

Bilag 5

Notat om henvendelser modtaget i forbindelse med den offentlige høring

Lokalplanforslag ”Cirkelbroen” har været i høring fra den 15. juli 2014 til den 30. september 2014, og der er modtaget 23 henvendelser, jf. Bilag 3.

Ændringer i lokalplanen

På baggrund af høringen foreslås to ændringer i lokalplanbestemmelserne:

§ 5, stk. 3, ændres til ”Frihøjden mellem vandspejl og broens platforme skal minimum være 1,9 meter i en bredde af 7,7 meter og 2,25 meter i en bredde af 3,0 meter svarende til, at turbåde og mindre både kan foretage gennemsejling uden, at broen åbnes.”

§ 6, stk. 2, præciseres således, at det fremgår, at belysningen skal bestå af projektører/spot ophængt i masterne til belysning af gangarealerne samt, at belysningen kan suppleres med spot, der belyser masterne svagt samt lys i håndliste, samt at belysningen skal kunne reguleres. Der må ikke etableres lyskilder i wirer og masteringe.

På den baggrund er der foretaget en supplerende høring i perioden 6. november til 20. november 2014. I den forbindelse er der modtaget 10 henvendelser. Henvendelser refereres og kommenteres til sidst i notatet.

Henvendelser fra myndigheder og andre offentlige instanser

HOFOR har ingen bemærkninger til lokalplanforslaget.

Københavns Museum, henvendelse nr. 10

Området for opførelsen af Cirkelbroen ligger i en del af København, hvor oplysningerne om arkæologiske fund er talrige overordnet set, selvom selve lokalplanområdet ikke tidligere har givet arkæologiske fund, hvilket givetvis skyldes manglende byggeaktivitet frem til nu. Det må derfor vurderes, at man ved anlægsarbejder i området, der indebærer jordarbejder, kan støde på arkæologiske levn.

Hvis der ved jordarbejder i forbindelse med anlægsarbejder påtræffes arkæologiske levn, skal Københavns Museum kontaktes omgående. Museet skal dernæst vurdere, om levnene er af en sådan karakter, at museet vil indstille til Kulturstyrelsen, at der udstedes påbud om mid-

lertidig standsning af arbejdet i henhold til lov om museer mv. § 26 (beskyttelse af jordfaste fortidsminder).

Københavns Museum gør desuden opmærksom på, at for arealer dækket af vand er Vikingskibsmuseet i Roskilde høringspart. De ovenstående bemærkninger gælder således udelukkende arealer under lokalplanen, der i dag fremstår som landareal.

Forvaltningens bemærkninger

Med hensyn til bemærkninger fra Københavns Museum kan det oplyses, at der er indført kommentar herom i lokalplanen. Det kan endvidere oplyses, at der er foretaget undersøgelser, og Kulturministeriet har konstateret, at der ikke er fund, der skal undersøges nærmere.

Andre hørings svar

Christianshavns Lokaludvalg henvendelse nr. 7

Broer og promenader er om noget med til at skabe liv ved havnen. Udviklingen har vist, at der er en stor interesse for at cykle og/eller promenerer på langs og på tværs af havnen, når der gives mulighed herfor. Som det er tilfældet med Bryggebroen tiltrækkes byens borgere af rekreative, sammenhængende stiforløb og gerne i en æstetisk og smuk ingeniørmæssig udformning.

Cirkelbroen er helt rigtigt placeret på strækningen langs Inderhavnen i et meget lidt anvendt erhvervsområde. Som broen vil blive udformet, har cyklister og gående mulighed for at tage ophold på broen, hvor der vil være et flot vue over havnen med Den Sorte Diamant overfor.

Der er dog en vis bekymring for, at lyset fra broen og masterne bliver for stærkt, og der ønskes en nærmere beskrivelse af lysforholdene. Tilsvarende er der en bekymring for, om der vil komme generende støj fra stålwirene. Endelig bemærkes, at broen har en lav frihøjde. Ved anlæg af en ny bro bør der tages højde for højvandssikring, så der ikke opstår skader som ved Knippelsbro, hvor højvande medførte længere tids reparation.

Lokaludvalget ønsker, at bådfolket i kanalen, foreningerne med bølværksmæssige rettigheder samt Havneforum bliver inddraget i udmåntningen af en broåbningspolitik for Cirkelbroen.

Sammenfattende vil Cirkelbroen bidrage positivt til en bedre tilgængelighed, en større tryghed og oplevelsesværdi for den enkelte samt vil bidrage til Christianshavns position som en attraktiv bydel. Lokaludvalget kan med de nævnte bemærkninger støtte den ny lokalplan.

Forvaltningens bemærkninger

Belysningen består af en LED-belysning under håndlisterne på de 5 platformes rækværker samt 2 stk. LED-spots monteret på hver af de fem master. De to armaturer anbringes ca. 2/3 op af masterne, således at det ene spot vender nedad og belyser brodækket, mens det andet spot lyser op ad masten. Der er ingen lyskæder eller lignende i hverken wirer eller masteringe. Lysniveauet på samtlige kilder styres med DALI, hvilket betyder, at lysstyrken kan reguleres. Belysningsanlægget opfylder kravene beskrevet i ”Belysningskrav i Københavns Kommune” af 24. maj 2010.

Ud over at være den både økonomisk og miljømæssigt bedste belysningsteknologi, indebærer valget af LED-belysning, at belysningen kan tilpasses de faktiske forhold, bl.a. under hensyntagen til de omkringboende. Forvaltningen vurderer på den baggrund, at belysningen på broen ikke vil medføre nogen væsentlige gener for de omkringboende. Det bemærkes, at LED-belysning generelt finder større og større anvendelse i byens gadebelysning.

Det blev i forbindelse med den supplerende høring konstateret et behov for at præcisere bestemmelsen om belysning. Derfor er det foreslået, at belysningen skal bestå af projektører/spot ophængt i masterne til belysning af gangarealerne, at belysningen kan suppleres med spot, der belyser masterne svagt samt lys i håndliste. Endvidere skal lysstyrken kunne reguleres. Der må ikke etableres lyskilder i wirer og masteringe.

Ethvert bygningsværk vil – afhængig af de konkrete vindforhold – kunne indebære en vis vindstøj. Den vindstøj, der vil kunne opstå ved Cirkelbroen, vurderes dog ikke at adskille sig fra anden støj i byen påvirket af vinden, idet wirerne er opspændte og derfor ikke vil stå og klapre, som man ellers kender fra lystbådehavnene. Der monteres 22-28 wirer per platform afhængig af størrelsen på de 5 platforme. Wirerne har en diameter på 10 mm. Den valgte diameter medfører, at de vindhastigheder, hvor der vil kunne dannes støj, er så høje, at de kun sjældent forekommer, og der vil i forbindelse med disse kraftige storme være så meget anden vindstøj i området, at den vil overdøve den støj, der genereres fra stagen og masterne på Cirkelbroen.

Den øvrige støj fra vinden vurderes ikke at være større eller mindre end den støj, der fremkommer, når vinden tager fat i f.eks. ophæng til gadebelysning.

Frihøjden er fastsat med udgangspunkt i Børnehusbroen, der har en frihøjde på 1,9 m, hvilket betyder, at turbåde og mindre motorbåde vil kunne passere uden en broåbning.

Frihøjden er et udtryk for afstanden mellem vandoverfladen og broen, og varierer hen over brofaget. Det blev i forbindelse med den offentlige høring konstateret, at den i lokalplanforslaget fastlagte frihøjde på 2,5 m ikke var korrekt. Den maksimale frihøjde på 2,5 m, som er angivet i lokalplanforslaget, er således en fejl, og har ikke ligget til grund for Kystdirektoratets vurdering af projektet (Kystdirektoratet er myndighed på søterritoriet). Der er således ikke tale om en ændret frihøjde på den projekterede bro, men en fejlrettelse i lokalplanforslaget. Kystdirektoratets tilladelse til etablering af broen er givet på baggrund af en frihøjde på 1,9 m ved en gennemsejlingsbredde på 7,7 m, og 2,25 m ved en gennemsejlingsbredde på 3 m. Det absolutte maksimum af frihøjden vil på en smal strækning være på 2,43 m. Lokalplanen konsekvensrettes som følge af fejlen, jf. afsnit om forslag til ændringer.

Der er etableret et brolaug, og der arbejdes på en samarbejdsaftale. Den endelige aftale skal have broreglement og en teknisk brugsanvisning vedrørende broåbning som bilag. Der arbejdes endvidere på en aftale med bolværks-ejeren (ATP-ejendomme) til at benytte dele af bolværket på begge sider af broen til midlertidig fortøjning (venteplads).

Henvendelse nr. 1 fra Lisa Skorstengaard og Aksel Hjorth Jensen

Der gives udtryk for stor tilslutning til projektet Cirkelbroen.

Man har udsigt til stedet fra Hammerhøis Kaj 10 og har hele tiden glædet sig meget, til broen bliver opført. Det vil give meget mere liv i området og muligheden for at gå tur ned til Islands Brygge uden at skulle runde Chr. Havns Torv.

Henvendelse nr. 2 fra Havneforum ved H.C. Hansen, formand

Der savnes i forslaget en begrundelse for, at broen placeres uden for Strandgadeaksen, ligesom der savnes en begrundelse for, at der er taget fornødent hensyn til besejlingsforholdene, når det samtidigt er oplyst, at den pågældende bro kun har en fri gennemsejlingshøjde på 2,57 meter.

Placeringen af broen og den lave gennemsejlingshøjde vil forhindre en stor del af de i kanalen liggende både i fri udsejling til havneløbet, således som det er tilfældet i dag.

Yderligere påpeges, at broens udformning mere har karakter af et kunstværk med visse rekreative funktioner, end den har af en egentlig trafikåre for cyklister og gående.

Forvaltningens bemærkninger

Med hensyn til frihøjden, henvises til forvaltningens bemærkninger til henvendelse fra Christianshavns Lokaludvalg.

På baggrund af de foretagne visualiseringer vurderer forvaltningen, at broen ikke visuelt vil skæmme udsigten til Den Sorte Diamant samt udsigten fra sidstnævnte. Ligeledes vil broen efter forvaltningens opfattelse visuelt forbinde de nye arkitektonisk præmierede bygninger og de ældre bevaringsværdige bygninger på en smuk og harmonisk måde, ligesom det vurderes, at broens placering langs havnepromenaden er mindre generende for boligbebyggelserne og sejlermiljøet end placeringen i Strandgadeaksen.

Cirkelbroen indgår i kommunens broåbningspolitik, der skal sikre aktiviteter på vandet i sammenhæng med bevægelse på land. Der vil blive gratis broåbninger.

Henvendelse nr. 3 fra Torsten Gersfelt og Gudrun Bojsen-Møller

Der udtrykkes en varm støtte til projektet. Cirkelbroen vil skabe sammenhæng for fodgængere og cyklister langs Inderhavnen og give Christiansbro et fornemt kunstnerisk vartegn. Man finder det beklageligt, at broen er blevet forsinket af retssag og entreprenørens konkurs. Med hensyn til ophold på broen bemærkes, at der ikke ønskes opstillet bænke, og at der bør tages højde for vindstøj i projekteringen.

Forvaltningens bemærkninger

I projektet indgår ikke bænke på broen. Med hensyn til vindstøj henvises til forvaltningens bemærkninger til henvendelse fra Christianshavns Lokaludvalg.

Henvendelse nr. 4 fra Marsha og Andrzej Bohn-Jespersen, Nicolai Eigtveds Gade 34, 3. th.

Det oplyses, at en af grundene til, at man erhvervede lejlighed på 3. sal var den uhindrede udsigt ud over Christianshavns Kanal og Havnebassinet og over mod Diamanten. Planerne angav, at eventuelle lette broer skulle placeres længere inden i kanalen og ikke ved udmundingen af kanalen i havnebassinet.

Man finder, at Cirkelbroen er uskønt lyskunstværk og at broen med dens foreslåede udformning og placering vil virke alt for dominerende og skade det nuværende miljø, men også forhindre den frie sejlads på kanalen.

Den vil betyde en større trafikbelastning af området, den vil forringe udsigtsmulighederne fra lejligheden samtidig med, at der vil være en betydelig støjbelastning fra wirene og masterne, samt en værdiforringelse.

gelse af ejerlejlighederne, som vil kunne medføre en erstatningssag i lighed med den, som støj og andre gener fra vindmøller giver.

Broen vil give hindringer for den kommende gående og cyklende trafik med de mange åbninger af broen. Omvendt vil broen også give store problemer for de sejlene både – for de mindre både og de større – som kræver broåbning. Man vægter ikke færdslen på vandet særligt højt som angivet i kommuneplanen.

Forvaltningens bemærkninger

Med hensyn til frihøjden, færdsel på vandet, støj samt broens udformning, henvises til forvaltningens bemærkninger til henvendelse fra Christianshavns Lokaludvalg.

Det bemærkes, at lokalplanen er udtryk for erstatningsfri regulering, og at broen ikke vil give anledning til erstatningsbegrundende støjgener, som dem, der er set i forbindelse med vindmøller.

Der vil givetvis komme flere gående og cyklende, der indimellem også tager ophold, hvilket også er hensigten med broen, at skabe en større tilgængelighed til byen og byens vandarealer gennem at skabe sammenhængende stier og promenader. Forvaltningen vurderer ikke, at broåbninger vil give væsentlig hindringer for forgængere og cyklister. Der er etableret et brolaug, der har til formål at arbejde på at skabe gode adgangsforhold for gående og cyklende på Cirkelbroen samt for at skabe bedst mulige gennemsejlingsforhold for de både i Christianshavns kanal, der ikke kan sejle under Cirkelbroen.

Henvendelse nr. 5 fra Erik Bohn-Jespersen, Fjordvej 22, Sakskøbing

Fremsender på sin svigerdatter og søns vegne enslydende indsigelse, som henvendelse nr. 4

Forvaltningens bemærkninger

Der henvises til forvaltningens svar til henvendelse nr. 4.

Henvendelse nr. 6 fra Ejerforeningen Nicolai Eigtveds Gade 34-36 ved formand Flemming Jensen

Det bemærkes indledningsvis, at man er enige i betragtningerne om at ”binde” byen sammen, og kan også se det praktiske i, at Islands Brygge forbindes med Christianshavn til gavn for gående og til nød også cyklister, men de pågældende lejligheder vender mod kanalen og bliver dermed påvirket af udsigten til broen og visuelle og akustiske gener fra denne.

1. Broen skal opføres som en let gang-/cykelbro uden master af nogen art, da dette ikke har reel betydning for funktionen.
2. Jf. lokalplanforslaget skal ”broen belyses af projektører anbragt på masterne, som lyser ned på brodækket.”, mens det af Landsrettens dom af 12. marts 2012 anføres, at belysningen af broen sker ved ”belysning ved stålwirer med LED-lys”, hvilket man derved hævder, at masterne vil fremstå meget markante i mørke og give en utilsigtet oplysning af de nærmeste lejligheder. Det nævnes endvidere, at det vil virke som et lystæppe, der forhindrer det frie udsyn til havneløbet og omvendt.
3. Der henvises til, at masterne opspændes i et ikke nærmere antal stålwirer, og man gætter på, at det drejer sig om flere hundrede. Der henvises i denne forbindelse til lystbådehavne, hvor wirer klapper mod masterne. Det påstås, at larmen herfra vil give en ganske uacceptabel støjpåvirkning af de nærmeste omgivelser, herunder især lejlighederne. Der henvises til miljørapporten, idet man ikke er enig i konklusionen om, at støjen i stormvejr vil være anderledes end den støj, der opstår når vinden suser om et hushjørne. På den baggrund skal stålwirer udgå af projektet eller som minimum, at der foretages en prøveopsætning i vindtunnel.
4. Ejerforeningen har optalt, at der ligger 62 både i kanalen fra Torvegade til havnen. Det vurderes, at 34 af disse vil kunne sejle under broen, mens 28 vil kræve en åbning og hertil kommer gæstesejlere. Frihøjden på 2,57 m anses for utilstrækkelig og vil medføre en ophobning af både mellem åbninger, med støjgene til følge. Man vil helt sikkert kunne opleve, at kanalen lukkes af ventende både.
5. Det bemærkes, at broen vil medføre væsentlige arkitektoniske problemer i forhold til bygninger, der er præmieret. Det gælder især rampen, der fuldstændig ødelægger det arkitektoniske billede. Denne problematik skal man forholde sig til og inddrage ejendommens arkitekt Henning Larsen i vurderingen.

Forvaltningens bemærkninger

Der henvises til forvaltningens bemærkninger til henvendelse fra Christianshavns Lokaludvalg med hensyn til frihøjde samt henvendelse nr. 3 vedrørende broens udformning.

Henvendelse nr. 8 fra Lars Poulsen, David Balfours Gade 4

Man mener, at den nye Cirkelbro bliver en stor gevinst for området og vil binde Christianshavn sammen med Bryggesiden. Den vil desuden bringe mere liv i denne ende af Christianshavn. Broen vil være med til at binde cykel- og gangforbindelsen sammen langs hele havnefronten fra Fisketorvet til Nyhavn. Herudover bliver det en fantastisk flot bro.

Henvendelse nr. 9 fra Brolauget Cirkelbroen ved Arne Borgwardt

I forbindelse med etablering af Cirkelbroen er der etableret et brolaug bestående af repræsentanter for de bådlaug, der findes i kanalen fra Børnehusbroen til Cirkelbroen. De 4 bådlaug i kanalen er: Andelsbølligforeningen Ved Kajen, Bådeklubben Bolværket, Christianshavns Bådlaug og Christiansbro Bådlaug.

Brolauget har til formål at arbejde på at skabe gode adgangsforhold for gående og cyklende på Cirkelbroen samt for at skabe bedst mulige gennemsejlingsforhold for de både i Christianshavns kanal, der ikke kan sejle under Cirkelbroen. Foreningen skal arbejde for, at broen opleves som et smukt og velfungerende bygningsværk i kanalen ved at medvirke til at skabe sikre og velfungerende adgangsforhold både for gående, cyklister og sejlene.

I relation til lokalplanen har Brolauget Cirkelbroen følgende bemærkninger:

Brolauget Cirkelbroen finder det væsentligt, at der tages ligelige hensyn til gående, cyklende og sejlene færdsel ved Cirkelbroen.

Brolauget Cirkelbroen finder det positivt, at man har fastlagt, at ramper og broforløb højst må have en hældning på 5 % af hensyn til gangbesværede brugere af broen. Dette hensyn må i samme grad gælde de sejlere, der skal medvirke ved åbning af broen, idet det kræves, at sejlerne ved broåbning skal opholde sig på kajen ved betjening af broåbningen. Vi finder det derfor nødvendigt, at der etableres lejdere og gode anløbsmuligheder ved Hammershøis Kaj tæt ved broen, som sikrer let og uhindret adgang mellem bådene og kajen i forbindelse med broåbningen. Derved kan man sikre, at gangbesværede bådejere også kan medvirke ved broåbningen.

Brolauget Cirkelbroen anbefaler, at erhvervstrafikken sikres uhindret gennemsejling ved, at den anvender den sydvestlige gennemsejling ved Applebys Plads, idet man må forvente, at ventende både ofte vil vanskeliggøre passagen af havnerundfartsbådene ved Hammershøis Kaj.

Forvaltningens bemærkninger

Der har været en række dialogmøder med repræsentanter for Brolauget Cirkelbroen, som udover at drøfte broåbning også har medvirket aktivt til at udvikle og optimere det broreglement, der fremtidigt skal gælde for Cirkelbroen, herunder en stor forståelse for også at varetage hensynet til de kommende gående og cyklende brugere af broen – og altså ikke bare fokusere på egne (sejlernes) behov.

I forhold til frivillig broåbning er der et stort set færdigt aftaleudkast til samarbejdsaftale, som brolaugets repræsentanter har tilkendegivet villighed til at underskrive, når aftaleudkastet er endeligt. Den endelige aftale skal have broreglement og en teknisk brugsanvisning vedrørende broåbning som bilag. Disse bilag mangler endnu.

Det er også en forudsætning, at der opnås tilladelse fra bolværks-ejeren (ATP-ejendomme) til at benytte dele af bolværket på begge sider af broen til midlertidig fortøjning (venteplads) – og i givet fald, at der inden for broen etableres gode anløbsmuligheder og let adgang herfra til kajen, da bolværket hér er meget højt. Forvaltningen har en skriftlig tilladelse fra ATP-ejendomme på mail, men arbejder på at få en tinglyst aftale om brugsret til kajen.

Henvendelse nr. 11 fra Dansk Fodgænger Forbund ved Lotte Bech
Dansk Fodgænger Forbunds Københavner afdeling tilslutter sig, at der etableres en broforbindelse over Christianshavns Kanal mellem Applebys Plads og Christians Bro. Denne forbindelse er en vigtig del af den kommende ”Havnering”, fodgænger- og cykelforbindelsen langs Københavns Inderhavn.

En sammenhængende stiforbindelse langs Københavns Havn vil være af stor kvalitet for både fodgængere og cyklister.

Man tilslutter sig endvidere høringssvaret fra Cyklistforbundets Københavnsafdeling.

Henvendelse nr. 12 fra Christianshavns Lokalråd ved Jane Lytten
Christianshavns lokalråd kan principielt støtte etableringen af en let, oplukkelig stibro over Christianshavns Kanal, som vil kunne forbedre sammenhængen mellem Christianshavn og Islands Brygge, såfremt en sådan bro indgik i en samlet gang- og cykelplan.

Den del af Christianshavns Kanal, der vil blive afsnøret af den lette stibro, er det desværre allerede – på grund af den eksisterende broåbningspolitik. Yderligere en bro vil derfor kun i begrænset omfang kunne gøre ondt værre for så vidt angår havnelivet og kulturmiljøet. ”Nøglen” og dermed adgangen til at lukke broen op, bør overgives til de bådelaug, der berøres af broen.

Lokalrådet kan imidlertid ikke støtte det foreliggende forslag:

1. Lokalrådets hovedsynspunkt er, at den foreslåede konstruktion er helt fremmed for kanal-miljøet idet det svarer til at opfylde og asfaltere et stykke af Christianshavns Kanal.

2. Såfremt kommunen vælger at vedtage lokalplanen, er det lokalrådets sekundære synspunkt, at lokalplanens bestemmelser bringes i overensstemmelse med oplysningerne i den miljøvurdering, der ligger til grund for lokalplanen. Lokalrådet stiller forslag om, at § 6, stk. 2, ændres således, at det præciseres, hvilken type belysning, der skal anvendes.

Forvaltningens bemærkninger

Den overordnede trafikale begrundelse fremgår af kommuneplanen, hvori der er angivet, ”at der skal sikres sammenhængende promenader for fodgængere og cyklister. Sammenhængen skal i fornødent omfang sikres med forbindelser over havneløbet og kanalerne”. Forvaltningen finder placeringen hensigtsmæssig i forhold til den cyklende og gående trafik, idet den følger stiforløbet langs Inderhavnen og er med til at skabe mere liv langs havnen. Det vurderes ligeledes, at denne placering vil give mindre trafikbelastning for beboerne i området, idet ophold omkring broen og til- og fratrafik ikke ligger opad beboelse.

Udformningen af broen med referencer til havnene og skibe skaber et samlet arkitektonisk værk, hvor master og wirer indgår i motivet. På baggrund af de foretagne visualiseringer vurderer forvaltningen, at broen ikke visuelt vil skæmme udsigten til Den Sorte Diamant samt udsigten fra sidstnævnte. Ligeledes vil broen efter forvaltningens opfattelse visuelt forbinde de nye arkitektonisk præmierede bygninger og de ældre bevaringsværdige bygninger på en smuk og harmonisk måde.

Med hensyn til belysningen skal forvaltningen foreslå, at bestemmelsen i lokalplanen præciseres, jf. afsnittet ”Lokalplanændringer”.

Henvendelse nr. 13 fra Dansk Cyklistforbund ved Erik Hjulmand

Cyklistforbundet kan betingelsesløst tilslutte sig, at der etableres en broforbindelse over Christianshavns Kanal mellem Applebys Plads og Christians Bro. Hermed lukkes et væsentligt ”missing link” i mulighederne for at færdes på cykel såvel som til fods langs Københavns Havn, og broen etablerer en attraktiv cykel- og gangforbindelse mellem Islands Brygge og Christianshavn. Herved undgår man omvejen via Christianshavns Torv.

Cirkelbroen øger endvidere anvendeligheden af de snart færdiggjorte Inderhavnsbroer, idet der via Strandgade nu bliver mulighed for at komme videre til såvel Nyhavn som Arsenaløen og Holmen over disse broer.

Selv om der i lokalplanudkastet står, at ”Lokalplanområdet omfatter alene arealerne til broanlægget og regulerer kun dette” vil Cyklistforbundet alligevel pointere, at vi forventer Cirkelbroen etableret på en måde, så såvel brostykket som tilslutningerne hertil bliver så cy-

kelvenlige som muligt. Tilslutningerne til Bryggebroen – især på Amager-siden – er et beklageligt eksempel på det modsatte. Med "cykelvenlig" tænker vi såvel på belægning som tydelig adskillelse af cykel- og fodgængertrafik samt noget så basalt som mulighed for tilstrækkelig renholdelse; herunder vintervedligeholdelse.

Når dette er sagt om de trafikale aspekter af lokalplanforslaget, vil Cyklistforbundet ikke undlade at tilføje, at vi opfatter det sådan, at Olafur Eliassons broløsning har en så høj arkitektonisk standard, at den vil slutte sig til andre tilsvarende, visuelt flotte bygningsværker som "Cykelslangen" ved Fisketorvet og "Åbuen" over Ågade som symboler på, at også cykelløsninger kan have en høj arkitekturværdi.

Der er således meget at glæde sig til, såvel trafikalt som arkitektonisk for alle, der færdes langs Københavns Havn til fods og på cykel.

Forvaltningen har noteret sig bemærkningerne

Henvendelse nr. 14 fra Magnusson Advokatfirma på vegne af Anders Zorn

Det anføres, at lokalplanforslaget er i strid med kommuneplanen, hvorfor forslaget skal bortfalde og at planarbejdet bør gå om.

1. Det anføres, at der i lokalplanforslaget intet er anført om LED-belysning. Der henvises til, at broen belyses ved projektører anbragt på masterne, som lyser ned på brodækkets passageområde. Der henvises endvidere til illustrationer, der viser belysning, hvor stålwire er ganske svagt oplyst, og der henvises til lokalplanen og bestemmelser om, at der ikke må anvendes reflekterende materialer, og at lys ikke må blænde, samt at lysinstallationer skal udformes således, at der opnås en god helhedsvirkning i forhold til broens arkitektur. For indsigeren er det væsentligt, at der ikke kommer LED-lys i wire og i kransen omkring masten. Det gøres gældende, at såfremt der indbygges LED-lys i wirene og kransene, ville dette overstige mulighederne i det gældende lokalplanforslag og forslaget vil være i strid med kommuneplanen.
2. Det anføres, at de mange udspændte stålwire vil støje døgnet rundt, og at det vil være en ændring af miljøet i området, som ikke er beskrevet i lokalplanen eller miljøvurderingen, samtidig med at masterne og stålwirene kun har en visuel funktion. Der bør foretages en ingeniørmæssig vurdering af støjniveauet.
3. Cirkelbroen vil medføre hindringer for gående og cyklende, idet behovet for broåbning vil være så stort, at den i lange perioder vil være åbne for skibe og ikke for forgængere og cykli-

ster, og det er en fejl i miljøvurderingen, at der ikke er taget hensyn til de ventetider, der bliver en realitet, frem for blot at være gået uden om Hammershøis Kaj.

4. Det anføres, at broen vil virke indespærrende på alle både og skibe bortset fra de allermindste. Det vil være en så markant ændring af miljøet, at der ikke er taget tilstrækkelig højde for dette i lokalplanforslaget og miljøvurderingen. Desuden nævnes, at den eksisterende mulige stibro i den gældende lokalplan ville gøre det nemmere for sejlere, idet flere både ville kunne passere uden åbning.

Forvaltningens bemærkninger

Med hensyn til belysning og frihøjde henvises til forvaltningens bemærkninger til henvendelse fra Christianshavns Lokaludvalg samt til henvendelse nr. 3 vedrørende broens udformning og henvendelse nr. 9 vedrørende brolag og besejling.

Henvendelse nr. 15 fra Anni Zorn

Cirkelbroen vil føre til markant visuel og funktionel ændring af områdets nuværende karakter. Cirkelbroen er et stort oplyst kunstværk med fem høje master med stålwirer. De 'lysende' master og wirer (ca. 25 meter høje 'juletræer' jfr. forslaget side 8 øverst) vil ændre udsigten markant til kanalen, havnebassinet og Den Sorte Diamant, samt stå som en lysmur mod denne. Lejligheder, der ligger ud til broen/masterne, vil få udsigt til et 'lyshav'.

Der henvises til Miljøvurderingen af den 29. april 2014 side 1, og henvisningen til Østre Landsrets dom af den 12. marts 2014, idet det bemærkes,

- at der intet er anført om LED-lys, som kunstneren har forudsat i det oprindelige kunstprojekt, men kun "projektører, der lyser ned på gangarealerne...". Betyder det, at der ikke er LED-lys på wirer, eller opsættes projektører, som lyser på wirer?
- at i MPP-scoping vurderer Teknik- og Miljøforvaltningen, at lys og/eller refleksioner vil være "ubetydelige" fra de fem ca. 25 meter høje lysende master og wirer.
- at Miljøvurderingen mangler begrundelse for, "at broen ikke visuelt vil skæmme udsigten til Den Sorte Diamant samt udsigten fra denne. Landsretssagens materiale indeholder bl.a. en mail, hvor Københavns Kommune beder kunstnerens tegnestue tegne wirerne tyndere (på papiret!), for ikke at få problemer med beboerne (kopi vedlagt). Er der tegnet nye (retvisende) visualiseringer?"

Det anføres endvidere, at Cirkelbroen vil medføre forøget støj og vibrationer fra de ca. 25 meter høje master med wirer og kranse. I MPP-

scoping vurderes støj og vibrationer som "ikke relevant". Hvordan er denne vurdering fremkommet? Er der foretaget en ingeniørmæssig vurdering? Det er endvidere ikke vurderet, om Cirkelbroen under broåbning vil medføre mere støj. Under broåbning/-lukning, vil der være markant mere støj bl.a. fra de ventende motorbådes motorer.

Cirkelbroen, som den er påtænkt i lokalplanforslaget vil, når den er åben for sejlads medføre ventetider for gående og cyklende trafik. I Miljøvurderingen, side 5, nævnes "0-alternativet". Hvis der ingen bro etableres, må fodgængere og cyklister tage en omvej på 1 km. Der tages ikke højde for ventetider for fodgængere og cyklister, når broen er åben.

Forvaltningens bemærkninger

Med hensyn til belysning, frihøjden, støj og broens udformning henvises til forvaltningens bemærkninger til henvendelse fra Christianshavns Lokaludvalg samt henvendelse nr. 3 vedrørende broens udformning og henvendelse nr. 9 vedrørende brolaug.

Henvendelse nr. 16 fra Frode Neergaard, Johan Semp's Gade 1

Man finder, at det er en rigtig god idé med den broforbindelse, og med den vil der blive skabt en sammenhængende forbindelse langs Inderhavnen. Broens udformning fremhæves som flot og fint indpasset i miljøet.

Henvendelse nr. 17 fra Cassie Wu

Man finder, at broen vil give rigtig meget til Christianshavns beboere.

Henvendelse nr. 18 fra Lars Poulsen, David Balfours Gade 4

De mener, at broen bliver en stor gevinst for området og vil binde Christianshavn sammen med bryggesiden og vil skabe mere liv i den del af Christianshavn og herudover er det en flot bro.

Henvendelse nr. 19 fra Anders Raun, Applebys Plads 31.

En broforbindelse, der skaber en ubrudt sammenhængende havnepromenade om inderhavnen, styrker ideen om havnen som et stort rekreativt område for Københavns borgere og mange gæster. Der skal være en bro, men Cirkelbroen slår skår i glæden af to årsager:

- 1) Der savnes en plan for hensyntagen til anvendelsen af kajen og bolværket som rekreativt område. I dag benyttes det fredede bolværk allerede rekreativt af lokale og turister på sightseeing. Folk sidder med fødderne ud over bolværket og nyder den nedgående sol, mens man ser på livet på de indre vandveje. Men de cyklister, der én gang har prøvet at stoppe op på broen, skynder sig nok forbi den næste gang på deres vej til det altid

- travle Islands Brygge. Det kan blive lidt utrygt at sidde der, når Københavns hurtige cyklister farer forbi ½ meter bagved én.
- 2) De høje ”master” spolerer den fantastiske udsigt fra bunden af Christianshavns Kanal til lysets glitren i Den Sorte Diamants facade. Der henvises til tre projekter i nærområdet, der vil få de åbne pladser i og omkring Christianshavn: Bryghusgrunden, Cirkelbroen og et nybyggeri i fire etager i Applebys Have. Tusindvis af turister og københavnere nyder hver dag i sommerhalvåret udsigten til Den Sorte Diamant fra turbådene og på gåture langs kanalerne. Det flotte syn starter helt nede fra bunden af Christianshavns Kanal ved Overgaden Oven Vandet, og når turbådene når ud i havnen, slår de et stort sving, så turisterne kan nå at fotografere Den Sorte Diamant. Hvis Cirkelbroens master bibeholdes, kan man om dagen stadig se Den Sorte Diamant bag ”masterne”, men udsynet mudres godt nok af noget, der skal minde om master.

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen finder ikke, at broen vil skæmme udsigten til Den Sorte Diamant samt udsigten fra sidstnævnte. Ligeledes vil broen efter forvaltningens opfattelse visuelt forbinde de nye arkitektonisk præmierede bygninger og de ældre bevaringsværdige bygninger sammen på en smuk og harmonisk måde.

Henvendelse nr. 20 fra Lars B. Christiansen, David Balfours gade 1

Mener, at det er en fantastisk tilføjelse til den fornyelse, der pågår i havnen, som vil forbinde det samlede havneforløb på smukkeste vis fra Sluseholmen til Refshaleøen, til stor glæde for gående og cyklende, samt beboerne i området.

Henvendelse nr. 21 fra Mette Ewald

Man finder Cirkelbroen en både smuk og funktionel fornyelse af havnefronten.

Henvendelse nr. 22 fra Lisbet og Kurt Kvorning

Man støtter forslaget om en Cirkelbro, der vil forbedre forholdene for de lette trafikanter, skabe bedre sammenhæng langs Inderhavnen og mere levende byrum omkring Nordea. Samtidig kombinerer den et moderne udtryk, som allerede genfindes i Den Sorte Diamant og Nordea, med det ældre udtryk omkring Christianshavn og kanalerne. Broen vil være en unik og innovativ nyskabelse på Christianshavn, der kombinerer det praktiske med det æstetiske.

Henvendelse nr. 23 fra Natasha Roseva-Nielsen

Finder konstruktionen for tung og ikke passer ind i omgivelserne, men ideen om en ubrudt forbindelse langs vandet er god.

Supplerende høring

HOFOR og **BUF** har ingen bemærkninger.

Henvendelse nr. 1 fra Holger Feldstedt

Man betragter broen som et positivt aktiv for området.

Henvendelse nr. 2 fra Jens Tommerup

Man anfører, at det bliver dejligt at se den færdig.

Henvendelse nr. 3 fra Grete Wendt

Er meget tilfreds med broens udformning og glæder sig til, at den står færdig.

Henvendelse nr. 5 fra Ejerforeningen Nicolai Eigtveds Gade 34-36 ved formand Flemming Jensen

Det anføres, at den planlagte frihøjde er utilstrækkelig og vil medføre et væsentligt behov for åbning af broen, hvorved man vil afbryde trafikken over broen. Det vil medføre en ophobning af både mellem åbninger, med støjgene til følge. Man vil helt sikkert kunne opleve, at kanalen lukkes af ventende både. Man bør derfor revurdere behovet og opføre en bro med en væsentligt højere frihøjde.

Det findes glædeligt, at der er kommet mere konkrete oplysninger om belysningen, og det foreslås, at bestemmelsen suppleres med at belysningen af masterne og gangarealer alene må ske med to spots pr. mast, og at lysstyrken skal kunne reguleres.

Forvaltningens bemærkninger

Med hensyn til frihøjden henvises til bemærkninger til lokaludvalgets henvendelse. Det kan tilføjes, at frihøjden er vurderet i forhold til såvel brug af vandarealerne, som tilgængeligheden på land. Vedrørende belysning skal det foreslås, at bestemmelsen præciseres således at belysningen skal kunne reguleres. Med hensyn til antallet af spot/projektører findes det mest hensigtsmæssigt ikke at fastsætte krav til antal, idet der kan opstå behov for yderligere belysning på gangarealerne i forhold til tryghed og sikkerhed.

Henvendelse nr. 6 fra Magnusson Advokatfirma på vegne af Anders Zorn

Særligt spørgsmålet om frihøjden anses for problematisk. Den markante nedsættelse af frihøjden, som fremgår af den supplerende høring er ulovlig som følge af manglende vurdering af frihøjdens betydning for brugen og livet i og omkring kanalen; politikerne træffer beslut-

ning i blinde. Det kan ikke være til gavn for borgerne. Der burde i stedet bygges en bro i Strandgadeaksen, der har en markant højere frihøjde, så sejlerlivet i kanalen kan fortsætte så uforstyrret som muligt.

Indsigelsen i forrige indlæg af den 12. september 2014 genfremsendes.

Forvaltningens bemærkninger

Der henvises til forvaltningens bemærkninger til foregående henvendelse nr. 5.

Henvendelse nr. 7 fra Arne Borgwardt på vegne af Brolauget Cirkelbroen

Genfremsender henvendelsen fra tidligere høring se henvendelse nr. 9, der henvises hertil.

Henvendelse nr. 8 fra Claus

Gør hvad som helst..., men tag nu og færdiggør de broer.

Henvendelse nr. 9 fra Erik Bohn-Jespersen

Ønsker at fastholde sin indsigelse af 16. september 2014. Der henvises til henvendelse nr. 4.

SKEMA OVER ÆNDRINGER

Bestemmelse	Nuværende ordlyd	Forslag til justering
§ 5 Omfang og placering		
§ 5, stk. 3.	Broen skal have en fri gennemsejlingsbredde mellem broens ledeværker på minimum 9 m og frihøjden skal minimum være 2,5 m over daglige vande.	Gennemsejlingshøjden mellem vandspejl og broens platforme skal minimum være 1,9 meter i en bredde af 7,7 meter og 2,25 meter i en bredde af 3,0 meter svarende til at turbåde og mindre både kan foretage gennemsejling uden at broen åbnes.
§ 6 Broens ydre fremtræden		

<p>§ 6, stk. 2.</p>	<p>Lysinstallationer skal med hensyn til placering, omfang, materialer, farver og lignende udformes således, at der opnås en god helhedsvirkning i forhold til broens arkitektur og karakter af det omgivende bybillede.</p> <p>Brobelysningen skal medvirke til at skabe tryghed og sikkerhed, som øvrige gadebelysning.</p> <p>Skiltning må kun vedrøre brug og sikkerhed på broen.</p> <p>Belysning samt bomme og signalanlæg skal bidrage til sikkerhed og tryghed på broen.</p>	<p>Belysningen skal bestå af projektører/spot ophængt i masterne til belysning af gangarealerne. Endvidere kan belysningen suppleres med spot, der belyser masterne svagt samt lys i håndliste. Der må ikke etableres lyskilder i wirer og masteringe. Belysningen skal kunne reguleres. Lysstyrken skal med hensyn til placering, omfang, materialer, farver og lignende udformes således, at der opnås en god helhedsvirkning i forhold til broens arkitektur og karakter af det omgivende bybillede, og medvirke til at skabe tryghed og sikkerhed, som øvrige gadebelysning, uden at være til væsentlig gene for omboende. Skiltning må kun vedrøre brug og sikkerhed på broen.</p>
---------------------	--	---