

**Til Økonomiudvalget**

04-11-2015

**Orientering om status for ekstern finansiering af bro over Sydhavns-gade**Sagsnr.  
2015-0220381Dokumentnr.  
2015-0220381-1**Baggrund**

Teknik- og Miljøforvaltningen, Kultur- og Fritidsforvaltningen samt Økonomiforvaltningen har det seneste år undersøgt mulighederne for at binde de to dele af Sydhavnen bedre sammen. Det er i den forbindelse undersøgt, hvordan en bro mellem Scandiagade og A.C. Meyers Vænge over Sydhavns-gade kan understøtte udviklingen og de rekreative tilbud i bydelen, sikre tryk og sikker passage af Sydhavns-gade og være samtidig være et vartegn for bydelen.

Sagsbehandler  
Lise Pedersen

Realdania har i den forbindelse foræret Københavns Kommune en forundersøgelse af mulighederne. Rapporten *Broforbindelse over Sydhavns-gade – analyse af effekter og potentialer* vedlægges som bilag og vil blive lagt på kommunens hjemmeside.

Forvaltningerne har været i dialog med lokale grundejere og nærmeste boligselskab samt lokaludvalget for Kgs. Enghave.

Borgerrepræsentationen besluttede bl.a. med Budget 2015 (BR 2. oktober 2014) (A, B, F, O og Ø):

”Parterne er herudover enige om, at rapporten Nye Forbindelser i Sydhavnen skaber en god basis for det videre arbejde med at skabe bedre sammenhæng i Sydhavnen. Økonomiforvaltningen skal i samarbejde med relevante fagforvaltninger, og i dialog med lokale parter, inden sommeren 2015 undersøge mulighed for fondsstøtte til yderligere investeringer i Sydhavnen, herunder fx et Maritimt idrætscenter i Teglværks-havnen med tilknytning til AAU og en eventuel kommende forbindelse over Sydhavns-gade.”

Undersøgelsen opgjorde de økonomiske konsekvenser ved den foreslåede forbindelse til:

Bro	120 mio. kr.
Faciliteter under bro	17-31 mio. kr.
Byrum ved havnen	13 mio. kr.
Samlet	150-164 mio. kr.

**Konklusion**

Økonomiforvaltningen har på baggrund af beslutninger i budget 2015 undersøgt mulighederne for ekstern finansiering.

Flere fonde er blevet forespurgt om mulighed for medfinansiering, men pt. har ingen meldt ud med konkrete tilbud om finansiering af en forbindels over Sydhavns-gade.

Forslaget vil fortsat indgå i de videre drøftelser med diverse fonde og kan indgå i fremtidige forhandlinger om overførselssag og budget.

Kultur- og Fritidsudvalget og Økonomiudvalget orienteres sideløbende.

### **Bilag**

- Broforbindelse over Sydhavns-gade – analyse af effekter og potentialer (juni 2015).

# BROFORBINDELSE OVER SYDHAVNSGADE

ANALYSE AF EFFEKTER OG POTENTIALER | JUNI 2015





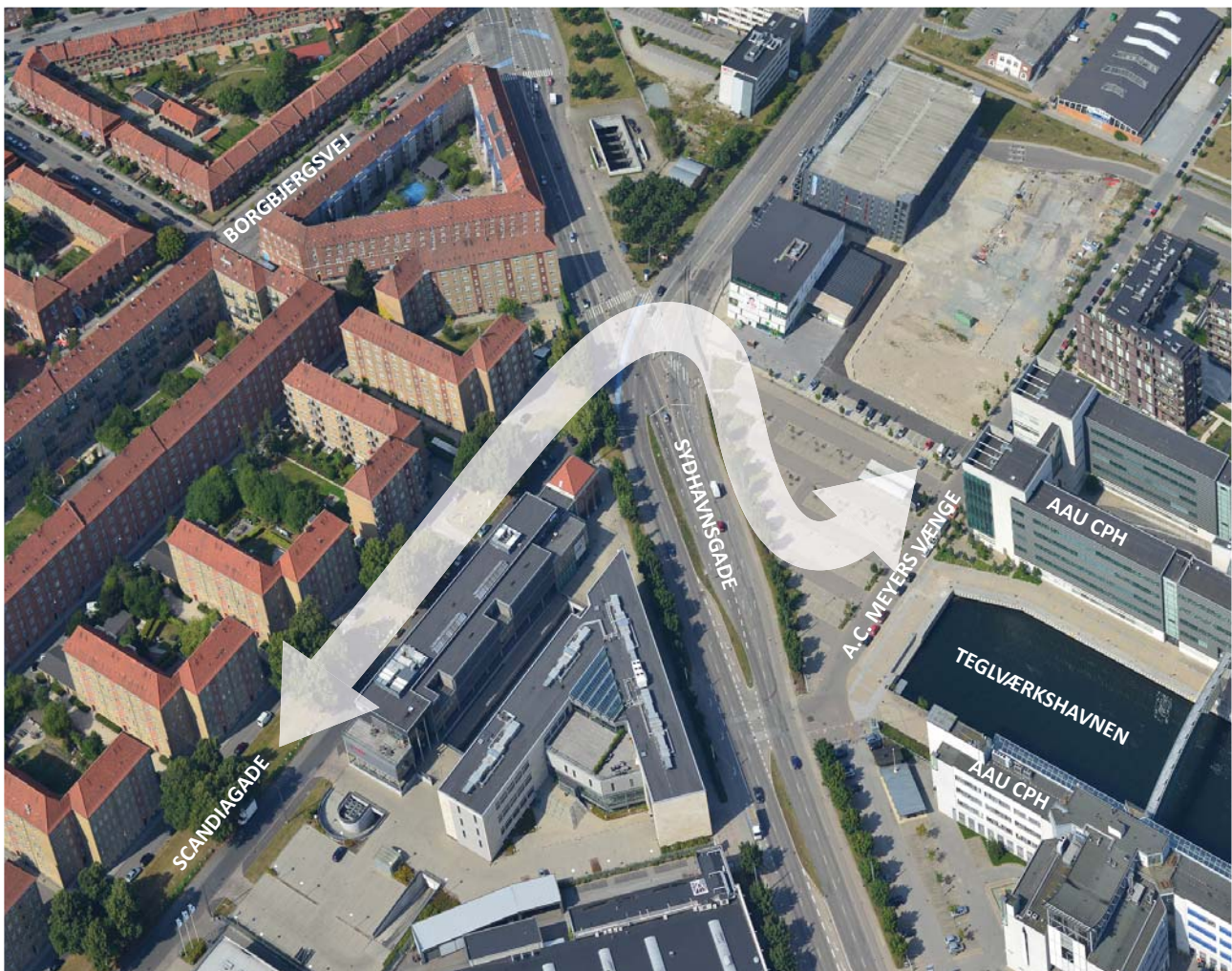
# POSITIVE EFFEKTER AF EN BRO OVER SYDHAVNSGADE

En ny bro over Sydhavnsgade vil skabe en ny fysisk og mental sammenhæng mellem det nye og det gamle Sydhavnen, som i dag udvikler sig vidt forskelligt, og samtidig vender ryggen mod hinanden. Broen kan blive ét, samlende greb, der kobler Sydhavnen sammen og synliggør viljen til at investere i at løfte Sydhavnen imagemæssigt og socialt.

Broen kan udformes som et spektakulært byrum, der forbinder den grønne Scandiagade med vandet ved Aalborg Universitet København.

Broen vurderes at have en positiv effekt på en række af de tiltag, der er igangsat for at bringe hele Sydhavnen ind i en positiv udvikling. Den vil blive en ny trafikforbindelse og oplevelsesrute for bløde trafikanter og et attraktivt byrum. Den vil samtidig blive et arkitektonisk vartegn for Sydhavnen.

Dette hæfte giver et overblik over broens potentialer og forventede effekter, og er opdelt i fire hovedtemaer.



Broens principielle forløb over Sydhavnsgade



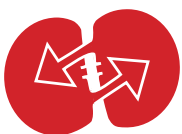
### Styrkelse af bylivet og den sociale sammenhængskraft

Broen understøtter med den centrale placering i bydelen Københavns Kommunes vision om, at Sydhavnen skal være et mangfoldigt, sammenhængende og trygt kvarter hvor alle har mulighed for at bidrage til udviklingen af kvarteret. Den synliggør en prioritering af det gamle Sydhavnen, bidrager til bedre integration mellem det nye og det gamle Sydhavnen og skaber større interaktion mellem borgerne i offentlige og aktive byrum.



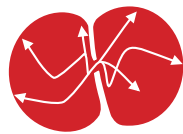
### Nyt arkitektonisk vartegn for Sydhavnen

Mange af Københavns bydele har ikoniske byggerier og anlæg, der gør bydelen unik og giver en særlig identitet. En ny port til byen på én af hovedindfaldsvejene til København vil kunne blive et markant, arkitektonisk vartegn for Sydhavnen som en attraktiv bydel. Et vartegn der dagligt vil kunne opleves af tusindvis af trafikanter på én af hovedindfaldsvejene til København.



### Bro der sammenbinder investeringer i byudviklingen

Der er planlagt offentlige og private investeringer for mere end 20 mia. kr. i Sydhavnen. En ny metrolinie og offentlige investeringer der skal løfte det gamle Sydhavnen foretages samtidig med store, private investeringer i boliger, erhverv og butikker i primært det nye Sydhavnen. En bro over Sydhavnsgade kan binde de store investeringer i byudviklingen sammen og styrke handelslivet i det gamle Sydhavnen.

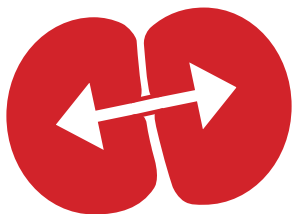


### Ny oplevelsesrute gennem byen

Broen vurderes at få 1.800-3.000 daglige brugere, bl.a. en række af de næsten 4.000 studerende på Aalborg Universitet København (AAU CPH), der ligger ved den østlige brolanding. De mange daglige brugere vil få glæde af en direkte vej til den nye metrostation ved Mozarts Plads. Broen vil samtidig blive en ny oplevelsesrute for cyklister, gående og løbere samt en tryk og sikker skolevej.

## FAKTA OM BROEN

- Kan anvendes af fodgængere, cyklister, løbere, skatere mv.
- Københavns Kommune skønner at broen vil få 1.800-3.000 daglige brugere.
- Broen kan integreres med en ny aktivitetspark og grøn skybrudsløsning i Scandlagade som er delvist finansieret samt et nyt grønt byrum og aktivitetscenter ved Teglværkshavnen.
- Økonomioverslag: 120 mio. kr. ekskl. moms.
- For yderligere 17-31 mio. kr. ekskl. moms kan der etableres faciliteter under broen. Eksempelvis omklædningsfaciliteter, opholdsrum og materialeopbevaring indbygget i broens østlige rampe, som del af et evt. maritimt idrætscenter.
- For yderligere 13 mio. kr. ekskl. moms vil der desuden kunne etableres et byrum ved vandet, hvor der skabes nye opholdskvaliteter.



# STYRKELSE AF BYLIVET OG DEN SOCIALE SAMMENHÆNGSKRAFT

Det gamle Sydhavnen fremstår nedslidt med utidssvarende byrum og faciliteter. Det står i skarp kontrast til udviklingen i det nye Sydhavnen, og skaber et skel mellem levestandard og mulighederne for borgerne. Broen vil bidrage til en bedre integration af de to dele af Sydhavnen, og en større interaktion mellem borgerne i offentlige og aktive byrum.

En ny bro vil:

- understøtte Københavns Kommunes vision om at Sydhavnen skal være et mangfoldigt, sammenhængende og trygt kvarter, hvor alle har mulighed for at bidrage til udvikling af kvarteret.
- koble det gamle Sydhavnen med det nye Sydhavnen, som i de kommende år får langt flere beboere, mens det gamle Sydhavnen får en ændret befolknings sammensætning.
- blive et aktiv for studielivet på Aalborg Universitet København og blive et led i at trække studielivet ind i det gamle Sydhavnen i kombination med flere studieboliger.
- skabe et unikt og sammenhængende, grønt byrum fra Scandiagade til vandet ved universitetet med lokalt byliv på og ved broen, bedre sammenhæng mellem kultur- og fritidsfaciliteter og adgang til nye, rekreative aktiviteter på vandet.

## Det store Sydhavnsløft

Sydhavnen er en bydel i hastig forandring. Her møder det nye Sydhavnen, som vokser frem langs vandet, den klassiske by i det gamle Sydhavnen.

En del af det gamle Sydhavnen er udpeget som ét af seks udsatte boligområder i København. Mere end hver 3. er uden uddannelse, hver 4. er uden for arbejdsmarkedet og borgerne lever i gennemsnit 7 år kortere her end f.eks. borgerne i Vanløse. Det gamle Sydhavnen ligger som udsat bydel højest blandt Københavns bydele, hvis man måler på en række socioøkonomiske parametre.

Københavns Kommune har derfor igangsat "Det store Sydhavnsløft", som bl.a. omfatter metro til Sydhavnen og en områdefornyelsesproces i en del af Sydhavnen. Områdefornyelsen gennemføres i samarbejde med boligselskabet AKB, som bl.a. renoverer lejligheder, arbejder for at styrke butikslivet og øremærker lejligheder til studerende fra nærliggende uddannelsesinstitutioner.

Områdefornyelsens mål for de fysiske indsatser er bl.a. at overkomme de trafikale barrierer, styrke handelslivet og løfte kvarterets centrale byrum.

## En bro over Sydhavnsgade binder bydelen sammen - fysisk og mentalt

Det nye Sydhavnen og det gamle Sydhavnen er adskilt

af Sydhavnsgade, der har en vigtig, trafikalfunktion som indfaldsvej til København, men som samtidig er en fysisk og mental barriere.

En broforbindelse over Sydhavnsgade, der udformes som ét, sammenhængende byrum fra Scandiagade til havnen, vil være et vigtigt bindeled. Broen vil i sig selv kunne fungere som et vigtigt mødested for de mange forskellige borgere, der bor, arbejder, studerer og færdes i Sydhavnen.

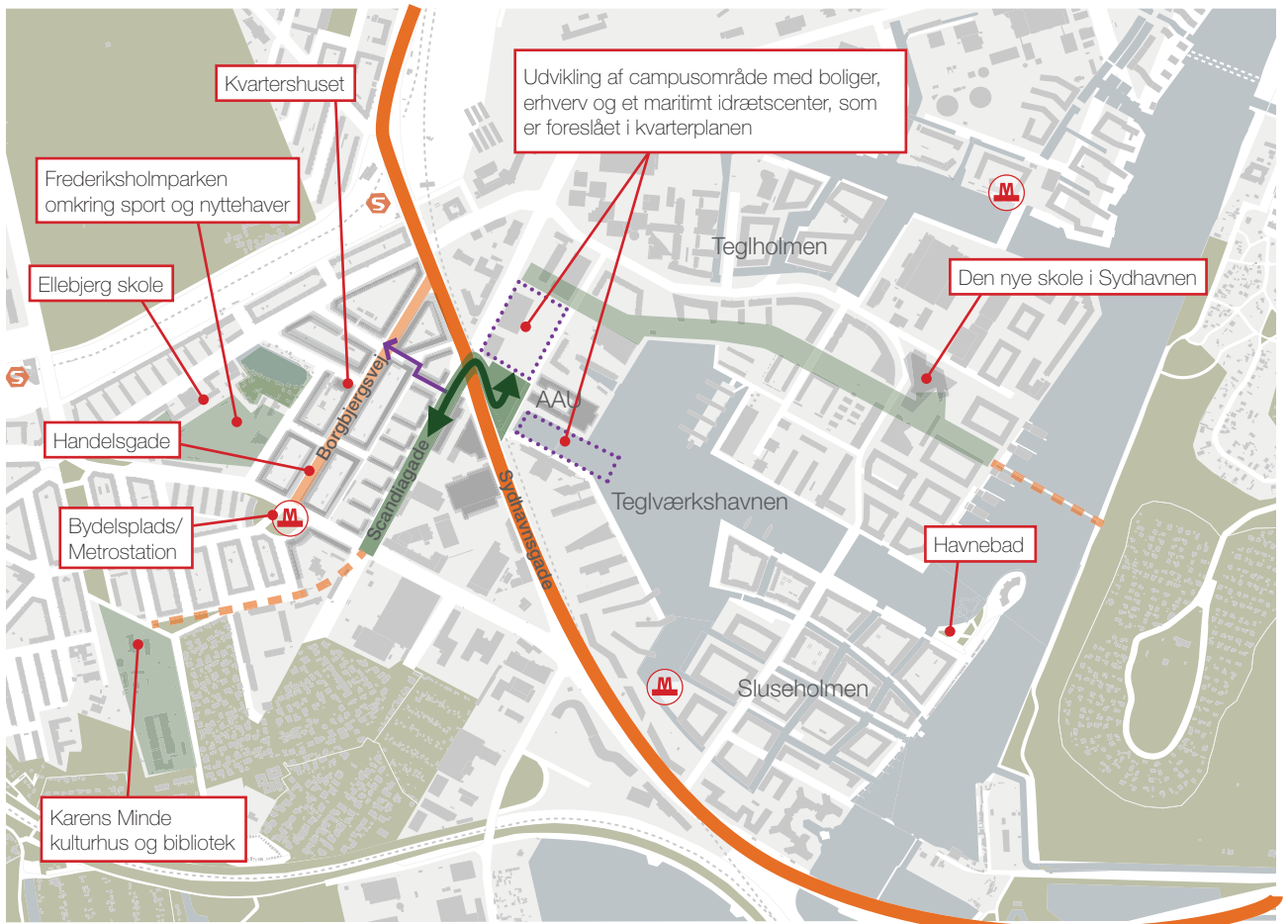
## Bedre udnyttelse af potentialerne i det gamle Sydhavnen

Det nye Sydhavnen udvikler sig positivt. Området er attraktivt for private investorer, og indbyggertallet ventes at stige markant i de kommende år i takt med, at der bygges mange nye boliger. Her er også mange arbejdspladser og ikke mindst studiepladser på Aalborg Universitet København.

Det nye Sydhavnen rummer derimod ikke den klassiske bys kvaliteter med den tæthed af butikker og kulturliv, der kendetegner det gamle Sydhavnen.

Det gamle Sydhavnen rummer et potentiale for at blive et større aktiv for den nye del i kraft af et bredt udbud af butikker, service, kulturtilbud og byrum med et godt mikroklima. Broen kan binde de to bydele mentalt sammen, så potentialerne på begge sider af Sydhavnen udnyttes bedre.





Kort over bylivsskabende funktioner i Sydhavn. Broen knytter områdets kultur- og bylivs attraktioner tættere sammen.



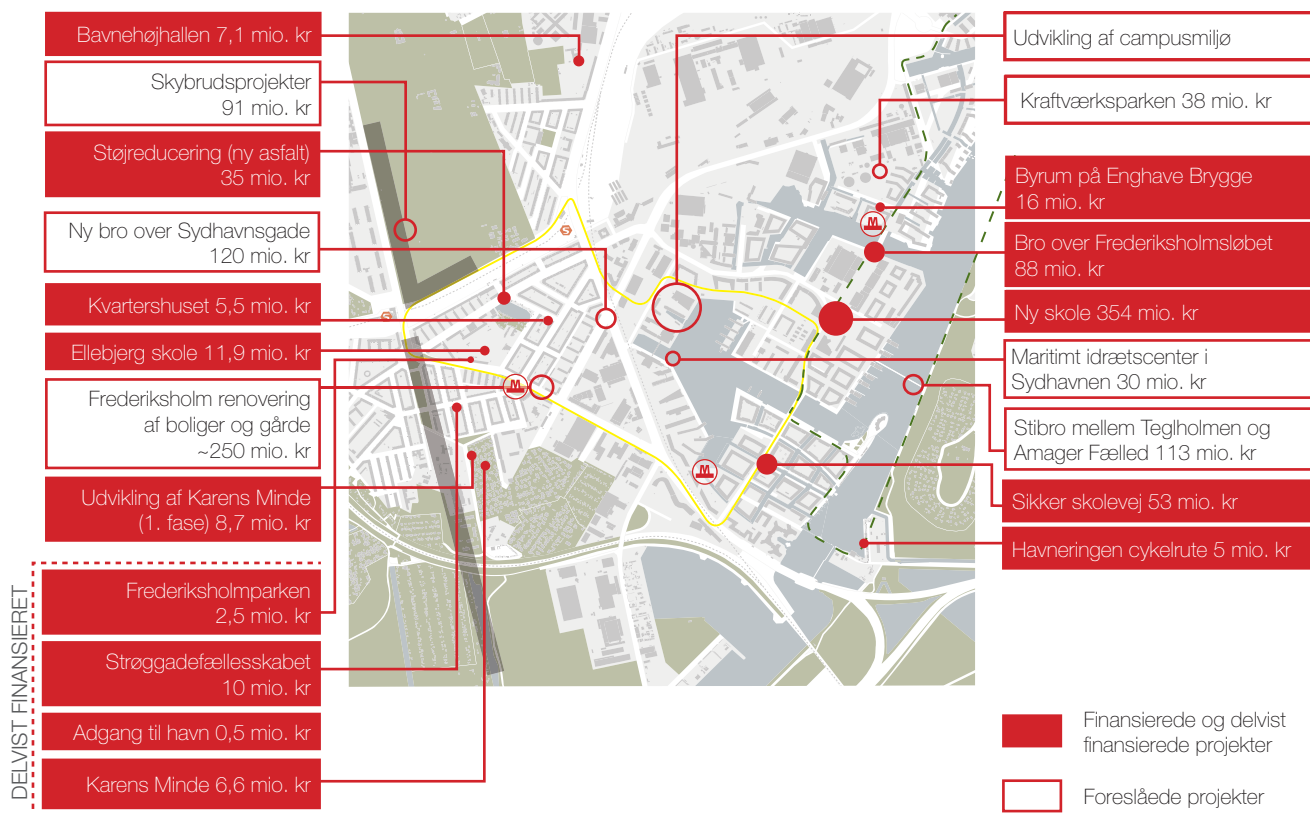
Det gamle Sydhavn: Borgbjergsvej



Det nye Sydhavn: Sluseholmen

## Udpluk af investeringer

Sydhavnen er p.t. et af Københavns største byudviklingsområder og vil i de kommende år opleve en markant fysisk udvikling. Kommunen arbejder samtidig for, at det gamle Sydhavnen vil undergå en transformation til en attraktiv bydel, der tiltrækker ressourcestærke borgere og virksomheder.



### En bro til studielivet på begge sider af Sydhavnsgade

Aalborg Universitet København er de senere år vokset kraftigt i Sydhavnen. Næsten 4.000 studerende færdes nu i området, og udgør et stort aktiv for bydelen. Broen vil styrke forbindelsen på tværs og dermed udbrede det livsgivende studieliv til begge sider af Sydhavnsgade.

### Bedre adgang til nye aktiviteter på vandet

I det gamle Sydhavnen er mange af kvarterets byrum nedslidte og utidssvarende med uklare funktioner, der hverken opfordrer til ophold, aktiviteter eller møder mellem bydelens borgere. Sammen med en forventet beboertilvækst i det nye Sydhavnen er der således et stigende behov for bl.a. kultur- og fritidsfaciliteter – steder hvor borgere kan mødes, dyrke fællesskaber, styrke sammenholdet og dermed også binde de to dele af Sydhavnen sammen på tværs af sociale skel.

Skolen i Sydhavnen har en maritim profil, som vil være med til at skabe fokus på de mange muligheder, der er for at dyrke idræt i byens havn. Denne opmærksomhed vil med stor sandsynlighed medføre et stigende ønske om maritime idrætsfaciliteter – både for børn og voksne.

### Forslag om et maritimt idrætscenter

Det er i dette område oplagt at binde idrætsfaciliteter op på aktiviteter i relation til havnen. Et maritimt idrætscenter vil f.eks. kunne drage nytte af de overdækkede arealer, der vil opstå under broens rampe.

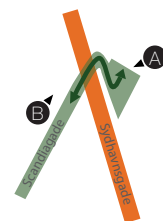
Sydhavn Maritimt Idrætscenter kunne bygge på et koncept for et aktivitets- og samlingssted for såvel den organiserede som den selvorganiserede vandidræt i København. Et maritimt idrætscenter kunne henvende sig til kano- og kajakroere, samt andre vanddrætter som dykning, vandpolo og kajakpolo m.v.

Der vil være behov for både faciliteter på land samt på og i vandet. Et samlet idrætscenter bør således rumme bl.a. omklædningsfaciliteter, opholdsrum og materialeopbevaring på land samt broer, baner og potentielt set også opbevaring på vandet.

Det maritime idrætscenter er endnu ikke finansieret. Men netop Teglgøllehavnen, som bassinet ved Aalborg Universitet København er en del af, er særligt velegnet til flere af ovenstående vandaktiviteter, da Teglgøllehavnen ikke er påvirket af tungere havnetrafik.



Illustrationerne (A og B) indgår i en omfattende byrumsanalyse, udarbejdet af Gehl Architects til rapporten: "Nye forbindelser i Sydhavnen - Forundersøgelse". Her har Gehl Architects vurderet broens potentialer i forhold til at skabe byliv og social sammenhæng.



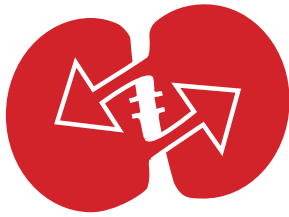
**A: View fra A.C. Meyers Vænge - østsiden**

Landingen på østsiden langs Sydhavnsvej giver mulighed for at etablere et attraktivt byrum med forbindelse til havnebassinet og de mange aktivitetsmuligheder.



**B: View fra Scandiagade - vestsiden**

Indretningen under broen kan på begge sider understøtte livet omkring disse aktivitetsmuligheder.



# BRO DER SAMMENBINDER INVESTERINGER I BYUDVIKLINGEN

Byudviklingen i det nye Sydhavnen er i fuld gang. I det gamle Sydhavnen er der uudnyttede potentialer for byomdannelse, og der er igangsat indsats for at styrke handelslivet på Borgbjergsvej. Broen vil bidrage til at understøtte by- og butiksudviklingen i nærområdet.

En ny bro vil:

- understøtte Københavns Kommunes indsats for at løfte Sydhavnen med investeringer for knap 500 mio. kr. samt Sydhavnsmetroen til 8,6 mia. kr. frem mod 2023.
- understøtte udviklingen af en bydel med nye, grønne kvaliteter og lettere adgang til vandet, samt en fremtidig omdannelse af området mellem Sydhavnsvej, Scandiagade og Borgmester Christiansens Gade.
- styrke grundlaget for handelslivet i det gamle Sydhavnen ved at skabe en mere attraktiv forbindelse fra det nye Sydhavnen, hvor forbrugsgrundlaget vokser.
- skærme byrum og boligprojekter i nærheden af broen mod støj fra trafikken.

## Nybyggeri og områdeløft i Sydhavnen

Byudviklingen og de markeds-mæssige vilkår i de to dele af Sydhavnen er vidt forskellige. Det nye Sydhavnen udvikles overvejende på markeds-vilkår i form af private byudviklingsprojekter i kombination med offentlige investeringer i den service, der er behov for i et nyt byområde. Denne del af byen vokser kraftigt nu og i de kommende år.

Det gamle Sydhavnen er i stort omfang udbygget. Her er fokus i stedet på at løfte områdets fælles offentlige og private servicetilbud, kulturaktiviteter mv. Samtidig er der igangsat punktvisse forbedringer af boligudbuddet i samarbejde med almene boligselskaber i området. Desuden "løftes" en række byrum og forbindelser via offentlige investeringer.

På begge sider af Sydhavnsvej giver den nye metro desuden et markant løft i kraft af styrket tilgængelighed og værdistigninger, der understøtter byudviklingen.

## Broen kan understøtte nybyggeri i det gamle Sydhavnen

En bro over Sydhavnsvej vil styrke forbindelsen mellem de to dele af Sydhavnen, og rummer også et potentiale for

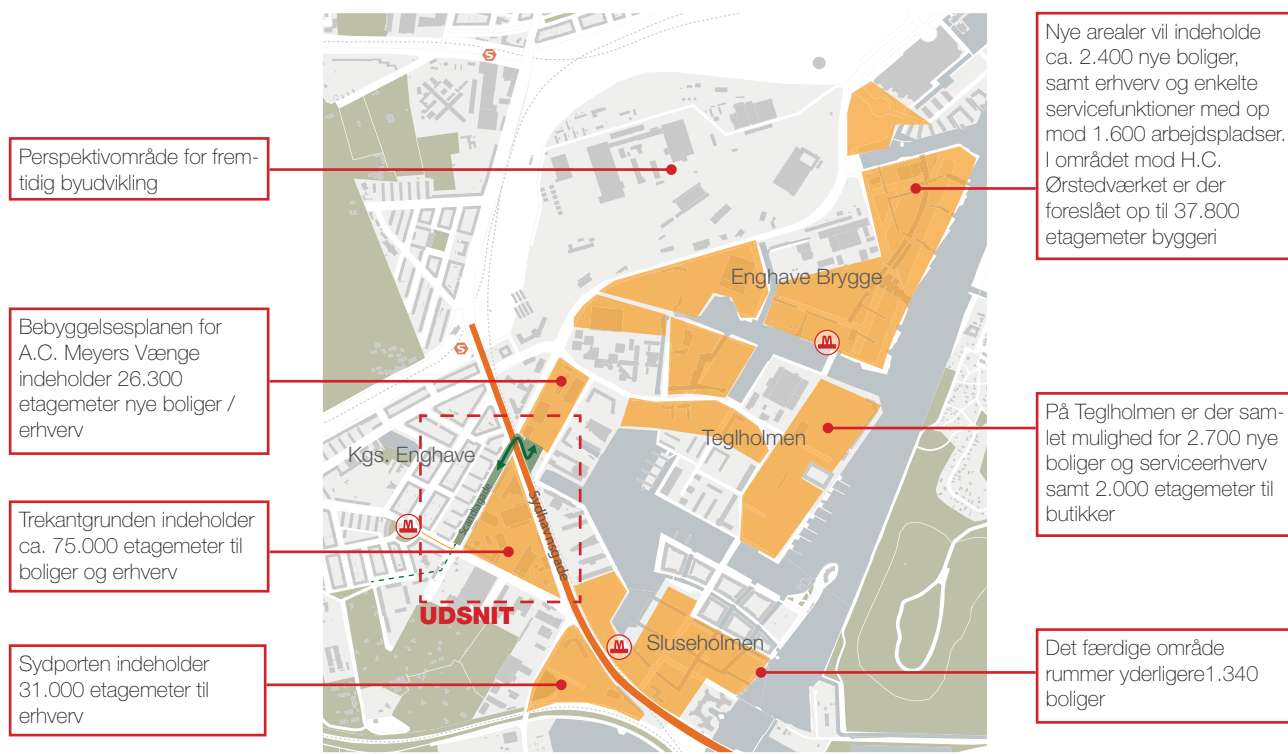
at understøtte, at byggeri af nye boliger og erhvervsbyggeri også kan være attraktivt i det gamle Sydhavnen.

Det gælder ikke mindst udviklingen af "Trekantgrunden" mellem Scandiagade, Sydhavnsvej og Borgmester Christiansens Gade, som rummer en blanding af nyere og ældre byggerier. Her skønnes det, at der er mulighed for at opføre 75.000 etagemeter til boliger og erhverv.

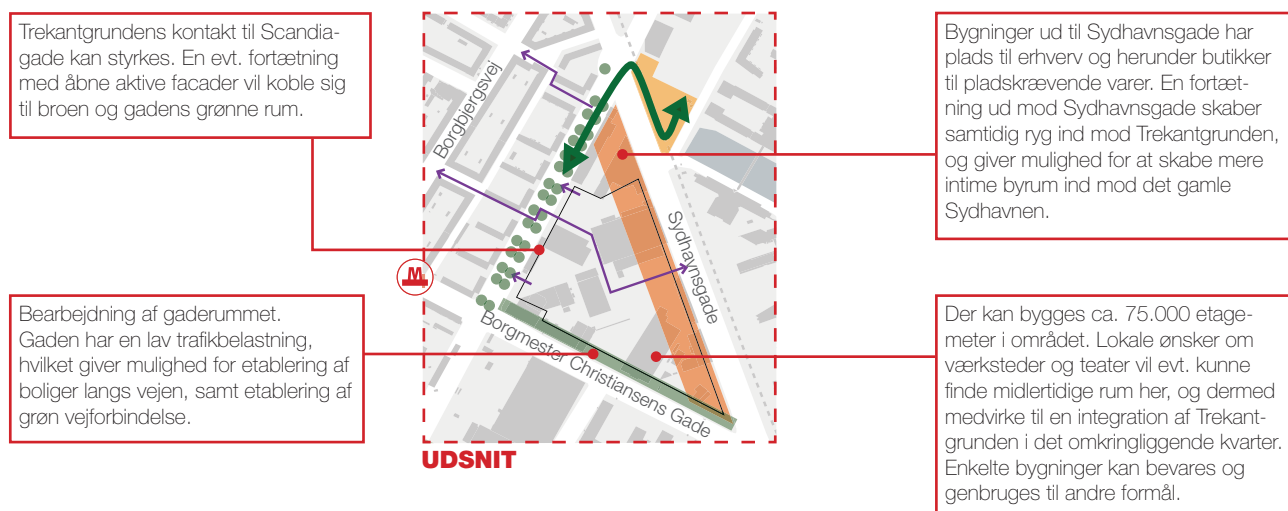
Det vurderes ikke, at broen i sig selv vil "aktivere" en omdannelse af området. Men en ny broforbindelse udformet som et byrum hen over Sydhavnsvej kan højne bykvaliteten i området, øge livet i området, "brande" naboskabet til Scandiagade som et særligt byområde og dermed attraktiviteten af Trekantgrundens "kant" mod byen såvel som værdien af de nærmeste bebyggelser. Trekantgrunden vurderes at rumme et potentiale for investeringer i bolig- og erhvervsbyggeri for 1,5-2,0 mia. kr. ekskl. moms, beregnet som salgsværdien af boliger og erhvervsbyggerier.

En fremtidig, delvis omdannelse af området til en blanding af erhvervs- og bolig-formål vil bymæssigt kunne kobles op på Scandiagade, hvor en ny broforbindelse over Sydhavnsvej kan skabe bedre forbindelse til vandet i det nye Sydhavnen.





Kort over byudviklingspotentialer i Sydhavnen



### Trekantgrundens møde med området

Arealet rummer i dag bl.a. parkeringspladser, lagerfunktioner, kontorer, værktøjsudsalg, bilforhandler, benzinstation og flere tomme bygninger, hvoraf nogle kun er få år gamle, mens andet er ældre industribyggeri og garager.





Gadebillede fra Borgbjergsvej



Mozartvejs små butikker

## Byliv der betaler sig – nærhed til vand skaber værdi

Undersøgelser af sammenhængen mellem bykvalitet og boligpriser viser, at eksempelvis grønne områder og vand har stor betydning for boligpriserne. Tommelfingerregler viser, at nærhed til kysten øger en boligs værdi med 15-30 % for dem, der ligger tættest på kysten, og falder mod nul ved ca. 300 meter fra kysten. En øget tilgængelighed til vandet og et grønt aktivitetsbånd i Scandiagade kan således øge værdien af ejendommene i området.

## En mere attraktiv forbindelse til handelslivet på Borgbjergsvej

Broen rummer samtidig et potentiale for at understøtte handelslivet på Borgbjergsvej i det gamle Sydhavnen. Detailhandlen i Sydhavnen er kendetegnet ved det klassiske og tætte butiksområde langs Borgbjergsvej samt få, nyere butikker ved Sluseholmen i det nye Sydhavnen. Borgbjergsvej rummer lokale butikker og servicefunktioner som eksempelvis discountbutik, apotek, slagter og take-away mv. Ved Sluseholmen ligger bl.a. Irma, en sushi-restaurant, en is- og kaffebar mv.

Øst for Sydhavnen ligger Fisketorvet, der med ca. 100 butikker er et af Danmarks største shoppingcentre - og én af årsagerne til fraværet af udvalgswarebutikker i Sydhavnen.

Byudviklingen i Sydhavnen betyder, at der i 2025 vil være ca. 9.500 flere borgere i området end i dag. Det svarer til, at forbrugsgrundlaget i de fysiske butikker stiger med ca. 250-300 mio. kr. pr. år for dagligvarer, ca. 200-225 mio. kr. pr. år for udvalgsvarer og ca. 150-175 mio. kr. pr. år for restauranter og skønhedspleje.

Erfaringsmæssigt handles en stor del af dagligvarerne i de nærmeste dagligvarebutikker. Hvis hele forbruget på dagligvarer lægges i lokale butikker svarer forbrugsstigningen som følge af befolkningsudviklingen til den årlige omsætning i 5-8 discountbutikker på 1.000 m<sup>2</sup>.

Udvalgsvarer købes erfaringsmæssigt der, hvor udbuddet er størst. En stigende del af udvalgsvarerne handles også i internetbutikker.



Café og legeplads på Mozarts Plads



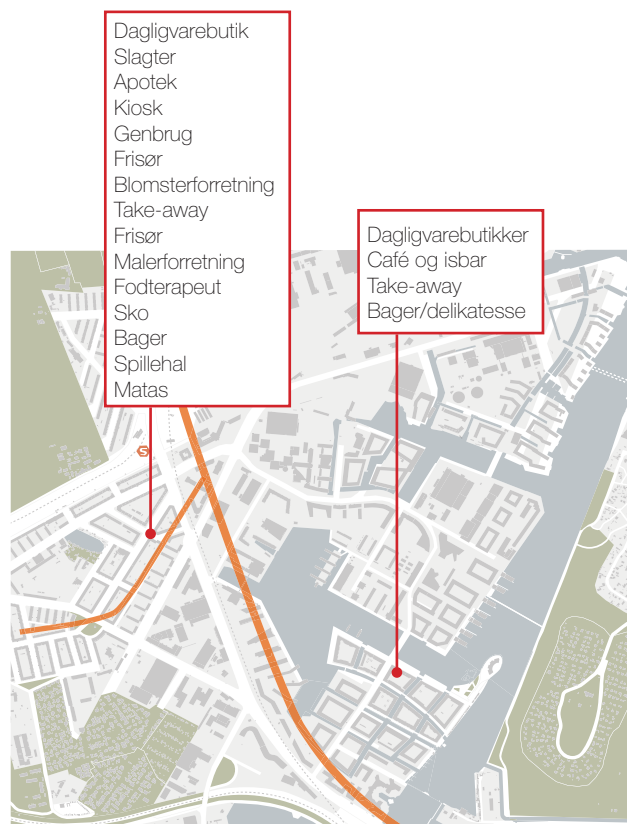
Billede fra Koralbadet, Sluseholmen

Nærheden til Fisketorvet og en fortsat stigende internethandel vil sandsynligvis betyde, at en stor del af forbruget på udvalgsvarer, vil blive lagt andre steder end i lokale butikker på Sydhavnen.

Take-away, frisørbesøg mv. foretages delvist i lokalområdet og delvist andre steder i byen. Hvis halvdelen af forbruget på restaurationer og skønhedspleje lægges lokalt svarer forbrugsstigningen til ca. 7-15 restaurationer og skønhedsfunktioner.

Med en attraktiv, tryk og oplevelsesrig forbindelse kan områderne på hver side af Sydhavnsgade bindes tættere sammen. Dermed vil en stor del af borgerne i det nye Sydhavnen få god tilgængelighed til butikker og servicefunktioner ved Borgbjergsvej.

På den anden side er det også muligt, at borgerne i det gamle Sydhavnen vil få bedre tilgængelighed til de nye butikker på Teglholmen. Udbuddet ved Borgbjergsvej er dog mere blandet og koncentreret end andre steder i Sydhavnen.



Borgbjergsvej rummer en større diversitet af butikker og service end der findes i det nye Sydhavnen



# NYT ARKITEKTONISK VARTEGN FOR SYDHAVNEN

Sydhavngades randbebyggelser og intensive trafik afskærer for oplevelsen af bydelens kvaliteter. En bro af høj, arkitektonisk kvalitet vil skabe ny indgang til bydelen og blive et synligt og unikt vartegn. Et vartegn for en bydel, der dagligt vil kunne opleves af tusindvis af trafikanter på én af hovedindfaldsvejene til København.

En ny bro vil:

- blive et synligt vartegn i et gaderum domineret af biltrafik, og vække nysgerrighed i forhold til at opleve byen "bag Sydhavngade".
- skabe nye udfoldelses- og opholdsmuligheder i et nyt, sammenhængende byrum, der strækker sig fra de grønne omgivelser i Scandiagade over broen og ned til vandet.
- give den gamle del af Sydhavnen et spændende, grønt byrum med flere funktioner ved at sammentænke broens funktion som byrum med skybrudssikring af Scandiagade.
- danne kant mod Sydhavngade og samtidig give læ mod vandet, hvorved der kan skabes et enestående byrum med nær kontakt til vandet.

## Et nyt vartegn for Sydhavnen

Mange af Københavns bydele har særlige kendetegn, ikoniske byggerier og anlæg, der gør bydelen unik og giver en særlig identitet. Det gælder eksempelvis Islands Brygges havnebad, Carlsbergs historiske bygninger og Amagers strandpark. Sydhavnen mangler et vartegn, der styrker området's identitet.

En bro over Sydhavngade vil blive et nyt, markant vartegn for Sydhavnen med en udformning som ét, sammenhængende byrum fra vandet, over gaden og ned i den grønne Scandiagade. Den nye bro kan vække nysgerrighed i forhold til at opleve Sydhavnens skjulte kvaliteter.

## Et vartegn som dagligt opleves af tusindvis af trafikanter

Sydhavnen er præget af, at Sydhavngade er en meget væsentlig trafikåre, som deler bydelen i to. Vejens centrale funktion i det overordnede trafiksystem betyder, at den ikke kan nedrosles. Byens facader langs vejen vil også i fremtiden være præget af store erhvervsbyggerier, der nyder godt af den synlige beliggenhed, og samtidig fungerer som støjskærm mod bebyggelse bagved.

Det betyder også, at de tusindvis af bilister og cyklister, der hver dag passerer gennem Sydhavnen, i dag får oplevelsen af en meget bildomineret bydel. De mange kvaliteter i Sydhavnen – bymiljøer, adgangen til vandet, handelsliv, kulturtilbud osv. – ligger skjult bag de store randbebyggelser.

## Ét sammenhængende byrum fra Scandiagade til vandet ved universitetet

Broens arkitektoniske kvalitet vil bestå i, at den på samme tid skaber forbindelse mellem to meget forskellige byrum i Scandiagade og ved vandet, og samtidig i sig selv udgør et markant byrum i en bredde på 7-10 meter.

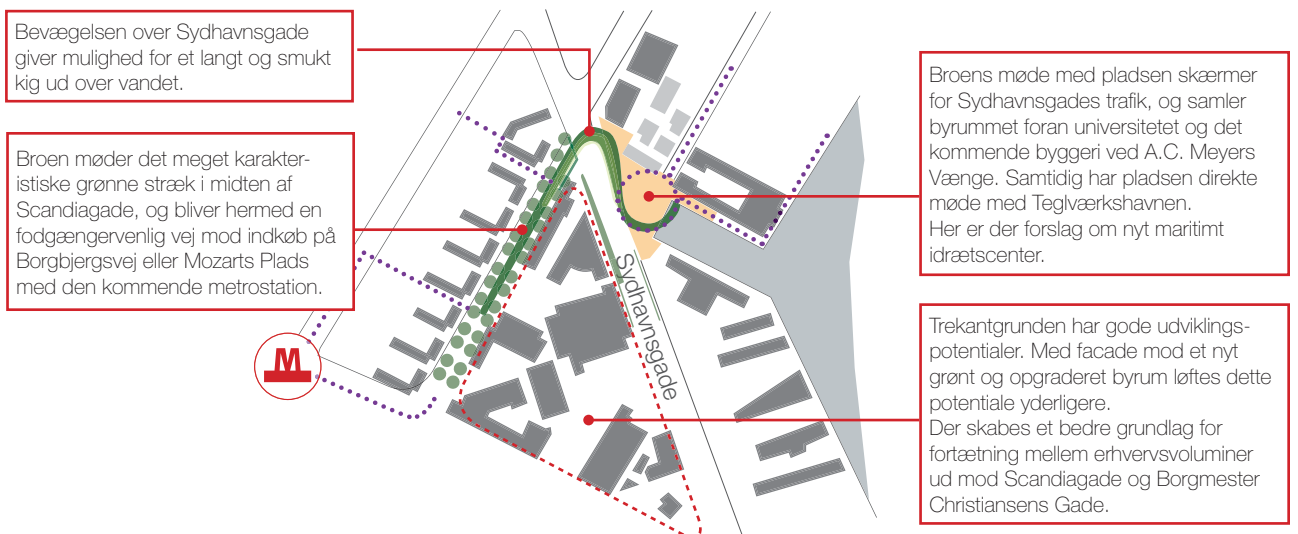
Broens forløb hen over Scandiagade vil designmæssigt kunne udnyttes til at skabe en meget smuk broforbindelse, der vil få et helt andet udtryk end eksempelvis Åbuen og Cykelslangen.

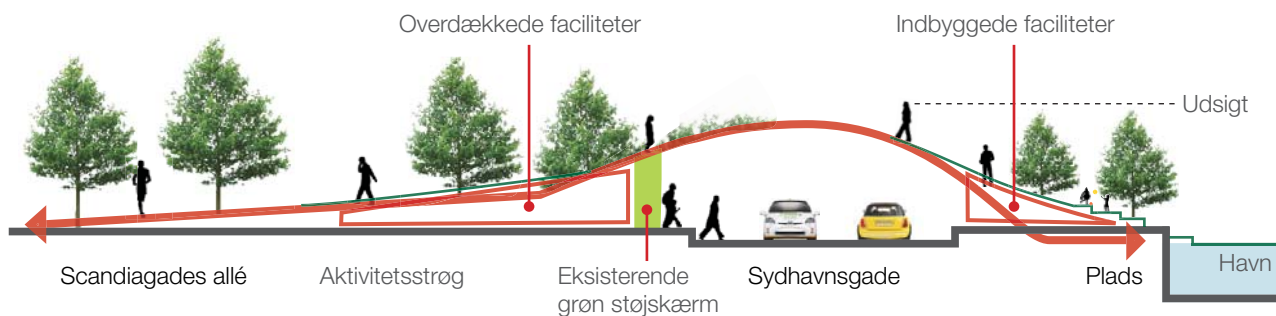
De viste referencefotos og visualiseringer er blot eksempler på den mulige udformning. Et konkret design kan eksempelvis udvikles via en arkitektkonkurrence om broen som samlet byrum.





Broen indgår som led i et bylandskabeligt stræk, der forankres på begge sider af Sydhavnsghades trafikale barriere.





*"Det grønne strøg" bevæger sig over "Broen med udsigt" og ender i "Pladsen ved vandkanten"*

## Et byrum med flere funktioner

Broen vil få en række funktioner ud over blot at være en forbindelse fra "A til B". Ved brofæstet i Scandiagade skabes der et overdækket byrum, og broen integreres i et skybrudsprojekt som skal sikre, at vandet ledes effektivt væk fra området ved kraftige regnskyl.

I kraft af broens bredde vil den her opleves som en forlængelse af Scandiagades grønne byrum.

I kraft af trafikken af fodgængere, cyklister, løbere mv. på broen vil der også opstå mere liv i det grønne gaderum i Scandiagade, der i kraft af en grøn støjmur allerede er skærmet mod trafikstøjen fra Sydhavnsgade.

Fra broens toppunkt over Sydhavnsgade vil broen fungere som et udsigtspunkt med et smukt blik ud over vandet.

Rampen ned mod brofæstet i det nye Sydhavnen vil kunne indrettes til faciliteter, der knytter sig til aktiviteter på vandet – opbevaring af kajakker, omklædning, toilet mv.

Ved vandet vil broens rampe skærme byrummet mod støj og blæst og dermed sikre et godt mikroklima. Et attraktivt byrum vil her kunne være udgangspunkt for flere rekreative aktiviteter på vandet, hvor en transformation af kajkanterne på sigt vil kunne give bedre adgang til vandspejlet.



Scandiagades grønne strøg



Teglværkshavnen ved Aalborg Universitet København





### Referencefoto fra Providence River

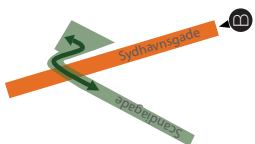
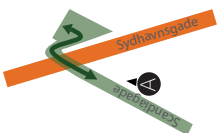
*Vinderforslag i konkurrence om gang- og cykelbro, inFORM Studio - USA  
Under projektering. Broen har et budget på ca. 40 mio. kr.  
Broen over Providence River bliver væsentligt kortere end en bro over Sydhavnsgade og med  
et overfladeareal på knap det halve af en bro over Sydhavnsgade. Providence River broen  
bliver konstrueret på eksisterende fundamenter i floden.*



### Referencefoto fra Byens Bro i Odense

*Gottlieb Paludan Architects med rådgivere  
Realiseret, budget 116 mio. kr.*









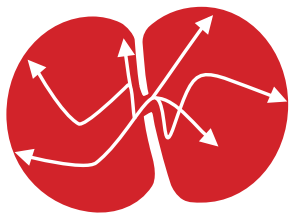
**A: Broen set fra Scandiagade mod Sydhavnsgade**

*Her vist som et eksempel, hvor et nyt byrum i Scandiagade fortsætter op ad broens rampe. Udarbejdet af Tredje Natur*



**B: Broen set fra Sydhavnsgade mod nord**

*Her vist som eksempel, hvis der etableres belysning på broen. Udarbejdet af Tredje Natur*



## NY OPLEVELSESRUTE GENNEM BYEN

Sydhavnsgade udgør en stor, trafikalt og mental barriere mellem det nye og det gamle Sydhavnen. Broen kan mindske barrieren og blive et knudepunkt i nye oplevelsesruter for cyklister, gående og løbere samt del af en sikker skolevej.

En ny bro vil:

- styrke den lokale sammenhæng i bydelen på tværs af Sydhavnsgade uden at nedsætte fremkommeligheden for biltrafikken.
- supplere de nuværende krydsningspunkter på Sydhavnsgade med en ny, attraktiv og niveaufri overgang som en oplevelsesrig og tryk forbindelse – for børn, unge, voksne og ældre.
- kobles til rekreative ruter for cyklister, løbere og gående, så der skabes nye oplevelsesruter i Sydhavnen, og herunder skabe en ny og oplevelsesrig rute f.eks. fra den østlige del af Teglgolmen og til den fremtidige metrostation ved Mozarts Plads.

### **Sydhavnsgades barrierevirkning reduceres - en ny, attraktiv og tryk oplevelsesrute**

Sydhavnsgade udgør en stor trafikalt og mental barriere. En broforbindelse over Sydhavnsgade for gående og cyklister etableret ud for Aalborg Universitet Københavns campus i det nye Sydhavnen vil trafikalt være den mest attraktive løsning for bedre sammenhæng mellem det nye og det gamle Sydhavnen.

En bro over Sydhavnsgade vil udgøre en attraktiv og sikker oplevelsesrute for gående, cyklister, løbere mv.

For nogle trafikanter kan broen være et hurtigere alternativ til at krydse Sydhavnsgade uden ventetid ved lysreguleringerne.

Broens primære bidrag til byen vil samtidig være at udgøre en tryk rute på tværs af Sydhavnsgade, og ikke mindst en ny oplevelsesrute og en mulighed for en supplerende, sikker skolevej for børn, der skal krydse Sydhavnsgade.

Københavns Kommune har vurderet, at broen vil få 1.800 – 3.000 daglige brugere, bl.a. i kraft af den store, fremtidige befolkningstilvækst i Sydhavnen. En stor del af befolkningstilvæksten ventes at være yngre borgere, som vurderes at cykle mere end de øvrige aldersgrupper.

### **Et knudepunkt for nye, rekreative ruter i bydelen**

Set i et større geografisk perspektiv vil broens to byrum blive et led i bydelens grønne stinet. Med broen som bindeled vil der kunne dannes en akse mellem Karens Mindes rekreative område, gennem det gamle og det nye Sydhavnen, og videre mod Amager Fælled.

### **En direkte rute til den kommende metrostation på Mozarts Plads**

Den nye metro til Sydhavnen får stationer ved Fisketorvet, Frederiksholmsløbet, Slusen, ved Mozarts Plads samt Ny Ellebjerg. Metrostationen ved Mozarts Plads vil for langt de fleste beboere i det gamle Sydhavnen blive den nærmeste metrostation.





De to bydele får tilført et nyt trafiklag til fodgængerer og den cyklende

 Sikker skolevej  
 Cykelrute

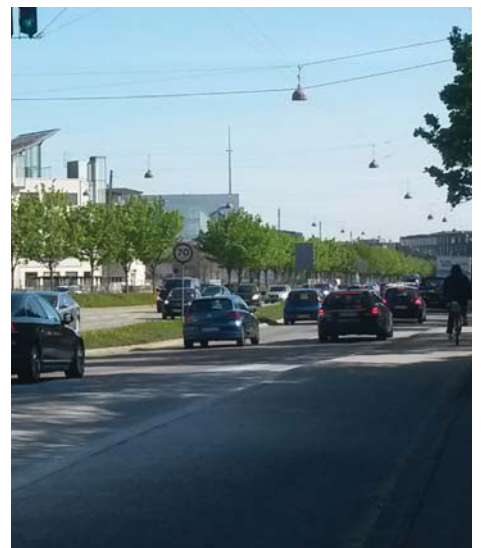
 Den forventede trafik over broen er 1.800 - 3.000 gående og cyklister dagligt.



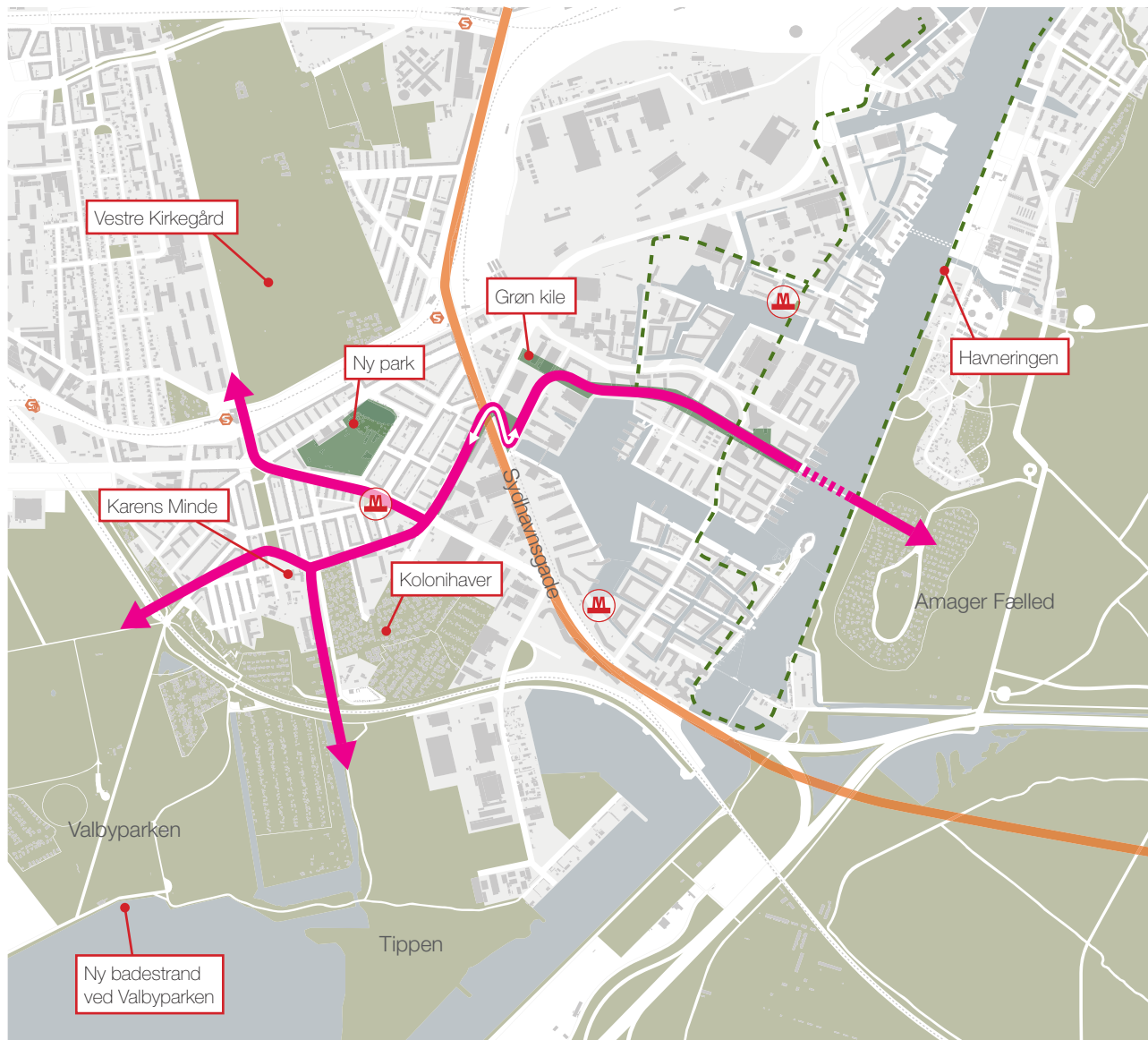
Cyklister over Sydhavnsgade



Fodgængere langs Sydhavnsgade



Sydhavnsgades trafik



Broen vil skabe en oplagt sammenbinding - og rute mellem områdets grønne attraktioner.

For de fleste beboere, studerende mv. i det nye Sydhavnen omkring Sydhavnsøen vil metrostationen ved Sluseholmen blive den nærmeste station.

Ved etablering af den nye bro over Sydhavnsøen vil der dog fra området omkring A. C. Meyers Vænge og Aalborg Universitet København blive lige så kort afstand til metrostationen ved Mozarts Plads ved at passere over broen som ved at bevæge sig langs vandet mod metrostationen ved Sluseholmen.

For cyklister og gående, der skal med den kommende metrolinie mod Ny Ellebjerg Station og videre ud i det regionale, kollektive trafiknet, kan ruten over en ny bro til metrostationen ved Mozarts Plads blive et attraktivt alternativ. Her vil der ved Mozarts Plads desuden være muligheder for indkøb undervejs.

## Et vartegn for Københavns cykelpolitik

En række af de senere års cykelbroprojekter i København har markeret sig som markante vartegn for Københavns ambitiøse cykelpolitik, og har samtidig spillet en rolle i den internationale profilering af København som cykelby.

Det gælder senest Cykelslangen, der passerer forbi Fisketorvet. Ved en utraditionel og arkitektonisk markant udformning af en ny bro over Sydhavnsøen – eksempelvis ved gennemførelse af en arkitektkonkurrence – vil en bro over Sydhavnsøen også kunne indgå i fortællingen om København som én af verdens førende cykelbyer.

# ØKONOMIOVERSLAG FOR EN NY BRO OVER SYDHAVNSGADE

## Forudsætninger for økonomioverslag

Der er udarbejdet et overslag over udgifter til etablering af broen samt eventuelle faciliteter under broen og et nyt byrum ved broens østlige brolanding ved vandet.

Økonomioverslaget er baseret på, at der etableres en bro i en bredde af op til 10 meter, således at broen er tilstrækkelig bred til at kunne fungere som et attraktivt byrum. Den centrale del af broen over Sydhavnsgade forudsættes dog at have en bredde på op til 7 meter. De laveste dele af broens ramper udføres som jordramper. Resten af broen fortsættes udført med brofag i beton på bropillere. Den centrale del af broen over Sydhavnsgade forudsættes udført i stål.

Prisoverslaget forudsætter brug af standardmaterialer. I kraft af, at der i anlægsoverslaget er kalkuleret med en ekstraordinær stor bredde, set i forhold til normale broer, rummer anlægsoverslaget en robusthed og fleksibilitet i forhold til at udvikle en bro baseret på et andet konstruktionsprincip og med et andet design. Afhængig af det valgte design og de konkrete omkostninger til eksempelvis bærende konstruktioner, overflader og aptering, vil broens bredde kunne reduceres/varieres, så broens dimensioner og materialevalg tilpasses økonomien.

Det skal bemærkes, der endnu ikke er taget stilling til broens konkrete design. Det kan eksempelvis ske via en arkitektkonkurrence.

## Særlige forhold

På østsiden hvor broforbindelsen tænkes at "lande", ligger togtunnelen, som forbinder København H. med Kastrup Lufthavn/Malmø.

A/S Øresund er positive over for løsningen, hvor broen placeres på tunnelen. Men det forudsættes at placeringen kan godkendes på og i umiddelbar nærhed af tunnelen, og at man fortsat kan komme til tunnelen udefra. Teknisk drift og vedligehold varetages af BaneDanmark.

De konstruktive forhold kan først afgøres ved en mere konkret drøftelse og afdækning af tunnelens tilstand og krav til omfang af adgang til samme.

## NØGLETAL

Bro over Sydhavnsgade ..... 120 mio. kr. ekskl. moms

Faciliteter under bro ..... 17 - 31 mio. kr. ekskl. moms

Byrum på østsiden ved vandet ..... 13 mio. kr. ekskl. moms

- Udsving i prisen afhænger af om der skal etableres isolerede rum eller blot depotfaciliteter.
- Arealet under broen i Scandiagade tænkes primært indrettet med helårsanvendelige overdækkede uderum.
- Beløbene er ekskl. moms. og inkl. rådgiverhonorar, byggeplads, bygherreomkostninger og uforudsigelige udgifter.



Rapporten er udarbejdet af COWI  
for Realdania og Københavns Kommune

**Fotos og illustrationer:**

*Visualiseringer af Gehl Architects - s. 7*

*Visualisering (øverst) af inFORM Studio - s.15*

*Visualisering (nederst) af Gottlieb Paludan Architects - s.15*

*Visualiseringer af Tredje Natur - forsiden, s.16 og s.17*

*Fotos er taget af COWI, hvor intet andet er nævnt*