

BRO VED VESTER VOLGGADE

Forslag til lokalplan

Borgerrepræsentationen har den 26. november 2015 vedtaget forslag til lokalplan Bro ved Vester Voldgade med tilhørende miljørapport.

Lokalplanområdet ligger i bydelene Indre By/Christianshavn.

**Offentlig høringsperiode fra den 10. december 2015
til den 4. februar 2016**



Indhold

Redegørelse for lokalplanen	3	Lokalplan Bro ved Vester Voldgade	14
Lokalplanens baggrund og formål.....	3	§ 1. Formål.....	14
Lokalplanområdet og kvarteret.....	4	§ 2. Område	14
Cykeltrafik.....	5	§ 3. Anvendelsen	14
Byggeprojektet	6	§ 4. Vandarealer.....	14
Miljøforhold	7	§ 5. Omfang og placering.....	14
Fredede bygninger og anlæg.....	8	§ 6. Ydre fremtræden.....	14
Kulturmiljøer	8	§ 8. Tilgængelighed	15
Sammenhæng med anden planlægning		§ 9. Retsvirkninger.....	15
og lovgivning	10	§ 10. Ophævelse af lokalplaner	15
Kommuneplan 2015	10	Kommentarer af generel karakter	15
Grøn cykelrute og promenadeforløb.....	10	Tegning nr. 1 - Lokalplanområdets afgrænsning	16
Færdsel på og langs vandet.....	10	Tegning nr. 2 - Broens placering	17
Husbåde.....	11	Hvad er en lokalplan	18
Bropolitik	11	Lokalplan.....	18
Mobilitet	11	Lokalplanforslagets retsvirkninger	18
Trafik	11	Lokalplanens endelige retsvirkninger.....	18
Lokalplaner i kvarteret.....	12	Praktiske oplysninger	Bagsiden
Miljø i byggeri og anlæg	12		
Regnvand	12		
Tilladelser efter anden lovgivning	13		
Jord- og grundvandsforurening	13		
Museumsloven	13		
Fortidsmindebeskyttelse.....	13		
Anlæg på søterritoriet	13		
Rottesikring	13		

Redegørelse for lokalplanen



Lokalplanens område set fra syd. Luftfoto 2012.

Lokalplanens baggrund og formål

En cykel- og gangbro ved Langebro er et led i kommunens stiplan. Cykel- og gangbroen er en donation fra Realdania. Broen bliver del af det grønne stinet og skal styrke tilgængeligheden omkring havnen og pendlercyklismen i København.

Der er afholdt en indbudt konkurrence om opførelse af den nye bro. Denne lokalplan skal muliggøre realiseringen af vinderprojektet, som er udarbejdet af BuroHappold Engeneering, Wilkinson Eyre Architects, Urban Agency ApS, Speirs + Major LLP, Eadon Consulting Ltd og Niras. Den nye bro får i princippet samme placering som den historiske Langebro, der forbandt Fæstningsringen om Middelalderbyen og Christianshavn. Broen forløber fra området ud for udmundningen af Vester Voldgade i tilknytning til bryghusprojektet, BLOX, til området ud for Langebrogade ved Christianshavns Vold. Placeringen og udformningen skal være med til at understrege oplevelsen af den historiske forbindelse.

Broen bliver indpasset i trafikafviklingen og de snævre adgangsforhold omkring Bryghusprojektet, og den skal udføres med mindst mulig barriereeffekt i forhold til promenadeforløbene langs begge sider af havnen.

Ved broens landing på Christianshavn skal broanlægget integreres med havnepromenaden, der med de nye broer over kanalerne får et sammenhængende forløb langs inderhavnen. Der vil fortsat være plads til to husbåde syd for broen, når den er opført.

Målet er, at der på begge sider af havnen skal være et klart, let opfattet trafikflow for både cyklister og fodgængere.

Arkitektonisk er målet, at broen skal styrke oplevelsen og den historiske fortælling om Københavns befæstning, de gamle voldgader og den oprindelige Langebro. Vinderforslagets lette, elegante udformning betyder, at broen vil underordne sig den fredede Langebro, så hierarkiet mellem de to bliver klart aflæseligt.

Lokalplanområdet og kvarteret

Lokalplanområdet ligger ved Christians Brygge ud for Vester Voldgade og strækker sig over havneløbet til Christianshavn og området ud for Christianshavns Vold og Langebrogade.

Havneløbet omkring lokalplanområdet er på begge sider præget af større bygningsanlæg, som de tidligere sukkerfabrikker, Den Sorte Diamant og BLOX. Disse bygninger adskiller sig i skala og materialer i forhold til den bagvedliggende by og udgør en egen bygningstypologi ved havnen. Den markante Langebro opdeler og afgrænser det vandrum, som den nye bro bliver del af.

Inderhavnen har på stedet karakter af en flod, der medvirker til at give byen identitet, og hvor havnens historie fortælles. Den både samler og deler byen, giver lys, luft og udsigt og er porten til Øresund.

Belysningen har en helt særlig rolle ved vandet, hvor refleksionerne forstærker både dagslyset og kunstlyset. Opførelsen af broen skal bl.a. ses i sammenhæng med Realdanias byggeri BLOX på bryghusgrunden.

BLOX omfatter et ca. 27.000 m² stort multifunktionelt byhus, som opføres ud til havnen mellem Vester Voldgade og Frederiksholms Kanal. Bygningen kommer til at rumme Dansk Arkitekturcenter med udstillinger og boghandel, café og restaurant, samt kontorer og boliger på toppen.

På Christians Brygge ledes trafikken gennem bygningen i grundplanet. Gående behøver ikke at krydse vejen, men kan gå under huset og komme ud på havnepromenaden. Bryghusprojektet bliver et nyt markant arkitektonisk fikspunkt ved havnefronten. Langs havneløbet og frem til Langebro bliver der anlagt en promenade med mulighed for ophold.

Christians Brygge indrammes mod nord af BLOX i nutidig arkitektur, mod vest af boligkarréen Ny Christiansborg fra 1907 i historicistisk stil og mod syd af rampen til den fredede Langebro fra 1954 i funktionalistisk stil.



Den nye bro lander for enden af Vester Voldgade i tilknytning til BLOX som er under opførelse.

Fakta

Inderhavnets bredde	180 m
Broens længde	ca. 250m
Broens bredde	max 10-11 m
Effektiv bredde mellem:	
rækværk gående	mindst 3 m
cyklende	mindst 4 m
Frihøjde	mindst 5,4 m
Fri bredde ved lukket bro	mindst 20 m
Fri bredde ved åben bro	mindst 35 m højst
Hældning for gående	4,5 procent
Hældning for cyklende	højst 5,0 procent
Anslået cykeltrafik	5-9.000/døgn
Anslået antal gående	900-1.600/døgn

Vester Voldgade forløb oprindeligt langs indersiden af Københavns volde, men er nu afgrænset af karrébebyggelser fra slutningen af 1800- og begyndelsen af 1900-tallet mod vest. Inden for de seneste år er gaden fornyet med brede fortove, cykelstier og opholdsmuligheder frem til Christians Brygge, hvor afslutningen færdiggøres sammen med Bryghusprojektet.

Havnefronten videreføres til Langebro og videre til det rekreative anlæg, Kalvebod Bølge, syd for Langebro. Christians Brygge passeres dagligt af 20.000 biler, og udgør derfor en barriere mellem havn og by.

Mod øst udgør området ved Langebrogade et af de mere ubearbejdede byrum langs Københavns inderhavn. Strækningen fra Christianshavns Kanal mod nord til Havneparken ved Islands Brygge syd for Langebro består primært af en promenade med brostens- og flisebelægning. Området har med sin enestående udsigt mod Slotsholmen og solorientering mod vest et stort rekreativt potentiale, som forventes at blive udnyttet i højere grad med Cirkelbroen over Christianshavns Kanal, som skaber forbindelse langs hele den østlige side af Inderhavnen.



Illustration af BLOX, som det forventes at komme til at se ud. Illustration: OMA rendering.

Der ligger i dag tre husbåde ud for Langebrogade, som medvirker til at skabe byliv og kontakt til vandet.

Voldanlægget på Christianshavn møder i dag havnen på en lidt uforløst måde, bl.a. fordi adgangen til volden findes et stykke nede ad Langebrogade. Den vestlige del af volden – Kalvebod Bastion – er bebygget med en daginstitution og et teknisk anlæg og selve volden opleves fra havnen som en grøn væg.

Sejlads i Inderhavnen

Inderhavnen er præget af gennemsejling og krydsende sejlads med en blanding af havnebusser og alle former for store og små både. Derudover er der bl.a. anløb for tur- og charterbåde langs Havnegades kajareal og periodevise events, hvor skoleskibe, skonnerter og store lystbåde lægger til langs Amalievej og Kvæsthusmolen. Det er dog kun ganske få store skibe, der sejler regelmæssigt gennem Inderhavnen i dag. Havnebusserne er bygget til at kunne sejle under Knippelsbro og Langebro med en fri gennemsejlingshøjde på 5,4 m. Den nye bro får samme gennemsejlingshøjde og vil åbne synkront med Langebro. Gennemsejlingsforholdene forringes derfor ikke. I tilknytning til broen etableres påsejlingsbeskyttelse for større fartøjer i form af ledeværker * og/eller duc d'alber **, hvor større skibe kan afvente broens åbning.

Det fremtidige omfang af skibstrafik gennem havnen kan vanskeligt forudsiges, men i den fremtidige udvikling af de indre havneområder må muligheden for skibsfart med såvel sejlbåde og andre lystfartøjer som med krydstogtskibe, passagerskibe, skoleskibe, skonnerter mv. opretholdes. Der må fortsat forventes trafik med uddybningsfartøjer og pramme til oprensningssedimenter, og en større flydekran til brug i forbindelse med hævnning af sunkne skibe og ved byggeopgaver. Den fremtidige havnetrafik vil i særlig grad være præget af veteranskibene i Nyhavn, sejlskibe fra bl.a. Christianshavns Kanal og Sydhavnen samt eventuelle andre fremtidige marinaanlæg.



Havnebusserne passerer Langebro - den kan også passere den nye bro

Cykeltrafik

At cykle er den hurtigste og mest effektive transportform for rigtig mange københavnere.

Der bliver cyklet ca. 1,3 mio. km om dagen i København (2012). Det er en stigning på 36 procent siden 1996, og det højeste tal siden 1950'erne. Cyklernes andel af pendlertrafikken er steget fra 30 til 41 procent siden 1996. Etablering af broen fra Vester Voldgade til Langebrogade er et af midlerne til at nå målet om, at mindst 50 procent skal cykle på arbejde eller uddannelse, og at gøre København til verdens bedste cykelby.

Der er planlagt i alt 22 grønne cykelruter, herunder Amagerruten, som den nye bro bliver et vigtigt led i, idet den forbinder de rekreative områder på Østamager med Indre By og de rekreative områder omkring Inderhavnen. Samtidig bliver den en forbindelse mellem Indre By og KUA, ligesom fx forbindelsen fra/til KUA og Den Sorte Diamant er vigtig.

Broen ved Vester Voldgade bliver først og fremmest en del af det grønne cykelrutenet, men den vil også betyde en aflastning af Langebro samtidig med, at den tilbyder en mere tryk og komfortabel rute for bløde trafikanter. Langebro er med sine ca. 33.500 cyklister på hverdage et af de mest cykeltrafikerede steder i landet. Den nye cykelrute vil tilbyde en alternativ, parallel rute.

Ved at sammenholde trafiktællinger og brugerinterviews skønnes det, at den nye bro vil få et dagligt potentiale på 5 - 9.000 cyklister og 900 - 1.600 gående. Der vil være særligt pres på broen i myldretiden klokken 7:00 - 9:00 og 15.00 - 18:00.

* Ledeværker er afmærkning og signaler, der leder skibe under broen.

** Duc d'alber er pælekonstruktion eller lignende i havnebassiner, som anvendes til fortøjning.



Husbåde på Christianshavn ved landingen af den nye bro

Byggeprojektet

Vinderforslaget til den nye bro er udarbejdet af Buro-Happold Engeneering, Wilkinson Eyre Architects, Urban Agency ApS, Speirs + Major LLP, Eadon Consulting Ltd og Niras.

Broen placeres med et lille svaj i forløbet, så den genforbinder Vester Voldgade og Langebrogade. Der er tale om en 5-fags bro med drejefag over gennemsejlingsfaget. Broen åbnes ved, at to drejelige fag vrider sig fri af hinanden og placerer sig på langs af gennemsejlingsforløbet. Broens overbygning udføres som en såkaldt kassedragerbro med dobbelte langsgående kassedragere i hver side, der er forbundet med tværgående afstivninger under brodækket. Broens værn udføres med skrånede balustre og vandrette udfyldninger med stålwirer samt håndlister i stål. Cyklende og gående trafik på broen adskilles af sikkerhedshensyn af et værn.

Broens underside behandles som en tredje facade med den rytmisk opbyggede, tværgående konstruktion.

Landing sker med ramper og de deraf følgende bearbejdnings af kajkanter og kajområde. Mod vest udføres landingen, så den ses som en forlængelse af Vester Voldgade. Mod øst deler broens forløb sig i to, som ad-

skiller cyklende og gående. Visuelt ses broen her som en forlængelse af Langebrogade. Landingerne søges integreret i byrummene på begge sider.

Belægninger udføres i cykelvenlige materialer, der samtidig indpasses i promenaderne langs inderhavnen. Mod vest tages udgangspunkt i udformningen af Vester Voldgade og mod øst i Havneparken langs Islands Brygge. Den primære betjening af broen sker fra styrehuset på Langebro. Det sekundære betjeningssted skal være i teknikrummet med maskineri og eltavler. Der kommer derfor ingen synlige tekniske anlæg på den nye bro, da teknikrummet etableres under jorden.

Lokalplanens indhold

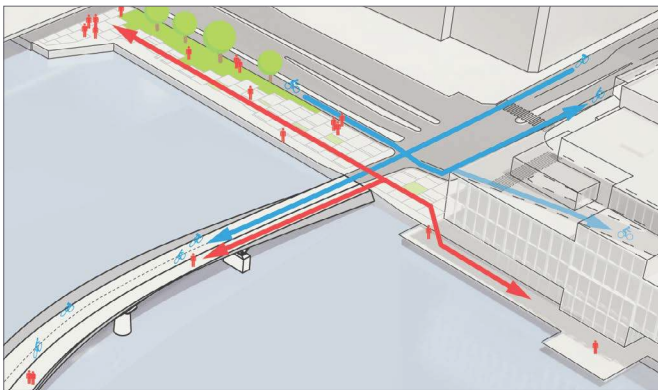
Lokalplanen udgør det planmæssige grundlag for etablering af den offentligt tilgængelige, sammenhængende stiforbindelse over Inderhavnen fra Vester Voldgade til Langebrogade. Lokalplanen omfatter kun arealerne til broanlægget med tilslutninger på land og regulerer kun dette. Der fastlægges bestemmelser for broens udformning, herunder broens landinger, samt om oplukkelighed, gennemsejlingsbredde, frihøjde, skiltning og belysning m.m. Evt. afledte trafikanlæg, ændringer i regulering af trafikken mv. uden for lokalplanens område skal løbende kunne forbedres og justeres og er ikke medtaget i denne lokalplan.



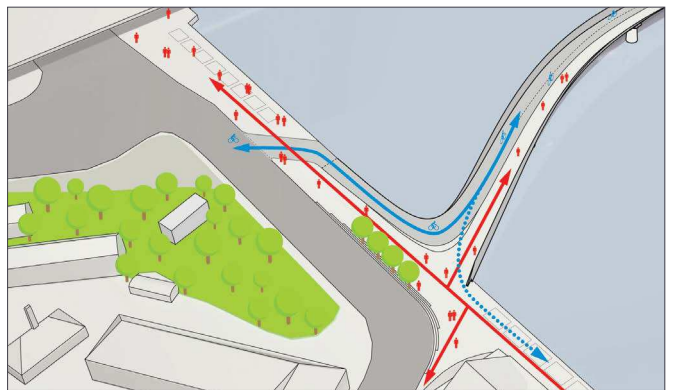
Broens landing mod vest, hvor landingen integreres i kajforløbet - i baggrunden ses Bryghusprojektet.
Illustration: Wilkinson Eyre Architects.



Broens landing mod øst integreres i kajkanten og skal medvirke til at skabe et byrum med egen identitet mellem de to broer.
Illustration: Wilkinson Eyre Architects.



Principper for trafikafvikling langs inderhavnen og til/fra broen mod nord-vest - med blå vises cyklister og med rødt fodgængere.
Illustration: Wilkinson Eyre Architects.



Principper for trafikafvikling langs inderhavnen og til/fra broen mod syd-øst - med blå vises cyklister og med rødt fodgængere.
Illustration: Wilkinson Eyre Architects.



Broen er placeret, så den genforbinder det brudte forløb mellem Vester Voldgade og Langebrogade. På tegningen vises gennemsejlingsforløbet ved åben bro. Illustration: Wilkinson Eyre Architects.

Miljøforhold

VVM

Trafikstyrelsen har truffet afgørelse om, at anlæg af broen ikke kræver udarbejdelse af en VVM-redegørelse

MPP, Lov om miljøvurdering af planer og programmer

Kommunen har vurderet, at der skal foretages en miljøvurdering af lokalplanen i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer (lovbek. nr. 939 af 3. juli

2013). Klage over miljøvurderingen kan først indgives, når den endeligt vedtagne lokalplan er bekendtgjort. Det er vurderet, hvilken betydning planen får byarkitektonisk, samt for vindforhold, trafikmønstre, friluftsliv, lys og refleksioner. Det konkluderes, at broen tilfører området et element, der fint indpasser sig i miljøet og genskaber fortællingen om den historiske forbindelse mellem to kulturmiljøer.



Undersiden af broen behandles som en tredje facade, som viser konstruktionens opbygning. Illustration: Wilkinson Eyre Architects.

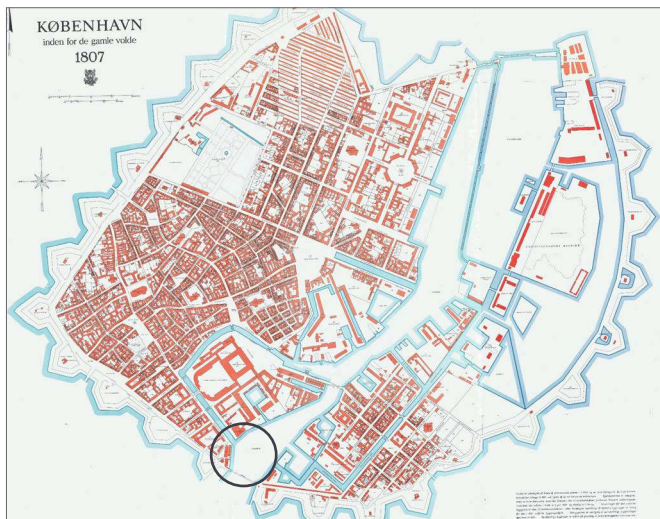


Broen set fra øst mod Vester Voldgade. Illustration: Wilkinson Eyre Architects.



Broen i lukket og åben tilstand. Broen åbnes ved, at to drejelige fag vrider sig fri hinanden og placerer sig på langs i gennemsejlingsforløbet. Illustration: Wilkinson Eyre Architects.





København - omgivet af fæstningsringen - inden for voldene 1807. Langebro forbinder Vester Voldgade med Langebrogade.

Fredede bygninger og anlæg

Chr. IV's Bryghus fra 1618 ved Søren Kirkegaards Plads og Fæstningens Materielgård fra 1740. Magasinbygningerne fra 1800 på Kalvebod Bastion med facade mod Langebrogade. Det aktuelle projekt berører ikke bygningerne. Derudover er der to fredede anlæg i umiddelbar nærhed af lokalplanområdet mod øst, nemlig Christianshavns Voldanlæg og Langebro.

Lokalplanens område ligger inden for 100 m beskyttelseslinje om Christianshavns volde. Eventuelle indgreb inden for beskyttelseslinjen skal godkendes af Kulturstyrelsen.

Bevaringsværdige bygninger

I Kommuneplan 2015 er følgende bygninger på Christians Brygge udpeget som bevaringsværdige:

Ny Christiansborg fra 1907, som ligger umiddelbart nord for Langebro.



Luftfoto af Langebro 1945 - bemærk badeanstalten ud for Langebrogade.



■ Fredet ■ Middel ■ Ikke registreret
■ Høj ■ Lav ■ Byggeri under opførelse
 Fredning, bevaringsværdier m.m.

Følgende bygninger på Christianshavn er udpeget som bevaringsværdige:

Sukkerfabrikkerne, opført 1913, som ligger parallelt med havneløbet nord for den kommende brolanding og karréen langs Islands Brygge syd for Langebro. Alle er markante, identitetsskabende bebyggelser.

Øvrige identitetsskabende bygninger i umiddelbar nærhed er Den Sorte Diamant (Det Kongelige Bibliotek) nord for Søren Kirkegårds Plads, Danhostals høje bygning ved Langebro og Nykredits markante glasbygning ved Kalvebod Brygge. Der er ingen bygninger, der berøres af projektet.

Kulturmiljøer

Den nye bro kommer til at forbinde to værdifulde kulturmiljøer, nemlig Fæstningsringen og Christianshavn. I umiddelbar tilknytning til området ligger yderligere et væsentligt kulturmiljø, nemlig Slotsholmen.



Historisk foto af Øster Voldgade, som den forløb langs Fæstningsringen. Vester Voldgade havde et tilsvarende forløb langs Vester Vold.

Den første Langebro

Allerede i 1668 blev der anlagt en bro mellem Rysensteens Bastion på Vester Vold og Kalvebod Bastion på Christianshavns Vold. Broen var en simpel træbro som løb i lige linjer fra Vester Voldgade til Langebrogade og fik navnet Kalvebodbroen. Denne broføring blev opretholdt, dog med flere ombygninger undervejs, frem til slutningen af 1800-tallet. Seneste større ombygning skete i 1875, hvor broen blev bredere og fik en oplukkelig broklap.

I 1903 blev der opført en ny bro ca. 120 m længere mod syd. Broen fik navnet Christian IX's bro. Det var en svingbro med to gennemsejlingsåbninger. Broen gav plads for såvel gående som hestevogne, jernbanetrafik og sporvogne. Den stigende skibstrafik og ikke mindst biltrafik medførte dog hurtigt, at broens kapacitet blev utilstrækkelig.

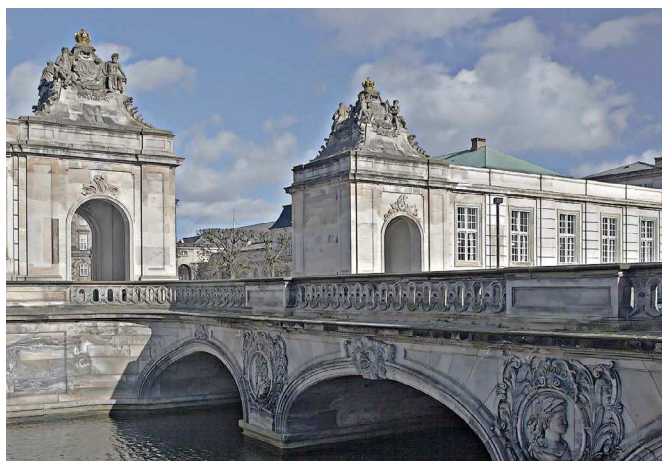
Den næste bro blev opført i 1930. Det var en bro med én stor oplukkelig klap og en betonklods som kontravægt. Egentlig var der tale om en midlertidig bro, mens opførelsen af en ny bro blev gennemført, men bl.a. anden verdenskrig forsinkede projektet, så den nuværende, og lidt sydligere, Langebro først stod færdig i 1954. Med etableringen af den nye stibro fra Vester Voldgade til Langebrogade genskabes fortællingen om den første forbindelse mellem Rysensteens Bastion på Vester Vold og Kalvebod Bastion på Christianshavns Vold.

Fæstningsringen

Den københavnske fæstningsring er vigtig i fortællingen om København som hovedstad. Den er et af landets bedst bevarede fæstningsværker fra perioden omkring 1600-tallet til 1852.

Fæstningsringen er en samlet betegnelse for de historiske forsvarsværker, der danner en ring af parker omkring Københavns middelalderby.

På Christianshavn er voldanlægget intakt, mens anlægget langs Vester Voldgade er fjernet, dog med Tivoli som et af de senere anlæg, der viser fæstningsringens placering



Marmorbroen til Christiansborg Ridebane



Stadsgraven og Christianshavns Vold

Christianshavn

Christianshavn blev påbegyndt anlagt i 1617 af Christian IV som en ny selvstændig købstad, der skulle fremme handlen. I 1700-tallet udvidedes bydelen med mange handelspladser og industrier, som blomstrede i den såkaldte florissante handelsperiode. Efter 1815 fik bydelen karakter af fattigkvarter med udpræget slumbebyggelse.

Christianshavn har bevaret sit særpræg som planlagt kanalby, og bydelen rummer en række særlige fortællinger om datidens byplan- og bygningsidealer. Det oprindelige bymønster med voldene, kanalerne, gaderne, bebyggelsesplanerne og bygningsformerne er endnu aflæselig. Christianshavns særpræg adskiller bydelen fra andre dele af København, og gør den til en højst bevaringsværdig helhed.

Slotsholmen

Slotsholmen har siden 1400-tallet været centrum for magten i Danmark. Som følge af samfundets udvikling er Slotsholmen blevet udbygget med offentlig administration i form af fx ministerier, arkiv og domstol. Senest har forskellige kulturelle institutioner fået plads. Slotsholmen fortæller en historie om samfundsudviklingen fra kongeborg til en værdig bolig for den enevældige monark og til et demokratisk parlament i dag.



Historisk foto af Wilders Plads på Christianshavn

Sammenhæng med anden planlægning og lovgivning

Kommuneplan 2015

For Indre By inden for Voldgaderne og det centrale Christianshavn gælder, at de fleste områder mellem havnen og Voldgaderne er friholdt for standardiserede rammebestemmelser om maksimal bebyggelsesprocent, etageantal og friarealprocent. Inden for disse områder med betydelige kulturhistoriske værdier og helt særlige bevaringshensyn stilles ekstraordinære krav til den arkitektoniske udformning.

Sikring af disse hensyn skal ved nybyggeri, ombygninger og nedrivninger, der har særlig indflydelse på omgivelserne, ske gennem udarbejdelse af lokalplaner, der bl.a. skal indeholde en bebyggelsesplan, hvori indgår fredede og bevaringsværdige bygninger og anlæg, samt detaljerede retningslinjer for bebyggelsens ydre fremtræden.

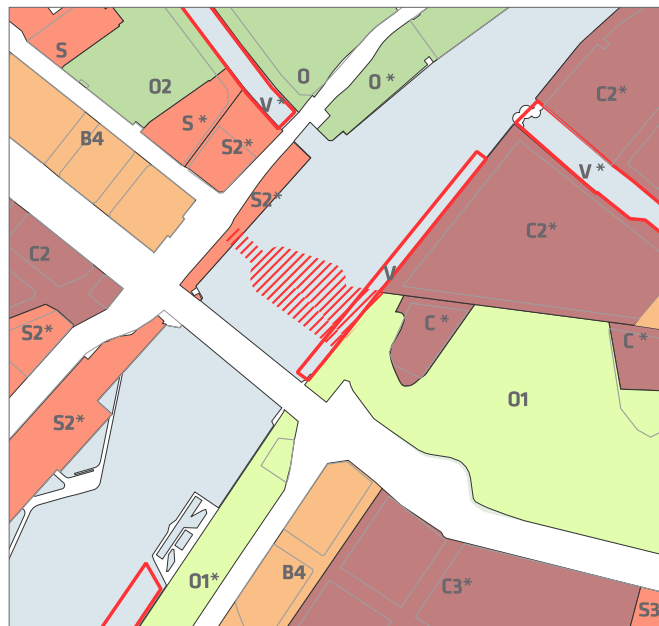
Langs kanaler og havnestrækninger forudsættes der fastlagt sammenhængende, offentligt tilgængelige promenader, herunder med forbindelsen over havneløbet og kanalerne.

Christiansbro er fastlagt til boliger og serviceerhverv. Områderne anvendes til boliger og serviceerhverv, såsom administration, liberale erhverv, butikker, restauranter, hoteller, erhvervs- og fritidsundervisning, grundskoleundervisning samt håndværk og andre virksomheder, der naturligt kan indpasses i området. Butikker tillades i overensstemmelse med bestemmelserne om detailhandel.

Endvidere kan der indrettes kollektive anlæg og institutioner samt andre sociale, uddannelsesmæssige, kulturelle, sundheds- og miljømæssige servicefunktioner, der er forenelige med anvendelsen til boliger og serviceerhverv.

Københavns havnefront indeholder mange muligheder som offentlige rum. Disse muligheder skal udnyttes, og havnen skal fremmes som et vigtigt offentligt rum til bl.a. fritidsformål. I byområder med få faciliteter for byliv skal der lægges særlig vægt på bl.a. ved fortætning at give muligheder for etablering af anlæg til fritidsformål i bred forstand som kultur, idræt og publikumsrettede erhverv (fx bådudlejning, kiosk, café).

Bygninger langs vandet bør i stueetagen i vid udstrækning rumme udadvendte anvendelser som fx restauranter, gallerier, sports- og fritidstilbud mv. Facaden mod vandet skal i den forbindelse udformes med adgang til de publikumsrettede aktiviteter, så der muliggøres et spil mellem forskellige former for byliv.



■ Boliger (3-6 etager) ■ Serviceerhverv ■ Fritidsformål
■ Boliger og serviceerhverv ■ Institutioner ■ Husbåde
Forslag til Kommuneplanrammer. Lokalplanområdet er vist med rød skravering.

Grøn cykelrute og promenadeforløb

I kommuneplanens stiplan indgår etablering af en grøn cykelrute fra Indre By gennem Christianshavn til Amager - Amager-ruten. Herudover indgår, at der skal sikres et sammenhængende promenadeforløb for cyklister og fodgængere langs havnen på begge sider, og at sammenhængen i fornødent omfang skal sikres med forbindelser over havneløbet og kanalerne - Havneruten.

Færdsel på og langs vandet

Det fremgår bl.a. af Kommuneplan 2015 i afsnittet 'Færdsel på og langs vandet', at vandet og kajerne indgår i byens færdselsmuligheder. Langs havnen og kanalerne er der attraktive ruter for fodgængere og cyklister, som udbygges i takt med, at havneområderne udvikles og omdannes. Samtidig er færdselen på vandet inde i en god udvikling, hvor både rute- og fritidssejls er i vækst. Adgangen til færdsel på vandet besværliggøres dog af, at mange kajkanter er stejle og 2 m høje. Denne højde er god i forhold til sikring mod oversvømmelser og mulighed for anløb af større skibe, men for at lægge til med små både, er der behov for lavere brygger, flydebroer og lignende.

Hvor der er behov for at skabe adgang på tværs af vandarealer, skal hensynet til færdselen på vandet vægtes højt. Der skal findes effektive løsninger, som tilgodeser både færdselen på vand og på land. Trafik på vandet (havne-

busser, turbåde og vandtaxaer) skal sikre gode vilkår for at betjene rejsemål ved vandet. Der skal være passende mulighed for anløbsfaciliteter og for passage gennem hovedløb og kanaler.

For at sikre gode vilkår for sejlads både som trafikform og rekreativ aktivitet er kommunen optaget af, at broer ikke påvirker sejladsen i havnen og kanalerne mere end nødvendigt ud fra en afvejning af færdsel på land og vand. Derfor etableres oplukkelige broer over alt, hvor der er sejlads, og med politikker og regler for broåbning samt plads til, at vente og manøvrere. Med Natur- og Miljøklagenævnets afgørelse af en sag om fredning af Kanalerne den 28. april 2015 er der taget stilling til broreglement for nogle af de mest trafikerede dele af havnen, hvor rundfartsbåde og fritidssejlad skal have trygge vilkår. Den kollektive trafik på vandet har oplevet fremgang i planperioden. Havnebussen har forbedret sine passagertal og ruteforlængelsen til Refshaleøen har forkortet rejsetiden fra Indre By for både beskæftigede og besøgende til dette byområde.

Husbåde

Der er mulighed for at placere husbåde langs inderhavnen på Christianshavn. Efter opførelse af den nye bro vil der fortsat være plads til to husbåde ud for Langebrogade, mens der til den tredje skal findes en anden placering.

Bropolitik

Som led i konkretisering og udvikling af havneløbet, hvor byliv og havneliv i højere grad tænkes sammen, er bl.a. besluttet en række principper for udvikling og drift af broer, herunder en række retningslinjer for gennemsejlingsmuligheder, tilgængelighed og broåbninger. Borgerrepræsentationen har i 2008 besluttet en række principper for udvikling og drift af broer i København. Nye broer må ikke indskrænke gennemsejlingsmulighederne i forhold til eksisterende broers højde og frie gennemsejlingsbredde. Der fastsættes et reglement for hver bro. Broen ved Vester Voldgade vil blive synkroniseret med Langebro, sådan at de åbner og lukker samtidigt. Den nødvendige teknik herfor vil blive samlet på Langebro.

Mobilitet

Det er visionen, at 50 procent af transport til og fra arbejde og uddannelse skal ske på cykel og at 80 procent af cyklisterne skal føle sig trygge i trafikken. Samtidig skal transporttiden reduceres med 15 procent i forhold til 2010.

Der er planlagt 22 grønne cykelruter, herunder Amagerruten, som den nye bro vil blive del af. Amagerruten forbinder de rekreative områder på Østamager med indre by og de rekreative områder langs havnen.

Langebro passeres dagligt af ca. 33.500 cyklister. Den nye bro vil blive et trygt alternativ og supplement til Langebro.

Brugerundersøgelser og analyser af området peger, på at den nye bro får et dagligt potentiale på 5 - 9.000 cyklister og 900 - 1.600 fodgængere.

Der er i forbindelse med Bryghusprojektet udarbejdet en samlet plan for byrum og trafikafvikling i området her. Broprojektet skal skabe en naturlig forbindelse mellem cykelruten i Vester Voldgade og landingen af den nye bro.

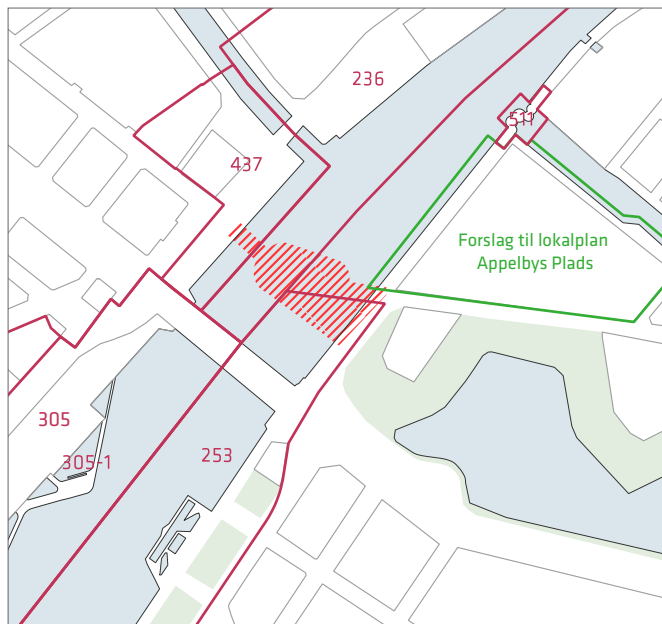
Trafik

De trafikstrukturer som en ny bro skaber er meget forskellige på begge sider af havnen - især for biltrafik.

På Christianshavn-siden er Langebrogade en relativt fredelig lokalvej med få bilture - ca. 1.400 bilture i døgnet (ÅDT - særtælling 753, 2013). Samtidig udgør denne del af Langebrogade et lukket system, da den er spærret for biltrafik for enden af Langebrogade - ved 'kanalknækket' lidt længere inde på Christianshavn. På stykket hvor broen lander er den eksisterende vej bred (ca. 25 m inkl. havnepromenaden), og der er gode fysiske muligheder for at skabe en fornuftig sammenkobling af den nye bro og den eksisterende trafikstruktur. Den fysiske indretning af lokalgaderne på Christianshavn - de fleste gader med toppede brosten - kan udgøre en barriere for cyklister fra Christianshavn, der gerne vil benytte sig af broforbindelsen til og fra byen.

På Sjællandssiden er der en væsentlig tværgående biltrafik på vejen Christians Brygge, der er udlagt som fordelingsgade og en del af Ring O2. Fodgængere og cyklister vil passere Christians Brygge via det eksisterende signalanlæg ved Vester Voldgade, der tilpasses den nye trafikstrøm fra broen. Hierarkisk vil det fortsat være bilfremkommeligheden på Ring O2, der vil have højest prioritet, da denne udgør den altdominerende indfaldsvej fra syd til den østlige del af Middelalderbyen og Frederiksstad. Den fremtidige rute for fodgængere og cyklister fra den nye bro via Vester Voldgade vil skabe en fredelig og naturlig adgang mellem Christianshavn og Middelalderbyen og skabe et - stort set - ubrudt promenadeforløb mellem metrostationerne på Christianshavns Torv og Rådhuspladsen (en strækning på ca. 1.800 m).

På begge sider af broen forventes der et større antal bløde trafikanter med indvielse af Havneringen, Inderhavnsbroen og Cirkelbroen - både som lokal pendling især på cykel, men også af mere rekreativ karakter (både cykel og gang). Brolandingerne vil så vidt muligt tage hensyn til denne tværgående trafik i den endelige udformning.



Lokalplaner i området. Det aktuelle lokalplanområde er angivet med skravering.

Lokalplaner i kvarteret

Lokalplan 437 'Bryghusgrunden' omfatter kajarealerne mellem Langebro og Frederiksholms Kanal og muliggør opførelse af en bebyggelse med et etageareal på 27.000 m² med en bygningshøjde på 25,5 m.

Anvendelsen fastlægges til serviceerhverv. 30 procent af etagearealet skal anvendes til publikumsorienterede serviceerhverv og 15 procent til boliger.

Langs havnen skal der etableres offentligt tilgængelige promenader.

Lokalplan 437 aflyses i området omfattet af nærværende lokalplan og afløses af denne med den endelige vedtagelse af lokalplanen.

Lokalplan 253 'Havneparken Islands Brygge' fastlægger retningslinjerne for Havneparken og udlægger en promenade langs havnen med en bredde på mindst 12 m som led i etableringen af et sammenhængende cykel- og gangsystem.

Lokalplan 253 aflyses i området omfattet af nærværende lokalplan og afløses af denne med den endelige vedtagelse af lokalplanen.

Forslag til lokalplan 'Appelbys Plads Karréen' muliggør nybyggeri i form af boliger og erhverv. Arealet mellem bebyggelsen og bolværket langs havnen fastlægges til promenade

Desuden muliggøres placering af husbåde langs kajen langs inderhavnen nord for Langebrogade og langs Christianshavns Kanal.

Selve Inderhavnen er omfattet af lokalplan 236:

Lokalplan 236 'Christians Brygge' muliggør udvidelse af Det Kongelige Bibliotek, samt en mindre udbygning af Tøjhusmuseet. Begge byggerier er realiseret. Arealerne langs havnekajerne til offentligt tilgængelige promenader.

Lokalplan 236 aflyses på vandarealerne omfattet af nærværende lokalplan og afløses af denne med den endelige vedtagelse af lokalplanen.

Lokalplan 511 'Cirkelbroen' muliggør opførelsen af en bro, Cirkelbroen, over Christianshavns Kanal.

Lokalplanerne kan ses på www.kk.dk/lokalplaner.

Miljø i byggeri og anlæg

Københavns Kommune har besluttet, at der skal tænkes 'miljørigtigt' i forbindelse med nybyggeri, større renoveringer, byfornyelse og anlægsarbejder. Derfor har Borgerrepræsentationen tiltrådt retningslinjerne 'Miljø i byggeri og anlæg, 2010'. Heri berøres emnerne miljørigtig projektering, energi og CO₂, materialer og kemikalier, vand og afløb, byens rum, liv og natur, affald, støj, indeklima og byggepladsen.

Minimumskravene skal følges i forbindelse med nybyggeri, større renoveringer og anlægsarbejder, hvor Københavns Kommune er bygherre eller kontraktmæssig bruger, samt ved støttet byggeri og byfornyelse. Private opfordres til at hente ideer fra retningslinjerne.

'Miljø i byggeri og anlæg 2010' oplyser i øvrigt om love, regulativer og publikationer om emnet, samt adresser på kommunale og statslige instanser, hvor der kan hentes oplysninger om miljøorienteret byggeri. 'Miljø i byggeri og anlæg 2010' kan hentes på www.kk.dk/publikationer.

Regnvand

Ifølge Københavns Kommunes Spildevandsplan skal regnvand håndteres lokalt (Lokal Afledning af Regnvand, LAR) for at imødegå klimaændringer og det øgede pres på kloakkerne. Lokal håndtering vil sige indenfor nærområdet som modsætning til transport ud af området. Der kan være tale om håndtering indenfor enkeltmatrikler, eller om at flere matrikler går sammen om lokale løsninger, herunder udledning til havnen.

Regnvandet kan opsamles, genanvendes, forsinkes, fordampes, nedsives og/eller afledes til eksisterende vandområde.

Tilladelser efter anden lovgivning

Jord- og grundvandsforurening

Bortskaffelse af og håndtering af forurenede jord skal ske i henhold til Jordregulativ for Københavns Kommune 1. januar 2012. Dette kan hentes på hjemmesiden www.kk.dk/publikationer eller rekvireres på tlf. 33 66 33 66. Jorden kan anmeldes via www.jordweb.dk.

Ved ændring af areal til følsom arealanvendelse så som boliger, børneinstitutioner, skoler, offentlige legepladser, kolonihaver og lignende skal ejer/bruger sikre, at den øverste ½ meter på ubefæstede arealer består af rene materialer (jord, sand, grus el. lign.) eller varig fast belægning, (jf. Jordforureningsloven § 72 b). Hvis det rene jordlag eller den faste belægning senere skal fjernes, skal ejer/bruger på ny sikre, at den øverste ½ meter består af rene materialer eller der udlægges varig fast belægning. Der skal indhentes en tilladelse til bygge- og anlægsarbejde og ændret arealanvendelse, når grunden er kortlagt på vidensniveau 1 eller 2. Tilladelsen skal indhentes hos Teknik- og Miljøforvaltningens Enhed for Jord og Affald inden arbejdet påbegyndes.

Skal der udledes oppumpet grundvand til kloak, skal Teknik- og Miljøforvaltningens Enhed for Forurenende virksomhed tillige søges om udledningstilladelse. Skal oppumpet grundvand udledes til recipient (vandløb, åer, søer, havnen mm) skal Teknik- og miljøforvaltningens Enhed for Vand og VVM, søges om tilladelse.

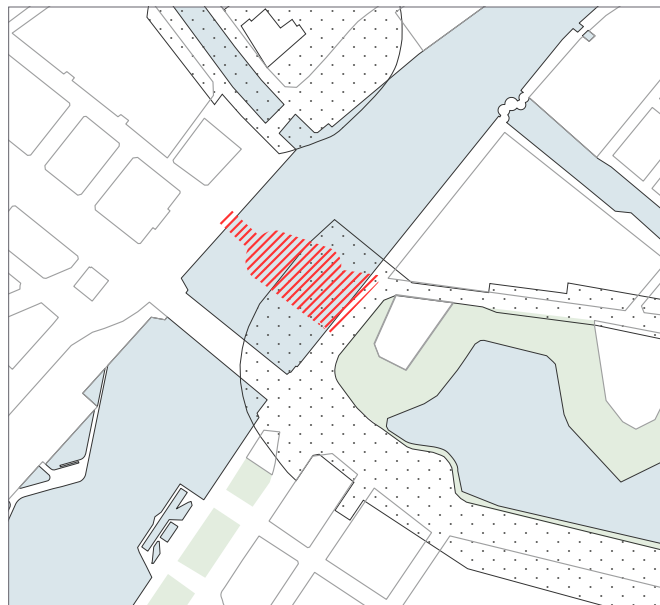
Hvis der i forbindelse med byggeriet skal bortledes mere end 100.000 m³/år grundvand, eller hvis en grundvands-sænkning står på i mere end 2 år, skal Teknik- og Miljøforvaltningens Enhed for Vand og VVM, ansøges om bortledningstilladelse. Her skal der endvidere indhentes tilladelse til udførelse af borer og udledning af forurenede vand fra byggegruben.

Permanent dræning af grundvand i Københavns Kommune tillades som udgangspunkt ikke.

Regler og retningslinjer kan hentes på hjemmesiden www.kk.dk/artikel/jord ved byggeri og anlæg eller rekvireres på tlf. 33 66 33 66.

Museumsloven

Arbejder, der forudsætter udgravning i grunden, kan medføre påbud om midlertidig standsning i henhold til museumsloven § 26 og § 27 (beskyttelse af jordfaste fortidsminder). Københavns Museum skal kontaktes i god tid, så en forundersøgelse kan sættes i gang, inden et jordarbejde påbegyndes.



Kort der viser fortidsmindebeskyttelsen, beskrevet med prikker. Det aktuelle lokalplanområde er angivet med rød skravering.

Fortidsmindebeskyttelse

Christianshavns Vold er fredet som fortidsminde med en 100 m beskyttelseszone omkring. Del af den nye bro og landingen på Christianshavn er omfattet af denne beskyttelseszone. Der kræves derfor dispensation til at opføre bro og landingen. Dispensationen behandles i forbindelse med byggesagen.

Anlæg på søterritoriet

Ifølge lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S (By og Havn) kræver faste anlæg inden for havnens søområde tilladelse af Bygningsministeriet.

Særlig tilladelse kan også være påkrævet i medfør af statens højhedsret over søterritoriet.

Rottesikring

Grundejere skal rottesikre og renholde deres ejendomme, herunder brønde og stikledninger, således, at rotters levemuligheder på ejendommene begrænses mest muligt. Dette fremgår af Miljøbeskyttelsesloven og bekendtgørelse om forebyggelse og bekæmpelse af rotter, kap. 1, § 3. Især ved etablering af grønne facader og lignende vil det være nødvendigt at sørge for at forhindre rotteangreb på bygninger.

Tagfladeafvandning som udledes til recipient, fx havnen, skal etableres, så rotter ikke kan trænge ind i afløbssystemet.

- b) Landingen ved Christians Brygge (nordvestsiden):
Cykelflowet skal føres i en direkte linje fra broens landing over promenaden ud i krydset Christians Brygge/ Vester Voldgade som vist på skitsen nedenfor. Cykelarealet skal indrettes med cykelvenligbelægning og med en niveauforskel i forhold til det øvrige promenadeareal.
- c) Landingen ved Langebrogade (sydøstsiden):
Cykelflowet skal føres fra broen mod syd og krydse promenaden længere sydpå i forhold til broens landing. Det skal sikres at cykler til og fra Cirkelbroen kan komme let til og fra broen som vist på skitsen nedenfor. Cykelarealet skal indrettes med cykelvenlig belægning og med en niveauforskel i forhold til det øvrige promenadeareal.



Stk. 4.

Brodæk og landinger skal være forsynet med skridsikker, cykel- og gangvenlig, jævn belægning.

Stk. 5.

Lysinstallationer skal med hensyn til placering, omfang, materialer, farver og lignende udformes således, at der opnås en god helhedsvirkning i forhold til broens arkitektur og karakter af det omgivende bybillede. Brobelysningen må ikke være til ulempe for omgivelserne og skal medvirke til at skabe tryghed og sikkerhed, som den øvrige gadebelysning.

Stk. 6

Skiltning må kun vedrøre brug og sikkerhed på broen. Belysning samt bomme og signalanlæg skal bidrage til sikkerhed og tryghed på broen.

Stk. 7.

Eventuelle solceller og lignende bæredygtige elementer skal etableres som integrerede dele af broens arkitektur.

§ 8. Tilgængelighed

- Broen med det tilhørende landanlæg skal udformes således, at den er tryk at færdes og opholde sig på og tilgodeser tilgængelighed for alle.
- På broen skal cyklende og gående trafik af sikkerhedsmæssige grunde adskilles af et rækværk med en højde på mindst 80 cm.
- Langs broens sider mod vandet skal værn have en højde på mindst 110 cm
- Broens hældning for gående må højst være 45 promille og for cyklende højst 50 promille.

§ 9. Retsvirkninger

I henhold til planlovens § 18 må der ikke retligt eller faktisk etableres forhold i strid med lokalplanens bestemmelser.

Lokalplanen hindrer ikke, at eksisterende lovlige forhold kan opretholdes.

§ 10. Ophævelse af lokalplaner

Lokalplan 437 'Bryghusgrunden' bekendtgjort den 28. oktober 2009 ophæves for så vidt angår det område, der omfattes af nærværende plan.

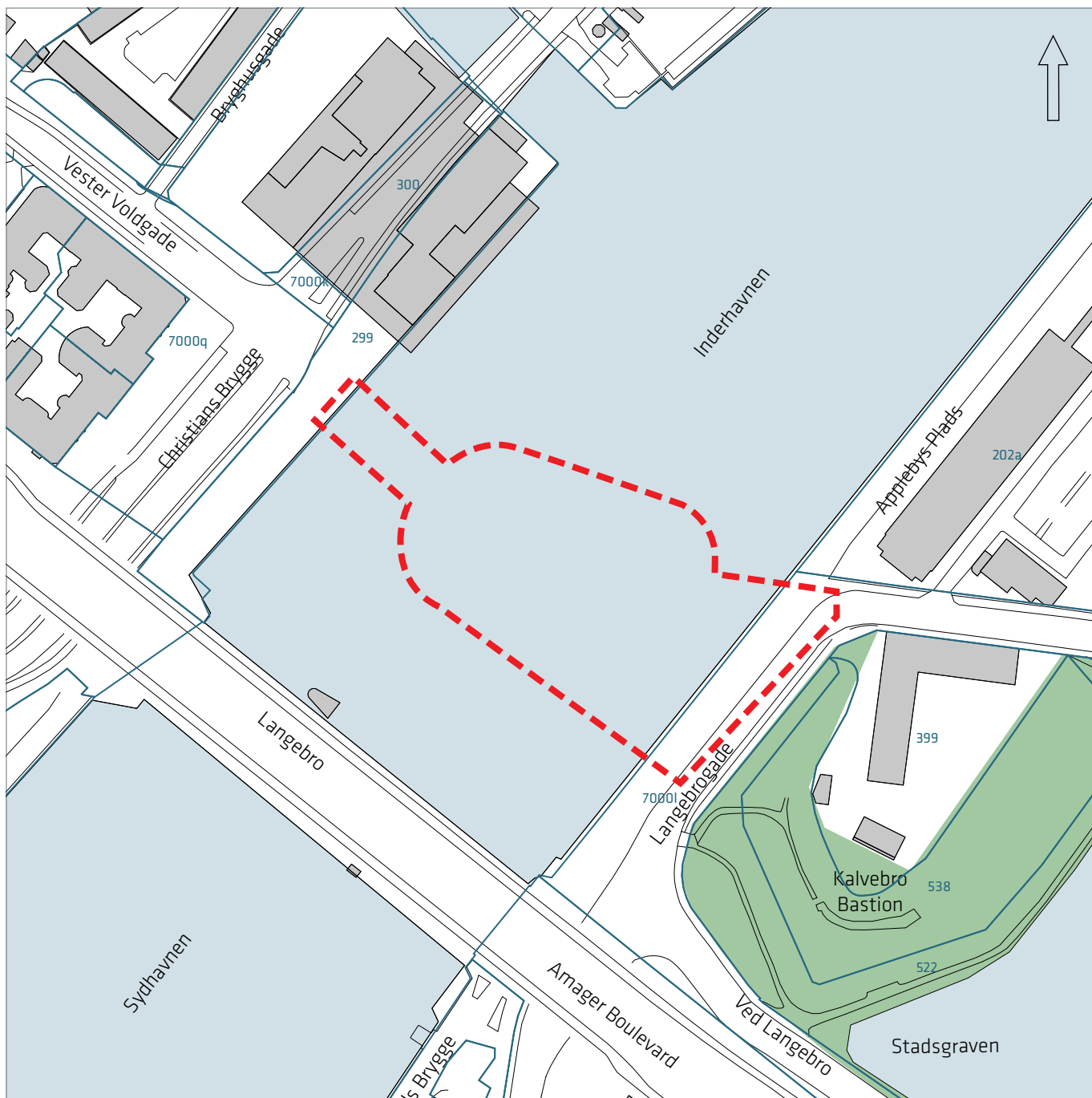
Lokalplan 253 'Havneparken Islands Brygge' bekendtgjort den 13. juni 1995 ophæves for så vidt angår det område, der omfattes af nærværende plan.

Lokalplan 236 'Christians Brygge' bekendtgjort den 1. marts 1994 ophæves for så vidt angår det område, der omfattes af nærværende plan.

Kommentarer af generel karakter

- På tidspunktet for planens tilvejebringelse er seneste udgave af planloven trykt som lovbekendtgørelse nr. 587 af 27. maj 2013 med senere ændringer.
- Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune har påtaleret for overtrædelse af bestemmelser i lokalplanen.
Ændringer på en ejendom kræver ikke i alle tilfælde byggetilladelse. Det er derfor vigtigt at sikre sig, at påtænkte ændringer er i overensstemmelse med lokalplanen, inden de sættes i gang.
Kontakt derfor Teknik- og Miljøforvaltningen ved alle ændringer.
- I henhold til planlovens § 19, stk.1, kan der dispenseres fra bestemmelser i en lokalplan, hvis dispensationen ikke er i strid med principperne i planen. Dispensation meddeles af Teknik- og Miljøudvalget i Københavns Kommune.

Tegning nr. 1 - Lokalplanområdets afgrænsning

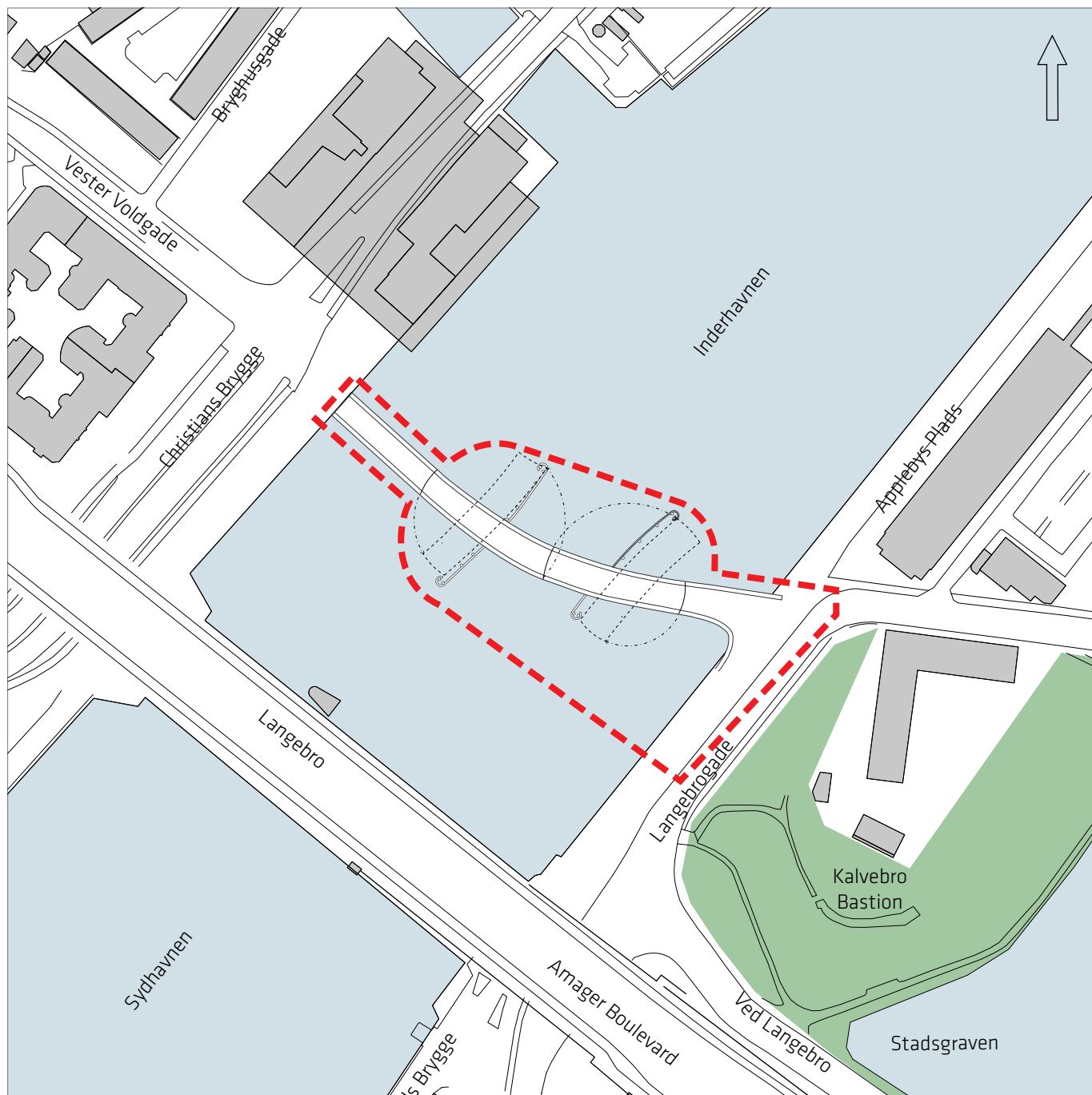


— — — — — Grænse for lokalplanområde

— — — — — Matrikelskel

0 20 40 60 80 100 m

Tegning nr. 2 - Broens placering



--- Grænse for lokalplanområde



Hvad er en lokalplan

Lokalplan

En lokalplan er en detaljeret plan, der bestemmer, hvad der kan ske i et område.

Planen kan indeholde bestemmelser om anvendelse, vejforhold, bebyggelsens omfang, placering og udformning, eventuelt bevaring af bebyggelse, friarealer og parkering m.v.

Kommunen har ret og ofte pligt til at udarbejde en lokalplan. Kommunen skal således ifølge planloven tilvejebringe en lokalplan, inden der eksempelvis kan gennemføres større bygge- og anlægsarbejder. Lokalplanen kan ændres eller suppleres med en ny lokalplan – eventuelt i form af et lokalplantillæg.

Lokalplaner skal sikre en sammenhæng i den kommunale planlægning samt borgernes indsigt og indflydelse i planlægningen. Lokalplanforslaget skal derfor offentliggøres således, at alle interesserede har mulighed for at tage stilling og komme med bemærkninger, inden Borgerrepræsentationen vedtager den endelige plan.

Lokalplanforslagets retsvirkninger

Ejendomme, der er omfattet af lokalplanforslaget, må ikke ændres, bebygges eller ændre anvendelse i perioden, fra lokalplanforslaget er offentliggjort, til den endelige lokalplan er vedtaget og bekendtgjort. Forbuddet gælder højst ét år.

Når fristen for at komme med bemærkninger til lokalplanforslaget er udløbet, og ingen statslig myndighed har modsat sig, at lokalplanen vedtages endeligt, kan kommunen tillade ejendommene bebygget eller anvendt, som beskrevet i lokalplanforslaget. En sådan tilladelse forudsætter, at det, der gives tilladelse til, er i overensstemmelse med kommuneplanen og ikke kræver lokalplan.

Lokalplanens endelige retsvirkninger

Når Borgerrepræsentationen har vedtaget den endelige lokalplan, og den er bekendtgjort, må der ikke foretages ændringer på de ejendomme, der er omfattet af planen, i strid med lokalplanens bestemmelser. Den eksisterende lovlige bebyggelse kan blive liggende og anvendelsen fortsætte som hidtil. Lokalplanens bestemmelser vil kun gælde, hvis ejeren ønsker gennemført ændringer på ejendommen.

Praktiske oplysninger

Høringsperiode

Københavns Borgerrepræsentation har den 26. november 2015 besluttet at offentliggøre et forslag til lokalplan Bro ved Vester Voldgade. Til forslaget hører en miljørapport i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer (MPP).

Høringsperioden løber fra den 10. december 2015 til den 4. februar 2016.

Enhver har ret til at komme med høringssvar til planforslaget og miljørapporten. Alle skriftlige høringssvar om forslaget vil indgå i den videre behandling.

Borgermøde

Realdania inviterer til borgermøde om planforslaget i Fæstningens Materialgård på Frederiksholms Kanal 30, 1220 København K. Mødet foregår onsdag den 13. januar 2015 kl. 19-21.

Vinderforslaget og de øvrige 4 broforslag er udstillet samme sted den 13. og 14. januar kl. 14.00-18.00.

Offentlig høring

På Københavns Kommunes høringsportal www.blivhoert.kk.dk/lokalplaner har du mulighed for at se forslaget og indsende et høringssvar.

Du kan endvidere sende dine bemærkninger til:

Teknik- og Miljøforvaltningen
Byens Udvikling
Postboks 348
1503 København V

Sidste frist for indlevering af høringssvar er den 4. februar 2016



KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen