

2. oplag

Ny, revideret udgave

Oktober 2008

**NYT
PROJEKT**

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Rådhuset
1599 København V

Den 29. september 2008

I forbindelse med det indkaldte møde den 1/10 2008 i Kulturhuset på Islands Brygge under overskriften "Byliv & Havneliv" tillader vi os at fremkomme med forslag og kommentarer vedrørende de eksisterende og fremtidige broer på tværs af Københavns havneløb.

Dette indlæg skal ses som en fortsættelse af de tidligere diskussioner i 2003 – Åben Havn - over samme emne, og som det fremgår af begge indlæg, taler vi på vegne af en meget betydelig del af befolkningen på Christianshavn samt øvrige brugere af havneområderne. Det er os magtpåliggende at understrege, at en ny bro på tværs af havneløbet, som forbindelse mellem området Kvæsthusgade og Holmen ikke udgør en acceptabel løsning, set fra befolkningens side.

Idet vi har forståelse for, at der er et behov for tværgående trafik mellem Skuespilhuset og Operaen samt i øvrigt muligheder for at kunne passere Havneløbet for såvel gående som cyklende, vil vi tillade os at fremkomme med 3 alternative løsninger som nedenfor nævnt:

1. Etablering af en tunnel, svarende til hvad kommunen besluttede under økonomiudvalgsrådet 26/11 2002 – en sådan tunnel vil sikre, at Inderhavnen frem til Knippels Bro, Christianshavns kanaler og Nyhavn bibeholder det eksisterende miljø med fri sejlads for alle interesserede og herigennem bibeholdelse af ikke mindst de meget betydelige turistinteresser, som området indeholder.
2. etablering af en færgeforbindelse på tværs af havnen, hvoraf der i det sidste år har været udkast og forslag til en lang række løsninger.
3. Hvis problemerne med trafik på tværs af havneløbet kun kan løses ved etablering af en broforbindelse, bør en sådan primært følge A. P. Møllerfondens forslag, som har været behandlet i Teknik- & Miljøudvalget den 5/12 2007.
En sådan broforbindelse bør imidlertid efter vor overbevisning have en ændret linieføring for at tilgodese såvel den fri sejlads som gang- og cykeltrafikkens videre forløb til såvel Operaen og Holmen samt Christianshavn og Østamager.

Med henvisning til vedlagte illustration - LØSNINGSMODEL 3 - foreslår vi derfor følgende:

Etablering af en oplukkelig gang- og cykelbro "A" fra Havnegade ved Nyhavn til det nordvestlige hjørne af Den Nordatlantiske Brygge.

Etablering af en gang- og cykeltunnel "B" fra det nordøstlige hjørne af Den Nordatlantiske Brygge under Trangraven til Christiansholm.

Etablering af en oplukkelig gang- og cykelbro "C" fra Christiansholm til Dokøen.

Det er meget væsentligt for alle, de her nævnte parter, at gøre opmærksom på, at en bro på tværs af havneløbet som forbindelse mellem området Kvæsthusgade og Holmen vil være ødelæggende for Christianshavns miljø, som værdsættes af såvel beboerne som af rigtig mange gæster i området, og at al erfaring viser, at i det øjeblik broer etableres i havneområder, ændrer dette helt et områdes miljø og områdets liv forsvinder.

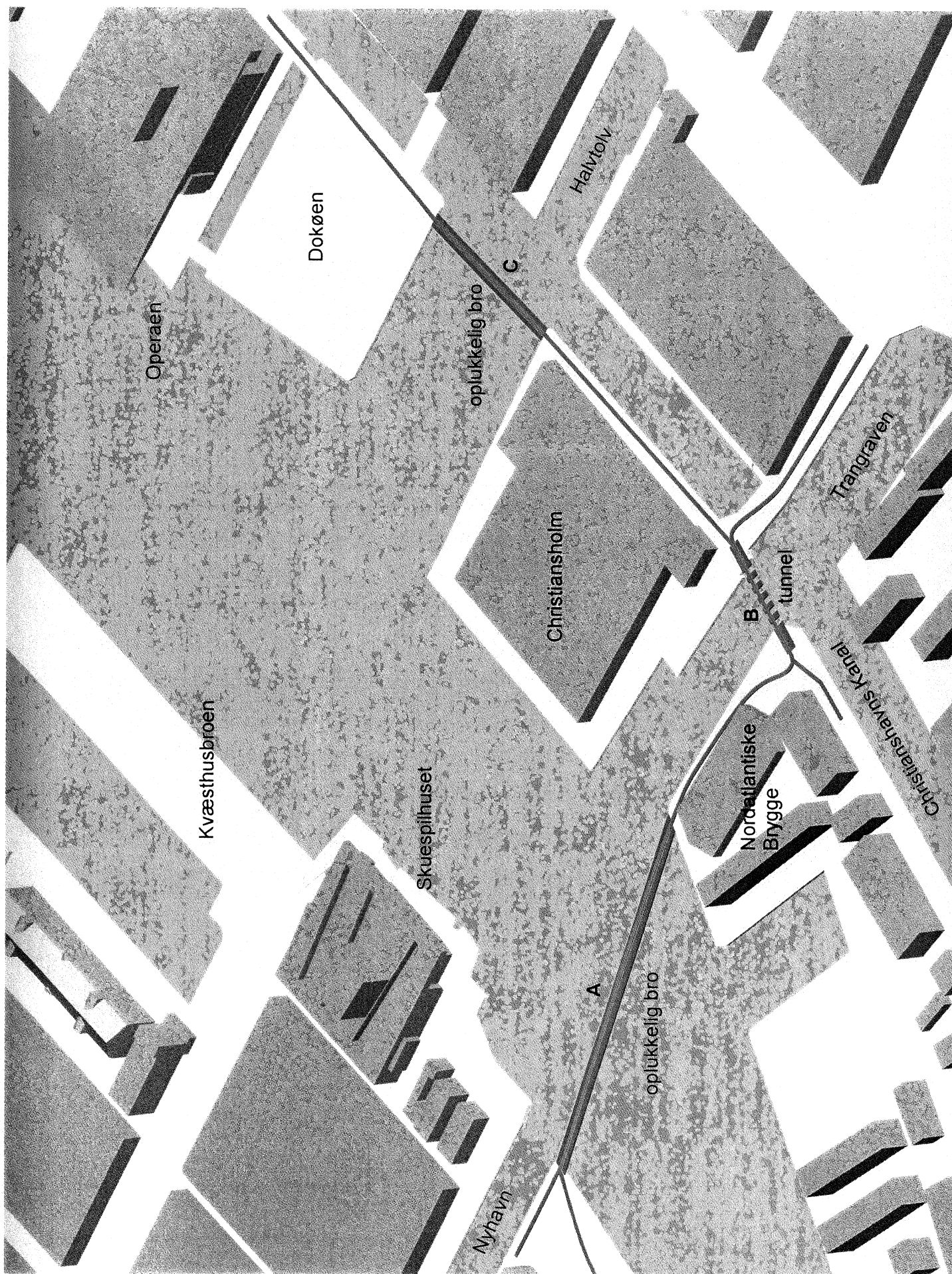
Sluttelig vil vi gerne anføre, at en bro under alle omstændigheder vil blive betragtet som en hindring for fri sejlads, og at en sådan etablering vil invalidere en lang række rettigheder, såvel hævdvundne som kontraktlige, omfattende brugsretten til de eksisterende bolværksstrækninger, og at det i denne forbindelse ikke kan undgås, at der her vil opstå en lang række juridiske spørgsmål.

De 3 ovennævnte alternativer skal forstås således, at vi anser det førstnævnte som den vigtigste løsning og nr. 2 og 3 som mulige alternativer.

Idet vi forventer at blive holdt løbende underrettet om alle yderligere tiltag og udvikling i denne sag, forbliver vi

med venlig hilsen

De interesserede parter



Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen 8. kontor
Rådhuset
1599 København V

Den 12. november 2003

Den Blå Plan

Vi tillader os at henvende os til Økonomiforvaltningen med en del kommentarer, ideer og indsigelser i forbindelse med såvel Den Blå Plan som forslag til Kommuneplantillæg for husbåde, og vil nedenfor gøre rede for vore synspunkter.

1. Tilgang til Havnen.

I forbindelse med indsigelserne, der er fremkommet under titlen "Åben Havn", som vi har taget aktiv del i, vil vi gerne anføre, at der synes at være et betydeligt misforhold mellem Den Blå Plans intentioner om at opnå et levende og mangfoldigt liv på og ved vandet og et forventet resultat af de tiltag i form af nye broer og færdselsårer, som planen samtidig forudser.

Det største problem, vi forudser i øjeblikket, vil være etableringen af den nye broforbindelse over Havnen fra Kvæsthusbroen til Dokøen, idet dette uden tvivl vil have en meget betydelig negativ indflydelse på ikke mindst miljøet i Kanalerne på Christianshavn gennem den begrænsning, dette ville indebære for den fri trafik af sejl- og motorbåde til området.

Kommunen har tidligere med referat fra Økonomiudvalgsmødet den 26/11 2002 besluttet at der skulle anlægges en tunnel for fodgængere og cyklister på den omtalte strækning.

Anlægsudgifterne var budgetteret til ca. 200 mill. kr.

En sådan løsning vil tillade fri passage for både og herigennem bibeholdelse af de eksisterende forhold.

Kommunen har imidlertid på et senere tidspunkt valgt at skrinlægge dette projekt for i stedet at planlægge en broforbindelse, som vil kunne åbnes, og som i øvrigt vil have en frihøjde på 5,2m. Denne løsning vil efter vor opfattelse have en meget uheldig indvirkning på Kanalernes bådoliv, idet dette rent praktisk vil betyde en nedlæggelse af langt de fleste bådpladser i området.

Under forhandlinger, vi har haft med Københavns Havn A/S om dette, blev vi gjort opmærksom på, at en bro, der kan åbnes for sejlads, ville være en glimrende løsning, og man henviste til den bro, der er etableret i Næstved Havn.

Bortset fra at man næppe med rimelighed kan sammenligne den sejlende trafik i en middelstor provinsby med landets hovedstad, kan vi oplyse, at erfaringerne med denne bro i Næstved set fra bådfolkets side nærmest må betegnes som en katastrofe, da hverken sejl- eller motorbåde passerer denne bro, men at man ved betydelige tilskud i millionklassen har måttet finde andre løsninger.

Af vedlagte plantegninger (løsning 1 og løsning 2) fremgår, hvordan problemerne med de tænkte trafikforhold kan løses, idet der ved løsning 1 er foretaget en parallelforskydning af den tænkte broforbindelse, således at denne går fra Nyhavns sydside og over til den ny park ved Den Nordatlandiske Brygge. Ved etablering af en kort tunnel fra Nordatlandisk Brygge til Christiansholm opnås, at der stadig vil være fri udsejling fra områderne i Kanalerne, hvorimod broen stadig vil være en hindring for trafikken syd fra gennem Langebro og Knippelsbro.

På nuværende tidspunkt er der få udsejlinger denne vej, men hvis man ønsker, at sejlerlivet senere hen også skal blomstre i havnen syd for omtalte bro, vil denne selvfølgelig stadig være en hindring.

Løsning 2 anfører, at den oprindelig vedtagne tunnel etableres, og der således ikke kommer en forbindelse i form af en bro. Og denne tunnel kan så enten etableres som vist på forslag 2 til Christiansholm eller nordligere direkte til Operabygningen.

I bladet Havn & By, august 2003, udgivet af Københavns Havnevæsen, udtaler Carl-Gustav Jensen, Havnens talsmand, følgende: "Jeg synes, at man skal prioritere den almene udnyttelse af Havnen – sejlads med alle typer både – som det allervigtigste" og fortsætter senere "Havnen er først og fremmest til sejlede".

Disse udtalelser kan meget let komme i konflikt med de virkelige forhold, hvis ovennævnte bro på tværs af Havnen samt flere små faste broer bliver det endelige resultat.

2. Husbåde.

Med hensyn til placering af husbåde i selve Kanalerne på Christianshavn er det vor opfattelse, at man kan leve med de eksisterende forhold, hvorimod det vil være ødelæggende for Kanalernes miljø, hvis der bliver indlagt nye moderne husbåde blandt de eksisterende både. Vi er ligeledes af den opfattelse, at Nokken bør kunne bibeholdes i den stil som hidtil har været gældende, og at man så med hensyn til yderligere moderne husbåde forsøger at lave samlede løsninger andre steder i Havnen i stedet for helt eller delvis at gribe ind i de eksisterende miljøer.

Overborgmesteren har tidligere givet udtryk for, at der kunne være plads til i hvert fald 1000 husbåde i Københavns Havn, og Københavns Havn A/S's udlejningschef, Britta Køster har tidligere oplyst, at det vil koste ca. 36.000 kr. at leje en "vandplads" pr. husbåd. Dette betyder, at Københavns Havn A/S efterhånden som husbådene bliver etableret vil opnå en lejeindtægt på ca. 36 mill. Kr. på årlig basis, alene på denne aktivitet.

3. Trafik i Havnen.

Der er i den senere tid været ønsket fremme om, i stedet for en broforbindelse at få etableret pendlertrafik med passende bådtyper fra Københavnssiden via Havnen over til Operaen.

Hvis man ser dette i lidt større perspektiv, kunne der måske tænkes følgende løsning:

I mellemkrigsårene fandtes der en bådtrafik i Hovedhavnen og Kanalerne, der bestod af lave bådtyper, der kunne gå under broerne, bådtyper nogenlunde svarende til den nuværende havnerundfart.

På det tidspunkt fandtes der ingen turister i København, så bådene fungerede alene som et transportmiddel.

En del af de "stoppesteder", der findes i dag stammer fra den tid, men disse fandtes i et langt større antal end nu, bl.a. fandtes der adskillige i Hovedløbet.

Problemet dengang var, at bådene ikke kunne sejle om vinteren på grund af is, men dette problem findes så godt som ikke i dag.

Hvis sådant trafiknet på vandet bliver retableret og sejlede regelmæssigt med korte intervaller, og at besejlingen skete helt fra Nordhavnen til Sydhavnen, kunne der anlægges betydelige p-pladser evt. p-huse nær ved vandet i henholdsvis Nord- og Sydhavn for at dæmpe biltrafikken til den centrale del af København.

Pendlere kunne så i betydeligt antal "slippe af med bilen" i henholdsvis Nord- og Sydhavn og tage omtalte både ind til den centrale del af København.

Et sådant system vil tage lidt tid at køre ind, men slutresultatet vil sikkert være en velkommen løsning på en del trafikproblemer.

Disse både kunne så tidsmæssigt omdirigeres til om aftenen delvis at sejle på tværs af Havnen med pendlere til Operaen

Ud over hvad der er nævnt med hensyn til den ny forbindelse på tværs af Havneløbet over til Operaen, har mange brugere af Havnen atter stillet det spørgsmål "Hvad bliver det til med trafiktunnellen mod nord fra Langelinie til Refshaleøen"?

Under en sejltur, arrangeret af Supertanker i forbindelse med Den Blå Plan, udtalte planchef Holger Bisgaard, at en sådan havnetunnel ville koste ca. 6 milliarder kr., og det var der næppe midler til. I den forbindelse vil vi gerne nævne, at der så sent som i 2001 ligger et fast tilbud på at etablere en sådan tunnel, der selvfølgelig kan tage den nødvendige biltrafik, til 1.050 mill. Kr. Dertil er der anslået, at kørselsvejene på Refshaleøen samt andre arbejder i denne forbindelse vil koste ca. 350 mill. Kr., hvilket vil sige, at den eneste rigtige løsning på de eksisterende trafikproblemer kan etableres for et beløb af ca. 1,4 milliard kr. Hertil kommer reguleringen af forholdene ved Langelinie og Kastellet.

Stadsarkitekt Jan Christiansen udtaler i bladet Hovedstaden, august 2003 "jo, alle vidste, at det var et trafikproblem fra den dag gaven, Operaen, blev præsenteret. Det siger sig selv, når man tager den placering midt ude på en ø".

Vi er af den opfattelse, at en etablering af den ovennævnte havnetunnel vil løse langt de fleste trafikale problemer, som alle er klar over eksisterer, og vi vil foreslå, at dette projekt bliver genoptaget til diskussion i forlængelse af, hvad borgmester Søren Pind udtaler den 21/2 2003 i forbindelse med, at Kommunen har lavet en undersøgelse heraf (hvilket i øvrigt har kostet 15 mill. Kr.)

4. Bebyggelse i Havnen.

I forbindelse med planlægningen af de fremtidige aktiviteter i Havnen, er det uundgåeligt at diskutere de forskellige nye bebyggelser på områderne direkte ved vandet. Diskussionerne om de forskellige nyopførte bygninger i Sydhavnen og Kalvebod Brygge skal der ikke tages stilling til her, men derimod ønsker vi at komme med nogle kommentarer til det nye byggeri, der er planlagt på Krøyers Plads, kaldet "Manhattan".

Som det vil ses af vedlagte plantegninger, løsning 1 og 2, har vi forestillet os, at dette projekt, som vi på mange måder finder meget elegant og særpræget, burde placeres på Christiansholm for at kunne danne en enhed for sig selv. Vi mener, at det er problematisk at lægge et byggeri af denne type ind mellem 2 fredede pakhuse på henholdsvis Krøyers Plads og Wilders Plads, idet vi er af den opfattelse, at et byggeri på Krøyers Plads netop burde tage hensyn til de nævnte 2 fredede pakhuse og for at give en ide om, hvordan et sådant projekt eventuelt kunne udformes for at skabe harmoni i dette område, vedlægger vi til orientering en 3-dimensionel plan, der viser en sådan løsning.

Vi synes, at der er meget, der taler for at det hollandske "Manhattan-projekt" kommer til at ligge samlet på en ø som Christiansholm (ligesom f.eks. Operaen i Sydney), idet det jo er klart, at der specielt er 2 grunde til at Sydney-operaen er blevet så kendt – nemlig bygningens helt specielle karakter samt dens beliggenhed på en holm uden distraherende byggeri i omgivelserne.

Vi mener, at det samme kan opnås her ved nævnte placering af "Manhattan-projektet", og da det er Københavns Havn, der står som ejer af Christiansholm, må det være muligt at få kontrakten med Pressens Fællesindkøb ændret og at relokere deres eksisterende lagre. Samtidig vil dette have til resultat, at Grønlandske Handels Plads og Krøyers Plads bibeholder sit særpræg af et gammelt handelsområde.

5. Økonomiske aspekter.

Det er vor opfattelse, at disse kan opdeles i følgende 3 punkter:

a. Enhedspris.

For at opnå en lighed blandt ejere i havneområdet samt de tilstødende vandarealer er det helt nødvendigt, at der etableres en pris for, hvad det skal koste at kunne gøre brug af Havnens vandarealer.

Denne pris bør kun omfatte selve vandarealerne og ikke tilstødende bolværker og bagved liggende jordarealer.

Brugere af Havnen skal således kunne regne med at kunne indgå én kontraktpris vedrørende vand og én kontraktpris vedrørende bolværk m.m..

Dette gælder alle typer for brugere, såsom husbåde, sejlbåde, motorbåde, kommercielle både etc..

Det bør i denne forbindelse tages i betragtning, at alle de omkringliggende marinaer uden for Københavns Havns regi f.eks. Dragør, Skovshoved etc. i dag intet betaler for brug af vandarealer, tværtimod støtter flere kommuner disse aktiviteter meget betydeligt.

Det er derfor nødvendigt at etablere lige konkurrenceforhold mellem alle arealer i Københavns Havn samt sørge for, at forholdene i Københavns Havn ikke bliver en fordyrende faktor i forhold til de omkringliggende kommuner.

b. Nyt byggeri.

Vedrørende nyt byggeri (ovenfor nævnte "Manhattan") bør det tages i betragtning, at den for hele Wilders Ø (også Krøyers Plads) eksisterende lokalplan, hvor det er intentionen, at de fremtidige byggeri, både med hensyn til højde og bebyggelsesprocent, holdes inden for de fastlagte rammer.

Også her må det være væsentligt, at de forskellige grundejere i området får en ligelig behandling med hensyn til sådanne krav.

Det vil derfor være en fordel, hvis det ny hollandske projekt bliver flyttet til Christiansholm, idet man her vil kunne udforme en lokalplan, der tager hensyn til projektet i sin helhed.

c. Rådighedsret.

Det er klart, at hvis den påtænkte bro på tværs af Havnen til Operaen bliver gennemført, vil dette have til resultat, at der opstår en meget betydelig indskrænkning af rådighedsretten for alle bolværksejere på Christianshavn, og flere har over for os gjort gældende, at hævdvundne rettigheder til at anvende de forskellige bolværker ikke uden videre kan invalideres af nye tiltag.

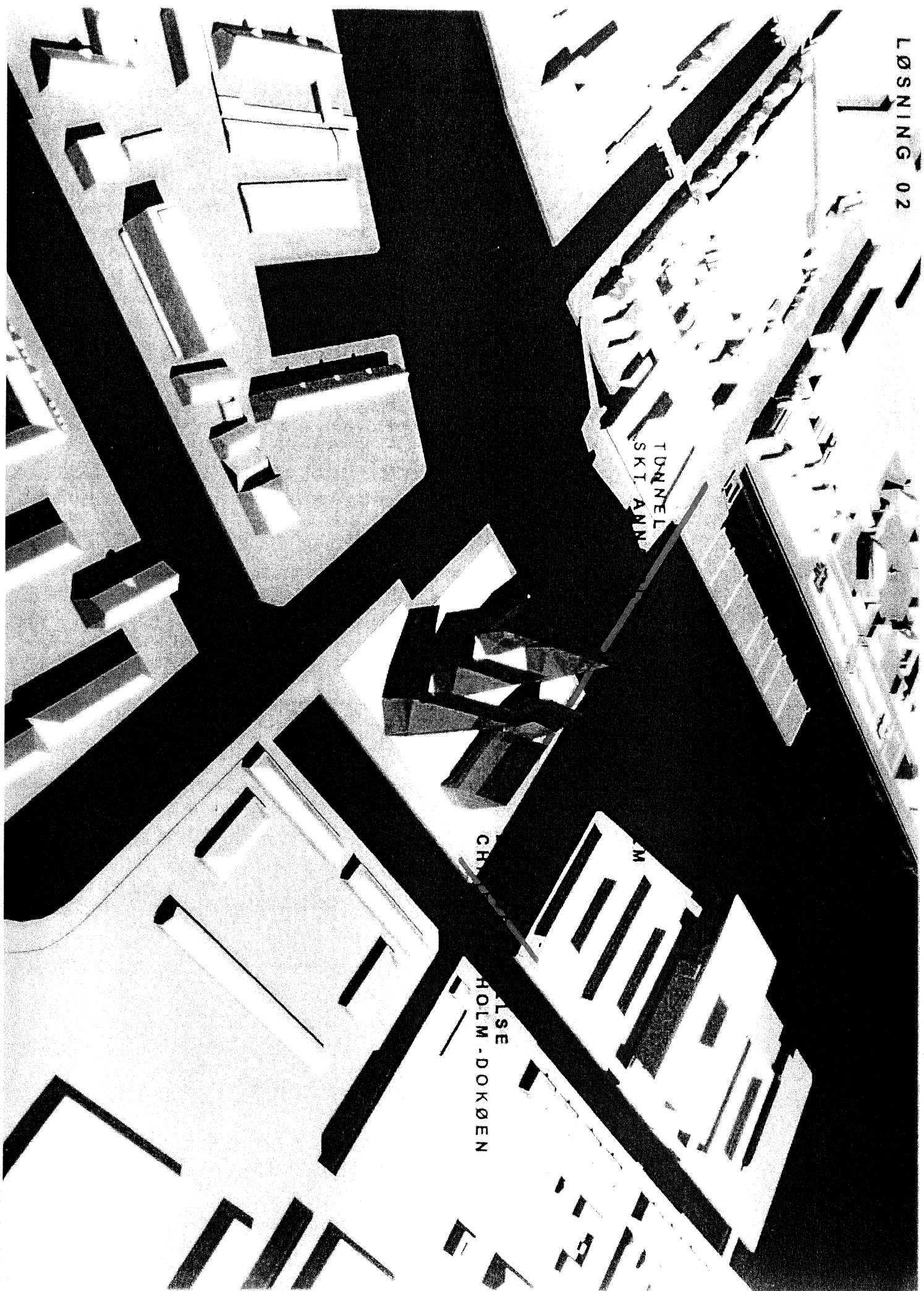
Hvis en sådan indskrænkning viser sig at føre til de forudsete indskrænkninger i brugen, vil der uvægerlig opstå et erstatningsspørgsmål i denne forbindelse, hvilket problem der bør tages med i overvejelserne.

Til slut vil vi gerne anføre, at vort firma, bortset fra vor marineaktiviteter, ingen økonomisk interesse har i broer, tunneller eller nyt byggeri, men er fremkommet med ovennævnte bemærkninger alene af interesse for området, hvor vi har haft vore aktiviteter i over 165 år.

TUNNEL
SKI ANN

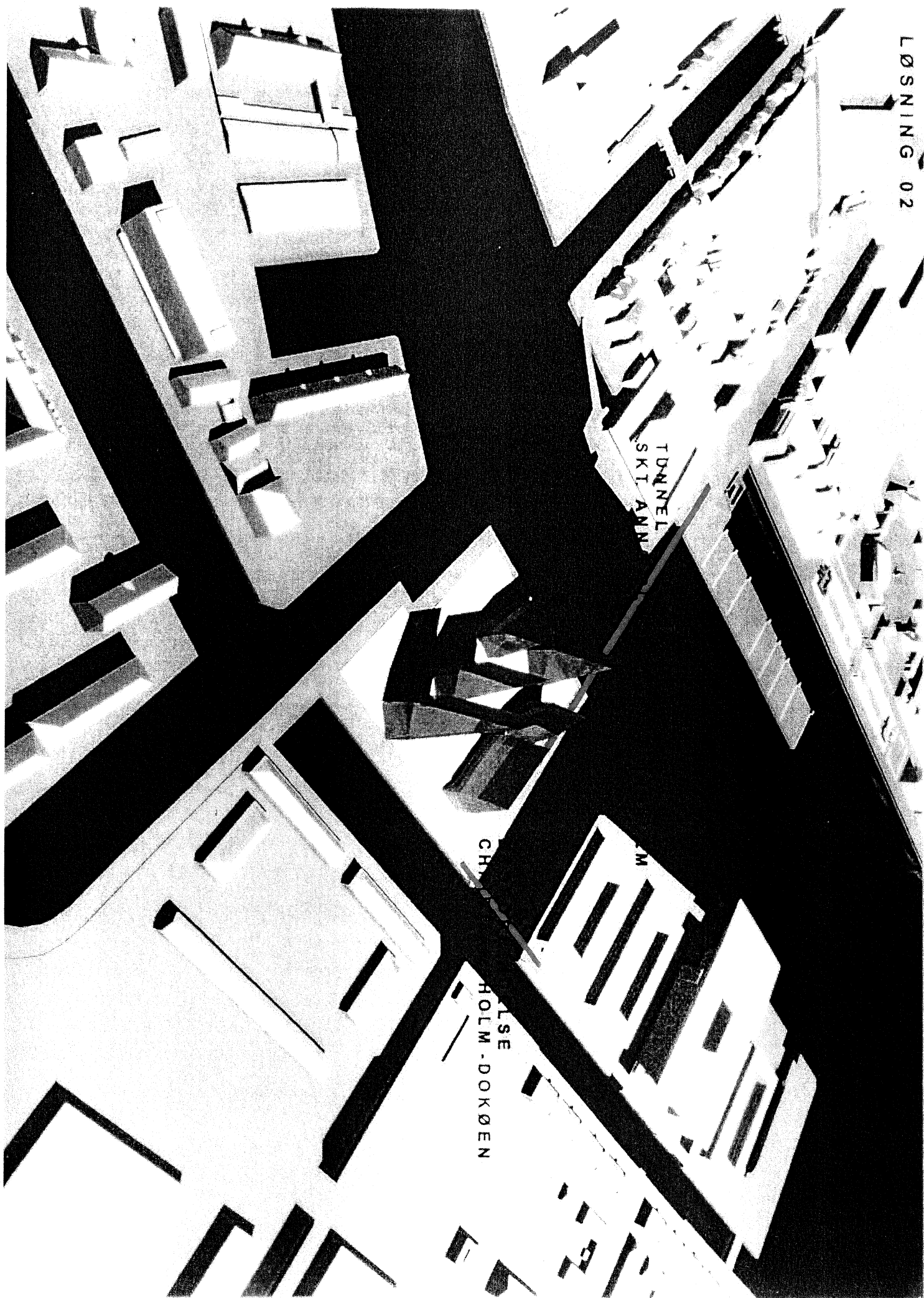
CH

ALSE
HOLM-DØKØEN



TUNNEL
SKI ANN

CH
HOLM-DOKØEN
LSE



**Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
8. kontor
Rådhuset
1599 København V**

København den 12. november 2003

Indsigelse til debatoplæg "Den Blå Plan".

Vi, en række brugere af havnen – beboere, sejlsportsfolk, organisationer, bådklubber m.v., har med interesse modtaget og læst Københavns kommunes oplæg til havnens fremtidige udnyttelse til gavn for Københavns beboere og gæster.

Debatoplægget "Den Blå Plan" har således været genstand for livlig og konstruktiv debat, idet der har været afholdt en lang række møder, hvor debatoplægget har været fremlagt, diskuteret og bearbejdet.

Der blev på Christianshavn d. 24. september 2003 afholdt et indledende orienteringsmøde. Her fremmødte langt over 100 enkeltpersoner samt repræsentanter for områdets boligforeninger, lokale bådklubber, Dansk Sejlunion, Kongelig Dansk Yachtklub, Friluftsrådet m.fl.

Mødet nedsatte en række undergrupper til at repræsentere de enkelte områder i havnen, således "Sydhavnsgruppen", "Christianshavnergruppen", "Nyhavnsgruppen" og "Nordhavnsgruppen".

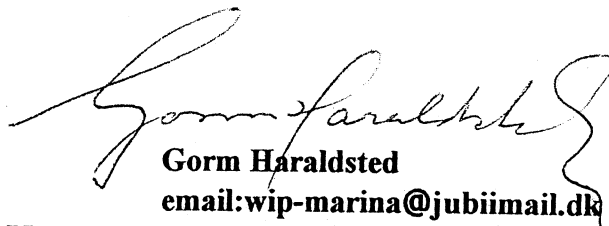
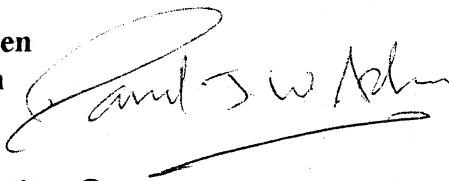
De enkelte grupper har hver for sig udarbejdet specifikke indsigelser, og på et afsluttende møde d. 05.11.2003 på Christianshavn med deltagelse af 116 personer, herunder repræsentanter for de ovenfor nævnte undergrupper, vedtog man herefter at fremsende denne generelle indsigelse bilagt de af de enkelte grupper udarbejdede indsigelser, naturligvis uredigeret.

Samtidig blev det besluttet at lade gruppekomiteen og hele "platformen" blive permanent for behandling/besvarelse af havnerelaterede spørgsmål, som måtte fremkomme fra såvel Københavns Havns A/S eller Københavns Kommune etc.

Vi håber, at vor indsats vil blive modtaget som et positivt og konstruktivt bidrag til debatten om Den Blå Plan.

Med venlig hilsen
Havnekomiteen

David Adams
Email: new.solutions@tdcadsl.dk



Gorm Haraldsted
email: wip-marina@jubiimail.dk

Wilders Plads 1Z, 1403 København K

Christianshavner-gruppen ..INDSIGELSE..

København er en utroligt privilegeret by i kraft af at have en så centralt placeret havn. Med debatoplægget til *Den blå plan* sætter Københavns Kommune gang i en vigtig debat om, hvordan dette særlige aktiv skal udnyttes, nu hvor den erhvervmæssige brug af havnen er på vej til at forsvinde og dermed muliggør en anden og mere rekreativ udnyttelse. København har allerede mange idylliske områder ved vand, men vi har kun havnen, der tillige kan tilbyde et liv og en dynamik på vandet. Det er der også stor opmærksomhed omkring i debatoplægget til *Den blå plan*, og i forbindelse med spørgsmålet om stiforbindelser på tværs af havneløb og kanaler, står der, at "*det er vigtigt, at disse tværforbindelser ikke hindrer brugen af vandet eller forringer oplevelsen af havnes store skala væsentligt.*" Derfor kan det kun undre, at der i selv samme debatoplæg er foreslået en bro over havnen mellem Kvæsthusbroen og Holmen samt flere småbroer over Christianshavns Kanal.

Netop Christianshavns Kanal er i dag det eneste sted i København, hvor en verden ved vandet spiller aktivt sammen med en verden på vandet. Bylivet og bådlivet på Christianshavn får deres helt specielle stemning i kraft af hinanden, og hvis vi med broer begrænser den frie adgang for sejlbåde og større motorbåde, vil det betyde et stort tab ikke blot for båd miljøet, men for livet på Christianshavn som helhed. Uden et aktivt havneliv vil kanalen miste en væsentlig del af den dynamik, der hver dag får hundredvis af mennesker – borgere som turister – til at søge ned til kanalen for at spise frokost, gå ture eller bare sidde på bolværket og nyde kanalens intense stemning. Det er ikke tilfældigt, at det netop er Christianshavns Kanal, der er havnerundfartens hovedattraktion. De finder ikke nær den samme levende puls syd for Knippelsbro, for selvom der dér er mere bolværk og langt mere vand, er området præget af den maritime stilstand, der er en uundgåelig konsekvens af, at man begrænser den sejlene adgang.

Med Christianshavns Kanal er vi med til at bringe verden helt ind i hjertet af København. Cirka 10.000 både gæster hvert år Inderhavnen, og af disse lægger over 3.000 til i Christianshavns kanal for én eller flere overnatninger. En stor del af bådene kommer fra udlandet; ikke bare fra resten af Skandinavien, men også fra lande som Polen, Tyskland, Holland, Frankrig, England, Irland og USA, og langt størstedelen af dem er sejlbåde. Da bådene i gennemsnit hver har fire personer ombord, betyder det, at Christianshavns Kanal hvert år tilbyder en billig og centralt beliggende overnatningsmulighed for mindst 12.000 besøgende. Alle disse mennesker bliver under deres ophold aktive brugere af kultur- og forretningsliv både på Christianshavn og i resten af København. Christianshavns Kanal er sejlernes eneste mulighed for at komme helt ind i centrum af byen, og for en by med Københavns historie, størrelse og (inter-)nationale betydning er det en mulighed, der også bør tilbydes fremover.

Det bliver i debatoplægget til *Den blå plan* foreslået, at en eventuel bro fra Kvæsthusbroen til Holmen vil kunne konstrueres således, at den kan åbne og lade sejlbåde passere med jævne mellemrum. Dette er selvfølgelig positivt, men det er

langt fra at være en åben havn med fri passage af både. For det første viser al erfaring, at sådanne broer hurtigt tilpasser sig byens betingelser, hvorfor der med tiden vil blive længere og længere mellem åbningerne. I Næstved er det endda gået så galt, at den nye bro ikke åbner for lystfartøjer overhovedet, selvom det i udgangspunktet blev lovet, at den ikke ville komme til at begrænse den sejlene adgang til byen. For det andet er det ikke muligt at planlægge lystsejladser efter faste brotider, idet man på vandet må indordne sig vind og vejr. Det er derfor nødvendigt, at sejlene kan komme uhindret ind i havnen på alle tidspunkter af døgnet.

At der er behov for en trafikal løsning mellem holmen og indre by er åbenlyst, især når operahuset og senere skuespilhuset åbner dørene for publikum. Det er også primært disse to kulturelle sværvægte, der i debatoplægget til *Den blå plan* nævnes som grundlag for at bygge en gang- og cykelbro over Inderhavnen. Og sikke et herligt syn, det vil være at se 1.500 operagæster i deres fineste skrud gå og cykle over broen på en våd, kold og blæsende novemberaften! Men igen; mon ikke det store flertal vælger at tage bilen over Knippelsbro i stedet?

Det er vores klare overbevisning, at broer over Inderhavnen og i Christianshavns kanal vil ødelægge mere, end de vil løse – både for bylivet og for bådlivet. I stedet vil vi foreslå at lade mindre både sejle i pendulfart mellem for eksempel Kvæsthusbroen og Holmen. Der behøver blot at være tale om simple bådkonstruktioner med plads til både cyklende og gående, således at omstillingen mellem land og vand bliver så enkel som mulig. En overfart vil på den måde ikke tage længere end 2-3 minutter. Det er en løsning, der tidligere har fungeret effektivt i København, dengang *Hønen* hver morgen og eftermiddag bragte en stor del af de 3-4.000 arbejdere ved B&W, Orlogsværftet og Flådestationen frem og tilbage over havnen. Og det er en løsning, der i dag fungerer med stor tilfredshed i for eksempel Amsterdam og Stockholm, der i endnu højere grad end København udfordres af sammenspillet mellem by og vand. Udover at sejlturen over havnen vil kunne blive et spændende break i den daglige færden i byen, vil den give københavnere en aktivt brugende omgang med havnen og vandet. Hvis København virkelig vil have glæde af sin havn, var det så ikke bedre at sejle i den end at bygge bro over den?

Ikke nok med, at en bro efter vores bedste overbevisning er en ringere løsning end små, tværgående både; det er også en markant dyrere løsning. Alene for den pris, det vil koste at bygge broen, vil man kunne lade både sejle frem og tilbage i årevis – især hvis man ønsker sig en bro af international arkitektonisk standard.

Afslutningsvis må det endnu en gang pointeres, at ønsker vi en dynamisk havn, der åbner sig for kulturel mangfoldighed, må vi også lade den være åben i fysisk forstand. Hvis vi med broer forhindrer den frie adgang for sejlbåde og større motorbåde, vil vi uundgåeligt begrænse den spontanitet og den levende puls, der gør havnen til byens vigtigste herlighedsværdi.

Indsigelse fra

NORDHAVNS-GRUPPEN

Vi tilslutter os Christianshavnergruppens indsigelse fuldt ud.

Mvh.

Peter Møller

Den 5. november 2003

Sydhavnens Røst

Os i Sydhavnen

Sydhavnen har med jernbanebroens indflytning som nabo til Sjællandsbroen lidt store tab både til lands og til vands. Derfor mener vi, at det er yderst vigtigt med stor omhu og respekt, at bevare forskelligheden i de eksisterende kulturelle og sociale miljøer, der endnu er tilbage og lever i og omkring Københavns Havn i Sydhavnen. København har som hovedstad både kapacitet til og brug for at bevare disse kulturelle og sociale forskelligheder.

Derfor mener vi, det er helt vitalt at bevare mest muligt af den tilbageværende natur langs havnen, tilbageværende sportsklubber og båd -klubber og miljøer, samt mest muligt af det, der på nuværende tidspunkt er med til at give såvel Sydhavnen, som den øvrige del af havnen liv. Ved fortsat frasalg af disse herlighedsværdier til tunge kommercielle interesser inddrages det eksisterende kulturelle og sociale liv, til fordel for store byggeprojekter, parcelhuskvarterer af husbåde, m.m.

Med yderligere broforbindelser over havnen, vil trafikken på vandet få et væsentligt handicap, da både sejlbåde såvel som store motorbåde, vil være afhængige af broernes åbnings tider. Man kan jo blot se på afhængigheden ved Slusen idag, hvor sluseporten faktisk kun er åben nogle timer i weekenderne. Dette fremmer jo ikke ligefrem trafikken hverken på eller omkring vandet. Derfor er en dialog mellem alle nuværende brugere, Kommunen samt Københavns Havn en løbende udviklingsproces af stor nødvendighed.

Før afklaringen m.h.t. administrationen både hvad angår områderne på land og til vands er på plads, vil sandsynligheden for vellykkede forandringsprojekter være problematisk, da det for det meste giver blot konflikter mellem de forskellige interessegrupper.

Vi i Sydhavnen er stolte over, at vi har formået at bevare områdets små oaser og sociale sammenhold i og omkring havnen både for unge og gamle, samt forsat bevare den kulturværdi der ligger deri.

Godt nok klapper man i "Den Blå Plan" hesten – men man skal også passe på ikke at "klappe hesten ihjel" - i forsøget på at give den liv.

Uden det aktive liv i og omkring havnen og pladsen til at udfolde dette liv på, vil københavnernes såvel som tilkommende gæsters glæde langsomt forsvinde. Der findes allerede tydelige tegn på dette, f.eks. kajen ud fra Langebro til Fisketorvet, hvor man for det meste ikke kan skimte et menneske og slet ikke en båd der ligger til, hverken sommer eller vinter. Hvis Københavns Kommune mener, det er borgerne der skal have glæden af havnens herlighedsværdier, må denne prioritering komme i første række når, der tales udbudsrunder og markedsøkonomi, for overhovedet at bevare eller fastholde nogen som helst form for social- og kulturel forskellighed og mangfoldighed.

Vi med Sydhavnens røst og hjerte mener, at skal der skabes forbindelser til Amager, må det ske ud fra historiske og naturlige grundregler – Vi du krydse vand – så brug vandvejen og sejl, det skaber liv på og omkring vandet.

Sydhavnens røst synger også gerne med på at bevare så meget grønt som muligt langs havnen, således der ikke opstår et utal af betonbygninger direkte ud til vandet. Som et grelt eksempel kan nævnes udenrigsministeriet, hvor herlighedsværdien med udsigt til Københavns Havn tilfalder en trappeopgang, men det kan vel næppe være hensigten ?

Husbåde og flydebroer kan være et udmærket idé-grundlag for at skabe det ønskede samspil og liv på døde strækninger i havnen, men det må ikke ske på bekostning af nuværende grønne områder langs med denne, og ej heller således at havnen udstykkes som et andet parcelhuskvarter, så bliver der rent faktisk ikke plads til den hensigt Københavns Kommune reelt har.

Nemlig – Københavns Havns herlighedsværdi skal være til gavn for alle, et sted folk har lyst til at besøge, unge og gamle, rige og fattige, folk fra nær og fjern.

Denne udtalelser tilsluttes af flg.: D.D. – 08.11.2003

Bådklubben Valby

ToKosten

Stigborderne

Husbåds Foreningen København

Amager Ro Klub (ARK)

Fisketorvets Motorbåds Klub

Nokken

Bådklubber og Den Blå Plans visioner.

5

Udmærkede visioner som i mange tilfælde giver modsat effekt.

Med kommunes oplæg i den Blå plan om opførelsen af boliger og erhvervslokaler i Københavns Sydhavn, kan det jo undre, at bådklubberne i dele af Københavns Havn faktisk ikke er nævnt overhovedet, når man tænker på hvor få egentlige lystbådehavne der egentlig er tilbage i Københavnsområdet. Med lystbådehavne mener jeg ikke bådpareringspladser som f.eks. Lynetten og den nye bådpareringsplads der er under opførelse ved "Benzinøen", men mindre havne med skure, miljø og ikke mindst med lokalbefolkningen, i stil med f.eks. Bådklubben Valby (BKV), København Motorbåds Klub (KMK), Christianshavns Bådklub (CB), Slusen og mange andre.

Den Blå Plan giver udtryk for, at man ønsker at skabe mere liv i og omkring Københavns Havn, men samtidig lægger den også op til at der bliver færre og færre deciderede lystbådehavne, som på sigt skal erstattes med bådpareringspladser, bl.a. i den nye lystbådehavn, som er under opførelse på Amager ved benzinøen samtidig med bygning af boliger og kontorer. Det står lidt i modsætning til selve hensigten med den Blå Plan om, at man gerne vil bevare miljøet omkring havnen, som er det der skaber livet langs havnen.

I planen nævnes overhovedet ikke ting som f.eks. vinterpladser og slæbesteder, hvor diverse bådejere vil få mulighed for at ophale deres båd til forårsklargøring, akut renovering, motorudskiftning med mere. Med et liv og miljø i havnen, er det som at bygge et hus. Du kan ikke bygge liv og miljø, hvis ikke du har noget at bygge det på, og der kan heller ikke bygges liv og miljø, hvis ikke fundamentet er tilstede.

Meget af det der giver liv omkring og langs havnen i de kolde vintermåneder er trods alt husbådene, de både der overvintrer i vandet, både på land langs havnen over vinteren, hvor folk op til flere gange ugentligt er ved havnen for at tilse deres, både, husbåde, robåde, kajakker, små skure eller måske blot for at hygge sig og evt. ryge et par ål, eller op til nytår blot aftale datoen for, hvornår nytårstorsken skal fanges.

Ligeledes bør der opstilles regler som gensidigt forpligter alle parter imellem, det være sig Kommune, Havnevæsen, bådklubber samt alle andre brugere af Københavns Havn.

Der bør overvejes f.eks. magnetkort til Slusen, som kan købes efter behov, således at de allerede foretagne investeringer udnyttes optimalt, f.eks. 10 - turskort, og ikke som i øjeblikket kun er åben i morgen og aften i weekenderne. En sådan ordning ville medføre at alle bådklubberne syd for Sjællandsbroen også får mulighed for daglig sejlads i havnen, hvilket rent faktisk ville en ting der i form af en beskeden investering, ville opfylde Den Blå Plans visioner om mere liv i havnen.

Endvidere bør det påpeges meget kraftigt, at den påtænkte frihøjde på broer er sat til mindst 5,4 m. i selve havneløbet og ca. 3 m. i kanaler og bassiner, rent faktisk vil være en hæmsko for livet i havnen, da det vil udelukke alle sejlåde og motorsejlere med en mastehøjde over dette mål fra sejlads i hovedparten af havnen, hvilket i realiteten giver den stik modsatte virkning af hvad der er hensigten i Den Blå Plan, nemlig flere både og mere liv i havnen.

På sin vis virker det lidt uforståeligt, at man i stor stil stadig igangsætter store kontorbyggerier, når man i pressen dagligt ser i tusindvis af tomme kvadratmeter kontorlokaler til leje. I den indre by er man allerede begyndt at overveje og startet på, at omdanne uudlejede kontorlokaler til boliger. Boligmanglen giver sig jo rent faktisk udtryk i faldende befolkning i Københavns Kommune og dermed et faldende skattegrundlag.

Hvad Sydhavnen og Den Blå Plan angår, ser det ud til at der er mange spørgsmål, der stadig står hen i det uvisse. I overvejelserne foreslår man boligbyggeri ved "løbet" samt bygninger næsten ud til vandet på området der hvor Bådklubben Valby findes idag. Uanset om det er ejer- eller lejerboliger, vil enhver der påtænker at flytte ind en sådan overveje, om det vil være den høje pris værd at bo så tæt ved et så stærkt trafikeret sted som Sjællandsbroen, samtidig med at en stor del af området allerede er rent kontorbyggeri, der kun benyttes om dagen i tidsrummet 09:00 til 17:00. D.v.s. at hovedparten af kontorbygninger der kommer til at have udsigt til vandet rent faktisk kun kommer til at benytte den fra mandag til fredag mellem kl. 09 og 17. Hvis det er boliger beregnet til familier med børn, er man faktisk tvunget til at afspærre området af sikkerhedsmæssige hensyn til børnene, da strømmen på dette stykke ved Slusen ofte er meget kraftig og en stor del af området samtidig er kraftig forurenet.

P.b.v.

Bådklubben Valby
Ved Stigborderne 11
2450 København SV.

Steen Krogh

Tlf. Job : 33 55 74 57
Mob. : 51 74 83 80

NYHAVNSFORENINGEN

Arne Gotved, formand, arkitekt m.a.a.
Havnegade 51, Gammelholm, 1058 København K
Tlf. 33 73 17 10 Fax. 33 73 18 55
arne@gotved.dk

6

Åben Havn

Nyhavnsforeningen tilslutter sig fællesindsigelsen fra "Åben Havn", som vi gerne vil tilføre vores særlige erfaringen.

Nyhavnsforeningen har i knap 30 år stået bag veteranskibshavnen inden for Nyhavnsbroen, hvor der til stadighed har været mellem 15 og 20 aktivt sejlene gamle skibe der har haft hjemhavn. Om sommeren er en del på togt, men når der er ledig kajplads fungerer Nyhavn som gæstehavn for fartøjer der lever op til den krævede historiske kvalitet og fortælleverdi. At skibene har været med til at sætte Nyhavn på verdenskortet er indiskutabelt, og der arbejdes til stadighed på at fartøjskvaliteten lever op til målsætningen

Nyhavnsbroen har i alle årene været havnens akillehæl – selv om Skipperlauget gennem de sidste 20 år har haft ansvaret for broens betjening, og systemet fungerer så tilfredstillende det kan. Friheden til fri sejlads er mærkbar beskåret. Der skal findes to mand til brobetjeningen, og der er spærretider morgen og aften i myldretiden. Det har gennem årene været svært at tiltrække aktive skibe af den forudsatte historiske kvalitet, og mange føler sig indespærret bag broen.

Vi skal derfor, ud fra Nyhavnsforeningen mangeårige erfaringer, advare mod særligt to af de foreslåede broer.

Den ene er broen på den del af Christianshavn hvor der siden Christian den fjerdes tid har været fri trafik for ordentlige skibe med mast og sejl, nærmere betegnet den foreslåede bro i Strandgades forlængelse mellem Grønlands Handels Plads og Christiansholm. For sejlskibene i Christianshavn vil broen blive en slem forhindring på linie med Nyhavnsbroen for skibene bag den, blot med den forskel at det er langt flere sejlbåde der er hjemmehørende på Christianshavn. Den forhindring må vi advare imod

Den anden broen er den foreslåede gangbro over Inderhavnen. Den vil blive en forhindring for den frie sejlads for samtlige skibe i Inderhavnen, bortset fra mindre motorbåde og kajakker. En bro mere – med forskellige spærretider og første prioritet til fodfolket.

I Nyhavn lever vi med Nyhavnsbroen som grundvilkår, men to spærrende broer er to for meget for den skibstrafik som havnen og byen burde værne om, i stedet for at forhindre.

I sidste ende handler det om, om bystyret ønsker at der stadig skal være aktive sejlbåde og kulturhistoriske fartøjer i Inderhavnen, eller om de skal erstattes med husbåde. Nyhavnsforeningen mener at det vil være en kulturpolitisk skandale for København hvis skibene langsomt forsvinder for at finde bedre vilkår uden for broerne, i stedet for at være en integreret del af de unike miljøer på Asiatisk Plads, Christianshavns Kanal og Nyhavn.

Venlig hilsen
Bestyrelsen
28. oktober 2003

TRÆSKIBS SAMMENSLUTNINGEN

TS

LANDSFORENINGEN TIL BEVARELSE AF ÆLDRE BRUGSFARTØJER

Arne Gotved, formand, Havnegade 51, DK 1058 København K, tlf: 3373 1710, fax: 3373 1855, mail: arne@gotved.dk

Indsigelse mod etablering af en gangbro over Københavns Inderhavn som skitseret i debatoplæg til Den Blå Plan for Københavns Havn, juni 2003

Træskibs Sammenslutningen (TS) er en non kommerciel landsforening, der har til formål at fremme det kulturbevarende fartøjsbevaringsarbejde. Vi er et praktisk og fagligt forum for de mange ældre brugsfartøjer i Danmark, herunder medlemsfartøjerne der besejler og har hjemhavn i København.

Ikke mindre end 40 sejlene TS-fartøjer har havneplads i Inderhavnen – det svarer til ca. 17% af vores foreningsskibe med en størrelse der ikke kan gå under Knippelsbro.

Vi er stolte af de resultater som fartøjsejerne – og TS – har opnået gennem foreningens 32-årige historie. Det er store kulturhistoriske værdier som blandt andet København nyder godt af, og det vil være ubærligt hvis den planlagte gangbro bliver årsag til en udflagning.

Skal et gammelt træskib vedligeholdes og bevares, er det vigtigt at skibet med jævne mellemrum prøver kræfter med vind og sø uden for den beskyttende havn – ellers går det langsomt til. Og derfor ønsker vi at fastholde en fri sejlads og en åben havn.

Den påtænkte gangbro vil blive et væsentlig problem for den skibstrafik som havnen og byen burde værne om, i stedet for at forhindre.

Træskibs Sammenslutningen kan kun anbefale en alternativ løsning med gangtummel eller en tværgående færgesejlads som vi tidligere havde fra Toldboden til Holmen.

Med venlig hilsen
Bestyrelsen
28. oktober 2003

Københavns Kommune
Att.: Økonomiforvaltningen, 8. kontor
Rådhuset
1599 København V

Blå Plan

Danmarks Idræts-Forbund Københavnerudvalg har med stor interesse læst debatoplægget om København Havn, og takker for et spændende og visionært oplæg hvor byens borgere og havnens brugere inviteres til at bidrage med idéer og medvirke til at føre dem ud i livet.

Vi vil gerne bidrage med forslag og visioner og har i den indledende fase diskuteret oplægget internt i udvalget, deltaget i borgermøderne og arrangeret en temaaften i Idrættens Kaffeklub, hvor den Blå Plan var til debat blandt vores medlemmer og samarbejdspartnere. Vi imødeser, at indgå i et opfølgende møde med interessenter og organisationer, når høringsfasen er overstået.

Den Blå Plan har stor bevågenhed fra mange af vores medlemsforeninger. Københavns Havn huser nogle af vores ældste idrætsklubber, Københavns Roklub og Roklubben Kvik, der begge er stiftet i 1866, store gamle klubber der har skabt vækst og liv i havnen. En af de nyeste klubber i havnen har vi inden for kajak, med stiftelsen af Københavns Kajakpolo Klub i 2002. Klubben holder til i bassinet bag ved Fisketorvet. Vi har som paraplyorganisation for idrætten registeret 70 klubber i København, og ud af de 70 klubber er godt 50 af dem bruger af havnen på enten elite- eller motionsplan. Vi forventer, at de klubber der bruger havnen bliver inddraget i de udviklingsmuligheder en kommende plan for havnen kommer til at rumme, og at man ikke forringer nogle klubbers vilkår.

Københavnerudvalget har visioner og forslag til udviklingen af og adgangen til havnen, som vi gerne vil have indgår i det videre arbejde. Først kan vi fremhæve nogle initiativer der handler om de rekreative kvaliteter i tilknytning til vandet:

- Etablering af gang og motionsstier i tilknytning til havneområdet
- Belysning og stier og adgange til vandet, så motionister og fodgængere kan færdes sikkert og trygt ved vandet
- Belægning der tilgodeser rulleskøjtøbere og adskilt fra gangstier
- Støjende vandidrætter/motorbåde skal have begrænset adgang i Inderhavnen
- Mulighed for anlæggelse af beacharenaer – a la Copencapana, hvor mange idrætsdiscipliner kan foregå
- Etablering af mindre Bevægelsesklare Områder – BKO – mobile anlæg, træningspavillion i havneområdet
- Mulighed for etablering af klubhuse på vandet til vandidrætterne

Side 2

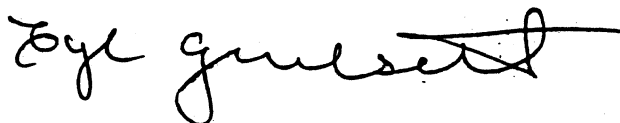
Når Københavns Kommune i et samarbejde med Københavns Havn tager initiativ til at afprøve en ny form for planlægning, ved at sende Den Blå Plan i høring og efterfølgende samle op på de mange idéer, vil vi gerne tage fat på det helt centrale – anvendelsen af vandet i Københavns Havn. Der ligger en enestående mulighed i at udvikle en levende havn, hvor der er fokus på vandet som trafikåre for sejlbåde, turistbåde, havnebusser og andre mindre fartøjer. Vi anbefaler at man ikke bygger broer, der hindrer denne mulighed. Skal man f.eks. i operaen på Holmen kan det ske af vandvejen, og ikke ved anlæggelse af en ny bro. For at tiltrække flere danske og udenlandske sejlere anlægges flere anløbspladser tættere på byen og gerne i forbindelse med anlæggelse af mobile flåder. Desuden er der også brug for på udvalgte steder at bryde de høje bolværker så man som borger og bruger af havnen og vandet, har en oplevelse af at komme tæt på vandet, f.eks. som det på fornem vis er sket ved Diamanten ved trappetrin ned mod vandet.

Samtidig kan havnen i et endnu større omfang blive vært for større idrætsarrangementer og konkurrencer inden for Tall Ship Race, triatlon, roning og kajak, beachvolley, strandfodbold m.m. Der er skabt gode traditioner for kultur- og idrætsarrangementer ved etablering af Kulturhavn og Copencapana bag Fisketorvet. Succesen og erfaringer fra disse steder bør bruges, når nye områder i havnen bliver udviklet.

Vi kan tilslutte os, som foreslået i indstillingen til Borgerrepræsentationen (BR 304/03), at der i den kommende revision af Regionplan og Kommuneplan, hvor den Blå Plan indgår, sættes særlig fokus på udviklingsmuligheder inden for friluftsliv, kultur og idræt.

Danmarks Idræts-Forbund vil gerne være en aktiv aktør og samarbejdspartner i det videre forløb med at udvikle havnen. Det kan være lige fra fysiske forandringer til udvikling af idéer til aktiviteter og begivenheder, og vi ser frem til at deltage i en spændende udviklingsproces.

Med venlig hilsen



Inge Guilbert
Formand for Københavnerudvalget



Københavns Kommune
att. Økonomiforvaltningen, 8. kontor
Rådhuset
1599 København V.

Københavns kommune og
Frederiksberg kommune

Amtsformand
Flemming Hansen
Lille Strandstræde 15, 2.th
1254 København K
Tlf.: 33 12 10 41

Udpluk af samlet indsigelse:

KOMMENTARER OG ANBEFALINGER TIL DEN BLÅ PLAN I KØBENHAVNS HAVN.

HAVNENS DILEMMA.

Det største monumentale udviklingspotentiale i København er netop havnen..

Havnen er stadigvæk havn for en anden slags skibe end de store erhvervs krydstogtskibe.

Den er også en unik folkelig turisthavn der hvert år trækker 1000 tals turister til København ad søvejen.

Københavns havn er i dag en åben havn, det er kun vejr og vind der bestemmer sejladsen i havnen på alle tider af døgnet.

Hvis der laves en bro til dokøen fra Sct. Annæ Plads er vi sammen med bådfolket alvorligt bange for at inderhavnen lukkes af for den turistklasse uanset oplukkelighed.

Årsagen til broen er ikke maritim, faren for faste åbningstider eller åbningstider, er i sig selv en begrænsning for den aktive sejleds i inderhavnen døgnet rundt.

Det vil i sig selv befordre den stationære sejleds i inderhavnen.

Da B og W var på sit højeste transporterede man flere hundrede personer over de 300 m. vand til og fra arbejde om dagen. Det skete i både der var indrettet til sagen dengang, nu kunne nye både sejle pendulfart gratis for de midler der er afsat til en bro i HTs driftstid.

- Det burde være en mærkesag for det blå rederi at drive sådan en blå trafik over havneløbet.
- Let transport ad havnens hovedvej skal være maritim.
- En tunnelføring med en rullende forrov er langt at foretrække.
- Den øvrige trafik skal føres ad den kommende havnetunnel.

HAVNENS BEGRÆNSNINGER.

Det er til- og fragangsveje omkring havnen, og havnebegrænsninger i form af faste broer og i form af manglende broer.

Vi må huske på at der skal være adgang for alle Københavners også bevægelseshæmmede i størst mulig udstrækning sammen med promenadebænke, træer og især affaldsspande og toiletter til dem i umiddelbar tilknytning til alle salgssteder.

- Vi går ind for en bro ved sukkerfabrikkerne til kirken. Broen skal være oplukkelig af brugerne selv, som det sker i Holland.
- Jo flere oplukkelige broer der er, jo mere lukkes trods alt den åbne havn.
- Ved Trangraven vil det være ødelæggende for havnemiljøet med en bro, idet den vil bevirke at alle de masteførende skibe holdes udenfor inderhavnen.

Venlig hilsen

F. Hansen

Flemming Hansen

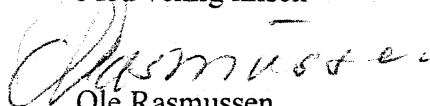
Amtsformand Frederiksberg og Københavns kommuner.



Hermed fremsendes de elementer og synspunkter som Dansk Sejlunion Østersøkredsen mener bør tages med i de planer der indgår i projektet Den blå plan.

1. Havnen skal være åben for alle typer af søsportsaktiviteter og der må ikke opsættes flere fysiske begrænsninger der er til hindre for ovenstående, hvis der bliver opført konstruktioner eller broer og lignende skal der skabes fri passage for gennemsejling.
2. Havnen skal i endnu højere grad virke som at være en havneby, hvor der kan skaffes plads til alle så som Tallshiprace, matchrace, forskellige former for jollesejls samt træf af alle mulige skibstyper og bådklasser.
3. Miljøet der i dag er af stor værdi for brugere og tilskuere ved og af vandet skal bevares.
4. Der bør skabes bedre anløbsforhold og gæste faciliteter for turister der kommer sejlen til havnen således, at de nemt får adgang til det centrale København en sådan gæstehavn vil være ideelt placeret som pontonbro mellem Knippelsbro og Nyhavn .
5. Det må tilsikres, at det frie foreningsliv får deres del af de frigjorte arealer ligeledes bør der skabes muligheder for oprettelse af søsportsklubber gerne i samarbejde med SFO eller andre fritidsordninger i kommunen. Dansk Sejlunion vil gerne være deltager i sådanne projekter .
6. Bådene der er placeret i Københavns kanaler skal uhindret kunne forlade eller anløbe deres faste havnepladser.

Med venlig hilsen


Ole Rasmussen
Kredsformand



KONGELIG DANSK YACHTKLUB

ROYAL DANISH YACHT CLUB

11

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
8. kontor
Rådhuset
1599 København V

11. november 2003

Den Blå Plan.

Som Danmarks største sejlklub og med en betydelig del af vore medlemmer bosat i det indre København med fartøjer i de eksisterende havne i Københavns havneområde har vi med spænding imødeset og med interesse studeret den Blå Plan og vil naturligvis gerne knytte nogle synspunkter til den.

Vi noterer, at man fokuserer på broer som et middel til at binde byen sammen (Amagersiden med Sjællandssiden). Vi forudser en betydelig vækst i trafikken med lystfartøjer i havnen, dels i forbindelse med de eksisterende havne, men ikke mindst med kommende havne. Denne trafik vil betinge, at broerne løbende åbnes for gennemsejling og med påfølgende påvirkninger for landtrafikken. Erfaringer fra hele verden – udover fra Langebro og Knippelsbro - understreger konfliktmulighederne; den sejlene trafik betinger hyppige åbninger, som generer den kørende trafik.

Fra vore søsterklubber i de nordiske lande med mange besøgende i København hører vi, at muligheden for "at sejle helt ind i byen" er det der gør København attraktivt for et besøg idag. Hvis denne sejlene trafik "generes" forudser vi et markant fald i besøgstallet – de besøgende sejlere vil vælge andre havne langs Øresundskysten med negativ indvirkning på økonomien for de københavnske butikker og virksomheder.

Vi forudser derfor, at anvendelsen af broer i infrastrukturen vil have ødelæggende konsekvenser for fritidssejladser til og i København.

Imidlertid anerkender vi naturligvis behovet for infrastrukturelle løsninger på tværs af havnen. Løsninger som i sig selv kan skabe et attraktivt liv. Tanken bag de nuværende havnebusser finder vi meget attraktiv understreget af indtryk fra byer som Hong Kong, hvor færgesejladser er en væsentlig særkende for byen. Vi vil derfor foreslå, at det tværgående trafikbehov for fodgængere og cyklister løses ved færger; den kørende trafik så vi gerne overført i tunnel.

Med venlig hilsen

Kongelig Dansk Yachtklub

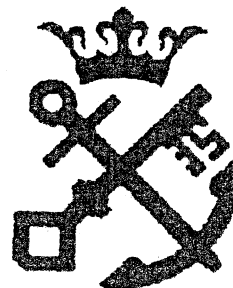
H.C. Hansen,
formand

NÆSTVED SEJLKLUB

Postbox 498, 4700 Næstved

stiftet 13. februar 1934

tilsluttet DANSK SEJLUNION
DANSK IDRÆTSFORBUND
NÆSTVED IDRÆTSUNION



12

Hjemmeside: www.naestved-sejklub.dk

Karrebæksminde
2003-11-05

til hvem det måtte vedrøre:

Den blå plan

Undertegnede, der er formand for Næstved Sejlklub, formand for Sydstævnekredsen i Dansk Sejlunion og medlem af DS' hovedbestyrelse skal på opfordring give mit besyv med til den skitserede plan for lavbro-bygning i Københavns Havn.

Situationen i Næstved er ingenlunde sammenlignelig med København. Næstved havn er en næsten ren industrihavn og selv i gamle dage uden Svingbroen (gennemsejlingshøjde 8 meter), så var der kun meget få sejlbåde i Næstved havn, som gæster.

Sejlbådene og de øvrige både i NSK's gamle kanalhavn har fået nye og langt bedre betingelser i en ny havn bygget af NSK for midler stillet til rådighed af Vejdirektoratet og til dels Næstved Kommune.

De få erhvervsdrivende på indersiden af Svingbroen, som har tilsejlende kunder (det vil sige ABH Marine og andre) har afgjort mistet nogle kunder og der er for mig ingen tvivl om, at Svingbroen er en blokering uagtet, at den kan åbnes mod aftale herom og et gebyr.

For miljøet, og især sejlsporten, så skal jeg kraftigt fraråde at København odelægge sin herlige havn med en lavbro.

Med venlig hilsen
Martin Schmidt Pedersen

Til orientering:

Vedlagt original indsigelsen til Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen, 8. kontor, Rådhuset er medsendt 7 stk A-4 sider med underskrifter fra personer, organisationer, erhvervsdrivende, som bifalder Åben Havn gruppens oplæg og indsigelse.

Mvh

Havnekomiteen Åben Havn.

12.11.2003

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
8. kontor
Rådhuset
1599 København K

København 12. november 2003

INDSIGELSE mod bro over Københavns Havn

På baggrund af forslag fra Københavns Kommune om etablering af en bro over Københavns Havn beliggende mellem Kvæsthusbroen og Holmen vil FDF Københavns Søkrede hermed indgive en begrundet og konstruktiv indsigelse mod forslaget.

FDF Københavns Søkrede sejler med Galeasen Skibladner II med udgangspunkt fra Asiatisk Plads. I perioden fra ultimo marts til ultimo oktober sejler vi med børn & unge minimum 3-4 gange pr. uge samt i alle weekender.

En evigt tilbagevendende glæde for alle ombord er at kunne nyde synet af havnen mens vi sejler ud og ind og samtidigt vinke og hilse på alle de mennesker der går tur på havnen. Dette er en meget særegen del af kulturen omkring Københavns Havn.

FDF Københavns Søkrede beder kommunen huske på at der i *Den 'blå plan*, står at *"det er vigtigt, at disse tværforbindelser ikke hindrer brugen af vandet eller forringer oplevelsen af havnes store skala væsentligt."* Vi mener at etableringen af en bro vil lægge havnen øde og starte en glidebane der vil føre til at Københavns Havn vil "opnå" status af industrihavn uden nogen form for liv, hverken på vandet eller på land.

Konsekvensen af etablering af den omtalte bro er bl.a. at de smukke gamle træskibe, der stadig ønsker at sejle dagligt, må finde nye kajpladser langt væk fra de steder hvor mennesker færdes. Kommunen vil kort sagt fjerne hjertet fra en skattet del af København og forhindre besøg af ca. 10.000 både gæster hvert år Inderhavnen. En stor del af bådene kommer fra udlandet; ikke bare fra resten af Skandinavien.

Al erfaring har vist at det er meget svært at konstrueres en bro således, at den kan åbne og lade sejlbåde passere med jævne mellemrum, idet det kun fungerer en meget kort periode. Der kan nævnes flere byer hvor havnelivet er dødt som følge af at broer ikke åbnes for skibe.

Men man behøver ikke se længere væk end på den anden side af Knippelsbro hvor der i dag ikke længere ligger sejlskibe der regelmæssigt forlader havnen, selvom broerne i princippet kan åbnes. I Ålborg vil korte aftenture i almindelighed også altid komme til at foregå på den side af broerne hvor det pågældende skib nu en gang er hjemmehørende.

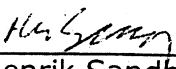
Hvis forslaget bliver vedtaget vil I fjerne muligheden for sejlads og maritim kulturarv for alle de børn og unge der i forvejen ikke har mange udfoldelsesmuligheder i København.

FDF Københavns Søkreds forslår derfor Københavns Kommune at I

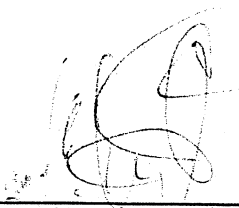
- 1) etablerer bådforbindelse mellem Kvæsthusbroen og Holmen, eller
- 2) bygger en fast bro der har fri gennemsejlingshøjde på minimum 26 meter

Desuden vil Københavns Kommune med forslaget fjerne muligheden for at udenlandske gæster på besøg hos det officielle og uofficielle Danmark når de strækker benene udenfor Eigveds Pakhus, kan se på de flotte gamle træskibe ved Asiatisk Plads.

Med venlig hilsen
FDF Københavns Søkreds

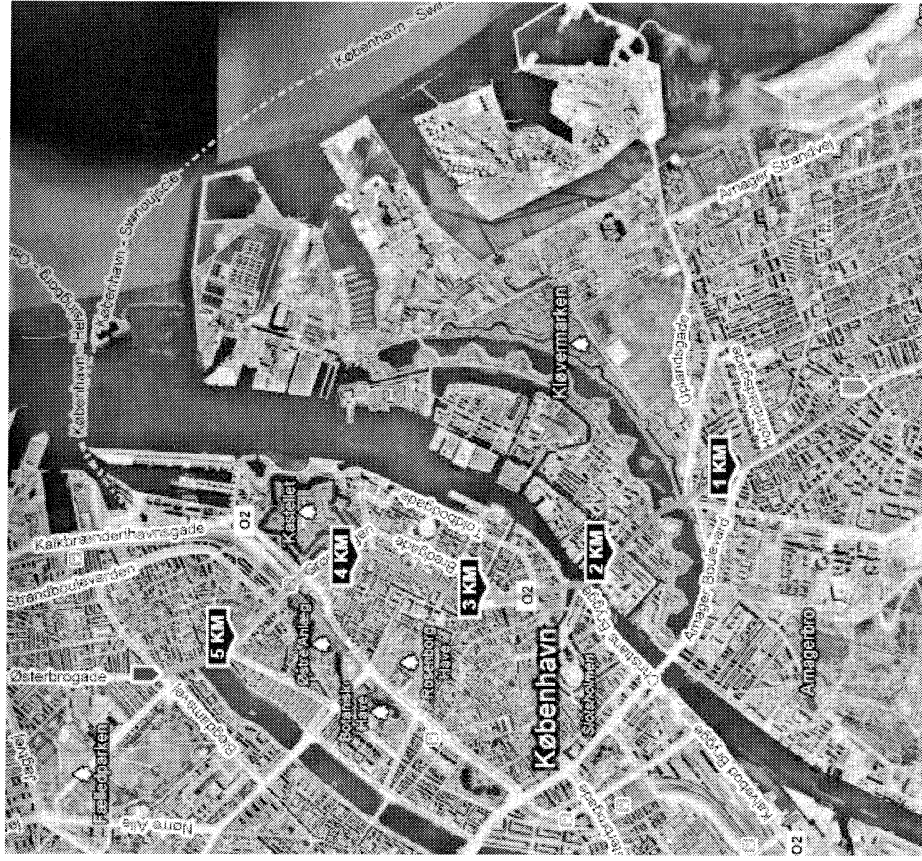


Henrik Sandberg
Kredsleder

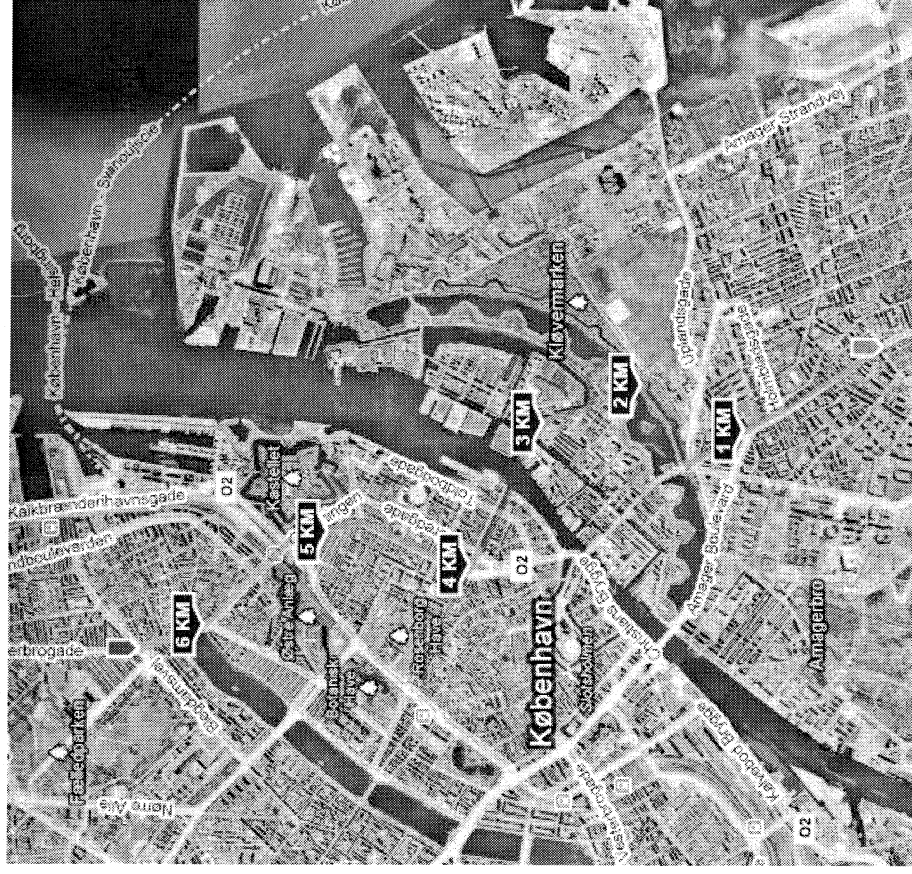


Jacob Austad
Bestyrelsesformand

Eksempel: Trianglen til krydset Øresundsvej / Amagerbrogade



Knippelsbro: 5,54 km

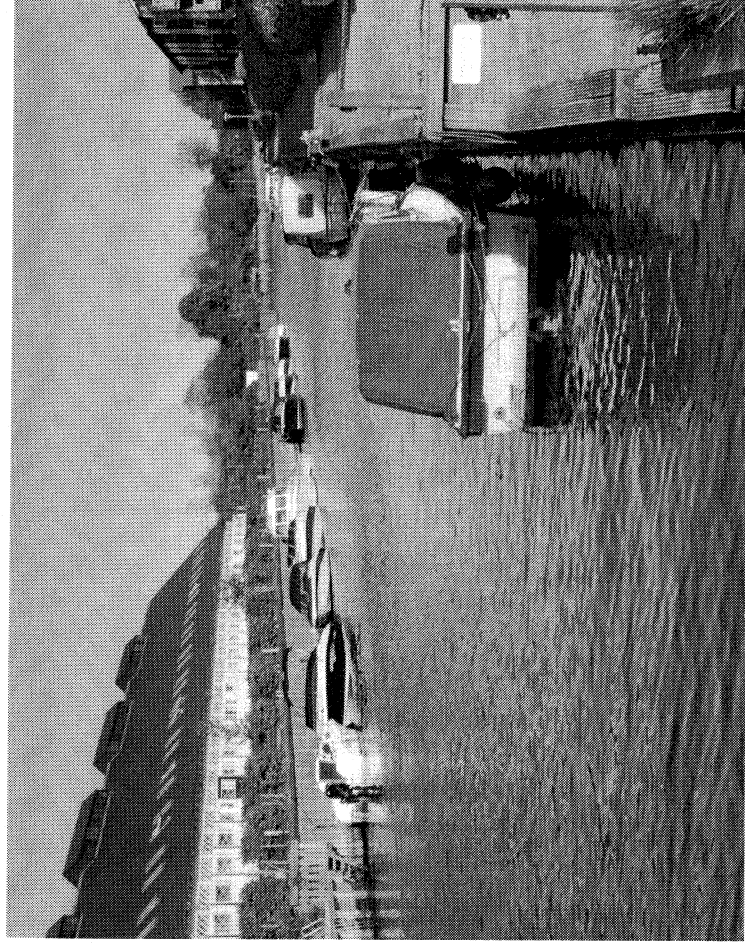


Ny bro: 6,42 km

Havne bag broer på Chr. Havn



Sydlig del af Chr. Kanal



Halvtolv

Baggrund

- Tilsagn om bevilling fra A P Møller fonden
- Formålet har været angivet:
 - Trafikforsyning til Operaen
 - Forbindelse over havnen
 - Rekreativ rute

Baggrund

- Forventet cykeltrafik har været angivet:
 - 10.000 /dag (Kbh Kommune)
 - 3.000-8.000 /dag (Cowi)
 - 1.000 /dag (seneste angivelser, Kbh Kommune)
 - Under 600 / dag (Christianshavns Lokalråd)

Broer over Inderhavn og Christianshavns Kanal

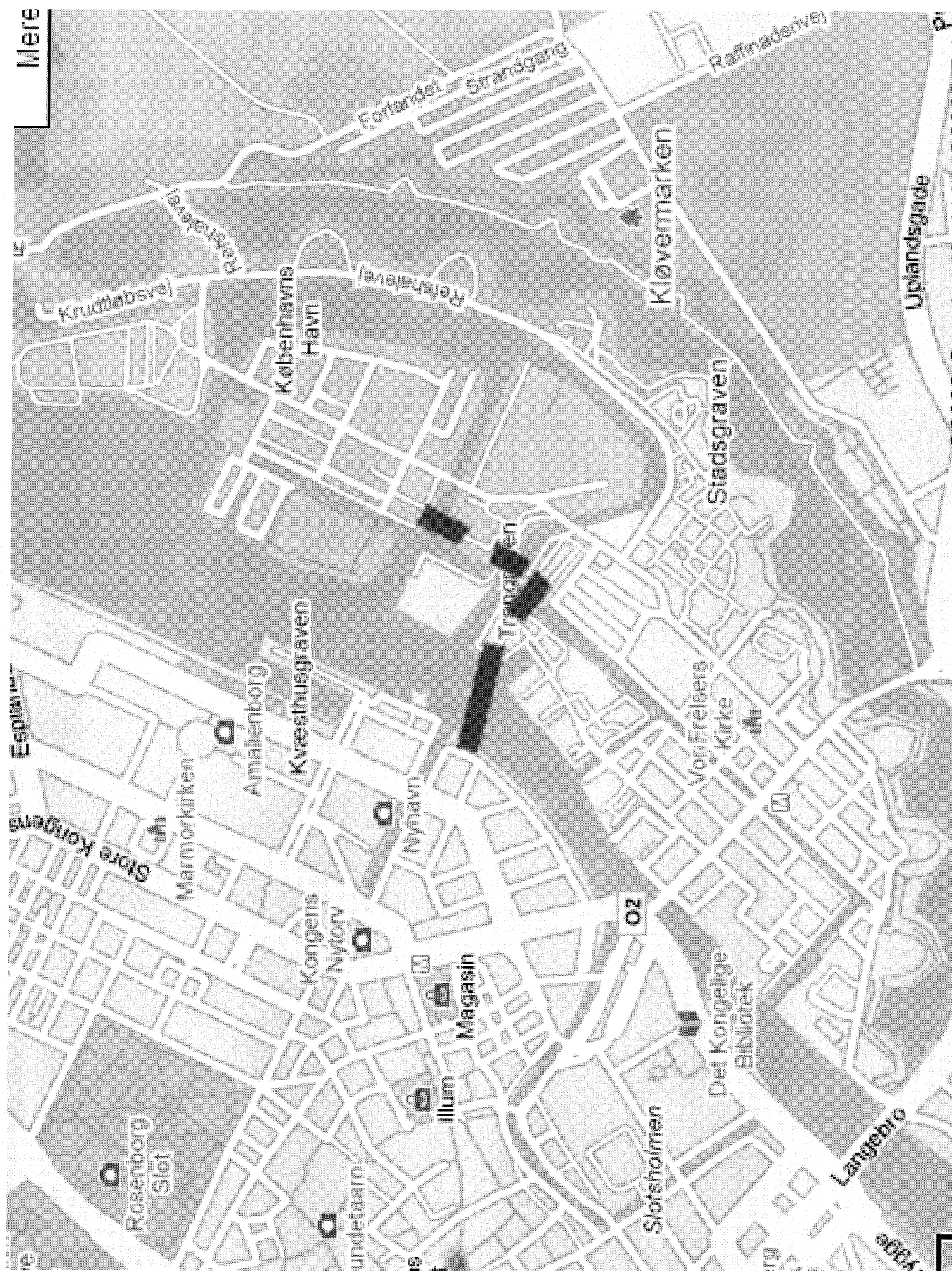
Knud Josefsen og Niels Barfred

Christianshavns Lokalråd Lad Havnen Leve

Havne-Forum København Dansk Sejlunion↑

- 1) Problemet
- 2) Baggrunden
- 3) Hittidige forløb
- 4) Løsningen
- 5) Sammenfatning

Jeremi



Interviewundersøgelse

Konklusion

- For 93% af cyklisterne vil benyttelse af de nye broer betyde en forlængelse af deres kørselsvej med 1 km.
- 7% vil få ca. 500 meter kortere kørselsvej

Broer vil forhindre afvikling af skibstrafikken i og omkring kanalen

- Tæt trafik i Chr. Kanal:
 - 400 både pr døgn (kun talt til kl. 18)
 - 100 kræver broåbning
- Kbh. Kommunes forslag:
 - 1 broåbning pr time
 - i sommermåned
 - bestilles i forvejen
 - spærretider morgen og eftermiddag
 - gæstesejlere udelukkes ved sen ankomst

Bro-simulationsøvelse

Formål

- At bedømme mulighederne for afvikling af skibstrafikken i Christianshavns Kanal ved broåbning én gang i timen.
- Der deltog 15 både, hvilket er et realistisk tal for én times trafik en sommerdag.

Bro-simulationsøvelse

- Kun erfarne sejlere for at minimere risikoen for ulykker
- Øvelsen blev afholdt en søndag uden for højsæsonen
- En times sejlermøde for alle involverede parter
- Drejebog, VHF-radio, signalhorn
- Ingen vind, Ingen strøm, fuld sigtbarhed (sol)

Bro-simulationsøvelse

Konklusioner

- Broåbninger vil forhindre trafik af HT-færger og kanalrundfartsbåde. Kanalbådstrafik hvert andet minut (højsæson) kan ikke opreholdes
- Broerne skal stå åbne i godt halvdelen af tiden for at afvikle skibstrafikken
- Dansk Sejlunion: Ikke sikkerhedsmæssigt forsvarligt
- Til gene for cyklisterne

Broernes videre forbindelse

- Videre trafikforbindelse uafklaret - trafikken ender på Islands Plads

Hidtidige sagsforløb

- Københavns Kommune har modtaget over 6000 indsigelser mod projektet
- En meningsmåling på Christianshavn viste at 97% var imod projektet
- Fredningsnævnet for København har tilladt brobygning på den fredede kanal under visse forudsætninger
- Naturklagenævnet har fjernet disse forudsætninger og i realiteten affredet kanalen ved hjælp af en dispensation.

Uafklarede juridiske forhold

- Usædvanlig fredningssag: affredning ved dispensation
- Lejerbo mfl. har varslet sagsanlæg i forbindelse med ekspropriering
- Sammenslutning af diverse foreninger for bolværksejere, sejlforeninger mm. anlægger formentlig erstatningssag mod Københavns Kommune
- Ombudsmandssag om manglende hensyntagen til massiv modstand mod projektet lokalt

”Løsninger”

- SMS / grøn knap på broen
- Lægge masterne ned