

ADMINISTRATIONSGRUNDLAG FOR BROÅBNING  
for broerne i Københavns Havn

Marts 2011

Revideret August 2014

# INDHOLD

Forord	4
Vision og formål	5
Baggrund	7
Rammer og forudsætninger	11
Administrationsgrundlagets principper	17
Evaluering af administrationsgrundlaget	29
Administrationsgrundlagets ikrafttræden	32
Fakta om broerne i københavns havn	33

# FORORD

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 sejlede og en barriere mellem bydelene. Broerne over byens vand skal bidrage til målsætningerne om at udvikle bylivet og byens fysiske sammenhænge på langs og på tværs af havnen og til de konkrete mål om at være verdens første CO<sub>2</sub>-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 turbåde.

Københavns Kommune vil gerne understøtte en mangfoldig udnyttelse af Københavns Havn, blandt andet ved i endnu højere grad at sammen-tænke byliv og havneliv.

Administrationsgrundlaget for broåbning 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 bekvemme adgang til havet skal balancere med cyklisternes ønske om at komme let og trygt gennem byen.

Det er ikke desto mindre en klar forventning, at administrationsgrundlaget for broåbning vil understøtte og afveje disse interesser på en robust og holdbar måde, som sender Københavns Havn et markant skridt videre i udviklingen af et havnerum for alle.

God læselyst.

## VISION OG FORMÅL

### Hvad er meningen med administrationsgrundlaget for broåbning?

Administrationsgrundlaget for broåbning 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 administrationsgrundlaget for broåbning 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.

Administrationsgrundlaget 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.

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





## Hvorfor har København brug for et administrationsgrundlag for broåbning?

Københavns Kommune har den 24. januar 2012 overtaget det fulde ejerskab og ansvar for Knippelsbro og Langebro efter i en årrække at have delt dette med By & Havn I/S. Desuden har kommunen bygget en ny oplukkelig bro ved Teglholmen og er i færd med at bygge nye, oplukkelige broer ved Christianshavns Kanal, Trangraven, Proviantmagasingraven og over Inderhavnen.

Teknik- og Miljøudvalget har i den forbindelse ønsket, at der udarbejdes et administrationsgrundlag 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.

Administrationsgrundlaget for broåbning er udarbejdet på baggrund af:

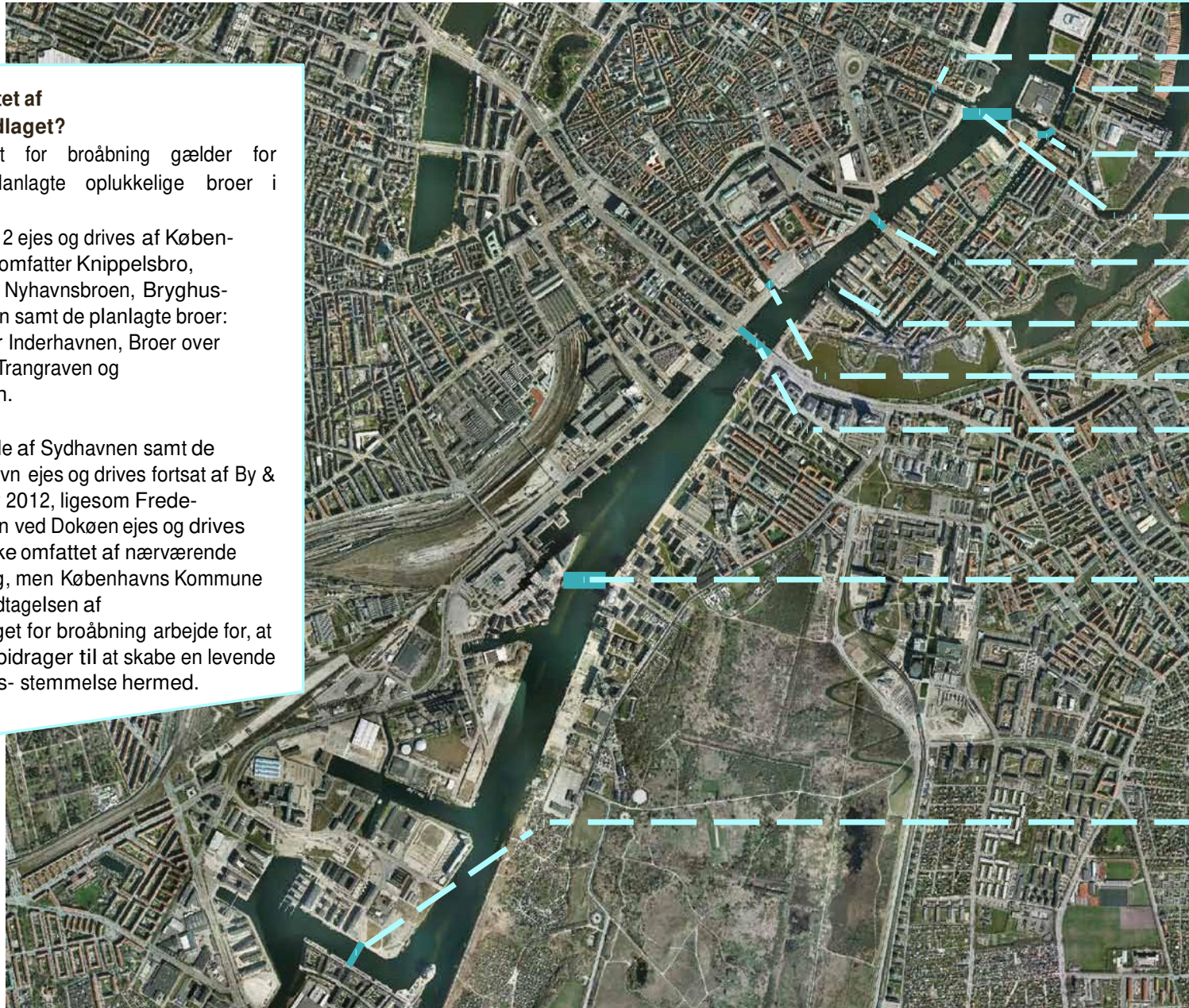
- Gældende politiske rammer og forudsætninger for udvikling af byliv og havneliv.
- Input fra dialogmøder med en lang række foreninger, organisationer og erhverv, med såvel specifikke som generelle interesser i forhold til Københavns Havn og / eller broerne i Københavns Havn.
- Trafiktællinger og analyser 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 Københavns Havn - betjeningsmetoder, trafikafvikling, organisering og driftsøkonomi, COWI, oktober 2010

### Hvilke broer er omfattet af administrationsgrundlaget?

Administrationsgrundlaget for broåbning 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 og Teglværksbroen samt de planlagte broer: 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 lokalt. Disse er derfor ikke omfattet af nærværende administrationsgrundlag, men Københavns Kommune vil i forbindelse med vedtagelsen af administrationsgrundlaget for broåbning 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

# RAMMER OG FORUDSÆTNINGER

## Beslutninger om administrationsgrundlaget for broåbning

### Bropolitik for Københavns Havn

I forbindelse med indledende arbejder vedrørende administrationsgrundlaget for broåbning 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 det fremtidige administrationsgrundlag for broåbning:

- Drift af broer over havneløbet skal ske, så muligheden 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.

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



### Kommissorium

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

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

## Overordnede mål og visioner

Ud over de politiske beslutninger, som direkte omhandler administrationsgrundlaget for broåbning, er der en lang række gældende politiske beslutninger, planer, visioner og politikker om udvikling af byliv og havneliv, som administrationsgrundlaget for broåbning skal forholde sig til. Blandt disse er Kommuneplan 2009, Københavns Klimaplan og Miljømetropol 2015:

### 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.

### 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.



### 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.



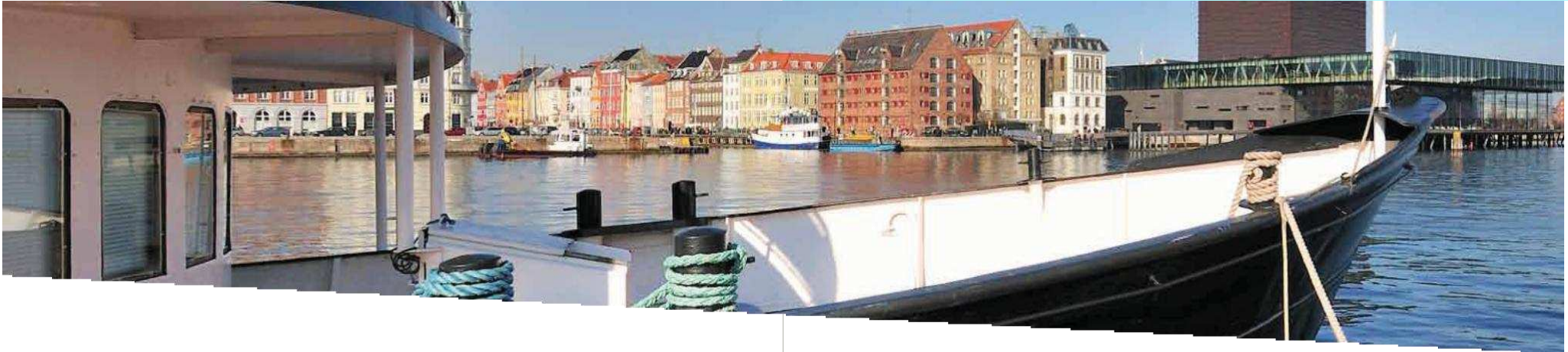
I Miljømetropol 2015 er desuden formuleret målsætninger for København som Verdens bedste cykelby med 3 strategiske mål, nemlig at:

- 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 sig på hver sin måde som en del af rammerne for administrationsgrundlaget for broåbning. 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 også give plads til sejlskibe og større skibe.



# ADMINISTRATIONSGRUNDLAGETS PRINCIPPER



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

## 1. Højt serviceniveau for alle

Administrationsgrundlaget for broåbning skal varetage både sejleres, cyklisters, fodgængeres, bilisters og øvrige københavnernes 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 såvel 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.

I fremtidige evalueringer samtænkes administrationsgrundlaget med øvrige trafikpolitiske planer og initiativer vedrørende fremkommelighed i byen, så administrationsgrundlaget fremadrettet udgør en integreret del af den samlede pakke af trafikpolitiske reguleringsinstrumenter.

## 2. Gratis broåbninger

Administrationsgrundlaget for broåbning 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 administrationsgrundlagets overordnede mål er administrationsgrundlaget derfor baseret på gratis broåbninger indenfor broernes almindelige åbningstider.

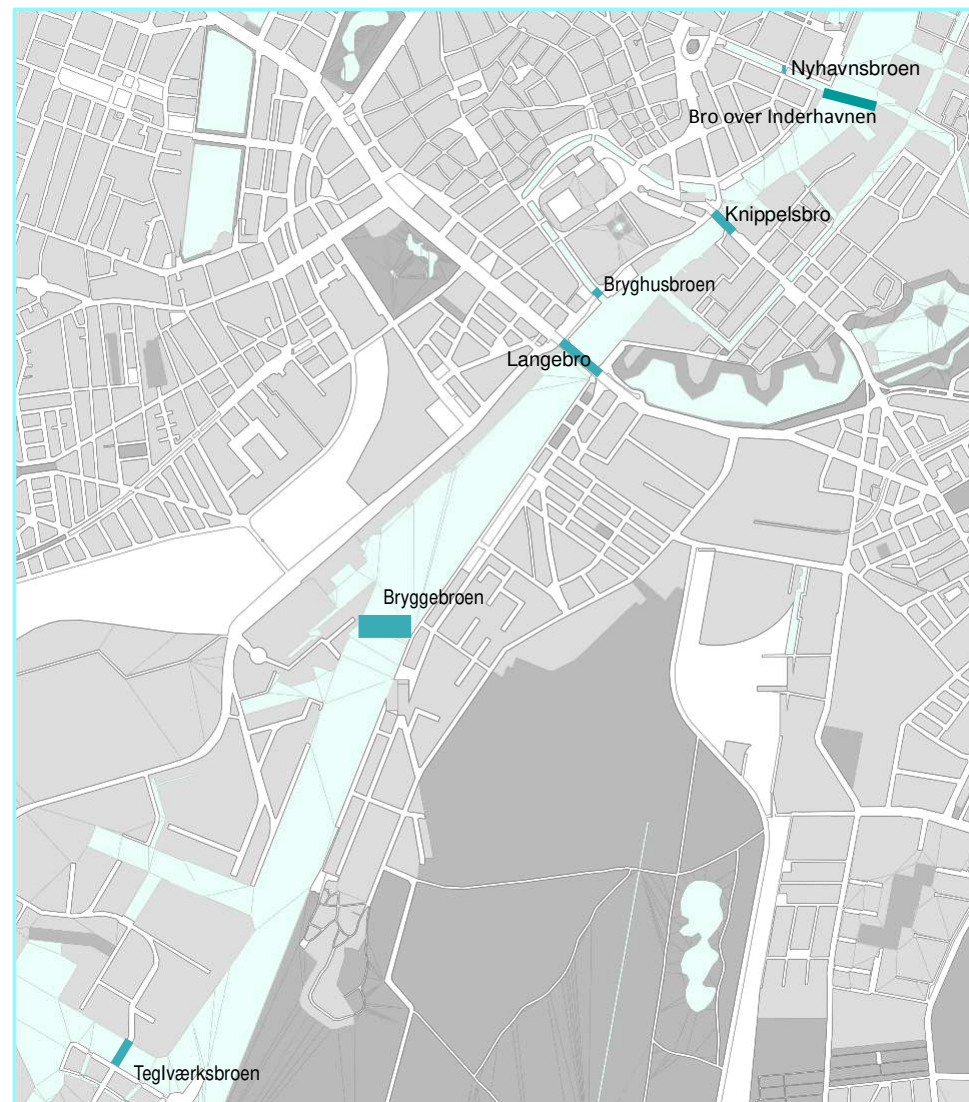
## Administrationsgrundlaget for broåbning

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

Administrationsgrundlaget 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 administrationsgrundlagets 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

- Broen over Inderhavnen
- Knippelsbro\*
- Langebro\*
- Bryggebroen
- Teglværksbroen\*
- 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 cykelbroerne.

Som det fremgår af nedenstående oversigt over antal broåbninger i år 2009 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.

	Knippelsbro	Langebro	Bryggebroen
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>

### Åbningstider og spærretider

Åbning af Bryghusbroen og Nyhavnsbroen fortsætter som i dag, jf. aftaler med By & Havn I/S og Nyhavnsforeningen.

### Åbningstider for Broen over Inderhavnen, Knippelsbro, Langebro og Bryggebroen

Mandag - søndag:  
Kl. 05:30-22:00

Juleaftensdag samt nytårsaftensdag:  
Kl. 05:30-16:00

### Spærretider for Broen over Inderhavnen Knippelsbro, Langebro og Bryggebroen

Mandag - fredag:  
Kl. 06:30-09:00  
Kl. 14:00-18:00

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.

Teglværksbroen har mindre trafikal belastning, hvorfor åbningstiderne er anderledes.

### Åbningstider for Teglværksbroen

Mandag-søndag:  
Kl. 05:30-22:00

Juleaftensdag og nytårsaftensdag:  
Kl. 05:30-16:00

### Spærretider for Teglværksbroen

Mandag - fredag:  
Kl. 07:30-09:00  
Kl. 15:30-17:30

Retningslinjer for bestilling af broåbning samt bestemmelser for passage af broerne beskrives nærmere i broreglementerne.

### Betaling

Det er gratis at gennemsejle broerne inden for de angivne åbningstider. Har man behov for broåbning udenfor broens almindelige åbningstid, betales et gebyr for broåbning, som skal dække vagtpersonalets udgifter, svarende til ca. 1.250 kr. pr. bro. Den endelige pris fastlægges i 2014, hvor organisationen til betjening af broerne etableres. Prisen vil fremgå af broreglementerne.

### 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.





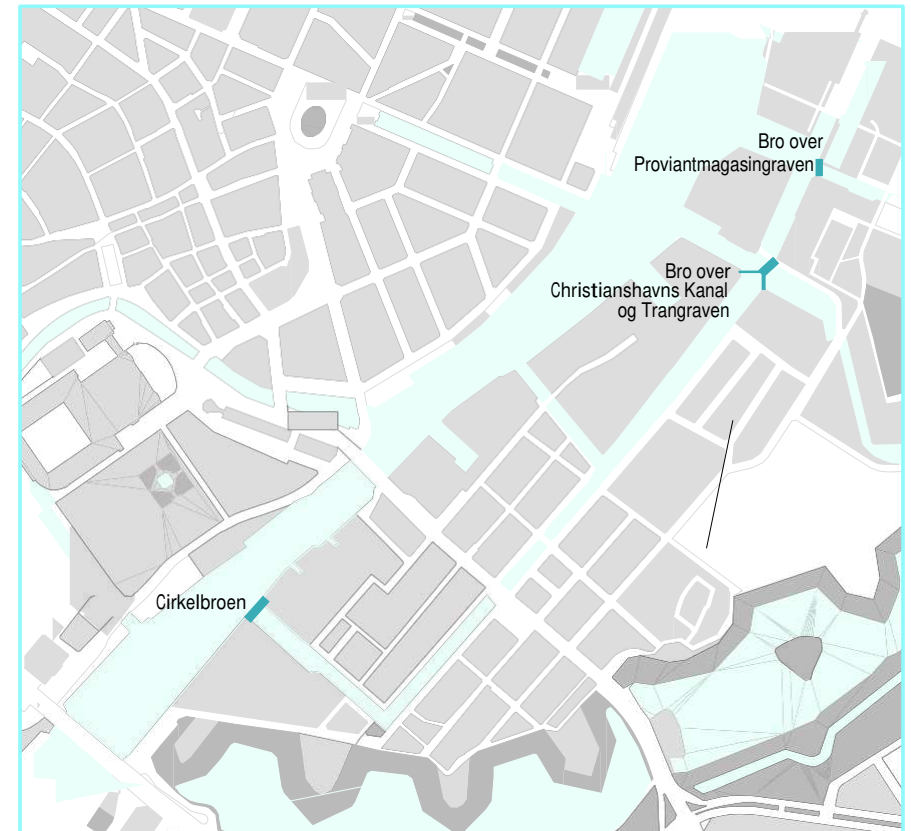
## Cykel- og gangbroer i de sekundære vandløb

### 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 forventes færdige i løbet af 2014 og 2015:

- 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.



## 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. 15:30-18:00 på hverdage.  
Weekender og helligdage: Ingen spærretid.

Cirkelbroen og Proviantbroen er undtaget for spærretid, idet broåbningerne forventes at være hurtigt overståede. Desuden forventes myldretidstrafikken at være begrænset i omfang.

### Åbningstider

Mandag-søndag:

Højsæson (1. april – 31. oktober):

Hver hele time i tidsrummet 06:00-24:00 uden for spærretiderne.

Lavsæson (1. november – 31. marts):

Ved bestilling i tidsrummet 08:00-22:00 uden for spærretiderne.

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

Teknik- og Miljøforvaltningen har mulighed for at give dispensation for åbning af broerne efter kl. 24:00 i højsæsonen i forbindelse med kulturelle aktiviteter, hvor man kan forvente ekstraordinær sejlaktivitet.

### Betaling

Det er gratis at gennemsejle broerne indenfor de angivne åbningstider. Har man behov for broåbning udenfor broens almindelige åbningstid, betales et gebyr for broåbning, som skal dække vagtpersonalets udgifter, svarende til ca. 1.250 kr. pr. bro. Den endelige pris fastlægges i 2014, hvor organisationen til betjening af broerne etableres. Prisen vil fremgå af broreglementerne. Sejlere med fast bådplads i kanalerne inden for broerne er fritaget for at betale gebyr.

Hvis sejlere ikke ønsker at betale gebyret, vil det være muligt at benytte ventepladsen for indgående skibe som bådplads natten over. Skibet skal dog forlade pladsen ved første broåbning næste morgen.

Broerne åbnes efter behov på faste tidspunkter én gang i timen i højsæsonen – og i lavsæsonen ved bestilling indenfor broernes almindelige åbningstid.

Broerne åbnes en gang i timen, også i spidsperioder. Det vil tage tid at rømme samt åbne og lukke broen, derfor vil flere åbninger betyde længere samlet ventetid i forhold til hvor lang tid broen er åben, og dermed 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. 09:00 er bestemt ud fra et hensyn til sejlerne, som i juni-august har en del udsejlinger om morgenen fra kl. 09:00. Fra cykelprognosen ses, at myldretidstrafikken løber et stykke tid ind i tidsrummet mellem kl. 09:00-10:00, og det forventes at en del cyklister vil finde en alternativ rute, hvis de skulle have været over broen mellem 09:00-09:15.

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.

# EVALUERING AF ADMINISTRATIONSGRUNDLAGET



Administrationsgrundlaget for broåbning 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 sejlene - 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 administrationsgrundlaget for broåbning.

Åbningstiderne for de eksisterende broer i Inderhavnen er i dag ens året rundt. Da erhvervssejladser, 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

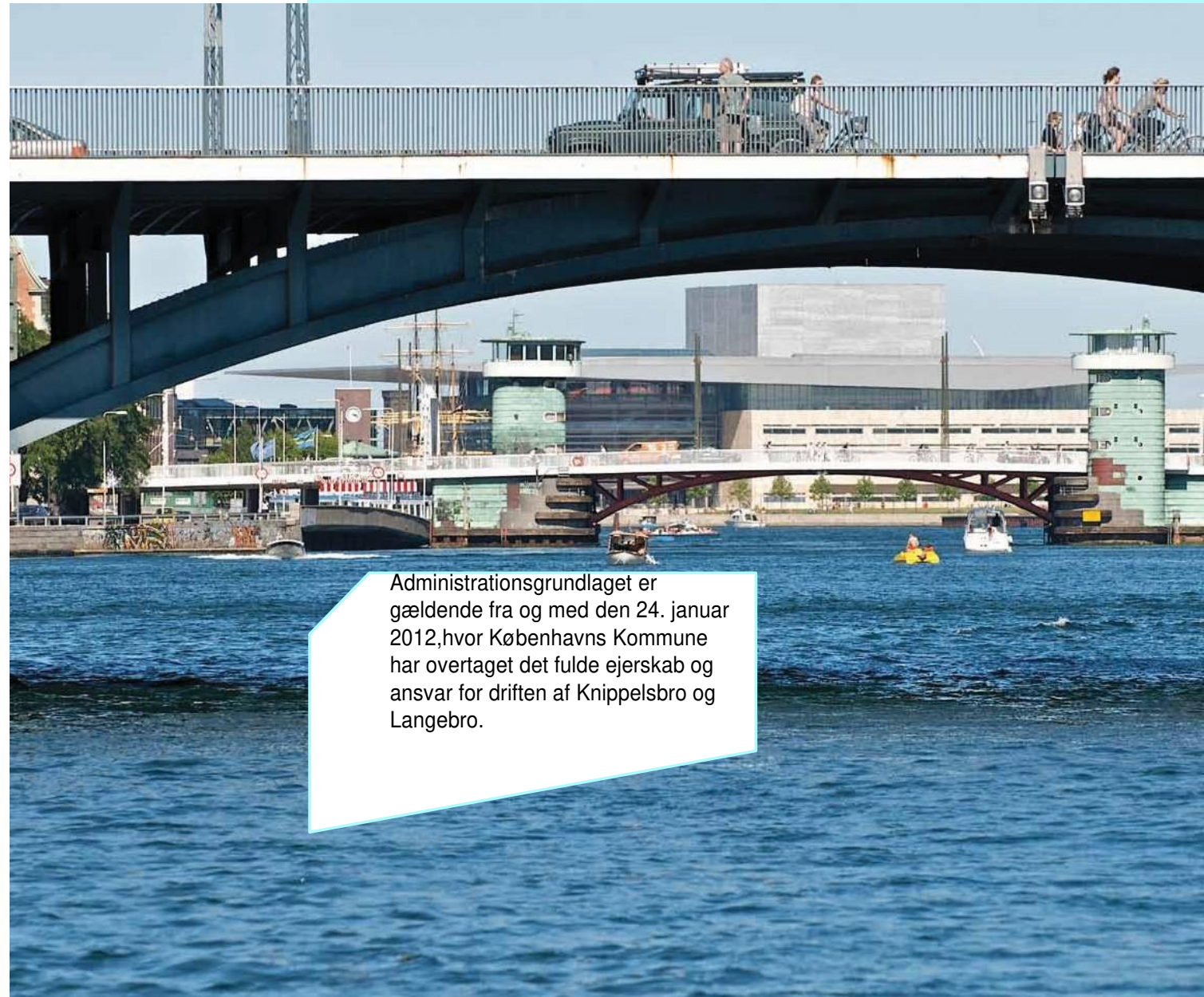
## ADMINISTRATIONSGRUNDLAGETS IKRAFTTRÆDEN

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 broerne også i praksis tilgodeser formålet og de aktuelle behov, skal broernes virke løbende evalueres med henblik på at vurdere trafikafviklingen og at afdække eventuelle adfærd ændringer som følge af gratis broåbninger, nye broer og nye åbningstider.

Broernes virke evalueres første gang efter en introduktionsperiode på 1 år (dvs. omkring årsskiftet 2015/2016) med fokus på, hvordan broerne fungerer i forhold til drift og organisering, åbne- og lukketider, spærretider, sæsonvariationer, trafikafvikling mv. Herefter skal broernes virke evalueres hvert 5. år, og som følge deraf eventuelt justeres, så det sikres, at de fungerer efter hensigten.



Administrationsgrundlaget er gældende fra og med den 24. januar 2012, hvor Københavns Kommune har overtaget det fulde ejerskab og ansvar for driften af Knippelsbro og Langebro.



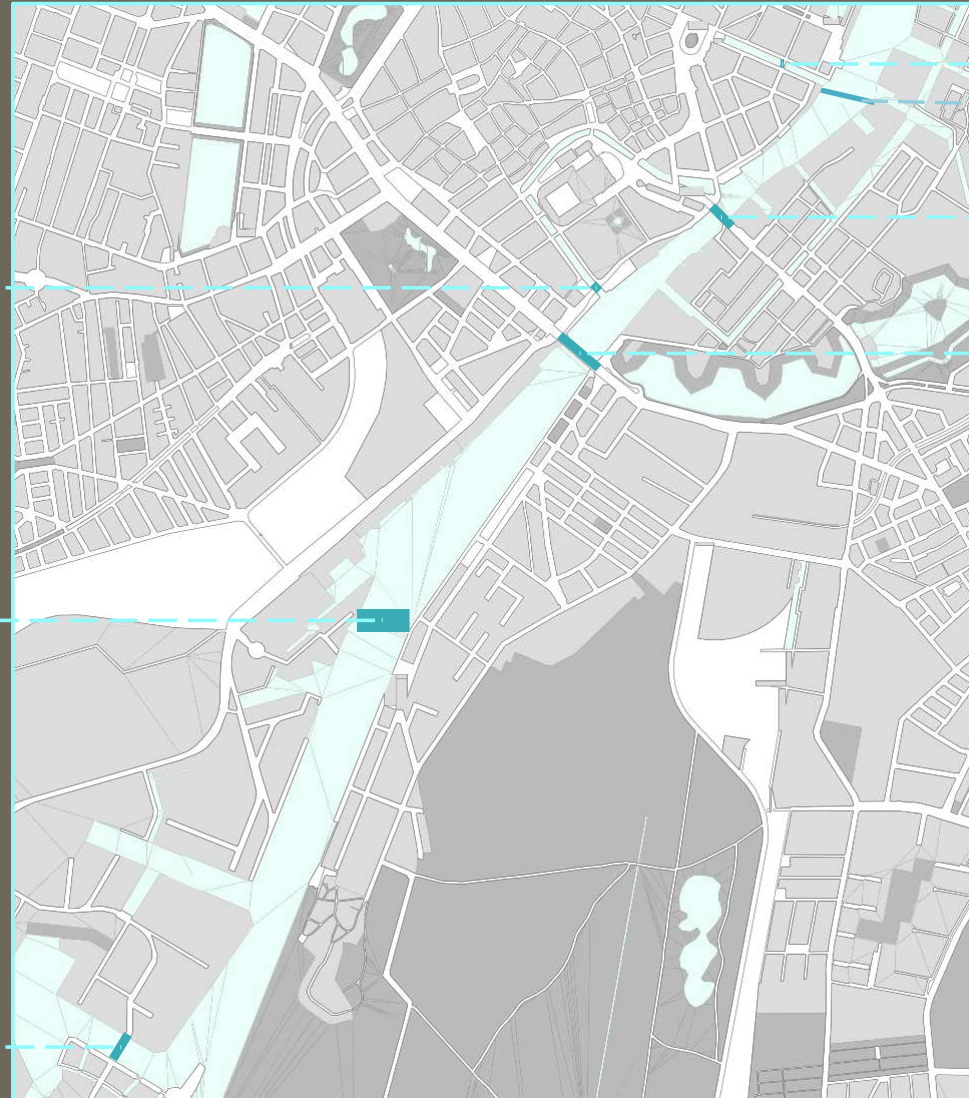
# FAKTA OM BROERNE I KØBENHAVNS HAVN

## Broerne i Inderhavnen og broer med motortrafik

Bryghusbroen  
Frihøjde: 2 m  
Gennemsejlingsbredde: 9,40 m

Bryggebroen  
Frihøjde: 5,40 m  
Gennemsejlingsbredde: 21 m

Teglværksbroen  
Frihøjde: 3,00 m  
Gennemsejlingsbredde: 15 m



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

Bro over Inderhavnen  
Frihøjde: 5,40 m  
Gennemsejlingsbredde: 45 m

Knippelsbro Frihøjde: 5,40 m  
Gennemsejlingsbredde: 35 m

Langebro Frihøjde: 7 m  
Gennemsejlingsbredde: 35 m

## Langebrog 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.

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.





### 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 Proviantmagasin-graven til Operaen og over Christianshavns Kanal mod Amager. Broen forventes at stå færdig ultimo 2015.

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



### 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

### Teglværksbroen

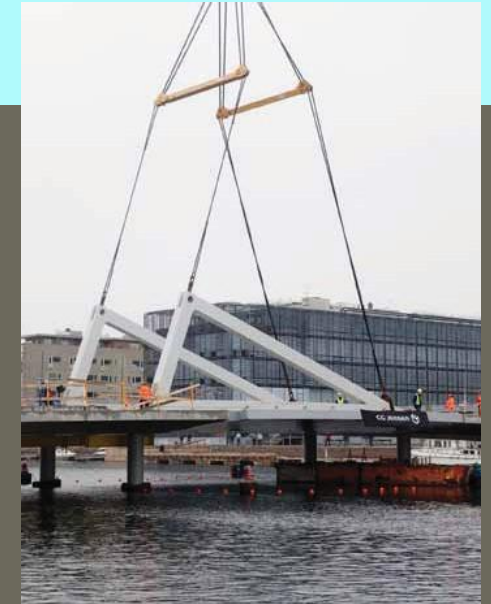
Teglværksbroen forbinder Sluseholmen og Teglholmen. Broen sikrer at trafikken til og fra området kan fordele sig hensigtsmæssigt mellem Teglhølmegade til Sydhavnens Plads og Sluseholmen til Sjællandsbroen.

Broen indgår også i stistrukturen på Teglholmen og Sluseholmen, hvor den blandt andet sikrer forbindelse for gående og cyklister mellem Sluseholmen og den planlagte cykelrute fra Sydhavnens 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.

Broens samlede længde er 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 tillader havnerundfartsbåde og små motorbåde at sejle uhindret under.

Broen åbner efter behov.



### 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 veteranskibshavn, 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. 300 gange årligt.

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



### Bryghusbroen

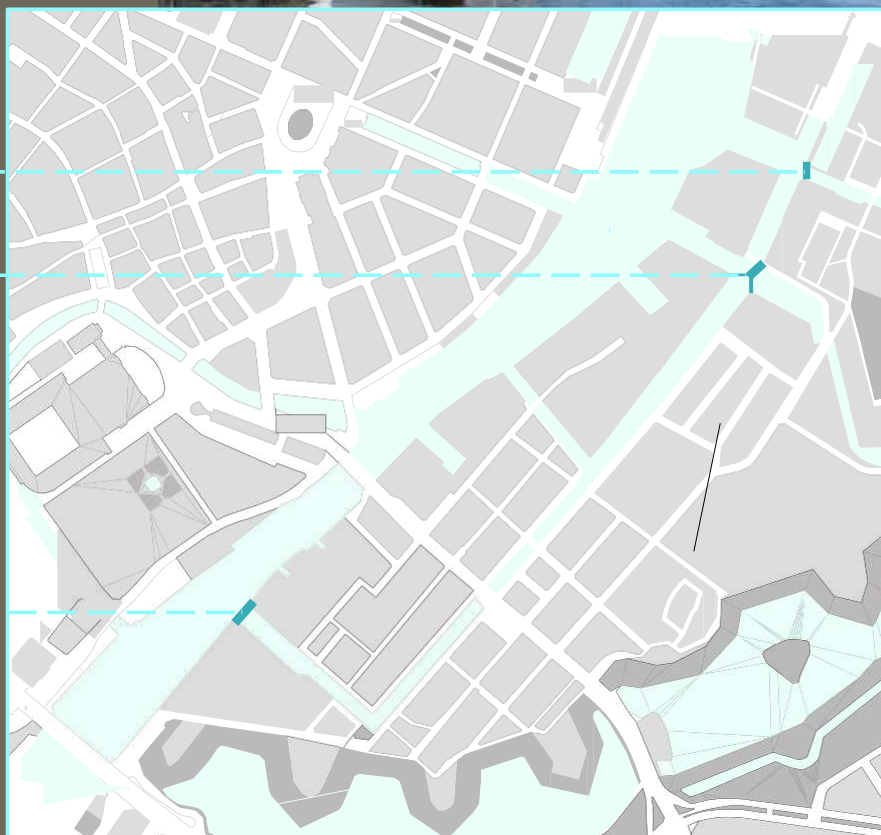
Bryghusbroen går på tværs af Frederiksholms Kanal langs med Christians Brygge.

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 Proviantmagasiningraven  
Frihøjde: 2,20 m  
Gennemsejlingsbredde: 15 m

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

Cirkelbroen  
Frihøjde: 2,30 m  
Gennemsejlingsbredde: 6,7 m



### 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. Broen forventes at stå færdig i 2014.

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

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

### Cirkelbroen

Cirkelbroen over Christianshavns Kanals sydlige ud- munding er en gang- og cykelbro. Broen forbinder Christiansbro med Applebys Plads, og er en del af forbindelsen på langs af havnen. Broen forventes tidligst at stå færdig i slutningen af 2015.

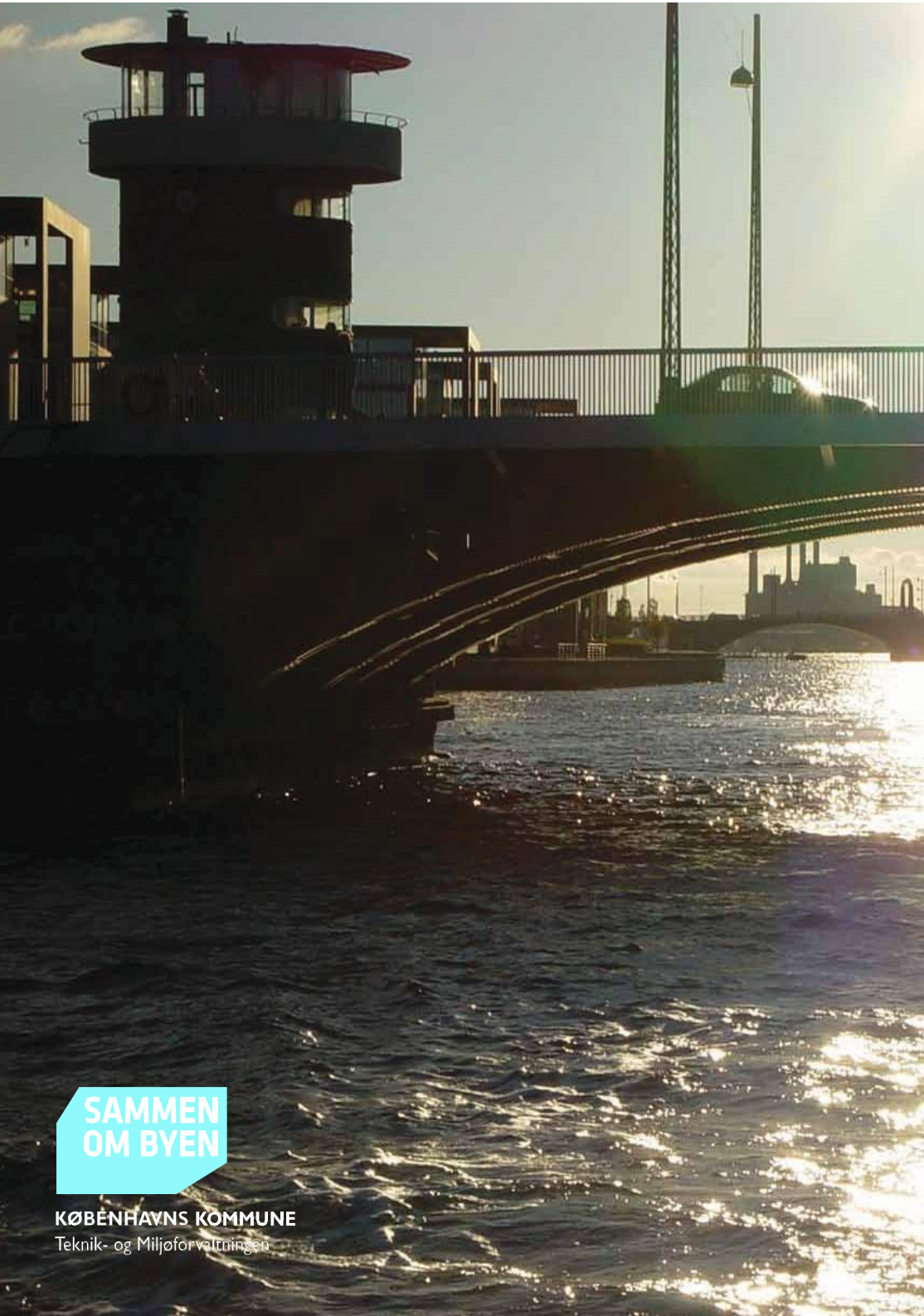
Den planlagte frihøjde på 2,30 m. under broen vil til- lade kanalrundfartsbåde og små motorbåde at sejle uhindret under. Passage af højere både vil kræve åbning af broen.

### 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 Frederiksholms- broen ved Danneskiold-Samsøes Allé og forventes at stå færdig i 2014.

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 2,20 m, som er 40 cm lavere end Frederiksholmsbroen.





**SAMMEN  
OM BYEN**

**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
Teknik- og Miljøforvaltningen