

**Dette er en elektronisk udgave af forslaget til broåbningspolitik for Københavns Kommune.**

**Hvis du foretrækker en printudgave, kan du downloade en pdf udgave af hæftet her.**



# **FORSLAG TIL BROÅBNINGSPOLITIK**

for broerne i Københavns Havn

November 2010

<b>Forord</b>	<b>4</b>
<b>Vision og formål</b>	<b>5</b>
<b>Baggrund</b>	<b>7</b>
<b>Rammer og forudsætninger</b>	<b>11</b>
<b>Politikkens principper</b>	<b>17</b>
<b>Evaluering af politikken</b>	<b>29</b>
<b>Politikkens ikrafttræden</b>	<b>32</b>
<b>Fakta om broerne i københavns havn</b>	<b>33</b>



Vand som herlighedsværdi og som en integreret del af byens rum og byliv er i stigende grad vigtige elementer i udviklingen af København som en attraktiv by at bo og leve i.

Havnelivet er en vigtig del af Københavns identitet og byliv. Men havnen er både en forbindelse for de sejlen- de og en barriere mellem bydelene. Broerne over byens vand skal bidrage til målsætningerne om at udvikle by- livet og byens fysiske sammenhæn- ge på langs og på tværs af havnen og til de konkrete mål om at være ver- dens første CO2-neutrale hovedstad og verdens bedste cykelby.

Anvendelsen af Københavns Havn har ændret sig, i takt med at byen har udviklet sig ned mod havnen. Tidligere industri- og havnearealer er blevet omdannet til bæredygtige bykvarterer, der udnytter det store potentiale for liv og aktiviteter langs vandet samtidigt med, at tidligere havnerelaterede erhverv er under afvikling og havnen i stigende grad udnyttes bymæssigt og rekreativt med vandbusser og -taxier, sejlskibe, motorbåde, kajaker, robåde og tur- både.

Københavns Kommune vil gerne un- derstøtte en mangfoldig udnyttelse af Københavns Havn, blandt andet ved i endnu højere grad at sammen- tænke byliv og havneliv. Broåbnings- politikken er derfor formuleret med målsætningen om at imødekomme så mange interesser som muligt. Også hvor der er tale om interesser, som til tider er modsatrettede, når hensynet til sejlernes hurtige og be- kvemme adgang til havet skal balan- cere med cyklisternes ønske om at komme let og trygt gennem byen.

Det er ikke desto mindre en klar for- ventning, at broåbningspolitikken vil understøtte og afveje disse interes- ser på en robust og holdbar måde, som sender Københavns Havn et markant skridt videre i udviklingen af et havnerum for alle.

God læselyst.

Med venlig hilsen

Teknik- og miljøborgmester  
Bo Asmus Kjeldgaard

## 2 VISION OG FORMÅL

### Hvad er meningen med broåbningspolitikken?

Broåbningspolitikken skal bidrage til at skabe en større sammenhæng mellem byliv og havneliv - ikke i konkurrence med hinanden, men i afbalanceret samspil og afvejning af konkrete hensyn til mange forskellige interesser. Overordnet skal broåbningspolitikken understøtte udviklingen af Københavns Havn i retning af "mere af det hele". Konkret skal den beskrive rammerne for hvordan broerne i Københavns Havn kan bidrage hertil.

Politikken skal således i videst muligt omfang varetage både sejleres, cyklisters, fodgængeres, bilisters og øvrige københavneres interesser bedst muligt. Samtidig skal den sikre, at der fortsat kan være et levende maritimt miljø i Københavns Havn, når der kommer nye broer.

Politikken omfatter de oplukkelige broer over Københavns Havn og kanaler, som Københavns Kommune pr. 24. januar 2012 er ejer af.



### 3 BAGGRUND



## Hvorfor har København brug for en broåbningspolitik?

Københavns Kommune overtager d. 24. januar 2012 det fulde ejerskab og ansvar for Knippelsbro og Langebro efter i en årrække at have delt dette med By & Havn I/S. Samtidig planlægger kommunen at bygge nye oplukkelige broer ved Tegholmen, Christianshavns Kanal, Trangravnen, Proviantmagasingraven og over Inderhavnen.

Teknik- og Miljøudvalget har i den forbindelse ønsket, at der udarbejdes en politik for, hvordan disse broer i fremtiden skal fungere, dvs. hvor ofte og hvor længe broerne kan være åbne samt hvordan de skal betjenes, så vi sikrer den bedst mulige sammenhæng mellem byliv og havneliv.

Broåbningspolitikken er udarbejdet på baggrund af:

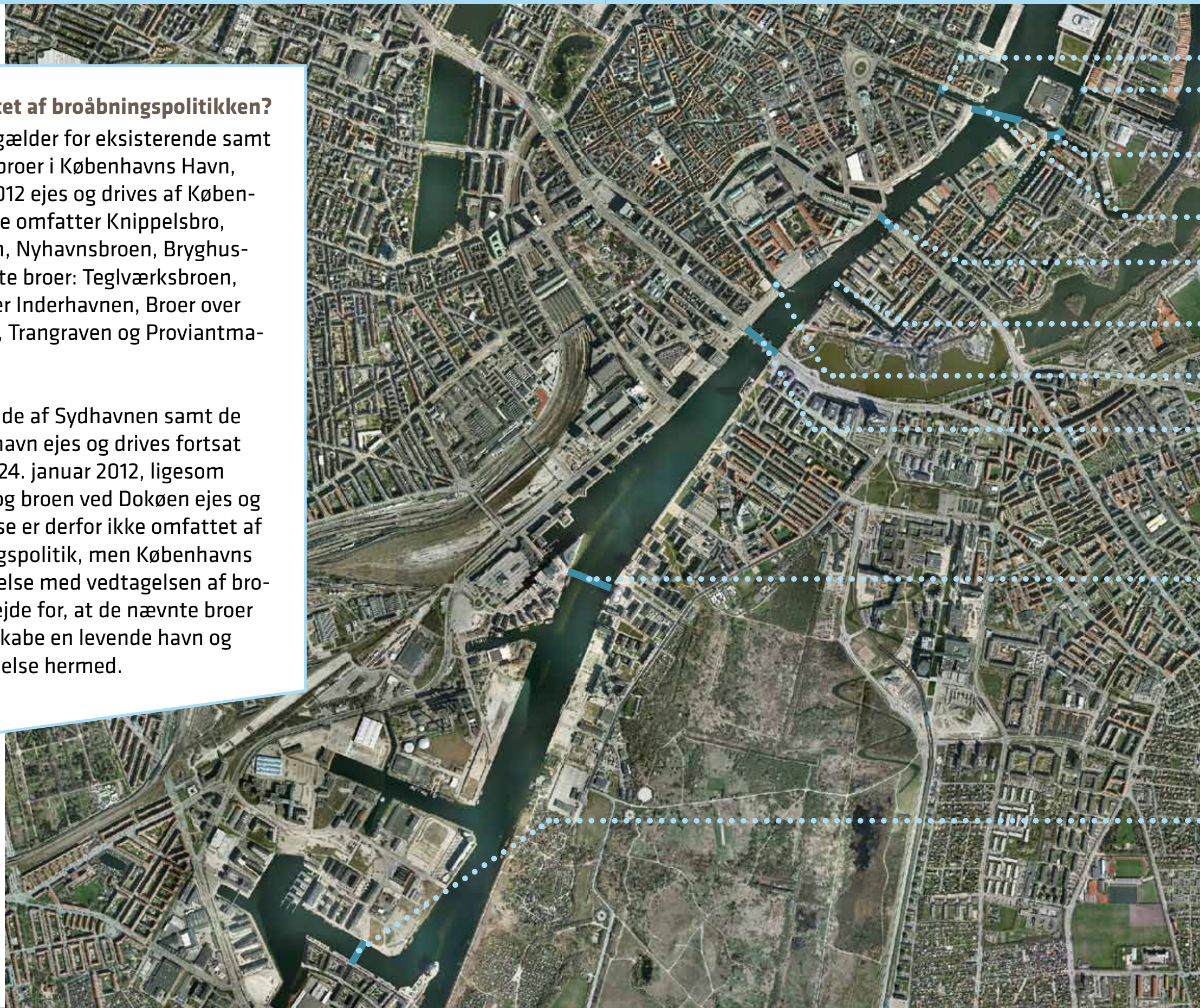
- Gældende politiske rammer og forudsætninger for udvikling af byliv og havneliv.
- Input fra dialogmøder med en lang række foreninger, organisationer og erhverv, med såvel specifikke som generelle interesser i forhold til Københavns Havn og / eller broerne i Københavns Havn.
- Trafiktællinger og analyser vedr. trafikafvikling, drift og organisering udført i perioden 2008-2010<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Cykeltrafik på ny stibroforbindelse Nyhavn-Kløvermarken, COWI, september 2009  
Skibstælling, COWI, september 2009  
Broåbningspolitik i Købehavns Havn - betjeningsmetoder, trafikafvikling, organisering og driftsøkonomi, COWI, oktober 2010

### Hvilke broer er omfattet af broåbningspolitikken?

Broåbningspolitikken gælder for eksisterende samt planlagte oplukkelige broer i Københavns Havn, som efter 24. januar 2012 ejes og drives af Københavns Kommune. Dette omfatter Knippelsbro, Langebro, Bryggebroen, Nyhavnsbroen, Bryghusbroen samt de planlagte broer: Teglværksbroen, Cirkelbroen, Ny bro over Inderhavnen, Broer over Christianshavns Kanal, Trangraven og Proviantmagasingraven.

Slusen i den sydlige ende af Sydhavnen samt de planlagte broer i Nordhavn ejes og drives fortsat af By & Havn I/S efter 24. januar 2012, ligesom Frederiksholmsbroen og broen ved Dokøen ejes og drives af de lokalt. Disse er derfor ikke omfattet af nærværende broåbningspolitik, men Københavns Kommune vil i forbindelse med vedtagelsen af broåbningspolitikken arbejde for, at de nævnte broer fortsat bidrager til at skabe en levende havn og åbnes i overensstemmelse hermed.



- Nyhavnsbroen
- Bro over Proviantmagasingraven
- Bro over Christianshavns Kanal og Trangraven
- Bro over Inderhavnen
- Knippelsbro
- Cirkelbroen
- Bryghusbroen
- Langebro
- Bryggebroen
- Teglværksbroen

## 4 RAMMER OG FORUDSÆTNINGER

### Beslutninger om broåbningspolitik

#### Bropolitik for Københavns Havn

I forbindelse med indledende arbejder vedrørende broåbningspolitikken i 2008<sup>2</sup> besluttede Teknik- og Miljøudvalget bl.a., at oplukkelighed på broer fastlægges ud fra et overordnet mål om at give stor rummelighed og efterlade så få barrierer for udvikling af byliv og havneliv som muligt.

Udvalget besluttede i samme forbindelse også følgende konkrete anvisninger for den fremtidige broåbningspolitik:

- Drift af broer over havneløbet skal ske, så mulighederne for sejlads med større skibe og sejlskibe bevares - også efter 2012.
- Broåbninger skal tilrettelægges ud fra en afvejning af trafikmængde, myldretid og udrykningskøretøjer og hensynet til sejlads på vandet.
- Evt. broåbninger fastlægges ud fra en samlet vurdering af behovet for adgang for sejlskibe og husbåde.



#### Kommissorium

Ifølge kommissoriet for udarbejdelse af broåbningspolitikken, som Teknik- og Miljøudvalget godkendte den 1. februar 2010, skal broåbningspolitikken desuden varetage både sejleres, cyklisters, fodgængeres og øvrige københavneres interesser. Samtidig skal politikken sikre et levende maritimt miljø i Christianshavns Kanal. Dette indebærer, at der fortsat skal kunne sejles med sejlskibe i Christianshavns Kanal.

Politikkens udgangspunkt er derfor, at broåbningerne i Christianshavns Kanal skal kunne servicere et antal sejlbåde svarende til det aktuelle niveau for skibssejlads i kanalen.

<sup>2</sup> Teknik- og Miljøudvalget d. 29.10. 2008: Bropolitik for Københavns Havn (2008-115100)

## Overordnede mål og visioner

Ud over de politiske beslutninger, som direkte omhandler broåbningspolitikken, er der en lang række gældende politiske beslutninger, planer, visioner og politikker om udvikling af byliv og havneliv, som broåbningspolitikken skal forholde sig til. Blandt disse er følgende:

### Kommuneplan 2009:

I kommuneplan 2009 hedder det om færdsel på vandet, at:

Broer over selve havneløbet skal anlægges og drives under hensyn til mulighederne for en fortsat sejlads med større skibe og sejlskibe. Planlægningen af nye broer over kanaler mv. skal ske under hensyntagen til de fartøjer, som benytter kanalerne.

Og vedr. København som cykelby, at:

... det skal være endnu lettere at køre på cykel i København. Derfor etableres der flere cykelruter og bedre cykelparkering, som både forbedrer bybilledet og mulighederne for at parkere sin cykel.

Det er målet at videreudvikle den bæredygtige fordeling på transportmidler yderligere, således, at mindst en tredjedel af det samlede antal ture i byen er cykelture.

I Kommuneplanen er det endvidere nævnt, at der skal udarbejdes en blå strategi for promenader og stier ved og på tværs af havnen, med henblik på at sikre et sammenhængende og varieret stiforløb og mere liv.

➔ Læs mere om  
Kommuneplan 2009,  
ved at klikke på pilen

### Københavns Klimaplan:

Kommunens Klimaplan indeholder en række transportinitiativer, som skal bidrage til at blive verdens bedste cykelby og til at skabe en by, der inviterer til cykling og gang, bl.a. gennem nedenstående mål:

- Endnu flere inspireres til at cykle – vi laver nye og forbedrede cykelstier, grønne cykelruter, cykel- og gangbroer og bedre cykelparkering, også ved den offentlige transport.
- Et transportsystem, som bidrager til en CO<sub>2</sub>-neutral hovedstad, kræver en målrettet byudvikling, som reducerer transportbehovet, forbedrer adgangen til kollektiv transport og gør cykel- og gangmuligheder de lettest tilgængelige.

➔ Læs mere om  
Københavns Klimaplan,  
ved at klikke på pilen.



### Miljømetropol 2015:

Miljømetropol 2015 indeholder flg. målsætninger for 2015:

- 90% af Københavnerne skal kunne gå til en park, en strand, et naturområde eller et havnebad på under 15 minutter.
- Københavnerne besøger byens parker, naturområder, havnebade og strande dobbelt så ofte som i dag.
- I København skal der være god og let adgang til blå og grønne rekreative områder af høj kvalitet.

I Miljømetropol 2015 er desuden formuleret målsætninger for København som Verdens bedste cykelby med 3 strategiske mål, nemlig at:

- 50% tager cyklen til arbejde eller til uddannelse i København
- 50% færre cyklister kommer alvorligt til skade/bliver dræbt
- 50% flere føler sig trygge i trafikken.

Ovenstående mål og visioner indskrives på hver sin måde som en del af rammerne for broåbningspolitikken. På den ene side skal der sikres gode forhold for de cyklende, gående og den offentlige trafik og på den anden side skal byens identitet som havneby understøttes og udvikles, og derfor give plads og vise hensyn til sejlskibe og større skibe.

➔ [Læs mere om Miljømetropol 2015 og Verdens bedste cykelby 2015, ved at klikke på pilen](#)



## 5 POLITIKKENS PRINCIPPER



Broåbningspolitikken er formuleret med udgangspunkt i to principper, som baserer sig på mål og visioner og de forskellige interesser.

### 1. Højt serviceniveau for alle

Broåbningspolitikken skal varetage både sejleres, cyklisters, fodgængeres, bilisters og øvrige københavneres interesser bedst muligt indenfor de overordnede politiske og økonomiske rammer og forudsætninger.

Derfor er niveauet for broåbninger fastsat med henblik på at sikre såvel hyppige broåbninger med effektiv afvikling af skibstrafikken som god forbindelse på tværs af vandet, med spærretider for åbning af broerne i morgen- og aftenmyldretider samt med klare retningslinjer for hvornår broerne kan åbne.

### 2. Gratis broåbninger

Broåbningspolitikken skal fastlægges ud fra et mål om at give stor rummelighed og efterlade så få barrierer som muligt for udviklingen af byliv og havneliv samtidigt med, at der fortsat skal sikres et levende maritimt miljø med sejlskibe i Christianshavns Kanal.

Med særlig fokus på at balancere de forskellige interesser og samtidig sikre politikken overordnede mål er broåbningspolitikken derfor baseret på gratis broåbninger indenfor broernes almindelige åbningstider.

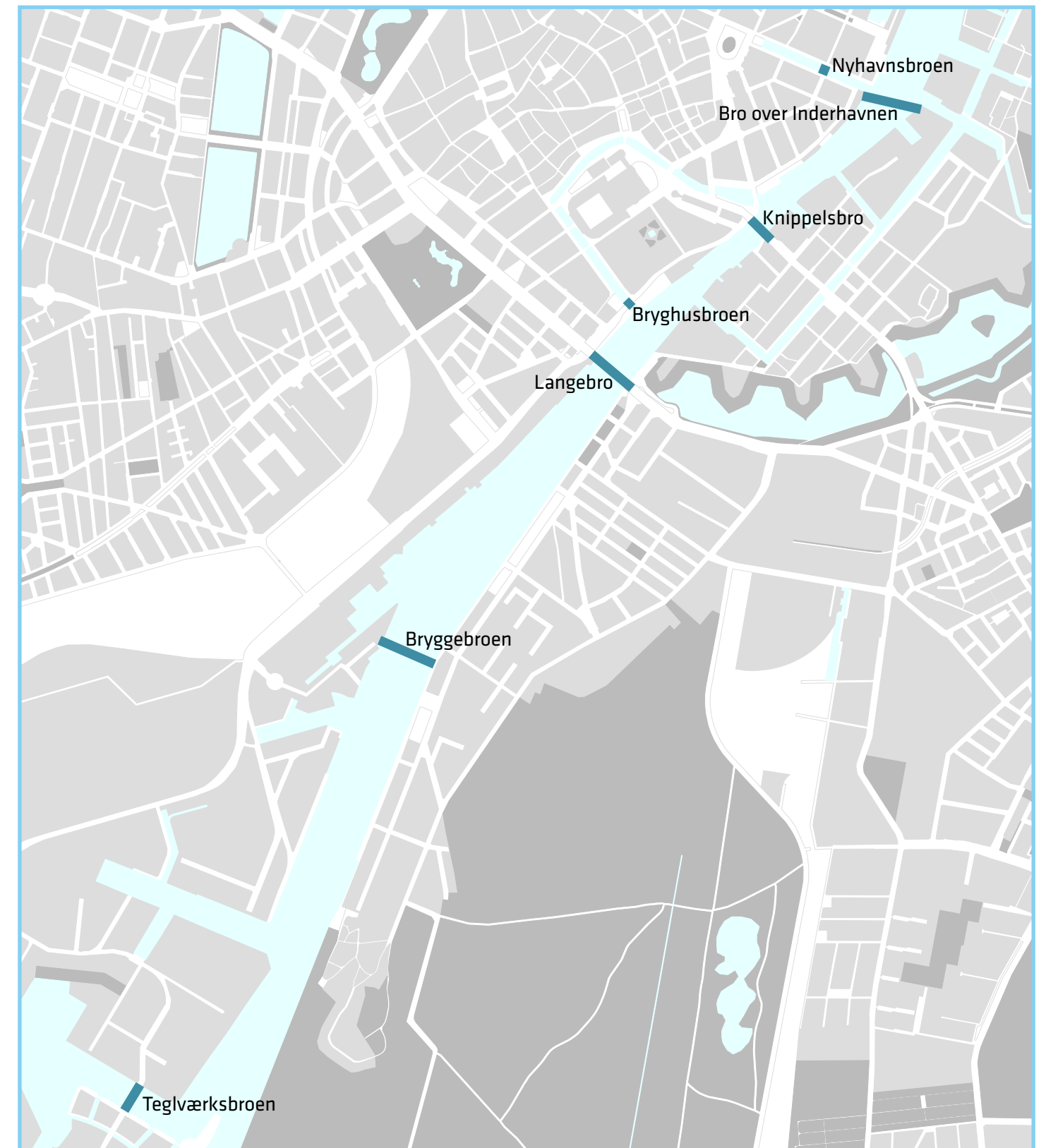
## Åbningspolitik

De forskellige dele af havnen har forskellig karakter i forhold til bymæssig anvendelse, brugsmønster og behov for broåbninger. Ud fra en vurdering af spærretider og åbningstider kan de oplukkelige broer inddeles i to kategorier:

1. Broer i det store havneløb og broer med motortrafik
2. Cykel- og gangbroer i de sekundære vandløb

Politikken beskriver overordnet spærretider, åbningstider og betaling. De mere detaljerede anvisninger for bestilling og passage af broerne beskrives nærmere i broreglementet for de enkelte broer. Disse vil blive udarbejdet inden politikken ikrafttræden for de eksisterende broer og i forbindelse med anlægsprojekterne for nye broer.

## Broer i det store havneløb og broer med motortrafik





### 1. Broer i Inderhavnen og broer med motortrafik

Broer i Inderhavnen og broer med motortrafik, der pr. 24. januar 2012 ejes af Københavns Kommune omfatter følgende broer

- Knippelsbro\*
- Langebro\*
- Bryggebroen
- Teglværksbroen\*
- Ny bro over Inderhavnen
- Bryghusbroen\*
- Nyhavnsbroen\*

Broerne med \* er broer med motortrafik. Fælles for disse gælder, at de er væsentlige forbindelser i forhold til byens overordnede infrastruktur, og de er derfor mindre fleksible i forhold til åbning, end gang- og cykelstierne.

Bryggebroen åbner i dag lidt færre gange end Langebro, hvilket fortsat forventes at være tilfældet, afhængigt af i hvilket omfang der i fremtiden etableres faciliteter for sejlbåde i denne del af havnen.

	<b>Knippelsbro</b>	<b>Langebro</b>	<b>Bryggebroen</b>
Januar	24	22	23
Februar	6	6	6
Marts	26	28	25
April	20	22	20
Maj	21	15	8
Juni	17	12	12
Juli	12	13	10
August	16	14	11
September	22	22	18
Oktober	20	14	8
November	8	7	7
December	13	11	11
<b>I alt</b>	<b>205</b>	<b>186</b>	<b>159</b>

Som det fremgår af oversigten åbner Bryggebroen lidt færre gange end Langebro. Dette forventes fortsat at være tilfældet, afhængigt af i hvilket omfang der etableres faciliteter for sejlbåde i den sydlige del af havnen.

### Åbningstider og spærretider

Åbning af Bryghusbroen og Nyhavnsbroen fortsætter som i dag, jf. aftaler med By & Havn I/S og Nyhavnsforeningen. Øvrige broer i Inderhavnen og broer med motortrafik åbner således:

#### Åbningstider

##### Mandag - fredag:

kl. 06:00-06.15	Broåbning bestilles inden kl. 14:00 dagen før passage, dog senest fredag/hverdag før weekender/helligdage.
Kl. 09.00-14.00	Broåbning bestilles senest 2 timer før passage.
Kl. 18.00-22.00	Broåbning bestilles telefonisk samme dag inden kl. 14:00 og bekræftes senest 3 timer før passage.

##### Weekender og helligdage:

Kl. 09.00-20.00	Broåbning bestilles telefonisk senest inden kl. 14:00 den foregående fredag / hverdag før helligdage. Broåbning skal desuden bekræftes 3 timer før passage.
-----------------	---

##### Grundlovsdag, juleaftensdag samt nytårsaftensdag:

Åbningstider som weekender og helligdage, men dog kun frem til kl. 16.00.

Åbninger planlægges af brovagten med henblik på at koordinere gennemsejling af broerne under hensyntagen til trafikken på broerne - herunder særligt broer med motortrafik for at begrænse antallet af daglige åbninger.

For de eksisterende broer gælder nuværende broreglementer frem til en revideret version foreligger med virkning fra 24. januar 2012.

### Betaling

Der er ingen broafgift forbundet med at gennemsejle broerne inden for de angivne åbningstider. Har man behov for broåbning udenfor broens almindelige åbningstid, betales et gebyr svarende til de reelle omkostninger for broåbningen, dvs. ca. 2.500 kr. pr. bro.

#### Fakta om dialogprocessen

På baggrund af input fra dialogprocessen forventes behovet for broåbninger ikke at stige når der indføres gratis passage, da det er meget tidskrævende at gennemsejle havneløbet med Bryggebroen, Langebro og Knippelsbro og i fremtiden også den ny bro over Inderhavnen. Dette begrænser i væsentlig grad fritidssejlernes ønske om at benytte den sydlige del af havneløbet.





### Cykel- og gangbroer i de sekundære vandløb

#### 2. Cykel- og gangbroer i de sekundære vandløb

Cykel- og gangbroer i de sekundære vandløb, der pr. 24. januar 2012 ejes af Københavns Kommune, omfatter nye broer i og ved Christianshavns Kanaler, som endnu ikke er etableret. Det drejer sig om følgende broer, som alle forventes færdige medio 2012:

- Ny bro over Proviantmagasingraven
- Cirkelbroen
- Ny bro over Christianshavns Kanal og Trangraven

Cykel- og gangbroerne i de sekundære vandløb vil åbne væsentligt oftere end de øvrige broer. De er vigtige forbindelser i byen, men da de ikke rummer motortrafik, er de langt mere fleksible i forhold til åbninger, end broerne i Inderhavnen og broer med motortrafik.

Udgangspunktet for vurderingen af åbningstider og spærretider har været antallet af både i den time, hvor antallet af både, der kræver broåbning, er højest i henholdsvis hverdagene og weekenden, jf. de gennemførte skibstællinger.



## Åbningstider og spærretider

Åbnings- og spærretider for cykel- og gangbroer i de sekundære vandløb er defineret således:

### Spærretider

**Mandag - fredag:** Mellem kl. 07:30-09:00 og kl. 15:30-17:30 på hverdage.

**Weekender og helligdage:** Ingen spærretider.

### Åbningstider

#### Mandag-fredag:

Højsæson (uge 26-32):

Hver hele time i tidsrummet 06:00-22:00 uden for spærretiderne

Mellemsæson (uge 18- 25 samt uge 34-42):

Hver hele time i tidsrummet 06:00-20:00 uden for spærretiderne

Lavsæson (uge 43-17):

Ved bestilling i tidsrummet 09:30-16:00 uden for spærretiderne

#### Weekender og helligdage:

Højsæson: Kl. 08:00-22:00

Mellemsæson: Kl. 08:00-20:00

Lavsæson: Kl. 09:30-16:00

Broerne åbnes efter behov på faste tidspunkter én gang i timen i høj- og mellemsæsonen og ved bestilling af broåbning i lavsæsonen indenfor broernes almindelige åbningstider.

Juleaftensdag samt nytårsaftensdag har åbningstider som søn- og helligdage, men dog kun frem til kl. 16:00.

## Betaling

Det er gratis at gennemsejle broerne inden for de angivne åbningstider. Har man behov for broåbning udenfor broens almindelige åbningstid, betales et gebyr, svarende til de reelle omkostninger for broåbningen, dvs. ca. 2.500, kr. pr. bro. Hvis sejleren ikke ønsker at betale gebyret, vil det for Christianshavns Kanal og Trangraven også være muligt at benytte ventepladsen for indgående skibe som bådplads natten over. Skibet skal dog forlade pladsen ved første broåbning næste morgen.

Broerne åbnes en gang i timen, også i spidsperioder. Det tager tid at rømme samt åbne og lukke broen, derfor vil flere åbninger betyde en længere samlet ventetid i forhold til hvor lang tid broen er åben- og dermed en større gene for alle.

Retningslinjer for bestilling af broåbning samt bestemmelser for passage af broerne beskrives nærmere i broreglementerne, som udarbejdes i forbindelse med anlægsprojektet for disse broer.

Spærretidens ophævelse kl. 9 er bestemt ud fra et hensyn til sejlerne, som i højsæsonen i juni-august har en del udsejlinger om morgenen, der forventes at finde sted fra kl. 9. Fra cykelprognosen ses, at myldretidstrafikken løber et stykke ind i tidsrummet mellem kl. 9 -10, og det forventes at en del cyklister vil finde en alternativ rute, hvis de skulle have været over broen mellem kl. 9 - 9.15.

Det skal dog nævnes, at sejlernes højsæson er en anden end cyklisternes, så når antallet af sejlere er højest i juli, er pendlercyklisternes antal lavere grundet sommerferien.

## Fakta om dialogprocessen

I dialogprocessen er gratis og hyppige broåbninger fremhævet som et stort ønske og som en afgørende faktor i forhold til at bevare et levende maritimt miljø med sejlskibe i Christianshavns Kanal.

## 6 EVALUERING AF POLITIKKEN



Broåbningspolitikken må sammen med de nye broer i havnen og den generelle udvikling af havnen forventes at skabe ændringer i forhold til adfærden for såvel trafikanter på land som for de sejlede - særligt i Christianshavns Kanal på grund af den store koncentration af både på dette sted.

For eksempel må den sejlads, der skyldes søgning efter ledige pladser, forventes at blive reduceret i fremtiden. I højsæsonen sejler mange besøgende ind i Christianshavns Kanal for at se om der er en ledig plads, for umiddelbart derefter at sejle ud igen, fordi alle pladser er optagede. Denne trafik kan forventes at blive mindre, da disse skibe fremover forventes at orientere sig på forhånd om eventuelt ledige pladser hos de forskellige marinaer eller kommunens brofoged. Denne sejlads er imidlertid medregnet i skibstællingen fra 2009, der således giver et billede af det maksimale antal skibe, som skal håndteres i broåbningspolitikken.

Åbningstiderne for de eksisterende broer i Inderhavnen er i dag ens året rundt. Da erhvervssejladserne, som i dag står for en væsentlig del af gennemsejlingerne, indenfor de næste par år forventes at ophøre, må det forventes, at det fremtidige behov for passage af disse broer i langt højere grad vil være sæsonafhængigt.

På baggrund af dialogprocessen og øvrige analyser, er der ingen umiddelbare forventninger om at behovet for åbninger af broerne i Inderhavnen vil ændres væsentligt som følge af gratis broåbninger. Det skønnes

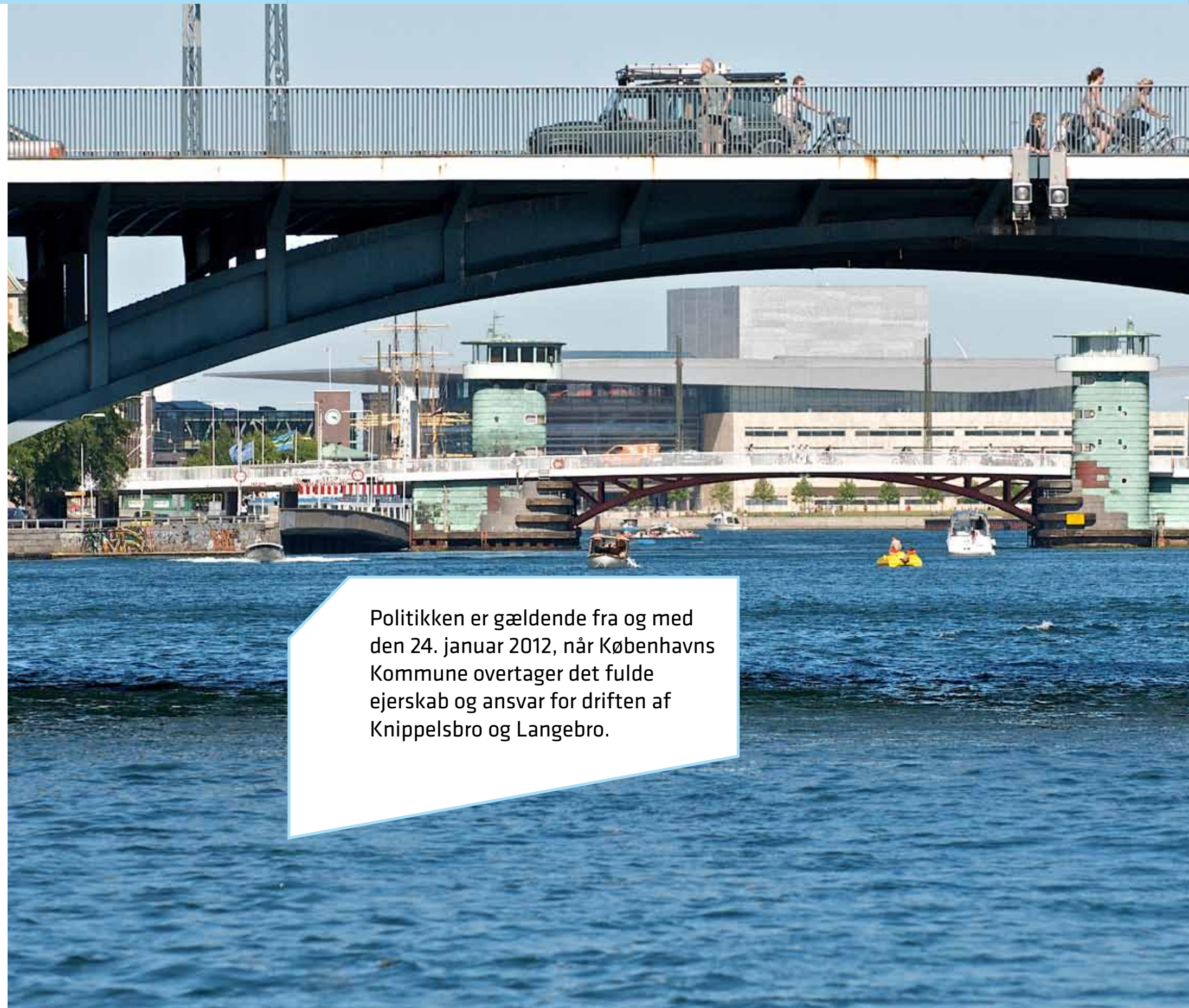
## 7 POLITIKKENS IKRAFTTRÆDEN

derfor heller ikke realistisk at skabe et aktivt, lokalt miljø med masteskibe i den sydlige del af havnen. Dog kan man forestille sig, at gratis broåbninger kombineret med etablering af faciliteter for besøgende fritidssejlere / turister kan skabe en større variation af havnelivet i denne del af havnen, fortrinsvis i sommerhalvåret. Der er pt. ingen aktuelle planer om etablering af yderligere faciliteter i denne del af havnen, men i det omfang, det i fremtiden skulle blive aktuelt, bør åbningstiderne for disse broer også revideres.

Desuden er det muligt, at fjernelsen af gebyr for åbning af Knippelsbro vil øge attraktionen ved at have mastebåde i den sydlige del af Christianshavns Kanal, selvom der i fremtiden vil være endnu en bro, Cirkelbroen, at passere.

For at sikre, at politikken også i praksis tilgodeser formålet og de aktuelle behov, foreslås derfor, at politikken indeholder en evaluering med henblik på at afdække eventuelle adfærdsændringer som følge af gratis broåbninger og eventuelt en efterfølgende justering af de enkelte elementer i politikken.

Politikken evalueres efter en introduktionsperiode på 1 år med fokus på hvordan politikken fungerer i forhold til drift og organisering, åbne- og lukketider, sæsonvariationer mv. Herefter skal broåbningspolitikken og broreglementer evalueres hvert 3. år, og som følge deraf eventuelt justeres, så det sikres, at de til enhver tid fungerer efter hensigten.



Politikken er gældende fra og med den 24. januar 2012, når Københavns Kommune overtager det fulde ejerskab og ansvar for driften af Knippelsbro og Langebro.



# FAKTA OM BROERNE I KØBENHAVNS HAVN

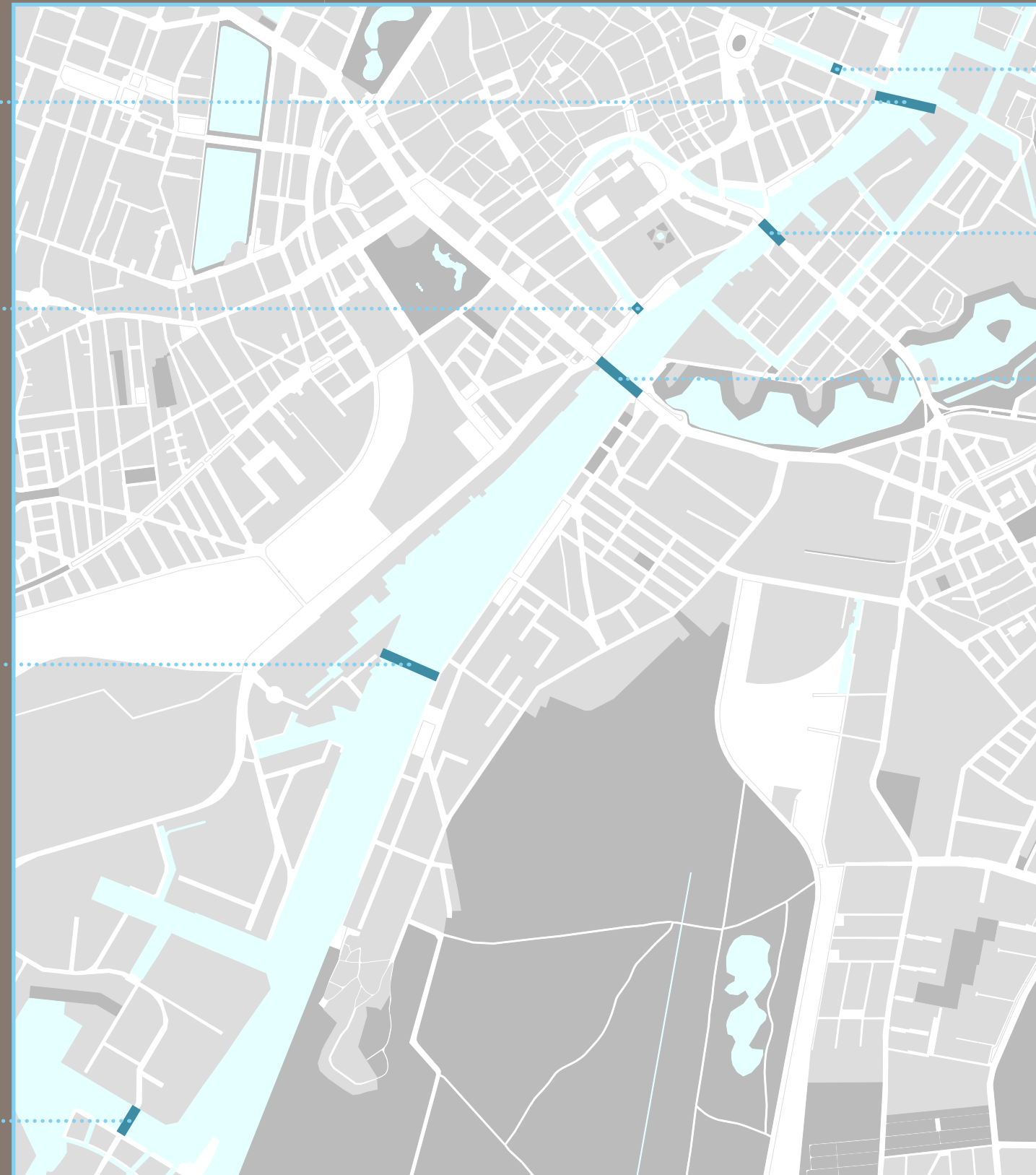
## Broerne i Inderhavnen og broer med motortrafik

Bro over Inderhavnen  
Frihøjde: 5,45 m  
Gennemsejlingsbredde: 20 m

Bryghusbroen  
Frihøjde: 2 m  
Gennemsejlingsbredde: 9,40 m

Bryggebroen  
Frihøjde: 5,45 m  
Gennemsejlingsbredde: 21 m

Teglværksbroen  
Frihøjde: 3,00 m  
Gennemsejlingsbredde: 15 m



Nyhavnsbroen  
Frihøjde: 1,80 m  
Gennemsejlingsbredde: 9,40 m

Knippelsbro  
Frihøjde: 5,45 m  
Gennemsejlingsbredde: 35 m

Langebro  
Frihøjde: 7 m  
Gennemsejlingsbredde: 35 m

### Langebro og Knippelsbro

De to store gamle broer, Knippelsbro og Langebro, er åbne for al slags trafik, og udgør med hhv. 53.100 og 73.500 trafikanter dagligt den grundlæggende infrastrukturelle sammenhæng på tværs af byen. Begge broer åbner for passage af skibe..

Frihøjden på hhv. 7 m. for Langebro og 5,4 m. for Knippelsbro tillader havnerundfartsbåde og motorbåde at sejle uhindret under.

Trods den intensive trafik åbner Knippelsbro og Langebro i dag tre-fire gange om ugen i gennemsnit. Langt de fleste åbninger sker før kl. 11 og efter kl. 18.

Den intensive og tunge trafik på broerne sætter i vid udstrækning rammerne i forhold til åbningstider for sejlads. Hertil kommer en ikke ubetydelig afgift for broåbning for fritidssejlere på 1.470 kr. (ml. kl. 9-14) og 2.590 kr. (øvrige tidspunkter) pr. bro.

Af hensyn til morgen- og aftenmyldretidstrafikken har Knippelsbro og Langebro i dag spærretid i tidsrummene kl. 06:15-09:00 og kl. 14:00-18:00 på hverdage. Der er tradition for at de øvrige broer respekterer samme spærretid.



### Bryggebroen

Bryggebroen er en gang- og cykelbro, som krydser den 190 m. brede del af Sydhavnen bag Fisketorvet og overordnet forbinder Vesterbro med Islands Brygge og Amager. Bryggebroen er en del af Universitetsruten og det grønne cykelrutenet. Der færdes dagligt ca. 8.500 cyklister på broen.

Broen har to gennemsejlingsfag. Det faste fag har en bredde på 21 m. og en frihøjde på 5,45 m. Dette tillader havnerundfartsbåde og små motorbåde at sejle uhindret under. Drejefaget har ved åbning en gennemsejlingsbredde på 35 m.

Bryggebroen åbner ligesom Knippelsbro og Langebro 3-4 gange om ugen i gennemsnit. Langt de fleste åbninger sker før kl. 11 og efter kl. 18. Bryggebroen har tilsvarende en afgift for broåbninger for fritidssejlere på 1.340 kr. (ml. kl. 9-14) og 2.360 kr. (øvrige tidspunkter).



### Ny bro over Inderhavnen

Den planlagte bro over Inderhavnen er del af en gang- og cykelforbindelse, som sikrer sammenhængen mellem Kongens Nytorv og Christianshavn via Nyhavn og Grønlandske Handels Plads, med videre forbindelse over Proviantmagasingraven til Operaen og over Christianshavns Kanal mod Amager. Broen forventes at stå færdig medio 2012.

Broen over Inderhavnen er en del af den grønne cykelrute kaldet "Christianshavnsruten", som skal gøre det mere trygt og lettere at gå og cykle mellem det østlige Amager og Indre By.

Det forventes, at der dagligt vil køre ml. 3 - 7.000 cyklister på den kommende bro over Inderhavnen.

Frihøjden på 5,40 m under broen vil tillade havnerundfartsbåde og små motorbåde at sejle uhindret under.

[Læs mere om projektet, ved at klikke på pilen](#)

### Teglværksbroen

Teglværksbroen forbinder Sluseholmen og Teglholmen. Broen skal sikre at trafikken til og fra området kan fordele sig hensigtsmæssigt mellem Teglmolmsgade til Sydhavns Plads og Sluseholmen til Sjællandsbroen.

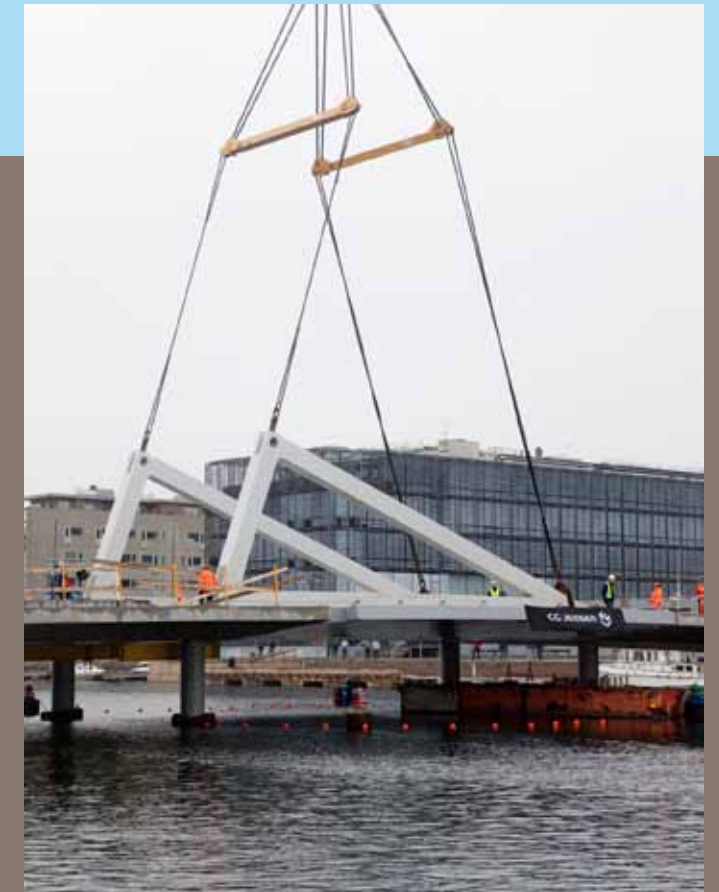
Broen vil også indgå i stistrukturen på Teglholmen og Sluseholmen, hvor den blandt andet vil sikre forbindelse for gående og cyklister mellem Sluseholmen og den planlagte cykelrute fra Sydhavns Plads gennem Teglholmen og videre på en eventuel bro til Amager Fælled (Kastrup Fort ruten). Når den planlagte skole på Teglholmen bliver bygget, vil broen endvidere fungere som skolevej for elever, som kommer fra Sluseholmen.

Broen forventes at stå færdig i februar 2011.

Broens samlede længde bliver 100 meter med et oplukkeligt fag på 20 meter placeret centralt over Teglværksløbet. Længden af det oplukkelige fag er 15 meter.

Frihøjden på 3,00 m under broen vil tillade havnerundfartsbåde og små motorbåde at sejle uhindret under.

Broen vil åbne efter behov.



[Læs mere om projektet, ved at klikke på pilen](#)

### Nyhavnsbroen

Nyhavnsbroen forbinder Holbergsgade med Toldbodgade på tværs af Nyhavn parallelt med Kgs. Nytorv. Den er bygget omkring 1912.

Den indre del af Nyhavn er museums- og veteran-skibshavn, hvor der kun åbnes for gæstesejlere, der er medlem af Træskibssammenslutningen eller udenlandske træskibe med lignende historiske kvaliteter.

Broen åbnes af Nyhavnsforeningen efter behov, ca. 50 gange årligt.

Nyhavnsbroen har en frihøjde på 1,8 m., hvilket tillader de mange kanalrundfartsbåde fri passage under broen.



### Bryghusbroen

Bryghusbroen går på tværs af Frederiksholms Kanal langs med Christians Brygge.

Frederiksholms Kanal er karakteriseret ved miljøet omkring Slotsholmen og Nationalmuseet, og kanalen benyttes af husbåde samt mindre motorbåde og kanalrundfartsbåde.

Broen åbner fire gange om året i forbindelse med serviceeftersyn.

Frihøjden på 2,00 m under broen tillader kanalrundfartsbåde og små motorbåde at sejle uhindret under.

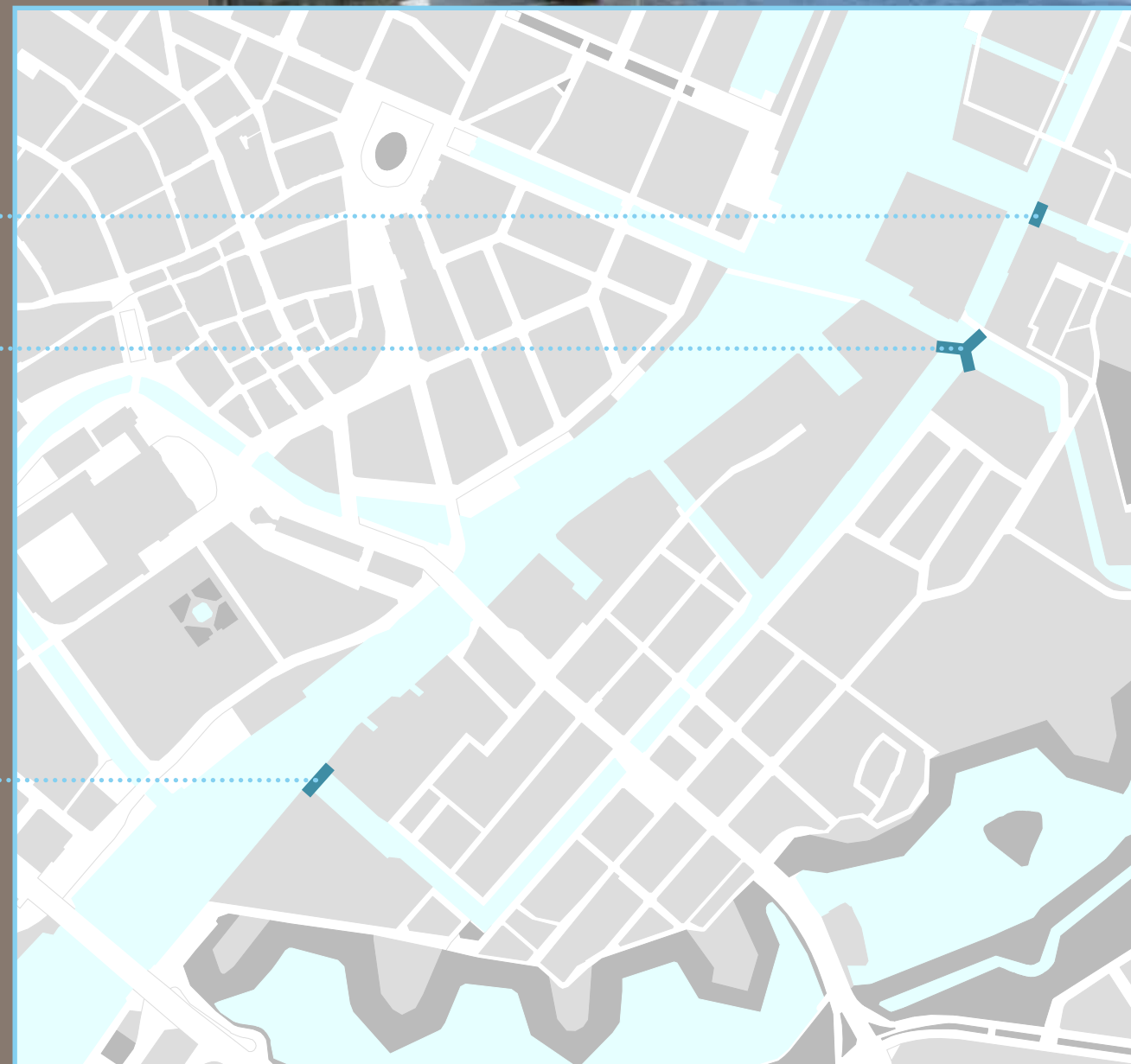


## Cykel- og gangbroer i de sekundære vandløb

Bro over Proviantmagasingraven  
Frihøjde: 2,30 m  
Gennemsejlingsbredde: 15 m

Bro over Christianshavns Kanal og Trangraven  
Frihøjde: 2,30 m  
Gennemsejlingsbredde: 15 m


Cirkelbroen  
Frihøjde: 2,00 m  
Gennemsejlingsbredde: 8,5 m



### Cirkelbroen

Cirkelbroen over Christianshavns Kanals sydlige udmunding er en gang- og cykelbro. Broen forbinder Christiansbro med Applebys Plads, og er en del af forbindelsen på langs af havnen. Broen forventes at stå færdig i 2012.

Den planlagte frihøjde på 2,00 m. under broen vil tillade kanalrundfartsbåde og små motorbåde at sejle uhindret under. Passage af højere både vil kræve åbning af broen.

 Læs mere om projektet, ved at klikke på pilen




### Ny bro over Christianshavns Kanal og Trangraven

Broen over Christianshavns Kanal og Trangraven er en del af den planlagte cykelrute, "Christianshavnsruten", mellem Amager og Indre By. Forbindelsen er et vigtigt led i visionen om at blive verdens bedste cykelby, og det forventes, at der dagligt vil passere mellem 3.000 og 6.000 cyklister på broen.

Sejladstællinger fra 2009 viser, at ca. 1/4 del af de passerende både vil kræve broåbninger. I højsæsonen vil ca. 400 både, kajaker og kanalrundfartsbåde sejle gennem kanalen pr. dag.


Frihøjden på 2,30 m. vil tillade kanalrundfartsbåde og små motorbåde at sejle uhindret under.

 Læs mere om projektet, ved at klikke på pilen

### Ny bro over Proviantmagasingraven

Den planlagte bro over Proviantmagasingraven sikrer - i forlængelse af broen over Trangraven og Cirkelbroen - forbindelse på langs af havnepromenaden fra Slusen til Operaen. Broen er placeret parallelt med Frederiksholmsbroen ved Danneskiold-Samsøes Allé og forventes at stå færdig medio 2012.

Den eksisterende bro, Frederiksholmsbroen, åbner ca. 50 gange om året. Den nye bro må forventes at skulle åbne noget mere på grund af en frihøjde på 2,2 m, som er 40 cm lavere end Frederiksholmsbroen.

 Læs mere om projektet, ved at klikke på pilen





**SAMMEN  
OM BYEN**

**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
Teknik- og Miljøforvaltningen