

Bilag 3

# Status for broer i Københavns Havn

Oktober 2008



## INDLEDNING

I maj 2007 besluttede Teknik- og Miljøudvalget at pålægge Teknik- og Miljøforvaltningen inden årsskiftet at fremlægge et forslag til en politik for eksisterende og fremtidige broforbindelser over Københavns Havn i relation til trafikken på og den rekreative brug af havnens vand.

Opgaven tager udgangspunkt i, at driften af Knippelsbro og Langebro overgår til Københavns Kommune i 2012. Hermed aktualiseres bl.a. spørgsmålet om, om broerne fortsat skal kunne åbnes. Samtidig rejser den aktuelle byomdannelse langs havnen behov for, at havnens vandflader kan udnyttes til rekreativt brug - herunder sejlads. Udvalget efterlyser derfor:

- En redegørelse for potentialerne for erhvervs- og lystbådssejlads i havnen - i relation til trafikken på tværs af havneløbet og kanalerne.
- En belysning af de driftsøkonomiske konsekvenser for kommunen.
- Et forslag til retningslinier for fremtidig drift af eksisterende og nye broer
- Et forslag til placering af nye broforbindelser.

I forbindelse med Teknik- og Miljøudvalgets drøftelse og beslutning om en ny bro over Inderhavnen på mødet den 5. december 2007 besluttede udvalget at udskyde fristen for et samlet oplæg til en ny bropolitik for Københavns Havn fra Teknik- og Miljøforvaltningen til oktober 2008.

Teknik- og Miljøforvaltningen har nedsat en tværgående projektgruppe, der har fået som opdrag at udarbejde det ønskede oplæg til en ny bropolitik.

Projektet er drøftet med By & Havn I/S, samt Center for Byudvikling i Økonomiforvaltningen, der sideløbende udarbejder et forslag til revision af kommuneplanen - med et særligt fokusområde om Byen ned til vandet.

Udarbejdet af:

- Projektleder Susanne Krigslund, Center for Bydesign
- Jonas Gammelgaard, Center for Anlæg og Udbud
- Ole Sander, Center for Veje
- Tanja Ballhorn Provstegaard, Center for Trafik

## EKSISTERENDE BROER I KØBENHAVNS HAVN

Broerne på tværs af havneløbet spiller en central rolle i udviklingen af København som et sammenhængende byområde og en international storby. Knippelsbro, Langebro og Sjællandsbroen er de tre vejbroer, der knytter København sammen på tværs af havneløbet. Knippelsbro og Langebro's historie går tilbage til midten af 1600-tallet. Broerne er henholdsvis 252 m og 115 m lange. Begge broer har to broklapper, der åbnes, når skibstrafikken kræver det. Broerne blev fredede i 2007.

Sjællandsbroen blev indviet i 1959. Der er muligt at åbne broens to klapper, men i forbindelse med Øresundsforbindelsens etablering blev der åbnet en fast jernbanebro i 1998 umiddelbart syd for Sjællandsbroen. Siden da har det ikke været nødvendigt at åbne Sjællandsbroen. Broens manøvrehus blev fredet i 2007 sammen med Knippelsbro og Langebro.

I 2006 indviede Københavns Kommune en ny tværgående cykel- og gangforbindelse fra Havneholmen til Islands Brygge. Bryggebroen passerer allerede af godt 4200 cykler dagligt. Af hensyn til mulighederne for skibsfart i havneløbet er Bryggebroen oplukkelig og dimensioneret med en fri gennemsejlingshøjde og -bredde, svarende til Knippelsbro.

### Geometriske data for eksisterende broer over havneløbet

Bronavn	Fri sejlbredde under bro (m)	Fri sejlhøjde under bro (m)	Bemærkning
Langebro	35	7,0	Klapbro
Knippelsbro	35	5,4	Klapbro
<b>Bryggebroen:</b>			Svingbro
- faste fag	20	5,4	
- svingfag	35		
<b>Sjællandsbroens klapfag</b>	16	3,0	Uoplukkelig fra 1996
<b>Jernbanebroen</b>	-	3,0	BaneDanmark-fast bro

Det er Knippelsbros fri sejlhøjde i lukket tilstand, der er afgørende for sejlbådes mulighed for passage fra Inderhavnen til Sydhavnen, når der ikke foretages brooplukninger.

Søfartsstyrelsen godkender den fri sejlbredde i det oplukkelige gennemsejlingsfag under hensyntagen til risiko for påsejling.

#### ***Kanalerne***

Den fri sejlhøjde under broerne i Frederiksholms Kanal er fra ca. 2- 2.5 m ved almindelig daglig vande. Det er kun Bryghusbroen ved kanalens sydlige udløb, der er oplukkelig. Broen er en klapbro med en fri gennemsejlingsbredde på 9,4 m og en fri sejlhøjde på 2 m.

Nyhavnsbroen er en oplukkelig klapbro med en fri gennemsejlingsbredde på 9,1 m og en fri sejlhøjde under broen på 1,8 m.

I Christianshavns Kanal er den fri sejlhøjde mellem 1.8 m- 2.2 m ved almindelig daglig vande. Broerne er ikke oplukkelige. Frederiksholmsbroen til Holmen er oplukkelig. Det samme gælder broen i den sydlige ende af Dokøen, der blev etableret i forbindelse med den nye opera.

## **Drift af broerne**

Københavns Kommune og By & Havn I/S indgik i henholdsvis 1990 og 1997 overenskomster om drift af Knippelsbro og Langebro:

#### ***Knippelsbro***

I henhold til drifts- og vedligeholdelsesaftale af 22. november 1990 mellem Københavns Kommune og By & Havn I/S vedligeholdes og drives Knippelsbro af By og Havn indtil 24. januar 2012. Herefter overgår ejendomsretten til Københavns Kommune. Kommunen forestår renholdelse, snerydning, glatførebekæmpelse og belysning.

Drifts- og vedligeholdelsesudgifter for anlæg over vand mellem kajflugterne (bolværket) deles ligeligt mellem parterne, dog betaler kommunen årligt maksimalt betjeningsudgifter svarende til et personale på i alt 7,5 mand. Københavns Kommune afholder alene udgifterne til vedligeholdelse af alle anlæg på landsiden af kajflugterne. Alle indtægter fra udlejning af ramperum på landsiden tilfalder alene Københavns Kommune.

Broen skal kunne åbnes indtil skæringsdatoen den 24. januar 2012. Derudover kan By & Havn I/S kræve brooplukninger i yderligere 10 år mod at afholde samtlige ekstra udgifter forbundet hermed. Overenskomsten udelukker ikke, at det ved særlig overenskomst mellem København Kommune og Havnevæsenet aftales, at oplukning af broen fortsat kan finde sted efter særlige vilkår. Vedligeholdelsen skal sikre at broen er fuldt ud intakt og vel vedligeholdt indtil 2012.

#### ***Langebro***

I henhold til drifts- og vedligeholdelsesaftale af 15. maj 1997 mellem Københavns Kommune og By & Havn I/S forestår Københavns Kommune vedligeholdelse af buefagene og By & Havn I/S vedligeholdelsen af selve klapbroen. Broen skal vedligeholdes således, at broen har en restlevetid på 25 år – eller 10 år efter

ejendomsrettens overgang i 2022. De bevægelige dele dog alene indtil 2012. Vedligeholdelse af broen efter den 24. januar 2012 kan udføres af havnevæsenet mod fuld reduktion af kommunen. Kommunen forestår renholdelse, snerydning, glatførebekæmpelse og belysning.

Drifts- og vedligeholdelsesudgifter på anlæg over vand mellem kajflugterne (bolværket) deles ligeligt mellem parterne, dog betaler kommunen årligt maksimalt betjeningsudgifter svarende til et personale på i alt 7,5 mand. Københavns Kommune afholder alene udgifterne til vedligeholdelse af alle anlæg på landsiden af kajflugterne. Alle indtægter fra udlejning af ramperum på landsiden tilfalder alene Københavns Kommune.

Ved ejendomsrettens fulde overgang til Københavns Kommune 24. januar 2012, er kommunen berettiget til at stoppe for fremtidige oplukninger af Langebro.

#### ***Nyhavnbroen***

Broen ejes af Københavns Kommune. Broen bruges alene af mindre både. Broen vedligeholdes og prøveåbnes 3 – 4 gange årligt af et eksternt firma (Kemp & Lauritzen) med årlige udgifter på ca. 150.000 kr. Repræsentanter for Nyhavnsforeningen betjener åbning og lukning af broen ved gennemsejlinger. Københavns Kommune har tegnet en ansvarsforsikring med en årlig præmie på ca. 8.000 kr.

#### ***Bryghusbroen***

Broen ejes af Københavns Kommune. Broen bruges alene af mindre både. Broen vedligeholdes af et eksternt firma (Kemp & Lauritzen) og prøveåbnes 3 – 4 gange årligt med årlige udgifter på ca. 150.000 kr. By & Havn I/S betjener åbning og lukning af broen ved gennemsejlinger og afholder udgifterne hertil i henhold til overenskomst med Københavns Kommune af 7. juni 1934.

#### ***Bryggebroen***

Broen ejes af Københavns Kommune, som forestår drift og vedligehold af denne. I december 2007 indgik Københavns Kommune en aftale med By & Havn I/S om betjening af broen svarende til aftalen for Knippelsbro og Langebro, med fuld refusion af udgifterne fra København Kommune. Aftalen løber for 1 år ad gangen.

#### ***Sjællandsbroen, Jernbanebroen og Slusen***

Sjællandsbroen ejes af Københavns Kommune. Ved besejling sydfra vil den frie gennemsejlingshøjde være 3,0 m ved middelvandstand. Jernbanebroen ejes af Bane Danmark og Slusen i Kalveboderne ejes af By & Havn I/S. Slusen kan kun bruges af skibe, der er under 10,8 m bredde og 53 m lange. Broerne sætter en yderligere begrænsning på 3 m i højden. På øen ved Stigbordene er der en speciel passage for roere. Slusen drives af et Sluselaug og udgifterne betales af By & Havn I/S.



- Oplukkelig vejbro
- Oplukkelig vej- og cykelbro
- Fast bro

### *Frederiksholmsbroen og Nyholmsbroen*

Broerne ejes og drives af private grundejerforeninger.

## **Broåbning og takster**

I Danmark har vi i modsætning til andre lande, som f.eks. Norge, det princip, at der skal være fast bemanning ved en broåbning. Det sker ud fra et hensyn til sikkerhed: Fejl ved broåbninger, kontrol med trafik på tværs af broen, samt på vandfladen kan håndteres akut. Broåbninger drives fra en fast betjeningsplads, der er etableret i umiddelbart nærhed af broen. Afhængig af hvor ofte broen er i brug og hvilke typer fartøjer, der besejler renden, er der etableret forskellige betjeningsfaciliteter. Nogle broer betjenes fra panel, der er placeret i gadeniiveau. I København er det typisk broerne over kanalerne. Mens andre betjenes fra et kontrolrum, der er hævet over terræn. Det gælder de store broer over havneløbet med meget trafik. Betjening af de små broer i kanalerne varetages ofte af bådlag o. lign. efter overordnede retningslinier for ansvar og sikkerhed. Betjening af de store tværgående broer udføres typisk af maskinmestre eller andre personalegrupper med bred indsigt i teknik og søfart.

### *Broåbninger i Københavns havn*

Der er ikke fast bemanning på de 5 bevægelige broer i Københavns havn: Knippelsbro, Langebro, Bryggebroen, Bryghusbroen og Nyhavnsbroen. Broåbning bestilles i forvejen ved henvendelse til By & Havns hovednummer 33 76 98 00 eller direkte til havnefogeden på tlf. 25 46 39 03. For åbning af Nyhavnsbroen kontaktes tlf. 20 81 39 79. By & Havn I/S har tre mand i beredskab, der kan tilkaldes efter behov - afhængig af hvor mange broer, der ønskes gennemsejling af.

Af hensyn til morgen- og aftenmyldretidstrafikken har Knippelsbro og Langebro 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.

Det er broåbneren der har ansvaret ved ikke korrekt betjening. For Bryggebroen gælder endvidere, at By & Havn I/S tegner en forsikring, som dækker de hændelser, hvor ansvar kan gøres gældende over for Havnen i forbindelse med varetagelsen af aktiviteter omfattet af aftalen om betjening af broen.

For Knippelsbro og Langebro gælder, at By & Havn I/S tegner for sin del af ansvaret og ejerskabet en all-risk forsikring, som dækker mod tab fra skader og lignende, som ikke kan erholdes fra 3. mand.

For Bryghusbroen og Nyhavnsbroen gælder det, at skader som opstår som følge af almindelig og korrekt betjening, ved op - og i lukning af broerne, betales af Københavns Kommune, når Kemp & Lauritzen betjener broerne.

Knippelsbro, Langebro og Bryggebroen:

Mandag-fredag:

kl. 05.50-06.15: Broåbning bestilles inden kl. 14.00 dagen før passage, dog senest fredag/hverdag før weekends/helligdage.

kl. 18.00-24.00: Broåbning bestilles telefonisk samme dag inden kl. 14.00 og bekræftes senest 3 timer før passage.

Lørdage samt søn- og helligdag: kl. 09.00-20.00: Broåbning bestilles telefonisk senest inden kl. 14.00 den foregående fredag/ hverdag før helligdage.

Broåbning skal bekræftes 3 timer før passage.

Grundlovsdag, juleaftensdag samt nytårsaftensdag har åbningstider som søn- og helligdage, men dog kun frem til kl. 16.00.

Af hensyn til sikker passage kaldes broerne på VHF kanal 12 ca. 10 min før passage forventes at finde sted.

Oplukkelige broer i kanalerne, samt Slusen:

Broåbninger administreres af foreninger, der er bemyndiget til at varetage åbningerne efter overordnede retningslinier for sikkerhed. Åbningstider fastsættes lokalt.

I 2007 registrerede By og Havn flg. broåbninger, idet flere broåbninger indenfor samme time iflg. havnevæsenet tæller for én broåbning. Der kan i få tilfælde være flere skibe i samme åbning:

	<b>Langebro</b>	<b>Knippelsbro</b>	<b>Bryggebroen</b>
<b>Januar</b>	14	14	21
<b>Februar</b>	21	21	24
<b>Marts</b>	12	19	14
<b>April</b>	22	27	17
<b>Maj</b>	26	31	20
<b>Juni</b>	38	43	24
<b>Juli</b>	22	23	29
<b>August</b>	25	25	16
<b>September</b>	21	22	19
<b>Oktober</b>	29	32	33
<b>November</b>	8	8	9
<b>December</b>	10	10	10
<b>Sum</b>	<b>248</b>	<b>275</b>	<b>236</b>
<b>Gsn/mdr.</b>	<b>21</b>	<b>23</b>	<b>20</b>

*Kilde: By og Havn 2008*

By & Havn I/S har oplyst, at der er flest åbninger i sommermånederne. Heraf falder mange i week-ender og aftentimerne.

I 2007 var havnevæsenets indtægter fra broåbninger på i alt 50.000 kr.



### *Takster for gennemsejling*

Erhvervsfartøjet betaler skibs- og vareafgifter til By & Havn I/S og de betaler ikke for åbning af Knippelsbro og Langebro. Der opkræves som et af de eneste steder i Danmark et gebyr for gennemsejling i åbningstiden fra fritidssejlere og skibe, der ikke betaler skibs- og vareafgift. Afgiften er historisk betinget.

Kommunen har vedtaget, at de for Knippelsbro og Langebro gældende regler også gælder for Bryggebroen.

For broåbninger er fastlagt følgende takster:

Hverdage mellem kl. 09.00-14.00: 1340 kr. pr. åbning pr. bro ekskl. moms  
Øvrige tidspunkter: 2360 kr. pr. åbning pr. bro ekskl. moms

Såfremt ind- og udsejling foregår inden for samme timer, opkræves ikke yderligere gebyr.

Det er principielt det fartøj, der rekvirerer broåbninger, som fakturaen stiles til.

### **KØBENHAVNS KOMMUNES UDGIFTER TIL DRIFT OG VEDLIGEHOLDELSE AF BROER OVER HAVNELØBET**

Københavns Kommune driver og vedligeholder en lang række broer. I denne opgørelse er kun medtaget de broer, der er omfattet af overenskomster med By & Havn I/S og som derfor vil have budgetmæssige konsekvenser, når Københavns Kommune overtager det fulde ansvar for deres drift og vedligeholdelse fra januar 2012.

#### **Udgift til betjening af broerne ved brooplukninger**

	<b>Sml. årlig udgift i mio. kr.</b>	<b>KK's andel frem til 2012</b>
Langebro	(1,6) 0,8	50%
Knippelsbro	(1,6) 0,8	50%
Bryggebroen	1,45	100%

Udgiften pr. broåbning på eksempelvis Bryggebroen, som ejes og drives af Københavns Kommune, er godt 6.144 kr. Beløbet omfatter også tilkald af teknikere ved uregelmæssigheder ved broåbninger.

By & Havn I/S har oplyst, at de fleste gennemsejlinger er erhvervsskibe, da prisen for broåbninger virker begrænsende på fritidssejladser i hovedhaveløbet.

I 2007 var havnevæsenets indtægter fra broåbninger på i alt 50.000 kr. Indtil midten af 2008 er der udskrevet 14 faktura for broåbninger. Beløbet indgår i det samlede driftsregnskab for broerne, hvor Københavns Kommune dækker 50 % af de aftalte fælles udgifter.

#### ***Vedligeholdelsesudgifter***

Vedligeholdelsesudgifter til nye brokonstruktioner vil i løbet af bygværkets første 25 år vokse til en værdi på 1,5 % af anlægssummen. I resten af bygværkets levetid vil de gennemsnitlige årlige udgifter udgøre dette beløb. I år 1 vil udgiften være 1/25 del af udgiften i år 25. I år 2 vil udgiften være 2/25 dele af udgiften i år 25 osv. Der er en lineær fordeling af udgifterne fra år 1 til år 25.

I år 2008 er der budgetteret med en andel til Københavns Kommunes Center for Veje for drift og vedligehold af Knippelsbro og Langebro på samlet set 2 mio. kr., inkl. administrationsbidrag til By & Havn I/S på 10 %. Udgifterne er ekskl. betjening af broerne og omfatter fortrinsvis udgifter i forbindelse med klapfagene. Dertil kommer kommunale udgifter til renholdelse, vinterberedskab og belysning.

Kommunens udgifter til broåbninger, drift og vedligehold af Knippelsbro og Langebro vil øges til det dobbelte i 2012, såfremt administrationen af broerne fortsætter uændret, når Københavns Kommune overtager det fulde ansvar for broerne.

Københavns Kommune afholder samtlige udgifter til Bryggebroen, inkl. administrationsbidrag til By & Havn I/S for at gennemføre broåbninger.

### **LIVET PÅ LANGS OG PÅ TVÆRS I KØBENHAVNS HAVN**

Københavns Havn kan anløbes dag og nat. Mellem nordenden af Nordre Toldbod og Sjællandsbroen skal lystfartøjer bruge motor - eller bugseres. Derfor ser man aldrig sejl i havneløbet.

Besejlingen af Københavns Havn ændrer sig i disse år. Erhvervssejlads koncentrerer sig i Yderhavnen, mens Inderhavnen og Sydhavnen i stigende grad besejles af tur - og fritidssejlads. Den nordlige del af havneløbet ned til Knippelsbro er den mest aktive del af havneløbet - men også den mest sårbare i forhold til begrænsninger i sejlads. Christianshavn Kanal er af stor betydning for fritids- og gæste-sejlads i. Her er et "ægte" havnemiljø, som tiltrækker en masse sejlere. Frederiksholms Kanal rummer især turistbådene og gamle sejlskibe - men ikke gæstesejlere og andre søfarende.

Godt 4000 fritidssejlere har tilhørsforhold til Københavns Havn. Dertil kommer kano- og kajakklubber og andre foreninger med et maritimt sigte. Mulighed for transport med havnebusser, taxibåde, turistrundfarer og pladser til gæstesejlere

hører med til billedet. Færgetrafik og erhvervssejlads er primært koncentreret i den nordlige del af havnen. Livet på vandet syd for Langebro er knap så aktivt. Det samme gælder bassinet ved Sdr. Frihavn.

### ***Skibstælling i Københavns Havn***

I perioden fra juni til september 2007 gennemførte By og Havn en måling af skibstrafikken i Københavns Havn. Målet var at fastlægge antallet af gennemsejlinger af skibe på op til 4.5 m over vandfladen mellem Kvæsthusbroen og Dokøen, samt danne et generelt billede af trafikintensiteten gennem havneløbet.

Skibstællingen viste bl.a.:

- De fleste gennemsejlinger foregår i weekenderne
- I gennemsnit sejlede 3400 større både forbi Kvæsthusbroen og Dokøen hver måned i perioden - flest i juli og august.
- Sejlbåde tegner sig for de fleste gennemsejlinger i perioden, herefter kom mer større motorbåde, rutebåde, færger og havnebusser
- Godt vejr i weekender, havne-events og ferieperioder med gæstesejlere øger trafikintensiteten i havneløbet betragteligt.

### ***Erhvervssejlads***

Da overenskomsten om Knippelsbro blev indgået mellem Københavns Kommune og By & Havn I/S i 1992, havde Ålborg Portland i Sydhavnen den længst varende koncession for besejling af broerne frem til 2011. Virksomheden er nu flyttet fra området. Uniscrap i Sydhavnen har også en besejlingsrettighed, men grunden er solgt og virksomheden forventes at flytte indenfor de nærmeste år. Da overenskomsten blev indgået i 1992 var H.C. Ørstedværkets koncession ikke afgørende for aftalen. Der kan efterfølgende være indgået en aftale om udvidelse af koncessionen.

Der er fortsat behov for besejling med større skibe i havneløbet: Der er fortsat enkelte virksomheder, der modtager forsyninger søværts, bugsering, levering af byggematerialer, oprensning af sejlrønder, kranhjælp til nødstedte både m.v.

### ***Havnebusser og turistbåde***

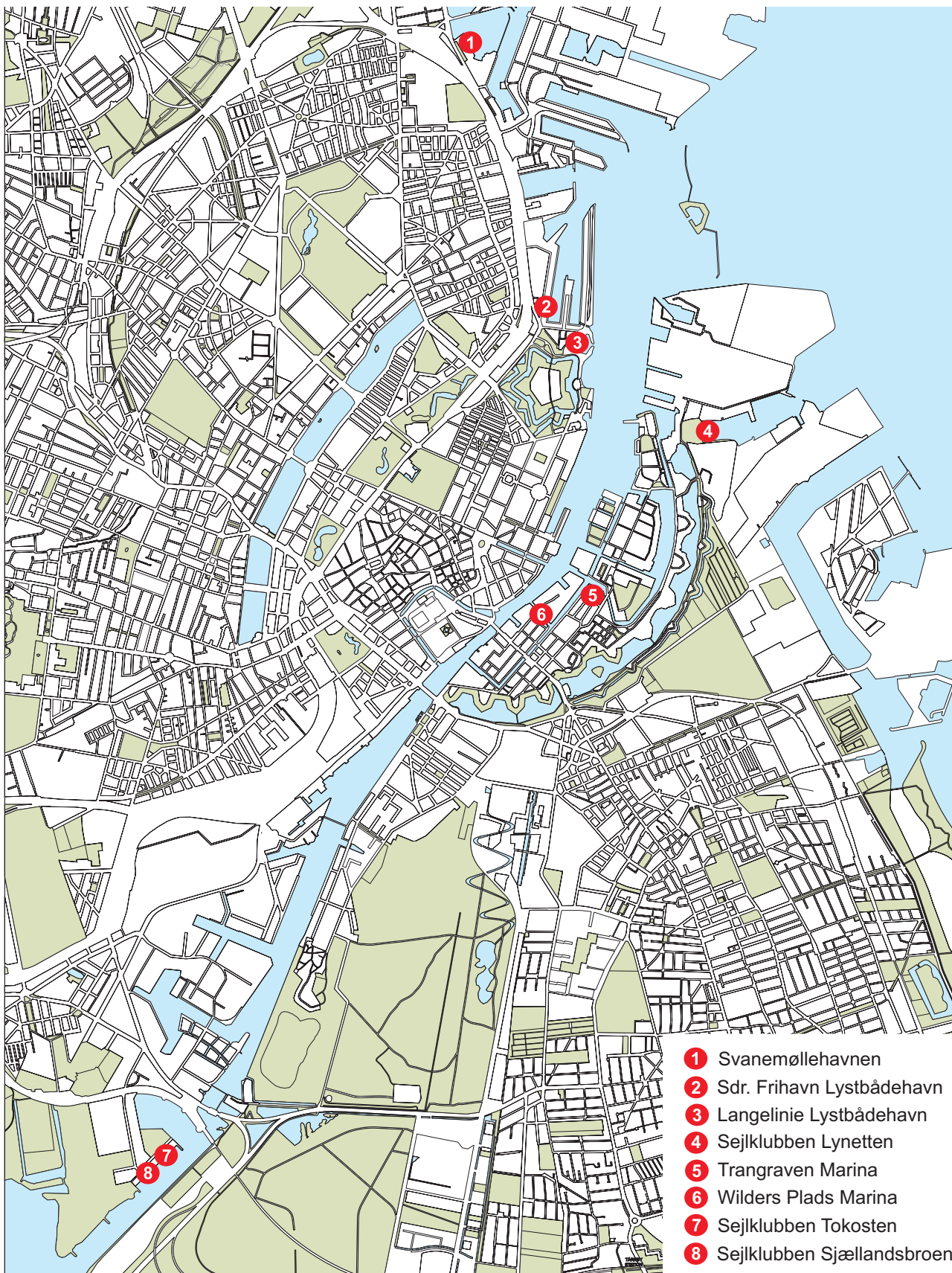
Der sejler havnebusser mellem Ndr. Toldbod og Det Kgl. Bibliotek med i alt 6 stoppesteder. I alt 480.000 passagerer benyttede havnebussen i 2007. Havnebussen forudsætter en fri sejlhøjde på 5,4 m. Turistbådene i Københavns Havns hovedløb og kanaler er tilpasset fri sejlhøjde og fri sejlbredde på de eksisterende, ikke-oplukkkelige broer i kanalerne.

### ***Færgetrafik***

Fra det nye færgeleje ved Amerika Plads i Sdr. Frihavn udgår færgeruter til Oslo (Norge) og til Swinoujscie (Polen).

Fritidssejlads

Godt 4.000 lystbåde har Københavns Havn som fast base. Dertil kommer gæste-



- 1 Svanemøllehavnen
- 2 Sdr. Frihavn Lystbådehavn
- 3 Langelinie Lystbådehavn
- 4 Sejlklubben Lynetten
- 5 Trangraven Marina
- 6 Wilders Plads Marina
- 7 Sejlklubben Tokosten
- 8 Sejlklubben Sjællandsbroen

Gæstempladser i Københavns Havn.

---

sejlere fra ind - og udland, samt en række større eller mindre maritime klubber og foreninger. By & Havn I/S har oplyst, at godt 2000 både har gæstet bassinet ved Amerika Plads og i Svanemøllehavnen i 2007. Dertil kommer et stort antal gæstebåde i Christianshavns Kanal.

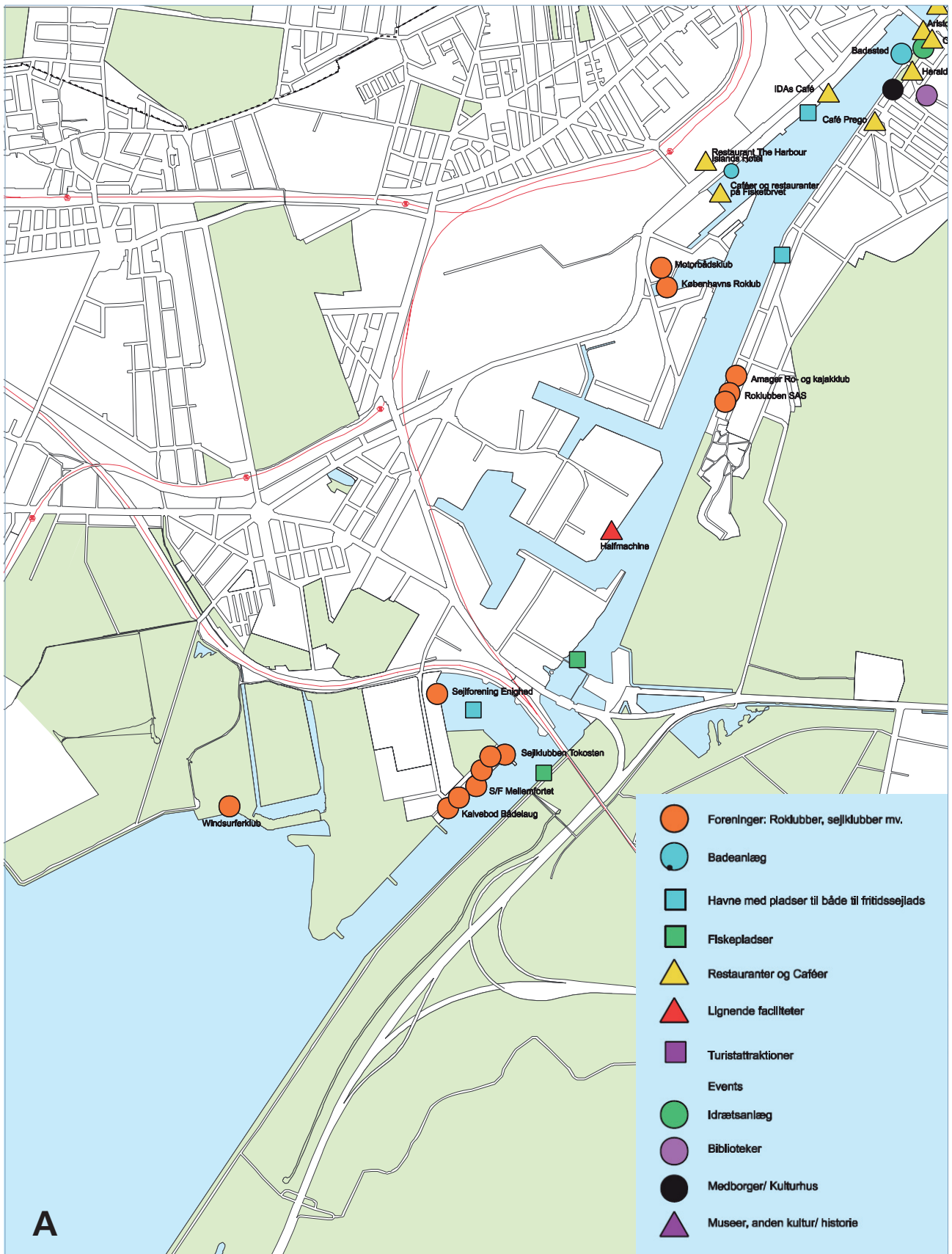
#### ***Faciliteter langs kajstrækningen i København***

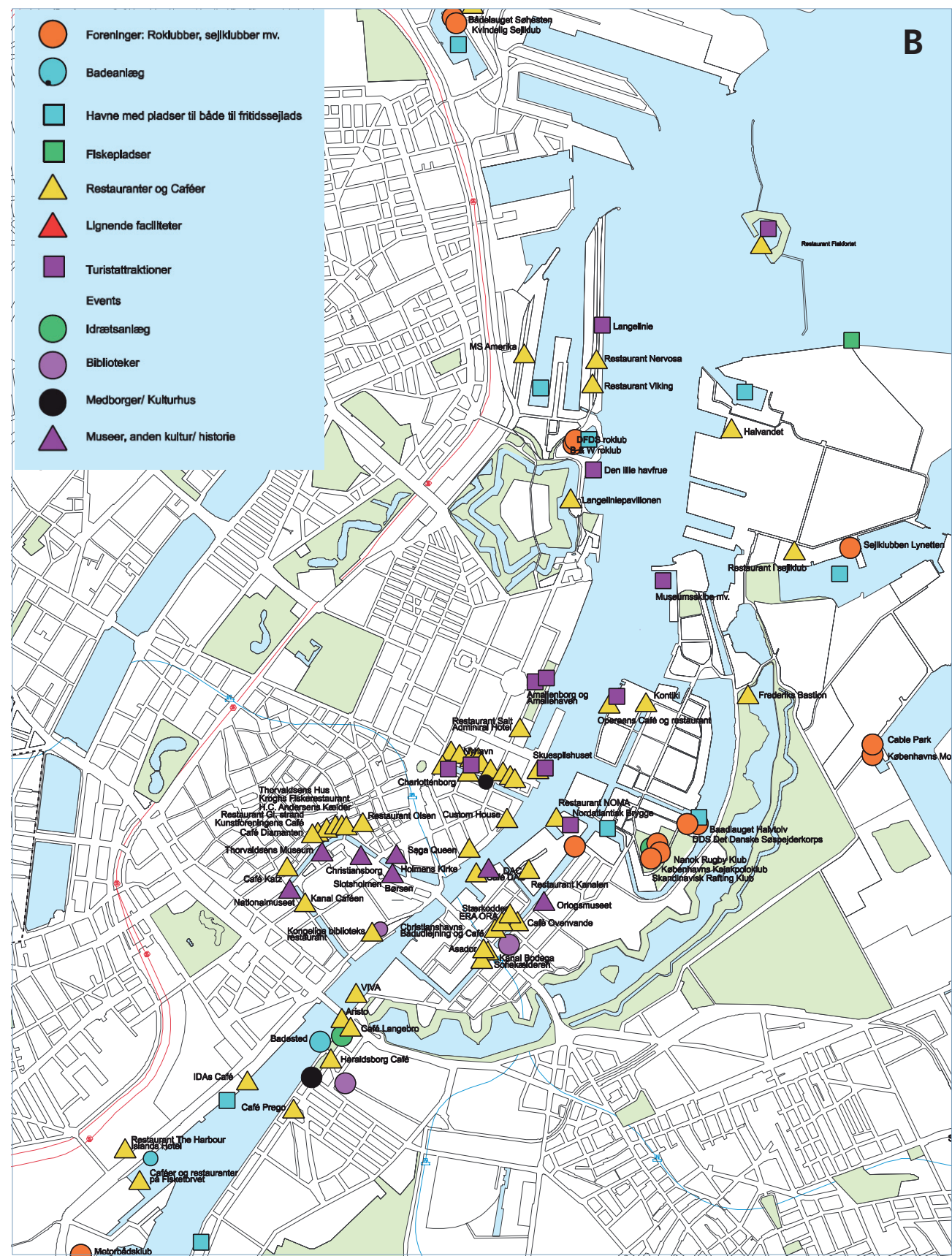
I forbindelse med den igangværende revision af kommuneplanen har Økonomiforvaltningen gennemført en registrering af faciliteter langs den godt 42 km lange kajstrækning i havnen. Registreringen tegner et billede af et bredt udbud af klubfaciliteter, væresteder, cafeer m.v., der giver et godt grundlag for at udvikle et aktiv og dynamisk liv i Københavns Havn.

I den gældende kommuneplan er der udlagt strækninger i Københavns Havn, hvor der kan placeres husbåde. Bademuligheder er under udbygning i disse år. Events og havnerelaterede begivenheder udvikles.

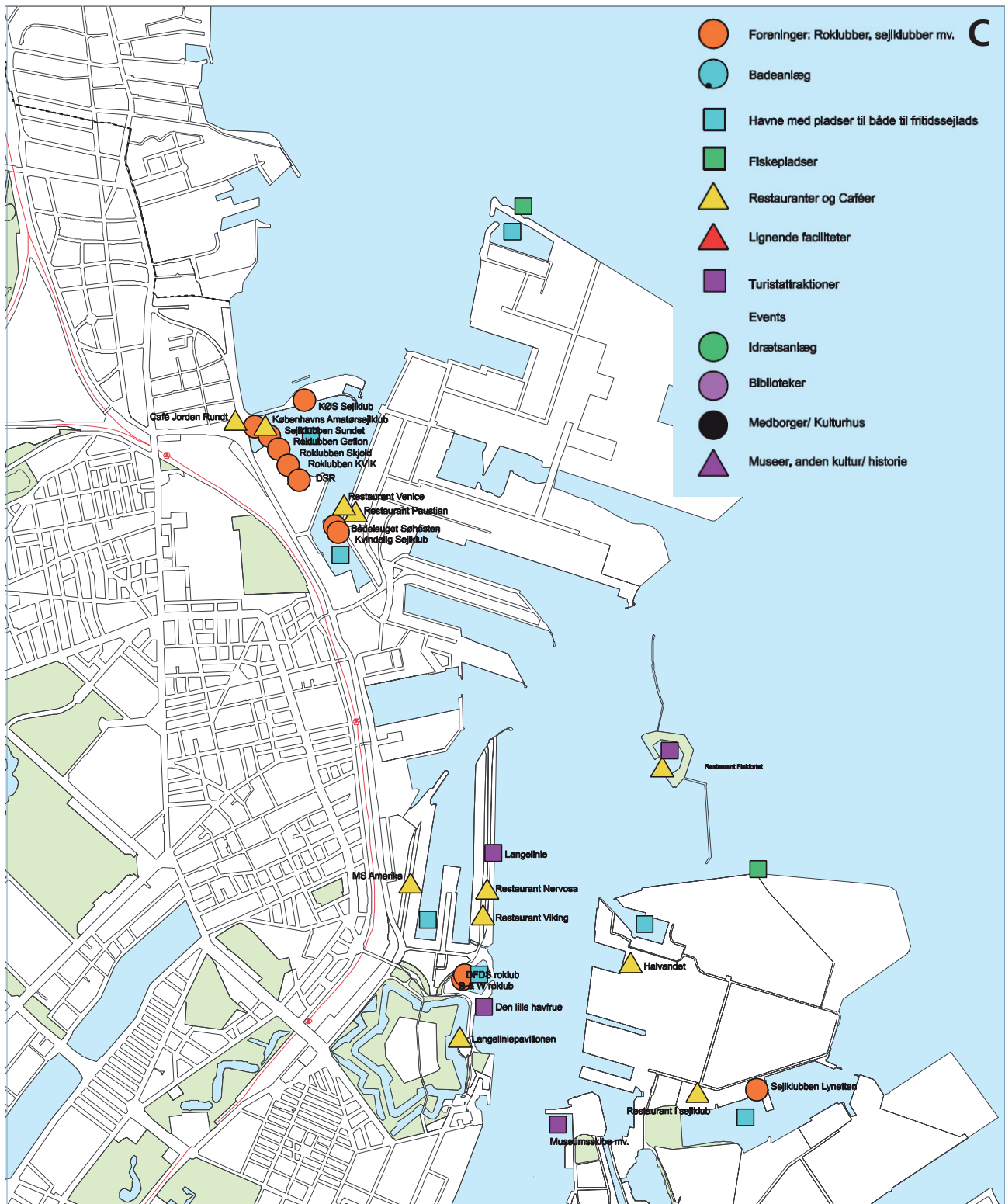
Samlet set er der skabt et godt udgangspunkt for at udvikle livet på langs i Københavns Havn, som bør videreudvikles i den kommende kommuneplanrevision, hvor der bør indgå overordnede mål og retningslinier for livet på langs i havnen. Det bør også afspejle sig i de principper for udvikling og drift af broerne i Københavns Havn, når Københavns Kommune overtager driften af broerne i 2012, som Københavns Kommune skal beslutte forud for opgavens overdragelse.

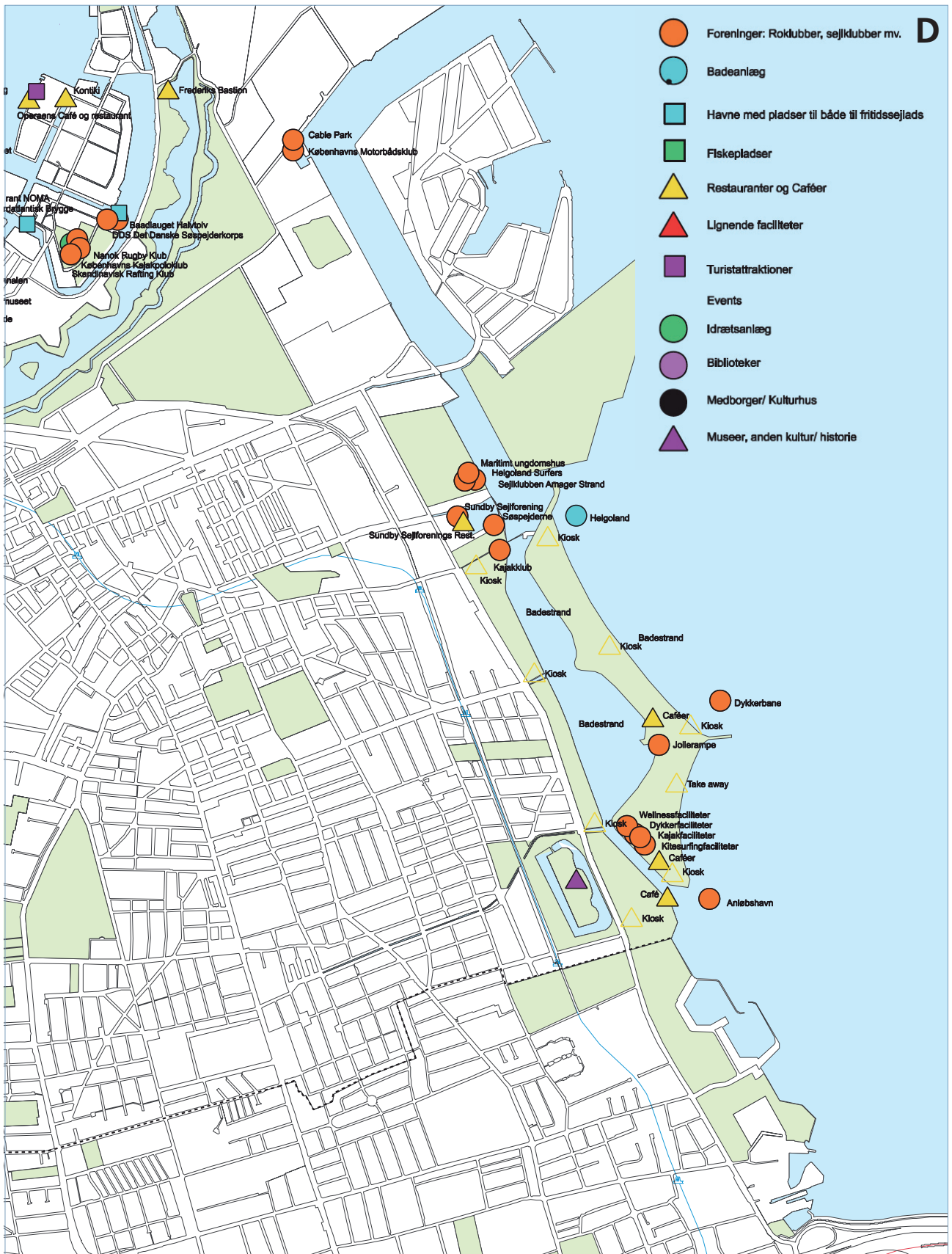












#### 4. BYEN PÅ TVÆRS AF VANDET

København er bundet sammen på tværs af vandet af tre broer, hvoraf Knippelsbro og Langebro bærer biler, kollektiv trafik, gående og cykler, mens Bryggebroen, der blev indviet i 2006 giver adgang for cykler og gående på tværs af havneløbet. Dertil kommer metroføringen under havneløbet.

Center for Trafik har udarbejdet en trafiktælling for den tværgående trafik, som fremgår af kortet side 20. Tallene afspejler trafikstrømme mellem kl. 6 - 18.

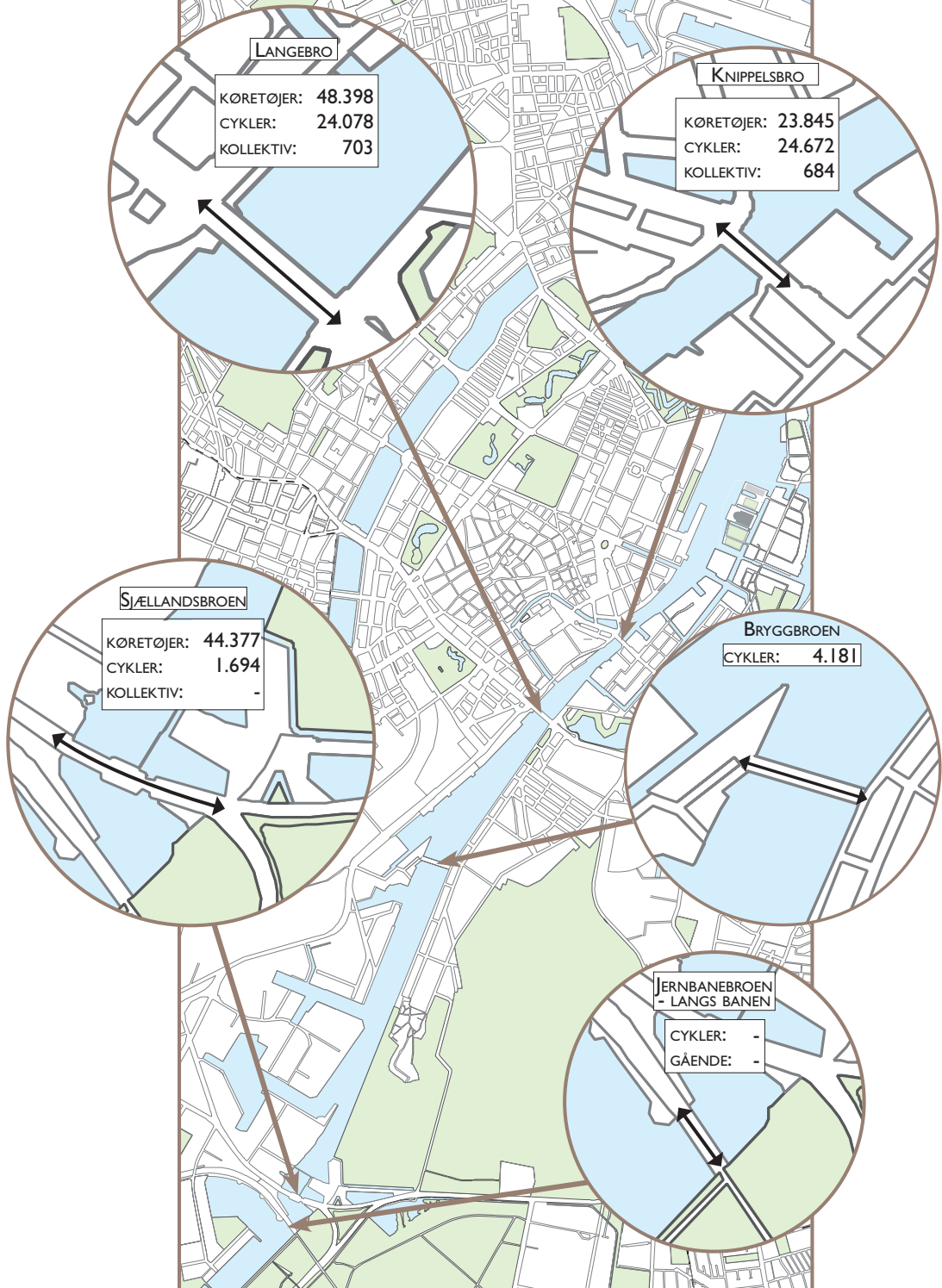
Broerne på tværs af havneløbet er stærkt trafikalt belastet og det må nødvendigvis spille ind i den model for broåbning, som fastlægges i en dialog mellem Københavns Kommune og By & Havn. Hertil kommer hensynet til nødberedskab.

I kommuneplanen for København er fastlagt en grøn cykelrute gennem byen. Ruten er under realisering. I april 2008 vedtog Teknik- og Miljøudvalget at frigive midler til gennemførelse af Cykelpakke III, der afsætter midler til realiseringen af "Christianshavnsruten" på Amager.



*Den grønne cykelrute.*

TRAFIKSTRØMME 6-18.00 2007  
KOLLEKTIV TRAFIK, KØRETØJER, CYKLISTER OG GÅENDE



I de seneste revisioner af kommuneplanen for København er det store omdannelsespotentialer langs havnen omsat i nye rammer for udvikling af områderne. Der sigtes på at udvikle attraktive områder for bolig- og serviceerhverv og med havnens vandflade som et rekreativt potentialer. I forbindelse med kommuneplanrevisionen i 2005 blev der åbnet mulighed for placering af husbåde på udvalgte strækninger i havneløbet.

## **NYE BROER**

København gennemgår en markant omdannelse i disse år. Det bærer især arealerne langs Københavns Havn præg af. Industrien er stort set forsvundet fra Københavns Havn. Havneaktiviteterne er overvejende koncentreret i Nordhavnen. Det har efterladt store arealer i Sydhavnen, til dels Inderhavnen, i Frihavnen mod nord, Nordhavnen og Refshaleøen til byomdannelse. Siden begyndelsen af 2000 har omdannelsen af disse arealer attraktive nye byområder taget fart. Nedenstående kort viser potentialerne for byomdannelse og den rækkefølge for arealernes inddragelse, som Borgerrepræsentationen vedtog i 2007.

Det overordnede mål for omdannelsen er at styrke sammenhængen mellem by og havn og skabe attraktive byområder med boliger og serviceerhverv, der knytter sig til de rekreative kvaliteter i Københavns Havn. Udviklingen af de nye byområder har fokus på mulighederne for sejlads og andre aktiviteter på og ved vandet. Samtidig udvikles infrastrukturen - både internt i de nye byområder som f.eks. Sluseholmen og Teglværkshavnen, men også på tværs af havneløbet i Sydhavnen og Inderhavnen.

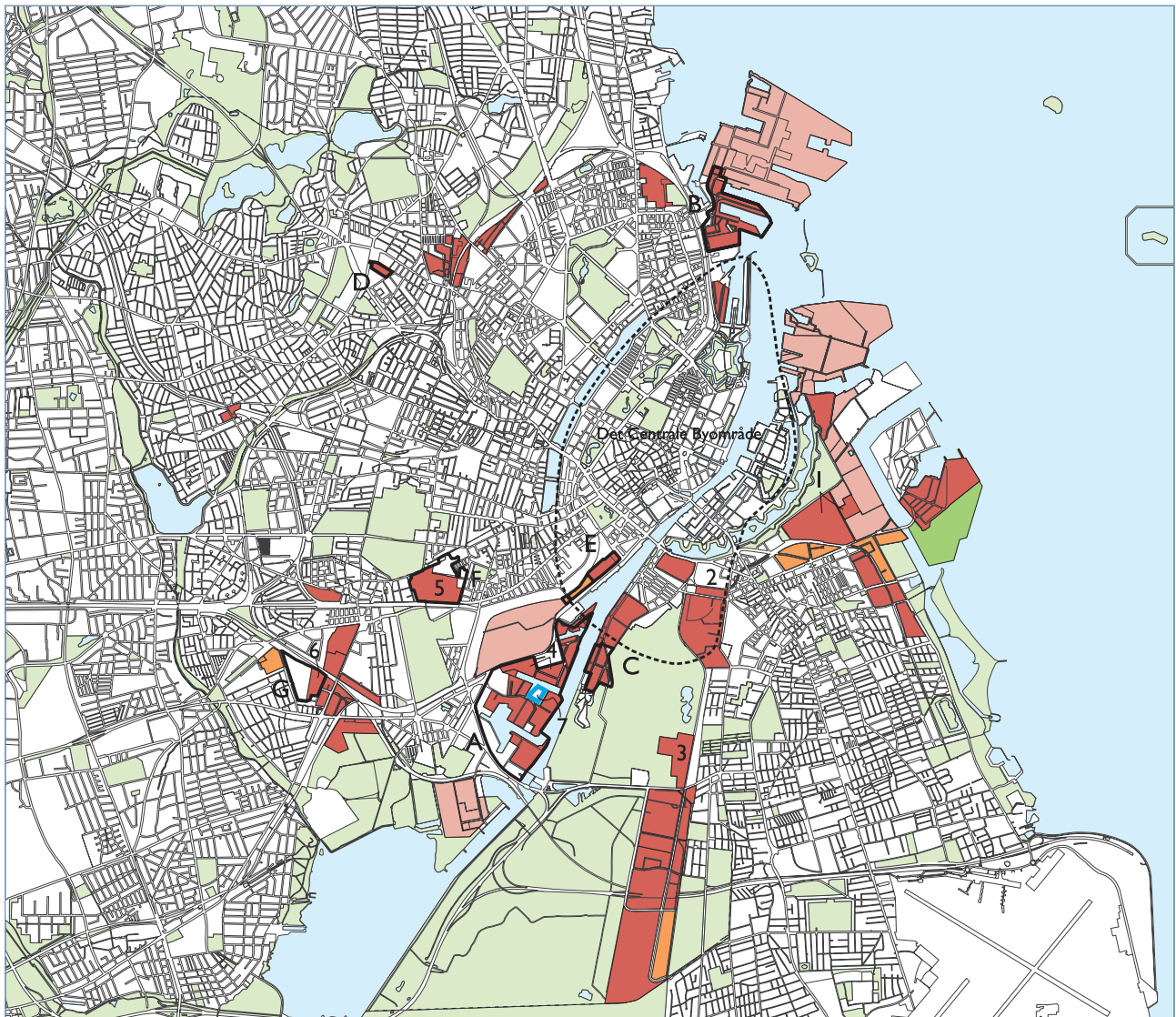
Der er en arkitektkonkurrence om en ny cykel- og gangforbindelse på tværs af havneløbet i Inderhavnen på vej. Der er udlagt mulighed for vejbroer over Teglværksløbet og Frederiksholmløbet i et forslag til tillæg til lokalplan nr. 310 "Teglværkshavnen", samt en ny tværgående cykel- og gangforbindelse på tværs af havneløbet til Kalvebod Fælled. Der arbejdes med en stibro i Nordhavnen, ved Marmormølen og ved Christianshavns Kanal.

Byomdannelsen stiller således nye krav til en styrket sammenknytning af byen på tværs af kanaler og havneløb i disse år. Knippelsbro og Langebro er ikke længere tilstrækkeligt til at dække behovet for at komme på tværs og på langs af eksisterende og nye byområder. Omdannelsen af byen vil på sigt givetvis afføde nye broprojekter på udvalgte steder i byen.



MULIGHEDER FOR PLACERING AF HUSBÅDE I KØBENHAVNS HAVN

- Husbåde langs kaj
- - - Enkelte husbåde langs kaj
- ▬ Mulighed for husbåde vinkelret på kaj
- Mulighed for husbåde ved bådebroer
- Husbåde placeret i lystbådehavn
- Husbåde placeret efter nærmere planlægning



**RÆKKEFØLGE FOR UDVIKLING AF STØRRE OMRÅDER FOR BYOMDANNELSE:**

- 1. del af planperioden (2006 - 11)
- 2. del af planperioden (2012 - 17)
- Perspektivområder (2018 -)
- Større rekreative områder

- Områder omfattet af særlige regler for at fremme byomdannelse:
  - A. Sydhavnen
  - B. Århusgade-området i Nordhavnen
  - C. Artillerivej Syd
  - D. Det tidligere busanlæg ved Ørnevej
  - E. Godsbanegården syd for Dybbølsbro
  - F. Carlsberg - jf. særlige bemærkninger side 8
  - G. Grønttorvet - jf. særlige bemærkninger side 8

**FØLGENDE AREALER INDDRAGES I RÆKKEFØLGEN FOR BYUDVIKLING:**

- 1. Indre Nordøstamager
- 2. Faste Batteri
- 3. Amager Fælled bykvarter
- 4. Frederiksholmløbet
- 5. Carlsberg
- 6. Grønttorvet
- 7. MAN B&W's prøveanlæg udgår







