



KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Byens Fysik

NOTAT

BILAG 1

19-08-2014

Sagsnr.

2014-0098095

Dokumentnr.

2014-0098095-3

Sagsbehandler

Anne Lærke Jørgensen

Til Indre by og Christianshavns lokaludvalg

Gavemodtagelse fra Realdania - ny cykel- og gangbro nord for Langebro

Baggrund

Realdania har ved brev af 12. oktober 2012 til overborgmester Frank Jensen og daværende Teknik- og Miljøborgmester Ayfer Baykal rettet henvendelse med ønske om at indgå i et samarbejde med Københavns Kommune om at styrke de bymæssige forbindelser i Indre By omkring det kommende bryghusprojekt. En af disse forbindelser var en ny cykel- og gangbro over havnen. På baggrund af den positive tilbagemelding fra kommunen udsendte Realdania 23. november 2012 en pressemeddelelse som offentliggjorde det fremadrettede samarbejde om den nye bro.

Borgerrepræsentationen behandler indstilling om betinget modtagelse af gaven den 21. august 2014.

Såfremt borgerrepræsentationen beslutter at modtage gaven planlægger Realdania, at udskrive en international projektkonkurrence for broen i efteråret 2014.

Hvorfor en bro?

Realdanias motivation for at give Københavns Kommune en ny cykel- og gangbro, er et ønske om at styrke de bymæssige forbindelser i nærområdet omkring Bryghusprojektet, samt at skabe nye forbindelser langs med og på tværs af havnen. Dette er i tråd med kommunens ønske om, at skabe et rekreativt alternativ til Langebro for de bløde trafikanter.

Broen vil understøtte flere af Københavns Kommunes visioner og strategier bl.a.:

Metropol for Mennesker, vision for Københavns byliv 2015, vedtaget af borgerrepræsentationen i 2009. Målene er:

- mere byliv for alle (Mål: 80 % er tilfredse med bylivets muligheder)
- flere går mere (Mål: Fodgængertrafikken er steget med 20 %)
- flere bliver længere (Mål: Københavnerne opholder sig 20 % længere i byens rum).

Miljømetropolen – vores vision CPH 2015, Teknik og Miljøforvaltningen 2007. Her lanceres visionen om at blive verdens bedste cykelby. Blandt målene er:

- mindst 50 % cykler til arbejde eller uddannelse (2007: 36 %)
- antallet af alvorligt tilskadede cyklister mere end halveres (2007: 118)

Udvikling af anlægsprojekter

Islands Brygge 37
Postboks 339
2300 København S

Telefon
3366 3549

E-mail
A74A@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149

- mindst 80 % af de københavnske cyklister føler sig trygge i trafikken (2007: 58 %).

En ny/gammel forbindelse

I kommuneplanen har der siden 2001, som en del af Det Grønne Cykelrutenet, været indtegnet en cykelforbindelse; Amagerruten på tværs af havnen umiddelbart syd for Langebro. Bag idéen om denne placering lå tanken om, at man kunne genanvende fundamenterne fra den tidligere jernbanebro, som løb i terrænhøjde fra Kalvebod Brygge til Islands Brygge. Efter havnebussernes indtog i Københavns havn, og det deraf afledte krav om, at nye broer skal have en frihøjde på min. 5,4 meter, er det ikke længere muligt at etablere en cykelbro i samme højde som kajkanterne. Samtidig har omgivelserne syd for Langebro ændret sig markant i samme periode. På Islands Brygge er Havneparken og Havnebadet blevet et velbesøgt, rekreativt byrum, og ved Kalvebod Brygge kom i 2013 Bølgen, som et nyt maritimt og rekreativt byrum. Langebro blev i 2007 desuden fredet som bygningsværk, hvilket betød, at der skulle søges om dispensation, såfremt den nye bro skulle ligge på de gamle jernbanebrofundamenter.

Den voksende cykeltrafik og et stigende ønske om at kunne færdes i og langs havnen (jf. Havnestrategien og den nye cykelrute "Havneruten") har øget behovet for en forbindelse i området. De ændrede omgivelser syd for Langebro medførte et behov for at revurdere den præcise placering af broforbindelsen og dermed Den Grønne Cykelrutes forbindelse over havnen.

På nordsiden af Langebro har den ombyggede Vester Voldgade introduceret en ny rekreativ og alternativ rute til H. C. Andersens Boulevard for både cykler og gående, pendlere såvel som rekreative brugere. En ny cykel- og gangbro placeret nord for Langebro vil således ikke bare blive en del af Det Grønne Cykelrutenet og "Havneruten" men også give mulighed for en ny rekreativ grøn og historisk forbindelse, der strækker sig fra Ørstedparken via Vester Voldgade til Christianshavns Voldanlæg og videre ud til Holmen.

Den historiske forbindelse

Det er ikke en ny idé med en forbindelse fra Vester Voldgade til Langebrogade. Tidligere, fra ca. 1690-1900 forbandt en træbro fæstningsanlægget ved Rysensteen Bastion (på Københavns siden) og Kalvebod Bastion (på Christianshavns siden). En nye cykel- og gangbro vil på dette sted referere til en historisk forbindelse i byen, og på logisk vis indskrive sig i den eksisterende bymæssige struktur.

Fredning af Christianshavns Voldanlæg

Christianshavns Voldanlæg er fredet som fortidsminde. Rundt om fortidsmindet er der en 100 meter beskyttelseszone, der rækker ud til

midten af havnen. Den nye cykel- og gangbro vil række ind i beskyttelseszone om hvilket der skal søges om dispensation. Realdania og Teknik- og Miljøforvaltningen er i en tidlig dialog med Kulturstyrelsen, indtil videre har styrelsen været positivt indstillet overfor at broen er placeret hvor den historiske Langebro lå.

Broens udseende

I konkurrencematerialet vil det blive præciseret, at der ønskes en relativt enkel, oplukkelig bro. Broens arkitektoniske udtryk er væsentligt i dette tilfælde, da den etableres i et historisk havneområde, tæt på Langebro og skal indgå i en kompleks bymæssig sammenhæng.

Nye byrum

Ved Bryghusprojektet etableres et nyt byrum ud mod Frederiksholms Kanal, og Christian Brygge omlægges som ny rekreativ havnefront. En ny bro ud for Vester Voldgade vil understøtte de nye byrum og skabe liv og færden i rummet. På Christianshavnsiden rummer arealet mellem kajen og Christianshavns Vold potentiale i forhold til at fungere som attraktivt byrum og formidle den præcise overgang til det historiske voldanlæg (fæstningsringen).

Cykelruteforbindelse og tilgængelighed

VIATrafik lavede i december 2013 en trafikal oplandsanalyse af pendlerne på Langebro samt en vurdering af en ny bro placeret ved Langebro. Undersøgelsen viste, at det absolut største flow gik mellem Nørrebro/Nordvest og Islands Brygge/det sydlige Amager.

En ny cykel- og gangbro ved Langebro vil være et reelt og ikke ubetydelig alternativ for de ca. 25.000 (ÅDT) cyklister, der hver dag benytter Langebro. Helt konkret vurderes det, at en ny cykel- og gangbro vil få 6000-10.500 daglige brugere, 5000-9000 af disse cyklister, hvoraf de fleste vil være cyklister flyttet fra Langebro. Teknik- og Miljøforvaltningen tilslutter sig VIATrafiks estimat af hvor mange brugere, der kan forventes på den nye bro.

Viatafik Oplandsanalyse december 2013 (978 besvarelser):

- 62 % af cyklisterne bruger Langebro "alle hverdage" eller "alle ugens dage".
- 37 % af fodgængerne bruger Langebro "alle hverdage" eller "alle ugens dage".
- 23 % af cyklisterne oplever, at der er for mange biler på Langebro
- 20 % af cyklisterne oplever, at der er for mange cykler
- 30% af fodgængerne oplever, at der er for meget larm.
- "Flot udsigt" er den største attraktion ved broen (28 % cyklister/31 % fodgængere).
- 79 % af cyklisterne og 89 % af fodgængerne vil bruge en ny cykel/gangbro ved Langebro.

- Den daglige cykeltrafik over Langebro er steget fra 22.000 i 2009 til 35.000 i 2013. I samme periode er cykeltrafikken over Bryggebroen steget fra 7.500 til knap 10.000.
- KK skønner det daglige potentiale for Vester Voldgadebroen til at være 7000 daglige cyklister og 2500 daglige gående i 2020.

Den trafikale sammenhæng

Der vil skulle etableres trafikale anlæg, som understøtter det kommende cykelflow til og fra broen. Af indstillingen der behandles i borgerrepræsentationen den 21. august fremgår, at Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer at de nødvendige følgeanlæg er:

1. Jarmers Plads – Etablering af to ”manglende” stykker cykelsti
2. Ny Kongensgade mellem H.C.Andersens Boulevard og Vester Voldgade – Udvidelse og etablering af cykelbaner
3. Krydset Langebrogade/ Ved Langebro – Mindre krydsombygning, etablering af ”manglede” cykelsti under Langebro i den ene side og forbedring af forhold for cyklister der kommer fra Amager Boulevard ad Ved Langebro
4. Krydset Amager Boulevard/Ved Langebro/ Klaksvigsgade – Kapacitetsundersøgelse samt forprojekt, til afklaring om mulighed for ombygning af kryds, så cykler og gående kan krydse Amager Boulevard i begge retninger
5. Islands Brygge – Punktvis udvidelse af cykelstien ved krydsninger
6. Islands Brygge til Amagerfælledvej – forbedringer af krydsninger
7. Grønt areal ved Ørestads Boulevard (Faste Batteri) – muliggør krydsning for cykler og opgradering af grussti.

Samtlige projekter er samtidig sikkerheds- og tryghedsfremmende foranstaltninger, som forbedrer den generelle fremkommelighed for cyklister i indre by og på Islands Brygge.

Dialog

Teknik- og Miljøforvaltning har sammen med Realdania været i en indledende dialog med Kulturstyrelsen om broen og Realdania har været i dialog med flere af de andre interessenter, heriblandt By & Havn og Søfartsstyrelsen. Såfremt der takkes ja til gaven, forventer forvaltningen at gå i en tidlig dialog med bl.a. de berørte lokaludvalg og andre interessenter.

Status

Økonomiudvalget skal behandle indstillingen om modtagelse af broen som gave den 20. august 2014 og derefter skal Borgerrepræsentationen behandle indstillingen den 21. august 2014.

Som bilag til indstillingen lægges et udkast til en partnerskabsaftale, som udvalgene ligeledes skal træffe beslutning om.

Såfremt borgerrepræsentationen den 21. beslutter at modtage gaven planlægger Realdania, at udskrive en international projektkonkurrence for broen i efteråret 2014.

Københavns Kommune har i foråret 2014 på embedsmandsniveau og i samarbejde med Realdania arbejdet på at afdække rammerne for en mulig broforbindelse, som grundlag for en politisk beslutning.

Tidsplan

Den internationale arkitektkonkurrence afholdes i efteråret 2014 med forventet offentliggørelse af vinderen i februar/marts 2015.

Teknik- og Miljøudvalget skal godkende konkurrenceprogrammet før dette udsendes.

Der skal udarbejdes en lokalplan for broen. Dette kan ske delvist sideløbende med konkurrencen men den offentlige høring og endelige beslutning vil først ske efter konkurrencens afslutning. Når lokalplanen sættes i gang vil den blive udsendt i en intern høring bl.a. til de berørte lokaludvalg.

Der forventes ikke at skulle laves VVM for landdelen af anlægget. Efter borgerrepræsentationens behandling af gavemodtagelsen søges der hos trafikstyrelsen om principiel stillingtagen til, om der skal laves VVM på vanddelen. I forbindelse med Bryggebroen og Broen over Inderhavnen vurderede trafikstyrelsen (dengang kystdirektoratet) i sin tid, at det ikke var nødvendigt med en VVM redegørelse på vanddelen.

Den samlede projekterings- og anlægsperiode forventes at være mellem to et halvt og tre år. Broen kan således forventes at stå færdig i 2018. Bryghusprojektet forventes færdigt i 2017.

BILAG 2

