



30-09-2009

### **Fredningsforslag for Kanalerne**

Den primære årsag til, at Københavns Kommune foreslår den gældende fredning af kanalerne i Indre By/Christianshavn fra 1966 afløst af en ny fredning, er et overordnet ønske om mere liv og aktivitet i havnen. Dertil hører blandt andet husbåde, som længe har været en del af kanalmiljøet, men som ikke er tilladt i den gældende fredning. De eksisterende husbåde (inklusive teaterskibe, både med servering mv.) har derfor højest kunnet få kortvarige dispensationer fra fredningen. I en af disse dispensationssager afgjorde Naturklagenævnet, at en udvikling af kanalerne med et antal husbåde som varig anvendelse kræver en ny fredning.

Dette giver samtidig muligheden for at udforme fredningen med et bredere sigte i forhold til den gældende, som fokuserer på bevarelse af bolværkerne og på æstetiske forhold, men som ikke har som mål at sikre rekreative interesser, naturkvalitet etc.

### **Indhold**

<b>Baggrund</b>	1
Den gældende fredning	1
Formålet med og omfanget af fredningsforslaget	2
Kanalerne historie	2

Sagsnr.  
2009-133813

Dokumentnr.  
2009-601135

Sagsbehandler  
Birthe Bertelsen

### **Center for Byudvikling**

Rådhuset, 3. Sal, 9  
1599 København V

Telefon  
3366 2688

Telefax  
3366 7003

E-mail  
bbe@okf.kk.dk

EAN nummer  
5798009800176

www.kk.dk

Anvendelsen af kanalerne	3
Natur- og miljøforhold	5
Planlægningsforhold	5
Trafikale forhold	6
Øvrige fredningsforhold og beskyttelsesbestemmelser	7
Internationale beskyttelsesbestemmelser	7
Forvaltning af fredningsområdet	7
Bemærkninger fra interessenter	8
Budgetoverslag for gennemførelse af forslaget	8
<b>Forslag til fredningsbestemmelser</b>	<b>9</b>
<b>Matrikelnummerfortegnelse</b>	<b>13</b>
<b>Fredningskort</b>	<b>13</b>

### **Baggrund**

Den gældende fredning

Kanalerne blev fredet ved fredningsdeklaration i 1966.

Fredningsgrænsen følger bolværket, som er omfattet af fredningen, mens de tilstødende landarealer ikke er. Fredningsområdet er således overvejende vandareal.

Hovedsigtet var at bevare kanalerne som vandområder, hvilket skulle ses i lyset af, at en række bassiner og kanaler i de indre dele af havnen var blevet fyldt op gennem årene. De relevante parter blev forpligtet til at opretholde kanalerne og bolværkerne. Anbringelse af faste genstande, herunder fartøjer med en bygningsmæssig anvendelse, blev betinget af Naturfredningsnævnets samtykke. Træerne langs Christianshavns og Frederiksholms Kanal blev også fredet, idet fredningen stiller krav om genplantning, hvis de må fældes. Fredningsdeklarationen indeholder en række forhold, der umiddelbart tillades med fredningen. Det gælder for anbringelse af såkaldte pæreskuder i Børsgraven og for opretholdelse af bådudlejningen i Christianshavns Kanal, samt for en række vedligeholdelses- og ombygningsarbejder på broer og bolværker.

Formålet med og omfanget af fredningsforslaget

Den gældende fredning har som hovedformål at sikre kanalerne mod opfyldning, som på fredningstidspunktet kunne være en konsekvens af ønsker om vejudvidelser, parkeringsarealer og nyt byggeri. Bevarelsen af kanalerne som kulturhistorisk element i bymiljøet ønskes bibeholdt som formål i en ny fredning, men der er behov for at varetage flere hensyn, som omfatter kanalernes betydning for rekreation og byliv samt deres naturindhold. Det indebærer en udvidelse af fredningens formål samt nye fredningsbestemmelser for disse hensyn.

Omfanget af det fredede areal foreslås bibeholdt i forhold til den gældende fredning. Arealet er for Christianshavns Kanal (inkl. Wilders Kanal og Trangraven) ca. 6,4 ha, arealet af Nyhavn er ca. 1,4 ha og

arealet af kanalerne omkring Slotsholmen er samlet ca. 3,8 ha. De omgivende arealer langs kanalerne, overvejende vej-, fortovs-, opholds- og parkeringsarealer, er ikke af en karakter, der vurderes at kunne begrunde at de inddrages i fredningen. De er endvidere for hovedpartens vedkommende omfattet af kommunal planlægning, der beskriver deres indretning og anvendelse, herunder stiller krav om offentligt tilgængelige promenader, hvorved offentlighedens adgang er varetaget.

#### Kanalernes historie

Christianshavns Kanal var oprindeligt åbent vand, idet der kun lå nogle små holme, hvor bydelen ligger i dag. I 1600-tallet begyndte udbygningen af havnen på Amagersiden, hvor flådens befæstede leje med de dertil hørende holme blev skabt. Christianshavns holme og kanaler blev etableret efter en samlet plan, der også fastlagde gadeforløb og bebyggelsesstruktur, således at både kanalerne og den omgivende by har et andet regelmæssigt præg end i middelalderbyen.

Udviklingen har været præget af større grundejere og virksomheder, hvoraf en del etablerede egne havne (bassiner). I 1900-tallet er en del af disse bassiner fyldt op, men Christianshavns Kanal har bevaret sin udformning med meget få ændringer. Mod nord afslutter den bredere Trangrav, som har karakter af et havnebassin, kanalen mod Holmen, der indtil 1990'erne var et lukket område. De lukkede områder, store handelskompagnier, værfter etc. var medvirkende til, at de enkelte holme ikke blev tæt integreret i byens færdsel på samme måde som i middelalderbyen. Der er derfor også etableret ganske få broer over kanalerne (i alt tre).

Slotsholmskanalen og den nuværende Børsgrav var også oprindelige vandarealer, der i takt med Slotsholmens udbygning blev indsnævret og forsynet med bolværker, hvor der før var strand. Karakteren af kanaler får de i løbet af 1600-tallet, hvor der foretages opfyldninger og bl.a. bygges flere broer. Disse broer var oplukkelige, så sejladsen havde fri adgang. Fra kanalen ved Børsen var der også adgang til Holmens Kanal, der eksisterede frem til midt i 1800-tallet, hvor den blev fyldt op og gav plads for gaden af samme navn. Børsgraven er væsentligt bredere end Slotsholmskanalen og stod helt op i nyere tid i åben forbindelse med Inderhavnen. Den har derfor en mindre intim karakter end Slotsholmskanalen.

Syd for Slotsholmen er der længe åbent vand, men sidst i 1600-tallet fyldes der også op her, og Frederiksholms Kanal udgraves med et lidt andet forløb end i dag. Det nuværende forløb med det skarpe knæk ved overgangen til Slotsholmskanalen etableres i begyndelsen af 1700-tallet, således at der bliver plads til det store aksiale slotsanlæg (det første Christiansborg). I den anden ende mod Inderhavnen får kanalen

sin nuværende form ved opfyldninger i 1800-tallet.

Nyhavn er udgravet som kanal i perioden 1671-1673 for at skabe adgang for sejlads op til Kongens Nytorv og de nye bebyggelser, der blev anlagt i dette område. Den har derfor fra starten haft karakter af et bygningsanlæg med et lige forløb og ens bredde, og den fik hurtigt efter udgravningen egentlige bolværker. Udgravningen skete i et delvist opfyldt og ret lavtliggende område. Som led i byens ekspansion blev området udbygget over de næste 20-30 år. Fordelingen mellem vandareal, veje og færdselsarealer og bebyggelse går således langt tilbage i tiden og har under gået få forandringer.

#### Anvendelsen af kanalerne

Kanalerne har alle været benyttet til skibstrafik med hovedvægt på handel, og kajerne var således primært arbejdsområder indrettet til losning og transport af varerne. En del kombinerede passager- og gods både, der i rutefart knyttede landet sammen, holdt i en lang periode også til i kanalerne.

Oprindeligt kunne de fleste skibstyper anløbe kanalerne, men efterhånden som handels- og passagerskibene blev større, kunne mange af dem ikke længere være der. Blandt de mindre både, der fortsat brugte kanalerne, var især mange med fødevarer og lignende produkter (frugt, ost mv.) fra alle dele af landet, samt fisk fanget både af lokale og udenbys fiskere. Varerne blev solgt direkte på kajen.

Dette bidrog til et intenst liv langs kanalerne, der ikke blot var en arbejdsplads, men også blev et mødested for københavnere på indkøb. Især fiskerne og deres velkendte marked ved Gammel Strand (hvor en skulptur af en fiskekone står i dag) har været et livligt område med en helt anden karakter end i dag. Disse aktiviteter forsvinder fra kanalerne i årene efter 2. verdenskrig, hvor andre handelsformer vinder frem.

Mere eller mindre fast placerede skibe har altid udgjort en del af kanalernes anvendelse. De har ligget der ind imellem sejladserne (og til dels fungeret som bolig for besætningsmedlemmer) eller de har som fartøjer udelukkende anvendt i Københavns Havn haft deres faste pladser. Den første egentlige husbåd (forstået som et skib med en rent bygningsmæssig funktion) i kanalerne var formentlig sømandskirken Bethel i Nyhavn. Der var tale om et ombygget skib (briggen Fortuna), der var stort nok til at rumme en sal til 300 personer, samt køkken, læsesal og andre faciliteter. Skibet lå i kanalen fra 1881 til 1906. Senere husbåde kendes især fra Christianshavns Kanal (de ses på fotos fra såvel 1930'erne som 1950'erne). Hertil hørte bl.a. Burmeister & Wains store kantinebåd i kanalen ud for værftet.

Brugen af kanalerne til lystbåde og bådudlejning tager formentlig sin

begyndelse i midten af 1800-tallet. Der har tidligere været bådudlejning flere steder i kanalerne med dertil hørende bådebroer, slæbesteder, kraner mv., som i dag er forsvundet. Ejerne af lystbåde slår sig efterhånden sammen i bådklubber med fælles bådebroer mv., hvoraf nogle (bl.a. i Frederiksholms Kanal) har eksisteret siden begyndelsen af 1900-tallet. Den rekreative anvendelse af kanalerne har således lange traditioner.

I 1950'erne og 60'erne blev der længere imellem erhvervsskibene i kanalerne. På tidspunktet for kanalernes fredning i 1966 var de i forhold til tidligere kun lidt benyttede til skibsanløb og -oplæg. De i fredningen nævnte pæreskuder (skibe med faste pladser hvorfra der blev solgt fødevarer direkte til forbrugerne) forblev i en årrække en del af miljøet især i Børsgraven, men de er i dag forsvundet. Den sidste var båden Anna, placeret ved Børsbroen, hvorfra der helt frem til 1996 blev solgt mejeriprodukter. I de seneste år er der igen kommet pæreskuder til byen bl.a. i form af både med frugt fra Fejø og andre fødevarer, men der er tale om anløb i korte perioder, som ikke udfylder den historiske rolle som en fast del af byens fødevarerforsyning.

Fra 1970'erne vinder omfanget af skibe og både i kanalerne, heriblandt fast hjemmehørende både, atter frem. I Nyhavn er det især de ældre træskibe, der får plads. Dertil hører også egentlige museumsskibe. I Frederiksholms Kanal har klubber med motorbåde plads, mens Christianshavns Kanal er hjemsted for en blanding af sejl- og motorbåde. Husbåde med forskellige funktioner præger også i større omfang miljøet i kanalerne fra 1970'erne og frem. Hertil hører bl.a. kulturinstitutioner som Bådteatret (fra 1973) og Cafe Liva (fra 1983), men også et stigende antal både anvendt til beboelse.

Disse ændringer i kanalernes anvendelse har præget deres betydning for offentligheden og byens liv. I dag er de igen alt overvejende attraktive og flittigt benyttede områder i byen, som bruges af såvel københavnere som byens besøgende. Deres nære omgivelser rummer mange rekreative og kulturelle tilbud, som eksisterer i samspil med kanalerne. Mulighederne for at sejle på kanalerne, enten på ture med kanalrundfarter eller i egen eller lejet båd, er gode. Disse muligheder for rekreation og aktivitet i en kulturhistorisk værdifuld ramme skal understøttes af fredningen.

#### Natur- og miljøforhold

Kanalernes vandkvalitet har udviklet sig positivt gennem en årrække og er generelt god. De er ikke udpeget med den højeste målsætning for vandkvalitet, hvilket primært skyldes deres beliggenhed i et havneområde med forholdsvis intensiv besejling. Sejladsen kan påvirke vandkvaliteten ved at hvirvle materiale op fra bunden, da vanddybden ikke er stor (ned til mindre end 2 meter). Der er imidlertid i takt med

den gode udvikling i vandkvaliteten kommet stadig mere bundvegetation, som kan fastholde bundsedimentet. Vegetationen og dyrelivet i vandet er typiske for vandkvaliteten og de fysiske forhold, og de ønskes fastholdt i en god tilstand med mulighed for indsatser for forbedring.

#### Planlægningsforhold

Selve kanalerne er (i lighed med andre arealer på søterritoriet) generelt ikke omfattet af kommuneplanens rammer for lokalplanlægning.

Kommuneplanens rammer omfatter som hovedregel arealet til og med bolværket, der dermed har de samme anvendelsesbestemmelser som de bagvedliggende arealer. Der er udpeget områder til husbåde i dele af Kanalerne, hvor der er udformet bebyggelsesregulerende bestemmelser om type, størrelse, anvendelse etc. Udnyttelsen af disse rammer er betinget af ændrede fredningsbestemmelser.

Dele af kanalerne er omfattet af lokalplaner.

Lokalplan 155 "Torvegade" omfatter Torvegades krydsning af Christianshavns Kanal. Lokalplanen regulerer alene anvendelsen og udformningen af bygninger med facade mod Torvegade, og den rummer ingen bestemmelser vedr. kanalen.

Lokalplan 183 med tillæg 1 "B & W" omfatter størstedelen af Christianshavns Kanal syd for Torvegade. Den stiller krav om anlæg af en offentligt tilgængelig promenade langs kanalens nord- og vestside, om plantning af træer samme sted og om opretholdelse af de eksisterende bolværksforløb, og den giver mulighed for etablering af lette gangbroer over kanalen. Den gør også anlæg af marinaer og permanent oplæg af skibe betinget af en kommunal tilladelse.

Lokalplan 186 "Langebrogade" omfatter hovedparten af sydsiden af den sydlige del af Christianshavns Kanal. Den stiller krav om anlæg af en offentligt tilgængelig promenade langs kanalen og om opretholdelse af de eksisterende bolværksforløb. Den gør også anlæg af marinaer og permanent oplæg af skibe betinget af en kommunal tilladelse.

Lokalplan 236 "Christians Brygge" omfatter en del af Frederiksholms Kanal nærmest Inderhavnen. Den stiller krav om en offentligt tilgængelig promenade langs kanalen, om bevaring af eksisterende træer og om opretholdelse af de eksisterende vandarealer, og den giver mulighed for etablering af en oplukkelig bro ved kanalens udmunding i Inderhavnen. Den gør også anlæg af anløb for rutebåde og permanent oplæg af skibe betinget af en kommunal tilladelse.

Lokalplan "Bryghusgrunden" omfatter en del af området omfattet af lokalplan 236 og ophæver denne for dette område (sydsiden af Frederiksholms Kanal). Heri opretholdes kravet om en promenade langs kanalen.

Lokalplan 308 "Wilders Plads" omfatter den nordlige side af Wilders Kanal, Christianshavns Kanal nord for Wilders Kanal samt sydsiden af Trangraven mellem Christianshavns Kanal og Inderhavnen. Den stiller

krav om opretholdelse af de eksisterende vandarealer og bolværker, om udførelsen af kajsider og bolværkshammer, om anlæg af en offentlig promenade for fodgængere og cyklister langs kanalerne, om bevaring af brostensbelægning på promenader og af eksisterende træer. Der opstilles minimumskrav til dimensionerne på Wilders Bro.

Lokalplanen gør også anlæg af marinaer og permanent oplæg af skibe betinget af en kommunal tilladelse.

Lokalplan 331 "Holmen" omfatter hele Trangraven. Den stiller krav om opretholdelse af de eksisterende vandarealer og bolværker, om udførelsen af kajsider og bolværkshammer, herunder om en landskabelig udførelse langs Trangravsvej på Trangravens nordside. Der kræves anlagt en promenade mellem Trangravsvej og Trangravens nordside og udlagt et stiforløb langs hele nordsiden af Trangraven til en mulig bro over Inderhavnen. Lokalplanen gør også anlæg af anløb for rutebåde og permanent oplæg af skibe betinget af en kommunal tilladelse.

Lokalplan 374 "Kvæsthusbroen" omfatter en lille del af nordsiden af Nyhavn lige ved udmundingen i Inderhavnen. Den stiller krav om en ensartet udformning af det offentlige areal langs kanalen for så vidt angår belægning, vejforløb mv.

Lokalplan 428 "Havnegade II" omfatter en lille del af sydsiden af Nyhavn lige ved udmundingen i Inderhavnen. Den stiller krav om anlæg af en offentligt tilgængelig promenade langs kanalen, og den giver mulighed for etablering af brofæster til evt. cykel- og fodgængerbroer.

#### Trafikale forhold

Kanalerne er i alt væsentligt omgivet af færdselsarealer, for en dels vedkommende af veje (heriblandt stærkt trafikerede veje som Vindebrogade/Børsgade), for den resterende del af promenader, parkeringsarealer mv. De krydses også af stærkt trafikerede veje (Christians Brygge, Holmens Kanal, Torvegade) på broer, der er af afgørende betydning for trafikken gennem centrum.

Københavns Kommune agter som del af kommunens planlagte stinet at anlægge enkelte nye broer for cyklister og fodgængere. Dette vil primært ske på Christianshavn, idet der kun er tre broer over Christianshavns og Wilders Kanal, hvilket begrænser sammenhængen i bydelen og den omgivende by for fodgængere og cyklister.

Færdselen på vandet er reguleret af havnereglementet og omfatter havnerundfarternes både, vandtaxier, større og mindre lystfartøjer, kajakker og andre småbåde mv.

#### Øvrige fredningsforhold og beskyttelsesbestemmelser

Fredningsområdet indeholder ikke naturelementer eller fortidsminder beskyttet af Naturbeskyttelses- og Museumsloven.

I umiddelbar nærhed af Frederiksholms Kanal ligger et fortidsminde, nemlig skansen under Christian den IV's Bryghus, som i dag udgør den

underste del af bryghuset, men som oprindeligt var en muret skanse til forsvar af flådehavnen på Slotsholmen.

Beskyttelseslinjen i medfør af Naturbeskyttelseslovens § 18 omfatter arealer på begge sider af Frederiksholms Kanal, hvor bolværket derfor er omfattet. Vandarealet i kanalen er efter afgørelse i Østre Landsret ikke undergivet Naturbeskyttelsesloven, men her skal formålet med beskyttelsen i § 18 varetages som en del af statens udøvelse af sin højhedsret over søterritoriet.

Beskyttelseslinjen i medfør af Naturbeskyttelseslovens § 18 omkring Christianshavns Vold er afgrænset således, at det forløber langs bolværket på en ganske kort strækning af den sydlige del af Christianshavns Kanal.

Bolværkerne er ikke fredet efter Bygningsfredningsloven, men Marmorbroen og de dertil hørende mure er bygningsfredet som en integreret del af ridebaneanlægget på Christiansborg. En række af de øvrige broer, ikke mindst omkring Slotsholmen, vurderes at kunne have arkitektonisk og kulturhistorisk værdi, men de er ikke registreret som led i SAVE-registreringen af bygningers bevaringsværdi.

#### Internationale beskyttelsesbestemmelser

De af fredningsforslaget omfattede områder ligger ikke i eller ved internationale naturbeskyttelsesområder. Områderne indeholder heller ikke forekomster af arter, der er omfattet af beskyttelsesbestemmelserne i henhold til EF-habitatdirektivet. Fredningsforslaget er derfor uden betydning for de internationale beskyttelsesbestemmelser, og det vil ikke påvirke mulighederne for at opfylde forpligtelser i henhold til disse bestemmelser hverken positivt eller negativt.

#### Forvaltning af fredningsområdet

Tilsynet med fredningen udføres af Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning. De dele af bolværker og broer, der er offentligt vejareal, forvaltes også af Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning som vejmyndighed.

Drift og vedligeholdelse af bolværkerne varetages af ejerne.

Forvaltningen af vandarealerne ligger hos By & Havn i medfør af Lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S og den tilhørende Bekendtgørelse om fastsættelse af København Havns søområde. Forvaltningen sker blandt andet gennem et reglement for havnen, der også gælder for kanalerne. I reglementet er fastsat en række regler for erhvervs- og lystsejlad, passage af broer, ordens- og sikkerhedsbestemmelser mv.

#### Bemærkninger fra interessenter

Der er gennemført to høringer som led i udarbejdelsen af et forslag til en ny fredning af Kanalerne. Forud for arbejdet med fredningsforslaget blev der indhentet forslag og bemærkninger fra en række myndigheder,



interessenter, grundejere langs kanalerne etc. Der indkom hørings svar fra Kultur- og Fritidsforvaltningen, Indre By Lokaludvalg, Christianshavns Lokaludvalg, Slots- og Ejendomsstyrelsen, Københavns Energi, Nordea-Fonden, ejeren af Ny Kongensgade 1, Lejerbo og Ejerforeningen Løvens Gård/Grundejerforeningen Christiansbro.

Efterfølgende blev det udarbejdede udkast til fredningsforslag sendt i høring hos de samme parter, herunder de to lokaludvalg, der havde mulighed for at inddrage borgerne i høringsprocessen. Der indkom svar fra Kultur- og Fritidsforvaltningen, Teknik- og Miljøforvaltningen, Miljøcenter Roskilde, Kystdirektoratet, Slots- og Ejendomsstyrelsen, Københavns Energi, By & Havn, Indre By Lokaludvalg, Christianshavns Lokaludvalg, Danmarks Naturfredningsforening, Ejerforeningen Elefantens Gård, Ejerforeningen matr. nr. 80, Lejerbo og Wilders Plads Ejendomme A/S. En del af svarene tilkendegav ikke at have bemærkninger til fredningsforslaget eller alene at have forslag til mindre rettelser og præciseringer. Fredningsforslaget er rettet til på disse punkter. De øvrige indeholdt synspunkter spændende fra opbakning til fredningens bestemmelser til et ønske om at bevare den gældende fredning. Adskillige hørings svar fra Christianshavn fokuserer på mulighederne for at bygge flere broer over kanalerne og ønsker overvejende at prioritere den uhindrede sejlads over nye muligheder for at krydse kanalerne til fods og på cykel (Christianshavns Lokaludvalg er dog delt i dette spørgsmål). Christianshavns Lokaludvalg foreslår fredningen udvidet med flere kanaler (på Holmen) og tilstødende landarealer.

En gennemgang af hørings svarene og kommunens håndtering af deres forslag og bemærkninger er samlet i det vedlagte bilag.

Budgetoverslag for gennemførelse af forslaget  
Københavns Kommune vurderer, at fredningsbestemmelserne ikke pålægger grundejerne nye økonomiske byrder i forhold til den allerede gældende frednings indhold. Grundejerne er i forbindelse med høringen om udkastet til fredningsforslaget blevet bedt om at fremkomme med deres vurdering af, om de forventer at søge erstatning (en formel høring herom vil først finde sted, når Fredningsnævnet behandler sagen). De private grundejere har ikke angivet en forventning om erstatning for fredningen. På den baggrund forventes det ikke, at der vil være udgifter forbundet med fredningsforslaget.

### **Forslag til fredningsbestemmelser**

#### **§ 1 Fredningens formål**

Det er fredningens formål:

At sikre kanalerne, bolværkerne og den dertil knyttede beplantning som elementer i bymiljøet,

at beskytte og muliggøre en forbedring af de kulturhistoriske, rekreative og naturmæssige værdier, der knytter sig til kanalerne, at beskytte kanalerne som levende kulturmiljøer og sikre rammer for en aktiv videreførelse af deres anvendelse til skibe, husbåde mv., og at sikre og regulere offentlighedens ret til færdsel og aktiviteter i områderne.

## § 2 Arealernes tilstand

Der må ikke foretages ændringer af bolværkerne (inklusive deres forankring), af kanalernes udstrækning, bund- og vegetationsforhold eller lignende tilstandsændringer, med mindre de er tilladt i de efterfølgende bestemmelser.

De langs Christianshavns Kanal (langs Hammershøis Kaj, Overgaden oven vandet og Overgaden neden vandet), Frederiksholms Kanal (langs sydsiden) og Slotsholmskanalen (langs Ved Stranden) voksende træer omfattes også af fredningen og må ikke fjernes, med mindre træernes sygdom eller alder eller hensynet til bolværkernes vedligeholdelse eller renovering nødvendiggør dette. De skal i så fald erstattes af tilsvarende ny beplantning. Selvsåede træer mv., der ved deres vækst volder skade på bolværkerne, bør fjernes.

Stk. 2 Fredningen er ikke til hinder for, at der ved vedligeholdelse og renovering af bolværker, brofæster og broer kan ske mindre ændringer af deres udformning, herunder mindre niveauændringer (løft eller sænkninger) som led i arbejder i de tilstødende gader eller til imødegåelse af oversvømmelse. Renoveringer skal godkendes af tilsynsmyndigheden (Københavns Kommune).

Der må til bolværkernes synlige dele alene anvendes naturmaterialer (natursten, træ), og disse skal fremstå ubehandlede uden bemaling eller anden synlig overfladebehandling. Egnede materialer fra de bestående bolværker skal så vidt dette er teknisk muligt genanvendes ved renovering.

Sammenhængende bolværksstrækninger skal have et harmonisk udtryk med ensartet materialevalg og sammenhængende forløb uden unødige knæk, med mindre der er en historisk begrundelse for forskelle mellem dele af bolværket. Hvor sammenhængende bolværker har mistet det harmoniske udtryk i forbindelse med renoveringer og lign., skal sammenhængen genoprettes ved en fremtidig renovering.

Bolværkernes forløb (inkl. brofæster) kan ved renovering undtagelsesvis, hvor kanalens bredde tillader det, fremrykkes indtil maksimalt 0,5 meter fra den eksisterende bolværkskant. Der skal i så fald tinglyses en forpligtelse på ejendommen til at rykke bolværket tilbage til den oprindelige bolværkskant i forbindelse med den førstkommende renovering. Tilsynsmyndigheden (Københavns Kommune) tinglyses som påtaleberettiget.

Muligheden for fremrykning gælder ikke for de bolværksstrækninger, der allerede er fremrykket på baggrund af en dispensation fra

Fredningsnævnet efter reglerne i Naturbeskyttelseslovens § 50. Fredningen er ikke til hinder for, at disse bolværker ved renovering rykkes tilbage til deres oprindelige forløb.

Stk. 3 Fredningen er ikke til hinder for optagning af affald og andre genstande fra kanalerne eller for oprensning af kanalernes bund med henblik på at opretholde den for sejladsen nødvendige dybde og en miljømæssigt acceptabel tilstand.

Fredningen er heller ikke til hinder for indsatser for kanalernes vandkvalitet i medfør af Lov om miljømål mv. for vandforekomster, § 31 (eller lovgivning til afløsning af denne), når de er fastlagt i en vedtagen handleplan med det formål at opfylde målene for vandets kvalitet og vandområdets fysiske tilstand mv. Indsatserne skal godkendes af tilsynsmyndigheden (Københavns Kommune).

Stk. 4 Fredningen er ikke til hinder for bevarelse, drift, vedligeholdelse, renovering og etablering af ledningsanlæg under og i kanalerne, herunder for regnvandsudløb og udløb fra overløbsbygværker til kanalerne. Fredningen er heller ikke til hinder for opretholdelse og etablering af tunneler eller andre underjordiske anlæg under kanalerne til trafikformål, fjernvarme og lign. Ved etableringen af sådanne anlæg kan der ske midlertidig spærring og tørlægning af dele af kanalerne. Anlæggene skal godkendes af tilsynsmyndigheden (Københavns Kommune).

### § 3 Anvendelse af vandarealer

Kanalerne kan som hidtil udnyttes til såvel lyst- som erhvervssejlads, så længe dette kan ske uden skade på bolværker mv. ud over almindelig slitage og uden væsentlig negativ påvirkning af vandmiljø, bundvegetation og lignende.

Vandarealerne kan endvidere udnyttes til placering af fartøjer og husbåde (fartøjer og andre flydende konstruktioner med en bygningsmæssig anvendelse). Omfanget heraf skal respektere besejlingen af kanalerne, således at denne kan ske uden sikkerhedsproblemer.

Stk. 2 Husbåde kan alene placeres i kanalerne ud fra en samlet planlægning efter bestemmelserne i planloven (kommuneplan, evt. også lokalplan). Denne planlægning skal respektere fredningens formål og øvrige bestemmelser. Der skal i den forbindelse stilles krav til husbådenes type, størrelse, anvendelse mv., således at det sikres, at hensynet til kanalernes særlige miljø varetages. Der kan således alt overvejende kun placeres husbåde i form af ombyggede fartøjer, der oprindeligt er bygget til sejlads, og som derved viderefører historiske traditioner i kanalerne. I enkelte områder som Børsgraven og Trangraven, der i kraft af kanalernes dimensioner og det omgivende bygningsmiljøes karakter mv. er mindre følsomme, kan der også placeres enkelte husbåde bygget til formålet.

#### § 4 Pleje og vedligeholdelse

Fredningen ændrer ikke ansvaret for det fredede områdes drift. Bolværkernes vedligeholdelse, renholdelse og oprensning af kanalerne, pleje af de af fredningen omfattede træer mv. påhviler uændret ejerne af de pågældende områder, herunder de i lovgivningen udpegede ansvarlige myndigheder (bl.a. havnemyndigheden).

#### § 5 Almenhedens adgang

Der må ikke opsættes hegn eller andre former for afspærringer langs fredningsgrænsen (på bolværkerne) eller indenfor fredningsområdet. De fredede mure mellem Marmorbroen og Christiansborg Ridebane, hvor der ikke er adgang langs bolværket, kan dog opretholdes.

Ligeledes må de eksisterende rækværk langs Slotsholmskanalen og Frederiksholms Kanal bibeholdes og renoveres. Øvrige eksisterende hegn og afspærringer må ikke fornyes.

Eksisterende låger til bådklubbernes bådebroer kan fortsat holdes aflåst. Landgangsbroer direkte til private fartøjer mv. kan ligeledes undtages for offentlig adgang.

Der må ikke opsættes skilte, der begrænser almenhedens ret til adgang og ophold i fredningsområdet.

#### § 6 Veje, stier og tekniske anlæg

De eksisterende broer inden for fredningsområdet kan opretholdes, vedligeholdes og renoveres. Uanset § 2 må der foretages udvidelser af de offentlige veje, der krydser kanalerne, med deraf følgende udvidelse af vejbroer, når vejmyndigheden anser det for nødvendigt.

Stk. 2 Uanset § 2 må der etableres nye broer over kanalerne, når de ansvarlige myndigheder anser det for nødvendigt for at tilvejebringe et sammenhængende vej- og stinet, og når de fastlægges i eksisterende eller fremtidige planer for vej- og stisystemet i Københavns Kommune. Nye broer skal være oplukkelige, således at sejladsen på kanalerne ikke begrænses væsentligt. Dette gælder dog ikke i de tilfælde, hvor nye broer etableres inden for eksisterende broer, der ikke er oplukkelige. Nye broer må ikke have mindre frihøjde end de eksisterende broer over samme kanal.

Stk. 3 Uanset § 2 må der etableres nye trapper og forsænkede bolværksstrækninger for at skabe bedre adgang for offentligheden til og fra vandet, herunder for kajaker og lignende små både. Trapper og sænkede bolværksarealer skal udformes i lighed med bolværkerne og skal ved deres formgivning indpasses i harmoni med det tilstødende bolværk. Anlæggene skal godkendes af tilsynsmyndigheden (Københavns Kommune).

De eksisterende anløbspladser for afsætning og påstigning af passagerer inden for fredningsområdet kan opretholdes, vedligeholdes

og om fornødent renoveres. Uanset § 2 kan der ske flytning eller nyanlæg af anløbspladser, når hensynet til sejladsen på kanalerne kræver det, eller når det nødvendiggøres af andre ændringer i fredningsområdet. Nye anløbsanlæg skal godkendes af tilsynsmyndigheden (Københavns Kommune). Den eksisterende platform til brug for bådudlejning i Christianshavns Kanal kan ligeledes opretholdes, vedligeholdes og om fornødent renoveres.

Stk. 4 Den eksisterende belysning kan opretholdes. Fredningen er ikke til hinder for yderligere belysning, hvor hensynet til trafiksikkerheden og offentlighedens færdsel og tryghed kræver det.

Stk. 5 Uanset § 2 må der opsættes redningsudstyr, tove, trin mv. på bolværkerne i det omfang, det skønnes nødvendigt for at forebygge drukneulykker, og udstyrets placering må tydeliggøres ved belysning og skiltning i fornødent omfang.

Stk. 6 Uanset § 2 må der etableres forsyningsledninger på bolværkerne til skibe, husbåde mv. i det omfang, lovgivningen og øvrige regler for forsyning kræver det. Ledningerne skal udformes, herunder med hensyn til farve, og placeres, så de ikke i væsentlig grad påvirker bolværkets udseende. Forsyningsanlæg skal godkendes af tilsynsmyndigheden (Københavns Kommune).

Stk. 7 Der må ikke anbringes reklameskilte eller andre skilte, der ikke tjener den nødvendige færdselsregulering, bortset fra skilte i umiddelbar tilknytning til servicefunktioner for offentligheden (anløbspladser for turbåde, havnefaciliteter, serveringssteder mv.). Der må endvidere anbringes midlertidige skilte ved særlige begivenheder. Al skiltning skal godkendes af tilsynsmyndigheden (Københavns Kommune).

#### § 7 Tilsyn

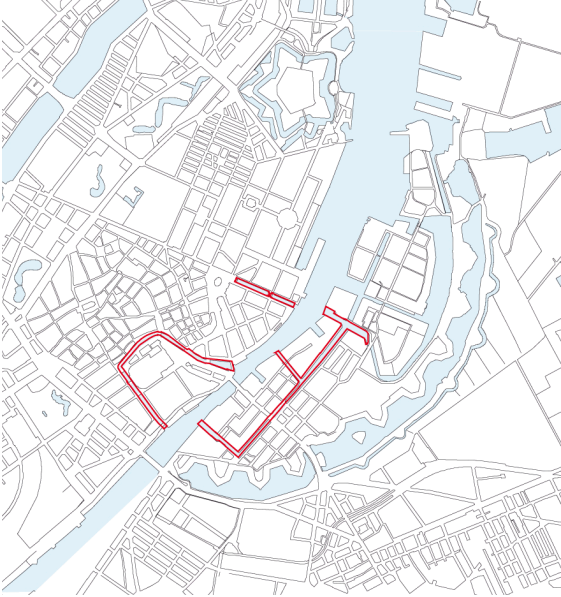
Tilsynet med overholdelse af fredningsbestemmelserne tillægges Københavns Kommune.

#### § 8 Forholdet til Naturbeskyttelseslovens generelle beskyttelsesbestemmelser

Foranstaltninger, der tillades eller udføres i medfør af de foranstående fredningsbestemmelser, kan foretages uden særskilt dispensation efter Naturbeskyttelseslovens § 18 (fortidsmindebeskyttelseslinjen), jf. samme lovs § 38, stk. 6 og 7.

#### § 9 Ophævelse af ældre fredning

Bestemmelserne i fredningsdeklarationen for Kanalerne, tinglyst den 6. august 1966, ophæves, når nærværende fredning er gennemført.



§ 10 Dispensationer  
Fredningsnævnet kan meddele dispensationer fra fredningsbestemmelserne efter reglerne i Naturbeskyttelseslovens § 50, når det ansøgte ikke vurderes at stride mod fredningens formål.

### **Matrikelnummerfortegnelse**

En opdateret liste over de af fredningsforslaget omfattede matrikler og grundejere indsættes ved indsendelse af fredningsforslaget.

### **Fredningskort**

Fredningsområdet (der er uændret i forhold til den gældende fredning) er vist med rødt på kortet.

