



## **Til Økonomiudvalget**

27-08-2014

### **Fremlæggelse af rapporten ”Nye Forbindelser i Sydhavnen” til orientering**

Sagsnr.  
2013-61026

Dokumentnr.  
2013-61026-207

#### **Baggrund**

Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen har, som opfølgning på hensigtserklæring fra budget 2014, været i dialog med Realdania om det videre arbejde med at sikre bedre sammenhæng i Sydhavnen.

Sagsbehandler  
Lise Pedersen

Realdania har finansieret en analyse af mulighederne for at binde bydelen bedre sammen. Analysen er foretaget af COWI og Gehl Architects.

Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen har været i dialog med Aalborg Universitet, KAB, Kgs. Enghave Lokaludvalg og nogle fonde, samt indhentet idéer på et borgermøde i området.

#### **Mere end en bro – løsningsforslag**

Som udgangspunkt for løsningerne har bl.a. ligget:

- At styrke eksisterende attraktioner og potentialer i både det gamle og det nye Sydhavn,
- At koblingen mellem det nye og det gamle Sydhavn skal styrkes,
- At understøtte og give bedre adgang til byliv, kultur, detailhandel, natur, rekreation og foreningsliv mv. på begge sider af Sydhavnsgade,
- At skabe et ikon, der ved sit design alene kan give identitet og kvalitet til bydelen,
- At nye aktiviteter skal lægges på, under og i forbindelse med en bro for at skabe udveksling på tværs af de socioøkonomiske skel,
- At trafikken på Sydhavnsgade ikke må generes.

En broforbindelse skal således, ud over at skabe en fysisk sammenbinding, også styrke den mentale sammenbinding af området. Broforbindelsen kan sammenlignes med Kalvebod Bølge som et markant indslag i bybilledet – et sted man kan mødes for ophold eller i aktiviteter.

Ud over variationer af en broforbindelse er der i rapporten også foreslået en grøn stiforbindelse og overgang i terræn på Borgmester Christiansens Gade.

#### **Center for Byudvikling**

Rådhuset, 3. sal, 11  
1599 København V

Mobil  
2036 3850

E-mail  
lip@okf.kk.dk

EAN nummer  
5798009800176

http

Der tages i rapporten ikke stilling til design og detaljløsninger, og derfor er de økonomiske overslag også kun groft anslået.

### **Forslag til den videre proces**

Rapporten fremlægges til orientering for Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen. Økonomiforvaltningen foreslår, at der arbejdes videre med projektet frem mod budget 2016 med bl.a. lokalinddragelse og undersøgelse af mulighederne for fondsfinansiering af hele eller dele af projektet.

### **Bilag**

Rapporten ”Nye Forbindelser i Sydhavnen”.



# NYE FORBINDELSER I SYDHAVN

FORUNDERSØGELSER



Rapporten er udarbejdet af COWI i samarbejde med Gehl Architects.  
August 2014

## INDHOLD

---

	Forord	5
<b>Kapitel 1</b>	Kort intro	7
<b>Kapitel 2</b>	Sammenfatning med konklusion og anbefalinger	13
<b>Kapitel 3</b>	Detaljeret gennemgang af anbefalede løsninger	23
3.1	Stibrokoncepter	24
3.2	Aktiviteter på og under broen	33
3.3	Oversigt over økonomi	35
3.4	Sti-krydsning i niveau ved Borgmester Christiansens Gade	36
<b>Kapitel 4</b>	Introduktion til Bilag	41

## BILAG

<b>Bilag A</b>	Bylivsanalyse	45
<b>Bilag B</b>	Lokale og Anlægsfonden	57
<b>Bilag C</b>	Trafikvurdering	61
<b>Bilag D</b>	Brokonstruktive forhold	77
<b>Bilag E</b>	Ledningsoplysninger og –kort	81
<b>Bilag F</b>	Økonomi	85
<b>Bilag G</b>	Lyd	93



## FORORD

København er i vækst, og Sydhavn er ét af byens vigtigste byudviklingsområder. Aftalen mellem Københavns Kommune og regeringen om etablering af metro til Sydhavn forventes at gøre området endnu mere attraktivt for byudvikling.

Københavns Kommune lægger stor vægt på, at byens sammenhængskraft styrkes i forbindelse med byudviklingen. Det gælder også i Sydhavn, hvor Sydhavnsgade er en stor barriere for koblingen mellem det gamle Sydhavnen og det nye Sydhavnen, der vokser frem øst for Sydhavnsgade. De to områder er på mange måder to meget forskellige sider af bydelen Sydhavnen. Der er store forskelle i såvel boligernes ejerforhold og størrelser, som i mange af beboernes sociale forhold, i de to bydele. De to områder har samtidigt en række kvaliteter, der i højere grad end i dag kan komme hele bydelen til gode. Hvor det gamle Sydhavnen har kulturhus, detailhandel og adgang til naturområdet Tippen, har det nye Sydhavn rekreative arealer ned til havnen, havnebad og et nyt spirende universitet, der trækker studerende og ny energi til området.

Ved at binde bydelene sammen og tilføre området bedre infrastruktur, nye attraktioner og derved mere byliv, kan der skabes et stærkere samspil mellem bydelens områder og dermed en mere sammenhængende by. En sammenbinding kan bidrage til en løsning af nogle af de udfordringer der også opleves i området, samtidigt med at forbindelsen på tværs af Sydhavnsgade vil styrke tilgængeligheden til de nye kommende metrostationer ved hhv. Mozarts Plads og Slusen. Nye forbindelser kan således komme hele bydelen til gavn og styrke sammenhængen både kulturelt, socialt og fysisk.

I foråret 2013 indledtes en dialog mellem centrale danske fonde, en boligorganisation i området og Københavns Kommune om disse udfordringer og potentialer.

I forlængelse heraf har Realdania og Københavns Kommune besluttet at få udarbejdet en forundersøgelse af mulighederne for at etablere nye forbindelser på tværs af Sydhavnsgade. Hensigten var at belyse de bylivsmæssige, tekniske og økonomiske forhold for at kvalificere grundlaget for en evt. beslutning om etablering af nye forbindelser. I processen har en række aktører været inddraget. Der har været afholdt orienterende borgermøde med workshop, og der er kommet inspiration fra Lokaludvalget, AAU og Sydhavns beboere. A/S Øresund/Banedanmark og HOFOR, Lokale- og Anlægsfonden og KAB har desuden bidraget med viden og inspiration om områdets udviklingsmuligheder.

Det er håbet at der med nærværende rapport er skabt et idégrundlag for hvordan der kan arbejdes videre med at skabe en eller flere nye forbindelser mellem det nye og det gamle Sydhavnen.

Rapporten er udarbejdet af COWI i samarbejde med Gehl Architects.







# Kapitel 1

Kort intro

Københavns Kommune har med "Den sammenhængende by - forslag til kommuneplanstrategi for København 2014" sat byens fysiske og sociale sammenhængskraft højt på den politiske dagsorden.

Sydhavn er én af de bydele i København, hvor sammenhængskraften er udfordret. Denne forundersøgelse har derfor fokus på, hvordan nye forbindelser på tværs af Sydhavnsgade ikke blot kan løse en trafikals udfordring, men bidrage til at styrke sammenhængskraften i et bredere perspektiv.

### **Udgangspunktet**

Udgangspunktet for forundersøgelsen er, at Sydhavnsgade har en central, trafikals betydning som en vigtig indfaldsvej til København, men at den samtidig udgør en barriere for sammenhængen mellem de to dele af Sydhavn. Med lyskryds, cykelstier og fodgængerfelter er der gjort meget for at gøre det sikkert for cyklister og fodgængere at passere på tværs af Sydhavnsgade. Men forbindelserne på tværs er ikke attraktive, og inviterer ikke beboere og besøgende i de i dag adskilte dele af Sydhavn til at bevæge sig på tværs.

Den manglende oplevelse af sammenhæng på tværs betyder, at København går glip af at udnytte det potentiale, der ligger i Sydhavnens mangfoldighed.

Forundersøgelsen af nye forbindelser på tværs af Sydhavnsgade tager udgangspunkt i, at Sydhavnsgades funktion som en væsentlig indfaldsvej ikke kan ændres uden at der skabes væsentlige, trafikale problemer for trafikken til og fra hovedstadens arbejdspladser, boliger og øvrige byfunktioner.

De nye bebyggelser, der skyder op langs Sydhavnsgade vil bidrage til at gøre Sydhavnsgade arkitektonisk mere helstøbt og attraktiv. Men vejens status som en væsentlig indfaldsvej betyder, at den ikke som en gade i brokvartererne kan omdannes til en bygade med lokalt byliv. Dertil er den for bred, hastigheden for høj, og bl.a. af hensyn til støjforholdene vender bebyggelserne langs gaden ryggen mod trafikken.

Forundersøgelsen tager derfor udgangspunkt i, at en stærkere sammenhæng må skabes ved at etablere en eller flere attraktive forbindelser på tværs, der giver god og direkte adgang til de kvaliteter, der kendetegner bydelene på begge sider af vejen eller til helt nye aktiviteter, der bidrager til bedre sammenhæng for hele bydelen.

### **Styrkede forbindelser på tværs kan øge sammenhængskraften i bydelen**

De to dele af Sydhavnen udgør tilsammen en mangfoldig bydel.

Det gamle Sydhavnen rummer et stort potentiale. Her er kulturhus og bibliotek, Børnenes Mark, kvartershus, byrum, samt gode, gedigne lejligheder til overkommelige priser og et fastlejet butiksliv: En bydel, der endnu ikke har opnået den status, som kendetegner brokvartererne i nærheden, men med mange af de samme kvaliteter, der giver den et særligt potentiale.

Det nye Sydhavnen rummer med nye moderne ejer- og lejeboliger, udsigt over vandet og nærhed til havnekaj, uddannelser og butikker, brygger, promenader og rolige stiforbindelser mange af de kvaliteter, der kendetegner nye bydele ved vandet.

Der er potentiale for en samlet attraktiv bydel, men bydelen savner, at man oplever den som sammenhængende, før der kan drages fuldt nytte af mangfoldigheden.

### **En styrkelse af forholdene for cyklister og gående i København**

Sydhavnsgade kan forceres i gadeplan. Det er ikke vand og togskiner, der adskiller bydelene. Derfor er en kobling mellem bydelene via en bro ikke umiddelbart at sammenligne med kendte cykelforbindelser som cykelslangen og Bryggebroen.



En ny forbindelse på tværs af Sydhavns-gade vil dog stadig have en vigtig funktion i forhold til en styrkelse af forholdene for cyklister og gående og forventes at trække op til 2.000 daglige brugere.

Dermed vil forbindelsen kunne bidrage til udmøntningen af Københavns Kommunes cykelpolitik. Der er mange tiltag, der ikke blot servicerer cyklisterne på en måde, der rykker ved vante tiltag, så nye cykelruter og forbindelsesstier i sig selv flytter trafik fra bil, bus og tog til cykel, men som også opleves som egentlige turistattraktioner, som er med til at sætte København højt og ofte øverst på listen over byer, der er værd at besøge og bo i. Samtidigt vil en broforbindelse opleves som en langt tryggere og sikrere måde at komme over Sydhavns-gade på.

### **Et vartegn med funktion**

Med dette projekt er der desuden en enestående mulighed for at skabe nye sundhedsunderstøttende og kulturelt understøttende faciliteter til hele Sydhavnen.

Det gamle Sydhavnen har – uanset de mange kvaliteter – nogle udfordringer. Bydelen huser en befolkningsgruppe, der i forhold til resten af befolkningen ligger lavt i forhold til uddannelse, indkomst og levetid.

Tiltag i tilknytning til en ny forbindelse kan understøtte forretningsliv og det fritidsliv, der findes her og som samtidigt kan åbne døren til de mange attraktioner ved vandet: som del af hele bydelen, med et markant anlæg der binder områderne sammen – begge veje.

Placeres en bro så den får godt fat i havnearealerne på den ene side og det gamle Sydhavnens bolig- og butiksliv på den anden side, kan broen i sig selv spille en aktiv rolle som ramme om nye understøttende faciliteter, der gør adgangen til vand, handel, fritidsliv og bevægelse mere oplagt og nemmere.

Herudover vil broen kunne tilbyde et fantastisk udsigt over området, da broen vil give frit udsigt ned gennem Teglværksløbet mod Nokken, mod nord og øst kig mod hele Vesterbro og Enghave og mod vest får man et løftet blik over det gamle Sydhavnen.

Millenium Bridge i London, High Line i New York, Superkilen på Nørrebro er både ikoner og eksempler på anlæg, der kan mere end blot at fungere som cykelsti og fortov. Det er trafik anlæg, der ændrer oplevelsen af bydelen, kalder folk til, bringer folk sammen og som hertil genererer yderligere aktiviteter og dermed sætter gang i en yderligere positiv spiraleffekt.

En markant broforbindelse kunne være Sydhavnens svar på de andre bydeles vartegn, som f.eks. Royal Arena markerer Ørestad, Havnebadet bidrager til oplevelsen af Islands Brygge og som COBEs bibliotek har markeret NordVest på en ny og spændende vis.


En markant broforbindelse vil styrke sammenhængskraften. Det vil – udført rigtigt – kunne blive det vartegn, der kendetegner Sydhavnen, bidrager til at løfte kvarterets ry og tilvejebringer gode sikre trafikale anlæg og masser af nye hverdagsfaciliteter til fritidslivet til beboerne i bydelen.

Forundersøgelsen giver en række bud på, hvordan en ny forbindelse på tværs af Sydhavnsgade kan udvikles som et attraktivt projekt, der både fysisk og mentalt bidrager til at binde de to dele sammen.

*Kortet til højre viser placeringen af fremtidige og eksisterende attraktioner i Sydhavnen*

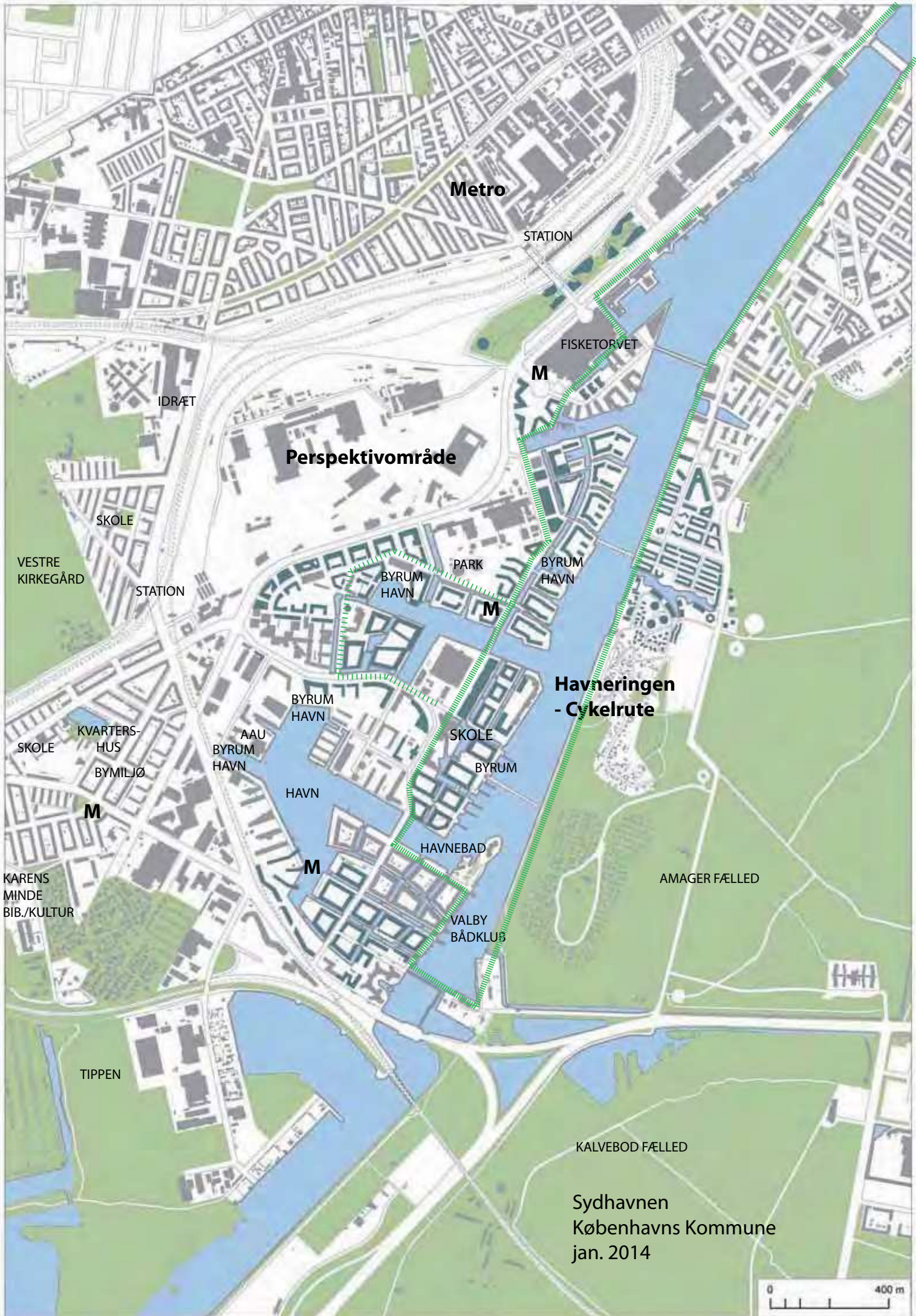
#### SIGNATURFORKLARING

 Eksisterende byggeri

 Fremtidigt byggeri

 Havneringen cykelrute





**Metro**

STATION

FISKETORVET

**M**

**Perspektivområde**

IDRÆT

SKOLE

VESTRE  
KIRKEGÅRD

STATION

BYRUM  
HAVN

PARK

BYRUM  
HAVN

**M**

**Havneringen  
- Cykelrute**

BYRUM  
HAVN

SKOLE

BYRUM

SKOLE

KVARTERS-  
HUS  
BYMILJØ

AAU  
BYRUM  
HAVN

HAVN

HAVNEBAD

VALBY  
BÅDKLUB

AMAGER FÆLLED

TIPPEN

KALVEBOD FÆLLED

Sydhavnen  
Københavns Kommune  
jan. 2014

0 400 m





# Kapitel 2

Sammenfatning med  
konklusion og anbefalinger

## Sammenfatning med konklusion og anbefalinger

På baggrund af bydelsanalysen og de tekniske analyser er konklusionen i forundersøgelsen, at det gamle Sydhavn og det nye Sydhavn hver har deres kvaliteter og udfordringer og at en fysisk sammenbinding af de to bydele, dels vil bidrage til kvaliteten på hver side af Sydhavnsgade – og dels vil give en oplevelse af et Sydhavn som en mere sammenhængende bydel.

Bydelsanalysen viser, at der på det gamle Sydhavns side ligger et kvarter med klassiske bystrukturer, gader og pladser, godt mikroklima, en bydel i menneskelig skala med aktive facader og et fungerende eksisterende butiksliv med forbindelse til byliv omkring Borgbjergsvej og Mozartsvej.

Samtidigt er udfordringen på denne side, at området ikke helt endnu har den butiksstruktur og udbud af cafeer mv, der appellerer til de mange studerende, der har deres gang i det nye Sydhavn og som vil kunne bidrage til livet i den gamle del af Sydhavn. Det forventes, at etableringen af flere studieegnedede boliger vil påvirke det gamle Sydhavn positivt og tilføre området et beboersegment med forankring og ærinder både i det gamle og i det nye Sydhavn.

Det gamle Sydhavn vil med en attraktiv bro desuden få en nem og sikker vej til vandet og de herlighedsværdier og aktivitetsmuligheder der findes her, så afstanden til vandet vil opleves mindre og tilknytningen større.

Analysen tydeliggør samtidigt, at der på den nye Sydhavnsside er en enestående nærhed til havnerum uden tung trafik, at der er god plads til aktiviteter, potentielle grønne områder (kilen) samt forbindelse til Amager Fælled etc. Udfordringerne på denne side er de vindomsuste områder, de store parkeringsflader og de høje kanter mod vandet, der i deres nuværende form ikke i særlig grad inviterer til ophold. En bro med den rette udformning vil styrke kvaliteten af opholdet ved vandet og medvirke til at styrke det nye Sydhavns attraktioner yderligere.

Det er vurderingen, at brugerne af det nye Sydhavn vil have glæde af at indtage det gamle Sydhavn, nyde godt af de små butikker og det byliv der findes dels udfoldet, dels i sin vorden. Samtidigt vil det gamle Sydhavn kunne tilbyde billige, mindre lejligheder, som skabt til studerende.

## Anbefalinger

Den bedste måde samlet set at forbinde bydelene på, er ved at styrke og markere sammenhængen i gadeniveau ved Borgmester Christiansens gade og Sluseholmen mod syd og ved at forbinde bydelene i området ved Aalborg Universitet og Scandiagade med en stibro.

En broforbindelse kan skabe en fysisk forbindelse over en meget trafikeret vej, som vil opleves langt mere sikker end når man skal passere i gadeniveau. Broen matcher Københavns image som cykelby, og bringer Sydhavnen med ind i identiteten af en by, der ønsker at fremme bæredygtige løsninger. Broen kan apteres, så den skaber rammen om faciliteter, der gør livet ved vandet mere attraktivt og som samtidigt tilvejebringer nye muligheder mod vest i form af f.eks. overdækket legeplads til beboerne i det gamle sydhavnen. Broen kan designes så den bliver en oplevelse at passere – et mål i sig selv, og som opleves som en synlig manifestation af viljen til og ønsket om at bringe bydelene sammen.

For bedst muligt at drage fordel af det potentiale, som en ny fysisk forbindelse rummer, er der samlet følgende anbefalinger:



# OPSUMMERING: ATTRAKTIONER & POTENTIALER FOR BYLIV

## Det gamle Sydhavnen

- + Byliv omkring Borgbjergvej og Mozartsvej
- - Butiksliv mindre attraktivt for studerende
- + Klassisk bystruktur - Gader og pladser, menneskelig skala
- + Aktive facader og kommercielt liv
- + Byliv i kompleks, blandet struktur - mange lag og funktioner
- + Bedre mikroklima
- + Tydeligt, hvad der er private og offentlige områder
- - Lukket inde af store indfaldsveje, opleves afskåret fra byen
- - Fornemmelse af utryghed (låste skure, hærværk etc)
- - Oplevelse af manglende grønne områder
- - Få tilføjelser over tid

## Det nye Sydhavnen

- + Nærhed til havnerum uden tung trafik
- + God plads til aktiviteter
- + Potentielle grønne områder (kilen) samt forbindelse til Amager Fælled etc.
- - Meget vind og mennesketomme arealer (parkering)
- + Åbning mod havnen, horisont
- - Monofunktionelle enklaver, store enheder
- - Store parkeringsarealer
- - Vindforhold
- - Uklart, hvad der er private og offentlige områder

*Både det nye og det gamle Sydhavn har klare oplagte kvaliteter, som ved en sammenkobling vil give en endnu bedre bydel. Samtidigt vil en tættere sammenbinding give alternativer til det der i den ene bydel er en udfordring og i den anden en styrke.*

- > Forbind bydelene med en stibro i den nordlige ende med kobling til A. C. Meyers Vænge
- > Suppler den trafikale forbindelse med faciliteter, der gør broen attraktiv i sig selv og som skaber liv omkring broen
- > Udnyt det østlige brohoved til at skabe en støjmassig dæmpning mod den nye bebyggelse ved A. C. Meyers Vænge
- > Forstærk forbindelsen over Sydhavnsgade ved Borgmester Christiansens Gade, ved at for bedre fodgænger- og cykelovergang i gadeniveau og ved at markere overgang rumligt
- > Opgrader Borgmester Christiansens Gade, så den bliver mere attraktiv som cykel og gang forbindelse og så Mozarts Plads og Sluseholmen bindes bedre sammen

og endelig:

- > at det nærmere grundlag for en broløsning udvikles i tæt dialog med beboere, KAB, grund ejere og øvrige interessenter som f.eks. A/S Øresund og grundejerforeningen der ejer arealet på østsiden af broforbindelsen.
- > at et egentligt konkret forslag til broens udformning med fordel vil kunne udvikles ved afholdelse af en projektkonkurrence.

## Kort om baggrund for de foreslåede løsninger

For at vurdere hvor og hvordan der kan skabes forbindelse mellem de to bydele er der indledningsvist set på flere forskellige måder at forbindelsestyper og -placeringer.

”De store løsninger”, forstået som en nedgravning af Sydhavnsgade eller at løfte Sydhavnsgade op, er vurderet til ikke at være egnede løsninger, fordi det vil blive svært at koble fra Sydhavnsgade til sidegaderne og at man derfor vil være nødt til at have et ’dobbeltssystem’ af veje. En underført tunnel for cyklister og fodgængere er heller ikke egnet, dels fordi en tog-tunnel langs Sydhavnsgade og store forsyningsledninger i gadens midterrabat begrænser muligheden for at komme på tværs, dels fordi en tunnel for mange vil opleves som en utryk løsning. Samlet om disse løsninger vurderes det at generne fra indgrebene vil være større end de fordele, der måtte kunne opnås (se i øvrigt Bilag C for nærmere redegørelse)

Der er i stedet peget på to principielle bro-løsningsmodeller, begge beliggende i den nordlige ende ved Scandiagade. Der er tale om principielle løsninger, som i givet fald skal designes i en senere fase, eksempelvis ved gennemførelse af en arkitektkonkurrence. Hertil er der peget på en opgradering af overgangen ved Borgmester Christiansens Gade som supplement til broforbindelsen, som vil styrke oplevelsen af én sammenhængende bydel yderligere.

For begge de viste broprincipper anbefales, at brostrækket over Sydhavnsgade etableres i ét spænd, da der ligger store forsyningsledninger i Sydhavnsgades midterrabat.

## Kobling til havnen og A. C. Meyers Vænge

Begge principielle forbindelser vil kunne koble det gamle Sydhavn med Aalborg Universitet og det nye område omkring A. C. Meyers Vænge. Arealerne på vestsiden ejes af KAB og af Københavns Kommune. Arealerne for en kobling på østsiden ejes af en grundejerforening. Det er vurderingen at det med disse ejerforhold vil være muligt at skabe enighed om placering af en broforbindelse.

Begge broprincippers landing på østsiden skaber mulighed for at indbygge en lyddæmpning langs Sydhavnsgade, der vil kunne gøre byrummet direkte ved vandet endnu mere attraktivt og i øvrigt medvirke til at skabe bedre forhold for såvel AAU som for det lokalplanlagte boligområde på A.C. Meyers Vænge.

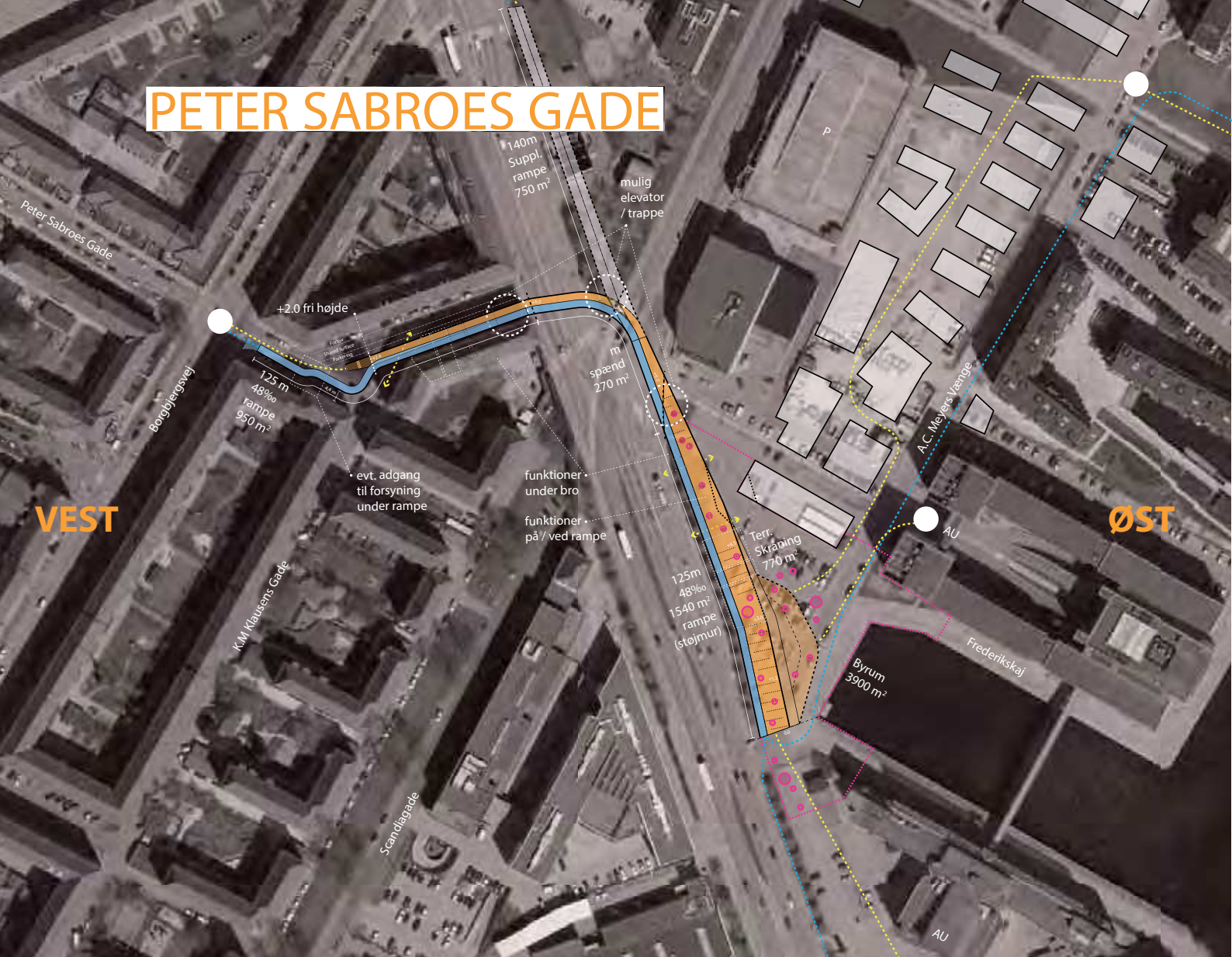
## Tekniske udfordringer

På østsiden hvor broforbindelsen tænkes at ’lande’, ligger tog-tunnelen, som forbinder København H. med Kastrup Lufthavn/Malmø. Øresund A/S (tunnelen ejes af A/S Øresund, men teknisk drift og vedligehold varetages i dag af Banedanmark) er positive over for en løsning, hvor broen placeres på tunnelen, men det forudsættes at de kan godkende arbejder på og i umiddelbar nærhed af tunnelen og at de fortsat kan komme til tunnelen udefra. De konstruktive forhold kan først afgøres ved en mere konkret drøftelse og afdækning af tunnelens tilstand og omfang af adgang til samme.

Nedenfor er en kort opsamlende gennemgang af de foreslåede løsninger:



# PETER SABROES GADE



Løsningen viser en kobling fra Borgbjergsvej mod vest over først Sydhavns Gade og derefter Vasbygade for at få fat langs den østlige side af Sydhavns Gade

## Peter Sabroes Gade løsningen

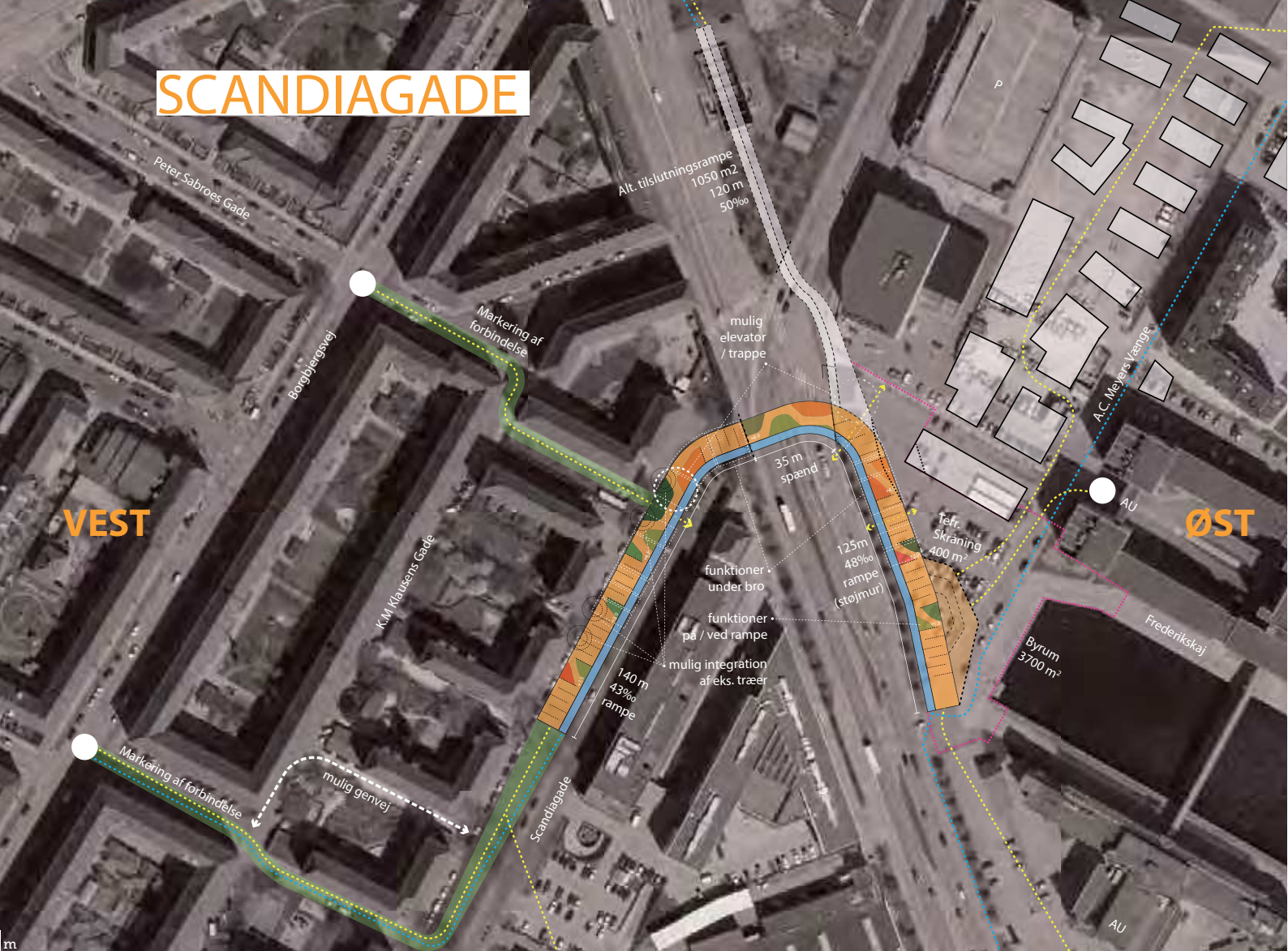
Peter Sabroes Gade løsningen forbinder bydelene fra vest med rampe fra Borgbjergsvej via Peter Sabroes Gade over Sydhavns Gade og derfra over den østlige del af Scandlagade/Vasbygade til A. C. Meyers Vænge området.

Løsningen giver en markant forbindelse, der vil kunne skabe en sammenkobling, der bygningsmæssigt er integreret i det eksisterende boligbyggeri på vestsiden og som dermed kan være med til at skabe nogle helt anderledes utraditionelle boliger, microbutikker, tegnestuer, værksteder mv. i det område, hvor broen lander på vestsiden. Løsningen får godt fat helt op til Borgbjergsvej og skaber via sit broforløb – over såvel Sydhavns Gade som Vasbygade - muligheden for at skabe sikker fodgænger- og cykelforbindelse i såvel øst-vestlig som syd-nordlig retning.

Boligerne i Peter Sabroes Gade og selve gaderummet vil med denne løsning ændre karakter. Stibroen er i Peter Sabroes Gade op til 6 m bred, hvilket efterlader et gaderum med en fremtidigt god bredde svarende til den i Værnedamsvejs på 11 m. Det anbefales at den videre proces sker i tæt dialog med beboerne i området.

Løsningen er mere udførligt beskrevet i kap. 3

# SCANDIAGADE



Løsningen viser bydelssammenbindingen, hvor broen får fat på hhv. Scandiagade mod vest og langs Sydhavnsgade mod øst.

## Scandiagade løsningen

Den anden løsningsmodel forbinder de to bydele via Scandiagade på vestsiden over Sydhavnsgade og direkte til A.C.Meyers Vænge området.

Denne broplacering giver en god kobling til et eksisterende grønt bælte i Scandiagade mod vest og der kan fra Scandiagade-landingen etableres en fin forbindelse til Borgbjergsvej. Til broen vil der kunne etableres ekstrarampe så der også skabes overgang over Vasbygade. (vist med lys grå)

Løsningen kan varieres og suppleres med ekstra ramper, trapper mv og er mere udførligt beskrevet i tre forskellige scenarier i kap. 3



## Mere end en fysisk sammenkobling

Koblingen og sammenbindingen af de to bydele, bør ske via en bro, der opleves som inviterende i sig selv. En attraktor, der medvirker til at skabe rammerne for nye udfoldelser både mod øst og vest, og som understøtter dét nye byliv broforbindelsen og bl.a. de nye boligbebyggelser giver mulighed for på vandsiden.













På vestsiden anbefales at broen indeholder faciliteter, der retter sig lokalt, direkte mod beboerne i området. Det kan f.eks. være en overdækket legeplads, der supplerer det grønne strøg i Scandiagade med helårsanvendelige udearealer.

På østsiden peger drøftelser med interessenter og beboere på, at der på vandsiden med fordel kan tænkes faciliteter ind, der henvender sig til et større segment som rækker ud over de nære beboere og brugere. Her kan broen understøtte aktiviteter på og ophold ved vandet: Depot for kajakker, omklædnings- og toiletfaciliteter, evt. mindre udsalg af kaffe, vand etc.

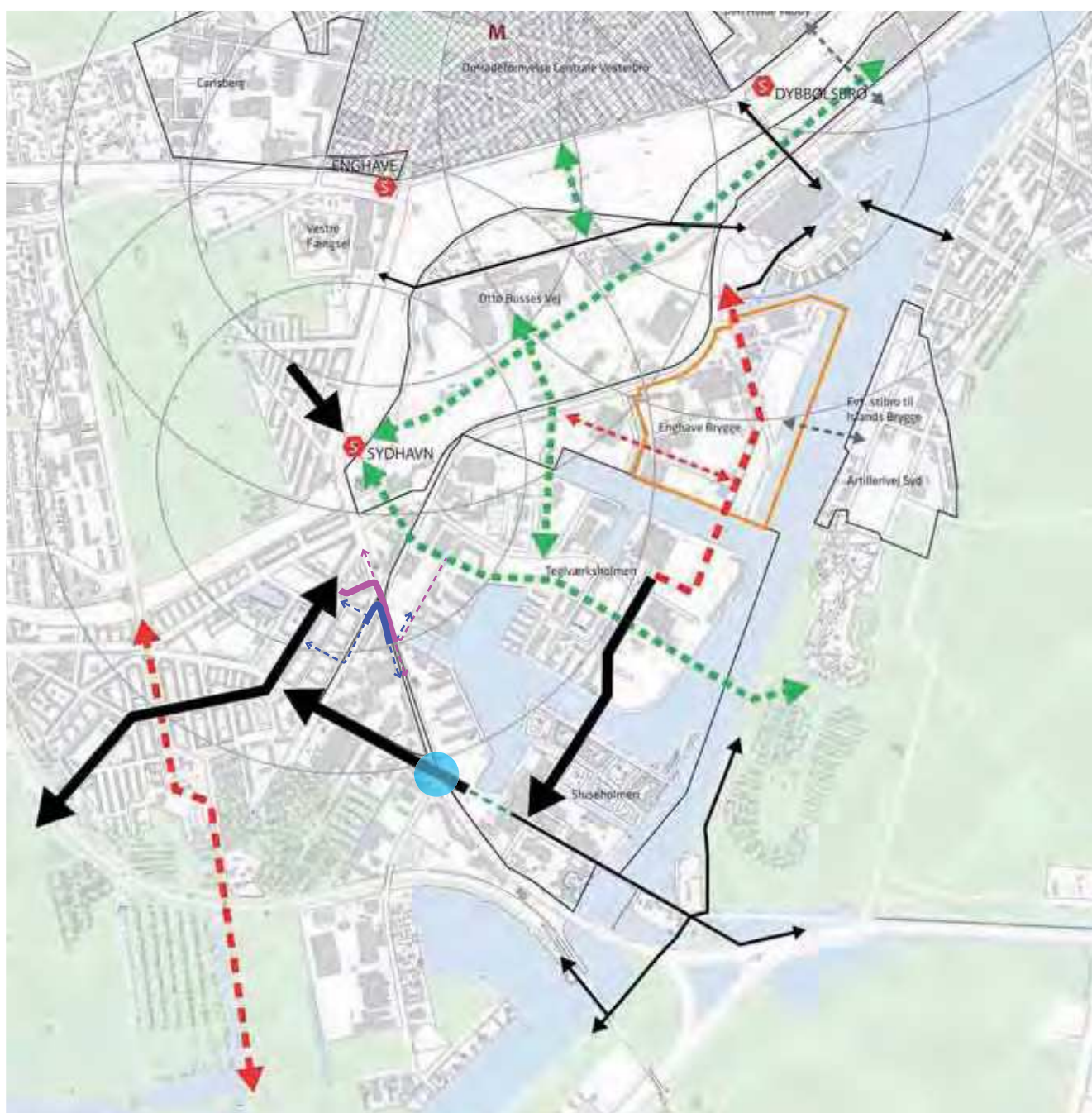
*Landingen på østsiden langs Sydhavnsgade giver mulighed for at etablere et attraktivt byrum med forbindelse til havnebassinet og de mange aktivitetsmuligheder. Indretningen under broen vil kunne tage sigte på at understøtte dette liv og kan f.eks. indeholde kajakopbevaring, omklædning, cafeudsalg mv.*



## SIGNATURFORKLARING

-  Stationsnære områder indenfor 600 m og 1000 m fra udvalgte stationer
-  Station
-  Aktuelle lokalplaner
-  Aktuelle projekter
-  Vigtige fremtidige forbindelser
-  Eksisterende forbindelser
-  Lokalplanområde Enghave Brygge
-  Vigtige fremtidige stiforbindelser
-  Evt. stiforbindelse
-  Forbindelse Peter Sabroes Gade
-  Forbindelse Scandiagade
-  Forbindelse Borgmester Christiansens Gade

*Kortet viser eksisterende og nye forbindelser i området.*





# BORGMESTER CHRISTIANSENS GADE



*En opgradering af Borgmester Christiansens gade vil gøre det meget brede og lidt udflydende gaderum mere attraktivt. En opgradering vil kunne ske ved en landskabelig bearbejdning af gaderummet – evt. suppleret med boligbebyggelse, som vil kunne være med til bygningsmæssigt at koble vest og østsiden tættere sammen.*

## Overgang ved Borgmester Christiansens Gade

Der er samtidigt anbefalingen, at bydelene også bindes sammen via etablering af en bedre overgang ved Borgmester Christiansens Gade.

Borgmester Christiansens Gade har fat oppe i boligbyen i det gamle sydhavnen, mod øst får den fat i Sluseholmen og den nye Metro. Forbindelsen fra Borgbjergsvej/Mozart Plads mod Sluseholmen er en del af 'sikker skolevej'. I dag fremstår gaden uforholdsmæssig bred og med et opløst og udflydende gaderum. Gaden har tidligere været en del af et overordnet trafiknet, men er i dag trafikdæmpet med en bussluse, der udelukker gennemkørsel med almindelige personbiler.

En opgradering af Borgmester Christiansens Gade, vil kunne rumme en delvis bygningsfortætning, med mulighed for at binde Mozart Plads tættere sammen med Sluseholmen. En bygningsfortætning rummer ved en konservativ vurdering mulighed for 4.000 byggeretskvadratmeter. Fortætningen vil dels kunne danne ramme om en mere attraktiv og læfyldt cykel/skolevej, dels vil en fortætning kunne fungere som en bygningsmæssig indramning af 'Trekanten', der forventes på sigt at ville blive mere integreret anvendelsesmæssigt og bygningsmæssigt i området som helhed.

Ændringer i overgangen ved Borgmester Christiansens Gade må ikke forringe trafik-flow'et på Sydhavnsgade. Det anbefales derfor som supplement til en anbefalet bredere opstregning, at etablere en rumlig markering af overgangen ved Borgmester Christiansens Gade som en måde at accentuere denne overgang på.

Økonomi for de principielle broløsninger		
	Peter Sabroes Gade/ øst-siden	Scandiagade/østsiden
Bro uden optioner*	110.000.000	120.000.000
Faciliteter under bro**	28 - 43.000.000	17 – 31.000.000
Byrum på østsiden ved vandet	13.000.000	13.000.000

\*Forskellen i pris mellem de to principielle modeller skyldes at ramperne i Peter Sabroes Gade løsningen samlet set er smallere og dermed billigere end Scandiagade modellen

\*\* Udsving i prisen afhænger af om der skal etableres isolerede rum eller blot depotfaciliteter. Der er regnet med en mere omkostningsfuld indretning under broen i Peter Sabroes Gade. Arealet under broen i Scandiagade tænkes primært indrettet med helårsanvendelige overdækkede uderum.

Beløbene er ekskl. moms. og inkl. rådgiverhonorar, byggeplads, bygherreomkostninger, uforudsete mv. For uddybende om hvad der er indeholdt i de angivne beløb, henvises venligst til bilag F.

Ovenfor er en skematisk oversigt over de to principielle løsningsmodeller for en stibro: Peter Sabroes Gade modellen og Scandiagade modellen.





# Kapitel 3

Detaljeret gennemgang af  
anbefalede løsninger

Forundersøgelsen om nye forbindelser i Sydhavnen har til formål at belyse om og hvordan der kan skabes en tættere kobling mellem det gamle og det nye Sydhavn.

På baggrund af konklusionerne fra analyserne af de bylivsmæssige, tekniske og økonomiske forhold, gives anbefalinger til fremtidige tiltag, herunder til egnede steder for sammenbinding og krydsningsformer og tilliggende arbejder.

Det har været målet at klarlægge, hvad der er de største udfordringer for beboernes færdsel på tværs af de nye og de gamle bydele i Sydhavn, så der kan udarbejdes et solidt vidensgrundlag for evt. beslutning om at afsætte midler til realisering af en ny forbindelse på tværs af Sydhavnsgade.

Der er tidligere blevet udarbejdet forslag til ny infrastruktur i områderne. Disse arbejder indgår i forundersøgelsen. Hvor disse forslag primært har haft fokus på forbedring af de trafikale forhold, har denne forundersøgelse et stærkt fokus på hvordan bylivet kan forbedres i og imellem bydelene.

I dette kapitel er en nærmere gennemgang af de anbefalede løsninger, forudsætninger for anbefalingerne samt en klarlægning af de forhold anbefalingerne er begrundet i.

### **3.1 STIKBROKONCEPTER**

De mest egnede placeringer for en broforbindelse vurderes at ligge ved hhv. Peter Sabroes Gade og ved Scandiagade – begge i den nordlige ende af området.

Det er i den nordlige ende Aalborg Universitet har til huse, det nye boligbyggeri på A. C. Meyers Vænge etableres og et sted, hvor det kan opleves som utrygt at krydse Sydhavnsgade i gadeniveau.

Der er her rigtig god mulighed for at koble over Sydhavnsgade og få fat tæt på vandet mod øst. Det er i den nordlige ende, at der mod vest bedst kan kobles tættest på Borgbjergsvej, som vurderes at udgøre den – for brugere fra øst - mest interessante del af det gamle Sydhavn.

Plan- og pladsmæssigt er denne placering også den mest egnede, idet ejer- og bebyggelsesforhold mod øst ved A. C. Meyers Vænge kan rumme en broforbindelse. Og samtidigt er KAB, som ejer de karakteristiske boligkareer i det gamle Sydhavnen, positiv overfor en styrkelse af sammenhængen i bydelen og dermed for at skabe plads – mentalt og fysisk – til en bro.

#### **Forudsætninger for vurderingen af stibroprincipper**

Analysen af disse placeringer beskrives nedenfor sammen med en vurdering af kobling til eksisterende trafikstrømme og stillingtagen til fremtidige dagslys- og bygningsforhold.

Samtidigt er der lavet en brandmæssig vurdering, så det sikres at brandveje og redningsforhold også efter en evt. realisering er tænkt ind. Det samme gælder i forhold til renovationsafhentning og ambulancekørsel m.v.

Forundersøgelsen viser løsningsmuligheder på principielt diagrammatisk niveau og danner som sådan grundlaget for en efterfølgende videreudvikling af et konkret projekt.

Alle koncepter søger at fastholde tilslutning til de centrale områder i det gamle Sydhavn, særligt Borgbjergsvej samt til de overordnede cykelruter.

De to principielt forskellige placeringsmodeller rummer begge forslag til udnyttelse af arealer under broen, og omfatter begge etablering af en støjdempende foranstaltning langs Sydhavnsgade på den østlige side.

Alle brokonstruktioner antages beregningsmæssigt at være betonkonstruktioner. Der er frit spænd

over vej (Sydhavnsgade og Scandiagade).

Belægninger er en kunststofbelægning, Matacryl, som Bryggebroen. Alle forslag omfatter elevatorer og trapper ved de markerede felter.

Broen i Scandiagade modellerne er i illustrationerne vist med en bredde på 12 m. Det er vurderingen at broens bredde generelt vil kunne reduceres til 10 m og at den f.eks. over Sydhavnsgade vil kunne have en bredde på ca. 7 m, hvilket er ca. 1,5 m bredere end Bryggebroen, der både har fodgængerareal og cyklisti i begge retninger. De økonomiske scenarier tager udgangspunkt i denne reduktion.

## Broforbindelse ved Peter Sabroes Gade

Det første alternativ forløber fra vest fra Borgbjergsvej via Peter Sabroes Gade, forbi K. M. Klausens Gade, videre ad Peter Sabroes Gade og over Sydhavnsgade og derefter over Vasbygade/Scandiagade til A. C. Meyers Vænge med en placering langs Sydhavnsgade på østsiden.

Løsningen er særlig stærk i forhold til koblingen til Borgbjergsvej, idet såvel cyklende som gående færdsel bringes i tæt kontakt med Borgbjergsvej. Herved skabes den mest direkte forbindelse for de mange beboere i det gamle Sydhavn til vandet og herved skabes omvendt den mest direkte forbindelse til butikstrøg og byliv for de studerende o.a. der kommer fra det nye Sydhavn.

Under broen på den vestlige side anvendes arealerne primært til faciliteter, der kobles direkte til lejlighederne som f.eks. mikrobutikker, tegnester, værksteder og udvidelse af lejlighedsareal m.v. Peter Sabroes Gade er ca. 17 m bred. Den ene side af gaden er nordvendt og facaden mod gaden

*Forbindelsen fra Borgbjergsvej mod vest, via Peter Sabroes Gade over først Sydhavnsgade og derefter over Vasbygade med landing på østsiden langs Sydhavnsgade.*





får ikke direkte sollys. Det er anbefalingen, at en stibroforbindelse etableres langs denne facade for at få det mest karakteristiske forløb og for samtidigt at sikre at det nye gaderum, får en bredde, så det kan fungere som et attraktivt uderum. Stibroen er 6 m bred i Peter Sabroes Gade og med en broforbindelse som vist diagrammatisk vil det resterende gaderum efterfølgende have en bredde på ca. 11 m.

Til sammenligning er Lars Bjørns Stræde i Kbh. K. ca. 7 m bred, Vestergade ca. 9 m bred og Værnedamsvej ca. 11 m bred.

Peter Sabroes Gade løsningen medfører to krydsninger af vej (Sydhavns-gade og Scandi-gade/Vas-



Værnedamsvej er 11 m bred svarende til den bredde Peter Sabroes Gade vil have, hvis der etableres en broforbindelse i gaden.



Lars Bjørnsstræde – en velfungerende gade med en bredde på ca. 7 m

Ill. 9, Diagrammatisk visualisering af Peter Sabroes Gade med bro koblet til den nordlige facade af boligkarreen. Gadebredden bliver herefter 11 m bred – svarende til bredden på Værnedamsvej på Frederiksberg

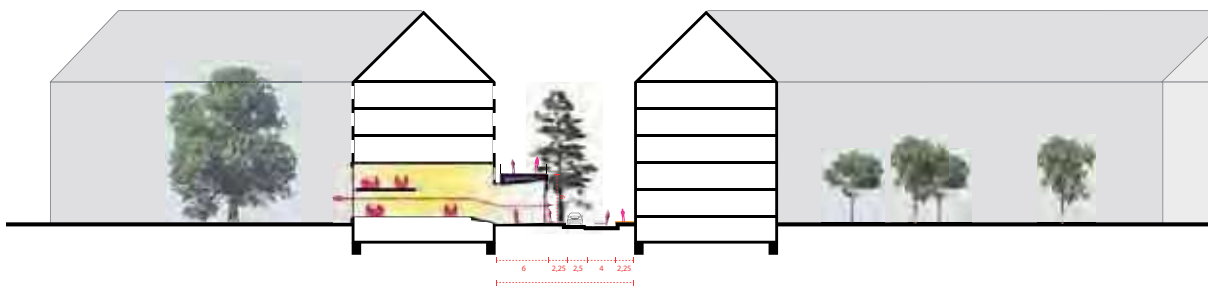
## PETER SABROES GADE



byggede) og tilbyder dermed sikker færdsel over begge veje.

I det gamle Sydhavn integreres broen i den karre, der ligger med sin nordside mod Peter Sabroes Gade som et arkitektonisk markant træk. Brotilkoblingen mod Borgbjergsvej løber forbi K. M. Klausensgade. Adgangen til alle beboelsesopgange bevares og der tages hensyn til respektafstande i forhold til indblik o.a. tilsvarende gener. Det forventes, at adgang til opgange i nr. 30 – 36 kan bevares. Alle lejligheder i stueplan påvirkes af broen ligesom 1. sals lejlighederne i nr. 30 – 36, således at deres fremtidige anvendelse skal vurderes. Lejlighederne i nr. 30 vil opleve broen i "stueplan" mens udsyn og dagslys ikke påvirkes.

Solindstråling i lejlighederne på modsat side af gaden (ulige numre) påvirkes ikke af broen, da byg-



*De lejligheder der berøres direkte ved anslutning med bro vil ændre form og eventuelt også anvendelse, så de drager fordel af tiltaget. På illustrationen ses stuelejlighed og 1.sals lejlighed slået sammen med primær orientering mod syd og med vinduer mod det uberørte gårdrum. Mod gaden og dermed mod nord, kan lejligheden tænkes udvidet med værksted, mikrobotik, tegnestue el.lign.*

ningen i sig selv altid vil kaste den længste skygge.

Lejlighederne i stueplan og 1. sal får tæt fysisk sammenhæng med cykel og gang-forbindelsen. Lejlighederne, tænkes indrettet, så de får fordel af det ændrede udsyn, potentielt forøgede lejlighedsareal og dagslysforhold.

Hvor ejendommen drejer ind i K.M. Klausens Gade anbefales at etablere en åben struktur. Gaden forsænkes partielt så man kan køre under vejen her. Frihøjden falder fra 2,3 m til 2 m. Med en forsænkning af gaden, kan skabes tilstrækkelig frihøjde til alm. bilkørsel og cyklister. Herefter overgår broen til en lukket rampe, men med uændret adgang til opgangene, idet forbindelsen er friholdt fra denne del af facaden. Stiforbindelsen indsnævres, idet gående her har adgang til gadeplan via en bred trappe. Kørestole, barnevogne mv. vil kunne fortsætte ad en fælles rampe hen til Borgbjergsvej, men vil i øvrigt have adgang via elevator og sliske ved trappen.

På Peter Sabroes Gade er i dag en mindre grøn pladsdannelse med beplantning og opholdsmuligheder: Dette indgår fremtidigt som en del af brotilkoblingstedet og vil være et af fokuspunkterne i en evt. efterfølgende arkitektkonkurrence.



*Snit der viser tilkoblingen til Peter Sabroes Gade. Bebyggelsen tættest på Sydhavnsvej i venstre side af billedet har stibroforbindelsen koblet på facaden. Ved K. M. Klausens Gade etableres en underkørsel for gående, cyklister og personbiler og ved bebyggelsen tættest på Borgbjergsvej (til højre i illustrationen) er rampen friholdt fra facaden, og giver dermed ingen indbliksgener og fri uændret adgang til opgangene.*

## **Brandmæssige forhold**

Direkte flugtveje fra bygningen via hoveddør påvirkes ikke af broen. Det foreslås, at hoveddørene føres frem i niveau med broens kant og dermed de planlagte lejemål med en korridor af behagelig størrelse ind til selve opgangen for at undgå uvedkommende ophold i korridoren.

Den resterende gadebredde bliver 11 m. Redning fra denne side skal vurderes og udføres individuelt for hver lejlighed, da det i nogle tilfælde vil det være nødvendigt at supplere stigevognen med manuel stige fra broen, hvorfra man med stigevogn kommer ned i gadeplan. Dermed sikres fuldt tilfredsstillende redningsveje ifht. brandmæssig redning.

Alternativt er redning muligt fra gårdsiden, da adgang hertil vil være muligt via K.M. Klausens Gade. Dette vil dog kræve at noget af gårdarealet kan anvendes til formålet. Redning fra gadesiden vil være at foretrække, for i videst muligt omfang at bevare gårdrum uændret.

## **Arkitektonisk fokus**

Koblingen mellem de eksisterende bygninger og broen have stor indvirkning på oplevelsen af boligkarreen, gaderum og fornemmelse af indblik. Boligerne vil ændre udseende i en grad, der nødvendiggør omhyggeligt arkitektonisk fokus og fornemmelse. Sammenbygningen og placeringen af rampe og bro har stor indflydelse på hele det område hvori broen lander og får fat, hvorfor denne løsning vurderes at være mindre robust overfor økonomiske besparelser.

## **Broforbindelse ved Scandiagade**

Denne broforbindelse forbinder de to bydele via Scandiagade på vestsiden over Sydhavngade og direkte til A. C. Meyers Vænge området. På vestsiden skabes en op til 10 m bred broforbindelse udformet som et byrum, hvor landskabet 'trækkes' over Sydhavngade og får fat langs Sydhavngade på den østlige side. Placeringen i Scandiagade kan kobles sammen med de øvrige planer, der er for aktiviteter i området.

Bredden på broen skal tilpasses den aktuelle kontekst. F.eks. er der i dag en række store, smukke træer i Scandiagade. Det anbefales at der ved en konkurrenceprogrammering af en broforbindelse her, stilles krav om at træer i videst muligt omfang bevares, for at sikre gadens karakteristiske grønne præg. Samtidigt vil broen skulle designes, så der skabes optimale forhold for de aktiviteter der tænkes at kunne udfoldes på og under broen.

Fra Scandiagade-landingen bør der være fokus på at skabe god forbindelse op til Borgbjergsvej. Her vist i form af et markeret terræn – evt. hævet en smule fra omgivelserne. Koblingen fra broen til det markerede område, der leder den besøgende mod Borgbjergsvej, sker bl.a. via en trappe, der samtidigt sikrer nem adgang til broen for fodgængere fra stationen mod nord.

Mod nord, henover Scandiagade/Vasbygade foreslås som supplement en tilslutningsrampe, så gaden kan krydses inden nedstigning.

## **Scandiagade 3**

En tredje variation adskiller sig fra de to forrige ved at rampen for gående afsluttes i starten af Scandiagade (mod vest) med en trappe samtidig med at cykelruten drejer ind i brandvejen og når Borgbjergsvej via det sidste stykke af Peter Sabroes Gade. Derved fås samme direkte rute for alle trafikanter til de centrale dele af det gamle Sydhavn, ligesom i forslaget i Peter Sabroes Gade, men uden at påvirke lejlighederne i gaden. Løsningen får godt fat på Borgbjergsvej, men vil muligvis opfattes som en lidt mindre 'direkte forbindelse' over Sydhavngade.





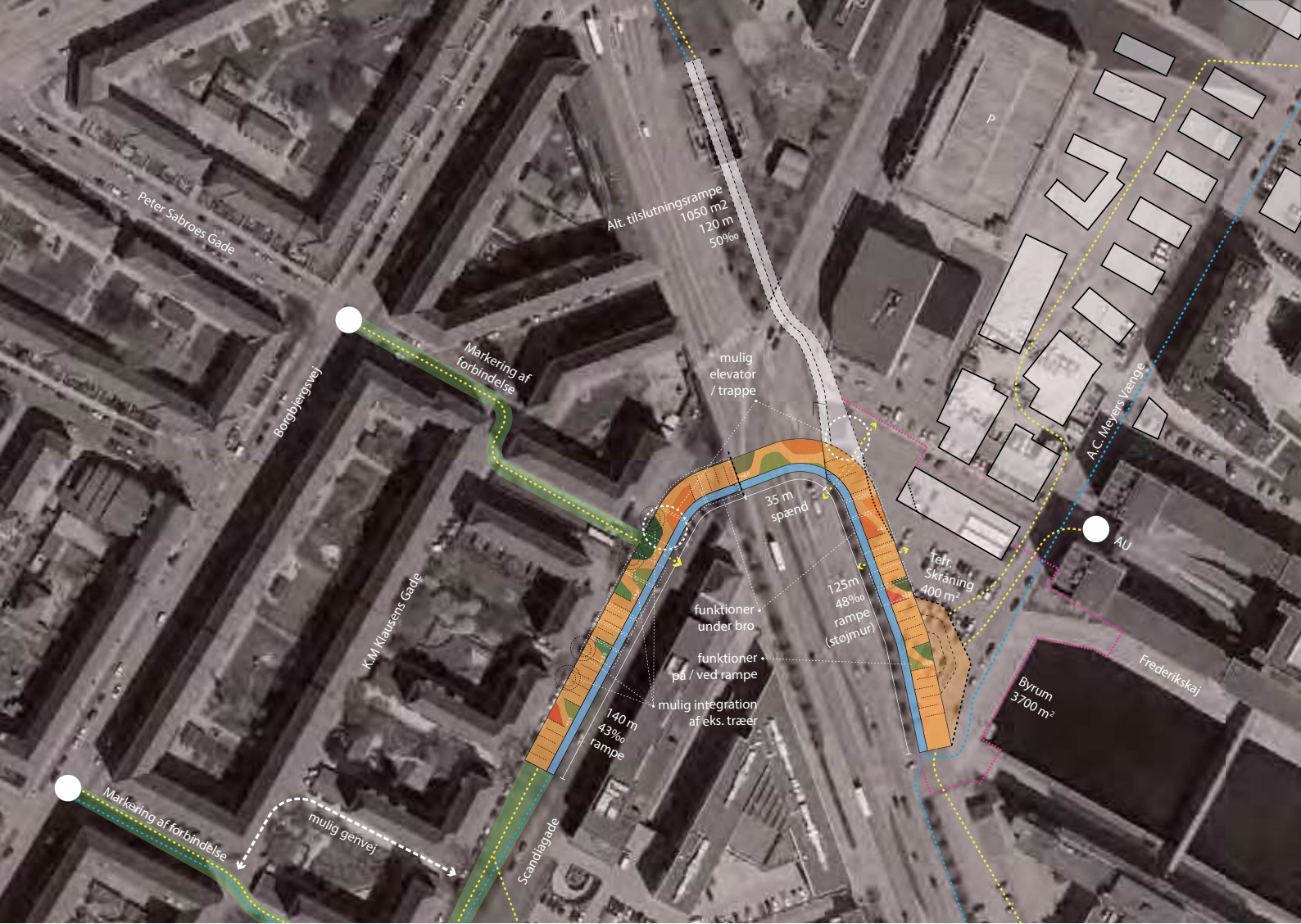
Løsningen med en broforbindelse ved Scandiagade viser her en model der både kobler til det landskabelige rum i Scandiagade og samtidigt er suppleret med en stejlere cykelrampe i retning mod Borgbjergsvej. Mod øst er den byrumsmæssige broforbindelse suppleret med en bred trappe mod nord på den østlige side af Sydhavnsvej. Løsningen er i bilag F omtalt som "Scandiagade 2"

## SCANDIAGADE

Østsiden (A.C. Meyers Vænge)









Påvirkningen af Scandiagade er her mindre end ved de to øvrige forslag. Street-aktiviteter i tilknytning til broen begrænses af samme grund til et mindre areal.

### Tekniske forudsætninger

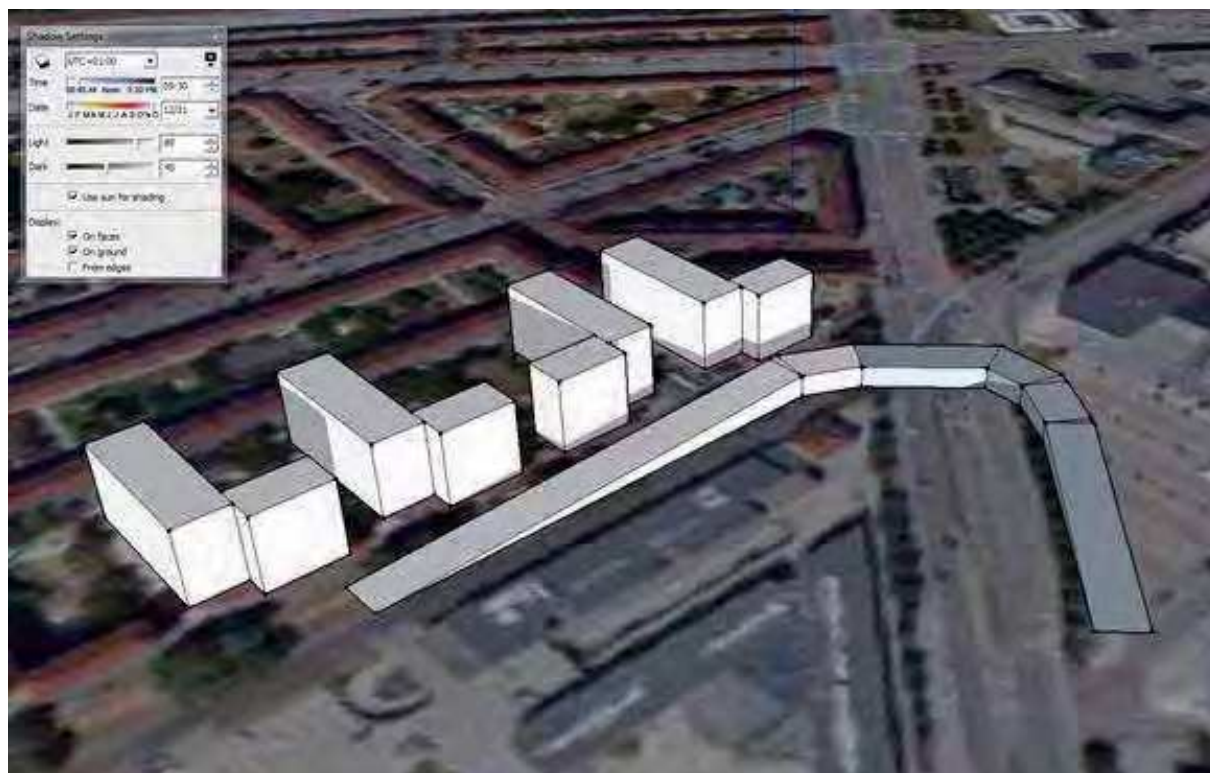
Scandiagades bredde på vestsiden betyder, at broen kan anlægges uden direkte påvirkning af/indgriben i de omkringliggende bygninger.

### Brandmæssige forhold

Forslaget vurderes ikke at have brandmæssige påvirkninger i området.

### Sol-/skyggevurderinger

Nedenfor ses en skitse, der viser hvorledes boligerne mod Scandiagade vil blive påvirket, såfremt der etableres en forbindelse der kobler sig ned gennem Scandiagade. Illustrationen viser 21/12 som tidspunktet med svagest dagslys. Her påvirkes et par stuelejligheder (ligger i skygge) om formiddagen på grund af broen. Dvs. et par stuelejligheder mod Sydhavnsvej er påvirkede – i perioden ca. 1/10 til 1/3. Resten af året er der ingen eller minimal påvirkning.



Diagrammet viser skyggepåvirkningen på en mindre del af stueetagerne i Scandiagade. Denne påvirkning er kun at finde i vintermånederne

Til venstre øverst:

Denne løsning viser en tilkoblet broforbindelse over Vasbygade mod nord. Løsningen er i Bilag F omtalt som "Scandiagade 1"

Til venstre nederst:

Ved dette forslag, afsluttes broforbindelsen på vestsiden med overgang til en bred trappe, suppleret med en smallere cykelrampe, der får fat i Borgbjergsvej. Herved opnås en mindre omfangsrig broforbindelse på vestsiden. Løsningen er i Bilag F omtalt som "Scandiagade 3"

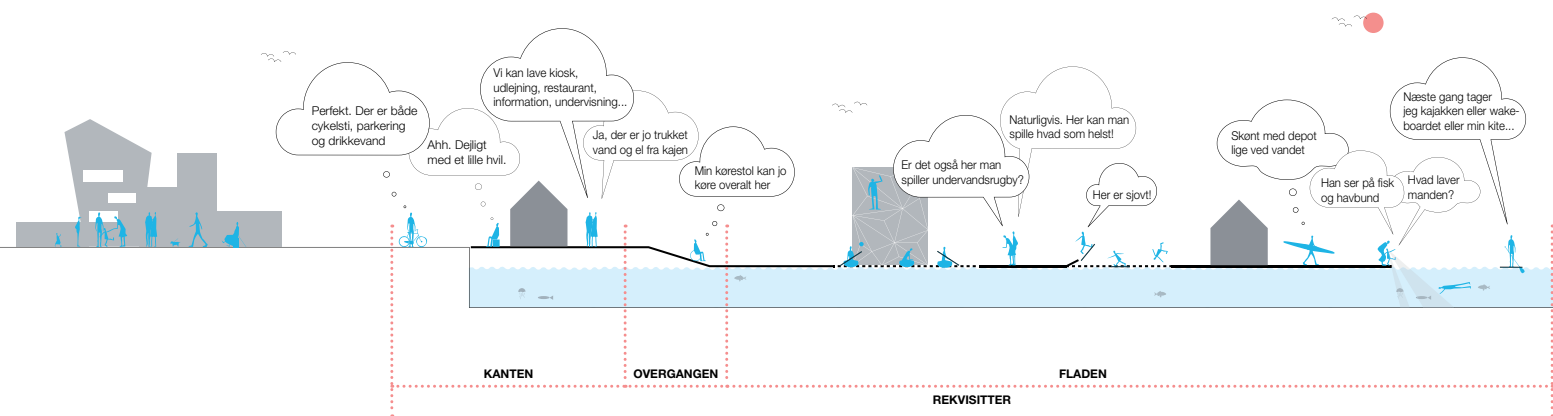


Illustration fra LOA Aqtiv idekatalog. Udarbejdet af MLRP Aps.  
(kilde: www.loa-fonden.dk)

## 3.2 Aktiviteter på og under broen

Forundersøgelsen peger på, at en broforbindelse vil fungere som en mental sammenbinding og at der er potentiale for at udnytte det fysiske rum, der skabes til at skabe faciliteter, der understøtter aktiviteter til beboere og besøgende til Sydhavnen.

For at gøre broen i det gamle Sydhavn mest attraktiv, anbefales at arealerne under broen indrettes med fokus på de omkringboende naboer. Arealerne her er primært rettet mod deres brug og tænkes ikke nødvendigvis at 'trække liv til' fra hele Sydhavn. I gårdrummene omkring Scandiagade er der legepladser og grønne arealer, men der mangler gode overdækkede uderum, der gør crossfit, boldspil og skating muligt en større del af året. Samtidigt egner arealerne sig meget fint til indretning af musikvelokaler, en facilitet, der oftest er mangel på og som rent lydæssigt vil kunne placeres her uden at genere beboerne omkring.

Arealerne under broforbindelsen ved Sabroes Gade foreslås indrettet i endnu tættere kobling til beboerne i form af udvidelse af deres boligareal, tilkobling af værksted, tegnestue, mikrobutik o.lign.

Drøftelser med interessenter og beboere viser, at der mod øst på vandsiden med fordel kan tænkes faciliteter ind, der understøtter aktiviteter på vand.

Det foreslås at indrette arealet ved broens landing som et urbant landskab med god forbindelse til vandet og attraktive udfoldelses- og opholdsmuligheder. Faciliteter, der kan understøtte både aktiviteter og ophold på land og på og i vandet kan anbefales. Her kan muligheden for at leje en kajak, klæde om efter dykturen og for at købe en sandwich og bare hænge ud i solen skabe grundlaget for et nyt attraktivt uderum, både for beboerne i det Gamle Sydhavn for de studerende på Aalborg Universitet og for mange andre københavnere.

### Tekniske forhold - støj

I forbindelse med det nye boligbyggeri ved A. C. Meyers Vænge har det været planen at dæmpe støjpåvirkningen ved etablering af en støjafskærmning.

Det anbefales at udnytte brokoblingen på østsiden til at indbygge en støjafskærmning mod Sydhavnsgade.

### Tekniske forhold - tunnel

På østsiden hvor broforbindelsen tænkes at 'lande', ligger togtunnelen, som forbinder København H. med Kastrup Lufthavn/Malmø. Tunnelen ejes af A/S Øresund, teknisk drift og vedligehold varetages i dag af Banedanmark, men forventes fremtidigt at overgå til A/S Øresund. A/S Øresund er positive over for en løsning, hvor broen placeres på tunnelen, men det forudsættes at de kan godkende arbejder på og i umiddelbar nærhed af tunnelen og at de fortsat kan komme til tunnelen udefra, når de skal vedligeholde den. Dette betyder, at der kan blive behov for at arbejde med demonterbare enheder og at bæringerne for broen skal tænkes, så de ikke blokerer for adgang til betontunnelen. (se bilag E)





*Eksempel på bro med indbyggede aktivitetsmuligheder*



*Eksempel på bro med indbyggede aktivitetsmuligheder*

### 3.3 Oversigt over økonomi

Økonomi - Broforbindelse ved Peter Sabroes Gade	
Bro med ramper, inkl. rådgivning, uforudsete, bygherreomkostninger mv*	Ca. 110 mio. kr. ex moms
Indretning under bro på vestsiden/i Peter Sabroes Gade	Ca. 13 mio. kr. ex moms
Indretning under bro på østsiden inkl. støjmur**	Ca. 15 - 30 mio. kr. ex moms
Byrum mod øst	Ca. 13 mio. kr. ex moms
I alt	Ca. 151 - 166 mio. kr. ex moms
Økonomien er mere udførligt vist i Bilag F, hvor det også fremgår hvilke udgifter der er indeholdt og hvilke beløb, der er afsat til uforudsete udgifter, bygherreomkostninger mv	

Broforbindelse ved Scandiagade - Scandiagade 1 + 2	
Bro med ramper	Ca. 120 mio kr. ex moms
Indretning under bro på vestsiden i Scandiagade	Ca. 1,5 mio kr. ex moms
Indretning under bro på østsiden incl. støjmur*	Ca. 15 - 30 mio kr. ex moms
Byrum mod øst	Ca. 13 mio kr. ex moms
<b>I alt</b>	<b>150 - 165 mio kr. ex moms</b>
Beløbene er inkl. rådgivning, byggeplads, uforudsete udgifter , bygherreomkostninger mv. Økonomien er mere udførligt vist i Bilag F, hvor det også fremgår hvilke udgifter der er indeholdt og hvilke beløb, der er afsat til uforudsete udgifter, bygherreomkostninger mv	
* afvigelser i beløb skyldes forskellen i pris om der indrettes med isolerede eller mere depotagtige faciliteter under broen.	

Broforbindelse ved Scandiagade - Scandiagade 3 incl. med trappeafslutning på vestsiden og smallere cykelrampe mod Borgbjergsvej	
Bro med ramper	Ca. 121 mio kr. ex moms
Indretning under bro på vestsiden i Scandiagade	Ca. 1 mio kr. ex moms
Indretning under bro på østsiden incl. støjmur*	Ca. 15-30 mio kr. ex moms
Byrum mod øst	Ca. 13 mio kr. ex moms
<b>I alt</b>	<b>150 - 165 mio kr. ex moms</b>
Beløbene er inkl. rådgivning, byggeplads, uforudsete udgifter , bygherreomkostninger mv. Økonomien er mere udførligt vist i Bilag F, hvor det også fremgår hvilke udgifter der er indeholdt og hvilke beløb, der er afsat til uforudsete udgifter, bygherreomkostninger mv	
* afvigelser i beløb skyldes forskellen i pris om der indrettes med isolerede eller mere depotagtige faciliteter under broen.	

# BORGMESTER CHRISTIANSENS GADE



*Opgradering af Borgmester Christiansens Gade og af fodgængerfelt over Sydhavnsgade*

## 3.4 Sti-krydsning i niveau ved Borgmester Christiansens Gade

Borgmester Christiansens Gade forbinder Mozarts Plads og Borgbjergsvej med Sluseholmen. Gaden er relativ bred og er med sin neddæmpede trafik og bussluse nu kun i begrænset anvendelse. Gaden indgår allerede i dag som en del af den sikre skolevej.

En bearbejdning af gaderummet så det opleves mere attraktivt vil styrke forbindelsen mellem det nye og det gamle Sydhavn, herunder skabe en endnu sikrere skolevej og en endnu bedre kobling til den kommende metrostation ved Slusen.

Gaden har en lav trafikbelastning og dermed lavere støjbelastning end de omliggende områder (se Bilag G Støjbelastning). Gaderummet er så bredt - og afstanden mellem bygningerne endnu bredere - at der reelt vil kunne etableres rækkehuse eller anden bebyggelse i den ene side af gaden.

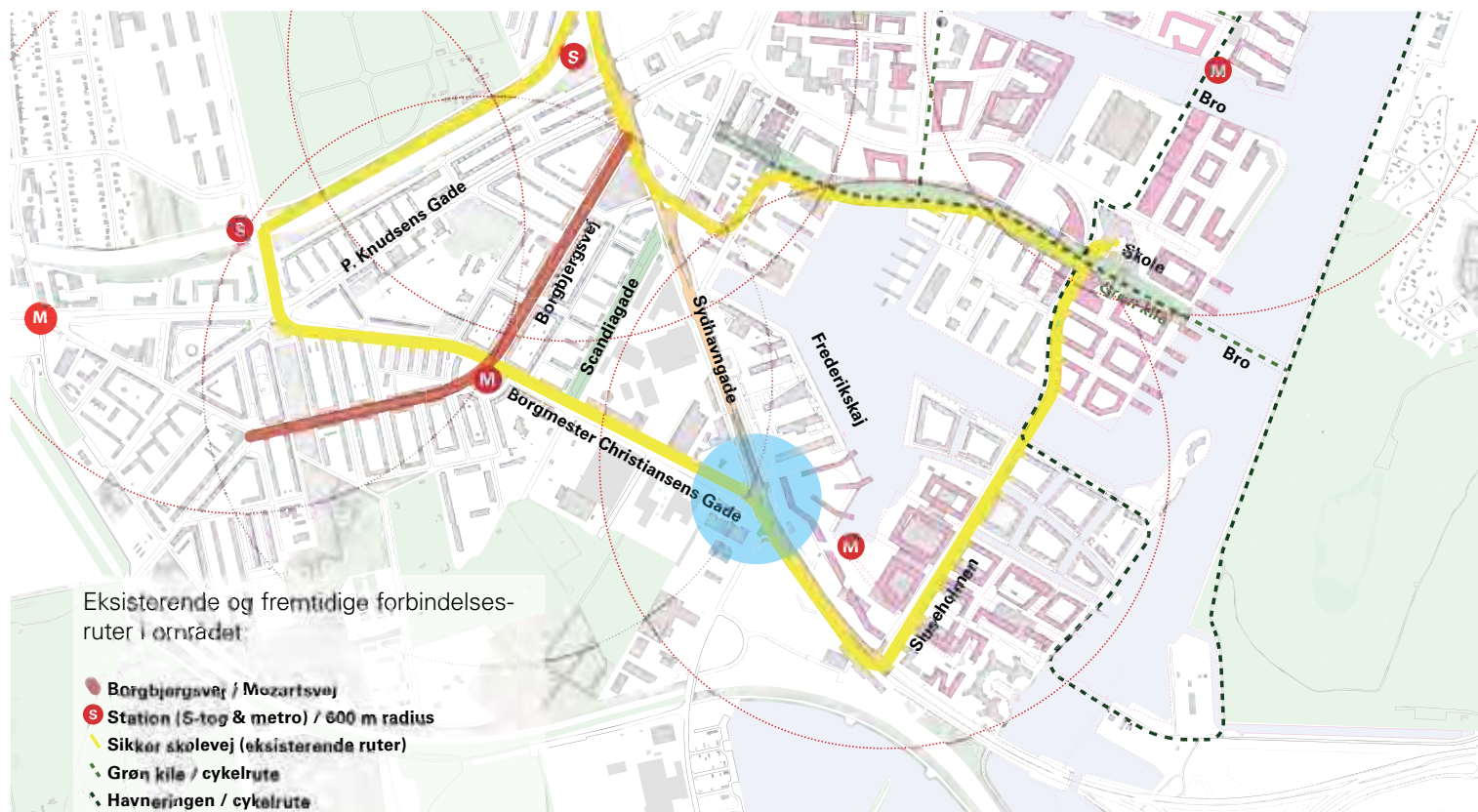
Gaden har fra Scandiagade til Sydhavnsgade en længde på ca. 400 m. Med en anvendelse på halvdelen af arealet, svarende til 200 m x 8 m i bygningsdybde, kan der etableres en bebyggelse i 2½ etage, svarende til byggeretter på 4.000 m<sup>2</sup>, samtidigt med at der er plads til at begrønne rummet og skabe attraktive udearealer.

En bebyggelse i Borgmester Christiansens Gade vil skabe en bygningsmæssig sammenkobling og byrumsmæssig kobling mellem Mozart Plads-området i den ene ende og Sluseholmen i den anden ende. En bebyggelse og fortætning i Borgmester Christiansens Gade vil samtidigt inddrage "Trekanten", som i dag primært rummer lager og outletvirksomheder. "Trekanten" ligger med nær sammenhæng til såvel det nye sydhavnen som til Scandiagade og vil på sigt kunne være en aktiv spiller i forhold til en endnu større sammenbinding mellem de to bydele.





Borgmester Christiansens Gade har kun en mindre trafikbelastning p.gr.a. en bussluse, der udelukker kørsel med almindelige personbiler. Gaderummet fremstår bredt og nogen steder udflydende og vil kunne kvalificeres ved en bygningsmæssig fortætning og/eller landskabelig bearbejdning





# BORGMESTER CHRISTIANSENS GADE



*Med en opgradering af forbindelsen ved Borgmester Christiansens Gade skabes en yderligere forbedring af den sikre cykel- og fodgængerrute og en endnu bedre forbindelse til den nye metrostation ved Slusen. Herved skabes potentialet for en stærk kobling af den sydlige del af det gamle Sydhavn med den sydlige del af det nye Sydhavn.*

I første omgang kan en bebyggelse i Borgmester Christiansens Gade suppleres med en landskabelig bearbejdning, så der skabes en oplevelse af en sammenhæng mellem boligbebyggelserne i det gamle sydhavn og de mere erhvervsrettede funktioner samme sted. Bebyggelsen vil kunne medvirke til at 'omkranse' Trekants-området, som så på sigt i højere grad vil kunne integreres med den omliggende bydel.

Forbindelsen over Sydhavnsgade tænkes primært at ske i form af en opgradering af opstregningen.



*Eksempel på byporte*





*En kunstnerisk bearbejdning af fodgængerovergangen*

Trafikflowet på Sydhavnsgade må ikke blive påvirket af tiltagene for at koble byen sammen på tværs. Det er derfor begrænset hvad der kan gøres i forhold til ændring af signalregulering m.v.

Det anbefales derfor i stedet at overgangen bearbejdes – gerne kunstnerisk, med fokus på trafik-sikkerheden og at denne overgang artikuleres rumligt – evt. via en selvstændig kreativ/kunstnerisk proces.



*En kunstnerisk bearbejdning af fodgængerovergangen*

