










Signaturforklaring

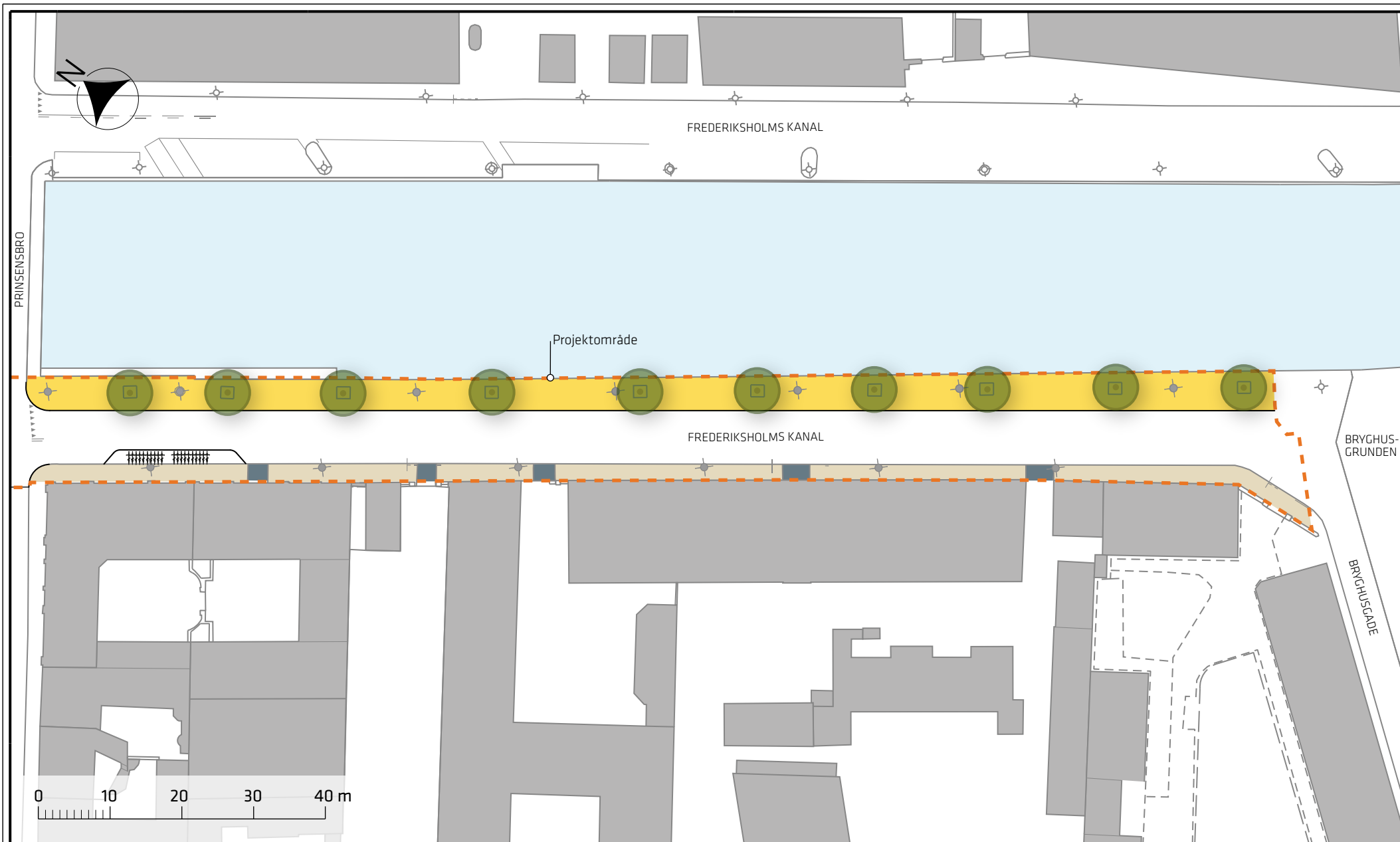
- |   |                     |   |                                     |   |   |
|---|---------------------|---|-------------------------------------|---|---|
|  | Overkørsel          |  | Slotspromenaden, se Bilag 3C side 4 |  | Cykelparkering, endelig placering ikke fastlagt |
|  | Eksisterende fortov |  | Eksisterende træ                    |  | Kandelaberlampe                                 |
|  | Brostensbelægning   |  | Nyt træ                             |  | Lysstander                                      |

Frederiksholms Kanal, Byrumsforbedringer

Dispositionsforslag  
Slotspromenaden

Bilag 3A





Signaturforklaring

- Havnepromenaden, se Bilag 3C side 4
- Eksisterende fortov
- Overkørsel

- Cykelparkering, endelig placering ikke fastlagt
- +

 Lysstander
- Eksisterende træ

Frederiksholms Kanal, Byrumsforbedringer

Dispositionsforslag  
Havnepromenaden

Bilag 3B



## Frederiksholms kanal

Dokumentnavn  
DatoDispositionsforslag Frederiksholms Kanal  
2015.09.29

# DISPOSITIONSFORSLAG FOR FREDERIKSHOLMS KANAL

## Formål

Projektet Frederiksholms Kanal er opstået ud fra et ønske om at skabe en bedre forbindelse fra Indre By til Havnen, og i den forbindelse at nedlægge parkeringspladser til fordel for mulighed for ophold og byliv. Der er ikke afsat ressourcer til en gennemgående renovering af gaden og dens belægninger, men enkelte indsatser der, skal styrke gaden som promenade og opholdsrum.

## Baggrund

Formålet er at opgradere mulighederne for ophold langs vandet samt styrke fodgængerforbindelsen langs kanalen til havnen og det kommende Bryghusprojekt og understøtte Kommuneplan 2011, omkring et sammenhængende forløb af gader, pladser og torve, herunder de fredelige kanalgader. Herudover er det i tråd med Strategi for Middelalderbyens Byrum, som netop har udpeget denne strækning som væsentlig for forbindelserne mellem byen og vandet. Projektet skal vægte bevaring og styrkelse af eksisterende Herlighedsværdier: træerne, granitbelægningen, belysningen og de fine kig og opholdspotentialer langs vandet.

Visionen er at skabe en attraktiv forbindelse fra Indre By til Havnen i det historiske kvarter. Da området i forvejen rummer en masse arkitektoniske og byrumsmæssige kvaliteter, er det ikke et mål for projektet at ændre radikalt på stedet, men i kraft af små greb at opgradere området og understrege eksisterende værdier. Eksisterende kvaliteter er f.eks. nærheden til vandet og mulighederne for ophold, kig langs kanalen og det helstøbte historiske bymiljø. For at opnå visionen med at skabe bedre bymiljø, fjernes hovedparten af parkeringspladserne i området. På den måde opnås et væsentligt løft af gaden, da der bliver mere plads, - både fysisk og visuelt. Det er således et mål, at gaden fremover vil figurere i københavnernes bevidsthed, som et sted man kan opholde sig ved vandet. Ikke på samme hektiske måde som i Nyhavn, men i et mere roligt tempo, og uden nogen særlige kommercielle aktiviteter som attraktionsværdi. Herudover er det også et mål, at gaden fungerer som en promenade til havnen og Bryghusprojektet og dets byrum, og den fornyede Christian Brygge, der fra år 2017 vil være nye attraktioner i området.



Langs Slotspromenaden og ved Marmorbroen kan belæggingerne lang kaj kanten stå strammere med forløb af borduresten og chaussosten i enkle gennemgående stræk



Frederiksholms Kanal og Slotsholmen; En central passage i den historiske bydel

### Frederiksholms kanal

Dokumentnavn Dispositionsforslag Frederiksholms Kanal  
Dato 2015.09.29

#### Eksisterende forhold

Eksisterende fysiske forhold Gaden rummer i dag en stor herlighedsværdi i kraft af det velbevarede historiske miljø og nærhed til vandet. Til trods for den centrale beliggenhed rummer området en særlig rolig stemning og sin helt egen karakter. I kraft af sin beliggenhed fungerer gaden som en kobling dels til havnen og dels til Slotsholmen. Især forbindelsen til havnen vil formentlig blive yderligere styrket, når Bryghusprojektet åbner som et kulturhus, der må forventes at tiltrække en masse nye gæster til området.

#### Parkering

Området er i dag præget af parkering og trafik, der knytter sig til søgningen efter ledige parkeringspladser. Der er i dag ca. 108 parkeringspladser. Der er overvejende erhvervsparkering i området, hvilket betyder, at parkeringsdækningen er på ca. 75 % efter normal arbejdstid. Bryghusprojektet indeholder et underjordisk p-anlæg med plads til ca. 300 biler.

#### Trafik

Biltrafikken i området er meget lokal, og er primært bilister, der søger parkeringsplads. Der er cykeltrafik fra Nørrebroområdet, som via Nørregade siver ud mod Vester Voldgade og H. C. Andersens Boulevard, - enten via Stormgade eller efterfølgende via Ny Vestergade/Ny Kongensgade. Der er få cyklister på den sydligste del af Frederiksholm Kanal.

#### Tilgængelighed

Langs husfacaderne er der et københavnerfortov, som mangler bordursten i overkørslerne. Ellers opfylder fortovet kravene til tilgængelighed.

#### Cykelparkering

Cykelstativer er primært opsat mellem fortov og vejbane, f.eks. ud for Borups Højskole. Mange cyklister parkerer dog på fortovet op ad facader, og forringer dermed tilgængeligheden på det forholdsvis smalle fortov.

#### Belægninger

Strækningen Stormbroen – Marmorbroen:

- Københavnerfortov langs facaderække, asfalteret kørebane i midten og københavnerfortov mod kanalen.

Strækningen Marmorbroen – Prinsens Bro:

- Københavnerfortov langs facaderække. Vejbane og øvrigt areal (parkering) ud mod kanalen er asfalteret.

Strækningen Prinsens Bro – Bryghusbroen:

- Københavnerfortov langs facaderække. Vejbane og øvrigt areal (parkering) ud mod kanalen er brostensbelagt.

#### Inventar

Områdets møblering består af fem københavnerbænke, hvoraf de tre er opsat på den nordligste strækning mellem Stormbroen og Marmorbroen, - med siddepladser ud mod kanalen, og to er placeret lige syd for Marmorbroen, - med siddepladser ind mod gaden.



Langs Slotspromenaden og ved Marmorbroen kan belægningerne lang kaj kanten stå strammere med forløb af borduresten og chaussesten i enkle gennemgående stræk



Renoveringen har til hensigt at understøtte det nuværende liv og sikre adgang til ro og afslapning ved bolværket



## Frederiksholms kanal

Dokumentnavn  
Dato

Dispositionsforslag Frederiksholms Kanal  
2015.09.29

### Belysning

Belysningen er wireophængte københavnerarmaturer ud fra Nationalmuseet, og på denne strækning også et par meget høje lygtepæle, "Kandelaber lamper". Resten af gaden er oplyst af de karakteristiske klassiske lygtepæle med et særligt "gaslampe" udtryk. Både Stormbroen og Prinsens Bro har integreret belysning, i form af master på broerne. Der er ingen særlig belysning der markerer Marmorbroen.

### Beplantning

Beplantningen langs kanalen består af 20 lindetræer. Træerne giver gaden et grønt udtryk. Beplantningen er omfattet af fredningen af kanalerne, og skal genplantes, hvis de fældes.

### Bolværker

På strækningen fra Stormbroen til Marmorbroen er bolværket udført med en granithammer. På hammeren er monteret et værn. Fra Marmorbroen til Bryghusbroen er hammeren udført i træ, og der er ved bådklubberne opsat pigtrådslignende værn, som skal sikre, at bådklubbers brygger ikke anvendes af andre end klubbens medlemmer.

### Arkitekturen

Gadens huse og facader Frederiksholms Kanal udgør et meget fint og helstøbt miljø med huse af høj arkitektonisk kvalitet. Samtlige af gadens ejendomme er fredet, på nær Ny Vestergade 1, der har facade ud mod Frederiksholms Kanal. Blandt gadens huse kan nævnes Prinsens Palæ, som er et af Danmarks første rokokopalæer fra 1743-44, nu Nationalmuseet, og Wedells Palæ fra 1740.

Frederiksholms Kanal huser en del institutioner, der er med til at give gaden et særligt præg, selvom de ikke umiddelbart henvender sig til gaderummet herunder: Nationalmuseet, Borups Højskole, Wedells Palæ & Fæstningens Materialgård, Civiletatens Materialgård, billedhuggerværksteder og Hestegardekasernen.

For at krydse Frederiksholms Kanal er der siden udbygningen af bydelen etableret fire broer. Broerne er karakteristiske arkitektoniske elementer i gaden, med hver deres særlige udtryk. Udover at skabe forbindelser til Slotsholmen, byder broerne på kig enten mod husrækken i Nybrogade, eller ned mod havnen og ud mod Amager.

Stormbroen, Marmorbroen, Prinsens Bro (også kaldet



Tøjhusbroen) og Christians Brygge får selskab af en ny cykel- og gangbro lige nord for Langebro. Broens landanlæg bliver på begge sider en integreret del af de rekreative byrum og promenaderne langs havnen.

Områdets bådklubber og husbåde er naturligvis også med til at give stedet en særlig urban og maritim stemning, der understreger samspillet mellem vand og byrum og deres frirum bør.

### Projektafgrænsning, Planforhold og myndigheder

Projektet defineres som den sydlige del af gaderummet Frederiksholms Kanal, afgrænset af facaderne langs kanalgangen og selve kanalen. Projektet afgrænses mod nordvest af Stormgade og mod sydøst af koblingen til Bryghusprojektets udearealer/ byrum.

Gaden Frederiksholms Kanal er ikke omfattet af en lokalplan. Lige syd for projektgrænsen er lokalplan for Bryghusprojektet 437 gældende.

Den sydligste del af gaden er omfattet af en fortidsminde-Beskyttelseszone, ud fra Kongens Bryghus, der er en tidligere skanse. Kanalen er sammen med byens øvrige kanaler omfattet af en naturfredning, som skal sikre, at kanalerne ikke dækkes til eller på sigt bliver fyldt op med elementer, der forringer oplevelsen af vandrummene i byen.

Selve gaden er umatrikuleret vejareal. Bådebroer og lignende på vand er privatejede. Marmorbroen er statens ejendom.

## Frederiksholms kanal

Dokumentnavn  
DatoDispositionsforslag Frederiksholms Kanal  
2015.09.29

## PROJEKTET

Den nye promenade er fra start i programmet tænkt til at skulle understøtte det eksisterende bymiljø. Promenaden langs Frederiksholms Kanal etableres med dette forslag, som to overordnede forløb med varierende grad af detaljering:

En strækning, som løber overfor Christianborg, fra Stormbroen til Prinsens Bro, der kunne kaldes "Slotspromenaden" og et forløb fra Prinsens Bro til Bryghusgrunden som her kaldes "Havnepromenaden".

Det differentierede forløb har til hensigt at understøtte den væsensforskellige karakter af det omgivende bymiljø:

Slotspromenaden tænkes anlagt med et cirka 5 m bredt chausséstensbelagt opholdsmiljø langs kanalen. Dette stræk understreges med borduresten og en stram, klassisk linjeføring, der til dels kan øge tilgængeligheden og samtidigt give et mere prominent udtryk til vejstrækket end det nuværende, mere traditionelle fortove.

Havnepromenaden kendetegnes i forslaget ved at fremstå mere robust og med reminiscenser fra de aktiviteter der finder sted i en havn. Den nuværende bredde af brostensbelægningen bevares, således at den nærmest byrumsagtige volumen kan udgøre et arkitektonisk, tyngdemæssigt modspil til den kommende Bryghusgrund.

Det er vurderingen, at netop den brede og grove, men iøjnefaldende smukke flade af slidte brosten, vil kunne skabe en god overgang fra det finere promenadeforløb og hen til det historiske pakhusmiljø, med stalde, materielgård og åbne passager.

#### Parkering

Parkeringspladser langs kanalen er fjernet i dispositionsforslaget. Eksisterende parkering langs facaderække og fortove opretholdes med 28 stk. Yderligere behov for parkering og evt. genplacering af p-pladser i ft. den opståede reduktion, ligger udenfor projektet.

#### Trafik

Biltrafik afvikles som i dag. Cykeltrafik i gaden prioriteres ikke særskilt med speciel præparerede belægningssten, men vil i dæmpet tempo være attraktivt, da biltrafikken i gaden er begrænset, i særdeleshed efter terrorsikringen omkring Christiansborg., men fremmes via Vester Voldgade og cykelbro-projektet. Cyklisterne tænkes ikke umiddelbart ledt til Vester Voldgade via én særlig, unik og prioriteret cykelrute, men ved naturlig fordeling langs de tilstødende gader. Der er ikke planlagt særlige cykelforanstaltninger på Bryghusgrunden, og derfor forventes der heller ikke at være dette på stræk-

ningen mod Bryghusgrunden. Trafikløsningen behandles mere indgående i næste projektfase i samarbejde med kommunens trafikplanlæggere i Byens Drift og Byens Fysik. Løsningen af cykeltrafikken fra Nørregade-korridoren håndteres sammen med dem.

#### Tilgængelighed

Forbedret tilgængelig vurderes at ville kunne opnås ved bedre organisering af cykelparkeringen på særlige hævede flader. En egentlig omlægning, eller udvidelse, af fortovene indgår pt. ikke i dispositionsforslaget af økonomiske årsager.

#### Cykelparkering

Eksisterende cykelstativer bevares, og særligt omkring Borups Højskole og Nationalmuseet er behov for flere cykelstativer. Der opsættes yderligere stativer.

Nær Bryghusprojektet etableres muligvis flere parkeringspladser for cykler, men denne sydligste ende af projektet og den præcise overgang vil tidligst blive afklaret i projektforslagsfasen.

#### Belægninger

Det er hensigten at hele asfaltarealet omlægges til genbrugsbrosten. Københavns Kommune har reserveret et parti genbrugsbrosten på kommunens materialelegensbrugsplads, som anvendes i projektet.

På strækningen mellem Stormbroen og Marmorbroen er fortovet mod kanalen etableret for nylig, men anbefales omlagt af hensyn til harmonien i den overordnede fortælling om en finere Slotspromenade. Når kørebanen etableres som "brostenspromenade" fremfor trafikgade vil det kunne tilgodeses at der ved planlægning og udførelse af belægningerne sorteres i materialet, så de mest jævne og ensartede brosten lægges nærmest cykeltraceet (og muligvis fuges med fast sandfuge) så de udgør en mere cykelvenlig belægning end en typisk brostensflade. 2

På strækningen Prinsens bro – Bryghusbroen, hvor der nu er Københavnerfortov langs facaderække og hvor kørebane samt parkering ud mod kanalen er brostensbelagt bevares begge elementer, dog vil arealer langs vandet rettes op for at sikre øget tilgængelighed, og fornuftig opsætning af bænke/inventar.

Arealet ved Marmorbroen og akse mod Christiansborg gives en særlig opmærksomhed, med en diagonal belægning som er en spejling af mønstret der ligger ved afslutning af den fredede korsmotiv belægning på Marmorbroen. Det diagonale motiv vurderes umiddelbart at spille godt sammen med det markante kotefald der er i området.

### Frederiksholms kanal

Dokumentnavn  
Dato

Dispositionsforslag Frederiksholms Kanal  
2015.09.29

En slotspromenade med klassisk Københavnerkarakter



Skitse til en ny Havnepromenade



#### Inventar

Eksisterende møblering suppleres med flere københavnerbænke opsat ryg mod ryg, så der er mulighed for kig til både kanalen og gaderummet. Det præcise antal vil blive fastlagt i næste fase, når hovedgeometrien er godkendt og i ht. hvor der er plads, og hvor der er særlige steder, hvor der, efter afslutning af brugerproces, etableres "opholdszoner".

Herudover foreslås en række uformelle nedslagspunkter, etableret som opstablinger af unikke granitmaterialer fra Kommunens oplagsplads. Disse elementer vurderes at kunne understøtte historien om livet ved havnen og den

mere levende og robuste karakter der findes i den sydligst ende af projektområdet. Disse sten(stabler) etableres med varierende højde og forankres så udskridning og sammenstyrtning undgås. De vil hermed udgøre en slags plinte og hvilesteder, samt inspirere til uformelt ophold.

Ved en fremadrettet dialog er det muligt at disse elementer også kan indgå i indretning af Bryghusgrunden og koble de to væsensforskellige bymiljøer.

#### Belysning

Kandelaberlamperne (2 stk.) søges istandsat og suppleret med tilsvarende fra lager. Disse 4 markante lamper installeres omkring Marmorbroen på kanalsiden og Ny Vestergade siden, så der hermed

skabes en pladdannelse omkring denne vigtige plads.

Det vurderes herudover ikke, at der skal ske tilføjelse eller justering af belysning. Primært fordi projektets økonomi er begrænset, men der vurderes heller ikke at være behov for mere lys, - heller ikke efter en justering af gaden.

Vægterlamperne har stor betydning og er en af de væsentligste identitetsskabere på langs af promenaden. Deres kvalitet er høj, men de mangler ordentligt arkitektonisk fæste og dette bør indgå i behandlingen af byrummet. Træerne er generelt sunde og sænkning af terrænet vil da kræve en plint/grus løsning omkring rødderne.



### Frederiksholms kanal

Dokumentnavn Dispositionsforslag Frederiksholms Kanal  
Dato 2015.09.29



Stedets og byens materielle. Inspiration til en ny promenade

#### Bepantning

Bepantningen langs kanalen vil blive bevaret. Der vil i projektudbud og anlægsfase blive lagt vægt på at stammer og drypzone sikres. Omkring Marmorbroen vurderes det, at der er plantet for tæt på broanlæg både rumligt samt praktisk, hvilket giver et rodet udtryk og en utryk og uhensigtsmæssig overgang langs promenaden. Dette træ foreslås flyttet/genplantet i den sydlige del af projektområdet og krydsningen ved broen, langs kanalen bliver hermed mere bekvem oplyst bedre med kandela-berlamperne.

#### Bolværker

Når parkeringen fjernes fra gaden,

vil bolværkerne også udgøre steder, hvor man kan opholde sig. At sidde på bolværket og betragte livet på kanalen vil være en stor byrums kvalitet, og noget af det, der gør gaden til noget særligt.

De steder, hvor der er opsat pigtråd langs bolværket undersøges det, om der er andre muligheder for afskærmning til bådklubben. Pigtråden er et kedeligt element i byrummet, og selvom bådklubberne (formentlig) vil argumentere for, at det er nødvendigt, vil det være interessant at se på, om der kan skabes andre løsninger med et knap så afvisende udtryk. Det vil i den forbindelse være nødvendigt at indgå i en dialog med fredningsmyndighederne, By & Havn og Københavns Motorbådsklub.

#### Bylivsaktiviteter

Da der ønskes mulighed for en bredere vifte af aktiviteter i gaden med fokus på ophold, udeservering og midlertidige arrangementer, f.eks. markeder o. lign. er promenaden generelt holdt fri for cykelstativer og anlagt så åben som muligt.

#### Drift

Som udgangspunkt vil projektet ikke indeholde elementer, der er særligt udfordrende i forhold til driften. Der ændres ikke på f.eks. type af møblering, belysning og belægning. Byens Drift vil blive involveret i forbindelse med udarbejdelse af risikovurdering og igen ved efterfølgende projektforslag.