



28-02-2011

### **Bilag 3. Redegørelse for synspunkter samt bemærkninger hertil**

Sagsnr.  
2011-13138

Forvaltningen har i høringsperioden 15. december 2010 til 14. februar 2011 modtaget 41 hørings svar. Svarene er enten fremsendt direkte som mail eller via høringsportalen [www.blivhoert.dk](http://www.blivhoert.dk).

Dokumentnr.  
2011-151330

Hørings svarene er gengivet i resumé i bilag 4.

Sagsbehandler  
Julie Bang Henriksen

I det følgende er der redegjort for de forskellige synspunkter i hørings svarene samt Teknik- og Miljøforvaltningens eventuelle bemærkninger hertil.

### ***Forslag til ændringer på baggrund af hørings svar***

Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår at ændre visse dele af politikken til fordel for sejltrafikken. Det drejer sig i hovedtræk om følgende, som er skrevet ind i broåbningspolitikken:

- Afskaffelse af begrebet mellemsæson, så der kun opereres med høj- og lavsæson.
- Udvidelse af højsæsonen, så den strækker sig fra 1. april til 31. oktober.
- Udvidelse af åbningstiden i lavsæsonen til kl. 08:00-22:00 på alle dage.
- Udvidelse af åbningstiden for broerne i Christianshavns Kanal og Trangraven samt Proviantmagasingraven om morgenen i højsæsonen, så der åbnes fra kl. 06:00 på alle dage.
- Ændrede spærretider for den ny bro over Inderhavnen, så de følger broerne i Christianshavns Kanal
- Lempede spærretider og udvidede åbningstider for Teglværksbroen
- Afskaffelse af spærretider for Cirkelbroen

Argumenter for ændringerne fremgår af gennemgangen af hørings svarene nedenfor, hvor Teknik- og Miljøforvaltningens forslag til ændringer er understreget.

### ***Hørings svar fra myndigheder***

Der er indsendt hørings svar fra 3 myndigheder.

**Søfartsstyrelsen** oplyser om styrelsens hjemmel i forbindelse med godkendelse af broreglementer samt proceduren herfor.

Postboks 441

EAN nummer  
5798009488145

### *Bemærkning*

Teknik- og Miljøforvaltningen fremsender broreglementer til godkendelse hos Søfartsstyrelsen i forbindelse med anlæg af broerne i henhold til proceduren.

**Farvandsvæsenet** bemærker, at der ikke er sammenhæng med de foreslåede 2.500 kr. pr. broåbning og de nuværende afgifter på hhv. 1.470 kr. og 2.590 kr., samt at det vil være hensigtsmæssigt med en frihøjde på 2,3 m. under Cirkelbroen i stedet for 2 m., så den svarer til gennemsejlingshøjden ved Trangraven, så mindre fartøjer kan sejle igennem begge broer.

### *Bemærkning*

Teknik- og Miljøforvaltningen har i broåbningspolitikken anbefalet, at broåbninger inden for broernes åbningstid er gratis for gennemsejling. Uden for åbningstiderne vil der blive opkrævet et gebyr for broåbning, som skal dække vagtpersonalets udgifter, hvilket på nuværende tidspunkt ser ud til at angå ca. 1.250 kr. pr. bro. Den endelige pris herfor er endnu ikke endeligt opgjort, da det afhænger af organiseringen af betjeningen. Prisen vil blive fastlagt i løbet af 2011, hvor organisationen til betjening af broerne etableres. Prisen vil fremgå af broreglementerne.

Cirkelbroens frihøjde er på 2,3 m., hvilket svarer til frihøjden på broen i Trangraven. Oplysningen om frihøjden på Cirkelbroen er ændret i det aktuelle forslag til broåbningspolitik.

**Kystdirektoratet** har ingen bemærkninger til forslaget.

## **Hørings svar fra lokaludvalg**

Der er indsendt høringssvar fra 8 lokaludvalg.

**Kgs. Enghave Lokaludvalg** finder grundlæggende, at oplægget til broåbningspolitik indeholder gode overordnede mål og visioner til varetagelse af de modsatrettede interesser ml. et aktivt byliv og havneliv. Udvalget understreger, at det er vigtigt, at princippet om gratis broåbninger fastholdes. Detaljerne vedrørende åbningstider tages til efterretning, og udvalget forventer en grundig evaluering i løbet af få år. Udvalget fremsætter desuden et ønske om sæsonvariation i åbnings- og spærretider for Teglværksbroen.

### *Bemærkninger*

Teknik- og Miljøforvaltningen har på baggrund af høringssvaret ændret åbnings- og spærretiden for Teglværksbroen. Åbningstiden er ændret til 05.30-22.00 med spærretid fra kl. 07.30-09.30 og 15.30-17.30.

Ændringerne vil ske i forbindelse med Københavns Kommunes overtagelse af Knippelsbro og Langebro d. 24. januar 2012, hvor de eksisterende broreglementer for disse broer også skal ændres.

**Amager Vest Lokaludvalg** forholder sig kun til den del, der vedrører havnefronten i bydelen Amager Vest. Udvalget fremhæver forslaget høje ambitionsniveau, bl.a. at der er fundet en pragmatisk løsning i forhold til de mange forskellige grupper af berørte borgere.

**Amager Øst Lokaludvalg** finder at forslaget er udmærket, da politikken varetager de forskellige interesser bedst muligt. Når de anførte broåbningstider for broerne over Christianshavns kanaler bliver kendte af borgerne, bør åbningen af disse broer ikke være en nævneværdig barriere for cyklister og fodgængeres benyttelse af den kommende grønne cykelrute, Christianshavnsruten. To medlemmer af lokaludvalget har en afvigende mening i forhold til resten af lokaludvalget, idet de mener at broerne i Christianshavns kanaler vil forringe det maritime miljø.

#### *Bemærkninger*

Vedrørende forringelse af det maritime miljø, se ”Miljø i Christianshavns Kanal” i afsnittet om høringssvar fra organisationer og foreninger nedenfor.

**Indre By Lokaludvalg** bemærker, at spærretiderne er for skarpe for cyklisterne, og at der skal informeres om broåbninger for cyklister på vej til broerne. Der foreslås en sms-service til gående, cyklister og sejlere, som informerer om broåbninger. Fritidssejlerne menes at benytte den sydlige del af havneløbet mere end nu, når der indføres gratis passage. Endvidere påpeges, at gang- og cykelbroerne ikke er mere fleksible end broer til motortrafik, da fodgængere og cyklister skal bruge længere tid på at finde alternativer.

#### *Bemærkninger*

Teknik- og Miljøforvaltningen har fastlagt spærretiderne for broerne ud fra en vurdering af pendlertrafikken, der er størst i timerne mellem kl. 6.30-9.00 og mellem kl. 14.00-18.00 for den tungere trafik over Knippelsbro og Langebro, og for cykeltrafikken i timerne mellem kl. 7.30-9.30 og mellem kl. 15.30-17.30 på hverdage. Spærretiden for broerne i Christianshavns kanaler om morgenen ligger fra kl. 7.30-9.00 idet hensynet til sejlerne har vægtet højest efter kl. 9. Det skyldes at skibstællingerne for Christianshavns Kanal viser, at der er både, som vil have behov for at passere broen fra kl. 9.00. Evalueringen af kanalbroerne vil blandt andet se på, om der er grundlag for ændringer af åbnings- og spærretider.

Dialogen med havnens interessenter har blandt andet dannet baggrund for broåbningspolitikken, og i denne proces blev det af flere sejlere

fremhævet, at det ikke var attraktivt at sejle en mastebåd gennem Inderhavnen, idet der er for mange broer i havneløbet. Der er i øjeblikket ikke faciliteter i den sydlige del af havnen, som gør det interessant at tage sejlturen derned i en mastebåd. Så selvom broåbningerne bliver gratis i det store havneløb, vurderes antallet af broåbninger foreløbigt at være begrænsede i den del af havnen.

I 2011 udarbejdes et internetbaseret IT-system til brug for sejlerne, hvor det blandt andet bliver muligt at orientere sig om kommende broåbninger. I den forbindelse overvejes også en sms-service, men der er endnu ikke taget endelig stilling hertil. Forslaget om en sms-service til cyklister, sejlere og fodgængere tages til efterretning.

Årsagen til at gang- og cykeltrafik vurderes at være mere fleksibel end motortrafikken er, at en kø af biler og busser m.m. giver langt flere problemer for byens øvrige trafik og har en lang afviklingstid, i forhold til en kø af cyklister og fodgængere ved stibroerne.

**Brønshøj-Husum Lokaludvalg** har ingen bemærkninger til forslaget.

**Østerbro Lokaludvalg** bemærker, at broen i Christianshavns Kanal bør åbne hver halve time i højsæsonen og i weekenderne. For broerne i Inderhavnen skal myldretiden revideres til 7:00-9:30 og det skal pointeres hvor ofte broåbninger kan finde sted imellem spærretiderne. Endvidere skal åbningerne af broerne i Inderhavnen koordineres, og sejleren skal have besked om, hvornår broåbningen finder sted. Der spørges til, om sejlerne ved broerne i Inderhavnen har lov at vente på næste morgens broåbning som for de små broer i Christianshavns Kanal.

#### *Bemærkninger*

Teknik- og Miljøforvaltningen har fået foretaget analyser af broåbningerne i Christianshavns Kanal som viser, at broåbninger hver halve time alt i alt giver mere ventetid for både sejlere og landtrafik, hvorfor denne løsning er fravalgt. Analysens detaljer fremgår af materialet som er vedlagt indstillingen til Teknik- og Miljøudvalget d. 13. december 2011.

Spærretiderne for broerne i Inderhavnen er vurderet ud fra den nuværende trafikmængde, og der vurderes ikke at være belæg for at ændre på de foreslåede spærretider. Det er især motortrafikken på Langebro, der er bestemmende for fastsættelsen af spærretiderne for disse broer.

Antallet af broåbninger vil på samme måde som i dag fortsat bero på en vurdering fra brovagten, og det er derfor ikke hensigtsmæssigt at sætte et minimumskrav for, hvor mange broåbninger der er mulige indenfor de forskellige perioder.

I etableringen af en organisation, som skal betjene broerne, tages der også højde for, at broåbningerne i det store havneløb koordineres på samme måde som i dag. Der vil ligeledes være en dialog mellem sejleren og brovagten om, hvornår sejleren kan forvente broåbning. De nærmere detaljer herom afklares i forbindelse med organiseringen af bropersonalet og vil fremgå af broreglementerne.

Det vil være muligt for sejlere, der skal igennem de store broer i Inderhavnen, at vente ved Grønlandske Handels Plads. Ventearealet skal dog være rømmet ved første broåbning den næste dag.

**Christianshavns Lokaludvalg** bemærker, at broen over Christianshavns Kanal vil påvirke sejlmiljøet uopretteligt. Udvalgets betænkeligheder angår derudover sikkerheden på vandet og potentielle konflikter mellem sejlere og cyklister, når disse kommer til at vente længe, når broen er oppe. Desuden mener udvalget, at:

1. Broåbning skal være gratis hele døgnet.
2. Broerne skal være åbne om natten fra kl. 24 til første morgenåbning i højsæsonen og mellemsæsonen.
3. Højsæsonen skal udvides til at gælde ugerne 22-35 og mellemsæsonen til ugerne 14-21 og 36-43.
4. Broåbningen skal foregå hver halve time i højsæsonen og mellemsæsonen.
5. Spærretiderne bør fjernes i højsæsonen, da vi ikke mener, at der vil opstå myldretider for de cyklende i skoleferierne.
6. Spærretiderne i mellem- og lavsæsonerne på hverdage skal være kl. 07.00-8.30 og kl. 15.30-17.30
7. Broerne (også i Inderhavnen) skal åbnes fra kl. 06.00 i weekender og helligdage.
8. Den besluttede broåbningspolitik skal fungere i 5 år, før der sker en evaluering således, at de berørte parter kan få indarbejdet nogle rutiner.
9. De berørte parter skal orienteres mindst et halvt år før der skal ske ændringer i broåbningspolitikken.
10. Eventuelle ændringer i broåbningspolitikken skal afstemmes med den eksisterende fredning og godkendes af fredningsmyndighederne.

Lokaludvalget har desuden drøftet sagen med 22 borgere på et Christianshavnermøde den 2. februar 2011, som havde følgende bemærkninger til ovenstående:

- Broåbningspolitikken bør evalueres tidligere end de af lokaludvalget foreslåede 5 år. Andet er svært at tage alvorligt.
- Vilkaerne for sejlerne skal forringes så lidt som muligt.
- Ændringer bør godkendes af Fredningsnævnet.
- Nedsæt en følgegruppe, der løbende kan vurdere, om der er behov for ændringer i broåbningspolitikken. Også cyklister skal inviteres til at sidde i følgegruppen.
- En evaluering af 5 år kan fastlåse situationen til sejlernes ugunst.

### *Bemærkninger*

Ad 1: Med mulighed for at lægge til ved et venteareal ved Grønlandske Handels Plads indtil første broåbning, vil sejlene stadig kunne ankomme sent, uden derved at påtvinges udgift til broåbning.

Ad 2: De nye broer er en del af den planlagte cykelrute, Christianshavnsruten, mellem Amager og Indre By. Forbindelsen er et vigtigt led i visionen om at blive verdens bedste cykelby, og det forventes, at der dagligt vil passere mellem 3.000 og 6.000 cyklister på broen. På denne baggrund, samt på baggrund af svaret til punkt 1, vurderer Teknik- og Miljøforvaltningen ikke, at det er i overensstemmelse med kommunens mål og intentioner med projektet at lade broerne stå åbne i nattetimerne.

Ad 3: Teknik- og Miljøforvaltningen har på baggrund af de indsendte høringssvar ændret sæsonerne, så højsæsonen nu strækker sig fra 1. april til 31. oktober. Begrebet mellemsæson er udgået, idet der ikke var forskel på høj- og mellemsæsonens åbnings- og spærretider.

Ad. 4: Broerne åbnes en gang i timen i højsæsonen uden for spærretiderne. Da det tager tid at rømme samt at åbne og lukke broen, vil flere åbninger betyde en længere samlet ventetid i forhold til hvor lang tid, broen er åben, og dermed en større gene for alle. Hyppigheden for broåbninger er vurderet med udgangspunkt i en skibstælling fra Christianshavns Kanal fra 2009.

Ad. 5: Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker ikke at ophæve spærretiderne i juli måned. Teknik- og Miljøforvaltningen vil evaluere brugen af broen efter 1 år, og vil herefter vurdere spærretidernes relevans.

Ad. 6: Spærretiderne er fastlagt ud fra den nuværende cykeltrafik i byen, hvor myldretiden om morgenen ligger fra kl. 7-10 med størst aktivitet fra kl. 8-9. Derfor ændres spærretiden ikke.

Ad. 7: Teknik- og Miljøforvaltningen har valgt at udvide åbningstiden både for cykelbroerne i kanalerne, som vil åbne fra kl. 6 i weekender og på helligdage i højsæsonen, og for de store broer i Inderhavnen fra kl. 05.30 i weekenderne og på helligdage.

Ad. 8: Christianshavns Lokaludvalg og de fremmødte borgere har divergerende holdninger til evalueringsperioden. På baggrund af høringssvarene vurderer Teknik- og Miljøforvaltningen, at en evaluering af drift, organisering, åbne- og lukketider, sæsonvariationer mv. i første omgang skal foregå efter 1 år og herefter hvert 5. år. Forvaltningen finder det vigtigt, at evaluere de eksisterende broer efter 1 års virke, dvs. i 2013. De kommende broer vil ligeledes blive

evalueret efter 1 års virke, dvs. i 2014. Herefter vil der gå 5 år før der foretages en samlet evaluering af alle broerne, dvs. i 2019.

Opsamling med dette interval betyder, at forvaltningen ikke finder det relevant at oprette en følgegruppe, der løbende skal vurdere behovet for ændringer, som det ellers er foreslået på lokaludvalgets borgermøde.

Ad. 9: Eventuelle ændringer vil tage udgangspunkt i de enkelte broreglementer. Ændringer i broreglementerne skal godkendes af Søfartsstyrelsen og processen rummer en forudgående høring af relevante interessenter og myndigheder. For broerne i Christianshavns Kanal skal ændringer af broreglementet også godkendes af Fredningsnævnet for København. På baggrund af denne godkendelsesproces er det ikke Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering, at det er nødvendigt med en orientering af berørte parter mindst et halvt år før ændringerne træder i kraft.

Ad. 10: Det er der taget højde for, idet ændringer af broreglementet for Christianshavns Kanal skal godkendes af Søfartsstyrelsen og Fredningsnævnet for København.

**Vesterbro Lokaludvalg** bemærker, at forslaget vil tilgodese cyklister, fodgængere, andre trafikanter og faktisk også sejlerne. Lokaludvalget støtter idéen om gratis gennemsejling af de oplukkelige broer i havnen og er tilfredse med at åbningstiderne i Inderhavnen bibeholdes for de store broer. Fast åbning af alle cykel- og gangbroer 1 gang i timen udenfor spærretiderne er i orden, dog kan kommunen overveje at evaluere broåbningstiderne allerede efter ½ år. Det bemærkes, at det nok ikke er acceptabelt for cyklister og gående at vente i 17 minutter på at broen har lukket op og i. Broerne skal have fast bemanning, ikke fjernstyrede åbninger.

#### *Bemærkninger*

Teknik- og Miljøforvaltningen evaluerer de konkrete broer efter 1 års virke. Det vil sige når forvaltningen har betjent Knippelsbro og Langebro i 1 år, og 1 år efter de planlagte broer er anlagt.

I de perioder hvor sejlbådenes antal er størst, kan cyklisterne komme til at vente i op til 17 minutter på, at bådene har passeret broen. Der er i sådanne tilfælde mulighed for at køre over broen ved Skt. Annæ Gade længere nede ad Strandgade. Det er således sandsynligt, at en cyklist, der ankommer til broen, som den går op, vil vælge at køre omvejen ad Skt. Annæ Gade for at undgå ventetiden ved broen.

Organiseringen af brovagterne betyder, at broerne vil være bemandede ved broåbninger. I Christianshavns Kanal og Trangraven vil der være en fast brovagt i åbningstiden i høj- og mellemsæsonen.

## **Høringssvar fra organisationer og foreninger**

Der er indsendt 14 høringssvar fra foreninger og organisationer.

### **Generelle bemærkninger**

Få høringssvar støtter forslaget, mens den overvejende del af høringssvarene fra organisationer og foreninger er utilfredse med forslaget. De nærmere svar angår forskellige emner, som bliver behandlet i de nedenstående afsnit.

### **Sikkerhed**

Der ønskes mulighed for at robåde har plads til at vige for mastebåde ved broåbning - fx ved at passere sidefagene af broerne. Det forudsætter, at der ikke er undersøiske konstruktioner som bundpæle og lignende. Elementer som fundamenter og ledeværker under vandet indsnævrer muligheden for sikker passage for robåde.

Placering af broen i krydset ved Christianshavns Kanal er det dårligste valg, idet det er et smalt og sejladmæssigt kompliceret hjørne.

Om trafikken overhovedet kan afvikles forsvarligt ved indsejlingen til Nyhavn, med ventende skibe for broåbninger til Inderhavnen, Christianshavns Kanal og Nyhavn, sammen med Øresundsbådene, de gule havnebusser og de mange havnerundfartsbåde, vækker stor bekymring.

Om sommeren er trafikken i kanalerne meget stor, og ophold ved afventning af broåbning må anses for særdeles vanskelig og farlig.

I forhold til besejlingen af broerne i Christianshavns Kanal foreslås en aktiv tilstedeværelse af havnepoliti i introduktionsperioden.

### *Bemærkninger*

I Christianshavns Kanal og Trangraven er det muligt for mindre fartøjer at passere det 2-3 m. brede sidefag på broen i Christianshavns Kanal. Når der er broåbninger for udgående sejlbåde, kan robåde ikke sejle ind i kanalen. Robådene skal overholde gennemsejlingsreglerne, som fastsættes i broreglementet for broerne. Reglementet udarbejdes i forbindelse med anlæggelse af broerne.

Kystdirektoratet har principgodkendt placeringen af broen d. 3. februar 2009 over Christianshavns Kanal, og direktoratet skal give endelig tilladelse til opførelsen af broerne på baggrund af et myndighedsprojekt. Kystdirektoratet sender myndighedsprojektet i stjernehøring hos relevante myndigheder, herunder Søfartsstyrelsen og



Farvandsvæsnet, som blandt andet vil se på projektet i forhold til regulering af sejladsforholdene og sejladsikkerhed.

I forbindelse med selve anlæggelsen af broen over Christianshavns Kanal og Trangraven vil der under alle omstændigheder af sikkerhedsmæssige årsager skulle anlægges ventearealer for både, der skal ud og ind af kanalen. Arealernes udstrækning og placering er endnu ikke afklaret, men de vil medvirke til at cirkulerende ventetrafik i kanalerne kan undgås.

I forhold til havnepolitiets eventuelle tilstedeværelse, kan Teknik- og Miljøforvaltningen ikke disponere over deres ressourcer. Det er brovagtens opgave at sørge for, at broåbningerne og afvikling af trafikken kan foregå på en sikker måde. Såfremt brovagten ikke kan sikre dette, kan det eventuelt blive nødvendigt at tilkalde Politiet.

## **Trafikafvikling**

Broen over Trangraven vil medføre at sejlernes adgang til Trangraven bliver meget ringe.

### *Bemærkninger*

Adgangen til Trangraven er sidestillet med sejlernes adgang til Christianshavns Kanal, dvs. med broåbninger 1 gang i timen uden for spærretiderne i højsæsonen.

## **Miljø i Christianshavns Kanal**

Kanalbroerne er uforenelige med løftet om, at den levende havn i Christianshavns Kanal ikke vil blive berørt.

Broerne og broåbningspolitikken vil nedlægge det eksisterende sejlskibsmiljø i Christianshavns Kanal.

### *Bemærkninger*

Broåbningspolitikken er formuleret med øje for, at Københavns Kommune gerne vil understøtte en mangfoldig udnyttelse af Københavns Havn, fx ved at sammentænke byliv og havneliv. Broåbningspolitikken skal derfor imødekomme så mange interesser som muligt. Også hvor der er tale om interesser, som til tider er modsatrettede, når hensynet til sejlernes hurtige og bekvemme adgang til havet skal balancere med cyklisternes ønske om at komme let og trygt gennem byen. Med hyppige åbninger og gratis gennemsejling er det hensigten, at Christianshavns Kanal og Trangraven fortsat er så attraktiv at benytte, at sejlskibene ikke forsvinder herfra.

## Betjening

Brugerne (fx bådlaug i Christianshavns Kanal og Trangraven) skal have adgang til at åbne og lukke broerne.

Der skal laves et elektronisk system for Cirkelbroen, så bådførerne selv kan åbne broen med fjernbetjening, SMS eller lignende.

### *Bemærkninger*

Teknik- og Miljøforvaltningen har fået udarbejdet en redegørelse af lovreguleringen omkring broåbninger, hvor det fastslås, at der ikke fremgår direkte krav om betjening af broåbninger, men det forudsættes indirekte i bekendtgørelsen (bek. nr. 961/1992), at broen er bemanded af en brovagt. Således vurderer forvaltningen, at der i øjeblikket ikke er grundlag for at give brugere / sejlere mulighed for at betjene broåbningerne.

## Prispolitik

Det skal understreges, at det grundlæggende synspunkt for broåbninger i åbningstiderne er, at gennemsejling er gratis for alle sejlere.

Ventepladser skal være gratis at benytte.

### *Bemærkninger*

Som det er formuleret i politikken for broerne i de sekundære vandløb, er det ”gratis at gennemsejle broerne inden for de angivne åbningstider”. Denne formulering vil også blive benyttet for broerne i Inderhavnen og broer med motortrafik (det er i forslaget formuleret som ”der er ingen broafgift forbundet med at gennemsejle broerne”), for at understrege at gennemsejlingen er gratis for alle sejlere.

Det vil være gratis at benytte ventepladser, som dog skal rømmes ved første broåbning næste morgen.

## Politikkens gyldighedsperiode

Broåbningspolitikken skal være gældende for en kendt periode på minimum 5 år af hensyn til kontrakter om bådpladser. Ændringer af broåbningspolitikken skal i høring og godkendes af fredningsmyndighederne.

Det skal være klart, hvor længe broåbningspolitikken gælder. Kommunen bør melde en mere langsigtet politik ud, fx at samtlige broer skal kunne åbnes i en rimelig årrække fremover, men at åbningshyppigheden løbende vil blive vurderet ud fra det konkrete behov og efter drøftelse med brugergrupperne.

Ændringer af politikken betragtes som trinvis eksproprieringer af bolværksejernes adgang til deres ejendom. De korte

evalueringsperioder på 1 og 3 år vil gøre det svært at indgå kontrakter om drift af marinaer, da der ofte skal investeres i kontor, badefaciliteter, fortøjningspæle og andet. Ændringer i politikken bør varsles i god tid, så bolværksejere og marinaer kan tage højde for ændringerne.

#### *Bemærkninger*

På baggrund af høringssvarene vurderer Teknik- og Miljøforvaltningen, at en evaluering af drift, organisering, åbne- og lukketider, sæsonvariationer mv. i første omgang skal foregå efter 1 år og herefter hvert 5. år. Forvaltningen finder det vigtigt, at evaluere de eksisterende broer efter 1 års virke, dvs. i 2013. De kommende broer vil ligeledes blive evalueret efter 1 års virke, dvs. i 2014. Herefter vil der gå 5 år før der foretages en samlet evaluering af alle broerne, dvs. i 2019.

### **Kommunikation**

Der foreslås en tjeneste, hvor sejlere kan se / høre planlagte åbninger, med mulighed for at melde sig til disse. Det foreslås, at broåbningstider kan bookes og ses på nettet eller via sms.

Det er problematisk, at broåbningspolitikken forudsætter, at gæsteskibe fremover orienterer sig i forvejen om, hvor der er ledige pladser.

Et krav om forudbestilling af åbning vil stort set forhindre al sejlads, fordi de fleste fritidssejladser besluttet under hensyn til vejret, lige inden man tager ud.

#### *Bemærkninger*

I 2011 udarbejder Teknik- og Miljøforvaltningen et internetbaseret IT-system til brug for sejlerne, hvor det bliver muligt at orientere sig om kommende broåbninger samt tilmelde sig disse.

Forvaltningen anerkender problematikken i, at de planlagte broer over Christianshavns Kanal og Trangraven vil begrænse søgetrafikken i form af sejlbåde der sejler ind i Christianshavns Kanal for at se, om der er en ledig plads. Det kan overvejes, om et samarbejde mellem brovagten og marinaerne om synliggørelse af ledige pladser bør etableres, men der er ikke specifikke planer om dette. Det vil således være op til den enkelte sejler at orientere sig om ledige pladser, fx ved at kontakte marinaerne for at høre om der er en ledig plads til båden.

### **Sæsoner**

Højsæson bør udvides, så den dækker ugerne 22 – 35 og mellemsæsonen skal dække ugerne 14-21 samt 36-43, mens lavsæsonen konsekvensændres til ugerne 44-13.

### *Bemærkninger*

Broåbningspolitikken ændres, så der kun skelnes mellem høj- og lavsæson. Endvidere ønsker Teknik- og Miljøforvaltningen at efterkomme ønsket om at udvide højsæsonen, så den i broåbningspolitikken strækker sig fra 1. april til 31. oktober. Således dækker lavsæsonen 1. november til 31. marts. Højsæsonen dækker således 7 ud af årets 12 måneder.

## **Åbningstider**

Tak for udvidede åbningstider.

Broerne i de sekundære vandløb, herunder Christianshavns kanaler, bør i høj- og mellemsæsonen stå åbne for fri passage af både fra kl. 24.00 og indtil 1. planlagte morgenbroåbning. De foreslåede åbningstider er ikke tilfredsstillende, idet mange sejlere tager af sted meget tidligt, særligt i weekenderne. Ophør af åbninger efter kl. 24 vil forhindre ankomst af sejlere, der er forsinket af vejret.

I lavsæsonen bør åbningstiderne udvides til kl. 20:00.

Der må ikke være faste åbningstider og spærretider for Cirkelbroen.

Åbning af broerne 1 gang i timen vil være klart utilstrækkeligt. Med den nuværende trafik vil der hobe 20-30 både op i kanalen, hvilket vil forhindre havnerundfarterne i at sejle.

### *Bemærkninger*

De nye broer er en del af den planlagte cykelrute, Christianshavnsruten, mellem Amager og Indre By. Forbindelsen er et vigtigt led i visionen om at blive verdens bedste cykelby, og det forventes, at der dagligt vil passere mellem 3.000 og 6.000 cyklister på broen. Med mulighed for at lægge til ved et venteareal ved Grønlandske Handels Plads indtil første broåbning, vil sejlende stadig kunne ankomme sent, uden derved at påtvinges udgift til broåbning. På denne baggrund vurderer Teknik- og Miljøforvaltningen ikke, at det er i overensstemmelse med kommunens mål og intentioner med projektet at lade broerne stå åbne i nattetimerne.

Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker at efterkomme ønsket om at udvide åbningstiderne i lavsæsonen. Således vil åbningstiderne for cykel- og gangbroer i de sekundære vandløb ændres til kl. 8-22, mens broer i Inderhavnen og broer med motortrafik ændres til at være åbne fra kl. 5.30-22 hele året rundt, også i weekenderne.

Åbningstiderne for Cirkelbroen fastholdes, men spærretiderne ophæves. Dette ud fra en vurdering af, at broåbningerne vil være relativt hurtigt overstået, da der kun er plads til et begrænset antal

både i denne del af kanalen, og fordi der ikke forventes en decideret myldretidstrafik på denne bro. Cirkelbroen har en frihøjde på 2,3 m.

Åbning af broen over Christianshavns Kanal og Trangraven 1 gang i timen beror på skibstællinger af trafikken i 2009. På den baggrund er det beregnet, at i den mest belastede time i sejlsæsonen, vil ca. 25 skibe over 2,2 m. passere broen i Christianshavns Kanal. Det vil tage ca. 17 min. at afvikle denne trafik, og i den periode vil havnerundfarten skulle tilpasse sine ture til sejlbådernes passage af broen og i øvrigt henholde sig til søvejsreglerne.

## **Spærretider**

Spærretiden foreslås udvidet til kl. 9.30, særligt i forhold til mellemsæsonen, da en betragtelig del af cykeltrafikken på den kommende forbindelse mellem Nyhavn og Holmen vil være studerende på uddannelsesstederne på Holmen.

Kommunens forslag er godt, idet cyklister ikke begrænses unødigt på den ene side, mens der bliver rige muligheder for bådpassage udenfor de definerede myldretider, hvor cyklister og fodgængere må forventes at komme i relativt stort tal.

Spærretiderne om eftermiddagen sætter en effektiv stopper for fritidssejlernes ture efter arbejdet.

### *Bemærkninger*

Spærretiden for broerne i Christianshavns kanaler om morgenen ligger fra kl. 7.30-9.00, idet hensynet til sejlerne har vægtet højest efter kl. 9. Det skyldes at skibstællingerne for Christianshavns Kanal viser, at der er en del både, som vil have behov for at passere broen fra kl. 9.00. Den efterfølgende evaluering af kanalbroerne vil blandt andet se på, om der er grundlag for ændringer af åbnings- og spærretider.

Spærretiden om eftermiddagen for cykel- og gangbroerne i de sekundære vandløb er fra kl. 15.30-17.30. Det betyder at første broåbning efter kl. 15 er kl. 18. Sejlerne skal således tilpasse sig dette forhold. Der er ikke spærretider i weekenderne.

## **Andet**

Københavns Kommune bør vælge anden løsning, fx en pendulfærgeløsning eller placering i den mere åbne havn, så cyklister kan komme direkte fra Østerbro til Amager.

Den foreslåede broåbningspolitik tager ikke højde for at der kan komme flere broer i havnen eller kanalen, som fx en bilbro til Papirøen og "Havneruten" mellem Kastellet og Refshaleøen, som del af Cykelsuperstinet. Broåbningspolitikken er ikke fremtidssikret, og

vil derfor give problemer når ”næste generation” broer bliver etableret.

Den lave frihøjde på den kommende bro over Proviantmagasingraven er bekymrende, og den kommer til at ligge så tæt på Frederiksholmsbroen, at den ikke er nødvendig.

Nyhavnsbroen åbner ca. 300 gange om året.

#### *Bemærkninger*

Det ligger ikke inden for broåbningspolitikken at beskæftige sig med alternative løsninger til broforbindelsen over Christianshavns Kanal, som er politisk besluttet.

Broåbningspolitikken inkluderer de eksisterende broer og den planlagte broforbindelse over Inderhavnen, Christianshavns Kanal, Trangraven og Proviantmagasingraven samt Cirkelbroen. Det er således korrekt at politikken ikke inkluderer en eventuel bro til Christiansholm og mellem Kastellet og Refshaleøen. Evalueringen af broernes virke vil foregå med et interval på 5 år (efter den indledende evaluering efter 1 år), så til den tid kan eventuelle nye broer inkluderes i politikken.

Broen over Proviantmagasingraven skal give mulighed for en sammenhængende promenadeforbindelse langs Arsenalgraven til Operaen. Arealerne langs Arsenalgraven og Proviantmagasingraven frem til Operaen rummer unikke bygninger, smukke grønne områder, rumlige forløb og udsigter til Operaen, havnen og Indre By. Arealerne henvender sig primært til brugere af Holmen og til besøgende. De udgør herudover potentiale for en rekreativ cykelforbindelse mellem broerne og for promenade og ophold langs kajkanten for borgere og besøgende i København.

Det rettes i politikken, at Nyhavnsbroen åbner 300 gange om året, ikke 50.

### **Høringssvar fra borgere**

Der er indsendt 15 høringssvar fra borgere.

#### **Generelle bemærkninger**

Få høringssvar bemærker, at forslaget virker prisværdigt og fornuftigt, mens den overvejende del af høringssvarene fra borgere / brugere er utilfredse med forslaget. De nærmere svar angår forskellige emner, som bliver behandlet i de nedenstående afsnit.

## **Sikkerhed**

Oversigtsforholdene til Trangraven fra Inderhavnen og til Christianshavns Kanal fra Trangraven er dårlige. Fartøjer, der skal ind i Trangravens inderste del, vil nogle gange have behov for at sejle ud igen, da det kan være vanskeligt at gå ind på sin plads i visse vindretninger - dette er problematisk, hvis broen over Trangraven er lukket bag sejleren.

Der er mange kajakroere i Trangraven, som ikke forstår sejlernes signaler og manøvrer, hvilket yderligere besværliggør sejlads i Trangraven.

Der ikke er plads til at manøvrere med en sejlbåd, der venter på broåbning. Der skal etableres kajplads med fortøjningsmulighed til ventende både der skal ud og ind af kanalen.

Broen er det dårligst mulige valg, da det er et sejladsmæssigt kompliceret hjørne i havnen.

### *Bemærkninger*

Brovagten vil have ansvar for at trafikken kan afvikles forsvarligt, hvilket vil betyde, at vedkommende skal tage højde for en eventuelt forlænget broåbning af Trangraven ved stærk blæst.

Kajakroerne skal manøvrere efter søvejsreglerne, og det er beklageligt, hvis det ikke er tilfældet.

Der er megen skibstrafik i Christianshavns Kanal og begrænset plads til at manøvrere, hvilket af hensyn til at sikre en sikker trafikafvikling skaber et behov for at etablere mulighed for, at både kan lægge til på begge sider af broen, fx i tilfælde af, at broåbningen forsinkes.

Kystdirektoratet har principgodkendt placeringen af broen d. 3. februar 2009 over Christianshavns Kanal, og direktoratet skal give endelig tilladelse til opførelsen af broerne på baggrund af et myndighedsprojekt. Kystdirektoratet sender myndighedsprojektet i stjernehøring hos relevante myndigheder, herunder Søfartsstyrelsen og Farvandsvæsnet, som blandt andet vil se på projektet i forhold til regulering af sejladsforholdene og sejladssikkerhed.

## **Trafikafvikling**

Det bør overvejes at åbne broerne over Christianshavns Kanal og Trangraven forskudt, ligesom dobbeltrettet sejlads må antages at fordrer mere plads ved passage af broerne end antaget i den udarbejdede simuleringsvideo.

Der er en bekymring for, om broerne vil skabe trafikprop ved indsejlingen til Christianshavns Kanal. Broåbningerne i kanalerne er

for spredte for sejlerne og giver dermed for langvarige åbninger og dermed ventetid for cyklisterne.

Cyklister på vej til arbejde næppe bryder sig om at vente på broåbning i 20 minutter.

#### *Bemærkninger*

Broerne over Christianshavns Kanal og Trangraven vil i realiteten ikke åbne samtidigt. Der vil ikke forekomme dobbeltrettet sejlads med sejlbåde i Christianshavns Kanal, idet trafikken afvikles med udgående sejlbåde først, hvorefter indgående både kan sejle ind i kanalen. Der vil dog kunne forekomme dobbeltrettet sejlads i form af fx sejlskibe der skal ind i kanalen og udgående mindre fartøjer.

I den time hvor der er flest både, der skal passere broen over Christianshavns Kanal, kan cyklisterne komme til at vente i op til 17 minutter på, at bådene har passeret broen. I disse tilfælde vil der være mulighed for at cykle over broen ved Skt. Annæ Gade længere nede ad Strandgade. Det er således muligt, for en cyklist, der ankommer til broen, som den går op, at vælge at køre omvejen ad Skt. Annæ Gade for at undgå ventetiden ved broen.

### **Miljø i Christianshavns Kanal**

Broen over Christianshavns Kanal vil ødelægge byens sejlermiljø, og at det er helt unikt, at man kan sejle ind til centrum. Broen vil også lægge en alvorlig begrænsning på gæstesejleres lyst til at besøge Christianshavn. Når man risikerer at skulle vente længe ved broen, vil sejlere og cyklister på sigt fravælge ruten.

#### *Bemærkninger*

Broåbningspolitikken er formuleret med øje for, at Københavns Kommune gerne vil gerne understøtte en mangfoldig udnyttelse af Københavns Havn, fx ved at sammentænke byliv og havneliv. Broåbningspolitikken skal derfor imødekomme så mange interesser som muligt. Også hvor der er tale om interesser, som til tider er modsatrettede, når hensynet til sejlernes hurtige og bekvemme adgang til havet skal balancere med cyklisternes ønske om at komme let og trygt gennem byen. Med hyppige åbninger og gratis gennemsejling er det hensigten, at Christianshavns Kanal og Trangraven fortsat er så attraktiv at benytte, at sejlskibene ikke forsvinder herfra.

Forvaltningen anerkender problematikken i, at de planlagte broer over Christianshavns Kanal og Trangraven vil begrænse søgetrafikken i form af sejlbåde der sejler ind i Christianshavns Kanal for at se, om der er en ledig plads. Det kan overvejes, om et samarbejde mellem brovagten og marinaerne om synliggørelse af ledige pladser bør etableres, men der er ikke specifikke planer om dette. Det vil således



være op til den enkelte sejler at orientere sig om ledige pladser, fx ved at kontakte marinaerne for at høre om der er en ledig plads til båden.

## **Betjening**

Sejlbåde, der skal ud af Proviantmagasingraven, kræver stor koordination mellem besætning, brovagter fra Frederiksholmsbroens brolaug og kommunens brovagt ved den nye bro over Proviantmagasingraven. Det giver besværligheder for sejlerne, hvilket betyder at de større både forsvinder fra Proviantmagasingraven, hvilket vil forringe det maritime miljø. Med udgangspunkt i at Københavns Kommune overtager driften af Frederiksholmsbroen opstilles forslag til praktisk håndtering af broåbningen af Frederiksholmsbroen og den ny bro over Proviantmagasingraven.

Der foreslås ubemandede åbninger efter behov af broerne i Christianshavns Kanal med reference til den ubemandede Metro.

### *Bemærkninger*

Københavns Kommune har ikke planer om at overtage driften af Frederiksholmsbroen. Teknik- og Miljøforvaltningen har kontaktet Schifters bådlaug, bådelaug Halvtolv og Frederiksholmsbroens brolaug med henblik på et samarbejde om at sikre den fremtidige koordinering af åbningen af de to broer.

Teknik- og Miljøforvaltningen har fået udarbejdet en redegørelse af lovreguleringen omkring broåbninger, hvor det fastslås, at der ikke fremgår direkte krav om betjening af broåbninger, men det forudsættes indirekte i bekendtgørelsen (bek. nr. 961/1992), at broen er bemanded af en brovagt. Således vurderer forvaltningen, at der i øjeblikket ikke er grundlag for at give brugere / sejlere mulighed for at betjene broåbningerne.

## **Prispolitik**

Det er positivt, at passage af broerne i Inderhavnen bliver gratis.

Det skal knæsesættes, at gennemsejling er vederlagsfri.

Politikerne har ikke holdt deres løfter, da det er blevet lovet at åbning af broerne er gratis.

### *Bemærkninger*

Det bliver gratis at sejle gennem de kommunalt ejede broer i Københavns Kommune indenfor broernes almindelige åbningstid. Københavns Kommune vil dog opkræve gebyr for broåbning uden for åbningstiden. Såfremt sejlere, der ankommer efter åbningstidens ophør, ikke ønsker at betale for broåbning, vil der være mulighed for, at ligge gratis ved venteareal indtil første broåbning næste morgen.

## **Politikkens gyldighedsperiode**

Broåbningspolitikken skal være gældende i en kendt periode, fx 5-7 år.

Udviklingen på sigt er bekymrende med hensyn til broåbninger og betaling heraf. Muligheden for ændring af politikken efter 1-års-evalueringen kritiseres.

### *Bemærkninger*

På baggrund af høringssvarene vurderer Teknik- og Miljøforvaltningen, at en evaluering af drift, organisering, åbne- og lukketider, sæsonvariationer mv. i første omgang skal foregå efter 1 år og herefter hvert 5. år. Forvaltningen finder det vigtigt, at evaluere de eksisterende broer efter 1 års virke, dvs. i 2013. De kommende broer vil ligeledes blive evalueret efter 1 års virke, dvs. i 2014. Herefter vil der gå 5 år før der foretages en samlet evaluering af alle broerne, dvs. i 2019.

## **Kommunikation**

Der spørges til, hvem der skal bekræfte broåbningen: sejleren eller brovagten. Desuden ønskes retningslinjer for, hvordan og hvornår sejleren får besked om, at en bestilt åbning finder sted.

Der skal etableres kontakt mellem sejlerne og brovagten via VHF, telefon eller visuelt i god tid inden sejlerne når broerne.

Det er uklart, hvordan man skal bestille passage af broerne. Desuden er det urealistisk, at man skal orientere sig i forvejen om ledige pladser i Christianshavns Kanal.

### *Bemærkninger*

I 2011 udarbejder Teknik- og Miljøforvaltningen et internetbaseret IT-system til brug for sejlerne, hvor det bliver muligt at orientere sig om kommende broåbninger samt tilmelde sig disse. Det er brovagtpersonalet, som skal bekræfte en bestilt broåbning.

Forvaltningen anerkender problematikken i, at de planlagte broer over Christianshavns Kanal og Trangraven vil begrænse søgetrafikken i form af sejlbåde der sejler ind i Christianshavns Kanal for at se, om der er en ledig plads. Det kan overvejes, om et samarbejde mellem brovagten og marinaerne om synliggørelse af ledige pladser bør etableres, men der er ikke specifikke planer om dette. Det vil således være op til den enkelte sejler at orientere sig om ledige pladser, fx ved at kontakte marinaerne for at høre om der er en ledig plads til båden.

## Sæsoner

Højsæsonen bør ændres til og med uge 20-37.

### *Bemærkninger*

Høj- og mellemsæsonen slås sammen og udvides så højsæsonen strækker sig fra 1. april til 31. oktober.

## Åbningstider

Det er uacceptabelt, at broerne kun åbner 1 gang i timen mellem kl. 06-22 og i weekenderne kun til kl. 20 i maj og juni.

Åbningstiderne forekommer rimelige i Christianshavns Kanal.

Broerne skal stå åbne om natten, og at det skal overvejes om broerne i det hele taget skal stå åbne i højsæsonen og kun lukkes, når cykler og fodgængere skal passere broen.

Broerne skal kunne åbnes oftere og hele døgnet. I højsæsonen skal broerne være åbne og lukke, når tilpas mange cyklister har samlet sig med ønsket om at køre over kanalerne.

De tidlige lukketider i weekenderne vil blive hæmmende for sejlere.

Broåbningerne er for spredte for sejlerne og for langvarige for cyklisterne. Der foreslås åbninger efter behov - dog med en maksimal varighed på fx 5 minutter.

### *Bemærkninger*

De nye broer er en del af den planlagte cykelrute, Christianshavnsruten, mellem Amager og Indre By. Forbindelsen er et vigtigt led i visionen om at blive verdens bedste cykelby, og det forventes, at der dagligt vil passere mellem 3.000 og 6.000 cyklister på broen. Med mulighed for at lægge til ved et venteareal ved Grønlandske Handels Plads indtil første broåbning, vil sejlende stadig kunne ankomme sent, uden derved at påtvinges udgift til broåbning. På denne baggrund vurderer Teknik- og Miljøforvaltningen ikke, at det er i overensstemmelse med kommunens mål og intentioner med projektet at lade broerne stå åbne i nattetimerne.

Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker at efterkomme ønsket om at udvide åbningstiderne i lavsæsonen. Således vil åbningstiderne for cykel- og gangbroer i de sekundære vandløb ændres til kl. 8-22, mens broer i Inderhavnen og broer med motortrafik ændres til at være åbne fra kl. 5.30-22 hele året rundt, også i weekenderne.

Åbning af broen over Christianshavns Kanal og Trangraven 1 gang i timen beror på skibstællinger af trafikken i 2009. På den baggrund er det beregnet, at i den mest belastede time i sejlsæsonen, vil ca. 25

skibe vente på broåbning. Det vil tage ca. 17 min. at afvikle denne trafik.

## **Spærretider**

Det bør overvejes at ophæve spærretiden i juli måned.

Der skal være mulighed for åbning af den planlagte bro over Inderhavnen i tidsrummet fra kl. 14-18.

### *Bemærkninger*

Spærretiden ophæves ikke i juli måned, men dette forhold kan eventuelt vise sig relevant at justere efter evalueringen.

Åbnings- og spærretiden for den planlagte bro over Inderhavnen ændres, så de svarer til tiderne for cykel- og gangbroer i de sekundære kanaler. Der vil således være mulighed for at sejle ud og ind gennem broen over Inderhavnen mellem kl. 14 og 18.

## **Husbåde**

Det er beklageligt, hvis det bliver nødvendigt at fjerne husbådene på nordsiden af Trangraven samt større skibe ved Grønlandske Handels Plads, da disse i høj grad er en del af det udsædvanlige miljø omkring kanalerne.

### *Bemærkninger*

Der vil blive fjernet husbåde i Trangraven samt større skibe ved Grønlandske Handels Plads i forbindelse med anlæggelsen af broen over Christianshavns Kanal og Trangraven. Det endelige omfang heraf er ikke kendt på nuværende tidspunkt. I det omfang det er muligt, vil husbådene forsøges genplaceret på andre kajstrækninger.

## **Andet**

Pendulfærgeløsning, tunnel eller en bro ude i den mere åbne havn foreslås som alternativer til broforbindelsen over Inderhavnen, Christianshavns Kanal og Trangraven.

Projekt vedr. brooplukninger bør vurderes fra et nautisk synspunkt (Søfartsstyrelsen).

At sætte 100 både op imod 3000 cyklister er urimeligt. Cyklisterne kan komme rundt uanset om der er broer eller ej. Politikken er fokuseret på ensidigt at tjene nogle cyklisters interesser.

Kritik af videosimuleringen. Den viser fx ingen kanalrundfarter sammen med bådene under broåbning og bådenes svingradius minder mere om en bil end en båd.

Der er bekymring over et potentielt broprojekt til Christiansholm / Papirøen fra Strandgade.

#### *Bemærkninger*

Det ligger ikke inden for broåbningspolitikken at beskæftige sig med alternative løsninger til broforbindelsen over Christianshavns Kanal, som er politisk besluttet.

Teknik- og Miljøforvaltningen fremsender broreglementer til godkendelse hos Søfartsstyrelsen i forbindelse med anlæg af broerne i henhold til proceduren.

Evalueringen af broernes virke vil foregå med et interval på 5 år (efter den indledende evaluering efter 1 år), så til den tid kan eventuelle nye broer inkluderes i politikken.

Broåbningspolitikken er formuleret med øje for, at Københavns Kommune gerne vil understøtte en mangfoldig udnyttelse af Københavns Havn, fx ved at sammentænke byliv og havneliv. Broåbningspolitikken skal derfor imødekomme så mange interesser som muligt. Også hvor der er tale om interesser, som til tider er modsatrettede, når hensynet til sejlernes hurtige og bekvemme adgang til havet skal balancere med cyklisternes ønske om at komme let og trygt gennem byen. Med hyppige åbninger og gratis gennemsejling er det hensigten, at Christianshavns Kanal og Trangraven fortsat er så attraktiv at benytte, at sejskibene ikke forsvinder herfra. Videosimuleringen angiver så præcist som muligt forholdene ved den længste broåbning i højsæsonen. I den første del af broåbningen passerer de udsejlene både 3 kanlrundfarer. Bådene i simuleringen er designet med rotationsaksen i den bagerste del af båden, så det i videst muligt omfang simulerer bådens bevægelser.

Kanlrundfarterne vil ved broåbning i Christianshavns Kanal skulle forholde sig til søvejsreglerne og det konkrete broreglement.

#### **Øvrige høringsvar**

Der er indsendt 1 høringsvar fra en advokat.

**Lett Advokatfirma** har på vegne af sin klient, boligorganisationen Lejerbo København, fremsendt indsigelse mod høringsprocessen. Det anføres, at Københavns Kommune har forsømt at bringe forslaget til høring hos klienten til trods for at denne er part i broåbningspolitikken.

#### *Bemærkninger*

Det er Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering, at Lejerbo København ikke er forvaltningsretlig part i høringen af forslag til broåbningspolitik for broerne i Københavns Havn.

Broåbningspolitikken er uden indflydelse på udnyttelsen af bolværkerne langs havnen, og broåbningspolitikken for broerne i Københavns Havn påvirker ikke Lejerbo København anderledes end andre grundejere langs havnen. Dermed opfylder Lejerbo København ikke betingelserne om en særlig, væsentlig og individuel interesse i høringen.