

Bilag 11

NATURKLAGENÆVNET
§ § § § § § § § § § § §

Modtaget den

14 DEC. 2010

HORTEN

Rentemestervej 8, 2400 København NV
Tlf.: 7254 1000 Fax: 7254 1001
E-mail: nkn@nkn.dk Web: www.nkn.dk
CVR: 18210932

Advokataktieselskabet Horten
Att.: Advokat Jonas Refn
Philip Heymans Allé 7
2900 Hellerup

13. december 2010
J.nr. NKN-121-00245
salha

Hermed følger Naturklagenævnets afgørelse af dags dato i sagen om etablering af broforbindelse over Christianshavns Kanal og Trangraven.

Med venlig hilsen



Sally Hansen
Afdelingssekretær

Afgørelsen er sendt til:

- Advokataktieselskabet Horten, Att.: Advokat Jonas Refn, Philip Heymans Allé 7, 2900 Hellerup
- HavneForum København v/Stina Schröter, Islands Plads 1Z, 1431 København K
- Christianshavns Lokalforsamling v/Morten Lind, Wildersgade 64, 1408 København K
- Eskil Trolle, Bolbrovænget 4, 2690 Rungsted Kyst
- Wilders Plads Ejendomme A/S, Att.: Niels G. Barfred, Strandgade 54, 1401 København K
- Lett Advokatfirma, Att.: Advokat Anne Louise Haack Andersen, Rådhuspladsen 4, 1550 København V
- Bådelaugget Wilders Plads v/Erling Ekegren, Wildersgade 38, 1408 København K
- Fredningsnævnet for København, Retten i Lyngby, Lyngby Hovedgade 96, 2800 Kgs. Lyngby
- Københavns Kommune, Att.: Lisbet Østrup (Sendt pr. mail til lisost@tmf.kk.dk og anlaeg@tmf.kk.dk)
- By- og Landskabsstyrelsen (Sendt pr. mail til blst@blst.dk)
- Miljøcenter Roskilde, Vand- og Naturområdet (Sendt pr. mail til post@ros.mim.dk)
- Kulturarvsstyrelsen, H.C. Andersens Boulevard 2, 1553 København V
- Danmarks Naturfredningsforening, Masnedøgade 20, 2100 København Ø

- Politiken, Att.: Lea Wind-Friis (Sendt pr. mail til lea.wind-friis@pol.dk)
- Jan Dybdahl, Adilsvej 8, 1. th., 2000 Frederiksberg
- Netværket for bevarelse af Christiania som grøn Bybiotop v/Britta Lillesøe, Mælkebøtten 127A, 1440 København K
- Christianshavns Lokaludvalg v/formand Poul T. Cøhrt, Rådhuspladsen 77, st., 1550 København V
- Mikkel Hansen, Applebys Plads 13, 1411 København K
- Lad Havnen Leve v/Knud Josefsen, Overgaden neden Vandet 54, 4. th., 1415 København K
- Christianias Kulturforening v/Britta Lillesøe, Mælkebøtten 127A, 1440 København K
- Christianias Kontaktgruppe v/Ole Lykke Andersen, Nordområdet 286, Christiania, 1440 København K
- Dansk Cyklist Forbund, Att.: Jens Loft Rasmussen, Rømersgade 5, 1362 København K
- Nordea-Fonden, Att.: Mogens Hugo, Heerings Gaard, Overgaden neden Vandet 11, 1414 København K
- Wonderful Copenhagen, Att.: Lars Bernhard Jørgensen, Gammel Kongevej 1, 1610 København V

Advokataktieselskabet Horten
Att.: Advokat Jonas Refn
Philip Heymans Allé 7
2900 Hellerup

13. december 2010
J.nr. NKN-121-00245
salha

Som det fremgår af vedlagte afgørelse, har De fået helt eller delvist medhold i Deres klage.

Det følger af § 3, stk. 1, nr. 1, i bekendtgørelse nr. 950 af 16. september 2004 om gebyr for indbringelse af klager til Naturklagenævnet, at det indbetalte gebyr på 500 kr. tilbagebetales, hvis klageren får helt eller delvist medhold i klagen. Ved delvist medhold forstås, at klagen er imødekommet på et eller flere punkter, eller Naturklagenævnet i øvrigt har konstateret retlige mangler ved 1. instansens afgørelse. Der kan godt være givet delvist medhold, f.eks. i processuelle spørgsmål, selvom der ikke er sket en ændring af 1. instansens realitetsafgørelse.

Det indbetalte klagegebyr på 500 kr. tilbagebetales med henvisning til ovennævnte bestemmelse. En check på 500 kr. vil blive sendt til Dem inden 1 måned.

I medfør af § 3, stk. 2, i bekendtgørelsen om gebyr for indbringelse af klager til Naturklagenævnet kan nævnets afgørelse om gebyrspørgsmål ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

Med venlig hilsen



Sally Hansen
Afdelingssekretær

13 DEC. 2010

J.nr. NKN-121-00245
RTS

Afgørelse

i sagen om etablering af broforbindelse over Christianshavns Kanal og Trangraven

Fredningsnævnet for København har den 30. marts 2010 i medfør af naturbeskyttelseslovens § 50 stk. 1, meddelt dispensation på nærmere vilkår til etablering af en oplukkelig bro over Christianshavns Kanal og over Trangraven.

Københavns Kommune har som ansøger klaget over de vilkår, som fredningsnævnet har fastsat i forbindelse med dispensationen.

Fredningsnævnets afgørelse er desuden påklaget af Christianshavns Lokalråd, HavneForum København, Lejerbo København, Wilders Plads Ejendomme og Bådelaugget Wilders Plads. Disse klagere finder ikke, at der er grundlag for at meddele dispensation.

Baggrunden for sagen er, at Københavns Kommune ønsker at etablere en række broforbindelser i havnen med henblik på at binde København bedre sammen for cyklende og gående. Projektet omfatter bl.a. de i denne sag omhandlede oplukkelige broer over Christianshavns Kanal og over Trangaven. Broerne over Christianshavns Kanal og Trangaven vil få en frihøjde på 2,3 m, og kan således kun passeres af højere både mv. i forbindelse med en broåbning. Kanalerne på Christianshavn er fredet i 1966, og etablering af broerne forudsætter, at der meddeles dispensation fra fredningsbestemmelserne.

Fredningsdeklaration af 16. juni 1966

Nyhavn, kanalerne omkring Slotsholmen og kanalerne på Christianshavn er med de omgivende bolværker fredet ved deklaration tinglyst den 16. juni 1966.

Ifølge fredningsdeklarationen forpligter Københavns Havnevæsen sig til at bevare kanalerne som sådanne og Forsvarsministeriet forpligter sig til at bevare den øst for Christianshavns Kanal liggende del af Trangraven som kanal. De respektive ejere af bolværkerne forpligter sig til at bevare bolværkerne som sådanne. Også de langs Christianshavns Kanal og Frederiksholms Kanal voksende træer undergives fredning med deklarationen. Deklarationen indeholder bl.a. følgende bestemmelse:

”Der må ikke uden samtykke fra Naturfredningsnævnet for København foretages opfyldning i eller væsentlige ændringer i kanalerne eller i disse anbringes faste indretninger, herunder fast anbragte skibe og andre fartøjer, der er genstand for bygningsmæssig udnyttelse af ikke rent forbigående art.”

Fredningsdeklarationen indeholder bestemmelser om, at den ikke er til hinder for visse angivne aktiviteter og indretninger, herunder *at* de kanalen krydsende broer udvides i niveau, og at der foretages mindre løftninger og sænkninger af bolværkernes overside, alt som led i arbejder i de tilstødende gader, og *at* der under kanalerne udføres tunnelbaneanlæg, ledningsanlæg eller parkeringsanlæg, og at der til gennemførelsen af sådanne anlæg finder midlertidig spærring og tørlægning sted af dele af kanalerne.

Baggrund for fredningen

Naturklagenævnet har i forbindelse med sagens behandling modtaget en række dokumenter til belysning af baggrunden for fredningens gennemførelse og udformning.

I brev af 2. juni 1959 bemærker Københavns Havnevæsen, ved Havnedirektøren, bl.a. følgende:

”Hverken kanalerne om Slotsholmen, Nyhavns Kanal eller Christianshavns Kanaler har synderlig havnemæssig betydning længere og kan næppe heller tænkes at ville få det, men havnevæsenet må selv anse deres opretholdelse for ønskelig af historiske og kulturhistoriske grunde, og for at give indbyggere og turister en fornemmelse af, at København er en havneby”.

Det er i samme brev anført, at en fredning af kanalerne efter Havnevæsenets principielle standpunkt bør afvises ”da kanalernes fremtid må anses for tilstrækkelig betrygget ved havnevæsenets og kommunens varetagelse af de æstetiske og historiske interesser.”

I en indstilling af 1. juni 1965 til Borgerrepræsentationen om tilslutning til en række fredningsdeklarationer, herunder for kanalerne, er bl.a. anført følgende:

”Det væsentligste indhold er, at Københavns Havnevæsen skal forpligte sig til, at bevare kanalerne som sådanne. Dertil kommer, at de respektive ejere af bolværkerne forpligter sig til at bevare bolværkerne som sådanne. Det er tvivlsomt, om naturfredningslovens bestemmelser kan bringes i anvendelse for bolværkerne. Der findes fra gammel tid bestemmelser om, at bolværkerne skal opretholdes, men med henvisning til disse

historiske havneafsnits betydning for byen og skønhedsmæssige værdi foreslås, at der til naturfredningsnævnet for København udstedes en egentlig fredningsdeklaration”.

I brev af 4. juni 1965 om naturfredning af kanalerne i Inderhavnen bemærker Københavns Havnevæsen, ved Havnedirektøren, bl.a. følgende:

”Selv om det måske kan være noget tvivlsomt, i hvilken udstrækning naturfredningslovens bestemmelser kan bringes i anvendelse for kanalerne med tilhørende bolværker m.v., har man dog ment, at disse historiske havneafsnit var af så stor skønhedsmæssig værdi, at en form fredning ville være rimelig”.

Tidligere dispensationer fra fredningen og forslag om ændrede fredningsbestemmelser

Der er tidligere meddelt en række dispensationer fra fredningen, herunder om placering af fortøjningspæle og husbåde i kanalen. Bl.a. har Fredningsnævnet for København den 9. december 2009 meddelt dispensation til nedramning af 6 pæle i Christianshavns Kanal. Fredningsnævnet har i overensstemmelse med kommunens indstilling bl.a. fastsat vilkår om, at pælene ikke må vanskeliggøre sejladsen i Christianshavns Kanal.

Naturklagenævnet har i afgørelse af 21. juni 2006 (J.nr. 03-121/101-0004 og J.nr. 03-121/101-0005) taget stilling til spørgsmål om lovliggørende dispensation til husbåde i Christianshavns Kanal og Trangraven. Nævnet meddelte i den forbindelse en tidsbegrænset dispensation, indtil der er gennemført en ny fredning for Kanalerne, dog senest indtil udgangen af 2009.

Baggrund for projektet om etablering af stibroforbindelser i havnen

Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune har i januar 2008 truffet beslutning om at modtage et tilbud fra A. P. Møller og Hustru Chastine McKinney Møllers Fond til almene Formaal om etablering af stibroforbindelser i havnen, samt en cykelforbindelse i Nyhavns sydside. På baggrund af de seneste års udvikling i København med bl.a. nye boliger og diverse uddannelsesinstitutioner og Operaen på Holmen samt udbygningen af Amager Strandpark finder kommunen, at der er behov for at binde byen bedre sammen.

Københavns Kommune udskrev i 2009 en projektkonkurrence om designet af en oplukkelig stibro over Inderhavnen fra Nyhavns sydside til Grønlandske Handels Plads samt tre oplukkelige stibroer over henholdsvis Christianshavns Kanal og Trangraven (aktuelle sag), og Proviantmagasingraven. Vinderne af konkurrencen blev udpeget af en enig dommerkomité bestående af repræsentanter fra Københavns Kommunes teknik- og miljøforvaltning og økonomiforvaltning, almenfonden samt to fagdommere.

Det samlede projekt er bl.a. beskrevet i Københavns Kommunes forslag til lokalplan ”Stibroer over Inderhavnen og kanaler på Christianshavn”, der er vedtaget af Borgerrepræsentationen den 10. december 2009, og som har været i offentlig høring i perioden 6. januar 2010 til 8. marts 2010. Kø-

benhavns Kommunes miljørapport om de miljømæssige konsekvenser af lokalplanen er optrykt som bilag til lokalplanforslaget.

Det fremgår, at spørgsmålet om broforbindelserne har været drøftet med Kulturarvsstyrelsen, som har bemærket, at der ved placeringen og udformningen af broerne bør tages særligt hensyn til de fredede bygninger i området og deres kulturmiljøværdier, samt at terrænet omkring broerne ikke bør hæves, da det vil genere de fredede bygninger og forringe deres forhold til omgivelserne.

De ansøgte broer over Christianshavns Kanal og Trangraven

Københavns Kommune har den 17. november 2009 ansøgt Fredningsnævnet for København om dispensation fra fredningen til etablering af en oplukkelig bro over Christianshavns Kanal og over Trangraven. De ansøgte broer er udformet som én sammenhængende bro i tre lineære brofag, hvis forløb samles over vandfladen i et stjerneformet udtryk. De to broklapper over henholdsvis Christianshavns Kanal og Trangraven kan åbne uafhængigt af hinanden. Broforbindelsens tre faste brofag understøttes af søjler og pæle til fast grund i kanalerne. Åbningsfagene hængsles til det centrale brofag, der er forbundet med Islands Plads. Det centrale fag understøttes af søjler, der under vand-spejlet forbindes indbyrdes af en betonplade for at sikre den nødvendige stabilitet. For at beskytte bro og søjler mod påsejling forventes det, at der i kanalerne skal placeres såkaldte ledeværker på hver side af åbningsfagene.

Det er oplyst, at der i forbindelse med projektkonkurrencen er lagt vægt på, at broforbindelsen har en let udformning, der indpasser sig i miljøet og byrummet på Christianshavn. Der er desuden lagt vægt på, at gennemsejlingsbredden i kanalerne mindskes mindst muligt. Den frie gennemsejlingsbredde under de to broklapper bliver minimum 15 m, og frihøjderne under midten af de to broklapper bliver 2,3 m. Højere både kræver broåbning. Broforbindelsen vil blive konstrueret således, at en broåbning højst tager 90 sekunder.

Brokonstruktionen forudsætter, at bolværket sænkes 20-40 cm under bolværkets overkant, idet undersiden af broen vil møde det eksisterende bolværk under bolværkets overkant. For hvert brofæste berører dette ca. 8 m bolværk. Bolværket under dette niveau og ved siden af broen bevares uændret. Broen fæstes på en konstruktion, som placeres under terrænniveau bag bolværket. Broens fæste bliver således helt uafhængigt af bolværket. Det er oplyst, at en løsning, hvor broen holdes helt fri af bolværkerne, vil medføre, at broens ramper på land bliver længere, og at dette æstetisk og praktisk set vil være en betydelig forringelse af projektet samt af de tilstødende arealer.

Grundarealerne, hvor der skal være brofæste, ejes af henholdsvis Slots- og Ejendomsstyrelsen (Grønlandske Handels Plads), By- og Havn (Arsenaløen) og Lejerbo (Islands Plads). Slots- og Ejendomsstyrelsen og By- og Havn har givet kommunen fuldmagt til at søge om dispensation fra

fredningen. For så vidt angår Lejerbos areal har kommunen tilkendegivet, at man kan se sig nødsaget til at ekspropriere arealet, hvis ikke der kan opnås enighed med Lejerbo om projektet.

Københavns Kommunes oplysninger om sejlads og cykeltrafik

Af Lokalplanforslagets oplysninger om sejlads i kanalerne (s. 14) fremgår, at der i sommerhalvåret er mange sejlbåde, der sejler ind og ud af Christianshavns Kanal, herunder gæstesejlere. Det er kun relevant for sejlbåde at sejle ind i Christianshavns Kanal fra den nordlige udmunding i Inderhavnen, da kanalen deles på midten af Torvegade-broen, der ikke kan lukkes op. Lave havnerundfartsbåde m.fl. forudsætter en fri gennemsejlingshøjde på 2,2 - 2,3 m. Sejlbåde og andre skibe, der er højere end dette, kræver broåbning. Der er i løbet af sommeren 2009 gennemført tællinger af skibstrafikken ved Trangraven. Tællingerne er gennemført mellem kl. 7 og kl. 22 for alle dage i ugerne 25, 29, 30, 32 og 34. Det er oplyst, at tællingerne viser, at der på de fem uger samlet sejlede godt 14.000 fartøjer gennem kanalen, svarende til 400 i døgnet. Af disse var knap 25 % højere end 2,2 m og ville have krævet en åbning af broen. Tællingerne viser, at der er meget stor variation i antallet af passager af fartøjer over 2,2 m i forhold til vejret, samt at der er en relativ lille variation i forhold til tidspunktet på ugen, dog med en overvægt af sejlads i weekender. Sejladsen varierer meget over døgnet. I højsæsonen viser gennemsnitstallene på hverdage en jævn fordeling mellem kl. 9-18 med mellem 8-11 skibe pr. time, mens der mellem kl. 7-9 er 2-3 skibe pr. time og mellem kl. 18-22 er 3-7 skibe. Det højeste antal skibe, der er talt på en time, er 25 – på en hverdag mellem kl. 14 og 15 i højsæsonen.

Af lokalplanforslagets oplysninger om cykeltrafik (s. 15) fremgår, at etablering af broerne over Inderhavnen og kanalerne er et af midlerne til at nå målet om, at mindst 50 % skal cykle til arbejde eller uddannelse i København i 2015. Broforbindelserne er en del af det grønne cykelrutenet, der indgår i Kommuneplan 2009, og som er under løbende etablering. Broerne vil skabe en ny trafikal forbindelse mellem Indre By og Christianshavn/Amager. Etablering af broerne forventes at få stor betydning for cyklisternes og fodgængernes bevægelsesmønstre. Det bliver blandt andet muligt at fravælge den stærkt trafikerede Torvegade til fordel for en mere fredelig forbindelse over Christianshavn. Der er gennemført en analyse af, hvor stor cykeltrafik, der kan forventes på broerne. Vurderinger af, hvor stor en cykeltrafik, der kan forventes, er forbundet med usikkerhed. Der er udarbejdet et skøn på baggrund af de ændringer, der skete i forbindelse med Bryggebroen, hvor der i dag kører ca. 5.000 cyklister, og et skøn baseret på nøgletal for cykeltrafik og arealdata. Det første skøn viser, at der kan forventes ca. 3.000 daglige cyklister på broen over Inderhavnen. Det andet skøn baseret på arealdata viser, at der kan forventes ca. 7.000 daglige cyklister. Det vurderes, at skønnet på 7.000 daglige cyklister virker meget optimistisk, og det forventes, at den daglige trafik bliver mindre. Det er anført, at fordelingen af cykeltrafikken forventes at svare til det, der generelt er gældende i København, således at der vil være en koncentration mellem kl. 7.30 og kl. 9.00 og mellem kl. 16.00 og kl. 17.00.

Det fremgår af sagens akter, at Københavns Kommune med inddragelse af relevante interessenter vil udarbejde en broåbningpolitik for alle byens broer og på baggrund heraf udarbejde et broreglement for hver enkelt bro. Broreglementerne skal godkendes af Søfartsstyrelsen efter regler om sikkerhed til søs. Kommunen ønsker efterfølgende at kunne evaluere og ændre broåbningspolitik og broreglementerne.

Fredningsnævnets afgørelse

Fredningsnævnet har i forbindelse med sagens behandling modtaget indsigelser fra Christianshavns Lokalsråd, Wilders Plads Ejendomme, Danmarks Naturfredningsforening, Boligselskabet Lejerbo, Indre By Lokaludvalg. Indsigelserne, der er refereret i fredningsnævnets afgørelse, vedrører navnlig sejlbareheden af kanalerne og det særlige miljø, der knytter sig til kanalerne. Det gøres bl.a. gældende, at der ikke er hjemmel til at meddele dispensation til de ansøgte broer, da en dispensation vil være i strid med fredningens formål.

Fredningsnævnet har fundet, at behovet for at binde byen bedre sammen, blandt andet ved at etablere hensigtsmæssige gang- og cykelforbindelser, bør imødekommes, men at kanalerne imidlertid skal kunne anvendes til sejlads, i påkommende tilfælde også af større skibe til forsyning af området eller bortsejlads af f.eks. byggeaffald, hvorfor det ikke tillades, at der anbringes et brofæste (fast indretning/brosøjler) ude i vandet.

Fredningsnævnet har på den baggrund meddelt dispensation i medfør af naturbeskyttelseslovens § 50, stk. 1, til etablering af en oplukkelig bro mellem Arsenaløen og Islands Plads og til etablering af en oplukkelig bro mellem Grønlandske Handels Plads og Islands Plads på følgende vilkår:

- 1) Der må ikke placeres brofæste (faste indretninger/brosøjler) ude i vandet.
- 2) Afstanden mellem den uoplukkelige 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 sænkes indtil 40 cm.

Klagerne og Naturklagenævnets behandling af sagen

Københavns Kommune har i klage af 27. april 2010 uddybet ved brev af 14. maj 2010 gjort gældende, at de fastsatte vilkår nr. 1, 2, 4 og 5 skal ophæves eller ændres.

Københavns Kommune gør navnlig gældende, at fredningens hovedformål ikke er at sikre en uhindret sejlads på kanalerne men at sikre æstetiske og kulturhistoriske hensyn, og at de påklagede vil-

kår – der er fastsat uden forudgående høring af kommunen – umuliggør en realisering af det ansøgte vinderprojekt for en broløsning. Baggrunden for klagen over vilkår nr. 5 er den ændrede udformning af broerne, som vilkår nr. 1 og 2 vil medføre.

For så vidt angår vilkår 1 (ikke faste indretninger i vandet) og vilkår 2 (afstand mellem uoplukkelige dele af broerne) bemærkes bl.a., at det uden faste konstruktioner i vandet, vil være nødvendigt med en langt kraftigere konstruktion og et tilsvarende større anlæg på land, samt at de planlagte faste brosjjler i vandet henset til fortøjningspæle og fortøjede både ikke vil reducere kanalernes sejlbarhed. I det ansøgte projekt er regnet med en fri gennemsejlingsbredde på 15 meter, hvilket er accepteret af Søfartsstyrelsen, Farvandsvæsenet og By- og Havn, og principielt tilladt af Kystdirektoratet. Der er ikke noget kendt behov for en større gennemsejlingsbredde.

For så vidt angår vilkår 4 (åbningstid på 90 sekunder) bemærkes, at dette beror på en misforståelse, idet de i ansøgningen omtalte 90 sekunder alene går til åbning af broklappen og ikke omfatter den nødvendige forudgående standsning af trafikken på broen, forinden broklappen kan åbnes. Normalt vil der gå 1-2 minutter med disse aktiviteter udover de 90 sekunder til åbningen af broklappen. Kommunen finder, at vilkåret er unødvendigt og for specifikt i forhold til, hvad der er praktisk muligt for driften. I forbindelse med broåbningspolitikken vil det være muligt at differentiere åbnings-tider i overensstemmelse med behovene, herunder i forhold til forskellige tidspunkter og dage mv. Desuden gøres gældende, at vilkåret er udtryk for hensyn, der ikke kan varetages i forbindelse med en fredningssag. Der henvises også til, at der i forbindelse med den principielle godkendelse af broprojektet foreligger udtalelser fra Søfartsstyrelsen og Farvandsvæsenet.

Afgørelsen er desuden påklaget af Lejerbo ved brev af 23. april 2010 uddybet ved brev af 28. september 2010, af Christianshavns Lokalmråd ved brev af 26. april 2010 suppleret med breve af 2. september 2010 og 20. september 2010, af HavneForum København ved brev af 26. april 2010, af Bådelauget Wilders Plads ved brev af 26. april 2010 og af Wilders Plads Ejendomme ved brev af 28. april 2010 uddybet ved brev af 28. september 2010.

Disse klagere gør navnlig gældende, at der ikke er hjemmel til at meddele dispensation til det ansøgte projekt, da en dispensation vil være i strid med fredningens formål, at kommunens oplysninger om og vurderinger af trafik over og under broforbindelserne ikke er underbyggede/korrekte, at der ved fredningsnævnets behandling ikke er inddraget relevante og væsentlige forhold, herunder om projektets påvirkning af de særlige interesser i området og om projektets indgribende karakter i forhold til ejer- og brugerinteresser, at der foreligger alternative løsninger, som i højere grad tilgodeser de særlige interesser i området, herunder en tunnel under kanalen eller en broforbindelse til Christiansholm, og at den omtalte broåbningspolitik - og dermed reguleringen af besejlingen af kanalen - vil være et rent kommunalt anliggende.

For så vidt angår fredningens formål bemærkes bl.a. at opretholdelsen af sejladsmuligheder er et hovedformål med fredningen, samt at en dispensation vil medføre væsentlige ændringer i det fredede område. Der henvises i den forbindelse bl.a. til karakteren af indgrebet og den geografiske udstrækning af det område, som vil blive påvirket. Med henvisning til fredningsbestemmelserne, herunder de udtrykkelige bestemmelser om udvidelse af eksisterende broer og om tunnelbaneanlæg mv. under kanalen, anføres også, at deklARATIONEN indeholder en forudsætning om, at nye anlæg skal etableres som underjordiske anlæg.

Bl.a. med henvisning til en rapport udarbejdet af Lokalrådet, Havneforum København og Dansk Sejlunion bemærkes, at kommunens konklusioner vedrørende trafik ikke understøttes af indsamlede data, og at kommunens estimer for broernes anvendelse ikke er underbyggede. Det fremgår, at der er foretaget trafikundersøgelser, herunder en interviewundersøgelse, en optælling af skibe i kanalerne, og at der er gennemført en simulation af muligheden for afvikling af skibstrafikken. Det gøres gældende, at det ikke vil være praktisk muligt at afvikle trafikken som forudsat af Københavns Kommune.

For så vidt angår alternative løsninger bemærkes, at kommunen ikke i relevant omfang har forholdt sig til mulige mindre indgribende løsninger og at der ikke er et dokumenteret behov for nødvendigheden af en bro med den ansøgte placering. Bl.a. peges på muligheden for at etablere en adgang for gående og cyklende i form af en tunnelloøsning under kanalen. Desuden peges på muligheden for at etablere en broforbindelse med et andet forløb, eventuelt med et forløb over Christiansholm. Det gøres gældende, at kommunens modstand mod sådanne mulige alternative løsninger ikke har været sagligt begrundet.

Naturklagenævnet har den 11. oktober 2010 modtaget supplerende materiale fra Københavns Kommunes i form af brev af 8. oktober 2010 med kommentarer til de øvrige klager (inkl. bilag 1-2) og notat af 8. oktober 2010 om almene interesser og alternative løsninger (inkl. bilag 1-19).

Naturklagenævnet har den 14. oktober 2010 foretaget besigtigelse, bl.a. ved sejlads ad Christianshavns Kanal og i Inderhavnen, samt afholdt offentligt tilgængeligt møde på Christianshavn.

I forlængelse af det offentligt tilgængelige møde - og på baggrund af Naturklagenævnets høring af 15. oktober 2010 - har Naturklagenævnet modtaget supplerende bemærkninger fra Københavns Kommune ved brev af 19. oktober 2010, fra Lejerbo ved brev af 5. november 2010, fra Christianshavns Lokalråd ved brev af 6. november 2010, fra Wilders Plads Ejendomme ved brev af 6. november 2010 og fra HavneForum København ved brev af 8. november 2010.

I forbindelse med Naturklagenævnets behandling af sagen har nævnet desuden modtaget en række bemærkninger fra myndigheder, organisationer, foreninger og privatpersoner, jf. nedenstående:

- Jan Dybdahl: Brev af 24. august 2010 med forslag til alternative broer.
- Kulturarvsstyrelsen: Udtalelse af 13. oktober 2010 om en vurdering af kanalerne i forhold til bestemmelser i museumslovens § 29 e.
- Netværket for bevarelse af Christiania som grøn bybiotop: Brev af 30. oktober 2010 med til støtte til indsigelser mod cykelsti gennem Christiania.
- Christianshavns Lokaludvalg: Brev af 2. november 2010 med indsigelser mod en dispensation.
- Mikkel Hansen: Brev af 2. november 2010 med indsigelser mod en dispensation.
- Lad Havnen Leve: Brev af 7. november 2010 med indsigelser mod en dispensation, inkl. bilag herunder ajourført rapport vedr. forbindelse over Inderhavnen og Christianshavns Kanaler og DVD med fem videosekvenser.
- Christianias Kulturforening: Brev af 7. november 2010 med indsigelser mod anlæggelse af cykelrute gennem Christiania.
- Christianias Kontaktgruppe: Mail af 8. november 2010 med indsigelser mod den ansøgte dispensation.
- Dansk Cyklist Forbund: Brev af 10. november 2010 samt mail af 11. november 2010 med støtte til ansøgte broprojekt.
- Nordea-fonden: Brev af 10. november 2010 med oplysninger om Cirkelbroprojektet.
- Wonderful Copenhagen: Brev af 15. november 2010 med støtte til Cirkelbroprojektet.

Naturklagenævnets afgørelse:

I sagens behandling har deltaget 8 af Naturklagenævnets 10 medlemmer: Lars Busck (formand), Martin Glerup, Leif Hermann, Britta Schall Holberg, Mogens Mikkelsen, Anders Stenild, Jens Vibjerg og Henrik Waaben.

Naturklagenævnet udtaler:

Ifølge naturbeskyttelseslovens § 50, stk. 1, kan der meddeles dispensation fra en fredning, når det ansøgte ikke vil stride mod fredningens formål. Videregående afvigelser fra en fredning end nævnt i stk. 1 samt hel eller delvis ophævelse af en fredning kan kun foretages efter reglerne om gennemførelse af fredninger, jf. § 50, stk. 6.

Nyhavn, kanalerne omkring Slotsholmen og kanalerne på Christianshavn er med de omgivende bolværker fredet ved deklaration tinglyst den 16. juni 1966. Fredningens formål er ikke angivet i deklarationen, og må derfor findes på baggrund af navnlig fredningsbestemmelserne sammenholdt med oplysninger om baggrunden for fredningen og de særlige interesser i området.

Efter Naturklagenævnets opfattelse må det lægges til grund, at fredningen har til formål at sikre de særlige kulturhistoriske, æstetiske og rekreative interesser, der knytter sig til de omfattede kanaler. Der ses ikke med fredningsbestemmelserne eller i øvrigt at være holdepunkter for, at fredningen særligt skulle have til formål at sikre besejlingen af kanalerne.

Ved vurderingen af, om der er hjemmel til i medfør af naturbeskyttelseslovens § 50, stk. 1, at meddele dispensation til de ansøgte broer, skal det vurderes, om broerne må antages medføre så væsentlige ændringer, at en dispensation vil være i strid med fredningens formål.

Henset til det anførte om fredningens formål finder et enigt Naturklagenævn, at det ikke vil være i strid med fredningens formål at meddele dispensation til de ansøgte oplukkelige broer.

Afgørelsen af, om der bør meddeles dispensation, beror herefter på en konkret, skønsmæssig vurdering af det ansøgte set i forhold til de relevante interesser. I den forbindelse skal bl.a. foretages en afvejning af hensynet til de sejlerinteresser og det maritime miljø, der knytter sig til kanalerne på Christianshavn, over for kommunens ønske om at binde København bedre sammen for cyklende og gående færdsel. Det er ubestridt, at de ansøgte broer vil indebære en begrænsning set i forhold til den nu helt uhindrede adgang for sejlads på den pågældende strækning af Christianshavns Kanal og Trangraven.

Efter Naturklagenævnets opfattelse har kommunen i nødvendigt og rimeligt omfang undersøgt alternative muligheder for gennemførelsen af en stiforbindelse fra Indre By over Christianshavn til Amager, herunder en tunnelløsning under Christianshavns Kanal og en stiforbindelse med et andet forløb. Nævnet finder det ikke godtgjort, at sådanne alternative forbindelsesmuligheder vil være mere hensigtsmæssige end den ansøgte broforbindelse over Christianshavns Kanal og over Trangraven. Der er herved bl.a. lagt vægt på længden af nødvendige tilkørselsramper i tilknytning til en tunnelløsning og på de planlægningsmæssige begrundelser for det valgte forløb.

Et flertal på seks af nævnets medlemmer udtaler herefter:

Efter en samlet vurdering finder disse medlemmer, at der bør meddeles dispensation til en broforbindelse over Christianshavns Kanal og over Trangraven med en udformning som ansøgt. De begrænsninger for sejladsen, som broerne vil medføre, findes ikke at indebære så afgørende ændringer set i forhold til de interesser, der skal varetages med fredningen, at dette kan føre til et andet resultat. Med henblik på også for fremtiden at sikre det maritime miljø, der knytter sig til kanalerne, bør broreglementet for de pågældende broer og eventuelle efterfølgende ændringer af broreglementet dog godkendes af fredningsmyndighederne. Disse medlemmer stemmer derfor for at stadfæste fredningsnævnets dispensation på ændrede vilkår.

Et medlem (Leif Hermann) finder, at hensynet til bevarelsen af det særlige maritime miljø i tilknytning til kanalerne vejer tungere end behovet for en stiforbindelse som ønsket af kommunen. Dette medlem stemmer derfor for at ændre fredningsnævnets dispensation til et afslag.

Et medlem (Britta Schall Holberg) finder, at værdien af den ansøgte broforbindelse for gående og cyklende er begrænset set i forhold til ønsket om at bevare det eksisterende maritime miljø i tilknytning til kanalerne. Desuden vil broforbindelsen medvirke til at udskyde en beslutning om forbedret adgang til operaen, som er nødvendig, hvis operaen skal bidrage til fremtidens København, som det er meningen. Dette medlem stemmer derfor for at ændre fredningsnævnets dispensation til et afslag.

I overensstemmelse med flertallet går Naturklagenævnets afgørelse herefter ud på, at Fredningsnævnet for Københavns afgørelse af 30. marts 2010 stadfæstes med den ændring, at vilkår nr. 1, 2 og 4 ophæves. Som nyt vilkår for dispensationen fastsættes, at broreglementet for de ansøgte broer og eventuelle efterfølgende ændringer af broreglementet skal godkendes af fredningsmyndighederne.

Dispensationen bortfalder, hvis den ikke er udnyttet inden 3 år efter, at den er meddelt, jf. naturbeskyttelseslovens § 66, stk. 2.

På Nævnets vegne


Rasmus Thougard Svendsen

Specialkonsulent