



14. juni 2010

Til Teknik- og Miljøudvalget

Sagsnr.
2010-81614

Dokumentnr.
2010-393621

Orientering om midtvejsstatus for broåbningspolitik i Københavns Havn

I forbindelse med Københavns Kommunes overtagelse af det fulde ejerskab og ansvar for driften af Knippelsbro og Langebro primo 2012 samt de planlagte nye broer over Inderhavnen og Christianshavns kanaler, er forvaltningen ved at udarbejde en politik for åbning af broer i Københavns Havn.

Jf. beslutning om Bropolitik for Københavns Havn (TMU 29. oktober 2008) har Teknik- og Miljøudvalget besluttet, at broerne på tværs af havneløbet skal kunne åbnes jf. indstillingens principper for udvikling og drift af broerne. Kommissoriet for det igangværende arbejde med broåbningspolitikken (TMU 1. februar 2010) tager afsæt i disse principper, med særligt fokus på, at der fortsat skal kunne sejles med sejlskibe i Christianshavns Kanal.

I kommissoriet for broåbningspolitikken er fastlagt en midtvejsdrøftelse af broåbningspolitikken i Teknik- og Miljøudvalget i juni 2010, hvilket er erstattet af en midtvejsstatus med nærværende orientering. Baggrunden herfor er, at dialogmøderne med interessenterne har været omfattende og tidskrævende med henblik på at få en så bred en dialog om behov og ønsker for brug af havnen og broerne som muligt.

Endvidere vil en drøftelse af politikken kræve driftsøkonomiske overslag samt analyser af trafikafviklingen til lands og vand, som forvaltningen endnu ikke har indhentet. Dette arbejde er umiddelbart forestående og vil foregå hen over sommeren. Se bilag 1 for detaljeret beskrivelse af status samt det videre forløb.

Dialogmøder

Der er afholdt dialogmøder med havnens interessenter, jf. bilag 1A. Heraf kan bl.a. konkluderes, at såvel prisen for fritidssejleres broåbning som hyppigheden af broåbninger er væsentlige, for at sikre et sejlermiljø i Christianshavns Kanal.

Ønskerne om afgiftsfri broåbning i Christianshavns kanaler indskrives sig i formålet med bropolitikken jf. indstilling om bropolitik for Københavns Havn, hvor Teknik- og Miljøudvalget har besluttet, at ”oplukkelighed på broer fastlægges ud fra et overordnet mål om at give stor rummelighed og efterlade så få barrierer for udvikling af byliv og havneliv som muligt”.

Jf. Bilag 1A vurderer mange af de hørte interessenter, at det ikke er sandsynligt, at skabe et sejlermiljø med masteskibe i den sydlige del af havnen. Dette skyldes, at det er tidskrævende og besværligt at gennemsejle havneløbet i dag, med passage af Bryggebroen, Langebro og Knippelsbro samt i fremtiden også den ny bro over Inderhavnen. Derfor vurderer interessenterne også umiddelbart, at effekten ved eventuelle afgiftsfri åbninger af disse broer vil være lav.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil på baggrund af ovennævnte arbejde videre med broåbningspolitikken ud fra en forudsætning om afgiftsfri broåbninger i kanalerne. De øvrige broer i det store havneløb forventes at bibeholde den nuværende betalingsordning for gennemsejling - dog med forsøgsvis afgiftsfri broåbninger for fritidssejlere i begrænsede perioder af året og af døgnet.

Broåbningspolitikken forventes at indeholde en testperiode med henblik på eventuel justering af politikken på baggrund af gjorte erfaringer i perioden.

Videre proces

Det endelige forslag til broåbningspolitik vil forelægges Borgerrepræsentationen medio januar 2011 i stedet for december 2010, som beskrevet i Kommissoriet. Frigivelse af anlægsmidler til projekt Bro over Inderhavnen er betinget af Borgerrepræsentationens godkendelse af broåbningspolitikken. Udskydelsen af broåbningspolitikens godkendelse har ikke konsekvenser for Bro over Inderhavnen, da Borgerrepræsentationen forelægges indstilling om frigivelse af anlægsmidler til Bro over Inderhavnen efter januar 2011.



14. juni 2010

Til Teknik- og Miljøudvalget

Sagsnr.
2010-81614

Dokumentnr.
2010-366014

Bilag 1: Midtvejsstatus vedr. udarbejdelse af politik for åbning af broer i Københavns Havn

Rammer og grundlag for arbejdet

I forbindelse med Københavns Kommunes overtagelse af det fulde ejerskab og ansvar for driften af Knippelsbro og Langebro primo 2012 og som besluttet af Teknik- og Miljøudvalget d. 1. februar 2010, er Teknik- og Miljøforvaltningen i gang med at udarbejde en politik for åbning af broer i Københavns Havn. Politikken gælder samtlige oplukkelige broer over Københavns Havn og kanalerne, som Københavns Kommune bliver ejer af primo 2012.

I henhold til opgavens kommissorium og TMU's beslutning herom skal broåbningspolitikken beskrive, hvordan broerne skal fungere for at opnå en højere grad af sammentænkning mellem byliv og havneliv og samtidig sikre, at der fortsat kan være et levende maritimt miljø i Københavns havn, herunder, at der fortsat kan sejles med sejlskibe i Christianshavns Kanal. Helt overordnet skal politikken understøtte udviklingen af Københavns Havn i retning af "mere af det hele", og varetage både sejleres, cyklisteres, fodgængeres, bilisters og øvrige københavneres interesser.

Med dette sigte skal politikken formuleres med udgangspunkt i en tæt dialog med interessenter, som repræsenterer et bredt udsnit af interesser såvel til lands som til vands.

Jf. det godkendte kommissorium skal broåbningspolitikken bl.a. indeholde følgende:

- Åbningstider, spærretider (alle broer)
- Udkast til betaling eller ej (alle broer)
- Analyse af hidtidig driftsøkonomi (eksisterende broer)
- Overslag, driftsøkonomi (alle broer)
- Overslag, vedligehold (alle broer)
- Kravspecifikationer til teknologi (nye broer)
- Metoder for åbning/betjening inkl. fremtidssikring (nye broer)

Kommissoriet er desuden baseret på tidligere arbejder med "Bropolitik for Københavns Havn"/"Blå Fællid" fra 2008, jf. indstilling og godkendelse af TMU d. 29.10.2008.

Politikken skal desuden formuleres så den i videst muligt omfang understøtter mål og visioner for kommunens øvrige planer og strategier, herunder Kommuneplanstrategi og Kommuneplan, Verdens bedste

cykelby, Flere går mere, Byliv for alle, Grøn transport, Lettere adgang til vandet, nye rekreative muligheder langs vandet mv.

Tidsplan

Marts 2010:

Annoncering vedr. dialogmøder

April - maj 2010:

Dialogmøder

Maj - juni 2010:

Opsamling på dialogmøder

Start på udarbejdelse af forslag til broåbningspolitik

Juni 2010:

Midtvejsstatus forelægges Teknik- og Miljøudvalget

Juni - juli 2010:

Udarbejdelse af analyser

Videre bearbejdning af forslag til broåbningspolitik

September - oktober 2010:

6 ugers høringsperiode om forslag til broåbningspolitik

Oktober - november 2010:

Færdiggørelse af forslag til broåbningspolitik

December 2010:

Broåbningspolitik forelægges til godkendelse i Teknik- og Miljøforvaltningen

Januar 2011:

Broåbningspolitik forelægges til godkendelse i Borgerrepræsentationen

Status

Med udgangspunkt i ovenstående er der i april og maj 2010 gennemført en dialogproces med interessenter fra hele havnen fra Slusen i syd til Svanemøllen i nord, omfattende foreninger, organisationer og erhverv, herunder sejlkubber, bådelaug, ro- og kajakklubber, relevante lokaludvalg, Dansk handicapforbund, FDM, Dansk Cyklistforbund, mfl.

Interessenterne har været inviteret til at deltage i dialogmøder, grupperet efter interesse og/eller tilhørsforhold i havnen. Formålet med dialogforløbet har været dels at give deltagerne mulighed for at påvirke broåbningspolitikken gennem deres ønsker og forbehold, og dels at få

konkrete input til hvordan broåbningspolitikken i fremtiden kan fungere mest hensigtsmæssigt i forhold til de forskellige interesser omkring havnen.

Invitation er sket dels via direkte henvendelser (primært via mail) og dels gennem annoncering i lokalaviser. Formålet med annonceringen har været at give øvrige interesserede, som ikke har været inviteret via tilknytning til de inviterede interessentgrupper, mulighed for at deltage i dialogen og dermed påvirke broåbningspolitikken.

På dialogmøderne har de overordnede temaer været:

- Hvordan bruges havnen i dag?
- Hvordan kan havnen bruges i fremtiden?
- Hvordan kan broerne understøtte en positiv udvikling af byliv og havneliv? Herunder, hvornår skal broerne hhv. åbne og lukke?

En opsamling på dialogmøderne findes i notatets bilag 1a.

En opsamling på forslag til mere havneliv findes i notatets bilag 1b.

Det videre forløb

Der udarbejdes pt. en status på det eksisterende analysegrundlag - dvs. hvad der er gennemført af analyser i forbindelse med bl.a. arbejdet med "Blå Fæled" fra 2008 og i forbindelse med projekt "Bro over Inderhavnen", som er relevante i forhold til broåbningspolitikken. Dette sker som led i den endelige afklaring af hvilke yderligere analyser, der skal udarbejdes som grundlag for politikken.

Nogle af de temaer, der skal afdækkes er bl.a.:

- Økonomisk overslag for drift og vedligehold for samtlige broer (eksisterende og planlagte).
- Mulige betalingsmodeller for broåbning.
- Muligheder for løsninger for teknologi og betjening - konkret i forhold til hhv. eksisterende og nye broer. Herunder spørgsmål om lovgivning, forsikring, økonomi, sikkerhed, mv.
- Modeller for sikker afvikling af trafikken på vandet ved åbning af nye broer over Inderhavnen og Christianshavns kanaler.

Analyserne skal gennemføres i løbet af juni og juli 2010.

Parallelt hermed afdækkes de lovgivningsmæssige rammer for broåbningspolitikken i forhold til sejlads, sikkerhed, betjening af broer, mv. Dette sker gennem en dialog med de relevante myndigheder, herunder Søfartsstyrelsen, Kort- og Matrikelstyrelsen, Kystdirektoratet, Farvandsvæsenet, Søværnets Operative Kommando og Politiet.

Ovenstående vil indgå som en del af grundlaget for det samlede forslag til en broåbningspolitik.

Forslaget vil udsendes i 6 ugers høring hos de relevante lokaludvalg, som omfatter lokaludvalg, som fysisk afgrænses af havnen, dvs. Valby, Vesterbro/Kgs. Enghave, Indre By, Østerbro, Amager Øst, Christianshavn og Amager Vest.

Efter behandling af høringssvar samt eventuelle ændringer i broåbningspolitikken, forventes et endeligt oplæg forelagt TMU til godkendelse d. 13.12.2010 og BR i januar 2011.



14. juni 2010

Til Teknik- og Miljøudvalget

Sagsnr.
2010-81614

Dokumentnr.
2010-366036

Bilag 1a: Broåbningspolitik - opsamling på input fra dialogmøder

De afholdte dialogmøder om en politik for broerne i Københavns Havn har vist en stor variation i ønsker til og behov for broåbninger. Baggrunden for variationerne kan for hovedparten af mødedeltagerne spores tilbage til deres geografiske tilknytning til havnen og den måde, de bruger havnen i dag.

Denne opsamling gengiver i hovedtræk de synspunkter, der er fremkommet på dialogmøderne. De vurderinger, der ligger i teksten er udelukkende fra mødedeltagerne.

Tværgående hovedpointer fra dialogmøderne

En række overordnede synspunkter, er gået igen på tværs af dialogmøderne, uanset mødedeltagerens geografiske tilknytning til havnen og uanset deres specifikke interesser i øvrigt. Disse er gengivet i nedenstående punkter:

- Det er et bredt forankret ønske, at det nuværende maritime miljø i Københavns Havn bevares og udvikles, og at den fremtidige broåbningspolitik understøtter dette.
- Det skal være gratis eller så billigt som muligt at passere broerne.
- Der skal informeres tydeligt og klart om broåbningerne, både for sejlere, bilister, busser og cyklister – gerne med en form for dynamisk/digital skiltning eller info-tavler. Særligt for Christianshavns Kanal vil der være behov for klar information om hhv. åbne- og spærretider og om, hvor lang tid der er til næste broåbning. På den måde kan både land- og vandtrafikken forberede sig på broåbningerne og planlægge deres ture efter dem.
- I forbindelse med Christianshavns Kanal er der en bred bekymring for om det nuværende sejlermiljø kan bevares efter etablering af de planlagte broer.
- Det vurderes ikke sandsynligt, at der kan skabes et sejlermiljø i den sydlige del af havnen, heller ikke hvis det bliver gratis, fordi det tager for lang tid og er for besværligt, at komme igennem broerne.

Havneløbet – Knippelsbro, Langebro og Bryggebroen

En overvejende del af mødedeltagerne er tilfredse med den måde, de eksisterende broer i havneløbet åbner på i dag. Tilfredsheden er begrundet i klare retningslinjer for åbninger og spærretider for broerne samt en høj grad af fleksibilitet fra By & Havns side.

Jo bedre muligheder der er for at komme igennem broerne i havneløbet, jo flere vurderes, at ville benytte sig heraf. Det er svært at forudse, hvor meget den sydlige del af havnen vil blive benyttet, såfremt broåbningspolitikken indebærer hyppigere åbning af broerne i havneløbet, men det er nævnt af flere mødedeltagere, at et øget antal åbninger kombineret med gratis – eller i hvert fald væsentligt billigere passage end i dag - sandsynligvis vil generere mere sejlads i havneløbet.

Der vurderes desuden at være et stort potentiale for erhvervssejlads med store skibe i havneløbet, hvis det bliver nemmere at komme gennem broerne for de store både. De store både må også sejle ud af havneløbet modsat kanalrundfarterne, hvilket giver andre muligheder for fx chartersejlads for de større virksomheder langs kajen syd for Langebro og Bryggebroen.

Nogle mødedeltagere mener, at havneløbet syd for den kommende bro over Inderhavnen er ligegyldigt for sejlere, fordi der aldrig vil kunne skabes fri besejling i en grad, som kan tilgodese fritidssejlernes behov.

Bro over Inderhavnen

Broen over Inderhavnen adskiller sig ifølge flere af mødedeltagerne fra Bryggebroen, Langebro og Knippelsbro. Broen over Inderhavnen skal åbne oftere end Knippelsbro og Langebro, gerne 1 gang i timen og ellers når erhvervstrafikken ønsker det. Hyppige åbninger og høj fleksibilitet i hvornår broåbningerne kan finde sted er vigtigt for erhvervsskibene ved Havnegade.

Sydhavnen

Som nævnt indledningsvist, vurderes det generelt ikke sandsynligt at skabe et sejlmiljø syd for Langebro og Bryggebroen. For det første næves, at sejlernes behov ikke er kompatible med at skulle vente på at komme igennem tre-fire broer inden der er adgang til åbent vand. For det andet nævnes, at en fri passage for sejlåde ind og ud af havneløbet vil betyde, at de store broer skal åbne flere gange inden for kort tid for at tilgodese sejlads i begge retninger.

Teglværksbroen

Der har ikke været fremsat særlige ønsker til åbning af den kommende Teglværksbro ved Teglholmen, hvilket bl.a. bunder i, at løbet i dag sjældent benyttes af både, som vil kræve broåbning, og at der her ikke findes attraktive muligheder/faciliteter for at både lægge til.

Christianshavn

De kommende broer i Christianshavns Kanal har fyldt meget i dialogprocessen, og har affødt mange reaktioner fra mødedeltagerne. Synspunkterne spænder fra, at der først og fremmest skal være adgang for sejlåde, og at disse i videst mulig udstrækning skal tilgodeses og prioriteres, til at broerne over Christianshavns Kanal først og fremmest er

en velkommen forbindelse på tværs af byen og en oplevelsesmulighed for landtrafikken - og at den dermed primært skal tilgodese disse trafikanter.

En stor del af mødedeltagerne har dog den holdning, at der skal findes en løsning, som i videst mulig omfang tilgodeser alle. Spørgsmålet om hvordan broåbningspolitikken kan fungere bedst muligt her, har i store træk handlet om, hvem der skal vente for hvem (cyklister og fodgængere eller sejlere?), samt om hvordan sejltrafikken kan afvikles mest hensigtsmæssigt. Samtaleemnerne kan groft opdeles i følgende temaer:

- Åbningstider
- Sikkerhed for ventende sejlbåde
- Information
- Sikkerhed for landtrafikken
- Selvbetjening

Åbningstider

Det er ofte blevet nævnt, at der skal være faste, hyppige åbningstider på broerne, og at broerne skal være spærret for åbning i landtrafikkens myldretid.

Flere mødedeltagere har vurderet, at broåbning hver time og evt. hver halve time i højsæsonen vil kunne fungere. Det skal være muligt at få broerne åbnet tidligt og sent, hvilket vil sige fra kl. 8 frem til kl. 22-23. I forlængelse af dette er det væsentligt at pointere, at der er sæsonvariationer i sejlbådernes behov for broåbninger. Det anbefales at tilrettelægge faste åbningstider og åbningsfrekvens alt efter årstid og ugedag.

Sejlsæsonen vurderes at strække sig fra maj til oktober med højsæson i juni, juli og august.

Nogle af mødedeltagerne har vendt broåbningspolitikken på hovedet, og foreslået, at der i stedet udarbejdes en brolukningspolitik, hvor broen som udgangspunkt er slået op uden for landtrafikkens myldretid. Det er desuden blevet nævnt, at broen generelt bør være slået op, blandt andet af hensyn til brandvæsenets fremkommelighed til vands.

Sikkerhed for ventende sejlbåde

Det bliver ikke anbefalet at lade den ventende sejltrafik ligge og cirkulere i havneløbet forud for broåbning i Christianshavns Kanal, særligt på grund af risikoen for kollisioner, bl.a. sejlbådene imellem og med de tværgående kanalrundfarter. Der skal derfor etableres mulighed for at vente på broåbning langs bolværket ved indsejlingen til Christianshavns Kanal og inde i kanalen for både, der venter på at komme ud. Dette kræver rømning af bolværksarealer i umiddelbar forlængelse af broen over Christianshavns Kanal.

Der er også udtrykt behov for, at sejlbåde kan fortøje til bolværket natten over, hvis båden ankommer sent, uden for broens åbningstid.

Information

Der skal være en klar og tydelig information om, hvornår broerne går op og i, fordi det giver mulighed for at planlægge sin tur over og under broerne. Det er blevet nævnt, at informationen også bør være tilgængelig på engelsk, ikke mindst skiltningen ved broerne. Formidlingen af åbningstider og anvisninger om bestilling af broåbning, m.m. skal ske i foldere, Havnelodsen og på hjemmesider for broerne.

Der er også fremsat tanker om, at der for broen over Christianshavns Kanal kan etableres en slags visuelle blink for cyklister på vej til broen. Signalet skal indikere, at broen er i gang med at åbne eller er åben, så cyklisten kan overveje at benytte Knippelsbro. På selve broen kan der etableres en form for visuelt, digitalt minutur, der tæller ned for cyklister og sejlene til næste broåbning.

Sikkerhed for landtrafikken

Mødedeltagere har oplevet problemer med cyklende og gående landtrafik, når henholdsvis Frederiksholmsbroen og Operabroen ved Orlogsværftsvej skal åbnes. Problemet består i, at nogle cyklister og fodgængere ikke respekterer broåbningerne og derfor forsøger at forcere broen, selv når den er på vej op.

Situationerne er farlige for de forcerende parter, som ikke synes at respektere brovagternes anvisninger. Det anbefales derfor, at etablere mere end lys og bomme for at holde landtrafikken fra at gå op på broen.

Betjening

Der har været delte meninger om selvbetjente åbninger af broerne. Nogle deltagere fremhæver Holland som et godt eksempel på selvbetjening, mens andre ikke ønsker selvbetjening. Sidstnævnte henviser dels til sikkerheden og spørgsmål om ansvar og forsikring og dels til, at søfartsmyndighederne ikke tillader selvbetjente broer.

De nuværende brovagter fra de oplukkelige broer til Holmen oplever i dag problemer med vrede cyklister og buschauffører, når de åbner broerne, og vurderer det som et væsentligt problem i forhold til broåbningerne.

På tværs af de ovenstående emner er det som et konkret oplæg til broåbningspolitikken blevet nævnt, at broerne i Christianshavns Kanal uden for kl. 6-9 og 15-18 skal kunne åbne afgiftsfrit med en frist på højst 90 sekunder af skibe, der vil passere.

Proviantmagasingraven

Det er af mødedeltagere blevet fremhævet, at broåbningspolitikken for den kommende bro over Proviantmagasingraven skal følge åbningerne for Frederiksholmsbroen, som ligeledes er placeret i Proviantmagasingraven.

Cirkelbroen

Der har ikke været udtalt fokus på funktionaliteten af den kommende Cirkelbro ved udmundingen af Christianshavns Kanals sydlige løb. Det er nævnt, at broen skal kunne åbne. De få krav til broåbning af denne bro synes at hænge sammen med, at der i forvejen er få høje både i denne del af kanalen, primært forårsaget af, at både i denne del af Christianshavns Kanal i forvejen skal sejle under Knippelsbro.

Øvrige eksisterende broer

Der har ikke været fremsat nye ønsker eller behov i forhold til broåbninger af de andre eksisterende broer, som Københavns Kommune overtager fra By & Havn, herunder Bryghusbroen og Nyhavnsbroen.

Havneliv

Hvis det ikke er muligt at etablere et sejlermiljø syd for Langebro og Bryggebroen, er der til gengæld mulighed for at understøtte det miljø, der findes i dag, med mindre både, husbåde, roklubber, kajaker, mv. Der har i den forbindelse været forslag om at etablere mange andre faciliteter i denne del af havnen såvel som i resten af havnen.

Forslagene går lige fra anlæggelse af flere havnebade, havnebusser, husbåde og cafeer på vand til etablering af en ø i det sydlige havneløb med plads til grill, vandcykler, kajakudlejning, cafemiljø og siddepladser. Det er ligeledes et ønske at få flere grønne arealer ned til vandet og styrke mulighederne for ophold og færden langs vandet. Forslagene er gengivet i Bilag 1b.

Pris

Der er bred enighed om at prisen for broåbninger er afgørende for hvor mange, der vil benytte sig af muligheden og hvor hyppigt, man vil gøre det. Den generelle holdning har været, at hvis der skal være liv i havnen, skal det være gratis eller så billigt som muligt for bådene at passere broerne.

Der har været spørgsmål om, hvordan eventuelle afgifter skulle opkræves, og et forslag har været, at hvis der skal være betaling, kan det evt. indgå som del af betalingen for en bådplads. Hvis det koster penge, skal der desuden tages højde for udgifter til administration af opkrævningen.

Det er vigtigt, at der i forbindelse med broåbningspolitikken afsættes tilstrækkeligt med midler til driften. Flere har udtrykt bekymring for, om man risikerer, at der på sigt skæres i driftsmidlerne til såvel broåbninger som vedligehold.

På nogle af møderne er det blevet foreslået, at etablere forsøg i et eller to år, hvor åbning af broerne i havneløbet er gratis morgen og aften og efter aftale.

Øvrige input

Det er desuden i flere sammenhænge nævnt, at broåbningspolitikken ikke skal lægge sig fast på den detaljerede praksis for broåbninger. Det er mere hensigtsmæssigt at operere med principper for åbning af broerne, fordi behovene ændrer sig over tid.

Det skønnes sandsynligt, at det eksisterende brugsmønster i havnen (havneløbet) vil ændre sig, i det omfang broåbningspolitikken medfører ændringer i forhold til den nuværende praksis ift. Knippelsbro og Langebro (fx flere daglige åbninger, gratis broåbninger eller lign.). For Christianshavns Kanal vurderes det som helt sikkert, at mønstret vil ændres med anlæg af broer og faste åbnings-/spærretider. Der opfordres derfor til, at Københavns Kommune udviser stor fleksibilitet i forhold til at justere og evaluere broåbningspolitikken.



14. juni 2010

Til Teknik- og Miljøudvalget

Sagsnr.
2010-81614

Dokumentnr.
2010-366061

Bilag 1b: Broåbningspolitik - input fra dialogmøder vedr. havneliv

Jf. kommissoriet for udarbejdelse af politik for åbning af broer i Københavns Havn er visionen, at broerne i Københavns Havn skal understøtte udviklingen af Københavns Havn som en del af det samlede byliv.

En del af dialogen har derfor handlet om, hvordan havneliv og byliv kan udvikles og sammentænkes.

Inputtene var hovedsageligt fokuseret på, hvordan der kan skabes liv i havneløbet syd for Langebro, da der generelt savnes mere liv i denne del af havnen.

Nedenstående er en ”rå” gengivelse i uprioriteret rækkefølge af input fra dialogmøderne vedr. havneliv:

Havnen generelt:

Bibehold de gamle ting fx på Holmen.

Problem med både, der sejler for stærkt i havneløbet.

Bibehold den kommercielle vandtrafik.

Ikke flere bygværker eller andre forhindringer langs havnefronterne for roere.

Anløbspladser til mindre både i sydenden og til sejlbåde nord for ny bro over Inderhavnen.

Mere grønt.

Flere vandbusser.

Hvert område mellem broerne bør have sit særkende.

Havnebusser bør sejle hyppigt og regelmæssigt.

Flere husbåde og husbådehoteller.

Inderhavnen:

Flydebroer ved Skuespilhuset.

Pontoner til kajakophold ved Papirøen og Nationalbanken.

Store skibe ved Havnegade.

Der mangler bølgeabsorbering i Inderhavnen, det er et uroligt vand.

Sydhavnen:

Bevar karakteren af gammel erhvervshavn og bevar noget af det ”rigtige” havneerhverv.

Værft til store både og husbåde i sydenden.

Flere vandbusser med flere stoppesteder.

Livet ved Bryggen er et forbillede, men der er behov til aflastning.

Lav flere havnebade ala Islands Brygge.

Flere cafeer på vandet.

Større pullerter langs havnen hvor man kan lægge til.

Der mangler muligheder for benzintankning - det kunne placeres ved Enghave Brygge.

Det skal ikke være Tivoli, men understøtte det naturlige havneliv.

Lav en vandcafe ved Enghave Brygge.

Husbådcafe i sydenden, kombineret med noget grønt.

Bilparkering til kajakroerne ved Enghave Brygge.

Der mangler slæbested, hvor man kan få sin båd op og i vandet - gerne med trailer. Kunne etableres i sydenden.

Etabler en ø i sydenden med grill, vandcykler, kajakudlejning, cafemiljø, siddepladser.

Det lige løb fra Bryggebroen til Slusen kan bruges til kaproning, boardkonkurrencer, cablepark m.m.

Moler vinkelret på havneløbet, der kan lægge både til, med restauranter, cafeer for enden af molerne.

Mulighed for anløb for turister mellem bilbroerne, fx ved Kalvebod Bølge.

Mere oprydning af skrald i vandet.

Lommeparker ud til vandet

Grill og ophold langs vandet

Ny museumshavn med arbejdsplads ved Nokken eller syd for Bryggebroen

Sjællandsbroen og Køgebanen skal laves til en tunnel, det vil åbne op for tyske sejlere

Tillade jollesejls i sydhavnen

Lad turisterne lægge til ved Mariott Hotel

Husbådhavn ved Mariott