

11. Endelig vedtagelse af lokalplan Stibroer over Inderhavnen og kanaler (2010-181654)

Efter høringsperioden skal Teknik- og Miljøudvalget over for Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen anbefale endeligt at vedtage lokalplan ”Stibroer over Inderhavnen og kanaler på Christianshavn”, som muliggør anlæg af en bro over Inderhavnen samt tre mindre over Christianshavns Kanal, Trangraven og Proviantmagasingraven.

I Teknik- og Miljøudvalgets møde den 16. august 2010 blev sagen udsat. SF, Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre, Venstre, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti afgav protokolbemærkning: ”Et flertal bakker op omkring, at der etableres forbindelser over Inderhavnen og Christianshavns Kanal, men finder, at den endelige beslutning om plangrundlaget må afvente afgørelsen af forvaltningens klage til Naturklagenævnet vedr. betingelserne i Fredningsnævnets dispensation.”

Naturklagenævnet har den 13. december 2010 stadfæstet Fredningsnævnet for Københavns afgørelse af 30. marts 2010 om at meddele dispensation med den ændring, at de vilkår, der er uforenelige med projektet, ophæves. Som nyt vilkår blev det fastsat, at broreglementet for de ansøgte broer og eventuelle efterfølgende ændringer af broreglementet skal godkendes af fredningsmyndighederne.

INDSTILLING OG Beslutning

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik og Miljøudvalget over for Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at lokalplan ”Stibroer over Inderhavnen og kanaler på Christianshavn” vedtages endeligt med følgende ændringer:
2. at § 4 tilføjes et stk. 2, der lyder:
”I forbindelse med etablering af bro over Proviantmagasingraven kan et mindre vandareal fyldes op langs Arsenaløens nordlige hjørne til en retvinklet afgrænsning mod Arsenalgraven og Proviantmagasingraven. Det opfyldte areal overføres til byzone”,
3. at § 5, stk. 2 formuleres som følger:
”c) I lukket tilstand skal den nye bro over Proviantmagasingraven have en frihøjde på minimum 2,2 m over daglig vande”,
4. at den tilhørende kommentar, sidste afsnit ændres til:
”For Proviantmagasingraven er frihøjden lavere end under Frederiksholmsbroen over Proviantmagasingraven. Fartøjer, der kræver frihøjder på mellem 2,2 m og 2,5 m, kan vælge at sejle ud via Erdkehlgraven og under Nyholmsbroen, hvis man ønsker at undgå broåbning i Proviantmagasingraven”, og
5. at lokalplanforslagets § 7, sidste punktum ændres til:
”Broen over Proviantmagasingraven må maksimalt have en hældning på 60 promille, svarende til 6 cm stigning pr meter på hver side af gennemsejlingsfaget.”

Problemstilling

Borgerrepræsentationen vedtog den 10. december 2009 forslag til lokalplan ”Stibroer over

Inderhavnen og kanaler på Christianshavn". Baggrunden herfor var Borgerrepræsentationens beslutning i mødet den 24. januar 2008 om at modtage et tilbud fra A.P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formaal om at etablere stibroforbindelser i havnen samt en cykelforbindelse i Nyhavns sydside. Efter afholdelse af en international arkitektkonkurrence besluttede Teknik- og Miljøudvalget at udarbejde lokalplanforslag på baggrund af de vindende forslag. Der blev afholdt offentlig høring i perioden 6. januar 2010 til 8. marts 2010. Borgermødet den 4. februar 2010 blev indkaldt sammen med Indre By og Christianshavns Lokaludvalg og tiltrak ca. 200 deltagere. Der blev holdt supplerende høring i perioden 26. marts 2010 til 19. april 2010 om at ændre lokalplanforslaget, således at tilgængeligheden for broen over Proviantmagasingraven løses bedst muligt i forhold til de fysiske begrænsninger. I den første høring indkom i alt 3.784 svar, heraf tre underskriftsindsamlinger med 2.674 navne. I den supplerende høring indkom 17 svar.

Løsning

Liste over indkomne svar fremgår af bilag 5, resumé af de indkomne høringssvar af bilag 7, mens forvaltningens kommentarer hertil fremgår af bilag 6.

Langt de fleste svar udtrykker modstand mod de nye broer. Begrundelserne er mange, men de hyppigste er, at folk hellere ser en tunnel eller færger end broer, at broerne vil ødelægge det unikke miljø i Christianshavns Kanal, fordi sejlerne reelt forvises, at broerne ikke kan etableres uden dispensation fra Fredningsnævnet for København og tilladelse fra Kystdirektoratet, at det rekreative hjørne på Islands Plads vil blive ødelagt af stibroen, der lander dér, at beslutningsproceduren forekommer bagvendt - det virker som om, beslutningerne allerede er taget, at stiforbindelsen ikke vil tilgodese operagæsternes færd over havnen, at anlægget er i strid med private rettigheder, og at broen over Proviantmagasingraven ikke overholder kravene til tilgængelighed.

Der er imidlertid også mange, der giver udtryk for, at de glæder sig til stibroforbindelserne. Det fremhæves, at broerne skaber forbindelse mellem Christianshavn/Holmen og Indre By, hvilket vil være en forbedring for de mange beboere, ansatte og studerende på Holmen, som dagligt skal krydse havneløbet. Endelig lægges der vægt på, at det i mange andre byer kan det lade sig gøre at kombinere broer og sejlere.

Hensynet til tilgængelighed førte til, at forvaltningen foreslog ændringer af broen over Proviantmagasingraven og en tilhørende ændring af lokalplanforslaget, således at tilgængeligheden forbedres. I den supplerende høring indkom 17 svar, heraf adskillige med gentagelser fra den første høring. Flere finder, at en lavere bro gør det endnu sværere for bådene. Hverken Farvandsvæsenet, Søfartsstyrelsen eller Forsvarets Bygnings- og Etablissementstjeneste har bemærkninger til den ændrede brohøjde. Kystdirektoratet har på den baggrund givet tilladelse til at ændre den planlagte frihøjde til 2,2 m.

I forbindelse med myndighedernes behandling er der blevet lagt vægt på, at broerne er oplukkelige - et tema, der også fylder godt i høringssvarene. Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 29. oktober 2008, at eksisterende oplukkelige broer, samt eventuelle fremtidige broer i Københavns havn og kanaler, som kommunen er ejer af, skal kunne åbnes. Udvalget tiltrådte i mødet den 1. februar 2010 en indstilling med forslag til kommissorium for udarbejdelsen af en broåbningspolitik, der skal erstatte den tidligere vedtagne bropolitik. Det blev ved samme lejlighed besluttet, at broåbningspolitikken skal udformes i et samarbejde med brugerne, herunder sejlerne, således at disse kan bidrage med konstruktive indspil til den konkrete udformning af broåbningspolitikken. Der er således gennemført en omfattende dialogproces i foråret 2010. Et forslag til broåbningspolitikken er i offentlig høring fra den 15. december 2010 til den 31. januar 2011. Broåbningspolitikken skal

foreligge vedtaget af Borgerrepræsentationen, før der kan frigives anlægsmidler til broerne.

Det vil blive betinget, at broerne alene benyttes til gang- og cykeltrafik og dermed ikke kan benyttes af motoriseret trafik.

Fredningsnævnet for København meddelte den 30. marts 2010 dispensation fra fredningen af Christianshavns Kanal på fem nærmere angivne betingelser. Nogle af betingelserne var uforenelige med det vindende broprojekt, der udgør baggrunden for lokalplanforslaget. Københavns Kommune påklagede afgørelsen til Naturklagenævnet, som i december 2010 traf afgørelse om, at Fredningsnævnet for Københavns afgørelse af 30. marts 2010 om at meddele dispensation stadfæstes med den ændring, at de vilkår, der er uforenelige med projektet, ophæves. Som nyt vilkår blev det fastsat, at broreglementet for de ansøgte broer og eventuelle efterfølgende ændringer af broreglementet skal godkendes af fredningsmyndighederne.

Der er ikke udarbejdet VVM for broerne, hvilket er påklaget af Christianshavns Lokalforsamling. Transportministeriet har den 2. juni 2009 givet Kystdirektoratet medhold i, at udarbejdelse af VVM ikke er fornøden. Der henvises til bekendtgørelse nr. 1335 af 6. december 2006 om VVM. Der er ikke tale om et anlæg omfattet af § 3, stk. 1, jf. bekendtgørelsens bilag 1, punkt 7 og 8. Endvidere er der foretaget en konkret vurdering, hvorefter broforbindelsen ikke er omfattet af § 3, stk. 2, jf. bekendtgørelsens bilag 2, punkt 11 om infrastrukturanlæg. Denne vurdering er foretaget efter kriterierne i bekendtgørelsens bilag 3. Broforbindelsen ventes at afhjælpe lokale trafikale problemer og føre til færre gener og mindre forurening.

Siden de vindende forslag for henholdsvis broen over Inderhavnen og broerne over kanalerne i efteråret 2009 blev udpeget, er foregået detailprojektering. I den proces har det vist sig hensigtsmæssigt at "vende" broen over Proviantmagasingraven, således at brofæstet med klap og styrehus placeres på sydsiden af kanalen i stedet for på nordsiden. I lokalplanen indføres en bemærkning om, at det opfyldte areal overføres til byzone. Ændringen er uden betydning for naboerne, hvorfor der ikke er foretaget høring af den. Kystdirektoratet er uformelt blevet hørt om ændringen, som vurderes at være en mindre ændring i forhold til den tidligere afgivne principielle tilladelse. Når det færdige myndighedsprojekt foreligger, skal endelig ansøgning fremsendes til Kystdirektoratet. Da Proviantmagasingraven hører under lov om kystbeskyttelse, kræver projektet en offentlighedsperiode, hvorfor der må påregnes ca. 3 måneders sagsbehandling, fra Kystdirektoratet modtager ansøgningen, til direktoratet kan afgive den endelige tilladelse.

Økonomi

Der er ingen økonomiske konsekvenser af selve lokalplanen. Mindre anlægsarbejder på land, der supplerer donationen fra AP Møller Fonden, kan blive fornødne.

Videre proces

Efter Teknik- og Miljøudvalgets behandling af indstillingen skal denne sendes videre til behandling i Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen.

Når Borgerrepræsentationen har vedtaget lokalplanen, bekendtgør Teknik- og Miljøforvaltningen lokalplanen i henhold til planloven.

Hjalte Aaberg

/Ulrik Winge

bilag

[Bilag 1 - Forslag til lokalplan "Stibroer over Inderhavnen og kanaler på Christianshavn"](#)

[Bilag 10 - Sammenfattende miljøvurdering](#)

[Bilag 11 - Naturklagenævnets afgørelse](#)

[Bilag 1A - Ny lokalplantegning](#)

[Bilag 2 - Referat fra borgermødet](#)

[Bilag 3 - Evaluering af borgermøde](#)

[Bilag 4 - Følgrebrev til supplerende høring](#)

[Bilag 5 - Liste over modtagne henvendelser](#)

[Bilag 6 - Redegørelse for synspunkter og TMFs bemærkninger](#)

[Bilag 7 - Resuméer af henvendelserne](#)

[Bilag 8 - Tilgængelighedsvurdering](#)

[Bilag 9 - Strategisk miljøvurdering](#)

