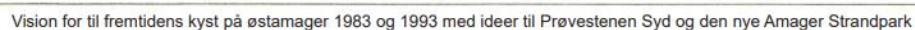


Pladsbehovsundersøgelse 2026 – lystbådehavne i Københavns Kommune



Problem

København mangler 1.000–2.000 faste bådpladser i de kommende år.

Løsning

Lystbådehavnen på Prøvestenen Syd er næsten færdigbygget og kan levere ca. 700 af dem i første omgang og op mod 1.400 i fuld udbygning efter lokalplanen. En undersøgelse af en åbning er allerede politisk aftalt.

Anbefaling

Sejlklubben Prøvestenen anbefaler, at Borgerrepræsentationen sikrer, at den aftalte undersøgelse af en åbning af lystbådehavnen på Prøvestenen Syd gennemføres og afsluttes inden 1. juli 2027, herunder med en businesscase, så der kan regnes på finansieringen, og en vurdering af en cykel- og gangbro fra Amager. På den baggrund bør Borgerrepræsentationen beslutte at færdiggøre og åbne havnen, eventuelt i etaper, med en første etape på ca. 460 pladser i det sydøstlige havnebassin.

Sagen støttes af DGI Storkøbenhavn og Foreningen af Lystbådehavne i Danmark (FLID).

Resumé

Beslutningen kort

Forslaget: Borgerrepræsentationen pålægger Økonomiforvaltningen at sikre, at den undersøgelse af en åbning af lystbådehavnen på Prøvestenen Syd, som blev aftalt i Budget 2022, afsluttes inden 1. juli 2027 – med en businesscase og en afklaring af M5, Østlig Ringvej og en cykel- og gangbro fra Amager.

Hvad det binder kommunen til: Beslutningen forpligter ikke kommunen til at bygge havnen. Den sikrer, at Borgerrepræsentationen kan beslutte på et oplyst grundlag.

Hvorfor nu: M5 og Østlig Ringvej planlægges nu, 290–360 pladser i Margretheholms Havn forsvinder, og der planlægges boliger til ca. 65.000 nye københavnere. Det er nu, havnen kan tænkes ind i planerne.

Hvad det giver: Op mod 700 bådpladser, natur, børne- og ungdomssejlads og adgang til vandet for Amager Østs ca. 63.000 indbyggere – i et anlæg, der allerede er ca. 80 % færdigt.

København har færre bådpladser end sammenlignelige byer

København har mellem **4,4 og 5,9 faste bådpladser pr. 1.000 indbyggere**, afhængigt af om man kun tæller de pladser, alle kan skrive sig op til, eller alle permanente pladser. Aarhus har 6,3, Oslo ca. 9 og Helsinki ca. 17. For at nå Aarhus' niveau mangler København i dag 300–1.300 pladser. Når tabet i Margretheholms Havn og de nye bydele regnes med, er behovet 1.000–2.000 pladser.

Manglen kan mærkes i havnene

Der står 1.398 på ventelister til de ti havne, heraf 600 alene i Margretheholms Havn. Selv hvis ca. 25 % står på mere end én liste, er det over 1.000 forskellige personer. Ventetiden er op til 10–20 år i Christianshavns Bådelaug, ca. 20 år ved Wilders Plads og 10–12 år for større både i Svanemøllehavnen.

Efterspørgslen er bundet til, hvor folk bor

Når der ikke er plads i byen, skriver københavnere sig op i havne i Nordsjælland og på Amager – ikke i havnene længere mod syd, hvor der er ledige pladser. Pladser langt fra bopælen løser derfor ikke behovet.

Kapaciteten står til at falde

Anlægget af metrolinje M5 og Østlig Ringvej indebærer, at fire til fem af Margretheholms Havns ti broer fyldes op, svarende til ca. 290–360 pladser. Ingen af de københavnske havne har konkrete planer om at udvide (Sundby Sejlforening har alene en visionsplan), og ingen myndighed i kommunen har i dag bådpladsforsyningen som mål. Samtidig planlægges der boliger til ca. 65.000 nye københavnere: ca. 35.000 på Lynetteholm og ca. 30.000 i Kløverparken.

Løsningen er tæt på færdig

Lystbådehavnen på Prøvestenen Syd er anlagt, men aldrig taget i brug. Ifølge havnens arkitekt er anlægget ca. 80 % færdigt. Et scenarie, som arkitektfirmaet Hasløv & Kjærsgaard udarbejdede for By & Havn i 2022, viser ca. 700 bådpladser, og lokalplanen

giver mulighed for op mod 1.400 både. Lystbådehavnen kan etableres efter den gældende lokalplan og kræver ikke et nyt anlæg fra bunden. Efter Sejlklubben Prøvestenens vurdering berører M5 og Østlig Ringvej ikke selve havnen (se afsnit 2.6). Adgangen kan forbedres med en cykel- og gangbro fra Amager, som Amager Øst Lokaludvalg ønsker, suppleret med en tunnel under vandet til Amager Strandpark (se afsnit 2.7). Planerne giver desuden mulighed for børne- og ungdomssejls, vandsport, badning og offentlig adgang til kysten ved Amager Strandpark.

Økonomi og etaper

By & Havn vurderede i 2021, at havnen kunne færdiggøres for ca. 200 mio. kr. (2021-priser) på ca. 2 år. Havnen kan bygges i etaper, der følger bassinerne. En første etape i det sydøstlige bassin med ca. 460 pladser vil alene kunne dække tabet i Margretholms Havn og en stor del af ventelisterne. Den vil koste mindst ca. 130 mio. kr. (2021-priser), fordi en del af udgifterne til forsyning, adgang og bygninger skal afholdes fra starten. Det er Sejlklubben Prøvestenens vurdering, at havnen samlet set kan blive omkostningsneutral for kommunen, når skatteindtægterne regnes med (se afsnit 2.5).

Havnen giver værdi for hele byen

Rungsted Havn i Hørsholm er på størrelse med havnen på Prøvestenen Syd. En undersøgelse fra 2025 har opgjort, hvad Rungsted Havn betyder for lokalsamfundet. Havnen skaber arbejde svarende til ca. 230 fuldtidsjob, giver kommunen 9,5–19 mio. kr. i skatteindtægter om året og har ca. 1,4 mio. besøg om året.

Prøvestenen Syd er planlagt som en havn for alle med naturområde, børne- og ungdomssejls, vandsport og badning tæt på Amager Strandpark – og kan blive et stort og alsidigt friluftsområde med plads til foreningsliv, musik og kultur samt de nødvendige praktiske faciliteter. Området kan udvikles til et naturnært område med lysåbne levesteder for grønbroget tudse og fugle og med krat og træer, hvor de passer ind, som et bidrag til byens mål om flere træer (se afsnit 3.2). Havnen skal optage så lidt landareal som muligt, så mest muligt af Prøvestenen Syd kan blive natur.

Det sker ikke af sig selv

By & Havn ejer de fleste havne og skal drive dem på forretningsmæssigt grundlag – og ingen myndighed har bådpladserne som mål. Vilkaerne for sejlklubberne afhænger i dag af, hvilken havn de ligger i.

Hvor mange bådpladser København skal have, er derfor en politisk prioritering, som kun Borgerrepræsentationen kan foretage.

Beslutningen er allerede på vej

Det er aftalt, at Økonomiforvaltningen skal bede By & Havn undersøge en åbning af havnen, eventuelt i etaper. Det skete med en hensigtserklæring i Budget 2022. I december 2023 var undersøgelserne og beregningen af en businesscase endnu ikke afsluttet. Undersøgelsen bør nu gøres færdig, så Borgerrepræsentationen kan træffe en beslutning på et oplyst grundlag.

Sagen har opbakning fra Foreningen af Lystbådehavne i Danmark (FLID), som bakker op om ønsket om at få havnen færdiggjort.

Indhold

Resumé	3
1 Problem: København mangler bådpladser	6
1.1 Lav forsyning pr. indbygger.....	6
1.2 Konkret pres i København	8
1.3 Kapaciteten falder	9
2 Løsningen: Lystbådehavnen på Prøvestenen Syd	11
2.1 Hvad står der i dag?.....	11
2.2 Hvad mangler?.....	11
2.3 Kapacitet og visionsprojektet fra 2022	12
2.4 Økonomi, myndighedsbehandling og tidsplan.....	13
2.5 Udbygning i etaper.....	13
2.6 Samspil med M5 og Østlig Ringvej	14
2.7 Adgang til havnen: en bro fra Amager og en tunnel.....	16
3 Gevinsterne: Mere end en havn.....	19
3.1 Musik og kultur ved vandet	19
3.2 Natur og træer.....	20
3.3 Erfaringer fra Rungsted Havn	21
4 Sammenligningen: Alternativerne	23
5 Udfordringen: Hvorfor sker det så ikke af sig selv?.....	24
5.1 Vilkårene afhænger af, hvilken havn man ligger i	24
6 anbefalingen: Beslutning	25
7 Grundlaget: Forbehold og metode	26
Bilag A. Registrerede bådpladser i Københavns Kommune	27
Bilag B. Hasløv & Kjærsgaard: Scenarie for lystbådehavn og husbåde på Prøvestenen Syd	28
Bilag C. Hasløv & Kjærsgaard: En ny forbindelse mellem lystbådehavnen og strandparken	52
Bilag D. Ventelister i Østsjællands lystbådehavne 2026	60

1: Problem

København mangler bådpladser

1.1 Lav forsyning pr. indbygger

Sejlkлубben Prøvestenen har i 2026 ringet til lystbådehavnene i Østsjælland i samarbejde med DGI og FLID. Denne rapport ser kun på Københavns Kommune. Her er der ti havne med åbne, faste pladser, som man kan skrive sig op til. De har tilsammen 2.956 pladser.

Havn	Ejer	Pladser	Venteliste	Ventetid (oplyst)	Medlemskrav
Kalkbrænderihavnen	By & Havn	275	60	Små både 1 år, store 3–4 år, helt store 10 år	Ja
Svanemøllehavnen	By & Havn	1.130	246	Små 1 år, mellemstore 3,5–4 år, store 10–12 år	Ja
Langelinie Lystbådehavn	By & Havn	110	92	1–5 år	Ja
Margretheholms Havn	By & Havn	720	600	5–6 år i snit	Ja
Søndre Frihavn	By & Havn	86	80	Ca. 1,5 år	Nej
Christianshavns Bådelaug	By & Havn	40	50	10–20 år	Ja
Wilders Plads	Ejendomsselskab	110	50	Ca. 20 år	Nej
Bådelaug Bodenholms Plads	BoVita	35	10	Ca. 3 år, men stigende	Nej
Københavns Motorbådsklub	By & Havn	100	110	4 år	Ja
Sundby Sejlforening	Københavns Kommune	350	100	3–10 år	Ja
I alt (10 havne)		2.956	1.398		

Tabel 1. De ti havne i telefonundersøgelsen 2026. Kilde: Sejlkлубben Prøvestenen, DGI og FLID.

Der er to måder at opgøre Københavns forsyning på. Den snævre opgørelse tæller kun de ti havne, hvor alle kan skrive sig op: 2.956 pladser. Den brede opgørelse tæller alle permanente pladser i kommunen, også pladser forbeholdt beboere, klubpladser og kommercielle pladser: 3.933 pladser. Kun erstatningshavnen ved Svanemøllen er trukket fra, fordi bådene derfra skal tilbage til Svanemøllehavnen og ellers ville tælle to gange. Med 671.714 indbyggere (1. januar 2026) giver det **4,4–5,9 pladser pr. 1.000 indbyggere**.

Tallene for Oslo og Helsinki omfatter også klubbernes og foreningernes pladser og svarer derfor bedst til den brede opgørelse. Selv i den brede opgørelse ligger København under Aarhus og langt under Oslo og Helsinki.

By	Faste bådpladser pr. 1.000 indb.	Kilde
København, åbne pladser	4,4	Denne undersøgelse: 2.956 pladser
København, alle permanente pladser	5,9	Denne undersøgelse: 3.933 pladser
Aarhus	ca. 6,3	Aarhus Kommune 2026: 2.376 pladser ¹
Oslo	ca. 9	Oslo kommune: ca. 6.500 pladser ²
Helsinki	ca. 17	Helsingin kaupunki: ca. 12.000 pladser ³

Tabel 2. Forsyning med faste bådpladser i sammenlignelige byer. ¹Ifølge Aarhus Kommune er "alle 2.376 bådpladser i kommunen i brug", og der er venteliste. Kommunen har beregnet, at der allerede i 2030 er brug for 338 flere pladser, hvis antallet af bådpladser pr. indbygger skal fastholdes. Med 373.388 indbyggere pr. 1. januar 2025 giver det 6,4 pladser pr. 1.000 indbyggere. Aarhus er vokset siden, så rapporten bruger forsigtigt 6,3. Kilder: aarhus.dk, "Udbygning af Marselisborg Lystbådehavn" (opdateret 17. marts 2026), og lex.dk. ²Oslo kommune oplyser "ca. 6500 båt plasser i Oslo (inkl. private båtforeninger)" og 7–8 års ventetid med ca. 5.000 på venteliste (magasin.oslo.kommune.no, 2019). Med 728.700 indbyggere pr. 1. januar 2026 giver det 8,9 pladser pr. 1.000 indbyggere. ³Helsinki Kommune oplyser, at byen har "yhteensä noin 12 000 venepaikkaa" (i alt ca. 12.000 bådpladser), og at to tredjedele af pladserne lejes ud via bådklubber og sejlforeninger (suomi.fi). Helsinki passerede 700.000 indbyggere i august 2026 (kaupunkitieto.hel.fi), hvilket giver ca. 17 pladser pr. 1.000 indbyggere.

Aarhus er værd at bemærke af en anden grund: Selv med et højere niveau end København udbygger Aarhus Kommune Marselisborg Lystbådehavn med ca. 300 pladser, fordi der er venteliste og et beregnet behov for 338 flere pladser i 2030.

Aarhus planlægger altså aktivt sin bådpladsforsyning. Det gør København ikke.

Skal København op på Aarhus' niveau, kræver det 4.232 pladser. Det er **ca. 300–1.300 flere end i dag**, afhængigt af opgørelsen. Den lave ende forudsætter, at alle beboer-, klub- og kommercielle pladser reelt står til rådighed for de ventende, og det gør de ikke, som det fremgår nedenfor.

Hvorfor er kanal- og bropladserne ikke en løsning?

Ud over de ti havne findes der ifølge luftfoto og offentligt tilgængelige kilder ca. 680 pladser ved kanaler, broer og boligbebyggelser, fx i Sydhavnen, på Christianshavn og ved Holmen. Hertil kommer Fiskerihavnen (ca. 300 pladser) og erstatningshavnen ved Svanemøllen (600 pladser). De kan kun i begrænset omfang hjælpe dem, der står på venteliste:

Mange af dem er forbeholdt beboere. Fire af bebyggelserne udlejer bådpladser gennem en grundejerforening eller et bådelaug, hvor man skal bo i bebyggelsen eller har fortrinsret som beboer. Det er dokumenteret på foreningernes egne hjemmesider (se tabel 2a). I Sluseholmen Nord koster en beboerplads 1.815–4.365 kr. om året. Andre steder går pladserne i arv eller via tilhørsforhold.

Andre udlejes på kommercielle vilkår. Bådpladserne i Teglværkshavnen (ca. 50 pladser) udlejes af den private boligudlejer Heimstaden. Prisen er 15.000 kr. om året ekskl. moms, svarende til 18.750 kr. inkl. moms. Heimstadens egne lejere i Teglværkshavnen betaler 15.000 kr. inkl. moms (heimstaden.dk, oktober 2026). Pladserne er altså ikke forbeholdt beboere, men prisen er omtrent dobbelt så høj som i

en klubhavn. Til sammenligning koster en plads til en almindelig båd i Margretheholms Havn, som drives af Sejlklubben Lynetten, 8.530 kr. om året inkl. kontingent (S/K Lynetten, prislister 2026). For de fleste på ventelisterne er Teglværkshavnen derfor ikke et reelt alternativ.

Andre er midlertidige genhusninger. De tre bådebroer syd for Nokken (ca. 40 pladser) er ejet af By & Havn. De er anlagt for at genhuse Fisketorvets Motorbådsklub og Bådeforeningen Broen midlertidigt i tre år, efter at de to klubber blev opsagt fra Enghave Brygge. Pladserne er altså klubpladser til de genhusede medlemmer og ikke nye, åbne pladser. Det samme gælder de ca. 30 pladser for både fra Fisketorvet, der er genhuset på Prøvestenen.

Bebyggelse	Udlejer	Pladser*	Regel for at få bådplads
Sluseholmen Nord	G/F Sluseholmen Nord	150	Man skal bo på en af de opregnede adresser i bebyggelsen for at kunne søge om plads.
Havnestad (Islands Brygge)	Bådelaug Havnestad	50	"Du skal have bopæl i Grundejerforeningen Havnestad, for at kunne komme i betragtning til en plads." Ikke-beboere kan stå på venteliste, men beboere har forrang. Højest 2–3 udskiftninger om året.
Havneholmen 20-42	Grundejerforeningen	46	Beboere har fortrinsret. Ikke-beboere kan kun komme på venteliste. Foreningen råder selv over 26 pladser.
Bodenhoffs Plads	Bådelaug (BoVita)	35	Man skal bo i BoVitas afdeling og være medlem af bådelaug for at komme på venteliste.

Tabel 2a. *Antal pladser ifølge undersøgelsen. Kilder: gfsfuseholmen.dk, baadelaughavnestad.dk, havneholmen.org og bodenhoffsplads.dk, oktober 2026. Om Nokken: Københavns Kommune, Teknik- og Miljøudvalget 22. maj 2023, punkt 16, og Trafikstyrelsen, VVM-screening af bådebroer ved Nokken, 2023.

Erstatningshavnen er ikke ekstra kapacitet

Den er kun bygget til at holde i fem år, og når den nedlægges, kommer bådene tilbage til Svanemøllehavnen.

Regnes også erstatningshavnen med, er der ca. 4.500 pladser. Det tal tæller de samme både to gange. Den fulde opgørelse står i bilag A.

1.2 Konkret pres i København

Der står **1.398 personer på venteliste** i de ti havne. Det svarer til næsten halvdelen af antallet af pladser. Margretheholms Havn har alene 600 på venteliste, og i fem af havnene (Christianshavns Bådelaug, Københavns Motorbådsklub, Søndre Frihavn, Langelinie og Margretheholm) svarer ventelisten til mindst 80 % af antallet af pladser.

Christianshavns Bådelaug: 10–20 års ventetid. Pladserne kan gå i arv.

Wilders Plads: ca. 20 års ventetid, selv efter at ventelisten er barberet ned fra 300 til 50 reelt interesserede.

Svanemøllehavnen: 10–12 år for større både.

Bodenhoffs Plads: ventetiden er ca. 3 år, men bliver ifølge havnen længere og længere.

Presset er ikke lige stort overalt: Svanemøllehavnen melder om nedgang i ventelisterne, og Søndre Frihavn har stor udskiftning. Men samlet set er det markant.

Når der ikke er plads i byen, søger folk mod havne, der ligger tættest muligt på, hvor de bor. Nivå Havn har opskrevne fra Margretheholm, og Dragør Havn melder, at folk hellere vil til Dragør end til Vallensbæk. Det viser, at efterspørgslen er bundet til, hvor folk bor, og det imødegår indvendingen om, at der er ledige pladser i fx Greve og Brøndby.

Det samme gælder Sejlklubben Prøvestenens egne medlemmer. Over en tredjedel bor i København S, altså på Amager og Islands Brygge tæt på Prøvestenen, og 72 % bor i Københavns Kommune. Medregnes Frederiksberg, Tårnby og Dragør, er det 81 %. En havn på Prøvestenen Syd vil altså ligge tæt på, hvor medlemmerne bor.

Bopæl	Medlemmer	Andel
København S (Amager og Islands Brygge)	137	37 %
Øvrige København	128	35 %
Frederiksberg	22	6 %
Tårnby og Dragør	10	3 %
Øvrige Sjælland	66	18 %
Øvrige Danmark og udlandet	4	1 %
Ukendt	1	0 %
I alt	368	100 %

Tabel 2b. Bopæl for medlemmerne af Sejlklubben Prøvestenen. København S omfatter postnummer 2300. Øvrige København omfatter de øvrige postnumre i Københavns Kommune. Procenterne er afrundede. Kilde: Sejlklubben Prøvestenens medlemsregister, september 2026 (368 betalende medlemmer).

1.3 Kapaciteten falder

Margretheholms Havn og M5. Anlægget af metrolinje M5 og Østlig Ringvej indebærer, at fire til fem af havnens ti broer fyldes op. Havnen har 720 pladser. Ifølge Sejlklubben Prøvestenens optælling på stedet og via luftfoto den 1. oktober 2026 ligger der ca. 290–360 pladser ved de broer, der fyldes op. Det tabte areal overføres efter planen til byzone.

Københavns Motorbådsklub (100 pladser, 110 på venteliste) har en usikker fremtid. By & Havn vil overføre klubbens jordarealer til byzone og byudvikle området, og klubben oplyser, at den ikke vil kunne betale markedsleje fra 2027.

Erstatningshavnen ved Svanemøllen (600 pladser) er bygget til at holde i fem år. Når den nedlægges, vender bådene tilbage til Svanemøllehavnen. Det er uvist, hvad arealet derefter skal bruges til.

Befolkningen vokser. Lynetteholm forventes at få ca. 35.000 beboere og lige så mange arbejdspladser. Byudviklingen kan begynde omkring 2035 og ventes at være færdig i 2070 (Københavns Kommune, faktaark om Lynetteholm, 2022). Kløverparken ved Kløvermarken forventes at få ca. 30.000 beboere. By & Havn har sat gang i masterplanen, den første lokalplan ventes i 2029, og metrolinje M5 åbner i 2036 (Magasinet KBH, 7. maj 2026). Tilsammen er det ca. 65.000 nye københavnere. Alene for at holde forsyningen på dagens lave niveau kræver det ca. 290 pladser mere. For at nå Aarhus' niveau kræver det ca. 410 pladser mere. Behovet vokser gradvist i takt med, at bydelene bliver bygget: Kløverparken fra omkring 2030 og Lynetteholm fra omkring 2035 frem mod 2070.

Behov for at nå Aarhus' niveau (6,3 pr. 1.000 indb.)	Pladser
Mangel i dag (bred–snæver opgørelse)	ca. 300–1.300
Tab i Margretheholms Havn (M5)	ca. 290–360
Befolkningstilvækst, Lynetteholm og Kløverparken	ca. 410
Samlet behov på sigt	ca. 1.000–2.000

Tabel 3. Samlet behov. Københavns Motorbådsklub er ikke regnet med, da klubbens fremtid er uafklaret.

2: Løsningen

Lystbådehavnen på Prøvestenen Syd

2.1 Hvad står der i dag?

Lystbådehavnen på Prøvestenen Syd blev anlagt op til år 2000 og er ifølge havnens arkitekt ca. 80 % færdig, men den er aldrig blevet taget i brug.

Området er omfattet af **lokalplan nr. 326 "Prøvestenen og Ny Amager Strandpark"**, som Borgerrepræsentationen vedtog endeligt den 14. juni 2000. Lokalplanen fastlægger området til rekreative formål og muliggør en lystbådehavn syd for Prøvestenen. I lokalplanmaterialet omtales den som Københavns største lystbådehavn med plads til op mod 1.400 både. Ved vedtagelsen i 2000 var der regnet med ca. 1.200 både. Lystbådehavnen er placeret ved Prøvestenen og ikke i selve strandparken, fordi bådtrafik ikke kan forenes med badning. Lokalplanen er senere ændret med tillæg nr. 1 og 2. Tillæg nr. 2 fra 2009 handler om vindmøllerne på Prøvestenen.

Kommuneplan 2024 ændrer ikke lokalplanen. Om Prøvestenen skriver kommuneplanen, at der sideløbende med kommuneplanen "forløber miljøkonsekvensvurderinger af mulige placeringer af et tilslutningsanlæg for en Østlig Ringvej og et kontrol- og vedligeholdelsescenter for en ny metrolinje på dele af Prøvestenen. En eventuel ny lokalplanlægning for Prøvestenen vil afvente udfaldet af disse undersøgelser" (Kommuneplan 2024, retningslinjen "Virksomheder med særlige beliggenhedskrav"). Lokalplan nr. 326 er altså fortsat det gældende plangrundlag for lystbådehavnen. Kommuneplanen nævner ikke selve lystbådehavnen.

2.2 Hvad mangler?

Arkitektfirmaet Hasløv & Kjærsgaard gennemførte i 2022 en visuel inspektion af anlægget for By & Havn (bilag B). Moler, indfatninger og landarealer er anlagt efter lokalplanen, og de opfyldte arealer, indfatninger og moler fremstår generelt uden synlige sætninger og skader. Adgangsbroen fra Prøvestenen til Nordøen kan bære tung trafik og har kørebane og fortove. Alle indfatninger er forberedt til lave bådebroer, og enkelte steder er pælene allerede rammet. Træbroerne langs indfatningerne kan umiddelbart etableres.

Ifølge inspektionen mangler eller skal der udbedres følgende:

Skader og ufærdige anlæg: Ved Østøen er L-elementer og kantelementer ikke monteret, og der er erosion og nedbrydning. Molehovederne ved det nordøstlige bassin er ikke etableret, og der er skader på de ufærdige moler og indfatninger inderst i bassinet.

Vanddybde: De to østlige bassiner har i vid udstrækning den ønskede dybde på 3–3,5 m, men der kan være behov for oprensning langs kanterne. Det vestlige bassin har ikke den nødvendige dybde.

Broer og dæmninger: Der er midlertidige dæmninger i kanalens vestlige ende og mellem Nordøen, Østøen og Sydøen, som oprindeligt skulle erstattes af broer.

Landarealer: Landarealerne ligger i kote 1,6 uden vækstlag. Ifølge inspektionen bør de hæves ca. 0,5 m for at klimasikre dem og give plads til natur og beplantning. Efter Sejlklubben Prøvestenens opfattelse bør det kun ske dér, hvor der skal bygges,

anlægges eller plantes, så de eksisterende levesteder for grønbroget tudse og fugle bevares (se afsnit 3.2).

Udstyr og faciliteter: Bådebroer og flydebroer, el og vand, belysning, miljøanlæg, mastekran og bådcran, servicebygning, havnekontor, klubhuse, parkering og adgangsvej. Sejlklubben Prøvestenen ønsker en havn, hvor bådene ligger i vandet året rundt, så der i stedet for en traditionel vinteropbevaringsplads kun er behov for en mindre klargøringsplads til ca. 10 % af bådene. Det reducerer behovet for landarealer væsentligt.

2.3 Kapacitet og visionsprojektet fra 2022

Lokalplan nr. 326 giver mulighed for op mod 1.400 både. Hasløv & Kjærsgaards scenarie fra 2022 udnytter de to østlige bassiner og kanalen til ca. 700 bådpladser og reserverer det vestlige bassin til ca. 100 husbåde. Husbådene er et ønske fra Københavns Kommune og indgår ikke i Sejlklubben Prøvestenens forslag. Med ca. 700 pladser dækker havnen hele den nuværende mangel i den brede opgørelse og godt halvdelen i den snævre. På sigt dækker den 35–70 % af behovet på 1.000–2.000 pladser (se tabel 3). Fuld udbygning efter lokalplanen vil dække det meste af behovet.

Visionsprojektet

By & Havn bad i 2021 arkitektfirmaet Hasløv & Kjærsgaard om at udvikle et scenarie for en lystbådehavn og husbåde på Prøvestenen Syd. Rapporten blev udarbejdet i dialog med Sejlklubben Prøvestenen, Det Blå København og Prøvestenens Natur- og Fritidsforening, er dateret 14. juni 2022 og er gengivet i sin helhed i bilag B. Det omfatter et område på ca. 250.000 m² land og 145.000 m² vand.

Visionsprojektet (Hasløv & Kjærsgaard for By & Havn)	Omfang
Bådpladser i to havnebassiner	240 + 460 = 700
Husbådspladser	ca. 100
Flydebroer	1.377 m
Faste broer	959 m
Kajpladser	380 m

Tabel 3a. Kilde: Hasløv & Kjærsgaard for By & Havn, juni 2022 (bilag B), og Minbåd.dk, 8. december 2022.

Ud over bådpladserne rummer projektet værksteder, klublokaler og arbejdsområder, sejlerskole for børn, områder til maritime aktiviteter, badeanlæg, dykkerrev, base for kapsejls, haver, naturpleje og store grønne områder. By & Havns direktør Anne Skovbo kaldte ved præsentationen projektet "relativt realistisk" inden for de næste fem år og beskrev det som et idékatalog over mulighederne. I december 2023 havde By & Havn sat analyser af trafikforhold, byggemodning og forurening i gang. Et tidligere overslag satte prisen til 150–200 mio. kr. foruden den løbende drift (Magasinet KBH, 10. december 2023).

Scenariet peger desuden på tre nye moler på søterritoriet, de såkaldte "bananer". De skal give læ for havneindløbet og skabe beskyttede vandområder til badning, dykkerrev, kapsejls og andre aktiviteter. Ifølge Hasløv & Kjærsgaard vil husbådene og de nye rekreative anlæg kræve et nyt plangrundlag, mens selve lystbådehavnen er omfattet af den gældende lokalplan.

2.4 Økonomi, myndighedsbehandling og tidsplan

I 2021 vurderede By & Havn, at det ville koste ca. 200 mio. kr. at færdiggøre havnen. Overslaget er opgjort i 2021-priser. Anlægspriserne er steget siden, så beløbet skal pristalsreguleres og opdateres i den aftalte undersøgelse. Samme år vurderede By & Havn, at det ville tage ca. 2 år at gøre havnen færdig. Da lokalplanen allerede findes, kræver lystbådehavnen ikke ny arealudlægning (se afsnit 2.3).

Selvom lokalplanen findes, skal en færdiggørelse i dag igennem en række myndighedsbehandlinger. De vigtigste forventede krav er:

Miljøvurdering (VVM): Lystbådehavne skal screenes efter miljøvurderingsloven. VVM-redegørelsen fra 2000 er mere end 25 år gammel, så der må forventes mindst en ny screening og muligvis en ny miljøvurdering.

Tilladelse til anlæg på søterritoriet: Broer, pæle, eventuel uddybning og andre anlæg i vandet kræver tilladelse fra Kystdirektoratet efter kystbeskyttelsesloven.

Klapning af opgravet materiale: Hvis der skal graves eller uddybes, og materialet skal dumpes på havet, kræver det tilladelse fra Miljøstyrelsen.

Jordforurening: Prøvestenen er opfyldt havneareal. Hvis jorden er kortlagt som forurenet, kræver bygge- og anlægsarbejder tilladelse fra kommunen, og flytning af jord skal anmeldes.

Risikovirksomheder: Kommuneplan 2024 lægger en planlægningszone på 500 m omkring risikovirksomhederne på Prøvestenen. Havnens placering og anvendelse skal derfor vurderes i forhold til dem i samarbejde med risikomyndighederne.

Fortidsminder: Prøvestensfortet er en del af kulturmiljøet Fæstningsringen i Kommuneplan 2024. Hvis havnen ligger inden for en fortidsmindebeskyttelseslinje, kræver ændringer dispensation fra Slots- og Kulturstyrelsen.

Beskyttede arter: Grønbroget tudse er konstateret på Prøvestenen og er beskyttet efter habitatdirektivets bilag IV. Anlægsarbejderne skal planlægges, så artens levesteder og fuglelivet på området ikke tager skade (se afsnit 2.6).

M5 og Østlig Ringvej: Se afsnit 2.6.

Byggetilladelser og drift: Servicebygning og klubhuse kræver byggetilladelse. Afmærkning ved havneindløbet skal godkendes af Søfartsstyrelsen, og havnen skal have en godkendt plan for modtagelse af affald fra skibe.

Listen er en overordnet vurdering og ikke en juridisk gennemgang. Hvilke krav der konkret gælder, bør afklares i den aftalte undersøgelse.

2.5 Udbygning i etaper

Havnen kan åbnes i etaper, og bassinerne giver en naturlig opdeling. En første etape kan være det sydøstlige bassin med ca. 460 pladser og en vanddybde på 3–3,5 m. Den vil alene kunne dække tabet i Margretheholms Havn og en stor del af de aktive ventelister. En anden etape kan være det nordøstlige bassin og kanalen med ca. 240 pladser.

Fordeles By & Havns overslag på 200 mio. kr. ligeligt på de ca. 700 pladser i scenariet, svarer 460 pladser til ca. 130 mio. kr. En første etape vil dog koste forholdsmæssigt mere, fordi en del af udgifterne skal afholdes fra starten uanset antallet af pladser. Det gælder fx forsyningsledninger, adgangsvej, servicebygning, miljøanlæg, afmærkning og myndighedsbehandling. Omvendt bliver de senere etaper billigere, fordi de stort set kun består af flere broer, standere og fortøjninger. Ca. 130 mio. kr. i 2021-priser er derfor et

minimum for 1. etape, og den samlede pris for hele havnen bliver typisk lidt højere, når den bygges i etaper, fordi entreprenøren skal etablere sig på stedet flere gange. Der er endnu ikke lavet en tidsplan for en udbygning i etaper.

Havnen kan blive omkostningsneutral

Det er Sejlklubben Prøvestenens vurdering, at havnen samlet set kan blive omkostningsneutral for kommunen. Anlægget vil kunne finansieres gennem lejeindtægterne fra ca. 700 bådpladser og de skatteindtægter, som havnens virksomheder, arbejdspladser og besøgende skaber. Erfaringerne fra Rungsted Havn, som er på samme størrelse, viser 9,5–19 mio. kr. om året i direkte kommunale skatteindtægter (se afsnit 3.3).

Businesscasen i den aftalte undersøgelse bør efterprøve denne vurdering. Den bør opgøre anlægs- og driftsudgifter, lejeindtægter og skatteindtægter, herunder hvor stor en del af aktiviteten der er ny for København. Den bør også belyse, hvordan udgifter og indtægter fordeles mellem kommunen og By & Havn.

2.6 Samspil med M5 og Østlig Ringvej

Ifølge Kommuneplan 2024 bliver det undersøgt, om et kontrol- og vedligeholdelsescenter til metrolinje M5 og et tilslutningsanlæg til Østlig Ringvej skal ligge på dele af Prøvestenen. Ny lokalplanlægning for Prøvestenen afventer de undersøgelser.

M5: Metroens kontrol- og vedligeholdelsescenter skal efter planen ligge på den nordlige del af Prøvestenen. Det fremgår af den supplerende miljøkonsekvensrapport for M5 fra april 2025, som var i høring fra 2. juni til 24. august 2025.



Figur 1. M5's forløb, byggepladser og opfyld. Metroens anlæg ligger på den nordlige del af Prøvestenen og ved Margretholms Havn, hvor en del af havnen fyldes op. Lystbådehavnen på Prøvestenen Syd ligger syd for kortudsnittet og berøres ikke af M5. Kilde: Transportministeriets lovforslag om anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm.

Østlig Ringvej: Sund & Bælt har valgt en løsningsmodel, hvor ringvejens tilslutningsanlæg kommer til at ligge tæt på metroens center, så der bliver plads til både infrastruktur, erhvervshavn og grønne områder. Ifølge Sund & Bælt vil løsningen "optage en mindre del af det rekreative område på land", men der kan samtidig ske en udvidelse af det rekreative område, blandt andet med en ny adgangsvej (Sund & Bælt, 2. oktober 2023). Som erstatning for areal, der inddrages permanent på Prøvestenen Syd, skal det undersøges, om et område kan inddæmmes. Kun 1. etape af Østlig Ringvej mellem Nordhavn og Lynetteholm er aftalt. En fuld ringvej med tilslutning ved Prøvestenen er en fælles ambition for stat og kommune, men den er endnu ikke finansieret (Finansministeriet, faktaark, 28. marts 2025).



Figur 2. Den indtil nu kendte ruteføring for opkørsel fra Østlig Ringvej. Kilde: Sund & Bælt.

Efter Sejlklubben Prøvestenens vurdering berører hverken M5 eller Østlig Ringvej selve havnebassinet eller de arealer, havnen skal bruge. Prøvestenen er stor, og metroens center ligger på den nordlige del. Hasløv & Kjærsgaard vurderede i 2024 ligeledes, at Lynetteholm, M5, stormflodssikringen og Østlig Ringvej alle vil berøre den nordlige del af Prøvestenen (bilag C). Miljøkonsekvensrapporten for M5 forudsætter desuden, at der etableres en ny adgangsvej og sti til det rekreative område syd for metroens center, når det er bygget. Den aftalte undersøgelse bør bekræfte, at ringvejens arealbehov på land og en eventuel inddæmning kan forenes med havnen, og gerne udnytte den nye adgangsvej.

Grønbroget tudse: Anlægget af M5 berører også naturen på Prøvestenen. Her lever grønbroget tudse, som er strengt beskyttet efter habitatdirektivets bilag IV. Artens yngle- og rasteområder må ikke beskadiges eller ødelægges. Udkastet til § 25-tilladelse til M5 forudsætter derfor, at tudserne flyttes væk fra arbejdsområderne omkring metroens center, og at der laves nye vandhuller og grus- og stenbunker til dem på Prøvestenen Syd uden for stormflodssikringen og i Kløverparken (Økonomiforvaltningen, udkast til § 25-tilladelse til anlæg af metrolinje M5, 22. april 2025). Efter Sejlklubben Prøvestenens

vurdering vil tudserne kunne leve på naturområdet nord for selve havnen. Tudsernes nye levesteder og havnen bør derfor planlægges i sammenhæng.

Fuglelivet: Der er også et betydeligt fugleliv på Prøvestenen Syd. Vilde fugle og deres reder er beskyttet, og anlægsarbejderne bør derfor tilrettelægges uden for fuglenes yngletid. Havnen kan planlægges med uforstyrrede zoner, fx dele af molerne og naturområdet nord for havnen, hvor der ikke er adgang i yngletiden, og med redeøer eller redeflåder til kystfugle. Sejlklubben Prøvestenen vil medvirke til, at fuglelivet bevares og gerne udbygges.

Plads til både havn og natur: Prøvestenens Natur- og Fritidsforening har i sit høringssvar om M5 udtrykt bekymring for, at metroanlægget og en lystbådehavn tilsammen kan fjerne de grønne rekreative områder på Prøvestenen Syd. Den bekymring skal tages alvorligt, og det er netop projektets formål, at havnen optager så lidt landareal som muligt og reelt understøtter så meget natur som muligt (se afsnit 3.2). Hasløv & Kjærsgaards scenarie, som blev udarbejdet i dialog med foreningen, viser, at havnen kan rumme naturpleje, store grønne områder og badning (bilag B). Naturområdet nord for havnen kan bevares som levested for grønbroget tudse og fugle, og de øvrige landarealer kan udvikles til en mosaik af naturtyper med mere og mere varieret natur, end der er i dag. Den aftalte undersøgelse bør kortlægge naturen på området, og Sejlklubben Prøvestenen ønsker, at havnen og naturområdet planlægges i samarbejde med Prøvestenens Natur- og Fritidsforening og DOF København.

Samlet set taler både infrastrukturen og naturen for, at havnen planlægges nu. Det er de samme anlæg, der koster ca. 290–360 bådpladser i Margretheholms Havn (se afsnit 1.3). Når byen alligevel planlægger M5 og Østlig Ringvej og skal finde nye levesteder til naturen på Prøvestenen, er det naturligt samtidig at sikre erstatningspladserne på Prøvestenen Syd og at planlægge havn og natur i én sammenhængende plan.

2.7 Adgang til havnen: en bro fra Amager og en tunnel

I dag er Prøvestensbroen den eneste adgang til Prøvestenen Syd. Den samme vej skal også betjene erhvervshavnen, byggeriet af M5 og på sigt Østlig Ringvej. Den kan derfor ikke på betryggende vis betjene de mange gående og cyklister, der vil bruge en havn og et naturområde på Prøvestenen Syd. Hasløv & Kjærsgaard anbefalede allerede i 2022 en bedre forbindelse mellem Prøvestenen Syd og Amager (bilag B).

Forslag 1: En cykel- og gangbro fra Amager. Det er den vigtigste nye forbindelse til havnen. Bydelsplanen for Amager Øst 2022–2026 har en vision om "Prøvestien", en sti langs vandet fra Amager Strandpark til Prøvestenen Syd og videre til Kløverparken, eventuelt kombineret med en bro til Prøvestenen Syd. Amager Øst Lokaludvalg foreslog også i sit høringssvar om udviklingen af Østhavnen i 2022 en bro for cyklister og gående til det rekreative naturområde på Prøvestenen Syd. Sejlklubben Prøvestenen støtter forslaget fuldt ud.

En bro vil have disse fordele:

Adgang for hele bydelen: Broen forbinder Prøvestenen Syd direkte med boligområderne på Amager, så havnen og naturområdet bliver et udflugtsmål til fods og på cykel for alle – ikke kun for sejlerne.

Sikker vej uden om erhvervstrafikken: Gående og cyklister skal ikke dele Prøvestensbroen med erhvervstrafik, byggetrafik til M5 og på sigt Østlig Ringvej. Havnen skal planlægges, så den ikke begrænser driften af erhvervshavnen på

Prøvestenen. Broen fra Amager er derfor også i erhvervslivets interesse, fordi den holder fritidstrafikken væk fra Prøvestensbroen.

Færre biler: Jo flere der kan komme til havnen og naturområdet til fods og på cykel, jo mindre bliver behovet for biltrafik og parkering på Prøvestenen.

Prøvestien hænger sammen: Broen er et nøgleled i lokaludvalgets vision om en sammenhængende sti langs vandet fra Amager Strandpark til Kløverparken.

Ifølge forvaltningens svar til Borgerrepræsentationen vil en sti langs den nuværende vandkant være vanskelig at gennemføre, og en ny, separat sti-bro berøres af de mange anlægsplaner i området og har derfor lange udsigter (bilag C). Netop derfor bør broen planlægges nu, sammen med havnen, M5 og Østlig Ringvej. Havnen gør broen mere værdifuld, fordi den giver mange flere grunde til at tage turen derud, og en samlet planlægning af området er den bedste mulighed for at få broen gennemført.

Forslag 2: En tunnel til Amager Strandpark som supplement. Hasløv & Kjærsgaard har udarbejdet et visionsprojekt for en tunnel for gående og cyklister under vandet mellem Nordmolen i Amager Strandpark og Sydøen på Prøvestenen Syd (bilag C). Broen og tunnelen supplerer hinanden: Broen går fra Amager-siden til den vestlige del af Prøvestenen, og tunnelen går fra den sydlige del af Prøvestenen til Amager Strandpark. Dermed kan Prøvestenen Syd nås fra to sider, og der opstår en sammenhængende rute langs vandet.

En tunnel vil desuden have disse fordele:

Fri sejlads: En tunnel spærrer ikke for sejlerne til og fra Sundby Sejlforening, Det Maritime Ungdomshus, søspejderne og det vestlige havnebassin på Prøvestenen Syd.

Kort vej til metro og strand: Havnen kommer inden for ca. 5 minutter på cykel og 15 minutter til fods fra metroen ved Øresund og bliver koblet på byens net af stier og promenader.

Et friluftsakvarium: Nedgangene udformes som åbne molehoveder, og tunnelens vægge får store ruder ud mod havmiljøet med rev, fiskehoteller og havhaver. Tunnelen kan dermed bruges af Naturcenteret i Amager Strandpark til at formidle havmiljøet.

Der findes gangtunneler under vand i fx London og Hamborg.

Tunnelen er et visionsprojekt og er endnu hverken prissat eller teknisk undersøgt. Broen bør derfor have første prioritet. Begge løsninger bør vurderes i den aftalte undersøgelse, fordi en god adgang til fods og på cykel er en forudsætning for, at havnen og naturområdet kan bruges af mange.



Fremtidige forhold. Den nye forbindelse mellem Prøvestenen Syd og Amager Strandpark

En ny forbindelse mellem lystbådehavnen og strandparken | 27. september 2024 | s. 5/6 HASLØV & KJÆRSGAARD

Figur 3. Fremtidige forhold: Den nye forbindelse mellem Prøvestenen Syd og Amager Strandpark. Kilde: Hasløv & Kjærsgaard, september 2024 (bilag C).

3: Gevinsterne

Mere end en havn

Klima:

Sejlbåde drives af vinden, og lystsejls er derfor en fritidsaktivitet med meget lav udledning.

Musik og kultur:

Havnen kan rumme spille- og øvesteder, mindre koncerter og kulturliv ved vandet. Se afsnit 3.1.

Natur og træer:

Et naturrigt område med levesteder for tudser og fugle og plads til træer, hvor de passer ind i naturen. Se afsnit 3.2.

Socialt og økonomisk:

Arbejdspladser, skatteindtægter og et mødested for byen året rundt. Se afsnit 3.3.

Hvem får glæde af havnen?

Hele byen og erhvervslivet: Rungsted Havn, som er på samme størrelse, har ca. 1,4 mio. besøg om året og skaber arbejde svarende til ca. 230 fuldtidsjob. På Prøvestenen kan der blive plads til bådværksteder, udlejning og en café inden for lokalplanens rekreative rammer og hensynet til naturen.

Naboer og nye bydele: Amager Øst har ca. 63.000 indbyggere og ventes at vokse med knap 8.000 frem mod 2035. Lynetteholm og Kløverparken skal rumme ca. 65.000 nye københavnere. Med en bro fra Amager får de havnen og naturen inden for gå- og cykelafstand.

Strandgæster og andre på vandet: Amager Strandpark har omkring 1 mio. besøgende om året. Ro- og kajakklubber, vinterbadere, SUP-roere, dykkere og lystfiskere kan få en base med adgang til vandet.

Børn, unge og skoler: Sejlerskole, ungdomssejls og spejdere i et klubmiljø året rundt. Med klubbåde kan også børn og unge uden egen båd komme på vandet – også fra de almene boligområder på Amager – og skoler kan bruge havnen og naturen i undervisningen.

Alle, uanset funktionsevne: Broer, klubhuse og både kan indrettes, så mennesker med handicap også kan komme på vandet.

Bådejerne: Ca. 700 pladser, heraf ca. 460 i første etape, til de over 1.000 personer på ventelisterne – herunder de sejlere, der mister 290–360 pladser i Margretheholms Havn. Bag hver plads står typisk en familie eller et mandskab.

Kilder: Københavns Kommune, Nøgletalskatalog Amager Øst 2026; Trap Danmark, "Amager Strandpark"; Hird&Ko og Realise Danmark for FLID, november 2025; Sejlklubben Prøvestenens telefonundersøgelse 2026.

3.1 Musik og kultur ved vandet

Prøvestenen Syd kan blive mere end en havn. Området er stort, ligger ud til vandet og ligger i dag på afstand af boligområderne. Det giver en sjælden mulighed i København:

et sted, hvor der kan spilles og øves musik og holdes mindre koncerter uden at genere naboer, og hvor sejlere, foreninger og byens borgere mødes på tværs.

Sejlklubben Prøvestenen foreslår, at havnen planlægges med faciliteter for musik og kultur:

Spille- og øvesteder: Øvelokaler i klubhuse og servicebygninger, som musikere, kor og bands kan bruge året rundt, og et spillested til mindre koncerter, foredrag og film.

Mindre koncerter ved vandet: En lille udendørs scene til mindre koncerter, havnefester og sankthans for havnens brugere og naboområdet. Større koncerter er ikke realistiske, fordi adgangsvejene ikke kan klare store publikumsmængder.

Værksteder og atelierer: Plads til kunstnere og kunsthåndværkere side om side med bådværkstederne, så havnen også bliver et sted, hvor man skaber og udstiller kunst.

Kulturhus for foreningslivet: Fælles lokaler, som sejlkubber, spejdere, kor, kunstforeninger og lokale initiativer kan låne til møder, arrangementer og fester.

Kulturhistorie: Formidling af Prøvestensfortet, Fæstningsringen og havnens historie gennem ture, udstillinger og arrangementer.

Hasløv & Kjærsgaards scenarie rummer allerede værksteder, klublokaler, områder til maritime aktiviteter og store grønne områder (bilag B), som kan danne ramme om et kulturliv. Musik- og kulturfaciliteterne kan derfor tænkes ind fra begyndelsen og vokse i takt med havnens etaper. De skal ikke have egne bygninger eller arealer, men indrettes i de samme få, fælles bygninger som havnens øvrige funktioner, og den udendørs scene placeres ved havnebassinene. Kulturlivet må ikke optage naturarealer (se afsnit 3.2).

Lokalplanen fastlægger området til rekreative formål. Om spillested, øvelokaler og en mindre scene kan rummes inden for lokalplanen, og hvordan de forenes med naturområdet og hensynet til risikovirkomhederne på Prøvestenen, bør afklares i den aftalte undersøgelse.

3.2 Natur og træer

Mindst muligt landareal, mest mulig natur. Havnen skal optage så lidt af landarealet som muligt, og resten skal reelt bruges til natur. Det er ikke en eftertanke, men et grundlæggende formål med projektet. Det sikres på disse måder:

Bådene ligger i vandet året rundt: Der er ingen traditionel vinteropbevaringsplads, kun en mindre klargøringsplads til ca. 10 % af bådene (se afsnit 2.2).

Få og fælles bygninger: Servicebygning, havnekontor, klubhuse og kulturfaciliteter samles i få bygninger, som deles af mange brugere.

Anlæggene samles ved vandet: Bygninger, klargøringsplads og parkering samles tæt ved havnebassinene, så naturarealerne ikke splittes op.

Begrænset parkering: Adgangen skal først og fremmest ske til fods, på cykel og ad en ny bro fra Amager (se afsnit 2.7), så parkeringen kan holdes på et minimum.

Målet er, at Prøvestenen Syd bliver et af Københavns mest naturrige områder, og at havnen ligger i naturen. Landarealerne er opfyldt havneareal, som naturen siden anlægget langsomt har indtaget, og som i dag er levested for bl.a. grønbroget tudse og et rigt fugleliv. Det skal der bygges videre på med en mosaik af naturtyper:

Lysåbne arealer: Næringsfattige arealer med sand, grus, sten og lavvandede vandhuller til grønbroget tudse, insekter og planter. Her tilføres ikke muld, og der plantes ikke træer.

Krat og træer: Hjemmehørende arter, samlet omkring havnen og anlæggene, som læ for bådpladser og opholdsarealer og som skærm mod erhvervshavnen og de tekniske anlæg på den nordlige del af Prøvestenen.

Fri udvikling: Dele af området, hvor naturen får lov at passe sig selv.

Uforstyrrede zoner: Områder for fuglene uden adgang i yngletiden.

Klimasikringen skal ske med omtanke for den natur, der allerede er der. Landarealerne hæves kun dér, hvor der skal bygges, anlægges eller plantes. De eksisterende levesteder for grønbroget tudse og fugle bevares så vidt muligt urørt, de lysåbne arealer forbliver næringsfattige, og der tilføres kun jord, hvor der skal plantes.

København er bagud med sine mål for træer. Kommunen havde som mål at plante 100.000 træer fra 2015 til og med 2025. Ved udgangen af 2025 var der plantet, finansieret eller planlagt 84.288 træer, så der mangler 15.712 træer. Målet om et trækronedække på 20 % i 2025 blev heller ikke nået. Trækronedækket blev senest målt til 14,2 % i 2024 (Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen, notat om opgørelse over træer pr. 1. januar 2026, 24. juni 2026).

Det er ikke kun et spørgsmål om penge, men også om plads. Allerede i 2024 vurderede forvaltningen, at det ville blive vanskeligt at nå målet for trækronedække med de arealer, der i dag er udpeget til træer (svar til Borgerrepræsentationen om status for målopfyldelsen for trækronedække, 26. juni 2024). Træer i gaderne er dyre og svære at plante, fordi de skal finde plads mellem parkering, ledninger og trafik (TV 2 Kosmopol, september 2020).

Prøvestenen Syd kan bidrage med træer, men kun hvor de passer ind i naturen: som læ og skærm omkring havnen og de tekniske anlæg – ikke på de lysåbne arealer, som grønbroget tudse har brug for. Hensynet til de lysåbne levesteder går forud for antallet af træer.

Hvordan arealerne fordeles mellem naturtyperne, og hvordan naturen forenes med hensynet til risikovirkomhederne og en eventuel jordforurening, bør afklares i den aftalte undersøgelse på grundlag af en kortlægning af naturen og i samarbejde med Prøvestenens Natur- og Fritidsforening og DOF København.

3.3 Erfaringer fra Rungsted Havn

Foreningen af Lystbådehavne i Danmark (FLID) har fået Hird&Ko og Realise Danmark til at opgøre, hvad Rungsted Havn betyder for lokalsamfundet – økonomisk i form af arbejdspladser, omsætning og skatteindtægter, og socialt i form af besøg og foreningsliv. Rapporten udkom i november 2025 og bygger på tal fra 2024. Rungsted Havn har ca. 850 bådpladser og er dermed på størrelse med Hasløv & Kjærsgaards scenarie for Prøvestenen Syd med ca. 700 bådpladser.

Rungsted Havn, 2024	Værdi
Virksomheder på havnen	29
Direkte årsværk	164,6
Afledte årsværk	65,3
Bruttofortjeneste i virksomhederne	214,8 mio. kr.
Kommunale skatteindtægter (direkte)	9,5–19,0 mio. kr.
Bådpladslejere (805) – årligt forbrug	24,2 mio. kr.
Gæstesejlere (3.765 båddøgn) – forbrug	6,6 mio. kr.
Anslåede besøg pr. år	ca. 1,37 mio.
Klubber og foreninger på havnen	8 med over 3.000 medlemmer

Tabel 4. Kilde: Hird&Ko og Realise Danmark for FLID: Værdisætning af Rungsted Havn, november 2025.

Et årsværk svarer til ét fuldtidsjob i et år. De direkte årsværk er job i virksomhederne på havnen. De afledte årsværk er job hos leverandører og andre virksomheder, som havnens aktivitet skaber omsætning hos.

Ud over de økonomiske tal viser rapporten, at havnen er et mødested for lokalsamfundet året rundt. Klubbernes medlemmer bruger i gennemsnit 112 dage om året på havnen, og havnen rummer sejlerskole, kajak, roning, havbad og søspejdere for børn og unge. En af de adspurgte siger, at "uden Rungsted Havn ville Hørsholm Kommune være noget helt anderledes og meget mindre attraktiv".

Rungsted er en etableret havn med restauranter og erhverv, og tallene kan ikke overføres direkte til Prøvestenen Syd. De viser dog, hvilket potentiale en lystbådehavn af den størrelse har – også i en storby, hvor der er stor efterspørgsel efter steder til fritid, natur og kultur.

4: Sammenligningen

Alternativerne

Der er i praksis ingen anden realistisk vej til flere pladser i København inden for en overskuelig tidshorisont.

Mulighed	Pladser	Tid	Hindring
Udvide eksisterende havne	0 planlagt	–	Ingen af de ti havne har konkrete udvidelsesplaner. Sundby Sejlforening har alene en visionsplan. Intet ledigt areal.
Ledige pladser på sydkysten	Enkelte ledige	Nu	Langt fra brugerne. Efterspørgslen følger bopælen.
Ny havn	Ukendt	Mange år	Kræver anlægslov, nyt areal og anlæg fra bunden.
Prøvestenen Syd	Ca. 700 (1. etape ca. 460; lokalplan op mod 1.400)	Ca. 2 år (By & Havn, 2021)	Ca. 80 % anlagt. Lokalplan findes. Kræver politisk beslutning. Samspil med M5 og Østlig Ringvej skal bekræftes.

Tabel 5. Muligheder for flere bådpladser i København.

5: Udfordringen

Hvorfor sker det så ikke af sig selv?

Ingen myndighed i København har forsyningen af bådpladser som mål, og de fleste havnearealer ejes af By & Havn, som har en anden opgave.

Kommuneplan 2024 indeholder ingen mål for antallet af bådpladser i København, mens Aarhus Kommune beregner behovet frem mod 2030 (se afsnit 1.1). By & Havn ejer syv af de ti havne i undersøgelsen og står for ca. 83 % af de åbne pladser.

Selskabets opgave er efter loven at udvikle arealerne i Ørestad, Nordhavn og Københavns Havn og at drive havnen, og det skal ske på et forretningsmæssigt grundlag (byoghavn.dk).

Spørgsmålet om bådpladserne er derfor havnet mellem to stole. By & Havn fik med Budget 2022 opgaven at undersøge havnen, men undersøgelsen er endnu ikke afsluttet. Hvor mange bådpladser København skal have, er en politisk prioritering – og derfor er det Borgerrepræsentationen, der må handle.

5.1 Vilkårene afhænger af, hvilken havn man ligger i

Sejl- og roklubber på By & Havns arealer betaler leje til By & Havn, for ni klubber samlet 2,5 mio. kr. i 2025. Kommunen havde kompenseret en række klubber for lejen på en måde, der ikke var i overensstemmelse med reglerne. Kultur- og Fritidsudvalget besluttede derfor den 23. oktober 2025, at kommunen selv overtager lejeaftalerne for de folkeoplysende ro- og sejlkubber i Svanemøllehavnen og Sydhavnen og stiller arealerne vederlagsfrit til rådighed for klubberne. Andre klubber er ikke omfattet: Sejlkлубben Lynetten i Margretheholms Havn har ikke fået lejen godtgjort, og Københavns Motorbådsklub oplyser, at den ikke kan betale markedsleje fra 2027. Sundby Sejlforening ligger på kommunens eget areal.

Kommunen har dermed selv anerkendt, at sejlkubber bør have vilkår på linje med andre folkeoplysende foreninger. Men det er sket klub for klub og ikke som en samlet politik for bådpladser i byen. Det er en skæv fordeling af fritidsgoderne, og det viser, at der er brug for en politisk beslutning om, hvordan byen vil sikre bådpladser fremover.

Kilder: byoghavn.dk, "Selskabsmæssige forhold"; Københavns Kommune, Kultur- og Fritidsudvalget 23. oktober 2025, punkt 10, "Opfølgning på sag om sejlkubber på By & Havns arealer"; Sejlkлубben Prøvestenens telefonundersøgelse 2026.

6: Anbefalingen

Beslutning

Sejlklubben Prøvestenen foreslår, at Borgerrepræsentationen træffer følgende beslutning:

"Borgerrepræsentationen pålægger Økonomiforvaltningen at sikre, at den aftalte undersøgelse af en åbning af lystbådehavnen på Prøvestenen Syd gennemføres og afsluttes inden 1. juli 2027, herunder at samspillet med M5 og Østlig Ringvej afklares, at adgangen for gående og cyklister belyses, herunder en cykel- og gangbro fra Amager til Prøvestenen Syd, og at der udarbejdes en businesscase for havnen. Businesscasen skal belyse anlægs- og driftsøkonomien, lejeindtægterne fra bådpladserne, skatteindtægterne og mulige finansieringsmodeller, så der kan regnes på finansieringen. På den baggrund træffer Borgerrepræsentationen beslutning om at færdiggøre og åbne havnen, eventuelt i etaper, med en første etape på ca. 460 pladser i det sydøstlige havnebassin."

Foreningen af Lystbådehavne i Danmark (FLID) har meddelt Sejlklubben Prøvestenen, at foreningen bakker op om sagen – og ikke mindst om ønsket om at få havnen på Prøvestenen Syd færdiggjort.

7: Grundlaget

Forbehold og metode

Tallene for de ti havne stammer fra en telefonrundspørge i 2026, foretaget af Sejlklubben Prøvestenen i samarbejde med DGI og FLID.

Rapporten bygger på denne opgørelse, men er alene Sejlklubben Prøvestenens ansvar.

Antal pladser, ventelister og ventetider er havnenes egne oplysninger.

Det vurderes, at ca. 25 % af de opskrevne står på mere end én venteliste. Ventelisterne er derfor ikke lagt sammen til et antal unikke personer. Med fradrag på 25 % er det stadig over 1.000 personer.

Pladser ved kanaler, broer og boligbebyggelser er optalt via luftfoto og offentligt tilgængelige kilder og er derfor anslåede.

Ventetider afhænger af bådens størrelse. Små både kan ofte få plads inden for 1–2 år, mens større både venter langt længere.

Forsyningen i København er opgjort på to måder: en snæver opgørelse med de ti havne, hvor alle kan skrive sig op (2.956 pladser), og en bred opgørelse med alle permanente pladser undtagen erstatningshavnen (3.933 pladser). Tallene for de andre byer er kommunernes egne opgørelser og er ikke nødvendigvis gjort op på helt samme måde.

Indbyggertallet er Københavns Kommunes folketal pr. 1. januar 2026 (671.714).

Rapporten omfatter kun Københavns Kommune. Undersøgelsens tal for de øvrige østsjællandske kommuner er kun brugt som baggrund i afsnit 1.2 og kapitel 4 og er samlet i bilag D.

Sejlklubben Prøvestenen har i dag 368 medlemmer, der hver betaler 250 kr. om året for at stå på klubbens venteliste – alene i forhåbning om en kommende havn på Prøvestenen og uden udsigt til en plads i dag.

Mange af dem står formentlig også på ventelister i andre havne og indgår derfor i de ca. 25 % dobbeltopskrivninger. At de alligevel betaler år efter år, viser, at efterspørgslen er konkret og vedholdende.

Sejlklubben Prøvestenen

Michael Toppenberg

Formand

Sejlkubbens hjemmeside SK-PS.dk

Formandens mail: michaeltoppenberg@protonmail.com

Telefon: 21 94 88 28

Bilag A. Registrerede bådpladser i Københavns Kommune

Havn / sted	Ejer	Pladser	Venteliste	Kategori
Kalkbrænderihavnen	By & Havn	275	60	Telefonundersøgelse
Svanemøllehavnen	By & Havn	1.130	246	Telefonundersøgelse
Svanemøllen, erstatningshavn	By & Havn	600	–	Midlertidig
Langelinie Lystbådehavn	By & Havn	110	92	Telefonundersøgelse
Margretheholms Havn	By & Havn	720	600	Telefonundersøgelse
Søndre Frihavn	By & Havn	86	80	Telefonundersøgelse
Christianshavns Bådelaug	By & Havn	40	50	Telefonundersøgelse
Wilders Plads	Ejendomsselskab	110	50	Telefonundersøgelse
Bådelaug Bodenholms Plads	BoVita	35	10	Telefonundersøgelse
Københavns Motorbådsclub	By & Havn	100	110	Telefonundersøgelse
Sundby Sejlforening	Københavns Kommune	350	100	Telefonundersøgelse
Fiskerihavnen	By & Havn	300	–	Ikke oplyst
Trangraven Marina	Privat selskab (Trangraven Marina)	70	–	Optalt via luftfoto
Skudehavnen	By & Havn	30	–	Optalt via luftfoto
Nokken Bådbroer	By & Havn	40	–	Midlertidig genhusning
Sluseholmen med kanaler	Grundejerforeningen Sluseholmen Nord	150	–	Kun for beboere
Sluseløbet	By & Havn	85	–	Optalt via luftfoto
Teglværkshavnen	By & Havn (pladserne udlejes af Heimstaden)	50	–	Kommerciel udlejning
Tømmergraven – Skibbroen	By & Havn	29	–	Optalt via luftfoto
Havneholmen	Grundejerforeningen Havneholmen	46	–	Beboere har fortrinsret
Havnestad	Grundejerforeningen Havnestad	50	–	Kun for beboere
Frederiksholms og Holmens Kanal	By & Havn	50	–	Optalt via luftfoto
Fisketorvet – genhuset på Prøvestenen	By & Havn	30	–	Midlertidig genhusning
Stigboderne	By & Havn	30	–	Optalt via luftfoto
Redmolekanalen	By & Havn	17	–	Optalt via luftfoto
I alt		4.533	1.398	

Kilde: Sejlklubben Prøvestenen, DGI og FLID 2026. Pladser markeret "Optalt via luftfoto" er anslåede.

Bilag B. Hasløv & Kjærsgaard: Scenarie for placering af lystbådehavn og husbåde på Prøvestenen Syd (juni 2022)

Rapporten er udarbejdet af Hasløv & Kjærsgaard Arkitektfirma I/S for By & Havn og er dateret 14. juni 2022. Den gengives her i sin helhed på de følgende sider.

SCENARIO FOR PLACERING AF LYSTBÅDEHAVN OG HUSBÅDE PÅ PRØVESTENEN SYD



14. juni 2022

BY&HAVN

HASLØV & KJÆRSGAARD

Kolofon

Scenarie for placering af lystbådehavn på Prøvestenen Syd

Udarbejdet for:

By & Havn

Udarbejdet af :

Hasløv & Kjærsgaard
Arkitektfirma I/S

Juni 2022

Indhold

3	Indledning, formål og processen
4	Stedet - Prøvestenen og østkysten
5	Naboskabet til Prøvestenen Nord
6	Forudsætninger
7	Kapacitet
8-9	Scenarie for lystbådehavnen
10	Havneplan
12	Placering af husbåde på Prøvestenen Syd
13-14	Ombyggede skibe
15	Husbåde på pramme
16	Husbåde der danner blå byrum
17	Processen og interesserne
18-19	Ønsker og idder til en blå/grøn lystbådehavn
20-21	Skitsediagrammer for lystbådehavn og helhed
22-24	Appendix - Moler, indfatninger og "bananer"



Indledning, formål og processen

INDLEDNING

By & Havn er af Københavns Kommune blevet bedt om at undersøge mulighederne for at indpasse en lystbådehavn og husbåde på Prøvestenen Syd.

I den fremtidige udvikling af området er det tanken, at en ny lystbådehavn skal kunne fungere i nært samspil med områdets nuværende kvaliteter og funktioner. Prøvestenen Syd er og skal fortsat være et sted med offentlig adgang, og med kommercielle såvel som ikke-kommercielle aktiviteter og foreningsliv i og omkring en eventuelt kommende lystbådehavn.

Rapporten bygger dels på en analyse af de tekniske, miljømæssige og planmæssige barrierer og muligheder for placering af lystbådehavn og husbåde, dels på et inddragelsesforløb med udvalgte interessenter fra Prøvestenen Sejlklub, Det Blå København og Prøvestenen Natur- og Fritidsforening, som har deltaget i tre workshops i løbet af foråret 2022. Sideløbende med dette arbejde er gennemført en indledende undersøgelse af mulighederne for at indpasse husbåde på Prøvestenen Syd.

Rapportens anbefalinger bygger således på en kombination af interessenteres visioner for en fremtidig lystbådehavn på Prøvestenen Syd og en indledende, arkitektfaglig analyse af, hvordan disse visioner teknisk og planmæssigt kan forløses i et anlæg, der kan rumme lystbådehavn, husbåde, blå idræt og grønne, rekreative arealer.

Denne rapport udarbejdet af Hasløv & Kjærsgaard præsenterer den første, indledende afdækning af disse muligheder/ forudsætninger. Rapporten peger desuden på, hvor der er behov for at udføre yderligere analyser for at sikre et tilstrækkeligt vidensgrundlag for udvikling af business case, overblik over miljøkonsekvenser etc.

ANBEFALINGER

Prøvestenen Syd blev af den daværende Københavns Havn planlagt som en lystbådehavn, der skulle afslutte en udvidelse af havnens nye, store bulkområde syd for 'Benzinøen'.

Ideen om en stor ny lystbådehavn blev skabt i en tæt dialog med områdets mange interessenter, et samarbejde der efterfølgende skabte Rivieraplanen (Amager Strandpark) - fra erhvervshavnen i nord til kommunegrænsen mod Taarnby i syd.

På Prøvestenen blev lystbådehavns moler og landarealer lokalplanlagt og etableret, men en færdigindretning og ibrugtagning blev ikke igangsat - dengang.

Med denne undersøgelse, og den dialog der har været med de tre interessenter, er det tydeliggjort hvor store potentialer området har. Det er ikke en klassiske lystbådehavn, der nu ønskes. Visionerne er at kunne udvikle Prøvestenen Syd som en anderledes, moderne lystbådehavn med et åbent og inkluderende miljø. En havn for alle, der inviterer til dannelse af fællesskaber på tværs af brugergrupper. Det skal være et sted hvor naturen inviteres inden for, med en vision om en blå/grøn havn. Undersøgelsen har også vist at Prøvestenen Syd kan blive endnu et vigtigt element i den helhed, der gennem årene er vokset frem på Amagers rekreative østkyst. Her er udviklet sig en også internationalt unik storbykyst, hvor land, by, hav, natur, rekreative områder og "blå/grønne" oplevelser og aktiviteter mødes.

Samarbejdet med interessenterne peger også på at Prøvestenen Syds område bør udvides, for at skabe plads til ideer om nye rev og moler på søterritoriet mod syd og øst. De vil øge områdets naturindhold og give plads til mange nye aktiviteter, på kanten mellem land og vand.

Det har også været et stort ønske fra interessenterne, at skabe en bedre sammenhæng mellem Prøvestenen Syd og Amager. Det kan løses med en ny broforbindelse placeret syd for den trafikbelastede vej Prøvestensbroen.

Sideløbende med samarbejdet med interessenterne er gennemført en indledende undersøgelse af mulighederne for indpasning af husbåde, helt eller delvist i Prøvestenen Syds vestlige bassin. Dette bassin har ikke de samme attraktioner for lystbåde og andre blå/grønne aktiviteter, som bassinerne på østsiden af Prøvestenen Syd. De nødvendige vanddybder er dog ikke til stede. En mulig uddybning vil skulle undersøges nærmere, og hvis bundmaterialet er rent, om det kan bruges på land, til en udvikling af landskabet på Prøvestenen Syd.

Dialogen med interessenterne har vist, at den ønskede, unikke lystbådehavn på en attraktiv måde kan kombineres med de mange blå/grønne visioner for området. Efter etableringen af en lystbådehavn og et. husbådsområde vil der stadig være store arealer disponible for andre anvendelser som ikke er undersøgt nærmere i denne forbindelse. En væsentlig forklaring er, at udnyttelsen af det vestlige bassin til husbåde ikke skaber et behov for større landarealer, og at Sejlklubben Prøvestenens ønske om en havn uden traditionelle vinteropbevaringsarealer også reducerer landarealbehovet væsentligt.

Et nyt plangrundlag vurderes at blive nødvendigt aht. husbådene og de forskellige nye, rekreative anlæg. Der skal også af myndighederne tages stilling til, indhold mm. i en evt. miljøkonsekvensvurdering og miljøvurdering af det samlede anlæg. Lystbådehavns virkninger på områderne uden for selve Prøvestenen skal også vurderes, herunder naboskabet til de miljøbelastende erhvervsaktiviteter på Prøvestenen, til Natura 2000 mm.



● Scenarier for placering af lystbådehavn på Prøvestenen Syd

BY & HAVN

HASLØV & KJÆRSGAARD

3

Stedet - Prøvestenen og østkysten

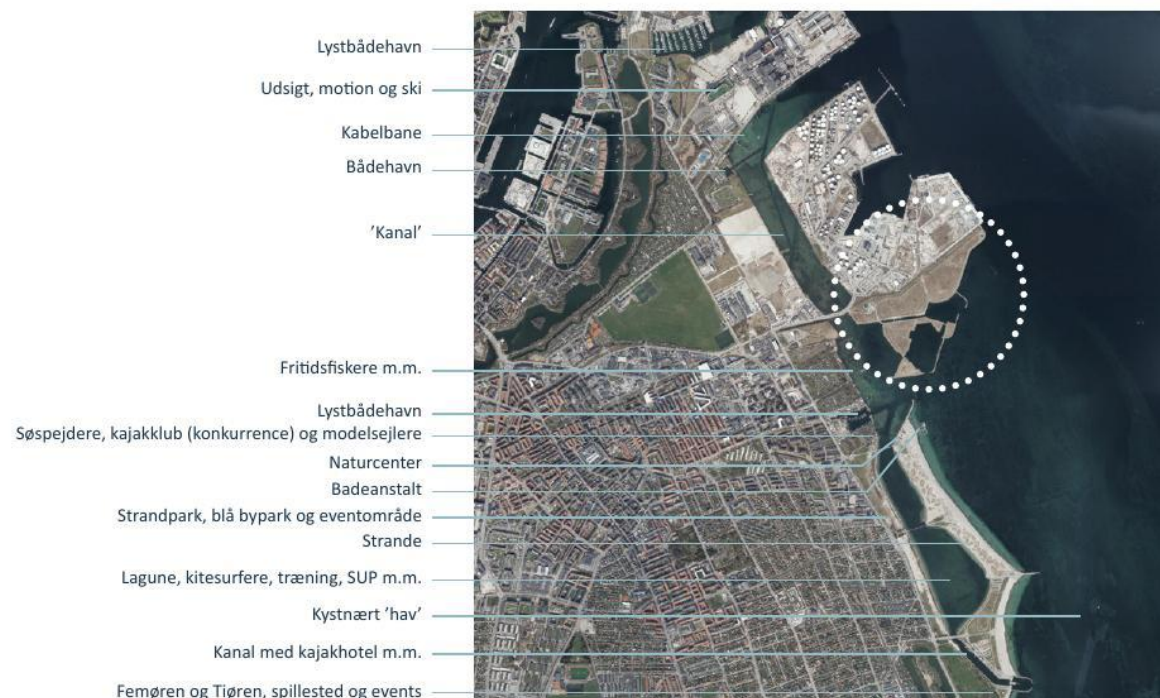
Prøvestenen Syd er planlagt til rekreative formål, lystbådehavn, grønne områder jf. Lokalplan 326

Landarealer, indfatninger, moler og støjvold ind mod erhvervsområderne på Prøvestenen, er anlagt i overensstemmelse med lokalplanen.

Der er opstillet vindmøller i volden. Området er åbent for offentligheden, men ikke taget i brug som lystbådehavn. Området bruges som udflugtsmål og lystfiskerdestination. Adgang til området sker ad dæmningen Prøvestensbroen, som er eneste adgangsmulighed. I området færdes man ad kørespor og trampestier. I området er der en begyndende tilgroning. Plante- og dyreliv er ikke undersøgt.

Prøvestenen Syd er en central del af af Amagers rekreative kystlandskab med dets varierede landskaber og vandområder, med laguner, kanaler, åbent vand, havneområder, mange foreningshjemsteder mm. og med mange rekreative anvendelser.

Prøvestenen Syd ligger tæt på byen og dens infrastruktur. Prøvestenen Syd ligger også direkte ud til en af lystsejlsdæns 'blå hovedveje' med forbindelse til Øresund i nord og Køge Bugt i syd.



4 ● Scenarier for placering af lystbådehavn på Prøvestenen Syd

Naboskabet til Prøvestenen Nord

Prøvestenen Syd er direkte nabo til Prøvestenen Nord, som rummer forskellige miljøbelastende aktiviteter, bulk, tankanlæg mm. Foreliggende plandokumenter omtaler samspil med lystbådehavn og autocamperplads.

Mulighed for placering af husbåde er ikke omtalt i dokumenterne, men vurderet jf. afsnit om støj.

STØJ

De miljømæssige forhold er belyst i *Teknisk rapport nr.: 2021-012-002 Miljømåling – Ekstern støj Sten og Grus Prøvestenen*

Disse peger på at følgende kan indgå i et videre arbejde med en lystbådehavn på Prøvestenen syd:

- Støj fra virksomheder: Belastningen herfra er eksemplificeret nedenfor og vil med rammerne for hvor meget en lystbådehavn må belastes, ikke begrænse mulighederne for udvikling af lystbådehavnen. En anvendelse af det vestlig bassin til husbåde er mulig i den sydlige trediedel. Skal den nordlige totrediedel anvendes til husbåde, skal yderligere afskærmning end den eksisterende vold gennemføres.

RISICI

Belastning fra tankanlæggene på Prøvestenen er eksemplificeret nedenfor. Denne belastning afgrænses ved voldanlægget og giver ikke bindinger for lystbådehavn og husbåde. Sikring af flugtveje fra Prøvestenen Syd er ikke vurderet, bl.a. betydningen af, at eneste adgang til området, for både

havnetrafik og den rekreative trafik, sker ad Prøvestensbroen.

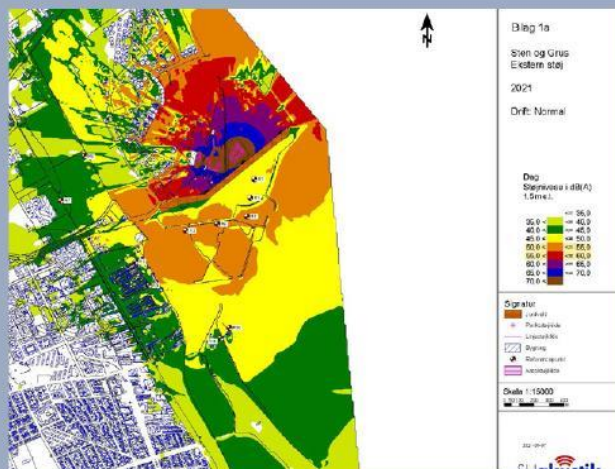
TRAFIK

Prøvestensbroen indgår i den fremtidige transportrute for lastbiler med fyld til Lynetteholmen. Blandingen af havnetrafik og rekreativ trafik er ikke undersøgt nærmere, bl.a. af betydning for om der bør etableres en særlig adgangsmulighed for den rekreative trafik for gående og cyklister adskilt fra Prøvestensbroen. Placering og tilslutningsmuligheder for Ring 4 er ikke undersøgt i denne forbindelse, men en mulig trace ligger i grænsen mellem Prøvestenen og Prøvestenen Syd.

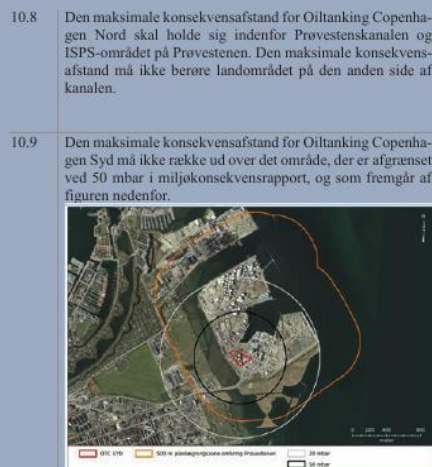
STØJ FRA VINDMØLLER

I VVM for vindmøllerne mellem lystbådehavnen og Sten & Grus anføres - Vindmøller på Prøvestenen, VVM-redegørelse og miljøvurdering, november 2011:

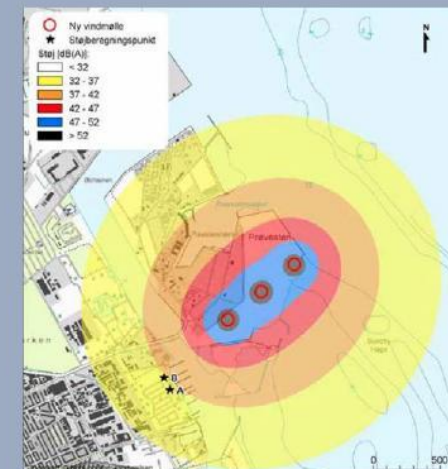
Området syd for møllerne med grønne arealer og oplagspladser for lystbåde belastes med støjniveauer på 45-55 dB(A) og selve lystbådehavnen belastes med 40-50 dB(A). Det er Københavns Kommunes vurdering, at støjpåvirkningen af området syd for møllerne er acceptabel, og det er ikke på det grundlag fundet nødvendigt at indarbejde afværgeforanstaltninger. Formålet med området syd for volden er primært at anvende det til lystbådehavn og eventuelt til autocamperplads og dertil relaterede funktioner samt til rekreative aktiviteter på det grønne område, som lokalplanen også giver mulighed for at etablere.



Ref. Teknisk rapport nr.: 2021-012-002 Miljømåling – Ekstern støj Sten og Grus Prøvestenen Ekstern støj medio 2021



Miljøgodkendelse, efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 5, § 33 og 41 b, oiltanking copenhagen, Prøvestenen, 2300 københavn S



Beregnet støjdbredelse for møllerne ved vindhastighed på 6 m/s. Kilde: Københavns Kommune: Vindmøller på Prøvestenen, VVM-redegørelse og miljøvurdering, november 2011.

● Scenarier for placering af lystbådehavn på Prøvestenen Syd

BY&HAVN

HASLOV & KJÆRGAARD

5

Forudsætninger

VANDDYBDER

Prøvestenen Syd er allerede forberedt som lystbådehavn med moler, indfatning og landarealer, men nogle af bassinerne skal uddybes på at opnå den for en moderne lystbådehavn optimale vanddybde på 3 - 3,5 m.

De to østlige bassiner har den i vid udstækning den optimale vanddybde og en for sejlerne attraktiv orientering ud mod det åbne, dybe vand.

EKSISTERENDE HAVNEANLÆG PÅ PRØVESTENEN SYD

I forbindelse med arbejdet med Prøvestenen syd er foretaget en oversigtlig, visuel inspektion af anlægget. Generelt fremstår de opfyldte arealer, indfatninger og moler uden synlige sætninger og skader. Ved Østøen, hvor L-elementer og kantelementer ikke er blevet monteret, er der konstateret erosion og nedbrydning. Molehovederne ved det nordøstlige bassin er ikke blevet etableret og der er skader på de ikke afsluttede moler og indfatninger inderst i nordøstbassinet.

Adgangsbroen fra Prøvestenen til Nordøen er etableret, så den kan bære tung trafik (bådtransporter mm.). Den er indrettet med kørebane og fortove. I den vestlige ende af kanalen er etableret en midlertidig dæmning. Lignende midlertidige dæmninger er etableret mellem Nordøen, Østøen og Sydøen. Dæmningerne var oprindeligt planlagt erstattet af broer.

Generelt er alle indfatninger forberedt til påbygning af lave bådebroer. Enkelte steder er pælene til disse broer rammet.

Landarealerne er beliggende i kote 1,6 og afsluttet uden vækstlag.

Der er udarbejdet snit i de typiske anlægselementer med forslag til nye anlægsdele, - appendix side 22.

Træbroerne langs indfatningerne kan umiddelbart etableres. Landarealerne bør hæves med ca. 0,5 m både for at klimasikre landarealer og for at tilføre et vækstlag, der kan fremme en begrønning. Hævningen behøver ikke at påvirke kantzonen allerede udførte konstruktioner. Hævningen af bebyggelse og anlæg af veje stier og pladser vil kunne ske i forbindelse med den kommende opbygning af disse anlægselementer, og er ikke undersøgt nærmere. Områder der begrønnes skal have en tilførsel af råjord og muld.

Landarealerne på Prøvestenen Syd er på ialt ca. 63.000 m². Den nuværende kystlinielængde (langs landarealer syd for kanal og moler) er ialt 4 km



Kapacitet

Det samlede behov for landarealer er vurderet baseret på erfaringstal fra sammenlignelige havne og Sejlklubben Prøvestenens ønsker om at udvikle havnen, som en havn med begrænsede landarealer, hvor bådene kan henligge i vandet året rundt.

Den traditionelle, store vinteropbevaringsplads er erstattet af en væsentlig mindre klargøringsplads, hvor både kortvarigt kan tages på land og klargøres. Kapaciteterne på land er vurderet med udgangspunkt i en lystbådehavn med ca. 700 pladser.

Sydøstlige havnebassin i tal

1.017 m broside ved flydebro og spredte pæle med stenfyld
557 m broside ved fast bro
220 m kajplads

i alt ca. 460 bådpladser med "banan" (se side 10)

Vanddybde 3,0-3,5 m (en oprensning langs kanter kan være nødvendig)

Nordøstlige havnebassin i tal, inkl. kanal

360m broside ved flydebro og spredte pæle med stenfyld
604 m broside ved fast bro
160 m kajplads

i alt ca. 240 bådpladser (Se side 10)

Vanddybde 4,5 m (en oprensning langs kanter kan være nødvendig)

Parkering for lystbåde er estimeret til
25% af ca. 700 bådpladser
ca. 175 pladser

Parkering ved bebyggelse
ca. 50 pladser

I alt 225 p-pladser
ca. 5.625 m²

Klargøring for 10% af ca. 700 bådpladser
(150 m² pr. båd, inkl. manøvreareal)
ca. 10.500 m²

Serviceareal
areal med servicekaj,
trailerplads og vaske-
plads
ca. 1850 m²

- Mastekran
- Bådkran
- Tankanlæg (evt. mobilt)
- Sug for toilet

Cykelparkering
200 pladser
ca. 1.000 m²

Cykelparkering for bådpladser afvikles ved bådebroers landfæste.

Cykelparkering for klubber, foreninger og erhverv afvikles på arealer ved disse.

Cykelparkering for gæster integreres med

Mobilt brændstofanlæg

Bådvaskelanlæg i egen dok

Flere tømestationer for toilet

Havnekontor 150 m²
Lager 150 m²

Materielplads 450 m²

Servicebygning
300 m²

Oplag mm.
450 m²

"Det blå multihus"
inkl. udearealer
ca. 2000 m²



● Scenarier for placering af lystbådehavn på Prøvestenen Syd

BY&HAVN

HASLØV & KJÆRSGAARD

7

Scenarie for lystbådehavnen



I scenariet for lystbådehavnen er både det sydøstlige og nordøstlige bassin udnyttet til lystbåde.

Det vestlige bassin er udnyttet til husbåde med to typologier, ombyggede skibe og husbåde på pramme.

For at åbne for blå/grønne rekreative aktiviteter som forudsætter beskyttede vandområder, viser planen hvordan der kan etableres fremskudte moler ("bananer") syd og øst for Prøvestenen Syd.

Der etableres havnebassiner i Prøvestenen Syds to østlige havnebasiner og kanalen. Afhængig af den kommende bådsammensætning (bådstørrelser) vil der samlet kunne etableres ca. 700 bådpladser. Det vestlige bassin reserveres til husbåde.

Havneplanen på næste side er et eksempel på en mulig indretning af havnebassinerne. Indretningen bygger på anvendelse af flydebroer i havnebassinerne og faste broer langs moler og landarealer. Denne kombination muliggør en effektiv udnyttelse af vandarealerne af betydning for den opnåelige kapacitet i de to bassiner.

Principperne i den viste broindretning giver gode besejlingsforhold, skaber varierede miljøer ved broerne og en vis blanding af bådstørrelser mm., der erfaringsmæssigt understøtter det sociale maritime liv (som alternativ til traditionelle broindretninger med lange og uniforme forløb af broerne).

Vanddybden i begge bassiner muliggør, baseret på ældre dybdeopmålinger, dybder på 3 - 3,5 m og, at der kun i afgrænsede områder skal foretages uddybninger. Dybderne imødekommer at der kan etableres pladser for relativt mange, store både med store krav til dybgang.

BANANER

Uden for det nuværende havneområde på Prøvestenen Syd er der foreslået etableret 3 ydre moleanlæg - 'bananer' - beliggende på søterritoriet. Normalt indebærer sådanne anlæg en risiko for tilsanding, men en skønsmæssig vurdering af de hydrauliske forhold peger ikke på at dette er et problem ved Prøvestenen Syd. Dette skal undersøges nærmere i en videre detaljering.

Bananen på det sydøstlige hjørne fungerer som forhavn for det sydøstlige havnebassin. Den er ønsket af sejlerne for at dække for bølger fra SØ-lige retninger og skabe en stor indsejlig og forhavn. Den muliggør samtidig en mere effektiv udnyttelse af det eksisterende havnebassin.

Bananen mod syd, over mod Amager Strandpark, skal muliggøre at lystbådehavnens sydlige kyst får en beskyttet zone med hjemsteder for forskellige rekreative aktiviteter i 'vandkanten', havhaver, steder for badeanlæg, anløbsmuligheder for småbåde, baneanlæg på vandet, tilskuerpladser mm. Den danner også et beskyttet vandområde med muligheder for at udvikle biologiske og maritime aktiviteter for leg, idræt og læring.

Bananen mod øst ligger på dybt vand og kan muliggøre, at der etableres dykker/fiskerev, baser for kapsejladser, jolleanlæg, badeanlæg, udspring (fra stor højde), baneanlæg, tilskuerpladser mm.

LANDAREALER

Havnens landarealer indrettes så alle servicefaciliteter med kraner, værksteder, materielgård, stativer, miljøstation, depoter, plads til

trailere og evt. maritime serviceerhverv mm. lægges nord for kanalen i tilknytning til det nordlige bassin. Omfanget af serviceerhverv er ikke vurderet nærmere. Der udlægges ikke areal til en traditionel vinteropbevaringsplads med et tilhørende stort antal stativer, men en klargøringsplads hvor sejlkubbens både kan klargøres kortvarigt på land. Kapaciteten er vurderet til, at 10% af lystbådehavnens både samtidig er på land. Normalt vil bådene henligge i havnebassinerne. De to bassiner forventes kategoriseret som A-havne (hvor bådene kan ligge i vandet året igennem).

På 'øerne' lægges lystbådehavnens øvrige bebyggelser, som kan omfatte, klubhuse, toilet/bad, miljøstationer, spisesteder og depoter mm. knyttet til særlige bådtyper, joller, skolesejladser og ungdomsarbejde. Byggemulighederne er ikke nærmere detaljeret, men planen viser nogle principielle placeringsmuligheder, og hvordan der er mange muligheder for at opnå tætte sammenhænge mellem havnens forskellige aktiviteter, havnebassiner, kysten og havnens nære sejlsområder af betydning for miljø og sikkerhed.

Der etableres forsyning med vand, spildevand, overfladeafvanding, varme, el, fiber. Mulighederne for at integrere grønne løsninger med udnyttelse af sol, vind, fjernvarme mm. er ikke belyst nærmere.

Der etableres cykelparkeringer og bilparkering nær broer og de mange blå/grønne aktiviteter på havnen. Kantzonen mellem land/vand friholdes for biler. Til havnebrugernes eget parkeringsbehov udlægges, baseret på erfaringstal fra andre havne, pladser svarende til at ca. 25% af antallet af både, samt et mindre antal parkeringspladser i tilknytning til bebyggelserne og aktivitetsområderne på havnen.

Lystbådehavnens samlede arealforbrug på land inkl. veje og stier, friareal mv. vil fastholde muligheden for, at der også sikres store naturprægede områder på vestøen, østøen og sydøen. Nord for kanalen bag det nordøstlige bassin etableres et serviceområde, men hovedparten af områderne nord for kanalen vil være disponible for andre anvendelser. Planen viser det estimerede arealbehov på Prøvestenen Syd og tydeliggør mulighederne for at havnen får et markant grønt/blå præg.

ADGANG

Der etableres adgangsvej for biler via Prøvestensbroen. Krydsudformning er ikke nærmere undersøgt. Erfaringer fra andre lystbådehavne af lignende størrelse peger på, at biltrafikkens fordeling over året/ugen muliggør, at den vil kunne afvikles af en tosporet vej.

Der etableres en ny, dedikeret forbindelse for gående og cyklister i afstand fra Prøvestensbroen og den tunge trafik. Forbindelsen kan udformes som en bro med et landfæste i grænsen mellem den tidligere gasværksgrund og kolonihaverne på Amager. På Prøvestenen Syd etableres særskilte stier, primært i kantzonerne.

Udvikles Prøvestenen Syd som et større besøgsmaal for baglandet (spisesteder, events, flere rekreative tilbud, natur mm.) vil

parkeringsbehovet og behovet for særlig udformning af vejtilslutningen til Prøvestensbroen øges.

● Scenarier for placering af lystbådehavn på Prøvestenen Syd

Havneplan



10 ● Scenarier for placering af lystbådehavn på Prøvestenen Syd



● Scenarier for placering af lystbådehavn på Prøvestenen Syd

Placering af husbåde på Prøvestenen Syd

HUSBÅDE PÅ PRØVESTENEN SYD, VESTLIGE BASSIN

Som en del af arbejdet med Prøvestenen Syd er gennemført en indledende undersøgelse af indpasningsmulighederne for husbåde i det vestlige bassin. Dialogen med Sejlklubben Prøvestenen peger på, at de attraktive lokaliseringsområder for lystbåde primært er de to østlige bassiner.

To scenarier belyses med udgangspunkt i to typologier - husbåde som ombyggede skibe og husbåde som pramme, og hvor mange der vil kunne indpasses, samt principper for adgangsforhold og forsyning. Forsyningsledninger (vand, spildevand, el, fiber) føres frem til, og tilsluttes ved lystbådehavns serviceområde. Traceer er vist på skitserne. Om parkering og skure mm. skal samles i enkelte grupper eller lægges tæt på husbådene, som vist på tegningerne, er åbent.

MILJØ

De miljømæssige og sikkerhedsmæssige forhold i naboskabet til Prøvestenen er kort beskrevet på side 5.

Prøvestenen afgrænses mod syd af et stort voldanlæg. Der er gennemført analyser af miljøbelastningerne fra Prøvestenen Syd (se reference vedr. en af områdets virksomheder, bem. at de evt. kumulative effekter ikke er belyst i denne sammenhæng). Disse indikerer at husbåde (som boliger og i forhold til støj), kan placeres i den sydlige del af det vestlige bassin. I den nordlige del overskrides de fastlagte grænseværdier. Om dette muliggør en indpasning af husbåde skal undersøges i det videre arbejde.

I det følgende er det vestlige bassins vandarealressourcer derfor opdelt med en nordlig del, som evt. kan udnyttes til husbåde under særlige forudsætninger, hvis fx. yderligere afskærmninger etableres, eller husbåde kan placeres med en større støjbelastning. Den sydlige del vil umiddelbart kunne udnyttes til husbåde.

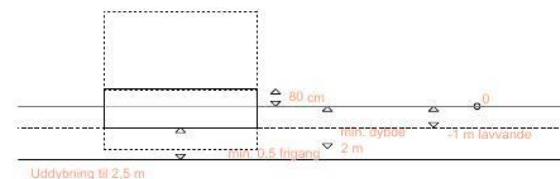
Undersøgelsen belyser ikke de nærmere muligheder for at udnytte husbåde til forskellige boligtyper og indpasning af flere boliger i samme enheder.

LANDREALER

Arealer på land er vurderet til ca. 30 m² pr. enhed og omfatter adgangssti, skurplads til cykler, renovation mm. samt adgangsvej/p-plads pr. enhed.

VANDDYBDER

Som udgangspunkt må skibe og pramme ikke komme til at stå på bunden ved lavvande. Ved anvendelse af pramme vurderes min. dybden at være 2,5 m DVR 90. Ved anvendelse af skibe skal dybden generelt være større, afhængig af dybgang. Det vurderes at uddybninger ned til 3,5 m DVR 90 ved anvendelse af skibe kan være nødvendige. Endvidere skal der udgraves en adgangskanal. Omfanget af uddybninger og karakter af uddybningsmaterialet og evt. forureninger samt deponeringsmuligheder er ikke undersøgt. For at begrænse omfanget af uddybninger vil det være mest hensigtsmæssigt at placere husbåde på pramme i den sydlige del hvor vanddybderne er lavest og husbåde (som skibe) i nord, hvor vanddybderne er større.



Eksempel på uddybning, husbåde



Vanddybder vestlige bassin

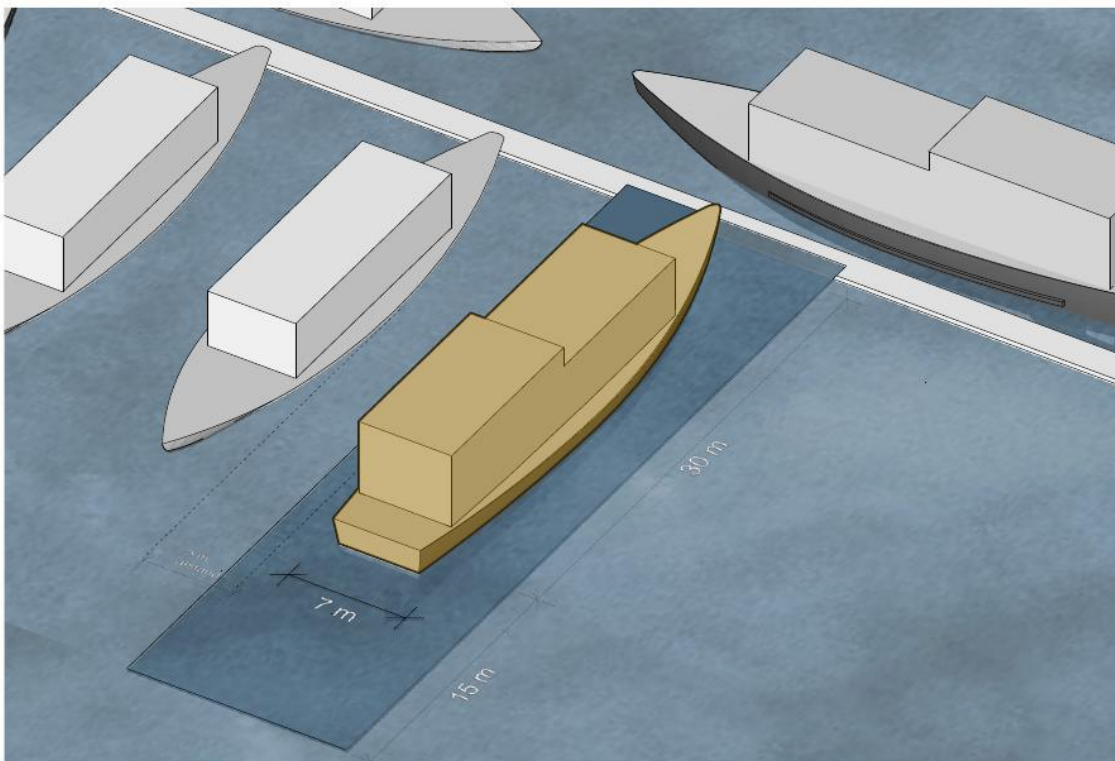
Ombyggede skibe

Ombyggede skibe er vist i den nordre del af det vestlige bassin. Selv om der anvendes enkle broforløb vil den store variation i skibenes arkitektur skabe et varieret miljø. Broindretningerne skal muliggøre en individuel udtagning af skibene. Vandarealforbruget er større end for husbåde. Antallet af skibe estimeres til ca. 44. Nogle af pladserne vil også kunne rumme lystbåde.

Vanddybde varierer, men det forventes at mange skibe vil forudsætte en dybde på 3,5 m DVR 90.

Som modelgrundlag er anvendt en gennemsnitsstørrelse med en længde på op til 30 m og en bredde på 7 m. Med afstande mellem husbådene på 5 m og en afstand til modstående rækker på ca. 30 m bliver det samlede vandarealforbrug pr. enhed, incl. del af adgangsbro på ca. 540 m².

Arealer til landarealer er vurderet til ca. 30 m² pr. enhed og omfatter adgangssti, skurplads til cykler, renovation mm. samt adgangsvej/p-plads pr. enhed. Forsyningsledninger føres til lystbådehavns serviceområde.



● Husbådehavn Prøvestenen Syd

Ombyggede skibe

Plane viser en mulig indretning af det vestlige bassin.

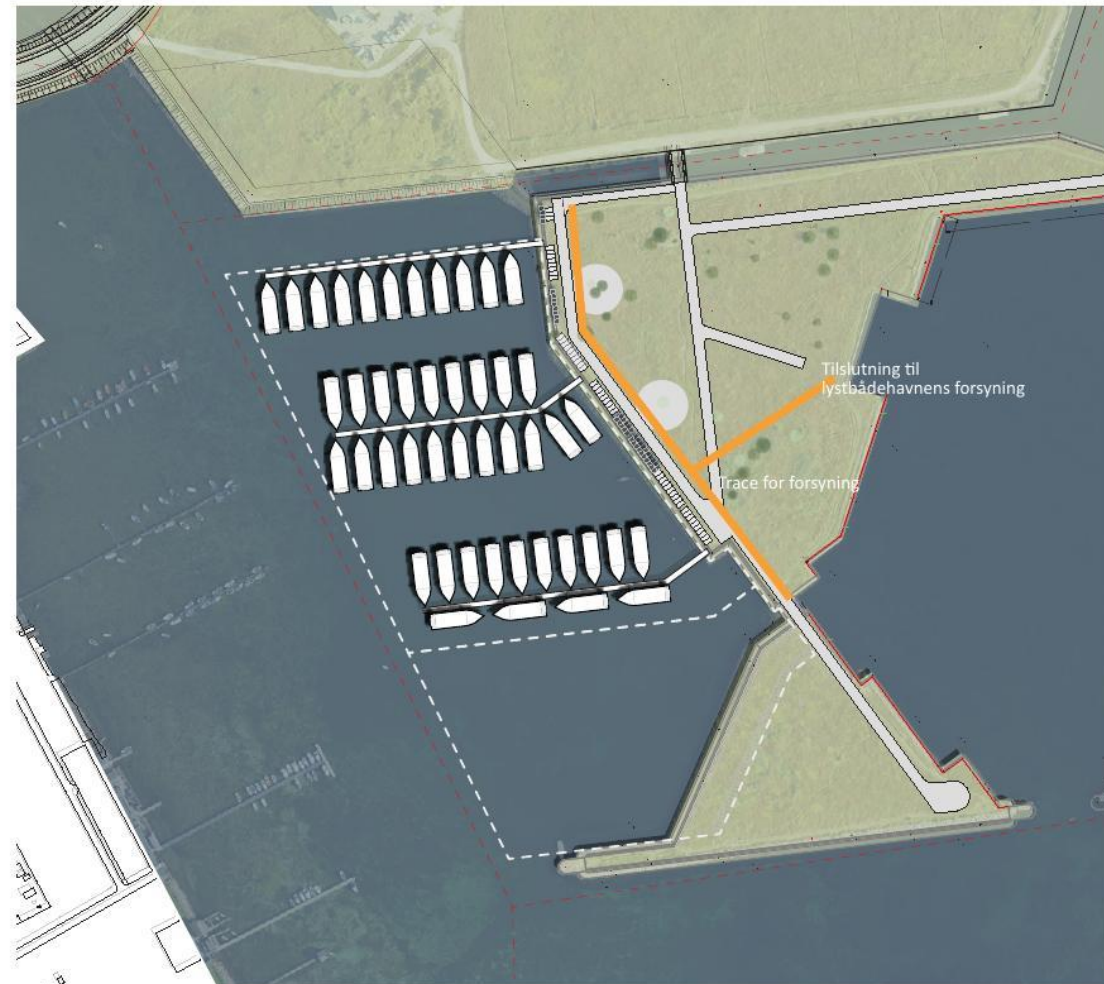
Vandareal: 38.259 m²

Antal husbåde: 44 stk.

Broer: 1.411 m²

P-pladser: 44 stk.

Skure: 44 stk.



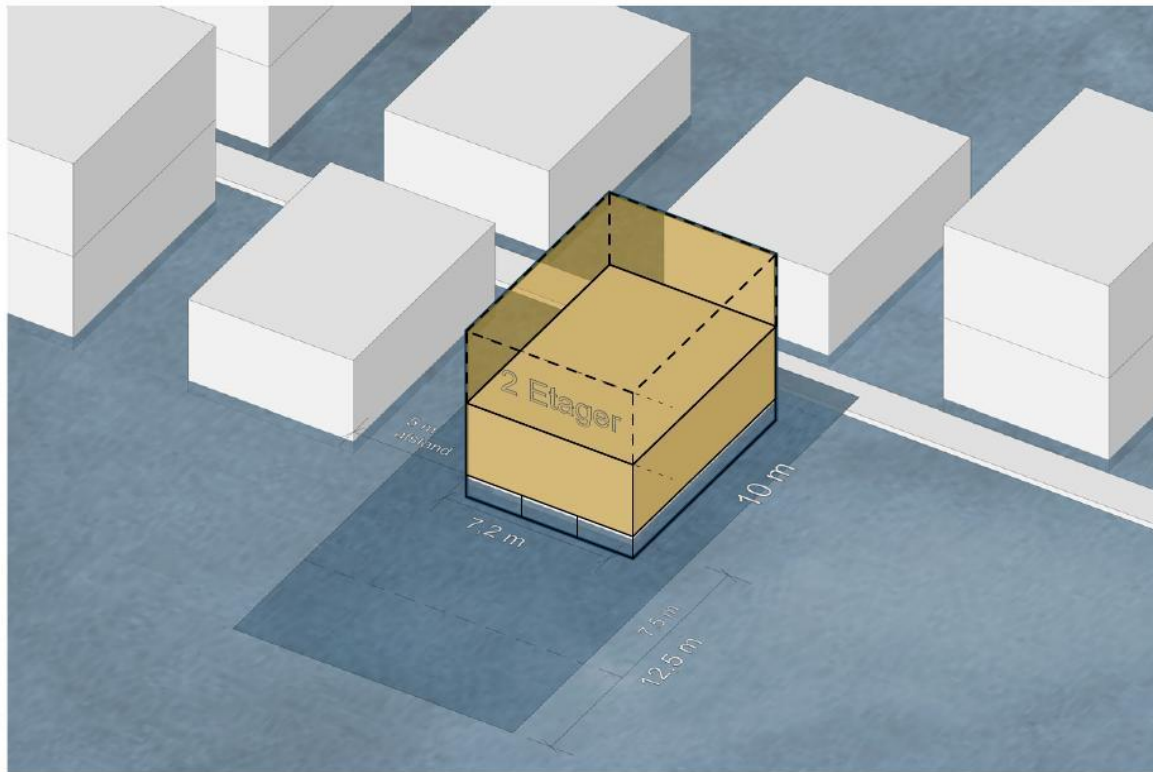
Husbåde, ombyggede skibe, situationsplan 1:2500

Husbåde på pramme

Hubåde på pramme er vist i den søndre del af det vestlige bassin. Prammenes dimensioner kan variere, men som grundlæggende er anvendt en gennemsnits-etageareal på op til 144 m² med et 'vandaftryk' på ca. 70 m² og en længde / bredde på 10 / 7,2 m. Med afstande mellem husbådene på 5 m og en afstand til modstående rækker på ca. 25 m bliver det samlede vandarealforbrug pr enhed, incl. del af adgangsbro på ca. 190 m².

Arealer til landarealer er vurderet til ca. 30 m² pr. enhed og omfatter adgangssti, skurplads til cykler, renovation mm. samt adgangsvej/p-plads pr. enhed.

Der forudsættes en vanddybde på 2,5 DVR 90.



● Husbådehavn Prøvestenen Syd

BY&HAVN HASLØV & KJÆRSGAARD 15

Husbåde der danner blå byrum

Det sociale "blå rum" i centrum af husbådebebyggelsen. Kan udvikles som et omdrejningspunkt. Her mødes "ruter" for småbåde med husbådebebyggelsens blå friarealer.

De lange anløbsbroer brydes ned af 'lommer' som indbyder til sociale både blandt områdets brugere og skaber små byrum, der er åbne for alle.

En rute tillader kajakkter og andre småbåde at sejle igennem området.

Antallet af husbåde er estimeret til ca. 52. Nogle af pladserne vil også kunne rumme lystbåde.

Vandareal: 18.365 m²

Antal husbåde: 52 stk

Etageareal (1 / 2 etager) 3.744 m² / 7.488 m²

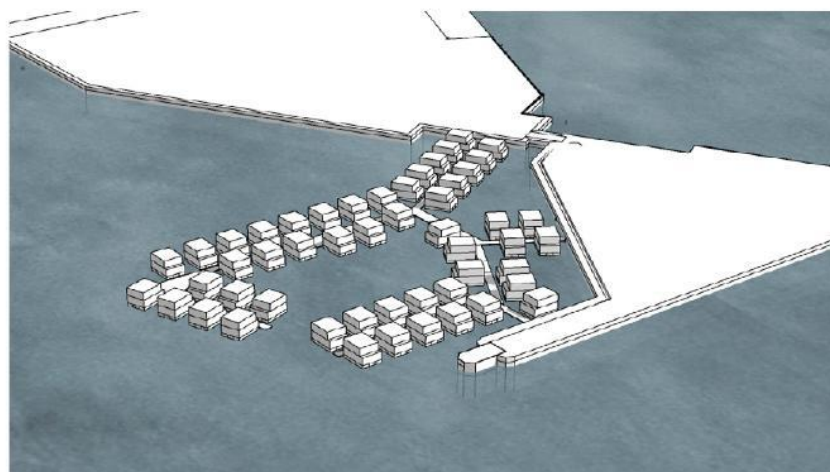
Broer: 1.681,5 m²

P-pladser: 52 stk

Skure: 52 stk.

Adgangsvej: 1.089 m²

Bebyggelsesprocent på vand: 29,5 / 49,9 %



● Husbådehavn Prøvestenen Syd

BY&HAVN

HASLOV & KJÆRGAARD 16

Processen og interessenterne

I arbejdet med Prøvestenen Syd er gennemført i alt tre workshops med repræsentanter fra:

Sejlkлубben Prøvestenen

Det Blå København

Prøvestenens Natur- og Fritidsforening

Med Sejlkлубben Prøvestenen er gennemført en første workshop med kortlægning af sejlkлубbens ønsker, behov, målsætning og muligheder for at interagere med andre anvendelsesmuligheder.

På den anden workshop blev en bredere interessentgruppe med deltagelse Det Blå København og Prøvestenens Natur- og

Fritidsforening inddraget for at fremkalde ideer og forslag til områdets udvikling.

På den tredje workshop præsenteres rapporten for interessenterne.

De tre interessenters bidrag har taget udgangspunkt i de visioner, som de har formuleret forud for de tre workshops. Sejlkлубben Prøvestenens vision er en bæredygtig blå/grøn havn. Det Blå København har visioner om at udvikle København som verdens største blå idrætsanlæg. Prøvestenens Natur- og Fritidsforening har visioner om at udvikle Prøvestenen Syd som et åbent område for alle, et sted hvor naturen, over og under vandet er i fokus. Ønsket om synergi og fællesskab på tværs af havnens og områdets brugere går på tværs af alle tre interessenter. De følgende sider samler op på de ønsker, behov og input, som interessenterne er kommet med i de afholdte workshops og som har inspireret udformningen af den plan der er præsenteret på side 10.

Lystbådehavnens vision - i stikord

Vision om en usædvanlig lystbådehavn med det maritime liv og naturen i fokus

En åben og bæredygtig havn med miljøet i fokus

Et blåt multihus med mange brugere

Udvikle maritime aktiviteter for børn og unge



Det Blå Københavns vision - i stikord

Prøvestenen Syd som en del af verdens største blå idrætsanlæg, hvor København allerede har mange styrkepositioner

Fælles faciliteter til store og små brugergrupper

Plads til bredde, elite, motion, leg og læring på, i og under vandet

Udnytte nærhed og sammenhæng med storbyen

Skabe bæredygtige udviklingsmuligheder

Fokus på sikkerhed

Skabe gode forhold for mennesker med bevægelseshandicap



Prøvestenens Natur og Fritidsforenings vision - i stikord

Adgang til kysten for alle

Bevare Prøvestenen Syds rolige, rekreative kvaliteter

Plads til natur, planter, dyr, fisk, havhaver, fiskepladser m.m.

Plads til foreningshus

Ny gang/cykelbro

Affaldshåndtering

Begrænse biltrafikken til området

Bevare udsigter



● Scenarier for placering af lystbådehavn på Prøvestenen Syd

BY&HAVN

HASLØV & KJÆRSGAARD

17

Ønsker og ideer til en blå/grøn lystbådehavn

LYSTBÅDEHAVNEN

Havnen skal være åben 24/7 hele året rundt - der ligger stor vægt på tryghed.

Der etableres "banan" i stedet for en traditionel forhav. "Bananen" foran havnens indsejling skal dæmper bølger i havnebassinet. Denne løsning er dyrere, men den frigør udbyttelig plads i havnebassinet, da den erstatter forhavnen. Derudover kan bananen tages i brug til mange forskellige rekreative aktiviteter.

Åbne faciliteter der bygger på samarbejde med andre brugere om værksteder trampeanlæg, arbejdsområde, naturpleje og formidling kan skabe nye fællesskaber omkring havnen.

Der skal arbejdes for at Prøvestenen Lystbådehavn bliver en havn hvor flest muligt ikke kommer i bil.

NATUR/BEPLANTNING

Beplantning der understøtter visionen om et stærkt naturpræg og brug af hjemmehørende arter.

Noget af den selvgroede beplantning skal man "lade stå". Arbejd med nye beplantninger der "oprener".

Det er vigtigt at arbejde med forskellige højder i det flade landskab - både i beplantning og jordhøjde.

Stier for gående på Prøvestenen er vigtige, man går efter sigtepunkter og yderpunkter, og vil ikke gå ved siden af vej.

Gangbroer der åbner for både benyttelse og beskyttelse kan være interessante løsninger på særlige steder, både som oplevelse og af hensyn til flora og fauna.

DET BLÅ MULTIHUS

Interessenterne mange ønsker og behov kan dækkes i fælles lokaler/bebyggelse - Det Blå Multihus. Det Blå Multihus er ikke nødvendigvis et stort samlet hus, men kan også være mindre strukturer med stedsspecifikke muligheder.

Skab en koncentration af bebyggelse omkring kanalen, så der opstår et kanalmiljø med bebyggelser langs kanalen. Det vil også understøtte en tæt sammenhæng med Amager.

Det er vigtigt at Det Blå Multihus ikke placeres i yderplaceringer på Prøvestenen, da det vil øge trafikken i naturområderne og spærre for udsigten.

Mulige faciliteter i Det Blå Multihus:

- Værksteder/service (ikke udelukkende indendørs)
- Opbevaring
- Klublokaler
- Undervisningslokaler
- Træningslokaler



18 ● Scenarier for placering af lystbådehavn på Prøvestenen Syd

Ønsker og ideer til en grøn lystbådehavn

BEBYGGELSE

Københavnske foreninger mm. med vokseværk kan tilbydes satellitfaciliteter på Prøvestenen fx. vinterbadeklubber og kajakkubber.

Muligheden for at placere fremtidige bebyggelse på vandet bør undersøges, for at bevare naturoplevelser på Prøvestenen.

Der er behov for toiletter placeret på forskellige lokaliteter på Prøvestenen

Der skal være foreningshjemsteder, opbevaringsmuligheder, magasiner mm. i tilknytning til de steder hvor der i fremtiden kan udvikles særlige aktivitetsområder på Prøvestenen Syd.

Ideer til bebyggelser og anlæg:

- Fugletårn
- Udspring
- Tilskuerpladser udformes som bakker og skråninger.
- Restaurant/folkekøkken
- "Kontorhoteller" der understøtter foreningslivet på Prøvestenen Syd
- Overnatningsmuligheder der understøtter den rekreative brug, events mm.
- Overnatning i naturen med shelters der både kan tilgås fra vand og land.
- 1000m løbe/cykel bane på land

DE FIRE ÅRSTIDER

Indtænke flersidig anvendelse af arealerne på Prøvestenen Syd som imødekommer årstidernes skiftet, og samtidig sikrer frigørelse af arealer til natur.

Eventuel vinteropbevaring, som er begrænset fordi lystbådehavnen er en A-havn(en havn hvor bådende bliver i vandet året rundt) kan om sommeren benyttes til teltpladser, autocamperparkering mm.



● Scenarier for placering af lystbådehavn på Prøvestenen Syd

BY&HAVN

HASLOV & KJÆRSGAARD

19

Skitsediagrammer for lystbådehavn og helhed

Interessenter har bidraget med at kortlægge deres visioner og ønsker for et videre arbejde med en lystbådehavn på Prøvestenen Syd. Deres input er her omsat af rådgiver til diagrammer - uden at arkitektur og udformning fastlægges.

SKABE SAMMENHÆNG, OGSÅ TIL AMAGER

Ideen er at skabe et vest-østgående strøg der kan inspirere til en særlig og fleksibel organisering af byggemulighederne. Frem for en centralisering af byggerier peges der på to stærke motiver.

En ny bro fra Amager fører direkte frem til .

Kanalen, som med et blandt urbant, grønt præg samler kommende bebyggelser i et oplevelsesrigt forløb af elementer af vekslende størrelse frem til mødet med havet længst mod øst.

Dette strøg kan sikre spændende og varierede møder med områdets mange og forskellige maritime potentialer.

DE BLÅ ATTRAKTIONER

Den i alt 4.700m lange kyst (inkl. moler og baner) vil give København et nyt og varieret "blåt miljø" hvor mange vandaktiviteter kan fungere i sikre og stemningsfulde symbioser.

Badevandskvalitet og sikkerhed skal undersøges yderligere.

DET BLÅ KØBENHAVN

Det Blå København kan udnytte Prøvestenens mange, både beskyttede og åbne vandområder - til træning, motion, konkurrencer. Ideen om at bygge 'baner' mod syd og øst giver helt særlige muligheder for forskellige baneanlæg.



Skitsediagrammer for lystbådehavn og helhed

BEBYGGELSESTYPOLOGIER

Visionen om at skabe et vest-østgående strøg har inspireret til en fleksibel organisering af byggemulighederne. Frem for en centralisering peges der på to stærke motiver:

- Kanalen, som skaber sammenhæng på tværs.
- Decentrale, mindre enheder i et stærkt samspil med de naturprægede dele af Prøvestenen Syd.

NATUR

Interessenternes ideer favner det grønne - at skabe læ, steder at slå sig ned, naturindhold for oplevelse, leg og læring - både over og under vandet. Dele kan videreudvikles på de brske vækstvilkår de opfyldte arealer byder på, andre steder skal der bygges nyt op, også for at skabe områder, der er sikret bedre ved ekstreme vandstande. Volden mod Prøvestenen i nord kan evt. udbygges, skabe flere og varierede naturtyper og 'steder'. Et skovbælte nord/syd kan skabe oplevelser. Mod nordøst kan kysten udvikles med rev og havbrug. Prøvestenen som naturdestination kan få mange temaer. Kantzoner kan overalt udvikles med stier mm. med grønne kvaliteter. Volden mod nord, evt. med større landskabstilføjelser, kan blive et udsigtslandskab. Mange steder kan der opstå destinationer med helt særlige beliggenheds- og udsigtskvaliteter.

BILFRI KANTZONE, VEJE OG PARKERING

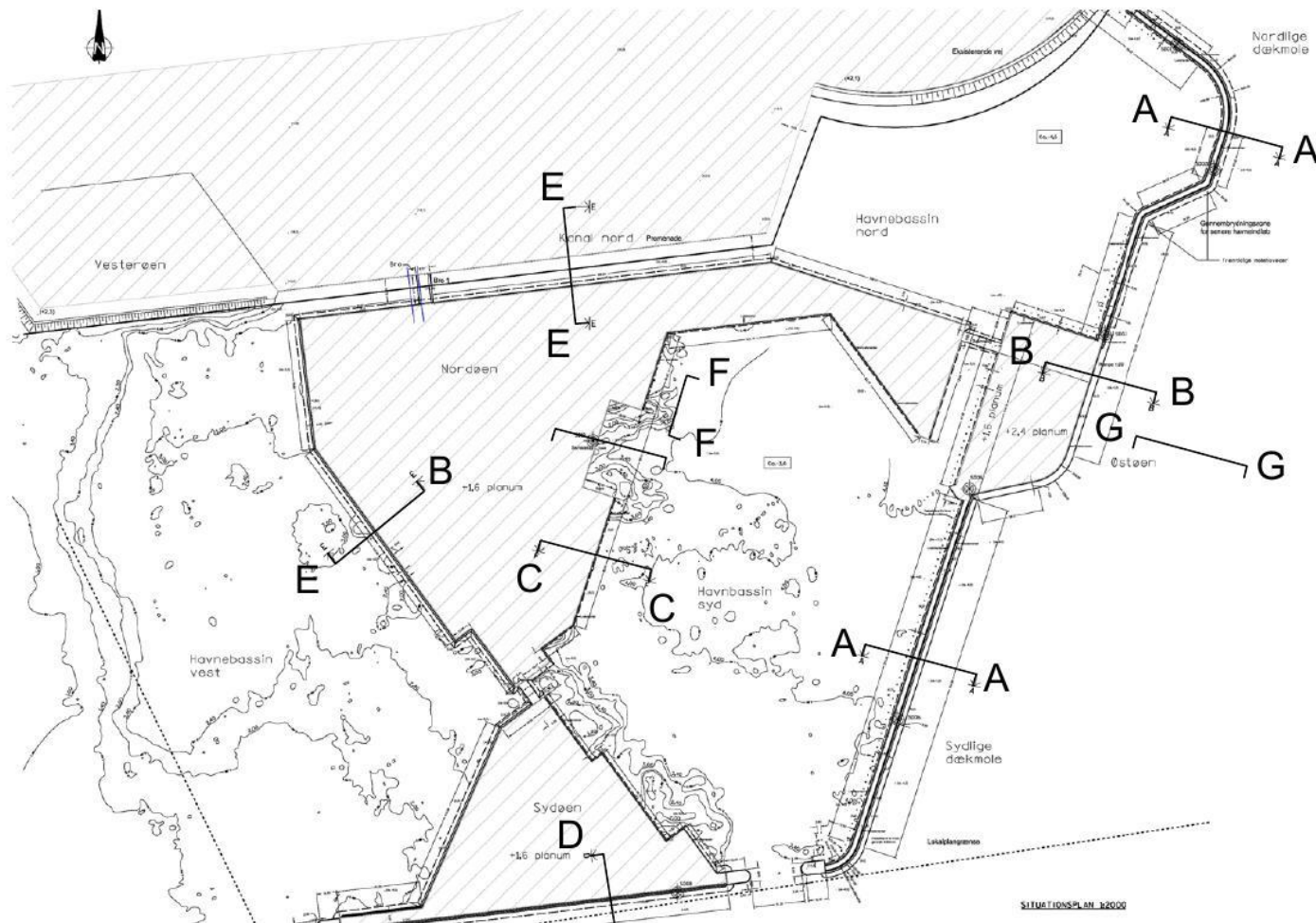
Kantzonen mange potentialer skal udnyttes til at skabe de unikke havne- og kystmiljøer. Biler og veje skal trækkes tilbage og dele af kantzonen kun undtagelsesvis åbne for lejlighedsvis kørsel med biler.



● Scenarier for placering af lystbådehavn på Prøvestenen Syd

Appendix Moler, indfatninger og "bananer"

Som en del af arbejdet med Prøvestenen Syd er de allerede opført havneanlæg registreret. Snittene viser disse med angivelse af lystbådehavns nye broanlæg. Snittene redegør ikke nærmere for hvordan beplantninger, rekreative anlæg mm. kan indpasses og udføres.



Oversigts plan

Tilhørende snit på de følgende sider

22 ● Scenarier for placering af lystbådehavn på Prøvestenen Syd

Appendix Moler, indfatninger og "bananer"



Ydermole ved Sydøstlige bassin



Indfatning ved Sydøen mod syd



Indfatning ved Østøen



Indfatning ved Vestøen mod Vestlige havnebassin



Indfatning ved Sydøen mod Sydøstlige havnebassin

Appendix Moler, indfatninger og "bananer"



Snit af flydebro



Snit af "banan"

Bilag C. Hasløv & Kjærsgaard: En ny forbindelse mellem lystbådehavnen og strandparken (september 2024)

Visionsprojektet "Friluftskvarium Amager" er udarbejdet af Hasløv & Kjærsgaard for Sejlklubben Prøvestenen og er dateret 27. september 2024. Det gengives her i sin helhed på de følgende sider.



NY SYMBIOSE

Kolofon

En ny forbindelse mellem lystbådehavnen og strandparken
Frilufts akvarium Amager ©

visionsprojekt

september 2024

Udarbejdet for

Sejlkлубben Prøvestenen Syd

Udarbejdet af

Hasløv & Kjærsgaard

Arkitekter | Konsulenter
Planlæggere | Landskabsarkitekter

www.hogk.dk
+45 6020 8020

Marskensgade 7, 2100 København Ø

Kilder

Kort og luftfoto er fra Styrelsen for Dataforsyning
og Infrastruktur

Læs her om et helt nyt forslag til "Prøvestien"

Mange ønsker en sti langs vandet på Amagers nordøstlige kyst – fra Strandparken mod nord og videre til Kløvermarken.
I Bydelsplanen for Amager Øst 2022- 2026 står der (fra side 52 og frem) om denne sti:

"Stier - Prøvestien og aktivitetssti rundt om Kløvermarken

Prøvestien vil kunne slange sig langs vandkanten ud mod Øresund og blive til gavn for bydelen og resten af København. Visionen for vandkanten er, at der etableres en sti fra Amager Strandpark og Lille Øresundsvej til Prøvestenen Syd og videre til Kløverparken nord – kaldet Prøvestien. På længere sigt kunne denne forlænges med et stisystem ind til Indre By.

Stien forener det blå og det grønne, da der også kan være masser af biodiversitet langs med stien. I stistrækningen indtænkes hundestranden, fiskerhusene og broerne som kvaliteter, der bevares og er med til at øge stiens attraktivitet. Stien kan kombineres med en bro ud til Prøvestenen Syd, der skaber bedre adgang til det grønne naturområde.

Flere steder langs med vandkanten er i dag spærret af hegn, der forhindrer adgang til vandet. Vores vision er at åbne området op og skabe sammenhæng langs vandet, så det bliver til gavn for alle. Det grønne område omkring kolonihaverne med offentlig adgang fungerer som et meget benyttet område med græsplæner, træer og buske, der med fordel kunne åbnes mere op og tilføres varieret liv med fx blomsterbede og et vandløb.

Prøvestensbroen er et forslag til en gang- og cykelbro fra Amager Strandvej 3 ud til Prøvestenen Syd, der skal gøre det lettere for bløde trafikanter at tilgå Prøvestenen Syd uden at udsættes for partikelforurening og tung trafik."

- MELLEM PRØVESTENEN SYD OG AMAGER STRANDPARK

Men vil blive vanskeligt at gennemføre en sti langs den nuværende vandkant. Det fremgår af svarene fra forvaltningen i Københavns Kommune til spørgsmål fra Borgerrepræsentationen.

På de følgende sider fortælles der om et helt nyt forslag til, hvordan Prøvestien alligevel kan lykkes – og inden for en overskuelig tidshorizont. Forslaget er udarbejdet af Prøvestienens Sejlklub i samarbejde med Hasløv & Kjærsgaard, som gennem årene har stået for mange planer i området – Strandparken, den nye havn på Prøvestenen, udviklingen af Det Maritime Ungdomshus og udviklingsplaner for Sundby Sejlforening og Sundby Kajak.

Den nuværende Amager Strandpark – 'Rivierakysten' – blev oprindeligt skabt af de mange klubber og foreninger på Amager, i tæt samarbejde med Københavns Havn samt Frederiksberg og Københavns Kommuner. Der var dengang stærkt fokus på alle de mange nye muligheder, som København ville få ved det attraktive møde med Øresund.

Amager Strandpark var en succes fra første øjeblik og er efterfølgende - året igennem - fyldt med brugere.

På Prøvestenen var det planen at skabe en lystbådehavn med lige så stærke kvaliteter som strandparken. Store dele af havnen er for længst etableret. Moler, kajer, havnebassiner og landarealer har længe ligget klar, men planerne er gået i stå. Forklaringerne er mange, men nu skal der ske noget!

Sejlkлубben Prøvestenen, med sine 480 medlemmer, arbejder aktivt på at få sat gang i planerne, så området kan blive taget i brug af offentligheden.

I et samarbejde med By & Havn, Det Blå København, Prøvestienens Natur- og Fritidsforening og Sejlkлубben Prøvestenen har Hasløv & Kjærsgaard allerede lagt fundamentet for en fælles vision for fremtidens havneområde, hvor naturoplevelser, bæredygtighed og samvirke mellem de mange, der søger det fascinerende liv ved vandet kan udvikles. Visionen skaber et helt usædvanligt havneområde. En stærk og unik trilogi: Et naturområde, et maritimt aktivitetscenter og "en havn for alle".

Læs mere om visionen for fremtidens havn på Prøvestenen Syd på sejlkлубbens hjemmeside www.sk-ps.dk.

Men - de mange nye, store infrastrukturplaner omkring København: Lynetteholm, Metrolinie M5, Stormflodssperimeter og den kommende Østlig Ringvej kommer alle til at berøre den nordlige del af Prøvestenen. På kysten er der også byggeprojekter – og det vil være den samme snævre adgangsvej, Prøvestensbroen, der skal betjene alle projekterne.

Den eksisterende vej - Prøvestensbroen - kan derfor ikke på betryggende vis betjene de mange der vil benytte et kommende naturområde og en havn på Prøvestenen. Gående og cyklister i alle aldre, skal kunne komme sikkert frem.

En ny, separat sti fra Amagers kyst og til Prøvestenen er heller ikke mulig. Den berøres også af de mange anlægsplaner, og har derfor meget lange udsigter.

Dette oplæg fortæller om en helt ny og hidtil uset mulighed for at skabe attraktive og sikre adgangsforhold, så udviklingen af havnen på Prøvestenen nu kan komme i gang, så Prøvestien kan etableres og offentligheden kan få adgang til det fantastiske område på Prøvestenen.

Læs mere på de følgende sider om, hvordan der kan skabes en fast forbindelse mellem Amager Strandpark og Prøvestenen Syd – en forbindelse, der binder havnen og området sammen med Amager, Metroen, byens net af stier, promenaderne på Østamager og i Strandparken – og fuldstændiggør visionen om Prøvestien.

I Miljøkonsekvensrapporten for Metrolinie 5 står at den offentlige adgang til området på Prøvestenen genetableres så hurtigt som muligt når Metroens anlæg er bygget.

"I driftsfasen vil det igen være muligt at etablere offentlig adgang til det rekreative område syd for KVC. Der etableres en ny adgangsvej og sti til Prøvestenen Syd, så den offentlige adgang for cyklister og gående genetableres, og aktiviteterne i form af hundeluftning m.v. vil være mulige i samme omfang som hidtil."

Det betyder desværre, at der vil gå mange år inden den attraktive forbindelse kan etableres, og det understreger igen hvor vigtigt det er at få skabt den forbindelse der er omtalt i dette oplæg.

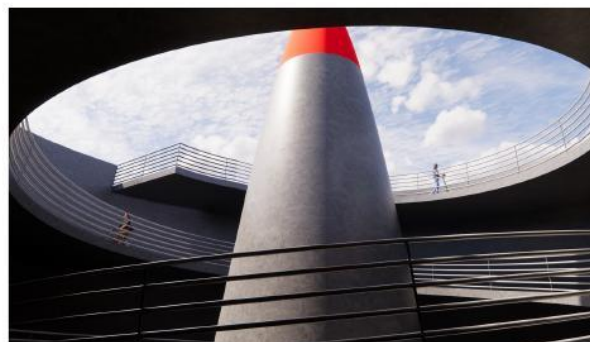
FORBINDELSE MELLEM STRANDEN OG HAVNEN

Vores vision er, at der skal etableres en helt usædvanlig tunnelforbindelse mellem Strandparken og havnen. En tunnel er løsningen - og ikke en bro.

En tunnel giver helt frie færdselsmuligheder for det maritime liv på vandet: for sejlerne til og fra Sundby Sejlforening, for Det Maritime Ungdomshus, for søspejderne på området og for det nye havnebassin på vestsiden af Prøvestenen. En tunnel vil blive en fascinerende, tryk og sikker oplevelse at bruge.

Nedgangene til tunnelen udformes som store, åbne molehoveder. Nede i tunnelen vil væggene med store ruder skabe kontakt til livet under vandoverfladen. Her kan sejlervivet og passerende både følges fra usædvanlige vinkler. For Naturcenteret i Strandparken bliver tunnelen en udstilling af havmiljøet, hvor rev, fiskehoteller og havhaver kan opleves i deres rette element. Lys og havets lyde vil skabe en helt særlig stemning under vandet og her bliver fortællingen om beskyttelsen af vores havmiljø meget nærværende. - Og måske kommer både marsvin og tun forbi.

Med dette oplæg søger vi støtte til at videreudvikle ideen og realisere den.



Opstigning Friluft Akvarium Amager





Fremtidige forhold. Den nye forbindelse mellem Prøvestenen Syd og Amager Strandpark

En ny forbindelse mellem lystbådehavnen og strandparken | 27. september 2024 | s. 5/8 HASLØV & KJÆRGAARD

FORBINDELSER I DAG OG FREMTIDIGT POTENTIALE



Eksisterende forhold



Fremtidige forhold

"Den nye tunnel vil skabe en hurtig og attraktiv stiforbindelse fra havn til metro og strandpark"



5 minutter på cykel fra Øresund Metrostation til Prøvestenen



15 minutter til fods fra Øresund Metrostation til Prøvestenen

OPLEVELSER I ET FRILUFTS AKVARIUM



Greenwich Tunnel, London



Akvarium under vand



sejlbåde under vand



stenrev som skulpturer, Superflex



fiskebørnehaver



den lokale biodiversitet



Elbe Tunnel, Hamburg



undervandstunnel,
Fjord & Bælt Kerteminde



formidling af Blå biodiversitet



havhaver



HASLØV & KJÆRSGAARD

Arkitekter | Konsulenter
Planlæggere | Landskabsarkitekter

Bilag D. Ventelister i Østsjællands lystbådehavne 2026

Sejlkлубben Prøvestenen har i 2026 ringet til lystbådehavnene i Østsjælland fra Gilleleje til Greve i samarbejde med DGI og FLID. Rapporten ser kun på Københavns Kommune, og tallene for de øvrige kommuner er kun brugt som baggrund i afsnit 1.2 og kapitel 4. Dette bilag samler hele undersøgelsen.

32 havne har oplyst både antal pladser og venteliste. De har tilsammen 12.119 pladser og 4.940 opskrevne på venteliste, svarende til 41 % af pladserne. Presset er dog meget ulige fordelt.

D.1 Presset er størst nord for og i København

Kyststrækning	Havne	Pladser	Venteliste	Venteliste i % af pladser
Nordkysten (Hellerup – Gilleleje)	14	4.882	3.107	64 %
Københavns Kommune	10	2.956	1.398	47 %
Sydskysten (Tårnby – Greve)	8	4.281	435	10 %
I alt	32	12.119	4.940	41 %

Tabel D1. Ventelister fordelt på kyststrækning. Nordkysten omfatter Gentofte, Lyngby-Taarbæk, Rudersdal, Hørsholm, Fredensborg, Helsingør og Gribskov kommuner. Sydskysten omfatter Tårnby, Dragør, Hvidovre, Brøndby, Ishøj, Vallensbæk og Greve kommuner. Kilde: Sejlkлубben Prøvestenen, DGI og FLID 2026.

På Nordkysten svarer ventelisterne til 64 % af pladserne. Hellerup har fire gange så mange på venteliste som pladser, Taarbæk og Hornbæk mindst lige så mange, og Rungsted har næsten lige så mange opskrevne som pladser. I København svarer ventelisterne til 47 % af pladserne, og i fem af de ti havne er ventelisten mindst 80 % af antallet af pladser (se afsnit 1.2). På sydkysten er tallet kun 10 %.

D.2 Vurdering

Ledige pladser på sydkysten løser ikke behovet. Brøndby Havn har ingen venteliste og pladser til salg, og Ishøj, Greve Marina Mågen og Hejren samt Vallensbæk har korte lister eller ledige pladser. Alligevel står folk i kø nord for byen og i København. Nivå Havn har opskrevne fra Margrethholm, og Dragør Havn melder, at folk hellere vil til Dragør end til Vallensbæk. Efterspørgslen følger altså bopælen, sådan som det også er beskrevet i afsnit 1.2.

Manglen er størst på de store pladser. Små både kan mange steder få plads inden for 1–2 år. Store og brede både venter 10–30 år i flere havne, fx Rungsted, Hellerup, Svanemøllehavnen og Christianshavns Bådelag, og Hornbæk nævner op til 50 år. Bådene bliver større, og Sletten Havn oplever, at havnen derfor får færre pladser.

Der er næsten ingen ny kapacitet på vej. Ingen af de 33 havne i undersøgelsen har konkrete planer om at udvide. Sundby Sejlförening har en visionsplan, og i Taarbæk er en udvidelse kun på tegnebrættet. I Rungsted er udvidelsen skrinlagt, i Espergærde er den strandet på myndigheder og økonomi, Humlebæk ligger i et fredet område, og Tuborg Havn har ikke mere areal. Dragør overvejer flydebroer, som kan give lidt flere pladser.

København står til at miste pladser. Ca. 290–360 pladser i Margrethholms Havn forsvinder med M5 og Østlig Ringvej, Københavns Motorbådsklubs fremtid er usikker, og erstatningshavnen ved Svanemøllen er kun bygget til at holde i fem år (se afsnit 1.3).

Efterspørgslen forsvinder ikke med de ældre sejlere. Næsten alle havne beskriver et generationsskifte med flere unge, flere familier og flere kvinder. Snekkersten har Danmarks største ungdomsafdeling, og flere havne melder om nye bådællesskaber blandt yngre sejlere.

D.3 Forbehold

Tallene er havnenes egne oplysninger fra telefonrundspørgen. Som nævnt i kapitel 7 står en del af de opskrevne på mere end én venteliste, og Vedbæk Havn anslår, at ca. 30 % af dens liste er passive. Omvendt skjuler lukkede lister og pladser, der går i arv, en del af efterspørgslen, fx i Taarbæk, Espergærde og Humlebæk. Enkelte havne melder om faldende ventelister, bl.a. Helsingør Nordhavn, Svanemøllehavnen og Vedbæk.

Samlet vurdering. Der mangler bådpladser i København og på Nordkysten, især til større både, og der er ikke planlagt ny kapacitet, der kan dække behovet. Den ledige kapacitet på sydkysten ligger for langt fra, hvor efterspørgslen er. Det understøtter, at behovet skal dækkes i København, og at lystbådehavnen på Prøvestenen Syd er den realistiske løsning (se kapitel 4).

Tabel D2. Alle havne i undersøgelsen med oplyst venteliste

Havn	Kommune	Pladser	Venteliste	Andel	Ventetid (oplyst)
Nordkysten (Hellerup – Gilleleje)					
Gilleleje	Gribskov	380	100	26 %	Snit 3–4 år, afh. af størrelse
Hornbæk	Helsingør	200	200	100 %	Jolle 1 år, stor båd op til 50 år
Helsingør Nordhavn	Helsingør	820	400	49 %	4–7 år
Snekkersten	Helsingør	146	64	44 %	Små få år, store 4–5 år
Espergærde	Helsingør	100	0	0 %	Lukket i over 25 år
Humblebæk	Fredensborg	100	0	0 %	Ikke anslået
Nivå	Fredensborg	426	183	43 %	Ikke anslået
Sletten	Fredensborg	100	75	75 %	Motorbåd 5+ år, store 10 år
Rungsted	Hørsholm	850	800	94 %	Op til 30 år for store både
Vedbæk	Rudersdal	560	350	62 %	3–5 år
Taarbæk	Lyngby-Taarbæk	100	110	110 %	Ikke anslået (listen lukket)
Skovshoved	Gentofte	600	400	67 %	6–8 år
Hellerup	Gentofte	100	400	400 %	Ca. 30 år
Tuborg Havn	Gentofte	400	25	6 %	2–3 år i snit
Københavns Kommune					
Kalkbrænderihavnen	København	275	60	22 %	Små 1 år, store 3–10 år
Svanemøllehavnen	København	1.130	246	22 %	Små 1 år, større 10–12 år
Langelinie Lystbådehavn	København	110	92	84 %	1–5 år
Margretheholms Havn	København	720	600	83 %	5–6 år i snit
Søndre Frihavn	København	86	80	93 %	Ca. 1,5 år
Christianshavns Bådelaug	København	40	50	125 %	10–20 år
Wilders Plads	København	110	50	45 %	Ca. 20 år
Bådelaug Bodenhoffs Plads	København	35	10	29 %	Ca. 3 år, men stigende
Københavns Motorbådsklub	København	100	110	110 %	4 år
Sundby Sejlforening	København	350	100	29 %	3–10 år
Sydkysten (Tårnby – Greve)					
Kastrup Lystbådehavn	Tårnby	900	60	7 %	1–2 år
Dragør Havn	Dragør	530	125	24 %	Kort for smalle, lang for 12 m
Hvidovre Marina	Hvidovre	200	133	66 %	Ikke oplyst
Brøndby Havn	Brøndby	600	0	0 %	Ingen (pladser købes)
Ishøj Lystbådehavn	Ishøj	551	7	1 %	2–3 år
Vallensbæk Havn	Vallensbæk	600	50	8 %	Små ledige, store 2–3 år
Greve Marina Mågen	Greve	350	10	3 %	Ikke anslået
Greve Marina Hejren	Greve	550	50	9 %	Ledige pladser, højst ca. 2 år
I alt		12.119	4.940	41 %	

Kilde: Sejlklubben Prøvestenen, DGI og FLID 2026. Andel er ventelisten i procent af antal pladser. Fiskerihavnen i København indgik i rundspørgen, men oplyste ikke venteliste og er derfor ikke med.