

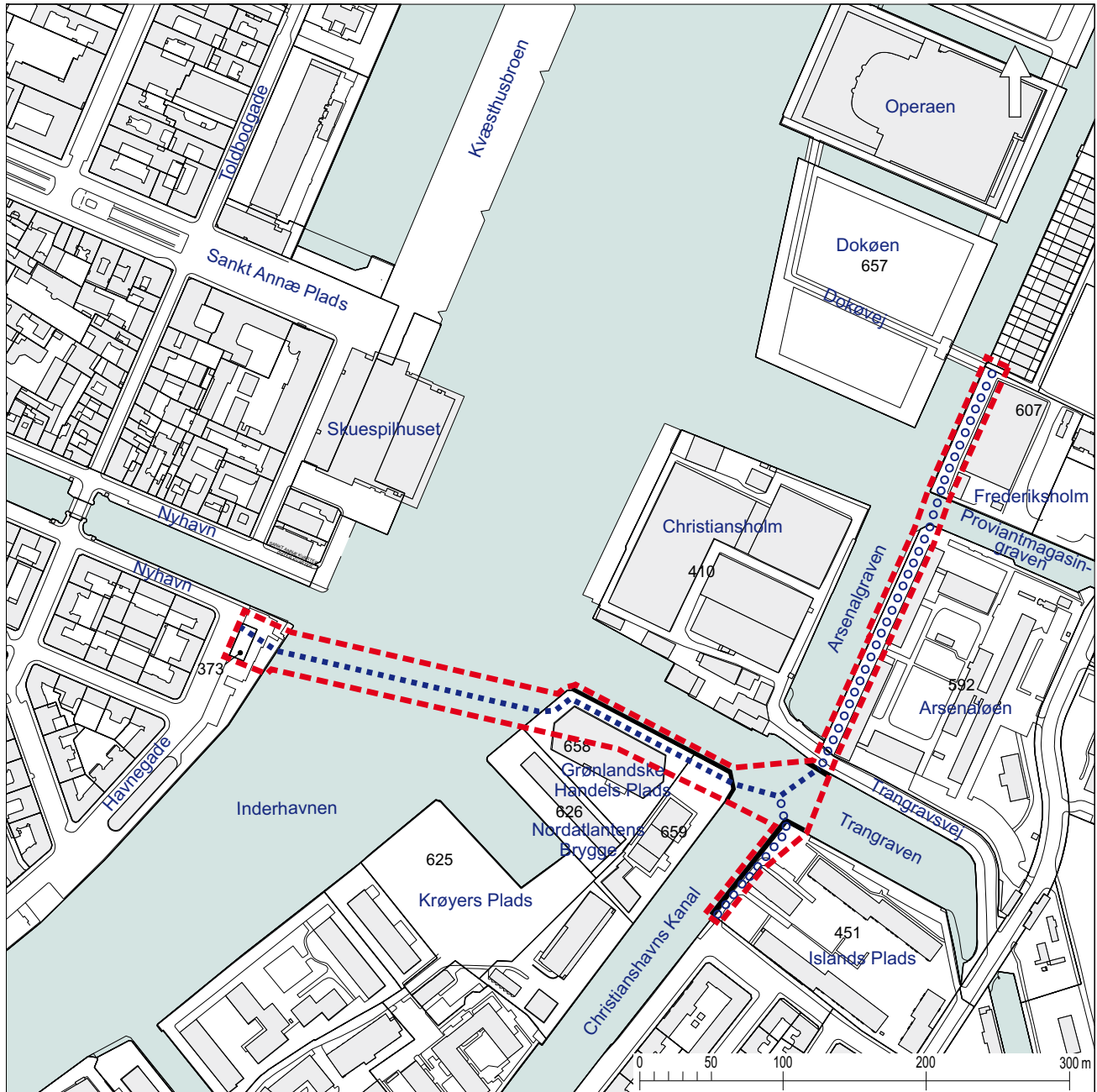
Broerne skal placeres inden for lokalplanområdet og i princippet følge de på tegningen viste signaturer for cykelrute og fællessti.

### Stk. 2.

Alle broerne skal have oplukkelige gennemsejlingsfag.

- a) Broen over Inderhavnen skal have en fri gennemsejlingsbredde mellem broens ledeværker på minimum 45 m. I lukket tilstand skal der minimum være 5,40 m frihøjde under broen i en bredde på mindst 20 m mellem ledeværkerne.
- b) Broerne over Christianshavns Kanal, Trangraven og Proviantmagasingraven skal alle have en fri gennemsejlingsbredde mellem broernes ledeværker på minimum 15 m. I lukket tilstand skal de nye broer over Christianshavns Kanal og Trangraven have en frihøjde på minimum 2,3 m over daglig vande under de oplukkelige fags midte.
- c) I lukket tilstand skal den nye bro over Proviantmagasingraven have en frihøjde på minimum 2,5 m over daglig vande under det oplukkelige fags midte.

## Tegning nr. 1



- — — Lokalplanområde
- · — · — Offentligt tilgængelig cykelrute (dobbeltrættet cykelsti) og fodgængersti
- · · · · Offentligt tilgængelig fællessti for cyklister og fodgængere
- Fredet bolværk



## Kommentar

Kravene til gennemsejlingsfrihøjde for broen over Inderhavnen svarer til frihøjden under Knippelsbro og Langebro. For broerne over Christianshavns Kanal og Trangraven svarer til frihøjden under Børnehusbroen over Torvegade. For broen over Proviantmagasingraven svarer den til frihøjden under Frederiksholmsbroen over Proviantmagasingraven.

### Stk. 3.

Tekniske anlæg og installationer, herunder styrehuse, for broerne skal så vidt muligt placeres og udformes således, at de fremtræder som integrerede dele af brokonstruktionernes arkitektur. Eventuelt fritstående styrehuse skal placeres og udformes som integrerede dele af det byrum, de indgår i.

## § 6. Broernes ydre fremtræden

### Stk. 1.

Broerne skal med hensyn til udformning, materialer, farver og øvrig fremtræden i bybilledet tilføre byrummene nye byarkitektoniske kvaliteter og indgå i det særlige arkitektoniske kulturmiljø på en overbevisende måde. Broernes ydre fremtræden skal forholde sig til de nye byggerier Operaen og Skuespilhusets markante volumener og relatere sig til især de fredede og bevaringsværdige bebyggelser i Nyhavn og Havnegade, på Nordatlantens Brygge, Arsenaløen og Frederiksholm.

Broerne skal udføres med en designmæssig kvalitet, så de fremstår som et smukt byelement og en visuel oplevelse fra både vand og land, samt en attraktiv oplevelse på broerne.

### Stk. 2.

Solceller og lignende bæredygtige elementer skal etableres som integrerede dele af broernes arkitektur.

### Stk. 3.

Skiltning og lysinstallationer skal med hensyn til placering, omfang, materialer, farver, skrifttyper og lignende udformes således, at der opnås en god helhedsvirkning i forhold til broernes arkitektur og karakteren af det omliggende bybillede.

Brobelysning må ikke være til ulempe for omgivelserne eller virke skæmmende i forhold til byrummets karakter og broernes arkitektoniske udtryk.

Skiltning, belysning samt bomme og signalanlæg skal sikre sikkerhed og tryghed på broen.

Reklamer, som ikke har tilknytning til broernes anvendelse, er ikke tilladt.

## § 7. Tilgængelighed

Cyklist- og fodgængerforløbet, herunder broerne, skal udformes således, at de er trygge at færdes og opholde sig på og tilgodeser tilgængelighed for alle.

Ramper og broforløb over Inderhavnen må maksimalt have en hældning på op til 45 promille, svarende til 4,5 cm stigning pr. m på en kortere strækning, på hver side af gennemsejlingsfaget.

Broerne over Christianshavns Kanal og Trangraven skal over en kortere strækning have en hældning på op til 50 promille, svarende til 5 cm stigning pr. m.

Ved broen over Proviantmagasingraven er det, på grund af et ønske om at broen ikke må dominere de fredede bygninger, ikke muligt at opfylde ønsket om en maksimal hældning på 4%. Broen skal her etableres med et spor med lave trappetrin og et spor med en jævn flade, der gør det bekvemt at trække cykler og barnevogne.

## § 8. Retsvirkninger

I henhold til planlovens § 18 må der ikke retligt eller faktisk etableres forhold i strid med lokalplanens bestemmelser.

Lokalplanen hindrer ikke, at eksisterende lovlige forhold kan opretholdes.

## § 9. Ophævelse af lokalplaner og servitutter

Lokalplan nr. 428 "Havnegade II" bekendtgjort den 8. oktober 2008 ophæves for så vidt angår § 5, stk. 3 om bebyggelse på matr.nr. 373 Øster Kvarter, København. Som konsekvens heraf bortfalder det på lokalplantegningen viste byggefelt.

## Kommentarer af generel karakter

- På tidspunktet for planens tilvejebringelse er seneste udgave af planloven trykt som lovbekendtgørelse nr. 1027 af 20. oktober 2008.
- Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune har påtaleret for overtrædelse af bestemmelser i lokalplanen.  
Ændringer af en ejendom kræver i nogle tilfælde byggetilladelse i andre ikke. Det er derfor vigtigt at sikre sig at påtænkte ændringer er i overensstemmelse med lokalplanen, inden de sættes i gang.  
Kontakt derfor Teknik- og Miljøforvaltningen ved alle ændringer.
- I henhold til planlovens § 19, stk. 1, kan der dispenseres fra bestemmelser i en lokalplan, hvis dispensationen ikke er i strid med principperne i planen.

Dispensation meddeles af Teknik- og Miljøudvalget i Københavns Kommune.

- d) Der må ikke etableres faste anlæg på søterritoriet, før der er opnået tilladelse hertil fra Kystdirektoratet.
- e) De på lokalplantegningen viste fredede bolværker mod kanalerne samt de tilstødende vandarealer er fredet i henhold til naturfredningsloven ved deklARATION tinglyst den 16. juni 1966 og må ikke ændres, før der er opnået tilladelse hertil fra Fredningsnævnet for København.
- f) Arbejder, der forudsætter udgravning i grunden, kan medføre påbud om midlertidig standsning af arbejdet i henhold til lov om museer mv., § 26 (beskyttelse af jordfaste fortidsminder). Opmærksomheden henledes på, at Københavns Bymuseum som repræsentant for Kulturarvsstyrelsen bør kontaktes i god tid, forinden et jordarbejde påbegyndes, således at behovet for arkæologisk forundersøgelse kan afklares med henblik på at imødegå påbud om midlertidig standsning af arbejdet.
- g) Der forudsættes tinglyst fornødne deklARATIONER vedrørende sikring mv. af ledninger.
- h) Bortskaffelse af og håndtering af forurenede overskudsjord skal ske i henhold til Teknik- og Miljøforvaltningens regler, retningslinjer. Disse kan hentes på Center for Miljøes hjemmeside [www.miljoe.kk.dk](http://www.miljoe.kk.dk) eller rekvireres på tlf. 33 66 58 00. Jorden kan også anmeldes via [www.jordweb.dk](http://www.jordweb.dk)
- i) Det bør tilstræbes, at der projekteres og bygges efter miljørigtige principper, jf. Københavns Kommunes retningslinier "Miljø i byggeri og anlæg".





# Hvad er en lokalplan

## Lokalplan

En lokalplan er en detaljeret plan, der bestemmer, hvad der kan ske i et område. Planen kan indeholde bestemmelser om anvendelse, vejforhold, bebyggelsens omfang, placering og udformning, evt. bevaring af bebyggelse, friarealer og parkering m.v.

Kommunen har ret og ofte pligt til at udarbejde en lokalplan. Kommunen skal således ifølge planloven tilvejebringe en lokalplan, inden der eksempelvis kan gennemføres bl.a. større bygge- og anlægsarbejder.

Lokalplanen kan ændres eller suppleres med en ny lokalplan – eventuelt i form af et lokalplantillæg. Lokalplaner skal sikre en sammenhæng i den kommunale planlægning samt borgernes indsigt og indflydelse på planlægningen. Lokalplanforslaget skal derfor offentliggøres, således at alle interesserede har mulighed for at tage stilling og komme med bemærkninger, inden Borgerrepræsentationen vedtager den endelige plan.

## Lokalplanforslagets retsvirkninger

Ejendomme, der er omfattet af lokalplanforslaget, må ikke ændres, bebygges eller ændre anvendelse i perioden, fra lokalplanforslaget er offentliggjort, til den endelige lokalplan er vedtaget og bekendtgjort. Forbudet gælder dog højst ét år.

Når fristen for at komme med bemærkninger til lokalplanforslaget er udløbet, og ingen statslig myndighed har modsat sig, at lokalplanen vedtages endeligt, kan kommunen tillade ejendommene bebygget eller anvendt som beskrevet i lokalplanforslaget. En sådan tilladelse forudsætter, at det, der gives tilladelse til, er i overensstemmelse med kommuneplanen og lokalplanforslaget.

## Lokalplanens endelige retsvirkninger

Når Borgerrepræsentationen har vedtaget den endelige lokalplan, og den er bekendtgjort, må der ikke foretages ændringer på de ejendomme, der er omfattet af planen, i strid med lokalplanens bestemmelser. Den eksisterende lovlige bebyggelse kan blive liggende og anvendelsen fortsætte som hidtil. Lokalplanens bestemmelser vil kun gælde, hvis ejeren ønsker gennemført ændringer på ejendommen.



# Mindretalsudtalelser



## Offentlighedsperiode

Københavns Borgerrepræsentation har den xx. xx 2009 besluttet at offentliggøre et forslag til tillæg til lokalplan "Kommunehospitalet".

Offentlighedsperioden løber fra den xx. xx 2009 til den xx. xx 2009.

Enhver har ret til at komme med indsigelser, ændringsforslag eller bemærkninger til planforslagene.

Alle skriftlige henvendelser om forslagene vil indgå i den videre behandling.

Læs mere på [www.kk.dk/lokalplanforslag](http://www.kk.dk/lokalplanforslag)



## Orienteringsmøde

Der vil blive afholdt orienteringsmøde om forslaget

**Mødet afholdes:**

xxxxdag den xx. xx, kl. 19.00- ca. 21.30

xx, x xx, xxxx København x

## Adresse



Du kan indsende dine kommentarer, ændringsforslag og indsigelser inden den xx. xx 2009.

Københavns Kommune  
Teknik og Miljøforvaltningen  
Center for Bydesign  
Postboks 447  
1505 København V

**Sidste frist for indlevering af indsigelser  
og/eller ændringsforslag: xx. xxxx 2009.**

**SAMMEN  
OM BYEN**

**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
Teknik- og Miljøforvaltningen