



Redegørelse for synspunkter modtaget i høringsperioden og Teknik- og Miljøforvaltningens bemærkninger hertil

17-12-2010

I. Forvaltningen har i høringsperioden 6. januar 2010 til 8. marts 2010 modtaget 1.113 hørings svar. II. I den supplerende høring i perioden 26. marts 2010 til 19. april 2010 om ændring af lokalplanforslaget er indkommet 17 hørings svar.

Sagsnr.
2010-181654

Dokumentnr.
2010-877694

Svarene er enten fremsendt direkte som mail eller brev eller lagt på høringsportalen "Bliv hørt", jf. oversigten over hovedsynspunkter i de enkelte henvendelser *bilag 6*.

Sagsbehandler
Michaela Brüel

Der er modtaget tre underskriftsindsamlinger med enslydende bemærkninger på fortrykte postkort og annoncer, som har fået støtte af henholdsvis 137, 867 og 1.670 personer.

Der er således i den egentlige høringsperiode modtaget i alt 3.784 svar samt 17 i den supplerende høring.

I. Henvendelser fra andre myndigheder samt høringsberettigede organisationer:

Friluftsrådet foretrækker det oprindelige projekt (Realdanias) med tunnel fra parkeringskælder ved Skuespilhuset.

Bemærkninger

Alternative forbindelser:

Spørgsmålet om tunnel eller færger i stedet for broer er rejst i mange hørings svar. Forholdet er imidlertid ikke et anliggende, der er til behandling i lokalplanen, da Borgerrepræsentationen allerede i mødet den 24. januar 2008 behandlede en indstilling om at modtage gaven fra A.P. Møller og Hustru Chastine McKinney-Møllers Fond til almene Formaal (herefter AP Møller Fonden). Fondens tilbud blev sammenlignet med den tidligere foreslåede broforbindelse fra Kvæsthusbroen (Realdanias tilbud) og færgefart. Ved at sammenholde trafikal betydning, herunder ikke mindst for cyklister, adgangsforhold til Operaen, adgang for sejlere samt mulighed for at afholde konkurrence eller udbud med anlægs- og driftsøkonomi for Københavns Kommune blev AP Møller Fondens tilbud fundet mest fordelagtigt. Det blev skønnet, at 2.000 flere cyklister vil benytte AP Møller Fondens forslag til placering af en broforbindelse end Realdanias. Den valgte forbindelse sikrer det bedste udgangspunkt for at forbedre cykel- og gangforbindelsen mellem Christianshavn/Holmen og Indre By.

Mht. Kvæsthusmolen besluttede Borgerrepræsentationen i mødet den 20. maj 2010 under punktet "Kickstart København" (2010-53476) som led i at udvikle en bæredygtig og grøn infrastruktur i årene 2011 og 2012 at afsætte i alt 20 mio kr til at etablere udenomsarealer ved Skuespilhuset på Kvæsthusbroen, dvs. kommunens (vej)arealer ved Sankt Annæ Plads og Kvæsthusbroen mv.

Center for Bydesign

Njalsgade 13, 4. + 5. sal
Postboks 447
2300 København S

Telefon
3366 1241

E-mail
micbru@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009495044

www.tmf.kk.dk

Akademiraadet finder det glædeligt, at Indre By og Christianshavn/Holmen nu knyttes sammen med de foreslåede broanlæg. Finder deres udformning velbegrundede og sympatiske. Skydebroen over Inderhavnen repræsenterer interessant nytænkning inden for brobygningskunsten og er med sit tekniske og arkitektoniske udtryk i fin harmoni med Havnens rå og rationelle karakter. Også kanalbroerne synes med deres lette gitterkonstruktion fint tilpassede det historiske bymiljø uden at give afkald på karakter. Akademiraadet finder det dog uheldigt, at skydebroen begrænser udsynet fra Nyhavn mod Grønlandske Handels Plads og opfordrer til, at projektet revideres på dette punkt. Raadet lægger vægt på, at de nye broanlæg ikke kvæler Havnens sejlerviv, særligt det værdifulde båd miljø i Christianshavns Kanal – et af bydelens stærke karakteristika. Det må derfor være en forudsætning for broernes anlæg, at det påtænkte broåbningsregulativ sikrer sejlernes bevægelsesfrihed.

Bemærkninger

I en udbygget by vil ethvert nyanlæg – på land eller vand – i større eller mindre omfang begrænse udsynet mellem eksisterende anlæg. Dommerkomiteen har fremhævet Skydebroen for at udmærke og udskille sig for dens horisontale udstrækning og dermed lavmælte gestus i havnerummet såvel i åben som lukket position.

Mht. sejlernes bevægelsesfrihed udarbejdes et broreglement for hver af de fire nye broer. Borgerrepræsentationen tiltrådte på mødet den 1. februar 2010 en indstilling om ”Kommissorium for Broåbningspolitik” (2009-148712). Kommissoriet indeholder en overordnet målsætning om, at der fortsat skal kunne sejles med sejlbåde i Christianshavns Kanal. Som baggrund for Teknik- og Miljøforvaltningens arbejde med udformning af broåbningspolitikken for Christianshavns Kanal bliver der iværksat analyser af trafikafviklingen i kanalen med henblik på at sikre en hensigtsmæssig afvikling af trafikken til lands og vand med udgangspunkt i det nuværende trafikniveau for sejlskibe. Således vil antallet og hyppigheden af broåbninger i kanalen blive tilpasset det nuværende antal sejlere.

Tidsplanen for arbejdet med broåbningspolitik ser således ud:

Marts 2010: Annoncering vedr. dialogmøder

April - maj 2010: Dialogmøder

Maj - juni 2010: Opsamling på dialogmøder

Juni 2010: Midtvejsstatus forelægges Teknik- og Miljøudvalget

Juli - oktober 2010: Udarbejdelse af analyser

December 2010 - januar 2011: 6 ugers høringsperiode om forslag til broåbningspolitik

Februar 2011: Færdiggørelse af forslag til broåbningspolitik

Marts 2011: Broåbningspolitik forelægges til godkendelse i Teknik- og Miljøforvaltningen

April 2011: Broåbningspolitik forelægges til godkendelse i Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen.

Dansk Handicapforbund har med glæde noteret sig, at lokalplanforslaget tager højde for tilgængelighed, idet ramper og broforløb har en maksimal hældning på 45 promille. Dog vil broen over Proviantmagasingraven ikke tilgodese de almindelige tilgængelighedskrav, hvilket forbundet ser med alvor på. Erindrer endelig om vigtigheden af, at broerne ved hældning på mere end 1:25 (4 promille) sikres reposer for hver 12 meter.

Bemærkning:

For at tilgodese tilgængelighedskravene vil broen over Proviantmagasingraven blive sænket, således at frihøjden reduceres fra 2,5 m til 2,2 m.

Lokalplanen foreslås i overensstemmelse hermed ændret, således at § 5, stk. 2,c) formuleres som følger:

”c) I lukket tilstand skal den nye bro over Proviantmagasingraven have en frihøjde på minimum 2,2 m over daglig vande.”

Den tilhørende kommentar, sidste punktum, foreslås ændret 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.”

Det foreslås endvidere, 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.”

Ændringen giver, i forhold til de fysiske begrænsninger, en bedre løsning for tilgængeligheden.

I overensstemmelse med planlovens § 27, stk. 2 har Teknik- og Miljøforvaltningen i perioden 26. marts 2010 til 19. april 2010 foretaget en supplerende høring af de parter, der kan tænkes at blive berørt af lokalplanens ændring med sænkning af frihøjden.

Christianshavns Lokaludvalg

Lokaludvalget beklager stærkt, at BR 10. december 2009 vedtog broprojektet uden reelt at tage stilling til de mange protester, der var fremkommet, herunder de faktuelle forhold, der blev påpeget i høringssvar fra lokaludvalgene i Indre By og på Christianshavn. Det ville have klædt kommunen at belyse beslutningsgrundlaget bedre eller udskyde beslutningerne, til der var truffet beslutning om en langsgående havnetunnel og den fremtidige anvendelse af Papirøen (Christiansholm).

Finder det uhørt, at der ikke i beslutningsprocessen om broerne er foretaget den mindste æstetiske og økonomiske konsekvensberegning af broerne over Christianshavns Kanal og de tab, kommunen

forventeligt vil lide pga. færre turister. anbefaler i stedet alternative nordligere forbindelsesmuligheder.

Udvalget konkretiserer sin kritik i 8 punkter:

1. Broerne kræver dispensation fra fredningen af kanalerne på Christianshavn og Indre By, hvilket vil udhule intentionen i fredningen.
2. Broåbningspolitikken vurderes at være urealistisk og risikerer at føre til skade på både personer og materiel. Der mangler en sikkerhedsvurdering ud fra almindelige søvejsregler samt lovgivningen om havne og havneanlæg. Hvis kommunen ikke selv vil iværksætte en sådan undersøgelse, vil brobeslutningen blive påklaget over for relevante søfartsmyndigheder og *By & Havn* som ansvarlig driftsoperatør.
3. Trafikanalysen foretaget af COWI er ikke fyldestgørende. Lokale organisationers interviews af cyklister på Knippelsbro tyder på længere rejsetid med de nye broer. En ordentlig trafikanalyse bør være fundamentet for broanlæggene – og ville forventeligt pege på en nordligere forbindelse som det optimale.
4. Stibroerne over kanalerne og det tilhørende stisystem er en indgriben i den private ejendomsret hos flere grundejere, særligt Lejerbo og det sydlige Takkeladshus (umiddelbart nord for lokalplanområdet) De tænkte dobbeltrettede cykelstier er mere vidtgående end den servitutbestemte ret til gående færdsel langs Holmens vandarealer. Ønsker afklaring af indgrebets juridiske holdbarhed.
5. En trafikeret sti langs Søarsenalet, herunder for rummelige cykelvogne, der kan tænkes at gøre ophold, udgør en sikkerhedsrisiko ved terrormål. Forbindelsen bør forblive på Danneskjold Samsøes Allé 200 m mod øst.
6. Mht. broernes tilgængelighed for handikappede bør kommunen gå forrest og ikke tillade større hældning end 40 promille, hvilket vil være tilfældet for broen over Proviantmagasingraven. Minder om, at handicaporganisationer anbefaler hvilepladser/vigepladser for hver 10. m aht. handikappede, ældre, barnevogne m.fl.
7. Cykelruten ”Christianshavnsruten” kræver vidtgående indgreb i det fredede voldanlæg for at kunne føres fra Arsenaløen til Kløvermarken. En alternativ linjeføring anbefales.
8. Kritiserer cykelruteprojektet for at lide af afgørende skavanker: Det er ikke forklaret, hvordan Refshaleruten skal komme i stand. Christianshavnsruten har vanskelige tilkørselsforhold i begge ender: Kgs. Nytorv og Christianshavns Voldanlæg, som bør afklares, inden broforbindelserne igangsættes.

Udvalget er imod hele broprojektet og anbefaler i stedet for broerne over kanalerne en tunnel under Christianshavns Kanal. Ser hellere en nordligere linjeføring for hele broprojektet. Indtil spørgsmålet om en

havnetunnel mv. afklares i 2011, kan pendulfærger indsættes mellem Toldboden og Nyholm.

Lokaludvalget tog på sit møde den 28. april 2010 formand Pouls Cohrts bemærkninger af 6. april 2010 til efterretning.

Bemærkningerne fremgår af referatet af indlæg i den supplerende høring, jf. nedenfor.

Bemærkning:

Med hensyn til spørgsmålet om alternative forbindelser henvises til bemærkningen ovenfor til Friluftsrådet.

Ad 1) Fredningen – det fremgår af lokalplanforslaget (Kommentarer af generel karakter, nr. e), s. 24), at broanlægget forudsætter Fredningsnævnets godkendelse.

Fredningsnævnet for København meddelte den 30. marts 2010 dispensation fra deklARATIONEN fra 16. juni 1966 om fredning af Nyhavn, kanalerne omkring Slotsholmen og kanalerne på Christianshavn til at etablere en broforbindelse over Christianshavns Kanal og Trangraven. Nævnet stillede i den forbindelse fem betingelser:

1. Der placeres ikke brofæste ude i vandet.
2. Afstanden mellem den oplukkelige del af broerne må ikke være mindre end afstanden mellem bolværkerne i Christianshavns Kanal mellem Wilders Plads og Søkvæsthuset.
3. Broernes bredde må højst være 8 m.
4. Broerne skal i tidsrummene uden for kl. 6-9 og 15-18 afgiftsfrit med en frist på højst 90 sekunder kunne åbnes af skibe, der vil passere.
5. Bolværkerne under broerne bevares, men kan sænkes indtil 40 cm.

Betingelserne med numrene 1 og 2 er uforenelige med det vindende broprojekt, der udgør baggrunden for lokalplanforslaget. Københavns Kommune v/ Advokataktieselskabet Horten har den 27. april 2010 fremsendt en foreløbig klage til Naturklagenævnet. Den foreløbige klage blev den 14. maj 2010 fulgt op af en klage til Naturklagenævnet med påstand om, at vilkårene 1, 2, 4 og 5 ophæves eller ændres efter høring af de berørte parter i sagen.

Naturklagenævnet traf i december 2010 afgørelse om, at Fredningsnævnets for Københavns afgørelse af 30. marts 2010 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.

Ad 2) Teknik- og Miljøforvaltningen har den 15. december 2010 sendt forslag til en broåbningspolitik i offentlig høring. Arbejdet med at formulere en politik for broåbninger har blandt andet indeholdt en analyse af trafikafviklingen i kanalen med henblik på en

hensigtsmæssig trafikafvikling både til vands og til lands. Analysen har udgjort et centralt grundlag for arbejdet med broåbningspolitikken.

Teknik- og Miljøforvaltningen har 3. februar 2009 modtaget en principgodkendelse fra Kystdirektoratet af broerne fra Nyhavn til Arsenaløen via Grønlandske Handels Plads, samt af bro over Proviantmagasingraven. Kystdirektoratets afgørelse er blevet påklaget til Transportministeret, og ministeriet har med skrivelse af 10. juni 2010 afgjort, at de indgivne klager ikke kan imødekommes.

Teknik- og Miljøforvaltningen må først ansøge om en endelig godkendelse af broforbindelsen hos Kystdirektoratet, når der foreligger et detaljeret beskrevet projekt.

En politisk godkendt broåbningspolitik skal foreligge, før de nye broer kan realiseres.

Ad 3) Vedr. trafikanalyse er det forvaltningens vurdering, at denne giver et retvisende billede af det forventede antal cyklister og tidsgevinster for cyklister ved etablering af broerne. En anden placering af broerne vil selvfølgelig give et andet billede, ligesom tidsgevinsten afhænger af, hvorfra og –til man skal. Det har med analysen ikke være hensigten at undersøge alternative broplaceringer, men alene at vurdere gevinsterne ved det konkrete projekt.

Ad 4) Indgrebene ved at etablere en dobbeltrettet cykelsti ses ikke at være mere vidtgående indgreb end de indgreb, der ligger i allerede gældende planer og bestemmelser:

Byggetilladelsen af 1. april 1976 til Lejerbos boligbebyggelse på Islands Plads fastlægger, at et bælte langs vandet (opmålt på plan til ca. 4-12 m i bredden) samt hele ”grillpladsen”, hvor Christianshavns Kanal møder Trangraven, ”stedse henligger som et offentligt tilgængeligt færdselsareal (fodgængersti), og at arealets vedligeholdelse, herunder vintervedligeholdelse, renholdelse og belysning, stedse foranstalles og bekostes af ejendommens ejer efter magistratens nærmere bestemmelse”.

Forvaltningen vurderer, at den ændrede anvendelse fra alene at være fodgængersti til også at fungere som cykelsti muliggøres med dette lokalplanforslag, og dette indgreb kræver enten en frivillig aftale med Lejerbo eller ekspropriation.

Kommunens hjemmel til at anlægge stierne findes i lov om offentlige veje (vejloven) § 23, jf. § 100 (lbk. 893 af 9.9.2009), hvorefter ”kommunalbestyrelsen bestemmer hvilke nye veje, der skal anlægges”. § 100 sidestiller offentlige stier med offentlige veje.

Sikring af rettigheder til anlæg af nye veje og stier sker med hjemmel i § 43 i vejloven, der giver vejbestyrelsen hjemmel til at iværksætte ekspropriation, når almenvellet kræver det.

Plangrundlaget er lokalplanen ”Stibroer over Inderhavnen og kanaler på Christianshavn”, der udarbejdes i henhold til lov om planlægning.

Lokalplan nr. 331 "Holmen" fra 2000, der mod syd afgrænses af Trangraven og Laboratoriegraven, fastlægger promenader for fodgængere og cyklister med forbindelse til vej- og stinettet. Promenaderne skal på store dele af Holmen være 8 m brede - ellers 2-3 m brede.

Kommuneplan 2009 fastlægger som retningslinje, at der langs havnen skal sikres sammenhængende promenader for fodgængere og cyklister. Sammenhængen skal om fornødent sikres med forbindelser over havneløbet og kanalerne

Ad 5) Sti foran Søarsenalet

I forbindelse med varslede besparelser inden for Forsvarsministeriets ressort er det nævnt som en mulighed, at Forsvarskommandoen måske skal flytte fra Søarsenalet til et billigere lejemål.

Men da der i dag er offentlig adgang til promenaden for gående fra Danneskjold-Samsøes Allé, og det er muligt at komme sejlede dertil, samt at der jævnligt kører lastbiler på Trangravsvej, vurderes en gang- og cykelforbindelse foran Søarsenalet ikke at forringe sikkerheden. Forsvaret har således over for forvaltningen accepteret gang- og cykelforbindelsen foran Søarsenalet.

Ad 6) Lokalplanen ændres, jf. ovenfor til Dansk Handicap Forbund.

Ad 7) Etablering af Christianshavnsruten kræver, at der bygges nye broer over voldgravene: én over Laboratoriegraven, én over graven mod Kløvermarken samt én over Stadsgraven parallelt med den eksisterende bro kaldet Dyssebroen. Ud over broerne vil ruten over Christianshavn forløbe ad eksisterende stier og anvende nuværende gennembrud af det fredede voldanlæg.

Ad 8) Det har været undersøgt, hvordan Christianshavnsruten kan forbindes med Kgs. Nytorv. Der er i den forbindelse udarbejdet et dispositionsforslag til, hvordan forbindelsen kan indrettes. Det foreslås, at der etableres en dobbeltrettet cykelsti mellem broen og Kgs. Nytorv. Stien tilsluttes de eksisterende cykelstier omkring torvet. Ombygning af Nyhavn er indeholdt i gaven fra AP Møller Fonden. Refshalerutens overordnede linjeføring er fastlagt i Kommuneplan 2009 og skal senere, som Christianshavnsruten, detaljeres i form af et projekt.

Indre By Lokaludvalg anerkender behovet for en forbindelse over Inderhavnen, men ønsker en nordligere placering. Herved kunne generne for bådene i Christianshavns Kanal undgås. Beslutningen om broanlæg bør afvente frigørelsen af Christiansholm i 2018, så forbindelserne kan ses i en større sammenhæng. Udvalget er bekymret for, hvordan cykelstien føres ud på Gammelholm. Det må tænkes sammen med de øvrige funktioner i området. Havnebusserne bør også kunne sejle under broerne ved højvande.

Bemærkning:

En nordligere forbindelse vil være et glimrende supplement, som vil indgå i den langsigtede trafikplanlægning.

Cykelstiens linjeføring fra broens landing i Havnegade på Gammelholm vil blive koordineret med opholdsmuligheder og gående samt kørende trafikforbindelser, herunder bl.a. den planlagte dobbelttrettede cykelforbindelse i Nyhavns skyggeside. Forvaltningen planlægger, at forbindelsen forløber langs et nyt fodgænger- og opholdsareal langs kajkanten frem til broen. Herudover skal der ske en koordinering til en kommende cykelsti langs Havnegade, som anlægges, når Havnegade omlægges til ny promenade og havnepark.

Slots- og Ejendomsstyrelsen på vegne af Grundejerforeningen for Krøyers Plads og Grønlandske Handels Plads bemærker, at foreningen generelt er positivt indstillet over for broprojektet, som vil blive en stor gevinst for området. Forudsætningen for realisering af hele projektet er, at ejendommen Strandgade 95 A og B (hal D) nedrives. Der foregår allerede drøftelser mellem styrelsen og kommunen herom.

Stibroerne vil stille øgede krav til området. Mere trafik betyder behov for øgede udgifter til vedligeholdelse og renholdelse af den private del af Strandgade mellem Wilders Bro og Trangraven, som derfor bør overtages som offentlig vej.

Foreningen forudser øget parkering i området pga. den direkte adgang til Skuespilhuset og Operaen. Området bør derfor inddrages i kommunens parkeringsprojekt.

Bolværkerne er i dag udlejet til forskellige bådejere og giver derfor foreningen en indtægtskilde. Styrelsen forudsætter derfor, at Københavns Kommune overtager alle forpligtelser vedrørende bolværkerne under og ved brofæsterne, hvor det efter broernes etablering ikke længere vil være muligt at udleje til både. De tilbageværende bolværksarealer skal efterfølgende have en størrelse og sammenhæng, som gør udlejning mulig. Forventer i øvrigt, at der betales erstatning for tabt indtægt.

Grundejerforeningen ser stibroerne som en gevinst for området.

Foreningen forudsætter imidlertid, at ovenstående problemer vedr. vejstatus, parkering og ejerforhold og forpligtelser vedr. bolværkerne ved brofæsterne finder en løsning, der er tilfredsstillende for grundejerforeningen.

Bemærkning:

Broprojektet berører flere private grundarealer, herunder til brofæster, maskinrum, styrehuse og stiforbindelser. Der skal derfor træffes aftaler med de berørte grundejere om den ændrede anvendelse, enten gennem frivillig aftale eller ekspropriation efter vejloven, både hvad angår broernes anlægs- og driftsperiode.

Lokalplanen beskæftiger sig ikke med konsekvenserne for kanalmiljøet. Da broerne ikke kan åbnes så ofte, kommer det til at betyde, at sejlerne ikke forlader deres bådpladser i kanalen. Dette vil udvikle sig til en reduktion af brooplukninger med den følge, at der til sidst ikke er både med master i kanalen.

Lokalplanen behandler ikke alternative løsninger om forbindelseslinjer. Planen er baseret på en fiktiv trafikanalyse. Der er ikke udarbejdet en broåbningspolitik. Lokalplanen tillader ødelæggelse af en 400-årig kulturarv. Planen repræsenterer et demokratisk problem. Endelig hævder planen, at broerne er en del af et cykelnetværk, men anviser ingen løsning på, hvor cyklisterne skal køre hen, når de står på Islands Plads.

I debatten er der ikke lyttet til de utallige alternative løsninger, som har været fremme i debatten.

Generelt vil de påtænkte broer over Inderhavnen og Christianshavns Kanal betyde, at kanalen ophører med at eksistere som havn. De påståede fordele for cyklister er ikke godtgjort. Lokalplanen lever ikke op til almindelig standard for lokalplaner og bør derfor afvises.

Bemærkning

Broåbningspolitik:

Teknik- og Miljøudvalget har på mødet den 29. oktober 2008 besluttet, at alle eksisterende oplukkelige broer, samt eventuelle fremtidige broer i Københavns havn og kanaler, som kommunen er ejer af, skal kunne åbnes, således at sejladsen og det dertil knyttede havne- og kanalmiljø fortsat kan udfolde sig til gavn for både københavnere og gæster (2008-115100).

Teknik- og Miljøudvalget tiltrådte den 1. februar 2010 et kommissorium for arbejdet med broåbningspolitikken, hvor det blev besluttet, at politikken skal sikre et levende maritimt miljø i Christianshavns Kanal, hvilket indebærer, at der fortsat skal kunne sejles med sejlskibe i Christianshavns Kanal. Arbejdet med politikken tager således udgangspunkt i at broåbningerne skal servicere et antal sejlbåde svarende til det aktuelle niveau for skibssejlads i kanalen.

Alternative forbindelser:

Der henvises til bemærkning ovenfor til Friluftsrådet.

Cykelrutenettet:

I lokalplanforslaget er gengivet et oversigtskort over De grønne cykelruter, herunder Christianshavnsruten. Ruten løber efter krydsningen af Inderhavnen, Grønlandske Handels Plads, Christianshavns Kanal og Trangraven langs Trangravsvej til Kløvermarken. Det konkrete forløb er drøftet i et forum med deltagelse af beboere på Christiania.

Teknik- og Miljøudvalget behandlede i mødet den 29. juni 2010 en indstilling om cykelruten. Rutens forløb ved skæring af Dyssen og Dyssegraven er ændret i forhold til det forløb, der er gengivet i

kommuneplanen for at leve op til tilgængelighedskravene. Ændringen er en mindre afvigelse fra Kommuneplan 2009 og kan derfor træffes af Teknik- og Miljøudvalget alene.

Hensigten med designet af broen over Christianshavns Kanal og Trangraven er, at størstedelen af cyklisterne kan forblive på de dele af broen der, uden om Islands Plads, forbinder Grønlandske Handels Plads med Trangravsvej, hvor broen møder Christianshavnsruten. Cyklister, der vælger at køre via Islands Plads, skal benytte en planlagt forbindelse fra brofæstet til Bodenholms Plads.

Lokalplanens standard:

Den aktuelle lokalplan er en ”tema-lokalplan” på linje med de mange strøggade-lokalplaner, der blev udarbejdet i 1990’erne. Tema-lokalplanen behandler typisk en smallere vifte af emner end sædvanlige lokalplaner og udelader emner, der normalt indgår med stor vægt i en lokalplan (områdets anvendelse, bebyggelsen placering, tæthed og udformning samt ubebyggede arealer, herunder opholdsarealer og parkering). Disse emner er behandlet i de gældende lokalplaner, der tidligere er udarbejdet for naboområderne. Kun for Islands Plads foreligger ingen lokalplan, da bebyggelsen fik byggetilladelse i 1976 og dermed inden kommuneplanloven med bestemmelser om lokalplaner blev gældende i 1977.

Dansk Cyklistforbund, Københavnsafdelingen, hilser broerne velkommen. De vil styrke cykel- og fodgængertrafikken og binde Indre By sammen med Christianshavn og Amager. Endvidere muliggør broerne realisering af den grønne cykelrute Christianshavnerruten. Den vil dermed styrke kommunens cykelpolitik og skabe et bedre miljø i København. Forbundet støtter ikke en løsning, hvor ruten forbindes ved hjælp af havnebusser, da det vil gøre ruten mindre attraktiv og forurene mere. Endelig anbefaler forbundet, at der etableres gode cykelforhold i tilslutning til broerne, så der kan skabes gode forbindelser til Nørrebro og Østerbro.

Bemærkning:

Broernes sammenhæng med landanlæg:

Københavns Kommune holder et stærkt fokus på, hvordan broerne ”lander” og knyttes sammen med cykelstisystemet på land. I Nyhavn vil forbindelsen således fortsætte ad en ny forbindelse på skyggesiden, som også indgår i AP Møller-Fondens donation. Stierne over Grønlandske Handels Plads, Islands Plads og langs Søarsenalet og Masteskurene indgår i lokalplanen. For landanlæggene pågår aktuelt i samarbejde mellem de projekterende og Københavns Kommune detailprojektering af landfæster og sammenbindende stier. Ligesom broerne skal landanlæggene have en høj standard – funktionelt og æstetisk – således at forbindelserne bliver attraktive både for brugerne og naboerne.

Dansk Forening for Rosport, bestyrelsen, henstiller til, at broerne udformes, så roerne kan passere under sidebrofagene – det er nødvendigt, når der er megen trafik og ophobning af både i forbindelse med broåbninger. Broen over Inderhavnen må ikke suppleres med undervandsforhindringer og pælesætninger for at forhindre påsejlinger.

Spørger, om der er givet en offentliggjort tilladelse til det samlede forhåndsgodkendte broprojekt?

Dansk Forening for Rosport, Københavnskredsen, bemærker supplerende, at der for alle broerne er bekymring for, at der vil opstå kaotiske forhold omkring åbningstider, og finder ikke forholdet tilstrækkeligt belyst i lokalplanforslaget. Kredsen bemærker, at der af sikkerhedshensyn ideelt set bør være 12,5 m fri passage og plads til at vige.

Bemærkning:

Broåbningspolitik:

Der henvises til bemærkning ovenfor til Akademirådet.

Roernes forhold:

Broerne er udformet så mindre både som roere og kajakker kan sejle mellem bolværket og bropillerne. Kystdirektoratet har givet principiel godkendelse til broprojektet den 3. februar 2009. Godkendelsen kan blandt andet ses på hjemmesiden: www.kk.dk/vibyggerbro.

Kystdirektoratet skal give endelig tilladelse til broprojektet på baggrund af et myndighedsprojekt. Det er Kystdirektoratet, sammen med Farvandsvæsenet og Søfartsstyrelsen, der er myndighed for sejladsikkerhed og udformning af blandt andet pælesætninger og ledeværker.

I udarbejdelsen af en broåbningspolitik for broerne indgår et fokus på en målrettet informationsindsats, så fx roerne ved hvor lang tid der er til næste broåbning. Udformningen af politikken indebærer ligeledes en analyse af en hensigtsmæssig trafikafvikling af trafikken i kanalen, hvilket inkluderer hensyn til roerne.

Søfartsmyndighedernes udtalelser:

Kystdirektoratet har ikke offentliggjort deres afgørelser.

Københavns Bymuseum vurderer ikke, at broerne vil have væsentlige negative konsekvenser for kulturmiljøerne, idet der er taget nøje hensyn hertil i lokalplanen.

Museet henviser til generel henstilling om § 26 i Lov om Museer.

Bemærkning:

§ 26 i museumsloven handler om beskyttelse af jordfaste fortidsminder. Arbejder, der medfører udgravning i grunden, kan medføre påbud om midlertidig standsning af arbejdet. Københavns Bymuseum er repræsentant for Kulturarvsstyrelsen. Museet bør

kontaktes i god tid, inden et jordarbejde påbegyndes, således at behovet for en arkæologisk undersøgelse kan afklares for at imødegå påbud om midlertidig standsning af arbejdet.

Kystdirektoratet meddeler, at der den 3. februar 2009 er givet principiel tilladelse til projektet. Direktoratet skal, før projektet påbegyndes, give endelig tilladelse på baggrund af en detaljeret projektbeskrivelse.

Giver endvidere en række anbefalinger til selve projektet med angivelse af koter.

Bemærkning:

Transportministeriet har stadfæstet Kystdirektoratets principielle tilladelse i afgørelse af 10. juni 2010. Kystdirektoratets bemærkninger tages til efterretning og vil blive indarbejdet i det endelige myndighedsprojekt.

Det Kongelige Teater ser positivt på tiltaget, der er med til at øge bylivet omkring Inderhavnen og dermed Skuespilhuset og Operaen. Teatret er enig i, at byrummet omkring Kvæsthusmolen sammen med Sankt Annæ Plads har et stort potentiale i forhold til en samlet udformning, udvikling af bedre forbindelser, bedre adgang til vand, ophold og maritime events, men også for kunstneriske og kulturelle aktiviteter, herunder scenekunst.

Teatret minder om den aftale, der er indgået med kulturministeren den 31. maj 2001 om opførelse af et parkeringshus på Kvæsthusbroen. Det Kongelige Teater konstaterer, at den forelagte lokalplan ikke opfylder den indgåede aftale om en højklasset trafikale forbindelse mellem Kvæsthusbroen og Operaen.

Der udestår således fortsat en løsning på det publikum, der kommer i bil til Operaen. Indtil en permanent løsning er etableret, er det afgørende for teatret, at pendulfarten fra Nyhavn til Operaen fastholdes og stabiliseres.

Bemærkning:

Vedr. planerne for Kvæsthusmolen henvises til bemærkningen til Friluftsrådet.

Dansk Sejlunion anser broforbindelsen for at være særdeles dårlig, ikke kun for sejlerne, men også for cyklisterne og dermed for København som helhed. Broerne begrænser sejlerne og fremstår uflexible. Sejlunionen frygter ydermere kollision mellem bådene. Da både sejlere og cyklister/fodgængere vil skulle vente på broåbning/brolukning, vil der opstå irritation mellem parterne. Kanalen vil miste sin charme, attraktion og identitet – det unikke maritime miljø. Sejlbådene forventes at rykke til andre havne grundet den besværlige broåbning og broernes højde. Indstillingen med bilag viser, at forvaltningen er farvet til fordel for broløsningen, og at beslutningsgrundlaget er utilstrækkeligt.

Sejlunionen anbefaler, at Borgerrepræsentationen på baggrund af de mange mangler i dokumentationen for broerne sender Teknik- og Miljøudvalgets indstilling tilbage til udvalget for fornyet behandling. Sejlunionen ønsker afklaring om 5 punkter: hyppighed for broåbning, sejladssikkerhedsmæssige, økonomiske og juridiske forhold samt alternative løsninger.

Kanalerne er en særlig turistattraktion, der misundes af andre og stræbes efter ved kopiering. Henviser til ”Rapport vedrørende forbindelse over Inderhavnen og Christianshavns kanaler”, Christianshavns Lokalråd, Havneforum København og Dansk Sejlunion, februar 2010.

Bemærkning:

Broåbningspolitik og Alternative forbindelser:

Der henvises til bemærkning ovenfor til Akademirådet, Friluftsrådet samt Christianshavns Lokaludvalg pkt. 2.

Vedr. sejladssikkerhedsmæssige forhold bemærkes, at vinderprojekterne i detailprojekteringen underkastes revision af trafiksikkerheden, ligesom Kystdirektoratet, Søfartsstyrelsen, Farvandsvæsenet samt By og Havn skal give endelig godkendelse til projektet, når det er detailprojekteret.

By & Havn bemærker, at Christiansholm (som ejes af By & Havn) er lejet ud til papirlager, hvilket indebærer megen tung trafik. Dette harmonerer dårligt med den foreslåede krydsende trafik af cyklende og gående ad broen over Trangraven. Der er ikke cykelsti langs Trangravsvej, hvilket kan føre til farlige situationer, når tung trafik kombineres med et stort antal cyklister. Disse problemer bør kommunen finde en løsning på, hvis lokalplanen realiseres.

De arealer, kommunen ønsker at råde over i anlægsfasen, berører fire af By & Havns lejere af vandarealer, herunder en husbåd, som vanskeligt kan placeres andre steder. By & Havn forudsætter at blive holdt økonomisk skadesløs i forhold til eventuelle erstatningskrav og tab af lejeindtægter.

Det fremgår, at der i 2010 igangsættes forsøg med gratis og hyppigere åbninger af Knippelsbro, Langebro og Bryggebroen, hvilket By & Havn ikke tidligere er blevet gjort bekendt med.

Bemærkning

Trafikale forhold

Det er forvaltningens vurdering, at det er muligt at indrette krydsningen af Trangravsvej på en sådan måde, at sikkerheden tilgodeses på bedste måde. I forbindelse med gennemførelse af det samlede bro- og stiprojekt bliver der udført en ”Trafiksikkerhedsrevision”. Denne revision sikrer, at der findes den bedst mulige løsning med hensyn til trafiksikkerhed.

Erstatninger

Vedr. erstatningskrav henvises til bemærkning ovenfor til Slots- og Ejendomsstyrelsen.

Broåbninger

Med vedtagelsen af Kommissoriet for broåbningspolitik d. 1. februar 2010 besluttede Teknik- og Miljøudvalget (2009-148712), at forsøget med gratis og hyppigere broåbninger af Knippelsbro, Langebro og Bryggebroen blev annulleret. Dette forsøg var oprindeligt en del af indstillingen om broåbningspolitik fra 29. oktober 2008, hvor Teknik- og Miljøudvalget besluttede at gennemføre en gratis forsøgsperiode i 2010.

Danske Tursejlere er Danmarks største sejlerorganisation, som udelukkende varetager interesser for tur- og fritidssejlere og repræsenterer godt 8.000 medlemmer samt 150 klubber. Bemærk, at Christianshavns Kanal er et unikt havnemiljø, som organisationen ønsker skal bevares. Ved at afspærre for en fri ind- og udsejling vil interessen for at besøge området blive minimeret. Broåbning én gang i timen fører til kritiske situationer, risiko for sammenstød og i værste fald personskader. Organisationen kender situationen fra andre steder i Danmark og fra kanalsejlad i Europa, hvor broer og sluser skal passeres. Vil blive et tab for havnemiljøet, de handlende og sejlerturister

Bemærkning

Den nye broåbningspolitik, som Borgerrepræsentationen skal godkende primo 2011, har som mål at tilgodese sejlernes bevægelighed, når broerne etableres. Der henvises til bemærkningen ovenfor til Akademirådet.

Øvrige henvendelser

Øvrige synspunkter i den offentlige høring er opsummeret efter emner som anført nedenfor og kommenteret med udgangspunkt i de foreslåede ændringer af henholdsvis broprojektet over Proviantmagasingraven og lokalplanen.

I parentes er angivet, hvor mange der har haft synspunkter på emnet:

1. Broforbindelser (trafikal vinkel, sammenlignet med andre typer af forbindelser, broernes placering og udformning) (571)
2. Kanal miljø/havnemiljø (byarkitektonisk vinkel) (921)
3. Myndigheder (tilladelser fra andre myndigheder) (11)
4. Islands Plads (23)
5. Procedure for beslutninger (726)
6. Operaen (37)
7. Generel modstand (435)
8. Andet (372)

1. Broforbindelser

Broforbindelser i trafikal henseende

Flere glæder sig over de nye forbindelser, som vil binde bydelene bedre sammen.

En borger håber, at politikerne tager hensyn til den store mængde borgere, der får glæde af broerne, og ikke Christianshavnernes snævre særinteresser. Christianshavn er en del af København, ikke en selvstændig ø.

Der er ikke seværdigheder på Holmen, som kan tale for at forbedre adgangen hertil.

Inddragelsen af militært område på Holmen samt beboelse på Margretheholm har skabt behov for flere broer på tværs.

Godt for dem, der bor, arbejder og studerer på Holmen, at tilgængeligheden bliver bedre dér.

Broerne vil kun blive brugt til søndagsspadsereture.

COWIs notat dokumenterer ikke, hvilke trafikale behov broerne opfylder.

Broen over Inderhavnen handler kun om cyklister og ikke om fodgængere.

Cykelstien skal være bred nok til, at to cykeltaxier/ladcykler kan passere hinanden på samme tid.

De nye broer vil ligge så tæt på Knippelsbro, at det er svært at se den store fordel. Nogle mener, at broerne kun giver kortere rute for cyklister, der bor lige op ad dem. Det er en myte, at broerne vil spare tid for cyklisterne, jf. ”Lad Havnen Leves” interview med 217 cyklister på Knippelsbro. Trafikken kan ikke afvikles på 20 min. hver time.

Broen over Proviantmagasingraven er overflødig pga. den eksisterende bro mellem Arsenaløen og Holmen. Broerne vil gavne få og genere mange.

Nogle foretrækker det oprindelige broprojekt med tunnel fra p-kælder ved Skuespilhuset.

Andre peger på en bro mellem Den lille Havfrue og Refshaleøen.

En borger foreslår, at broerne placeres et andet sted, hvor de ikke vil have samme ødelæggende effekt.

En anden finder det uklart, hvilket forbindelsesproblem broerne skal løse.

Et lokalt bådlaug er direkte berørt af de planlagte broer. Lauget har i det videre perspektiv en interesse i den frie sejlads i nærområdet: havnen og kanalerne. Broerne vil bevirke, at sejlads i området ikke kan gennemføres tilstrækkelig sikkert. Erfaringer fra bl.a.

Frederiksholmsbroen skræmmer.

Et lokalt brolaug finder, at broen over Proviantmagasingraven er overflødig, idet den er placeret 100 m fra Frederiksholmsbroen.

Brolauget vil ikke være i stand til at påtage sig opgaven som brovagt pga. den lave frihøjde, der vil betyde så mange broåbninger, at det ikke kan klares på frivillig basis.

En advokat finder, at forslaget indebærer en begrænsning af ”den frie besejlingsret” fra klienternes bolværker.

Cykelruterne

En cykelrute langs Trangraven blokerer for den faste forbindelse til Christiansholm – som der stadig ingen planer er for.

Broåbning

Andre finder, at broerne er en udmærket idé, hvis de åbner regelmæssigt.

En enkelt modstander af broerne påpeger, at sejlskibenes master ikke kan lægges ned, og broåbning ikke klares med en sms.

Finder, at det er en selvfølge, at broerne kan åbnes, så sejlerne kan bruge kanalerne. Det kan gøres andre steder, fx Tuborg Havn, Aalborg og Amsterdam.

Alternative forbindelser

Mange mener, at en tunnel under Christianshavns Kanal vil være den bedste løsning for sejlbåde og miljøet. Tunnelen skal være lys og venlig. En enkelt mener, at gangbroerne vil generere en masse CO₂ – en tunnel intet. En enkelt foreslår, at broen over Christianshavns Kanal droppes til fordel for en cykelrute via broen over Wilders Kanal og Snorrebroen, hvilket kun vil forlænge cyklisternes rute med 4-6 min.

Anbefaler som alternativ forslaget om bro/tunnel over Papirøen, når denne frigives om 7 år.

Mange peger på ”flydende fortovej” (pendulfærger, kabelfærger eller shuttlefærger) i stedet for broer.

En pendulfærge kan ses i Marstrand nord for Göteborg.

En borger foreslår ”innovative og energirigtige alternativer”, fx elektrisk cykelfærge, der kunne krydse havnen hvert 90. sekund (ved brug af magneter).

Nogle peger på, at havnebusserne kunne opgraderes med flere stoppesteder ved boligområderne.

En enkelt mener, at projektet burde stoppes for at give plads for observationer af trafikstrømme gennem brug af pendulfærger.

En anden finder ikke, at en pendulfærge er et reelt alternativ pga. ventetid og upålidelighed. Indsigeren har opgivet Havnebussen.

Nogle mener, at AP Møller ville have foretrukket færger, som kunne bygges på Lindøværftet.

Der peges også på, at alternativet med bådfart ikke har været ordentligt belyst.

Enkelte peger på en langsgående havnetunnel.

Flere stiller forslag om 3 løsninger i prioriteret rækkefølge: 1. En stor havnetunnel med undersøisk parkering ved Operaen, 2. Pendulfærge til nr. 1 er klar, 3. Bro fra Skuespilhuset til Christiansholm og lille bro videre til Dokøen.

Broernes placering og udformning

Enkelte peger på en bro fra Grønlandske Handels Plads til Trangravsvej frem for to broer, der mødes på Islands Plads. Dels af

anlægsøkonomiske grunde, dels for ikke at skulle ud i ekspropriation af areal til brofæstet.

Sikkerhedsaspektet

Broprojektet risikerer at føre til kollisioner mellem ventende sejlbåde og rutebådene.

Broerne frygtes at medføre farlige situationer, når sejlbåde ligger og venter på broåbning, havnerundfarer passerer, og roerne prøver at passere. Især sidst om eftermiddagen og tidligt om aftenen, hvor der også er pres på cykeltrafikken.

Bemærkning

Broforbindelser i trafikal henseende

Udbygningen af Holmen med i dag ca. 525 boliger med ca. 1.100 beboere (og udsigt til yderligere ca. 1.030 boliger på Dokøen og Margrethholm med ca. 2.200 beboere), ca. 750 arbejdspladser, herunder i de ombyggede Kanonbådsskure, og fire videregående uddannelsesinstitutioner med flere hundrede studerende og ansatte har skabt behov for en udbygget infrastruktur. Den kollektive trafik er styrket med åbning af Metroens første etape og Christianshavns Station. Da Københavns Kommune prioriterer kollektiv og cykeltrafik, er der god grund til at udbygge cykelstinet. De nye broforbindelser indgår i Christianshavnsruten, der er én af de grønne cykelruter.

Med den løbende byudvikling på Holmen, i Søndre Frihavn og senere i Nordhavn vil der være belæg for at udbygge cykelrutesystemet med broforbindelser længere mod nord.

Alternative forbindelser

Der henvises til bemærkningen ovenfor til Friluftsrådet.

Broåbningspolitik

Der henvises til bemærkninger ovenfor til Akadimirådet.

2. Kanalmiljø/havnemiljø

Kanalmiljøet

Broerne vil føre til, at havnen ophører med at eksistere som havn for aktive sejlere. Dette vil være et tab for miljøet, de handlende og turisterne.

Broerne vil ødelægge hele miljøet på Christianshavn. Herved svækkes turismen og indkomsterne herfra.

Broerne ødelægger det maritime miljø ved kun at gøre plads til små maskindrevne både og joller.

De fire nye broer vil spolere en 1.000-årig besejlingsret og et enestående miljø. Intet sted kan man sejle ind i centrum af en storby. Dette må ikke ødelægges for at spare 2 min. på cykel.

Brobygning over Christianshavns Kanal ødelægger trafikken i kanalen og er arkitektonisk malplaceret

Broerne vil ødelægge et bymiljø og havnemiljø, der har eksisteret i mange år. Andre havnemiljøer er allerede ødelagt – Skudehavnen, Sydhavnen og Svanemøllehavnen. Havnemiljøet er et aktiv på linje med Fælledparken, Dyrehaven m.fl., som man ikke kunne drømme om at plastre til med nybyggeri.

Ønsker at bevare oplevelsen af at sejle ind i Christianshavns Kanal i egen sejlbåd fra Rudkøbing.

Lystbådehavnene i kanalen vil miste deres eksistensgrundlag.

De fleste masteskibe tvinges til at finde anden kajplads

Broerne vil skade byens dynamik, der er baseret på en aktiv havn.

Lejerbo ønsker ikke broer over Christianshavns Kanal, hvilket man har gjort opmærksom på i breve, mails samt møder med forvaltning og politikere.

En borger i en nabobydel mener, at broerne ødelægger meget på Christianshavn, da byen er bygget op omkring havnen. Vi skal ikke blive en ”intetsigende storby, der har glemt, hvor den kommer fra”.

Broerne vil ændre byens karakter. Langt ud over Danmarks grænser er kanalmiljøet anerkendt som noget helt specielt for en hovedstad.

Kanalen besejles fra alle dele af verden, absolut også fordi det er ukompliceret at lægge ind i kanalen.

Hvis broerne bliver bygget, vil kanalen blive fyldt med grimme motorbåde og ikke flotte gamle sejlskibe, husbåde, fiskekuttere mv.

Dette levende stykke kulturhistorie slås hermed i stykker.

En indsiger kan godt lide broer, og at København er en cykelvenlig by, men ikke på bekostning af sejlmiljøet.

En anden finder, at broerne vil ødelægge det særlige maritime liv med smukke gamle både i løbet af 10-15 år. Denne særlige stemning er meget vigtig for København, lokalbefolkning såvel som turister. I værste fald bliver sejlbådene erstattet af speedbåde, der ikke passer ind i de historiske omgivelser, fordi de ikke har den samme charme og skønhed som sejlbådene.

Andre frygter, at den helt specielle stemning vil forsvinde med broerne, med konsekvenser for beboere, bådejere og turister. Det er urimeligt for dem, der bor i de kommende gennemgangsområder, som skal lægge øre til fulde mennesker, der slutter deres bytur på Christiania.

Brooplukning

Det er sympatisk at ville udbygge og forbedre cykel- og gangstierne i København, men ikke på bekostning af den uvurderlige bådkultur. Må bådene vende om, hvis de kommer om natten, hvor broerne er ubetjente?

Også oplukkelige broer vil påvirke miljøet. Gæstesejlere kan ikke ankomme efter kl. 22. Sejlere fra Christianshavn vil finde andre pladser, hvis den frie adgang begrænses.

Broer der reelt lukker indgangen til Christianshavns Kanal, vil kvæle miljøet og stemningen på Christianshavn, jf. forskellen på kanalen nord og syd for Torvegade.

Én havde en lille sejlbåd liggende i Christianshavns Kanal, men har nu flyttet den til Sundby pga. usikkerheden og de kommende gener fra broerne.

Christianshavns Kanal og Trangraven frygtes tømt for både pga. dårlige manøvreforhold.

Broerne vil forringe besejlingsforholdene, og broåbning vil være svær for sejlerne.

Christianshavns Kanal besøges af godt 30.000 sejlende og 725.000 turister med Canal Tours om året. En lørdag eftermiddag i sæsonen passerede 20 sejlbåde kanalen på 1 time. Det ville nødvendiggøre broåbning hvert 3. minut.

Broerne betyder, at der ikke er sikkerhed for uhindret sejlads for fartøjer med mast til og fra Christianshavns Kanal. Ønsker man at reducere Inderhavnen og kanalen til sejlebassiner på linje med Søerne og Stadsgraven, eller vil man bevare den sidste stump af Københavns maritime kulturarv?

Havnemiljøet i Inderhavnen

Broer vil lægge havnen øde. Mange skibe kan ikke sejle under broen. Desuden opstår mange risikosituationer, når både skal ligge og vente på oplukning.

Bemærkning

Københavns Kommune prioriterer cykeltrafikken højt, men det er ikke hensigten at ofre sejlerne. Derfor er alle fire nye broer oplukkelige. En konkret politik for broåbning er under udarbejdelse, jf. bemærkningen ovenfor til Akademirådet.

3. Tilladelser fra andre myndigheder

Flere har bemærkninger til, at broerne ikke kan etableres uden særlige tilladelser fra andre myndigheder: Kanalerne, inklusive bolværkerne er fredet, og broerne kan derfor ikke etableres uden en dispensation fra Fredningsnævnet. Det kritiseres, at der uden denne foreligger, er brugt 3,25 mio til arkitektfirmaer. Det bemærkes også, at broprojektet ikke kan påbegyndes, før Kystdirektoratet har givet tilladelse.

Efter gældende love er det ikke tilladt at afspærre en offentligt tilgængelig vandvej, som man her planlægger

En advokat refererer på vegne af en større ejendom til ”Den Frie Besejlingsret”, som siden 1732 har givet ejendommen bolværks- og ejendomsrettigheder i kanalen. Der stilles spørgsmål til kommunens hjemmel i Vejlovens § 10 til ophævelse af ejendommens og Christianshavns Kanals rettigheder for ”Den Frie Besejlingsret” på grund af en cykelforbindelse. Har denne forbindelse den fornødne proportionalitet over for de private rettigheder, hvis der findes alternative løsninger til en cykelforbindelse over havnen? Advokaten har indgivet sagen for Vejdirektoratet.

Bemærkning

Det fremgår af lokalplanforslagets afsnit Kommentarer af generel

karakter (s. 23), at der ikke må etableres faste anlæg på søterritoriet, før der er opnået tilladelse hertil fra Kystdirektoratet. Der er opnået principiel tilladelse til broerne den 3. februar 2009, tilladelsen er stadfæstet af Transportministeriet i afgørelse af 10. juni 2010. Kystdirektoratet skal give endelig tilladelse til broerne på baggrund af et myndighedsprojekt.

Det fremgår ligeledes af afsnittet, at de på lokalplantegningen viste fredede bolværker mod kanalerne samt de tilstødende vandarealer er fredet i henhold til naturfredningsloven ved deklaration tinglyst den 16. juni 1966 og ikke må ændres, før der er opnået tilladelse hertil fra Fredningsnævnet i København. Nævnet meddelte 30. marts 2010 dispensation fra fredningen på vilkår, der var uforenelige med projektet, hvorfor bl.a. Københavns Kommune indgav klage. Naturklagenævnet stadfæstede den 13. december 2010 Fredningsnævnet for Københavns afgørelse på ændrede vilkår.

4. Islands Plads

Adskillige har bemærkninger til broernes påvirkning af Lejerbos friarealer på Islands Plads.

Broerne vil afføde uvedkommende trafik og ødelægge det rekreative areal samt det sociale liv omkring havnen og det almene boligområde. Islands Plads bruges i dag af beboerne til at mødes og spise i gårdmiljøet. ”Lommeparken” ved Islands Plads med 245 familier vil blive smadret af kanalbroerne, som reelt betyder ekspropriering af området til fordel for en cykelsti. Brorampen vil begrænse udeliv, fordi den tager næsten al pladsen. Den voldsomme cykeltrafik betyder, at cyklerne kører tæt forbi de gående. På så smalt et stykke er der ikke plads til både cyklister og gående, og broforbindelsen er uforsvarlig.

Lejerbos modstand mod broerne skal ikke tolkes sådan, at beboerne er rige og ikke vil dele. De har i årevis med glæde delt deres fællesarealer, der nu skal være gennemgangsområde. Noget tilsvarende ville aldrig blive realiseret i et nordsjællandsk villaområde ud til vandet.

Landføringen til broen over Christianshavns Kanal vil ødelægge de sparsomme rekreative områder for især Islands Plads.

Der vil komme væsentlig trafik gennem Lejerbo og Trangravens Marina.

En advokat bemærker, at Lejerbo af kommunen er blevet bedt om at søge om dispensation hos Fredningsnævnet, jf. brev af 5. november 2009. Hvis kommunens initiativ skal tolkes derhen, at Lejerbo har særstatus i forhold til fredningsdeklarationen, anses kommunen at gøre sig skyldig i misforståelse og måske vildledning.

En lokal bådklub bemærker, at broerne og cykelruten langs Trangraven vil ødelægge et sikkert fritidsmiljø. Cykeltrafikken langs kajen fra Islands Plads til Prinsessegade vil være farlig for transport af kajaker fra boligområdet til kajakpontonene i Trangraven.

Infrastrukturen er ikke gearet til antallet af trafikanter, der må køre på brosten eller ulovligt på fortovene. En videre cykelrute på Østamager kan ikke realiseres, da den vil berøre Christiania.

En tilhænger af broerne undrer sig over den indignerede protest fra en almen boligforening.

En indsiger anfører, at broerne vil medføre voldsomme gener for beboerne på Islands Plads i Lejerbo. Rampen vil begrænse udeliv, fordi den tager næsten al pladsen, og den voldsomme cykeltrafik vil betyde, at cyklerne kører tæt forbi de gående. Der er ikke plads til både cyklister og gående på så smalt et stykke. Broforbindelsen er uforsvarlig.

Bemærkning

Vedr. offentlighedens adgang til bebyggelsens friarealer som fastlagt i byggetilladelsen fra 1976 henvises til bemærkning ovenfor til Christianshavns Lokaludvalg.

Mht. kommunens opfordring til Lejerbo om at søge dispensation fra fredningen til at etablere brofæster mv. er der ikke tale om, at Lejerbo har særstatus. Det er helt sædvanlig procedure, at forvaltningen forsøger at indhente en ejendoms accept, før forvaltningen søger om dispensation til at gennemføre et projekt.

Hensigten med designet af broen over Christianshavns Kanal og Trangraven er, at størstedelen af cyklisterne skal forblive på de dele af broen der, uden om Islands Plads, forbinder Grønlandske Handels Plads med Trangravsvej, hvor broen møder Christianshavnsruten. Cyklister der vælger at køre via Islands Plads kan benytte en planlagt forbindelse fra brofæstet til Bodenhoffs Plads. Det forventes iflg. et cykelestimat udarbejdet af COWI, at de færreste cyklister kører via Islands Plads.

5. Procedure for beslutninger

Alternativer

En indsiger undrer sig over, at alternativet til broer - pendulfærger - ikke er beskrevet, idet vedkommende troede, det var et krav i lokalplaner.

Broerne er en snæversynet løsning, der fjerner et ikke-eksisterende problem ved at skabe et andet. Fordi den første bro ikke blev til noget, er en ny ikke nødvendigvis løsningen.

Hvorfor er færgealternativet ikke belyst i lokalplanmaterialet, når et stort mindretal i Teknik- og Miljøudvalget går ind for denne løsning. En glastunnel kunne blive en turistattraktion.

Mangelfuldt beslutningsgrundlag

Borgerrepræsentationens beslutning ser ud til at bygge på: misinformation, manglende information, ensidig information, vanskeliggørelse af informationssøgning og opdatering af viden, fordi link på Københavns Kommunes hjemmeside ikke fungerer. Hvis AP Møller ikke personligt er informeret om ændringer af linjeføring, bør han blive det.

Havnen er en del af vores fælles identitet. Det må kommunen og en ellers hæderkronet skibsreders fond ikke ødelægge, fordi en tidligere borgmester fik en fiks idé om en bro.

Beslutningsgrundlaget fra Teknik- og Miljøforvaltningen er utilstrækkeligt og ensidigt farvet mod en broløsning. Alternative løsninger er ikke tilgået Fonden.

Projektet er hastet igennem uden ordentlige undersøgelser af alternative muligheder.

Hvorfor har man ikke konsulteret Jan Gehl, da planerne for ny adgangsveje blev lagt? Benarbejdet i opstartsfasen har ikke været godt nok - dårlig planlægning.

En advokat undrer sig på sin klients vegne over sagsforløbet og de mange juridiske problemer, som ikke er søgt løst inden udskrivelse af en international arkitektkonkurrence.

Lokalplanen lever ikke op til almindelig standard og bør derfor afvises.

Indsigelse mod at bruge COWIs rapport som beslutningsgrundlag, da den ikke giver et realistisk billede af sejlforholdene og konsekvenserne for sikkerheden.

Beslutningerne hviler på et mangelfuldt kendskab til sejlskibe og manøvrering.

Kritik af, at COWI som forarbejde til broen over

Proviandmagasingraven har været verden rundt for at samle erfaringer, men ikke kontakten Brolauget på Frederiksholmbroen, der kun ligger 100 m fra den kommende bro.

I den strategiske miljøvurdering henvises til forhold, der ikke er ordentligt belyst. Lokalplanområdet burde have været større.

Det påtænkte brobyggeri er vedtaget uden tilstrækkelig analyse af trafikbehov og -vaner. Der mangler økonomiske kalkuler for alternative løsningsmuligheder.

Lokalplanforslaget er utilstrækkeligt motiveret og argumenteret. Fx henvises der i den strategiske miljøvurdering til forhold, der ikke er tilstrækkeligt belyst. Der mangler velfunderet vurdering af det reelle behov for transportmuligheder, der fremføres som begrundelse for broløsningen. Lokalplanområdet burde være større, så også de tilstødende bydele kunne integreres. Forslaget kommer fra et udokumenteret behov for flere cykelstier. Kgs. Nytorv burde ikke have været det eneste udgangspunkt for tidsmåling – Nørreport, Vesterport og Hovedbanegården kunne også være relevante.

Processen bør startes forfra med en troværdig og velkonsolideret vurdering af behov.

Bropolitikken

Bropolitikken burde have været fremlagt og diskuteret inden vedtagelsen om at bygge broer.

En lokal borger anfægter behovet for en bro-åbningspolitik. Det burde være en bro-lukningspolitik. Der mangler redegørelse for tilkørselsforhold og risiko for cyklister på fortovet. Påpeger, at der er byggekaos omkring Kgs. Nytorv, hvorfor der ikke er gode

adgangsforhold fra centrum.

Manglende dialog

Adskillige kritiserer, at der ikke har været dialog med områdets sejlere og øvrige interessegrupper.

Flere undrer sig over, at broløsningen gennemtrumfes, selv om Christianshavns Lokaludvalg er imod, og Indre Bys Lokaludvalg anbefaler en udskydelse. Beboerne her må vel være de primære brugere.

Der bør iværksættes en virkelig dialogproces.

Tilgængelighedsproblematikken er ikke ordentligt belyst i lokalplanforslaget. Der bør holdes en ny høring, hvor berørte parter indkaldes.

Processen

Lejerbos afdeling 207 finder, at kommunen er startet med en meget bundet opgave - en konkurrence. Det er forkert først at indlede borgerhøringer, når vinderen er udpeget. Det er også en omvendt handlemåde, når kommunen først beder Lejerbo om fuldmagt til at kunne ophæve fredningen og derefter inviterer til møde om at afgive brugsretten til kanalhjørnet. Er blevet inviteret til et enkelt møde om broåbningstider. Det virker, som om alle beslutninger er taget før høringen - nærmest skindemokrati.

Flere frygter, at kommunen vil gennemføre et uigennemtænkt projekt for ikke at tabe ansigt og opfordrer til fornyede overvejelser.

En advokat anfører på vegne af sin klient, der ejer flere ejendomme på Christianshavn, at Københavns Kommune fremtidigt ønsker at have frihed til at opføre nye broer, hvis det skønnes nødvendigt. Denne indskrænkning af "den frie besejlingsret" kan ikke accepteres.

Politikernes rolle

Sager som denne gør folk kede af politik og ambitiøse, uempatiske politikere.

Flere finder, at politikerne skraber underdanigt for Mærsk, der ønsker at etablere nok et monument i København. Myndighederne har kritikløst accepteret Operaen på Dokøen uden om alle regler om lokalplaner og borgerhøringer. Broerne er kapitel 2 i hr. Møllers diktatur. Affinder Københavns bystyre sig med at blive sat ud af spillet nok en gang? Det er meningsløst, at politikere, der sidder i få år, kan få lov til at ødelægge så meget for altid. I Odense blev HC Andersens barndomsgade erstattet af en motorvej.

Politikerne opfordres til at lære af deres fejl.

Beslutningsprocessen har været en pinlig sag for Borgerrepræsentationen.

Sammenhæng med andre infrastruktur-anlæg

Beslutning om nye anlæg bør afvente en beslutning om havnetunnel.

Anlægsøkonomi

Det virker som om, Københavns Kommune ikke tænker langsigtet og på skatteyderne, da broerne i sig selv og den nødvendige brovagt i det lange løb vil være dyrere end en tunnel.

Skindemokrati

Flere oplever at have deltaget i et borgermøde med karakter af proformamøde. Borgerne holdes for nar, når de indkaldes til en høring, der reelt er et informationsmøde om trufne beslutninger. En anonym tilhænger af broerne opfordrer Københavns Kommune til at tage i betragtning, at mange tilhængere af broerne ikke tør sige det offentligt pga. "de aggressive bromodstandere".

Bemærkning

Vedr. beslutningen om at etablere broer og ikke en tunnel eller færgefart henvises til bemærkningerne ovenfor til Friluftsrådet. Vedr. opførelse af Operaen bemærkes, at bebyggelsen er hjemlet i lokalplan nr. 331. Dokøen er heri fastlagt til en bred vifte af anvendelser, herunder offentlige formål såsom kulturelle formål. Lokalplan 331 er udarbejdet i overensstemmelse med planlovens bestemmelser, herunder om offentlig høring. Der er ikke i planloven krav om at fremlægge alternative forslag i forbindelse med lokalplanlægning. Det er der til gengæld i lov om miljøvurdering af planer og programmer, jf. "Strategisk miljøvurdering 2" og "Sammenfattende redegørelse om miljøvurderingen af forslag til lokalplan "Stibroer over Inderhavnen og kanaler på Christianshavn"", der er vedhæftet indstillingen som bilag 8 og 9. Christianshavns og Indre Bys Lokaludvalg er høringsberettigede parter, men har ikke vetoret. Udbygning af infrastrukturen med broer og stiforbindelser er i øvrigt et anliggende ikke bare for Christianshavn og Indre By, men for hele København. Vedr. sejladsikkerhedsmæssige forhold bemærkes, at vinderprojekterne i detailprojekteringen underkastes revision af trafiksikkerheden, ligesom Kystdirektoratet har givet principiel godkendelse af projekterne. Vedr. "den frie besejlingsret" bemærkes, at begrebet dækker over en praksis, der gennem tiderne har udviklet sig internationalt, og som udgangspunkt vedrører og regulerer skibstrafikken på det åbne hav samt evt. passager over disse eller gennemsejling af visse typer stræder. Der er tale om opbygget international standard, som baserer sig på konkrete sager gennem tiderne og derfor ikke fuldt ud er reguleret ved konkrete lovbestemmelser. "Den frie besejlingsret" kan efter forvaltningens opfattelse ikke finde anvendelse i et nationalt havneområde. Da der er tale om en foranstaltning, som må anses for et almennyttigt formål, der generelt berører alle i området, vurderer forvaltningen ikke, at projektet medfører en erstatningsforpligtelse i forhold til en påstået begrænsning af "den frie besejlingsret", men formodentligt og sandsynligt retligt vil blive anset som erstatningsfri regulering.

6. Operaen

En storbruger af Operaen protesterer mod broerne, der vil ødelægge den smule havneliv, der er tilbage. Havnebussen fungerer fint og egner sig bedre til festtøj og stiletter.

Anbefaling af, at der ses på alternativet med en pendlerfærge, da den vil kunne dække behovet både for cyklister og gæster til Operaen. Det bemærkes, at COWI tager fejl, når de mener turen fra Kgs. Nytorv til Operaen vil tage 10 minutter. Det vil tage 22 minutter, når turen langs Nyhavn medregnes. Gæster til Operaen vil derfor foretrække havnebussen.

En tunnel og en metrolinje vil være at foretrække som adgang til Operaen.

Der er bedre og billigere måder at skabe adgang til Operaen på end broerne.

Flere finder, at operagæster kun i lille udstrækning vil bruge cykel - og ikke om vinteren.

Ingen gider gå 1,5 km til Operaen i kulde og sne.

Operagæster vil næppe anvende broerne.

Det oprindelige argument med, at broerne skulle betjene Operaen er ikke holdbart med den lange og besværlige linjeføring og manglende parkering på Nyhavnsiden.

Hele problemstillingen opstår som følge af behovet for at få gæster til og fra Operaen, hvilket løses bedst med pendulfærger.

Da Operaen blev bygget, var aftalen, at det skulle gøres nemt for operagæsterne, de mange studerende, Søværnet og beboerne at komme til og fra Dokøen. Aftalen omfattede også en stor underjordisk parkeringsplads.

En bro til Operaen skal gå fra Skuespilhuset til Operaen og ikke ad kringlede bagveje gennem Christianshavn.

Flere finder det forkastelig at vægte en bro til Operaen over adgangsforholdene til kanalen – især i disse økonomisk trængte tider.

En indsiger undrer sig over, hvorfor der ikke bygges en bro direkte til Operaen fra Skuespilhuset for den gående trafik?

En anden mener, at folk hellere vil slå en genvej til Christiania frem for til Operaen med den foreslåede løsning. Derfor bør der bygges en tunnel eller bro over havneløbet mellem Skuespilhuset og Opera

Bemærkning:

Der henvises til bemærkningen ovenfor til Friluftsrådet. Det primære formål med broerne er ikke at betjene operagæster, men at forbedre cykel- og gangforbindelsen mellem Christianshavn/Holmen og Indre By.

7. Generel modstand

Mange erklærer sig uden yderligere argumentation som modstandere af planerne for broer i havnen og især broerne ved Trangraven og indsejlingen til Christianshavns Kanal.

Broerne vil gøre Københavns Havn til en død havn.

Lad havnen leve, skriver mange andre.

Flere protesterer mod, hvad der reelt er nedlæggelsen af Christianshavns Kanal.

Kanalen vil blive spærret for skibe med mast. Byrådet er talentløst og vil destruere en gammel bysejlkultur, som har eksisteret siden Chr. IV. En indsiger opfordrer til at spare pengene og bruge dem til bedre trafikale løsninger som flere havnebusser eller havnetaxier. Vandvejes forcer er netop flow og ikke trafikpropper.

En indsiger finder, at høringen er et studie i politikerlusk, fordi cyklisterne bliver favoriseret som trafikantgruppe.

Det er ikke byudvikling at bygge broer.

Broerne vil ødelægge vor 1.000 år gamle kulturhavn.

Bemærkning:

Med målet om at København skal være verdens bedste cykelby er det i ”Miljømetrolen - vores vision Cph 2015” (2007-97081), der blev tiltrådt af Teknik- og Miljøudvalget i mødet den 7. november 2007, opstillet som delmål, at mindst 50 % af københavnernes i 2015 tager cyklen på arbejde eller til uddannelse. Skal målet nås, kræver det en bred indsats, hvori udbygningen af cykelrutenettet er et væsentligt element.

De nye, oplukkelige broer vil ikke spærre masteskibe inde, men fra tid til anden påføre dem ventetid ved broåbning. Denne gene lever masteskibe med i mange andre storbyer, hvor bylivet på vand er mindst lige så aktivt som i Christianshavns Kanal.

8. Andet

Jura

En advokat fremfører på sin klients vegne, at ejendomme med fri adgang til havet har en værdi, andre ejendomme ikke har. Denne beliggenhedsværdi indebærer rettigheder, som er beskyttede af den danske grundlov. Broerne over Christianshavns Kanal og Trangraven er ulovlige. De begrænser ”den frie besejlingsret”. Advokaten vedlægger kopi af brev sendt til Center for Anlæg og Udbud samt Fredningsnævnet. Brevene indeholder indsigelser mod projektet som anført ovenfor. Der rejses erstatningskrav i forbindelse med ekspropriation af den frie besejlingsret.

Belutningsprocessen

Flere opfordrer til at danne en forening mod broerne. Det er det eneste, der hjælper.

Der er tale om ødelæggende byggetrang, reelt for at fiske stemmer. I stedet for at satse på store, dyre projekter burde politikerne løse udfordringerne på en intelligent måde.

Én finder, at argumentet for broer lugter langt væk af dovenskab og muligvis ejendomspriser.

Projektet er alene en beslutning, der ønskes gennemtruffet af nogle politikere, som vil skrives ind i Københavns historie.

Mange mener, at planerne om broerne kun kan forstås ud fra et profithensyn til de havne, som By & Havn anlægger længere ude i havnen.

En indsiger spørger, hvem der skal betale driften og er bekymret for, at omkostningerne hertil evt. kommer til at gå ud over skoler, plejehjem mv.

En anden spørger, om det i virkeligheden handler om at forhøje prisen på havnepladser, som ellers ikke vil kunne sælges - eller om Mærskes netværk i kommunen.

Én finder, at planerne er et knæfald for AP Møller, som offentligt har erklæret, at han ikke ønsker brofæste på sine arealer.

Et udsagn lyder: En håndfuld højtråbende og forkælede sejlere forlanger at kunne føre deres sejlbad ind i midten af en millionby. Politikerne må ikke lade det lille mindretal påvirke dem. Der er et stort tavst flertal.

Et andet, at det er en fremragende idé at lave bro for fodgængere og cyklister over Inderhavnen, og at debatten om forslaget er blevet fordrejet og forplumret af argumenter om færger, tunneller og ”andre fantasier”.

Etablering af broerne bør afvente frigørelsen af Christiansholm i 2018, så forbindelserne kan ses i en større sammenhæng. Der udtrykkes bekymring for, hvordan cykelstien føres ud på Gammelholm. Det må tænkes sammen med de øvrige funktioner i området. Havnebusserne bør også kunne sejle under broen ved højvande.

Uhensigtsmæssig ressourceanvendelse i en tid med finanskrise – et hovsa-projekt, som ingen klart kan argumentere for rationalet i.

En borger fra en nabobydel finder ikke, at COWI A/S’ materiale kan anvendes som materiale ved behandling og som beslutningsgrundlag for bygning af bro over Christianshavns Kanal og Trangraven.

Indsigeren opfordrer kommunen til at få lavet en ny rapport, inden projektet går videre i beslutningsprocessen, så der ikke opstår konspirationsteorier om evt. bestilt arbejde, misbrug mm.

Trafik generelt

Andre opfordrer til at plante træer i Torvegade, sænke hastigheden til 40 km/tm og kontrollere busbanen.

En anden vil hellere have en underjordisk Metro, cykeltunnel eller flere grønne bølger, så cyklisterne kan komme frem. Foreslår cykelsti på begge sider af Istedgade og ordentlige trafikforhold, så cyklisterne kan komme til og fra Kgs. Nytorv uden besvær.

Én finder, at kommunen er løbet fra alle visionerne om langsgående havnetunnel fra Kastellet til Slusen med direkte udkørsel på motorvejen.

En indsiger finder, at man bør skille sig af med Arrivas havnebusser.

En anden opfordrer til, at man skal kunne tage sin cykel med i havnebusser og på pendulfærger.

Cykeltrafik

En indsiger ønsker bedre forhold for cyklisterne, flere grønne bølger, bedre cykelparkering, og bedre og billigere offentlig transport. Desuden ønskes der flere husbådepladser i Københavns Havn. I Holland er husbåde en attraktion, i København er det for besværligt at få en tilladelse til husbådeplads.

En indsiger ønsker stisystemet mere detailplanlagt - ellers er broerne helt overflødige.

En anden ønsker gode cykelforhold i tilslutning til broerne, så der skabes gode forbindelser til Nørrebro og Østerbro og generelt forbindelserne i Nyhavn, Gothersgade og ved Nørreport Station. Ønsker generelt begrænset biltrafik i København for at nedbringe luft- og støjgener og den plads i gaderummet, bilerne optager. Derfor er det vigtigt at øge andelen af cyklister.

En indsiger finder svaret fra Dansk Cyklistforbund visionsløst, og at repræsentanten på borgermødet ikke aner, hvad han taler om.

Christiania skal ikke afskæres af en cykelmotorvej.

Cykelstien på s. 15 er den korteste, men ikke nødvendigvis den hyggeligste.

En opfordring lyder: Lav makværket om!

Tilklistring af havnen med broer må stoppes!

Lokalplanforslaget er ikke gennemarbejdet, da tingene ikke hænger sammen. Det nødvendige antal broåbninger vil hindre cykeltrafikken.

Der er ikke redegjort for, hvor cyklisterne skal køre hen, når de er kommet over broerne.

En indsiger betvivler, at det kan lade sig gøre at føre cykelforbindelsen igennem Christiania. Følgelig vil der opstå store trafikale problemer på Christianshavn med den øgede cykeltrafik.

En indsiger har taget kontakt til Dansk Cyklist Forbund og Mærsk Fonden, som begge støtter en linjeføring længere mod nord. Derfor håber indsiger, at kommunen finder et kompromisforslag til alles tilfredshed.

Sejltrafik og vandstand

En indsiger ser gerne en centralt placeret marina i Inderhavnen.

En enkelt frygter, at mange fremmede sejlere vil holde op med at komme til Christianshavn, og sejlere lægger rigtig mange penge.

En indsiger finder, at Teknik- og Miljøforvaltningen ikke evner at se ud over sin egen snude og opfordrer til at tage til Holland og se, hvordan de bygger oplukkelige broer, der får forvaltningen til at ligne amatører.

Der udtrykkes bekymring for, at de forventede problemer ved de aktuelle broer også vil opstå, hvis Olafur Eliassons bro opføres.

Med en forventet kommende højere vandstand i Københavns Havn på 1 m vækker den lave frihøjde undren.

De mange både, som skal ind og ud vil skabe kaos.

Tilgængelighed

En indsiger finder det kritisabelt, at den ene bro (Proviantsmagasin-graven) ikke er tilgængelig for kørestolsbrugere.

Uvedkommende gæster

Det bemærkes, at en bro fra Arsenaløen til Kløvermarksvej vil øge antallet af besøgende til Christiania, som hærger op ad Prinsessegade og kaster affald i Laboratoriegraven. Dette kan det grønne område ved Arsenaløen blive udsat for, hvis der kommer en bro. Der opfordres til at sørge for, at hashhandlen ikke spreder sig til Arsenaløen.

Der vil komme pres af besøgende både fra Havnegadekvarteret til Nyhavn.

En beboer og bestyrelsesmedlem i Lejerbos afdeling 204 påpeger en række fejl i lokalplanen, bl.a. misvisende udtryk: "Islands Plads vil med en broforbindelse få større betydning som lokal plads". Det vil blive et regulært færdselsareal.

Bemærkning

Vedr. beslutningen om at modtage gaven fra AP Møller Fonden for at forbedre gang- og cykelforbindelsen mellem Christiania/Holmen og Indre By henvises til bemærkningen ovenfor til Friluftsrådet.

Vedr. tilgængelighed henvises til bemærkninger ovenfor til Dansk Handicapforbund.

Lokalplanen foreslås ændret, og der er foretaget en supplerende høring herom

I forslaget til lokalplan "Stibroer over Inderhavnen og kanaler på Christianshavn" fastlægges frihøjden for den nye bro over Proviantmagasingraven til minimum 2,5 m over daglig vande.

Frihøjden indebærer, at stigningen på ramperne til broen overstiger det normalt accepterede med hensyn til tilgængelighed.

TMF anmodede derfor den 27. november 2009 Kystdirektoratet om tilladelse til at ændre den maksimale frihøjde af broen over Proviantmagasingraven til 2,2 m over daglig vande. Efter høring af berørte myndigheder meddelte Kystdirektoratet den 25. februar 2010, med rettelse af 8. marts 2010 tilladelse til, at frihøjden af broen over Proviantmagasingraven nedsættes til 2,2 m.

På den baggrund formulerede Teknik- og Miljøforvaltningen forslag til ændringer af lokalplanforslaget, der muliggjorde den lavere frihøjde. I henhold til planlovens § 27, stk 2, kan der i forbindelse med den endelige vedtagelse af planen foretages ændring af det offentliggjorte lokalplanforslag. Berører ændringen på væsentlig måde andre myndigheder eller borgere end dem, der har foranlediget ændringen (Københavns Kommune), kan vedtagelse af planen ikke ske, før de pågældende har fået lejlighed til at udtale sig.

TMF foranstaltede derfor den 26. marts 2010 en supplerende høring af berørte parter, herunder af samtlige 1.113 personer og grupper, der havde fremsendt bemærkninger til lokalplanforslaget.

I perioden 26. marts 2010 til 19. april 2010 indkom i alt 17 høringsvar.

Myndigheder og høringsberettigede organisationer

Christianshavns Lokaludvalg

Finder det foreslåede uhensigtsmæssigt, grænsende til det uigennemtænkte. En stigning på 5,5 % er stadig væsentligt over de 4,00 %, der er maksimum for tilgængelighed. Ændringen tjener således ikke sit formål og er derfor overflødig.

En frihøjde på 2,2 m ved højvande vil betyde vanskeligheder for næsten al sejlene trafik. Anlægget synes ikke at tage højde for stigende vande som følge af klimaforandringer.

Broen forekommer i øvrigt overflødig, da der kun 100 m derfra findes en eksisterende bro.

Udvalget henstiller derfor, at den planlagte bro helt stryges.

Endelig påtaler Lokaludvalget den korte høringsfrist, som omfatter påsken.

Bemærkning:

Mht. klimaforandringer og generel vandstandsstigning har Københavns Kommune valgt at fastlægge regler og retningslinjer ud fra eksisterende og kendte forhold frem for på baggrund af hypotetiske fremtidsscenarier. Kommunen er selvsagt opmærksom på mulige klimaændringer – der kan tænkes at berøre hele byen. Hvis hypoteser om stigende vandstand skulle være udgangspunkt for den fysiske planlægning i København, skulle denne laves helt om.

Mht. anlæg af en ny bro over Proviantmagasingraven frem for at benytte Frederiksholmsbroen bemærkes, at et væsentligt princip ved valg af linjeføring for de grønne cykelruter er, at disse så vidt muligt skal forløbe i grønne omgivelser. Mange ruter ligger i parker eller langs havnen. Fredelige småveje (fx Trangravsvej) indgår også i cykelruterne, mens større veje så vidt muligt er undgået.

Mht. tidsfristen bemærkes, at planloven ikke fastlægger minimumsfrister for supplerende høringer. Københavns Kommune har en fast praksis for at give mindst 10 hverdage i frist. Høringsperioden omfattede 14 hverdage omkring påsken.

Danske Handicaporganisationer København

Støtter den foreslåede ændring, der sikrer at ramperne til broen ikke overstiger det normalt accepterede mht. tilgængelighed. Foreslår, at ”ca. 55 %” ændres til ”maksimalt 55 %” for ikke at overlade et frirum til lempelser i kravene.

Foreslår i øvrigt Københavns Kommune at tilknytte en uddannet vejrevisor til projektet for at sikre, at der tages hensyn til alle handicapgruppers krav.

Bemærkning:

Af hensyn til detailprojekteringen er det valgt at give en vis, begrænset frihed i udformningen af ramperne, men Københavns

Kommune har en vedtaget politik om tilgængelighed for alle. Forvaltningen har tilknyttet Grontmij-Carl Bro og Rambøll som revisor.

Marinestation København

Har ingen indvendinger mod ændringen af frihøjden af broen over Proviantmagasinsgraven.

Slots- og Ejendomsstyrelsen

Fremsender tidligere afgivne bemærkninger af 5. marts 2010.

Bemærkning:

Se bemærkning ovenfor til Slots- og Ejendomsstyrelsen.

Øvrige indkomne bemærkninger

Helle og Per Fredholm er stadig dybt modstandere af broer, som hindrer fri sejlads med sejlbåde. anbefaler en tunnel, hvis Mærsk Møller skal have direkte adgang til sin Opera.

Bemærkning

Der henvises til bemærkning til Friluftsrådet.

Marianne Nygaard Wulff efterlyser svar på sin tidligere fremsendte indsigelse om ødelæggelse af Islands Plads.

Bemærkning

Forvaltningen svarede (7. april 2010) MNW, at forvaltningen fremsender kvittering, men ikke egentlige svar på indsendte bemærkninger. Disse samles i et høringsnotat (nærværende dokument), der vedlægges indstillingen om planens endelige vedtagelse – og som fremsendes til alle, der har afgivet bemærkninger.

Elena Klok fremsender ”Indsigelse mod broerne” (et fortrykt postkort).

Bemærkning

Se bemærkning ovenfor om Generel modstand.

Frits Hansen gør indsigelse mod lokalplanen.

Bemærkning

Henvendelsen handler ikke om forslaget til at ændre lokalplanen (indholdet af den supplerende høring), men om lokalplanforslaget. Der henvises derfor til svar til Friluftsrådet m.fl. ovenfor.

Ole Munk kan fuldt ud tilslutte sig de foreslåede ændringer.

Per Yde mener fortsat ikke, at der er nogen "business case" i forslaget, da fordelene langt overstiges af generne. Dette bliver ikke mindre af, at man reducerer sejlhøjden fra 2,5 m til 2,2 m.

Bemærkning

Se ovenfor til bemærkninger til Friluftsrådet.

Anita Landgren finder, at det overordnet er uden betydning, om broerne har en frihøjde på 2,2 m eller 2,5 m over daglig vande. De vil under alle omstændigheder tage livet af et globalt set unikt miljø.

Bemærkning

Se ovenfor bemærkninger om Kanalmiljø.

Mikkel Strange sender indsigelse imod de planlagte broer.

Bemærkning

Se ovenfor bemærkninger til Friluftsrådet.

Preben Thorup, Havneforum København; Michael Lerche, Bådlaug Halvtolv; Patrick Howard, Frederiksholmsbroens Bådlaug finder det maritime miljø i Erdkehlgraven helt unikt. Det maritime miljø vil forringes væsentligt med en lavbro over Proviantmagasingraven. 220 cm er 50 cm mindre end Frederiksholmsbroens 270 cm, Sejlere henvises til at benytte Nyholmsbroen, der imidlertid kun har en gennemsejlingshøjde på 240 cm.

Et maritimt miljø kan ikke udgøres af joller og kajaker alene. Frihøjden for den nye bro bør være den samme som Frederiksholmsbroen.

Bemærkning

Se ovenfor bemærkninger til Christianshavns Lokaludvalg i den supplerende høring.

Katalyn Tersztyanszy finder, at den foreslåede sænkning af brohøjden indebærer en yderligere forringelse for uhindret sejlads. Man kan ikke – som By & Havn anfører 18. december 2009 - bare gå under Nyholmsbroen. Selv relativt små motorbåde med højde lige under 2,5 m skal have den nye bro åbnet – idet de ikke kan vælge at gå under Nyholmsbroen. Finder det forkert at have to broer over samme kanal med forskellig frihøjde, da det kan være farligt.

Bemærkning

Der henvises til bemærkning ovenfor til Christianshavns Lokaludvalg i den supplerende høring.

Allan Hauge Nielsen henviser til tidligere afgivne svar og finder, at den foreslåede ændring kun vil gøre ondt værre.

Bemærkning

Se ovenfor om Kanalmiljø

Kaptajn Whistleblower

Mail med bemærkninger er dateret 22. april 2010, dvs. efter udløbet af fristen for den supplerende høring. Bl.a. pga. uregelmæssigheder på høringsportalen Bliv Hoert er det valgt at tage den for sent indkomne bemærkning med.

Indsigeren bemærker, at beslutningsgrundlaget er behæftet med fejl og i direkte modstrid med den vedtagne bropolitik for kanalerne i København, hvor det bl.a. hedder: Nye broer må ikke indskrænke gennemsejlingsmulighederne i forhold til eksisterende broers højde og frie gennemsejlingsbredde. Da Frederiksholmsbroen har en frihøjde på 2,7 m, bør den nye bro over Proviantmagasingraven også have denne frihøjde.

Indsigeren anfægter By & Havns udtalelse om, at en reduktion af frihøjden ikke gør noget, da Frederiksholmsbroen og Nyholmsbroen har frihøjder på 2,5 m, og at skibe under denne højde altid vil have mulighed for at sejle under Nyholmsbroen til og fra Proviantmagasingraven.

Dette er imidlertid ikke rigtigt, idet Nyholmsbroen kun har en frihøjde på 2,3 m.

Ændres frihøjden på den nye bro, vil et stort antal både blive spærret inde i/ude fra Erdkehlgraven. Både, som Holmens beboere har anskaffet sig, netop med hensyntagen til Frederiksholmsbroens frihøjde.

Indsigeren bemærker, at information om de to broers frihøjde/sejlvidde ikke fremgår af By & Havns hjemmeside.

Bemærkning

Københavns Kommune har pga. den opståede tvivl om broernes frihøjde bedt Kystdirektoratet om at bekræfte tilladelsen af 25. februar med rettelse af 8. marts 2010 til at nedsætte frihøjden. Tilladelsen blev givet på baggrund af en ansøgning fra kommunen, hvoraf fremgik, at frihøjden under Frederiksholmsbroen og Nyholmsbroen er 2,5 m.

Opmåling foretaget af landsinspektøren viste dog, at den eksisterende Frederiksholmsbro har en underside, der varierer mellem kote 2,46 ved det nordlige vederlag og kote 2,86 m ved det sydlige vederlag. Det betyder, at alle både mellem 2,7 og 2,8 m kan passere under broens sydlige halvdel uden åbning af broen.

Nyholmsbroen har underste del i kote 2,46 m under det uoplukkelige fags midte i stedet for 2,5 m, som var oplyst i kommunens ansøgning af 27. november 2009.

Kommunen har derfor den 17. maj 2010 anmodet **Kystdirektoratet** om fornyet stillingtagen til tilladelsen til at nedsætte frihøjden af den nye bro fra 2,5 m til 2,2 m.

Kystdirektoratet har forelagt anmodningen for **Farvandsvæsenet, Søfartsstyrelsen og Forsvarets Bygnings- og Etablisementstjeneste.**

Farvandsvæsenet har ingen bemærkninger i forhold til den første udtalelse, da broen er oplukkelig.

Heller ikke **Søfartsstyrelsen** har bemærkninger, da broen er oplukkelig.

Forsvarets Bygnings- og Etablisementstjeneste har ingen bemærkninger til forslaget om at ændre koten.

På den baggrund konkluderer **Kystdirektoratet**, at den tidligere meddelte tilladelse står ved magt.

Med hensyn til kritikken af **By & Havns** hjemmeside bemærkes, at **By & Havn** alene er myndighed for broer i Københavns Havn. Proviantmagasingraven og Erdkehlgraven er ikke en del af havnen..