

Hvidbog

Bemærkninger og indsigelser til
VVM-redegørelse for Nordhavnstunnel

Rapport 574 - 2016



Hvidbog

Bemærkninger og indsigelser til
VVM-redegørelse for Nordhavnstunnel
Rapport 574-2016

De rådgivende firmaer Rambøll og Schønherr har stået for skitseprojektering og æstetisk bearbejdning af vej tunnel, erstatningshavne og stiforbindelser. Det rådgivende firma COWI har gennemført miljøundersøgelserne og miljøvurderingerne. Det rådgivende firma DHI har stået for de hydrauliske beregninger og vurdering af bølgeuro. Det rådgivende firma MOE I Tetraplan har stået for trafikberegningerne.

Dato:

November 2016

ISBN (NET):

978-87-93436-57-2

Copyright:

Vejdirektoratet 2016

NORDHAVNSTUNNEL

HVIDBOG

HØRINGSNOTAT VEDR. OFFENTLIG HØRING AF VVM-REDEGØRELSE
I PERIODEN 7. JUNI TIL 29. AUGUST 2016

INDHOLD

1	Sammenfatning	2
1.1	VVM-undersøgelsen	2
1.2	Offentlig høring af VVM-redegørelse	2
1.3	Kort opsummering	3
1.4	Læsevejledning	4
2	Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvarene	5
2.1	Vejtunnel	5
2.2	Erstatningshavn	18
2.3	Stiforbindelse	31
2.4	Miljøpåvirkninger	42
2.5	Rekreative interesser	52
2.6	Byudvikling	56
2.7	Høringsproces	60
2.8	Økonomi	63
3	Bilag 1: Høringssvar fra kommunale og statslige myndigheder	66
4	Bilag 2: Høringssvar fra virksomheder og foreninger	77
5	Bilag 3: Høringssvar fra borgere	142
6	Bilag 4: Oversigtsskema med høringssvar	314
7	Bilag 5: Referat fra borgermødet den 13. juni 2016	326

1 Sammenfatning

1.1 VVM-undersøgelsen

VVM-undersøgelsen

Regeringen og Københavns Kommune har i principaftale af 27. juni 2014 besluttet at anlægge en metro til Ny Ellebjerg via Sydhavn, mere metro i Nordhavn og en Nordhavns-tunnel under Svanemøllebugten. Folketinget har den 5. februar 2015 vedtaget "Lov om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S", som også omfatter hjemlen til, at VVM-undersøgelsen for Nordhavnstunnelen kan foregå i statsligt regi.

Københavns Kommune er som en del af principaftalen ved at anlægge et tilkoblingsanlæg til Nordhavnsvejprojektet. Derved vil Nordhavnsvejprojektet være forberedt til videreførelse under Svanemøllehavnen til Nordhavn. Tilkoblingsanlægget og Nordhavnsvej påregnes færdig ultimo 2017.

VVM-undersøgelsen belyser forskellige placeringer og udformninger af en vej-tunnel fra Strandvænget til Nordhavn. Der er endvidere undersøgt mulighederne for fremtidssikring af projektet for en eventuel senere fortsættelse til Refshaleøen som del af en Østlig Ringvej.

Som en konsekvens af, at en kommende Nordhavnstunnel kommer til at forløbe på tværs af Svanemøllehavnen og af Kalkbrænderiløbet, er der desuden belyst alternative placeringer af en midlertidig erstatningshavn til lystbådene m.m.

Undersøgelsen har tillige omfattet belysning af forskellige muligheder for at etablere en direkte stiforbindelse på tværs af Kalkbrænderiløbet fra Svaneknoppen og til Nordhavn i forbindelse med etablering af en Nordhavnstunnel.

VVM-undersøgelsen er gennemført af Vejdirektoratet i samarbejde med Københavns Kommune, By & Havn og Transport- og Bygningsministeriet og formidlet i en sammenfattende VVM-redegørelse, som er et ikke-teknisk resumé af undersøgelsen og dens konklusioner. Undersøgelsen er desuden beskrevet og dokumenteret i 17 baggrundsrapporter.

1.2 Offentlig høring af VVM-redegørelse

VVM-redegørelsen blev sendt i offentlig høring den 7. juni 2016, og høringen løb indtil den 29. august 2016. Rapporterne har kunnet downloades fra Vejdirektoratets hjemmeside, og ønskede man en trykt version af VVM-redegørelsen, kunne den rekvireres hos Øbro Jagtvej Bibliotek i København. Høringen af VVM-redegørelsen blev uploadet til Høringsportalen den 19. juli 2016

Der er sendt høringsbrev til en række myndigheder.

I forbindelse med høringen har der været afholdt offentligt borgermøde den 13. juni 2016 i Charlottet haven på Østerbro. Borgermødet havde omkring 200 deltagere.

Vejdirektoratet har modtaget 145 hørings svar, som alle er refereret i dette høringsnotat. Høringsnotatet vil indgå i et beslutningsgrundlag, som Vejdirektoratet har udarbejdet.

Målgruppen er borgerne og de politikere, der skal beslutte, hvordan en Nordhavnstunnel skal etableres og udformes. Den politiske beslutning skal også omfatte, hvor en eller flere erstatningshavne skal placeres, og om der eventuelt skal etableres en stiforbindelse, og om den i givet fald skal etableres som klapbro, højbro eller tunnel.

1.3 Kort opsummering

Høringssvarene indeholder mange synspunkter om projektet, hvoraf de mest gennemgående er følgende:

- > En lang række høringssvar gør indsigelse mod en anlægsmetode, som lukker havneindsejlingen, mens vej-tunnelen etableres. Begrundelsen fra mange er, at en total lukning vil føre til medlemsfrafald og være ødelæggende for sejlermiljøet og for klublivet i Svanemøllehavnen.
- > En lang række høringssvar gør indsigelse mod, at en erstatningshavn placeres ved Prøvestenen. Det skyldes især, at denne placering vil forlænge og besværliggøre rejsetiden for de fleste, og mange frygter, at dette vil føre til medlemsfrafald i de klubber, som i dag hører til ved Svanemøllehavnen.
- > Flest tilhængere har en erstatningshavn placeret ved Svaneknoppen, fordi man på den måde kan bevare en vis tilknytning til Svanemøllehavnen. Der er dog også høringssvar, som peger på problemer ved denne placering. Blandt andet fordi den vil være til gene for ejendommenes udsigt, vinterbaderne og de mange brugere af Svanemøllestranden, og fordi bådene på dette sted vil komme til at skygge for en sårbar bestand af ålegræs.
- > En lang række høringssvar gør indsigelse mod en stiforbindelse udformet som en klapbro, og der peges på en række ulemper for sejlere såvel som for cyklister. For sejlerne vil en lukket bro medføre risiko for kollisioner, fordi både ikke kan ligge stille, mens de venter. For cyklisterne vil klapbroen forkorte deres rute til Nordhavn så lidt, at mange formentlig vil vælge klapbroen fra, fordi der altid vil være en forsinkelse ved elevatorerne, og fordi der er en risiko for ventetid i tilfælde af åben broklap.
- > En del høringssvar stiller spørgsmålstejn ved, om der i det hele taget er behov for en stiforbindelse i en af de tre udformninger, som præsenteres i VVM-redegørelsen, og nogle foreslår derfor alternative løsninger. Blandt disse er stiforbindelser placeret længere mod syd eller længere mod nord, mens andre peger på en færgeløsning.
- > En række høringssvar er bekymrede for, at luftforureningen omkring tunnelportalerne vil overskride grænseværdierne, den dag en Nordhavnstunnel er taget i brug. Derfor er der også flere, som peger på nødvendigheden af, at luftkvaliteten måles ved tunnelportaler og -ramper.
- > Beboere i villakvartererne vest for Svanemøllehavnen udtrykker bekymring over at skulle være nabo til byggeriet af en Nordhavnstunnel, og flere minder om, at de allerede har måttet tåle meget som naboer til byggeriet af Nordhavnsvej. Bekymringen går ikke mindst på placeringen af en arbejdsplads i deres nærområde og de mulige gener i form af tung trafik, støj, støv og vibrationer.

- > En bred skare af sejlere, roere og vinterbadere samt borgere, der bruger Svanemøllehavnen og stranden til en gåtur, en cykeltur eller en dukkert, er bekymrede for, at anlægsarbejdet vil ændre havnen i en grad, som vil gå ud over de rekreative muligheder.
- > Flere høringssvar giver udtryk for forståelse for behovet for en vej tunnel til Nordhavn og accepterer, at det vil medføre ulemper for sejlsportsudøvere i anlægsperioden.
- > En del høringssvar finder det naturligt, at en Nordhavnstunnel forberedes for en Østlig Ringvej, fordi det vil forkorte anlægsperioden og mindske de trafikale gener, den dag en Østlig Ringvej eventuelt skal etableres. Der er imidlertid også høringssvar, som finder, at man skal undlade at forberede for en Østlig Ringvej, fordi den endnu ikke er politisk besluttet, og fordi de mener, at den vil få privat biltrafik til at stige på bekostning af offentlige transportmidler.

1.4 Læsevejledning

I høringssnotatets kapitel 2 findes en emneopdelt gennemgang af forslag, spørgsmål, kommentarer m.m. i høringssvarene efterfulgt af Vejdirektoratets bemærkninger.

Når høringssvarene kommer fra myndigheder, organisationer og grupperinger nævnes de ved navn sammen med høringssvar nr. For øvrige høringssvar angives høringssvar nr. og der henvises til kapitel 3, hvor alle høringssvar kan læses.

Bagest findes et oversigtsskema, der viser, hvilke emner de enkelte høringssvar berører.

Sidst i Hvidbogen findes Referatet fra borgermødet den 13. juni 2016.

2 Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvarene

2.1 Vejtunnel

2.1.1 Anlægsperiodens varighed

Høringssvar nr. 4, 12, 43, 136 samt Ejerlauget vedrørende rækkehusene ved Solvænget m.v. (høringssvar nr. 105) og Dansk Byggeri (høringssvar nr. 108) anbefaler, at valget falder på den kortest mulige anlægsperiode. Høringssvar nr. 4 begrundet sit synspunkt med, at det vil mindske risikoen for, at medlemmer forlader klubberne i Svanemøllehavnen, mens høringssvar nr. 105 har fokus på, at naboerne allerede gennem en årrække har måttet leve med at være naboer til anlæggelsen af Nordhavnsvej.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet er opmærksom på, at en kort anlægsperiode vil være at foretrække for klubberne i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen samt for naboerne til og brugerne af havnene i øvrigt. Anlægsperioden vil være afhængig af, hvilken løsning politikerne vælger.

.....

Høringssvar nr. 5 spørger, om det kan passe, at der vil være en periode på 3-6 måneder, hvor hverken den nuværende havn eller erstatningshavnen kan benyttes og i givet fald, hvorfor man ikke tilrettelægger anlægsarbejdet, så der altid er én havn åben.

Vejdirektoratets bemærkninger: Det er hensigten, at anlægsarbejdet vil blive tilrettelagt i videst muligt omfang, så den korte periode, hvor der ikke er havneadgang, forekommer uden for sommersæsonen.

.....

Høringssvar nr. 25 mener, at man som bruger af havnen kan leve med generne i anlægsperioden, hvis der bliver taget hensyn til, at miljøet og aktiviteterne i sidste ende bevares.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet bemærker, at der vil være fokus på at mindske gener under anlægsperioden mest muligt. Der vil således blive set på muligheder for at opnå en så kort anlægsperiode som muligt, alternative placeringer af de nuværende aktiviteter samt minimering af eventuelle skader på miljøet.

.....

Ejerlauget vedrørende rækkehusene ved Solvænget m.v. (høringssvar nr. 105) og Dansk Byggeri (høringssvar nr. 108) opfordrer til, at Nordhavnstunnelen anlægges efter den metode, som medfører mindst mulig støj, støv og vibrationer, så lokalbefolkning, sejlere og miljø belastes mindst muligt.

Vejdirektoratets bemærkninger: I alle løsninger vil der blive stillet krav til entreprenørerne om at udarbejde planer for at mindske støj, støv og vibrationer og om at orientere naboer om perioder med støjende aktiviteter. For spørgsmål om støj, støv og vibrationer i øvrigt henvises til afsnit 2.4.3.

.....

Høringssvar nr. 109 mener, at anlægsperioden nok vil vare 10 år, da al erfaring viser, at tidsplaner og budgetter sjældent holder i store projekter.

Vejdirektoratets bemærkninger: I forbindelse med detailprojektering vil der blive lavet en risikovurdering af, hvad der kan forsinke og fordyre projektet, bl.a. baseret på erfaringer fra lignende store projekter. En sådan risikovurdering vil søge at mindske risikoen for, at der opstår uforudsete udfordringer eller ændringer undervejs, der kan forlænge og fordyre projektet.

2.1.2 Arbejdspladsarealer

Strandpromenadekvarterets Grundejerlaug (høringssvar nr. 94) modsætter sig, at tunnelbyggeriets væsentligste arbejdsplads gennem seks år placeres ved siden af deres boliger. Dette ikke mindst, eftersom det fremgår af VVM-redegørelsen, at der findes mulige alternativer, som blot ikke er undersøgt. Høringssvaret minder også om, at netop dette boligområde gennem mere en fem år har været massivt påvirket af etableringen af Nordhavnsvej, hvorfor man mener, at der ved byggeriet af Nordhavnstunnelen bør vælges de mindst indgribende løsninger af hensyn til områdets beboere.

Ejerlauget vedrørende rækkehusene ved Solvænget m.v. (høringssvar nr. 105) mener, at en arbejdsplads med fordel kan placeres på Nordhavn, som består af erhvervsbebyggelse, frem for på Østerbrosiden, som er præget af boligbebyggelse.

Vejdirektoratets bemærkninger: Der er stor opmærksomhed på at mindske generne mest muligt for de borgere, der har været berørt af anlæg af Nordhavnsvej. Derfor er en potentiel arbejdsplads på Østerbrosiden flyttet så langt mod syd som muligt. Det er endvidere søgt at placere mest muligt arbejdsareal på Nordhavn. Såfremt en etapeopdelt løsning (med åben havneindsejling) vælges, vil det dog ikke være muligt kun at anlægge tunnelen fra Nordhavn. Der kan også være logistiske årsager til, at en arbejdsplads på Østerbrosiden kan være med til at afkorte byggeperioden mest muligt – hvilket der også vil blive lagt vægt på i valg af løsning.

.....

Høringssvar nr. 114 vil gerne vide, om byggepladsen på Svaneknoppen bliver anlagt, så der stadig er adgang til badetrappe og sejlernes træpontoner.

Høringssvar nr. 117 spørger, hvordan der sikres adgang til vinterbadehus, skurplads til bådejerne og vinterpladser tilhørende bl.a. klubben GRY, når der samtidig anlægges en stor byggeplads på Svaneknoppen.

Vejdirektoratets bemærkninger: Adgang til badetrappe og sejlernes træpontoner er uafhængig af byggepladsen på Svaneknoppen. Såfremt der anlægges en erstatningshavn i Svanemøllebugten (Svaneknoppen Lille eller Stor) vil adgangsforholdene blive ændret og badeanlæg og pontoner blive flyttet til egnet placering.

.....

Søspejdertruppen GRY og Det Danske Spejderkorps (høringssvar nr. 85) bemærker, at deres faciliteter ikke vil kunne benyttes, hvis en stiforbindelse anlægges samtidigt med vej-tunnelen og appellerer til, at der tages størst muligt hensyn til klubberne.

Vejdirektoratets bemærkninger: Ønsket er noteret.

Roklubben Gefion, Roklubben Skjold, Roforeningen Kvik og Danske Studenters Roklub (høringssvar nr. 125) er bekymret over at læse i VVM-redegørelsen, at adgangsvejen til klubberne bliver en blindvej med vendeplads i stedet for den nuværende ensrettede sløjfe. Denne ændring vil besværliggøre den hyppige trafik med store bådtrailere, som i nogle tilfælde er op til 20 meter lange. Hertil kommer bilens længde. Derfor foreslås det i høringssvaret, at sløjfen holdes åben – i hvert fald for kørsel med trailere, som så ville få udkørsel via byggepladsvejen i stedet for at køre direkte til Kalkbrænderihavngade. Derudover pointerer roklubberne, at antallet af parkeringspladser til biler ikke må reduceres, da der i forvejen er for få.

Vejdirektoratets bemærkninger: I forbindelse med detailprojekteringen vil det blive sikret, at de store bådtrailere fortsat vil kunne betjene roklubberne. Forholdet vil kun være gældende for løsninger med de små erstatningshavne.

2.1.3 Åben eller lukket havneindsejling

En lang række høringssvar gør indsigelse mod en anlægsmetode, som lukker havneindsejlingen, mens vej-tunnelen etableres (høringssvar nr. 2, 6, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 321, 312, 34, 37, 43, 44, 46, 51, 53, 54, 60, 61, 64, 65, 66, 71, 72, 73, 74, 75, 78, 79, 80, 81, 82, 84, 93, 94, 95, 97, 102, 107, 109, 110, 111, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 122, 123, 133, 138, 140, 144 samt Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer (høringssvar nr. 53), Svanemøllehavnen A/S (høringssvar nr. 50), Dialoggruppen (høringssvar nr. 72), Svanemøllebugtens Vinterbadelaug (høringssvar nr. 74), Sejlklubberne i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen (høringssvar nr. 79), Østerbro Lokaludvalg (høringssvar nr. 82), Sejlerskolen (ØSF) (høringssvar nr. 84), Strandpromenadens Grundejerlaug (høringssvar nr. 94), Danmarks Naturfredningsforening København (høringssvar nr. 111), Hellerup Dameroklub (høringssvar nr. 123), Københavnske Træsejlere (høringssvar nr. 128), som skriver på vegne af 87 træskibssejlere og Dansk Forening for Rosport, Danmarks Idrætsforbund og Dansk Sejlunion (høringssvar nr. 133)). Begrundelsen fra mange er, at en total lukning vil føre til medlemsflugt og være ødelæggende for miljøet og for klublivet i Svanemøllehavnen.

Høringssvar nr. 23 mener, at det må være den billigste løsning at holde havnen åben i anlægsperioden.

Høringssvar nr. 64 mener, at selvom etapeløsningen er dyrere end lukning af havnen, så forekommer fordyrelsen helt underordnet sat op mod de gener, som sejlerne vil opleve ved lukningen.

Svanemøllebugtens Vinterbadelaug (høringssvar nr. 74) mener, at en etapedeling vil reducere omkostninger, antal båd-flytninger og følger-virkninger i det område, hvor erstatningshavnen skal placeres.

Høringssvar nr. 78 begrundet ønsket om etapedeling med manglende tillid til, at de offentlige myndigheder, som skal sikre roerne en brugbar erstatningsløsning i byggeperioden, formår at gøre dette i praksis. Det viser erfaringer fra byggeriet af den nye krydstogtterminal, hvor der gik adskillige år, før myndighederne havde en løsning på plads. Ifølge høringssvaret er en merpris på 62 millioner kroner for en etapeløsning en billig forsikring mod en gentagelse af sådanne problemer.

Sejlerskolen Øresunds Sejlklub Frem (høringssvar nr. 84) mener, at en etapevis udførelse af vejttunnelen vil gøre det muligt at få bådene på land om vinteren og holde gang i sejlerskolen om sommeren.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret sig, at der blandt høringssvarene er størst tilslutning til, at havneindsejlingen holdes åben under anlæg. En åben havneindsejling medfører lidt længere anlægsperiode, den er også lidt dyrere at anlægge, og der vil også være større risici for uforudsete hændelser. Desuden vil det være mere krævede for en entreprenør at tilrettelægge en etapeløsning være mere krævede for en entreprenør at tilrettelægge. Til gengæld er det lidt billigere at anlægge og efterfølgende fjerne en midlertidig lille midlertidig erstatningshavn end en stor. Det er op til politikerne at vælge blandt de forskellige løsninger ud fra hensyn til tid, økonomi, miljø og tekniske egenskaber af de forskellige løsninger.

Høringssvar nr. 18 mener, at der må tages størst mulig hensyn til sejlerne, så det bliver muligt at benytte en del af havnen i anlægsperioden. Ifølge høringssvaret skal de berørte klubber involveres, når der skal findes en løsning på flytning af udvalgte både.

Vejdirektoratets bemærkninger: De berørte klubber vil blive involveret, når der skal flyttes både, og når der er information om den mere detaljerede tidsplan for flytning og midlertidig lukning. Vejdirektoratet er opmærksom på, at der er mange berørte klubber med individuelle behov.

Høringssvar nr. 54 spørger, om man kan fjerne det yderste led på Østmolen til en ny indsejling.

Vejdirektoratets bemærkninger: I forbindelse med en etapeløsning hvor en del af lystbådehavnen holdes i drift, er det netop tanken at fjerne den nordligste del af Østmolen for at sikre passage mellem Kalkbrænderiløbet og Svanemøllehavnen.

Svanemøllehavnen A/S (høringssvar nr. 60) og høringssvar nr. 61 mener, at nødvendige kortvarige lukninger af havnen kun må ske uden for sejlsæsonen i vinterhalvåret.

Vejdirektoratets bemærkninger: De langvarige lukninger af havneindsejlingen (mere end 1 uge) vil så vidt muligt blive planlagt i vinterhalvåret, mens de kortvarige lukninger (et par dage) også vil kunne forekomme i højsæsonen, hvor de vil blive begrænset mest muligt og varslet i god tid.

Dialoggruppen (høringssvar nr. 72) påpeger, at der i anlægsfasen bør være en gennemsejlingsbredde på mindst 40 meter og en dybgang på mindst 3,5 og helst 4 meter. Ved en etapeopdelt anlægsmetode skal der stilles vilkår til entreprenøren, som sikrer, at tidsplanen for eventuelle vinterlukninger holder, så der er fri gennemsejling fra 1. april til 1. oktober. I tilfælde af korte sommerlukninger skal disse varsles i god tid. Også hensigtsmæssige adgangsforhold på Svaneknoppen til klubhuse, robåde og joller skal sikres.

Roklubben Gefion, Roklubben Skjold, Roforeningen Kvik og Danske Studenters Roklub (høringssvar nr. 125) oplyser, at klubberne ved østenvind finder læ til træning på en strækning, som betyder passage ind og ud af Svanemøllehavnen mange gange på en aften – når der er flest, er antallet omkring 50 robåde i timen. Roklubberne appellerer til, at indsejlingen til Svanemøllehavnen retableres i en bredde, så dette også vil være muligt, når Nordhavntunnelen er bygget.

Østerbro Lokaludvalg (høringssvar nr. 82) tilslutter sig sejlklubbernes vurdering af, at dybgangen i Kalkbrænderiløbet skal være 3,5-4 meter.

Vejdirektoratets bemærkninger: Det er forudsat, at reducere vanddybden i Kalkbrænderiløbet fra de nuværende ca. 6 meter til fremtidig ca. 3,5 meter. Denne vanddybde, finder By & Havn, er tilstrækkelig i forhold til havnens fremtidige brug.

Indsejlingsbredden påregnes ikke ændret efter anlæg af Nordhavntunnelen. Så vidt muligt vil lukninger af havneindsejlingen på mere end 1 uge blive planlagt i vinterhalvåret, mens de kortvarige lukninger på et par dage også vil kunne forekomme i højsæsonen, hvor de vil blive begrænset mest muligt og varslet i god tid.

Danmarks Naturfredningsforening (høringssvar nr. 111) mener, at den etapevise in situ-løsning, hvor Kalkbrænderiløbet holdes åben, medfører en bedre vandudskiftning i havnen i anlægsfasen.

Hellerup Dameroklub (høringssvar nr. 123) er især bekymret for, at en total lukning af havnen ville kunne betyde, at der går endnu længere tid, før der kan etableres en kanal, som roerne kan benytte til at komme gennem Nordhavn.

Vejdirektoratets bemærkninger: Det er korrekt, at vandudskiftning i havneområdet vil være bedst i de løsninger, hvor havneindsejlingen holdes åben i anlægsfasen, eller hvor der er etableret en kanal under Sundkrogsgade. Kanal mellem Kalkbrænderihavnen og Nordhavnen (under Sundkrogsgade) kan med henvisning til udbygningsaftale mellem Københavns Kommune og By & Havn tidligst påbegyndes, når containerdriften er flyttet fra Levantkaj.

2.1.4 Linjeføring

Høringssvar nr. 2 og 4 anbefaler, at vej-tunnelen etableres som løsning A med forberedelse til Østlig Ringvej.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret sig de foretrukne løsninger.

.....

Høringssvar nr. 41 er bekymret over udsigterne til en vejtunnel, fordi den placeret som foreslået i VVM-redegørelsen vil ligge netop der, hvor han har sin bådplads.

Vejdirektoratets bemærkninger: Efter anlæg af vejtunnelen vil havnens aktiviteter kunne genoprettes og fortsætte oven på tunnelen. Den midlertidige flytning af både vil blive varslet i god tid, og flytningen vil også kunne omfatte både, der ikke ligger umiddelbart oven på den fremtidige vejtunnel.

.....

Høringssvar nr. 52 og 86 spørger, om man ikke kan bore en tunnel nord for Svanemøllehavnen, uden man skal indespærre havnen og i alt ca. 2.000 både. Alternativt foreslås, at man bygger en bro længere ude, hvor det ifølge høringssvar nr. 52 er nok med 18 meters frihøjde, mens høringssvar nr. 86 anfører et behov for 22 meters frihøjde.

Høringssvar nr. 59 foreslår, at man placerer tunnelen langs stensætningen på nordsiden af havnen i Svanemøllebugten. Ifølge høringssvaret ville denne placering betyde, at man ikke ødelægger noget inde i selve havnen.

Høringssvar nr. 119 kalder det en skandale, hvis der bygges en tunnel gennem Svanemøllehavnen og forstår ikke, hvorfor tunnelen ikke føres ud i Svanemøllebugten.

Vejdirektoratets bemærkninger: Det er ikke muligt at forbinde Nordhavnsvej (under anlæg) med en boret tunnel, der friholder Svanemøllehavnen, idet den først kan bores, når der som minimum er et jorddække over tunnelen svarende til tunnelens diameter. Der vil derfor også skulle graves i Svanemøllehavn ved en boret løsning. Desuden vil en sådan boret tunnel være urimelig kostbar, da startomkostningerne er store og den borede strækning er kort

Ønsket om at placere tunnelen nord for Svaneknoppen er ikke muligt at imødekomme. Udgangspunktet for Nordhavnstunnelen er Nordhavnsvej-projektet, som slutter i havnebassinet ved Strandvænget umiddelbart syd for Svaneknoppen. Her fra er det ikke muligt at føre tunnelen nord om Svaneknoppen grundet designkrav til minimumskurveradier for den fastlagte designhastighed. Løsningen er derfor vurderet som ikke teknisk mulig.

.....

Shamal A/S (høringssvar nr. 50) ejer og udlejer fast ejendom i det område, hvor løsning A føres op på Nordhavn ved Kattegatvejs forlængelse. Shamal A/S anbefaler, at løsning C eller alternativt løsning D vælges, da løsning A vil medføre, at flere af virksomhedens bygninger nedrives eller på anden vis påvirkes negativt af tunnelprojektet.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret sig, at Shamal A/S foretrækker løsning C eller alternativt løsning D, og oplyser, at Shamal A/S vil blive kontaktet af Vejdirektoratet, såfremt valg af linjeføring medfører inddragelse af Shamals ejendomme.

.....

Høringssvar nr. 78 peger på Løsning C til Færgehavsvej med forberedelse til Østlig Ringvej som den billigste fremtidssikrede løsning.

Østerbro Lokaludvalg (høringssvar nr. 82) var tidligere fortalere for en nordligere linjeføring for vej-tunnelen end den valgte, men bakker nu op om denne linjeføring. I høringssvaret fra Østerbro Lokaludvalg indgår en mindretalsudtalelse fra Kjeld Lykke og David Rønne, som udtrykker deres støtte til Løsning D, som går fra Nordhavnsvej til Færgehavsvej og er uden forberedelse for Østlig Ringvej, og som derfor medfører en mindre påvirkning af Nordhavnsområdet end de tre andre løsninger.

PFA Ejendomme A/S (høringssvar nr. 91), Sampension (høringssvar nr. 92) Lønmodtagernes Dyrtidsfond (høringssvar nr. 98) og Refshaleøens Ejendomsselskab (høringssvar nr. 99) indstiller, at Nordhavnstunnelen anlægges som enten løsning A eller C, fordi begge er forberedt for Østlig Ringvej. Ifølge høringssvarene vil disse løsninger sikre tilfredsstillende tilgængelighed for biler og dermed fremtidssikre og forbedre byudviklingsmulighederne på Refshaleøen. PFA og Sampension fremhæver også, at man med en Østlig Ringvej vil kunne reducere det trafikale pres gennem Københavns centrum, fordi man forbinder det statslige vejnet rundt om København. Dermed vil en Østlig Ringvej også tjene både langsigtede målsætninger om at udvide det statslige vejnet og udviklingsmulighederne i Hovedstadsområdet og i selve København.

Danmarks Naturfredningsforening (høringssvar nr. 111) er ubetinget tilhænger af de korte linjeføringer C eller D til Færgehavsvej, fordi de medfører færrest miljøpåvirkninger på land og i havmiljøet.

Høringssvar nr. 117 går ind for Løsning A eller C og forklarer, at man derved undgår at gentage fejltagelsen fra Nordhavnsvej, som i første omgang blev etableret uden forberedelse af en tilslutning til Nordhavnstunnelen.

Bygge-, Anlægs- og Trækartellet (BAT) (høringssvar nr. 100), Dansk Metal (høringssvar nr. 104), Dansk Byggeri (høringssvar nr. 108), Dansk Erhverv (høringssvar nr. 130) og Københavnertunnelgruppen (høringssvar nr. 132) anbefaler, at Nordhavnstunnelen anlægges som løsning A, der går til Kattegatvejs forlængelse på Nordhavn og er forberedt for Østlig Ringvej. Dansk Byggeri begrundet anbefalingen af Løsning A med, at den munder ud mest centralt på Nordhavn, og derfor også har den bedste sammenhæng med det fremtidige vejnet.

Også Danske Anlægsentreprenører (høringssvar nr. 126) anbefaler løsning A til Kattegatvejs forlængelse, fordi den er forberedt til Østlig Ringvej. Desuden mener Danske Anlægsentreprenører, at den rummer nogle fordele i forhold til arealreservationer, som ikke gælder for løsning C, der ellers også er forberedt for Østlig Ringvej.

Dansk Industri (høringssvar nr. 127) er fortalere for en Nordhavnstunnel, fordi Sundkrogsgade i dag er den eneste adgangsvej til Nordhavnen og dermed også en trafikal flaskehals.

Foreningen af Rådgivende Ingeniører (høringssvar nr. 131) finder det afgørende, at der etableres endnu en forbindelse til Nordhavn, fordi der allerede i dag er store trafikale udfordringer ved den eksisterende forbindelse via Sundkrogsgade. Det vurderes i høringssvaret, at der er potentielt store samfundsmæssige besparelser at hente, hvis infrastrukt-

tur forberede til senere udvidelser. Derfor anbefales en løsning, som sikrer, at en senere udvidelse kan ske til en fornuftig pris og med minimale trafikale gener til følge.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret sig de foretrukne løsninger.

2.1.5 Sænketunnel

Gentofte Kommune (høringssvar nr. 30) samt høringssvar nr. 31 anbefaler, at valget falder på en sænketunnel. For høringssvar nr. 31 er prisen afgørende, mens Gentofte Kommune begrundes sin anbefaling med, at det ved en sænketunnel ikke er nødvendigt at tilføre opfyldningsmateriale til området, hvorfor man reducerer omfanget af anlægstrafik til lands og til vands. Desuden kræver en sænketunnel ikke nedramning af spuns, og man undgår således støjgener i den forbindelse. Endelig vil der kun være behov for en lille erstatningshavn i forbindelse med etablering af en sænketunnel, og derved bliver også miljøpåvirkningerne som følge af en erstatningshavn mindre.

Dialoggruppen (høringssvar nr. 72) og Svanemøllebugtens Vinterbadelaug (høringssvar nr. 74) foretrækker en tunnelloøsning udført i etaper og peger også på, at udført som en sænketunnel vil den være billigere og mindre miljøbelastende for havnen og naboerne end andre tunneludformninger.

Høringssvar nr. 75 henviser til, at det var muligt for Øresundsforbindelsen at etablere en sænketunnel fra Amager til Peberholmen uden at forstyrre skibstrafikken. Da de skibe, som skal ind og ud af Kalkbrænderiløbet, er langt mindre end skibene i Øresund, vurderer høringssvaret, at det også må være muligt at etablere Nordhavnstunnelen som en sænketunnel uden at forhindre passage.

Kystskipperlauget Øresunds Sejlklub Frem (høringssvar nr. 83) samt høringssvar nr. 122 og 144 mener, at vejtunnelen skal etableres som en sænketunnel, så mest muligt af Svanemøllehavnen kan benyttes under anlægsarbejdet.

Strandpromenadekvarterets Grundejerlaug (høringssvar nr. 94) går ind for, at Nordhavnstunnelen etableres som en sænketunnel, fordi denne metode vil medføre færrest gener for beboerne og i øvrigt være billigst. Høringssvaret påpeger dog, at valget af en sænketunnel ikke må medføre, at der placeres en byggeplads foran Strandpromenaden.

Danske Anlægsentreprenører (høringssvar nr. 126) anbefaler, at muligheden for såvel en sænketunnel som en in situ-støbt udførelse holdes åben indtil videre.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret sig, at en del høringssvar anbefaler anlæg af en sænketunnel, fordi den blandt andet vil kunne etableres, mens havneindsejlingen holdes åben. En eventuel byggeplads vest for det planlagte tunnelbyggeri er placeret så langt mod syd som muligt (ved Strandvænget ud for roklubberne), netop af hensyn til de borgere, der har været mest belastet af anlægsarbejder i forbindelse med Nordhavnsvej. Byggepladsens placering vil afhænge af entreprenørens logistik.

.....

Høringssvar nr. 119 minder om, at det tidligere var planen at udføre Nordhavnstunnelen som en boret tunnel, hvilket ifølge høringssvaret ville genere havnen minimalt, bl.a. fordi anlægspladsen så ville kunne placeres i Nordhavn.

Vejdirektoratets bemærkninger: I forbindelse med VVM'en for Nordhavnsvej belyste Københavns Kommune også muligheden for en boret tunnel til Nordhavnsvej. Kommunen besluttede dog at anlægge Nordhavnsvej som en "cut and cover" tunnel. Udgangspunktet for Nordhavnstunnelen er derfor afslutningen af Nordhavnsvej-projektet i havnebassinet ved Strandvænget umiddelbart syd for Svaneknoppen.

Det er ikke muligt at forbinde Nordhavnsvej med en boret tunnel, der friholder Svanemøllehavnen, idet den først kan bores, når der som minimum er et jorddække over tunnelen svarende til ca tunnelens diameter. Der vil derfor også skulle graves i Svanemøllehavn ved en boret løsning. Desuden vil en sådan boret tunnel være urimelig kostbar, da startomkostningerne er store og den borede strækning er kort.

2.1.6 Dæmning

Høringssvar 39 foreslår, at man undlader at bygge en vej tunnel, men i stedet etablerer en dæmning kombineret med en lavbro, så roere kan komme ud af havnen. En dæmning vil ifølge høringssvaret betyde, at spørgsmålet om en stiforbindelse alene handler om at vælge, om stien skal ligge udenpå eller inden for dæmningen.

Vejdirektoratets bemærkninger: Såfremt forlængelsen af Nordhavnsvej skulle bygges på en dæmning med bro over havneindsejlingen, ville det betyde, at vejen fra Nordhavnsvej ville få en stejl hældning op mod broen. Desuden vil løsningen betyde, at alle lystbåde i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen skulle flyttes permanent.

2.1.7 Østlig Ringvej

Høringssvar nr. 2 appellerer til, at der findes midler til at finansiere nedgravning af en Østlig Ringvej, så København også i fremtiden vil fremstå som en miljøvenlig by.

Vejdirektoratets bemærkninger: En eventuel fortsættelse af Nordhavnstunnelen i en Østlig Ringvej vil efter al sandsynlighed blive etableret som en delvist nedgravet og delvist boret tunnel.

.....

Shamal A/S (høringssvar nr. 50) hæfter sig ved, at løsning A og løsning C ifølge VVM-redegørelsen har den fordel, at de gør det billigere at etablere en Østlig Ringvej, hvis dette besluttes på et senere tidspunkt. Shamal A/S finder imidlertid ikke, at dette kan være et argument for at vælge løsning A eller C, fordi det betyder, at man ved etablering af Nordhavnstunnelen afholder udgifter, som er overflødige, hvis Østlig Ringvej aldrig besluttes.

NOAH og Rådet for Bæredygtig Trafik (høringssvar nr. 106) opfordrer til, at man skrinlægger alle tanker om både en Nordhavnstunnel og en Østlig Ringvej. Den vil primært gøre det lettere at køre i bil til København fra nordlige forstæder som Gentofte, Lyngby-Taarbæk og Søllerød, og den vil samtidig betyde, at det bliver endnu mere attraktivt at vælge bilen frem for offentlig transport. Det forstærker miljøbelastningen og øger energiforbruget.

Høringssvar nr. 119 ser ingen gode argumenter for at etablere en Nordhavnstunnel før måske om 50 år. Boligerne på Nordhavn bygges alligevel så tæt, at der ikke er plads til

parkering i gaderne, og det må ifølge høringssvaret betyde, at man fra byherreside ikke ønsker biler på Nordhavnen. Endvidere finder høringssvaret ikke nogen logik i omfartsvejen fra Lyngbyvejen til Svanemøllehavnen og opfordrer til, at man har planer og finansiering klar til hele forløbet ud til Sjællandsbroen, før man går i gang med Nordhavnstunnelen. Ellers etablerer man blot en blindtarm for trafikken, som ikke fører nogen steder hen, og som ødelægger livet for mange sejlere samt skaber trafikprop ved krydset Kalkbrænderihavnsgade og Vordingborggade.

Vejdirektoratets bemærkninger: Ovenstående høringssvar argumenterer mod en Østlig Ringvej. Vejdirektoratet er blevet bedt om at undersøge Nordhavnstunnelen som led i udbygningen af Nordhavn og i den forbindelse også undersøge en forberedelse til Østlig Ringvej. I Regeringsgrundlaget er det anført: "Der skal igangsættes en undersøgelse af en østlig ringvej i København (havnetunnel). Undersøgelsen skal blandt andet belyse finansieringsmulighederne."

.....

Østerbro Lokaludvalg (høringssvar nr. 82) oplyser, at det endnu ikke har taget stilling til en mulig østlig ringsvejsforbindelse fra Nordhavn under Amager til den såkaldte B4-linjeføring til Amagermotorvejen ved Sjællandsbroen.

Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune (høringssvar nr. 96) har afgivet to protokolbemærkninger. Venstre, Det Konservative Folkeparti og Liberal alliance har bemærket, at der skal vælges en tunnelløsning, som er forberedt til en Østlig Ringvej (havnetunnel), mens Enhedslisten fortsat er imod en havnetunnel og ikke ser Nordhavnstunnelen som første del af en sådan.

Vejdirektoratets bemærkninger: Synspunkterne er noteret.

.....

Høringssvar nr. 81 kan godt se ideen i at lede trafikken uden om centrum til Amager via en Nordhavnstunnel.

Strandpromenadekvarterets Grundejerlaug (høringssvar nr. 94) støtter, at Nordhavnstunnelen anlægges, så den er forberedt for en Østlig Ringvej, så man ikke på et senere tidspunkt skal til at bygge om og derved påfører boligområdet endnu flere gener, end dem de må tåle som følge af først Nordhavnsvej og siden Nordhavnstunnelen.

Dansk Byggeri (høringssvar nr. 108) og Københavnertunnelgruppen (høringssvar nr. 132) opfordrer til, at man tager ved lære af fejl begået i forbindelse med Nordhavnsvej, hvor der ikke fra starten var planlagt en tilslutning til Nordhavnstunnelen. Derfor bør Nordhavnstunnelen ifølge de to høringssvar forberedes for videreførelse i en Østlig Ringvej. Dansk Byggeri betragter Østlig Ringvej som et visionært projekt, der mere effektivt end andre tiltag vil mindske trængsel i byen og skabe forudsætning for byudvikling i bl.a. Nordhavn, som i dag lider under for lav kapacitet i Sundkrogsgade/PFA-krydset. Københavnertunnelgruppen har også en række argumenter til fordel for en samlet løsning med Nordhavnstunnel og en Østlig Ringvej, bl.a. at det vil give færre lastbiler gennem byen, mindske dyr spildtid på indfaldsvejene og understøtte byudvikling af Nordhavn og Refshaleøen. Desuden peger gruppen på, at pensionskasserne står klar med finansiering, fordi de gerne vil investere i danske arbejdspladser.

Dansk Industri (høringssvar nr. 127) mener, at det er afgørende, at man vælger en fremtidssikret vejtunnelløsning, der gør det muligt på et senere tidspunkt at anlægge en Østlig Ringvej.

Høringssvar nr. 129 finder vejprojektet er helt berettiget, så Nordhavnen forbindes bedre til byen, og især når der etableres en Østlig Ringvej som fortsættelse, hvor den forventeligt stigende trafik kan ledes uden om Københavns bykerne.

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S (høringssvar nr. 99) går ind for en løsning, der er forberedt for Østlig Ringvej. Selskabet stiller sig til rådighed for drøftelser, når det eventuelt skal besluttes, hvordan til- og frakørselsforhold på Refshaleøen etableres, fordi selskabets mulighed for at udvikle sine arealer i området hænger nøje sammen med dette.

BioLiving (høringssvar nr. 139) går ind for en Østlig Ringvej og finder det vigtigt, at Nordhavnstunnelen anlægges, så den efterlever EU-tunneldirektivet, selvom Nordhavnsvej er udført efter regler for kommuneveje. BioLiving pointerer således, at vejen bør anlægges som statsvej og efterleve vejreglerne med nødspor og moderne elektronik til at styre og monitere trafikken.

Vejdirektoratets bemærkninger: Ovenstående høringssvar er fortalere for en Østlig Ringvej. Det kan oplyses, at der i henhold til Regeringsgrundlaget skal igangsættes en undersøgelse af en østlig ringvej i København (havnetunnel). Undersøgelsen skal blandt andet belyse finansieringsmulighederne.

Det er besluttet, at Nordhavnstunnelen skal efterleve EU's tunneldirektiv, selv om tunnelen ikke indgår i TEN-vejnettet. Tunnelen anlægges i henhold til vejreglerne uden nødspor lige som Nordhavnsvejprojektet og med moderne elektronik og monitorering.

2.1.8 Kanal fra Svanemøllehavnen til Langeliniehavnen

Høringssvar nr. 78 foreslår, at den kanal fra Svanemøllehavnen til Langeliniehavnen, som Københavns Kommune længe har lovet, anlægges samtidigt med Nordhavnstunnelen. Det vil spare penge at gennemføre dette som ét projekt. Høringssvaret kender godt argumentet om, at kanalen først kan etableres, når containerhavnen er omlagt, men mener, at udfordringer i den forbindelse kan håndteres med midlertidige broer over kanalen.

Hellerup Dameroklub (høringssvar nr. 123) glæder sig meget til etableringen af en kanal gennem Nordhavn, som robåde og kajaker kan benytte til at passere indenom gennem Nordhavn, og som ifølge oplysninger på et borgermøde om Trælstholmen i 2013 skulle kunne etableres, når metrobyggeriet ikke længere har brug for området til byggeplads. Derfor vakte det undren, da det på borgermødet for Nordhavnstunnelen i juni 2016 kom frem, at etableringen af kanalen først kan komme på tale, når containerterminalen er flyttet.

Vejdirektoratets bemærkninger: Kanal mellem Kalkbrænderihavnen og Nordhavnen (under Sundkrogsgade) kan med henvisning til udbygningsaftalen mellem Københavns Kommune og By & Havn tidligst påbegyndes, når containerdriften er flyttet fra Levantkaj.

2.1.9 Forsyningsledninger

HOFOR (høringssvar nr. 103) gør opmærksom på, at der er store forsyningsledninger til fjernvarme i området ved nedkørslen til den kommende vej-tunnel fra Strandvænget. Og så i Sundkrogsgade og frem til Skudehavnsvej ligger en forsyningsledning, som skal sikre fjernvarme til udbygningen af Nordhavn. HOFOR beder om, at der tages højde for disse ledninger i forbindelse med projektering af tunnelen.

HOFOR oplyser at have tre udledninger af opblandet spildevand, som forventes at blive afspærret i en periode i forbindelse med anlæg af vej-tunnelen. Disse udledninger kan ikke umiddelbart flyttes eller undværes.

I høringssvaret henleder HOFOR også opmærksomheden på, at der ikke vil ske nogen vandudskiftning i havnen, når den spærres af en dæmning ved Svaneknoppen. HOFOR forudser, at dette i perioder vil kunne skabe hygiejnisk og æstetisk uacceptable forhold for brugerne af havnen, men mener ikke, der vil opstå fysiske problemer med at lede vand ud i havnen i forbindelse overbelastning af kloaker, så længe der er frit vandspejl.

Derudover oplyser HOFOR, at man er ved at anlægge en skybrudstunnel under Østregasværksgrunden, som får udløb i Kalkbrænderihavnen umiddelbart syd for Svanemølleværket. Så længe vandspejlet i havnen holdes omkring kote 0, ser HOFOR imidlertid ingen hydrauliske udfordringer ved disse udledninger. I forlængelse heraf oplyser HOFOR, at de direkte udledninger af regnvand til Nordhavn tilhører By & Havn, og de vil formentlig bidrage til en forbedring af vandkvaliteten i det afspærrede vandområde.

HOFOR gør også opmærksom på, at en spildevandsledning tæt på Strandpromenaden midlertidigt er omlagt i forbindelse med udvidelse af Nordhavnsvej og de forberedende arbejder for Nordhavnstunnelen. Denne ledning lægges tilbage i sommeren 2017, hvor det sikres, at den ikke skal omlægges igen.

HOFOR gør opmærksom på en vandforsyningsledning på Nordhavn, der skal omlægges i forbindelse med anlægsarbejdet, og på at vandforsyningen skal opretholdes i hele anlægsperioden til vandbrugerne i Nordhavn nord for vej-tunnelen.

Endelig fortæller HOFOR, at man er ved at undersøge, om man med fordel kan servicere Nordhavn ved at placere en spildevandsledning og en vandforsyningsledning langs tunnelens tracé.

Nordvand (høringssvar nr. 134) påpeger, at det er forkert, når der i VVM-redegørelsens afsnit 4.12 står, at omlægning af den spildevandsledning, som i dag løber parallelt med Strandvænget, vil medføre en midlertidig udledning af urensset spildevand, mens der kobles over fra den eksisterende ledning til en ny omlagte sektion, og at spildevandet forventes at blive ført ud i midten af Øresund fra Tuborg Nord via en ca. 1,5 km lang udløbsledning. Ifølge Nordvand forholder det sig derimod sådan, at spildevandet, som i daglig drift ledes fra pumpestationen i Tuborg Nord til Strandvængets pumpestation, vil blive ledt til Skovshoved pumpestation. Her vil spildevandet blive ristet, før det udledes til Øresund via en ca. 1,5 km lang udløbsledning.

Vejdirektoratets bemærkninger: Der er i VVM-redegørelsens hydrauliske modelberegninger og beregninger af vandkvalitet indregnet udløb fra diverse overløb, inklusive skybrudsledning. Det er klart, at der ved overløb og skybrud vil være kortvarige perioder, hvor vandkvaliteten vil være uacceptabel i Svanemølle- og Kalkbrænderihavnen. Der vil i

videst muligt omfang blive taget højde for dette ved at pumpe vandet fra havnebassinet ud i Svanemøllebugten i det scenarie, hvor havnen er helt afspærret i byggeperioden. I dette tilfælde vil der imidlertid ikke være både, heller ikke roere i havnebassinet. Hvis der vælges en byggeløsning, der fortsat sikrer delvist sejløb ind til havnen vil udledt spildevand/regnvand blive ført ud i Svanemøllebugten ved den naturlige vandudskiftning.

I forbindelse med omlægning af spildevandsledningen, som løber parallelt med Strandvænget, har Vejdirektoratet noteret sig, at spildevandet, som i daglig drift ledes fra pumpestationen i Tuborg Nord til Strandvængets pumpestation, vil blive ledt til Skovshoved pumpestation. Her vil spildevandet blive ristet, før det udledes til Øresund via en ca. 1,5 km lang udløbsledning.

Endelig har Vejdirektoratet noteret sig, at der i traceet for vej-tunnelen på Nordhavn ligger en vandforsyningsledning, som skal omlægges i forbindelse med anlægsarbejderne. Vandforsyningen vil blive opretholdt i hele anlægsperioden til vandforbrugere i Nordhavn nord for Nordhavnstunnelen.

.....

Høringssvar nr. 88 anfører, at der er en tværgående transmissionsgasledning hen over tilkoblingsanlægget og konkluderer, at der bør gennemføres en risikoanalyse.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet gør opmærksom på at det fortsat er Nordhavnsvejprojektet ved Københavns Kommune, der har ansvaret for godkendelse af naturgasledningens placering.

2.1.10 Reduktion af sejldybde

HOFOR (høringssvar nr. 103) er stærkt bekymret ved udsigten til, at sejldybden reduceres fra 6 til 3,5 meter ved anlæg af en tunnel, fordi det så ikke længere vil være muligt at benytte havnen til sejlads i forsyningsøjemed.

Søfartsstyrelsen (høringssvar nr. 62) spørger, om vanddybden på 3,5 meter over tunnel-løsningen er tilstrækkelig til de fartøjer, der skal besejle havnen bag tunnelen.

Vejdirektoratets bemærkninger: Det er forudsat, at reducere vanddybden i Kalkbrænderiløbet fra de nuværende ca. 6 meter til fremtidig ca. 3,5 meter. Denne vanddybde finder By & Havn er tilstrækkelig i forhold til havnens fremtidige brug.

2.1.11 Øvrigt

Høringssvar nr. 89 foreslår, at man opgraderer havnens faciliteter i forbindelse med re-tablering af havnen efter tunnelbyggeriet. Konkret foreslås etablering af en "stillevej" for langsom trafik samt bedre parkeringsforhold.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret synspunkterne, men gør opmærksom at det ligger uden for rammerne af denne VVM-undersøgelse.

.....

Dansk Industri (høringssvar nr. 127) understreger, at en Nordhavnstunnel bør dimensioneres, så den kan benyttes af modulvogne.

Vejdirektoratets bemærkninger: Det er forudsat, at selve Nordhavnstunnelen kan benyttes af modulvogntog, mens arealbehovet for ramper og kryds på Nordhavn kun er designet for 15 meter busser. Hvis man måtte ønske, at Nordhavnen kan betjenes af modulvogntog kræver det blandt andet, at det forudsatte krydsareal på Nordhavnen gøres større.

2.2 Erstatningshavn

2.2.1 Svane knoppen Stor og Lille

Høringssvar nr. 46 mener, at erstatningshavnene Svane knoppen Stor og Lille er de dårligste løsninger, fordi de ligger placeret i et lavvandet og beskyttet område, hvor der er de bedste sejladsforhold for børn i optimistjoller. Eventuelt kan en kombination af Svane knoppen Lille og Færgehavn Nord bruges, hvis der vælges en anlægsmetode for vejttunnelen, som lukker havneindsejlingen totalt, hvorved der bliver behov for erstatningspladser til 1.420 både. Med Svane knoppen Lille vil det ifølge høringssvaret stadig være muligt at holde Svane møllestranden åben i anlægsperioden, og der vil være plads til børn i optimistjoller.

Gentofte Kommune (høringssvar nr. 30) ønsker ikke, at en erstatningshavn placeres i Svane møllebugten, da dette vil være til gene for beboere i Tuborgområdet i hele anlægsperioden.

Høringssvar nr. 70 og 143 samt Svane møllebugtens Vinterbadelaug (høringssvar nr. 74), Strandpromenadekvarterets Grundejerlaug (høringssvar nr. 94), Ejerlauget vedrørende rækkehusene ved Solvænget m.v. (høringssvar nr. 105) er modstandere af, at en erstatningshavn placeres i Svane møllebugten. Alle begrundes bl.a. dette med, at denne placering vil indebære midlertidig lukning af Svane møllestranden, der betegnes som et rekreativt åndehul, som benyttes af mange både naboer og borgere fra hele København.

Derudover bekymrer det høringssvar nr. 70 samt Svane møllebugtens Vinterbadelaug, at vinterbadernes faciliteter må lukkes i byggeperioden og flyttes til midlertidige anlæg. Dette vil ramme ikke blot badelaugets 2.200 medlemmer, men også de 800 på ventelisten samt ikke-organiserede brugere af vinterbadeanlægget. Vinterbadelauget nævner også, at placeringen vil gå ud over de fodgængere og cyklister, som nyder udsigten over Øresund fra stien langs stranden. Høringssvaret advokerer således for, at der også tages hensyn til en lang række ikke-organiserede brugere af havneområdet og pointerer, at de andre forslag til erstatningshavne er langt bedre, fordi de ikke påvirker så mange rekreative værdier i disse områder.

Også Strandpromenadekvarterets Grundejerlaug påpeger, at der vil ske en forringelse af udsigten over vandet. Grundejerlauget mener desuden, at en ikke ubetydelig del af båd-ejerne i Svane møllehavnen allerede i dag transporterer sig i bil til havnen. Derfor burde det ikke være et problem, hvis en erstatningshavn placeres lidt længere væk end Svane møllebugten.

Ejerlauget vedrørende rækkehusene ved Solvænget m.v. mener, at en tælling af antallet af henholdsvis strandgæster og lystbåde vil vise, at strandgæsterne er i overtal. Derfor bør det ifølge ejerlauget være lystbådene, som viser hensyn ved midlertidigt at flytte til Nordhavn.

Høringssvar nr. 143 mener, at en erstatningshavn ved Svaneknoppen vil belaste naboer og kommunens borgere hårdere end de andre løsninger i form af bl.a. mere trafik til og fra havnen. Derfor betegner høringssvaret løsningen som usolidarisk og ikke-folkelig.

Høringssvar nr. 120 mener ikke, at hverken en mellemstor eller stor erstatningshavn på nordsiden af Svaneknoppen er brugbare løsninger. Dette fordi de må forventes at skulle fjernes igen efter anlæg af vejtunnelen af hensyn til sandstranden og ejerne af lejligheder langs kysten.

Danmarks Naturfredningsforening (høringssvar nr. 111) kan ikke anbefale en erstatningshavn ved Svaneknoppen, fordi der vil være behov for uddybning og klappning af havbunds materiale, og fordi veludviklede ålegræsforekomster med tilhørende dyreliv vil blive inddraget.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret sig ovenstående høringssvar, som er imod en placering af en erstatningshavn i Svanemøllebugten (Svaneknoppen Stor og Lille) af miljømæssige årsager og på grund af generne i anlægsfasen.

.....

Mange høringssvar giver udtryk for, at en erstatningshavn bør placeres et sted i Svanemøllebugten, nemlig følgende: Nr. 2, 4, 5, 11, 17, 20, 21, 22, 23, 26, 31, 34, 37, 40, 42, 47, 55, 56, 61, 64, 66, 76, 77, 80, 81, 85, 93, 95, 101, 102, 107, 114, 115, 116, 117, 122, 129, 136, 140 og 144 samt Svanemøllehavnen A/S (høringssvar nr. 60), Friluftsrådet København (høringssvar nr. 67), flertallet i Dialoggruppen (høringssvar nr. 72), Sejlklubberne i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen (høringssvar nr. 79), Østerbro Lokaludvalg (høringssvar nr. 82), Kystskipperlauget Øresunds Sejlklub Frem (høringssvar nr. 83), Sejlerskolen Øresunds Sejlklub Frem (høringssvar nr. 84), Søspejdertroppen Gry og Det Danske Spejderkorps (høringssvar nr. 85) og Danmarks Idrætsforbund, Dansk Sejlunion og Dansk Forening for Rosport (høringssvar nr. 133).

Nogle af disse høringssvar udtrykker ingen præferencer i forhold til, om det skal være Svaneknoppen Stor eller Lille. Høringssvar nr. 40, 76 og 116 foretrækker Svaneknoppen Stor, og nr. 116 begrundet det med, at alle sejlere så kan få plads i samme havn.

Flest giver udtryk for, at de foretrækker den lille erstatningshavn, nemlig følgende: Nr. 2, 4, 77, 95, 117, 122, 144, Svanemøllehavnen A/S (høringssvar nr. 60), Sejlerskolen Øresunds Sejlklub Frem (høringssvar nr. 84), flertallet i Dialoggruppen (høringssvar nr. 72), Østerbro Lokaludvalg (høringssvar nr. 82), Sejlklubberne i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen (høringssvar nr. 79) samt Danmarks Idrætsforbund, Dansk Sejlunion og Dansk Forening for Rosport (høringssvar nr. 133). Præferencen for Svaneknoppen Lille begrundes især med, at den lille erstatningshavn påvirker naboerne, strandgæsterne og havnemiljøet mindst, og at den ligger tæt på klubbernes faciliteter og infrastruktur. Flere nævner også, at den lille erstatningshavn ved Svaneknoppen vil sikre, at sandstranden og oplæringspladser til børn og handicappede sejlere kan bevares i anlægsperioden.

Mere generelt lægger fortalerne for en erstatningshavn i Svanemøllebugten vægt på Svanemøllehavnens værdi som rekreativt område for mange københavnere og på risikoen for, at klubberne vil miste medlemmer, hvis en erstatningshavn placeres langt væk fra deres nuværende faciliteter såsom klubhuse, skure, vinteropbevaringspladser etc. Også nærheden til offentlig transport nævnes som en fordel ved Svaneknoppen Stor eller Lille.

Høringssvar nr. 66 pointerer, at der må sikres parkeringsmuligheder i forbindelse med en erstatningshavn ved Svaneknoppen.

Friluftsrådet København (høringssvar nr. 67) fokuserer på, at en erstatningshavn ved Svaneknoppen tilgodeser mange forskellige brugergrupper. Blandt dem er søspejderne, som har medlemmer helt ned til otte år. For disse børn kan længere transporttid medføre, at de ikke vil kunne deltage i havne- og sejleraktiviteter i anlægsperioden.

I Dialoggruppen (høringssvar nr. 72), som repræsenterer sejl- og roklubber, vinterbadere og søspejdere i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen samt Østerbro Lokaludvalg foretrækker flertallet erstatningshavnen Svaneknoppen Lille. Dog kan et af medlemmerne, nemlig Svanemøllebugtens Vinterbadelaug, ikke acceptere denne placering, fordi den vil hindre brugen af vinterbadefaciliteterne. De øvriges præference for Svaneknoppen Lille skyldes nærheden til landfaciliteter og muligheden for at sejle gennem hele anlægsperioden. Høringssvaret foreslår dog en ændring af udformningen, så den rykkes lidt mod øst og dermed friholder badeforholdene for vinterbaderne og sikrer uhindret udsigt til Øresund.

Høringssvar nr. 77 er fortaler for erstatningshavnen Svaneknoppen Lille, bl.a. fordi en placering længere væk vil medføre tab for forpagterne af sejlklubbernes restauranter på grund af vigende kundegrundlag og for bådejerne på grund af længere transporttid.

Høringssvar nr. 95 oplyser, at Svaneknoppen Lille ligger godt i forhold til de kapsejladser, som finder sted lige nord for Svanemøllehavnen.

Høringssvar nr. 117 går ind for Svaneknoppen Lille som erstatningshavn, men er i tvivl om, hvorvidt valget af Svaneknoppen Lille vil betyde, at alle både mellem midtermolen, herunder midtermolens vestside, og Svaneknoppen, der skal flyttes, eller om det kun er både på og langs Svaneknoppen med tilhørende sidemoler.

Roklubben Gefion, Roklubben Skjold, Roforeningen Kvik og Danske Studenters Roklub (høringssvar nr. 125) ønsker at blive tæt inddraget i udformning af erstatningsfaciliteter til roklubberne på Svaneknoppen. Roklubberne anbefaler, at placeringen rykkes så langt ind i Svanemøllebugten som muligt, så man kommer tæt på klubhusene.

Høringssvar nr. 129 foretrækker en løsning, hvor bådene forbliver samlet på vestsiden af havnen. Mange bådejere sejler med andre, men opbevarer deres grej på egen båd, og denne type fællesaktiviteter vil blive besværlige, hvis bådene ligger i forskellige havne. Også de ugentlige kapsejladser besværliggøres, hvis halvdelen af bådene ligger på eksempelvis Nordhavnen.

Høringssvar nr. 140 er tilhænger af enten Svaneknoppen Stor eller Lille, men gør opmærksom på, at bådene ved valg af den store løsning skal fragtes med kran via offentlig vej til de eksisterende vinterpladser, da man ikke kan komme til pladserne via vandet. Dette vil øge tidsforbrug og omkostninger.

Høringssvar nr. 144 går ind for erstatningshavnen Svaneknoppen Lille på grund af beliggenheden, men pointerer, at der må ses grundigt på køreveje for kranbiler, optagnings- og søsætningsfaciliteter, vinterpladser for både og parkeringspladser til biler.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret sig ovenstående høringssvar, som er for en placering af en erstatningshavn i Svanemøllebugten (Svaneknoppen Stor og Lille) af hensyn til brugerne. Mange af tilhængerne mener, at Svaneknoppen Lille samtidig tilgodeser brugere af havnen, naboer og brugerne af strand m.fl. mest muligt. Der er ikke taget stilling til, hvilke både der i givet fald skal flyttes ud i erstatningshavnen. I detailprojekteringen vil der blive set på, hvordan bådene kommer til vinteropbevaring, stiforløb på Svaneknoppen, adgangsforhold, parkering og lignende.

.....

Høringssvar nr. 47 foreslår, at erstatningshavnen Svaneknoppen Lille bevares efter anlæg af Nordhavnstunnelen, så havnen udvides permanent, og så man sparer udgifter til nedtagning af erstatningshavnen.

Høringssvar nr. 76 opfordrer til, at politikerne hurtigst muligt beslutter sig for, om der skal etableres en stiforbindelse. I givet fald anbefaler høringssvaret erstatningshavnen Svaneknoppen Stor, som så kan gøres til en permanent havn med klubhuse etc., når vejtunnelen er etableret, og stiforbindelsen spærrer for den nuværende havn. Den nuværende havn kan så dels nedlægges, dels benyttes til motorsejlere, gæstesejlere, roklubber og p-pladser.

Vejdirektoratets bemærkninger: Forslaget er noteret. Det er dog planen, at erstatningshavnen er midlertidig og fjernes efter anlægsperioden.

.....

Høringssvar nr. 107 spørger, hvorfor de tre flydebroer med kran i midten, som Sejlklubben Sundet ejer, er indtegnet på skitserne over Svaneknoppen Lille og Svaneknoppen Stor, men ikke på skitserne af de andre erstatningshavne.

Vejdirektoratets bemærkninger: Flydebroerne nord for Svaneknoppen er kun vist på løsningerne Svaneknoppen Lille og Svaneknoppen Stor, fordi det kun er i disse løsninger, det vil være nødvendigt at flytte dem. I de øvrige løsninger kan flydebroerne blive liggende og anvendes som i dag.

2.2.2 Færgeshavn Nord

Høringssvar nr. 46 foretrækker, at erstatningshavnen placeres i Færgeshavn Nord, fordi det vil gøre det muligt for børn i optimistjoller fortsat at sejle ved Svaneknoppen, og fordi transporttiden der til fra den nuværende havn er forholdsvis kort. Løsningen i Færgeshavn Nord kan eventuelt kombineres med Svaneknoppen Lille, hvis der vælges en anlægsmetode for vejtunnelen, som lukker havneindsejlingen totalt, hvorved der bliver behov for erstatningspladser til 1.420 både. Med Svaneknoppen Lille vil det ifølge høringssvaret stadig være muligt at holde Svanemøllestranden åben i anlægsperioden.

Høringssvar nr. 57 foretrækker en erstatningshavn ved Færgeshavn Nord, hvor den ikke vil genere vinterbaderne ved Svaneknoppen.

Sejlkлубberne i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen (høringssvar nr. 79) vurderer, at Færgehavn Nord har mange af de samme kvaliteter som Svaneknoppen Lille. Færgehavn Nord kan blive aktuel som erstatningshavn i kombination med netop Svaneknoppen Lille, hvis havneindsejlingen gennem Kalkbrænderiløbet lukkes i byggeperioden, hvilket imidlertid medfører risiko for fragmentering af klublivet, når medlemmerne spredes geografisk. Derudover er der længere transporttid til Færgehavn Nord, men det mener sejlkлубberne kan håndteres ved at styrke den offentlige transport.

Høringssvar nr. 90 finder, at Nordhavn Nord, eventuelt kombineret med Færgehavn Nord, vil være god løsning som erstatningshavn. Ifølge høringssvaret burde der her være god plads til landfaciliteter, bilparkering og vinteropbevaring af både.

Høringssvar nr. 55, 102, 122 og 140 foretrækker, at erstatningshavnen placeres ved Svaneknoppen, men betegner Færgehavn Nord som den næstbedste løsning, da den ekstra transporttid dertil er til at overse.

Danmarks Naturfredningsforening (høringssvar nr. 111) mener, at en lille erstatningshavn bør placeres i Færgehavn Nord, fordi der ikke er behov for uddybning, fordi der ikke er nævneværdige naturmæssige kvaliteter, og fordi erstatningshavnen måske kunne gøres permanent til glæde for nye beboere på Nordhavn.

Også Strandpromenadekvarterets Grundejerlaug (høringssvar nr. 94) vurderer, at en erstatningshavn ved Færgehavn Nord på sigt kunne være en permanent og ressourceoptimeret løsning til gavn for de nye beboere på Nordhavn.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret, at ovennævnte høringssvar er overvejende positive over for en placering af en erstatningshavn ved Færgehavn Nord. Der er ikke planer om at gøre erstatningshavnen permanent.

.....

Høringssvar nr. 11 mener ikke, at VVM-redegørelsen fokuserer nok på de gener, der vil være for brugerne af havnen, hvis transporttiden forøges med 10 minutter, som det vil være tilfældet, hvis der etableres en erstatningshavn i eksempelvis Færgehavn Nord.

Høringssvar nr. 34 mener, at afstanden til en erstatningshavn ved Færgehavn Nord er for stor, og at dette vil få mange sejlere til at bruge deres båd mindre, end de gør i dag, og derfor overveje, om det er omkostningerne og besværet værd.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret, at ovennævnte høringssvar er negative over for en placering af en erstatningshavn ved Færgehavn Nord.

.....

Høringssvar nr. 87 mener, at stiforbindelsen bør etableres som det første, hvis der etableres en erstatningshavn ved Færgehavn Nord.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret sig forslaget.

.....

Kulturkajen Docken (høringssvar nr. 145) anmoder om, at molerne til en eventuel Færgeshavn Nord ikke udgår fra området umiddelbart ud for Kulturkajen Docken, men rykkes længere mod nord og etableres med moler ind mod Stena-området. Ønsket er begrundet i, at Dockens mange arrangementer næsten altid indebærer høj musik og typisk finder sted om eftermiddagen og om aftenen, hvor også sejlerne vil være i området. Derfor forudser høringssvaret konflikter med bådfolket, som ønsker fred og ro i havnen. Docken er også bekymret for den biltrafik gennem Dockens område, som erstatningshavnen vil medføre, og som vil forstyrre udsigten over vandet. Høringssvaret oplyser desuden, at den plads, som ifølge VVM-redegørelsen skal bruges af søspejderne til bådoptrækning for enden af Færgeshavnvej, er nødvendig som vendeplads for de lastbiler og busser, som kommer med henholdsvis forsyninger og gæster til Dockens arrangementer.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet takker for oplysningerne, som vil indgå i de videre overvejelser om en eventuel erstatningshavn ved Færgeshavn Nord.

2.2.3 Nordhavn Nord

Høringssvar nr. 11 mener ikke, at VVM-redegørelsen fokuserer nok på de gener, der vil være for brugerne af havnen, hvis transporttiden forøges med 10 minutter, som det vil være tilfældet, hvis der etableres en erstatningshavn i eksempelvis Nordhavn Nord.

Høringssvar nr. 34, 64, 101, 117 og 120 mener, at afstanden til en erstatningshavn ved Nordhavn Nord vil medføre, at klubliv og sammenhold lider skade.

Høringssvar nr. 40 mener, at der bør ses bort fra erstatningshavne, der ligger længere end 2-3 kilometer væk fra den nuværende havn, også selvom en erstatningshavn ved Nordhavn Nord rummer de største perspektiver.

Friluftsrådet København (høringssvar nr. 67) vurderer, at en erstatningshavn på Nordhavn Nord vil begrænse mulighederne for sejls og andre søaktiviteter, fordi vandet ud for havnen er mere uroligt end inde i Svanemøllebugten.

Dialoggruppen (høringssvar nr. 72) mener, at en erstatningshavn ved Nordhavn Nord vil være stort set lige så problematisk for sejlerne som en placering ved Prøvestenen.

Sejlkлубberne i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen (høringssvar nr. 79) pointerer, at Nordhavn Nord er så langt væk fra nuværende klub- og havnefaciliteter, at disse ville være uanvendelige – og dog kræve udgifter til vedligehold.

Danmarks Naturfredningsforening (høringssvar nr. 111) kan ikke anbefale erstatningshavnen Nordhavn Nord, fordi der vil være behov for uddybning og klappning af havbunds materiale, og fordi veludviklede ålegræsforekomster med tilhørende dyreliv vil blive inddraget.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret sig ovenstående høringssvar, som er imod en erstatningshavn ved Nordhavn Nord af hensyn til brugerne og miljøet.

.....

Høringssvar nr. 4 finder det naturligt, at en erstatningshavn etableres så tæt på den nuværende havn som muligt, men er i tvivl om, hvorvidt det kan lade sig gøre ved Nord-

havn Nord. Både høringsforslag 4, 12 og Strandpromenadekvarterets Grundejerlaug (høringssvar nr. 94) foreslår, at det undersøges nærmere, om en erstatningshavn ved Nordhavn Nord på sigt kunne være en permanent og ressourceoptimeret løsning til gavn for de nye beboere på Nordhavn. Også høringssvar nr. 112 mener, at Nordhavn Nord etableres med tanke for at gøre den permanent, fordi den nye bydel har hårdt brug for et rekreativt anlæg.

Høringssvar nr. 56 foretrækker en erstatningshavn så tæt på Svanemøllehavnen som muligt, men ser også fiskerihavn Nord som en mulighed.

Høringssvar nr. 90 finder, at Nordhavn Nord, eventuelt kombineret med Færgehavn Nord, vil være god løsning som erstatningshavn. Ifølge høringssvaret burde der her være god plads til landfaciliteter, bilparkering og vinteropbevaring af både.

Høringssvar nr. 116 går ind for, at der etableres én stor erstatningshavn, så der er plads til alle sejlerne i én havn. Af de mulige store løsninger foretrækkes Nordhavn Nord eller Svaneknoppen Stor.

Høringssvar nr. 143 mener, at en erstatningshavn bør ligge ved Prøvestenen, men finder at Nordhavn Nord er et godt kompromis, fordi afstanden til klubberne dermed bliver kortere. En erstatningshavn ved Nordhavn Nord kunne samtidig udgøre fundamentet for et nyt sejlsportscenter af mere permanent karakter, og derved ville udgifterne til etablering ikke være spildt.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret sig ovenstående høringssvar, som er positive over for en erstatningshavn ved Nordhavn Nord af hensyn til brugerne og miljøet. Flere anfører, at en erstatningshavn ved Nordhavn kunne gøres permanent af hensyn til de fremtidige beboere på Nordhavn. Vejdirektoratet har noteret sig dette og oplyser, at der ikke er umiddelbare planer om at gøre erstatningshavnen permanent.

.....

Høringssvar nr. 140 gør opmærksom på, at bådene ved valg af Nordhavn Nord skal fragtes med kran via offentlig vej til de eksisterende vinterpladser, da man ikke kan komme til pladserne via vandet. Dette vil øge tidsforbrug og omkostninger.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vinteropbevaring etc. vil kunne ske på parkeringsarealerne ved Nordhavn Nord.

2.2.4 Prøvestenen Stor og Lille

Høringssvar nr. 70 og nr. 143 er fortalere for, at erstatningshavnen placeres ved Prøvestenen, hvor der allerede er gjort forberedelser til en lystbådehavn, og hvor en erstatningshavn efter anlæg af Nordhavnstunnelen gøres permanent. Ifølge høringssvarene er der derfor økonomiske og fornuftsmæssige betragtninger, som taler for denne placering af erstatningshavnen.

Strandpromenadekvarterets Grundejerlaug (høringssvar nr. 94) finder, at en erstatningshavn ved Prøvestenen kunne være en mulighed, men har forståelse for de sejlere, som ønsker en placering tættere på den nuværende havn.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret sig ovenstående høringssvar, der er positive over for en placering ved Prøvestenen.

.....

En lang række høringssvar er modstandere af, at en erstatningshavn placeres ved Prøvestenen (høringssvar nr. 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 23, 26, 27, 29, 32, 34, 37, 40, 41, 42, 44, 46, 49, 51, 53, 54, 55, 56, 59, 60, 64, 65, 69, 71, 72, 73, 75, 79, 80, 83, 90, 93, 97, 101, 102, 107, 109, 110, 113, 114, 116, 117, 118, 120, 122, 124, 129, 137, 138, 140 samt Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer (høringssvar nr. 53), Svanemøllehavnen A/S (høringssvar nr. 60), Dialoggruppen (høringssvar nr. 72), Sejlklubberne i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen (høringssvar nr. 79), Kystskipperlauget i Øresunds Sejlklub Frem (høringssvar nr. 83) og Kjøbenhavnske Træsejlere (høringssvar nr. 128), som skriver på vegne af 87 træskibssejlere.

Mange begrundet deres indsigelser med, at denne placering vil være ødelæggende for Svanemøllehavnen. Andre forklarer, at transporttiden vil blive så lang, besværlig og dyr, at mange ikke vil kunne dyrke sejlsport i samme omfang som i dag. En del bemærker også, at forurening og trafikkaos vil øges, når de mange sejlere skal køre igennem Københavns centrum i myldretiden for at komme til Prøvestenen. Flere fremhæver ligesom Svanemøllehavnen A/S (høringssvar nr. 60) de gener, som ældre vil have, hvis de til fods skal fragte grej fra offentlige transportmidler til deres bådplads. Endelig er der mange, som forudser, at de vil ende med enten at sælge deres båd eller flytte til en anden havn.

Høringssvar nr. 35 mener, at havneområdet ved Prøvestenen er præget af giftig jord, cementstøv, jernstøv samt sundhedsskadelige lugte. Desuden løber der en stærk strøm langs den kaj, som kurervirksomheden UPS benytter. Tilsammen gør disse forhold stedet uegnet til lystbådehavn.

Svanemøllehavnen A/S (høringssvar nr. 60) oplyser, at de tre sejlklubber, som sammen ejer Svanemøllehavnen A/S (Sejlklubben Sundet, Københavns Amatør-Sejlklub og Øresunds Sejlklub Frem), baserer deres økonomi på, at havnen er fuldt udlejet, og at der er en passende venteliste. Hvis havnen i fem år ikke kan leje pladser ud, fordi erstatningshavnen ligger så langt væk som Prøvestenen, må pladslejen sættes op, hvilket vil få endnu flere bådejere til at opgive deres lejemål. Som konsekvens må Svanemøllehavnen A/S opgive sit lejemål af havnen for at undgå økonomisk kollaps. I øvrigt bemærkes det i høringssvaret, at Prøvestenen har henligget i mange år uden at have været færdiggjort eller lejet ud.

Friluftsrådet København (høringssvar nr. 67) vurderer, at en erstatningshavn ved Prøvestenen vil begrænse mulighederne for sejlads og andre søaktiviteter, fordi vandet ud for havnen er mere uroligt end i Svanemøllebugten.

Sejlklubberne i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen (høringssvar nr. 79) mener, at konsekvensen af Prøvestenen Stor vil være en fuldstændig udflytning af klubliv, sejlsport og sejlere fra København til omkringliggende kommuner. Herved elimineres de rekreative aktiviteter i og omkring Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen. Også Prøve-

stenen Lille vurderes at være problematisk, omend denne løsning indebærer, at der stadig vil være en del både tilbage i de to nuværende havne. Imidlertid vil der ske en fragmentering af klublivet, hvis 600 både flyttes så langt væk som Prøvestenen, og sandsynligvis vil ingen sejlere acceptere flytning. Derfor vil også en lille erstatningshavn ved Prøvestenen medføre medlemsflugt og eliminering af væsentlige rekreative aktiviteter i København.

Østerbro Lokaludvalg (høringssvar nr. 82) mener, at klubberne i Svanemøllehavnen vil lide voldsomt, hvis erstatningshavnen placeres ved Prøvestenen.

Høringssvar nr. 97 er som sejlerinstruktør bekymret for, om sejlerskolerne vil kunne overleve en flytning til Prøvestenen. Den lange transporttid vil give mindre tid på vandet, og mange elever og lærere vil derfor miste interessen og stoppe. Dette vil både medføre tab af indtægter og af den kultur, som klubberne har opbygget gennem mange år.

Høringssvar nr. 102 oplyser, at det er lettere at komme med offentlig transport til havne i andre kommuner såsom Tuborg, Hellerup, Skovshoved, Taarbæk og Vedbæk. Derfor vil en erstatningshavn ved Prøvestenen kræve, at der etableres regelmæssig busforbindelse dertil – også i de stille perioder morgen, aften og weekend.

Danmarks Naturfredningsforening (høringssvar nr. 111) kan ikke anbefale en erstatningshavn ved Prøvestenen, fordi der vil være behov for uddybning og klåpning af havbunds materiale, og fordi veludviklede ålegræsforekomster med tilhørende dyreliv vil blive inddraget.

Høringssvar nr. 122 mener, at finder farvandet ud for Prøvestenen uinteressant, men til gengæld fyldt med skibstrafik. Alene det forhold, at Prøvestenen ligger hen med en ubrugt havn, siger ifølge høringssvaret meget om, at stedet ikke egner sig til formålet.

Høringssvar nr. 124 er frivillig underviser i sejlads en gang om ugen og forventer, at en erstatningshavn ved Prøvestenen vil medføre, at sejlerskoler må indskrænke eller lukke, fordi det bliver for besværligt at komme dertil.

Høringssvar nr. 138 giver en detaljeret, personlig beretning om de rekreative oplevelser, som havnemiljøet har givet ham og hans familie fra den 19. til den 28. august 2016. Beretningen tjener som argument for, at erstatningshavnen ikke bør placeres ved Prøvestenen, fordi den lange afstand dertil vil betyde, at hele miljøet omkring Svanemøllehavnen vil dø ud.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret sig ovenstående høringssvar, der er imod en placering ved Prøvestenen af hensyn til brugerne, og fordi flere mener, at området er uegnet som lystbådehavn af forskellige årsager, herunder strømforhold samt forureningsforhold i form af støv- og lugtgener fra de eksisterende erhvervsaktiviteter på Prøvestenen.

Vejdirektoratet kan oplyse om, at der er en gældende lokalplan for området "Lokalplan 326 – Prøvestenen og ny Amager strandpark". Lokalplanen fastlægger en bufferzone mellem de havnerelaterede erhverv og lystbådehavnen. Bufferzonen består af en 8 meter høj beplantet voldanlæg samt grønne arealer og areal til vinteropbevaringsplads til lystbåde. Bufferzonen har en brede på ca. 150 meter mellem erhverv og lystbådehavn. Arealet til

lystbådehavn består af opfyld med lettere forurenede jord. Afslutningsvist er området af-dækket med rene materialer.

Høringssvar nr. 35 spørger desuden, om lystsejlerne skal deltage i havnens beredskabsplan, ifald erstatningshavnen placeres ved Prøvestenen.

Vejdirektoratets bemærkninger: Det vil der blive taget stilling til når placeringen af erstatningshavnen er besluttet.

2.2.5 Kombiløsning

Dialoggruppen (høringssvar nr. 72) og Østerbro Lokaludvalg (høringssvar nr. 82) foretrækker kombiløsningen med Svaneknoppen Lille og Færgehavn Nord, hvis det besluttes at lukke havneindsejlingen gennem hele anlægsperioden for vej-tunnelen. Søspejdertruppen GRY og Det Danske Spejderkorps (høringssvar nr. 85) foretrækker en erstatningshavn ved Svaneknoppen, men ser kombiløsningen som et muligt alternativ.

Sejlkлубberne i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen (høringssvar nr. 79) vurderer, at kombiløsningen med Svaneknoppen Lille og Færgehavn Nord i nogen grad vil kunne holde sammen på havnens brugere, fordi de to havne ligger forholdsvis tæt på de nuværende havne. Sejlkлубberne spørger dog til, hvordan vinteropbevaring skal håndteres, da lukning af havneindløbet vil forhindre adgang til de nuværende optagningssteder, bådpladser og værksteder.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret sig ovenstående høringssvar, der er positive over for en kombineret placering ved Svaneknoppen Lille og Færgehavn Nord. Adgangsforhold til vinteropbevaring etc. vil indgå i den videre detailplanlægning af den eller de erstatningshavne, der vælges. Der er dog planlagt med kranfaciliteter og plads til vinteropbevaring ved begge havne i kombiløsningen.

2.2.6 Vinteropbevaring af både

Høringssvar nr. 15 betegner det som en alvorlig misforståelse, der sår tvivl om seriøsiteten, når det fremgår af VVM-redegørelsen, at optagning og søsætning af både kan ske ved en beddingplads i bunden af den nuværende havn. Ifølge høringssvaret er det korrekt, at der er beddingfaciliteter i bunden af havnen, men de benyttes kun af et fåtal af bådene og mest i forbindelse med kortere optagninger om sommeren. Hovedparten af optagninger og søsætninger foregår med mobilkran forskellige steder i havnen (Svaneknoppen, Kulpladsen, pladsen ved Frem) og selv både, der optages med bedding, skal transporteres fra bedding til den egentlige vinterplads. Hvis vinteropbevaringen skal kunne foregå som hidtil, skal det således ifølge høringssvaret være muligt 1) at manøvrere med mobilkran tæt ved kajkanten og 2) at køre med mobilkranen mellem optagningssted og vinterplads.

Sejlkлубberne i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen (høringssvar nr. 79) spørger om, hvordan vinteropbevaring skal håndteres, da lukning af havneindløbet vil forhindre adgang til de nuværende optagningssteder, bådpladser og værksteder.

Vejdirektoratets bemærkninger: Det har været kendt, at et stort antal både optages med mobilkran, og der er i de små løsninger, hvor det eksisterende havneindløb holdes åbent, intet til hinder for fortsat optagning og manøvrering med mobilkran på Kulpladsen/pladsen ved Frem. I løsningerne Svaneknoppen Lille og Svaneknoppen Stor flyttes optagnings- og søsætningsfaciliteter på Svaneknoppen, således at de stadig kan anvendes. Ved de øvrige to store løsninger hvor havneindløbet lukkes, sikres optagningssteder, vinteropbevaring og værksteder i erstatningshavnen.

2.2.7 Andre forslag til erstatningshavne

Høringssvar nr. 1 foreslår, at man etablerer vejtunnelen med en anlægsmetode, som ikke kræver lukning af havneindsejlingen. Det vil gøre det muligt let og billigt at etablere en erstatningshavn i havnebassinet langs Kalkbrænderiløbskaj blot ved at flytte flydebroerne og etablere nye pæle.

Høringssvar nr. 90 foreslår, at de tomme havnebassiner i Nordhavnsområdet inddrages som erstatningshavn, og at den gamle skudehavn genåbnes.

Høringssvar nr. 121 foreslår, at der etableres en lille erstatningshavn ved Nordhavnsopfyldningen med henblik på at gøre den permanent og dermed skabe et rekreativt område for den nye bydel. Høringssvaret mener, at denne løsning rummer indlysende samfundsmæssige, økonomiske og politiske fordele.

Høringssvar nr. 143 mener, at bådpladserne i de påtænkte erstatningshavne vil koste mellem 185.000 og 215.000 kroner pr. stk. Som tidligere sejler med båd i Svanemøllehavnen har hun erfaret, at mange sejlere sjældent anvender deres bådplads, men holder fast i den, fordi den er billig, og fordi der er ventetid på bådpladser. Derfor vil det ifølge høringssvaret give mening at give klubberne en økonomisk interesse i at reducere efterspørgslen efter bådpladser, og det kunne ske ved at give dem en bonus på f.eks. 150.000 kroner pr. plads, som de lykkes med at få frigivet i byggeperioden. Dette ville give mening samfundsmæssigt og desuden give klubberne frie midler til ungdomsarbejde eller nye klubfaciliteter.

Høringssvar nr. 143 foreslår også, at der placeres flere midlertidige eller permanente bådpladser omkring Svanemølleværket og Kalkbrænderihavnen, hvor der er ledigt areal tæt på klubberne.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet noteret sig forslagene, som vil indgå i den videre proces. Det vil dog ikke være muligt, at inddrage Skudehavnen som erstatningshavn, da området indgår i den kommende byudvikling af Levantkaj. Det vil heller ikke være muligt at etablere midlertidige bådpladser langs Kalkbrænderhavnskaj, da det er her, den gamle sejlrende planlægges fyldt op med det materiale, der udgraves til tunnel.

2.2.8 Ny permanent lystbådehavn og eventuelle alternative placeringer

Høringssvar nr. 4 foreslår, at man ser etableringen af en Nordhavnstunnel som en mulighed for på længere sigt at etablere en særlig træbådsafdeling i Svanemøllen og på den måde skaber et træbåds miljø som det i Nyhavn.

Høringssvar nr. 38 opfordrer til, at man ikke blot kigger på én samlet løsning for en erstatningshavn, men i stedet overvejer flere, der hver især kan imødekomme forskellige behov. Nogle sejlere kan have ønske om at flytte mod nord, mod syd, til Amager eller til Københavns centrum. Der kan også være sejlere, som gerne vil blive i en lukket havn i de år, anlægsarbejdet varer, mod at blive fritaget for havneafgift. Det gælder eksempelvis for de mange sejlere, som mest af alt bruger deres båd som en form for kolonihavehus. Ændringerne i Svanemøllehavnen kunne også være en anledning til at etablere en ny lystbådehavn på det nye ydre Østerbro eller den husbådehavn, som efterspørges af mange københavnere. Også en gæstehavn til det oversete, men købestærke segment af lystsejlere, der gæster Øresundsområdet, er ifølge høringssvaret en oplagt mulighed. Det samme gælder for en gæstehavn for skonnerter, som ville tilføre havnen en særlig stemning. Endelig kunne man forestille sig mindre udvidelser af flere af de eksisterende omkringliggende havne som et alternativ til én samlet erstatningshavn.

Høringssvar nr. 39 foreslår, at der etableres en dæmning i stedet for en vejttunnel under vandet, og at Svanemøllehavnen således afvikles i sin nuværende form. I stedet ser høringssvaret for sig, at der etableres 1200-1400 nye permanente bådpladser uden for denne dæmning – gerne i en kombination af Svaneknopsløsningen og Færgehavnforslaget. De frigjorte arealer i den nuværende Svanemøllehavnen kan herefter benyttes til rekreative formål for roklubberne og til at finansiere den nye havn.

Svanemøllehavnen A/S (høringssvar nr. 50) tilbyder at varetage den fremtidige drift af en erstatningshavn, hvis man vælger at gøre den permanent, og hvis der er tale om en mindre havn tæt ved Svanemøllehavnen. Under forudsætning af at man kan blive enige om vilkårene, vil dette ifølge høringssvaret betyde, at investeringen i en erstatningshavn ikke behøver at være spildt.

Høringssvar nr. 54 foreslår, at flydemoler kobles til midtermolen til de både, der ikke får plads under anlægsarbejdet. Desuden foreslås en spunsvæg banket ned i Svanemøllebugten. Den vil dels give læ, og dels kan man bag den placere de flydemoler, der ikke er plads til i selve havnen. Spunsvæggen kan så evt. senere benyttes til udvidelse af Svanemøllehavnen. Høringssvaret foreslår også, at der etableres flere parkeringspladser til biler i Danmarks største havn.

Østerbro Lokaludvalg (høringssvar nr. 82) understreger, at skulle der opstå et ønske om en ny permanent havn yderst på Svaneknoppen, så må dette behandles i en proces, som er adskilt fra processen for etablering af Nordhavnstunnelen, og som sikrer, at den åbne udsigt fra Østerbrosiden mod Sverige ikke reduceres.

Høringssvar nr. 89 præsenterer et forslag til to små erstatningshavne ved henholdsvis Svaneknoppen og fiskerihavnen som alternativ til de erstatningshavne, der er beskrevet i VVM-redegørelsen. Ifølge høringssvaret kunne sådanne erstatningshavne gøres permanente efter anlæg af Nordhavnstunnelen, hvilket ville reducere udgifter til midlertidige erstatningsbygninger og nedtagning efter brug. Skulle det blive besluttet at flytte containerterminalen til Køge, kunne de således ledige arealer benyttes til en idrætspark og et "Øresundssejlcenter" samt eventuelt et idrættens kongrescenter (hotel), som sammen med de to foreslåede erstatningshavne ville danne et rekreativt miljø i den nye bydel. Ifølge høringssvaret er den foreslåede erstatningshavn ved Nordhavnstippen særligt velegnet som udgangspunkt for kapsejlad.

Høringssvar nr. 120 bakker op om de to permanente erstatningshavne, som foreslås i høringssvar nr. 89. Den lille havn ved Svaneknoppen ville ifølge høringssvar 120 kunne benyttes til bl.a. klubbåde og sejlerskoler samt til vinteropbevaring, skure og havnefaciliteter for klubber, som ikke i dag har det på Svaneknoppen. Færgehavn Nord ville så være den egentlige aflastningshavn i byggeperioden, hvor den skulle etableres med et permanent klubhus for alle sejlklubber, faciliteter til gæstesejlere samt vinteropbevaringspladser, som om sommeren kunne benyttes af autocampere. Den nuværende kommercielle trafik til havnen foreslås flyttet til de nye havnefaciliteter på østsiden af Nordhavnen. I forlængelse af forslaget om disse to permanente erstatningshavne foreslår høringssvar 120 også, at der sker en omfordeling af pladserne i havnen, så motorbåde og sejlbåde med en mindre dybgang forbliver i Svanemøllehavnen, mens de store sejlbåde rykker til den permanente Færgehavn Nord. Begrundelsen lyder, at denne omfordeling ville give større frihed til valg af tunnelanlæg.

Høringssvar nr. 102 foreslår, at hele sejlbådsdelen af Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen permanent flyttes til Svaneknoppen Lille og Færgehavn Nord, hvis det besluttes at etablere en stiforbindelse fra Svaneknoppen til Nordhavn. Dette vil spare udgifter til nedtagning af erstatningshavne og genetablering i den nuværende havn. Desuden vil man undgå store udgifter til etablering, drift og vedligehold af en broløsning med klap. Til gengæld vil man kunne bevare det nuværende miljø i Svanemøllehavnen, samtidig med at man tilbyder en attraktiv forbindelse til Nordhavn for fodgængere og cyklister.

Høringssvar nr. 124 finder det trist at bygge en erstatningshavn for 200-300 millioner kroner for blot at fjerne den, når Nordhavnstunnelen er anlagt. Ifølge høringssvaret er der et stort potentiale for nye københavnske bådejere, og derfor foreslås det at gøre erstatningshavnen Svaneknoppen Stor permanent. Eventuelt kunne man desuden, når tunnelen er bygget, udvide Svaneknoppen, så der blev plads til en ny strand, et vinterbad og en cykelsti med netop den svage hældning, som passer til en rampe ned i en cykeltunnel til Nordhavn.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret sig forslagene og vil lade dem indgå i den videre proces. Vejdirektoratet kan oplyse, at skal en erstatningshavn eventuelt gøres permanent, så vil denne mulighed skulle gennemgå en særskilt proces.

2.2.9 Øvrigt

Høringssvar nr. 19 undrer sig over, at der ikke er fundet en løsning på, hvor 1.500 sejlbåde Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen skal placeres, før man begynder at planlægge fjernelsen af tonsvis af støbt beton etc.

Høringssvar nr. 25 mener, at flytning til en erstatningshavn vil give dødsstødet til Svanemøllehavnen.

Søfartsstyrelsen (høringssvar nr. 62) gør opmærksom på, at det ved projektering af erstatningshavn nøje skal overvejes, hvordan ind- og udsejling kan ske i samspil med anden trafik i området, herunder også erhvervstrafik. Søfartsstyrelsen gør desuden opmærksom på, at Trafik- og Byggestyrelsen er myndighed for beslutning om eventuelle ordensreglementer for erstatningshavne.

Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune (høringssvar nr. 96) finder det positivt, at der primært er tale om ingen, lille eller middel miljøpåvirkninger ved anlæg og drift af

de undersøgte erstatningshavne. Det noteres særskilt i høringssvaret, at erstatningshavne på Prøvestenen, i forhold til de rekreative interesser, vil have en væsentlig påvirkning på grund af stor afstand for brugerne. Det noteres desuden, at en stor erstatningshavn ved Svaneknoppen vil forstyrre det direkte udsyn til Øresund, hvorfor den visuelle påvirkning vurderes at være væsentlig.

Høringssvar nr. 109 mener, at jo større en erstatningshavn, der etableres, des større er risikoen for, at nedtagningen forsinkes, eller at erstatningshavnen bliver permanent, hvilket vil skade det klubliv, der i dag er i Svanemøllehavnen.

Høringssvar nr. 122 er generelt kritisk over for designet af erstatningshavnene, som han finder er ubrugelige for sejlbåde med undtagelse af Svaneknoppen Lille. Et kritikpunkt går på de 350 meter lange bassiner, som blot er en bådlængde bred, hvilket levner for lidt plads til en sejlbåd, som har brug for at kunne krydse for at sejle op mod vinden. Et andet kritikpunkt går på brugen af flydepontoner, som nok er billige, men som er upraktiske for sejlerne, fordi de ligger lavt i vandet, og fordi de dykker, når man træder ned på dem. Derudover stiller høringssvaret spørgsmålstegn ved logikken i at etablere pavilloner og skure langt væk fra de klubfaciliteter, der er i Svanemøllehavnen, og som er omdrejningspunkt for det vigtige sociale liv i klubberne.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret sig synspunkterne og oplysningerne vil indgå i den videre proces.

.....

Søfartsstyrelsen (høringssvar nr. 62) er i tvivl om, hvorvidt der skal udarbejdes et ordensreglement for erstatningshavnen, når den er midlertidig.

Vejdirektoratets bemærkninger: Relevante myndigheder vil blive inddraget i det videre arbejde og herunder afklares med Trafik- og Byggestyrelsen, om der kræves udarbejdet et ordensreglement for midlertidige erstatningshavne.

2.3 Stiforbindelse

2.3.1 Stiforbindelse som klapbro

HOFOR (høringssvar nr. 103) foretrækker en klapbro frem for en stitunnel, fordi en tunnel vil reducere gennemsejlingsdybden fra 6 til 3,5 meter.

BioLiving (høringssvar nr. 139) bakker op om ideen med en stiforbindelse mellem Svanemøllen og Nordhavn og finder, at en klapbro er den eneste rigtige løsning, også selvom sejlerne må vente 10-15 minutter på, at broen åbner for gennemsejling.

Vejdirektoratets bemærkninger: Ovenstående høringssvar er positive over for en stiforbindelse som klapbro. HOFOR bedes være opmærksom på, at også Nordhavnstunnelen vil reducere gennemsejlingsdybden til 3,5 meter.

.....

Der er udbredt bekymring over ventetid og sejladsikkerhed i forbindelse med forslaget om en klapbro (høringssvar nr. 2, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 32, 34, 36, 37, 41, 42, 44, 47, 53, 55, 56, 59, 60, 61, 64, 65, 66, 71, 72, 73, 75, 77, 79, 80, 83, 84, 85, 88, 90, 93, 94, 95, 97, 102, 107, 109, 110, 113, 114, 116, 117, 118, 119, 120, 122, 124, 137, 140, 144 samt Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer (høringssvar nr. 53), Svanemøllehavnen A/S (høringssvar nr. 60), Dialoggruppen (høringssvar nr. 72), Sejlklubberne i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen (høringssvar nr. 79), Kystskipperlauget i Øresunds Sejlklub Frem (høringssvar nr. 83), Kystskipperlauget i Øresunds Sejlklub Frem (høringssvar nr. 84), Søspejdertroppen Gry og Det Danske Spejderkorps (høringssvar nr. 85), Strandpromenadekarverets Grundejerlaug (høringssvar nr. 94) og Københavnske Træsejlere (høringssvar nr. 128), som skriver på vegne af 87 træskibssejlere. Bekymringen begrundes med flere forhold. Flest udtrykker bekymring over, at sejlbåde uden hjælpemotor har vanskeligt ved at passere et løb med klapbro, fordi de vil skulle krydse frem og tilbage for sejl indtil broåbning. Denne manøvre kan være vanskelig i visse vindretninger, og ved både stærk og svag vind kan der være risiko for kollision med andre både og med broanlægget. Dertil kommer, at selve antallet af såvel sejlbåde som robåde og kajaker kan give problemer i forhold til passage – ikke mindst i lyset af, at disse fartøjer har ringe manøvreevne, og at deres størrelse er så forskellig. Flere nævner således, at der typisk vil være mange både, som skal ind eller ud af havnen på samme tid. Enten i forbindelse med kapsejladser, der kan have 50-100 deltagere, eller fordi mange sejler ud sidst på eftermiddagen, når de har fået fri fra arbejde, og det kan skabe situationer, som er vanskelige at håndtere selv for erfarne sejlere. Ifølge flere høringssvar vil ventetiden ved lukket broklap mindske attraktionen ved at have en sejlbaad i Svanemøllehavnen, og derfor kan en klapbro få den konsekvens, at mange bådejere flytter til en anden havn.

Høringssvar nr. 2, 60, 72, 79 og 84 advarer særligt om den situation, hvor indadgående både skal søge ly i nødhavn på grund af f.eks. storm eller ulykker om bord. For at sådanne situationer ikke udvikler sig problematisk, vil det være nødvendigt med døgnbemanding af broen. Samme bekymring udtrykker høringssvar nr. 41, som mener, at en klapbro kan ende med at koste liv og i bedste fald materielskade på båd og klapbro. Høringssvar nr. 75 finder en klapbro direkte farlig og uansvarlig og forudser den konsekvens, at sejladse for sejl ind og ud af havnen må forbydes af hensyn til sikkerheden.

En del høringssvar mener, at en klapbro vil være til gene for sejlere såvel som for de fodgængere og cyklister, som skal over broen (høringssvar nr. 7, 16, 23, 37, 40, 68, 102, 140 samt Søfartsstyrelsen (høringssvar nr. 62)). Heraf peger flere på, at udsejling fra havnen typisk sker på samme tidspunkt om eftermiddagen, hvor cyklister vil benytte stien på vej hjem fra arbejde.

Høringssvar nr. 7 mener ikke, at prisen for en klapbro og de gener, den vil medføre for brugerne af havnen, står i et fornuftigt forhold til det potentielle antal brugere af stiforbindelsen. Høringssvar 7 begrundes synspunktet med, at ikke alle cyklister fra Nordhavn vil have en destination, som gør en forbindelse ved havneindløbet attraktiv – især ikke, når man indregner ventetid, mens broen er oppe. På den baggrund vurderer høringssvar nr. 7, at der langt fra er de 10.000 potentielle brugere, som nævnes i VVM-redegørelsen. Denne holdning deles af høringssvar nr. 12, som mener, at cyklister vil foretrække at køre ad Sundkrogsgade, hvor der ikke er ventetid.

Høringssvar nr. 36 finder det paradoksalt, at naturelskere kæmper for frøer, mus og lignende, mens sejlere blot skal acceptere, at cyklister favoriseres med en klapbro, som året rundt er til gene for fri sejlads.

Høringssvar nr. 40 efterspørger oplysninger om det potentielle antal fodgængere og cyklister, som vil benytte en stiforbindelse over havnen ved Svaneknoppen, og pointerer, at omdannelse af Sundkrogsgade til supercykelsti vil være langt mere attraktiv for cyklister. Der efterlyses også tal for, hvor mange både for sejl, herunder skolebåde og kapsejlere, der vil blive generet, når broklappen er nede.

Høringssvar nr. 44 finder det trist, at mange menneskers fællesskab og glæde ved at sejle skal ødelægges af en stiforbindelse til cyklister, som blot skal køre en kilometer mere for at nå deres destination uden en klapbro.

Høringssvar nr. 47 mener, at en klapbro vil ændre Svanemøllehavnen til en motorbådshavn, fordi sejlbadsejere vil finde andre havne, hvor man kan sejle ind og ud hele tiden, og hvor man undgår de farlige situationer, som vil opstå, når blot 50 både ligger og venter på, at broen åbner.

Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer (høringssvar nr. 50) frygter, at en klapbro vil besværliggøre sejlads for foreningens medlemmer, som hver især vil finde andre havne. Derved spredes medlemmerne, og vigtig videndeling går tabt. Foreningen mener også, at en havn med vanskelige adgangsforhold kun vil tiltrække inaktive sejlere.

Høringssvar nr. 54 spørger, om der vil blive indkøbt et antal påhængsmotorer til udlån, eller om der vil blive ansat en person, som kan slæbe både ind og ud af havnen, hvis man kun kan komme ind og ud af havnen for motor.

Høringssvar nr. 56 minder om de problemer, som sejlerne allerede i dag har med lavbroerne i inderhavnen og ved Christianshavns Kanal. I hvad høringssvaret selv betegner som et dårligt alternativ foreslås, at en eventuel klapbro blev konstrueret, så man kan krydse igennem for sejl, og så klappen altid var oppe med undtagelse af to minutter hver halve time, hvilket ville være tilstrækkeligt til, at cyklister og fodgængere kan nå at passere.

Svanemøllehavnen A/S (høringssvar nr. 60) frygter, at en klapbro vil afvikle Svanemøllehavnen som sejlbadshavn, og at den i stedet vil udvikle sig til en motorbådshavn. Det er erfaringen hos Svanemøllehavnen A/S, at motorbåde medfører støjproblemer, hensynsløs sejlads og naboklager, og af netop den årsag indstillede havnen for fem år siden salg af brændstof til motorer. Endelig forudser høringssvaret, at der kan opstå problemer med at få alle både forsikret, fordi en lavbro vil medføre flere skader ved ud- og indsejling. Dialoggruppen (høringssvar nr. 72) deler bekymringen for, at Svanemøllehavnen udvikler sig til en motorbådshavn med støj- og lugtgener til følge. Dialoggruppen mener også, at en klapbro vil betyde, at København mister sin attraktion for gæstende både fra ind- og udland. Svanemøllehavnen A/S medvirker gerne til gennemførelse af et forsøg, hvor lavbroen simuleres etableret, og hvor beslutningstagere sejler eller ror med, så de kan opleve problematikkerne i praksis og få en fornemmelse af de farlige situationer, en lavbro vil medføre.

Søfartsstyrelsen (høringssvar nr. 62) konstaterer, at med de mange bådpladser, der er bag en eventuel klapbro, må klapbroen forventes at skulle åbne så tit, at det vil være til gene for fodgængere og cyklister. Søfartsstyrelsen spørger endvidere, om den planlagte

frihøjde under klapbroen er tilstrækkelig til den type motorbåde, som typisk besejler havnen. Endelig bemærkes det, at et broreglement med beskrivelse af bro og besejlingsregler skal udfærdiges af broejer og godkendes af Søfartsstyrelsen.

Høringssvar nr. 76 opfordrer politikerne til med det samme at beslutte, om der skal etableres en stiforbindelse som klapbro eller ej. Hvis ikke, bør beslutningen nedfæstes og gøres gældende i en periode på f.eks. 50 år, så klubber og havne har mulighed for at planlægge og låne penge til nye projekter.

Høringssvar nr. 77 savner en opgørelse over de gener, som en klapbro vil medføre for fodgængere og cyklister i form af ventetid ved broåbning. En sådan opgørelse bør også vise, hvor mange af cyklisterne, der vil vælge at benytte en anden rute på grund af ventetid. Desuden efterlyses oplysninger om udgifter til vedligehold og drift af en klapbro, herunder døgnbemanding.

Sejlkлубberne i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen (høringssvar nr. 79) gør opmærksom på, at en klapbro vil sætte en stopper for ind- og udsejling om natten, hvis ikke den døgnbemandes. Sejlkлубberne bemærker endvidere, at natsejlsads er en væsentlig forudsætning for, at eleverne på sejlerskolerne kan uddannes til at føre båd på forsvarlig vis. Sejlkлубberne stiller samtidig spørgsmålstegn ved, om en 1,3 km kortere rute med en tidsbesparelse på 4-5 minutter kan få cyklisterne til at benytte en klapbro, hvor de samtidig risikerer en ventetid på mere end 10 minutter, hvis broen er åben. Ifølge sejlkлубberne vil klapbroen gøre Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen mindre attraktiv for sejlerne, og man forudser, at det på længere sigt vil være nødvendigt at etablere en ny havn på ydersiden af klapbroen, da det netop er de frie anløbsmuligheder, som har ført til, at Svanemøllehavnen er så stor, som den er i dag.

Østerbro Lokaludvalg (høringssvar nr. 82) ønsker under ingen omstændigheder en eventuel stiforbindelse udformet som en lavbro.

Søspejdertruppen GRY og Det Danske Spejderkorps (høringssvar nr. 85) gør opmærksom på, at deres aktiviteter på vandet sker i det område, hvor både vil ligge og vente på, at klapbroen åbner. Det skaber bekymring for, at der kan opstå farlige situationer for klubbernes uøvede sejlere. Også bropiller og broens lave højde vil være en udfordring for eleverne. Høringssvaret gør desuden opmærksom på, at der kan opstå trafikale konflikter mellem cyklister og sejlere, der søsætter både eller tager dem på land.

Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune (høringssvar nr. 96) finder det positivt, at miljøpåvirkningerne fra de tre typer stiforbindelser, henholdsvis højbro, klapbro og stitunnel, i VVM-redegørelsen primært er vurderet til ingen, lille eller middel påvirkning. Ligeledes findes det positivt, at de væsentlige miljøpåvirkninger i anlægsfasen – og i nogen grad også miljøpåvirkninger af middel grad – er søgt afværget eller på anden måde mindsket gennem projektilpasninger. Det noteres dog særskilt i høringssvaret fra Borgerrepræsentationen, at en klapbro på grund af det store antal lystbåde udgør en væsentlig påvirkning af besejlingsforhold i forhold til rekreativ interesse i driftsfasen. Vælges der en klapbro, skal der i dialog med brugerne udarbejdes en åbningspolitik, der bedst muligt tager hensyn til de forskellige interesser.

Roklubben Gefion, Roklubben Skjold, Roforeningen Kvik og Danske Studenters Roklub (høringssvar nr. 125) oplyser, at klubberne ved østenvind finder læ til træning på en strækning, som betyder passage ind og ud af Svanemøllehavnen mange gange på en af-

ten – når der er flest, er antallet omkring 50 robåde i timen. Roklubberne oplyser, at en klapbro vil medføre en kraftigt øget risiko for kollisioner og derfor er ødelæggende for denne træningsrute.

Vejdirektoratets bemærkninger: Ovenstående høringssvar er imod eller stiller spørgsmål ved en stiforbindelse udført som en klapbro. Vejdirektoratet har noteret sig synspunkterne, som vil indgå i den videre proces. Synspunkterne handler især om ventetider for både sejlere og cyklister, støj fra ventende både og øget risiko for kollision. Med hensyn til klapbroens frihøjde vil roere og motorbåde frit kunne sejle under, når broen er lukket.

2.3.2 Stiforbindelse som højbro

Høringssvar nr. 5 er tilhænger af at lede trafik uden om København og bakker derfor op om en stiforbindelse, når blot den udformes som en højbro eller en tunnel. Også høringssvar nr. 17, 22, 55, 64, 81, 107, 115 og 122 kan acceptere en højbro. Flere begrundet dette med, at den ikke direkte vil ødelægge havnemiljøet.

HOFOR (høringssvar nr. 103) foretrækker en højbro frem for en stitunnel, fordi en tunnel vil reducere gennemsejlingsdybden fra 6 til 3,5 meter.

Vejdirektoratets bemærkninger: Ovenstående høringssvar er positive over for en højbro, og synspunktet er noteret. Det skal dog bemærkes, at også Nordhavnstunnelen vil reducere gennemsejlingsdybden.

.....

Flere høringssvar mener, at højbroens visuelle udtryk vil skæmme omgivelserne og udsigten over vandet (høringssvar nr. 2, 4, 56, 64, 68, 88, 90, 97, 107, 117, 122, Strandpromenadekvarterets Grundejerlaug (høringssvar nr. 94), samt Gentofte Kommune (høringssvar nr. 30)).

Høringssvar nr. 4 mener, at en stiforbindelse over vandet i form af en højbro vil føre til en afvikling af Svanemøllehavnen, fordi sejlerne vil søge hen, hvor der ikke er de gener, som en højbro medfører.

Søfartsstyrelsen (høringssvar nr. 62) spørger, om højbroens frihøjde på 22 meter er tilstrækkelig til de fartøjer, der skal besejle havnen bag broen.

Høringssvar nr. 68 mener, at en højbro reelt ikke vil være attraktiv for cyklister, fordi man skal stå af cyklen i begge ender for at benytte elevatorerne. Ifølge høringssvaret vil dette medføre kø og forsinkelser i myldretiderne morgen og eftermiddag. Derfor vil mange formentlig fravælge højbroen og i stedet køre ad Sundkrogsgade. Denne holdning deles af høringssvar nr. 88, 102 og 117.

Dialoggruppen (høringssvar nr. 72) mener ikke, at sikkerheden for sejlere og roere omkring en højbro er godt nok belyst i VVM-redegørelsen. Desuden vil den forhindre store sejlbåde med en mastehøjde over 22 meter i at anløbe havnene. Også for andre både, og især for både uden motor såsom skolebådene, vil højbroens piller i havneløbet besværliggøre sejlads.

Høringssvar nr. 75 mener, at en gennemsejlingshøjde på 22 meter må anses for at være et minimum og skal gælde for hele brofaget, da flere både har en mastehøjde fra vand-spejl til top af antenner på omkring 20 meter.

Høringssvar nr. 77 savner oplysninger om udgifter til vedligehold og drift af en højbro.

Sejlkлубberne i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen (høringssvar nr. 79) gør opmærksom på, at der allerede ved jævn vind vil opstå turbulens omkring højbroens bropiller, som reelt reducerer havneindsejlingens bredde og af den årsag kan skabe farlige situationer for sejlerne. Derfor fraråder høringssvaret en højbro. Sejlkлубberne mener, at højbroens elevatorer vil være til gene for cyklisterne, fordi de skal stå af cyklen og vente på at komme op. Ventetiden vil reducere den forventede tidsmæssige besparelse på i forvejen blot 4-5 minutter ved en hastighed på 15-20 km/t.

Søspejdertruppen GRY og Det Danske Spejderkorps (høringssvar nr. 85) er modstander af en højbro og bekymret for, at højbroens piller og de snævre sejlløb vil skabe farlige situationer for klubbernes uøvede sejlskoleelever. Høringssvaret gør desuden opmærksom på, at der kan opstå trafikale konflikter mellem cyklister og sejlere, der søsætter både eller tager dem på land.

Høringssvar nr. 90 oplyser, at den foreslåede frihøjde på 22 meter ikke vil være tilstrækkelig, da man ikke sjældent ser både med en mastehøjde over 22 meter.

Høringssvar nr. 95 ønsker ikke en broforbindelse over havneløbet, og dermed heller ikke en højbro.

Høringssvar nr. 101 foreslår, at stiforbindelsen rykkes fra Svaneknoppen til syd for Svanemølleværket, hvor en eventuel højbro ikke vil synes så markant i landskabet og måske endda vil kunne bygges sammen med Svanemølleværket.

Høringssvar nr. 120 mener ikke, at en højbro vil være en brugbar løsning, fordi en snæver brokonstruktion skaber turbulens omkring bropillerne og under brodækket, som kan være farlig for både erfarne og uerfarne sejlere.

Høringssvar nr. 122 mener, at løsningen som sådan er tålelig, omend den formentlig vil skabe kastevinde i indsejlingen.

Høringssvar nr. 144 tvivler på, at en højbro er en god løsning som stiforbindelse.

Vejdirektoratets bemærkninger: Ovenstående høringssvar er imod eller stiller spørgsmål til en stiforbindelse som højbro. Synspunkterne er noteret, herunder at frihøjden vil være begrænsende for visse bådtyper, og de vil indgå i de videre overvejelser med en stiforbindelse. En højbro vil ikke udgøre et sikkerhedsproblem for sejlere og roere.

2.3.3 Stiforbindelse som tunnel

Fire høringssvar gør indsigelse mod en stitunnel (høringssvar nr. 117, 144 samt Danmarks Naturfredningsforening (høringssvar nr. 111) og HOFOR (høringssvar nr. 103)).

Danmarks Naturfredningsforening begrundet sin modstand med, at en stiforbindelse etableret som tunnel kræver udgravning af havbundsmateriale og formentlig vil være mindre attraktiv for brugerne.

HOFOR er stærkt bekymret ved udsigten til, at sejldybden reduceres fra 6 til 3,5 meter ved anlæg af en stitunnel, fordi det så ikke længere vil være muligt at benytte havnen til sejlads i forsyningsøjemed.

Søfartsstyrelsen (høringssvar nr. 62) spørger, om vanddybden på 3,5 meter over stitunnelen er tilstrækkelig til de fartøjer, der skal besejle havnen bag forbindelsen.

Høringssvar nr. 64 påpeger, at man med en tunnel ikke vil opnå andet end en beskedent forkortelse af afstanden fra Strandpromenaden til Nordhavn for fodgængere og cyklister.

Høringssvar nr. 68 mener, at en tunnel reelt ikke vil være attraktiv for cyklister, fordi man skal stå af cyklen i begge ender for at benytte elevatorerne. Ifølge høringssvaret vil dette medføre kø og forsinkelser i myldretiderne morgen og eftermiddag. Derfor vil mange formentlig fravælge tunnelen og i stedet køre ad Sundkrogsgade.

Flere høringssvar foreslår, at man fravælger elevatorer. For at gøre stitunnelen mere attraktiv for cyklister bør tunnelen i stedet etableres med trapper og svagt hældende ramper, eventuelt som en spiral (høringssvar nr. 87, 102, 109 samt Søspejdertruppen GRY og Det Danske Spejderkorps (høringssvar nr. 85) og Ejerlauget vedrørende rækkehusene ved Solvænget m.v. (høringssvar nr. 105))

Søspejdertruppen GRY og Det Danske Spejderkorps (høringssvar nr. 85) gør opmærksom på, at der kan opstå trafikale konflikter mellem cyklister og sejlere, der søsætter både eller tager dem på land.

Danmarks Idrætsforbund, Dansk Sejlunion og Dansk Forening for Rosport (høringssvar nr. 133) finder, at en tunnel er det bedste af de tre bud på en stiforbindelse, men mener ikke, at forslaget med elevatorer er anbefalelsesværdigt.

Høringssvar nr. 140 mener, at en stitunnel skal bygges samtidig med vejttunnelen, så gængerne ikke strækkes over længere tid.

Vejdirektoratets bemærkninger: Ovenstående høringssvar er negative over for en stitunnel eller stiller spørgsmål ved den. Vejdirektoratet har noteret synspunkterne.

.....

En række høringssvar betegner en stitunnel som det bedste af de tre fremlagte forslag (høringssvar nr. 2, 3, 64, 75, 80, 81, 87, 88, 90, 95, 97, 102, 107, 109, 115, 116, 119, 122, 140 samt Dialoggruppen (høringssvar nr. 72) og Københavntunnelgruppen (høringssvar nr. 132)). De fleste begrundet det med, at en tunnel giver fri passage for sejl-sportsudøvere.

Høringssvar nr. 2 foreslår, at man henter inspiration hos Den Blå Planet og udfører tunnelloftet i glas, så man kan se havbunden inde fra tunnelen. Ifølge høringssvaret vil dette mindske eventuel utryghed hos brugerne.

Tre høringssvar udtrykker det sådan, at både en tunnel og en højbro kan accepteres som løsning for en stiforbindelse (høringssvar nr. 5, 17, 55).

Høringssvar nr. 56 foretrækker en tunnel, og spørger, om ikke den kan anlægges sammen med vejtunnelen, hvor der under alle omstændigheder skal være en sikkerhedstunnel som flugtvej.

Cyklistforbundet København (høringssvar nr. 58) skriver i sit høringssvar, tunnelloøsningen foretrækkes, hvis stiforbindelsen absolut skal gennemføres.

Sejlkлубberne i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen (høringssvar nr. 79) mener, at en stitunnel er den bedste løsning af de tre fremlagte, men bemærker, at det ikke er tilstrækkeligt belyst, hvilke konsekvenser placeringen på Svaneknoppen vil have for lokalmiljøet og arealanvendelsen. Sejlkлубberne stiller samtidig spørgsmålstegn ved, om en 1,3 km kortere rute med en tidsbesparelse på 4-5 minutter er nok til at cyklisterne vil vælge en tunnel, hvor de også skal stå af cyklen vente ved elevatorerne på begge sider af havnen.

Ejerlauget vedrørende rækkehusene ved Solvænget m.v. (høringssvar nr. 105) er tilhænger af en stiforbindelse fra Svaneknoppen til Nordhavn, fordi den vil give god mening som en forlængelse af Strandvængestien. Ejerlauget foretrækker en tunnel.

Høringssvar nr. 77 savner oplysninger om udgifter til vedligehold og drift af en stitunnel. Høringssvaret vurderer, at en stitunnel må have lavere driftsomkostninger end en klapbro og en højbro.

Vejdirektoratets bemærkninger: Ovennævnte høringssvar er generelt positive overfor en stitunnel. Vejdirektoratet har noteret synspunkterne.

2.3.4 Andre udformninger af forbindelse mellem Østerbro og Nordhavn

Høringssvar nr. 1 foreslår, at man retablerer havnen med en opfyldning, så der efter anlæggelse af vejtunnelen blot er en ca. 40 meter bred havneindsejling og ikke 130 meter. På den måde vil der være plads til at etablere en stiforbindelse med cirkelramper til cyklister på begge sider af indsejlingen. Med en 40 meter bred indsejling vil det stadig være muligt for robåde og sejlbåde at passere hinanden, når de skal ind og ud af havnen.

Høringssvar nr. 4 mener ikke, der er behov for en stiforbindelse ved Svaneknoppen, fordi cyklister vil foretrække at køre ad Sundkrogsgade, hvor der ikke vil være ventetid hverken ved elevatorer eller ved åben broklap i tilfælde af en lavbro. I stedet foreslår høringssvaret, at man etablerer en vandsporvogn, som kunne forbinde store dele af Nordhavn Nord og Syd samt Københavns Havn.

Høringssvar nr. 43 mener, at der bør etableres en supercykelsti inderst i havnen i forlængelse af f.eks. Vordingborggade, hvor der i fremtiden som følge af Nordhavnstunnelen vil være langt mindre trafik. Det er i dette område og ikke ved Svaneknoppen, der bor flest mennesker. Også virksomheder vil have gavn af denne løsning.

Høringssvar 61 pointerer, at stien på Svaneknoppen skal lægges om, så man ikke skal krydse den, når man går fra klubhus til jolleplads ved valg af Svaneknoppen Lille eller Stor.

Høringssvar nr. 47 mener ikke, at mulighederne for at etablere en stiforbindelse uden elevatorer er tilstrækkeligt godt belyst, og henviser til høringssvar nr. 89, som præsenterer et forslag til, hvordan stien kan etableres med ramper. Høringssvaret finder det i øvrigt paradoksalt, at man overvejer at sende havnens brugere til en erstatningshavn, der ligger 9,5 km væk, og samtidig vil lukke havneindsejlingen for at spare cyklister for en omvej via Sundekrogsgade på 1,3 km.

Cyklistforbundet København (høringssvar nr. 58) forventer, at Sundkrogsgade i fremtiden kan blive sparet for overflødig motortrafik, når den forlængede Nordhavnsvej når frem til Baltikavej i Nordhavn. Ifølge høringssvaret vil fredeliggørelsen af Sundkrogsgade være lige så virkningsfuld som en dyrt anlagt stiforbindelse via Svaneknoppen.

Høringssvar nr. 64 peger på et alternativ til de tre foreslåede stiforbindelser, hvor man i stedet anlægger en gang- og cykelsti i begge retninger fra Strandpromenaden ad østre side af Strandvænget forbi Svanemølleværket ad Lautrupsgade og dernæst langs kajerne 423 og 421 til Sundkrogsvej og til sidst ad Sundkrogsvej til Skudehavnsvej. Ifølge høringssvaret vil en sådan cykelsti være godt 1.000 meter længere end den foreslåede stiforbindelse og kun koste en brøkdel af, hvad den billigste stiforbindelse koster. Den vil samtidig være afvekslende og fyldt med oplevelser, og man undgår at skulle krydse den stærkt trafikerede Kalkbrænderihavnsgade og passere krydset ved Sundkrogsgade.

Høringssvar nr. 68 finder det prisværdigt, at man har undersøgt mulighederne for at lette adgangen til Nordhavnen for fodgængere og cyklister, men mener ikke, at de tre foreslåede stiforbindelser ved Svaneknoppen i tilstrækkelig grad tilgodeser fodgængere og cyklister i indre Nordhavn. I stedet foreslår høringssvaret tre andre muligheder: Etablering af en "grøn bølge" for cyklister ved alle lyskryds samt niveaufrie vejkryds, eksempelvis i form af en tunnel fra sydgående cykelsti på Strandvænget ved Sundkrogskrydset. Det tredje forslag går på at etablere en broforbindelse længere mod syd, f.eks. i Kalkbrænderihavnen ved den eksisterende gangbro. Her er der kun behov for en kortere bro, hvilket ifølge høringssvaret formentlig vil betyde, at man kan gå og cykle over broen uden specielle foranstaltninger såsom elevatorer.

Sejlkлубberne i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen (høringssvar nr. 79) opfordrer til, at alternative linjeføringer for en stiforbindelse undersøges, ikke mindst fordi den præsenterede linjeføring alene medfører en 1,3 km kortere rute for fodgængere og cyklister.

Høringssvar nr. 80 foreslår, at en stiforbindelse etableres som en fast bro 400 meter længere inde ad Kalkbrænderiløbet fra enden af Lautrupskaj til Nordhavn ved Stubbeløbsgade. Motorbåde kunne så placeres i Kalkbrænderihavnen, mens sejlbåde kunne samles i Svanemøllehavnen. Både anlægsudgifter og driftsomkostninger vil ifølge høringssvaret blive lavere med en fast bro end med de foreslåede løsninger. Høringssvar nr. 122 går også ind for denne placering for en fast lavbro og undrer sig samtidig over, at placeringen ikke fremgår af VVM-redegørelsen som en fravalgt løsning, eftersom den blev foreslået på et borgermøde.

Høringssvar nr. 89 foreslår en nordligere placering af stiforbindelsen, som ifølge høringssvaret skaber bedre sammenhæng med en fremtidig ny bydel i Nordhavnen. Forbindelsen

foreslås udført som en tunnel med rampe fra nordmolen på en ny erstatningshavn, som også præsenteres i høringssvaret (se afsnit om erstatningshavne). Høringssvar nr. 120 er enig i dette forslag og tilføjer, at ramperne kunne udføres som enten skrå rullefortov eller som trapper med en svag hældning og ramper til cykler og barnevogne. Høringssvar 120 understreger, at stitunnelen bør etableres samtidig med omlægning af forsyningsledninger i havnen og i hvert fald før udflytning af både til erstatningshavne. Dette fordi høringssvar nr. 120 går ind for, at Færgehavn Nord etableres som en permanent erstatningshavn (se afsnit om erstatningshavne), og en stiforbindelse etableret før erstatningshavnen vil således lette adgangen til erstatningshavnen for fodgængere og cyklister.

Høringssvar nr. 101 foreslår, at stiforbindelsen rykkes fra Svane knoppen til syd for Svane mølleværket, hvor den alene vil skulle åbne for både fra Kalkbrænderihavnen. Færre åbninger vil også være til gavn for cyklister, som skal benytte stiforbindelsen.

Høringssvar nr. 117 er principielt enig i behovet for at sikre og forbedre adgangsforholdene fra Østerbro til vandet, men finder ikke, at de tre forslag til stiforbindelser er hensigtsmæssige, hvad angår placering og udformning.

Høringssvar nr. 119 foreslår, at man i stedet for en stiforbindelse indsætter små færger, som dem man ser i Vancouver. Det ville ifølge høringssvaret også skabe lidt beskæftigelse. Høringssvar nr. 120 er også tilhænger af en færgeløsning og begrundet dette med, at den vil være billigere end en fast forbindelse, den vil i sig selv være en turistattraktion, og at der mange steder i Danmark er tradition for små færgeforbindelser over åer og fjorde.

Høringssvar nr. 144 mener, at en stiforbindelse bør etableres som en fast lavbro nogle hundrede meter længere inde i havnen, så inderhavnen rettes som motorbådshavn. Denne model har tidligere været foreslået af klubben Københavnske Træsejlere, og derfor undrer det, at forslaget ikke indgår i VVM-redegørelsen.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet noterer sig synspunkterne og de mange forslag, der vil indgå i det eventuelle videre arbejde med en mulig stiforbindelse. Løsningen med en stiforbindelse fra Lautrupkaj til Nordhavn ved Stubbeløbsgade er tidligere fra valgt af Københavns Kommune.

2.3.5 Manglende behov for stiforbindelse

Høringssvar nr. 51 er modstander af, at der etableres en stiforbindelse til cyklister, da man for nylig kunne læse, at danskerne cykler 10 procent mindre end for få år siden. På den baggrund finder høringssvaret det ikke rimeligt, at cyklister skal begunstiges med en dyr stiforbindelse, hvis faciliteter vil optage plads fra andre, som bruger Svane knoppen til soldyrkning, badning, gåture og parkering af autocampere. Høringssvaret minder desuden om de problemer, der er med stibroerne inde i Københavns Havn.

Dialoggruppen (høringssvar nr. 72) betragter en stiforbindelse som overflødig og ødelæggende for det rekreative miljø i området. Gruppen mener desuden, at VVM-redegørelsen ikke belyser eventuelle tilslutningsforbindelser til stiforbindelsen. Samtidig påpeger gruppen, at en stiforbindelse placeret langs Svane knoppens nordside vil forringe adgangsforhold for vinterbadere, ungdomssejlere i KØS, handicappede sejlere i LAVUK og Søspejder-troppen GRY. En eventuel stiforbindelse på ifølge gruppen derfor anlægges i samme linjeføring som vej-tunnelen, selvom også dette vil medføre problemer i form af konflikt mellem stibrugere og sejlere, der benytter landpladserne på Svane knoppen.

Svanemøllebugtens Vinterbadelaug (høringssvar nr. 74) er modstander af en stiforbindelse uanset udformning og mener ikke, den kan forsvares ressourcemæssigt i forhold til, hvor lille en tidsbesparelse cyklister vil opnå ved at benytte den. Derudover vil den genere vinterbaderne, som om vinteren bader uden tøj, og som derfor vil føle sig udstillet over for brugerne af en nærliggende gang- og cykelsti. Vinterbadelaugene peger også på den reducerede trafiksikkerhed, som vil følge af tværgående cykeltrafik på Svaneknoppen, og skulle det derfor blive besluttet, at stiforbindelsen placeres på den nordlige sti, vil det reelt medføre lukning af vinterbadeklubben.

Sejlkлубberne i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen (høringssvar nr. 79) mener ikke, at VVM-redegørelsen belyser de permanente konsekvenser af etablering af en stiforbindelse og savner en komparativ analyse af fordele og ulemper for sejlere, fodgængere og cyklister ved de tre løsningsforslag. Sejlkлубberne finder det heller ikke tilstrækkeligt belyst, hvilke konsekvenser stiforbindelsen vil have for vinterbadere, børne- og ungdomssejlere, handicapsejlere samt de mange Østerbroborgere, som i dag bruger det areal, hvor forbindelsen forudses placeret.

Østerbro Lokaludvalg (høringssvar nr. 82) mener ikke, at VVM-redegørelsen dokumenterer et behov for en stiforbindelse, og ifølge lokaludvalget vil en stiforbindelse under ingen omstændigheder være aktuel de første mange år. Derfor opfordrer høringssvaret til, at en stiforbindelse ikke indgår i den kommende anlægslov for vej-tunnelen. I øvrigt mener lokaludvalget, at det skitserede stiforløb vil give alvorlige problemer for klubberne og gøre det umuligt at gennemføre eksempelvis sejl-skole og kapsejladser.

Høringssvar nr. 93 samt Kystskipperlauget Øresunds Sejlklub Frem (høringssvar nr. 83) og Sejl-skolen Øresunds Sejlklub Frem (høringssvar nr. 84) mener ikke, at en stiforbindelse er nødvendig i lyset af den lille tidsbesparelse, den vil give cyklisterne.

Høringssvar nr. 90 spørger, om der overhovedet er behov for en gang- og cykelforbindelse med henvisning til, at de fleste potentielle brugere sikkert kommer fra København, og derfor med fordel kan benytte Sundkrogsgade.

Strandpromenadekvarterets Grundejerlaug (høringssvar nr. 94) finder, at der et misforhold mellem omkostninger og gevinster ved en stiforbindelse, som der ikke er konstateret et reelt behov for, og som vil transformere det rekreative område ved Svaneknoppen til et gennemkørselsområde.

Høringssvar nr. 112 mener, at alle tanker om en stiforbindelse til Nordhavnen skal dropes, fordi man ikke kan spærre Danmarks største lystbådehavn inde med en "Christianshavnløsning".

Høringssvar nr. 117 går ikke ind for en stiforbindelse, men hvis det besluttet at etablere den, appelleres til, at den anlægges samtidigt med vej-tunnelen, så havnens brugere belastes i kortest mulig tid.

Danmarks Idrætsforbund, Dansk Sejlunion og Dansk Forening for Rosport (høringssvar nr. 133) hæfter sig ved, at Dansk Cyklistforbund anser stiforbindelsen for irrelevant. De tre organisationer bag høringssvaret kan heller ikke selv støtte forslaget til en stiforbindelse, fordi den etablerer en uhensigtsmæssig trafik-kile gennem Svaneknoppen.

Høringssvar nr. 138 mener, at man helt skal droppe stiforbindelsen, hvis den i praksis betyder, at ind- og udsejling bliver besværliggjort.

Østerbro Havnekomite (høringssvar nr. 142) ønsker ingen cykelbroer, men områder med vild natur samt brede promenader langs vandet med adskilte arealer for både cyklister og fodgængere.

Høringssvar nr. 124 mener ikke, at nogen cyklister vil vælge at benytte en bro for at spare 1,3 kilometer, når der altid vil være ventetid ved en elevator og nogle gange også ved en åben broklap.

Høringssvar nr. 129 forstår ikke, hvorfor man vil etablere en stiforbindelse fra Østerbro til Nordhavnen, når man nedprioriterede en cykelsti på den nye Nordhavnsvej og formentlig også vil gøre det på en kommende Østlig Ringvej til Refshaleøen. Hvis der er politisk vilje til at tilgodese cyklisterne i København med 169 millioner kroner, foreslås det i høringssvaret, at man spørger Dansk Cyklistforbund, hvor beløbet bedst kunne anvendes.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret synspunkterne, der vil indgå i det eventuelle videre arbejde med en stiforbindelse.

2.4 Miljøpåvirkninger

2.4.1 Havbundsmateriale

Høringssvar nr. 48 forventer, at der ikke klappes gytje og forurenede materiale i Kalkbrænderiløbet og spørger, hvor meget materiale, der klappes i Kalkbrænderiløbet, hvor stor en andel heraf, der er forurenede, hvor lang tid opfyldningen vil vare, og hvor meget plads der optages af opfyldningsbarges m.m. Der spørges også til, hvordan man fylder Kalkbrænderiløbet cirka 3 meter op, mens kajakker, roere og sejlbåde bruger området, og om der er styr på sikkerheden på vandet. Endelig spørges der til, om der findes alternative klappladser til Kalkbrænderiløbet.

Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune (høringssvar nr. 96) finder det positivt, at forurenede havbund flyttes til pladser, som er særligt indrettet til deponering af sådanne materialer.

Danmarks Naturfredningsforening (høringssvar nr. 111) forstår baggrundsmaterialet til VVM-redegørelsen sådan, at havbundsmateriale kun er undersøgt for TBT, kobber og kviksølv, og finder dette utilstrækkeligt. Ifølge høringssvaret bør der udtages prøver af havbundsmaterialet for at undersøge forekomsten af flere miljøfarlige stoffer som eksempelvis blødgørere og pesticider.

Hellerup Dameroklub (høringssvar nr. 123) er bekymret for, om klappning af havbundsmateriale i Kalkbrænderihavnsløbet kan forkorte deres sommersæson. På den baggrund appellerer høringssvaret til, at klappning søges begrænset til vintersæsonen.

Østerbro Havnekomite (høringssvar nr. 142) ønsker ikke ødelæggelse af havbunden med opgravninger og klappning af materialer i Kalkbrænderibugten.

Vejdirektoratets bemærkninger: Opfyldning af Kalkbrænderiløbet vil kun ske med klapeget materiale, som ikke er forurenede i væsentlig grad. Det forventes, at ca. 130.000 m³ sediment klappes i Kalkbrænderiløbet. Det forurenede havnesediment vil blive transporteret til egnede spulefelter, f.eks. ved Lynetten. Opfyldningen i Kalkbrænderiløbet vil ske successivt i den periode, hvor tunnelrenden graves op, og perioden og varigheden afhænger af anlægsmetode og entreprenørens planlægning. I udbudsmaterialet vil der blive stillet krav til, at opfyldningen tilrettelægges, så det generer sejlere og roere mindst muligt. Dette er kun relevant, såfremt der vælges en anlægsmetode med en åben havneindsejling. En del af opfyldningen kan eventuelt ske fra land, hvilket vil mindske brug af barges. Alternative klapppladser findes i Øresund, og brug af disse vil betyde en længere transport af sediment og betyde, at løbet ikke fyldes op. En del af overskudsmaterialet forventes allerede klappet i Øresund

Havbundsmaterialet er blevet foranalyseret for de stoffer, der normalt kræves af en forundersøgelse, og dette er sket i dialog med Naturstyrelsen (nuværende SVANA).

Klapning vil blive søgt begrænset til vintersæsonen, såfremt der arbejdes med åben havneindsejling.

Der vil ikke blive klappet materiale i Svanemøllebugten.

2.4.2 Trafikale gener

Gentofte Kommune (Høringssvar nr. 30) forudsætter, at Strandvænget vil være tilgængelig for bilister i begge retninger under hele anlægsfasen af Nordhavnstunnelen. Kommunen forudsætter desuden, at al arbejdskørsel vil ske ad Nordhavnsvej, Helsingørmotorvejen og Motorring III, og at dette indarbejdes i entreprenørudd budet. Kommunen påpeger dertil, at overskydende havbundsmaterialer bør sejles væk for at undgå unødigt trafik med lastbiler. Endelig gør Gentofte Kommune opmærksom på, at området Tuborg Syd forventes udbygget med boliger inden for de nærmeste år, hvilket kan medføre arbejdskørsel med tunge køretøjer på de lidt større veje i området.

Høringssvar nr. 64 har hæftet sig ved VVM-redegørelsens omtale af miljøpåvirkninger som følge af lastbiltransporter ad i forvejen overbelastede veje. I den forbindelse spørges der til, om muligheden for at transportere overskydende jord pr. jernbane er undersøgt. Ifølge høringssvaret ligger der skinner i umiddelbar nærhed af byggepladsen vest for havnen, og brug af disse skinner vil kunne reducere lastbiltransport til en kort strækning fra afgravningsstedet til en midlertidig læsserampe ved Strandvænget. Herfra kunne resten af transporten til deponi foregå med tog.

Dansk Industri (høringssvar nr. 127) forudser, at anlæg af en Nordhavnstunnel vil medføre trafikale gener for både virksomheder og borgere i området omkring Nordhavnen. Dansk Industri opfordrer til, at anlægsarbejdet tilrettelægges, så generne minimeres og at de berørte informeres i tide til, at de kan træffe nødvendige foranstaltninger, eksempelvis i forhold til medarbejdernes pendling og til varetransport.

Vejdirektoratets bemærkninger: Strandvænget vil ikke blive lukket for trafik i anlægsperioden, og det vil blive indarbejdet i udbudsmaterialet, at anlægstrafik foregår via Nordhavnsvej. Så vidt muligt sejles det overskydende havbundsmateriale væk fra området.

Brug af tog til transport af jord vurderes at ville forsinke og fordyre projektet unødigt og væsentligt, ligesom omladningen vil kunne medføre store gener. Der vil i stedet blive stillet krav til entreprenøren om så vidt muligt at benytte skib til jordtransporter samt at benytte Nordhavnsvej til og fra anlægsområdet og så vidt muligt undgå myldretider.

Høringssvar nr. 88 spørger, hvad der sker, hvis trafikken på flyoveren lægges til indfletningsarealet, og hvis der kommer 63.000 køretøjer, hvoraf 7,3 procent er tung trafik fra Nordhavnsvej, som skal til og fra Helsingørmotorvejen ved indfletningen.

Vejdirektoratets bemærkninger: Nordhavnstunnelen forventes i 2025 at få en trafik på 25.000 biler i begge retninger tilsammen. I VVM-redegørelsen er det også belyst, hvad de trafikale konsekvenser af en eventuel Østlig Ringvej vil være. Hvis der ikke opkræves brugerbetaling for brug af Østlig Ringvej, kan der komme ca. 63.000 biler begge retninger tilsammen. I Transport- og Bygningsministeriets strategiske analyser er der regnet med brugerbetaling. Der vil blive igangsat en selvstændig undersøgelse af Østlig Ringvej (havn tunnel) og dennes miljøkonsekvenser jf. regeringsgrundlaget.

Høringssvar nr. 88 appellerer til, at der tages hensyn til borgerne i området, så lastbiltrafikken mindskes mest mulig, og foreslår, at dette eksempelvis kan ske med forbud af arbejdskørsel på Strandpromenaden og Strandvænget, samt at alt arbejdskørsel skal ske gennem Nordhavnsvejtunnelen. Desuden bør der kun anvendes diesellastbiler, som opfylder de seneste normer for miljøvenlige motorer.

Vejdirektoratets bemærkninger: Det forudsættes, at arbejdskørsel ikke sker ad Strandpromenaden og Strandvænget, men føres via Nordhavnsvej. Den øgede trafik i perioden er lille i sammenligning med den eksisterende trafik.

Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune (høringssvar nr. 96) finder det positivt, at trafikberegningerne viser, at de trafikale aflastninger, som forventes på Østerbro i forbindelse med åbning af Nordhavnsvejen, ikke tabes ved gennemførelse af den planlagte byudvikling og etablering af tunnelforbindelsen til Nordhavn. I forhold til anlægsperioden er det positivt, at arbejdsveje, der benyttes til transport af materialer, vil blive anvist for entreprenørerne, så de ikke sker i myldretider gennem byen.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret sig synspunktet.

2.4.3 Støj, støv og vibrationer

Gentofte Kommune (høringssvar nr. 30) mener, at transport pr. båd af opfyldningsmateriale fra Kriegers Flak og andre marine områder vil medføre støj i Tuborg Havn. Kommunen finder det uacceptabelt, at denne miljøpåvirkning ikke er belyst i VVM-redegørelsen og påpeger, at der bør redegøres for problemstillingen. Desuden gør kommunen opmærksom på, at der er forskel på de forskrifter, som i henholdsvis Københavns Kommune og Gentofte Kommune fastsætter tidspunkter og grænseværdier for blandt andet støj- og støvgener.

Vejdirektoratets bemærkninger: Der er udført støjberegninger af de mest støjende anlægsaktiviteter, og der vurderes ikke at kunne forekomme overskridelser ved Tuborg Havn, der ligger langt fra anlægsområdet, heller ikke ved tilsejling af eventuelt materiale fra Kriegers Flak. Dette vil i øvrigt kun være relevant i den løsning, hvor der vælges en anlægsmetode med opfyldning.

.....

Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune (høringssvar nr. 96) finder det positivt, at der opsættes et støjisoleret byggepladshegn langs Strandvænget og Svaneknoppen for at skærme naboer og brugere af området mod støj i byggeperioden. Det er også positivt, at naboer vil blive varslet om særligt støjende anlægsarbejder og således være informeret om tidspunkt og omfang af eventuelle støjgener.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret sig synspunkterne.

.....

Høringssvar nr. 88 har konstateret, at der ikke er foretaget støjmålinger med den forlængede tunnel til Nordhavn, og vil gerne vide hvorfor.

Vejdirektoratets bemærkninger: Støjmålinger kan først foretages, når tunnelen er etableret. Der er dog foretaget støjberegninger af strækningen. Støjen ved de enkelte løsninger vil være stort set ens.

.....

Høringssvar nr. 88 mener, at der er forskel mellem støjopgørelser i henholdsvis Vejdirektoratets 0-alternativ for en Nordhavnstunnel, et støjkort for Nordhavnsvej udarbejdet af Rambøll i marts 2016 og tal i VVM-redegørelsen for Nordhavnsvej fra 2009.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret synspunkterne. Der kan godt indgå forskellige forudsætninger i de forskellige 0-alternativer, herunder er influensvejnettet større for Nordhavnstunnelen, og dermed er det samlede støjbelastningstal også større.

.....

Høringssvar nr. 88 mener, at eksisterende støjkilder ikke er medtaget i støjberegningerne. Dette drejer sig om Svanemølleværket samt DSB værksted og servicestationer.

Vejdirektoratets bemærkninger: Der nævnes i høringssvaret, at der er eksisterende støjkilder i området, som ikke er medtaget i VVM-redegørelse, samt at der har været en udvidelse af områdets kapacitet.

Det er korrekt, at Svanemølleværket, DSB værksted og servicestation og andre virksomheder i området sammen med trafikstøj og andre anlægsaktiviteter udgør den nuværende baggrundsstøj. I dagsperioden har DSB værksted og DSB servicestation en støjgrænse på 55 dB(A). Dette antages at være ved nærmeste nabo. I samme område er der et nuværende vejtrafikniveau på mellem 70 og 75 dB. Dette niveau er så højt, at det relativt be-

grænsede bidrag fra DSB værksted og DSB servicestation ikke vil give en kumulativ effekt.

Idet der som udgangspunkt ikke vil ske anlægsarbejde på Nordhavnstunnel i aften og natperioden, vurderer Vejdirektoratet, at den kumulative støj, inklusive støj fra DSB værksted og service station vil være uforandret i forhold til den eksisterende situation i dette tidsrum.

.....

Høringssvar nr. 88 mener, at støj fra Helsingørmotorvejen ved Ryparken må betegnes som sundhedsskadelig jævnfør normer fra Natur- og Miljøklagenævnet, Sundhedsstyrelsen, EU's støjdirektiv samt WHO's anbefalinger og Arbejdstilsynets krav. Derfor mener høringssvaret, at der skal iværksættes tiltag for at nedbringe støjen og foreslår overdækning af vejen samt støjdæmpning. På den baggrund spørges der til, hvad Vejdirektoratet agter at foretage sig.

Vejdirektoratets bemærkninger: Den øgede trafik på Helsingørmotorvejen som følge af en Nordhavnstunnel vil øge støjniveauet med 0,2 dB. Dette er langt mindre end den mindste ændring af støjniveauet, som det menneskelige øre kan opfatte (1 dB). I Nordhavnsvejprojektet planlægges desuden støjskærme ved Ryparken, hvilket vil medføre, at støjen i områder falder mellem 2-4 dB.

Det skal i øvrigt bemærkes, at de nævnte niveauer er beregnet uden for boligerne, og det er således ikke det støjniveau, som beboerne oplever indendørs. Derfor kan man ikke drage sammenligninger med Arbejdstilsynets krav.

.....

Høringssvar nr. 88 har hæftet sig ved, at Vejdirektoratet ikke har lavet en særlig beregning af, hvor meget støjen stiger eller falder fra de to ramper i Strandvænget, når en Nordhavnstunnel er anlagt. Høringssvaret mener, at dette må være en mangel, som der bør rettes op på.

Vejdirektoratets bemærkninger: Det forventes, at trafikken falder på ramperne ved Strandvænget med en tunnel til Nordhavn. Vejdirektoratets trafikberegninger viser, at trafikken på ramperne vil falde fra 23.500 ÅDT i 0-alternativet, altså 2025 uden etablering af Nordhavnstunnel, til 15.890 ÅDT efter etablering af en Nordhavnstunnel ved fuld udbygning af Nordhavn. ÅDT er angivet for summen af trafik på begge ramper. Det betyder, at støjen vil falde omkring 1,7 dB.

.....

Høringssvar nr. 88 mener, at der bør opsættes støjmålere i alle huse, som risikerer at blive udsat for overskridelse af grænseværdierne for støj, og opfordrer til, at måleresultaterne gøres offentligt tilgængelige.

Vejdirektoratets bemærkninger: Dokumentation af støj i anlægsfasen – herunder en eventuel måling af støj - vil blive stillet som krav i forbindelse med udarbejdelse af støjhåndteringsplaner i anlægsfasen.

.....

Høringssvar nr. 88 er bekymret for, at kraftig vind eller lufttryk fra bilernes ind- og udkørsel vil få dagslysskærmene ved tunnelportalerne til at støje, fordi de kommer til at fungere som en slags "orgelpiber". Derfor foreslås det, at der lægges panserglas over, hvilket ifølge høringssvaret også vil forhindre eventuelle istapper i at danne sig.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret synspunktet. Dagslysskærmene ved Nordhavnsvej hører til Nordhavnsvejprojektet, og derfor må spørgsmålet umiddelbart rettes til myndigheden for Nordhavnsvejprojektet, som er Københavns Kommune.

.....

Høringssvar nr. 88 mener, at der er anvendt forskellige tidsintervaller til støjvurderinger i VVM for Nordhavnsvej og Nordhavnstunnel.

Vejdirektoratets bemærkninger: Anlægsarbejdet skal som udgangspunkt overholde de støj krav, der er anført i Københavns Kommunes forskrift om anlægsarbejder. I § 3. står der: "Støjende og støvende bygge- og anlægsarbejder må kun foregå på hverdage fra mandag til fredag mellem kl. 7 - 19 og lørdage mellem kl. 8 - 17." Desuden står der at særligt støjende aktiviteter kun må foregå på hverdage mellem kl. 7-19. Dette er ikke en ændring i forhold til arbejdstiderne på Nordhavnsvejsprojektet. .

.....

Høringssvar nr. 88 er bekymret for, at nærmest liggende etagebyggeri og parcelhuse vil blive udsat for vibrationer, når Nordhavnsvej og Nordhavnstunnel er sat i drift, og Nordhavn er fuldt udbygget.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vibrationspåvirkninger og strukturlyd i driftsfasen ved etablering af Nordhavnstunnelen vurderes ikke at belaste de omkringliggende boliger.

2.4.4 Visuelle forhold

Gentofte Kommune (høringssvar nr. 30) mener, at transport pr. båd af opfyldningsmateriale fra Kriegers Flak og andre marine områder vil medføre en visuel påvirkning af Tuborg Havn. Kommunen finder det uacceptabelt, at denne gene ikke er belyst i VVM-redegørelsen og påpeger, at der bør redegøres for problemstillingen. Gentofte Kommune forventer også, at der udarbejdes visualiseringer, som belyser de visuelle gener fra natbelysning fra de tre forslag til stiforbindelser, og at disse visualiseringer sendes til høring hos kommunen. Endelig mener kommunen ikke, at der foreligger visualiseringer af en eventuel erstatningshavn i Svanemøllebugten set fra Tuborgområdet. Kommunen lægger afgørende vægt på, at der udarbejdes sådanne visualiseringer, som illustrerer de visuelle forhold både om dagen og om natten, hvor bådene ligger med lys. Kommunen ønsker visualiseringerne til høring.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret sig Gentofte Kommunes ønsker om visualiseringer, herunder en redegørelse for den visuelle påvirkning af en eventuel tilsejling af marint materiale ved valg af løsning med opfyldning i havnen. Logistikken vil blive fastlagt senere når der er taget stilling til valg af anlægsmetode. Der er i de

æstetiske baggrundsrapporter for henholdsvis erstatningshavne og stiforbindelser vist visualiseringer set fra Tuborg Havn

2.4.5 Badevandskvalitet

Gentofte Kommune (høringssvar nr. 30) påpeger betydningen af, at badevandskvaliteten ved kommunens kyster ikke forringes. I den forbindelse kritiserer kommunen VVM-redegørelsen for ikke at belyse badevandskvaliteten som følge af en eventuel erstatningshavn i Svanemøllebugten og mener, at en undersøgelse af dette forhold bør udarbejdes.

Høringssvar nr. 88 er bekendt med, at gravearbejde i forbindelse med anlægsarbejdet for en Nordhavnstunnel vil afstedkomme opmudring af havbunden, og at dette kan frigive miljøfremmede stoffer i havvandet. I den forbindelse spørger der til, om dette kan medføre, at badestranden ved Svanemøllehavnen må holdes lukket i over et år.

Høringssvar nr. 114 vil gerne kende risikoen for, at badevandets kvalitet kan blive forringet som følge af anlægsarbejdet, så man i perioder ikke kan bade i bugten.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet henviser til kap. 8.5 om de rekreative interesser, hvor badevandskvalitet er behandlet som følge af erstatningshavne. Her står bl.a. " Beregninger af badevandskriterierne viser, at de normalt overskrides ca. to uger om året. Beregninger af konsekvenserne ved etablering af en stor erstatningshavn ved Svaneknoppen viser, at dette vil medføre, at badevandskriterierne overskrides yderligere ca. fire til fem dage om året. Det skyldes blandt andet, at den nye mole ændrer på opblandingen af spildevand, der kan forekomme i forbindelse med overløb i kloaksystemet fra udledningerne i Svanemøllebugten. Påvirkningen vurderes at være lille, da det er relativt få dage, og badestranden i Svanemøllebugten vurderes således at kunne anvendes som i dag. Der henvises i øvrigt til DHI's rapport om hydraulik og vandkvalitet kapitel 3.2.4 om badevandskvalitet. Desuden kan det oplyses, at frigivelse af miljøfremmede stoffer fra den opgravede havbund vil blive minimeret, idet den forurenede del af sedimentet fjernes, inden anlægsarbejderne går i gang.

2.4.6 Grundvand

Shamal A/S (høringssvar nr. 50) hæfter sig ved, at påvirkningen fra grundvandssænkning vil være størst i løsning A og B, og anbefaler derfor, at valget falder på løsning C eller alternativt løsning D, hvor denne type påvirkning vil være mindre.

Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune (høringssvar nr. 96) finder det positivt, at det oppumpede grundvand vil blive reinfiltret, så sænkningerne af grundvandsstanden i omgivelserne begrænses.

Danmarks Naturfredningsforening (høringssvar nr. 111) savner i VVM-redegørelsen overvejelser om renseforanstaltninger til håndtering af udledning af forurenede grundvand.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet takker for synspunkterne.

Med hensyn til udledning af oppumpet forurenede grundvand kan det oplyses, at dette vil blive overvåget nøje, og at det ved de afskærende foranstaltninger og reinfiltrationsanlæg vil blive tilsigtet, at kendt jordforureninger ikke bliver aktiveret.

2.4.7 Forurennet jord

Shamal A/S (høringssvar nr. 50) hæfter sig ved, at der vil skulle håndteres 2-3 gange så meget forurennet jord i løsning A og B som i løsning C og D. På den baggrund anbefaler Shamal A/S løsning C eller alternativt løsning D.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret sig tilkendegivelsen.

2.4.8 Ressourceforbrug

Shamal A/S (høringssvar nr. 50) påpeger, at der vil være et større ressourceforbrug ved valg af løsning A og B i forhold til løsning C og D. På den baggrund anbefaler Shamal A/S løsning C eller alternativt løsning D.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret sig tilkendegivelsen.

2.4.9 Vandkvalitet

Dialoggruppen (høringssvar nr. 72) og Svanemøllebugtens Vinterbadelaug (høringssvar nr. 74) ønsker sikkerhed for, at der både under og efter etablering af vej-tunnelen er tilstrækkelig vandudskiftning fra de inderste og dybereliggende havneområder, så vandkvaliteten ikke forringes.

Danmarks Naturfredningsforening (høringssvar nr. 111) savner i VVM-redegørelsen overvejelser om renseforanstaltninger til håndtering af udledning af urensset spildevand.

Vejdirektoratets bemærkninger: Såfremt Nordhavnstunnelen anlægges uden åben havneindsejling vil man ikke kunne garantere vandkvaliteten i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen i situationer, hvor der forekommer udløb af regnvand fra overløbsbygværker eller ved ekstremregn. Der vil dog ikke være adgang til havnen med både eller for badende. Ved åben havneindsejling vil vandkvaliteten i havnen i tilsvarende situationer kunne være forværret i få dage om året.

Spildevandsledningen skal forlægges ind over Nordhavnsvejens tilkoblingsanlæg ved Strandvænget. Ifølge Nordvand vil spildevandet, som i daglig drift ledes fra pumpestationen i Tuborg Nord til Strandvængets pumpestation, midlertidigt blive ledt til Skovshoved pumpestation. Her vil spildevandet blive ristet, før det udledes til Øresund via en ca. 1,5 km lang udløbsledning. Dette er den bedst mulige metode, som vurderes at give de færreste miljøgener, og den er godkendt af Gentofte Kommune i forbindelse med en tilsvarende omlægning af samme ledning.

2.4.10 Luft og klima

Østerbro Lokaludvalg (høringssvar nr. 82) mener, at rensning af forurennet luft i tunnelrøret allerede nu bør tænkes ind i projektet. Ikke mindst i lyset af tanker om en eventuel forlængelse af tunnelen i en Østlig Ringvej til motorvejssystemerne syd for København. Derudover vil en havnetunnel medføre stigende trafikmængder og en stigning i den samlede luftforurening, som ifølge lokaludvalget bør medføre, at der lægges låg over Lyngbyvej inden for den tætte del af bybebyggelsen og ved de rekreative arealer. Herudover henviser Østerbro Lokaludvalg til et notat fra Fleming Kjer (høringssvar nr. 88) for så vidt angår luftkvalitet og NO_x.

Høringssvar nr. 88 mener, at Vejdirektoratets estimerede trafiktal vil medføre, at luftforureningen langt vil overskride gældende grænseværdier, hvor Helsingørmotorvejen passerer Ryparken. Ifølge høringssvaret betyder dette, at Nordhavnstunnelen samt forlængelsen fra Nordhavn til Amager ikke kan gennemføres, og ikke vil overholde Luftkvalitetsbekendtgørelsen. Derfor spørges der til, hvad Vejdirektoratet agter at foretage sig i den anledning.

Høringssvar nr. 88 spørger også, hvorfor VVM-redegørelsen ikke redegør for, hvor meget sod der sættes sig på loft, vægge og kørespor i tunnelen. Høringssvaret savner også oplysninger om kamera og trafikskilte, sprinter anlæg m.v.

Høringssvar nr. 88 har desuden hæftet sig ved beregninger af luftforurening ved Nordhavnsvejens tunnelportaler, som Trafik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune har fået udført af Rambøll. Ifølge høringssvaret viser beregningerne, at luftforureningen ved tunneludmundingerne steg med 33 %. Eftersom rampen for det ene tunnelrør ligger ca. 20 meter fra skel til boliger, mener høringssvaret at emissionsgrænseværdierne sandsynligvis ikke vil blive overholdt. På den baggrund spørges der til, hvilke luftrensningstiltag der vil blive sat i værk, og der efterlyses en beregning af luftkvaliteten ved de to tunnelportaler på Strandvængets til- og frakørsler.

NOAH og Rådet for Bæredygtig Trafik (høringssvar nr. 106) kritiserer den måde, tunnelprojektets klimapåvirkning er beskrevet i VVM-redegørelsen. Høringssvaret undrer sig over, at der intet sted refereres til en egentlig beregning og mistænker, at man enten vil skjule beregningen, eller at den slet ikke er foretaget. Høringssvaret mener også, at det er fagligt uforsvarligt, når projektets klimapåvirkning måles op mod Danmarks nationale emissioner og ikke mod de vedtagne klimaplaner i Københavns Kommune og Region Hovedstaden. Ifølge NOAH og Rådet for Bæredygtig Trafik har Københavns Kommune store problemer med at nå sin klimamålsætning om CO₂-neutralitet. Gennemførelsen af tunnelprojektet vil blot øge disse problemer. Endelig kritiserer høringssvaret VVM-redegørelsen for ikke at pointere, at kravene til emissioner fra entreprenørmaskiner og miljøzoner for lastbiltrafik skal følges op af kontrol.

Københavnertunnelgruppen (høringssvar nr. 132) mener, det må være et uforventeligt krav, at tunnelrøret forsynes med luftrensningsfiltre, så luft- og partikelforurening fra bilerne nedbringes mest muligt.

BioLiving (høringssvar nr. 139) mener, at moderne luftfiltreringsudstyr skal monteres i Nordhavnstunnelen, så der netto fjernes forurenende partikler og luftarter fra bilerne i indre by og fra København.

Miljøstyrelsen (høringssvar nr. 135) finder, at VVM-redegørelsens formulering om bufferzoner langs tunnelrampen i afsnit 9.13 om luft og klima er uklar. Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at luftkvalitetsdirektivet ikke gælder for områder, hvor offentligheden ikke har adgang. Hvis til gengæld offentligheden har adgang, gælder direktivet fuldt ud og uden mulighed for nogen form for dispensation. Det betyder, at der ikke kan etableres f.eks. cykelsti og fortov til offentlig brug i en bufferzone, der etableres som en afværgeforanstaltning for en overskridelse af grænseværdierne for luftkvalitets.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret sig synspunkterne og bekymring over forringet luftkvalitet ved tunnelportaler og -ramper.

Der forventes ingen øget luftforurening ved ramperne til/fra Strandvænget som følge af Nordhavnstunnelen. Det skyldes, at trafikken reduceres på ramperne. Derved vil luftforureningen også blive reduceret. Københavns Kommune foretager kontrolmålinger ved tunnelportalerne.

Vejdirektoratet har noteret sig bemærkninger om rensning af sod i tunnelrøret samt forslag til installation af luftrensningsfiltre og vil lade dem indgå i de videre overvejelser.

Endvidere har Vejdirektoratet noteret sig bemærkningen om klimaberegningerne (CO₂-emissioner). Der henvises til s. 125 i VVM-redegørelsen eller kap. 15.4 i den bagvedliggende rapport. Her står bl.a., at arbejdskørsel vil medføre et øget energiforbrug og påvirke CO₂-udledningen. Energiforbruget til anlægsarbejdet vil også indvirke på CO₂-udledningen andre steder end der, hvor tunnelen bygges. Det skyldes, at produktionen af især tunnelelementer medfører et forbrug af energi og materialer. Dette forbrug vil afstedkomme emissioner fra kraftvarmeværket, og disse emissioner vil give en regional påvirkning, hvorfor det kan være for snævert at se på Københavns Kommune alene. Det vurderes, at det samlede omfang af henholdsvis emissioner og energiforbrug vil være lille set i forhold til Danmarks nationale emissioner og energiforbrug.

Når projektet skal gennemføres, vil der blive stillet krav til begrænsning af emissioner fra entreprenørmateriel m.m. jf. Københavns Kommunes forskrifter og Miljøstyrelsens grænseværdier. Dette indebærer bl.a., at der udarbejdes en miljøplan for, hvordan entreprenøren vil dokumentere og overvåge emissionerne under anlæg.

En del af synspunkterne vedrører luftkvaliteten på Helsingørmotorvejen ved Ryparken i situationen, hvor en Østlig Ringvej etableres. En undersøgelse af en Østlig Ringvej og miljøkonsekvenserne af den vil jf. regeringsgrundlaget blive igangsat særskilt og er derfor ikke indeholdt i denne VVM-redegørelse. Der er dog foretaget nogle skøn over forureningsniveauet ved tunnelportalerne på Nordhavn og ved Ryparken ved en Østlig Ringvej. Beregningerne viser, at med trafikmængder fra en ca. 5,5 km lang Østlig Ringvej fra Refshaleøen til Nordhavn (uden brugerbetaling) vil luftkvalitetsgrænseværdier kunne blive overskredet på Nordhavn i en zone på ca. 50 meter på begge sider af portalerne vest og øst for Færgelandsvej/Kattegatvej. I disse områder bør der derfor ikke etableres anlæg med offentlig adgang, hvis en Østlig Ringvej bliver en realitet. Zonerne fremgår af figur 9.19 side 149 i VVM-redegørelse for Nordhavnstunnel.

Ved Ryparken er denne zone ca. 20 meter (uden østlig ringvej) og ca. 50 meter (med østlig ringvej) på begge sider af portalen hvor offentligheden ikke må have adgang jf. figur 9.20 side 149 i VVM-redegørelse for Nordhavnstunnel. Forskellen mellem Nordhavn og Ryparken skyldes de to portalers forskellige fysiske udformning og beliggenhed i terrænet. Alternativt kan der etableres ventilationsskakter eller åbninger på den lange tunnelstrækning fra Refshaleøen og/eller indføres miljøzoner for NOx.

Ved anlæg af en Nordhavnstunnel uden Østlig Ringvej vil luftkvaliteten på Nordhavn lokalt omkring tunnelportalen også kunne blive overskredet, og der etableres derfor under alle omstændigheder en bufferzone på 50 meter omkring tunnelportalen uden adgang for offentligheden, se figur 9.19 i VVM-redegørelsen. Tilsvarende bufferzoner ses på Sydlolland omkring tunnelen under Femern Bælt. Ved anlæg af Nordhavnstunnelen vil der ikke være overskridelser ved Strandvænget.

2.4.11 Råstoffer

Danmarks Naturfredningsforening (høringssvar nr. 111) betoner, at råstofforbruget skal minimeres mest muligt gennem genanvendelse af opgravede materialer.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet er meget opmærksom på besparelsesmuligheder ved genbrug af egnet materiale, herunder opgravet jord og sediment.

2.5 Rekreative interesser

2.5.1 Havnemiljø

Høringssvar nr. 25 karakteriserer Svanemøllehavnen som et unikt miljø for vandsport midt i København og roser byen for sit fokus på at skabe rekreative grønne områder. På den baggrund undrer det, at man nu vil begrænse et rekreativt blåt område, som er til gavn for mange mennesker og mange typer vandsport.

Høringssvar nr. 26 minder om, at langt hovedparten af bådejerne i Svanemøllehavnen ikke tilhører en privilegeret overklasse, og at Sundet, som er en af de største klubber i havnen, netop blev dannet af "jævne folk", hvilket stadig præger klubben.

Høringssvar nr. 27, 32, 43, 107 og 136 er bekymret for, at tunnelprojektet vil ødelægge havnen som rekreativt miljø og mødested på tværs af alder, uddannelse og baggrund. Der appelleres til, at politikerne tager hensyn til det fællesskab og den kultur, som er opbygget gennem mange år.

Høringssvar nr. 33, der siden 1965 er kommet i Svanemøllehavnen, nyder stadig fritidsaktiviteter i tilknytning til havnen og opfordrer politikerne til at komme ud og opleve det.

Sejlerskolen Øresunds Sejlklub Frem (høringssvar nr. 84) mener, at der er behov for fritidsaktiviteter for hele den nye bydel på Nordhavn, som dem Svanemøllehavnen kan tilbyde.

Høringssvar nr. 87 finder, at havnen har stor rekreativ værdi for ikke-sejlere, og at det er vigtigt, at der er ro om aftenen, hvor mange benytter havnen som fristed.

Østerbro Havnekomite (høringssvar nr. 142) finder det vigtigt at bevare lystbådehavnen og de grønne områder i Nordhavn som en af de store rekreative muligheder for københavnere.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret synspunkterne.

2.5.2 Klubliv

Høringssvar nr. 28 pointerer, at sejlklubbernes og roklubbernes aktiviteter hænger sammen med de respektive klubhuse. Derfor forudser han, at en total lukning af havnen og udflytning til en fjern erstatningshavn vil dræbe kernen af sommeraktiviteter.

Høringssvar nr. 31 gør opmærksom på, at klublivet og foreningsammenholdet ikke kun udspiller sig i sommerhalvåret, men at det har lige så stor betydning, at en meget stor del

af bådene fortsat kan samles på klubbernes bagvedliggende landplads i vinterhalvåret, og at vinterliggerne i havnen ligeledes kan fastholdes i klubbernes nærhed.

Høringssvar nr. 39 frygter, at antallet af både og sejlere og dermed klublivet i Svanemøllehavnen vil blive reduceret betydeligt, hvis eksempelvis skure, værksteder og beddingfaciliteter forsvinder.

Høringssvar nr. 61 betoner, hvordan Svanemøllehavnen i mere end 100 år har dannet ramme for mange menneskers fritidsliv i form af sejlsport og roning. Dette skyldes dels gode besejlingsforhold i havnen og klubbernes sejlere skoler.

Søspejdertruppen GRY og Det Danske Spejderkorps (høringssvar nr. 85) gør opmærksom på, at klubberne ikke blot har aktiviteter om sommeren. Også om vinteren foregår der aktiviteter for børn og unge i værksteder og mødelokaler.

Høringssvar nr. 110 appellerer til, at anlægsarbejdet tilrettelægges så skånsomt som muligt, så det levende klubliv ikke lider skade, og især ikke det store ungdomsarbejde, klubberne udfører.

Høringssvar nr. 113 valgte i sin tid klubben Frem på grund af det tætte sociale netværk, som man frygter vil blive svækket, hvis medlemmerne flyttes til forskellige havne.

Høringssvar nr. 117 kritiserer VVM-redegørelsen for at have for lidt fokus på betydningen af klubbernes faciliteter på land. Ifølge høringssvaret bør man også være opmærksom på klubhuset som socialt samlingspunkt og på behovet for en sauna i forbindelse med svømmetur.

Høringssvar nr. 120 gør opmærksom på, at Svanemøllehavnen ikke primært danner rammen om en rigmandssport for folk med råd til dyre både, men derimod er karakteriseret ved klubber med en bred medlemskare i alle aldre, som har mulighed for at låne sejlklubbers både til privat brug. Ifølge høringssvaret overstiger antallet af klubmedlemmer langt antallet af bådejere. Høringssvaret appellerer til, at Københavns Borgerrepræsentation og Transportministeren gør deres yderste for at bakke op om klubbernes arbejde, så der er færrest mulige hindringer for sejlads både under og efter byggeperioden.

Hellerup Dameroklub (høringssvar nr. 123) finder det vigtigt, at havnen holdes åben under anlægsarbejdet, så vilkårene for et godt klubliv ikke svækkes.

Høringssvar nr. 144, Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer (høringssvar nr. 53) samt Kjøbenhavnske Træsejlere (høringssvar nr. 128), som skriver på vegne af 87 træskibssejlere, er bekymrede for, at etableringen af Nordhavnstunnelen vil ødelægge det unikke træskibsmiljø, der har Svanemøllehavnen som omdrejningspunkt. Med bl.a. ugentlige kapsejladser medvirker miljøet til at bevare denne del af den danske kulturarv, og hvis det skal fortsætte, kræver det adgang til vand i hovedstadsområdet.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret synspunkterne og vil lade dem indgå i det videre arbejde.

2.5.3 Sejlerskole

Høringssvar nr. 4 er bekymret for, at en langvarig byggeproces kan medføre, at elever i K.A.S' sejlerskole søger andre steder hen, selvom sejlerskolen har et læringsmiljø i klassiske træbåde, der ikke findes andre steder i Danmark. Også høringssvar nr. 15 er bekymret for, hvordan anlægsarbejdet vil påvirke uddannelsen af nye sejlere.

Høringssvar nr. 40 samt Dialoggruppen (høringssvar nr. 72) og Sejlerskolen Øresunds Sejlklub Frem (høringssvar nr. 84), Sejlklubberne i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen (høringssvar nr. 79) samt Søspejdertruppen GRY og Det Danske Spejderkorps (høringssvar nr. 85) fremhæver den længere transporttid til en erstatningshavn som problematisk for ungdoms- og skolesejlad, der typisk starter kl. 18.00 på hverdage. Hvis sejlerskolerne må lukke, bliver det et problem for klubbernes overlevelse, fordi deres identitet, selvforståelse og rekruttering er tæt forbundne med sejlerskolernes aktiviteter.

Høringssvar nr. 40 oplyser, at ungdomssejlere vil skulle både træne og sejle kapsejlad i et farvand, som er mindre beskyttet end farvandet ved Svanemøllehavnen, hvis erstatningshavne flyttes til f.eks. Prøvestenen.

Høringssvar nr. 118 og 120 fremhæver den betydning, som sejlerskolernes indsats har for den generelle sikkerhed til søs, fordi eleverne lærer at mestre søvejsregler og håndtere farlige situationer til søs. Høringssvar nr. 120 appellerer til, at Københavns Borgerrepræsentation og Transportministeren gør deres yderste for at bakke op om klubbernes arbejde, så sejlerskolerne kan fortsætte deres aktiviteter både under og efter byggeperioden.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret synspunkterne og vil lade dem indgå i det videre arbejde.

2.5.4 Kapsejlad

Mange høringssvar er bekymrede for, hvad anlægsprojektet og især en stiforbindelse udformet som klappbro vil betyde for de hyppige kapsejladser, som flere bådtyper afholder med udgangspunkt i Svanemøllehavnen (høringssvar nr. 15, 40, 89, 95, 101, 115, 120, 122, 124, 137, 138, 144 samt Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer (høringssvar nr. 53), Dialoggruppen (høringssvar nr. 72), Sejlklubberne i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen (høringssvar nr. 79), Østerbro Lokaludvalg (høringssvar nr. 82) og Kjøbenhavnske Træsejlere (høringssvar nr. 128).

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret synspunkterne og vil lade dem indgå i det videre arbejde.

2.5.5 Pensionister

Mange høringssvar har fokus på, hvad det langvarige anlægsarbejde samt en eventuel fjerntliggende erstatningshavn vil betyde for de mange pensionister, som nyder deres otium i havnen. Flere fremhæver, at netop Svanemøllehavnen har en særlig rekreativ værdi for mange ældre, der hverken har et stort fysisk eller økonomisk overskud, men som trives med det aktive liv og fællesskabet både i og uden for klubberne (høringssvar nr. 2, 4, 10, 33, 34, 39, 40, 54, 113, 138, 140, 144 samt Svanemøllehavnen A/S (høringssvar nr. 60)).

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret synspunkterne og vil lade dem indgå i det videre arbejde.

2.5.6 Svanemøllestranden

Høringssvar nr. 70 stiller spørgsmålstegn ved, hvor mange sejlere, der egentlig er uden for havnen i sejlsæsonen og vurderer på baggrund af mange års gang i Svanemøllehavnen, at 60-70 procent af sejlerne er ude af havnen mindre end en måned om året og mange endnu mindre. Høringssvaret stiller også spørgsmålstegn ved, om brugerne af Svanemøllehavnen bor på Østerbro, og gætter selv på, at flertallet bor i Storkøbenhavn og omegnskommunerne. På den baggrund finder høringssvaret det urimeligt, hvis der tages større hensyn til sejlernes interesser end til de mange borgere på Østerbro, som benytter Svanemøllestranden, hvor der på badedage er flere tusinde gæster. Ifølge høringssvaret overgår antallet af brugere af stranden dermed antallet af brugere af havnen på en tilsvarende dag og året igennem.

Høringssvar nr. 141 appellerer til, at der ved anlæg af Nordhavnstunnelen tages hensyn til de mange børnefamilier, som benytter Svanemøllestranden sommer og vinter.

Høringssvar nr. 143 opfordrer til, at Vejdirektoratet og Københavns Kommune ikke alene tilgodeser klubberne i Svanemøllehavnen, som er velorganiserede og har været tæt inddraget gennem Dialoggruppen, når der træffes beslutninger om tilrettelæggelse af projektet. Høringssvaret påpeger, at antallet af naboer og besøgende langt overstiger antallet af klubmedlemmer, men blot ikke er organiserede og derfor måske ikke ved, at Svanemøllebugten og stranden potentielt lukkes for deres besøg.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret synspunkterne og vil lade dem indgå i de videre overvejelser.

.....

Østerbro Lokaludvalg (høringssvar nr. 82) finder det naturligt, at man i forbindelse med tunnelbyggeriet øger Svanemøllestrandens sandområde længere ud i vandet, da stranden i dag er for lille til den store søgning.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet gør opmærksom på, at dette ikke er en del af Vejdirektoratets opgave.

2.5.7 Vinterbadere

Høringssvar nr. 57 forstår ikke, hvordan man kan placere en erstatningshavn ved Svane-knoppen, hvor den i seks år vil beslaglægge faciliteter for de 2.200 medlemmer af vinterbadet, når man blot kunne tilbyde 600 sejlere en erstatningshavn ved det nærliggende Færgenhavn Nord. Høringssvar nr. 70 giver udtryk for samme holdning.

Svanemøllebugtens Vinterbadelaug (høringssvar nr. 74) pointerer, at en fuldstændig lukning af havnen i anlægsperioden vil få store konsekvenser for de rekreative interesser, hvis en stor erstatningshavn placeres i Svanemøllebugten, hvor både vinterbadere og brugerne af badestranden vil blive berørt.

Høringssvar nr. 117 ønsker at vide, om pavillonen til vinterbadere på figur 5.6 i VVM-redegørelsen blot er et skur til omklædning, eller om den også rummer en sauna. Høringssvaret gør her opmærksom på, at man ikke kan vinterbade uden kort afstand til en sauna.

Høringssvar nr. 141 appellerer til, at der ved anlæg af Nordhavnstunnelen tages hensyn til de mange børnefamilier, som benytter vinterbadelaugets faciliteter sommer og vinter.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret synspunkterne og vil lade dem indgå i det videre arbejde. Pavillonen på figur 5.6 indeholder også en sauna.

2.5.8 Idrætsfaciliteter

Høringssvar nr. 112 mener, at Nordhavnsvejen har været hård ved de rekreative arealer på Østerbro, fordi Ryparkens idrætsanlæg er blevet reduceret betydeligt. Med Nordhavnstunnelen reduceres tillige rekreative områder ved Svanemøllehavnen, og på sigt vil også arealer ved Kløvermarken blive ramt, når Nordhavntunnelen bliver til en forbindelsesmotorvej. Med tanke for Københavns dokumenterede underskud af tilbud til børn, unge andre aldersgrupper finder høringssvaret det kritisabelt, at et nyt byggeri går ud over sparsomme idrætsfaciliteter på Østerbro. Endelig udtrykker høringssvaret undren over, at Nordhavnstunnelen skal skabe muligheder for 40.000 indbyggere, når der så vidt vides ikke er udlagt egentlige rekreative arealer eller idrætsmuligheder.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret synspunkterne og vil lade dem indgå i det videre arbejde. Ifølge By & Havns planer for Nordhavn vil der indgå rekreative arealer og idrætsfaciliteter.

2.6 Byudvikling

2.6.1 Trafikale forhold

Høringssvar nr. 19 frygter, at den nye vej tunnel vil medføre masser af kø og harmonika-sammenstød.

NOAH og Rådet for Bæredygtig Trafik (høringssvar nr. 106) er modstandere af en Nordhavnstunnel og mener, at VVM-redegørelsen dokumenterer, at den er uden påviselig nyttevirkning, men til gengæld vil medføre så voldsomme skadevirkninger, at det ikke giver hverken økonomisk eller miljømæssig mening at bruge milliarder på at etablere den. Ifølge høringssvaret er der ingen rimelighed i at bygge en stor vej tunnel forbindelse til Nordhavnen, når der i forvejen er en god vej forbindelse, og når en ny metrolinje er på vej. Desuden påpeger høringssvaret, at der er masser af tomme erhvervslokaler og byggemuligheder andre steder i kommunen, hvorfor udbygning af de fjernere dele af Nordhavnen ikke er nødvendig.

Dertil kommer ifølge NOAH og Rådet for Bæredygtig Trafik, at en vej tunnel vil stimulere folk til i størst mulig udstrækning at bruge biler frem for miljøvenlige transportmidler. På den måde undergraves al snak om udvikling af en ny bæredygtig bydel i Nordhavnen. Også effekten af den kommende metrolinje undergraves, når man samtidig vil lave en stor vej. Endnu værre bliver det ifølge høringssvaret, hvis Nordhavnstunnelen forlænges fra Nordhavnen til Refshaleøen og videre til Amager med en eksplosion i biltrafikken til

følge. NOAH og Rådet for Bæredygtig Trafik opfordrer i stedet til, at der satses på skinnertrafik, cykler og fodgængere, fordi dette reducerer arealbehov og ressourceforbrug.

Østerbro Havnekomite (høringssvar nr. 142) foreslår, at byggeriet af en vej tunnel til Nordhavn stilles i bero, da det endnu ikke er besluttet, om der skal etableres en havne tunnel. Desuden skyldes den aktuelle trafikbelastning i Nordhavn de midlertidige jordtransporter fra metrobyggeriet samt transport fra containerterminalen, som formentlig flyttes til Køge inden for en kort årrække. Derfor er der ikke behov for en vej tunnel. Desuden ved man ifølge høringssvaret endnu ikke, om der kommer 40.000 beboere på Nordhavn, men i givet fald er det først om 40-50 år. Til gengæld ved man allerede i dag, at samfundet skal lægges om for at løse de voksende klimaproblemer. Derfor opfordrer høringssvaret til, at man følger intentionerne for arealudviklingen af Nordhavn, som er, at det skal være en bæredygtig bydel, hvilket betyder, at meget af trafikken skal foregå med det planlagte metronet og havnebusser.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet gør opmærksom på, at Nordhavnstunnelen er en forudsætning for, at Nordhavnen kan omdannes til egentligt byområde. Vejdirektoratet har noteret synspunkterne og vil lade dem indgå i de videre overvejelser.

.....

Flere giver udtryk for forståelse for behovet for en vej tunnel til Nordhavn, som vil understøtte byudviklingen, og accepterer, at det så vil medføre nogle ulemper for sejsportsudøvere i anlægsperioden (høringssvar nr. 6, 9, 10, 11 og 26).

Høringssvar nr. 109, 136 og 140 finder det rigtigt, at der etableres vej tunnel til Nordhavnen, som kan betjene den nye bydel og aflaste trafikken i området.

Høringssvar nr. 2 finder det naturligt, at udviklingen af Nordhavn medfører overvejelser om en stiforbindelse på tværs af havnen.

Høringssvar nr. 11 har stor respekt for det fokus, der er på at gøre livet lettere for cyklister og mindske biltrafikken i København, men håber, at dette kan ske med respekt for de andre rekreative aktiviteter, byen tilbyder.

Østerbro Lokaludvalg (høringssvar nr. 82) er tilhænger af, at der etableres en Nordhavnstunnel på grund af den stort planlagte byudvikling på Nordhavn, som ikke alene vil kunne vejbetjenes via Sundkrogsgade.

Høringssvar nr. 93 betragter Nordhavnsvejen som en del af den overordnede infrastruktur i København, og den har som sådan ingen positive konsekvenser for lokalområdet omkring Svanemøllebugten.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret synspunkterne og vil lade dem indgå i det videre arbejde.

.....

Gentofte Kommune (høringssvar nr. 30) lægger afgørende vægt på, at udbygningen af Nordhavn ikke får negative konsekvenser for trafik og miljø i Gentofte Kommune. Derfor støtter kommunen investeringer i infrastruktur, der kan føre især tung trafik og pendler-

trafik til det overordnede vejnet, herunder også en Østlig Ringvej. Imidlertid vurderer kommunen, at Nordhavnsvej og den kommende Nordhavnstunnel er underdimensioneret i forhold til at aflaste Strandvejen og Tuborgvej for regional trafik mellem de østlige områder i København og Helsingørmotorvejen. I forlængelse af dette mener kommunen, at kapaciteten på den samlede Nordhavnsforbindelse vil være helt utilstrækkelig, og at trængsel vil medføre negative og uacceptable konsekvenser for trafik og miljø i bl.a. Gentofte Kommune. På den baggrund finder kommunen, at rapporten "Trafikale konsekvensberegninger" dateret 15. februar 2016 bør udbygges med beregninger af, hvilke konsekvenser en fuldt udbygget Nordhavn vil have for myldretidstrafikken i Gentofte Kommune. Skulle det blive besluttet, at Nordhavnstunnelen ikke forberedes for Østlig Ringvej, og at beslutning og eventuel etablering derfor udskydes til et senere tidspunkt, forventer Gentofte Kommune, at Nordhavnstunnelen vil blive lukket under anlægsarbejdet. I givet fald forudsætter kommunen, at der udarbejdes en undersøgelse, som belyser de trafikale konsekvenser ved en midlertidig lukning, og at Gentofte Kommune får en sådan undersøgelse i høring.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet gør opmærksom på, at Nordhavnstunnelen har samme tværprofil og kapacitet som Nordhavnsvej, der er under anlæg. Trafikberegninger viser, at med en Østlig Ringvej vil Nordhavnsvej have den største trafikale belastning. I regeringsgrundlaget er det anført, at regeringen vil igangsætte en undersøgelse af en Østlig Ringvej, herunder finansieringsmuligheder.

Etablering af Nordhavnstunnel vil ikke medføre ændringer i den trafikale belastning på det kommunale vejnet i Gentofte Kommune.

Såfremt det besluttes, at Nordhavnstunnelen ikke skal forberedes for Østlig Ringvej nu, vil de trafikale konsekvenser af en midlertidig lukning af tunnelen blive belyst i den kommende undersøgelse af Østlig Ringvej.

.....

BioLiving (høringssvar nr. 139 foreslår, at offentlige trafikløsninger og store parkeringshuse indtænkes i planlægningen af Nordhavn, så bilisterne kan komme af med deres biler så tæt på afkørslerne som muligt og skifte til havnebus, bus, tog, metro, elcykler mv.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret synspunktet og vil lade det indgå i det videre arbejde.

.....

Høringssvar nr. 88 spørger om kapaciteten er overskredet i tunnelen i År 2025+ med Østlig Ringvej, hvor HVDT er 63.370, idet spørgeren antager at kapaciteten i tunnelen kun er 2.200 køretøjer i timen

Vejdirektoratets bemærkninger: Trafikberegningerne viser, at kapaciteten ikke er opbrugt i 2025+. Kapaciteten er 2.200 køretøjer pr. kørespor. I tunnelen er der fire spor. Det vil sige at den maksimale kapacitet pr. time er 8.800 køretøjer pr. time, hvis retningsfordelingen er ligelig.

.....

Høringssvar nr. 88 har den opfattelse, at tunneldirektivet ikke er opfyldt, da der ikke er nødspor i Nordhavnstunnelen.

Vejdirektoratets bemærkninger: Det er ikke et krav i tunneldirektivet, at der skal anlægges nødspor. Nordhavnstunnelen planlægges som en 4-sporet byvej med midterrabat og forbeholdt motorkøretøjer.

Høringssvar nr. 88 sætter spørgsmålstegn ved om der er kapacitet nok på Helsingørmotorvejen ved Emdrupbroen.

Vejdirektoratets bemærkninger: Trafikberegningerne for År 2025+ med Østlig Ringvej er foretaget med det scenarie, der genererer mest trafik. Det er korrekt, at der vil være kapacitetsmæssige udfordringer på den sydligste del af Helsingørmotorvejen, hvis alle forudsætninger bliver opfyldt om måske 20-30 år. Forudsætningen for beregningerne er, at en fuld udbygget Nordhavn skal rumme 40.000 indbyggere. Det er ligeledes en forudsætning, at Østlig Ringvej er anlagt i sin helhed, og at der ikke opkræves brugerbetaling for at benytte Ringvejen. I regeringsgrundlaget har regeringen skrevet, at den vil undersøge en Østlig Ringvej, herunder finansieringen. Det vil sige, at der skal undersøges muligheden for at opkræve brugerbetaling. I så fald vil trafikbelastningen på den sydligste del af Helsingørmotorvejen blive mindre end det, der blev præsenteret i forbindelse med VVM-redegørelsen. Der er for nærværende ikke truffet beslutning om rummeligheden på Nordhavnen og om Nordhavnstunnelen på et senere tidspunkt skal forlænges i Østlig Ringvej.

Høringssvar nr. 88 har den opfattelse, at kapacitet i krydset Strandvænget, Svanemøllebroen, Ryvangs Allé og Strandvejen er overskredet, når Nordhavnsvej tages i brug.

Vejdirektoratets bemærkninger: Med hensyn til kapacitet i krydset Strandvænget, Svanemøllebroen, Ryvangs Allé og Strandvejen, når Nordhavnsvej åbnes ultimo 2017, samt muligheden for at øge kapaciteten i krydset henvises til Københavns Kommune.

Høringssvar nr. 88 gør opmærksom på en række organisatoriske og fysiske minimumskrav til tunnelsikkerhed i henhold til tunneldirektivet, der skal være opfyldt, samt at der ikke er redegjort for trafiksikkerheden.

Vejdirektoratets bemærkninger: Projektet for Nordhavnstunnelen lever til fulde op til tunneldirektivet, herunder til flugtveje, ventilation og monitorering af hændelser i tunnelen. Der er desuden gennemført en trafiksikkerhedsrevision for at gøre projektet så trafiksikkert som muligt. Der gøres endvidere opmærksom på, at den tilladte maksimale hastighed er 60 km/t.

2.6.2 Byrum

Høringssvar nr. 4 mener ikke, at en stiforbindelse vil blive oplevet som et nyt vartegn, selvom dette beskrives som en mulighed i VVM-redegørelsen.

Shamal A/S (høringssvar nr. 50) oplyser, at virksomheden ejer og udlejer bygninger til netop den type kreative virksomheder, som passer godt ind i det bymiljø med blandet bolig og erhverv, som man fra politisk hold ønsker at udvikle på Nordhavn. Løsning A medfører imidlertid, at bygningerne nedrives eller på anden vis påvirkes negativt. Shamal A/S fremhæver desuden, at den eksisterende bygningsmasse har en række kulturhistoriske kvaliteter, som vil gå tabt med løsning A. På den baggrund anbefaler Shamal A/S løsning C eller alternativt løsning D.

Høringssvar nr. 136 ser byudvidelsen på Nordhavn som en stor chance for København, og som en mulighed for at trække havnekanternes aktiviteter tættere på byen.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret synspunkterne og vil lade dem indgå i det videre arbejde.

2.7 Høringsproces

Høringssvar nr. 4 takker for et godt mødeforløb ved borgermødet i juni 2016 og for en fin VVM-rapport. Også høringssvar nr. 32, 64, 68, 80, 97, 102, 107 samt Svanemøllehavnen A/S (høringssvar nr. 60) kvitterer for en omfattende og grundig VVM-redegørelse med mange løsningsforslag.

Trafik- og Byggestyrelsen (høringssvar nr. 63) har ingen bemærkninger til VVM-redegørelsen for Nordhavnstunnel.

Høringssvar nr. 117 synes, at VVM-redegørelsen har mange gentagelser, og at det derfor kan være svært som lægmand at bevare overblikket hele vejen igennem, lige som det kan være svært at vurdere fordele og ulemper ved de forskellige anlægsmetoder.

Høringssvar nr. 119 synes, det kunne have været rart, hvis det havde været klart angivet, om høringsfristen var indtil 29. august eller til og med 29. august.

Høringssvar nr. 129 finder, at VVM-redegørelsen generelt virker sober og gennemarbejdet, men også at den sine steder har en ubehagelig undertone af trusler, som ikke er en statslig institution værdig. Specifikt nævnes muligheden for at placere en erstatningshavn ved Prøvestenen.

Cyklistforbundet København (høringssvar nr. 58) gør opmærksom på, at man ikke er blevet separat kontaktet af hverken Vejdirektoratet, By & Havn eller Københavns Kommunes teknik- og miljøforvaltning om stiforbindelsen, endsige om behovet for den.

Dialoggruppen (høringssvar nr. 72) beretter, at gruppen har haft en konstruktiv dialog med By & Havn, Københavns Kommune og Vejdirektoratet forud for udarbejdelsen af VVM-redegørelsen, som derfor også klart belyser problemstillinger, som gruppen har ønsket at få undersøgt, især hvad angår miljøpåvirkninger i anlægsfase og driftsfase for vej-tunnel og erstatningshavne. Derimod savnes belysning af alternative placeringer og udformninger af stiforbindelsen.

Sejlkлубberne i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen (høringssvar nr. 79) ønsker at kvittere for en fin VVM-redegørelse, som giver en god gennemgang af projektet, men som også indeholder en løsningsforslag, der ifølge sejlkлубberne vil have væsentlige negative

konsekvenser, nemlig en eventuel lukning af havnen i byggeperioden og en stiforbindelse udformet som klapbro.

Østerbro Lokaludvalg (høringssvar nr. 82) har sammen med klubber deltaget i den følge-gruppe, som Københavns Kommune og Vejdirektoratet etablerede, og oplyser, at samarbejdet har fungeret godt og været præget af, at man lyttede til hinanden.

Danmarks Idrætsforbund, Dansk Sejlunion og Dansk Forening for Rosport (høringssvar nr. 133) anerkender det konstruktive samarbejde, der har været mellem myndighederne og dialoggruppen nedsat af brugerne af Svanemøllehavnen og finder, at det afspejles i en god VVM-redegørelse.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet takker for bemærkningerne om VVM-redegørelsen og dialogen forud for dens tilblivelse.

.....

Høringssvar nr. 45 spørger, om en planche med økonomiske overslag, som blev vist på borgermødet i juni, men som ikke fremgår af VVM-redegørelsen, vil blive offentliggjort på Vejdirektoratets hjemmeside.

Vejdirektoratets bemærkninger: Anlægsoverslagene fremgår VVM-redegørelsen, Rapport 557.

.....

Søfartsstyrelsen (høringssvar nr. 62) har ingen egentlige indsigelser til VVM-redegørelsen, men forudsætter at blive inddraget i projektet, når der skal træffes beslutning om løsning. Dette af hensyn til sejladsikkerheden i både etablerings- og driftsfase. Søfartsstyrelsen henviser for god ordens skyld til "Bekendtgørelse om sejladsikkerhed ved entreprenørarbejder og andre aktiviteter mv. i danske farvande".

Vejdirektoratets bemærkninger: Søfartsstyrelsen vil blive inddraget, når der skal udarbejdes entreprenørudbud.

.....

Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune (høringssvar nr. 96) oplyser, at kommunen vil afvente den kommende hvidbog, der indeholder de samlede høringssvar, inden der tages stilling til, hvilke af de beskrevne løsninger, der ønskes gennemført, samt hvordan man ønsker dem etableret. Det gælder for alle forhold: længde på tunnel, eventuel fremtidssikring til Østlig Ringvej, eventuel etapeopdeling af anlægsgang, erstatningshavn og eventuel cykelstiforbindelse. "

Vejdirektoratets bemærkninger: Ingen bemærkninger.

.....

Strandpromenadekvarterets Grundejerlaug (høringssvar nr. 94) og Ejerlauget vedrørende rækkehusene ved Solvænget m.v. (høringssvar nr. 105) mener, at der er en retlig mangel ved VVM-redegørelsen. Manglen skyldes ifølge de to høringssvar, at der ikke er foretaget

en vurdering af, hvordan det nærliggende boligområde påvirkes i anlægsfase og driftsfase, fordi undersøgelsesområdet ifølge figur 7.1 i VVM-redegørelsens ikke omfatter boligområdet. Grundejerlauget og Ejerlauget forudsætter derfor, at der udarbejdes en supplerende VVM-vurdering, hvor man inddrager påvirkningerne for beboerne i de foreslåede løsningsmodeller. Specifikt nævnes påvirkninger som placeringen af en arbejdsplads, støj, forurening, tung trafik og visuelle forhold i form af forstyrrelse af udsigten over vandet og skæmmende afvandingsrør i gadebilledet samt konsekvenser af øget cykeltrafik gennem boligområdet til en eventuel stiforbindelse.

Vejdirektoratets bemærkninger: Figur 7.1 er det område, hvor der kan forekomme direkte påvirkninger i form af placering af tunnel, stiforbindelse og/eller erstatningshavn. På figur 9.1 fremgår det, at de indirekte virkninger fra f.eks. trafik og støj omfatter et større område. Der er desuden lavet visualiseringer specielt med fokus på de visuelle virkninger fra Strandpromenaden. VVM-undersøgelsen opfylder gældende lovkrav og intentioner om god planlægning. Vejdirektoratet skal medgive, at det er en meget omfattende VVM-redegørelse med mange baggrundsrapporter

.....

Høringssvar nr. 112 mener ikke, at VVM-redegørelsen med 34 kombinationsmuligheder lever op til hverken lovkrav eller intentioner for god planlægning. Høringssvaret finder det også uforståeligt, at man ikke har valgt et konsulentfirma med erfaring i havne og havneombygninger, fordi dette ville have sikret mod de sejltekniske fejl, som flere løsninger er udtryk for. På den baggrund argumenterer høringssvaret for, at der bør udarbejdes en ny VVM med få og overskuelige løsninger.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har noteret synspunktet og er enig i, at det er blevet et komplekst projekt med mange løsningsmuligheder. Formålet med at præsentere så mange løsningsforslag har været at give offentligheden mulighed for at kommentere på de enkelte løsningsforslag i stedet for at Vejdirektoratet på forhånd havde valgt løsning.

.....

Høringssvar nr. 88 spørger, om det bliver den nye lov nr. L 134 om offentlige veje m.m., som bliver gældende, idet Vejdirektoratet skal stå som bygherre.

Vejdirektoratets bemærkninger: Med L134 bliver VVM-direktivet implementeret direkte i vejloven, jernbaneloven m.m. Det fremgår af ændringslovforslagets § 7, at loven først træder i kraft 16. maj 2017. Derudover indeholder bestemmelsen overgangsbestemmelser i forhold til igangværende VVM-projekter. I medfør af lovforslagets b§ 7, stk. 3, finder loven ikke anvendelse på projekter, hvor scoping-processen er afsluttet. I tilknytning hertil følger det af bemærkningerne til loven, at for projekter, som skal opnå tilladelse ved en anlægslov af Folketinget, betyder den foreslåede bestemmelse (ændringslovforslagets § 7), at miljøkonsekvensvurderingen skal færdiggøres i overensstemmelse med de krav, der følger af VVM-direktivet fra 2011, det vil sige uden de ændringer, der følger af ændringsdirektivet fra 2014, såfremt Vejdirektoratet eller Banedanmark har igangsat en scoping proces (idéfasehøring) inden 16. maj 2017.

I dette tilfælde blev idéfasen afsluttet 15. maj 2015, hvorfor vejloven ikke finder anvendelse på dette projekt.

.....

Høringssvar nr. 122 mener, at det fremgik af borgermødet den 13. juni 2016, at projektgruppen bag Nordhavnstunnelen end ikke har vist interesse i at tage kontakt til en eneste af de aktører, som repræsenterer havnen og dens brugere. Dette finder høringsnotatet respektløst, hensynsløst og uprofessionelt.

Vejdirektoratets bemærkninger: Undersøgelsen er gennemført i samarbejde med Københavns Kommune og By & Havn. Endvidere har der løbende været holdt møder i Dialoggruppen, som har repræsentanter for alle havnens brugere.

.....

Gentofte Kommune (høringssvar nr. 30) gør opmærksom på, at kommunen først modtog høringsmaterialet den 19. juli 2016, hvorfor kommunen med en høringsfrist den 29. august 2016 fik knapt seks uger til at fremsende et høringssvar. Da lovgivningen fastsætter en frist om mindst 8 ugers høring og da sagen er kompleks og materialet omfangsrigt tager Gentofte Kommune forbehold for fremsættelse af yderligere bemærkninger.

Vejdirektoratets bemærkninger: VVM-redegørelsen blev sendt i offentlig høring den 7. juni 2016, og høringen løb indtil den 29. august 2016. Rapporterne har kunnet downloades fra Vejdirektoratets hjemmeside, og ønskede man en trykt version af VVM-redegørelsen, kunne den rekvireres hos Øbro Jagtvej Bibliotek i København. Høringen af VVM-redegørelsen blev uploadet til Høringsportalen den 19. juli 2016. Der er ikke modtaget yderligere fra Gentofte Kommune primo november 2016..

2.8 Økonomi

2.8.1 Samfundsøkonomi

NOAH og Rådet for Bæredygtig Trafik (høringssvar nr. 106) har hæftet sig ved, at der i kommissoriet for VVM-undersøgelsen stod, at der skulle udarbejdes samfundsøkonomiske analyser af udvalgte løsningsforslag. Sådanne analyser er fraværende i VVM-redegørelsen, fordi Vejdirektoratet har måttet konkludere, at trafikgevinsterne ikke vil være tilstrækkelige til at opveje anlægs- og driftsomkostninger ved tunnelen. Høringssvaret betegner dette som en saglig og sober udmelding fra Vejdirektoratet og mener, at dette er endnu en god grund til at opgive planerne om en Nordhavnstunnel.

Vejdirektoratets bemærkninger: Vejdirektoratet har ikke konkluderet, at trafikgevinsterne ikke vil være tilstrækkelige til at opveje anlægs- og driftsomkostninger ved tunnelen. Vejdirektoratet mener bare ikke, at den samfundsøkonomiske metode er egnet til at vurdere effekterne af et vejanlæg, når der er stor forskel på de byplanmæssige forudsætninger i situationen med og uden tunnelen. Med en udviklet Nordhavn med op til 40.000 indbyggere og et tilsvarende antal arbejdspladser, der alle i 0-situationen ville skulle trafikbetjenes via krydset i Sundkrogsgade, ville det give et ekstremt højt tidsforbrug for trafikanterne. Derfor ville etablering af en tunnel også give meget høje tidsgevinster, hvilket i en traditionel samfundsøkonomisk analyse ville give en meget høj forrentning.

Vejdirektoratet har vurderet, at en sådan beregning ikke giver megen mening. Nyttens af Nordhavnstunnelen skal i stedet ses, som en forudsætning for, at By & Havn kan sælge arealerne på Nordhavnen, og at der kan etableres en større bydel på Nordhavnen

2.8.2 Anlægsøkonomi

Høringssvar nr. 112 foreslår, at erstatningsarealer under byggeriet bør placeres, så de kan gøres permanente og være til gavn for især børn og unge på Østerbro og på Nordhavnen. På den måde vil investeringerne ikke være spildt.

Vejdirektoratets bemærkninger: Synspunkter er noteret.

2.8.3 Økonomisk kompensation

Høringssvar nr. 2 forventer, at der vil være gener i form af støv og støj som konsekvens af anlægsarbejdet, og mener, at brugerne af havnen bør kunne kompenseres økonomisk for dette.

Høringssvar nr. 5 vil gerne vide, om man skal betale fuld pris for en bådplads, mens båden ligger i en erstatningshavn.

Høringssvar nr. 54 går ud fra, at det vil være gratis at have båd ved Prøvestenen på grund af de store gener, der vil være forbundet med denne erstatningshavn.

Svanemøllehavnen A/S (høringssvar nr. 60) forventer merudgifter og tab af indtægter i forbindelse med etableringen af en erstatningshavn. Det drejer sig eksempelvis om manglende indtægter fra gæstesejlere, udgifter til dobbelt havneførelse og ekstra vedligehold pga. øget slid samt tidsforbrug hos havnens personale til planlægning og udførelse af flytning til en erstatningshavn. Svanemøllehavnen mener ikke, at havnen og dermed bådpladslejerne skal bære den økonomiske byrde for disse merudgifter og varsler krav om kompensation. Desuden mener Svanemøllehavnen A/S, at der i budgettet for Nordhavnstunnelen bør indregnes kompensation til bådejerne for den forringelse de må påregne under byggeperioden.

Høringssvar nr. 61 mener, at sejlklubbernes økonomi skal sikres, eksempelvis ved at pladslejen reduceres både under og et stykke tid efter anlægsarbejdet.

Høringssvar nr. 77 savner dels en opgørelse over de tab, som sejlklubbernes restauranter og bådejerne vil lide, hvis en erstatningshavn placeres langt væk fra det nuværende miljø, og dels information om mulighederne for at få erstatning for sådanne tab.

Vejdirektoratets bemærkninger: Spørgsmål om erstatning afgøres af ekspropriationskommissionen på baggrund af blandt andet den mellem By & Havn og Svanemøllehavnen A/S indgåede forpagtningsaftale.

Shamal A/S (høringssvar nr. 50) ejer og udlejer bygninger, som ligger på grunde ejet af Københavns Havn, med hvem Shamal A/S har indgået langvarige, tidsbegrænsede lejekontrakter. På baggrund af disse kontrakter og fordi By & Havn på et møde for ca. halvandet år siden informerede Shamal A/S om, at der ikke ville ske nogen form for byudvik-

ling i deres område før 2040, har Shamal A/S planlagt ejendomsudvikling og investeringer ud fra denne tidshorizont. Hvis løsning A gennemføres nu, vil det indebære, at virksomhedens bygninger nedrives eller på anden vis påvirkes negativt, og dette vil medføre store økonomiske tab for Shamal A/S. Virksomheden oplyser også, at den i en årrække har betalt grundleje, skatter og afgifter for en stor tom grund som en sikring af en fremtidig byggeplads.

Vejdirektoratets bemærkninger: Spørgsmål om erstatning afgøres af ekspropriationskommissionen på baggrund af blandt andet den indgåede lejeaftale.

3 Bilag 1: Hørings svar fra kommunale og statslige myndigheder

<p>Nr. 30 Gentofte Kommune</p>	<p>Gentofte Kommunalbestyrelse har følgende bemærkninger til det fremsendte materiale:</p> <p>Gentofte Kommune modtog høringsmaterialet den 19. juli 2016, hvilket betyder, at kommunen med en høringsfrist den 29. august 2016 får knapt 6 uger for fremsendelse af hørings svar, hvilket er kortere tid end lovgivningen, der har fastsat en frist om mindst 8 ugers høring. Ifølge Vejdirektoratets hjemmeside blev VVM-redegørelsen sendt i offentlig høring den 7. juni 2016, og den 13. juni blev der afholdt borgermøde.</p> <p>Det er telefonisk aftalt med Strategisk chef Ole Kirk, Vejdirektoratet, at kommunen sender hørings svar i uge 35 - efter Kommunalbestyrelsens møde den 29. august 2016.</p> <p>Gentofte Kommune tager på baggrund af sagens kompleksitet og høringsmaterialets omfang forbehold for fremsættelse af yderligere bemærkninger i forhold til blandt andet Teknisk baggrundsrapport samt øvrige rapporter inden en 8 ugers periode regnet fra 19. juli 2016.</p> <p>VVM-redegørelsen indeholder fire løsningsforslag for en videreførelse af Nordhavsvejen via tunnel til Nordhavnen. Løsningsforslagene beskriver hver især, hvor tunnelen skal have forbindelse til vejnettet i Nordhavn, samt om der skal være forberedt for en eventuelt kommende Østlig Ringvej. Der er endvidere undersøgt tre forskellige løsninger for stiforbindelse fra Svane knoppen til Nordhavn.</p> <p>Havnetunnel og trafikale konsekvenser</p> <p>Gentofte Kommune lægger afgørende vægt på, at udbygningen af Nordhavn ikke får negative trafik- og miljøkonsekvenser for Gentofte Kommune og støtter derfor, at der investeres i infrastruktur, der kan føre trafikken - herunder især den tunge trafik og pendlertrafikken - til det overordnede vejnet, således at trafikken og støjkonsekvenserne for borgere i Gentofte Kommune sænkes og under ingen omstændigheder overstiger nuværende niveau.</p> <p>For så vidt angår Nordhavsvej en er det Gentofte Kommunes holdning, at den bør udbygges således, at den vil være i stand til at afvikle al den regionale trafik mellem de østlige områder i København og Helsingørsmotorvejen. Ellers vil en stor del af den regionale trafik fortsat blive afviklet via Strandvejen og Tuborgvej, hvor den belaster Gentofte Kommunes vejnet og boligområder samt skader trafiksikkerhed og miljøforhold.</p> <p>Gentofte Kommune mener, at Nordhavnstunnelen på samme vis skal dimensioneres således, at dens kapacitet er tilstrækkelig til at afvikle al den regionale trafik, og at den fremtidssikres, så der også tages højde for en eventuel senere fortsættelse i en Østlig Ringvej.</p>
------------------------------------	--

Hvis ovennævnte forudsætninger ikke tænkes med, er det for Gentofte Kommune helt uacceptabelt, at Nordhavnsvejen og Nordhavnstunnelen kobles til Østlig Ringvej, idet kapaciteten på den samlede Nordhavnsforbindelse vil være helt utilstrækkelig. Det stipulerede forslag vil medføre særdeles negative og helt uacceptable konsekvenser for trafikken og miljøet i blandt andet Gentofte Kommune, der vil få markant øget trængsel på væsentlig dele af kommunens vejnet.

Gentofte Kommune finder i forlængelse heraf, at Rapporten "Trafikale konsekvensberegninger" fra Tetra dateret 15. februar 2016 skal udbygges med trafikberegninger for spidsbelastninger om morgenen og om eftermiddagen således, at det kan blive belyst, hvordan og hvor trafikken vil blive afviklet ved et fuldt udbygget Nordhavn og en anlagt Østlig Ringvej. Undersøgelsen skal blandt andet belyse, hvilke trafikale konsekvenser det vil få for de i forvejen stærkt trafikbelastede veje i Gentofte Kommune i myldretiderne.

Anlægsfasen

Anlægsarbejderne, der aktuelt pågår i forbindelse med Nordhavnsvej, forventes ifølge projektbeskrivelserne at stå færdige i 2017. På den baggrund forudsætter Gentofte Kommune, at Strandvænget vil være tilgængelig for bilister i begge retninger under hele anlægsfasen af Nordhavnstunnelen.

Gentofte Kommune forudsætter, at arbejdskørsel udelukkende foregår på Nordhavnsvej, Helsingørmotorvej en og Motorring III, og at dette indarbejdes i entreprenørbuddet. På de travleste dage må arbejdskørslen foregå uden for myldretidstrafikken på Helsingørmotorvej en og Motorring III af hensyn til hensigtsmæssig afvikling af øvrig trafik.

Transport af sediment/opfyld med båd fra Kriegers Flak eller andre marine områder vil give både en visuel og støjende miljøpåvirkning i Tusborg Havn. Dette er uacceptabelt, samt uacceptabelt at der ikke er redegjort herfor i VVM-redegørelsen, hvilket Gentofte Kommune finder, der skal.

Gentofte Kommune finder, at anlægstypen sænketunnel skal anvendes, således at det ikke er nødvendigt at tilføre sediment/opfyld til området. Herved vil en del sejlads og kørsel med opfyld samt nedramning af spuns undgås, og dermed holdes de støjmæssige gener på et minimum. Ved valg af denne anlægsmetode sikres også, at den nødvendige erstatningshavn bliver mindst, hvorved påvirkning af natur og miljø bliver mindre.

Overskydende havbundssediment bør sejles væk for at undgå unødigt trafik med lastbiler.

Hvis der i forbindelse med etablering af Nordhavnstunnelen træffes beslutning om ikke for nærværende at udføre forberedende arbejder for en Østlig Ringvej, således at dette kommer til at afvente en eventuel

senere beslutning om anlæg af Østlig Ringvej, antager Gentofte Kommune, at Nordhavnstunnelen til den tid vil blive lukket i en periode i forbindelse med anlægsarbejderne til Østlig Ringvej. Gentofte Kommune forudsætter derfor i den forbindelse, at en undersøgelse, der belyser de trafikale konsekvenser ved en midlertidig lukning, forud sendes til høring i Gentofte Kommune.

Stiforbindelse

Der er undersøgt tre løsninger for stiforbindelser, som kan bringe cyklister og gående over det ca. 130 m brede Kalkbrænderiløbet fra Svane-knoppen til Nordhavn. Belysning af og på de mulige stiforbindelser vil kunne ses fra Tuborg Syd. Gentofte Kommune forventer og lægger afgørende vægt på, at der udarbejdes visualiseringer, der viser belysning om natten i forbindelse med de tre forslag til stiforbindelser. Belysningen bør i forhold til Gentofte Kommunes borgere have en karakter, som ikke giver gener eller virker skæmmende. Ligeledes vil en visualisering af stiforbindelseme med omkringliggende fremtidigt byggeri give et bedre indtryk af de fremtidige visuelle forhold set fra Gentofte Kommune. Kommunen forudsætter at blive hørt, når visualiseringeme foreligger.

Gentofte Kommune ønsker, at stiforbindelsen ikke etableres som en højbro af hensyn til bl.a. de visuelle gener, en bro i den højde vil give Gentofte Kommunes borgere.

Erstatningshavne

For at minimere generne for blandt andet de beboere, der bor i området, heriblandt beboere i Tuborgområdet, bør erstatningshavn(e) ikke placeres i Svanemøllebugten. De øvrige anviste muligheder er mindre genegivende.

Etablering af et nyt anlæg til en midlertidig lystbådehavn i Svanemøllebugten med plads til fra 600 og op til 1.400 både vil uundgåeligt have en markant negativ påvirkning for Tuborgområdet i hele anlægsperioden.

Det er for Gentofte Kommune af afgørende betydning, at den aktuelle badevandskvalitet ved Gentofte Kommunes kyster ikke forringes. I den fremsendte VVM-redegørelse er der ikke redegjort for eventuel betydning for badevandskvalitet ved etablering af erstatningshavn (stor såvel som lille) i Svanemøllebugten. Gentofte Kommune finder, at dette forhold skal undersøges, og at der skal foreligge en redegørelse for det.

Der ses ikke at foreligge visualiseringer af forslaget til en evt. erstatningshavn for sejlbåde i Svanemøllebugten - set fra Tuborgområdet. Gentofte Kommune lægger afgørende vægt på, at der udarbejdes visualiseringer (såvel dag som nat - med belysning på bådene), der viser en midlertidig lystbådehavn i Svanemøllebugten, set fra Tuborg områ-

	<p>det. Disse visualiseringer skal sendes i høring hos Gentofte Kommune.</p> <p>Øvrige forhold</p> <p>Gentofte Kommune gør opmærksom på "Forskrift for udførelse af erhvervsmæssige bygge- og anlægsaktiviteter", som fastsætter tidspunkter og grænseværdier for blandt andet støj- og støvgener, da der er en forskel på disse i Københavns Kommune og Gentofte Kommune.</p> <p>Gentofte Kommune skal af hensyn til arbejdskørsel med tunge køretøjer på de lidt større veje i området gøre opmærksom på, at Tuborg Syd forventes udbygget med boliger indenfor de nærmeste år.</p>
<p>Nr. 62</p> <p>Søfartsstyrelsen Sikre farvande (SIFA) v. Flemming S. Sørensens Tlf.: 72196178 Mobil: 91376178 Mail: fss@dma.dk</p>	<p>Søfartsstyrelsen har følgende bemærkninger til VVM-redegørelse for en Nordhavnstunnel og en stiforbindelse:</p> <p>Generelt</p> <p>Der er ingen egentlige indsigelser til den modtagne VVM-redegørelse.</p> <p>Søfartsstyrelsen forudsættes inddraget i projektet i forbindelse med, at der træffes beslutning om, hvilken løsning der vælges. Dette for at tage hensyn til sejladssikkerheden i både etableringsfasen og driftsfasen, herunder underretning til skibsfarten/brugerne gennem Efterretninger for Søfarende mv.</p> <p>Der henvises for god ordens skyld også til vedlagte bekendtgørelse (Bekendtgørelse om sejladssikkerhed ved entreprenørarbejder og andre aktiviteter mv. i danske farvande/red.) og vurderingsskema (Vurdering af sejladssikkerheden ved arbejder til søs/red.), som er gældende for nuværende. Der henvises ligeledes til Søfartsstyrelsens hjemmeside (om sikkerhed til søs/red.).</p> <p>Der tages forbehold for, at regler mv. kan være ændret, når projektet skal påbegyndes.</p> <p>Vejtunnel</p> <ul style="list-style-type: none"> > Er vanddybden på 3,5 meter over tunnelloøsningen tilstrækkelig til de fartøjer, der besejler/skal besejle havnen inde bag forbindelsen? > Nuværende vanddybde i området er ifølge www.danskehavelods.dk 6,3-6,7 meter. I Svanemøllehavnen er dybden 1,5-3,3 meter og i Kalkbrænderihavnen er det 3,2 meter. Vanddybder er i forhold til middelvandstand. <p>Stiforbindelse</p> <p>Højbro</p>

> Er frihøjden på 22 meter tilstrækkelig til de fartøjer, der besejler/ skal besejle havnen inde bag broen? Frihøjde skal i øvrigt beregnes i forhold til højeste astronomiske tidevand (HAT).

> Broreglement med beskrivelse af bro og besejlingsregler skal udfærdiges af broejer og godkendes af Søfartsstyrelsen.

Klapbro

> Med de mange bådpladser, der er inde bag broen, vil en klapbro forventes at have mange broåbninger, hvilket kan være til gene for fodgængere/cyklister.

> Er planlagt frihøjde under lukket bro tilstrækkelig til de "gennemsnitlige" motorbåde, som besejler havnen? Hvis motorbåde og mindre fartøjer kan passere under den lukkede bro, begrænses antallet af broåbninger. Frihøjde skal i øvrigt beregnes i forhold til højeste astronomiske tidevand (HAT)

> Broreglement med beskrivelse af bro og besejlingsregler skal udfærdiges af broejer og godkendes af Søfartsstyrelsen.

Tunnel

> Er vanddybden på 3,5 meter over tunnelløsningen tilstrækkelig til de fartøjer, der besejler/skal besejle havnen inde bag forbindelsen?

> Nuværende vanddybde i området er ifølge www.danskehavnelods.dk 6,3-6,7 meter. I Svanemøllehavnen er dybden 1,5-3,3 meter, og i Kalkbrænderihavnen er det 3,2 meter. Vanddybder er i forhold til middelvandstand.

Erstatningshavne

Det skal sikres, at der ved projektering af erstatningshavn(-e) nøje overvejes, hvordan ind/udsejling er i forhold til anden trafik (erhverv) i området. Dette for at undgå uheldig krydsende trafik.

Løsningen med "Nordhavn Nord" ligger uden for Københavns Havns søområde, og løsningen "Prøvestenen" har et mindre molestykke, der rækker uden for. De resterende forslag til erstatningshavne er beliggende inden for Københavns Havns søområde.

Hvad gøres der med hensyn til ordensreglementer for erstatningshavn(-e)? Hvis havnen er midlertidig og fjernes igen, så er der måske begrænset behov for et ordensreglement? Dette skal afgøres af Trafik- og Byggestyrelsen, der er myndighed for disse reglementer.

Berørte temaer

> Sejladsikkerhed

	<p>> Løsning A, B, C, D (vejtunnel) > Stiforbindelse Erstatningshavn</p> <p>BILAG</p>
<p>Nr. 63</p> <p>Trafik- og Byggestyrelsen v. fuldmægtig Julie Flagsø Edvard Thomsens vej 14 2300 København S</p> <p>Telefon:4178 0401 Mail: julf@tbst.dk</p>	<p>Trafik- og Byggestyrelsen har ingen bemærkninger til VVM-redegørelsen for Nordhavnstunnel.</p>
<p>Nr. 82</p> <p>Østerbro Lokaludvalg Mail: fp-oesterbrolokaludv@okf.kk.dk</p>	<p>Østerbro Lokaludvalg v. Axel Thrige Laursen og Allan Marouf har sendt nedenstående høringssvar til VVM-redegørelsen samt en mindretalsudtalelse til høringssvaret v. Kjeld Lykke og David Rønne.</p> <p><u>Ja til tunnelen</u> Østerbro Lokaludvalg har endnu ikke taget stilling til en mulig østlig ringvejsforbindelse fra Nordhavn og under Amager i den såkaldte B4-linjeføring til Amagermotorvejen ved Sjællandsbroen. Men Lokaludvalget har udtalt sig for, at Nordhavn med en så stor påtænkt byudvikling ikke kan vejbetjenes alene via Sundkrogsgade, men kræver to adgangsvveje. Lokaludvalget går derfor ind for, at Nordhavnsvej føres til Nordhavn – og at det sker som en tunnelforbindelse, der også i byggeperioden tillader sejlads uhindret.</p> <p><u>Følgegruppen</u> Østerbro Lokaludvalg har deltaget i den følgegruppe, der er nedsat med klubber, kommune og Vejdirektorat som deltagere. Følgegruppen har fungeret godt, og man har lyttet til hinanden.</p> <p><u>Linjeføring</u> Lokaludvalget begrundede i starten en nordligere linjeføring, men kan gå ind for den i redegørelsen valgte hovedlinje.</p> <p><u>Midlertidig flytning</u> Det er helt klart, at de mange både, der skal flyttes i flere år, må placeres meget tæt på Svanemøllehavnen, så klubberne så vidt muligt kan fortsætte med at bruge deres bygninger til de mange formål, de har, og de mange opbyggende aktiviteter, klubberne står for. Klubberne vil lide voldsomt, hvis de skal flyttes til placeringen sydligst på Prøvestationen på Amager.</p> <p><u>Åben sejlads i byggeperioden</u> Det er derfor løfterigt – og vigtigt – at der vil blive arbejdet hårdt på at forme tunnelbyggeprocessen, så først den ene halvdel og derpå den anden halvdel af Kalkbrænderiløbet holdes åbent under sammenlagt hele byggeprocessen. Holdes Kalkbrænderiløbet ikke åbent som nævnt, kan klubberne ikke blive i området i byggeperioden. At kunne fastholde sejlads i byggeperioden er dermed helt afgørende.</p> <p><u>Dybgang</u> Lokaludvalget tilslutter sig klubbernes vurdering af behovet for vandybde i Kalkbrænderiløbet (3,5-4 meter).</p>

Svaneknoppen version lille

Det er samtidig afgørende, at ikke hele Svanemøllebugten anvendes til midlertidig havn, at sandstranden ikke flyttes, og at oplæringssejladser for de unge og for de handicappede ikke flyttes til dårlige midlertidige placeringer. Dog kan den sydlige del af bugten frem til badestrandsmolen anvendes midlertidigt til lystbåde – i VVM-redegørelsen er det "Svaneknoppen version lille".

Vælger man, hvad lokaludvalget bestemt ikke lægger op til, i arbejdet med et opfølgende lovforslag at lukke sejlløbet i byggeperioden, må løsningen for den store udflytning af både være en kombination af Svaneknoppen version lille og Færgehavn Nord.

Større sandstrand

Det vil være naturligt i forbindelse med tunnelbyggeriet at øge badestrandens sandområde længere ud i vandet, så langt flere kan få gavn af badevandet. Stranden er i dag for lille til den store søgning.

Cykelsti

Behovet for en stiforbindelse er ikke dokumenteret i VVM-rapporten, og forbindelsen vil ikke være aktuel de første mange år. Det nuværende skitserede stiforløb vil, hvis det følges, give alvorlige problemer for klubberne og gøre det umuligt at gennemføre en række væsentlige aktiviteter, som fx sejlerskoler og kapsejladser fra de nuværende anlæg.

En anden løsning på stispørgsmålet er derfor nødvendig, og den kommende anlægslov bør derfor ikke medtage stiforholdet i den i VVM-redegørelsen viste form eller slet ikke omfatte en stiforbindelse, før den ses at være aktuel. Østerbro Lokaludvalg ønsker under ingen omstændigheder en evt. stiforbindelse udformet som en lavbro.

NOX – rensning af den forurenede luft

Et ofte diskuteret emne er rensning af den forurenede luft i tunnelforløb. Den nuværende tunnel under Helsingørbanen og strækningen frem til Nordhavn er lang. Den forurenede luft bør derfor renses nu, ikke mindst i lyset af, at der argumenteres for at tunnelere videre til de sydlige motorvejssystemer. Det vil derfor nærmest være kriminelt ikke at tænke luftrensning ind i projektet allerede nu. En havnetunnelforbindelse vil medføre stigende trafikmængder og stigende samlet luftforurening. Ved en sådan forbindelse må der således også lægges låg over Lyngbyvej inden for den tætte del af bybebyggelsen og de rekreative arealer.

Lokaludvalget ser alvorligt på sundhedsaspektet. Lokaludvalget har fra Fleming Kjer modtaget et længere notat om forskellige konsekvenser af anlægget mv., herunder den stærkt forurenede luftkvalitet, der vil blive tale om i tunnelen, ikke mindst når den ses som et led i en længere havnetunnelforbindelse. Lokaludvalget henviser til Fleming Kjers notat for så vidt angår luftkvalitet og NO_x og er enig i, at rensning af den forurenede luft bør indbygges allerede i den nu gennemførte tunnelstrækning og i forbindelsen under Kalkbrænderihavsløbet. Notatet indgår i Fleming Kjærs egen indsigelse. Der henvises hertil.

Såfremt der opstår et ønske om at etablere lidt permanent havn yderst på Svaneknoppen, må det ske i en proces adskilt fra den nuværende og på en sådan måde, at den åbne udsigt fra land mod Sverige ikke beskæres – set fra landstrækningen mod den nuværende Nordhavnkyst.

Mindretalsudtalelse til høringssvar fra Østerbro Lokaludvalg

Kjeld Lykke og David Rønne vil anbefale løsning D, da en videreførsel til sydmotorvejen ikke vurderes som ønskværdig, og da denne løsning gi-

	<p>ver den mindste påvirkning af Nordhavnsområdet.</p>
<p>Nr. 96</p> <p>Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune v/ Jeppe Grønholt-Pedersen Mail: jgp@okf.kk.dk</p>	<p>Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune har den 25 august 2016 godkendt kommunens høringssvar om VVM for Nordhavnstunnel. Det oplyses, at der i forbindelse med Borgerrepræsentationens behandling af sagen blev afgivet to protokolbemærkninger:</p> <p>Venstre, Det konservative Folkeparti og Liberal Alliance: "Vi finder, at der skal vælges en tunnelloøsning, der er forberedt til en østlig omfartsvej (havnetunnel)"</p> <p>Enhedslisten: "Enhedslisten er fortsat imod en havnetunnel og ser ikke Nordhavnstunnellen som første del af en sådan"</p> <p>Høringssvar VVM for Nordhavnstunnel</p> <p>VVM-redegørelsen er udarbejdet med inddragelse af Københavns Kommune. Københavns Kommune har derfor ikke væsentlige indholdsmæssige kommentarer til redegørelsen.</p> <p>Københavns Kommune vil fremhæve, at kommunen finder det positivt,</p> <ul style="list-style-type: none"> > at trafikberegningerne viser, at de trafikale aflastninger, som forventes på Østerbro i forbindelse med åbning af Nordhavns-vejen, ikke tabes ved gennemførelse af den planlagte byudvikling og etablering af tunnelforbindelsen til Nordhavn, > at Nordhavnstunnel i driftsfasen ikke giver anledning til væsentlige miljøpåvirkninger, > at de væsentlige miljøpåvirkninger, og i nogen grad også miljøpåvirkninger af middel grad i anlægsfasen, er søgt afværget eller på anden måde mindsket gennem projektilpasninger, > at der opsættes et støjisoleret byggepladshegn langs Strandvænget og Svaneknoppen for at skærme naboer og brugere af området mod støj i byggeperioden, > at naboer vil blive varslet om særligt støjende anlægsarbejder og således være informeret om tidspunkt og omfang af eventuelle støjgener > at arbejdsveje, der benyttes til transport af materialer, vil blive anvist for entreprenørerne, så de ikke sker i myldretider gennem byen, > at forurenede havbund flyttes til pladser, som er særligt indrettet til deponering af sådanne materialer, > at det oppumpede grundvand vil blive reinfileret, så sænkningerne af grundvandsstanden i omgivelserne begrænses, > at miljøpåvirkningerne fra de tre typer stiforbindelser hhv. højbro, klapbro og stitunnel i VVM-redegørelsen primært er vurderet til hhv. ingen, lille eller middel påvirkning. Det noteres dog særskilt,

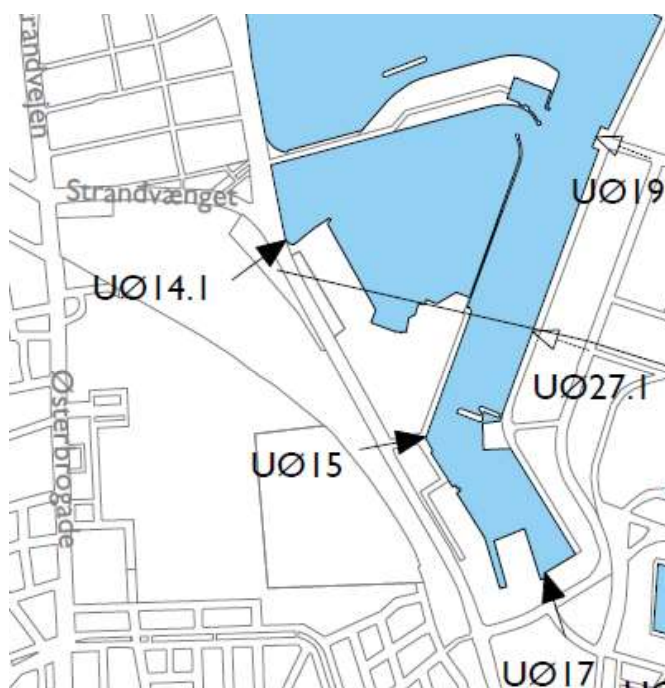
	<p>at en klapbro pga. af det store antal lystbåde, udgør en væsentlig påvirkning af besejlingsforhold i forhold til rekreativ interesse i driftsfasen. Vælges der en klapbro, skal der i dialog med brugerne udarbejdes en åbningspolitik, der bedst muligt tager hensyn til de forskellige interesser,</p> <p>> at der primært er tale om ingen, lille eller middel miljøpåvirkninger ved anlæg og drift af de undersøgte erstatningshavne. Det noteres særskilt, at erstatningshavne på Prøvestenen, i forhold til de rekreative interesser, vil have en væsentlig påvirkning pga. stor afstand for brugerne. Det noteres desuden, at en stor erstatningshavn ved Svane knoppen vil forstyrre det direkte udsyn til Øresund, hvorfor den visuelle påvirkning vurderes at være væsentlig.</p> <p>Københavns Kommune vil afvente den kommende hvidbog, der indeholder de samlede høringssvar, inden der tages stilling til, hvilke af de beskrevne løsninger, der ønskes gennemført, samt hvordan man ønsker dem etableret. Det gælder for alle forhold: længde på tunnel, eventuel fremtidssikring til Østlig Ringvej, eventuel etapeopdeling af anlægsfase, erstatningshavn og eventuel cykelstiforbindelse.</p>
<p>Nr. 103</p> <p>HOFOR A/S v/ Karim Friis Arfaoui Mail: kfar@hofor.dk</p>	<p>I forbindelse med høring om VVM-redegørelsen for Nordhavnstunnelen ønsker Hovedstadsområdet Forsyningsselskab, HOFOR A/S, at fremkomme med følgende bemærkninger til det kommende projekt:</p> <p>Generelt om forsyningsforhold</p> <p>HOFOR er stærkt bekymret for, at projektet vil medføre en reduktion af sejldybden ind til Svanemøllehavnen fra 6 m til 3,5 m ved anlæg af en sænketunnel, da det vil begrænse mulighederne for sejlads med større skibe fra og til Svanemølleværket.</p> <p>HOFOR har store forsyningsinteresser i området, som hænger tæt sammen med Københavns Kommunes klimaplan og målet om CO₂-neutralitet. Samtidig er området vigtigt for at kunne sikre den fremtidige forsyning af den nordlige del af København. En havnedybde indtil Svanemøllehavnen på 6 m (som i dag) vil sikre den fremtidige brug af havnen til forsyningsformål. Hvis havnedybden reduceres, vil det ikke længere være muligt at benytte havnen til sejlads i forsyningsøjemed.</p> <p>Med hensyn til etablering af en stiforbindelse henover Svanemøllehavnen, så lægger HOFOR ligeledes vægt på, at der vælges en løsning, som ikke begrænser indsejlingsmulighederne til Svanemøllehavnen. Det vil sige, at en cykeltunnel, som reducerer sejldybden til 3,5 m vil være et stort problem. De foretrukne løsninger for HOFOR vil derfor enten være en klapbro eller en højbro.</p> <p>Fjernvarme</p> <p>På fjernvarmeområdet skal HOFOR gøre opmærksom på, at der er store forsyningsledninger i området ved nedkørslen til den kommende tunnel fra Strandvænget. Det skyldes, at hovedtransmissionsledningen for</p>

fjernvarme, som forsyner hele københavnsområdet, løber henover den planlagte linjeføring af tunnelen.

Derudover skal vi gøre opmærksom på, at der ligger en eksisterende forsyningsledning i Sundkrogsgade frem til Skudehavnsvej, som skal sikre forsyningen i forbindelse med den fremtidige udbygning af Nordhavnen. Denne forsyningsledning bedes der ligeledes taget højde for i projekteringen, så omlægninger kan undgås.

Spildevand

HOFOR har i alt tre udledninger af opblandet spildevand under kraftig regn til det vandområde i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen, som forventes at blive afspærret i kortere eller længere tid i forbindelse med anlægget af Nordhavnstunnelen, se figur 1. Det drejer sig om UØ14.1, som er et nødoverløb fra Pumpestation Strandvænget, som træder i funktion 5-10 gange årligt, samt UØ15 og UØ17, som er overløb fra kloaksystemet, som træder i funktion noget sjældnere. Udledningerne kan ikke umiddelbart flyttes eller undværes.



Figur 1 – Udsnit fra København Kommunes Spildevandsplan 2008, bilag 7.

Når Svanemøllehavnen afspærres med en dæmning ved Svaneknoppen, vil der ikke ske nogen vandudskiftning i havnen. Det udledte opblandede spildevand fra HOFORs udløb vil derfor på sigt kunne skabe hygiejnisk og æstetisk uacceptable forhold i havnen til gene for de omkringboende og havnens øvrige brugere, herunder også roklubberne.

HOFOR forudser ikke hydrauliske problemer ved, at aflastningerne sker til et afspærret vandområde, så længe der er et frit vandspejl ud for bygværkerne.

HOFOR er derudover ved at anlægge en skybrudstunnel under Østre Gasværksgrunden. Tunnelen skal medvirke til at sikre Østerbro og Sankt Kjelds Kvarter mod skybrud samt aflede daglig regn fra området. Tunnelen får udløb i Kalkbrænderihavnen umiddelbart syd for Svane-mølleværket omtrent samme sted som UØ15. Alt i alt vil der være tale om årlige udledninger i størrelsesordenen 50.000 m³. I tilfælde af skybrud vil der ved en 100 års hændelse blive udledt i størrelsesordenen 20.000 m³. Disse tal er naturligvis behæftet med meget stor usikkerhed, idet de vil afhænge af nedbøren.

Så længe vandspejlet i havnen holdes omkring kote 0, ser HOFOR ingen hydrauliske udfordringer ved disse udledninger. Det skal derfor sikres, at disse vandmængder – sammen med den nedbørsmængde, der falder direkte på det afspærrede havneområde – ikke ophobes i havnen i den periode, den er afspærret.

De direkte udledninger af regnvand fra Nordhavn (UØ19 og UØ27.1 på figuren) er ikke HOFORs men By og Havns. Udledningerne fra disse vil formentlig bidrage til en forbedring af vandkvaliteten ved at tilføre regnvand til det afspærrede vandområde.

Derudover skal vi gøre opmærksom på, at der er midlertidigt omlagt en Ø1200 spildevandsledning tæt på Strandpromenaden i forbindelse med udvidelse af Nordhavnsvej og de forberedende arbejder til Vejdirektoratets tilslutningsanlæg til Københavns Kommunes nordhavnstunnel. Ledningen lægges tilbage i sommeren 2017, og det sikres, at ledningen ikke skal omlægges igen.

Vandforsyning

Til VVM redegørelsens afsnit 4.12 Omlægninger og ledninger ønskes, at der tilføjes følgende tekst, som kan indsættes til sidst i afsnittet:

”I traceet for vej-tunnelen på Nordhavn ligger også en vandforsyningsledning, som skal omlægges i forbindelse med anlægsarbejderne. Vandforsyningen skal opretholdes i hele anlægsperioden til vandforbrugere i Nordhavn nord for Nordhavnstunnelen.”

Fremtidig forsyning via Nordhavnstunnelen

HOFOR er ved at undersøge, om det vil være fordelagtigt at sikre forsyningen i dele af Nordhavnen med henholdsvis en spildevandsledning og en vandforsyningsledning, der løber langs tunnelen i det mulige ledningsbælte, som er vist på figur 4.1 side 40 i den sammenfattende rapport VVM-redegørelse. Derfor ønsker HOFOR at holde denne mulighed åben ved, at der planlægges med eventuelle vand- og spildevandsledninger i tunneltracéet.

HOFOR står til rådighed, hvis der er behov for yderligere informationer omkring forsyningsforholdene i området.

<p>Nr. 135</p> <p>Miljøstyrelsen MST v/ Irith Nør Madsen Telefon: 72544294 Mail: irnma@mst.dk</p>	<p>Miljøstyrelsen har efter en overordnet gennemlæsning af VVM-redegørelsen følgende bemærkninger:</p> <p>I VVM-redegørelsens afsnit <i>9.13 Luft og klima</i> (side 148) er der flere gange henvist til etablering af bufferzoner som en konsekvens af overskridelse af grænseværdierne for NO₂. I det ene afsnit indgår f.eks. følgende formulering:</p> <p>”De lokale emissioner i 2025+ vil føre til overskridelse af grænseværdier for luftkvalitet (NO₂) i en afstand af op til 50 meter fra hver side af frakørselsrampen ved tunnelportalen i løsning A, hvor luftkvaliteten vil være sammenlignelige med H.C. Andersens Boulevard i det centrale København. For at afværge den væsentlige påvirkning vil der være en bufferzone på op til 50 meter på begge sider af rampen, hvor offentlighedens adgang reduceres mest muligt, og hvor der ikke anlægges boliger og rekreative områder såsom f.eks. legepladser.”</p> <p>Formuleringen om, at offentlighedens adgang reduceres mest muligt, er uklar. Luftkvalitetsdirektivet 2008/50/EF gælder ikke for områder, hvor offentligheden ikke har adgang. Hvis offentligheden har adgang, gælder direktivet fuldt ud uden nogen form for adgang til dispensation. Det betyder, at enhver bufferzone, der etableres som en afværgeforanstaltning for en overskridelse af grænseværdierne i luftkvalitetsdirektivet, må offentligheden ikke have adgang til. Dermed kan der f.eks. heller ikke etableres fortove, cykelstier eller lignende inden for bufferzonerne.</p> <p>Hvis der med formuleringen ”offentlighedens adgang reduceres mest muligt” således menes, at man f.eks. blot vil undlade at anlægge legepladser mv., vurderes dette ikke at være tilstrækkeligt efter luftkvalitetsdirektivet.</p>
---	--

4 Bilag 2: Høringssvar fra virksomheder og foreninger

<p>Nr. 53</p> <p>Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer Læssøesvej 17a, 3000 Helsingør v. Catja Beck-Berge, formand Tlf.: 40263839 Mail: forman- den@defaele.dk</p>	<p>Dansk Forening for Ældre Lystbåde (DFÆL) udtrykker stor beklagelse over nogle af de løsningsmodeller, som fremgår af VVM-rapporten i forbindelse med etableringen af Nordhavnstunnelen, idet de ifølge foreningen vil have en direkte ødelæggende virkning på et ganske unikt træskibsmiljø i Danmark. DFÆL har desuden følgende bemærkninger:</p> <p>At DFÆL som landsforening interesserer sig for Svanemøllehavnen, skyldes det faktum, at netop Svanemøllehavnen danner rammen om landets mest aktive og unikke miljø for ældre lystfartøjer bygget i træ.</p> <p>Svanemøllehavnen har igennem næsten 20 år været omdrejningspunkt for en væsentlig del af vores særdeles aktive medlemmer. Således har der gennem mange år været afholdt ugentlige kapsej-</p>
--	--

	<p>ladser for cremen af dansk kulturarvs sejlbåde bygget før 1966, hvor glasfiberen gjorde sit indtog. At dette har kunnet lade sig gøre skyldes, at koncentrationen af disse særlige både er usædvanlig høj i netop Svanemøllehavnen.</p> <p>Det store engagement fra medlemmernes side har tillige tiltrukket flere interessefæller til miljøet, hvilket har skabt et særligt fokus på at værne om den del af den danske kulturarv.</p> <p>Hvis dette unikke miljø trues, kan det have store konsekvenser for det særlige engagement, som kræves for at holde de historiske både flydende i hovedstadsområdet.</p> <p>Naturligvis kan havnen ikke undgå gener i byggeperioden, men vi opfordrer kraftigt til:</p> <ul style="list-style-type: none"> > At havnen ikke lukkes i hele byggeperioden > At erstatningshavnen ikke bliver Prøvestenen <p>Vi gør tillige på det kraftigste indsigelse mod modellen om en lavbro med klap som stiforbindelse med udgangspunkt i:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Hindres adgangen for sejlbåde, vil det unikke miljø uddø, idet træbådene hver især vil finde andre havne og dermed spredes uhensigtsmæssigt og vigtig videndeling gå tabt som direkte konsekvens > Enhver hindring af sejlbådes adgang til og fra havnen er alt-ødelæggende for en aktiv havn, idet kun inaktive medlemmer vil blive tilbage i havnen.
<p>Nr. 58</p> <p>Cyklistforbundet København, v. Flemming Møller, næstformand Mail: flemmingpdq-moller@gmail.com</p>	<p>Cyklistforbundets høringssvar vedrørende VVM-redegørelsen om stiforbindelse fra Svanemølleknoppen til Nordhavn (Baltikavej) lyder som følger:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Indledningsvis skal det pointeres, at Cyklistforbundets Københavnsafdeling ikke har været separat kontaktet af hverken Vejdirektoratet, By & Havn eller Teknik- og miljøforvaltningen i Københavns Kommune om denne stiforbindelse - endsige behovet for den. 2. Derfor er vi heller ikke blevet spurgt om vores indstilling til, hvilken af de 3 løsningsforslag (højbro, oplukkelig lavbro eller tunnel over/under Svanemøllehavn), der kunne passe os bedst. Hvis denne forbindelse absolut skal etableres, vil vi i Cyklistforbundets Københavnsafdeling foretrække tunnel-løsningen. 3. Vi forventer, at Sundkrogsgade i fremtiden med nye Metro-stationer og attraktivt boligmiljø kan blive sparet for overflødig mo-

	<p>tortrafik, når den forlængede Nordhavnsvej-tunnel når frem til Baltikavej i Nordhavn.</p> <p>Herved kan mulighederne for fredeliggørelse af trafikken i Sundkrogsgade - herunder cykeltrafik - blive lige så virkningsfuld som en dyrt anlagt stiforbindelse via Svaneknoppen.</p>
<p>Nr. 60</p> <p>Svanemøllehavnen A/S v. Niels Laursen, bestyrelsesformand Tlf. +45 29911212 Mail: laursenniels@gmail.com</p>	<p>Svanemøllehavnen A/S indleder sit høringssvar med en beskrivelse af Svanemøllehavnen A/S og præsenterer dernæst sine bemærkninger og anbefalinger:</p> <p>1. VVM-redegørelsen generelt og Svanemøllehavnen A/S' anbefaling:</p> <p>1.1 Hvem er Svanemøllehavnen A/S</p> <p>Svanemøllehavnen A/S er et fælles og selvstændigt administrationselskab for sejlkлубberne i Svanemøllehavnen ejet af de tre store sejlkлубber Sejlkлубben Sundet, Københavns Amatør-Sejlkлуб og Øresunds Sejlkлуб Frem. Svanemøllehavnen er Danmarks største lystbådehavn med plads til ca. 1150 både, der lægger vand og landplads til fem sejlkлубber, fire store roklubber, handicapsejlere, ungdomssejlere, søspejdere samt vinterbadere. I alt ca. 7000 aktive borgere har deres faste gang i Svanemøllehavnen.</p> <p>1.2 VVM redegørelsen generelt</p> <p>Vi vil gerne indledningsvis kvittere for det store arbejde, der er lagt i VVM-redegørelsen og de mange løsningsforslag, der er medtaget i rapporten i forbindelse med etableringen af en Nordhavnstunnel.</p> <p>Generelt vil en stor del af de forelagte løsningsforslag være til at leve med, mens vi finder, at andre forslag vil være direkte ødelæggende for såvel brugere, fritidsmiljøet og Svanemøllehavnen. Vi har i dette høringssvar forsøgt at gøre opmærksom på, hvorfor enkelte af de foreslåede løsningsmodeller ikke bør vælges, og hvilke løsninger vi kan anbefale.</p> <p>1.3 Svanemøllehavnen's anbefaling:</p> <p>Vi anbefaler:</p> <ul style="list-style-type: none"> > At der vælges et tunnelprojekt, der holder havnen åben det meste af tiden i byggeperioden, og at havnen kun lukkes i mindre perioder, fortrinsvis om vinteren. > At der ikke laves en lavbro for cyklister, der lukker havnen inde fra det åbne vand. At man genovervejer en cykeltunnel-løsning med ramper, dersom en cykelforbindelse er afgørende for projektet. > At der vælges en mindre erstatningshavn så tæt på Svanemøl-

lehavnen som muligt til de både, som i byggeperioden vil blive berørt.

2. Protest mod placering af erstatningshavn ved Prøvestenen på Amager

En midlertidig eller permanent flytning af Svanemøllehavnen til Prøvestenen finder vi vil være direkte ødelæggende for Svanemøllehavnens brugere, de enkelte klubber samt de mange aktiviteter, der dagligt finder sted i Svanemøllebugten. Medlemsflugt og deraf følgende økonomiske konsekvenser for såvel klubber som Svanemøllehavnen A/S vil samlet medføre et ophør af det miljø og de mangfoldige aktiviteter, som Svanemøllehavnen gennem generationer har været rammen om.

2.1 Bådejernes transport til Prøvestenen

Det må forventes, at ca. 1500 bådejere (Svanemøllehavnen + Kalkbrænderihavnen) samt gaster og partnere i alt skønnet til ca. 3000 sejlere fremover vil skulle køre igennem den indre by i myldretiden for at komme til Prøvestenen. Andre må benytte offentlig transport med efterfølgende transport af massiv oppakning og grej ca. 1 km til fods. Det må forventes, at dette især vil få stor betydning for de ældre brugere af havnen.

Det vil være til stor gene for havnens flere tusinde brugere at skulle transportere sig 10 km tværs gennem den indre by i en lang årrække.

2.2 Medlemsflugt og stop af sejladsaktiviteter

Hvis Prøvestenen vælges som erstatningshavn, forventer Svanemøllehavnen A/S et kraftigt fald af bådpladslejere og som en konsekvens heraf et hurtigt ophør af alle sejladsaktiviteter og selskabets ophør.

Ved udsigten til at skulle flytte til en erstatningshavn på Prøvestenen, er flere bådpladslejere allerede begyndt at se sig om efter bådpladser i andre havne, primært længere nordpå. Vi forventer ikke, at disse vender tilbage efter endt byggeri, og slet ikke hvis der kommer en klappbro over indsejlingen.

En meget stor del af de ældre bådpladslejere samt en mindre del af de yngre bådpladslejere forventes at ophøre med at sejle og sælge deres både, såfremt Prøvestenen vælges som erstatningshavn.

2.3 Økonomisk kollaps af Svanemøllehavnen A/S

Lejeaftalen af Svanemøllehavnen af Arealudviklingselskabet (By & Havn) er for de tre sejlklubber, som ejer det fælles selskab Svanemøllehavnen A/S, økonomisk baseret på, at havnen er fuldt udlejet, og at der haves en passende venteliste på bådplads.

Ved en flytning af 5 års varighed til Prøvestenen må det forventes, at et større antal bådejere enten opgiver at have båd eller søger til

andre havne. Kan havnen ikke lejes fuldt ud, vil det blive nødvendigt at sætte pladslejen op for at få driften til at hænge sammen, hvorefter endnu flere bådejere vil opsige lejemålet. En ond spiral, som vil betyde, at Svanemøllehavnen hurtigt må opsige sit lejemål af havnen for at undgå et økonomisk kollaps.

Det må herunder bemærkes, at havnen ved Prøvestenen har helliget i mange år uden at have været færdiggjort eller lejet ud.

3. Protest mod lav stiforbindelse med klapbro fra svaneknoppen over kalkbrænderiløbet

3.1 Manglende opmarchområde og farlig afvikling af trafikken

Svanemøllehavnen og havnen i bunden af Kalkbrænderiløbet har i dag plads til godt 1500 sejl- og motorbåde og huser tillige fire af Danmarks største roklubber med en stor samling af robåde til havsejls samt et stigende antal havkajakker.

En lav stiforbindelse med klapbro fra Svanemøllehavnen over Kalkbrænderiløbet vil umuliggøre fremtidig sikker sejls fra havnen, da der ved udsejling mangler det nødvendige opmarchområde.

Opmarchområdet inden for en lavbro skønnes at skulle være mange gange større for at kunne afvikle trafikken sikkert. Sejlbåde er ikke som biler, der kan stoppe og vente. De er nødt til – selv om de sejler for motor – at være i konstant bevægelse for ikke at blive sat/drive for vinden. Både, som ikke har motor, men kun drives frem af sejl, skal have ekstra meget plads, og alle andre både skal vige for dem. Robåde og kajakker kan sammenlignes med bløde trafikanter og skal som sådan gives plads til at manøvrere forsvarligt.

Kombinationen af de mange robåde, kajakker, sejlbåde for motor, sejlbåde uden motor, motorbåde samt Danmarks største samling af sejlsende veteran-skolebåde med elever under oplæring i både uden motor vil sammenholdt med det begrænsede opmarchområde medføre betydelig risiko for materiel skade i svag vind og direkte risiko for liv og førlighed i kraftig vind.

Selve opmarchområdet ved indsejling til havnen skønnes i godt vejr at være af en passende størrelse, såfremt det nuværende område ikke indskrænkes. I kraftig vind og ved opræk til kraftig vind vil det dog være nødvendigt, at broklappen er åben permanent, så sejlere kan søge ly i havnen. Den type vejr vil i kortere eller længere perioder forekomme hele året – kan være flere gange i samme uge.

Det store antal både, som skal passere i begge retninger ved broklapsåbning, vil sammen med tiden, det tager før klapperne er hejst, kræve meget lange åbningstider af broen samt selvfølgelig

en døgnbemandet brovagt.

Svanemøllehavnen medvirker gerne til, at der laves et forsøg, hvor der simuleres, at lavbroen var etableret, og hvor beslutningstagerne sejler eller ror med, således at man ved selvsyn kan forstå problematikken og farligheden af en lavbro placeret lige foran udsejlingshullet. En cykelbro, der lukker havnen af til åbent farvand, finder vi er direkte farligt og uansvarligt.

3.2 Fremtidig afvikling af Danmarks største sejlbådshavn

Vi forventer, at etableringen af en lavbro vil betyde en fremtidig afvikling af Svanemøllehavnen som sejladsbådshavn. Som nævnt forventes det, at sejlbådsejerne vil søge til andre havne eller stoppe med at sejle. Havnen vil formodentlig fortsætte som en motorbådshavn og vil tiltrække flere motorbåde til Svanemøllebugten med efterfølgende støjproblemer til følge.

Svanemøllehavnen har for 5 år siden stoppet salget af brændstof til motorer pga. klager om hensynsløs sejlads og larmende motorer fra denne type både. En lavbro vil tvinge denne udvikling tilbage, og der må påregnes klager fra beboere og brugere af området.

Endvidere forudser vi problemer med fremtidig forsikring af alle både ved en lavbro-løsning pga. et forøget antal skader ved ud- og indsejling.

4. Protest mod at havnen lukkes i hele byggeperioden

Det fremgår af VVM-rapporten, at anlægsarbejderne vil tage 5 år. Det er en så lang periode, at det skønnes, at fritidsmiljøet omkring Svanemøllehavnen, hvor der i alt er ca. 7000 brugere, vil forsvinde, hvis havnen lukkes helt.

Det er af altafgørende betydning for alle brugere i Svanemøllehavnen, at der vælges en løsning, hvor havnen i overvejende grad vil være åben i byggeperioden. Dersom det skulle blive nødvendigt at lukke havnen helt af i perioder, må dette foregå i vintermånederne.

5. Fremtidig drift af erstatningshavn

Svanemøllehavnen A/S tilbyder at varetage den fremtidige drift af en erstatningshavn, såfremt man vælger at gøre en sådan permanent, og såfremt der bliver tale om en mindre havn tæt på Svanemøllehavnen, og man kan blive enige om vilkårene.

Det vil betyde, at investeringen i en erstatningshavn ikke behøver at være spildt.

6. Kompensation

	<p>En række forhold må forventes at lede til merudgifter og tab af indtægter for Svanemøllehavnen A/S. Nedenfor fremhæves eksempler på en del af de forhold, for hvilke Svanemøllehavnen A/S og dermed bådpladslejerne ikke kan forventes at skulle bære den økonomiske byrde.</p> <p>6.1 Manglende indtægter og forøgede udgifter i byggeperioden</p> <p>Økonomien i Svanemøllehavnen A/S vil i byggeperioden blive belastet af manglende indtægter fra besøgende gæstesejlere samt besøgende autocampere.</p> <p>Kompensation for forøgede udgifter til dobbelt havneførelse ved alle løsninger må påregnes.</p> <p>Svanemøllehavnen A/S har vedligeholdelsespligten af bl.a. flydebroer, træbroer, diverse tekniske installationer m.m. Denne vedligeholdelsespligt skal genforhandles, eller der skal kompenseres ved flytning helt eller delvist i byggeperioden pga. risikoen for øget slid eller ødelæggelse af materiel.</p> <p>Evt. deltagelse af havnens personale i forbindelse med planlægningen eller ved udførelsen af flytningen må påregnes kompenseret.</p> <p>Der må påregnes udgifter til opgørelse af status for havnen før og efter byggeriet samt udgifter til det under byggeperioden slidte eller ødelagte havnemateriel.</p> <p>6.2 Fremtidige påvirkninger for drift af Svanemøllehavnen A/S.</p> <p>Betyder byggeriet eller flytningen i byggeperioden, at der bliver påvirkninger af driften af Svanemøllehavnen A/S fremover såsom manglende udlejning, manglende gæstebesøg, øgede vedligeholdelsesudgifter eller lignende, må kompensation påregnes.</p> <p>6.3 Kompensation til bådejerne</p> <p>Der bør indregnes et beløb til kompensation til bådejerne for den forringelse af de nuværende lejeforhold, de måtte skulle acceptere under byggeperioden i form af en hel eller delvis bådpladsleje reduktion. Dette vil uden tvivl kunne minimere bådejernes protester.</p>
<p>Nr. 67</p> <p>Friluftsrådet København v/ bestyrelsesformand Flemming Hansen Scandiagade 13, 2450 København SV Telefon: 3379 0079 Mail: koeben-</p>	<p>Friluftsrådet kreds København foretrækker, at erstatningshavnen i Svaneknoppen vælges som interimisforanstaltning i anlægsfasen. Eksisterende Svanemøllehavn bruges af mange forskellige brugergrupper, hvor det ikke vil være hensigtsmæssigt at forlænge afstanden ud til havneaktiviteterne.</p> <p>Søspejderne, der har klubhus og sejlaktiviteter på Svanemøllehavnen, har brugere i alderen ned til otte år. For disse vil en forlængelse af afstanden afholde dem fra at kunne deltage i havne- og</p>

<p>havn@friluftsradet.dk</p>	<p>sejlkaktiviteter i anlægsfasen, hvilket Friluftsrådet ser som en uheldig konsekvens af etableringen af Nordhavnstunnellen.</p> <p>Yderligere vil etableringen af interimshavnen på enten Nordhavnen eller på Prøvestenen begrænse mulighederne for sejlads og andre søaktiviteter, da ovenstående interimshavne vil ligge ud mod Øresund, hvor vandet er mere uroligt, end inde i Svanemøllebugten, samt at der er en større professionel sejlkaktivitet i Øresund.</p>
<p>Nr. 72</p> <p>Sejlkklubben København, Dialoggruppen v/ Erik Kragh-Hansen Telefon: 21209394 Mail: bwv146@gmail.com</p> <p>Høringsvaret afgives på vegne af: Kjøbenhavns Amatør-Sejlkklub (KAS) Øresunds Sejlkklub Frem (ØSF) Sejlkklubben Sundet (SS) Sejlkklubben KØS (Ungdomssejlere) Kvindelig Sejlkklub (KvS) Sejlkklubben København (SKK) Danske Studenters Roklub Roforeningen KVIK Roklubben Skjold Roklubben Gefion LAVUK, Fritids- og Ungdomsklub Søspejldertroppen GRY (Børne- og ungdomsgruppe) Svanemøllehavnen A/S Havnelavet Sundkrogen (Kalkbrænderihavnen) Svanemøllebugtens Vinterbadelaug</p>	<p>På vegne af Dialoggruppen, som omfatter repræsentanter for sejl- og roklubber, vinterbadere og søspejdere m.fl. i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen samt Østerbro Lokaludvalg, har Erik Kragh-Hansen sendt følgende høringssvar:</p> <p>Forord Dialoggruppen har aktivt deltaget i processen ved flere møder med By & Havn, Københavns Kommune og Vejdirektoratet forud for udarbejdelse af VVM-redegørelsen. Det har været en konstruktiv dialog, hvor problemstillinger er blevet drøftet og ønsker/indsigelse fra brugerne i området er blevet belyst i VVM-redegørelsen.</p> <p>Den foreliggende rapport 557-2016 giver således en klar og grundig orientering om projektets miljøpåvirkninger i anlægsfasen og i den efterfølgende driftsfase for vejttunnel og erstatningshavne, hvorimod konsekvenserne for en stiforbindelse og tilsluttende sti-anlæg savner en belysning af alternative placeringer og konstruktive udformninger.</p> <p>Proces Høringsperiode 7. juni - 29. august 2016. Udarbejdelse af Hvidbog (Vejdirektoratet) og politisk behandling (Borgerrepræsentationen). Fremsættelse af forslag til anlægslov primo 2017 ved enighed mellem kommune og staten. Projektering og udbud 2017-2019. Tidligst påbegyndelse af anlægsarbejder 2020. Anlægsarbejdet forventes at vare 5-6 år.</p> <p>Sammenfatning Valget af tunnelloøsning, stiforbindelse, byggeprocesser og erstatningsfaciliteter er af afgørende betydning for klubberne og de rekreative aktiviteter i området. Nogle af de belyste alternativer i VVM-rapporten vil være decideret livstruende for flere af klubberne. Derfor anbefaler samtlige ro- og sejlkklubber i Svanemøllehavnen og i Kalkbrænderihavnen følgende:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. En vejttunnel udføres etapevis, så havneaktiviteterne kan fortsætte i anlægsperioden. 2. Som en nødvendig erstatningshavn for ca. 600 både foretrækker sejlerne "Svaneknoppen lille". (Svanemøllebugtens Vinterbadelaug kan modsat de øvrige organisationer dog ikke acceptere en erstatningshavn, som hindrer brugen af de bestående badefaciliteter). 3. En stiforbindelse betragtes som værende overflødig og ødelæggende for det rekreative miljø i området. <p>Tunnelloøsning. En tunnelloøsning, som hindrer sejlads i den 5-6 år lange anlægspe-</p>

riode og dermed kræver flytning af 1.420 både til en erstatningshavn uden tilknytning til eksisterende klubhuse, materielhuse/pladser (og dermed uden mulighed for opretholdelse af det for idrætsforeningerne vigtige sociale fællesskab og undervisning af børn og voksne) vil være ødelæggende for de gennem generationer skabte relationer samt fjerne en betragtelig del af bydelens fritidsaktiviteter. Sejlklubbernes ca. 7.000 medlemmer og brugere, hvoraf mange ankommer på cykel fra lokalområdet, vil få en markant forøget transporttid og tilsvarende ekstra transportomkostninger ved en udflytning, hvilket utvivlsomt vil få medlemsantallet til at falde betragteligt.

For roerne vil en lukning af havneindsejlingen betyde en flytning af opbevaringshal til robåde til nordsiden af Svaneknoppen - og dermed en adskillelse mellem klubhusfaciliteter og båd håndtering. En ny arbejdsvej gennem det grønne område vest for klubhusene og lukning af den eksisterende udkørsel vil hindre transport af robåde på de lange trailere til/fra opbevaringshallerne.

Lukning af havneindsejlingen vil endvidere medføre manglende vandudskiftning i det indelukkede område med forringet vandkvalitet og evt. lugtgener til følge, ligesom flere regnvandsudløb i havnene vil kræve, at det tilførte vand pumpes ud af havnen.

En tunnelløsning udført i etaper anbefales, fordi det sikrer ud- og indsejling til/fra havnene for både roere og sejlere i anlægsperioden. Hvis den udføres som en sænketunnel, vil den tillige være mindre miljøbelastende i anlægsperioden for Svanemøllehavnen og beboerne i nærheden. Endvidere er en etapeopdelt løsning også den billigste samlede løsning for tunnel og erstatningshavne.

Følgende forhold skal sikres ved konstruktion/udførelse:

1. Fri gennemsejlingsbredde i anlægsfasen på min. 40 m.
2. Dybgang over færdig tunnel min. 3,5 m - og meget gerne 4,0 m, idet enkelte både p.t. ikke vil kunne passere ved en dybgang på 3,5 m - og flere vil blive forhindret ved lavvande. Det forventes, at sejlådene fortsat vil blive større og have større dybgang og større mastehøjde.
3. Ved en etapeopdelt tunnelløsning er det afgørende, at tidsplanen holder, og at evt. vinterlukkeperioder ikke forskubber sig ind over forårsmånederne, da det vil være ødelæggende for klubbernes rekruttering og medlemsoptag. Bygherren skal derfor indarbejde vilkår for entreprenøren om at tilrettelægge arbejdet, så en eventuel ændret tidsplan ikke påvirker den frie gennemsejling i perioden 1. april - 1. oktober.
4. Eventuelle kortvarige lukkeperioder (1-2 dage) i sommerhalvåret skal begrænses og varsles i god tid.
5. Hensigtsmæssig adgangsvej mellem klubhuse og nyt søsætningssted for robåde samt for joller fra Søspejderne til broer på nordsiden af Svaneknoppen skal etableres.
6. Efter etablering af tunnelen skal der sikres en tilstrækkelig vandudskiftning fra de inderste og dybereliggende havneområder, så vandkvaliteten ikke forringes.

Erstatningshavne.

Svaneknoppen Lille prioriteres højest ved en delvis udflytning af ca. 600 både, da de flyttede både og landfaciliteter vil blive etable-

ret i og omkring de nuværende forhold, og besejling af havnene kan ske i hele anlægsperioden. En ændret udformning af Svane-knoppen Lille - f.eks. koncentreret mod øst - vil friholde badeforholdene for vinterbaderne samt sikre en mere uhindret udsigt til Øresund.

En kombiløsning med Svane knoppen Lille og Færgenhavn

Nord (begge udvidet i forhold til de beskrevne løsninger) foretrækkes blandt de anførte mulige erstatningshavne ved en total udflytning, da løsningen medfører færre problemer - især med hensyn til lokation i forhold til de bestående faciliteter og brugernes bopæl.

Prøvestenen (både lille og stor løsning) kan under ingen omstændigheder accepteres af sejlerne. En sådan placering vil være fuldstændig løstrevet fra de nuværende forhold, klubhuse, landpladser, værksteder m.v.. samt betyde en væsentlig forøget transportafstand og transporttid tværs gennem København for brugerne. Det vurderes, at de fleste sejlere vil opgive en sådan placering og søge alternative løsninger uden for København. Endvidere vil ungdoms- og skolesejlads ikke kunne gennemføres grundet transporttid og -omkostninger. De rekreative forhold i Svanemølle- og Kalkbrænderihavnen med aktive sejlere og liv på vandet vil forsvinde ved en udflytning til et område uden miljø og maritime forhold og dermed virke destruktivt for opretholdelse af klublivet i de 6 sejlklubber, som alle bliver berørt.

Nordhavn Nord vil have stort set samme negative konsekvenser for sejlerne, som nævnt under Prøvestenshavnen.

Stiforbindelse.

Da en sådan forbindelse er medtaget sent i processen som et ønske fra Københavns Kommune har den inden udarbejdelsen af VVM-rapporten ikke været drøftet i Dialoggruppen. Der savnes således en vurdering af sikkerheden for sejlere og roere ved de to forslag til broløsninger, ligesom konsekvenserne af en evt. tilslutningsforbindelse til stiforbindelsen ikke er belyst.

Det fremgår af VVM-rapportens s. 73, at stiforbindelsen primært er tænkt som en forkortelse på 1,3 km, svarende til 4 min. af cyklisteres adgang til det nye Nordhavnsområde. Denne afkorting vil kun være gældende, såfremt man ankommer fra den nordlige del af Østerbro/Hellerup - og derimod ikke for trafikken til/fra centrum, som må forventes at udgøre den største del. En evt. stiforbindelse til Svane knoppen vil med sin trafik være ødelæggende for det bestående rekreative miljø samt være til gene for vinterbaderne, som vil føle sig udstillet.

En tilsluttende stiforbindelse placeret langs Svane knoppens nordside vil uanset valg af bro eller tunnelloøsning afskære adgangen fra vinterbadehus til vinterlaugets badebro og afskære ungdomssejlerne i KØS og sejlads for fysisk og psykisk handicappede i LAVUK til flydebroer mod nord samt have væsentlig indflydelse på klubhus, værksted og landarealer anvendt af Søspejdertroppen GRY. En evt. stiforbindelse bør derfor anlægges i samme linjeføring som adgangsvejen til Svane knoppen, så genevirkningen begrænses mest muligt. Der må dog imødeses konflikt mellem optagning og søsætning af både ved landpladserne på Svane knoppen og en stiforbindelse gennem området.

En **stitunnelforbindelse** med en fri gennemsejlingsdybde som gældende for vej-tunnelen vil ikke have gener for roklubberne og

	<p>sejlkлубberne - og er tillige den foretrukne løsning for cyklisterne.</p> <p>En højbro vil hindre store sejlbåde med en mastehøjde på over 22 m i at anløbe havnene samt besvære sejladsmulighederne grundet bropillerne, placeret i havneløbet især for både uden motor, herunder for skolebådene.</p> <p>En klapbro vil være ødelæggende for de fleste brugere af Svanemølle- og Kalkbrænderihavnen, bl.a. af følgende årsager:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Begrænset åbningstid vil hindre ind- og udsejling for fartøjer med en frihøjde større end 5 m - dvs. samtlige sejlbåde. F.eks. når flere end 100 både skal deltage i de ugentlige kapsejladser. Den i rapporten anførte forventede broåbningstid på 5 min. vil ikke være tilstrækkelig, hvorimod en åbningstid på min. 2x30 min. vil være nødvendig flere dage i løbet af ugen, ligesom en ventetid for sejlbåde ikke kan accepteres længere end 30 min. før broåbninger. Det vil være nødvendigt med en døgnbemanding af klapbroen, idet havnene også anløbes om natten. 2. Skolebåde og andre fartøjer uden motor vil have meget vanskeligt ved at manøvrere gennem broåbningsfaget samt afpasse ankomsten til broåbningen. Det skal præciseres, at der jo er tale om elever, som skal lære at sejle. 3. Der er behov for store venteområder på begge sider af klapbroen, hvor både kan sejle rundt og afvente en broåbning. Sådanne venteområder vil gøre det risikabelt for bl.a. roerne at passere gennem området. Endvidere vil en klapbro ved anløb af havnen i kraftig nordenvind hindre, at man kan søge nødhavn. 4. Generne ved broåbninger vil gøre det mindre attraktivt at have sejlbåde i Danmarks største lystbådehavn, som derfor på sigt må formodes primært at tiltrække motorbåde med deraf følgende øgede støj- og lugtgener for omgivelserne. Endvidere vil Københavns største havne miste deres betydning for de mange gæstende både fra ind- og udland.
<p>Nr. 74 Svanemøllebugtens Vinterbadelaug v. Svend Friis Kilde- vældsgade 22 2100 KBH Ø Telefon: 53619363 Mail: svendfri- is@gmail.com</p>	<p>Svanemøllebugtens Vinterbadelaug har sendt nedenstående hørings svar på VVM-redegørelsen om Nordhavnstunnellen:</p> <p>Vi deltager også i det fælles høringssvar fra den såkaldte Dialoggruppe for klubber og foreninger i området Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen – dog med et forbehold for så vidt angår valget af erstatningshavn.</p> <p>Svanemøllebugtens Vinterbadelaug er en relativt ny brugergruppe i det rekreative miljø i Svanemøllebugten. Klubben blev stiftet 5. november 2009 og indviet den 23. januar 2010. Foreningen holder til på Svaneknoppen, hvor vi har bygget eget badehus og badebro mod nord ud i Svanemøllebugten. Badehuset har foyer og separat herre- og dameomklædning i stueetagen og stor sauna på 1. sal. Desuden er der mellem badehus og badebro etableret en rekreativ have, beplantet så den er smuk både vinter og sommer, samt en plæne og seks bænke.</p>

Haven, badebroen samt nyindrettede overdækkede udendørs omklædningsfaciliteter er åbne for alle, mens klubbens indendørsomklædning og sauna med fornem panorama udsigt til Øresund, Hven og Sverige er forbeholdt medlemmerne.

Svanemøllebugtens Vinterbadelaug fungerer uden offentlig støtte. Finansieringen af omkostningerne på godt 6 mio. kr. til badehus, badebro og øvrige faciliteter er kommet i stand ved en stor andel af lån og gaver fra medlemmerne. Hertil kommer bidrag fra almennyttige fonde samt banklån, som allerede er tilbagebetalt.

Foreningen består af ca. 2.200 medlemmer og optager nye medlemmer i den takt, andre medlemmer melder sig ud. Der er stærk søgning efter medlemskab og pt. er der over 800 på ventelisten.

Svanemøllebugtens Vinterbadelaug har deltaget i arbejdet i den såkaldte Dialoggruppe vedr. Nordhavnstunnelens påvirkning af Svanemølle- og Kalkbrænderihavnen. Badelaugene tilslutter sig punkterne 1 og 3 i Dialoggruppens høringssvar, men kan ikke tilslutte sig punkt 1 vedr. placering af erstatningshavn for flytningen af 600 både.

Sammenfatning

Svanemøllebugtens Vinterbadelaug anbefaler følgende:

1. *En vej tunnel udføres etapevis, så havneaktiviteterne kan fortsætte i anlægsperioden.*
2. *Erstatningshavnen for de både, der skal flyttes i byggeperioden, må ikke placeres i Svanemøllebugten, da det vil betyde, at bade faciliteterne på Svaneknoppen må lukkes ned i byggeperioden, og aktiviteterne flyttes til midlertidige faciliteter andetsteds.*
3. *En stiforbindelse betragtes som værende overflødig – og ødelæggende for det rekreative miljø i området.*

1. Åben eller lukket havneindsejling

En løsning, der indebærer lukning af havneindløbet i den ca. 6-årige byggeperiode vil have meget betydelige negative virkninger for størstedelen af de rekreative aktiviteter i Svanemøllehavnen. Det kan desuden i kraft af de mange både, der skal flyttes til midlertidige placeringer, indebære store følgevirkninger i det eller de områder uden for Svanemøllehavnen, der skal rumme disse både i byggeperioden, afhængigt af placering. Følgevirkningerne vil primært gøre sig gældende i tilfælde af en flytning til Svanemøllebugten, som ud over vinterbadning også huser den meget populære og i sommerperioden meget benyttede badestrand.

Lukning af havneindsejlingen vil endvidere medføre manglende vandudskiftning i det indelukkede område med forringet vandkvalitet og evt. lugtgener for hele området til følge, ligesom flere regnvandsudløb i havnene vil kræve, at det tilførte vand pumpes ud af havnen.

En sænketunnel udført i etaper anbefales. En sænketunnel vil den tillige være mindre miljøbelastende i anlægsperioden for Svanemøllehavnen, brugerne og beboerne i nærheden. Endvidere er en etapeopdelt løsning også den billigste samlede løsning for tunnel og erstatningshavne.

Sidst, men ikke mindst, vil en etapevis bygning indebære, at kun 600 både skal flyttes, hvilket reducerer omkostningerne til erstatningshavnen og begrænser følgevirkningerne i det område, hvor erstatningshavnen etableres.

2. Erstatningshavne

Erstatningshavnen for de både, der skal flyttes i byggeperioden, må ikke placeres i Svanemøllebugten, da det vil indebære betydelige negative følgevirkninger for brugerne af dette rekreative område. For medlemmer og ikke-medlemmer af vinterbadelaugene, der benytter bade faciliteterne på Svaneknoppen, vil det betyde, at faciliteterne må lukkes ned i byggeperioden og aktiviteterne flyttes til midlertidige faciliteter andetsteds.

For de mange tusinde borgere, der benytter den særdeles populære badestrand, vil en lukning heraf være et meget stort tab. Og for de mange promenerende samt de cyklende på stien langs bugten vil tabet af det flotte sundkig, som der i forvejen ikke er for meget af i området, være stort. Det vil også være tilfældet ved valget af Svaneknoppen Lille som erstatningshavn. Det er vort håb, at der også tages hensyn til alle disse ikke-organiserede borgers interesser i valget af erstatningshavn, selvom de måtte være fraværende blandt høringssvarene.

For så vidt angår vinterbaderne vil det være et væsentligt tab at skulle forlade de nuværende, meget velfungerende, smukke og populære faciliteter. Der bades hele året, både vinter og sommer, i modsætning til andre aktiviteter i havnen, der stort set kun udøves om sommeren.

En placering af erstatningshavnen på et af de andre undersøgte steder vil imidlertid ikke have disse negative følgevirkninger, da der ikke disse steder forefindes lignende rekreative værdier eller brugere heraf.

Der er rigtig mange, der skal tages hensyn til i Svanemøllebugten: 2200 vinterbadere (plus 800 på ventelisten). Hertil kommer, at der især om sommeren er mange ikke-medlemmer, der bader fra ba-

debroen og benytter den populære plæne/have med omklædningsfaciliteter, der er åbne for alle. Svanemøllestrandens store succes har haft en betydelig øget brug af badefaciliteterne på Svaneknoppen som sideeffekt.

Desuden indebærer den nuværende placering af vinterbadelaugets badebro et godt stykke fra kysten, at vinterbadningen uden tøj kan foregå ugeneret, hvilket ikke vil blive tilfældet, såfremt man flytter vinterbadefaciliteterne til en placering meget tættere på kysten, som foreslået i forbindelse med både Svaneknoppen Stor og Lille.

Hvis udfaldet bliver, at kun 600 både skal flyttes, fordi havneindløbet holdes åbent i byggeperioden, er det ikke rimeligt, at denne flytning udløser endnu en flytning af en stor brugergruppe - de 2200 vinterbadere samt tusindvis af ikke-medlemmer - når der findes alternativer til placering af en erstatningshavn i Svanemøllebugten, hvor der ikke er rekreative aktiviteter, der bliver generet. Samtidig vil valget lige præcis af Svaneknoppen Stor eller Lille være ødelæggende for alle de øvrige borgeres anvendelse af stranden og de rekreative faciliteter her.

3. Stiforbindelse

Stiforbindelsen til Nordhavnsområdet (bro eller tunnel) bør opgives. Den har alene en potentiel værdi for cyklister og gående, der kommer fra Hellerup/Gentofte samt fra området i nærheden af Svaneknoppen. Strækningen, der spares, er 1,3 km, og ved en gns. hastighed på 20 km/t svarer det til ca. 4 min. Og tidsbesparelsen vil kun være til stede ved passage ad en nedlukket klapbro, idet tidsforbruget til elevatorer (ca. 6 min.) ved valg af højbro hhv. tunnel skal modregnes. Hertil kommer modregning af ventetid ved oplukket klapbro. For cyklister og gående fra København K, N, V og Indre Østerbro vil der ikke være nogen besparelse.

En stiforbindelse ad den nuværende nordlige sti vil medføre en meget belastende trafik på tværs af rekreative aktiviteter. VVM-redegørelsen forudsiger ca. 10.000 cyklende og 2.500 gående på hverdage. Om vinteren bades der uden tøj fra vinterbadelaugets badebro. Cyklende og gående trafik i større omfang foran eller i nærheden af badebroen vil derfor være stærkt generende for de vinterbadende, som vil føle sig udstillet. Dertil kommer, at så stærk en tværgående cykeltrafik vil have negative trafiksikkerhedsmæssige følger. Denne udfordring er anerkendt i VVM-redegørelsen, jfr. side 138 i redegørelsen: "Det vil være en fordel for de nuværende aktiviteter, hvis cyklister så vidt muligt ledes ad vejen på Svaneknoppen og ikke ad den nordligere sti". En placering på den nordlige sti ville indebære en reel lukning af vores vinterbadeklub.

Hvis man alligevel vælger at gennemføre stiforbindelsen, skal det sikres, at cyklister og gående ikke ledes ad stien på den nordlige side af Svaneknoppen, da denne trafik krydser adgangen fra vin-

	<p>terbadelaugets badehus til badebroen. Men vi finder, at også en sådan placering vil være destruktiv for det rekreative miljø på havnen for alle, inklusive vinterbaderne.</p> <p>Vi er derfor imod stiforbindelsen og kan ikke se, hvorledes denne ressourcemæssigt kan forsvares. Der er mange andre muligheder for en cykelforbindelse til Nordhavnen, der dels vil være mere formålstjenlige og dels ikke vil ødelægge en af Københavns største rekreative attraktioner.</p>
<p>Nr. 79 Sejlkлубberne i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen v/ KAS Formand Jon Bundesen Mail: formand@kas.dk</p>	<p>Nedenstående bemærkninger til VVM-redegørelsen er fremsendt af sejlkлубberne i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen, nemlig Kjøbenhavns Amatør Sejlkлуб v. formand Jon Bundesen, Sejlkлубben Sundet v. formand Mads Roden, Øresunds Sejlkлуб Frem v. formand Laila Hansen, Sejlkлубben København v. formand Martin Frandsen, KØS v. formand Thomas Block Nikolajsen, Kvindelig Sejlkлуб v. formand Anette Oldenborg og Søspejldertroppen GRY v. formand Claus Laage-Thomsen.</p> <p>Den sammenfattende rapport har ud fra et sejlerrelateret standpunkt givet anledning til en række bemærkninger. Dette hørings-svar søger at belyse rapportens forskellige forslag, herunder hvilken betydning de enkelte forslag vil have for os ca. 7000 sejlere, der bruger vores fritid i Danmarks største lystbådehavn.</p> <p>Sammenfattende ønsker vi at fremhæve følgende tre hovedbudskaber</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vi kan ikke støtte forslaget om en stiforbindelse i form af en klapbro 2. Vi kan ikke støtte forslag, som helt eller delvis indeholder en havn ved Prøvestenen. 3. Vi kan ikke støtte forslag, som indebærer en fuld lukning af havnene i hele anlægsperioden. <p>Generelle bemærkninger</p> <p>Vi vil gerne benytte lejligheden til at kvittere for et meget fint arbejde med udarbejdelsen af VVM-rapporten. Vi synes rapporten giver en god gennemgang af de forskellige punkter og spørgsmål, som blev stillet af opdragsgiveren.</p> <p>Det sagt, så findes der i rapporten enkelte løsningsforslag, som vi anser for at have væsentlige negative konsekvenser for os som sejlere. Det drejer sig om:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Fuld lukning af havnene i hele anlægsperioden (5 år). 2) En løsning til en stiforbindelse, som umuliggør fri ind- og udsej-

ling til/fra havnene i al tid fremover (klapbro-løsningen).

Som sejlere er vi dybest set afhængige af én ting: Nem og sikker adgang til havet. Dette umuliggøres ved ovenstående punkter. Rapporten gennemgår mange andre forslag, som er mindre indgribende i havnenes fremtidige anvendelighed som udgangspunkt for lystsejlad, og som vi derfor ønsker at pege på.

Herunder gennemgås udvalgte punkter i VVM-rapporten.

Punkt 2.2.1

Det fremgår, at anlægsarbejdet vil vare i 5 år, og at der vil blive behov for en midlertidig lystbådehavn til en del af havnens brugere i hele den 5-årige periode. 5 år er i denne sammenhæng meget lang tid at skulle flytte væk fra et miljø som Svanemøllehavnen, og des længere væk en bådejer flyttes, des større er risikoen for, at bådejeren mister kontakten til miljøet og ikke kommer tilbage. Vi anbefaler derfor løsninger, hvor de midlertidige havne findes så tæt på Svanemøllehavnen/Kalkbrænderihavnen som muligt, samt at havneindsejlingen holdes delvis åben i hele anlægsperioden. Dette vil gøre det væsentlig nemmere at holde sammen på miljøet og holde liv i de mange aktiviteter, børn, unge og voksne, alle som har deres udgangspunkt i Svanemøllehavnen/Kalkbrænderihavnen.

Punkt 5 Undersøgte Erstatningshavne

Der nævnes i alt 7 forslag til erstatningshavne.

Punkt 5.1, Svaneknoppen Stor

Der henvises til kommentarer til "Kombiløsningen" nedenfor.

Punkt 5.2, Svaneknoppen Lille

Med denne løsning holdes klubbernes medlemsaktivitet tæt ved de eksisterende havne, og havnene kan besejles i hele anlægsperioden. Hertil kommer, at alt eksisterende infrastruktur fortsat kan benyttes, ligesom der fastholdes adgang til bådpladser og værksteder. Herunder bemærkes også, at løsningen forudsætter fri adgang til Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen i anlægsperioden. Sejlklubberne i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen skal pege på denne løsning som den, der i højeste grad muliggør, at det nuværende klubliv bevares, og nuværende rekreative aktiviteter fastholdes på Østerbro.

Punkt 5.3, Færgeshavn Nord (lille)

I store træk kan ovenstående kommentarer vedrørende Svaneknoppen Lille overføres til denne løsning. Dog bemærkes, at placering af klubberne i to geografisk adskilte havne vil medføre en risi-

ko for, at klublivet fragmenteres med heraf følgende tab af fælles identitetsfølelse og historisk samhørighed – hvilket er ganske vægtige faktorer i klubber, som i flere tilfælde har en mere end 100 år lang fælles historie. Herudover bemærkes også, at placeringen i Færgehavn Nord vil medføre en længere transporttid til og fra havnen. Dette vurderes dog at kunne imødegås ved en styrkelse af de offentlige transportmuligheder til den nyetablerede lille erstatningshavn.

Punkt 5.4, Nordhavn Nord (stor)

Sejlkлубberne i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen kan som indledningsvist anført ikke støtte en løsning, der indebærer fuldstændig lukning af havnene i anlægsperioden. Rationalet herfor er, at klubbernes stærke rødder i København, historiske tilhørsforhold samt samhørighed med lokalområdet vil blive udslettet. Det vurderes, at disse kulturelle og historiske relationer meget svært vil lade sig genskabe, når først centeret for sejlkлубbernes godt 3.000 medlemmers samt et lige så stort antal relaterede brugeres aktiviteter er blevet bortflyttet.

Konkret i forhold til punkt 5.4 bemærkes endvidere, at en udflytning så langt væk som til Nordhavn Nord vil gøre alle nuværende anlæg (klubhuse, vinterpladser, beddinger, skure til bådejerne, skolelokaler, værksteder og sejltørrerum) uanvendelige i sommerperioden. Samtidig vil disse faciliteter kræve udgifter til vedligehold, således at de på et senere tidspunkt kan tages i brug igen. Udover at være en ekstra udgift for klubberne, vil det også kræve mere tid fra de aktive medlemmer at vedligeholde de gamle lokaler samtidig med, at de nye skal drives.

Endvidere bemærkes, at rigtig mange af havnens brugere ankommer med cykel eller tog. Disse vil få deres transport væsentligt forøget, såfremt de skal ud til Nordhavn Nord. De frivilligt drevne skoler er afhængige af at kunne starte ved 18-tiden på normale arbejdsdage, men hvis transporttiden for elever og lærere forlænges markant, vurderer klubberne, at der er betydelig risiko for, at deltagelsen på sejlerskolerne vil falde markant som følge af den væsentligt forlængede transporttid til og fra havnen. Det bemærkes i denne sammenhæng, at sejlerskolerne er et væsentligt rekrutteringsgrundlag for nye medlemmer i sejlkлубberne – og dermed også en forudsætning for sejlkлубbernes løbende generationsskifter. Sekundært bemærkes, at sejlerskolerne er en meget vigtig aktivitet for klubberne – dels udspringer meget af klubbernes identitet og selvforståelse fra sejlerskolerne og deres traditioner, dels udgør sejlerskolerne i høj grad indgangsvinklen for ”ikke-sejlere”, som gerne vil stifte bekendtskab med sejlsport/lystsejlads som fritidsinteresse.

Punkt 5.5, Prøvestenen Stor

Foruden ovenstående bemærkninger vedr. punkt 5.4 bemærkes, at denne lokation er så langt væk fra den nuværende havn, at en flytning af havnens både og aktiviteter vil have en altsågende negativ indvirkning på det nuværende klubliv og rekreative aktiviteter i og omkring Svanemøllehavnen. For sejlklubbernes vedkommende må der forudses betydelig medlemsafgang – tenderende til en regulær medlemsflugt – til havne, der er tættere på. Dermed vil en direkte konsekvens af valg af Prøvestenen Stor være, at der vil ske en fuldstændig udflytning af klublivet og sejlsporten fra København til omkringliggende kommuner samt eliminering af de rekreative aktiviteter i og omkring Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen.

Det vurderes endvidere uundgåeligt, at sejlerskolernes elever bosiddende på Østerbro samt omkringliggende områder i København vælger alternative sejlerskoler, såfremt de bliver stillet i udsigt, at der skal påregnes den væsentligt længere transport til Amager (ofte i myldretiden) for at nå frem til skolernes start ca. kl. 18.

Sejlkubberne i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen kan ikke støtte den foreslåede model "Prøvestenen Stor".

Punkt 5.6, Prøvestenen Lille

Om end denne lokation muliggør adgang til Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen for de tilbageværende både, vurderes placeringen af ca. 600 både så langt væk fra den nuværende havn at medføre betydelig fragmentation af sejlkubberne – med en direkte afledt risiko for, at klubberne på sigt vil miste den nødvendige samhørighedskraft til at eksistere som foreninger og dermed grundlaget for at bibeholde sejlkubberne i deres nuværende format. Desuden vurderes det, at de færreste bådejere vil være indstillet på at flytte ud til Prøvestenen, hvilket igen må forventes at medføre en betydelig udflytning af klublivet og sejlsporten fra København til omkringliggende kommuner samt eliminering af væsentlige rekreative aktiviteter i og omkring Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen.

Sejlkubberne i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen kan ikke støtte den foreslåede model "Prøvestenen Lille".

5.7, Kombiløsningen: Svaneknoppen Lille og Færgehavn Nord

Både Svaneknoppen Lille og Færgehavn Nord ligger forholdsvist tæt på de nuværende havne. Løsningen tilgodeser i det store hele, at man "holder sammen" på havnens brugere, idet der dog henvises til bemærkningerne til løsning 5.3, Færgehavn Nord.

Imidlertid ses der væsentlige praktiske udfordringer. I den sammenfattende rapport er der ikke taget stilling til, hvor bådene skal

placeres om vinteren? Hvis man hindrer adgangen til Svanemøllehavnen i anlægsperioden, hindrer man samtidig bådenes adgang til optagningsstederne, bådpladserne og værkstederne. Såfremt dette forhold ikke adresseres, kan klubberne i Svanemøllehavnen ikke betragte denne løsning som en reel mulighed. Igen vurderes det mere hensigtsmæssigt at forfølge en etapeopdelt løsning, hvor havneindsejlingen til Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen ikke hindres i væsentlighed i anlægsperioden.

Indstilling fra sejlkлубberne i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen: Sammenfattende skal sejlkлубberne pege på løsningen "Svaneknoppen Lille", som anført i den sammenfattende rapport's punkt 5.2. Alternativt hertil skal sejlkлубberne opfordre til, at der indgås en dialog om udmøntning af løsningen "Færgehavn Nord", som anført i den sammenfattende rapport's punkt 5.3.

Sejlkлубberne i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen – der tilsammen tæller 3.000 medlemmer – kan ikke tilslutte sig løsninger, der indebærer lukning af adgangen til Danmarks største lystbådehavn i anlægsperioden. Desuden ses enhver løsning som indebærer hel eller delvis flytning af medlemmernes både til Prøvestenen som værende direkte skadelige for sejlkclubbernes eksistensgrundlag.

Punkt 6, Undersøgte Stiforbindelser

Mens de generelle miljømæssige konsekvenser af anlægsarbejdet i forbindelse med etablering af Nordhavnstunnellen fremstår dybdegående undersøgt og klart belyst, vurderes de permanente konsekvenser af etablering af en stiforbindelse for cykler og gående ikke at fremstå fuldt oplyst. Herunder bemærkes blandt andet, at der i de kortfattede afsnit vedrørende mulige stiforbindelser ikke er foretaget en komparativ vurdering af konsekvenserne for både sejlere, fodgængere og cyklister ved de valgte løsninger.

Endvidere bemærkes, at VVM-redegørelsen ikke belyser potentielle konsekvenser for det rekreative miljø og brugen af hele området omkring arealet udgørende den nordlige afgrænsning af Svanemøllehavnen (Svaneknoppen), hvor en trafik i den forudsatte skala må forventes at kunne få væsentlig betydning for den nuværende brug af arealet – herunder for vinterbadere, børne- og ungdomssejlads, sejlads for fysisk og psykisk handicappede samt de mange borgere fra lokalmiljøet/Østerbro, der ynder at bruge området til rekreative formål.

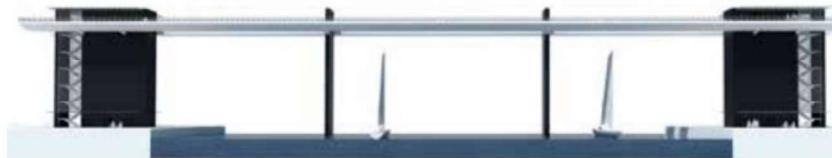
I nedenstående søger Sejlkclubberne i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen at fremstille en sådan sammenligning med primært udgangspunkt i konsekvenser for adgangen til havnen, men også med en parallel til de øvrige interessenter i stiforbindelsen.

Som grundlag for sejlkclubbernes vurderinger tages udgangspunkt i

forudsætningerne fremført i VVM-redegørelsen – herunder at etableringen af en stiforbindelse med den undersøgte linjeføring alene vil medføre en forkortet rute mellem Nordhavnen og indre by på 1,3 km. Der skal dog samtidig opfordres til, at man før stillingtagen til en eventuel stiforbindelse søger at belyse konsekvenser og muligheder mere fyldestgørende, således at der skabes et oplyst og objektivt grundlag før en endelig beslutning. Herunder kan det overvejes at søge eventuelle muligheder for alternativ linjeføring undersøgt, således at der sikres mindst mulige gener for brugerne af Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen og størst mulige fordele for forbindelsens øvrige forventede brugere.

Punkt 6.1 Stiforbindelse som højbro

Det fremgår, at højbroen vil blive udført i tre fag med betonpiller, som bærer broen. Endvidere vil der "være en lidt smallere gennemsejling end i dag." Vi ønsker at gøre opmærksomme på, at der er brug for ganske meget plads, når flere sejlbåde skal krydse ind/ud af udsejlingen på en forsvarlig måde uden at være til fare for hinanden. Allerede ved jævn vind, men særligt ved frisk vind og stærkere vindstyrker, vil broens betonpiller skabe turbulens rundt om pillerne, som gør det farligt og uforudsigeligt at gå tæt på pillerne for sejlførende både. Dermed bliver den sejlbare del af havneindsejlingen reel væsentligt reduceret i bredden, og den citerede sætning ovenfor ses derfor ikke at være retvisende.



Af denne grund skønnes løsningen med en højbro at udgøre en forøget risiko for de sejlene og frarådes derfor.

For øvrige interessenter – særligt cyklisterne – vurderes det dog at være forbundet med en hvis gene at skulle stå af cyklen for at vente på en elevator op til broen. Ligeledes må transporttiden i forbindelse med anvendelse af elevatorer i begge ender af forbindelsen forventes at udgøre en væsentlig forholdsmæssig reduktion af en forventet tidsmæssige besparelse på i forvejen blot 4-5 minutter (ved en forventet hastighed for en cykel på 15-20 km/t).

Punkt 6.2 Stiforbindelse som klapbro

Som en helt grundlæggende præmis for sejlklubberne i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnens vurdering bemærkes det som en afgørende faktor, at fri og uhindret adgang til Danmarks største lystbådehavn skal sikres i størst muligt omfang. Dette hensyn imødekommer en klapbro ikke, hvorfor løsningen helt grundlæggende

ikke kan støttes.

Det anføres i VVM-redegørelsen, at klapbroen, når den er åben, "kan passeres uhindret" for sejlerne. Dette er langt fra tilfældet, idet den undersøgte stiforbindelse som klapbro vil indsnævre den sejlbare del af havneindsejlingen så meget, at det under visse forhold vil være direkte uforsvarligt at lade sejlbåde passere. Der vurderes at være en reel og overhængende risiko for, at Svanemøllehavnen og Kalbrænderihavnen reelt lukkes for sejlbåde, som ikke har en hjælpemotor – herunder alle skolebåde, hvormed sejlernes eksistens og en stor del af klubbernes rekrutteringsgrundlag og samhørighedskraft som tidligere nævnt elimineres. Vi opfordrer derfor til, at man forhører sig hos Søfartsstyrelsen eller anden relevant objektiv myndighed om de sikkerhedsmæssige implikationer, såfremt man overvejer en klapbrøløsning.

Selv for sejlbåde med hjælpemotor vil det blive forbundet med en betydelig risiko for påsejlinger af andre både samt af broen at skulle "ligge stille" (drive) foran klapbroen sammen med mange andre både, mens der ventes på, at broen åbnes. For både er det ikke som med biler, at de kan ligge stille på en "parkeringsplads". Så snart en båd ikke er fortøjret, skal den være i konstant bevægelse for at opretholde styrefart/have indflydelse på, i hvilken retning den bevæger sig. I frisk vind og højere vil afventning af broåbning være direkte farligt, idet der langt fra er tilstrækkeligt plads i Kalkbrænderiløbet (på havnesiden af broen) til, at et større antal både kan sejle i et afventende mønster mellem hinanden. Etablering af et tilstrækkeligt opmarchområde vil kræve, at et stort areal øst for Kalkbrænderiløbet udgraves til havnens maksimale dybde og udlægges til venteområde.

Ved lave vindstyrker vil passage af broen omvendt være ganske tidskrævende – særligt i norden- og søndenvind, idet sejlbåde ikke kan sejle direkte mod vinden, og derfor må "krydse" igennem broåbningen. En åbningstid på op til 10 minutter som forudsat i VVM-redegørelsen må derfor påregnes at være langt fra tilstrækkelig til passage i let vind - og især i forbindelse med de ugentlige kapsejladser, hvor op mod 100 både skal passere i samme tidsrum.

Såfremt en klapbro ikke døgnbemandes, vil løsningen effektivt sætte en stopper for ind- og udsejling om natten. Dermed forhindres sikker adgang til landets største A-havn for lystbåde. Endvidere vurderes det, at indsejling om natten i hårdt vejr – eksempelvis når lystbåde har behov for at søge nødhavn – vil være forbundet med så betydelig risiko for påsejling af broen, at der vurderes at være en væsentlig sandsynlighed for, at dette vil blive forbudt af sikkerhedsmæssige grunde. I denne sammenhæng bemærkes subsidært, at natsejladser er en væsentlig forudsætning for at eleverne på sejlernes skolerne kan uddannes til at føre en båd på forsvarlig og

sikker vis under alle forhold.

Endelig bemærkes, at en lukning for ind- og udsejling om natten vil forhindre en serie af årligt tilbagevendende populære "natsejladser", som er begivenheder med deltagelse på tværs af klubberne/bådejerne i Svanemøllehavnen og Kalbrænderihavnen.



For øvrige forventede interessenter bemærkes, at en genvej på 1,3 km. – resulterende i en tidsmæssig besparelse for en cykel på 4-5 minutter – ikke kan forventes at være tilstrækkelig til, at det kan betale sig at imødesee risikoen for mere end 10 minutters ventetid to gange i timen grundet broens åbning.

For os som sejlere er klapbro løsningen den dårligst tænkelige løsning. Broen vil reelt indespærre Svanemøllehavnen/Kalbrænderihavnen bag en uigennemtrængelig barriere, som vil være til stor gene og risiko i dagligdagen.

Klapbroen skønnes at gøre Svanemøllehavnen og Kalbrænderihavnen langt mindre attraktivt at have sin båd liggende i end nabohavnene, og på længere sigt vil man enten ende med at skulle bygge en ny havn på ydersiden af klapbroen eller opgive sin status som Danmarks største lystbådehavn og se sejlbådene sejle til andre havne i omkringliggende kommuner.

Vi gør opmærksom på, at når Svanemøllehavnen er så stor, som den er i dag, så skyldes det dels muligheden for frit og sikkert anløb året rundt, dels at den rent kulturhistorisk har spillet en stor rolle som havn for sejl- og motorbåde. Dette er sidst skildret i bogen "Svanemøllen – Københavns riviera og åndehul" af Rune Adelvard, som netop er udkommet.

Punkt 6.3 Stiforbindelse som tunnel

En stiforbindelse udformet som en tunnel indeholder ingen umiddelbar hindring for bådenes fri passage. Af de undersøgte muligheder er dette derfor den løsning, som sejlkлубberne i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen ser som den bedste. Dog bemærkes det som tidligere anført, at konsekvenserne af den forventede trafik for lokalmiljøet og anvendelsen af arealerne udgørende Svanemøllehavnen's nordlige afgrænsning ikke er belyst i den sammenfattende rapport.

For øvrige interessenter – særligt cyklisterne – vurderes det dog at være forbundet med en hvis gene at skulle stå af cyklen for at vente på en elevator ned til tunnelen. Ligeledes må transporttiden i

	<p>forbindelse med anvendelse af elevatorer i begge ender af forbindelsen forventes at udgøre en væsentlig forholdsmæssig reduktion af den forventede tidsmæssige besparelse på i forvejen blot 4-5 minutter.</p> <p>Indstilling fra sejlkлубberne i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen: Sammenfattende skal sejlkлубberne i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen pege på løsningen "Stiforbindelsen som tunnel" som anført i den sammenfattende rapportens punkt 6.3. Vi gør samtidigt opmærksom på, at vi betragter rapportens punkt 6.2 "Stiforbindelse som klapbro" som værende direkte skadelig for sejlkлубbernes eksistensgrundlag.</p> <p>Det bemærkes samtidig, at sejlkлубbernes indstilling udelukkende er baseret på det grundlag, som er fremført i VVM-redegørelsen. Sejlkлубberne skal derfor fortsat pege på muligheden for at tilbageføre mulighederne for en stiforbindelse til en uddybende behandling – herunder inkluderende overvejelser om en alternativ nordligere placeret ruteføring, som potentielt på én og samme tid kan sikre fri og uhindret adgang til Danmarks største lystbådehavn og give større tidsmæssig besparelse for cyklister og fodgængere mellem Nordhavnen og indre by.</p>
<p>Nr. 83 Kystskipperlauget (ØSF) v/ Birgit Ryaa Hansen Mail: birgitryaa-hansen@gmail.com</p>	<p>På vegne af Kystskipperlauget i Øresunds Sejlklub Frem har Birgit Ryaa sendt følgende høringssvar:</p> <p>Svanemøllehavnen er et unikt miljø for rigtig mange sejlere, både sejlbåde med og uden motor og motorbåde.</p> <p>For at sikre, at dette kan fortsætte i årene fremover, vil vi anbefale følgende:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Ingen broforbindelse over havneløbet, hvis der skal være en stiforbindelse skal det være en cykeltunnel.</i> 2. <i>Som en nødvendig erstatningshavn anser vi "Svaneknoppen Lille" som eneste acceptable mulighed.</i> 3. <i>En vej tunnel udføres etapevis og som sænketunnel, så mest muligt af Svanemøllehavnen holdes åben i anlægsperioden, og det garanteres, at havnen er delvis åben i sejlsæsonen.</i> <p>Vi anser ikke en broforbindelse til cykler som nødvendig med tanke på den lille besparelse, den vil give cyklister. En bro vil til gengæld give sejlere af alle slags unødige problemer, især hvis det er en klapbro, hvor der kun åbnes en begrænset tid hver time.</p> <p>Svanemøllehavnen skal kunne besejles i alle vindforhold 24 timer i</p>

	<p>døgnet, alt andet er ikke sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Hvis man ender med en beslutning om en stiforbindelse, kan vi derfor kun anbefale en tunnel, der ikke vil genere sejlere.</p> <p>Mange af vores medlemmer ser med stor bekymring på planerne omkring den fremtidige Svanemøllehavn og er oprigtigt bekymrede for, hvordan de i fremtiden skal kunne komme ud og ind i havnen, og hvor deres både vil komme til at ligge under byggefasen.</p> <p>For os at se vil en flytning til Prøvestenen være det værste af alle scenarier, og vi vil derfor stærkt anbefale, at en erstatningshavn bliver "Svaneknoppen Lille".</p> <p>Vi mener samtidig, der er behov for fritidsaktiviteter for hele den nye bydel i Nordhavnen, hvor Svanemøllehavnen vil være et naturligt sted på samme side af banelegemet som den nye bydel, og derfor er "Svaneknoppen Lille" absolut det bedste alternativ. Som et af de største rekreative områder i København er Svanemøllehavnen vigtigt at bevare også under byggefasen.</p> <p>Ved en delvis lukning af havnen vil det samtidig være muligt fortsat at benytte klubbernes vinterplads til både samt øvrige klubfaciliteter.</p>
<p>Nr. 84 Sejlerskolen (ØSF) Mail: sejlensko- len@oesf.dk</p>	<p>Skoleudvalget har fremsendt følgende høringssvar på vegne af sejlerskolen Øresunds Sejlklub Frem:</p> <p>Svanemøllehavnen er et unikt miljø for rigtig mange sejlere, og hvert år uddanner sejlerskolerne nye sejlere, der under betryggende forhold lærer at sejle ud og ind i havnen i skolebåde uden motor. For at sikre, at dette kan fortsætte i årene fremover, vil vi anbefale følgende:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ingen broforbindelse tværs over havnen 2. En vej tunnel udføres etapevis, så mest muligt af Svanemøllehavnen holdes åben i anlægsperioden. 3. Som en nødvendig erstatningshavn for ca. 600 både foretrækker vi "Svaneknoppen Lille" <p>Begrundelsen for dette er:</p> <p>Da skolebådene i lighed med mange af kapsejlerne ikke sejler med motor, er det vigtigt, at der i hele perioden er tilstrækkeligt gode besejlingsforhold under alle vindforhold til alle, både sejlere og roere.</p> <p>Vi kan ikke se nødvendigheden af en stiforbindelse tværs over havneløbet, da den reelt ikke vil give nogen besparelse for cyklister,</p>

	<p>der skal passere og benytte elevator op og ned.</p> <p>En stiforbindelse vil ødelægge det gode miljø, der er i havnen, og give unødige gener for brugere af havnen. Hvis der skal være en stiforbindelse, er den bedste løsning, vi ser, en tunnel, der vil betyde, at generne for sejlerne er elimineret.</p> <p>En klapbro vil være til fare for sejlerne, der skal kunne komme ind og ud af havnen uhindret 24 timer i døgnet, vi kan ikke ligge og vente på en broåbning med sejlbåde uden motor. Det vil sige, at Danmarks største marina ikke kan bruges som nødhavn for alle typer sejlere i tilfælde af dårlige vejrforhold, hvad vi ser som helt uacceptabelt, såvel for Svanemøllens sejlere som for gæstesejlere.</p> <p>Ved at vælge løsningen med etapevis udførelse af vejttunnelen vil vi kunne fortsætte med sejlernes aktiviteter om sommeren og kunne komme til vores grej og undervisningslokaler uden stor gene.</p> <p>Det vil også betyde, at der ved en delvis lukning stadig vil være muligt at få bådene på land om vinteren. Det er derfor også vigtigt, at en evt. forsinkelse i projektet ikke betyder, at vi mister en sæson, fordi havnen er lukket længere end forventet.</p> <p>Sejlerskolen er fødekæde til klubben og rekrutterer nye medlemmer fra hele Storkøbenhavn. Det er derfor yderst vigtigt for os, at en evt. udflytning under ingen omstændigheder vil ske til Prøvestenen. Vores lærere og elever mødes typisk kl. 17:30-18:00 og vil kun kunne komme til Prøvestenen ved at passere tværs igennem byen i myldretiden enten i bil eller på cykel, hvilket vi ser som en meget stor gene for alle parter, og vi forudser derfor et meget stort fald både i lærerstab og elever.</p> <p>Ved en placering på Prøvestenen vil det ikke være naturligt at vælge en Svanemøllesejlkub, men derimod en lokal sejlkub på Amager, og da sejlerskolen står for den største tilgang af nye medlemmer, vil det i løbet af få år betyde en medlemstilbagegang for klubben med deraf følgende økonomiske problemer.</p> <p>Samtidig er der behov for fritidsaktiviteter for hele den nye bydel i Nordhavnen, hvor Svanemøllehavnen vil være et naturligt sted på samme side af banelegemet som den nye bydel.</p>
<p>Nr. 85 Søspejldertroppen Gry og Det Danske Spejderkorps v/ Claus Laage- Thomsen og Charlot- te Bach Thomassen Classensgade 12</p>	<p>Claus Laage-Thomsen og Charlotte Bach Thomassen har på vegne af Søspejldertroppen Gry og Det Danske Spejderkorps sendt følgende hørings svar:</p> <p>Som den børne- og ungdomsgruppe, der er beliggende på den yderste del af Svaneknoppen, vil vi, uanset hvilken løsning der vælges for gennemførelsen af tunnelarbejdet, blive temmelig hårdt ramt i den op til 5 år lange byggeperiode. Som formand for søspej-</p>

2100 KBH Ø
 Telefon: 24469854
 Mail:
 ct@parkmail.dk

dergruppen har jeg samlet vores synspunkter i fire nedenstående punkter.

1) Da vores medlemmer er børn og unge i aldersgruppen 8 - 23 år, som kommer fra den nordlige del af København, hvis ikke gående så med offentlige transportmidler og ofte på cykel, så vil de påtænkte forslag til erstatningshavne udover Svaneknoppen Lille/Stor være til væsentlig gene, for ikke at sige ødelæggende for vores aktiviteter. Vores mødeaktivitet ligger i tidsrummet 18 - 21, og så er der langt ud til Nordhavn en vinterdag, hvor det er mørkt fra kl. 17, for slet ikke at tale om Prøvestenen hele året. Konklusion: Erstatningshavn Svaneknoppen Lille eller Stor, alternativt kombiløsning Svaneknoppen Lille og Færgehavn Nord (se kap. 5 i VVM-redegørelsen). Vores både skal ligge så tæt på eksisterende huse og masteskur som muligt på nordsiden af nuværende mole.

2) Udover vores sejlads i optimistjoller og mindre sejlbåde fra Svaneknoppen har vi også fortløbende landaktiviteter på pladsen og i vores to huse, som er henholdsvis værksted og mødelokaler. Det er således ikke kun sejladsen i sommerhalvåret og diverse aktiviteter ude på pladsen, men også hele vinterhalvårets aktiviteter, der er hængt op på, at vi har et godt fungerende værksted og mødelokaler, som børnene, de unge og lederne kan bruge til en bred vifte af aktiviteter fra leg til instruktion og øvelser. Samt ikke mindst vinteropbevaring og reparationer på bådene. Konklusion: Erstatningshavn Svaneknoppen Lille eller Stor, alternativt kombiløsning Svaneknoppen Lille og Færgehavn Nord (se kap. 5 i VVM-redegørelsen).

3) Vores største bekymring vedrører den påtænkte stiforbindelse til Nordhavn. En klapbro som den foreslåede vil være ødelæggende for sejlads til og fra vores havn. Der er mindst to forhold, som her gør sig gældende. Det ene er, at vi ligger lige ud til det område, hvor alle de øvrige både og rofartøjer til og fra Svanemølle- og Kalkbrænderihavnen skal igennem. Det er derfor vigtigt, at der er plads på vandet ud for Svaneknoppen, og at der ikke samler sig både, der venter på, at broen går op.

Det andet forhold vedrører den vigtigste af vores opgaver, nemlig at lære de unge mennesker at sejle, og derfor er det vigtigt, at det er let at komme ud og ind uden for mange forhindringer. Her vil en bro med bropiller og lav højde være temmelig ødelæggende. Det samme vil gøre sig gældende for en højbro med hensyn til bropiller og snævrere sejløb. Udsynet og vindforholdene vil blive vanskelige, ikke mindst for den uøvede med forventede påsejlinger, og det som er værre til følge.

Hertil kan så tilføjes, at der på sigt med den forøgede trafik af cyklister, må påregnes konflikt mellem optagning og søsætning af både ved landpladserne på Svaneknoppen.

	<p>Konklusion: Ingen klapbro eller højbro, helst en tunnel, som har lang nedkørsel, så både elevator undgås og konflikt med håndtering af bådene undgås.</p> <p>4) Hvis anlægget af stiforbindelsen bliver samtidigt med tunnelforbindelsen til Nordhavn vil det yderligere belaste vores plads, skure og huse betragteligt, idet de ikke vil kunne benyttes, som det fremgår af kap. 6 i VVM-redegørelsen. Vi håber, at der i så fald vil blive taget fornødent hensyn til vores aktiviteter, som beskrevet tidligere i punkt 2.</p> <p>Men hvis det ikke kan være anderledes, end at der bliver etableret en cykeltunnel, tager vi gerne den ulempe med frem for i al fremtid at skulle leve med en klapbro! Konklusion: Ingen klapbro, helst en tunnel som har lang nedkørsel så konflikt med aktiviteterne på Svaneknoppen undgås.</p>
<p>Nr. 91 PFA-pension v/ Mikael Arne Fogemann Mail: MIF@pfa.dk</p>	<p>PFA Ejendomme A/S ejer 12,6 % af Refshaleøens Ejendomsselskab A/S, der ejer og administrerer det tidligere Burmeister & Wain skibsværfts arealer på Refshaleøen. PFA Ejendomme har følgende bemærkninger til VVM-redegørelsen:</p> <p>Der redegøres for fire forskellige udformninger af Nordhavnstunnelen, hvoraf de to (Løsning A og C) er forberedt til en eventuel fremtidig Østlig Ringvej. For begge løsninger gælder det, at selve tunnelen fortsætter under jorden til lige efter tilslutningsanlægget, hvor den ender blindt. Fremgangsmåden sikrer, at tunnelen kan videreføres i tunnel som Østlig Ringvej til Refshaleøen, uden at vejstunnelen skal lukke i en længere periode.</p> <p>PFA Ejendomme A/S indstilling: Nordhavnstunnelen bør forberedes til en Østlig Ringvej</p> <p>Valget af tunnelloøsning A eller C med tilhørende arealreservationer på Nordhavnen vurderes ud fra en helhedsbetragtning at være de mest optimale løsninger. PFA opfordrer derfor til, at én af disse to løsninger vælges for projektet. PFA vil fremhæve særligt to forhold, som i høj grad understøtter en beslutning om at forberede Nordhavnstunnelen til en eventuel kommende Østlig Ringvej.</p> <p>Byudviklingsmulighederne på Refshaleøen fremtidssikres og forbedres: Området er i Københavns Kommunes Kommuneplan 2015 udpeget som perspektivområde. Dette medfører, at området først påtænkes byudviklet efter planperiodens udløb i 2027. Det fremhæves i den nuværende kommuneplan, at det er en forudsætning for omdannelse og byudvikling af perspektivområderne, at der er en tilfredsstillende tilgængelighed for bl.a. biler til Refshaleøen. En Østlig Ringvej vil være en helt central infrastrukturløsning ift. målet om tilgængelighed.</p> <p>Det trafikale pres igennem København centrum reduceres:</p>

	<p>Etablering af en Østlig Ringvej vil på sigt betyde, at det statslige vejnet rundt om København forbindes, og at biltrafikken i de centrale bydele vil kunne aflastes betydeligt. En fremtidssikring af Nordhavnstunnellen til videreførelse i en Østlig Ringvej vil således ikke alene understøtte udviklingsmulighederne på Refshaleøen, men også tjene langsigtede målsætninger om udvidelse af det statslige vejnet og udviklingsmulighederne i Hovedstadsregionen samt København by.</p>
<p>Nr. 92 Sampension v/ Hasse Jørgensen Mail: SMI@sampension.dk</p>	<p>Sampension Administrationselskab A/S ejer 38,95 % af Refshaleøens Ejendomsselskab A/S, der ejer og administrerer det tidligere Burmeister & Wain skibsværfts arealer på Refshaleøen. Sampension Administrationselskab har følgende bemærkninger til VVM-redegørelsen:</p> <p>Det anbefales, at Nordhavnstunnellen forberedes til en Østlig Ringvej</p> <p>Rapporten redegør for fire forskellige udformninger af Nordhavnstunnellen, hvoraf de to (løsning A og C) er forberedt til en eventuel fremtidig Østlig Ringvej. For begge disse løsninger gælder, at selve tunnelen fortsætter under jorden til lige efter tilslutningsanlægget, hvor den ender blindt. Denne fremgangsmåde sikrer, at tunnelen kan videreføres i tunnel som en Østlig Ringvej til Refshaleøen uden at skulle holdes lukket i en længere periode. Løsning A og C mindsker således de fremtidige trafikale gener ved en videreførsel af Nordhavnstunnellen i en Østlig Ringvej betydeligt.</p> <p>Ud fra en samlet betragtning vurderes valget af tunnelloøsning A eller C med tilhørende arealreservationer på Nordhavnen at være de to mest optimale løsninger. Sampension opfordrer derfor til, at én af disse to løsninger vælges for projektet. Sampension har nedenfor fremhævet to forhold, som understøtter en beslutning om at forberede Nordhavnstunnellen til en eventuel kommende Østlig Ringvej.</p> <p>Aflastning af det trafikale pres igennem København centrum: En etablering af en Østlig Ringvej vil på sigt betyde, at det statslige vejnet rundt om København forbindes, og at biltrafikken i de centrale bydele vil kunne reduceres betydeligt. En fremtidssikring af Nordhavnstunnellen til videreførelse i en Østlig Ringvej vil ikke alene understøtte udviklingsmulighederne på Refshaleøen, men også tjene langsigtede målsætninger om udvidelse af det statslige vejnet og udviklingsmulighederne i Hovedstadsregionen samt København by.</p> <p>Forbedring og fremtidssikring af byudviklingsmulighederne på Refshaleøen: Området er i Københavns Kommunes Kommuneplan 2015 udpeget som perspektivområde. Dette medfører, at området først påtænkes byudviklet efter planperiodens udløb i 2027. Det fremhæves i den nuværende kommuneplan, at det er en forudsætning for omdannelse og byudvikling af perspektivområderne, at der er en tilfredsstillende tilgængelighed for bl.a. biler til</p>

	Refshaleøen. En Østlig Ringvej vil være en helt central infrastrukturløsning ift. målet om tilgængelighed.
<p>Nr. 94 Strandpromenadens Grundejerlaug v/ Merete Larsen og bestyrelsesformand Gregers Kudsk Vesterled 12 2100 København Ø telefon: 22679720 Mail: mel@gorrissenfederspiel.com</p>	<p>Strandpromenadens Grundejerlaug, der repræsenterer beboerne i Svanemøllekvarteret, har sendt nedenstående høringssvar, som også er tiltrådt af Svanevængets Ejerlaug, ejerne af boligprojektet på Strandpromenaden samt ejerne af det kommende projekt på WHO-grunden.</p> <p>Beboerne i Svanemøllekvarteret har forståelse for, at infrastrukturen i København skal udvikles i takt med udbygningen af Nordhavnsområdet, og at dette bl.a. forudsætter det igangværende Nordhavnsprojekt og Nordhavnstunnellen.</p> <p>Vi støtter det rekreative miljø ved havnen og den nye Svanemøllestrand og ønsker en afbalanceret løsning for alle interessenter. Vi bemærker, at vi som beboere er direkte berørt af det kommende anlæg med vor bolig som væsentligste livsinteresse og dagligdag.</p> <p>Sammenfatning:</p> <p>1. Retlig mangel ved redegørelsen.</p> <p>Den foreliggende VVM-redegørelse har ikke foretaget en vurdering af det nærliggende boligområde, der er det område, der påvirkes mest. En VVM-redegørelse skal indeholde en vurdering af de miljømæssige påvirkninger på det berørte område. Som det fremgår af redegørelsens s. 86 er undersøgelsens område afgrænset således, at påvirkningerne på beboelsesområdet, der er nærmeste nabo til det omfattende byggeri, ikke er undersøgt. Dette på trods af, at det også fremgår af rapporten, at dette område vil være det mest støjpåvirkede, se eksempelvis rapporten s. 120 og 130. Som følge af den manglende vurdering af påvirkningerne på beboelsesområdet er der således eksempelvis ikke taget stilling til påvirkningerne ved placering af den store arbejdsplads som nærmeste nabo til beboelsesområdet. Det fremgår således ikke af rapporten, hvilken ikke ubetydelig forskel det vil gøre for beboerne, hvis arbejdspladsen placeres et andet sted end foran boligkvarteret. Det fremgår indirekte af rapporten, at alternative placeringer ikke er undersøgt.</p> <p>Mange af beboerne i Svanemøllekvarteret er aktive og flittige brugere af havnen og stranden som sejlere, roere og vinterbadere - og værdsætter derfor den indsats, der er gjort for at imødekomme brugerne af havnen - men som beboere må vi forvente, at der ved planlægningen også sker en vurdering af påvirkningen på de boliger, der er nærmeste nabo til byggeriet, og hvor der vil være tale om en daglig påvirkning fremfor en påvirkning nogle timer om ugen, som tilfældet er for havnens klubmedlemmer. Det fremgår tydeligt af rapporten, at man har foretaget vurderinger ved de for-</p>

skellige løsninger eksempelvis af påvirkninger på klubbernes fritidsliv i havnen - men altså ikke af de nærmeste naboers risici for betydelig støj og forurening som følge af de foreslåede løsninger.

Vi forudsætter også, at der ved valg af afvandingsmetode tages højde for alternative placeringer af de meget skæmmende afvandingsrør, der er en daglig gene såvel visuelt som trafikalt for beboerne i kvarteret, og som har været placeret i kvarteret i 5 år i forbindelse med det nuværende byggeri. Vi forventer ikke, at de samme borgere skal belastes endnu engang hermed.

Vort nedenstående høringssvar forudsætter, at der bliver lavet en supplerende VVM-vurdering, hvori man inddrager påvirkningerne for beboerne i de foreslåede løsningsmodeller, såvel i anlægsfasen som efter færdiggørelsen. Kun på denne måde opnås et korrekt beslutningsgrundlag.”

2. Vi modsætter os en placering af den væsentligste del af arbejdspladsen lige ved siden af boligområdet.

Det fremgår af rapporten, at alternative placeringer er mulige. Det vil være selve den væsentligste arbejdsplads i en byggeperiode på ca. 6 år og medføre omfattende gener for området beboere. Det fremgår af kortets side 93, at denne placering foreslås - men alternative placeringer er ikke vurderet. Dette ses at være en fejl, jf. pkt. 1 ovenfor.

Endelig henledes opmærksomheden på, at beboelsesområdet nu i 5 år og forventeligt endnu 2 har været massivt påvirket af bygningen af Nordhavnsvej ved støj, forurening, rystelser og megen tung trafik. Ved tilrettelæggelsen af byggeriet bør man også derfor tage hensyn til beboerne, således at de mindst indgribende løsninger vælges.

3. Vi støtter en sænketunnel.

Det fremgår af rapporten, at en sænketunnel vil belaste området beboere mindst muligt, da der er færre gener for omgivelserne ved denne metode - som i øvrigt er billigst.

Det vil dog være afgørende, at der skabes klarhed omkring placering af anlægsprojektets byggeplads, således at denne ikke placeres foran Strandpromenaden, jf. pkt. 2.

Såfremt det overvejes at udvide tilslutningen til Østlig Ringvej støtter vi, at man beslutter dette nu fremfor senere. En forlængelse af byggefaserne som følge af en senere beslutning herom vil være ødelæggende for området, der i mange år vil have skullet rumme de betydelige gener fra byggerierne både af Nordhavnsvej og siden Nordhavnstunnelen.

4. Vi støtter etapeopdeling, men er imod Svaneknoppen Lille

som erstatningshavn.

Vi støtter en etapeopdeling, da det i videst muligt omfang vil bevare havnens liv og det øvrige rekreative miljø omkring havnen og den nyetablerede, meget populære badestrand.

En placering ved Svaneknoppen af en erstatningshavn (Svaneknoppen Lille eller Stor) vil modvirke en del af hensigterne med etapeopdeling, da en betydelig del af det rekreative miljø forsvinder som følge af strandens lukning. Det vil belaste beboerne i Svanemøllekvarteret, de mange tusinde årlige badegæster og vinterbaderne betragteligt. Vi forventer, at der også ved vurderingen af placering af erstatningshavn tages højde for de mange tusinder brugere af stranden, der ikke kan forventes at indgive høringssvar, men for hvem lukningen af stranden vil have stor betydning.

Udover lukning af stranden vil etablering af en erstatningshavn ved Svaneknoppen også betyde en forringelse af udsigten.

Den frie vandudsigt fra promenaden mellem den nuværende havn til og med Svanemøllestranden er stort set det eneste frie vandkig på hele denne kyststrækning til gavn og glæde fra mange københavnere og østerbroborgere.

Det vil være en særdeles betydelig gene for alle, såfremt den midlertidige erstatningshavn skal placeres netop her. Det bemærkes i den sammenhæng, at en midlertidig havn for 600 bådejere burde kunne placeres andetsteds, da en ikke ubetydelig del af bådejerne allerede i dag transporterer sig i bil til havnen fra distancer udenfor kommunen, og disse bådejere burde uden mange gener kunne køre lidt længere til deres båd.

I givet fald støtter vi en midlertidig placering i Færgehavn Nord eller en nedskaleret havn i Nordhavn Nord, idet begge kunne være en mere permanent og ressourceoptimal løsning også til gavn for de nye beboere i Nordhavn. Prøvestenen er også en mulighed, men vi har forståelse for, hvis sejlerne ønsker en tættere placering.

5. Vi er imod stiforbindelsen.

Stiforbindelsen vil være ødelæggende for det rekreative miljø på Svaneknoppen, der også for alle ikke-sejlende borgere er en væsentlig del af havnemiljøet. En placering af en trafikåre dimensioneret til

10.000 cyklister og 2.500 gående om dagen (jf. redegørelsens s. 78) er ude af proportioner i forhold til behovet og vil i realiteten forvandle området til et gennemkørselsområde.

Der er desuden et disproportionalt forhold mellem omkostningen og gevinsterne ved en stiforbindelse, da der ikke er konstateret et reelt behov herfor.

Stiforbindelsen vil alene afkorte distancen for fodgængere og cykli-

	<p>ster fra nord/Hellerup til Nordhavnen med 1300 meter, mens stien ikke vil være relevant for fodgængere og cyklister, der kommer fra syd (fra City og Østerbro). Med den meget lille maksimale reduktion af distancen for de berørte cyklister og gående vil være yderst upraktisk og meget lidt tidsbesparende at skulle vente på at komme ind/ud af 2 elevatorer.</p> <p>Virkningerne på trafikken i beboelseskvarteret er ikke vurderet i rapporten, hvilket er en fejl, jf. pkt. 1 men der må forventes en betydelig trafikal belastning igennem vore meget smalle veje netop på de tidspunkter, hvor også vi og vore børn skal færdes ind og ud af kvarteret om morgenen og efter arbejde/skoletid.</p> <p>Såfremt der desuagtet vedtages en stiforbindelse, vil en tunnel være at foretrække. En højbro over det smalle stræde vurderes at skæmme området visuelt og en klapbro vil i høj grad være til gene for sejlerne.</p> <p>Bilag fra VVM-redegørelsen: Figur 7.1 side 86 Figur 8.3 og 8.4 side 93 Figur 8.5 og 8.6 side 94 Figur 8.30 og 8.31 side 120 Figur 8.38 side 130</p>
<p>Nr. 98 Lønmodtagernes Dyrtidsfond v/Anita Meclenburg/Lars Wallberg Mail: and@ld.dk</p>	<p>Lønmodtagernes Dyrtidsfond ejer 10 % af Refshaleøens Ejendoms-selskab A/S, der ejer og administrerer det tidligere Burmeister & Wain skibsværfts arealer på Refshaleøen. Lønmodtagernes Dyrtidsfond har følgende bemærkninger til VVM-redegørelsen:</p> <p>Der redegøres for fire forskellige udformninger af Nordhavnstunnelen, hvoraf de to (Løsning A og C) er forberedt til en eventuel fremtidig Østlig Ringvej. For begge løsninger gælder det, at selve tunnelen fortsætter under jorden til lige efter tilslutningsanlægget, hvor den ender blindt. Fremgangsmåden sikrer, at tunnelen kan videreføres i tunnel som Østlig Ringvej til Refshaleøen, uden at vej-tunnelen skal lukke i en længere periode.</p> <p>Lønmodtagernes Dyrtidsfonds indstilling: Nordhavnstunnelen bør forberedes til en Østlig Ringvej.</p> <p>Valget af tunnelloøsning A eller C med tilhørende arealreservationer på Nordhavnen vurderes ud fra en helhedsbetragtning at være de mest optimale løsninger. Lønmodtagernes Dyrtidsfond opfordrer derfor til, at én af disse to løsninger vælges for projektet. Lønmodtagernes Dyrtidsfond vil fremhæve særligt to forhold, som i høj grad understøtter en beslutning om at forberede Nordhavnstunnelen til en eventuel kommende Østlig Ringvej.</p> <p>Byudviklingsmulighederne på Refshaleøen fremtidssikres og</p>

	<p>forbedres</p> <p>Området er i Københavns Kommunes Kommuneplan 2015 udpeget som perspektivområde. Dette medfører, at området først påtænkes byudviklet efter planperiodens udløb i 2027. Det fremhæves i den nuværende kommuneplan, at det er en forudsætning for omdannelse og byudvikling af perspektivområderne, at der er en tilfredsstillende tilgængelighed for bl.a. biler til Refshaleøen. En Østlig Ringvej vil være en helt central infrastrukturløsning ift. målet om tilgængelighed.</p> <p>Det trafikale pres igennem København centrum reduceres</p> <p>Etablering af en Østlig Ringvej vil på sigt betyde, at det statslige vejnet rundt om København forbindes, og at biltrafikken i de centrale bydele vil kunne aflastes betydeligt. En fremtidssikring af Nordhavnstunnellen til videreførelse i en Østlig Ringvej vil således ikke alene understøtte udviklingsmulighederne på Refshaleøen, men også tjene langsigtede målsætninger om udvidelse af det statslige vejnet og udviklingsmulighederne i Hovedstadsregionen samt København by.</p>
<p>Nr. 99 Refshaleøens Ejendomsselskab A/S v/ Claus Hovmøller Jensen / Christian Herskind Telefon: 24495291 Mail: cho@Refshaleøen.dk</p>	<p>Refshaleøens Ejendomsselskab A/S ejer og administrerer det tidligere Burmeister & Wain skibsværfts arealer på Refshaleøen, og det er selskabets ønske, at områdets i alt 52 hektar bynære havnearealer på sigt skal gennemgå en byudvikling med blandede bolig- og erhvervsanvendelser. Ejendomsselskabet har fremsendt følgende høringssvar:</p> <p>I forbindelse med den første offentlige høring i foråret 2015 argumenterede Refshaleøens Ejendomsselskab A/S for nødvendigheden af, at VVM-redegørelsen for Nordhavnstunnellen forholdt sig til en fremtidig videreførelse i en Østlig Ringvej, og det er derfor med stor tilfredshed, at Refshaleøens Ejendomsselskab A/ S kan konstatere, at netop dette belyses så grundigt i redegørelsen.</p> <p>Der redegøres således for fire forskellige udformninger af Nordhavnstunnellen, hvoraf de to (løsning A og C) er forberedt til en eventuel fremtidig Østlig Ringvej. For begge løsninger gælder det, at selve tunnelen fortsætter under jorden til lige efter tilslutningsanlægget, hvor den ender blindt. Fremgangsmåden sikrer, at tunnelen kan videreføres i tunnel som Østlig Ringvej til Refshaleøen, uden at vejtunnelen skal lukke i en længere periode.</p> <p>Refshaleøens Ejendomsselskab A/S' indstilling: Nordhavnstunnellen bør forberedes til en Østlig Ringvej</p> <p>Valget af tunnelloøsning A eller C med tilhørende arealreservationer på Nordhavnen vurderes ud fra en helhedsbetragtning i forhold til fremtidig trafikafvikling og byudvikling at være de mest optimale løsninger. Refshaleøens Ejendomsselskab A/ S opfordrer derfor til, at én af disse to løsninger vælges for projektet. Refshaleøens Ejendomsselskab A/ S vil fremhæve særligt to forhold, som i høj grad</p>

	<p>understøtter en beslutning om at forberede Nordhavnstunnellen til en eventuel kommende Østlig Ringvej.</p> <p>Byudviklingsmulighederne på Refshaleøen fremtidssikres og forbedres: Området er i Københavns Kommunes Kommuneplan 2015 udpeget som perspektivområde. Dette medfører, at området først påtænkes byudviklet efter planperiodens udløb i 2027. Det fremhæves i den nuværende kommuneplan, at det er en forudsætning for omdannelse og byudvikling af perspektivområdene, at der er en tilfredsstillende tilgængelighed for bl.a. biler til Refshaleøen. En Østlig Ringvej vil være en helt central infrastrukturløsning ift. målet om tilgængelighed.</p> <p>Det trafikale pres igennem København centrum reduceres: Etablering af en Østlig Ringvej vil på sigt betyde, at det statslige vejnet rundt om København forbindes, og at biltrafikken i de centrale bydele vil kunne aflastes betydeligt. En fremtidssikring af Nordhavnstunnellen til videreførelse i en Østlig Ringvej vil således ikke alene understøtte udviklingsmulighederne på Refshaleøen, men også tjene langsigtede målsætninger om udvidelse af det statslige vejnet, udvikling af hovedstadsregionen og udvikling af København by.</p> <p>Refshaleøens Ejendomsselskab A/S stiller sig til rådighed for uddybning Beslutningen om at etablere en Østlig Ringvej med et til- og frakørselsanlæg på Refshaleøen er nært forbundet med Refshaleøens Ejendomsselskab A/S' fremtidige muligheder for at byudvikle selskabets arealer. Det er derfor af væsentlig betydning for Refshaleøens Ejendomsselskab A/S, at den valgte tunnelloøsning for Nordhavnstunnellen er fremtidssikret til videreførelse i en eventuel kommende Østlig Ringvej. Hvis de besluttende myndigheder ønsker en uddybning af de ovenfor nævnte perspektiver ift. forberedelse af Nordhavnstunnellen til en Østlig Ringvej, stiller Refshaleøens Ejendomsselskab A/S sig meget gerne til rådighed.</p>
<p>Nr. 100 BAT v/ Charlotte Aen / Gunde Odgaard</p> <p>Telefon: 40747475 Mail: charlotte.aen@batkartellet.dk</p>	<p>Bygge- Anlægs- og Trækartellet (BAT) har følgende bemærkninger til VVM-redegørelsen:</p> <p>Bygge- Anlægs- og Trækartellet (BAT) skal hermed anbefale den foreslåede Løsning A, som den måde hvorpå Nordhavnstunnellen gennemføres. I forhold til denne løsning er det særdeles vigtigt, at den i fremtiden vil kunne videreføres til Refshaleøen også.</p> <p>BAT skal endvidere henvise til høringssvaret fra "Københavnertunnelgruppen", hvis betragtninger og anbefalinger vi er enige i.</p>
<p>Nr. 104 Dansk Metal v/ Rasmus Stoklund Holm-Nielsen</p>	<p>Dansk Metal har sendt følgende høringssvar vedrørende VVM-redegørelse af en kommende Nordhavnstunnel:</p> <p>Efter Dansk Metals opfattelse vil det være fornuftigt at fremtidssik-</p>

<p>Telefon: 50744185 Mail: rshn@danskmetal.dk</p>	<p>re Nordhavnstunnelen i tilfælde af ønsker om senere at bygge en østlig ringvej, og vi anbefaler derfor løsning A.</p>
<p>Nr. 105 Ejerlauget vedr. rækkehusene ved Solvænget m.v.. v/ Ulrik Danneskiold- Samsøe Telefon: 39296130 Mail: ul- rik@danneskiold- samsøe.dk</p>	<p>Ejerlauget vedr. rækkehusene ved Solvænget m.v. har sendt følgende selvstændige høringssvar til VVM-redegørelsen for Nordhavnstunnel som supplement til høringssvar nr. 94 fra Strandpromenadekvarterets Grundejerlaug. Ejerlauget har tiltrådt høringssvar nr. 94, men på et enkelt punkt afviger nærværende høringssvar fra høringssvar nr. 94.</p> <p>Ejerlauget vedr. rækkehusene ved Solvænget m.v skriver følgende:</p> <p>Vort høringssvar skal læses i tilslutning til høringssvaret fra Strandpromenadekvarterets Grundejerlaug. Med udgangspunkt i afsnitsnummereringen i dette høringssvar har vores bestyrelse nedenstående synspunkter.</p> <p>1. Retlig mangel ved redegørelsen Vort ejerlaug har kun beskeden indsigt i lovgivningen vedrørende VVM- forhold. Men indsigelsen er efter vores opfattelse korrekt. Så vi kan tiltræde denne.</p> <p>2. Placering af arbejdsplads tæt på boligområde Området er på Østerbrosiden karakteriseret ved meget snævre pladsforhold og megen boligbebyggelse. Det forekommer derfor oplagt at begrænse aktiviteterne i dette område til det mindst mulige.</p> <p>Derimod består området på Nordhavnsiden af erhvervsbebyggelse. Dette er mindre følsomt over for støj, hvilket især gælder om aftenen og om natten. Det er derfor oplagt at henlægge så megen byggepladsaktivitet til Nordhavnsiden, som det er teknisk muligt.</p> <p>3. Valg af tunnelløsning Vort ejerlaug har ikke indsigt i tunnelbyggeri. Men den løsning, som giver de mindste gener i form af støv, støj og vibrationer og/eller den korteste byggeperiode, vil være mest tilfredsstillende. Man skal være opmærksom på, at vort område er karakteriseret megen byggeaktivitet. Dette gælder ikke blot Nordhavnsvejforbindelsen, men også de igangværende og kommende omfattende lejlighedsbyggerier ved Strandpromenaden og fra 2017 også et byggeri til 1½ milliard DKK i Tuborg Syd. Det kan Vejdirektoratet naturligvis ikke tage hensyn til, men vi som naboer oplever byggeprocessen som uendelig lang og byrdefuld.</p> <p>4. Beskyttelse af Svanemøllestranden og etablering af midlertidig lystbådehavn i Nordhavnsområdet</p> <p>Svanemøllestranden er områdets åndehul, og den benyttes året rundt. Hvis man lavede en tælling af, hvor mange strandgæster der er, og hvor mange lystbåde der sejler ud/ind ad Svanemøllehav-</p>

nen, så er vort ejerlaug ikke i tvivl. Stranden kommer ud som vinderen. Efter vores opfattelse bør det derfor være lystbådene, som må vise hensyn og midlertidigt flytte til Nordhavn.

5. Stiforbindelsen

For et par år siden var de samarbejdende ejerlaug i området meget aktive for at få etableret den sti, som via Strandvænget forbinder Strandvejen med Strandpromenaden. Den har vist sig som en succes og er god til blandet trafik af fodgængere, cyklister og personer i handikapkøretøj.

I Københavns Kommunes oprindelige oplæg til Nordhavnsvej var denne Strandvængetsti ikke inkluderet. Nordhavnsvejprojektets teknikere afviste efterfølgende gode forslag fra beboerne. Men det lykkedes ved beboerhenvendelser at overbevise medlemmer af Teknik- og Miljøudvalget (TMU) om fordelene. Og stien blev vedtaget på et møde i TMU for nogle år siden, hvorefter den blev etableret.

Strandvængetstien fungerer i dag som en "indgangsportal" for Svanemøllestranden og hele byrummet omkring Strandpromenaden, idet mange – men ikke generende mange - cyklister og fodgængere bruger stien. Hvis der etableres en stiforbindelse via Svaneknoppen til Nordhavn, så vil Strandvængetstien efter vor opfattelse få endnu mere berettigelse.

Fordi de samarbejdende ejerlaug alle har været store tilhængere af og arbejdet aktivt for etablering af Strandvængetstien, vil det – efter vores overbevisning – være inkonsekvent at gå imod en "forlængelse" via Svaneknoppen til Nordhavn.

Som følge deraf er vi tilhængere af etablering af en stiforbindelse til Nordhavn. Og derfor kan vi ikke tilslutte os den modstand, som kommer til udtryk i høringssvaret fra Strandpromenadekvarterets Grundejerlaug. Etablering af stiforbindelsen er dog ikke afgørende for os, og vi kan leve med den situation, at den ikke bliver bygget. Vi vil bare ikke efterfølgende kunne bebrejdes at skifte standpunkt, forstået på den måde at vi gerne vil have en sti for os selv, men samtidig kæmpe imod at cyklister i andre områder får bygget en.

Så hvis stien bliver vedtaget, så er vi tilhængere af en tunnelloøsning til at forbinde Svaneknoppen med Nordhavn. En tunnel giver ingen gener for sejlerne, og hvis man bruger skrånende op- og nedkørsler da heller ingen generende stop for cyklisterne. Vi skønner, at der på Svaneknoppen er tilstrækkeligt plads til at etablere en nedkørsel. Et ret stort areal optages i dag af feriegæster i mobile homes. De vil fremover skulle parkere et andet sted end på Svaneknoppen.

<p>Nr. 106</p> <p>Rådet for Bæredygtig trafik v/ Kjeld A Larsen, NOAH-Trafik v/ Ivan Lund Pedersen Mail: noahtrafik@noah.dk</p>	<p>Rådet for Bæredygtig Trafik og NOAH-Trafik har indsendt følgende høringssvar:</p> <p>Det er vigtigt at gøre sig klart, at der ikke er truffet nogen afgørelse om bygning af en Nordhavnstunnel. VVM-redegørelsen skal danne grundlag for en eventuel beslutning om bygning af en sådan tunnel.</p> <p>2,3 til 3,3 mia kr. for 1 til 1,4 km vej tunnel</p> <p>Efter gennemgang af det omfattende materiale ligger det klart, at en Nordhavnstunnel på mellem 1 og 1,4 kilometer samt erstatningshavne i byggeperioden vil koste et sted mellem 2,3 mia. og 3,3 mia kr. og have meget omfattende negative virkninger på et stort byområde gennem en meget lang periode.</p> <p>I Kommissoriet for VVM-undersøgelsen var anført, at der også skulle udarbejdes samfundsøkonomiske analyser af udvalgte løsningsforslag.</p> <p>Det har Vejdirektoratet også forsøgt, men må konkludere at trafikantergevinsterne "ikke vil være tilstrækkelige til at opveje anlægs- og driftsomkostningerne ved tunnelen".</p> <p>VVM-undersøgelsen er alt i alt skræmmende læsning, som vi mener bør betyde, at projektet ikke gennemføres. At bruge milliarder på noget, der er uden påviselig nyttevirkning, men dokumenterede voldsomme skadevirkninger, forekommer uden økonomisk og miljømæssig mening.</p> <p>Fra beslutning om bygning til færdiggørelse ville der i øvrigt gå 7-8 år. Størstedelen af de ydre dele af Nordhavnen vil formentlig ligge hen i årtier og der er ingen rimelighed i at bygge en stor vej tunnelforbindelse, når der er en god vejforbindelse i forvejen og en metrolinje under bygning. Dertil kommer, at der er masser af tomme erhvervslokaler og byggemuligheder andre steder i kommunen, hvorfor udbygning af de fjernere dele af Nordhavn ikke er nødvendige.</p> <p>Dertil kommer skadevirkninger efter ibrugtagningen, idet en sådan vej tunnel vil stimulere folk til i største udstrækning at bruge biler frem for mere miljøvenlige transportmidler. Derved undergraves al snak om en udvikling af en ny bæredygtig by i Nordhavnen.</p> <p>Dersom en Nordhavnstunnel tilmed forlænges fra Nordhavnen til Refshaleøen og videre på Amager vil der komme en eksplosion i biltrafikken, som ødelægger alle de pæne ønsker om hele København som en grøn, klimavenlig og bæredygtig by. Dertil kommer yderligere belastninger af indfaldsveje, som f.eks. Lyngbyvejen.</p> <p>I forvejen bliver biltrafikken stimuleret kraftigt ved åbning af Nord-</p>
---	--

havnsvejen fra Lyngbyvejen til Strandvænget. Det bliver meget hurtigt at komme i bil fra Lyngbyvejen til Nordhavn og videre mod Indre by. Derved undergraves den kollektive trafik. Nordhavnsvejen forventes åbnet i slutningen af 2017. Vejen er på 1,95 kilometer, deraf 920 meter i tunnel.

Vi har indhentet oplysninger om den forventede pris for Nordhavnsvejen. Prisen for de 1,95 km. kommer op på 2,9 mia. kr. Til sammenligning er der på 10 år kun brugt 1 mia. kr. på investeringer på cykelområdet i hele København.

”Københavns bæredygtige bydel. Den overordnede vision for Nordhavn er, at området skal være fremtidens bæredygtige bydel i København.”

Kilde: Nordhavnstunnel. Rapport 557- 2016. Sammenfattende rapport VVM-redegørelse.

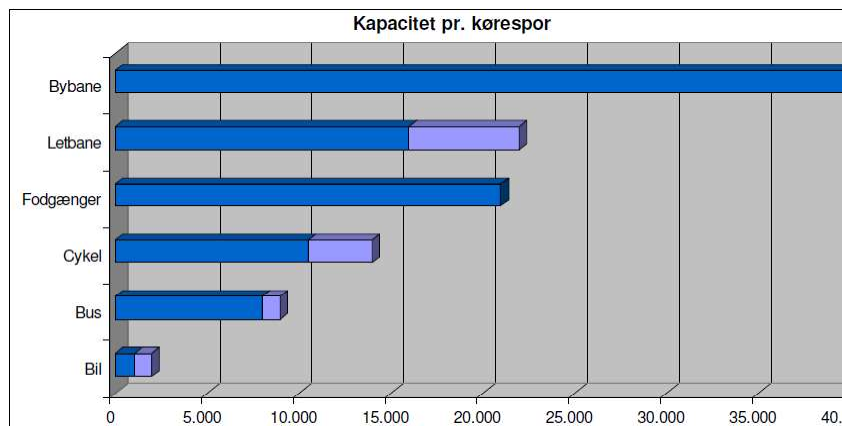
Det er en god vision, men realisering kræver, at man satser hårdt på bæredygtige transportformer. Her er det afgørende at satse markant på transportformer, der bruger den sparsomme plads i byen på en effektiv måde.

At satse på skinnetraffic, cykler og fodgængere kan virkelig minimere arealforbruget og ressourceforbruget. At satse på privatbiler med næsten ingen eller måske i fremtiden uden personer pr. bil er miljømæssigt og økonomisk helt uforsvarligt.

Som det fremgår af grafen nedenfor fra ”Fremtidsscenarier vedrørende transport i Danmark. DTU. Otto Anker Nielsen, Alex Landex og Jens Rørbeck, er det helt afgørende element i en mere miljøvenlig trafikplanlægning, at man også satser på transportmidler, der er nøjsomme hvad plads angår. Det er kollektiv transport på skinner, cykler og fodgængere:

3.5 Arealbehov

Forskellige transportformer har forskellig kapacitet, hvilket kan ses af **Figur 12**, der viser hvor mange rejsende forskellige transportmidler kan transportere i et givent tværsnit pr. time.



Figur 12 Arealbehov for forskellige transportløsninger¹⁸.

Metro til Nordhavnen

Det er et godt skridt på vejen, at man for tiden er ved at bygge en metro til Nordhavnen. I første omgang dog kun med en station ved Nordhavn S-station og ved Orientkaj. Metrostationen ved Orientkaj bliver en højbanestation som DR-byen Station. Linjen forventes åbnet i 2019. En sådan metrolinje er yderst effektiv, og det er derfor miljømæssigt uforvarsligt, at man samtidig vil lave en stor vej, som vil undergrave effekten af metroen. Tidligere miljøkommissær og overborgmester i København Ritt Bjerregaard har klart udtalt, at man må vælge: "Det er ikke muligt samtidig at gå ind for privatbiler og offentlig transport i byområder, hvis man også vil imødekomme behovet for mobilitet og opnå bedre livskvalitet. Vi er nødt til at foretage nogle klare valg om, hvad det er vi vil have, når det drejer sig om mobilitet i byer. Man kan som bekendt ikke både blæse og have mel i munden".

3.2.2 Metrolinje til Nordhavn

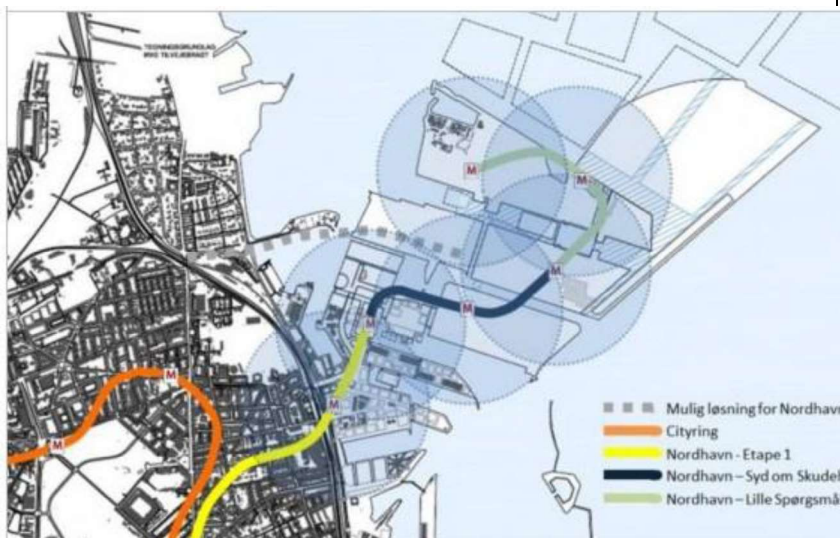
Ved at skabe nye boliger og arbejdspladser skal byudviklingen på Nordhavn også være med til at modvirke tendensen med den stigende regionale pendling over større afstande. Dermed vil man kunne cykle til arbejde eller pendle lokalt til centralt beliggende arbejdspladser. Som et led i denne strategi skal der etableres en metrolinje til Nordhavn med forbindelse til Metro Cityringen.

Metrolinjen kommer i første etape til at bestå af to stationer, nemlig en underjordisk metrostation ved den nuværende Nordhavn S-togsstation og en overjordisk metrostation ved Orientkaj i den vestlige ende af Orientbassinet. Begge metrostationer forventes at åbne i 2019. Senere vil det være muligt at udbygge metrolinjen med op til fem nye stationer.



Økonomiudvalget i Københavns Kommune har ifølge Ingeniøren den 23. juni 2016 besluttet, at man ikke vil bygge "Det grønne loop", som er indtegnat i illustrationen ovenfor.

I stedet anbefaler man denne forlængelse af metroen i Nordhavn. Det såkaldte "Lille Spørgsmålstejn", som indebærer fire ekstra metrostationer. Det påpeges i den forbindelse også, at denne løsning vil kunne give flest passagerer i metroen og samtidig betjene de mange krydstogtgæster, der skal fra havnen til lufthavnen.



Ingeniøren anfører følgende om finansiering af mere metro i Nordhavn: "By & Havn har allerede afsat 1 mia. kr. til mere metro i Nordhavnen. Det er nok til at dække anlæggelsen af de to første

stationer, som vurderes at koste 0,6 mia. kr. inkl. et korrektionstillæg på 50 procent. Men kommunen skal finde yderligere 0,9 mia. kr, fordi anlæggelsen af de to sidste stationer forventes at koste 1,3 mia. kr. inkl. 50 procents korrektionstillæg”.

En sådan forlængelse af metroen koster altså mindre end en Nordhavnstunnel til biler og vil ikke kræve indgreb i store by- og havneområder og generere mere biltrafik. Tværtimod vil metroen medvirke til at lette bilpresset på indfaldsveje og andre veje.

Videre hedder det i Ingeniøren den 23. juni 2016: ”En videreførelse af metroen til Hellerup Station, kan på sigt være relevant for linjeføringen Lille Spørgsmålstegn. Videreførelsen vil sikre bedre forbindelse – gennem lavere rejsetid - mellem Nordhavn og Nordsjælland, idet Kystbanen og S-banen til Holte/Hillerød standser på Hellerup. Ligeledes vil rejsetiden fra Nordhavn til Ringbanens stationer forbedres. En videreførelse vil også kunne betjene områder i Hellerup, herunder området omkring Eksperimentarium og derved tilbyde højklasset kollektiv trafikbetjening.”

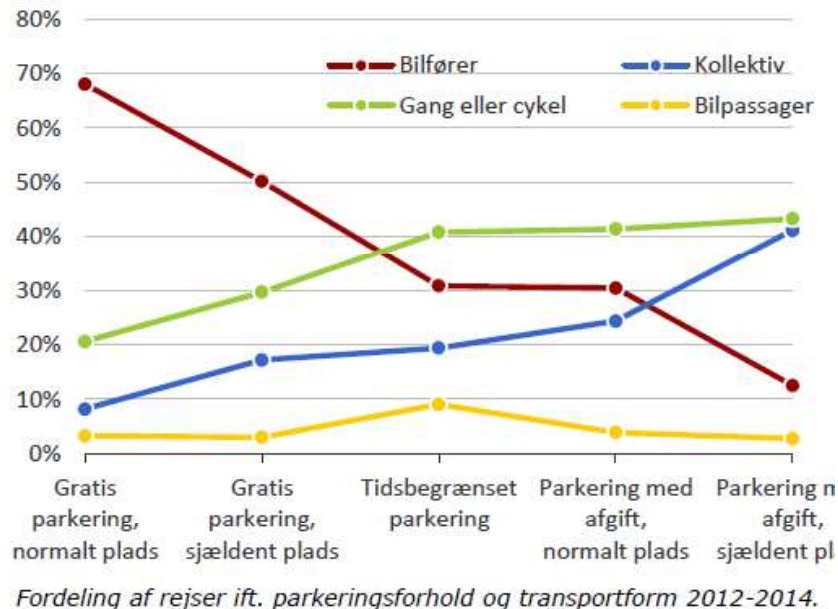
En bæredygtig by skal ikke være fyldt med parkeringspladser

En udbygget metro i Nordhavnen kunne sammen med fremragende forhold for cyklister sikre, at man kom nærmere visionerne om en trafikal bæredygtig by i Nordhavnen. Dog under forudsætning af at man ikke samtidig stimulerer biltrafikken med en vej tunnel.

Samtidig må man begrænse udbuddet af parkeringspladser bl.a. til pendlere. Derved spares også store summer, idet parkeringspladser i konstruktion, ifølge Københavns Kommune, koster mellem 350.000 og 700.000 kr. pr. stk. Færre p-pladser får folk til at bruge bæredygtige transportformer. Her en undersøgelse fra Transportvaneundersøgelsen:

Adgang til p-plads påvirker transportmiddelvalg

Når der er let adgang til gratis parkering, udgør pendlerejser med respondenten som bilfører 68 %. Når parkeringsmulighederne er begrænsede eller pålagt afgift falder denne andel til 30 %, mens kollektivandelen og cykel/gang-andelen stiger.



Kilde:

http://www.modelcenter.transport.dtu.dk/-/media/Centre/Modelcenter/modeller-og-publikationer/Faktaark/2014-Faktaark_Pendling1.ashx?la=da

Opgiv planerne om en havnetunnel/østlig omfartsvej

Ved at droppe alle planer om en vej tunnel til Nordhavnen ville man tage et vigtigt skridt i retning af at sikre en bedre trafikal miljøtilstand. Derved kan man også skrinlægge planerne om en havnetunnel/østlig omfartsvej.

Igennem årtier har forskellige vejlobbyinteresser kæmpet for en sådan forbindelse. Det er en vejforbindelse, som man med rette kan kalde en "whiskybæltetunnel", idet den primært vil gøre det nemmere at køre i bil til København fra de nordlige forstæder.

Ifølge rapporten "Østlig havnetunnel i København" nåede Trafikministeriet frem til, at 40 % af trafikken i en havnetunnel vil komme fra Gentofte, Lyngby-Taarbæk og Søllerød.

Der kan ikke være megen tvivl om, at enhver motivation til at lade bilen blive hjemme i disse rige kommuner vil fordufte, hvis man bygger en havnetunnel. Den vil suge folk væk fra den kollektive

trafik og derved forstærke miljøbelastningen og forøge energiforbruget.

En sådan havnetunnel vil undergrave alle de pæne intentioner om bedre miljø, idet den vil være en trafikgenerator, der vil gøre det ekstremt attraktivt at bruge privatbil frem for andre transportmidler.

Havnetunnelen blev droppet af Borgerrepræsentationen i år 2000

I 2000 konkluderede Københavns Borgerrepræsentationen, at en havnetunnel skaber flere problemer end den løser.

Der er ikke siden kommet nye oplysninger, der kan antaste denne konklusion. Alle forslag vil øge biltrafikken, emissioner og energiforbruget. Se artikel af trafikplanlægger Øystein Leonardsen:

<http://www.trafikbogen.dk/HavnetunnelM45.pdf>

Alligevel støtter er flertal i den nuværende Borgerrepræsentation tanker om en havnetunnel. Efter et eller flere kommunevalg kan situationen være en anden. Københavns *relative* gode miljøsituation skyldes netop, at man ikke har en sådan ekstra indfaldsvej. I artikel i Ingeniøren "Havnetunnelen bør opgives" (<http://ing.dk/artikel/15411>), af en af vore førende byplanlæggere, Peter Hartoft-Nielsen, gør han opmærksom på, at det netop har været Københavns fordel, at der ikke er en østlig omfartsvej. Det er noget andre byer misunder København.

Han skriver bl.a.:

"Netop det forhold at vi ikke har haft motorgader i og en østlig omfartsvej omkring København, har været afgørende for den trods alt relativt gunstige trafikale situation, som præger København og de centrale bydele, og som mange andre europæiske storbyer i dag misunder os. Byen har skulle udvikle sig i et cirkeludsnit på 150 grader, og det har været grundlaget for en fornuftig aflastning af city"

Hvis man vil den miljøvenlige udvikling, skal man ikke samtidig undergrave en sådan med miljøødelæggende tiltag som en havnetunnel og østlig omfartsvej. Man skal i stedet satse på de transportmidler, der ikke misbruger pladsen i byerne.

Samfundsøkonomiske analyser viser, at en Nordhavnstunnel også er samfundsøkonomisk uforsvarlig

I Kommissoriet for VVM-undersøgelsen var anført, at der udarbejdes samfundsøkonomiske analyser af udvalgte løsningsforslag. Det har Vejdirektoratet også forsøgt, men må konkludere, at trafikantgevinsterne "ikke vil være tilstrækkelige til at opveje anlægs- og

driftsomkostningerne ved tunnelen”.

Det påpeges også, at ”det ikke er muligt at beregne gevinsterne for den nye trafik til og fra Nordhavnsområdet, da ingen ved, hvor befolkningen eller arbejdspladserne ellers ville have været lokaliseret”.

Det er en yderst saglig og sober udmelding, som Vejdirektoratet er kommet med. Derfor er der endnu en grund til at opgive planerne om en Nordhavnstunnel.

10.6 Samfundsøkonomi

Der er ikke gennemført en traditionel beregning af projektets samfundsøkonomiske værdi. En Nordhavnstunnel vil medføre tidsgvinster og til dels også en gernej for trafikanter, der skal til eller fra Nordhavnsområdet. Desuden vil der være en aflastning af krydset ved Sundkrogsgade.

Med byplanforudsætningerne i 2025 vil det være muligt med den såkaldte OTM-trafikmodel at beregne størrelsen af disse trafikantgevinster, som sandsynligvis ikke vil være tilstrækkelige til at opveje anlægs- og driftsomkostningerne ved tunnelen. Det skyldes, at omfanget af trafik

til og fra Nordhavnsområdet i dag er forholdsvis begrænset, omend krydset ved Sundkrogsgade er tæt på sin maksimale kapacitet. Størstedelen af gevinsterne ved at anlægge tunnelen vil være, at det derved bliver muligt at udvikle området til et stort bolig- og serviceerhvervsområde, som ikke vil kunne trafikbetjenes uden en tunnel.

Det er imidlertid ikke muligt at beregne gevinsterne for denne nye trafik til og fra Nordhavnsområdet, da ingen ved, hvor befolkningen eller arbejdspladserne ellers ville have været lokaliseret. Det vurderes heller ikke muligt inden for rammerne af denne VVM-redegørelse at foretage en beregning af den samfundsøkonomiske værdi af områdets værditilvækst.

Trafikale rædselsscenerier ved bygning af en havnetunnel

Trafikanalyser foretages normalt uden sammenhæng med miljømæssige og klimamæssige målsætninger. Man fremskriver en vækst i biltrafikken, som var det en naturlov.

Danmark skal på de ikke kvotebelagte områder (transport, landbrug og byggeområdet) udlede 39 % mindre CO₂ i 2030, end hvad niveauet var i 2005. København har en målsætning om at være CO₂-neutral om få år. Ingen af den slags målsætninger påvirker fremskrivninger af biltrafikken. Når man i fremskrivninger af biltrafikken netop ikke tager hensyn til miljø og klima, får man nogle trafiktal, som er helt groteske. Også i denne sag.

Man opererer også med et scenarie, der hedder 2025+ med hele

Nordhavnen udbygget, selvom det fremgår af rapporten, at forventningen er, at der vil gå omkring 60 år inden det måtte være tilfældet. Af rapporten fremgår i øvrigt, at der for øjeblikket er overvejelser om eventuelt at flytte containerhavnen til Køge. Der ved vil den tunge trafik blive meget reduceret.

2.4.1 Trafikale forhold

Det er beregnet, at trafikken i hovedstadsområdet vil stige med ca. 12 procent fra 2014 til 2025. Alle tal i tabel 2.1 er beregnet til år 2025. Omkring 8.200 køretøjer vil benytte den lange vej tunnel til Kattegatvej (løsning A og B) pr. hverdagsdøgn, mens omkring 9.000 køretøjer vil benytte den korte vej tunnel til Færgehavnvej (løsning C og D). Resultatet er en aflastning af Sundkrogsgade. Modsat vil trafikken på Nordhavnsvej og Helsingørmotorvejen forøges som et resultat af Nordhavnstunnelen.

I den situation, hvor Nordhavn er fuldt udbygget (kaldet 2025+ alternativet), og hvor alt andet svarer til 2025, vil

trafikken til og fra Nordhavn stige betragteligt til 35.500 køretøjer pr. hverdagsdøgn i løsning A og ca. 36.400 køretøjer pr. hverdagsdøgn i løsning C. Hvis Nordhavnstunnelen forlænges med en Østlig Ringvej, vil trafikken i Nordhavnstunnelen stige til mellem 51.000 og 52.000 køretøjer pr. hverdagsdøgn.

Løsning	2025 0-alternativet	2025 Løsning A og B	2025 Løsning C og D	2025+ alternativet til Kattegatvej	2025+ alternativet til Færgehavnvej	2025+ med Østlig Ringvej til Kattegatvej	2025+ Østlig Rin Færgeha
Nordhavns- tunnel	0	8.160	8.960	35.460	36.360	50.690	5
Sundkrogs- gade	30.790	24.240	29.900	29.910	29.510	29.260	21
Nordhavnsvej	23.500	29.290	29.660	51.350	51.420	63.140	63

Tabel 2.1 Beregninger af antal køretøjer pr. hverdagsdøgn.

Der er også en beregning, hvor havnetunnel/østlig ringvej er indregnet med voldsomme biltrafiktal, som der nok kun er få københavnere der ønsker at opleve. Samtidig vil ressourceforbruget og energiforbruget også stige kraftigt. Og så koster en sådan vejforbindelse vel et sted mellem 20 og 30 mia. kr., som i stedet kunne bruges til at realisere de pæne ord om en by med bæredygtig transport.

Nordhavnstunnel og klimapåvirkning

Vurderingen af tunnelprojektets klimapåvirkning er ganske fraværende. Klimapåvirkningen nævnes både i kapitel 8 "Miljøpåvirkninger mens der bygges" (s. 124-125) og i kapitel 9 "Miljøpåvirkninger når anlægget er bygget" (s. 148), men intet sted refereres til en

	<p>egentlig beregning, så enten skjules en sådan eller også er den ikke foretaget. Begge dele er lige kritisabelt.</p> <p>I kapitel 8 s. 125 skrives meget kort om emissioner (og energiforbrug): "Det vurderes, at det samlede omfang af henholdsvis emissioner og energiforbrug vil være lille set i forhold til Danmarks nationale emissioner og energiforbrug". Det er fagligt ganske uforvarsligt at vurdere tunnelprojektet i forhold til Danmarks nationale emissioner. Projektet er lokalt og skal derfor vurderes i forhold til vedtagne lokale klimaplaner, dvs. Københavns Kommunes og Region Hovedstadens klimaplaner. Københavns Kommune har enorme problemer med at nå i mål med sin klimamålsætning om CO₂-neutralitet og har i praksis fravalgt at iværksætte større anstrengelser for at nå den skitserede klimamålsætning på netop transportområdet. Gennemførelsen af tunnelprojektet vil bringe kommunen i endnu større bekneb for at realisere sin klimaplan.</p> <p>På side 24 læses, at "Al lastbiltrafik er i dag omfattet af Københavns Kommunes miljøzone. Det vil sige, at alle lastbiler til transport skal opfylde emissionskrav jf. EURO IV, mens alle dieseldrevne entreprenørmaskiner skal opfylde emissionskrav jf. Trin 3B". Det er for så vidt rigtig nok, at der er indført en miljøzone for lastbiltrafik og krav til entreprenørmaskinernes emissioner i Københavns Kommune, men problemet er, at kravene stort set ikke følges op med den nødvendige kontrol. En sådan kontrolforanstaltning må pointeres i en VVM,</p> <p>I kapitel 9 om miljøpåvirkninger efter færdiggørelse af tunnelprojektet udelades enhver belysning af klimapåvirkningen. I afsnit 9.13 s. 148 lyder overskriften: "Luft og klima", men man må lede forgæves efter klimapåvirkning i teksten.</p>
<p>Nr. 108 Dansk Byggeri v/ Bo Sandberg Telefon: 72160142 Mail: bsa@danskbyggeri.dk</p>	<p>Dansk Byggeri har sendt følgende høringssvar:</p> <p>Dansk Byggeri anbefaler, at den kommende Nordhavnstunnel anlægges med udgangspunkt i det i VVM-rapporten omtalte løsningsforslag A, dvs. den lange vej tunnel, som er forberedt til at kunne blive ført videre i en forhåbentlig kommende samlet østlig ringvej via Refshaleøen.</p> <p>Vi ser Nordhavnstunnellen som anden etape i den østlige ringvej (med Nordhavnsvej fra Hans Knudsens Plads til Svanemøllebugten som første), der i Dansk Byggeris optik er det enkeltstående infrastrukturprojekt i Hovedstaden, som mest visionært og effektivt bidrager til at mindske trængslen i byen og samtidig er en forudsætning for byudvikling af en række nye bydele i København, herunder Nordhavn og Refshaleøen.</p> <p>Det er derfor helt afgørende, at man lærer af fejlen fra Nordhavnsvejen, hvis åbning er blevet forsinket i to år, fordi man først i 12. time politisk besluttede, at der skulle opføres et tilkøblingsanlæg til</p>

	<p>den aktuelle Nordhavnstunnel, som nærværende VVM-redegørelse vedrører. Dvs. Nordhavnstunnellen skal anlægges, så den fra starten er forberedt til videreførelse.</p> <p>Under alle omstændigheder er trafikbetjening via Nordhavnstunnellen en afgørende forudsætning for de kommende års byudvikling af Nordhavn, der faktisk allerede i dag lider under for lav dimensionering i Sundkrogsgade/PFA-krydset, hvilket blandt meget andet indebærer utålelige til- og frakørselsforhold for de mange krydstogsturister, der besøger København. Set i den sammenhæng hæfter vi os ved afsnit 2.6 på side 30 i redegørelsen, hvor det konkluderes, at den lange – men også dyreste – version af Nordhavnstunnellen, Løsning A munder ud mere centralt i Nordhavnsbydelen og er bedst i forhold til det fremtidige vejnet.</p> <p>Dansk Byggeri anbefaler, at Nordhavnstunnellen færdiggøres så hurtigt som muligt, men dog naturligvis med rimelig hensyntagen til sejlere, lokalbefolkning og miljøet.</p>
<p>Nr. 111 Danmarks Naturfredningsforening København v/ Louise Holst Hemmingsen Telefon: 25853664 Mail: koebenhavn@dn.dk</p>	<p>Danmarks Naturfredningsforening København (DN) skriver i sit høringssvar følgende:</p> <p>Blandt de foreslåede løsninger er DN ubetinget tilhænger af de korte løsninger C og D på hhv 1000 og 900 meter, idet de medfører de mindste miljøpåvirkninger både på land og i havmiljøet.</p> <p>DN er tilhænger af den etapevise in situ-løsning, som indebærer, at Kalkbrænderiløbet kan holdes åbent og derfor betyder en mindre flytning af lystbåde. Det er samtidigt den løsning, der betyder en vis vandudskiftning i Kalkbrænderihavnen under etableringsfasen, hvilket alt andet lige vil være en fordel både vandmiljømæssigt og lugtmæssigt.</p> <p>Den mindre flytning af lystbåde ved den etapevise in situ-løsning betyder, at der skal findes en mindre erstatningshavn til lystbåde. Den finder DN bør placeres i Færgehavn Nord, som allerede har tilstrækkelig dybde, ikke har nævneværdige havnaturmæssige kvaliteter, og som efterfølgende tænkeligt vil kunne bibeholdes til gavn for den tilflyttede befolkning på Nordhavn.</p> <p>Alle erstatningshavne, som betyder inddragelse af i dag værdifuld havnatur, herunder ikke mindst veludviklede ålegræsforekomster med tilhørende dyreliv, finder DN ikke bør vælges, eftersom alternativer findes. Således kan DN ikke anbefale hverken Svaneknoppen eller Prøvestenen (hverken i deres store eller lille udgave) eller Nordhavn Nord, idet de kræver uddybning og øget klappings-/deponeringsbehov.</p> <p>Vedrørende havbundsmaterialets indhold af miljøfarlige stoffer: Der er flyttet meget rundt på materiale i Københavns havn gennem årene, og derfor er "normale" betragtninger om, at kun overflade-</p>

	<p>sedimentet er belastet, ikke nødvendigvis gældende. Sådanne betragtninger må derfor dokumenteres eller verificeres gennem udtagning af prøver og analyser for alle lovpligtige (ifølge Vejledningen om dumpning af optaget havbundsmateriale Nr. 8, Miljøstyrelsen 2005) og yderligere relevante stoffer, herunder eksempelvis blødgørere og pesticider, hvis historikken for havneafsnittet tilsiger det (dvs. som følge af spildevandsudløb eller materialetilførsel til Kalkbrænderihavnen og Kalkbrænderiløbet).</p> <p>I baggrundsmaterialet ser DN alene TBT, kobber og kviksølv behandlet, hvilket vi finder utilstrækkeligt. For disse stoffer forventes overskridelser af gældende miljøkvalitetskrav i Svanemøllebugten, angiveligt af få timers varighed (for TBT dog op til 2 dage). Da disse stoffer er uønskede i havmiljøet og ikke nedbrydes og sedimentspredningen kommer udover graveområdet til at påvirke store dele eller hele Svanemøllebugten, bør sedimentspildet ved opgravning mindskes mest muligt. Hertil kommer altså en belysning af, om havbundsmaterialet skal vurderes alene for overfladesedimentets vedkommende, eller om der skal analyseres for miljøfarlige stoffer (afhængigt af historikken) i fuld afgravningsdybde.</p> <p>Der vil forekomme betydelige udledninger af forurenede grundvand gennem hele etableringsfasen og urensede spildevand mere kortvarigt. Ud over den planlagte overvågning af indholdet af forurenende stoffer i det oppumpede grundvand og grundvandet nedstrøms af jorddepotet på Nordhavn Nord savner DN overvejelser over mulige renseforanstaltninger, som det også forventes COWIs baggrundsrapport, i stedet for alene at fokusere på udledning til strømfyldt område af Øresund.</p> <p>DN skal betone at råstofforbruget til projektet skal minimeres gennem så stor genanvendelse som muligt af opgravede materialer frem for anvendelse af jomfruelige råstoffer.</p> <p>Blandt de 3 stiløsninger kan DN ikke anbefale tunnelloøsningen, fordi den indebærer yderligere havbundsafgravninger, og fordi den forventeligt vil være mindre attraktiv for brugerne.</p>
<p>Nr. 123 Hellerup Dameroklub v/ Gerda Engholm & Marianne Hørup Mail: Gerda@cancer.dk</p>	<p>Hellerup Dameroklub har sendt følgende høringssvar:</p> <p>Vores rofarvand blev begrænset meget, da udbygningen af krydstogtskajen startede. Vi var vant til at kunne tage på ture ind i Københavns havn og ned langs Amager. Vi har nu længe savnet denne mulighed og kan kun ro nordpå langs Øresundskysten.</p> <p>Den ny rute uden om opfyldning og krydstogtskajen med den nødvendige afstand bl.a. af terrorbekæmpelseshensyn betyder, at vi nu kun i meget stille vejr med stabil vejrudsigt og med krav om en langtursstyrmand i båden kan passere de tre sejltreder og ro ind til Københavns havn på en sikkerhedsmæssigt forsvarlig måde. Samtidig er det også en markant forlængelse af ruten til et område</p>

med meget trafikeret farvand uden oplagte redningsmuligheder ved pludseligt hårdt vejr.

Protesterne fra de mange ro- og kajakklubber ved høringen omkring Nordhavn medførte en aftale mellem By & Havn og Københavns Kommune. By & Havn skal finansiere en kanal gennem Nordhavn og en bro over, så robåde og kajakker kan passere indenom gennem Nordhavn. Det er en løsning, vi glæder os meget til, og hvor vi kan bidrage til liv i Nordhavnsområdet, også på tidspunkter hvor vejret ellers forhindrer os i at komme på Øresund.

Med vedtagelsen i december 2013 af lokalplan 499 om Trælasthan er det fastlagt at denne "roernes kanal" skal ligge langs med Stubbøløbsvej hen til Levantkaj, hvor den skal dreje til højre og føres ned til Orientbassin. På Levantkaj er den internationale skole nu under opførelse og er planlagt taget i brug i 2017. På Borgermødet om Trælasthan i august 2013 blev der stillet spørgsmål om, hvornår kanalen kunne graves, da det nu ikke var afhængig af flytningen af containerterminalen, og svaret lød, at det først kunne starte, når metrobyggeriet var færdigt, da området skal bruges til metrobyggeplads. Metroen er planlagt at skulle åbne i 2019.

På borgermødet om Nordhavnstunnelen i juni 2016 var vi derfor meget forundrede over at høre, at gruppen bag VVM-redegørelsen om Nordhavnstunnelen havde fået at vide, at kanalen først kunne komme på tale, når containerterminalen var blevet udflyttet. Det vil være en væsentlig og helt unødvendig forlængelse af perioden uden forbindelse til og fra Københavns havn for robåde og kajakker.

Vi er betænkelige ved en total lukning af Svanemøllehavnen under bygning af tunnelen. Det vil give en yderligere forlængelse af perioden, før vi kan benytte en kanal gennem Nordhavn, da vi kan forstå at planlægningshorisonten for en færdiggørelse af Nordhavnstunnelen er minimum 7-8 år. Det er vigtigt for vores søsterklubber i Svanemøllehavnen, at havnen holdes åben under bygningen. En flytning af både til et for lille bådehus relativt langt fra klubhuse vil i væsentlig grad svække deres vilkår for et godt klubliv. I forvejen vil adgangen til deres klubhuse under alle omstændigheder blive besværliggjort af, at arbejdsvejen til tunnelbyggeriet kommer til at ligge lige foran.

Forslagene til teknisk udførelse omfatter klappning af materiale i Kalkbrænderihavnsløbet, så dybden bliver reduceret til 3½ m. dybde. Roernes adgang ud af Svanemøllehavnen er gennem Kalkbrænderihavnsløbet og gennem en længere del af løbet end gælder for de fleste sejlbåde i Svanemøllehavnen. Risikerer roklubberne at blive forhindret i at kunne komme ud i en del af sommersæsonen i nogle år? Vi anbefaler at klappningen væsentligst begrænses til vintersæsonen.

<p>Nr. 125 Svanemøllehavns Roklubber v/ Niels Henriksen Mail: niels@bakhenriksen.dk k</p> <p>På klubbernes vegne:</p> <p>Bodil Knudsen, formand, Roklubben Gefion</p> <p>Erik Sandager, formand, Roklubben Skjold</p> <p>Frederik Østerberg, formand, Roforeningen Kvik</p> <p>Kasper Haagensen, formand, Danske Studenters Roklub</p>	<p>Svanemøllehavns Roklubber har sendt følgende supplerende hørings svar om VVM-redegørelsen om Nordhavnstunnellen, som skal ses i sammenhæng med det fælles hørings svar, som er indgivet af brugerne af Svanemøllehavnen.</p> <p>Roklubberne i Svanemøllehavnen De fire roklubber i Svanemøllehavnen står fuldt bag det samlede hørings svar, der er indgivet på vegne af alle havnens brugere.</p> <p>Ud over hovedkonklusionerne i det fælles svar er der dog en række forhold, der er specifikke for roklubberne. Derfor dette supplerende hørings svar.</p> <p>Klubberne har til sammen ca. 1700 medlemmer, og Svanemøllehavnen har dermed klart den største koncentration af roning i Danmark.</p> <p>Adgangsforholdene til roklubberne</p> <p>VVM-rapporten foreslår, at den nuværende adgangsvej til klubberne bliver til en blind vej med vendeplads i stedet for den nuværende ensrettede sløjfe.</p> <p>Det vil i høj grad besværliggøre den ret hyppige trafik med store bådtrailere ind og ud fra klubberne, når der skal både til stævner, ferie- og weekendture i andet farvand mm. Dette foregår ugentligt.</p> <p>Problemet forsvinder ikke, selv om der ikke bliver valgt en etapeopdelt løsning, hvor de fleste både ligger i et erstatningsbådhus på Svaneknoppen. Dels har tre af klubberne en stor del af deres outriggede materiel liggende i Danmarks Rocenter i Bagsværd, og det skal fjernes derfra om vinteren og skal derfor ind i klubberne i Svanemøllen. Og dels så skal bådene fra erstatningsbådhuset også tilbage i klubberne om vinteren til vintervedligehold. Det samme gælder skadede både i løbet af sæsonen, som der erfaringsmæssigt er en del af. En tom bådtrailer er ca. 10 meter lang (se foto nedenfor). Hertil kommer den bil, der trækker den. I de tilfælde, hvor der transporteres ottere, så er disse knap 20 meter lange.</p> <p>Desuden er vejen rigeligt smal til trafik i begge retninger. Det er meget vigtigt, at der ikke nedlægges nogen af de i forvejen alt for få parkeringspladser (inklusive de pladser foran klubberne, som bliver brugt til på- og aflæsning af trailere).</p> <p>Derfor foreslår klubberne, at den nuværende gennemkørsel opretholdes, i det mindste som en mulighed for biler med trailere. Adgangsvejen får så udkørsel til den nye tilkørsel til byggepladsen i stedet for direkte til Kalkbrænderihavnsgade som i dag. Om det bliver nødvendigt også at lysregulere her kommer an på en vurdering og på, om udkørslen bliver brugt af al trafikken. Det skal</p>
---	--

dog bemærkes, at trafikken til klubberne især foregår uden for almindelig arbejdstid.

Vi vil gerne støtte, at indkørslen lysreguleres. Allerede med Nordhavnsvejens åbning må det formodes, at krydsning af vejen bliver vanskeligere.

Vi vil gerne tages med på råd om udformningen af en optimal løsning og ligeledes om en eventuel genetablering efter byggeperioden, da den nuværende udkørsel bliver uhensigtsmæssig med den øgede trafik på grund af Nordhavnsvejen. Desuden er der et stærkt ønske om flere parkeringspladser.



Læsset bådtrailer med to-åres inriggere

Sikring af indsejlingsbredde og trafikforhold i Svanemølleløbet især i forhold til en evt. stiforbindelse:

På dage med østenvind er strækningen mellem nordvesthjørnet af opfyldningen og helt ind i bunden af løbet ved indsejlingen til Kalkbrænderihavnen den eneste med læ, og den bliver derfor brugt til træningsstrækning af roerne, der dermed går ind og ud af havnen mange gange på en træningsaften, ofte for fuld træningsintensitet. Det ses tydeligt på optællingen af trafikken i undersøgelserne bag VVM-rapporten, hvor der på de mest intensive dage og tidspunkter er passage af omkring 50 robåde i timen. De falder sammen med en østenvindsperiode i sidste halvdel af august 2015, hvor optællingerne er lavet.

Den nuværende indsejling til Svanemøllehavnen er så bred, at dette kan foregå uden de helt store konflikter og uden, at man må afbryde den intensive træningsroning, trods den tætte trafik. Vi er klar over, at det desværre ikke er muligt at opretholde disse forhold i byggeperioden, men det er afgørende, at denne begrænsning ikke bliver permanent, og at løbet reetableres i sin fulde bredde, også i forhold til en evt. stiforbindelse.

Af samme grund vil en klapbro ødelægge forholdene for roningen, da et større antal kredsende og ventende sejlbåde vil udgøre en sikkerhedsrisiko for robådene i modsætning til den nuværende trafik, hvor alle både har kurs direkte ind eller ud af havnen. Der vil være en kraftigt øget risiko for kollisioner, og passage vil kun blive muligt med stor forsigtighed og meget lav fart og dermed en afbrydelse af træningen.

Placering og udformning af eventuelle erstatningsfaciliteter på Svaneknoppen:

Roklubberne forventer at blive tæt inddraget i designet og udformningen af faciliteterne. Vi sidder inde med 150 års erfaring for, hvad der virker i forhold til robåde og kajakker.

Det gælder i forhold til indretningen af bådhallen og ikke mindst i forhold til kapaciteten på bådplads og pontoner. Især hos den største af klubberne (DSR) er kapaciteten på egen bådplads og ponton i dag stærkt presset i spidsbelastningstimerne med ventetider for at få både i og ud af vandet, og det vil lynhurtigt sprede sig til de andre klubber, hvis det ikke bliver tænkt ind. (se indsat foto) En større afstand mellem slæbestederne med mindre trafik af både på tværs af pladsen ville for eksempel være en god ide.

Adgangsvejen fra klubhusene til anlægget skal være så kort og sikker som muligt både for gående og folk, der vælger at tage cyklen.

Med hensyn til placeringen så bør anlægget rykkes så langt ind i bunden af Svanemøllebugten som muligt. Det giver kortest afstand til klubhusene, og robådene kan sagtens gå ind og ud her, uden det lave vand behøver uddybning. Hvis der bliver etableret lystbådehavn på ydersiden af Svaneknoppen, bør det så overvejes at lave en alternativ udsejling til dem inde ved kysten, på samme måde som der er i Svanemøllehavnen i dag, så konflikter med sejlbåde i et smalt havneindløb undgås.



Aktivitet og kø for at komme på vandet på DSR's bådplads.

Nr. 126
 Dansk Byggeri v/
 Elin Hougaard Christensen / Niels Nielsen
 Mail:
ehc@danskbyggeri.dk

Danske Anlægsentreprenører, der er et branchefællesskab i Dansk Byggeri, har sendt følgende høringssvar:

Der er i rapporten redegjort for de fire mulige vej-tunnelløsninger A, B, C og D.

Løsningerne A og C er forberedte til en fremtidig Østlig Ringvej, hvilket betyder, at disse løsninger rummer såvel anlægs- som trafikmæssige fordele. Løsning A indebærer yderligere fordele med hensyn til arealreservationer og besparelser i forbindelse med et senere anlæg af en Østlig Ringvej.

Danske Anlægsentreprenører anbefaler, at der med henvisning til ovenstående arbejdes videre med løsning A, og at der i det videre arbejde fortsat holdes muligheder for såvel en in situ-støbt udførelse som for en sænketunnelløsning.

Nr. 127
 Dansk Industri v/
 Annette Christensen / Michael Svane
 Telefon:
 33774838/2829838
 4

Dansk Industri (DI) skriver følgende i sit høringssvar:

DI mener, at det er vigtigt at få anlagt en Nordhavnstunnel. I dag er Sundkrogsgade den eneste adgangsvej til Nordhavn og dermed også en stor trafikal flaskehals. En Nordhavnshavn tunnel vil skabe den nødvendige adgang for biltrafikken til de nye byudviklingsområder, containerterminalen og krydstogtsterminalen på Nordhav-

<p>Mail: anch@di.dk</p>	<p>nen.</p> <p>I VVM-rapporten beskrives fire forskellige vej-tunnelløsninger. De fire løsninger adskiller sig blandt andet i forhold til, hvorvidt de er forberedt til en Østlig Ringvej. Det fremgår samtidig af VVM-rapporten, at hvis man vælger én af de løsninger, der ikke er forberedt til en Østlig Ringvej, vil det i praksis blive særdeles vanskeligt på et senere tidspunkt at få anlagt en Østlig Ringvej, idet det vil kræve længerevarende gener og forstyrrelser for trafikken i Nordhavnstunnelen.</p> <p>DI mener, at det er afgørende, at man vælger en fremtidssikret vej-tunnelløsning, der gør det muligt på et senere tidspunkt at anlægge en Østlig Ringvej. I regeringsgrundlaget lægges op til, at der skal gennemføres en undersøgelse af en Østlig Ringvej, og projektet er et vigtigt strategisk projekt i forhold til at sikre en trafikal aflastning af indre by i København.</p> <p>Anlæg af en Nordhavnstunnel vil givet medføre trafikale gener for både virksomheder og borgere i området ved Nordhavnen. DI vil gerne understrege, at det bør sikres, at gener i anlægsfasen minimeres. Anlægsarbejderne bør således tilrettelægges, så udgangspunktet er de mindst mulige gener for trafikken.</p> <p>I forlængelse heraf er det væsentligt, at virksomhederne i de berørte områder informeres i god tid om de forventede gener i anlægsperioden. Det gælder især information om, hvor lang tid generne forventes at stå på, således at virksomhederne i god tid kan tage de nødvendige forhåndsregler i forhold til eksempelvis medarbejdernes pendling og varetransporter.</p> <p>Endelig vil DI gerne understrege, at en Nordhavnstunnel bør dimensioneres, så den kan benyttes af modulvogn.</p>
<p>Nr. 128 Kjøbenhavnske Træsejlere v/ Catja Beck-Berge Læssøevej 17A 3000 Helsingør</p> <p>Mail:</p> <p>Telefon:</p>	<p>Kjøbenhavnske Træsejlere har sendt følgende hørings svar, som er tiltrådt af 87 Kjøbenhavnske Træskibssejlere:</p> <p>Det er med stor beklagelse, at Kjøbenhavnske Træsejlere (KTS) læser nogle af de løsningsforslag, som fremgår af WM-rapporten i forbindelse med etableringen af Nordhavnstunnelen, idet at disse vil have en direkte ødelæggende virkning på et ganske unikt træskibsmiljø i Danmark.</p> <p>KTS har igennem 20 år opbygget et helt enestående miljø omkring historiske træbåde. Det betyder, at vi udover ugentlige kapsejladser med deltagelse udelukkende for træbåde ligeledes mødes på havnearealerne og i de forskellige klubber for at vidensdele og hjælpe hinanden på kryds og tværs omkring vedligehold, renove-</p>

	<p>ring, historiske oplysninger osv.</p> <p>Miljøet er vokset frem med Svanemøllehavnen som omdrejningspunkt og har skabt et særdeles værdifuldt forum til bevarelse af Danmarks kulturarv inden for lystbåde. KTS er dybt bekymret for udsigten til at dette enestående miljø forsvinder i kølvandet af de voldsomme ændringer som WM rapporten stiller i udsigt for havnens fremtid.</p> <p>De 87 Københavnske Træskibssejlere bag høringssvaret protesterer mod:</p> <ul style="list-style-type: none">> At havnen lukkes i hele byggeperioden> At erstatningshavnen bliver "Prøvestenen"> Modellen om en lavbro med klap som stiforbindelse <p>BILAG:</p>
--	--

KTS Indsigelse mod dele af løsningsforslag nævnt i VVM- rapporten

Side: 1/2

#	Navn	By	Date
1	Catja Beck-Berge	Helsingør	2016-07-11 08:20
2	Henrik Hansen	Hvidovre	2016-07-11 08:46
3	William Krogh	Frederiksberg	2016-07-11 08:50
4	Ove Mørup-Jensen	København	2016-07-11 08:51
5	John Larsen	København	2016-07-11 08:51
6	Kasper Klaus Holmqvist	Vanløse	2016-07-11 08:52
7	Lis Rye Vadmand	København	2016-07-11 09:09
8	Taja Jacobsen	Charlottenlund	2016-07-11 09:13
9	Otto Jensen	Gilleleje	2016-07-11 09:13
10	Joel Aronstein	nærum	2016-07-11 09:50
11	Jeppe (Lars Bach) Jepsen	2860 Søborg	2016-07-11 09:51
12	Anne Kathrine Sandager	København Ø	2016-07-11 10:14
13	Poul Klentz	Hvidovre	2016-07-11 10:16
14	Henrik Effersøe	Frederiksberg	2016-07-11 10:28
15	Jens Petersen	2800 Kongens Lyngby	2016-07-11 10:31
16	Henrik Prange	København Ø	2016-07-11 10:35
17	Søren Toft	København	2016-07-11 10:36
18	Martin Øst-Jacobsen	København	2016-07-11 10:40
19	Roberto GONZALEZ	Brøndby	2016-07-11 11:01
20	Lars Nielsen	Brønshøj	2016-07-11 13:02
21	Stig Ekblom	Roskilde	2016-07-11 13:22
22	Benjamin Alberti	København Ø	2016-07-11 14:59
23	Jens Nørgård Pedersen	2830 Virum	2016-07-11 15:21
24	Svend Olsen	København	2016-07-11 16:34
25	Sarah Pedersen	Frederiksberg	2016-07-11 16:37
26	Morten Mejer Müller	København NV	2016-07-11 16:39
27	Anja Kiersgaard	Skælskør	2016-07-11 16:50
28	Pia Vinther	Virum	2016-07-11 16:55
29	Marie Olsen	København	2016-07-11 17:26
30	Torben Schipper	Hellerup	2016-07-11 17:45
31	Mette Børrild	Hellerup	2016-07-11 17:48
32	Gijsbert Dirks	København S	2016-07-11 18:09
33	Jan Haagensen	Bagsværd	2016-07-11 19:00
34	Jan Gundtofte-Bruun	Fredensborg	2016-07-11 19:49
35	Mette Schwarz Sørensen	København Ø	2016-07-11 20:01
36	Kristian Fogh Thomsen	København	2016-07-11 20:39
37	Bo Jensen	2920 Charlottenlund	2016-07-12 05:32
38	Preben Glud	Ribe	2016-07-12 06:03
39	Johan Joensen	Søborg	2016-07-12 06:04
40	Martin Jepsen	København	2016-07-12 07:17
41	Kenneth Olskær	Herlev	2016-07-12 08:03
42	Toke Lundberg	Valby	2016-07-12 09:10
43	Jan Alexander Bach Kristiansen	Frederiksberg	2016-07-12 09:35
44	Stig Kristensen	Frederiksberg	2016-07-12 10:34
45	Peter Horsten	København Ø	2016-07-12 10:36
46	Søren Carstensen	København S	2016-07-12 10:55
47	Flemming P Jensen	København	2016-07-12 12:33
48	Jesper Lyngbæk	Hillerød	2016-07-12 15:02
49	Graham Sands	Hillerød	2016-07-12 17:40
50	Karen Boa	Allerød	2016-07-12 18:47

KTS Indsigelse mod dele af løsningsforslag nævnt i VVM- rapporten

Side: 2/2

#	Navn	By	Date
51	Christian Rosentoft	København	2016-07-12 22:25
52	Leif Petersen	København NV	2016-07-13 03:23
53	Andrea Collinge	Frederiksberg	2016-07-13 03:51
54	Finn Skov Nielsen	København Ø	2016-07-13 12:34
55	Niels-Jørgen Larsen	2820 Gentofte	2016-07-13 13:29
56	Martin Lomborg Thielberg	Valby	2016-07-13 18:34
57	Morten Schandorff	København	2016-07-14 07:25
58	John rømer Parby	Brønshøj	2016-07-14 17:17
59	Jannich Petersen	København	2016-07-14 19:35
60	leif petersen	hvidovre	2016-07-15 14:10
61	Arne Børrild	København	2016-07-18 14:43
62	Thorbjørn Andersen	København	2016-07-18 19:16
63	Jeppe Kildegaard	Gentofte	2016-07-25 13:45
64	Søren Høyer	Holte	2016-07-29 11:51
65	John Olsen	København	2016-07-30 16:01
66	Mikkel Larsen	Farum	2016-08-06 20:20
67	Karin Jacobsen	Værløse	2016-08-07 11:59
68	Jan-Erik Sääv	Lille Torøje	2016-08-15 10:14
69	Sven Stiegmann	Hundested	2016-08-15 10:23
70	maj britt aronstein	Nærum	2016-08-15 10:46
71	Frederik Sorang Kjær	København	2016-08-15 10:50
72	Mads Monsen Christensen	Frederiksberg	2016-08-15 10:51
73	Morten Jensen	Helsingør	2016-08-15 11:17
74	Vidar Illum	Bagsværd	2016-08-15 11:39
75	Joakim Refn	København	2016-08-15 11:41
76	Erik V. Nielsen	Søborg	2016-08-15 11:59
77	Sune Smidt	Kbh	2016-08-15 12:13
78	Sia Maria Fjellvang	Hellerup	2016-08-15 12:15
79	Leif Petersen	Kbh. NV	2016-08-15 14:00
80	Heidi Jørgensen	København	2016-08-15 19:19
81	Thorbjørn Joest Andersen	Copenhagen	2016-08-15 19:22
82	Jacob Houd Holst Christensen	Charlottenlund	2016-08-15 19:28
83	Bo Ransfort	København N	2016-08-15 19:48
84	Erik Skovgaard Jensen	København	2016-08-16 19:00
85	Margit Arentoft	2900 Hellerup	2016-08-17 04:13
86	susanne christiansen	København NV	2016-08-17 07:13
87	J. Tue Christensen	København S	2016-08-18 09:48

Nr. 130
 Dansk Erhverv v/
 Jesper Højte Sten-
 bæk
 Telefon: 40338877 /
 33746723
 Mail:
jhs@danskerhverv.dk

Dansk Erhverv har sendt et hørings svar om VVM-redegørelsen for en Nordhavnstunnel og skriver følgende:

Vi støtter anlæggelsen af en Nordhavnstunnel, der vil styrke mobiliteten i forhold til byudvikling, erhvervsliv og turisme i indre og ydre Nordhavn.

Dansk Erhverv støtter endvidere idéen, idet Nordhavnstunnelen vil kunne videreføres i en kommende, længere havnetunnel over til Refshaleøen og videre som led i en samlet østlig ringvej/havnetunnel.

Vi finder det derfor afgørende at Nordhavnstunnelen dimensioneres til at kunne varetage dette fremtidige formål og støtter på den baggrund Løsning A som skitseret i redegørelsen.

<p>Nr. 131 Foreningen af Rådgivende Ingeniører FRI v/ David Meyer Telefon: 35253745 Mail: dm@FRINET.dk</p>	<p>Foreningen af Rådgivende Ingeniører (FRI) har sendt nedenstående hørings svar:</p> <p>FRI er af den holdning, at det er afgørende at få anlagt endnu en forbindelse til Nordhavn. Området er på nuværende tidspunkt kun forbundet ved Sundkrogsgade, hvilket allerede nu skaber store trafikale udfordringer. Disse udfordringer vil kun vokse i takt med, at Nordhavnen udbygges, og Nordhavnsvejen færdiggøres. En Nordhavnstunnel vil kunne aflaste krydset mellem Kalbrænderihavns- gade og Sundkrogsgade.</p> <p>Der opereres med fire forskellige vej-tunnelløsninger i VVM-rapporten. Af de fire løsninger er det ikke alle, hvor der laves forberedelser til en Østlig Ringvej. Belært af tidligere projekter, herunder Metro Cityringen og Nordhavnsvejen, så er der en meget stor potentiel samfundsmæssig besparelse at hente, hvis infrastruktur forberedes til udvidelse under projekterings- og anlægsfasen. Det vil øge anlægsomkostningerne mærkbart og samtidig blive til øget gene for trafikanterne, hvis forberedelserne til en udvidelse først sker efter ibrugtagning. FRI anbefaler derfor, at man vælger en løsning, som sikrer, at en senere udvidelse kan ske til en fornuftig pris og med minimale trafikale gener til følge.</p>
<p>Nr. 132 Foreningen Københavnertunnelgruppen v/ Bo Sandberg Mail: kbhtunnel@hotmail.com</p>	<p>Københavnertunnelgruppen er en privat almennyttig forening. Gruppen har sendt følgende hørings svar som supplement til det hørings svar, gruppen afgav 15. maj 2015:</p> <p>Vi anbefaler, at den kommende Nordhavnstunnel anlægges med udgangspunkt i det i VVM-rapporten omtalte løsningsforslag A, dvs. den lange vej-tunnel, som er forberedt til at kunne blive ført videre i en samlet østlig ringvej via Refshaleøen.</p> <p>Københavnertunnelgruppen er stiftet i 2005 og består af enkelt-medlemmer, virksomheder og organisationer, herunder bl.a. Dansk Erhverv, Dansk Industri, Dansk Byggeri, DTL, Dansk Metal, 3F, Bygge-, Anlægs- og Trækartellet, DTU og Refshaleøens Ejendoms-selskab.</p> <p>Vi ser Nordhavnstunnellen både som vigtig etape i en samlet østlig ringvej/havnetunnel og som en nødvendig forudsætning for de kommende års byudvikling af Nordhavn. I den forbindelse hæfter vi os ved afsnit 2.6, s. 30 i redegørelsen, hvor det konkluderes, at løsning A munder ud mere centralt i Nordhavn og fungerer bedst i forhold til det fremtidige vejnet.</p> <p>Københavnertunnelgruppen finder det helt afgørende, at man lærer af fejlen fra Nordhavnsvejen fra Hans Knudsens Plads til Svanemøl-</p>

lebugten, hvis åbning er forsinket i to år, fordi man i sidste øjeblik besluttede, at der skulle opføres et tilkøblingsanlæg. Dvs. Nordhavnstunnellen skal naturligvis anlægges, så den fra starten er forberedt til videreførelse.

Vi tillader os for god ordens skyld at pege på de vigtigste argumenter for en samlet østlig ringvej, som vi har en forventning om, at Folketinget snart igangsætter forundersøgelse af:

- > Trafikken er der i forvejen – skal blot ledes mere intelligent uden om centrum
- > Investering i infrastruktur, der hvor det gør mest samfundsøkonomisk gavn
- > Adskillelse af bløde og hårde trafikanter: Færre lastbiler gennem byen
- > Mindsker den dyre spildtid bl.a. på indfaldsvejene
- > Giver mulighed for byudvikling af Nordhavn og Refshaleøen mv.
- > Rensning for partikelforurening og NOx i tunnelen => færre luftvejssygdomme
- > Pensionskasserne står klar. Vil gerne investere i danske arbejdspladser
- > Forbedret trafikal adgang til CPH lufthavn og den nye krydstogtsterminal
- > Mulighed for at fredeliggøre Indre By, Østerbro, Christianshavn mv.

Af hensyn til miljø og sundhed mener Københavnertunnelgruppen, at det er et ufravigeligt krav, at tunnelrøret forsynes med luftrensningsfiltre, så luft- og partikelforening fra bilerne nedbringes mest muligt, jf. at København i forvejen har problemer med at leve op til EU's grænseværdier. Dette krav giver naturligvis ekstra meget mening, når Nordhavnstunnellen ses som en integreret etape i en samlet østlig ringvej, der i betydeligt omfang kan flytte tung lastbilstrafik væk fra de mindre og uegnede veje i indre by og ned i "røret", hvor luften således kan renses på hele strækningen fra Nordhavn til området ved Sjællandsbroen.

Afslutningsvis er vi naturligvis bevidste om, at et så stort, vigtigt og fremtidsorienteret infrastrukturprojekt som Nordhavnstunnellen ikke kan opføres uden at medføre betydelige gener i byggefasen for de lokale beboere, brugere og foreninger i området, herunder bl.a. sejlklubber og roklubber mv. Vores budskab i den forbindelse er, at man bør bestræbe sig mest muligt for at imødekomme disse

	<p>helt legitime lokale interesser og minimere generne ved opførelsen af tunnelen.</p> <p>Det indebærer i Københavertunnelgruppens optik bl.a., at en evt. stiforbindelse fra Svaneknoppen til Nordhavn bør gennemføres som en elevatorbetjent stitunnel som afbildet i figur 2.9 på side 13 i VVM-redegørelsen, idet det er den løsning, som bl.a. sejlklubberne selv peger på som den bedste efter omstændighederne.</p> <p>Konklusion</p> <p>Københavertunnelgruppen anbefaler den mest fremtidssikre løsning A - både fordi denne bedst tilgodeser arbejdet for en samlet østlig ringvej/havnetunnel, og fordi den også isoleret set giver den bedst mulige trafikbetjening af den kommende udbyggede Nordhavnsbydel. Vi anbefaler derudover, at tunnelrøret skal forsynes med luftrensningsfiltre.</p> <p>Vi har ikke yderligere bemærkninger i nuværende høringsfase, men ser frem til igen at give vores synspunkter til kende ved et forhåbentlig snarligt forslag til anlægslov.</p>
<p>Nr. 133 Dansk Forening for Rosport, Danmarks Idrætsforbund og Dansk Sejlunion v/ Steen Wintlev Telefon: 88207022 Mail: steen-wintlev@sejlsport.dk</p>	<p>Danmarks Idrætsforbund, Dansk Sejlunion og Dansk Forening for Rosport har sendt følgende høringssvar:</p> <p>Danmarks Idrætsforbund, Dansk Sejlunion og Dansk Forening for Rosport har glædeligt konstateret, at der i perioden frem til udarbejdelsen af VVM-redegørelsen har været et godt og konstruktivt samarbejde mellem myndighederne og den dialoggruppe, som er nedsat blandt brugerne af Svanemøllehavnen. Vi kan ligeledes konstatere, at samarbejdet afspejles i en god VVM redegørelse.</p> <p>De tre hovedorganisationer støtter dialoggruppens anbefalinger om at gennemføre en etapevis etablering af tunnelen, samt at der i forbindelse med byggeriet etableres en erstatningshavn, som beskrevet i kapitel 5.2, Svaneknoppen Lille.</p> <p>Den etapevise bygning skal sikre, at der forsat er størst mulig gennemsejling til havnen, og dermed at klublivet forsat kan fungere for de mange aktive idrætsudøvere.</p> <p>En spærring af havnen vil betyde en omfattende flytning af både, udstyr og landfaciliteter. En sådan udflytning vil være dyr, men også ødelægge det gode klubliv, som i dag er i og omkring Svanemøllehavnen.</p> <p>Med hensyn til stiforbindelsen er vi vidende om, at dialoggruppen har været i kontakt med Dansk Cyklistforbund, som anser stiforbindelsen for irrelevant. Vi mener, at en stiforbindelse vil lave en</p>

	<p>trafikkile gennem Svaneknoppen, som på uhensigtsmæssig vis adskiller sammenhængende aktiviteter. Vi kan derfor ikke anbefale den skitserede stiforbindelse.</p> <p>For sejlere og roere vil en tunnellsøsnung være at foretrække. Det er dog vores overbevisning at den skitserede tunnellsøsnung med elevatorer ikke er anbefalelsesværdig. Ønsker man at gennemføre en stiforbindelse, bør det ske som en tunnellsøsnung med en anden adgang end elevator.</p>
<p>Nr. 134 Nordvand v/ Katrine Stokholm Telefon: 39456700 / 39456775 Mail: kas@nordvand.dk</p>	<p>Nordvand gør i sit hørings svar opmærksom på en fejl i VVM-redegørelsens tekst om omlægning af Nordvands spildevandsledning:</p> <p>I afsnit 4.12 "Omlægning af ledninger" er der en fejl. Teksten fra VVM-redegørelsen er indsat nedenfor, og fejlen er markeret med kursiveret skrift:</p> <p>Nordhavnstunnelen gør det nødvendigt at omlægge en spildevandsledning, der i dag løber i Svanemøllehavnen parallelt med Strandvænget i ca. 30 meters afstand. Nordvand ejer den del af spildevandsledningen, som løber fra Gentofte til Strandvænget. Den del af ledningen som løber videre til Lynetten er en fællesledning ejet af Nordvand og HOFOR.</p> <p>Det er en forudsætning, at Nordvands trykledning er omlagt, før det egentlige anlægsarbejde i forbindelse med Nordhavnstunnelen iværksættes. Da ledningen ligger på såkaldt gæsteprincip, vil både planlægning og udførelse blive foretaget af Nordvand.</p> <p>Spildevandsledningen skal forlægges ind over tilkoblingsanlægget ved Strandvænget. <i>Omlægningen vil medføre en midlertidig udledning af urensset spildevand, mens der kobles over fra den eksisterende ledning og til den nye omlagte sektion. Spildevandet forventes at blive ført ud i midten af Øresund fra Tuborg Nord via en ca. 1,5 km lang udløbsledning.</i> Tilslutningen og dermed udledningen kan begrænses til en periode på to til fire uger, og udledningen foretages i efterårs- eller vinterperioden. Herved vil påvirkningen af vandkvalitet og organismer omkring udledningen minimeres. Anlæg af den omlagte ledning vil tage mellem 7 og 9 måneder og vil betyde, at der i denne periode inddrages 20-30 bådpladser midlertidigt i den vestlige del af Svanemøllehavnen til byggegruben. Omlægningen vil fortrinsvis ske i vinterhalvåret, inden de øvrige anlægsaktiviteter i forbindelse med Nordhavnstunnelen går i gang.</p> <p>I stedet for den kursiverede tekst bør der stå følgende: "Spildevandet der i dagligdrift ledes fra pumpestationen i Tuborg Nord til Strandvængets pumpestation, vil i stedet for blive ledt til Skovshoved pumpestation. På Skovshoved pumpestation ristes spildevandet, inden det udledes til Øresund via en ca. 1,5 km lang udløbs-</p>

	ledning".
<p>Nr. 139 Bioliving.dk v/ Torben Sønnichsen Østerbrogade 226 2100 København Ø Telefon :27284899 Mail: torbensan@gmail.com</p>	<p>BioLiving er en kreds af handlende og borgere på Østerbro, der hilser initiativet med Østlig Ringvej velkommen. Bioliving har sendt følgende hørings svar:</p> <p>Trafikken er blevet et stort problem i indre by ligesom antallet af højresvingsulykker. Fragtmændene klager deres nød dagligt over den tunge trafik, og fragttudbringningen bliver dyrere alene af denne grund.</p> <p>Nu er der en tunnel fra Lyngbyvej til Svanemøllen på vej. Desværre blev forbindelsen en kommunevej uden efterlevelse af EU-tunneldirektivet og uden nødspor.</p> <p>Ligeledes var byggeriet ikke forudseende nok, så man kunne videreføre vejforbindelsen med tunnelboremaskiner fra Svanemøllen og videre frem til Nordhavnen og Refshaleøen, Prøvestenen og under Amager frem til Amagermotorvejen. Dette forhold med manglende mulighed for forlængelse samt det valgte trace med krydsning af alskens ledninger og togstrækninger er et uheldigt projekt, der har fordyret projektet unødigt.</p> <p>Etapevis byggerier bliver uforholdsmæssigt for dyre. Da der derfor ikke kan anvendes tunnelboremaskiner, vil anlægsarbejdet betyde en betydelig større negativ påvirkning af miljøet end ved anvendelse af tunnelboremaskiner.</p> <p>Den planlagte underføring mellem Svanemøllen og Nordhavn må være første etape til en samlet Østlig Ringvej med den nødvendige aflastning af trafikken (også den tunge med ca. 1000 lastbiler dagligt) i den indre by. Derfor skal næste etape til Nordhavn selvfølgelig efterleve EU tunneldirektivet og forsynes med nødspor. VD bør ikke medvirke til at nedklassificere til kommunevej, selv om den første etape mellem Lyngbyvej og Svanemøllen blev udført efter kommunevej regler.</p> <p>Vi er flere, der allerede forudser, at vi dagligt skal høre i trafikradioen om Nordhavnsvej tunnelen mellem Lyngbyvej og Svanemøllen, fordi trafikken vil gå i stå på grund af manglen på nødspor og overbelastninger. Dette må ikke ske i tunnelen mellem Svanemøllen og Nordhavnen.</p> <p>Hele Østlige Ringvej må og skal blive en statsvej og efterleve VD vejreglerne med nødspor og moderne elektronik til at styre og monitorere trafikken.</p> <p>Tunnelerne skal have monteret moderne luftfiltreringsudstyr, således at der netto fjernes forurenende partikler og luftarter fra biler-</p>

	<p>ne i indre by og fra København.</p> <p>Der er hermed en oplagt mulighed for at fjerne miljøfremmede stoffer fra bilernes udstødning og at fjerne de klimabelastende luftarter fra luften i den indre by med nyeste luftfilterrensningsteknologi, som kendes fra flere af udlandets storbytunneler.</p> <p>Nordhavn bliver en endnu mere attraktiv bydel med den planlagte tunnel, der bør bygges allerede fra 2017 med anlægslov i dette folketingsår.</p> <p>Pensionskasserne står klar med finansiering af hele Østlig ringvej – havnetunnelen.</p> <p>Etapen fra Svanemøllen til Nordhavn skal bygges hurtigst muligt, så derfor vil en OPP løsning blive nødvendig.</p> <p>Den foreslåede delstrækning til Nordhavn bør ind tænkes med lokal offentlig trafik og store parkeringshuse, så bilisterne kan slippe af med bilen tættest muligt på afkørslerne, og således så bilisterne kan komme videre med offentlige transportmidler, havnebus, bus, tog, metro mm, eller via el-cykelparkering ved de nye parkeringshusene.</p> <p>God ide med en cykel-gangsti til mellem Svanemøllen og Nordhavnen.</p> <p>Jeg ville dog ikke selv benytte mig af de planlagte elevatorer, hverken den høje eller den lave stiføring.</p> <p>Sejlerfolket må såfremt de fortsat ønsker at benytte Svanemøllehavnen affinde sig med, at broen åbner sig, og at sejlbådene må vente 10-15 minutter. En almindelig oplukkelig bro et par meter over vandoverfladen må være eneste rigtige løsning.</p> <p>Da Banedanmark lukkede den sydlige indsejling til Københavns Havn, var der ingen betænkeligheder med at reducere sejlerens muligheder.</p> <p>Det er ærgerligt, at det har taget så lang tid at beslutte sig for Østlig Ringvej i en situation, hvor trafikken lider stærkt under kommunens manglende evne til at styre trafiklys og øge fremkommeligheden i den indre by på andre måder.</p> <p>Tid er penge og alle spilder tid og penge ved at køre bil i indre by.</p> <p>Broerne er overbelastede og trafikken snegler sig gennem de mange trafikchikaner, som kommunen har bygget de senere år.</p>
<p>Nr. 142 Østerbro Havneko-</p>	<p>Østerbros Havnekomité har sendt følgende hørings svar til VVM-redegørelsen for Nordhavnstunnel:</p>

mite v/ Inger Hutter

Østerbro havnekomité

Høringssvar til VVM-redegørelsen for Nordhavnstunnel.

Sammenfatning :

Østerbro Havnekomité vil foreslå, at byggeriet af en vej tunnel fra Nordhavnsvej til Nordhavn stilles i bero indtil videre.

Aftalen mellem Regeringen og Københavns Kommune af 27. juni 2014 er en principaftale.

Det er første etape af en havnetunnel,

- en havnetunnel, som endnu ikke er projekteret eller blevet finansieret.

Østerbro Havnekomité mener, at man må afvente, at hele projekt havnetunnel er undersøgt og besluttet.

I rapporten begrundes man byggeriet af 1. etape af en havnetunnel med den kommende byudvikling i Nordhavn. Men det er først om 40-50 år, at der måske kommer til at bo 40.000 nye beboere og være lige så mange arbejdspladser i Nordhavn. Ingen ved, hvordan Nordhavn ser ud om 40-50 år. Lokalplanerne bliver vedtaget løbende, efterhånden som der bliver brug for dem. Der er et ønske om at give fremtidige københavnere mulighed for at få indflydelse på planlægningen.

Men hvad vi ved er, at det er nødvendigt med en omlægning af samfundet for at løse de voksende klimaproblemer. Det er besluttet, at vi skal have et fossiltfrit samfund i 2050 - om 30 år.

I sommer kom 450 forskere fra NOAA med resultater fra klimaforskningen. Det går værre, end vi hidtil har forestillet os, temperaturen, havstigninger og CO₂-indholdet i luften stiger med foruroligende hast.

Lad os følge intentioner for arealudviklingen i Nordhavn. Nordhavn skal være bæredygtig. Det betyder, at meget af trafikken skal foregå på det planlagte metronet i Nordhavn og via havnebusser.

Formåls erklæringen om Nordhavn fra 2008 var: Den overordnede vision er at Nordhavn skal være " det 21. århundredes bæredygtige bydel, der kan stå som et fyrtårn med innovative og fremtidssikrede løsninger, der vil imødegå de udfordringer, vi står over for, ikke mindst i relation til klimaændringer og ressourceforbruget. Nordhavn skal være en bæredygtig by - en by for alle, - en miljøvenlig by og - en by med grøn trafik."

Lige nu er der meget trafik i Nordhavn. Men det skyldes i høj grad de midlertidige jordtransporter fra Metrobyggeriet og transport fra en containerterminal, som om en kort årrække nok flytter til Køge. Så der er indtil videre ikke brug for 1. etape af havnetunnelen til

	<p>Nordhavn.</p> <p>Vi ønsker ikke ødelæggelser i havbunden med opgravninger og klappning af havbundsmateriale i Kalkbrænderihavnsbugten.</p> <p>Østerbro Havnekomité ser Lystbådehavnen og de grønne områder i Nordhavn som en af de store rekreative muligheder for københavnere. Det er vigtigt at bevare. Vi ønsker liv i Nordhavn – lystsejlere, - ingen cykelbroer, men brede promenader overalt langs vandet med adskilte arealer for cyklister og gående og – områder med vild natur.</p> <p>Vi ønsker ikke store vejramper og vejanlæg.</p> <p>Man bør lære af fejlene ved planlægningen i 1960'erne af Søringen, et motorvejssystem fra Lyngbyvej ind langs med søerne. Motorvejen blev vedtaget bid for bid og boligkareer i f.eks. Fredensgade blev revet ned. Det var folkelige protester, der stoppede den sidste etape, så søerne ikke blev ødelagt.</p> <p>Ingen ved om der kommer en havnetunnel. Der er derfor ikke brug for 1. etape af havnetunnelen.</p>
<p>Nr. 145 Kulturkajen Docken v/ Carsten Lehrskov Mail: carsten.docken@gmail.com</p>	<p>Kulturkajen Docken har følgende kommentarer til VVM-rapporten om Nordhavnstunnelen:</p> <p>Såfremt der anlægges en lystbådehavn i Færgehavn Nord, som ligger op til Kulturkajen Docken, vil vi anmode om, at molerne ikke udgår direkte ude foran Kulturkajen Docken, da det vil give alvorlige problemer for de mange arrangementer, der afholdes i og udenfor Dockens haller.</p> <p>Nævnes skal:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Docken har i 2016 over 150.000 gæster og forventer i 2020 at have 200-250.000 gæster årligt til kulturelle og andre arrangementer. > Kulturarrangementerne afholdes primært om eftermiddagen og aftenen og i weekenden, hvor bådfolket samtidig er i området. > Dockens mange arrangementer inkluderer næsten altid høj musik - tekno, EDM, rock, lounge, elektronisk musik - og det vil give mange konflikter med bådfolket, der naturligvis ønsker fred og ro i havnen. > Når der afholdes arrangementer torsdag-fredag-lørdag-søndag på Docken, vil der ofte ankomme op til flere tusinde mennesker samtidigt og de facto blokere området - det samme gæl-

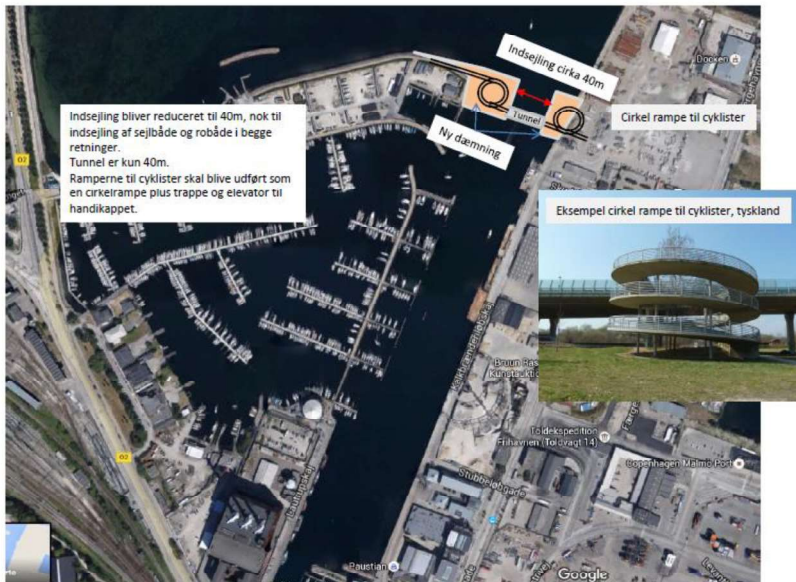
	<p>der, når arrangementerne afsluttes.</p> <ul style="list-style-type: none"> > Molerne til bådene er lagt direkte ind foran Docken og vil undergrave Dockens grundlag, når udsigten og den afslappede stemning undergraves af biltrafik direkte gennem Dockens område ud til vandet. > Søspejderne skal efter forslaget have bådoptrækningsområde for enden af Færgenhavnvej, hvor Docken ligger, men her er alle busserne med gæster på Docken nødt til at bruge som vendeplads. Det samme gælder de mange lastvogne, der leverer lyd, lys, drikkevarer, mad osv. til Docken. <p>Det er positivt nok at dele af lystbådehavnen lægges i Færgenhavn Nord lige øst for Docken, men det område, som ligger ud for Docken, bør flyttes længere mod nord og med moler ind mod Stenaområdet, som ikke er i brug. På den måde kan kulturen i Nordhavnen fortsat blomstre - og bådfolket får fredfyldte forhold uden høj musik og tusinder af mennesker på samme tid som de selv ankommer.</p>

5 Bilag 3: Høringssvar fra borgere

<p>Nr. 1</p> <p>Carsten Lehmann Mobil: 27103870 Mail: lehmanncarsten@gmx.net</p>	<p>Carsten Lehrmann, der er i bestyrelsen for KØS Sejlsport og medlem af SKK, har tre spørgsmål til udformning af stiforbindelse og erstatningshavn:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Hvorfor bliver indsejlingen ikke reduceret fra cirka 130m til cirka 40m (endelig)? Det er nok plads til, at robåde og sejlbåde kan komme forbi hinanden. (se bilag 1) 2) Kan man ikke etablere en cirkelrampe til cyklister for at undgå en elevator til cyklister (bruges aldrig af cyklister). Ramperne til cyklister skal udføres som en cirkelrampe plus trappe og elevator til handicappede (se bilag 1). 3) Hvis havnen ikke bliver lukket, kan man bruge havnebassinet langs Kalkbrænderiløbskaj som midlertidig havn (bilag 2). Flydebroerne bliver bare flyttet fra Svanemøllehavnen, og nye pæle bliver etableret. En billig og hurtig løsning. Har man også undersøgt denne løsning? <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Stiforbindelse > Erstatningshavn
--	--

BILAG:

Bilag 1:



CLE
17-06-2016

Bilag 2:



CLE
17-06-2016

Nr. 2

Ole Lund Petersen
Stolpehøj 104, 2 sal
tv
2820 Gentofte
Mail: ole-

Ole Lund Petersen, der er medlem af Øresunds Sejlklub Frem, indleder sit hørings svar med at beskrive FREM's historie og præsenterer dernæst sine indsigelser til VVM-redegørelsen:

Historien om ØSF (Sejklubben FREM)

lund15@hotmail.com

Historien begynder den 23. november 1897, hvor klubben blev stiftet – efter sigende af 11 forfrosne andejægere med en startkapital på 33 kr. Det bliver den første sejlkлуб i rækken af arbejderbevægelsens idrætsforeninger. Heraf navnet Frem.

I begyndelsen lånte man et af havnevæsenets opholdsskure som klubhus, senere en overdækket pram og en hollandsk gravemaskine. Først i 1904 opførtes et eget klubhus i det område, der senere blev til Redhavnen (ved Nordhavnen). På grund af Frihavnens udvidelse blev klubbens lejemål opsagt, og i 1915 blev klubhuset flyttet til Svanemøllebugten på et lejet areal lidt nord for der, hvor Svanemøllehavnen ligger i dag. I 1916 blev klubhuset igen flyttet. Københavns Kommune havde opfyldt et større vandareal i den sydlige del af Svanemøllebugten, og der blev der stillet et område på 3.700 m² til rådighed – et område, der den dag i dag stadig huser Øresunds Sejlklub Frem.

I alle årene har Sejlklubben Frem stået for, at interesserede, som havde lyst til at sejle, kunne komme i en klub, hvor det at have en båd, ikke kun var for en privilegeret gruppe mennesker.

Tiderne ændrer sig, og det gør sejlklubben Frem også, og jeg har med interesse fulgt de store planer for Nordhavnen om at omdanne den til et attraktivt boligområde. I kraft af Sejlklubbens Frem's historie er jeg selvfølgelig meget nervøs for, at området bliver for en bestemt gruppe mennesker, som har mulighed for at betale huslejen, og ser da frem til, at Københavns Kommune vil tilgodese almene boliger i området, hvor sejlklubben Frem kunne være et aktivt fritidstilbud for beboerne.

Indsigelser til VVM-redegørelsen:

Byggeperioden

I VVM-redegørelsen side 154 fremgår det, hvor lang tid det vil tage at etablere Nordhavnstunnellen og genetablere Svanemøllehavnen, nemlig ca. 8 år fra byggeriets start til dets afslutning.

Afhængig af byggemetoden rejser sig nogle spørgsmål, som jeg mener er meget væsentlige. Hvis man fortsat efter byggeriet ønsker, at det ro-, kano- og sejlermiljø, der i dag forefindes, hurtigt bliver genetableret, kræver det, at der tages udstrakt hensyn til den eller de erstatningshavne, som vil være nødvendige i byggeperioden.

Placeres erstatningshavnen for langt fra klubhusene og vinteropbevaringspladser, kan det for fremtiden få stor betydning for miljøerne, da det jo ikke er nogen hemmelighed, at der op langs kysterne også ligger havne, som i byggeperioden vil fremstå mere attraktive. Derfor vil det være fornuftigt i byggeperioden, at der tages hensyn til det årelange liv, der har været i Svanemøllehavnen, og som jo vil blive en attraktiv del af Nordhavnsområdet og ikke mindst hele Østerbro.

Indstilling til erstatningshavn

Min indstilling vil være, at der etableres en lille erstatningshavn til ca. 600 både ved Svaneknoppen lille (side 69). Derved opnår man mindst mulige gene for hele havnemiljøet, og man løser problemet med vinteropbevaringspladser og skure, som sejlerne har til opmagasinering af grej, og man opnår, at ro- og kajakklubberne kan opretholde deres nuværende aktiviteter. Derudover vil de miljømæssige konsekvenser være mindst, som det fremgår af side 158 og 159 tabel 11.3.

Man bør efter min overbevisning og efter at have læst VVM-redegørelsen vælge at bygge havnetunnelen, som beskrevet på side 30 figur 2.10 under A og B. Her peger man på en lang vej tunnel, hvor havnen er åben under byggeperioden, og hvor tunnelen er forberedt til en Østlig Ringvej, hvilket må være forudsætningen for et godt trafikalt miljø for fremtidens Nordhavn. Under byggeperioden må vi så leve med, at den lukkes i en periode, når man skifter anlægsarbejdet fra Nordhavnen til Svaneknoppen.

I anlægsperioden vil brugerne blive udsat for en del miljømæssige belastninger såsom støj, støv og andet, som indgår i et sådant projekt. Mange ældre sejlere benytter ofte deres både som en rekreativ mulighed, hvor man måske ikke sejler så meget, men nyder havnelivet. Denne mulighed vil jo nok blive forringet. De gener, som brugerne udsættes for i hele havnen, må der kunne findes en økonomisk kompensation for, da miljøet selvfølgelig vil blive ændret i havnen i byggeperioden.

Med hensyn til at den senere Østlige Ringvej kan jeg kun appellere til, at der findes økonomiske midler til, at denne trafikforbindelse graves ned som en tunnel under byen. Dette sker i andre storbyer, så det må vel også være en mulighed, hvis København også i fremtiden skal fremstå som en miljøvenlig by. Når man har kunnet bygge en Øresundsbro, må det vel også kunne lade sig gøre at bygge en tunnel under det nye boligområde i Nordhavnen til glæde for alle de nye beboere og for hele Østerbro.

Stiforbindelsen

Som det fremgår af VVM-redegørelsen, har Vejdirektoratet indarbejdet et forslag til en gang- og cykelsti fra Svaneknoppen til Nordhavnen.

Der peges på en stiforbindelse som klapbro, en stiforbindelse som højbro med elevator og en stiforbindelse med elevator som tunnel.

Når man ser på de planer, der foreligger omkring udbygningen af Nordhavnen også efter 2025, er det naturligt, at man tænker på at forbinde områderne med en cykel- og gangsti. Når jeg skal se på de tre forslag, som foreligger, og som er selvstændige projekter, der ikke behøver at opføres samtidig med Nordhavnstunnelen, rejser der sig nogle problematikker, som skal løses, og hvor man bliver nødt til at inddrage de sejladmæssige problemer, der kan opstå i Danmarks største lystbådehavn. Dette fremgår overhovedet ikke i VVM-undersøgelsen, når det drejer sig om en klapbro.

Klapbro

Hvis man vælger at anlægge en klapbro, skal man alvorligt overveje føl-

gende: Der er en del sejlbåde, som ingen motor har, hvilket betyder, at hvis broklappen er nede, så skal bassinet være stort nok til, at man kan ligge og krydse. Bådene er meget afhængige af vindstyrke og af vindens retning, og er der f.eks. ingen vind, skal man padle ind, og nogle af bådene er store og tunge (gaffelriggere skolebådene fra sejlklubberne). Derfor vil der opstå problemer med det rent tidsmæssige, hvor broklappen skal være åben i længere tid, hvilket sikkert er til gene for gående og cyklister. Derudover kan en indadgående båd komme i en situation, hvor båden skal søge nødhavn bl.a. på grund af storm, ulykker om bord eller andre årsager. Dette kan blive problematisk, hvis broen ikke er bemannet hele døgnet.

Jeg vil foreslå, at man inddrager Danmarks Sejlunion til at vurdere de risici, der er ved sejlads i så stor en havn, hvis man påtænker at anlægge en klappbro. Vi taler faktisk om ca. 1500 sejl- som motorbåde.

Højbro

Forslaget om en højbro opfatter jeg som et projekt, jeg ikke vil tage alvorligt, da det vil være en "øjebæ" i landskabet, og det vil Nordhavnsområdet, Østerbroborgerne samt sejlerfolket generelt ikke synes er en særlig attraktiv løsning.

Tunnel

En stiforbindelse udformet som en sænketunnel er det forslag, som står tilbage, og som vil sikre fri passage for de mange sejlere, der benytter havnen. En tunnel vil være den løsning, som kommer tættest på det miljø, der er der nu, på trods af, at havnedybden vil være 3,5 meter i stedet for de ca. 6 meter som i dag.

For at gøre gang- og cykeltunnelen attraktiv kunne man tænke i nogle kreative løsninger, da man ved, at mange personer ikke synes, det er trygt at færdes i en tunnel. Derfor kunne man få inspiration fra Den Blå Planet, hvor tunnelen opføres med en form for glastag, der ville gøre turen gennem tunnelen til en maritim oplevelse, hvor man som gående og cyklist kunne se havmiljøet fra en havbund. Dette kunne minimere irritationen ved en ca. 4-6 min ventetid ved elevatoren.

Jeg håber med disse bemærkninger, at Vejdirektoratet og det politiske system vil lytte til de brugere af Svanemøllehavnen, som har en lang erfaring i området, og som fortsat ønsker, at Svanemøllehavnen i fremtiden opretholdes som Danmarks største havn og ovenikøbet med en beliggenhed tæt på det nye Nordhavnsområde, herunder krydstogstterminalen, hvor en cykeltur gennem landskabet og gennem en cykeltunnel med glas vil blive en unik oplevelse, samtidig med at man oplever et attraktivt havnemiljø med kajak, roere og sejlere i alle afskygninger.

Berørte temaer:

- > Erstatningshavn
- > Stiforbindelse
- > Havnemiljø

	<ul style="list-style-type: none"> > Støj og støv i anlægsfasen > Løsning A, B, C, D > Østlig Ringvej > Økonomisk kompensation for gener i anlægsfasen > Sejladssikkerhed
<p>Nr. 3</p> <p>Leif Calundann Larsen Mail: leif.calundann.larsen@gmail.com</p>	<p>Leif Calundann Larsen skriver i sit høringssvar, at når man kan lægge bilerne ned i en tunnel under havnen, må man også kunne gøre det med cykler og gående. Han påpeger, at en løsning i terræn vil genere sejlerne fra landets største havn en del.</p> <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Stiforbindelse
<p>Nr. 4</p> <p>Jørgen Norden Sølling Mail: jnsolling@gmail.com</p>	<p>Jørgen Sølling, der er bruger af Svanemøllehavnen som bådejer og underviser på K.A.S's sejlerskole, takker for et godt mødeforløb ved "anden høring" og for en fin rapport 557 - 2016.</p> <p>Jørgen Sølling har følgende bemærkninger og forslag til projektet:</p> <p>Undersøgte vej-tunnelløsninger (VVM-redegørelsens punkt 2.2.1) Efter forløbet omkring "stikket" ved Strandvænget håber jeg meget, at der tages professionelt hånd om projektet, således at et spild kan undgås. Samarbejdet mellem politikere og teknikere skal professionaliseres.</p> <p>Det er meget tilfredsstillende at se byggeriet af Nordhavnsvejen, der skridder godt frem ad.</p> <p>En vej-tunnelløsning bør tænkes i sammenhæng med en Østlig Ringvej, og løsning A synes at være et godt forslag.</p> <p>Valg af anlægsmetode Fra min daglige gang i havnen ser jeg mange brugere og heriblandt mange ældre, der nyder deres otium i havnen. Det er ikke personer med et stort fysisk eller økonomisk overskud, men mange nyder "i det stille" deres båd og livet i havnen. For mange københavnere er det væsentligt med en tilknytning til vandet. Mange ældre vil give op og kommer næppe tilbage.</p> <p>Vores sejlerskole, der er med til at uddanne de kommende generationer af sejlere, tåler ikke megen "turbulens", før vi må imødesee, at eleverne søger andet sted hen, og vi er glemt efter en årrække. Sejleruddannelsen kan udføres andetsteds og af andre end os. Vi har dog et læringsmiljø i klassiske træbåde, som ikke findes andet sted i landet.</p> <p>Udvikling frem for afvikling Der er nu en enestående mulighed for at udvikle sejlermiljøet i København med f.eks. en særlig træbådsafdeling i Svanemøllen. En træbådsafdeling, der sammen med de andre sejlere kan være med til at skabe et nyt "Ny-</p>

havnsmiljø" - f.eks. omkring Kalkbrænderiløbet. Der forekommer i de kommende år meget store muligheder for nye initiativer. Det er væsentligt, at denne mulighed ikke ødelægges ved at "sætte en prop" i havnen. Det kan anbefales, at den kortest mulige byggeperiode vælges. Det skønnes, at denne byggemetode vil give det mindste frafald.

Erstatningshavn (VVM-redegørelsens punkt 2.2.2)

Ved valg af erstatningshavn anvendes de eksisterende flydebroer. Det er naturligt at planlægge en erstatningshavn så tæt på den eksisterende havn som muligt. De undersøgte løsninger synes dog ikke at kunne integreres i den kommende bebyggelse i Nordhavn Nord. Det bør undersøges om en erstatningshavn kan integreres i den fremtidige bebyggelse i Nordhavn Nord, evt. kombineret med den midlertidige havn Svaneknoppen Lille.

En midlertidig havn er meget omkostningskrævende og bør så vidt muligt kunne anvendes i det fremtidige projekt i Nordhavn Nord. Svaneknoppen Lille har umiddelbart nogen fordele, såfremt nordmolen i byggeperioden kan benyttes delvist af de brugere, der har til huse der.

Udvikling frem for afvikling

Ved valg af Prøvestenen som erstatningshavn vil der blive tale om afvikling af sejlermiljøet i Svanemøllehavnen både før og efter etablering af vejttunnelen. Desuden har den østlige del af København brug for deres egen havn.

2.2.3. Undersøgte stiforbindelser

Alle undersøgte stiforbindelser giver ventetid på den ene eller anden måde. En ventetid, der er velkendt for københavnere og meget forhadet.

Udvikling frem for afvikling

De to undersøgte stiforbindelser over vandet vil på sigt medføre en afvikling af Svanemøllehavnen. Sejlerne vil søge andet sted hen, hvor disse gener ikke forekommer. Havnemiljøet og økonomien vil langsomt forsumpe. Sejlbåde fra "de store årgange" i 60'erne, 70'erne og 80'erne oplægges i større mængder på de danske havnearealer. Vi har kun mærket lidt til denne negative udvikling i Svanemøllehavnen, men det kan pludselig gå stærkt, såfremt der opsættes forhindringer.

Stiforbindelsen, der er helt uafhængige af vejttunnelen, synes fejlplaceret ved Svaneknoppen. Cyklister vil foretrække forbindelsen i Sundkrogsgade, der er uden ventetid. Ud over ventetid vil de undersøgte stiforbindelser skæmme området med deres meget voldsomme konstruktioner. Figur 6.4, der er en visualisering af stiforbindelsen etableret som højbro, er et mindre godt eksempel. Det står klart, at brokonstruktionen vil virke lige så dominerende på Svaneknoppen, som Svanemølleværket syd for havnen virker der. Det er ikke den udvikling, Svanemøllehavnen har brug for.

Udvikling frem for afvikling

Alternativt foreslås en sejrende forbindelse - en vandsporvogn - der har forbindelse til store dele af Nordhavn Nord og Syd samt til Københavns

	<p>Havn i øvrigt. Der bør tænkes på at lukke vandområderne op for borgerne i stedet for at lukke dem med uheldige stiforbindelser.</p> <p>Landskab og byrum (VVM-redegørelsens punkt 2.4.3)</p> <p>Det er naturligvis meget afgørende for alle at ende med et godt resultat, og der er forskel på det enkelte menneskes opfattelse af landskab og byrum. Der er dog udpeget et vinderforslag for udvikling af Nordhavn. Vinderforslaget indeholder ikke den uheldige stiforbindelse, men tager sigte på at føre by og vand sammen. Jeg vil gerne fremhæve det af Utzon tegnede klubhus til Sejlklubben København m. fl. Huset har en enestående placering med den fine udsigt ud gennem Kalkbrænderiløbet. Stiforbindelsen som foreslået vil ikke, som anført i rapporten, opleves som et vartegn, men vil lukke af og spærre inde.</p> <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Østlig Ringvej > Løsning A, B, C, D > Anlægsmetode og rekreative interesser > Erstatningshavn > Stiforbindelser > Landskab og byrum > Havnemiljø > Sejlerskole
<p>Nr. 5</p> <p>Rasmus Hastrup Mail: dkrhast@coloplast.c om</p>	<p>Rasmus Hastrup har som bådejer i Svanemøllehavnen følgende kommentarer:</p> <p>Erstatningshavn</p> <p>Jeg mener, at løsningen, hvor erstatningshavnen kommer til at ligge ved Svaneknoppen, er den eneste gode løsning (evt. i kombination med færgehavnen). Jeg mener ikke, at de gener, der vil være ved denne placering, kan sammenlignes med de gener, der er ved at få sin båd flyttet til Prøvestenen. Jeg bruger min båd flere gange om ugen, fordi havnen er så nem at komme til, og det vil ændre sig fuldstændigt, hvis man flytter havnen om på den anden side af byen. Jeg har mange penge investeret i båden og betaler mange penge for at have den, og i den periode båden skulle ligge ved Prøvestenen, vil jeg nærmest ikke få noget for de penge. Det, at udsigten forsvinder en periode, vil ikke påvirke boligpriserne, det er jo kun midlertidigt, og dem der bruger stranden, har ingen penge investeret i den og taber på den måde ikke rigtig noget.</p> <p>Spørgsmål: Skal vi betale fuld pris for bådpladsen i den periode, hvor den skal ligge i erstatningshavnen? Det vil jeg bestemt ikke mene er fair, hvis forholdene ikke er de samme. Så betaler man jo det samme for en ringere service.</p> <p>Spørgsmål: Kan det passe, at ifølge tidsplanen vil der være to perioder (3 og 6 måneder), hvor hverken havn eller erstatningshavn er åben? Hvorfor ikke sørge for, at der altid er én havn åben, så man altid kan sejle?</p>

	<p>Stiforbindelse</p> <p>Hvorfor overhovedet foreslå en klapbro? Det vil fuldstændig ødelægge havneaktiviteterne for dem, der har sejlbåde. Når der er de andre løsninger, kan jeg simpelthen ikke se, hvorfor den løsning er blevet foreslået. Det vil aldrig nogensinde kunne fungere, og det vil være til gene for både sejlene og gående, at man skal have den ventetid. Hvordan skal man overhovedet kunne time det, når man sejler for sejl, hvis man kun får et lille vindue hver halve time?</p> <p>Det var mine synspunkter. Jeg undskylder hvis tonen er hård. Jeg er faktisk stor tilhænger af projektet med at lede trafik udenom København. Alt-så så længe erstatningshavnen kommer til at ligge ved Svaneknoppen, og stiforbindelsen bagefter bliver enten højbroen eller den undersøiske.</p> <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Erstatningshavn > Stiforbindelse > Trafikale forhold > Økonomisk kompensation for gener i anlægsfasen
<p>Nr. 6</p> <p>Niels Christian Jørgensen Mail: Niels.Chr.Joergensen@dk.ey.com</p>	<p>Niels Christian Jørgensen er bådejer i havnen og skriver i sit høringssvar følgende:</p> <p>Jeg er fuld af forståelse for en tunnel til Nordhavn, og at vi får ulemper i byggeperioden.</p> <p>I VVM-rapporten blev nedenstående tre løsninger nævnt, og jeg mener de vil være ødelæggende for Svanemøllehavnen og dennes brugere.</p> <p>At der vælges en lavbro med klap som stiforbindelse</p> <p>At havnen lukkes i hele perioden</p> <p>At erstatningshavnen bliver "Prøvestenen"</p> <p>Punkterne er angivet i prioriteret rækkefølge, hvor punkt 1 netop er en vedblivende væsentlig forringelse af havnen.</p> <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Stiforbindelse > Anlægsmetode/åben havneindsejling > Erstatningshavn
<p>Nr. 7</p> <p>Mathias Kamban</p>	<p>Mathias Kamban Larsen er medlem i Øresunds Sejlklub Frem og bådejer med båd i Svanemøllehavnen. Mathias Kamban har nedenstående bemærkninger til VVM-redegørelsen:</p>

<p>Larsen Mail: mklar- sen@icloud.com</p>	<p>Punkt 5.0, 5.5 og 5.6 om erstatningshavne: Som erstatningshavn vurderes det, at Prøvestenen vil være langt den ringeste løsning for brugerne af Svanemøllehavnen. Her tænkes primært på den ekstra transporttid for brugerne af havnen.</p> <p>Punkt 6.0 og 6.2 om stiforbindelser: Dette delprojekts omkostninger - økonomiske såvel som målt i gener for havnens brugere - står på ingen måde i et fornuftigt forhold til det potentielle antal brugere af cykelbro/gangbro.</p> <p>Ikke alle cyklende fra Nordhavn vil have en destination, der betyder, at man vil have fordel af at benytte en evt. cykelbro/gangbro over havneindløbet, og det vurderes, at behovet vil være meget langt fra de 10.000, der nævnes i prospektet. De potentielle fordele for cyklister og gående står ikke på nogen måde mål med, hvor besværligt det vil være at skulle vente på åbning og lukning af havnen for både med højde over 5 meter. I sammenligning med Bryggebroen (fra Islands Brygge til Fisketorvet) er antallet af potentielle brugere ekstremt lavt, når antallet af beboere på Nordhavn sammenlignes med, at Bryggebroen jo både har pendlere den ene og den anden vej og forbinder områder, der hver især består af et i sammenligning mange gange større antal borgere. Cykelbro/gangbro til Nordhavn vil for pendlere primært være fra Nordhavn om morgenen og til Nordhavn om eftermiddagen/aftenen.</p> <p>Jeg må på det kraftigste anbefale, at man genvurderer dette delprojekts potentielle fordele og ulemper målt op mod de økonomiske omkostninger samt gener for havnens brugere.</p> <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Erstatningshavn > Stiforbindelse
<p>Nr. 8</p> <p>Peter Maagøe Petersen Bregnerødvej 18 3460 Birkerød Mail: pmp@viegandmaago e.dk</p>	<p>Peter Maagøe Petersen har følgende kommentarer til VVM-redegørelsen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - For det første er tanken om en stiforbindelse fra Svaneknoppen i 5 meters højde med klap helt vanvittig. Det er Danmarks største lystsejlermiljø, som derved spærres inde, og det er en teoretisk tanke at tro, at det er okay at åbne en klap én gang i timen - tænk på, hvor mange der går ind og ud af havnen for sejl (og som ikke har motor ombord) - - For det andet bør erstatningshavnen ikke ligge på Prøvestenen - det er alt for langt væk for alle dem, som cykler ned til havnen dagligt - For det tredje bør I ikke lukke havnen helt i byggeperioden <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Stiforbindelse

	<ul style="list-style-type: none"> > Erstatningshavn > Anlægsmetode/åben havneindsejling
<p>Nr. 9</p> <p>Dietmar Löhndorf Mail: dlo@sonion.com</p>	<p>Dietmar Löhndorf har som bådejer i Svanemøllehavnen følgende bemærkninger til projektet:</p> <p>Det er med interesse, jeg følger den nye havnetunnel, da jeg har en båd i Svanemøllehavn og synes meget godt om byudviklingen. Derfor kan jeg også acceptere, at der i forbindelse med disse projekter opstår gener, for når man ser lidt ud i fremtiden, kommer der jo noget godt og bedre igen.</p> <p>I forbindelse med den konkrete sag er der dog én ting, som lyder for mig næsten utroligt: Et af alternativerne byder på en lavbro over indsejlingen til Svanemøllehavn. Min første tanke var, at sådan et forslag kun kan komme fra mennesker, der sidder bag skrivebordet fra 8-16. For mig svarer det til at bygge et fodgængerfelt over en motorvej. Begge ting er jo udmærkede i sig selv, men de kan bare ikke forenes til noget fornuftigt.</p> <p>Derfor håber jeg, at indsejlingen til Svanemøllehavn forbliver permanent åben, så alle os sejlere kan forsætte med at dyrke vores dejlig fritidsinteresse.</p> <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Byudvikling > Stiforbindelse
<p>Nr. 10</p> <p>Søren Nedergaard Mail: sorennedergaard@hotmail.dk</p>	<p>Søren Nedergaard, der er medlem af KAS og Frem, har følgende bemærkninger:</p> <p>Vi er meget kede af at skulle undvære vores havn. Samtidig ved vi godt, det er en vigtig vej/tunnel/bro, der skal bygges, og vi vil gerne hjælpe til, men:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hvis en eventuel erstatningshavn bliver på Prøvestenen, vil det være en katastrofe. De gamle og mange af pensionisterne vil skulle opgive deres båd alene pga. transporttiden og udgifter hertil. Andre vil ikke komme til at se meget til deres båd af de samme årsager. 2. Hvis havnen skal lukke hele perioden, dør miljøet i havnen, mange vil falde fra, og et stykke Østerbro-kultur vil gå tabt. 3. At der ikke vælges en lavbro med klap som stiforbindelse, er vitalt for havnens liv. I Hvidovre Havn er der dødt, ingen liv og nærmest forladt - vil vi have en stor død havn? <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Erstatningshavn

	<ul style="list-style-type: none"> > Havnemiljø > Stiforbindelse
<p>Nr. 11</p> <p>Christian Agerbeck Mail: agerbeck@gmail.com</p>	<p>Christian Agerbeck er skuffet og forurolet efter læsning af VVM-redegørelsen og har derfor følgende indsigelser og synspunkter:</p> <p>Jeg er en mand på 34 år (bosat på Nørrebro & uden bil) med en mindre sejlbåd i Svanemøllehavnen. Jeg nyder og er afhængig af at kunne cykle rundt i København til arbejde og fritidsaktiviteter. Jeg har siden 2010 hver uge deltaget i Svanemøllekredsens onsdagskapsejlad - og siden sidste år med min egen lille H-båd, som jeg også nyder at tage på mindre dagsudflugter med i sommerhalvåret.</p> <p>Jeg har fuld forståelse for, at en Nordhavnstunnel er et vigtigt skridt i at fremtidssikre trafikken omkring (og i) København og er derfor ikke modstander af planen om en Nordhavnstunnel.</p> <p>I VVM-redegørelsen er der dog flere punkter, der vækker min bekymring:</p> <p>Det fremgår af materialet, at etablering af erstatningshavne ikke kan undgås, uanset om havneløbet holdes åbent under etableringen, fordi halvdelen af pladserne i Svanemøllen uanset hvad vil blive nødvendige til byggepladsen. I den forbindelse synes jeg ikke, materialet lægger særlig stor vægt på, hvilken stor gene det vil være for mange, hvis der vælges erstatningshavne, hvor rejsetiden forlænges med mere end 10 minutter.</p> <p>I dag kan jeg cykle ned til min bådplads på ca. 15 minutter fra Nørrebro og ca. 30 minutter fra min arbejdsplads på Vesterbro, hvilket jeg gør brug af flere gange ugentligt i sommerhalvåret. Vælges løsningen Nordhavn Nord eller Færgehavn Nord, vil det betyde en væsentlig forøget rejsetid, hvilket vil være til en vis gene. Løsningen med Prøvestenen vil dog helt umuliggøre at sammenpasse en ugentlig sejlad sammen med et øvrigt familieliv, da transporttiden på cykel vil blive mangedoblet.</p> <p>Jeg håber derfor, at I i den fremtidige behandling af planen vil lægge vægt på en løsning, hvor havneindsejlingen holdes åben, og der vælges en erstatningshavn ved Svaneknoppen (lille eller stor).</p> <p>Punktet omkring en cykelsti var helt nyt for mig, og løsningen omkring en klapbro med 5 meters frihøjde forekommer meget arrogant, ensidigt og helt uden respekt for Danmarks største lystbådehavn Svanemøllehavnen.</p> <p>Hvis det ender med en klapbro, vil det efter min opfattelse dræbe Svanemøllehavnen, da det ikke vil være praktisk muligt at have en sejlbåd, som kun kan komme ind og ud, når klapbroen åbnes 1-2 gange i timen. Min sejlbåd (frihøjde ca. 11 meter) har ingen indenbords motor og sejles ind og ud af havnen for sejl. En bro med 5 meters frihøjde vil reelt betyde, at jeg og mine gæster ikke længere kan dyrke vores hobby, da det vil være helt urealistisk for os at padle ind og ud af havnen. Selv hvis jeg monterer-</p>

	<p>de en påhængsmotor (hvilket vi ikke benytter i dag på vores ugentlige kapsejladser), vil der givet opstå et trafikalt kaos, når 50-100 både skal ind og ud af havnen for at være på kapsejladsbanen. Med roere og andre vandsportsudøvere vil dette ikke kunne lade sig gøre i praksis uden en stor sikkerhedsmæssig risiko for både sejlere, roere og deslige. Dette synes jeg overhovedet ikke, der er taget højde for i VVM-undersøgelsen - hvilket undrer mig?</p> <p>Jeg håber derfor inderligt, at forslaget om en klapbro skrottes fuldstændigt - med mindre det er Vejdirektoratets og kommunens hensigt at fuldstændigt dis-respekttere og håne de mange sejlere, der i dag nyder Svanemøllehavnen og vores fantastiske bugt.</p> <p>Afslutningsvis vil jeg sige, at jeg elsker at bo i København og nyder, at det er en storby med plads til alle. Jeg har stor respekt for, at der er fokus på at gøre livet lettere for cyklister og mindske biltrafikken i København. Jeg håber dog, det gøres med respekt for de andre rekreative områder og aktiviteter, København tilbyder - og jeg håber, at både I, kommunen og de valgte politikere holder dette for øje! Jeg vil blive meget ked af det, hvis dette arbejde ender med Svanemøllehavnens endeligt, og jeg vil synes, det var synd for København, da det derved ikke længere vil være det rummelige København, jeg kender i dag.</p> <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Fremtidssikring af trafik > Erstatningshavn > Stiforbindelse > Sejladssikkerhed
<p>Nr. 12</p> <p>Morten Ingerslev Fuglevadsvej 77 2800 Kgs. Lyngby Tlf.: 24227479 Mail: morten.ingerslev@gmail.com</p>	<p>Morten Ingerslev, der er aktiv bruger af Svanemøllehavnen som båd-ejer, lærer på sejlerskolen ved K.A.S. og bemyndiget censor for Søfartsstyrelsen, ønsker at gøre indsigelser tre løsningsforslag i Nordhavnstunnelprojektet, fordi han skønner, de vil være ødelæggende for Svanemøllehavnens aktiviteter og havnens brugere.</p> <p>Morten Ingerslev giver derfor følgende anbefalinger i sit høringssvar:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. At erstatningshavnen ikke bliver "Prøvestenen" 2. At havnen ikke lukkes i hele perioden. 3. At der ikke vælges en lavbro med klap som stiforbindelse. <p>Herudover vil han anbefale at:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Den kortest mulige byggeperiode vælges. > Det undersøges, om en erstatningshavn kan integreres i den fremtidige bebyggelse i Nordhavn Nord., evt. kombineret med den midlertidige havn Svaneknoppen Lille. En midlertidig havn er meget omkostningskrævende og bør så vidt muligt kunne anvendes i det fremtidige

	<p>projekt i Nordhavn Nord.</p> <ul style="list-style-type: none"> > Stiforbindelsen helt droppes, og pengene benyttes bedre andet steds i projektet, da den aldrig vil kunne give tidsbesparelser, der står mål med ressourceforbruget. Stiforbindelsen synes fejlplaceret ved Svaneknoppen. Cyklister vil foretrække forbindelsen i Sundkrogsgade, der er uden ventetid. <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Erstatningshavn > Anlægsmetode/åben havneindsejling > Stiforbindelse
<p>Nr. 13</p> <p>Ivan E. Madsen Mail: ivanemadsen@yahoo.dk</p>	<p>Ivan E. Madsen, der er medlem af Sejlklubben Sundet, skriver i sit høringssvar, at han er modstander af, at en erstatningshavn placeres ved Prøvestenen, at havnen lukkes i hele perioden og af, at en stiforbindelse etableres som en lavbro med klap, fordi den ikke vil fungere for især sejlbåde</p> <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Erstatningshavn > Anlægsmetode/åben havneindsejling > Stiforbindelse
<p>Nr. 14</p> <p>Karsten Bach og Hanne Frandsen Mail: hanejambo@hotmail.com</p>	<p>Karsten Bach og Hanne Frandsen er bådejere med fast plads i Svanemøllehavnen. De følger nøje udviklingen af det kommende byggeri og har forståelse for, at det er kompliceret at opfylde alles ønsker og behov. De har dog følgende indsigelser:</p> <p>Vi har brug for at pointere, at "Prøvestenen" ikke er en mulig løsning som vores erstatningshavn. Vi synes desuden, at det er udelukket, at Svanemøllehavnen skal være lukket i hele den omtalte periode. Og sluttelig synes vi, det er en ualmindelig dårlig idé at vælge en lav bro med klap som stiforbindelse.</p> <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Erstatningshavn > Anlægsmetode/åben havneindsejling > Stiforbindelse
<p>Nr. 15</p> <p>Jacob Nørbjerg Mail: jnorbjerg@gmail.co</p>	<p>Jacob Nørbjerg, der er bådejer og mangeårig bruger af Svanemøllehavnen samt tidligere leder af Sejlklubben Sundets sejl-skole, har følgende kommentarer til VVM redegørelsen:</p> <p>1) Prøvestenen er ikke et realistisk alternativ som erstatningshavn. Den</p>

m	<p>ekstra transporttid (30 minutter hver vej på cykel) vil gøre såvel sejlads som vintervedligeholdelse væsentligt mere tidkrævende. Jeg tager ofte på kortere ture (1-2 timer) i min sejlbåd, og en ekstra rejsetid på i alt en time vil gøre det sværere at passe turene ind i min hverdag. Konsekvensen kan meget vel være, at jeg opsiger min plads i Svanemøllehavnen til fordel for et alternativ nord for byen.</p> <p>2) Ligeledes bør der findes en løsning, så havnen ikke lukkes i hele perioden. Havnen er ikke kun en opbevaringsplads for både, men en social ramme for mange aktiviteter. Lukning af havnen vil risikere at sprede aktiviteterne i flere år og dermed underminere grundlaget for klubbernes virke – herunder ikke mindst uddannelsen af nye sejlere.</p> <p>3) En evt. gang-/cykelsti over Kalkbrænderiløbet bør ikke udformes som en lavbro/klapbro. De begrænsede åbningstider vil være til gene for såvel lokale sejlere som for gæster i forbindelse med både ind- og udsejling. Man kan desuden forvente "trafikpropper" i forbindelse med afviklingen af kapsejladser, hvor 50 - 100 både skal ud eller ind af havnen indenfor meget korte tidsrum.</p> <p>4) Der lader til at være en misforståelse i VVM-redegørelsen angående optagning og søsætning af både. På side 70 står f.eks.: "Også i forhold til vinteropbevaring af både på land kan de nuværende pladser bibeholdes. Det skyldes, at indsejlingen til den eksisterende havn holdes åben, så man kan sejle ind til beddingen i bunden af havnen og tage båden op der, som det sker i dag". Dette er en alvorlig misforståelse, som stiller spørgsmålstegn ved undersøgelsens seriøsitet. Det er korrekt, at der er beddingfaciliteter i bunden af havnen, men de benyttes kun af et fåtal af bådene og mest i forbindelse med kortere optagninger om sommeren. Hovedparten af optagninger og søsætninger foregår med mobilkran forskellige steder i havnen (Svaneknoppen, Kulpladsen, pladsen ved Frem) og selv både, der optages med bedding, skal transporteres fra bedding til den egentlige vinterplads. Hvis vinteropbevaringen skal kunne foregå som hidtil, skal det altså være muligt 1) at manøvrere med mobilkran tæt ved kajkanten og 2) at køre med mobilkranen mellem optagningssted og vinterplads.</p> <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Erstatningshavn > Åben havneindsejling > Havnemiljø > Klubliv > Sejladssikkerhed > Stiforbindelse > Vinteropbevaring (erstatningshavn Færgehavn Nord)
<p>Nr. 16</p> <p>Minna Nielsen og Michael Andersen</p>	<p>Minna Nielsen og Michael Andersen, der er sejlere og har båd ved Østmøllen i Svanemøllen Havn, har følgende bemærkninger:</p> <p>Vi vil kraftigt opfordre til, at der ved anlæg af Nordhavnstunnellen tages</p>

<p>Anekæret 9 3520 Farum Danmark Tlf.: 44950141 Mobil (Minna): 50530039 Mobil (Michael): 50544485 Mail: anekaeret9@gmail.com</p>	<p>særligt hensyn til den store livskvalitet, som mange af os sejlere forbinder med at kunne sejle ud fra Svanemøllen Havn. Vi har svært ved at overskue konsekvenserne af at lukke havne i fem år. Ligesom en lav bro, der forhindrer almindelig fri adgang fra havnen til Sundet, vil være et stort problem for os. En reservehavnsløsning, hvor vi skal flytte langt, vil også have store negative konsekvenser for det miljø, vi har i havnen, så det håber vi meget, at vi kan undgå.</p> <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Anlægsmetode/rekreative forhold > Stiforbindelse > Erstatningshavn > Havnemiljø
<p>Nr. 17</p> <p>Nicolas Kjerulf Bispebjerg Parkallé 28 2400 København NV Tlf.: 40 98 50 67 Mail: nicolas@kjerulf.com</p>	<p>Nicolas Kjerulf, der er sejler og har båd i havnen, er bekymret for, hvordan Nordhavnstunnelen vil påvirke ham. Han har derfor følgende bemærkninger:</p> <p>Jeg er først og fremmest bekymret for, at erstatningshavnen skulle blive "Prøvestenen" på Amager. Der er så langt ud, at jeg i praksis ikke ville kunne bruge min båd på regelmæssig basis. Jeg har ikke bil, kun cykel. Jeg håber meget, at I vælger en løsning, hvor havnen ikke lukkes, og hvor så få både flyttes så kort som muligt. Helst bare over på den anden side af Svaneknoppen. Broløsningen med klap som stiforbindelse bekymrer mig også. Havneindløbet er meget trafikeret, og mange af bådene sejler kun for sejl, fordi de ingen motor har. Jeg forudser totalt kaos, hvis der er ventetid på en bro, som skal klappe op. En tunnel eller en højbro er en meget bedre løsning.</p> <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Erstatningshavn > Stiforbindelse > Sejladsikkerhed
<p>Nr. 18</p> <p>Michael Borremose Mail: michael@borremose.com</p>	<p>Michael Borremose, der sejler fra Svanemøllehavnen, har følgende bemærkninger i sit høringssvar:</p> <p>I forbindelse med det store projekt med tunnelbyggeriet er der en række gener, som vel ikke kan være meget anderledes. Det er vigtigt for mig at påpege vigtigheden af, at der tages det størst mulige hensyn til sejlerne, således at det bliver muligt at benytte en del af havnen. Hvordan løsningen bliver for de både, der kan blive liggende, og de både, der må flytte, må ske i samarbejde med de berørte klubber, der repræsenterer sejlerne.</p> <p>Cykelbroen med en højde på fem meter er et monster, der vil genere sejlerne i meget høj grad og også cyklisterne, når mange sejlere skal ud og ind. Tidsrummet for sejlerne, der skal ud af havnen, kommer i høj grad til at ligge på de tidspunkter, hvor cyklisterne skal hjem fra arbejde.</p>

	<p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Anlægsmetode/åben havneindsejling > Stiforbindelse
<p>Nr. 19</p> <p>Steen Gøransson Mail: gmanden@ofir.dk</p>	<p>Steen Gøransson, der har haft båd i Svanemøllen gennem 47 år, har indsendt et hørings svar med følgende bemærkninger:</p> <p>Hvad kom først - hønen eller ægget? Det er åbenbart ikke alle, der ved, at planlægning er halvdelen af arbejdet. Hvorledes kan man begynde at tænke på at fjerne tonsvis af støbt beton osv. uden at have løst problemet med ca. 1.500 både i Svanemølle- og Kalkbrænderihavnen?</p> <p>Det er da rigtigt, at man i Frederikssund har en "lavbro", men her har de masser af vand at sejle i både syd og nord for broen. Hos os skal alle gennem et lille løb, og det kan tage tid, hvis vinden er i nord. Og hvad vil der ske på den nye vej? Masser af kø og sikkert også mange harmonikasammenstød.</p> <p>At komme ud til Prøvestenen er ikke lykken. Tværs gennem byen i myldretiden. Nej tak!</p> <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Erstatningshavn > Stiforbindelse > Trafikale forhold
<p>Nr. 20</p> <p>Carsten Bjernå Mail: carsten.bjerna@gmail.com</p>	<p>Carsten Bjernå er ejer af en sejl båd, der ligger i Svanemøllehavnen, og han har følgende synspunkter i forhold til den fremlagte VVM-redegørelse for Nordhavnstunnelen:</p> <p>Der er anvist flere muligheder for at holde en del af Svanemøllehavnen åben, eventuelt kombineret med en udflytning af en mindre del af bådene til en midlertidig havn i tilknytning til Svanemøllebugten. Dette vil være en god ide. Det vil nemlig være totalt ødelæggende for havne og for de hjemmehørende klubber, hvis havnen lukkes totalt, og alle både tvinges ud af havnen i hele byggeperioden.</p> <p>Etablering af en midlertidig havn på Prøvestenen vil være en rigtig dårlig ide. Intet miljø, ingen sejlklubber - lang transporttid. Vi ankommer som regel med S-tog til Svanemøllen Station. Rejsen forlænges med lidt over en time, hvis vi skal ud til Prøvestenshavnen med offentlig transport.</p> <p>Min sidste kommentar er til etablering af en fodgænger- og cykelvej i tilknytning til havnetunnelen. Det er komplet tåbeligt, hvis den etableres som en klapbro. Der er vel i nærheden af 2000 både beliggende i Kalkbrænderihavnen og i Svanemøllehavnen, som skal ligge i kø for at komme</p>

	<p>ud igennem en klapbro med begrænsninger i åbningstiden - komplet ødelæggende for alt, hvad der hedder småture ud i bugten, når man skal til at være afhængig af bestemte tidspunkter for passage af broen.</p> <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Anlægsmetode > Erstatningshavn > Stiforbindelse > Klubliv
<p>Nr. 21</p> <p>Lars Tinggaard Johannesen Vesterbyvej 12, 1 2820 Gentofte Mail: lars.tinggaard.johannesen@gmail.com</p>	<p>Lars Tinggaard Johansen er båd ejer med havneplads i Svanemøllehavnen. Efter at have læst VVM-rapporten har han følgende bemærkninger:</p> <p>Jeg har fuld forståelse for at mange interesser skal varetages, herunder projektets økonomi. Uagtet dette vil jeg gøre indsigelse mod tre punkter, der på afgørende vis vil forringe vilkårene for havnens brugere og ikke tage behørigt hensyn til bådejernes interesser.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. En lav gangbro med klap vil medføre en blivende og væsentlig forringelse af adgangsforholdene til havnen for alle sejlbåde på nær de allermindste sejljoller og bør derfor undgås. 2. Prøvestenen som erstatningshavn under byggeriet vil være en væsentlig gene, idet man vil skulle passere midtbyen for at komme til havnen. Det vil for det store flertal af havnens brugere, der bor i oplandet omkring og nord for Svanemøllehavnen, betyde en forøgelse af transport tiden med typisk en halv time eller mere hver vej. En erstatningshavn bør efter min opfattelse etableres i Svanemøllebugten. 3. Det bør være rimeligt at etablere havnetunnelen uden at lukke havnen igennem hele perioden. En delvis lukning af havnen vil være at tilgodese havnens brugere i et passende omfang, og det bør således være den foretrukne løsning. <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Stiforbindelse > Erstatningshavn > Anlægsmetode/åben havneindsejling
<p>Nr. 22</p> <p>Luca Bastholm Soldalen 7 2100 København Ø Tlf. 2211 0204 Mail: lucabastholm@gmail.com</p>	<p>Luca Bastholm, der er bådpladsejer i Svanemøllehavnen, har følgende bemærkninger til VVM-redegørelsen:</p> <p>Vedrørende etablering af den kommende Nordhavnstunnel vil jeg kraftigt opfordre til, at man tager hensyn til bådejerne i Svanemøllehavnen, således at man sikrer en erstatningshavn i så tæt afstand til den nuværende havn som overhovedet muligt.</p>

	<p>For mit personlige vedkommende vil jeg sælge min båd, hvis erstatningshavnen placeres ved Prøvestenen, fordi afstanden fra min bopæl bliver lang og besværlig gennem byen. Da jeg i sin tid valgte at blive bådejer, var det af afgørende betydning for mig, at båden kunne ligge i en havn tæt på min bopæl på Østerbro.</p> <p>For så vidt angår en kommende stiforbindelse fra Svaneknoppen til Kalkbrænderiløbet vil jeg opfordre til en løsning, der afvikler trafikken til lands og i vandet så smidigt som muligt. Jeg vil derfor anbefale, at der etableres en højbro.</p> <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Erstatningshavn > Stiforbindelse
<p>Nr. 23</p> <p>Søren Nimgaard Mail: s.nimgaard@gmail.com om</p>	<p>Søren Nimgaard er bådejer, og han har følgende kommentarer til projektet:</p> <p>Svanemøllehavnen, som er Danmarks største lystbådehavn, samt Kalkbrænderihavnen kommer i voldsom knibe, hvis der ikke tages lidt hensyn under den lange anlægsperiode.</p> <p>Det værste scenarie er, at havnen lukkes i hele perioden og henvises til Prøvestenen. Mange vil uden tvivl opgive at have båd, mens andre vil søge at få bådplads i andre havne (jo længere væk jo større chancer). Det vil ødelægge vores havn!</p> <p>Det "bedste" ville være, at bådene i arbejdsområdet blev flyttet om på ydersiden af nordmolen, og at det blev muligt at benytte ind- og udsejlingen stort set hele tiden. Det må da også klart blive meget billigere for hele projektet.</p> <p>Til sidst vil jeg stærkt fraråde en lavbro med klap som stiforbindelse. Enten bliver der kaos for sejlerne, eller også kan folk i lange perioder ikke komme over broen. Det går simpelthen ikke med den sejltrafik, der er.</p> <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Erstatningshavn > Stiforbindelse > Sejladsikkerhed
<p>Nr. 24</p> <p>Peter Mortensen Mail: pstan- ley.mortensen@gmail.com</p>	<p>Peter Mortensen, der har bådplads i Svanemøllehavnen, skriver følgende i sit høringssvar:</p> <p>Har med rædsel læst om planer om at lukke Svanemøllehavnen samt anlægge en lavbro over indløb. Hvad sker der i hovedet på planlæggere? Troede først, at det var en vittighed.</p>

	<p>Hvis man er interesseret i totalt at ødelægge et unikt miljø skabt over generationer i Danmarks største lystbådehavn, skal man da bare gå i gang. Problemer i flytning af både samt logistik i det hele taget er uoverskuelige.</p> <p>Kan kun forestille mig, at protesterne bliver voldsomme samt talrige.</p> <p>Det må da være muligt at udføre projektet uden at smadre hele området. Det er nok mere bekosteligt, men det må man så tage med i et så stort projekt.</p> <p>Håber aldrig, at det bliver udført i den udgave.</p> <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Stiforbindelse > Anlægsmetode/rekreative forhold
<p>Nr. 25</p> <p>Marianne Juhler Svejsgårdsvej 35, 2900 Hellerup Mail: mari- anne.juhler@gmail.c om</p>	<p>Marianne Juhler indleder sit høringssvar med at pege på Svanemøllehavnen som et unikt miljø for aktiv vandsport midt i København. Hun fortsætter med følgende bemærkninger:</p> <p>Med det - i øvrigt prisværdige - fokus, der er på rekreative grønne områder, er det uforståeligt, at rekreative "blå" områder for aktiviteter på vand, der er til gavn for så mange mennesker og så mange typer af vandsport, nu står for at blive begrænset i en sådan grad, at det reelt bliver ødelagt. Jeg tror, at denne perle i byen forsvinder for altid, hvis man lukker den nuværende havn i byggeperioden. At flytte til en erstatningshavn er selvsagt dødsstødet.</p> <p>Hvis trafikforholdene i den endelige løsning f.eks. begrænses af en lav-bro med klap, vil der opstå kø for ind- og udsejling/roning, som øger risiko ved ind- og udsejling. Samtidig vil det begrænse brugerne af havnen så meget, at det aktive miljø trues.</p> <p>Jeg er både roer (DSR) og sejler (KAS, bådplads 1246) og aktiv bruger af havnen på den måde og kender forholdene så godt gennem mange år, at det er helt tydeligt for mig, hvad vi står til at miste. Både jeg og andre brugere af havnen kan leve med gener i en byggeperiode - og det kan vi sagtens acceptere og udvise forståelse for, hvis vi oplever, at der tages hensyn til, at miljøet og aktiviteterne i sidste ende bevares.</p> <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Anlægsmetode/rekreative forhold > Erstatningshavn > Stiforbindelse > Havnemiljø > Klubliv > Sejladssikkerhed

<p>Nr. 26</p> <p>Hans Andersen Asmussens Alle 2, 2.th. 1808 Frederiksberg C Tlf. 40879792 Mail: hans_andersen55@h otmail.com</p>	<p>Hans Andersen, der har en mindre sejlbåd med havneplads i Svanemøllehavnen, udtrykker stor forståelse for projektet, men håber, det kan udføres så nænsomt som muligt for brugerne af havnen. Han har desuden følgende bemærkninger til projektet:</p> <p>En stor del af problemet vil blive reduceret, hvis man vælger en anlægs-løsning, der kun indebærer en delvis lukning af havneindløbet i hele perio-den. I givet fald vil det kun være 600 bådpladser mod ellers 1400, der skal flyttes. Det vil samtidig være af stor betydning for klubmiljøet, hvis der kan anlægges en erstatningshavn for disse både i Svanemøllebugten umiddelbart nord for Nordmolen. I den forbindelse vil jeg være meget imod, at erstatningshavnen bliver Prøvestenen.</p> <p>Endelig vil jeg gerne tilkendegive min modstand mod, at der vælges en lavbro med klap som stiforbindelse, da en sådan løsning vil indebære, at både skal ligge og vente på, at klappen åbner. Selv efter den store forstyrrelse af havnelivet, som tunnelarbejdet indebærer, vil Svanemøllehavnen formentlig fortsat være Danmarks største havn. Det vil derfor skabe totalt kaotiske forhold, hvis bådene for enten sejl eller motor, skal ligge og vente på passage sammen med kajaker og robåde. Der er i forvejen "tæt trafik" under de nuværende forhold.</p> <p>Da Københavns Kommune er en "arbejderkommune", vil jeg minde om, at langt hovedparten af bådejerne i Svanemøllehavnen ikke tilhører en privilegeret overklasse, og at en af de største klubber i havnen, "Sundet", netop blev dannet af "jævne folk", og at dette også præger den i dag.</p> <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Byudvikling > Anlægsmetode/rekreative forhold (klubmiljø) > Erstatningshavn > Stiforbindelse > Klubliv > Sejladssikkerhed
<p>Nr. 27</p> <p>Henning Schreiber Mail: fam.schreiber@mail. dk</p>	<p>Henning Schreiber, som gennem 20 år har haft en båd i Svanemøllehavnen, har følgende indsigelse mod Nordhavnstunnellen:</p> <p>Jeg finder det meget vigtigt at:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Erstatningshavnen ikke bliver "Prøvestenen" 2. Havnen ikke lukkes i hele perioden. 3. Der ikke vælges en lavbro med klap som stiforbindelse. <p>- fordi dette ville være ødelæggende for hele miljøet og ikke mindst vores dejlige Svanemøllehavn.</p>

	<p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Havnemiljø > Erstatningshavn > Anlægsmetode/åben havneindsejling > Stiforbindelse
<p>Nr. 28</p> <p>Hans H . Hansen Nørretofte Alle 22 2500 Valby Tlf.: 40887841 Mail: 3hhh@vip.cybercity.dk</p>	<p>Hans H. Hansen, som er medlem af KAS og ejer af en motorsejler i Svaneøllehavnen, finder det meget uheldigt, hvis havnen lukker totalt i tre år. Han har følgende kommentarer til projektet:</p> <p>Sejlkлубberne og roklubbernes aktiviteter hænger sammen med de respektive klubhuse. En total lukning med flytning til en fjernere havn vil være totalt dræbende for kernen af sommeraktiviteterne.</p> <p>Ideen med en klapbro finder jeg meget uhensigtsmæssig. Der er en lind strøm af både ud og ind i havnen i sommerperioden, som så skal "slås" med en heftig trafik til containerhavn og Nordbyen. De mange broer, der er kommet i Københavns Havn, har allerede begrænset masteskibes muligheder for sejlads i havnen ganske væsentligt.</p> <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Anlægsmetode/åben havneindsejling > Klubmiljø > Stiforbindelse > Sejladssikkerhed
<p>Nr. 29</p> <p>Michael Katz Krefeld Mail: kre- feld@webspeed.dk</p>	<p>Michael Katz Krefeld skriver i sit høringssvar følgende:</p> <p>Jeg er fortaler for at:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Erstatningshavnen ikke bliver "Prøvestenen" 2) Havnen ikke lukkes i hele perioden 3) Der ikke vælges en lavbro med klap som stiforbindelse <p>Jeg håber, at man tager hensyn til det miljø og fællesskab, der gennem så mange år er opbygget i havnen, og som kulturelt bidrager væsentligt til området og til sejlkulturen i Danmark. Herunder også de mange aktiviteter, der til stadighed tiltrækker unge.</p> <p>Og så ellers held og lykke med planerne for Nordhavnen, der under alle omstændigheder lyder som et spændende projekt.</p> <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Erstatningshavn > Anlægsmetode/Åben havneindsejling > Stiforbindelse

<p>Nr. 31</p> <p>Torben Schipper Grumstrupsvej 8 2900 Hellerup Tlf. 29821665 mail: schipper085@gmail.com</p>	<p>Torben Schipper, der er fritidssejler med sejlbåd, har været medlem af Øresunds Sejlklub Frem i Svanemøllehavn siden 2001 og før det sejlet fra Kalkbrænderihavn i klubben Københavns Sejlklub. Torben Schipper skriver følgende i sit høringssvar til VVM-redegørelsen:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Klapbro vil være en katastrofe for sejlerne > Hold ind- og udsejlingen åben i byggeperioden > Lille erstatningshavn ved Svaneknoppen, tak <p>En af de absolut største kvaliteter for sejlerne i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen er den frie adgang til Øresund for vind og sejl. Det gælder især de mange sejlbåde uden hjælpemotor, der af samme grund har fast plads i Svanemøllehavnen. Ikke mindst klubbernes gaffelriggede skolebåde.</p> <p>Derfor anses det for en katastrofe, hvis man opfører en klapbro over den i dag frie ind- og udsejling. Sejlbåde uden hjælpemotor kan ikke på forsvarlig vis passere et løb med broklap. Bare det forhold, at sejlbådene skal ligge og krydse frem og tilbage for sejl indtil broåbning, er et problem i sig selv i det forholdsvis snævre Kalkbrænderiløb. Så meget desto større bliver trængselsproblemet med andre både og den livlige trafik med robåde, der vil afstedkomme direkte farlige situationer for materiel og liv og lemmer, når størrelsesforholdet mellem robådene og de tunge sejlbåde betænkes - begge med ringe manøvreevne.</p> <p>Værre bliver selve bropassagen, som i visse vindretninger kan vise sig umulig - i stiv modvind uden plads til at krydse op mod vinden i løbet, eller simpelthen ved svage vinde, hvor bådene ikke kan passere hurtigt nok eller værre endnu bliver drevet ind mod broanlægget. Og jeg har da heller ikke oplevet, givetvis af samme grunde, at passage af klapbro for sejl alene normalt er tilladt andre steder rundt om i Danmark.</p> <p>En anden anbefaling lyder på de muligheder, Rambøll skitserer for at holde ind- og udsejling åben under byggeprocessen. Har jeg forstået rapportens økonomiske beregninger rigtigt, vil det ikke engang koste ret meget, hvis en sænketunnel vælges. Dog mere, hvis man vælger in situ-støbt tunnel. Men i begge tilfælde vil man spare et betydeligt større beløb ved at kunne nøjes med en "lille" erstatningshavn i stedet for en stor.</p> <p>Det bliver en meget, meget lang byggeperiode på 5 år eller mere, hvor medlemssammenholdet og tilknytningen til sejlklubberne bliver sat på en ganske alvorlig prøve. Derfor vil jeg inderligt ønske at erstatningshavnen placeres ved Svaneknoppen, således at de bedste muligheder sikres for, at de tre sejlklubber i Svanemøllehavnen ikke spredes for alle vinde med risiko for et totalt smadret klubliv og foreningsammenhold. Man skal nemlig være opmærksom på, at udflyttes "bare" 600 både vil det ramme alle tre sejlklubber, hvis både er placeret blandet rundt om i havnen. Husk også, at klublivet og foreningsammenholdet ikke bare udspiller sig i sommerhalvåret. Det har lige så stor betydning, at en meget stor del af bådene fortsat kan samles på klubbernes bagvedliggende landplads i vinterhalvåret, og at vinterliggerne i havnen ligeledes kan fastholdes i klubbernes nærhed, hvilken mulighed sikres med de åbne sejladeforhold.</p>
---	---

	<p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Stiforbindelse > Anlægsmetode/åben havneindsejling > Erstatningshavn > Sejladssikkerhed > Klubliv
<p>Nr. 32</p> <p>Niels Kyllsbech Korsørgade 8,5,4 2100 Kbh. Ø Mail: nie- kar@webspeed.dk</p>	<p>Niels Kyllsbech, der er sejler og ejer af en båd i Svanemøllehavnen, har følgende kommentarer til VVM-redegørelsen:</p> <p>Mit umiddelbare indtryk er, at der er udført et omfattende og grundigt studie af tunnelanlæggets mulige udførelse og disse arbejders konsekvenser for de nærmeste omgivelser. Det er altid kompliceret at udføre større anlæg inde i en allerede udbygget og sammensat funktion, som en havn er.</p> <p>Den berørte havn har godt nok ikke længere den store erhvervmæssige betydning, men er derimod hjemsted for landets største marina, charterbådstrafik (lystfiskerkuttere), kajak- og roklubber, sejlere og anden vandsport. Der er tale om en bredt funderet 100 år gammel kultur. Men nu er havneomdannelsen i gang, og er der så plads til denne kultur? Det håber jeg.</p> <p>Konkret ser jeg den største fare for denne kulturs fortsatte eksistens hvis:</p> <ul style="list-style-type: none"> > en erstatningshavn placeres på Prøvestenen > havneløbet lukkes i en hel sejlsæson > der etableres en lavbro for stiforbindelse, som ofte vil blokere for en til tider meget heftig trafik. <p>Disse tre indgreb vil være ødelæggende.</p> <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Havnemiljø og klubliv > Erstatningshavn > Anlægsmetode/åben havneindsejling > Stiforbindelse
<p>Nr. 33</p> <p>Gyda Andersen Mail: gydagy- da@ofir.dk</p>	<p>Gyda Andersen har været bruger af Svanemøllehavnen gennem 50 år. I sit høringssvar skriver hun:</p> <p>Det er en gyser, hvad man kan læse efter at have haft plads i Svanemøllen fra 1. januar 1965. Er kommet i havnen med børn, da havnen ikke var for børn. I dag kan man gå over og bade med sine børnebørn. Jeg nyder at se det liv med de gamle roere kl. 7 om morgenen, børn og unge senere på dagen. Prøv at komme ned at opleve det. Jeg håber, I tænker jer godt</p>

	<p>om, inden I beslutter jer til at ødelægge vores fritidsliv. Jeg sejler selv med gaffelriggerne om onsdagen, og vi gamle nyder det. Håber ikke, hele havnen bliver lukket, der må være en mulighed mere. Tænk jer om.</p> <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Havnemiljø > Klubliv
<p>Nr. 34</p> <p>Dines Boertmann H.C. Lumbyes Gade 50, Kbh. Ø Mail: dinesboertmann@gmail.com</p>	<p>Dines Boertmann er medlem af sejlkлубben ØS Frem og har siden 1984 har haft plads til sin sejlbåd, først i Kalkbrænderihavnen og siden 1987 i Svanemøllehavnen. I sit hørings svar skriver han følgende:</p> <p>Det siger sig selv, at et så stort projekt som Nordhavnsforbindelsen vil påvirke de to havnes brugere meget direkte, og jeg vil derfor opfordre til, at der tages det videst mulige hensyn til sejlerne, klubberne og de to havnes fremtid.</p> <p>1. Det betyder efter min opfattelse først og fremmest, at havneløbet ikke bliver lukket i byggeperioden. Jo flere både, der kan forblive i havnene, jo mindre vil det ramme klubberne og klubaktiviteterne. En løsning, der placerer de flyttede ca. 600 både på nordsiden af Svaneknoppen vil samtidig være den model, der giver de bedste muligheder for at bevare havnenes og klubbernes fællesskaber i byggeperioden. Samtidig vil det sikre, at klubberne fortsat kan bruge de eksisterende vinterpladser på land, hvorved alle parter spares for besvær - og formodentlig også omkostninger.</p> <p>2. Når det gælder stiforbindelsen mener jeg, at hensynet til havnenes brugere taler for enhver anden model end lavbro med klap. En lavbro vil gøre havnene meget lidt attraktive for os med sejlbåde, fordi det føjer et nyt tids- og risikomoment til dét at komme på vandet. Det er ikke kun et spørgsmål om den gene, der ligger i at skulle vente på gennemsejling; der er en del sejlbåde i de to havne, bl.a. skolebådene, der ikke er udstyret med motor, og selv for sejlbåde med motor er det et sikkerhedsspørgsmål, at man kan komme ind, også når motoren af den ene eller anden grund ikke virker.</p> <p>3. Afslutningsvis vil jeg understrege, at Prøvestenen som midlertidig erstatningshavn - både i lille og i stor version - er helt uacceptabel. Det vil sende mange af os tværs gennem det indre København, når vi skal til og fra bådene, og uanset om man har bil eller ej, vil det lægge 30-50 minutters transport til før og efter sejlads - med den indlysende følge, at mange vil bruge deres både så lidt, at de vil overveje, om det er omkostningerne og besværet værd. For de bådejere, der ikke har bil, vil vinterplacering på land ved Prøvestenen gøre klargøringen mere eller mindre uoverkommelig. Og man bør i projektet være opmærksom på, at der blandt Svanemøllehavnenes bådejere er en ganske stor andel ældre og pensionister.</p> <p>Samme argumenter gør sig gældende for alternativerne Nordhavn Nord og Færgehavn Nord, i aftagende grad og forstået på den måde, at begge al-</p>

	<p>ternativer medfører relativt mindre tilgængelighed.</p> <p>Jeg vil derfor opfordre til at:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Havnen ikke lukkes i byggeperioden - Stiforbindelsen ikke udføres som en lavbro - Prøvestenen udelukkes som erstatningshavn, og at løsninger i Svane-møllebugten prioriteres frem for Nordhavn Nord og Færgehavn Nord. <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Anlægsmetode/åben havneindsejling > Stiforbindelse > Sejladssikkerhed > Klubliv
<p>Nr. 35</p> <p>Ole Vinther Mail: frigg.dk@gmail.com</p>	<p>Ole Vinther fortæller i sit høringssvar, at han har sin daglige gang på Prøvestenen. På den baggrund skriver han følgende i sit høringssvar:</p> <p>Da jeg har min daglige gang på Prøvestenen, ser jeg, hvad der vil være en hindring for en lystbådehavn: Giftig jord, cementstøv, støv fra jernskrot, sundhedsskadelig dunst og lugt, der alt sammen blæser over volden. Volden er også lavet af giftig jord, jord og stenstøv fra UPS' kaj, der alt sammen blæser over volden.</p> <p>Skal lystsejlerne også indgå i beredskabsplanen for Prøvestenen, den dag der sker noget?</p> <p>Stærk strøm står ned langs UPS-kajen, og det vil gøre det vanskeligt og farligt at anløbe havnen for de både, der ikke har motor.</p> <p>Derfor ser jeg det som en rigtig dårlig ide at anvende denne løsning.</p> <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Erstatningshavn > Sejladssikkerhed > Forurening
<p>Nr. 36</p> <p>Hanne og Svend Aage Bang Nielsen Østerbrogade 238 4tv 2100 København Ø Mail: hbn.inc@gmail.com</p>	<p>Hanne og Svend Aage Bang Nielsen har gennem henholdsvis 74 og 50 år været sejlere fra Langeliniehavnen/Svanemøllehavnen og har i dag en bådplads i sidstnævnte. I deres høringssvar påpeger de følgende:</p> <p>En lavbro over Kalkbrænderihavnsløbet vil være en gentagelse af, hvad Vejdirektoratet var lige ved at lave her ved Bøgestrømmen (ved Færøbroerne/red.) for mere end 30 år siden.</p>

En lavbro på Sjællandssiden ville dengang havde afspærret et af Danmarks smukkeste farvande. Nu er her en højbro, hvorunder lystfartøjer sejler i store mængder som før.

Frøer, mus og lignende kræ kæmper naturelskere indædt for! Hvordan kan I så bestemme, at sejlere blot skal indordne sig under en pludselig opstået trang til for enhver pris at genere lystsejlere sommer såvel som vinter og favorisere cyklister fremfor fri sejlads i danske vande?

En lavbro for cyklister er vist en "ommer", som Farø-lavbroen heldigvis blev det.

Berørte temaer:

- > Stiforbindelse

BILAG



Nr. 37

Jørgen Quaade
Mobil: 30 62 73 90
Mail: Jorgen@Quaade.com

Jørgen Quaade har en lille sejlbåd i Svanemøllehavnen og betoner i sit høringssvar tre ting, som især ligger ham på sinde:

- > Erstatningshavnen skal ikke være Prøvestenen, men skal ligge i umiddelbar nærhed af Svanemøllehavnen. Jeg er afhængig af, at mine gaster kan komme til båden på en fornuftig måde. Prøvestenen er for langt væk og for utilgængelig.
- > Havnen skal være åben i hele sejlsæsonen. Det burde være muligt at planlægge, så der kan holdes åbent i sejlsæsonen. Det er forholdsvis kort tid, man kan sejle med sejlbåd i danske farvande uden at udsætte sig selv og gaster for unødigt fare.
- > En lavbro vil være helt umulig at have med at gøre. Det er en travl lystbådehavn med mange sejlbåde, som vil kræve konstant oplukning af broen til gene for både fodgængere, cyklister og sejlere.

	<p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Erstatningshavn > Anlægsmetode/Åben havneindsejling > Stiforbindelse > Sejladssikkerhed
<p>Nr. 38</p> <p>Lasse Pårup Nielsen Strandvejen 653 B 2930 Klampenborg Mail: filip-pa165@gmail.com</p>	<p>Lasse Pårup Nielsen præsenterer i sit høringssvar en række forslag til, hvordan man kan finde erstatningspladser til sejlbåde, mens Nordhavns-tunnelen etableres. Sammen med høringssvaret har han desuden sendt et forslag til en gæstehavn i København, som han for nogle år siden også præsenterede for bl.a. Overborgmester Frank Jensen.</p> <p>Høringssvar om havnetunnel</p> <p>Når man skal finde en løsning på tømning af en havn med 1000 pladser, og her finde en løsning på, hvorledes man kan genhuse så mange både, tror jeg ikke, man skal fokusere på én løsning, men i stedet prøve at lave mange forskellige løsninger, der kan passe til forskellige behov.</p> <p>Nogle vil måske nord for havnen, nogle måske sydpå, nogle til Amager, og nogle vil måske Downtown. Man kunne også forestille sig, at nogle ville ønske at blive i Svanemøllehavnen mod ikke at betale havneafgift vel vidende, at de ikke vil kunne komme ud at sejle. Men det er der faktisk mange, der ikke gør. Der er både, der bruges som kolonihavehuse, eller både, der er gået på pension. I stedet for at etablere en samlet midlertidig løsning, mener jeg derfor, at man skal skabe flere eller mange forskellige løsninger, der når tunnelen er færdig, kan bruges til andre formål.</p> <p>Andre formål kunne være en ny lystbådehavn på det nye ydre Østerbro, en husbådehavn - et ønske som mange københavnere har - en skonnert-gæstehavn, som skaber kultur og stemning og en Downtown-gæstehavn, som den jeg for år tilbage sendte forslag om til flere instanser i kommunen, blandt andre Frank Jensen (se nedenfor under overskriften "Forslag om gæstehavn i København/red.). Man kunne også forestille sig at lave en mini-udvidelse af omkringliggende havne, som man finansierede mod at optage nogle pladser i de 5 år, anlægsarbejdet foregår.</p> <p>Jeg ønsker alle involverede personer god arbejdslyst med projektet, og håber I tænker på, at vi alle skal have en smuk og moderne by, når hele anlægsarbejdet er færdigt.</p> <p>Forlag om gæstehavn i København</p> <p>Kan vi ikke bare gøre det en smule bedre? København gør så meget for at tiltrække turister. Jeg mener bare, at der er et overset segment, som det ville være så nemt at få fat i med en meget lille investering, nemlig lystsejlerne. Hvert år sejler tusindvis af sejlere gennem Øresund på deres årlige ferietur. Tyskere, svenskere, hollændere er nogle af dem, der gæster vores nærområde. Desværre vælger de fleste Sverige som overnatningshavn. Dels på grund af prisen, flere havnepladser, bedre bade- og toiletfaciliteter, og dels for at komme tæt på byen, hvilket man kan i både Malmø</p>

	<p>og Helsingborg. I vores hovedstad er der meget få havnepladser. I det hyggelige Christianshavn er det meget vanskeligt at få en plads, og toilet- og badefaciliteter er meget ringe. Langelinie har også meget få pladser. Kort sagt: København lever ikke op til sit ry som sejlernation og slet ikke til de forventninger, udlændinge har til en storby. Havnene nord for København er alle udmærkede, hyggelige havne, men igen langt fra hovedstaden. I Tyskland er havnestandarden langt over, hvad man finder i Danmark, selv i storbyerne, og det uden, at prisen for overnatning i havnen er større end i Danmark</p> <p>Jeg foreslår, at man i Københavns inderhavn ved det nye Skuespilhus eller i det område laver en gæstehavn udelukkende til gæstesejlere og uden faste pladser til herboende. En gæstehavn stiller ingen krav til vinteropbevaring af både, mastekran mv. En ren gæstehavn skal heller ikke have høje moler til at beskytte mod efterårsstorme.</p> <p>Det, der kræves til etablering af gæstehavn, er en lav bro på langs af kajen samt nogle flydeankerkæder til at fortøjre hækken på båden. Toilet og badefaciliteter kunne f. eks. være et flydende toilet- og badehus, som de har i Svendborg. Det er både arkitektonisk harmonisk og let at etablere, og så kan det bruges et andet sted i havnen om vinteren, evt. for vinterbadere. Det kræver en betalingsautomat samt en havnefoged om sommeren. Jeg tror, man skal lave omkring 100 pladser til en pris af 170 kroner pr. nat. Med en belægning på 80 procent vil det give en omsætning på mere end 1,2 mil på 3 måneder. Det vil sige, at investeringen til havnen kan være hjemme i løbet af 4 år.</p> <p>Mit vigtigste argument for at bygge en sådan havn - eller kald det en gæstefortøjningsplads - er navnet på vores hovedstad: København. Det er pinligt, at vi ikke har en havn til lystsejlere, der er et købedygtigt segment, og som helt sikkert ville bruge penge i byen, hvis forholdene er til stede.</p> <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Erstatningshavn > Gæstehavn
<p>Nr. 39</p> <p>Willy Kjøller Strandboulevarden 110 2100 København Ø Mail: willy@kjoeller.dk</p>	<p>Willy Kjøller, som gennem 60 år har været bruger af Svanemøllehavnen, foreslår i sit høringssvar, at man kvitter tunnelen og etablerer en dæmning i stedet. Han uddyber forslaget som følger:</p> <p>Økonomisk må en dæmning være den mest fornuftige løsning, gerne med en lille lavbro, så roere (som nu) kan komme ud - eventuelt også så små lave både, som måske kan ligge i Kalkbrænderihavnen, kan komme med ud. Der skal nok også være gennemløb.</p> <p>Stiproblemet (cykler) bliver så kun et spørgsmål om, hvorvidt den skal ligge udenpå eller indenfor dæmningen.</p>

	<p>En ny havn på ca. 12-1400 bådpladser etableres udenfor, gerne en kombination af Svaneknopløsningen og Færgehavnsløsningen, altså at gøre de foreslåede midlertidige løsninger permanente.</p> <p>De nye attraktive frigjorte arealer, hele Svanemøllehavnen med vinterbådpladserne kan benyttes dels til rekreative formål såsom roklubberne og dels til at finansiere den nye havn og ikke mindst de tilhørende pladsarealer.</p> <p>> Svanemøllehavnen er ikke bare en parkering af lystbåde. Svanemøllehavnens brugere er almindelige mennesker, overvejende pensionister, som pusler om deres kære "skiv". Det er tidskrævende og dyrt at holde en båd, og det kan sejlerne kun grundet de faciliteter, som de selv har lavet på landpladserne, i klubberne og gennem sammenholdet. Beslutningstagerne bedes tage en tur rundt og se bådpladserne med de mange skure, hvor sejlerne opbevarer deres værktøj og grej, halvtagene til større renoveringer, værkstederne, som alle kan bruge, beddinger (til træbådene) og faciliteter til sejlernes skoler m.m. Bådpladserne bruges som parkeringspladser om sommeren, da sejlerne godt kan leve med, at pladsen også skal indeholde bådstativer, klodser, bukke m.m., altså ikke en friseret/ordnet plads. Samme forhold/miljø er der på de øvrige Københavnske lystbådehavne, Lynetten og Sundby.</p> <p>VVM-rapporten tager måske ikke betydningen af disse faciliteter alvorligt nok. Forsvinder disse miljøer og faciliteter, vil antallet af både og sejlere blive reduceret væsentligt, måske med over 50%. Dette uanset hvilken løsning der måtte blive valgt.</p> <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Dæmning i stedet for tunnel > Stiforbindelse > Erstatningshavn/permanent havn > Rekreative interesser > Havnemiljø og klubliv
<p>Nr. 40</p> <p>Ole Haugaard Nielsen Højbovænge 43, DK 3500 Værløse Tlf. 51 15 86 48 Mail: olehaugaard@hotmail.com</p>	<p>Ole Haugaard Nielsen, som gennem mange år har været bruger af Svanemøllehavnen, har følgende kommentarer til VVM-redegørelsen:</p> <p>Min interesse koncentrerer sig mest om de midlertidige/varige forhold for anvendelsen af lystbådehavnen og her primært diskussionen om erstatningshavn(-e) i anlægsfasen af havnetunnellen og sekundært om et sti- og cykelanlæg på tværs af havnen.</p> <p>Først om erstatningshavnen: Svanemøllehavnen er nok landets største og mest aktive søsportsområde med et utal af klubber for såvel juniorer som seniorer med et sports- og fritidsmiljø, der kun i meget</p>

begrænset omfang kan tåle at blive flyttet. Anlæg af erstatningshavn udenfor nærområdet "Nordhavn/Svanemøllen" (defineret som cykelafstand på 2-3 km) bør derfor udelukkes som en mulighed, da resultatet af en så brutal løsning som flytning til et Amagerhavneprojekt/Prøvestenen må antages at påføre det nuværende og gennem 100 år aktive miljø i Svanemøllefarvandet en varig skade.

Kun de færreste kan vist forestille sig, at ungdomssejlere fra nærområdet sammen med trænere bør transportere sig gennem København og videre til Prøvestenen eller lignende for at dyrke deres sport på steder, som ligger langt væk fra Svanemøllen. Både træningssejlads og kapsejlads, der hidtil har kunnet ske i et farvand, som er meget beskyttet mod gennemgående erhvervssejlads, vil i givet fald skulle ske i et mindre beskyttet område med relativ hyppig skibstrafik med gennemsejling af større skibe. Konsekvensen heraf må forventes at blive en amputering af tilgang og udvikling af dygtige sejlere fra hidtidigt opland til fordel for måske børn og unge på Amager/Christianshavn.

For de ældre aktive sejlere gælder reelt samme transportproblematik. Jeg selv valgte efter nogle år med bådplads i Christianshavn denne havn og evt. Lynetten fra på grund af trafik- og adgangsforholdene samt især de sportslige aktiviteter i Svanemøllen. Udvikling af Amagers havnekapacitet bør ikke søges støttet gennem en varig skadepåvirkning af Svanemøllehavnen og dens klientel.

Afslutningsvis bør det nævnes, at såvel en Nordhavn Nord som f.eks. Svaneknoppen Stor begge må være hensigtsmæssige løsninger – omend Nordhavn Nord umiddelbart ses som den med mest perspektiv, selvom den måske først bliver rigtig attraktiv som løsning, når området bliver befolket som bydel.

Endelig et par bemærkninger om et sti- og cykelanlæg på tværs af havnen. Løsningen med en lavbro virker som en vildfarelse med chikane i form af åbne- og lukkefunktion. Den vil da kun blive et utidigt irritationsmoment såvel for sejlere og for gående og cyklister. Bemærkningerne går naturligvis på, at Svanemøllehavnen igen er reableret på nuværende område, efter at havnetunnel-projektet er gennemført.

Jeg har ikke i VVM-rapporten set nogen tal for det forventede antal personer, som antages at ville anvende eller have et behov for at anvende en bro over Svanemøllehavn/-bugt som fodgænger. Jeg har heller ikke set nogen tal for forventede cyklister eller for den sags skyld for den tidsmæssige fordel/risiko ved at anvende en eventuel lavbro, der kan være spærret som følge af åben broklap, i stedet for at cykle via Sundkrogsgade til f.eks. Nordhavn Station eller ar-

	<p>bejdspladserne dér – eller til nye metrostationer i det planlagte nye byområde.</p> <p>Jeg har heller ikke set nogen tal for den chikane, en bro med lukket broklap måtte udgøre for sejlermiljøet (se her bort fra motorbåde, robåde og kajaker etc.), som med en bropassage i forbindelse med både udgående og indgående trafik tvinges til at anvende motorkraft i stedet for som nu for manges vedkommende sejlføring ofte helt frem til og fra bådplads.</p> <p>Det bør her nævnes, at sejlernes klubbejede sejlbåde (alle) er uden motor (som skal anskaffes?), og at sejlbådene i kapsejladserne f.eks. om onsdagen forlader og ankommer til deres bådpladser og havn uden motorkraft. I miljømæssig henseende bør den ekstra motoranvendelse ved ud- og indsejling samt ventekø ved bro inddrages som en miljøbelastning i VVM-beregningen.</p> <p>Endelig bør det vel nævnes, at det virker søgt at sætte cykel- og sejlsportsinteresser op mod hinanden til fælles irritation, når der findes andre løsninger som f.eks. at lave en hensigtsmæssig (super)cykelsti langs Sundkrogsgade.</p> <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Erstatningshavn > Træning og kapsejlads > Havnemiljø og klubliv > Miljøbelastning (kø v. klapbro) > Supercykelsti
<p>Nr. 41</p> <p>Jørgen Christensen Mail: christensen.jrgen@gmail.com</p>	<p>Jørgen Christensen skriver følgende i sit høringssvar:</p> <p>Såfremt Nordhavnstunnelen bliver vedtaget som foreslået i VVM-rapporten vil jeg blive berørt, da tunnelelementerne vil blive anbragt netop der, hvor min sejlbåd har liggeplads i Svanemøllehavnen (plads 89). Jeg har haft fast plads i Svanemøllehavnen siden 1962 (=54 år).</p> <p>I løbet af denne periode flyttede jeg fra Østerbro til Farum, og jeg overvejede at skifte havn til Frederikssund eller Jyllinge, da transporttiden er næsten den samme som til Svanemøllen. Jeg spurgte flere sejlere, hvordan forholdene var i disse havne, og alle sagde, at den periodevist lukkede bro i Frederikssund var et stort minus. Derfor blev jeg i Svanemøllen.</p> <p>Jeg må også tilstå, at det virker som en dårlig løsning, at VVM-rapporten har en klapbro som adgangsvej for gående og cykler, og som i perioder spærrer for sejladse til vel nok Danmarks største havn. Specielt passagen af klapbroen, når båden vender tilbage til havnen, er et problem, da vejr og vind er afgørende for, hvornår man kan ankomme. Hvis båden netop ankommer, når klappen på broen er gået i, og vinden frisker op fra nord, kan det blive ubehageligt med en ventetid foran broen. Jeg håber derfor på, at man ikke anvender klapbroen som løsning for fodgængere og cyklister.</p>

	<p>Endvidere vil det kræve væsentlig mere transporttid for mig, hvis Prøvestenen bliver valgt som erstatningshavn, specielt når det er myldretid. Når transporttiden øges så meget, vil antallet af sejlture givetvis reduceres.</p> <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Stiforbindelse > Erstatningshavn > Sejladsikkerhed
<p>Nr. 42</p> <p>Jesper Bjørn Larsen Mail: j.b.l@anarki.dk</p>	<p>Jesper Bjørn Larsen, der er medlem af Sejlklubben Sundet og bådejer i Svanemøllehavnen, har følgende kommentarer til projektet:</p> <p>En lavbro med klap over havneindløbet er en elendig ide. De fleste sejlbåde passerer havneindløbet omkring myldretid. Det vil skabe kaotiske forhold for både sejlere og brugere af lavbroen.</p> <p>Endvidere er området ved Svanemølleværket et godt sted at nedtage sejl i tilfælde af pludselige kraftige vindbyger (senest brugt den 3. juli 2016, hvor jeg ikke kunne få sejlene ned i åbent vand pga. meget kraftig vind. Det var godt uhindret at kunne komme i læ). En klapbro tværs over havneindløbet kan koste menneskeliv eller i bedste fald materielskade på båd og klapbro.</p> <p>En erstatningshavn må ikke ligge på Amager. Trafikken til og fra havnen vil jo stort set være umulig i myldretiden (spildt tid, brændstof og unødigt forurening). En midlertidig havn i Svanemøllebugten vil være at foretrække.</p> <p>Det vil klart være en fordel, hvis den nuværende havn og dens faciliteter (toiletter, skure, p-plads) kan benyttes i længst mulig tid.</p> <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Stiforbindelse > Sejladsikkerhed > Erstatningshavn
<p>Nr. 43</p> <p>Knud Dahl Torsvang 31 2800 Kgs. Lyngby Mail: f.k.dahl@dahl.mail.dk</p>	<p>Knud Dahl, som gennem 30 år har været sejler i K.A.S, har følgende kommentarer til VVM-rapporten:</p> <p>Det er skræmmende fremtidsudsigter, hvis indsejlingen til havnen lukkes af tunnelarbejde eller af en gangbro midlertidigt og/eller permanent. 1500 både udelukkes fra deres faste pladser og landpladser, fire roklubber, fire sejlerekskoler med flere hundrede elever:-Det må ikke ske.</p> <p>En tunnel må kunne laves i to tempi - en supercykelsti kan etableres inderst i havnen med en naturlig forlængelse af f.eks. Vordingborggade. Det</p>

	<p>er her, rigtig mange mennesker bor og ikke ude ved Svaneknoppen. Kontorer og firmaer vil også få gavn af denne løsning. Trafikken vil i krydset ved Vordingborggades udløb under banen blive voldsomt minimeret, når tunnel og omfartsvej fra Lyngbyvejen er færdig.</p> <p>Håber på en god og fornuftig løsning, som ikke ødelægger livet og fritiden for rigtig mange mennesker.</p> <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Anlægsarbejde/åben havneindsejling > Stiforbindelse > Supercykelsti > Havnemiljø > Klubliv
<p>Nr. 44</p> <p>Tommy Husted Mail: thusted@gmail.com</p>	<p>Tommy Husted er bådejer i Svanemøllehavnen, og han har følgende bemærkninger til VVM-rapporten:</p> <p>Jeg har fulgt med i projekt havnetunnel og stisystem af en muligvis kommende hængebro fra den nordlige del af Svanemøllehavnen til Nordhavn. Dette projekt har givet mig mange tanker og uro. Derfor har jeg valgt at gøre følgende indsigelse:</p> <ul style="list-style-type: none"> > At erstatningshavnen ikke bliver Prøvestenen > At havnen ikke lukkes i hele perioden > Og ikke mindst det allervigtigste nemlig, at der ikke vælges en klapbro som stiforbindelse <p>Der skal være plads til alle, herunder cyklister og gående. Men det gør mig trist til mode, at al dette fællesskab, samlingspunkt og glæde ved at sejle i en af Danmarks største havne vil forsvinde pga. en klapbro. Selv vil jeg øjeblikkelig flytte eller sælge min båd, hvis dette bliver vedtaget. Jeg tror ikke, man ved, hvor meget det at sejle gør ved folk, og hvilken livsglæde og afstresning det giver for dem, som har så travlt i hverdagen. Og ikke mindst for børn, som elsker vandet ligesom så mange andre. Jeg kan kun forestille mig, at dem, som har foreslået en klapbro, ikke forstår værdien af at sejle for alle aldre, og hvad det gør, og hvordan det kan ødelægge en af Danmarks mest velfungerende havne. En cyklist eller gående skal jo bare bruge en kilometer mere for at nå til sin destination uden klapbro. Så hvorfor ødelægge så meget for så mange samt for alle dem, som også bare nyder at gå og mærke den livsglæde, som forefindes i havnen.</p> <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Erstatningshavn > Anlægsarbejde/åben havneindsejling > Stiforbindelse > Havnemiljø og klubliv

<p>Nr. 45</p> <p>Linda Christensen, Mobil 21231225 Mail: lich@dtu.dk</p>	<p>Linda Christensen, som er Ph.D. og seniorforsker ved DTU Transport, har indsendt følgende høringsvar:</p> <p>På det offentlige møde den 13. juni blev der vist en planche med nogle økonomiske overslag, som ikke fremgår af hovedrapporten. Så vidt jeg kan se, findes der heller ikke andre bilag med økonomiske overslag. På mødet synes jeg, at Helga lovede, at materialet ville være tilgængeligt på projektets hjemmeside.</p> <p>Jeg skal derfor forespørge, om I snarest belejligt vil offentliggøre de økonomiske overslag eller hele præsentationen på hjemmesiden. Alternativt om I vil sende materialet til mig.</p> <p>Berørte temaer:</p> <p>> Anlægsøkonomi</p>
<p>Nr. 46</p> <p>Tage Otkjær Solvænget 17 Mobil: 30 67 28 15 Mail: ta-ge.otkjaer@gmail.com</p>	<p>Tage Otkjær har følgende bemærkninger til VVM-rapporten:</p> <p>I forbindelse med etableringen af den planlagte Nordhavnstunnel vil det blive nødvendigt at etablere midlertidige erstatningshavne til en del af eller alle sejlerne i Svanemøllehavnen og eventuelt sejlerne i Kalkbrænderihavnen.</p> <p>I den forbindelse er der redegjort minutløst for den længere transporttid til fire alternative placeringer af erstatningshavn(e). Men VVM-redegørelsen overser en væsentlig brugergruppe af Svanemøllehavnen og Svanemøllebugten: Børn i optimistjoller.</p> <p>Etableres f.eks. erstatningshavnen Svaneknoppen Stor vil de yngste og mindst øvede sejlere blive sendt ud på stor vanddybde, hvor der ofte vil være forholdsvis høj bølgegang med ringe mulighed for at søge ind på lavere vanddybder. Det resterende sejlbare areal med beherskede vanddybder mellem den nye nordmole og Tuborggrunden vil ikke være stort.</p> <p>Af hensyn til de yngste og mindst øvede sejlere vil det derfor være mest hensigtsmæssigt, at de mulige erstatningshavne Svaneknoppen Stor og Lille fravælges. Derved kan optimistsejlerne bevare deres nuværende faciliteter, adgang til bugten og sejlads i lavvandet beskyttet farvand.</p> <p>Det kan opnås ved at udføre anlægsarbejdet i etaper eller som sænketunnel, så ind- og udsejlingen gennem Kalkbrænderihavnsløbet kan holdes åbent bortset fra i nogle få vintermåneder. Den mest velvalgte erstatningshavn for de nødvendige 600 bådpladser i Svanemøllehavnen synes at være Færgehavn Nord, da den ekstra transporttid dertil er kortest.</p> <p>Ender anlægsarbejdet med at blive udført på en måde, så det ikke er muligt at holde Kalkbrænderihavnsløbet åbent, så behovet for erstatningsbådpladser stiger til 1.420 til gene for det størst mulige antal sejlere, vil</p>

	<p>den næstbedste løsning være Færgehavn Nord og Svaneknoppen Lille. Den ekstra transporttid til Færgehavn Nord vil være behersket, og valget af Svaneknoppen Lille i stedet for Stor vil efterlade et rimeligt stort lavvandet vandareal til de uøvede optimistsejlere.</p> <p>Samtidig vil valget af Svaneknoppen Lille i stedet for Stor bevare adgangen til at benytte stranden og pieren i Svanemøllebugten til glæde for de utallige badegæster. Flest om sommeren, men også mange vinterbadere og strandbesøgende i de kolde måneder.</p> <p>Kombinationen af at vælge Færgehavn Nord alene som erstatningshavn eller i kombination med Svaneknoppen Lille, hvis det bliver nødvendigt, vil ikke være dyrere end Svaneknoppen Stor. Set enkeltvis for de små erstatningshavne er Svaneknoppen Lille heller ikke væsentligt billigere end Færgehavn Nord.</p> <p>Derfor taler hensynet til almenvellet i almindelighed i kraft af bugtens herlighedsværdi og bademulighederne samt hensynet til de uøvede optimistsejlere i særdeleshed for, at Færgehavn Nord er den bedste erstatningshavn. Samtidig med at Kalkbrænderihavnsløbet holdes åbent i maksimal udstrækning.</p> <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Erstatningshavn > Sejladsikkerhed > Anlægsmetode/åben havneindsejling > Badestrand
<p>Nr. 47</p> <p>Ole M. Brandt Guldagervej 43, 2720 Vanløse 42 49 95 33 Mail: ole@greve-brandt.dk</p>	<p>Ole M. Brandt er medlem af Sejlklubben Sundet og bådejer med plads i Svanemøllehavnen gennem mere end 25 år. I sit høringssvar skriver han følgende:</p> <p>Planerne om en Nordhavnstunnel har jo længe været kendt. Som bådejer i havnen er jeg også klar til at takle de udfordringer, byggeriet vil afstedkomme.</p> <p>Der er dog to af forslagene, jeg finder helt uacceptable:</p> <p>1. Erstatningshavn på Prøvestenen:</p> <p>Jeg mener, det er helt unødvendigt at flytte alle både til en lokation så langt væk. Især med en etapeløsning er der gode muligheder for at 'genhuse' lokalt. Derved kan klubbernes faciliteter fortsat anvendes, og havnen kan fungere videre i byggeperioden.</p> <p>2. Klapbro over indsejlingen:</p> <p>En klapbro over indsejlingen vil efter min bedste overbevisning ændre Svanemøllehavnen til en motorbådshavn, da mange sejlbådejere – inkl. jeg selv – vil gøre, hvad de kan, for at finde andre havne, hvor man kan sejle ind og ud hele tiden. Jeg forudser kaos, når blot 50 både, nogle kun for sejl, skal ligge og vente på broåbning. Der er slet ikke plads nok til, at så mange både kan cirkle rundt mellem hinanden, mens de venter på, at broen åbner.</p>

	<p>I øvrigt mener jeg ikke, at mulighederne for alternative løsninger er ordentligt belyst. En gang- og cykeltunnel i forbindelse med en Svanemølle Lille-løsning vil kunne etableres uden elevatorer (ifølge hørings svar fra Arkitekt Mogens Wöhilche). Mindst dækmolen til Svanemølle Lille skal så blive liggende.</p> <p>Man kan også vælge at gøre en Svanemøllen Lille-løsning til en permanent udvidelse af havnen og derved spare udgifterne til nedtagning.</p> <p>Det virker paradoksalt, at samtidig med, at man overvejer at sende havnens brugere 9,5 Km væk, overvejer man at lukke indsejlingen for at spare cyklisterne for en 'omvej' på 1,3 km.</p> <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Erstatningshavn > Stiforbindelse > Sejladsikkerhed
<p>Nr. 48</p> <p>Carsten Lehmann mobil: 27103870 mail: lehmanncarsten@gmx.net</p>	<p>Carsten Lehrmann, som er i bestyrelsen for KØS Sejlsport og medlem af SKK, skriver i et hørings svar:</p> <p>Rapporten nævner, at udgravning i havneområdet bliver klappet inde i Kalkbrænderiløbet.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hvor meget materiale klappes i Kalkbrænderiløbet, og hvor meget er forurenet? Jeg forventer, at gytje og forurenet materiale ikke klappes? 2. Hvordan fylder man Kalkbrænderiløbet cirka 3 meter op, mens kajaker, roere og sejlbåde bruger området? Hvad med sikkerheden på vandet? Hvor længe tager opfyldning? Hvor meget plads blokerer opfyldningsbarges m.m.? 3. Er der alternative pladser for at klappe materiale i stedet for i Kalkbrænderiløbet? <p>Berørte temaer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Klapping > Opfyldning
<p>Nr. 49</p> <p>Casper Tind Hansen Vangehusvej 17, Kld. 2100 København Ø Mail: casper.tind@gmail.com</p>	<p>Casper Tind Hansen, der bor på ydre Østerbro og ejer en båd i Svanemøllehavnen, har følgende synspunkter om VVM-redegørelsen:</p> <p>Forslaget om at flytte bådpladser til Prøvestenen er på ingen måde en løsning, vi kan bruge til noget. Så kan man lige så godt spare pengene og ikke lave en erstatningshavn.</p> <p>Vi er ret aktive sejlere, dvs. vi i sæsonen gerne er på vandet 2-3 gange om ugen. For at få det til at passe med familie og arbejdsliv har vi som regel ikke mere end 2-2½ time til det inklusive transport per gang. En placering ved Prøvestenen gør transporttiden så lang, at vi derfor ikke ville kunne nå på vandet, og vi derfor ikke ville få andet end udgifter ud af at</p>

	<p>have en båd liggende ved Prøvestenen. Det bemærkes i øvrigt, at den estimerede transporttid til Prøvestenen i bil må være uden for myldretiden, for i myldretiden er transporttiden ikke under 1 time i bil. og det er jo så tit lige efter arbejde, at man tager ud at sejle.</p> <p>Berørte temaer</p> <ul style="list-style-type: none"> > Erstatningshavn
<p>Nr. 50 (Modtaget som 151-152) Shamal A/S v/ senioradvokat Ellen Skoborggaard (PLESNER) Mail: els@plesner.com</p>	<p>Virksomheden Shamal A/S ejer og udlejer fast ejendom lige som andre søsterselskaber i koncernen. Via sin advokat har Shamal A/S fremsendt følgende bemærkninger til VVM-redegørelsen:</p> <p>Siden 1992 har Shamal A/S ejet og udlejet en række ejendomme i Nordhavnen, der alle er opført som bygninger på lejet grund. Grundstykkerne er ejet af Københavns Havn, med hvem der er indgået typisk langvarige, tidsbegrænsede lejekontrakter. Som bilag 1 vedhæftes et oversigtskort (= Vejdirektoratets eget bilag vedrørende bygningsnedrivninger, hvis tunnelforslag A gennemføres), hvorpå med blå er markeret de bygninger, som Shamal A/S ejer i området, og som alle må forventes at blive enten meget direkte eller indirekte berørt af tunnelprojektet</p> <p>Shamal A/S finder det relevant at påpege væsentligheden af, at beslutningen om den endelige placering af Nordhavnstunnelen tager hensyn til følgende betydende forhold:</p> <p>Det har fra politisk hånd været påpeget, at det er vigtigt, at byudviklingen i København tager højde for, at man i de nye byområder hurtigt kan opleve et egentligt bymiljø. Det er således vigtigt, at de nye byområder bliver steder, hvor folk gerne færdes, og hvor nutidige krav til boliger sammen med muligheder for friluftsliv og kulturelle oplevelser hurtigt og godt smelter sammen til "en levende bydel".</p> <p>Dette overordnede formål varetages bedst, når man i Københavns nye byområder sørger for at bevare eksisterende bygninger og i byudviklingsprocessen søger at sikre både eksisterende kreative miljøer samt eksisterende friluftaktiviteter.</p> <p>I forhold til de af Shamal A/S ejede bygninger i Nordhavnen bemærker jeg, at min klient netop har haft fokus på i området - qua udvælgelsen af lejere - at etablere et unikt miljø, hvor mange kreative virksomheder har deres daglige virke. Om de konkrete lejere kan jeg oplyse:</p> <p>(i) Molo Kids er et dansk børnetøjsfirma med hovedsæde i en af min klients bygninger. Her designer, markedsfører og sælger Molo Kids tøj fra deres primære showroom. Molo Kids har haft hovedsæde i Nordhavnen i ca. 10 år og ser det som katastrofalt, hvis de må flytte fra det kreative miljø i området.</p> <p>(ii) Bitte Kai Rand er et - også internationalt - veletableret dansk mode-</p>

hus, der blev stiftet i 1981. Bitte Kai Rand har haft hovedsæde i min klients bygninger igennem ca. 15 år. Lejemålet anvendes til design, markedsføring og salg af dametøj fra virksomhedens nyrenoverede showroom.

(iii) G-Star modetøjsfirma har hovedsæde for Norden i min klients bygninger og driver virksomhed fra et nyrenoveret showroom.

(iv) Et lejemål er udlejet til Prags Boulevard 43, som består af ca. 20 iværksættere, der hver især driver kreativ virksomhed fra lejemålet, ligesom sammenslutningen af dem er med til at skabe et utal af kulturelle arrangementer i Nordhavnen; senest under Kulturhavn i weekenden 27. - 28. august 2016, hvor mange drog til Nordhavnen fra land- eller vandsiden og deltog i de planlagte aktiviteter m.v..

Om de eksisterende bygningsmasser kan jeg i øvrigt oplyse:

(i) At den store bygning mod nordøst oprindeligt var et gammelt bådværft fra 1920 med egen bedding. Bygningen har således efter min klients opfattelse en vis - ikke ubetydende - kulturel betydning og er med til at fortælle om områdets udviklingshistorie.

(ii) Skudehavnsvej 36 har oprindeligt været bygget til et stenhuggeri, hvor man huggede alle de granitsten, som er brugt ved havnefronterne. Der blev ved sidste renovering fundet rester fra hestestalde i den gamle bindingsværkbygning. I dag showroom for Bitte Kai Rand.

(iii) Skudehavnsvej 34 (Rød Murstensbygning) er opført af Nordsmed, som var et arkitektfirma for skibsbranchen. I dag hovedsæde for Bitte Kai Rand

(iv) PB43 bygninger har oprindeligt været brugt til produktion af dieselmotorer. I dag et kreativt iværksætttermiljø.

Shamal A/S har vurderet de undersøgte vejttunnelløsninger, som er behandlet i VVM-undersøgelsen, og vil appellere til, at Vejdirektoratet indstiller løsning C (eller alternativt løsning D) som den relevante vejttunnelløsning. Grundene herfor er flere, og de gengives nedenfor i punktform:

Først og fremmest vil valget af løsning C (eller alternativt løsning D) give mulighed for at sikre og bevare et unikt, kreativt miljø i området. Med henvisning til det ovenfor anførte vil denne løsning give det bedste fundament for, at den nye bydel på Nordhavnen så hurtigt som muligt får det gode bymiljø, der står højt på såvel politikeres som kommende beboeres liste. Videre er det væsentligt at påpege, at de erhverv, som drives fra Shamal A/S' bygninger, netop vil kunne spille fint sammen med etablering af et nyt beboelseskvarter i området. Der er tale om erhvervsvirksomheder, hvis virke uden videre kan mikses med beboelse.

Med henvisning til det ovenfor anførte gøres det gældende, at valget af løsning A eller B netop vil påvirke de om ikke rekreative så kreative interesser i området negativt, hvilket igen vil påvirke den rekreative værdi for

brugere af området negativt.

Det fremgår af VVM-undersøgelsen (side 30), at løsning A skulle have den fordel fremfor løsning C (begge løsninger er forberedt til en østlig ringvej), at man ved at vælge løsning A da har sikret, at prisen for en østlig ringvej bliver billigere. Argumentationen synes alene at basere sig på et spørgsmål om, hvornår en given udgift skal afholdes.

Shamal A/S gør i den forbindelse gældende, (i) at det vel forekommer oplagt at vælge en løsning (A eller C), der er fremtidssikret i forhold til en eventuel senere østlig ringvej, men (ii) at det ikke kan være et argument, at man ved etablering af Nordhavnstunnelen afholder udgifter, som hvis en østlig ringvej aldrig besluttes, da er overflødige.

Det fremgår af VVM-undersøgelsen, at det i forhold til følgende tekniske forhold vil være en fordel at vælge løsning C (eller D) fremfor løsning A (eller B):

0 Der skal efter det oplyste ske grundvandssænkning i området. Påvirkningen vurderes at være miljømæssig væsentlig ved valg af løsning A (eller B). Denne miljømæssige påvirkning kan ved valg af løsning C (eller D) reduceres til at være lille (side 21).

0 Der er forventeligt store mængder af forurenede jord i området. Hvis man vælger løsning A (eller B) fremfor løsning C (eller D) skal der opgraves/håndteres/bortkøres anslået 2-3 gange mere forurenede jord i forbindelse med tunnelarbejdet (side 23).

0 I sagens natur påvirkes ressourceforbruget negativt ved valg af løsning A (eller B) fremfor løsning C (eller D) (side 23).

Afslutningsvis kan jeg kun opfordre til, at Vejdirektoratet i forbindelse med udarbejdelsen af en indstilling i sagen tager kontakt med henblik på at gennemføre et fornyet besøg i området ved min klients bygninger for ved selvsyn at få indtryk af det kreative miljø i området.

.....

Shamal A/S gør i forlængelse af det tidligere fremsendte høringssvar også opmærksom på følgende: Shamal A/S havde et møde med By og Havn for ca. 1 1/2 år siden, hvor By og Havn informerede om, at der ikke ville komme til at ske nogen form for byudvikling i vores område før 2040. Shamal A/S har derfor i sin ejendomsudvikling og sine investeringer planlagt ud fra denne tidshorisont, hvorfor det vil betyde store økonomiske tab, hvis Shamal A/S' bygninger mv. skal nedrives eller vil blive påvirket i en negativ retning. Shamal A/S har herudover i en årrække betalt grundleje, skatter og afgifter for en stor tom grund, som en sikring af fremtidig byggeplads.

BILAG:



Nr. 51

Hans Henrik Nissen
 Eremitageparken
 243
 2800 Lyngby
 Mail: hhnissen@youmail.dk

Hans Henrik Nissen ønsker som bådejer og bådpladslejer i Svanemøllehaven at give følgende kommentarer:

Det er jo et fantastisk sted, som der bør gøres mindst mulig skade på - både under byggeri af en evt. tunnel, men så sandelig også efter. Altså heller ikke lave større blivende projekter, såsom en cykelbro/forbindelse (genvej) over/under Skudeløbet.

Man kunne for kort tid siden læse sig til, at danskerne cykler 10% mindre end for få år tilbage. Desuden hører vi altid, at cyklister ikke tager hensyn nok, der køres alle steder, hvor man ikke må. Fortjener de en genvej -

	<p>nej, jeg synes det ikke. Og der vil ikke være væsentligt flere, der cykler nordfra pga. en genvej.</p> <p>Hvorfor skulle stat, region, kommune, By og Havn m.v.. ofre så mange penge på en lille genvej, der vil spare cyklister ca. 5 min. i forhold til den (cykel)vej, vi kender i dag? Skatteyderne ville også sige nej, selvom det er en mindre del af projektet. Tænk hvis man bad cyklisterne betale et symbolsk beløb for benyttelse af genvejen. Så ville de køre uden om - mere ville det ikke betyde for dem.</p> <p>Hvis en genvej til cyklister skulle etableres, så ville det kræve plads til anlæg af elevatorer og separat cykelsti m.m., for cyklisterne skal jo ikke køre på den fine promenade, der i dag er ud mod vandet i bugten. At indtage plads på de eksisterende arealer - er svært at forstille sig. Heller ikke en separat dæmning uden på promenaden ville være ret køn. Området er jo ligesom etableret med baggrund i de brugere og aktiviteter, der i dag er ude på nordmolen. Desuden er der i dag plads til soldyrkere, badende og andre promenerende - senest også til autocampere. Sådan skulle det også gerne være fremover.</p> <p>En hver form for bro over skudeløbet er - ja, jeg har svært ved at finde ord... lad det nu være, som det er. Mange moderne ændringer af infrastruktur er til det gode, men ikke her.</p> <p>Det er ligesom om, at mange mennesker hele tiden skal opleve forringelser på bekostning af, at der er få, der skal ha' ... En masse praktiske ting, der sætter følelser i gang hos mange.</p> <p>Nå ja, senest i dag (31/7) har vi hørt om de gevaldige problemer, cykelbroen i Københavns Havn volder - kan nu ikke åbne ..</p> <p>Til sidst: En midlertidig havn på Prøvestenen er uaktuel for min familie og mig. Sikker også for mange andre. Forslaget om, at havnen er delvis åben under byggeri af tunnel, er klart at fortrække.</p> <p>Jeg håber og beder til, at området ikke bliver spoleret.</p> <p>Berørte temaer</p> <ul style="list-style-type: none"> > Stiforbindelse > Erstatningshavn
<p>Nr. 52</p> <p><i>(er afsendt 6. juni på papir, men modtaget fra Ole Kirk som nummer 52).</i></p> <p>Tonny William Jen-</p>	<p>Tonny William Jensen, der er bådebygmester og Lloyd-godkendt til flytning af både spørger i sit høringssvar, om man ikke kan bore en tunnel nord for Svanemøllehavnen, uden man skal lukke havnen og 5 stk. fiskerbåde ved Lautrupskaj og mange både ved Øksenmolerne - Kalkbrænderihavnen - i alt ca. 2.000 både. Alternativt foreslår han, at man bygger en bro længere ude, hvor 18 meter under vil være nok.</p>

<p>sen 2100 København Ø Tlf. 20277948</p>	<p>Berørte temaer</p> <ul style="list-style-type: none"> > Linjeføring > Anlægsmetode/åben havneindsejling
<p>Nr. 54</p> <p>Per Alstad</p>	<p>Per Alstad har bådplads i Svanemøllehavnen og præsenterer følgende synspunkter i sit høringsvar:</p> <p>Havnen skal holdes åben, for vi snakker om 1.600-2.000 både, inkl. Kalkbrænderihavnen. Jeg ved ikke nøjagtigt, hvor tunnelen skal gå. Men går den midt i havneudsejlingen? Kan man fjerne yderste led på Østmolen til ny indsejling? Mange både skal væk fra nordmolen (Svaneknoppen). Måske kan flydemoler kobles på midtermolen til de både, der ikke får plads. Slå en spunsvæg ned i Svanemøllebugten (læ for bølger). Den kan senere bruges til udvidelse af Svanemøllehavnen, hvis der er behov. Bag spunsvæg placeres de flydebroer, der ikke er plads til i selve havnen. Måske billigst at lave udvidelsen fra begyndelsen? Selvfølgelig giver det problemer, f.eks. for vinterbadere, handicapbrugere og måske mere. Men skal bådene til Prøvestenen, er der mange sejlere uden bil eller gamle, der reelt ikke kan bruge deres båd fire år eller mere? Når havnen genåbner, kan de måske slet ikke sejle mere. Lav flere p-pladser til Danmarks største havn (jeg har ingen bil).</p> <p>Nysgerrig: Hvis udsejling fra havnene kun kan ske for motor, vælger I så at indkøbe x-antal påhængsmotorer, som man kan låne? Eller ansætter en mand med båd til at slæbe bådene ud og ind? Jeg går ud fra, at der skal nogle både til Prøvestenen. Er det gratis, indtil havnen genåbner? Generne er så store, at det må være sådan. Lad mig blot nævne: Transport, medbringe udstyr til både sejlads og klargøring/afrigning.</p> <p>Jeg ved ikke, hvad andre end sejlere har af problemer? Men lyt og gør noget.</p> <p>Berørte temaer</p> <ul style="list-style-type: none"> > Anlægsmetode/åben havneindsejling > Erstatningshavn
<p>Nr. 55</p> <p>Nils Enrum Ringerbakken 45 2830 Virum Mail: nils@enrum.dk</p>	<p>Niels Enrum har en sejlbåd i Svanemøllehavnen og er medlem af Øresund Sejlklub FREM. Han takker for redegørelsen om planerne for Nordhavns-tunnelen og har desuden følgende bemærkninger:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Erstatningshavne: Prøvestenen duer ikke. Det er håbløst at komme derud for at sejle efter fyraften (i myldretiden). Hvis vi skal til Prøvestenen, så sælger vi nok båden. De øvrige forslag er OK - Svaneknoppen er bedst, dernæst Færgen Nord 2. Stiforbindelsen for cyklister og fodgængere: En klapbro duer ikke. En sejl-båd kan ikke "holde og vente" som en bil, indtil broen går op. Båden flyder med vinden, og hvis vinden er stærk og har en uheldig retning, kan det være farligt at ligge og vente sammen med andre sejlbåde. Så hvis der kommer en

	<p>Klapbro, betyder det helt sikkert, at vi stopper som sejlere i Svanemøllehavn. Det vil formentlig kun være motorbåde og sejlbåde med stærk indenbordsmotor, som vil blive. Så vi håber det ender med en tunnel eller en højbro.</p> <p>Berørte temaer</p> <ul style="list-style-type: none"> > Erstatningshavn > Stiforbindelse > Sejladssikkerhed
<p>Nr. 56</p> <p>Claus Svarer Stampevænget 9 DK-2970 Hørsholm tlf: +45 4586 3676/6130 3676 Mail: claus@svarer.dk</p>	<p>Claus Svarer er bådejer, medlem af Sejlklubben Sundet og bruger af Svanemøllehavnen gennem de sidste 25 år. Han har følgende bemærkninger til en Nordhavnstunnel og en stiforbindelse:</p> <p>Lukning af Svanemøllehavnen i anlægsperiode og erstatningshavn</p> <p>Jeg har set, at nogle af forslagene går ud på at foretage en total lukning af havnen i en op til 5 års periode samt placering af erstatningshavn i nærheden af Prøvestenen mere end 10 km (og 45 min) fra den nuværende placering. I den ende af byen, der er mest besværlig at komme til for boere på Østerbro, Nørrebro og i området nord for havnen. Det vil efter min mening ødelægge alt klubliv i en lang årrække og fornøjelsen ved vandaktiviteterne i anlægsperioden og efterfølgende kræve en lang genetableringsperiode (for klublivet).</p> <p>Efter min mening er det vigtigt at holde gang i det frivillige klubarbejde også under anlægget. Hvis klublivet er dræbt, vil det efterfølgende tage lang tid at genetablere. Jeg støtter derfor på det kraftigste de alternative forslag fremsat med bevarelse af så meget af Svanemøllehavnen som muligt - også i anlægsperioden - og anlæggelse af erstatningshavn lokalt, helst umiddelbart på ydersiden af Sejlklubben Sundets bådplads, men alternativt omkring fiskerihavn Nord.</p> <p>Etablering af bro/sti forbindelse til Nordhavn</p> <p>Yderligere er jeg blevet gjort bekendt med, at man efterfølgende vil etablere en stiforbindelse fra Svaneknoppen til Nordhavnsområdet passerende Kalkbrænderihavnsløbet. Et af forslagene er en lavbro med klap, hvilket på tilsvarende måde som for Christianshavns Kanal og inderhavnen vil umuliggøre (eller i hvert fald besværliggøre) passage for skibe for sejl og yderligere indebære lange ventetider (op til en halv/hel time).</p> <p>Dette er selvsagt også yderst uattraktivt for sejlerfolket med al den ventetid og vil efter min mening både medføre kaos og mange farlige situationer på vandet. Tænk på situationen en søndag formiddag, hvor måske 100-200 både skal ud af havnen på 1 time, eller efter en aftensejlad, hvor man kommer ind måske 100 både samlet, hvoraf mange er for sejl. Der ligger jo netop i Svanemøllehavnen mange mindre og for almindelige mennesker overkommelige både, der ikke er udstyret med motor. De skal passere et snævert løb gennem en bro på samme tid - det vil skabe mange farlige situationer, tror jeg. Jeg vil derfor kraftigt anbefale, at man væl-</p>

	<p>ger en af de andre løsninger, og en stiforbindelse i en tunnel vil være at foretrække. Og spørgsmålet er, om den ikke kunne anlægges sammen med vejtunnelen. Skal der ikke under alle omstændigheder være en sikkerhedstunnel (flugttunnel) sammen med den? En højbro med 20 meters frihøjde vil efter min mening skæmme hele området.</p> <p>Som et dårligt alternativ kunne man jo vedtage, at lavbroen blev anlagt, så bådene blev prioriteret. For det første så åbningen i broen bliver så bred, at man stadig kan sejle (også krydse, dvs. sejle mod vinden) igennem for sejl, men også så broen altid er åben for passage af skibe med undtagelse af 2 min hver halve time. På disse 2 min kan cyklisterne og fodgængerne sagtens nå at passere, også uden kaos og farlige situationer. Cyklisterne har jo også altid det alternativ, hvis de har meget travlt og ikke kan vente på, at broen går ned, at de på mindre end 5 min. kan cykle inden om Kalkbrænderihavnen (det er under 1.5 km omvej). Det alternativ vil sejlerne aldrig få ved den modsatte prioritering.</p> <p>Berørte temaer</p> <ul style="list-style-type: none"> > Anlægsmetode/åben havneindsejling > Erstatningshavn > Klubliv > Sejladssikkerhed
<p>Nr. 57</p> <p>Solvejg Schou Lund Langesund ,2 tv 2100 Kbh. Ø, Tlf.: 51336013 mail: solschou@gmail.com</p>	<p>Solveig Schou Lund har følgende kommentarer til, hvordan anlægsarbejdet vil påvirke vinterbadere:</p> <p>Hvorfor ødelægge det unikke miljø for 2200 medlemmer af vinterbadet plus alle andre, der nyder godt af vore faciliteter, når 600 sejlerne i stedet kunne flytte til meget nærliggende Færgehavn Nord. Det vil betyde, at jeg melder mig ud, for jeg kan da ikke som 66-årig vente 6 år på igen at kunne bade i Svanemøllehavnen. Øv</p> <p>Berørte temaer</p> <ul style="list-style-type: none"> > Vinterbadere
<p>Nr. 59</p> <p>Kaj Andersen Mail: ka.andersen@websped.dk</p>	<p>Kaj Andersen ønsker som bådpladslejer i Svanemøllehavnen at udtrykke sin utilfredshed med det planlagte projekt af havnetunnel og stiforbindelse og har følgende bemærkninger:</p> <p>Jeg fatter ikke, at Danmarks største lystbådehavn skal ødelægges på den måde, det er projekteret på. Hvorfor fører man ikke tunnelen langs stensætningen på nordsiden af havnen i Svanemøllebugten? Så ødelægger man da intet i selve havnen.</p> <p>Hvor vil man gøre af i hvert fald halvdelen af bådene? Det bliver da et værre ragnarok. Jeg vil da ikke håbe, at man vil bruge Prøvestenen, for det giver da en rejsetid igennem København. Jeg kan også frygte, at man vil lukke havnen helt. Hvor vil man placere ca. 1100 både?</p>

	<p>Jeg vil også håbe, at man ikke vil lave en lavbro med klap, for så bliver det da en flaskehals.</p> <p>Alt i alt er jeg utilfreds med projektet, så jeg vil håbe, man tager det op til revidering, og hvis man vil lave en tunnel, så lav et nyt projekt uden om havnen.</p> <p>Berørte temaer</p> <ul style="list-style-type: none"> > Løsning A, B, C, D > Erstatningshavn > Stiforbindelse
<p>Nr. 61</p> <p>Erik Rosenlund Limfjordsvej 73 2720 Vanløse Mail: erik.rosenlund@man.eu</p>	<p>Erik Rosenlund har gennem 40 år været aktiv bruger af Svanemøllehavnen, dels som bådejer, dels som instruktør i FREM's sejlerskole og dels som tidligere bestyrelsesmedlem i havneselskabet. Erik Rosenlund har følgende bemærkninger til anlæggelsen af en Nordhavnstunnel:</p> <p>Gennem mere end 100 år har først Svanemøllebugten og senere Svanemøllehavnen dannet ramme for mange menneskers friluftsliv i form af sejlsport og roning.</p> <p>Svanemøllehavnen har et unikt sejlermiljø, hvor mange sejlere afgang fra og anløber havnen for sejl alene og uden brug af motor (en del både har slet ikke motor). Dette miljø skyldes dels havnens gode besejlingsforhold og dels sejlkлубbernes traditionsrige sejlerskoler, hvor der undervises i både uden motor.</p> <p>Hvis dette miljø skal bevares, skal det holdes i live under de kommende anlægsarbejder. Det kan kun ske ved at opretholde tilstrækkelig gode lokale forhold for sejlerne og holde sejlkлубberne kørende funktionelt og økonomisk også med et lidt faldende medlemstal, der må forudses, selv med den bedste planlægning af anlægsarbejdet.</p> <p>Af de løsningsmodeller, der nævnes i VVM-redegørelsen, er der kun en linje, der med lidt tilpasning og tilføjelser tilgodeser dette.</p> <ul style="list-style-type: none"> > Mest muligt af Svanemøllehavnen holdes åben i byggeperioden med tilstrækkelig gode besejlingsforhold for sejl alene. > Nødvendige kortvarige lukninger sker kun i vinterperioden udenfor sejlsæson (anlægsarbejde må evt. forsinkes for at overholde dette). > "Svaneknoppen Lille" etableres som erstatningshavn med midlertidige faciliteter for klubberne på Svaneknoppen. > Sejlkлубbernes økonomi skal sikres, f.eks. kan faste omkostninger til pladslejen reduceres i (og noget efter) byggeperioden. <p>Denne "positiv"-liste kan samtidig betragtes som en indsigelse mod de øvrige nævnte løsninger, der alle på papiret skaffer "parkeringsplads" til bådene, men ikke tilgodeser det reelle sejlermiljø.</p>

	<p>For den foreslåede stiforbindelser for cyklister og gående kan positivlisten fortsættes med:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Havnen skal fortsat være permanent åben i tilstrækkelig bredde (og højde) til besejling for sejl alene under alle vindforhold. > På Svaneknoppen skal stien anlægges, så den ikke skal krydses for at gå fra klubhuse til jolleplads. <p>En lav oplukkelig bro vil i praksis umuliggøre sejlads for sejl alene og være til alvorlig gene for alle både, der ikke kan passere uden åbning. En lav bro vil medføre, at sejlbåde vil flygte fra havnen. Denne løsning er derfor ikke acceptabel. Jeg vil derfor anbefale at:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Positivlistens punkter følges og detaljeres i godt samarbejde med havneselskab og klubber. > Der gives der en klar tilkendegivelse af hensigter og planlagt forløb, så sejlernes usikkerhed begrænses, og stor medlemsflugt kan undgås. <p>Berørte temaer</p> <ul style="list-style-type: none"> > Klubliv > Anlægsmetode/åben havneindsejling > Erstatningshavn > Stiforbindelse > Sejladssikkerhed
<p>Nr. 64</p> <p>Folmer Teilmann f.teilmann@gmail.com</p>	<p>Folmer Teilmann er bådejer og har haft båd i Svanemøllehavnen siden 2004, hvor han også blev medlem af KAS. Han har følgende kommentarer til VVM-redegørelsen, som han betegner som meget grundig og særdeles omfattende:</p> <p>1) Efter mit skøn vil det være til meget stor skade, for ikke at sige ødelæggende, for de tre sejlklubber, KAS, Sundet og Frem, dersom Svanemøllehavnen skal lukkes helt i indtil eller måske mere end tre år. Dette gælder særligt, dersom erstatningshavnen etableres ved Prøvestenen eller Nordhavn Nord, men måske i mindre omfang, dersom erstatningshavnen etableres i Svaneknoppen Stor. Jeg mener derfor, at projektet bør gennemføres i etaper, således at havnen kan opretholdes i begrænset omfang i hele anlægsperioden. Dersom den mindre erstatningshavn i denne situation etableres ved Svaneknoppen Lille, mener jeg, at generne ved projektet bliver formindskede mest muligt, jf. rapporten side 30 næstsidsste afsnit, og det forekommer derfor at være det bedste alternativ.</p> <p>2) Hvis stiforbindelsen til Nordhavn imidlertid etableres som en lavbro med klap, der spærrer for ind- og udsejling af havnen, når klappen er nede, kan det hele på en måde være lige meget, for så er Svanemøllehavnen</p>

fremtid som havn for sejlbåde alligevel ødelagt. Jeg mener derfor, at der ikke under nogen omstændigheder skal etableres en lavbro med klap.

Ad 1: Den her foreslåede løsning med at gennemføre anlægsarbejdet i etaper og med erstatningshavn i Svaneknoppen Lille medfører følgende:

a) En fordyrelse af anlægsarbejdet med indtil 62 mio. kr. (rapport side 29). Eftersom vi taler om et anlægsarbejde på mellem 2 og 3 mia. kr., forekommer det at være helt underordnet, at denne løsning medfører en fordyrelse på omtalte beløb. Det skal endvidere ved det etapevise anlægsarbejde tages i betragtning, at der kun skal anlægges en lille erstatningshavn og ikke en stor med en besparelse på indtil 207 mio. kr. (side 29, 318 mio. kr. minus 111 mio. kr.)

b) En forlængelse af anlægsperioden med 5-9 måneder og etablering af byggeplads vest for havnen samt jordarbejde med adgang fra Strandvænget, rapporten side 60. Også disse omstændigheder forekommer at være underordnede i forhold til den betydelige gene, en total lukning af havnen vil være for sejlerne og deres klubber. Rapporten kapitel 8 omtaler miljøpåvirkninger, mens der bygges, herunder lastbiltransporter ad i forvejen overbelastede veje. Har man overvejet at borttransportere overskydende jord per jernbane? Der er skinner umiddelbart i nærheden af byggepladsen, og herved kunne lastbiltransport indskrænkes fra gravestedet til en midlertidig læsserampe ved jernbanesporet ved Strandvænget, hvorfra resten af transporten kunne foregå med tog til deponi.

Ad 2: Det hele kan på en måde være ligegyldigt, dersom man vælger en stiforbindelse med lavbro foran havnens udløb. En lavbro her vil i den grad vanskeliggøre sejlads til og fra havnen, idet man skal regne med en efter omstændighederne betydelig ventetid, hver gang man forlader eller ankommer til havnen. Således vil der jævnligt være flere både, der på samme tid skal passere både for indad- og udadgående, hvorfor disse både normalt vil være henvist til at cirkle rundt indtil broåbning, og indtil det herefter er deres tur til at passere det smalle område, som broklappen spænder over (30 meter, rapport side 82). Dette vil i praksis ofte være umuligt, idet der slet ikke er plads til det hverken for både, der forlader havnen, eller for både, der ankommer til havnen. Når man tager i betragtning den betydelige bådtrafik, der er i visse perioder, herunder med sejlbåde uden motor, vil det i givet fald medføre, at broen enten skal være åben i meget lange perioder (rapporten taler om 10 minutter side 82, men det vil langt fra være tilstrækkeligt, der vil snarere være tale om 20-30 minutter), eller at man begrænser antallet af både, der må passere under en åbning. En sådan bro vil derfor efter mit skøn medføre sådanne betydelige gener, at de fleste bådejere fremover ikke vil forblive i havnen, men vil flytte til andre havne. Jeg mener i virkeligheden, at det er en fejl, at rapporten overhovedet omtaler en lavbro som en mulig løsning. Løsningen burde have været fravalgt af rapportens forfattere.

De to andre løsninger, som rapporten foreslår, en højbro og en tunnel vil ikke direkte ødelægge havnen, men de forekommer også urimelige. Omkostningerne er anslået til 169 mio. kr. for højbro og 236 mio. kr. for tun-

	<p>nel, rapport side 28. Højbroen skal kombineres med to elevatortårne og tunnelen med to elevatorskakte. Navnlig højbroen med elevatortårne vil være overordentlig skæmmende og det, man opnår med denne stiforbindelse, er alene en bedre adgang til Nordhavnsområdet for gående og cyklister gennem en beskeden forkortelse af afstanden fra Strandpromenaden til Nordhavn.</p> <p>Som alternativ til den foreslåede stiforbindelse vil jeg pege på anlæg af en gang- og cykelsti i begge retninger fra Strandpromenaden ad østre side af Strandvænget forbi Svanemølleværket ad Lautrupsgade og dernæst lange kajerne 423 og 421 til Sundkrogsvej og derefter ad Sundkrogsvej til Skudehavnsvej. En sådan cykelsti vil være godt 1000 meter længere end den foreslåede stiforbindelse og kun koste en brøkdel af, hvad den billigste stiforbindelse koster. Den vil endvidere være attraktiv, idet den er afvekslende og fyldt med oplevelser. Man undgår endvidere at skulle krydse den stærkt trafikerede Kalkbrænderihavnsvej og passere krydset ved Sundkrogsgade.</p> <p>Berørte temaer</p> <ul style="list-style-type: none"> > xxx > xxx
<p>Nr. 65</p> <p>Tobias Veibel tveibel@gmail.com</p>	<p>Tobias Veibel er bådejer og benytter hver uge Svanemøllehavnen. Han har følgende kommentarer til projektet:</p> <p>Projektet vil påvirke min nuværende situation, uagtet hvilken af de fire løsninger der bliver vedtaget. Dog vil især tre ting have en stor indflydelse på, hvordan og hvor meget jeg bruger Svanemøllehavnen, og jeg vil derfor gerne protestere mod, at Prøvestenen bliver erstatningshavn.</p> <p>Derudover vil jeg også gerne protestere imod, at havnen bliver lukket i hele perioden, da det dermed også vil påvirke mulighederne for adgang til landplads, og samtidig vil jeg også gerne protestere imod løsningen om at vælge lavbro med klap som stiforbindelse, da det vil betyde, at det ikke er muligt at benytte havnen frit, da man som bådejer bliver afhængig af intervallet, som det bliver besluttet broen skal åbne med.</p> <p>Berørte temaer</p> <ul style="list-style-type: none"> > xxx > xxx
<p>Nr. 66</p> <p>Jens Toft Vagtelvej 65, 2. mf 2000 Frederiksberg Mail: jk-toft@adr.dk</p>	<p>Jens Toft er medlem sejlkлубben Sundet og tilslutter sig klubbens høringsvar, som bygger på følgende:</p> <p>At Svanemøllehavnen holdes åben i byggeperioden</p> <p>At erstatningshavn for de både, der skal flyttes, placeres tættest muligt på Sejlkлубben Sundets nuværende faciliteter</p> <p>At en permanent stiforbindelse skal etableres på en måde, hvor der sikres</p>

	<p>fri sejlads til Svanemøllehavnen</p> <p>Jens Toft skriver videre:</p> <p>Jeg vil fremhæve, at en klapbro er en umulig løsning til så mange både, og at alternative havneløsninger foruden havnepladsen også må yde parkeringspladser, som kan kobles til pladsproblemet ved vinteropbevaring, herunder opbevaringsskure.</p> <p>Når der er adgang til Svanemøllehavnen, må der derfor også være adgangen til Svaneknoppen. En midlertidig havn nord for Svaneknoppen må sikres parkeringsmuligheder.</p> <p>Berørte temaer</p> <ul style="list-style-type: none"> > xxx > xxx
<p>Nr. 68</p> <p>Mette Steen Pedersen og Rune Vedelsdal Strandvænget 11, st. 2100 København Ø Telefon 5124 1998 Mail: r.vedelsdal@dadlnet.dk</p>	<p>Mette Steen Pedersen og Rune Vedelsdal takker for en generelt detaljeret og udtømmende VVM-redegørelse og har følgende kommentarer:</p> <p>Vores kommentarer her vedrører de undersøgte stiforbindelser (kapitel 6) generelt ud fra et fodgænger- og cyklistperspektiv.</p> <p>Det er prisværdigt, at man har undersøgt mulighederne for at lette adgangen til Nordhavnen for gående og cyklende. Der er dog en række forhold i de tre undersøgte stiforbindelser, som ud fra vores perspektiv ikke vil opfylde formålet med lettere og hurtigere adgang til Nordhavnen.</p> <p>Forslagene med højbro og tunnel vil begge betyde, at cyklister skal stå af cyklerne i begge ender og tage elevator op og ned, hvilket i sig selv vil være tidskrævende. Derudover vil der utvivlsomt blive kø og ventetid i myldretiden morgen og eftermiddag. Mange, specielt cyklister, vil på denne baggrund formentlig fravælge stiforbindelserne og i stedet benytte adgangsvejen via Sundkrogsgade. Dette vil sandsynligvis være hurtigere og nemmere (1,3 km).</p> <p>Forslaget med klapbro vil være en mulig attraktiv løsning, hvis det ikke var for det forhold, at broen åbnes. Dette vil tage 10 minuttet hver gang og medføre kø og forsinkelse. For at sikre forholdene for sejlerne i Danmarks største lystbådehavn vil en åbning af klapbroen skulle ske ret ofte og dermed besværliggøre brugen af denne forbindelse. Hertil kommer, at der er stor aktivitet i lystbådehavnen sidst på eftermiddagen, dvs. samme periode, hvor der formentlig vil være mange pendlende cyklister og gående.</p> <p>For alle tre forslag gælder det, at de primært tilgodeser cyklister og gående, som skal ud på den "ydre Nordhavn". Gående og cyklister til den "indre Nordhavn", dvs. den del af Nordhavnen, der er placeret syd og sydvest for stiforbindelsen, vil generelt have lettere adgangsforhold gennem Sundkrogsgade. Hermed vil udnyttelsen af stiforbindelserne blive yderligere begrænset.</p>

	<p>Det skal også nævnes, at ingen af løsningerne æstetisk synes attraktive; dette gælder specielt høj- og klapbroen.</p> <p>På trods af de gode intentioner, mener vi således ikke, at de tre præsenterede forslag reelt vil give lettere og hurtigere adgang til Nordhavnen for gående og specielt cyklister.</p> <p>Hvis man vil tilgodese disse trafikanter i forbindelse med etableringen af Nordhavnstunnelen, bør man bedre og sikre adgangsvejene med udgangspunkt i de eksisterende forhold. Dette kunne f.eks. gøres ved:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Reel etablering af "Grøn Bølge" for cyklister ved alle lyskryds. Biltrafikken vil blive begrænset ved etableringen af Nordhavnsvej og -tunnel 2) Etablere niveaufrie vejkryds (eksempelvis tunnel fra sydgående cykelsti på Strandvænget ved Sundkrogskrydset) 3) Etablering af en broforbindelse længere mod syd, f.eks. i Kalkbrænderihavnen, hvis dette er muligt. Den meget kortere længde af en evt. bro vil formentlig betyde, at man kan gå og cykle over broen uden specielle foranstaltninger som elevatorer eller lignende. Hvis det er muligt, vil dette kunne etableres ved den eksisterende gangbro inderst i Kalkbrænderihavnen. <p>Berørte temaer</p> <ul style="list-style-type: none"> > xxx > xxx
<p>Nr. 69</p> <p>Torben Lorentzen lorentzen.torben@gmail.com</p>	<p>Torben Lorentzen skriver i sit hørings svar følgende:</p> <p>Jeg er meget ked af, at man har planer om at lukke Svanemøllehavnen ned i fem år og evt. flytte den til "Prøvestenen". Det vil være alt ødelæggende for vores havn, og for mit eget vedkommende vil jeg ikke have mulighed for at komme til min båd, da jeg er bosiddende i Bagsværd og ikke råder over en bil.</p> <p>Jeg håber for alt i verden, at det ikke vil ske, og det ved jeg, at jeg ikke er ene om at synes.</p> <p>Berørte temaer</p> <ul style="list-style-type: none"> > xxx > xxx
<p>Nr. 70</p> <p>Jørgen Frederiksen- Kildevældsgade 9 2100 København Ø Telefon: 20 4917 01 Mail: joergenff@gmail.com</p>	<p>Jørgen Frederiksen skriver følgende i sit hørings svar:</p> <p>Jeg er en af de (måske få) borgere på Østerbro, der vil forsøge at give en beskrivelse af det samlede miljø omkring udbygning af den ny Nordhavns-tunnel, som ikke er organiseret i en af de mange klubber, der har til huse ved Svanemøllehavnen. Som mangeårig beboer på Østerbro vil jeg gerne fortælle om mine erfaringer og brug af de rekreative værdier, der nu er skabt i vores miljø, og som har betydning for sundhed og sociale fællesskaber: sejlklubber, vinterbad og badestrand. Alle sammen værdifulde</p>

aktiviteter for alle os borgere på Østerbro og andre borgere, der bruger faciliteterne.

Derfor er det vigtigt at tage de rigtige beslutninger.

Svanemøllehavnen

Svanemøllehavnen har årtiers historie bag sig til glæde for mange mennesker. Jeg har selv tidligere haft båd i Svanemøllehavnen mere end 20 år og har på den baggrund som håndværker været aktiv med i opbygning af Svaneknoppen. Jeg har et godt kendskab til miljøet og de aktiviteter, der udfoldes af sejlerne. På den baggrund vil jeg komme med nogle betragtninger.

Jeg vil forsøge at beskrive livet i havnen med mine erfaringer med en række betragtninger og spørgsmål. Uden at kende de absolutte størrelser i tal lyder mine erfaringer og dertil knyttede spørgsmål sådan:

Hvor mange dage/uger er bådejerne udenfor havnen i sejlersæsonen? De aktive sejlere er måske ude af havnen i gennemsnit 4-5 uger sammenlagt af årets 52 uger. De fleste - et gæt på 60-70% - er ude mindre end en måned om året. Mange både endnu mindre. Hvor mange både kommer ikke ud af havnen?

Hvor bor bådejerne? Mit gæt er, at langt de fleste ikke bor på Østerbro, men i Storkøbenhavn og omegnskommunerne.

Mine betragtninger er ikke kommet ud af den blå luft, men baseret på mange års aktiv sejlerliv.

Svanemøllestranden

Alle vi, der bor på Østerbro, har utrolig stor glæde af den nye dejlige badestrand. Børn og voksne fylder stranden til det yderste, der er god stemning og et dejligt badeliv. På de fleste badedage ugen igennem er der mere end tusinde badegæster. Svanemøllestranden er nok en af de mest anvendte rekreative aktiviteter og et socialt miljø her på Østerbro - koncentreret på de få hundrede m², som stranden udgør. Hvis vi tæller brugere, overgår det langt det antal brugere, der er i Svanemøllehavnen på en tilsvarende dag og året igennem. Min familie er stabile brugere af stranden.

Vinterbadeklubben

Vinterbadeklubben på Svaneknoppen er et særligt og yndet badested med meget åben udsigt over vandet i lighed med stranden. Vinterbadeklubben er ikke et lukket sted. Det anvendes af mange hundrede vinterbadere alle dage året igennem. Om sommeren er det samtidig også åbent for alle, der har lyst til at anvende det lille dejlige sted med plæne og bro, hvor man kan springe i vandet. Jeg er selv en af dem, der bruger det meget flittig, og er altid velkommen, selvom jeg ikke er medlem af badelaug.

Der skal tages de bedste beslutninger af hensyn til miljøet i Svanemøllebugten de kommende år.

	<p>1. Jeg har forsøgt at forstå overvejelserne, der ligger bag de forskellige forslag til erstatningshavne, og forstår det sådan, at det primært tager hensyn til lystsejlerens liv!</p> <p>2. Lystbådehavnen ved Prøvestenen eksisterer allerede. Jeg forstår, at det er påtænkt - og at der allerede nu kan videreudvikles en lystbådehavn, som vil kunne rumme en samlet løsning, en erstatningshavn for alle bådene i Svanemøllehavnen.</p> <p>3. Hvis jeg forstår budgetterne til forslagene, der er til de forskellige erstatningshavne, er Prøvestenen langt den billigste løsning. De alternative muligheder med opdelt erstatningshavne er alle mange millioner dyrere at etablere og skal også afvikles igen efter endt anvendelse. Som almindelig skatteborger indgår økonomien naturligvis også i mine overvejelser.</p> <p><u>Miljøet</u> Det er indlysende ud fra økonomiske og fornuftmæssige betragtninger, at valget af en erstatningshavn må falde på Prøvestenen.</p> <p>Det er også afgørende at se det hele ud fra en helhedsbetragtning. Det handler ikke alene om at se på bådejernes hverdag. Jeg har ovenfor angivet nogle betragtninger om livet i havnen. Når man ser hele udfordringen til hele miljøet i et større perspektiv, vil en placering af en erstatningshavn i Svanemøllebugten have langt større miljømæssige konsekvenser for livet på stranden og ligeledes for vinterbaderne. De miljøer er alle østerbroernes åndehul, og de omfatter mange flere borgers rekreative levetimer gennem året end livet i lystbådehavnen.</p> <p>Det vil også være trist, hvis den åbenhed og det flotte udkig, der er ud over Sundet, blev ødelagt ved, at disse levende miljøer gennem mange år bliver klemt inde af en kunstig havn.</p> <p>Jeg har stor tillid til at myndighederne vil lytte til borgerne og tage kvalificerede beslutninger.</p> <p>Berørte temaer > xxx > xxx</p>
<p>Nr. 71</p> <p>Mogens Lund Mail: mo- gens.lund399@gmail .com</p>	<p>Mogens Lund har følgende kommentarer til projektet:</p> <p>I forbindelse med etablering af Nordhavnstunnel/stiforbindelse vil jeg opfordre til, at man vælger de mindst belastende løsninger for brugerne af de berørte havne (Kalkbrænderihavnen samt Svanemøllehavnen) samt at følgende 3 punkter tilgodeses:</p>

	<ol style="list-style-type: none"> 1. At erstatningshavnen ikke bliver Prøvestenen. 2. At havnene ikke lukkes i hele perioden, men kun i vinterhalvåret. 3. At der ikke vælges en lavbro med klap som stiforbindelse.
<p>Nr. 73 Anders Nødlund, Korsberghave 26 3520 Farum Mail: noed- lund@gmail.com</p>	<p>Anders Nødlund har sendt nedenstående indsigelser til VVM-redegørelsen:</p> <p>Efter at have læst VVM-redegørelsen har jeg følgende indsigelser:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. At erstatningshavn ikke bliver Prøvestenen, men derimod så tæt på Svanemøllehavnen som muligt. Jeg fortrækker løsningsforslag Svane-knoppen Stor. 2. At Svanemøllehavnen ikke lukkes i hele perioden, hvor byggeriet pågår. 3. At en permanent stiforbindelse skal etableres på en sådan måde, hvor der sikres fri adgang til Svanemøllehavnen. Stiforbindelsen skal ikke være som klapbro. Jeg fortrækker løsningsforslaget med en tunnel. <p>Jeg håber, I vil tage mine indsigelser med i overvejelserne inden de endelige beslutninger træffes.</p>

<p>Nr. 75 Jane og Jørn Gettermann Grønnevej 21 2830 Virum Telefon: 20127701 Mail: joern@gettermann.dk</p> <p>Liselotte Christensen & Mads Bruun Strandlodsvej 25G 5 th. 2300 København S Telefon 20127701</p>	<p>Jane og Jørn Gettermann samt Liselotte Christensen og Mads Bruun har som bådejere fremsendt nedenstående fælles høringssvar på VVM-redegørelsen for en Nordhavnstunnel:</p> <p>VVM-redegørelsen indeholder en række overvejelser omkring en midlertidig (5 år) placering af Svanemøllehavnens både, såfremt havnens drift ikke kan opretholdes på nuværende placering. Hertil har vi følgende kommentarer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Der bør vælges en tunnelløsning (boret eller sænketunnel), og det skal herved sikres, at havnen kan forblive i drift på nuværende placering. Skulle det blive nødvendigt i kortere perioder at lukke for sejlads til og fra havnen, bør det kun ske i vinterperioden, således at det har mindst mulig indflydelse på brugen af havnen. Det var muligt for Øresundsforbindelsen at lave en sænketunnel fra Amager til Peberholm, uden at skibstrafikken blev forstyrret. Skibene til og fra de to havne er ikke nær af samme størrelse som dem, A/S Øresundsforbindelsen respekterede, så det bør være muligt ved etablering af eksempelvis en sænketunnel at sikre passagen til og fra de to havne. > <u>En placering af en midlertidig eller varig erstatningshavn på Prøvestenen er uacceptabel.</u> En sådan placering vil bevirke en stor og unødig trafik igennem den indre by. Mange af de yngre brugere af havnen kommer dertil på cykel, og de vil få meget langt, såfremt de vil opretholde et aktivt sejlerliv. Derudover vil en midlertidig eller permanent flytning til Prøvestenen være totalt ødelæggende for det miljø og de traditioner, der er opbygget i havnen, et miljø, det har taget mange år at opbygge. <p>En placering af en midlertidig eller varig erstatningshavn på Prøvestenen vil betyde, at mange af de nuværende brugere enten vil opgive at have båd eller prøve at finde alternativer. Flere af brugerne er allerede ved de skræmmende udsigter til, at Prøvestenen kunne blive en erstatningshavn, begyndt at se sig om efter alternativer.</p> <p>Vi må således protestere kraftigt mod, at Prøvestenen udlægges som midlertidig havn eller permanent erstatningshavn!</p> <p>VVM-redegørelsen indeholder forskellige løsninger for en cykelforbindelse. Der er nævnt en højbro, en klapbro og en tunnelforbindelse. Hertil har vi følgende kommentarer:</p> <ul style="list-style-type: none"> > <u>En klapbro er uacceptabel.</u> Den vil fungere som en prop i sejladsen til og fra havnen. Hertil kommer, at en klapbro forudsætter, at der er et stort opmarchområde på begge sider af broen, så sejltrafikken kan afvikles uden risiko. Dette opmarchområde er ikke til stede ved udsejlingen fra de to havne. Som eksempel kan henvises til Chr. den X's bro ved Sønderborg, her bruges hele havnen som opmarchområde, og i spidsbelastninger er det endda kompliceret. Bådene er nødt til at have styrefart, ellers driver de ukontrolleret for vind og strøm. Det vil sige, at bådene cirkler ind og ud imellem hinanden for at undgå ska-
--	---

	<p>der. Det påtænkte opmarchområde ud for Svanemøllehavnes ind- og udsejling er <u>markant</u> mindre end opmarchområdet i Sønderborg Havn.</p> <p>En klapbro vil også betyde, at sejlads for sejl ind og ud af havnen af hensyn til sikkerheden og trafikudviklingen må forbydes.</p> <p>Vi kan kun støtte den indsigelse, der er kommet fra Svanemøllehavnen og vi deler fuldt ud <u>at</u>:</p> <p>“En cykelbro, der lukker havnen af til åbent farvand finder, vil være direkte <u>farligt og uansvarligt.</u>”</p> <ul style="list-style-type: none">> Højbro-forslaget indebærer en bro med gennemsejlingshøjde på 22 meter. Dette bør være minimum og over hele brofaget, idet flere af bådene har en mastehøjde (fra vandspejl til top af antenner på masten) på omkring 20 meter.> En tunnelløsning for cyklerne er at foretrække, idet den ikke vil indebære gener for sejlerne. <p>Vi ser frem til, at der findes den mest skånsomme løsning, hvor Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen kan opretholdes i videst muligt omfang på den nuværende placering, og hvor der ikke udlægges hindringer for sejladsen til og fra havnen i form af en lavbro (klapbro)</p>
--	--

<p>Nr. 76 Michael Thomsen Dalgas Have 16, 1 TH 2000 Frederiksberg Mail: vvm- denmike@snkmail.c om</p>	<p>Michael Thomsen har sendt følgende bidrag til høringsrunden:</p> <p>Først må politikerne beslutte sig for, om de vil have en gang/cykelbro som klapbro. Hvis svaret er ja, så anlæg erstatningshavn "Svanemøllehavnen Stor", gør den til en permanent ny havn og flyt klubhusene ud på nye arealer derude. De gamle havne bag klapbroen kan mestendels nedlægges og resten benyttes til motorsejlere, gæstesejlere, roklubberne og gerne p-pladser.</p> <p>Hvis politikerne beslutter sig for på nuværende tidspunkt IKKE at lave en klapbro, så bedes de nedfæste, at der ikke skal laves en klapbro i overskuelig fremtid. 50 år ville være en passende periode. Så har klubberne og havnene mulighed for at planlægge og låne penge til nye projekter.</p>
<p>Nr. 77 Klavs Højgaard-Olsen Furesøbakken 18B 3460 Birkerød Telefon: 45821745 Mail: klho@dadlnet.dk</p>	<p>Klavs Højgaard-Olsen, der er medlem af Sejlklubben Sundet og bådejer med plads i Svanemøllehavnen, har følgende bemærkninger:</p> <p>1. Erstatningshavn.</p> <p>Jeg finder, at løsningen, der holder Svanemøllehavnen åben i byggeperioden og med den lille erstatningshavn uden på Svaneknoppen, giver færrest gener for brugerne af havnen, strandgæster, for folk, der nyder det rekreative miljø omkring bugten, og for beboere. Det er fordi, denne løsning i videst muligt omfang bevarer det nuværende miljø i hele byggeperioden. Der er efterhånden rigtig mange mennesker, der hele året spadserer eller løber en tur på Svaneknoppen.</p> <p>Hvis en erstatningshavn lægges længere væk, vil forpagterne af sejlklubbernes restauranter lide tab, fordi kundegrundlaget mindskes betydeligt. Bådpladslejerne vil lide tab i form af øget transporttid og udgifter. Jeg savner en opgørelse over størrelsen af disse tab og vores mulighed for erstatning.</p> <p>2. Forbindelse over indsejlingen.</p> <p>En bro, der åbner, vil gøre det meget vanskeligt for sejlbåde (f.eks. alle skolebådene) uden motor at passere, og den vil være en væsentlig gene for øvrige både.</p> <p>Men nok så væsentligt savner jeg en beregning over gener for gående og cyklister - hvor lang tid broen vil være åben. Hvor stor vil det gennemsnitlige tidstab være for fodgængere og cyklister ved at vente i forbindelse med broåbning kontra den lidt længere transporttid ved at skulle bruge rampe/trappe. Hvor mange cyklister vil vælge at køre uden om havnen for at undgå risikoen for at komme for sent, fordi man kan risikere at måtte vente ved broåbning.</p> <p>Hvor store vil de løbende driftsomkostninger være ved at bemane en bro,</p>

	<p>der åbnes, (jeg går ud fra at den vil være døgnbemandet i sæsonen), og hvad er vedligeholdelsesudgifterne ved de forskellige løsninger?</p> <p>En gang- og cykeltunnel synes at være optimal. Den vil kunne laves med rampe uden elevator, da niveauforskellen ikke vil være mere end ca. 9 m. Det må give de laveste driftsomkostninger. Og så er den helt uden gener for sejlerne, og den skæmmer ikke miljøet på samme måde som en højbro.</p>
<p>Nr. 78 Kim Philip, Jens Hvidberg, Gunnar Bjørnsson, Jesper Gjedde, Henrik Egense, Michael Amstrup, Claus Høgedal, Søren Eliassen og Per Ullerichs Mail: kim.philip@mail.dk</p>	<p>Kim Philip, Jens Hvidberg, Gunnar Bjørnsson, Jesper Gjedde, Henrik Egense, Michael Amstrup, Claus Høgedal, Søren Eliassen og Per Ullerichs er roere i DSR har følgende bemærkninger til VVM-redegørelsen:</p> <p>Vi finder det ikke tilrådeligt at vælge en løsning, hvor der sker en fuld afspærring af havneindløbet i byggeperioden. Det vil forhindre både sejlads og roning fra Svanemøllehavnen. Ganske vist anføres, at der kan etableres erstatningspladser for robåde foran afspærringen, men man glemmer at nævne følgende historik:</p> <p>Etablering af den nye krydstogtsterminal stod på i adskillige år. Roning fra Svanemøllehavnen udenom krydstogtterminalen mod Langeliniehavnen medførte ture langt ud på Øresund, som pga. vind og bølgeforskel ved krydstogtsterminalens nordlige kant viste sig at være farlige og derfor ikke gennemførlige i dagligdagen. Der gik fra starten af krydstogtsterminalbyggeriet adskillige år, inden en containerløsning til opbevaring af 3 robåde blev etableret i Nordhavn, hvorved den farlige sejlads kunne udgås. Efter 1 års brug viste den etablerede rampe sig ikke anvendelig. Det har igen i 2016 medført, at roning mod Langeliniehavnen ikke har været mulig.</p> <p>Vi må således konstatere, at det i praksis ikke har været muligt at ro fra Svanemøllen til Langelinie i årevis. Vi ønsker ikke risikoen for at miste vores romuligheder ved byggeriet af Nordhavnstunnellen. Risikoen er, at de offentlige myndigheder, som skal sikre en brugbar erstatningsløsning i hele byggeperioden, ikke formår dette i praksis, og der igen opstår lange perioder, hvor det ikke er muligt at ro. Opretholdelse af menneskers helbredstilstand har i adskillige studier vist sig snævert sammenhængende med jævnlig fysisk motion, hvor måned- eller årelange afbrydelser af motionsindsatsen er skadelige.</p> <p>På denne baggrund skal vi anmode om, at løsningen med etapeopdeling af tunnelbyggeriet med fastholdelse af passage mod Svanemøllehavnen vælges. En merpris på 62 mio. kr. er en billig forsikring.</p> <p>Samtidig skal vi anmode om, at den af Københavns Kommune længe lovede, men ikke realiserede kanal fra Svanemøllehavnen til Langeliniehavnen anlægges samtidig med byggeriet af Nordhavnstunnellen. Dette giver besparelser i projektering, byggestyring, udbud og gennemførelse ved at køre det som eet projekt. Denne mulighed mangler i VVM-dokumentet, hvilket kan undre. Det har været anført, at kanalen skal vente på omlæg-</p>

	<p>ninger af containerhavnen, men det er muligt at klare dette ved midlertidige broovergange over kanalen.</p> <p>Endelig skal vi pege på løsning C som den billigste, fremtidssikrede løsning.</p>
<p>Nr. 80 Finn Wiberg-Jørgensen Uraniavej 11, 1 1878 Fr.Berg C Telefon: 40140629 / 33221629 Mail: fwj@dadlnet.dk</p>	<p>Finn Wiberg-Jørgensen indleder sit hørings svar med at konstatere, at den sammenfattende rapport om VVM-redegørelse bærer vidne om de store anstrengelser, som Vejdirektoratet har gjort sig for at mindske generne for Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen brugere under bygning af en Nordhavnstunnel. Finn Wiberg-Jørgensen skriver endvidere:</p> <p>Som sejler med båd i Svanemøllehavnen siden 1967 vil jeg i den forbindelse bede om, at man blandt de foreliggende muligheder vælger:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. den løsning, som i byggeperioden frasat kortere perioder ikke kræver lukning af hele Svanemøllehavnen. Derved reduceres langvarig fraflytning af bådejerne. 2. at bygge erstatningshavne i nærheden af de eksisterende havne fremfor at henvise sejlerne til Prøvestensanlægget. Kan bådene forblive i nærliggende havneanlæg, vil følgerne for sejlklubberne, herunder ungdomsarbejdet, ikke blive ødelæggende som ved en flytning til den modsatte side af København. 3. at etablere cykel- og gangstiforbindelse som en tunnelloøsning og fratager bygning af en lavbro mellem Svaneknoppen og Nordhavn. Broen planlægges bygget ud til frit farvand og vil i hårdt vejr forhindre joller såvel som kølbåde i at komme i læ, når broen er nede, en potentielt farlig situation. Dertil giver sejlløbet inden for broen på tidspunkter med stor trafik meget begrænset manøvreplads foran brogennemsejlingen. Min antagelse er, at kun få sejlere under sådanne forhold vil forblive i eller vende tilbage til Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen. <p>Alternativt kunne stiforbindelsen placeres over en fast bro firehundrede meter længere inde ad Kalkbrænderiløbet fra enden af Lautrupskaj til Nordhavn ved Stubbeløbsgade. Motorbåde kunne så placeres i Kalkbrænderihavnen, medens sejlbåde samles i Svanemøllehavnen. Anlægsudgifterne til en fast bro ville selvkært blive væsentlig mindre, og løbende omkostninger til broåbning (brofoged etc.) ville falde bort. Cykel- og gangafstand reduceres ved denne løsning med 1000 m fra de nuværende 2,1 km til 1100 m, dersom stien fortsættes nord om Svanemølleværket.</p>

<p>Nr. 81 Laila og Stig Holdgaard Strandvænget 1 st tv 2100 København Ø Mail: stig@post1.tele.dk</p>	<p>Laila og Stig Holdgaard har sendt følgende bemærkninger til VVM-redegørelsen:</p> <p>Vi er tilflyttere til området og har derfor ikke nogen lang forhistorie at trække på. Indledningsvist bemærkes, at vi godt kan se ideen i at lede trafikken uden om centrum til Amager via Nordhavns- og Havnetunnel.</p> <p>Vi er sejlere og kajakroere og har oplevet et fantastisk miljø med sejlklubber, rokлубber, sejlere skoler m.v.. i og omkring Svanemøllehavnen. Herunder aktiviteter for handicappede. Vi kommer flere gange dagligt på havnen og ser hele tiden trafik ind og ud af havneløbet med større og mindre både, liv på molerne med aktiviteter og ophold. De aktive i miljøerne i havnen og lokale bruger området rigtig meget.</p> <p>Når arbejdet med tunnelen sættes i gang, mener vi derfor, at det er meget væsentligt at opretholde områdets rekreative muligheder i videst muligt omfang, så det klub- og sociale liv, der er på havnen og i dens nærområde, ikke forstyrres mere end højest nødvendigt. Det kræver, at ind- og udsejling i havnen bibeholdes i videst muligt omfang under byggeriet, og at de både, der skal flyttes, stadig er i umiddelbar tilknytning til den nuværende havn. Det vil sige en erstatningshavn på ydersiden af Svaneknoppen og fortsat mulighed for vinterplads på Svaneknoppen.</p> <p>Det bør sikres, at det liv, der er på havnen, også for ikke-sejlere og ikke-roere, kan opretholdes i byggefasen.</p> <p>For så vidt angår stiforbindelsen over havnen, ser vi kun realistisk mulighed i en tunnel, eller næstbedst en højbro, så sejlerne kan komme igennem uden broåbning og gene for fodgængere og cyklister – der er rigtig mange gennemsejlinger hver dag og aften. Det må også fremgå af de tællinger, der er foretaget.</p>
<p>Nr. 86 Tonny William Jensen Mail: jenskrabbe@hotmail.com</p>	<p>Tonny William Jensen, som også har indsendt høringsvar nr. 52, skriver følgende:</p> <p>Hvorfor kan man ikke bore en tunnel nord for Svanemøllehavnen nordre mole, uden at man skal lukke mulighederne for 1400 både i Svanemøllehavnen og 5 stk lystfiskerbåde ved Lautrupskaj og mange både ved Øksenmolerne og Kalkbrænderihavnen i alt ca 1200 både? Eller bygge en bro længere ude med 22 meter frihøjde?</p>

<p>Nr. 87 Jens Krabbe Mail: jenskrab- be@hotmail.com</p>	<p>Jens Krabbe har sendt nedenstående betragtninger om anlæg af Nordhavnstunnellen:</p> <p>Ikke-sejlende brug af havnen som rekreativt område: Det er vigtigt at sikre ro i havnen - især ved aftentide, da mange benytter havnen som fristed.</p> <p>Cykelforbindelse som tunnel: Man kan lave spiralramper i begge ender, der kun er 30 meter i diameter i stedet for elevatorer. Der findes en ved lufthavnen.</p> <p>I tilfælde af, at Lille Færgehavn Nord bliver valgt som aflastningshavn, bør stiforbindelsen i øvrigt laves som noget af det første.</p>
<p>Nr. 88 Fleming Kjer Strandvænget 3, 2th 2100 København Ø telefon 39278744 Mail: flkjer@oncable.dk</p>	<p>INDLEDNING: Er det muligt at gennemføre projektet? Siderne 2 – 10</p> <ul style="list-style-type: none"> A. Støj fra byggeriet til Svanemølleområdet. Siderne 10 – 19 B. Vibrationer. Siderne 19 - 22 C. Luftforurening – Støv. Siderne 22 – 24 D. Trafikkapaciteter i tunnelen, vej m.v. 24 – 30 E. Vejkrydset (SSSR) Strandvænget, Svanemøllebroen, Strandvejen og Ryvangs Allé. Siderne 31 – 31 F. Vandmiljøet i Svanemøllen – havn og bugt. Siderne 31 – 33 G. Solskærme ved alle tunnelportalerne. Siderne 33 – 33 H. Tung trafik til og fra byggepladsen, støj og partikler m.v. Siderne 33 – 34 I. Trafiksikkerheden i tunnelen og ved udfletningen ved helsingørmotorvejen samt transport af farligt gods. Sikkerheden ved passage oven på tunnelen ved vandkanten af en naturgasfordelingsledning. Siderne 34 – 37 J. Naturgasfordelingsledning oven på tunnelen. Siderne 37 – 41 K. Nordhavnstunnel VVM-redegørelse Erstatningshavn, teknisk rapport 2016 Rambøll – Schønher. Ref.: 1100017745 ID 95769-1 / NHT-B33-00195769 / NHT-B33-001. Siderne 41 – 41 L. Nordhavnstunnel VVM-redegørelse stiforbindelse, teknisk rapport 2016, Rambøll – Schønher. Ref.: 1100017745 ID 95768-1 / NHT-B32-001. Siderne 41 – 42 M. Bilag vedlagt. Siderne 42 – 75.

Indledning:

En investering i en tunnel beregnes til at have en mindste holdbarhed på 100 år. Der fremgår endvidere af VVM-redegørelsen nr. 557 Nordhavns-tunnelen juni 2016 med tilhørende miljøvurdering og andre bilag, at der intet er til hindret for, eller at de tiltag i VVM-redegørelsen som modsiger, at en Nordhavnstunnel kan etableres.

Passer det?

Der er naturligvis intet teknisk, som modsiger, at Nordhavnstunnelen kan bygges.

Og dog – der bør naturligvis ses på de konsekvenser, som denne Nordhavnstunnel skaber ved en fuldt udbygget Nordhavn samt med en videreførelses af tunnelen fra Nordhavn og til Amager.

Hvad sker der miljømæssigt ved Helsingørmotorvejen ved Emdrupbroen med den øgede trafikmængde?

Der estimeres med en stigning i trafikmængden på Helsingørmotorvejen ved ind- og udfletningen og ved Emdrupbroen:

En stigning på 49,5 % til i alt køretøjer ÅDT 96.700; og til en stigning 92,7 % til i alt køretøjer ÅDT 124.700 giver følgende luftforurening og støj: **Rød markering** = over grænseværdien

NO₂ total fra **67,17µ/m³ til 86,58µ/m³** lovfæstet grænseværdi er <40µ/m³ som årgennemsnit.

PM₁₀ total fra **43,25µ/m³ til 55,75µ/m³** lovfæstet grænseværdi er <40µ/m³ som årgennemsnit.

PM_{2,5} total fra **25,9µ/m³ til 33,45µ/m³** lovfæstet grænseværdi i 2016 er <25 µ/m³ som årgennemsnit. (Denne grænseværdi er politisk skabt i EU, idet toksikologer ønsker en mindre grænseværdi, derfor arbejdes på, at nedsætte denne grænseværdi).

For PM_{0,5} og PM_{0,1} eller ultrafine partikler, som samtlige sundhedsmyndigheder anser for de farligste, kendes tallene for forureningsgraden ikke pt. Det skal bemærkes, at disse partikler forbliver i området og ikke nedbryder biodynamisk - sandsynligheden taler for at soden også indeholder PAH.

Støjen for boligerne op til motorvejen ved Emdrupbroen vil udgøre fra **79,9dB(A)L_{den} til 83,4dB(A)L_{den}**: Vejdirektoratet arbejder ud fra, at ved nyanlæg eller ændringer af bestående veje gennem boligområde må støjniveauet ikke overstige 58dB(A)L_{den}. Ved en støjidentitet på >80dB(A) kræver Arbejdstilsynet høreværn samt max ophold i 8 timer daglig.

Konklusion:

Ud fra de af Vejdirektoratet estimerede trafiktal vil luftforureningen langt overstige gældende grænseværdier, som skal overholdes ved Helsingørmotorvejen ved Emdrupbroen jf. EU luftdirektivet, som er implanteret i den danske lovgivning – og der skal henvises til EF Dom nr. C 237/07 ved EF-Domstolen afsagt 25. juli 2008 og Rådskonklusion 2008/50/EF af 21. maj 2008. På dette grundlag kan Nordhavnstunnelen samt forlængelsen fra Nordhavn til Amager ikke gennemføres – hvad agter Vejdirektoratet at foretage sig?

Desuden har EU-Kommissionen ved brev sendt agterskrivelse til Udenrigsminister af 22. juli, 2016 – 2016/2080 C(2016)4529 final med henvisning til gennemførelse i Danmark af Rådskonklusion 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa. Se brevet som bilag på side 56 – 72.

Støjen samme sted må betegnes som sundhedsskadelig ud fra de normer, som er tilkendegivet fra Natur- og Miljøklagenævnet samt Sundhedsstyrelsen i Danmark samt EU støjdirektiv og fra de anbefalinger som foreligger fra WHO. Dermed skal der ske tiltag for at nedbringe luftforureningen samt støjen – hvad agter Vejdirektoratet at foretage sig?

En løsning kan være, at der bør overvejes en overdækning af vejen med en tunnel og med støjdemning og særligt **med luftrensning** af NO_x'er og partikler ved og på Helsingørmotorvejen fra Ryparkens Station og videre mod nord frem til Emdrupbroen med en tunnel videre herfra på 1-2 km til en tunnel på i alt ca. 3 km. Hvad er prisen herfor – det bør undersøges. Der findes rensningsanlæg, som kan fjerne fra 95 til 98 % af partiklerne og ca. 90 % af NO_x'erne fx Spanien, Norge og Australien m.fl. Prisen for en cut & cover tunnel med 4 spor er pr. meter ca. 0,9 til 1 mio. kr. – så en pris kan løbe op i >300 mio. med luftrensning og støjdemning.

Ser vi på de estimerede trafikmængder og dermed øget luftforurening og støj:

1. Der vil opstå problemer i tunnelens kapacitet jf. Vejreglerådets normer for trafikmængder ved en fuld udbygning af Nordhavn og med 40.000 beboere og 40.000 arbejdspladser. Husk på, at en investering i en tunnel gælder mindst 100 år.
2. Det samme er gældende ved Helsingørmotorvejen – her vil trafikmængde langt overstige de normer, som er givet af Vejreglerådet.

Ad.1 med ÅDT 63.000 i tunnelen heraf ca. 6,7 % tung trafik og med en længde på ca. 1,9 km vil der opstå en luftforurening i tunnelen, da der ikke sket en rensning af tunnelluften.

Emissionsfaktorer for trafikken i 2015, inklusiv emissioner for koldstart, dæk- og bremseslid og vejslid Tabel 15.2 side 293 i miljøvurderingen:

30 km/h

	NO ₂ g/km	PM ₁₀ g/km	PM _{2,5} g/km	CO ₂ g/km
Personbiler	0,2391	0,0859	0,0585	201
Varebiler	0,8106	0,0859	0,0585	275
Lastbiler	2,2294	0,0859	0,0585	1.168
Bus	2,3486	0,0859	0,0585	978

60 Km/h

Personbiler	0,1700	0,0859	0,0585	161
Varebiler	0,6254	0,0859	0,0585	203
Lastbiler	1,0993	0,0859	0,0585	841
Bus	1,2388	0,0859	0,0585	731

Med ÅDT 63.000 heraf ca. 6,7 % tung trafik og 1,9 km vil følgende gasarter udgør pr. år

30km/h forurening pr. år

NO₂ Personbiler á 0,2391km/g x 1,9 km x 58.800 x 365 = ca. 9,8 tons

NO₂ Lastbiler á 0,2294Km/ g x 1,9 km x 4.200 x 365 = ca. 0,7 tons

I alt pr. år NO₂ = ca. 10,5 tons.

Partikler:

PM₁₀ Personbiler + Lastbiler 0,0859 x 63.000 x 1,9 km x 365 = ca. 3.7 tons

PM_{2,2} Personbiler + Lastbiler 0,0585 x 63.000 x 1,9 km x 365 = ca. 2.6 tons

60 km/h

NO₂ Personbiler á 0,1700 g x 1,9 km x 58.800 x 365 = ca. 7 tons

NO₂ Lastbiler á 1,0993 g x 1,9 km x 4.200 x 365 = ca. 3,2 tons

I alt pr. år NO₂ = ca. 10,2 tons

Partikler:

PM₁₀ Personbiler + Lastbiler 0,0859 x 63.000 x 1,9 km x 365 = ca. 3,8 tons

PM_{2,2} Personbiler + Lastbiler 0,0585 x 63.000 x 1,9 km x 365 = ca. 2,5 tons.

Med ÅDT 32 .000 heraf ca. 6,7 % tung trafik og 1,9 km vil følgende gasarter udgør pr. år

Ved 30km/h

NO₂ personbiler+ lastbiler pr. år = 5,2 tons

PM₁₀ personbiler + lastbiler pr. år = ca. 1,9 tons

PM_{2,5} personbiler+ lastbiler pr. år= ca. 1,3 tons

Ved 60 km/h

NO₂ personbiler+ lastbiler pr. år = 5,1 tons

PM₁₀ personbiler + lastbiler pr. år = ca. 1,9 tons
 PM_{2,5} personbiler+ lastbiler pr. år= ca. 1,3 tons

Ved en tunnel på 1.9 km + 1 km = 2,9 km mængden af følgende pr. år

Ved 30km/h

NO₂ personbiler+ lastbiler pr. år = ca. 8,6 tons
 PM₁₀ personbiler + lastbiler pr. år = ca. 6,2 tons
 PM_{2,5} personbiler+ lastbiler pr. år= ca. 4,2 tons

Ved 60 km/h

NO₂ personbiler+ lastbiler pr. år = ca. 16,7 tons
 PM₁₀ personbiler + lastbiler pr. år = ca. 6,1 tons
 PM_{2,5} personbiler+ lastbiler pr. år= ca. 4,2 tons

Tunnelmål indvendig ca.=

Højde ca. 6 meter bredde 20 meter længde:
 ca. 1,9 km = 228.000 m³
 ca. 2,9 km = 348.000 m³

Der er 3 steder, hvor den luftforurening skal slipper ud, og noget bliver tilbage i tunnelen?:

1. Ved Ryparkens idrætsanlæg – til og fra kørsels portal
2. Ved til og fra kørslerne på Strandvænget 2 vejspor hver vej.
3. Nordhavn til/fra kørsels kørselsportalerne.
4. Og hvor meget bliver i tunnelen?

Hvorfor har Vejdirektoratet ikke i VVM-redegørelsen redegjort for, hvor meget sod der sættes sig på loft, vægge og kørespor samt kamera og trafikskilte, sprinteranlæg m.v. i tunnelen?

Hvorfor og fra følgende årsag er:

1. At i Norge er der en tunnel ved ind- og udkørslen af Oslo, hvor der ikke sker luftrensning. Her renses tunnelen ved lukning mindst 2 gange årligt, og tunnelen vaskes af. Vaskevandet opsamles og deponeres på særlig losseplads for forurenede materialer.
2. I Australien Sidney er der en biltunnel uden luftrensning, hvor der også sker afvaskning af tunnelen 2 gange årligt, og hvor der lukkes under afvaskningen.
 De australske sundhedsmyndigheder har foretaget en omfattende undersøgelse af de sundhedsskadelige virkninger ved begge portalernes åbninger. Rapporten konstaterer, at der i en afstand på 700 meter fra tunnelportalerne er en overdødelighed på ca. 60 % af beboerne af lungecancer inden for denne afstand til tunnelportalerne sammenlignet med hele befolkningen i Sidney. Der foretages nu luftrensning.

Der findes i dag luftrensning i tunneler fx M30 Spanien Madrid – Ringvejen M30 er bygget en i tunnel på ca. 30 km med 8 til 2 vejspor, ved boring samt cut & cover og cover & cut tunneler rundt om byen – her renses luften for NO_x'er med ca. 95 % og partikler med 96 til 98 %. Fleming Kjer har været på studierejse og set det inde bag med kontrolmålinger med

tilladelse af borgmesteren og med efterfølgende spørgsmål til entreprenøren.

Desuden har man nedlagt ringvejen over jorden og gaderne, som er lavet om til grønt område med ca. 5.000 træer og buske græs m.v. på 1.500 hektar (grønne områder i Københavns Kommune er ca. i alt 850 hektar). Resultat er, at der er fjernet ca. 40 % af den totale luftforurening i byen Madrid, og støjen er reduceret med ca. 60 %.

Bemærk! Et voksent træ dækker med bladmassen på ca. 180 m² og med en samlet krone på ca. 14 meter i omkreds og filtrerer op til 1 tons støv/partikler, og der passerer hver dag ca. 50.000 m² luft. Træet binder CO₂ og nedbryder SO₂. I vækstperioden producerer træet ilt, Oxygen ~ et menneskes årsbehov.

Desuden er der ca. 27 tunneler i Norge, som renses for NO_x'er og partikler – desuden ses disse rensesystemer også i USA, GB og Tyskland m.fl.

På dette grundlag bør Vejdirektoratet set ud fra et sundhedsmæssigt synspunkt og for at overholde den givne lovgivning for luftforurening gennemføre en luftrensning i tunnelen på de 2,9 km – samt ved en videreføring under Kronløbet og over til Amager m.v.!!!!!!!

HELSINGØRMOTORVEJEN og LYNGBYVEJ ved EMDRUPBROEN.

Jf. tal fra Københavnerkortet:

HELSINGØRMOTORVEJEN:

ÅDT trafik 64.700 = 1. års trafikmængde ca. = 23,6 mio. køretøjer heraf 2 % tung trafik Helsingørmotorvejen trafik begge veje, der er en statsvej.
HVDT trafik ~: 76.300

LYNGBYVEJ:

ÅDT trafik 4.500 = 1. års trafikmængde ca. = 1,6 mio. Lyngbyvej er kommunal vej trafik begge veje.
HVDT trafik ~ = 5.300 køretøjer
ÅDT trafik cykler 5.600 1 års trafik mængde cykler ca. = 15,3 mio. cykler

**Registrerede miljømålinger ved Helsingørmotorvejen ved Emdrupbroen taget fra Københavnerkortet fra Københavns Kommune:
Partikler:**

PM₁₀ = 28,93 μ/m³ grænseværdi <40 μ/m³ gennemsnit år fra 2005
PM_{2,5} = 17,36 μ/m³ grænseværdi <25 μ/m³ gennemsnit år fra 2015
Der er ikke foretaget målinger/beregninger af PM_{0,1}

NO_x:

NO₂ 44,93 μ/m³ grænseværdi <40 μ/m³ gennemsnit skal overholdes siden 2010

Konklusion af de miljømæssige konsekvenser:

Med en trafikøgning af ÅDT fra Nordhavnsvejen til Helsingørmotorvejen fra 32.000 til ca. 63.000 (betalt for kørsel i tunnelen, uden betaling ÅDT 87.000) køretøjer ~ 49,5% og 92,7% kan gældende grænseværdier for PM og NOx'er ikke overholdes.

Da grænseværdierne, som er lovfæstet i EU og Danmark, allerede påviser, at NO_x'er bliver overtrådt ved Helsingørmotorvejen ved Emdrupbroen som gennemsnit pr. år, og med en øgning af trafikmængden, som der redegøres for i VVM-redegørelsen nr. 557 Nordhavnstunnelen 2016. kan følgende dom ikke overholdes:

Dom nr. C 237/07 ved EF-Domstolen afsagt 25. juli 2008.

Det siger dommen:

" Tilfælde af risiko for overskridelse af grænseværdier eller varslingstærskelværdier skal borgere, der er direkte berørt, kunne opnå, at de kompetente nationale myndigheder udarbejder en handlingsplan, selv om de i henhold til national ret har andre handlingsmuligheder til rådighed med henblik på at opnå, at disse myndigheder træffer foranstaltninger til bekæmpelse af luftforurening. "

Tysk opmærksomhed

Afgørelsen fra EF-Domstolen har sit udspring i en sag fra München i Tyskland, hvor en borger, Dieter Janecek, lagde sag an mod myndighederne, fordi grænserne for mængden af luftforurening blev overskredet gentagne gange ved hans bopæl. Efter at have tabt sagen ved de tyske domstole gav EF-Domstolen Dieter Janecek medhold i, at myndighederne skal udarbejde en handlingsplan for, hvordan forureningen skal nedbringes.

Dommen er præjudiceret og sætter altså normen for, hvordan EU's lande skal forholde sig til lignede borgerklager. Den har skabt betydelig opmærksomhed i Tyskland, hvor de grønne organisationer læser den, som en mulighed for, at enkelte borgere kan klage over, at der ikke bliver gjort nok for luftforureningen, og at man kan få de store dieselbiler ud af byerne hurtigere, end man ellers havde ventet.

Energi- og klimamedarbejder Tarjei Haaland fra Greenpeace fremhæver demokratispektet i dommen. "Den viser, at almindelige mennesker kan komme igennem med en klage i EU og dermed overtrumfe den nationale domstol. Forhåbentlig får også borgere her i landet blod på tanden til at rejse lignende sager," siger han.

SF's medlem af Europa-Parlamentet, Margrete Auken (SF), peger netop på, at dommen får afgørende betydning for den enkelte EU-borgers rettigheder. "Jeg er meget glad for denne dom. Ikke kun på miljøets vegne, men også fordi, at det nu bliver langt lettere for den enkelte borger at komme til orde, når EU's love bliver overtrådt. Det er vældig betryggende, når en sag som denne falder ud til fordel for borgerne," siger Margrete Auken.

Derfor kan man ikke tilføje en ekstra trafikmængde til Helsingørmotorvejen fra 49,5 % til 92,7 %, uden at man bevisligt vil overtræde de lovmæssige grænseværdier fastsat af EU og Danmark samt tilsidesætte dommen fra EU DOM nr. C 237/07 ved EF-Domstolen afsagt 25. juli 2008.

**Hvad agter Vejdirektoratet og Transportministeriet at foretage sig jf. nedenstående uddrag af bekendtgørelse, som skal overholdes?:
Bekendtgørelse om vurdering og styring af luftkvaliteten¹⁾**

**I medfør af § 14, stk. 2, § 79, stk. 2 og 3, og § 80, stk. 1, i lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 879 af 26. juni 2010, som ændret ved lov nr. 1273 af 21. december 2011, fastsættes:
UDDRAG:**

Kapitel 5

Grænseoverskridende luftforurening

§ 12. Hvis en varslingsstærskelværdi, en grænseværdi eller en målværdi samt en eventuel tolerancemargen eller en langsigtet målsætning overskrides på grund af betydelig grænseoverskridende overførsel af luftforurenende stoffer eller deres prækursorer, samarbejder Miljøstyrelsen med myndighederne i de øvrige berørte medlemsstater og udarbejder om nødvendigt fælles eller koordinerede luftkvalitetsplaner med hensigtsmæssige og rimelige foranstaltninger.

Stk. 2. Hvis det er relevant i medfør af § 10, samarbejder Miljøstyrelsen med myndighederne i andre medlemsstater om at udarbejde og iværksætte fælles kortsigtede handlingsplaner for nabozoner. Miljøstyrelsen sender relevante oplysninger til de andre medlemsstaters kompetente myndigheder.

Stk. 3. Hvis informations- eller varslingsstærskelværdierne, jf. § 6, overskrides i zoner eller bymæssige områder tæt ved grænsen til udlandet, meddeler Miljøstyrelsen dette så hurtigt som muligt til de kompetente myndigheder i de berørte nabomedlemsstater.

2. Nitrogendioxid og nitrogenoxider

	Timegrænseværdi for sundhedsbeskyttelse (NO ₂)	Årsgrænseværdi for sundhedsbeskyttelse (NO ₂)	Det kritiske års niveau for beskyttelse af plantevæksten og naturlige økosystemer (NO _x)
Øvre vurderingstærskel	70 % af grænseværdien (140 µg/m ³ , må ikke overskrides mere end 18 gange pr. kalenderår)	80 % af grænseværdien (32 µg/m ³)	80 % af det kritiske niveau (24 µg/m ³)
Nedre vurderingstærskel	50 % af grænseværdien (100 µg/m ³ , må ikke overskrides mere end 18 gange pr. kalenderår)	65 % af grænseværdien (26 µg/m ³)	65 % af det kritiske niveau (19,5 µg/m ³)

3. Partikler (PM₁₀/PM_{2,5})

	Døgngennemsnit PM ₁₀	Årsgennemsnit PM ₁₀	Årsgennemsnit PM _{2,5} [1]
Øvre vurderingstærskel	70 % af grænseværdien (35 µg/m ³ , må ikke overskrides mere end 35 gange pr. kalen-	70 % af grænseværdien (28 µg/m ³)	70 % af grænseværdien (17 µg/m ³)

	derår)		
Nedre vurderingstærskel	50 % af grænseværdien (25 µg/m ³ , må ikke overskrides mere end 35 gange pr. kalenderår)	50 % af grænseværdien (20 µg/m ³)	50 % af grænseværdien (12 µg/m ³)
¹⁾ Den øvre vurderingstærskel og den nedre vurderingstærskel for PM _{2,5} gælder ikke for de målinger, der tjener til vurdering af, om målet for reduktion af eksponering for PM _{2,5} med henblik på sundhedsbeskyttelse er opfyldt.			

EFTERSKRIFT:**Hvad agter Vejdirektoratet at foretage sig i henhold til Miljøstyrelsens normer for VVM-redegørelses standarder?**

1. Der er ikke plads til de estimerede køretøjsmængder ved ud- og indfletningen ved Helsingørmotorvejen ved Emdrupbroen jf. rapport om "Fremtidssikring af Nordhavnsvejen", hvor Transportministeriet, Vejdirektoratet og Københavns Kommune har udarbejdet denne rapport – desuden strider det imod Vejregelrådets normer for vejspor og trafikmængde.
2. At luftforureningen med de estimerede trafikmængder vil stride mod de lovfæstede grænseværdier for NO₂, PM₁₀ og PM_{2,5}, samt måske flere andre forurenede luftarter med faste grænseværdier, og med henvisning til DOM nr. C 237/07 ved EF-Domstolen afsagt 25. juli 2008.

Derfor kan der ikke realiseres en linjeføring mellem Nordhavn og Helsingørmotorvejen med en totalt udbygget Nordhavn med 40.000 beboere og 40.000 arbejdspladser over til Helsingørmotorvejen.

Og med en forlængelse og udbygning af tunnelen fra Nordhavn og under Kronløbet over til Amager og videreføring til Malmø-motorvejen vil det ikke være realistisk med den trafikmængde på Helsingørmotorvejens indfletning ved Emdrupbroen – med mindre der fx foretages drastiske investeringer på mere end 300 mio. kr. samt ekspropriationer af boligerne på hver side af Helsingørmotorvejen på en strækning på >3 km samt investeringer m.v. i rensning af luften samt nedsættelse af støjen.

Dermed er der uenighed om det, som Vejdirektoratet tilkendegiver, nemlig at der intet er i denne VVM-redegørelsen, som ikke gør det muligt at bygge denne Nordhavnstunnel, dette må tilbagevises.

Desuden er denne udvidelse af trafikken ved udfletningen ved Helsingørmotorvejen ved Emdrupbroen med trafikøgning på ÅDT + 30.000 og ÅDT + 63.000 ved Helsingørmotorvejen en tilsidesættelse af Kommuneplan 2015, som i december 2015 blev vedtaget af Borgerrepræsentationen for Københavns Kommune – herunder særlig afsnit 4 Miljø. I bilag om Støj på side 45 -47 i dette høringssvar - se udtræk af citater.

På det foreliggende grundlag, og hvis denne trafikmængde skal forbi Helsingørmotorvejen ved Emdrupbroen, er det ulovligt rent juridisk og i særdeleshed i henhold til Kommuneplan 2015, medmindre der foretages ændringer, så luftforureningen og støjen fjernes. Der henvises yderligere til

side 72 – 75.

**A. STØJ fra byggeriet til Svanemølleområdet:
Tunnelbyggerarbejde, Køretøjer, Service og Værksted, Svanemølle-
værket og Togstammer passage forbi Strandvænget.**

Der skal henvises til VVM-redegørelsen afsnit 8.11 siderne 114 – 124. Og afsnit 9.11 siderne 145 – 148:

Der er flere støjkloder ved Strandvænget/Strandpromenaden, som bør til-lægges trafikstøjen, for at give et retvisende billede af den støjmængde, som beboerne udsættes for.

Københavns Kommune har fra den 1. november 2010 foretaget støjmålin-ger jf. DIN 4150 ud for Strandvænget 1 af aut. ingeniørfirma, og samtlige støjmålinger har været tilgængelige for beboerne med følgende data: Hver dag samt opstillet som gennemsnit opdelt for hver måned i kurver for dag kl. 07.00 til 18:00 aften kl. 18:00 til 22.00 og nat kl. 22.00 til 07:00. Denne måling stoppede den 3. marts 2016. Afstanden fra målestation A1 og til DSB skel/spor er ca. 50 meter, og til togremisserne og værksted er der ca. 180 meter.

Disse støjkloder er:

1. Strandvænget 22, DSB Servicecenter (arbejder 24/7 – 365dage om året)
2. Svanemølleværket 22 DSB, værksted rep. og vedligehold af Øresundstogene (arbejder 24/7 – 365 dage om året)
3. Svanemølleværket Strandvænget, kun sjældent støjproblemer.
4. Passage af togstammer i døgnet ca. 950 ved Strandvænget.
DSB servicecenter, Strandvænget 22 2100 København Ø, er bygget i 1934 og **udvidet til den dobbelte kapacitet i 2008 – uden at** Københavns Kommune har foretaget den obligatoriske nabohøring, som der er pligt til. Der bør laves en miljøvurdering af dette DSB-område jf. Miljøbeskyttelsesloven og overfører kontrollen jf. en § 33 virksomhed.

STØJ i byggefasen, som tager ca. 5 år, samt støj efter det afsluttede byggeriprojekt.

De beboere, som bliver mest berørt af byggestøj, er fra ca. ambassaden i nr. 21 til 25 Strandvænget samt Strandpromenaden 11 m.fl. (jf. støjkort fra VVM-redegørelsen 557).

Der er fastsat de samme grænseværdier i VVM-redegørelsen 557 i dB, som der er ved byggeriet af Nordhavnsvej — **dog er der ændring af tidsrummet/timeantal, der kan støjes i, og det er hverdage kl. 07:00 til 19:00 <70dB(A) LAeq og lørdag kl. 08.00 til 17:00 <70dB(A) LAeq; øvrig tid <40 dB(A) LAeq.**

Dette er en væsentlig udvidelse af arbejdstimer i forhold til Nordhavnsvej samt arbejde om lørdagen, som man ikke må i dag + en time mere på hverdage, dvs. at støjen for beboerne på den sidste del af den østlige del

af Strandvænget skal finde sig i en **støjdosislængde på ca. + 25,5% i forhold til i dag.**

Der skal henvises til dom fra Københavns Byret afsagt 29. juni 2016 SS 2-7873/2016 CMT I/S (Copenhagen Metro Team I/S). Dommen er anket af CMT I/S.

Anklagemyndigheden har anklaget CMT I/S for overtrædelse i flere tilfælde af: Bekendtgørelse nr. 230 af 26 februar 2015 (tidligere nr. 767 af 25 juni 2014) om forurening og gener fra anlægget af Cityringen § 22. stk. 1 nr. 1 jf. stk. 2 jf. § 6 stk. 1 og 2 jf. § 5. Overskridelse af pålagte støjgrænseværdier, herunder aften og nat i tidsrummet kl. 18:00 til 07:00.

At der er afsagt kendelser i Danmark fra Natur- og Miljøklagenævnet og Sundhedsstyrelsen, og at udsættes mennesker for støj mellem kl. 18:00 til 07:00 herunder lørdag og søndag på <40db LAeq og ingen målinger over 55dB(A) – disse forhold er givet som et påbud for CMT I/S.

Er det forsvarligt set ud fra de nu kendte faktorer vedr. sundhedsskadelige relaterede sygdomme fremkaldt af støj, som vi pt. kender, og som eskalere over tid?

Der skal henvises til Sundhedsstyrelsens "Tænk Sundhed ind i miljøet" – Et prioriteringsværktøj og inspiration til kommuners forebyggende indsats version 1.0 dato 22. december 2009, elektronisk ISBN 978-87-7104-035-7.

Denne rapportes inspirationer bør indarbejdes i projektet Nordhavnstunnel.

Den permanente støj, når byggeriet er færdigt, vil ikke påvirke beboerne på Strandvænget, siger Vejdirektoratet, men som det fremgår i de estimerede støjkort, som foreligger fra Rambøll marts 2016 samt Vejdirektoratet, at med en støjskærm på 4 meter giver det beboerne et trafikstøjbillede (mangler øvrige støjklæder) fra nr. 5 til 25 Strandvænget i 4,5 meter over terræn, hvor facaderne påvirkes af 58 – 53db(A)_{L_{den}}, og ved etagebygninger på nord- og sydsiden af Strandvænget ligger støjen på facaden 68 – 73db(A)_{L_{den}} – **spørgsmålet er blot, anvender man de rigtige tal fra trafikken, måske er støjen højre ??**

Vejdirektoratet har **ikke** lavet en særlig beregning af, hvor meget støjen stiger eller falder fra de to ramper i Strandvænget med en tunnel til Nordhavn. **Det må være en mangel som bør fremskaffes.**

Der er tilkendegivet i tabel 9.5 følgende: Beregnet antal støjbelastede boliger langs influensvejnettet, hvor trafikken forventes at ændre sig med mere end 10 % som følge af Nordhavnstunnelen.

Støj dB(A)	O-alternativ 2025	2025 Løsning Aa	2025 Løsning Ab
58-63	2.191	2.209	2.443
63-68	1.216	s 1.241	1.284

68-73	1.161	1.147	1.205
> 73	386	387	410
I alt	4.954	4.984	5.342

Den vejledende grænseværdi er 58dB(A)_{L_{den}} og med åbent vindue på 0,35 cm² max 33dB(A) inde i boligen. **Vejdirektoratet har vedtaget at arbejde ud fra den grænseværdi ved anlæg af nye veje.**

Projekt O-alternativ, vil der ske en stigning af støjbelastningen i flere boliger i området med:

dB 58-63 = 252 ~ 11,5%

dB 63-68 = 68 ~ 5,6%

dB 68-73 = 44 ~ 3,8%

dB >73 = 24 ~ 6,2%

I alt flere støjbelastede boliger med en Nordhavnstunnel er: 388 ~7,8%.

De sundhedsmæssige grænseværdier for støj er fastsat både i EU og WHO samt af konkrete rapporter/afgørelser fra Embedslægen, Sundhedsstyrelsen og Miljø- og Naturklagenævnet ud fra de p.t. kendte sundhedsmæssige støjrelaterede kendte sygdomme, som udløses af støj over tid m.v.

Set ud fra disse støjstigninger af boliger på Strandvænget, som får støj på >58dB(A) og må lide et tab i salgsværdien ud fra Vejdirektoratets tilkendegivelse, at en bolig falder i værdi med ca. 1,3% for hver dB, støjten er over 58dB(A) _{L_{den}}, dvs. at med 73dB(A) falder værdien med 19,5 %.

I øvrigt skal henvises til: " Erstatning for vejstøj og forringede adgangsf forhold ved nyanlæg af veje m.v. Betænkning nr. 1391, Afgivet af Trafikministeriets Ekspertudvalg, Trafikministeriet København 2000" – herunder afsnit 3 Udviklingen inden for naboretten fra side 23 til 41 med domspraksis i Højesteret og Landsretten m.fl.

Desuden skal henvises til Notat bestilt af Nordhavnsvejprojektet hos Rambøll: NVH 811.008-0 Støjberegninger af støjskærmsløsninger af 14. marts 2016 – notatets støjberegninger er baseret på måske forkerte skøretøjsmængde som tidligere omtalt.

Den 31. maj 2016 har Folketinget vedtaget nye tillæg til Vejloven om Miljø:

Lov om ændring af lov om offentlig veje m.v. jernbaneloven og forskellige andre love. Lov nr. L 134 Transportministeriet

Nu har Transportministeren fået Folketingets accept af genindførelse af **enevælde** ved miljøsager såsom bygning af jernbaner, veje, broer, tunneler osv., hvor "FOLKET" ikke kan gøre indsigelser vedr. støj, røg, støv osv. ved bygprojekter, som ministeriet står for (min fortolkning). VVM-redegørelse Nordhavnstunnel vedr. forlængelsen af tunnelen gennem Svanemøllehavnen: Da det er Vejdirektoratet, som skal stå for denne opgave og også skal være bygherre – så er det vel den nye lov nr. L 134, som bliver gældende.

Spørgsmålet er, hvad kan Københavns Kommune gøre omkring miljøet i byggefasen m.v., det er Københavns Kommune, som indirekte skal betale (By og Havn I/S kommune ejer 95%)?

Forslag: At denne ret, som Transportministeriet har fået den 31. maj 2016 vedr. miljø, undlades. og anlægsarbejdet pågår efter gældende regler som for Nordhavnsvej.

Ad 1. Der har været og er mange påklager over støjen fra servicearbejde – serviceområdet blev udgivet i 2008 med en væg på ca. 175 meter i længden og mere en 2 meter i højden, hvor toppen af væggen danner en bukning ind mod togene på begge sider af væggen, og det er en metalvæg, hvor der kan serviceres på togstammer på begge sider af væggen. Metalvæggen reflekterer støjen direkte over mod Strandvænget fra togenes ventilationsanlæg (placeret på taget af togene) for at nedkøle togene.

Desuden anvendes der ikke altid fjernstrøm (som skal minimere støjen) – men man tager strømmen fra luftledningerne – hvilket støjer meget, da togene også parkeres op langs Strandvænget i flere spor og kører hele natten for afkøling om sommeren og opvarmning om vinteren.

Der er sket en udvidelse af de eksisterende togremiser i højden, hvor der er installeret meget store ventilatorer for afkøling m.v. i remisen, disse kan høres særlig aften og nat, og der er løbende mange påklager. Desuden har DSB udstedt cirkulære om, at portene til remiserne skal holdes lukket, når der arbejdes på togene – idet der slibes med høj støjintensitet på hjul samt hamres og bankes. At holde portene lukket overholdes næsten aldrig. Må max støj dag 55dB(A) og nat <40dB(A), som på intet tidspunkt af aften og nat må overskrides.

Ad 2. DSB har indrettet værksted for reparation af Øresundstogene samt dem til Tyskland. Der er udstedet støjpåbud på max 55dB(A) i skel, som på intet tidspunkt i dagtimerne må overskrides og <40dB aften og nat, som ikke må overskrides. Der har været mange klager fra beboerne, og Københavns Kommunes Center for Miljøkontrol har afgivet mange påbud. Se også afsnit ad 1, som også uddybning tilkendegiver støj effekten og beskaffenhed.

Ad 3. Der har været indgivet påklage fra beboerne, og Roskilde Miljøkontrol har ved målinger m.v. påvist overtrædelser af værkes givne støjgrænseværdi (§33 Miljøbeskyttelses Loven) og givet et strakspåbud.

Ad 4. Der passerer ca. 950 togstammer hver vej i døgnet. Togstammerne er S-tog og Øresundstogene og enkelte godstog. Da der ved bygningen af Nordhavnsvej blev eksproprieret husene på Strandvænget nr. 4, 6, 8 og 10 – disse huse dannede en såkaldt "støjskærm" mod servicevæggen og særligt der, hvor togstammer passerer og stopper på Svanemøllestationen. Der er nu totalt åben direkte ned til banegraven.

Der har været opsat støjmåler (af Københavns Kommune af aut. ingeniørfirma på adressen Strandvænget 1) fra den 1. november 2010 til 03. marts 2016. Laves der en analyse af støjen ved opstart aften og nat, ligger den gennemsnitligt jf. måleblade fra Københavns Kommune på under 55 til 40 dB(A). Efter nedrivning af husene på Strandvejen nr. 4, 6, 8, og 10 samt efter en støjvæg ble fjernet, bevirkede dette en øgning af støjidentiteten aften og nat på ca. 10dB(A). Målingerne efter fjernelsen af støjværnet ses på resultater fra kommunens egne støjkurver m.v., at støjen i gennemsnit for hver måned fra ligger på ca. 60dB(A). Ser vi på kommunens støjkurver i januar og februar 2016, har vi aften på ca. 59dB(A) og nat på ca. 61dB(A) alle dagene, også lørdag og søndage.

Som det fremgår af Miljø- og Naturklagenævnet, Sundhedsstyrelsen, Embedslægen finder man, at støj aften og nat ikke er forenelig med den ro, et menneske må have krav på, hvis man overstiger 40 – 55dB(A). Disse grænseværdier findes også hos WHO og Støjcirkulæret fra EU.

De danske myndigheders tilkendegivelse om støjgrænsens sygdomsfremkaldende effekt – har bevirket, at der i det tillæg til lov om Metrostationer omkring støjbelastning for beboere ved disse stationer, er fastsat regler m.v.

Folketinget har vedtaget grænseværdier aften og nat m.fl. fremsat af Transportministeriet. At grænseværdien må max være 55dB(A) i gennemsnit om aften og nat samt lørdag aften og nat og hele søndagen. Overholdes disse grænseværdier, er der muligheder for kompensation eller genhusning, eller at staten køber boligen.

Konklusion:

Miljøkontrollen har afgivet strakspåbud om, at grænseværdien ikke må overskrides i skel 55dB(A) dag, aften nat <40dB fra DSB Strandvænget nr. 22 – at målestationen i nr. 1 Svanevænget har en afstand på ca. 50 meter til DSB skel/spor og en afstand til remisebygningerne på ca. 180 meter.

Det kan konstateres, at ved opstart den 1. november 2010 af Nordhavnsvej og frem til 10. april 2011 blev støjgrænseværdien på 70dB(A) dag kl. 07:00 til 18:00, som var givet af Københavns Kommune, Center for Miljøkontrol, tilsidesat med 72 % af samtlige arbejdsdage. Herefter skete der genhusning i to omgange.

Da VVM-redegørelsen lægger op til, at der kan arbejdes på hverdage mellem kl. 07.00 til kl. 19 samt arbejde om lørdagen ~ til en udvidelse af støjpåvirkningen på ca. 25,5% for mennesker. Det bør præsideres, at arbejde mellem kl.18:00 til 19:00 og arbejde om lørdagen ikke overskrider 40dB(A) LAeq.

Årsagen, som kommune støjoverskridelsen tillagde, var, at der ikke var taget højde for baggrundsstøjen fra de allerede nævnte støjkilder.

Derfor må det være et krav, at der bør ske yderligere beregninger og oplyses i afsnittet om støj ved bygning og drift af Nordhavnstunnelens og de afledte trafikmængder og dermed en principal øgning af støjen i området for beboerne med tillæg af støj fra:

DSB Service Center **55dB(A)**
DSB værksted **55dB(A)**

Gennemkørende togstammer samt start og stop på Svanemøllestation **65dB(A)**.

Der skal forslås de af DELTA DTU statens rådgivende støjlaboratorium givne regler for addition af støjkilder efter følgende formel:

Addition af dB-værdier.

dB for lydtryk er defineret som $dB \equiv 20 \cdot \log(p/p_0)$, hvor p er lydtrykket, og p_0 en trykreferenceværdi, normalt 20 μ Pa. dB-værdier kan således ikke blot adderes på normal vis. Selv lydtrykkene p kan ikke adderes, fordi det er såkaldte RMS-værdier.

Har man to dB-værdier, dB1 og dB2, fås summen strengt matematisk som

$$dB(\text{sum}) = 10 \cdot \log[10^{dB1/10} + 10^{dB2/10}] \quad (1)$$

Lad os tage dB1 = 87 og dB2 = 84. Da får vi ved indsætning i (1):

$$dB(\text{sum}) = 10 \cdot \log[10^{8.7} + 10^{8.4}] = 10 \cdot \log[5.01 \cdot 10^8 + 2.51 \cdot 10^8] = 88.8 \text{ dB}$$

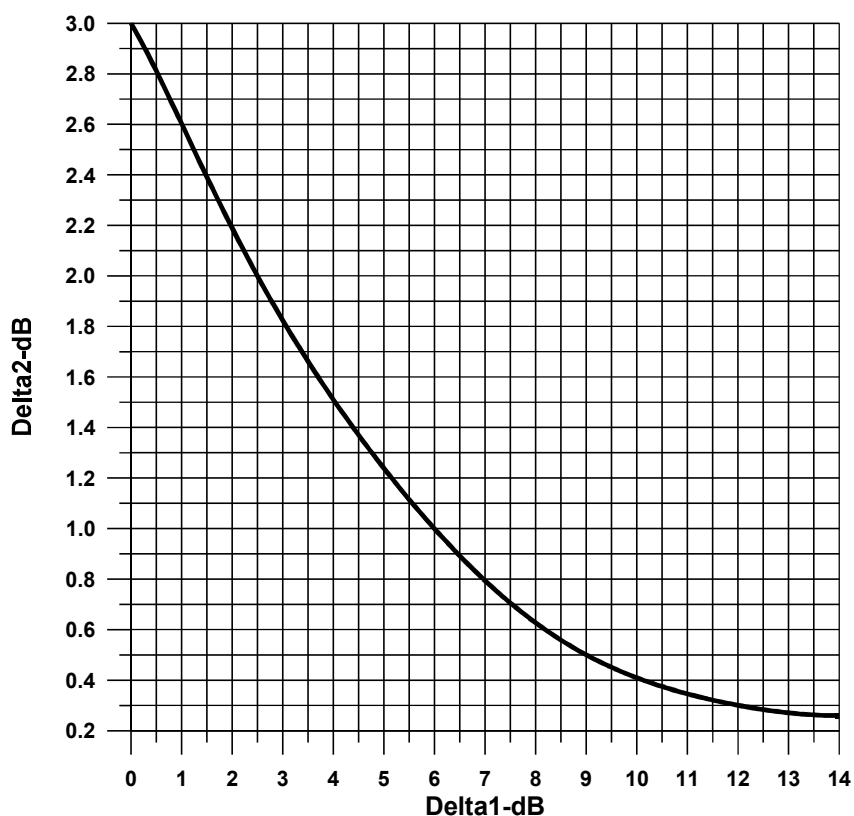
Nu er det jo ikke alle, der går rundt med en lommeregner, der kan klare potensopløftningerne i den firkantede parentes, så til brug for almindelige

dødelige kan man konstruere grafen på næste side.

Man finder forskellen mellem de to værdier i eksemplet: $\Delta_1 - \Delta_2 = 87 - 84 = 3$ dB. Af grafen findes da, med $\Delta_1 - \Delta_2$ som abscisse, at $\Delta_2 = 1.8$ dB. Denne værdi adderes til den højeste af de to værdier, som er Δ_1 , og man får det samlede lydtryk som:

$$\text{dB}(\text{sum}) = 87 + 1.8 = 88.8 \text{ dB}$$

Metoden er universel (gælder ikke kun for lydtryk, men for alt, som udtrykkes i dB). Har man tre lydtryk, adderer man først to lydtryk og finder deres sum, og dernæst adderer man denne sum til det sidste lydtryk. Princippet kan anvendes til at finde summen af mange lydtryk ved at gå successivt frem. Bemærk, at summen af to lige store dB-værdier er værdien plus 3 dB. Ses af grafen, hvor $\Delta_2 = 3$, når $\Delta_1 = 0$. Dette ses selvfølgelig også af, at $10 \cdot \log 2 = 10 \cdot 0.3010 \approx 3$.



1. Erfaring og fakta fra Nordhavnsvejsbyggeriet godtgør, at der er alt overvejende sandsynlighed for, at det totale støjbillede for beboerne, som ligger tættest på Nordhavnstunnelbyggeriet på <70 dB(A) som gennemsnit af 8 timer mellem kl. 07:00 til 19:00 mandag til fredag og lørdag fra kl. 08:00 til 15:00, ikke kan overholdes.

Desuden fik beboerne tilsagn om ved et møde fra cheffingeniøren på Nordhavnsvejsprojektet, at støj og vibrationsgrænseværdierne ville blive overholdt ved de forestående arbejder. Det var en oplysning, som må betegnes som lemfældigt omgang med sandhe-

den med alle de støjmålinger, som viser i stor udstrækning tilsidesættelse af grænseværdierne.

2. Det skal bemærkes, at beboerne skal udsættes for en meget længere tidsperiode med høj støjidentitet end ved Nordhavnsbyggeriet – **beboerne skal udholde 25,5% flere timers periode med en støj idensitet på >70dB(A).**

Derfor bør/skal timeantallet, hvor beboerne udsættes for byggestøj, nedsættes væsentligt set ud fra et kvalificeret sundhedsfagligt niveau som ved Nordhavnsvejprojektet.

Herunder den sundhedsfaglige viden fra Sundhedsstyrelsen samt WHO og EU om de angivne tidsfaktorer for ophold i et givet støjidentiteten, hvor mennesker bliver påvirket af støjen sygeligt.

Tidsfaktoren og støjidentiteten kan give mennesket sygdomme som fx hjertekarsygdomme, stress og diabetes 2 m.fl. og afledte sygdomme heraf.

3. Derfor bør/skal der opsættes støjmålere. I alle husene, som ligger i farezonen for at få overskridelse af støj i dB (A) og dB(KB). Derfor bør/skal hver enkelt hus undersøges separat jf. beskrivelsen i henhold til Miljøbeskyttelseslovens gældende regler *DIN 4150-3:1999-02. Title (tysk) Erschütterungen im Bauwesen - Teil 3: Einwirkungen auf bauliche Anlage. Product image DIN 4150-3.*, idet alder og byggemetode samt husets beskaffenhed, som er individuelt, bør fastsættes en tålegrænserværdi for det enkelte hus. Og at måleresultaterne er offentligt tilgængelige, på udvalgte boliger for at konstatere de faktiske støjforhold, som beboerne udsættes for i byggefasen. Ud fra princippet: tillid er godt – kontrol er bedre.
4. At det må være et krav for borgerne, at der opsættes regler/cirkulærer for evt. handlinger ved byggearbejdet, der måtte overskride støjgrænseværdien, som er retvisende og undlader enhver tvivl om, hvad der skal foretages: Fx kompensation eller genhusning eller andet. Fx kan de regler, som anvendes ved Metrobyggeriet, og som er vedtaget i Folketinget maj 2015 – og forslag fremsendt fra Transportministeriet.
5. Det kan oplyses at Nordhavnsvejprojektet har givet genhusning i hotellejlighed, betalt for at rejse væk i 14 dage, og at enkelte med nattevagter, som måtte sove om dagen, de fik kørepenge til og fra sommerhuset. Der er udbetalt erstatninger til >40 boliger på grund af skader og relateret til støj. Desuden er der kendskab til flere beboere, som har været hos lægen på grund af støjproblemer og fået medicin.
6. At de nye lov/regler fremsat af Transportministeren, og som er vedtaget i Folketinget vedr. Vejloven m.fl. af 30 maj 2016, særligt herunder de miljømæssige begrænsninger for påklage, at dette ikke får indflydelse på, hvis byggeriet overskrider de gældende grænseværdier, som er fastsat af Vejdirektoratet og bliver dokumenteret ved en opsat støjmåler af aut. ingeniørfirma.

B. VIBRATIONER

Der henvises til VVM-redegørelsen punkt 8.12 side 124 og 9.12 siderne 146 til 148.

Her tilkendegives en grænseværdi i boligerne på $<75\text{dB(KB)}$ – det oplyses af Vejdirektoratet, at man kan mærke vibrationerne fra 71-72dB(KB). Der er de samme regler, som der er indskrevet i kontrakten projekt nr. 0080051, Nordhavnsvej- Vej- og Tunnelforbindelse SAB-TUN-04, version 2011-07-08 med Züblin for bygning af Nordhavnsvej. Som i øvrigt er blevet overtrådt rigtig mange gange, og som har været mærkbart for beboerne langs Nordhavnsvejstunnelen.

Det er min opfattelse, at de beboere, der bliver udsatte, hvor vibrationerne kan mærkes mest, vil blive boligerne på Strandpromenaden nr.11,13, 15, 17 og 19 samt fra Vesterled og mod øst, Strandvænget fra nr. 21 til og med 25 i byggefasen af Nordhavnstunnelen.

Og etagebyggeriet langs vejstunnelen samt de parcelhuse, som ligger tættest på tunnelen kan få vibrationer, når projektet Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen er færdigbygget, og trafikken ruller i tunnelen.

Sandsynligheder er stor og kan godt være $>75\text{dB(KB)}$ i lejlighederne på Strandvænget 1, 2 og 3 og Strandvejen 59 - hvor afstanden fra tunnelen til fundamentet er meget lille fra 87cm og op til 3 meter.

Desuden er der mellem sekantpælene og tunnelvæggen opsat en træplade (træ vibrerer 7 gange mere en beton), træet kan være en medvirkende faktor for at forplante vibrationerne til fundamentet i etagebyggeriet (højttalereffekten) og måske også til parcelhusene på Strandvænget – med de mængder af køretøjer, som skal passerere i tunnelen, allerede fra opstart.

Fx Banedanmark anlægger ikke togtunneler, med mindre der er mindst 50 meter til boliger.

Desuden har Københavns Kommunes teknikforvaltning i 2005 fået udarbejdet en vibrationsrapport af ingeniørfirmaet Carl Bro. "Rystelser fra trafikken" (Vej og Park Københavns Kommune). Vibrationsundersøgelse foretaget på Strandvejen og Strandøre og en sammenligning med Strandvænget, som stort set har samme jordbonitet som de to nævnte veje jf. geodætiske undersøgelser jf. VVM-redegørelsen Nordhavnsvej januar 2009.

Tabel 1 Vibrationsgrænser i til DIN 4150 Teil3 1999

Almindelig boligbyggeri $>10\text{Hz}$ 5; $10<f<50\text{ Hz}$ 5-15; $50<f<100\text{Hz}$ 15-20.

Målested	Vejbelægning	Fundament	Vpeak i mm/s	Stuegulv dB(KB)
Strandører	asfalt	0,12	75	
Strandlodsvej	asfalt	0,44	75	
Strandøre	beton	0,16	82	
Torvegade	asfalt/beton	0,70	75	
Strandvejen	Asfalt	0,33	87	

Citat fra rapporten:

""Uagtet at bygningens fundament ikke udsættes for store vibrationer, kan beboerne sagtens opleve endog meget store vibrationer langt over de anbefalede grænseværdier. Det er bemærkelsesværdier, at selv om vi har udvalgte steder med meget hård trafik og tung trafik overskrides vibrationerne målt på fundamentet ingen steder 0,7 mm/s. Hvilket er langt under den anbefalede grænseværdi på 1,0mm/s. Alle målingerne foretaget på stuegulvet ligger derimod på eller endog væsentligt over den anbefalede grænseværdi, hvilket er naturligt, idet vi jo har valgt målesteder ud fra klager fra beboerne. Hvorledes vibrationerne forplanter sig fra fundamentet til stuegulvet afhænger af bygningens konstruktion.

Alligevel er det påfaldende, at de to steder, hvor beboerne generes mest af vibrationerne, og hvor målingerne på stuegulvet klart overskrider Miljøstyrelsen anbefalede grænseværdier, er påvirkningen af bygningens fundament ikke særlig stor. Den ligger endda i den lave ende af de målte værdier. Skal vibrationsgenerne for beboerne afhjælpes, er det mere bygningens konstruktion, der skal ses på. ""

Carls Bros målinger påviste, at der ved vibrationer i fundamentet på etagebygning på Strandvejen, som kom fra trafikken (ca. HVDT 12.000 køretøjer 2005), var rystelser på fundamentet 0,33mm/sek., dette bevirkede, at der i en afstand på 20 meter fra vejbanen blev målt i en lejlighed 87dB(KB) – grænseværdien er <75dB(KB)

Derfor kan det ikke udelukkes med fuld udbygning til Nordhavn, at der vil være mærkbare vibrationer i etagebyggeriet og i parcelhusene, som ligger tæt på tunnelen, særligt når der skal passere i tunnelen (begge veje) ca. 21,9 mio. køretøjer, heraf tung trafik 1,6 mio. pr. år i tunnelen, tæt op ad husfundamenterne – hvordan undersøges det? Og hvordan kan det evt. forebygges?

Der skal henvises til:

Højesterets Dom afsagt torsdag den 4. november 2010 sag nr. 166/2009 (2. afdeling).

Udskrift fra Højesteret begrundelse og resultat; citater:

""Forsvarets Bygnings- og Etableringstjeneste og Beredskabsstyrelsen var bekendt med, at der ved nedrivning, som det omhandlede, må udvises betydelig forsigtighed af hensyn til risiko for skader på nærliggende ejendomme. Arbejdet blev udført i myndighedens interesse, og de havde de tekniske og økonomiske muligheder for at begrænse og styre risikoen ved arbejdets udførelse. ""

""Det må efter skønsmandens forklaring lægges til grund, at vibrationsfremkaldte arbejder ca. 15 meter fra en ejendom vil kunne fremkalde skader på denne, uanset om arbejdet blev foretaget med en kugle eller med en hydraulikhammer, ligesom anvendelse af kugle ca. 28 meter fra en ejendom i 20 minutter med sandsynlighed kan medføre skader. Efter skønsmandens opfattelse burde der i det foreliggende tilfælde have været foretaget en vibrationsmåling. ""

Thi kendes for ret: citat

""Nedbrydningsfirmaet P. Olsen & Sønner A/S, Forsvarets Bygnings- og Etablissementstjeneste og Beredskabsstyrelsen skal solidarisk til Leif Rasmussen betale 68.750, med procesrenter fra den 30 marts 2007.""

Morale: Der bør ske en individuel vurdering af de bygninger/boliger, som ligger inden for en afstand på ca. 70 meter fra byggegruben jf. Miljøbeskyttelsesloven, herunder DIN 4150 del 2 og 3, maj 1999 " Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf bauliche Anlage givne anvisninger krav, som er gældende i Danmark – samt Miljøstyrelsens rapport nr. 9; 1997 "Lavfrekvent støj, infralyd og vibrationer i eksternt miljø" se side 28 afsnit 4 Vibrationer.

Konklusion:

Med de mange køretøjer, som der estimeres med ved en fuld udbygning af Nordhavn samt tilslutning til en Havnetunnel > 60.000 køretøjer HVDT i tunnelen og ved opstart af de estimerede køretøjsmængder for Nordhavnsvejens + Nordhavnstunnel, som der estimeres med, bør/skal der foretages følgende undersøgelser:

1. Der må inden opstart af tunnelbyggerier for Nordhavnstunnelen og som et tillæg til VVM-redegørelsen foretages ingeniørmæssige undersøgelser ud fra kendte resultater om:
Tålegrænsen for vibrationer for de enkelte boliger ud fra at konstruktionerne er forskellige på Strandvænget.
2. Undersøgelsen bør/skal tilkendegive de forhold, som kan forebygges ved vibrationer/rystelse på alle ejendommene langs Strandvænget fra nr. 1 til 25, således at grænseværdien holdes på <75dB(KB) og opfyldte gældende krav i Miljøbeskyttelsesloven samt DIN 4150 Teil 3.
3. At der gives en garanti for, at den enkelte boligejer på Strandvænget ikke vil opleve en overskridelse af grænseværdien på <75dB(KB) af rystelser/vibrationer fra tunnelen samt den lokale trafik.
4. Kan det ikke godtgøres, at disse vibrationer/rystelser kan overholdes <75dB(KB) – skal der ske følgende:

Ombygning af hus, så vibrationer med sikkerhed er <75dB(A), projektet betaler.

Eller at ejeren af huset eller ejerlejlighederne kan begære ønsker om ekspropriation med betalt ud- og indflytningsomkostninger – projektet betaler.

5. At der i en afstand på op til 70 meter fra vibrationskilder bør/skal opstilles vibrationsmålere på fundamentet.

C. LUFTFORURENING – STØV.

Der skal henvises til VVM-redegørelsens punkter 8.13 til 8.19 siderne 124 til 131 og punkterne 9.13 til 9.19 siderne 148 til 149

Der er ikke i VVM-redegørelsen 557 Nordhavnstunnelen lavet beregninger for de to ramper på Strandvænget – hvor meget af luftforureningen vil belaste vores område på Strandvænget med den øgede trafikmængde i tunnelen.

Vejdirektoratet tilkendegiver:

At lokalt omkring tunnelportalerne vil omfanget af emissioner påvirke luftkvaliteten: Det skyldes, at alle emissioner fra tunneltrafikken ledes ud ved mundingerne. Jo længere tunnelrøret er, des større koncentrationer opsamles ved tunnelportalen, hvor de vil medføre en lokal påvirkning.

Vejdirektoratet konstaterer, at der i 2025+ vil medføre/ske overskridelser af grænseværdier for luftkvaliteten (NO₂) i en afstand af op til 50 meter fra hver side af fra kørselsramperne ved tunnelportalen. Derved vil luftkvaliteten vil være sammenlignelig med H.C. Andersens Boulevard.

Ved Strandvænget vil trafikken på rampen falde i forhold til den situation, hvor Nordhavnsvej er taget i brug uden en Nordhavnstunnel.

Det skyldes, at Nordhavnsvejtunnelen vil reducere omfanget af den trafik til Nordhavn, som kører via Strandvænget.

Påvirkningen af luftkvaliteten fra tunnelen vil således være mindre ved Strandvænget, når Nordhavnsvejen er i drift.

Her må rejses tvivl om, at denne teksts konklusion holder, ud fra – hvis de trafikestimerede tal er forkerte, hvilket noget tyder på, se efterfølgende afsnit om "Trafikkapaciteter i tunnelen og på vejene."

Konklusion:

1. At VVM-redegørelsen 557 kun har to figur/tegninger 9.19 og 9.20, som er tunnelportalerne ved Kattegatsvej og ned/opkørsel og ved boldbanerne til Nordhavnsvejtunnelen portal vest – der mangler en konkret beregning af de to tunnelportaler på Strandvængets til- og frakørsler. Ud fra følgende:
Tunnelen som bygges i dag: Projekt Nordhavnsvej er på 920 meter – med Nordhavstunnelen skal der tillægges ca. 1000 meter, dvs. i alt biltunnel uden luftrensning er på 1.920 meter.
2. **Eller** at Strandvænget tilføres luftforurening fra de 810 meter tunnel ved de to tunnelramper, eller at det svarer til at forureningen bliver fordoblet – ud fra at vejlængden Strandvænget fra KRYDSET og ned til vandet er ca. 400 meter. Derfor giver det en luftforurening, som svarer til en strækning på 1.210 meter luftforurening eller tre gange Strandvængets længde - hvilket efter min opfattelse og de pt. kendte termer vil overskride gældende lovgivnings fastsatte grænseværdier inden for sod/partikler, PAH, O₂, og NOxer m.fl.
3. Beregninger fra TMF afgivet af Rambøll viste, at der ved tunnelmundingerne skete en øgning af luftforureningen/emissionen med 33 % - ud fra dette, at det ene tunnelrørs rampe ligger ca. 20 meter fra skel til boliger, taler sandsynligheden for, at emissions-

grænseværdierne jf. loven ikke kan overholdes – overholdes grænseværdierne her?

4. Vejdirektoratet tilkendegiver: Luftkvaliteten ved begge tunnelportaler vil blive målt årligt i en udvalgt periode. De to tunnelportaler på Strandvænget bør også indgå i disse målinger af luftkvaliteten, **særligt** at det er her, der bor borgere tæt på den ene tunnelrampe ca. 20 meter.
5. Hvad sker der, hvis de p.t. lovmæssige grænseværdier vedr. luftforurening overskrides, og hvilke tiltag kan tages til luftrensning i tunnelen?
6. Hvad sker der, hvis emissionsværdierne ikke overholdes, dvs. holdes under de lovmæssige grænseværdier?
7. Er der i tunnelen indbygget mulighed for etablering af luftrensning af tunnelluften i den 1,92 km lange tunnel?
8. Der skal henvises til vedhæftet Notat om partikler – ud fra de lægefaglige tilkendegivelser af toksikologer vedr. partikler vil/kan fremtiden godtgøre, at trafikmængden ved tunnelportalerne og ved Helsingørmotorvejen vil overskride grænseværdierne. Allerede nu overskrides grænseværdierne ved Helsingørmotorvejen ved Emdrupbroen jf. "Københavnerkortet" fra Københavns Kommune, og det er ca. ÅDT 68.000 køretøjer og med en skønnet trafik med en total Ringvej mellem Helsingørmotorvejen og Malmømotorvejen – Dette mangler der at blive redegjort for i VVM-redegørelsen for Nordhavnsvej – hvad vil Vejdirektoratet gøre ved det?

Tilkendegivet vedr. støv – er mangelfuld – der bør indsættes et afsnit om støv, lige som Züblin har i deres anlægskontrakt, Nordhavnsvej. Dette skal ses ud fra den støvplage, som beboerne har været udsat for ved bygning af Nordhavnsvej – der kan fremskaffes foto, som underbygger støvproblemets karakter.

D. TRAFIKKAPACITETER I TUNNEL VEJE mv.

Afsnit trafikforhold 9, side 132 – 149:

9.1 Trafikale forhold.

Der er anvendt OTM-modellen for trafikberegningerne, samt at trafikken fra 2014 til 2025 i København vil stige med 12 %

I dette afsnit 9 opereres der med HVDT = Den gennemsnitlige trafik på et hverdagsdøgn. Og ÅDT = Den gennemsnitlige pr. døgn for hele året inkl. ferie- og helligdage.

Omregningstabel:

HVDT antal køretøjer kl. 06-19:00 x 1,32

ÅDT antal køretøjer kl. 06-19:00 X 1,19

Ser vi på tabel 9.1 beregnet af antal køretøjer pr. hverdagsdøgn HVDT i år 2025

Vej/tunnel - O/alt. A+B C+D Kattegatsvej Færgenhavnvej

Nordhavnstunnel	0	8.160	8.960	35.460	36.360
Nordhavnsvej	23.500	29.290	29.660	51.350	51.420

Østlig Ring vej tilsluttet/Amager	Kattegatsvej	Færgehavnvej
Nordhavnstunnel	63.140	63.370

Figur 9.2 tallene udgør som ÅDT:	O-alternativ	År 2025	Afvigelse	i %
Strandvænget v/ro-sejl klubberne	30.920	30.400	-520	-1,68
Nordhavnstunnelen	23.500	29.290	+5790	+24,64
Strandvænget (Strandvejen/Strandprom.)	9.600	10.150	+550	+5,73
Strandører/Strandpromenaden	4.710	5.260	+550	+11,68

Som det fremgår, hvis der ikke laves en forlængelse af tunnelen til Nordhavn, vil køretøjsmængden i 2025 ÅDT på Strandvænget (mellem Strandpromenaden og Strandvejen udgøre 9.600 køretøjer = ÅDT pr. år = 3.504.000 køretøjer heraf ca. 2 % tung trafik ~ 70.000 ÅDT.

DVS. at med en forlængelse af Nordhavnstunnel til Nordhavn stiger trafikmængden i 2025 med ÅDT = 550 køretøjer = pr. år 200.750 køretøjer eller en stigning på 5,73 % på Strandvænget.

Spørgsmålet?? Hvilke trafiktal er der anvendt ved støjkortenes tilblivelse, som vi modtog i marts 2016 med de to nye til- og frakørsler samt støjværn på 4 meter?

Svar: NOTAT Rambøll 14. marts 2016 side 2:

Nordhavnsvejprojektet har her anvendt tal fra VVM-redegørelsen januar 2009, og for de mindre veje er anvendt trafikmængder fra 2011 med følgende tal i VVM-redegørelsen:

Nordhavnsvej begge retninger (år 2018) HVDT 31.600 køretøjer heraf 7,3% tung trafik o/3,5t.

Strandvænget mellem Strandvejen og Strandpromenaden HVDT 10.500

Strandpromenaden/Strandøre HVDT 5.200

Ud for Strandvængets roklubber HVDT 14.100

Når trafikken fordeler sig i tre retninger ved Svanemøllehavnekrydset til: Strandvænget mod Strandvejen 10.500, Nordhavnsvej 31.600, Strandpromenaden/Strandøre 5.200 = i alt HVDT 47.300 køretøjer, men der kun er registeret 14.100 før forgreningen til de tre nævnte veje – kan der derfor rejses tvivl, om støjberegninger og luftforurening er korrekte.

Der er ikke i redegørelsen 557 foretaget støjmålingerne med den forlængende tunnel til Nordhavn, hvorfor ikke?

Den sidste manuelle trafiktælling foretaget af Københavns Kommune ud for nr. 1 v/ø på Strandvænget var den 17. maj 2011 samlede trafikmængde øst/vest:

ÅDT = 12.300 køretøjer heraf 10,2% tung trafik. HVDT 13.700 køretøjer heraf 10,2% tung trafik.

Jf. VVM-redegørelsen med miljøvurdering Nordhavnsvej januar 2009 trafikkonsekvenser afsnit 5.5 på side 65. ÅR 2018 – begge veje:

Strandvænget mellem Strandpromenaden og Strandvejen HVDT = 10.500 køretøjer, og ÅDT= 9.300 køretøjer.

Strandøre/ Strandpromenaden HVDT = 5.200 køretøjer og ÅDT = 4.600 køretøjer.

Nordhavnsvej HVDT: 31.600 ÅDT 28.000 heraf 7,3 % Lastbiler

Strandvænget ved roklubberne HVDT: 35.400

Strandvænget/Kalkbrænderihavnsvej forsyner de tre veje: Strandøre/Strandpromenaden, Strandvænget mod Strandvejen og Nordhavnsvej, trafikmængden på disse tre veje udgør 41.400 køretøjer – men der tilføres kun fra Strandvænget/Kalkbrænderihavnsvej 35.400 køretøjer til de tre veje – dvs. at der mangler 6.000 køretøjer

VEJDIREKTORATET anvendte trafikmængder som ÅDT ved O alternativ år 20025:

Strandvænget ud for roklubberne	ÅDT	30.920
Strandvænget mod Strandvejen:	ÅDT	9.600
Strandpromenaden/Strandøre:	ÅDT	4.710
Nordhavnstunnelen	ÅDT	29.290

Strandvænget/Kalkbrænderihavnsvej forsyner de tre veje: Strandøre/Strandpromenaden, Strandvænget mod Strandvejen og Nordhavnsvej, trafikmængden på disse tre veje udgør 43.600 køretøjer – men der tilføres kun fra Strandvænget/Kalkbrænderihavnsvej 30.920 køretøjer til de tre veje – dvs. at der mangler 12.680 køretøjer.

DVS. at Vejdirektoratet O-alternativ, Rambøll støjkort 14. marts 2016 og tallene i VVM-redegørelsen januar 2009 ikke er estimeret ens – spørgsmål hvad er rigtig?

Da trafikken kører til og fra de tre veje, som er forsyningskilde til/fra Strandvænget/Kalkbrænderihavnsvej – de tre vejes samlede trafikmængde skal stort set være den trafikmængde, idet fra kørselsmuligheder ikke er store for boligområde, Vesterled, Svanevænget, Østerled, Solvænget og Svanemølleknoppen, som der er på Strandvænget/Kalkbrænderihavnsvej.

RAMBØLL mangler trafik på Strandvænget/Kalkbrænderihavnsvej med 33.200 køretøjer

Vejdirektoratet mangler trafik på Strandvænget/Kalkbrænderihavnsvej med 12.680 køretøjer.

VVM-redegørelsen jan. 2009 mangler trafik på Strandvænget/Kalkbrænderihavnsvej med 6.000 køretøjer.

Ved støjberegninger er en halvering af antallet af køretøjer = med en sænkning af støjen med 3dB(A).

De oplyste trafiktal, som danner basis for støjkortene – der må derfor rejses tvivl om, at disse støjberegninger, som foreligger, er retvisende. Desuden mangler trafikestimater på vejene med en Nordhavnstunnel + Østlig Ringvej på: Strandvænget/Kalkbrænderihavsgade, Strandvænget, Strandpromenaden.

Der er estimeret med en Østlig Ringvej gennem tunnel på Strandvænget Nordhavnsvej følgende trafikmængder:

År 2025+ med Østlig Ringvej til Kattegatsvej HVDT 63.140 køretøjer
 År 2025+ med en Østlig Ringvej til Færgehavnvej HVDT 63.370 køretøjer

Spørgsmålet er, med de oplyste og estimerede trafiktal i år 2025 – om så max-kapaciteten er overskredet for tunnelens kapacitet – dvs. at der for en Østlig Ringvej ingen muligheder er for øgning af trafikken.

Mål på tunnelrør indvendig samt opfyldelse af EU´s tunneldirektiv:

Jeg har bemærket, at forlængelsen af tunnelen også bliver samme mål og opbygning som Nordhavnsvejtunnelen, som er på: 1 meter+3,5+3,5+1meter = 9 meters bredde og 6 meter høj total, i hvert tunnelrør er der 4 vejspor 2 i hver rør, **men ikke nødspor.**

Bemærk at stitunnelen for gående og cyklister mellem Svaneknoppen og Nordhavn er 8 meter bred.

Desuden oplyser Vejdirektoratet, at man vil opfylde EU's tunneldirektiv.

I Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvarene: Side 3 punkt 2.1 EU tunneldirektiv.

Citat:

” I et høringssvar er der en bemærkning til vigtigheden i, at EU-tunneldirektiv overholdes. Der gøres specielt opmærksom på, at sikkerheden i Nordhavnstunnelen bør opfylde EU´s tunneldirektiv. Vejdirektoratets bemærkninger:

Nordhavnstunnelens dimensionering og sikkerhed, også set i forhold til EU-tunneldirektivet, vil blive vurderet i VVM-undersøgelsen. Selv om der ikke er krav til, at tunnelen skal opfylde EU´s tunneldirektiv, er det besluttet, at den kommende tunnel skal opfylde kravene i direktivet.

Der skal henvises til EU´s tunneldirektiv implementeret i dansk lovgivning:

Bekendtgørelse om minimumssikkerhedskrav for tunneler i det transeuropæiske vejnet¹⁾

I medfør af § 109 i lov om offentlige veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 432 af 22. maj 2008, § 66 a i lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 433 af 22. maj 2008 og § 95, stk. 1 og 3 i færdselsloven, jf. lovbekend-

gørelse nr. 1276 af 24. oktober 2007,

Efter min opfattelse og de oplysninger, der er tilgængelige i VVM-redegørelsen nr. 557 Nordhavnsvejstunnelen, **opfyldes kravene ikke til tunnelens sikkerhed m.v., fx nødspor m.v.**

Kapaciteter i tunnelen på 1,910 km.

Jf. Vejreglerrådet (afd. i Vejdirektoratet, som vejleder Transportministeren) der fastsætter vejstandarder/tunneler VST for trafikmængden og timeberegningemetoden, som bør følges, alt efter beskaffenheden af vejen eller tunnelen opbygning samt mål.

Der skal henvises til Vejdirektoratet Vejregler september 2015 Håndbog og Service Anlæg og Planlægning, hvor der sket ændringer fra den "gamle" håndbog fra september 2010, fx: **Den grundlæggende kapacitet af vej med fire spor eller flere er reduceret fra 2.300 til 2.200 personbiler pr. time pr. kørespor (tabel 3.1). (2.200 personbiler x 24 timer max kapacitet = 52.800 køretøjer i døgnet fordel ligelig på døgnets timer).**

En tunnel som Nordhavnsvejtunnelen samt Nordhavnstunnel har samme mål og beskaffenhed – her er max-kapaciteten begge veje (øst/vest) 2 spor hver vej uden nødspor HVDT på ca. 50.000 køretøjer jf. Fremtidssikring af Nordhavnsvej marts 2010 udarbejdet af medarbejdere fra Vejdirektoratet, Transportministeriet og Københavns Kommune.

Desuden skal der tages hensyn til den gældende beregningsmetode for timekapaciteten i spidsbelastningsperioden.

Som det fremgår fra Vejdirektoratets VVM- 557 Side 132 tabel 9.1 beregninger af antal køretøjer pr. hverdagsdøgn HVDT i tunnelen:

2025+ Kattegatvej	51.350 køretøjer
2025+ Færgenhavnvej	51.420 køretøjer
2025+ med Østlig Ringvej til Kattegatvej	63.140 køretøjer
2025+ med Østlig Ringvej til Færgenhavnvej	63.370 køretøjer

Som det klart fremgår, så vil kapaciteten være opbrugt i 2025, og det vil ikke være realistisk, at Nordhavnsvejtunnelen + Nordhavnstunnelen sammenkobles med en Østlig Ringvej ud fra kapacitetsbegrænsningen til Nordhavnsvejtunnelen samt Nordhavnstunnel er næsten opnået i år 2025, og at spidsbelastningsperioden ikke kan overholdes.

Se: TRAFIKKAPACITET OG SERVICENIVEAU Baggrund og dokumentation, Vejdirektoratet – Vejreglerrådet og Vejdirektoratet Vejregler september 2015 Håndbog og Service Anlæg og Planlægning.

Disse kapacitetsproblemer har været kendt af politikerne og forvaltningen – og der skal henvisning til TMU-mødereferater, samt fra: Berlingske 17. marts 2015 (af journalist Oliver Kløvedal Reich) om, at Nordhavnstunnel risikerer at blive for smal.

Citater:

>> Hele projektet kuldsejler med sådan en kapacitetsbegrænsning, selv om det kun er et enkelt sted på strækningen. Det vil skabe en flaskehals, der vil få betydning for hele projektet <<Siger Jacob Næsager.

" Tal fra Transportministeriet viser, at man i 2040 forventer 56.000 daglige brugere af den Østlige Omfartsvej. Uden brugerbetaling vurderer ministeriet, at antallet kan blive 50 % højere- det vil sige omkring 84.000 brugere dagligt. "

"Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen med to spor hver vej og uden nødspor vil medføre en kapacitetsbegrænsning på HVDT 50.000 biler i døgnet. "

"Overborgmesteren fremhæver desuden Transportministeriets tal i et notat fra Økonomiforvaltningen, hvor det vurderes, at kapaciteten kan løftes til i omegnen af 60.000 køretøjer dagligt. "

"Ifølge Trafikforsker Otto Anker Nielsen fra DTU er det dog muligt, at Nordhavnstunnelen vil kunne bære 60.000 biler dagligt, men at myldretiden vil kunne blive et problem:

>>Kapaciteten afhænger af fordelingen hen over døgnet, så det kan godt være, at tunnelen vil kunne tage 60.000 biler, men pointen er, at den hurtig vil risikere at fyldes i myldretiden <<skriver professor Otto Anker Nielsen i en e-mail til Berlinske""

"Ifølge notat fra Økonomiforvaltningen vil brugerbetaling kunne begrænse tilstrømningen af biler til Nordhavnstunnelen. "

" Miljø- og Teknikborgmester Morten Kabell ser heller ikke umiddelbart en brugerbetaling som en løsning. Omvendt mener Otto Anker Nielsen fra DTU, at brugerbetaling vil kunne rette på uoverensstemmelsen mellem det forventede antal biler og kapaciteten. Men det reducerer samtidig aflastningen af trafik i indre København. "

Med disse oplysninger fra Berlinske og Vejreglerådet – må det konstateres, at absolut max-kapaciteten er <60.000 daglig køretøjer – medens Vejdirektoratet estimerer i år 2025, at der kommer ca. 63.000 køretøjer dagligt i tunnelen.

Dvs. at med trafik kø i tunnelen og uden luftrensning i tunnelen – er det ikke særlig sundt at opholde sig i forureningen fra udstødningen med partikler CO, NOx osv. i en 1,91 km tunnel. – Måske er det sundhedsskadeligt – det bør undersøges!!

Hvis der kommer 63.000 køretøjer heraf 7,3 % tung trafik fra Nordhavnsvej, som skal til og fra Helsingørmotorvejen ved indfletning, og flyoveren lægges til indfletningsarealet ved Emdrup broen på motorvejen, hvad sker der så??

Trafikmængden fra Nordhavnsvej skal tillægges motorvejen ud fra de sidste tilgængelige trafiktællinger på Helsingørmotorvejen ved Emdrupbroen og indfletning er trafikmængde HVDT: 72.500 køretøjer ÅDT 64.700 køretøjer heraf 1,6% tung trafik.

Med en Østlig Ringvej bliver trafikmængden næsten fordoblet ved Emdrupbroen (Helsingørmotorvejen) til ca. **128.000 køretøjer dagligt heraf ca. 4,4 % tung trafik.**

"Fremtidssikring af Nordhavnsvej" – afrapportering fra arbejdsgruppen marts 2010 arbejdsgruppen bestod af ansatte fra Vejdirektoratet, Transportministeriet og Københavns Kommune.
Fremtidssikring af Nordhavnsvej side 45 punkt 4.8 – citat:

" Ifølge trafikberegninger for Nordhavnsvej vil trafikintensiteten på Helsingørmotorvejen være 95.000 – 100.000 pr. hverdagsdøgn (dog ca. 110.000 på en enkelt del strækning), hvis Nordhavn udbygges med 600.000 etagemeter og ca. 100.000 – 105.000 køretøjer pr. hverdagsdøgn (118.000 på enkelte delstrækninger) med fuld udbygget Nordhavn – og ekskl. trafik fra en evt. havnetunnel. "

Dette giver en beregnet belastningsgrad for Helsingørmotorvejen på 0,88 – 0,93 (1,02 på en del strækning) ved udbygningen på 600.000 etagemeter og 0,93 – 0,97 (1,10 på en enkelt strækning) ved fuld udbygget Nordhavn, hvilket betyder, at der vil opstå kødannelse i myldretiden. En fuld byudvikling på 3,6 mio. etagemeter vil derfor sammen med de øvrige forudsætninger – og uden kørselsafgift – beregningsmæssigt på et tidspunkt nødvendiggøre en udvidelse af Helsingørmotorvejen fra 6 til 8 kørespor. "

Er der plads på Helsingørmotorvejen til denne trafikmængde på 128.000 køretøjer heraf ca. 4 % tung trafik dagligt med en belægningsgrad på mere end 1.0 ~ max kapacitet ??

– **ikke** hvis vi anvender Vejregelrådets tabeller til beregning af trafikmængder, så vil det kræve mindst 10 vejspor inkl. 2 nødspor ved Emdrupbroen – der er ikke plads til flere vejspor i dag; med mindre der bygges vejbaner som tunnel ind i væggene ved Ryparken, Emdrupbroen. Eller man kan ekspropriere etageejendommene på begge sider af Helsingørmotorvejen.

Da trafikstøjen allerede i dag ved boligerne på begge sider af motorvejen ligger langt over den vejledende grænseværdi 58db(A)_{L_{den}} – (sidste måling >78dB(A)), og med øgning af trafikmængde fra Nordhavnsvej øge støjen med 3dB(A), hvilket vil sige >81dB(A)

– eller alle skal jf. Arbejdstilsynet bære høreværn og må højst udsættes for denne støjmængde i 8 timer. Dette kan afhjælpes med en overdækning af motorvejen ved en stækning før og efter Emdrupbroen og dermed dæmpe støjen med op til >10dB(A).

E. VEJKRYDSET (SSSR) Strandvænget, Strandvejen, Svanemøllebroen og Ryvangs Allé:

Hvor meget kapacitet har vores lokale vejkryds: Strandvænget, Svanemøllebroen, Ryvangs Allé, Strandvejen?

Konklusion:

Som det tidligere har fremgået fra forvaltningen og oplyst til TMU og protokolreferat: Er kapaciteten næsten opbrugt, og trafikmængden fra Strandpromenaden/Strandøre kan ikke afvikles i krydset, når Nordhavnsvej tages i brug.

Der vil ske en stigning af trafikken i dette vejkryds med HVDT 2.300 køretøjer jf. oplysninger fra forvaltningen og VVM-redegørelsen Nordhavnsvej 2009, ud fra at der er tilkendegivet, at Nordhavnsvej vil fjerne ca. 15.000 køretøjer i døgnet på Ydre Østerbro, men kan KRYDSET (S+S+S+R) klare en stigning i 2025 på ÅDT+550 køretøjer + yderlig 2.300 på et år, det bliver en øgning af trafikmængden daglig med 2.750 køretøjer

Eller i alt ÅDT 2.750 køretøjer + den generelle stigning i trafikken på 14 % fra 2014 til 2025???

Hvis der tilføres mere trafik til KRYDSET, vil der opstå kødannelse, dette bevirker, at luftforureningen øges ved og omkring boligerne.

Desuden skal der henvises til: "Havnetunnel i København oktober 1999 rapport 192 Vejdirektoratet og Trafikministeriet" punkt 13 Trafikundersøgelser siderne 86 til 101. Herunder trafiksikkerhed og brugerbetaling samt punkt 14 Miljøkonsekvenser. Denne rapport tilkendegiver mange af de trafikmæssige og miljømæssige problemer m.v., som også kendes i dag.

Der skal også henvises til: Vejdirektoratet Vejregler september 2015 Håndbog og Service Anlæg og Planlægning side 50 punkt 4.5 Procedure til beregning af kapaciteten i prioriteret kryds og kan de gældende normer m.v. jf.:

STØJ punkt 8.11 side 114 til 123 og Vibrationer punkt 8.12 side 124 til 125. Og støj punkt 9.11 side 146 til 147 og 9.12 vibrationer side 148 og 9.13 luft og klima side 149 – overholdes?

F. VANDMILJØET I SVANEMØLLEN - HAVN OG BUGT

Ved arbejde med en tunnel gennem Svanemøllehavnen og evt. en "nødhavn" i Svanemøllebugten vil det ske opmudring af havbunden og frigive mange miljøgifte til havvandet.

Der skal henvises til "Badested i Svanemøllebugten" oktober 2006 projekt nr. 53947 udført af DHI- Institut for Vand og Miljø i samarbejde med Hasløv & Kjærsgaard, Arkitektfirma I/S for Københavns Kommune.

Med henvisning til punkt 1,5 Analyse af bundprøver – Der blev i bugten mellem Svanemølleknoppen og grænsen op til Hellerup Kommune den 19. maj 2006 udtaget 25 bundprøver fra de øverste 10 cm af bunden. Prøvetagningen blev udført fra gummibåd med en van Veen-grab. Prøvepositionerne blev fastlagt med GPS og vises i Figur 1.4 – Fire bundprøver fra området blev i samråd med Miljøkontrollen i Københavns Kommune udtaget for analyse for glødetab, kornfordelingen samt kemisk analyse for tungmetaller, kulbrinter, PAH Forbindelser, PCB og Organotinforbindelser. Der skal henvises til Bilag C Analyserapporter – kemiske analyser af bundprøverne. I en enkelt prøve blev der dog fundet et indhold af kviksølv, som overskrider det øvre aktionsniveau, som angiver et indre niveau, hvor der kan være begyndende økotoksikologisk effekt. Der bør derfor inddrages flere bundprøver til at belyse, hvorvidt kviksølvforekomsten er et reelt problem.

I analyserapporten reg. nr. 925759 er der foretaget analyser af Aromatiske kulbrinter (PAH polyaromatiske hydrocarboner), som er en fælles betegnelse for flere PAH-forbindelse – der er i alt analyseret for 12 kemiske forbindelser:

PAH-stoffer er meget sundhedsskadelige. Benz(a)pyren kan fremkalde kræft i selv små mængder. Desuden er PAH vandopløselige, så de frigives med gravning og opmudring af havbunden.

De 4 analyseresultater af PAH 12 kemiske forbindelser total, varierer meget, angivet i µg/kg.ts. : Prøve nr.

L 14/4	L21/4	L28/4	L31/1
820	600	450	2200

Variationen af Benzo(a)pyren i de 4 prøver har også store udsving: µg/kg.ts. Prøve nr.

L 14/4	L21/4	L28/4	L31/1
70	65	51	220

Som det ses på vedhæftet bilag: Rapport Badested Svanemøllebugten oktober 2006, figur 1.4 Oversigt over bundprøvestationer side 1-8 – så er prøverne udtaget i Svanemøllebugten et godt stykke fra strandkanten – dog er prøve L 31/1 taget i strandkanten. Prøvestation L 31/1 udviser 3 til 4 gange højere indhold af Benzo(a)pyren og totalmængden af de 12 kemiske stoffer fra PAH udviser målestation L31/1 op til 5 gange mere PAHér.

I en enkelt prøve blev der dog fundet indhold af kviksølv, som overskrider det øvre aktionsniveau, som angiver det niveau, hvor der kan være begrundende økotoksikologiske effekter. Der er ikke taget yderligere bundprøver til belysning af, hvorvidt kviksølvforekomsten er et reelt problem.

Der skal graves i selve havbunden i Svanemøllehavnen for at gøre plads for tunnelen. Det må antages, at havbunden i havnebassinet er langt mere forurenende end selve Svanemøllebugten. Da der i rigtig mange år har været anvendt malinger til bådene, som må have givet en meget stor forurening dvs. af kemiske stoffer m.v., herunder måske højt indhold af

kviksølv.

Derfor vil der være fare for opmudring, dvs. at kemiske stoffer kommer ud i bugten. Hvis der bygges lille eller stor havn i Svanemøllebugten, vil dette også give opmudring af de kemiske stoffer m.v.

Konklusion

1. Da der er stor usikkerhed med hensyn til mængderne af kviksølv i selve Svanemøllebugten, og der måske ikke foreligger havbundsundersøgelser i havnebassinet – bør det undersøges nøje inden gravning og sikring, og at den forurenede havbund bliver deponeret korrekt.
2. Da PAH'er er vandopløselige, vil disse ved gravning og opmudring i bugten eller havnebassinet indgå i havvandet. Dermed kan det blive nødvendigt, at badestranden må holdes lukket i længere tid >1 år?

Derfor skal dette forhold undersøges nærmere og med hjælp fra toksikologisk ekspert for at sikre badende mod ikke at indtage nogle af de kræftfremkaldende stoffer fra PAH.

3. Årsagen til den store mængde af de kræftfremkaldende PAH kan stamme fra Svanemølleværket, som blev opført i 1954 og har fyret med kul i mange år, inden de gik over til naturgas. Den mest fremherskende vindretning kommer fra syd/vest kan PAH'er komme med røgfanen uden rensning og svæve sammen med sod ud over havnen og bugten. Desuden har skibsfarten i Øresund også bidraget med yderligere PAH fra forbrændingerne af dieselmotorer med højt svovlindhold (p.t. er svovlmængden i dieselolie reduceret væsentligt). Det hævdes, at forureningen på Østersøen af de gennemsejlende skibe har været lige stor, som samtlige personbiler forurener i København.

G. SOLSKÆRMENE ved alle tunnelportaler:

Forvaltningen kalder det tunnelens vartegn!! – det er de såkaldte dagslysskærme, som opsættes ved alle til- og frakørslerne ved tunnelportalerne – som er et aluminiumskuber-system med en højde på 60 cm til 280 cm. Det er som om, at der er opsat "orgelpiber" – dermed kan lufttrykket fra ind- og udkørslerne fra tunnelportalerne ved passage afgive lyd – eller ved kraftig blæst kan der dannes et undertryk, så orgelet spiller, dermed mere støj.

Nordhavnsvej har meddelt, at man ikke ønsker at undersøge dette evt. unødigt støjforhold på DTU – men der blev på laboratorium målt lysindfald.

Desuden må disse orgelpiber være farlige om vinteren – da der kan dannes istapper – som kan blive store – og gøre skade på trafikken og bilerne. Hvis "orgelet" spiller – så kan der lægges panser glas oven på portalerne, dermed næsten ingen lyd og ikke istapper.

H. Tung trafik til og fra byggepladsen, støj og partikler m.v.

Der bør tages hensyn til borgerne i området – således at lastbiltrafikken mindskes mest muligt – fx med forbud af arbejdskørsel på Strandpromenaden og Strandvænget – og at alt arbejdskørsel bør ske gennem Nordhavnsvejtunnelen. Desuden bør der kun anvendes diesellastbiler, som opfylder de sidste normer for motorer for et bedre miljø.

Det vil genere borgerne mindst muligt ved arbejdskørsel, som giver støj og luftforurening, for dem som er bor i området. Derfor bør jord og grus samt øvrige byggematerialer komme sejlende i pramme til byggepladsen, og at opgravet havbund også fjernes i pramme. Denne løsning vil være bedst for beboerne samt arbejderne, og det skal derfor foreslås: At der indskrives i kontrakten eller i udbudsmaterialet, at så vidt muligt skal anvendes sejlpramme for tilførsel af byggemateriale, samt afskaffelse af jord og havbunde også foregår i pramme vedr. bygning af Nordhavnstunnelen.

At der laves nogle undersøgelser af indholdet i bugten og havnen før opstart og efterfølgende ved færdiggørelsen for at sikre strandgæsterne, sikker badning uden kemikalier m.v.

På det foreliggende grundlag og de vedr. estimater for trafikken og de af Vejreglrådets kapacitetsnormer m.v. og jf. rapport "Fremtidssikring af Nordhavnsvej" vil en tilslutning til den såkaldte "Havnetunnel" **ikke være muligt**, da kapaciteten ligger langt over normerne for en 4-sporet vej uden nødspor i tunnel, hvor Vejreglrådet i 2015 nedsatte kapaciteten for en 4-sporet vej - så de nævnte punkter 1-2-3 er flaskehalse – dette skal også ses ud fra, at der estimeres med en stigning af trafikken i København frem til 2025 med ca. 14 %.

BEMÆRK!!! DET ER LANG TID FOR MENNESKER AT VÆRE I BYGGESTØJ.

At beboerne omkring bygningen af en Nordhavnsvej samt en Nordhavnstunnel vil der tidsmæssigt medgå ca. 16 % af et gennemsnits menneskeliv, hvor borgerne udsættes for støv, støj og luftforurening.

Sundhedsmæssigt er dette ganske uacceptabelt, og var der etableret en boret tunnel mellem Nordhavn og Helsingørmotorvejen, var beboerne blevet sparet for unødvendig sundhedsskadelige momenter i byggeperioden.

Samt mindre skader på ejendommene i området og unødvendige advokatudgifter for både kommunen og borgerne, undgået genhusning, og lægesøg som følge af sygdomme, som er påført enkelte borger ved dette byggeri og en nedsættelse af levealderen for enkelte beboere.

I. TRAFIKSIKKERHEDEN I TUNNELEN og ved UDFLETNINGEN VED HELSINGØRMOTORVEJEN samt TRANSPORT AF FARLIGT GODS. SIKKERHEDEN VED PASSAGE OVEN PÅ TUNNELEN VED VEJKANTEN AF EN NATURGASFORDELINGSLEDNING.

Der mangler i VVM-redegørelsen et afsnit om tunnelsikkerheden i en 4-sporet tunnel uden nødspor og med en estimeret trafikmængde i år > 2025 med en tilkobling til en havnetunnel til Amager og dermed en trafikmængde mellem 60.000 – 86.000 køretøjer heraf 7,3 % tung trafik som daglig trafik.

Desuden mangler en trafiksikkerhedsanalyse ved udfletningen ved Emdrupbroen på Helsingørmotorvejen E47 med en tilslutningsvej delvis i tunnel til Malmømotorvejen E20.

Nordhavnsvejtunnelen (mellem Helsingørmotorvejen E47 og Malmømotorvejen E20) med tilslutning til Nordhavn, Refshaleøen, Amager frem til Malmø-motorvejen E20 bliver Danmarks størst belastede tunnel med en køretøjsmængde med betaling for kørsel i tunnelen >60.000 og uden betaling 86.000 køretøjer dagligt. I alt 155.000 biler ÅDT ved indfletningen ved Emdrupbroen (Helsingørmotorvejen 2015 registeret ÅDT 69.277 køretøjer)

Sker der trafikulykker i de biltunneler, vi har i Danmark – svaret er JA!!

Der er registeret trafikulykker i biltunneler i Danmark og i Norge.

EU-tunneldirektiv 2004/54/EF blev vedtaget i 2004 og lovmæssigt implementeret i Danmark i 2008 via bekendtgørelse nr. 726. Direktivet indeholder en række organisatoriske og fysiske minimumskrav til tunnelsikkerheden, hvor de væsentlige er som følger:

1. Etablering af en sikkerhedsorganisation: a. En administrativ myndighed; b. en sikkerhedsansvarlig; en tunneldrift ansvarlig; d. en ekstern inspektionsenhed.
2. Opfyldelse af en række minimumssikkerhedskrav til bl.a.: a. flugtveje og flugtvejsafmærkning; b. Belysning, herunder flugtvejsbelysning; c. Sikkerhedsudstyr og alarmskabe med håndslukkere og direkte telefonforbindelse til alarmcentralen; d: Ventilation; Afvanding.
3. Gennemførelse af en risikoanalyse for at fastslå, om sikkerheden er tilfredsstillende for forhold, hvor minimumskravene ikke kan opfyldes. Eller i tilfælde af særlige trafikale/konstruktive/geometriske forhold f.eks. en vejbanehældning på mere end 3 grader.
4. Overvågning af trafikken i tunnelen.
5. Gennemførelsen af informationskampagner og medvirken til regulering af trafikantadfærd.
6. Foretage beredskabsøvelser.
7. Indmelding af ulykkesstatistikker og status for opgradering i forhold til minimumskravene.
8. Særlige krav for farligt gods, TNT, granater, andre sprængstoffer, diesel, gas og benzin samt pulver og flydende kemikalier.

I bl.a. PIARC-regi foregår der i øjeblikket et omfattende arbejde med at vurdere og beskrive modellerne til risikoberegninger. Således er der udviklet en model af OECD/PIARC-DG-QRAM-modeller – til beregning af risikoen ved farligt gods transporter.

9. EU tunneldirektivets krav skal alle være implementeret med udgangen af 2014. Derudover opfordrer direktivet de enkelte medlemslande til også at anvende direktivets minimumskrav på de tunneler, der ikke umiddelbart – enten ved deres beliggenhed på TERN eller ved deres længde – er underlagt direktivet. Ifølge bekendtgørelsen er det endvidere Vejdirektoratets pligt at påse, at denne opfordring videregives til fremtidige tunneler, der ikke umiddelbart er underlagt direktivets gyldighedsområde.

Følgende biltunneler i Danmark skal hermed fremhæves, hvor EU's minimumskrav til tunneler skulle være implementeret, og at der dermed må foreligge en ulykkesstatistik og status for opgradering i forhold til minimumskravene.

Tunnelen ved Bellahøj vej 211:

Siden opstarten af denne tunnel på 6 vejspor i tunnel er der sket flere ulykker i tunnellen – fx 28. september 2014 med flere personer alvorligt kvæstet – hvor tunnelen blev lukket.

Tårnbytunnelen på motorvejen på Amager E 20:

Her er der også siden opstart i 1997 er sket flere trafikulykker. Tårnbytunnelen er ca. 700 meter lang og har en ÅDT trafik på ca. 40.000 køretøjer (2010). Tunnelen er afstribet med 2 spor og med nødspor, men har tværsnit til 3 spor med nødspor.

Øresundstunnelen til og fra Sverige vej E 20:

Her er der sket mange trafikulykker siden opstarten, fx den 14. maj 2016 ca. 5 biler involveret, flere alvorligt kvæstede. I 2014 er der registeret 7 trafikulykker. Siden 2014 er der registreret 108 trafikulykker, heraf 7 med alvorlige personskader, ingen døde. Tunnelen er meget bred, så der er plads til 6 vejspor. Tunnelen er ca. 4 km lang og har ca. daglig 19.000 køretøjer (2014). Tunnelen åbnede i 2000. Der foreligger en CSR-rapport fra Øresundskonsortiet fra 2014. Desuden skriver Vejdirektoratet, at hvis bilmængden bliver >24.000 biler i døgnet, skal der udføres nye støjberregninger for at konstatere, at de givne støjnormer fra 2014 holder.

Guldborgsundstunnelen vej E 47:

Her er også registeret flere ulykker, som er en 4-sporet tunnel uden nødspor – der foreligger en risikoanalyse ud EU direktiv 2004/54/ EF minimumskrav for vejtunnel, idet denne tunnel er ca. 400 meter og ikke 500 meter, som er minimumskravet for, at EU's tunneldirektiv skal opfyldes.

Limfjordstunnelen E 45:

Her er der også sket trafikulykker flere gange med kvæstede og lukning af tunnelen og med op til 7 km bilkø til følge. Limfjordstunnelen er ca. 600 meter lang og har en ÅDT på ca. 60.000 køretøjer – tunnelen blev indviet 1969 har 6 spor med 2 nødspor.

Desuden har Rambøll udarbejdet en rapport på 32 sider af Limfjordstunne-

len - risikoanalyse vedr. Tunneldirektivet i EU 2004/54/EF minimumssikkerhedskrav for vej-tunneler. Som omhandler ulykker, højt læs, brand mv.

Desuden arbejder Vejdirektoratet med oplæg til en ny Limfjordstunnel, idet kapaciteten ikke er stor nok for 60.000 køretøjer i en tunnel med 6 vejspor, heraf 2 nødspor.

Femernforbindelsen i tunnel E 47:

I den VVM-redegørelse, som pt. foreligger til bygning af en kombineret bil og tog-tunnel med sænketunnel med 6 vejspor inkl. 2 nødspor, opfylder gældende regler i tunneldirektivet fra EU 2004/56/EF.

NORGE `s BILTUNNELER.

Oplysninger er taget fra "Statens Vegvesen i Norge"

Der er over 1.000 biltunneler i Norge. Disse varierer meget i længde og brede. Der er i perioden mellem 2003 til 2012 sket trafikdrab med 71 omkomne i tunnelerne.

- De sidste ti år er 71 personer omkommet i ulykker i tunneler i Norge. Dette udgør 3 % af de totale antal trafikdræbte (2224) i samme periode.
- De sidste ti år blev 8653 personer hårdt kvæstede i trafikulykker i Norge. 151 eller 1,75% af disse ulykker skete i tunneler.
- 62 af dødsulykkerne i tunnel skyldes enten modkørende trafik eller uforsigtig kørsel.
- De fleste ulykker skete med personbiler, 56 af de omkommende befandt sig i personbiler, da ulykken skete.
- 85 % af de dræbte og 70 % af de hårdt kvæstede er mænd.
- I rapporten " Kartegging av kjøretøybranne i norske vegtunneler 2008 - 2011" fremgår det, at der gennemsnitligt er sket 21 brande pr. 1000 tunneler pr. år.

Konklusion:

Der mangler en statistik for, hvor mange trafikulykker der vil ske i tunnel (Nordhavnstunnelen + Nordhavnstunnelen) på 1,920 km samt med kvæstede og døde?

Der mangler en statistik for, hvor mange ulykker der vil ske med kvæstede og døde på til- og frakørslerne fra tunnelen?

Der mangler en statistik for, hvor mange ulykker, kvæstede og døde der vil ske ved indfletningen ved Helsingørmotorvejen, hvor trafikken stiger markant med trafik fra Nordhavnsvej samt ved en total Ringvej mellem Helsingørmotorvejen og Malmømotorvejen?

J. Naturgasfordelingsledning liggende oven på tunnelen?

Naturgasfordelingsledningen forsyner kun Svanemølleværket med naturgas. Arbejdstilsynet er øverste myndighed vedr. transmissionsgasledninger (tryk 80- 50 bar) samt fordelingsgasledninger (50- 19 bar), og Arbejdstilsynet skal godkende tracé for den naturgasfordelingsledning, som ligger i Strandvænget, Strandøre, Strandvejen, Rosbæksvej, Svanemøllevej. Dette tracé blev lagt i 2010-2011, da det oprindelige tracé i Strandvænget ikke kunne opretholdes på grund af Nordhavnsvejstunnelen's placering. Naturgasfordelingsledningen ligger i en dybde fra 0,90 til 1 meter, dog ved krydset Strandøre/Strandvejen op til ca. 2 meter. Der arbejdes med 37 bar overtryk og projekteringsflowet med ca. 1.776.000 Mm³/24h. Naturgasfordelingsledningen er klassificeret i fareklasse 2 eller B (næsthøjeste klassificering).

Arbejdstilsynet har givet en midlertidig dispensation til, at naturgasfordelingsledningen kan lægges uden om tunnelen, som ender ved vandkanten til Svanemøllehavnen. Efter de oplysninger, der p.t. er tilgængelige/foreligger, er der ikke en godkendelse for placeringen af naturgasledningen eller en risikovurdering.

Hvis naturgasfordelingsledningen skal placeres oven på tunnelen, meget tæt på overgangen mellem Nordhavnsvejstunnelen og Nordhavnstunnelen, vil denne naturgasfordelingsledning udgøre en latent fare – hvis der sker en ulykke (gravning), og gassen siver ud i tunnelen og antændes. Da det fremgår i VVM-redegørelsen, at en del af kyststrækningen på land skal anvendes som byggeplads, der hvor evt. gaslednings tracé placeres.

Det kan oplyses – at Force Teknologi har lavet to prøvesprængninger af en tilsvarende gasledning i det militære område i Jægerspris. Ved eksplosionen blev der dannet en ildkugle på ca. 300 meter i bredden og 250 meter i højden, og den opnåede efter 0,9 sek. en temperatur på ca. 1.000 °C, og gasledningen åbnede sig med en hastighed med ca. 300 meter i sekundet. Den gasmængde, som var ved prøvesprængningen, svarede til den gasmængde, som der er i gasledningen mellem sikkerhedsventilerne ved Strandvænget 61 og Svanemøllevej, som lukker straks ved fald/stigning i tryk.

Derfor bør der indgå en sikkerhedsredegørelse vedr. denne gasledning – det har ikke været muligt at få verificeret, at der i Danmark ligger gasledninger under eller over tunneler – ud fra de sikkerhedskrav til afstande, der er i bekendtgørelsen fra Arbejdstilsynet.

I svaret fra første høring fra Vejdirektoratet blev der tilkendegivet, at denne naturgasfordelingsledning var Københavns Kommunes ansvar. Da naturgasfordelingsledningens tracé vil ligge op til Nordhavnstunnelen, bør der medtages en sikkerhedsvurdering i Nordhavnstunnelen – herunder ventilationsanlæggets beskaffenhed omkring naturgassen kan blæse ud af tunnelen.

Konklusion

På det foreliggende grundlag og de anførte data fra Danmark og

Norge bør der laves en risikoanalyse, som omfatter følgende i den ca. 1910 meter lange tunnel med 4 vejspor uden nødspor.

- Risiko ved brand i tunnelen jf. Norges mange bilbrande – rapport fra Københavns Beredskab.
- Estimeret antal trafikulykker i den ca. 1.910 meter lange tunnel med 4 vejspor, antal kvæstede og dræbte over en 10-årig periode.
- Derfor er der god grund til, at den nye tunnel Nordhavnstunnelen skal opfylde EU-tunneldirektiv 2004/54/EF vedtaget i 2004, og som er lovmæssigt implementeret i Danmark i 2008 via bekendtgørelse nr. 726. **Som der i dette afsnit er omtalt og dokumenteret med fakta.**
- Der bør fortages beregninger jf. udarbejdede normer og gengivet i dette afsnit for den latente fare, der er med transport af "Farlig Gods". Herunder, at de 3 etageejendomme ligger tæt på tunnelen fra 87 cm til ca. 3 meter fra fundamentet på disse bebyggelser. Øvrig beboelse på Strandvænget ligger mellem 10 til 50 meter fra tunnelen. Desuden ligger tunnelen lige under havbunden i Svane-møllehavnen – derfor bør der ske beregninger for sikkerhed for sejlere og roere.
- At der estimeres med antal trafikdrab og kvæstede over en 10 årig periode i tunnelen.
- At der i risikovurderingen i samarbejde med Københavns Beredskab medtages et scenario omkring naturgasfordelingsledningen komponeret med farlig gods i tunnelen. Det kan oplyses, at næsten alt fyrværkeri, som importeres til Danmark og leveres i Nordhavn, er i 9 og 18 fods container og er underlagt tvangsroute gennem København.
Med beregninger fra Seest (ved Kolding) fyrværkeriulykken og de tilgængelige udarbejdede rapporter af sprængningsekspert, orlogskaptajn K. E. Madsen Forsvarets Eksplosivstofkommission – omregnes sort krudt til TNT – resultatet er, at der i en 18 til 20 fods container, og alt efter fyrværkeriet art og beskaffenhed, vil den omregnede mængde af TNT udgøre mellem 700 kg 900 kg.
- Hvis naturgasfordelingsledningen lægges oven på tunnelen – hvilke sikkerhedsforanstaltninger bliver der foretaget.
- Fx ved graveulykke, som er det mest sandsynlige, i naturgasfordelingsledningen – hvilken sikkerhed er der for, at tunnelen ikke lider så meget skade, at der vil trænge havvand i tunnelen.
- Der er konstateret graveulykker i gasledninger også i Danmark. I Europa og Nordamerika har der været katastrofale ulykker med gasfordelingsledninger, som der er blevet gravet i. Skadernes omfang har været, at meget store bydele er nedbrændt, og en hel landsby nedbrændt og med mange døde.
Hvilken sikkerhed er der for tunnelen ved en evt. eksplosion for de køretøjer og i særdeleshed mennesker, som måtte befinde sig i tunnelen?
Vil Vejdirektoratet foretages beregninger for skadernes omfang på tunnelen hvis der måtte sker en eksplosion af fordelingsgasledningen oven på tunnelen?

Generel Konklusion:

Der bliver flere boliger, som får mere støj >58dB(A) og >73dB(A), det er 6,2 % af boliger, som direkte udsættes for sundhedsskadelig støj i svær grad, **der er ganske uacceptabelt, og der bør/skal ske fysiske ændringer. Ud fra Københavns Kommunes vedtagne politik og Kommuneplanen særlige del om miljø.**

At de vejledende grænseværdier for støj bliver tilsidesat, dette er ikke acceptabelt. **Der skal henvises til Vejdirektoratets beslutning afgivet til Transportministeriet, om at ved anlæg af nye veje gennem boligområder bør støjen være max 58dB(A)_{L_{den}}**

Der tilkendes i VVM-redegørelsen: At der bliver mere støj fra trafikken på Strandvænget efter projekt Nordhavnstunnelen er afsluttet/tilsluttet. At der bliver mere luftforurening fra trafikken på Strandvænget – det må frygtes, at de lovmæssige grænseværdier af de givne emissioner ikke kan overholdes.

At de estimerede tal for trafikken er mangelfulde og dermed kan forstyrre beregningerne af både støj og luftforurening, som bygger på de estimerede trafiktal, måske med mere støj og luftforurening til følge.

Der mangler i VVM-redegørelsen luftforureningsberegninger for Strandvængets to tunnelportaler med trafik for Nordhavntunnel + Østlig Ringvej.

Hvilken betydning har den nye lov (30. maj 2016), loven som Transportministeriet kan anvende ved miljøforhold samt begrænset klagemuligheder for borgeren: Lov om ændring af lov om offentlig veje m.v. jernbane-loven og forskellige andre love. Lov nr. L 134 Transportministeriet?

Der er ikke defineret nogen regler omkring støv ved bygningen af tunnelen?

At der sker en stigning af trafikken på den 2-sporet Strandvænget sammen med Nordhavnstunnel jf. VVM-redegørelsen, passer det?

At vibrationer fra trafikken i tunnelen kan påvirke boliger i op til 50 meter fra tunnelen på hver side, og særligt hvor tunnelen ligger tæt op til fundamentet af fx etageboliger og parcelhusene på Strandvænget, hvor der årligt skal passere i tunnelen i alt 21,9 mio. køretøjer, heraf 1,6 mio. tung trafik?

At der mangler estimerede trafiktal med en bygget Nordhavnstunnel + Østlig Ringvej for vejene: Strandvænget fra havnen op mod Strandvejen, Strandpromenaden og Strandvænget/Kalkbrænderihavsvej bør fremskaffes.

Der mangler estimerede luftforureningsberegninger ved de to tunnelportaler på Strandvænget med en bygget Nordhavnstunnel + Østlig Ringvej for vejene: Strandvænget fra havnen op mod Strandvejen, Strandpromenaden, Nordhavsvejramperne 2 stk. ind/udkørsel og Strandvæn-

get/Kalkbrænderihavnsvej.

Hvorfor har Vejdirektoratet ikke anvendt ens tal vedr. trafikmængden, de har i flæng anvendt: HVDT eller ÅDT. De bør anvende en kategori eller at begge oplyses. Dermed vil det være nemmere at samlingen.

Vedhæftede bilag, vejplan over den sydlige del Strandvænget:

- A. VVM-redegørelsen Nordhavnsvej januar 2009, trafiktal HVDT
- B. År 2025 med tilslutning til Nordhavnstunnel, trafiktal ÅDT
- C. 0-alternativ (uden Nordhavnstunnel) ved åbningen i år 2018, trafiktal ÅDT

K. Nordhavnstunnel VVM-redegørelse Erstatningshavn, teknisk rapport 2016 Rambøll – Schønherr. Ref.: 1100017745 ID 95769-1 / NHT-B33-00195769 / NHT-B33-001.

Det må være op til ejer, ro- og sejlerfolket samt andre brugere af Svanemøllehavnen at kommentere de stillede forslag i VVM-redegørelsen.

Derfor har jeg kun følgende kommentarer – at der evt. laves en/to permanente havne, hvis det er muligt, og dermed udvide sejlerkapaciteten – dog ikke med en blivende i havn stor eller lille ved Svanemøllebugten ud for badestranden.

Konklusion

De der anvender og ejer havnen, må være dem, som er bedst til at finde de bedste løsninger med erstatningshavn og evt. vurdere, om nogle af forslagene til erstatningshavn kan blive permanente og dermed bidrage til en indtjening for By & Havn.

L. Nordhavnstunnel VVM-redegørelse stiforbindelse, teknisk rapport 2016, Rambøll – Schønherr. Ref.: 1100017745 ID 95768-1 / NHT-B32-001.

Her er forslag til tre stiforbindelse mellem Svanemølleknoppen og Nordhavn

1. Højbro.
2. Klapbro.
3. Stitunnel.

Det forslag, som giver bedst mening set ud fra et forventet krav til gående og cyklister samt roere og sejlere, er en stitunnel.

Her er der et gangareal på 3 meter i bredden og cykelsti dobbelttrettet á 2,5 meter i alt 8 meter bred

– der er trapper og elevator –

dvs. at der er fri passage for sejlere/roere og ingen ventetid

– kort ventetid for cyklister, som anvender elevator.

Der vil også være ventetid på elevatoren for en højbro på 21 meter O/H,

som vil være væsentlig længere end stitunnel – er den ude af drift, er 21 meter med cykel ad trapperne urealistisk. Desuden passer denne højbro ikke ind i miljøet omkring Svanemøllehavnen.

Ved en klapbro skal den åbnes for sejlerne og dermed sinke cyklister og gående, når den er åben, og særligt om sommeren er der en lind strøm af sejlere ind og ud af havnen løbende, dette vil give begrænsninger for både sejlerne og cyklisterne samt gående, derfor bør denne klapbro skrottes. Desuden mangler der areal/plads til at sejlerne uden motor kan ligge for svaj, når broen er lukket.

Konklusion

På det foreliggende grundlag er den optimale løsning en stitunnel, som tilgodeser alle parter: Gående, cyklister og sejlere og roere m.fl. Godt nok er den også den dyreste løsning, men den bedste.

Med stitunnel tilgodeses sejlere og roere samt cyklister og gående optimalt ved en passage mellem Svaneknoppen og Nordhavn. Særligt når Nordhavn ad åre bliver udbygget med 40.000 beboere og 40.000 arbejdspladser, vil det være nemt for især pendlercyklister mellem Ydre Østerbro og Hellerup m.v. at anvende denne stitunnel. Der estimeres med daglige 5.000 cyklister, når Nordhavn er udbygget.

M. BILAG.

Notat om partikler fra flere kilder samt støj m.fl.

Kort over området fra Svanemøllehavnen og over til ind- og udfletningen ved Helsingørmotorvejen mærket 1-2-3:

1. Manglende kapacitet i tunnelen ved tilslutning med den såkaldte "Havnetunnel".
2. Manglende kapacitet i vejkrydset Strandvænget, Svanemøllebroen, Strandvejen og Ryvangs Allé – mertrafik fra Strandvænget og fra Svanemøllebroen.
3. Ind og udfletningen ved helsingørmotorvejen fra Nordhavnsvej mangler kapacitet ved en tilslutning til såkaldte "Havnetunnel" – mangler vejbaner.

Uddrag Rapport: Badested i Svanemøllebugten oktober 2006 – udført af: DHI- Institut for Vand og Miljø i samarbejde med Hasløv & Kjærsgård, Arkitektfirma I/S og Københavns Kommune. Figur 1.4 Oversigt over bundprøvestationer side 1-8.

Uddrag fra Notat: Fra Rambøll NHV 811-008-0 Nordhavnsvej, 14 marts 2016 – Ændret tilkoblingsanlæg – Beregning af vejtrafikstøj i driftfasen. Side 9, Figur 7 Trafikstøj i området 4,5 meter over terræn, med 4 meter høj støjskærm.

A. Trafiktal HVDT fra VVM-redegørelsen Nordhavnsvej januar 2009 – opstillede i kort form for at fremme forståelse – urigtige trafiktal.

B. Trafiktal ÅDT fra VVM-redegørelsen Nordhavnstunnelen juni 2016 med tilslutning til Nordhavnstunnelen år 2025. Opstillede i kort form for at fremme forståelse – urigtige trafiktal???

C. Trafiktal ÅDT fra VVM-redegørelsen Nordhavnstunnelen juni 2016 O. Alternativ ved åbningen i 2018 opstillede i kort form, for at fremme forståelse – urigtige trafiktal???

D. Brev til Udenrigsmisteren fra Europa-Kommissionen af 22.juli 2016 2016/2080 C (2016)4529 final.

Bilag om STØJ

Med henvisning til Københavns Kommunes:

KOMMUNEPLAN 2015 afsnit 4 Miljø fra side 546 – 612 eller Miljøvurderingen Kommuneplanen 2015 side 1 til 64.

CITATER:

"" [Gener fra trafikstøj ved byudvikling](#)

Ved udvikling af nye byområder må der som udgangspunkt ikke fastlægges støjfølsom arealanvendelse (boliger, børneinstitutioner, grundskoler, plejehjem, hospitaler og lign.) på arealer, der er eller kan forventes at blive belastet med et støjniveau på mere end 58 dB fra vejtrafik og 64 dB fra jernbanetrafik. For offentlig og privat administration, liberale erhverv mv. er de tilsvarende støjgrænser 63 dB fra vejtrafik og 69 dB for banetrafik.

[Grænser for trafikstøj ved etablering af støjfølsom anvendelse](#)

Ved nybyggeri, hvor støjbelastningen på facaden af sove- og opholdsrum, undervisningsrum, sengestuer mm. vil overstige 58 dB, skal det via bebyggelsesplan, støjisolering, lejlighedsindretning m.v. sikres, at det indendørs støjniveau med delvist åbne vinduer ikke overstiger 46 dB fra vejtrafik og 52 dB fra jernbanetrafik i ovennævnte sove- og opholdsrum. De tilsvarende krav for det indendørs støjniveau i kontor- og hotelbyggeri og lign. er 51 dB og 57 dB. Boligers sove- og opholdsrum skal have vinduer, der kan åbnes, mens kontorer mv. kan sikres luftudskiftning på anden vis.

For bebyggelsers friarealer gælder, at støjniveauet ikke må overstige 58 dB fra vejtrafik og 64 dB fra jernbanetrafik. På boldbaner og lign. kan accepteres højere støjniveauer.

Nye boliger, daginstitutioner, grundskoler og hospitaler må som hovedregel ikke etableres, hvis trafikstøjen overstiger 68 dB på facaden. Ved om-

dannelse af eksisterende byggeri langs eksisterende veje, ved huludfyldning og i andre særlige tilfælde, hvor hensynet til byrum og bebyggelsens funktion som støjskærm tilsiger det, kan disse anvendelser etableres, hvor støjen er op til 73 dB, hvis ovennævnte grænser for støj indendørs og udendørs kan overholdes.

Grænser for støj fra nye trafik anlæg

Nye trafik anlæg skal placeres, udformes og om nødvendigt afskærmes, således at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra veje og jernbaner så vidt muligt overholdes ved støjfølsom bebyggelse og arealer.

Støjreducerende asfalt bør så vidt mulig anvendes ved nyanlæg og renovering af veje med årsdøgntrafik over 2.000 biler og tilladt hastighed over 40 km/time.

Redegørelse for forebyggelse af støjgener

Det indendørs støjniveau for boliger må ifølge den gældende bygningslovgivning ikke overstige 33 dB(A). I lokaler til administration, liberale erhverv og lignende må det ikke overstige 38 dB(A).

Det væsentligste støjproblem i København er trafikken, men heldigvis nedbringes andelen af støjbelastede boliger, skoler, institutioner mv. løbende som følge af konkrete indsatser og trafiktiltag. I København er knap 35.000 boliger (ud af ca. 300.000) stærkt støjbelastede med et støjniveau på facaden på over 68 dB, mens ca. 30.000 boliger udsættes for mere end 60 dB på facaden om natten.

Da Københavns Kommune er et større samlet byområde med mere end 100.000 personer, skal kommunen udføre kortlægning og udarbejde støjhandlingsplaner for de infrastrukturanlæg, som kommunen er myndighed for. Støjkortlægningen omfatter alle betydende kommuneveje og alle statsveje i kommunen. Støjkortlægningen er grundlaget for at udarbejde kommunens støjhandlingsplan. Københavns Kommune vedtog i 2011 sin første lovpligtige støjhandlingsplan, og den er i 2013 fulgt af Handlingsplan for vejstøj 2013-2018. Støjhandlingsplanen følger op på støjkortlægning i kommunen, og den beskriver hvad kommunen har gjort for at begrænse trafikstøjen, og hvad kommunen vil gøre frem til 2018 og på længere sigt.

De primære tiltag for at nedbringe støjbelastningen i de eksisterende byområder er trafikale virkemidler som f.eks. nedsat hastighed, regulering af kørsel med tung trafik eller trafiksaneringer. Hvor det ikke er muligt at

nedbringe støjen med trafikale løsninger, er støjreducerende asfalt et prioriteret virkemiddel. Således skal der ved alle vedligeholdelsesarbejder på det overordnede vejnet ske en konkret vurdering af muligheden for at bruge støjreducerende asfalt. Det gælder også ved nyanlæg og i byudviklingsområderne.

Tekniske forbedringer af køretøjer, flere el-biler mv. bidrager også til forbedringer. Nogle steder er en bedre bygningsisolering mod støj dog nødvendig, og den prioriteres bl.a. ved byfornyelse, renovering af støttet byggeri, renovering af skoler og andre støjfølsomme offentlige bygninger etc. Ad den vej er støjbelastningen af boliger og andre støjfølsomme anvendelser nedbragt væsentligt og dette arbejde fortsætter i handlingsplanperioden. ""

Notat om Partikler

Luftforurening med partikler skader helbredet. Hvor skadelige partiklerne er, afhænger bl.a. af deres størrelse og af hvilke stoffer de består af.

Inndeling af partikler

Partikler inddeles bl.a. efter størrelse:

- Grove partikler: PM10 (partikler under 10 mikrometer)
- Fine partikler PM2,5 (partikler under 2.5 mikrometer)
- Ultrafine partikler PM0,1 (partikler under 0,1 mikrometer)
- De ultrafine partikler anses for at være de mest skadelige. De kan trænge helt ud i lungernes forgreninger, og videre ud i blodbanen, hvor de kan gøre skade i kroppen.

De ultrafine partikler anses for at være de mest skadelige. De kan trænge helt ud i lungernes forgreninger, og videre ud i blodbanen, hvor de kan gøre skade i kroppen.

Målinger af fine partikler først fra 2009

I Danmark målte man før år 2000 på meget grove partikler på op til 25 mikrometer.

Derefter har man målt på de grove partikler (PM10) på op til 10 mikrometer. Først siden januar 2009 er Danmarks Miljøundersøgelser begyndt at måle på flere målestationer på de fine partikler (PM2,5) i Danmark.

Nyere forskning tyder på, at de mindste partikler er de mest skadelige. Da man tidligere især har målt på helbredseffekterne af de større partikler, mangler der endnu viden om, hvordan fine og ultrafine partikler påvirker helbredet. Det er en af grundene til, at det er svært at sætte tal på, hvor mange der årligt dør eller bliver syge af partikelforureningen.

Partikler består af mange forskellige stoffer, og de måles både efter vægt og størrelse. EU har indført grænseværdier for partikler i luften.

Partikler måles i antal og vægt

Partiklerne måles i antal og vægt (mikrogram/m³). Grænseværdier opgø-

res i vægt. Ultrafine partikler, der vejer meget lidt, måles ofte som antal/m³. Der er meget stor forskel på størrelsen af partiklerne, f.eks. svarer vægten af 1 partikel på 10 mikrometer til vægten af mindst en million ultrafine partikler.

Partikler fra forbrænding består af kulstof med tjærestoffer, metaller og en række andre stoffer. Partiklernes skadevirkning afhænger både af deres størrelse, og af hvilke stoffer de består af. Især sodpartikler fra forbrænding har vist sig at være sundhedsskadelige. Sodpartiklerne indeholder også PAH.

Grænseværdier i Danmark og EU

EU har fastlagt grænseværdier for partikelforureningen i direktivet om "Luftkvaliteten og renere luft i Europa". De grove partikler (PM₁₀) må ikke overskride 40 ug/m³ som årligt gennemsnit, og en døgnmiddelværdi på 50 ug/m³ må ikke overskrides mere end 35 gange om året.

For de fine partikler (PM_{2,5}) er der en målværdi 25 ug/m³ (årligt gennemsnit) gældende fra 2010. En målværdi er ikke bindende. Først fra 2015 skal denne grænseværdi overholdes.

De lovfæstede grænseværdier fra EU er implanteret i Dansk lovgivning – disse grænseværdier er ikke vejledende – men skal overholdes.

EF Dom fra 2008 fra München Tyskland luftforureningen i vejkryds. Det siger dommen:

"" 'I tilfælde af risiko for overskridelse af grænseværdier eller varslingstærskelværdier skal borgere, der er direkte berørt, kunne opnå, at de kompetente nationale myndigheder udarbejder en handlingsplan, selv om de i henhold til national ret har andre handlingsmuligheder til rådighed med henblik på at opnå, at disse myndigheder træffer foranstaltninger til bekæmpelse af luftforurening. ""

Kilde: Dom nr. C 237/07 ved EF-Domstolen afsagt 25. juli 2008.

I EU-direktivet fremgår det, **at der er " .. endnu ikke identificeret nogen nedre tærskel, under hvilken PM_{2,5} ikke udgør en risiko."**

Den fastsatte grænseværdi for PM_{2,5} er en politisk beslutning i EU og ikke baseret på de lægelige toksikologiske fakta vedr. en nedre grænseværdi. Der arbejdes i EU med at grænseværdien skal nedsættes yderligere, på basis af pågående lægefaglige undersøgelser af toksikologer. Dette er også gældende for ultrafinepartikler.

[Europa Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa](#)

Ultrafine partikler (under 0,1 mikrometer)

En stor del af de ultrafine partikler er sodpartikler, som stammer fra forbrændingen og udstødningen fra dieselmotorer. De transporteres ikke særligt langt, og det er i høj grad lokale forhold, så som fx afstanden til en trafikeret vej, der afgør hvor udsat man er. Partiklerne er særligt sundhedsskadelige, fordi de er så små, at de trænger fra lungerne og over i blodbanen. Ultrafine partikler øger risikoen for hjerte-karsygdomme og

	<p>kan medføre skader på ens DNA (arvemateriale), som giver øget risiko for kræftsygdomme.</p> <p>Dieslbiler samt lastbiler</p> <p>Spritnye dieslbiler sender gennemsnitligt 7,1 gange flere sundhedsskadelige kvælstof-ilter (NOx) ud med udstødningen, end de er godkendt til. Det viser den mest omfattende test af personbiler på diesel foretaget efter, at nye forureningskrav trådte i kraft sidste år.</p> <p>Kravene, kaldet Euro 6, skal sikre, at der slipper færre sundhedsskadelige stoffer ud med udstødningen. Men den laboratorieprøve, som bilproducenterne får godkendt motorerne efter, har meget lidt med virkeligheden at gøre, påpeger Peter Mock, leder i miljøorganisationen The International Council on Clean Transportation (ICCT), der står bag undersøgelsen af i alt 15 dieslbilers reelle udslip på vejene.</p>
	<p>April 2015</p> <p>Spritnye dieslbiler sender gennemsnitligt 7,1 gange flere sundhedsskadelige kvælstof-ilter (NOx) ud med udstødningen, end de er godkendt til. Det viser den mest omfattende test af personbiler på diesel foretaget efter, at nye forureningskrav trådte i kraft sidste år.</p> <p>Kravene, kaldet Euro 6, skal sikre, at der slipper færre sundhedsskadelige stoffer ud med udstødningen. Men den laboratorieprøve, som bilproducenterne får godkendt motorerne efter, har meget lidt med virkeligheden at gøre, påpeger Peter Mock, leder i miljøorganisationen The International Council on Clean Transportation (ICCT), der står bag undersøgelsen af i alt 15 dieslbilers reelle udslip på vejene.</p> <p>NOx-udslip falder kun marginalt</p> <p>Ifølge ICCT er NOx-udslippet fra nye dieslbiler kun faldet ganske lidt over de seneste 15 år, selv om normerne løbende er strammet. Samtidig er antallet af dieslbiler steget voldsomt. Derfor er København fortsat mere forurenede med NOx, end EU's grænseværdier tillader.</p> <p>Én af NOx-varianterne, kvælstofdioxid (NO₂), kan ved høje niveauer skade luftvejene og er særligt slem for astmatikere, fortæller professor Steffen Loft, leder af Institut for Folkesundhedsvidenskab ved Københavns Universitet.</p> <p>Det er vanskeligt at skelne effekterne af NOx og udstødningens partikler fra hinanden, men effekterne af de to typer luftforurening er tilsammen meget alvorlige og omfatter for tidlig død, hjerte-kar-sygdomme, KOL og diabetes. Steffen Loft mener derfor, at både partikeludslippet og NOx-forureningen skal ned.</p> <p>»Ikke ud fra et EU-synspunkt, men af hensyn til vores egen sundhed,«</p>

	<p>siger han.</p> <p>Den høje udledning af NOx fra selv nye dieselbiler er årsag til, at Danmark ikke indfører en miljøzone i København efter tysk forbillede. En zone vil forhindre ældre dieselbiler i at køre i centrum, men fordi nye dieselbiler udsender lige så meget NO₂, vil den kun have begrænset effekt på netop den type forurening, argumenterer miljøminister Kirsten Brosbøl (S) over for Folketingets miljøudvalg.</p> <p>Ny testprocedure trukket tilbage</p> <p>EU er på vej med en ny testprocedure, som skal sikre, at udslippet af NOx fra dieselbiler også i praksis falder. Fredag før påske, da forslaget om procedureændringen skulle have været til afstemning i en såkaldt teknisk komité, trak kommissionen det dog midlertidigt tilbage. Ifølge Miljøstyrelsens repræsentant på mødet, specialkonsulent Christian Lange Fogh, stod det klart, at det ville blive stemt ned.</p> <p>Selve testproceduren skal ifølge Christian Lange Fogh nok blive vedtaget snart, men spørgsmålet er, hvornår den træder i kraft for alle nye biler, og hvor store overskridelser af grænseværdierne bilproducenterne får tilladelse til.</p> <p>»Vi må konstatere, at der fra nogle medlemslandes side er et misforhold mellem deres problemer med luftkvalitet og deres villighed til at få løst dem i en fart,« siger han.</p> <p>De Danske Bilimportører afviser at kommentere dieselbilernes høje NOx-forurening og henviser til den europæiske bilindustri brancheargumentation, Acea, som kun vil svare skriftligt på Ingeniørens spørgsmål:</p> <p>’Industrien er enig i, at det er nødvendigt med en ny testprocedure for at nedsætte NOx-koncentrationen i byer,« skriver Acea, og argumenterer videre, at standarden først kan være implementeret på alle nye dieselbiler i 2019. I praksis kræver det efterbehandling af udstødningen ved hjælp af f.eks. SCR-katalysatorer på alle dieselbiler, og det er ’dyrt og komplekst’, lyder det.</p> <p>29 procent af de nye biler, der blev indregistreret i første halvår sidste år, kører på diesel.</p>
--	--

April 2016

Dieslbiler har i årevis været populære blandt danskerne, men flere omfattende test har på det seneste vist, at europæiske bilproducenter sender dieslbiler på vejene, som forurener alt for meget.

Derfor råder FDM og Det Økologiske Råd nu privatbilister til at købe en benzinbil frem for en diesebil.

Dieslbilerne holder slet ikke, hvad de lover. Hverken med hensyn til hvor langt de kører på literen eller deres luftforurening, vurderer Christian Ege, sekretariatsleder i Det Økologiske Råd.

Siden efteråret 2015 er over 300 forskellige dieslbiler blevet testet af britiske og tyske myndigheder for udledning af NOx. Resultaterne var meget dårligere end forventet.

I den britiske test, som blev udført af analysevirksomheden Emission Analytics, overskred 97 procent af de testede biler grænseværdien for forurening, skriver The Guardian.

Dieslbilerne har overholdt grænsen for udledningen af NOx i laboratoriet, men når de kommer på vejene under reelle kørselsforhold, har forureningen vist sig at være meget højere.

Nogle af bilerne udsendte mere end 12 gange så meget NOx end tilladt. Den britiske test viste, at ingen af bilerne var udstyret med snydesoftware, som det var tilfældet med Volkswagen.

Vi kan ikke bevise, at andre mærker bruger snydesoftware, siger Christian Ege fra Det Økologiske Råd. Men der er ingen tvivl om, at næsten alle dieslbiler forurener alt for meget, fortsætter han. Det Økologiske Råd anbefaler først og fremmest, at bilisterne overvejer en elbil, hvis formålet er at vælge en miljøvenlig bil, men hvis valget står mellem en diesel og en benzinbil, anbefaler de en benzinbil, der kører langt på literen. Det samme gør FDM. Men mindre man har helt særlige kørselsbehov.

Med de kørselsmønstre vi har herhjemme, vil privatbilister som udgangspunkt være bedst tjent med en benzinbil, når de kører til og fra arbejde. Kun hvis man skal køre langt på motorvej eller landevej, og kan gøre det uden at køre i kø, vil diesebilen være det bedste valg, siger Lone Otto, der er leder af FDM's tekniske afdeling til Finans. Som en konsekvens af VW-sagen er det også kommet frem, at mange andre bilmærker skruer ned for rensningen af kvælstofilter (NOx) ved lave temperaturer. Det er endnu et argument for at vælge en benzinbil, mener FDM.

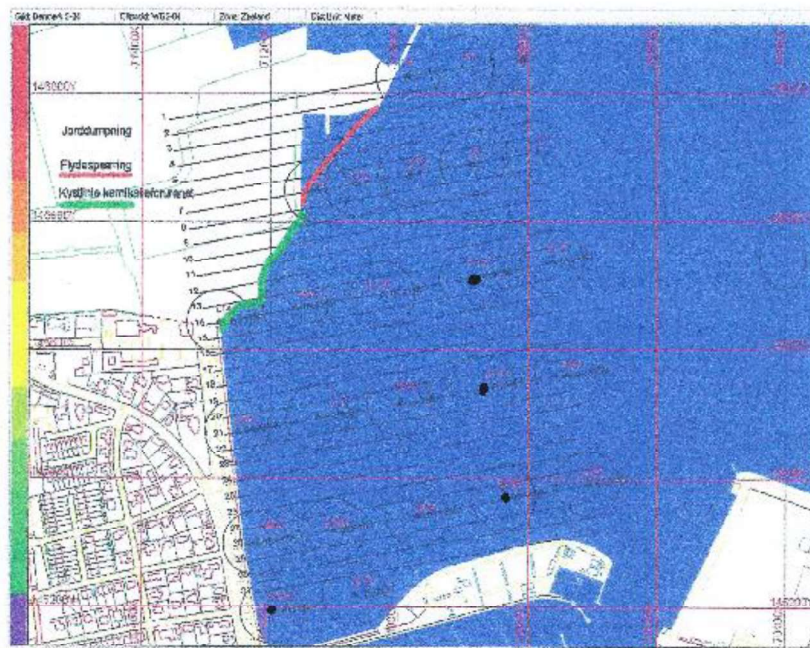
I Danmark har vi netop de lave temperaturer, og derfor forurener dieslbiler langt mere under skandinaviske forhold end under kørsel i Sydeuropa, siger Lone Otto til Finans.

Fakta: 630.000 biler skal opdateres
Efter de omfattende test har alle de tyske bilproducenter skriftligt garanteret, at de vil imødekomme de tyske myndigheders krav.

Det betyder i første omgang, at 630.000 biler skal på værksted for at have ny software. Det drejer sig om biler fra Audi, Opel, Mercedes og Porsche. Den tyske trafikmyndigheder, KBA, vil efterfølgende tjekke, om de opdate-

	<p>rede biler lever op til emissionsgrænserne. Også når bilerne kører på offentlig vej. VW er i gang med et omfattende opdateringsprogram for otte millioner dieslbiler solgt i Europa. Kilde: Ingeniøren/FDM/Ritzau/FOKUS/Københavns Kommune mfl.</p> <p>Ved venlig hilsen</p> <p>Beboerne ved og på Strandvænget</p> <p>Fleming Kjer Kontaktperson i denne sag Kim Borgstrøm Strandvænget 7, 2100 København Ø EB: E/F Strandvejen 59 /V formand Ingrid Sandal, 2100 København Ø EB: E/F Svanemøllegården/V formand Sven Fristrup , 2100 København Ø Lotte Freuchen Jeppesen, Strandvænget 13 , 2100 København Ø Anne Marie Johansen, Ole Matthiessen Strandvænget 23 A , 2100 København Ø Bengt Göran Bjarne Roupe, Strandvænget 23 B , 2100 København Ø Rita Nielsen, Steffen Stæhr, Strandvænget 5 , 2100 København Ø Charlotte Riis-Olsen, Vesterled 1, 1 sal , 2100 København Ø Michael og Mathilde Pelle Meiborg, Strandvænget 7, 1 sal, 2100 København Ø Denne henvendelse udgør: Ved op på Strandvænget 141 beboer</p> <p>Bilag:</p>
--	--

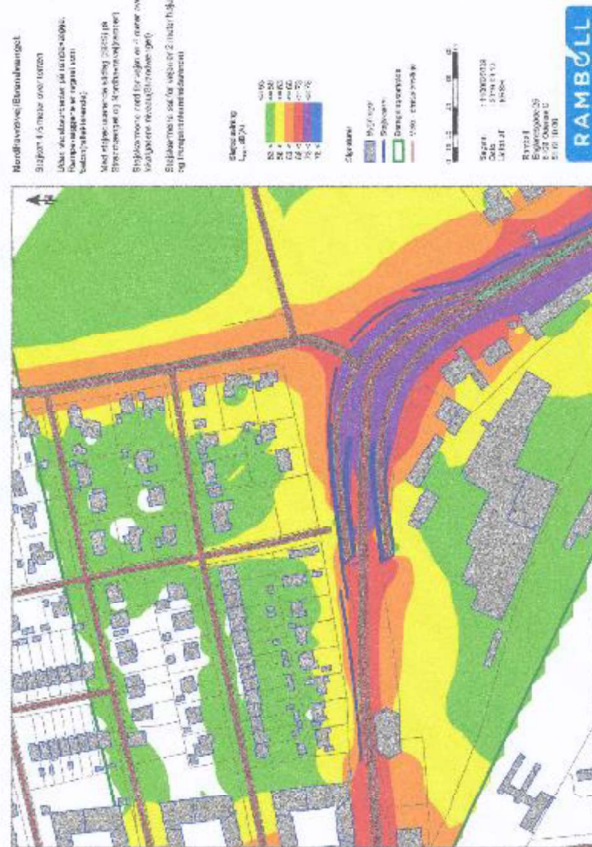
Rapport Badested Svane møllebugten
okt. 2006.



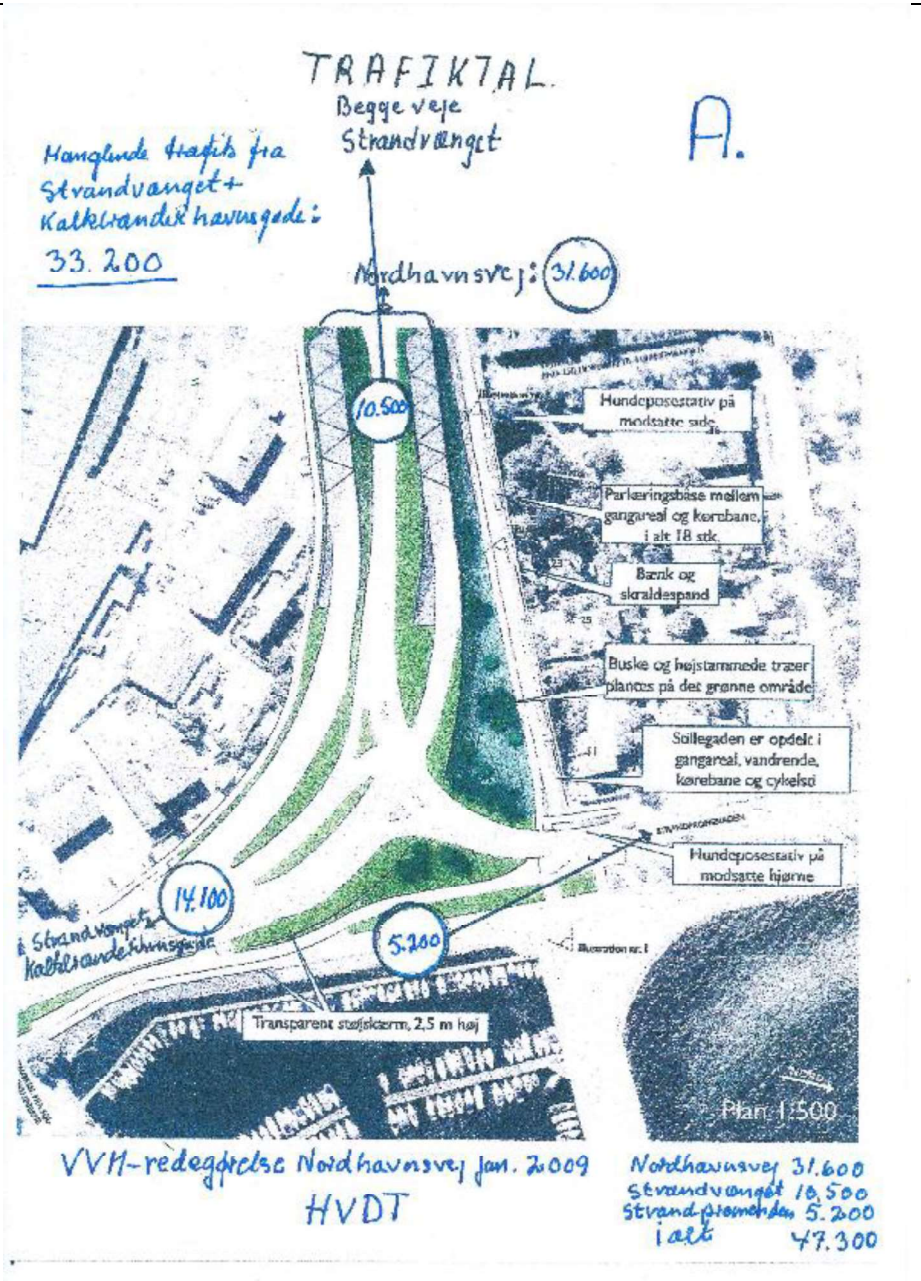
Figur 1.4 Oversigt over bundprøvestationer.

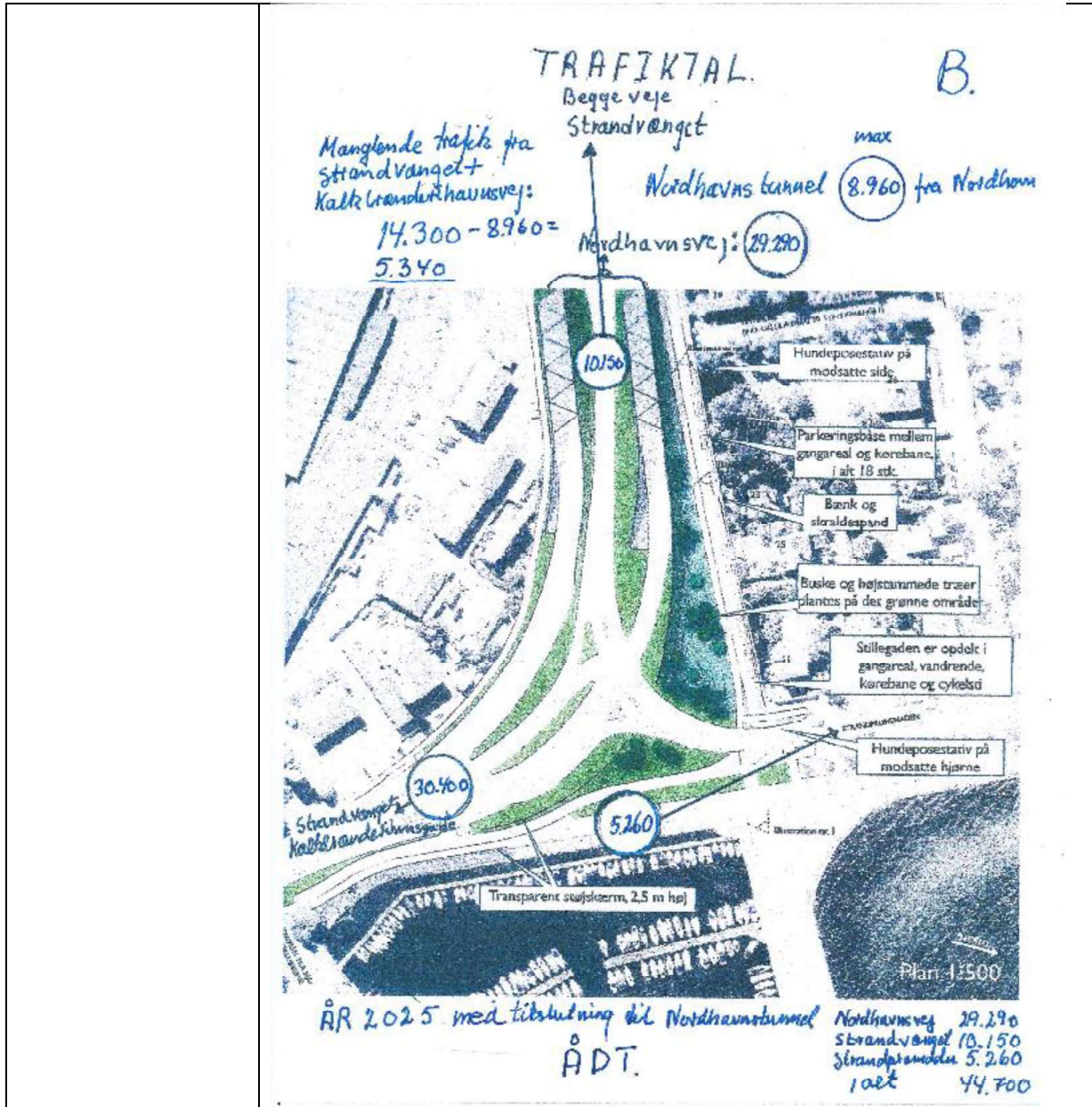
● = 4 prøver udtaget, til analyse.

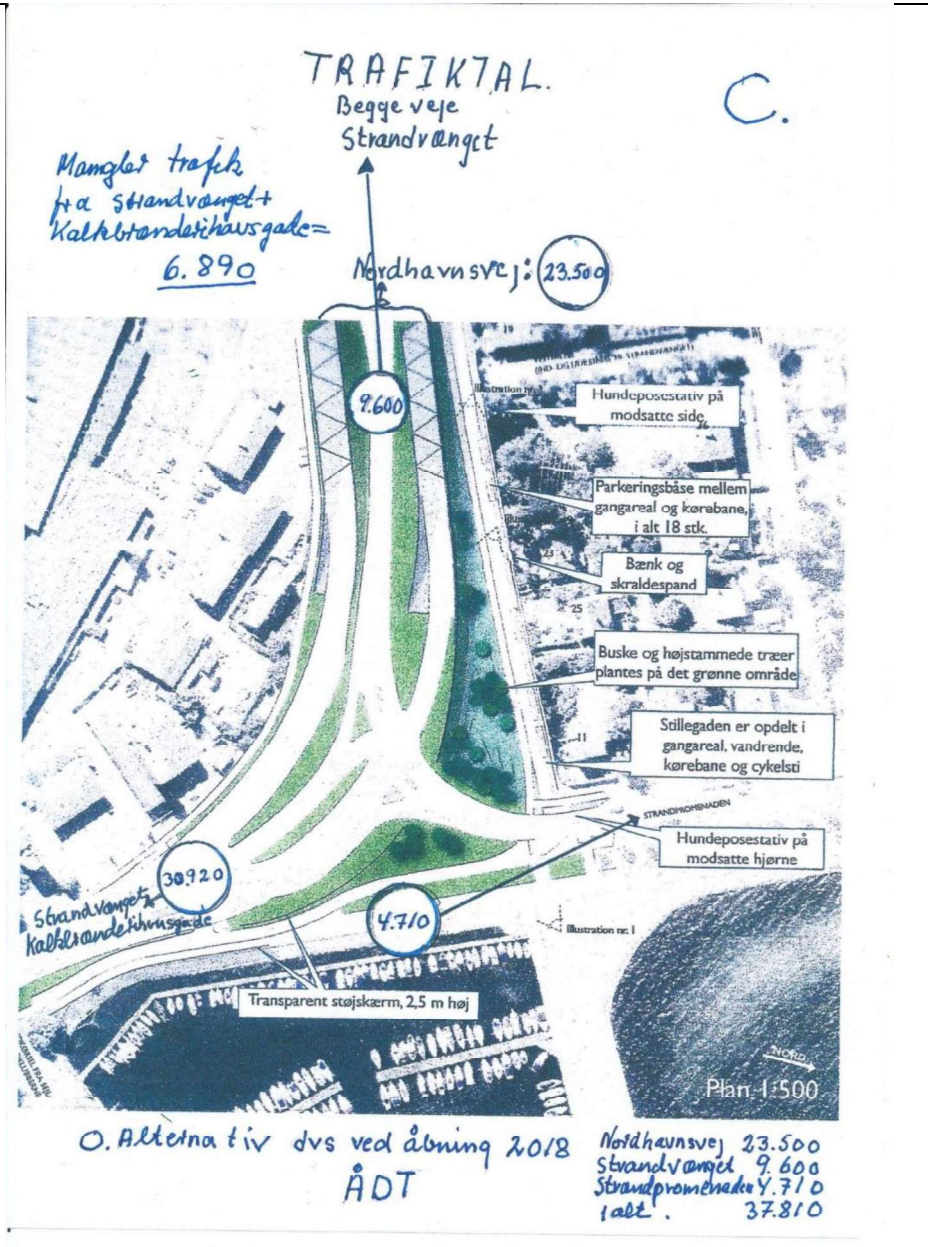
Side 1-8.



Figur 7. Trafikketøy i området 4% meter over terren, med 4 meter høy steinvegg







EUROPA.KOMMISSIONEN
Bruxelles, den 22.7,2016
2016/2080
C(2016) 4579 final

Hr. minister

Udenrigsminister Kristian JENSEN
Udenrigsministeriet
Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K

Commlsston ouropéenne. B-1049 bruxelles Belgique
Europese Gornmissie, B- 1049 Brussel - Belgiaë
Tel(on: 00-32-(012-299.11.11 .

Jeg skal hermed henlede Deres opmærksomhed på gennemførelsen i Danmark af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere Luft i Europa I herefter "Luftkvalitetsdirektivet", "direktiv 2008/50/EF" eller "direktivet") med hensyn til grænseværdierne for NO2

·
L. Gældende ret

Betragtning 2 til luftkvalitetsdirektivet har følgende ordlyd:

2) For at beskytte menneskeslægten sundhed og miljøet som helhed er det særlig vigtigt at bekæmpe emissionerne af forurenende stoffer ved kilden og at identificere og gennemføre de meste efterlave emissionsreducerende foranstaltninger på lokalt og nationalt plan samt på fællesskabsplan. Derfor bør emissioner skadelige luftforurenende stoffer undgås, forebygges eller reduceres, og der bør fastsættes hensigtsmæssige mål for luftkvaliteten under hensyntagen til Verdenssundhedsorganisationens normer, retningslinjer og programmer.

Betragtning 16 til luftkvalitetsdirektivet har følgende ordlyd:

16) For zoner og bymæssige områder med særligt vanskelige betingelser bør det være muligt at forlænge fristen for overholdelse af grænseværdierne for luftkvaliteten i tilfælde, hvor der trods gennemførelsen af hensigtsmæssige foranstaltninger til bekæmpelse af forureningen er akutte problemer med overholdelse i specifikke zoner og bymæssige områder. En udsættelse for en zone eller et bymæssigt område bør ledsages af en overordnet plan, der skal vurderes af Kommissionen, for at sikre overholdelse inden den forlængede frists udløb. Det er vigtigt at disponere over de nødvendige ællesskabsforanstaltninger, der afspejler den ambitionsniveau, som er valgt i temastrategien for luftforurening, med henblik på at reducere emissioner ved kilden, for at opnå en effektiv reducere af emissionerne indenfor tidsfrist, der er fastsat i dette direktiv for opfyldelse af grænseværdierne, og der bør lages hensyn hertil, når anmodninger om udsættelse af fristen opfyldelse af bestemmelserne vurderes.

Betragtning 18 til luftkvalitetsdirektivet har følgende ordlyd:

18) Der bør udarbejdes luftkvalitetsplaner for zoner og bymæssige områder, hvor luftens koncentrationer af forurenende stoffer overskrider de relevante luftkvalitetsmålværdier eller -grænseværdier plus eventuelle midlertidige tolerancemargener, når det er relevant. Luftforurenende stoffer udgår fra mange forskellige kilder og aktiviteter. For at sikre overensstemmelse mellem forskellige politikker bør sådanne luftkvalitetsplaner om muligt være sammenhængende med og integreres i planer og programmer, der er udarbejdet i medfør af Europa-Parlamentets og rådets direktiv 2001/80/EF af 23. oktober 2001 om begrænsning af visse luftforurenende emissioner fra store fyringsanlæg, direktiv 2002/49/EF og Europa-Parlamentets og Rådet* direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002 om vurdering og styring af ekstern støj. Der vil også blive taget fuldt hensyn til de luftkvalitetsmål opstilles i dette direktiv, når der gives tilladelse til industrivirksomhed i overensstemmelse med Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 2008/11/EF af 15. januar 2008 om integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening.

I luftkvalitetsdirektivets artikel 2 defineres følgende termer, som er relevante for denne sag, således:

5."grænseværdi": et niveau, der fastsættes på et videnskabeligt grundlag med henblik på at undgå, forhindre eller nedsætte de skadelige virkninger på menneskers sundhed og eller miljøet som helhed, som skal nås inden for en given frist, og som ikke må overskrides, når det er nået.
(...)

8."luftkvalitetsplaner": planer, hvori der fastsættes foranstaltninger med henblik på at nå grænseværdier eller målværdier

Luftkvalitetsdirektivets artikel 13, stk. 1, bestemmer:

Grænseværdier og varslingsstærkelværdier til beskyttelse af menneskers sundhed.

1. Medlemsstaterne sikrer, at luftens indhold af svovldioxid, PM₁₀, bly og carbonmonoxid i deres zoner og bymæssige områder ikke overskrider grænseværdierne i bilag XI.

Med hensyn til nitrogendioxid og benzen må grænseværdierne i bilag XI ikke overskrides fra de datoer, der er fastsat deri.

Vurderinger af, om disse krav er overholdt, foretages i overensstemmelse med bilag III,

Tolerancemargenerne i bilag XI finder anvendelse i overensstemmelse med Artikel 22, stk. 3, og artikel 23, stk. 1.
Luftkvalitetsdirektivets artikel 22 bestemmer:

Udsættelse af frister for opfyldelse og undtagelse fra forpligtelsen til at anvende visse grænseværdier.

1. Hvis overholdelse af grænseværdierne for nitrogendioxid eller benzen i en given zone eller et givet bymæssigt område ikke kan opnås inden for fristerne i - bilag XI, kan en medlemsstat udsætte disse frister med højst fem år for den pågældende zone eller det pågældende bymæssige område, på betingelse af, at der opstilles en luftkvalitetsplan i overensstemmelse med artikel 23 for den zone eller det bymæssige område, udsættelsesperioden skulle gælde for; en sådan luftkvalitetsplan skal suppleres med de oplysninger, der er opført på listen i bilag XV, del B, over de pågældende forurenende stoffer, og påvise, hvordan grænseværdierne nås inden den nye frist

.
[...]

3. Når en medlemsstat anvender stk. 1 eller 2, sikrer den, at grænseværdien for hvert forurenende stof ikke overskrides med mere end den højeste tolerancemargen, der er fastsat i bilag XI for hvert af de forurenende stoffer.

4.. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen, hvor stk. 1 eller stk. 2 efter deres opfattelse finder anvendelse, og fremsender de i stk. 1 omhandlede luftkvalitetsplaner, herunder alle relevante oplysninger, som er nødvendige for, at Kommissionen kan vurdere, hvorvidt de pågældende betingelser er opfyldt, ved vurderingen tager Kommissionen hensyn til forventede virkninger på luftkvaliteten i medlemsstaterne, på nuværende tidspunkt og i fremtiden, forventede virkninger af foranstaltninger, som er truffet af medlemsstaterne og Fællesskabet samt forventede virkninger af nuværende fællesskabsforanstaltninger og planlagte fællesskabsforanstaltninger, som Kommissionen vil stille forslag om.

Hvis Kommissionen ikke har gjort indsigelser inden ni måneder efter modtagelsen af den pågældende meddelelse, anses de relevante betingelser for anvendelse stk. 1 eller 2 for at være opfyldt.

Hvis der gøres indsigelse, kan Kommissionen anmode medlemsstaterne om at tilpasse eller forlægge nye luftplaner.

Luftkvalitetsdirektivets artikel 23, stk. I, bestemmer:

Luftstøjplaner

1. Hvis niveauet af forurenende stoffer i luften i bestemte zoner eller bymæssige områder overskrider en grænseværdi eller en målværdi samt eventuelle relevante tolerancemargener herfor i det konkrete tilfælde, sørger medlemsstaterne for at opstille luftkvalitetsplaner for de pågældende zoner og bymæssige områder for at nå den pågældende grænseværdi eller målværdi i bilag XI og XIV.

Overskrides disse grænseværdier efter fristen, skal luftkvalitetsplaner omfatte egnede foranstaltninger, så overskridelsesperioden bliver kortest mulig. Luftkvalitetsplaner kan desuden omfatte specifikke foranstaltninger, der har til formål at beskytte følsomme befolkningsgrupper, herunder børn.

De pågældende luftkvalitetsplaner skal mindst indeholde de oplysninger, der er anført i bilag XV, del A, og kun omfatte foranstaltninger i henhold til artikel 24. Disse planer meddeler omgående Kommissionen, dog senest to år efter udløbet af det år, den første overskridelse blev registreret.

Hvis der skal udarbejdes eller iværksættes luftkvalitetsplaner for flere forurenende stoffer, udarbejdes og iværksættes medlemsstaterne, hvor det er hensigtsmæssigt, samlede luftkvalitetsplaner, der omfatter alle de pågældende forurenende stoffer.

Luftkvalitetsdirektivets artikel 27 bestemmer:

Fremsendelse af oplysninger og rapportering

1. Medlemsstaterne sikrer, at Kommissionen får adgang til oplysningerne om luftkvaliteten inden for den krævede tidsfrist som fastsat i de gennemførelsesforanstaltninger, der er omhandlet i artikel 23, stk. 2.

2. Med det særlige formål at vurdere, om grænseværdierne og de kritiske niveauer er overholdt og målværdierne er nået, skal sådanne oplysninger under alle omstændigheder gøres tilgængelige for Kommissionen senest ni måneder efter udgangen af hvert år og indeholde angivelse af:

- a) de ændringer, der det pågældende år er foretaget i fortegnelsen og afgrænsningen af zoner og bymæssige områder som fastsat i artikel
- b) fortegnelsen over zoner og bymæssige områder, hvor niveauet med hensyn til et eller flere forurenende stoffer tigger højere end grænseværdierne plus den eventuelle tolerancemargin, eller højere end målværdier eller kritiske værdier, og for disse zoner og bymæssige områder:
 - i) de vurderede niveauer og om nødvendigt de datoer og perioder, hvor sådanne niveauer blev observeret
 - ii) hvis det er hensigtsmæssigt en vurdering af bidragene fra naturlige kilder og fra ophvirvling af partikler som følge af sand- eller saltspredning på vejene om vinteren til de vurderede niveauer, som er opgivet til Kommissionen i henhold til artikel 20 og 21

3. Stk 1 og 2 finder anvendelse på de oplysninger, der indsamles fra begyndelsen af det andet kalenderår efter ikrafttrædelsen af de gennemførelsesforanstaltninger, der er omhandlet i artikel 28, stk. 2.

I bilag XI til luftkvalitetsdirektivet er der fastsat følgende grænseværdier for NO₂:

- en timegrænseværdi på 200 µg/m³, der ikke må overskrides mere end 18 gange pr. kalenderår
- en årsgrænseværdi på 40 µg/m³.

Samtidig er det i del B i bilag XI fastsat, at disse grænseværdier skal nås senest den 1. januar 2010.

Del A i bilag XV til luftkvalitetsdirektivet indeholder følgende forskrifter:
A. Oplysninger, som skal gives i henhold til artikel 23 (luftkvalitetsplanen)

1. Geografisk område, hvor overskridelsen fandt sted

- a) region
- h) by (kort)
- c) målestation (kort, geografiske koordinater).

2. Generelle oplysninger

- a) zonens art (by, industriområde eller tanddistrikt)
- h) skønnet forurenede areal (km²) og eksponeret befolkning
- c) relevante klimadata
- d) relevante topografiske data
- e) tilstrækkelige oplysninger om typer af målgrupper, som gør det nødvendigt at beskytte området.

3. Ansvarlige myndigheder

Navne og adresser på personen\ som er ansvarlige for udarbejdelse og gennemførelse af planer til forbedring af luftkvaliteten.

4. Forureningens art og vurdering af forureningen

- a) koncentrationer, som er iagttaget tidligere år (inden afhjælpende foranstaltning er iværksat)
- b) koncentrationer, der er målt siden projektets start
- c) teknisklær, der er anvendt til vurderingen.

5. Forureningens oprindelse

- a) liste over væsentligste kilder til forureningsemissionen (kort)
- b) samlet mængde emissioner fra disse kilder (tons/år)
- c) oplysninger om forurening importeret fra andre områder.

6. Analyse af situationen

- a) udførlige oplysninger om faktorer, som bidrager til overskridelsen (f.eks. transport, herunder grænseoverskridende transport, dannelse af sekundære forurenende stoffer i atmosfæren)
- b) udførlige oplysninger om mulige foranstaltninger til forbedring af luftkvaliteten.

7. Oplysninger om foranstaltninger eller projekter til forbedring af luftkvaliteten, som fandtes inden den 11. juni 2008, dvs.:

- a) lokale, regionale, nationale, internationale foranstaltninger
- b) virkninger, som er iagttaget i forbindelse med foranstaltningerne.

8. Oplysninger om foranstaltninger eller projekter, som er vedtaget med henblik på begrænsning af forureningen efter dette direktivs ikrafttræden:

- a) opregning og beskrivelse af alle foranstaltninger, som er planlagt i forbindelse med projektet
- b) tidsplan for gennemførelsen
- c) skøn over den planlagte forbedring af luftkvaliteten og af den tid, som skønnes at være nødvendig for at nå kvalitetsmålsætningen.

9. Oplysninger om de foranstaltninger eller projekter, som er planlagt eller som skal gennemføres på langt sigt.

10. Liste over publikationer, dokumenter og andre værker osv., som anvendes for at supplere de oplysninger, der kræves i henhold til dette bilag.

2. Sagsforløb

Direktiv 2008/50/EF trådte i kraft i juni 2008 og inkorporerede et rammedirektiv (96/62/EF)² og tre afledte direktiver, herunder direktiv 99/30/EF³, hvorved gældende luftkvalitetslovgivning blev sammenfattet i et enkelt direktiv, uden at man derved ændrede grænseværdierne for beskyttelsen af menneskers sundhed.

Grænseværdien for NO₂ var tidligere fastsat i direktiv 99/30/EF og har fundet anvendelse siden den 1. januar 2010. I direktiv 2008/50/EF blev der ikke fastsat nye grænseværdier, og den nævnte dato blev ikke ændret for så vidt angår nitrogenoxid.

I direktiv 2008/50/EF blev der imidlertid i artikel 22, stk. 1, indført en mulighed for, at medlemsstaten under visse betingelser kan udsætte fristen for overholdelse af grænseværdien for nitrogenoxid med højst fem år og på grundlag af en vurdering for hver zone foretaget af Europa-Kommissionen. For at kunne benytte sig af denne undtagelse skal en medlemsstat udarbejde en luftkvalitetsplan i overensstemmelse med artikel 23 for den relevante zone suppleret med de oplysninger, der er opført på listen i bilag XV, del B, og påvise, hvordan grænseværdierne kan nås inden den nye frist udløber. Når en medlemsstat meddeler Kommissionen, at den ønsker at benytte sig af denne mulighed, vurderer Kommissionen i overensstemmelse med de gældende retningslinjer, om disse betingelser er opfyldt. Hvis Kommissionen ikke har gjort indsigelser inden ni måneder efter modtagelsen af den pågældende meddelelse, anses betingelsen for at være opfyldt. Hvis den EUs indsigelse, kan den anmode medlemsstaterne om at tilpasse luftkvalitetsplanerne eller forelægge nye planer.

Ved et brev, der blev registreret den 1. marts 2011, meddelte Danmark, at man under henvisning til direktivets artikel 22, stk. 1, ønskede en udsættelse af fristen for overholdelse af den årlige grænseværdi for NO₂ i tre luftkvalitetszoner, nemlig København, Aarhus og Aalborg.

Ved afgørelse af 2. december 2011⁴ gjorde Kommissionen indsigelse for så vidt angår Luftkvalitets zonen for København af følgende grunde:

³) 2 EFT L 296 af 21.11.1996, s. 55-63.

3 EFT L 63 af 29.6.1999, s. 41-60.

C (2011) 8793,

http://ec.europa.eu/environment/air/consultations/legislation/dk2_en.pdf

"Ifølge fremskrivningerne i de danske myndigheders luftkvalitetsplan forventes grænseværdien overholdt i 2015 i zone 1. Fremskrivningerne er imidlertid baseret på et forventet koncentrationsniveau i 2010 (48 µg/m³), der ligger væsentligt under det niveau, der reelt blev målt i 2011 (56 µg/m³). I betragtning af dette niveau, der derfor udgør et mere realistisk udgangspunkt, vil den gradvise nedbringelse af NO₂-koncentrationsniveauet resultere i et årligt gennemsnit i 2015, der ligger over grænseværdien. Ifølge de danske myndigheder, skyldes de høje NO₂-koncentrationer i 2010 midlertidige lokale bygge- og anlægsarbejder. De danske myndigheder har imidlertid ikke indsendt materiale, der underbygger denne påstand, eller oplysninger om hvornår de pågældende bygge- og anlægsarbejder vil blive afsluttet. Derfor kan Kommissionen ikke til fulde tage stilling til, om den foreslåede forureningsbekæmpelse er tilstrækkelig til at sikre overholdelse af den årlige grænseværdi for NO₂ senest den 1. januar 2015."

Af de årlige rapporter som Danmark i henhold til artikel 27 i direktiv 2008/50/EF indsendte for årene 2010-2012, fremgår det, at Danmark overskred den gældende time og/eller årsgrænseværdi for NO₂ i 3 på hinanden følgende år i 3 zoner, hvor fristen ikke var blevet forlænget, da Danmark ikke havde afgivet nogen meddelelse herom i henhold

til artikel 22.

Kommissionen sendte derfor en EU PILOT-skrivelse (nr. 6110/I4IENVI) til Danmark den 12. februar 2014, hvori den anførte, at der foreligger en tilsidesættelse af direktivets artikel 13, stk. 1, sammenholdt med bilag XI, og henviste til forpligtelsen i direktivets artikel 23, stk. 1, andet afsnit, til at opstille luftkvalitetsplaner, som omfatter "egnede" foranstaltninger, så overskridelsesperioden i direktivets artikel 23 stk. 1, andet afsnit til at opstilling luftkvalitetsplaner, som omfatter "egne" foranstaltninger, så overskridelsesperioden bliver "kortest mulig"

I EU PILOT-skrivelsen anmodede Kommissionen Danmark om at oplyse, hvornår man forventede, at de gældende time- og årsgrænseværdier for NO₂ i luftkvalitetszonen for København ville blive overholdt fuldt ud. Kommissionen anmodede endvidere Danmark om at oplyse, hvilke yderligere foranstaltninger der var truffet eller ville blive truffet i denne zone for at sikre, at overskridelsesperioden bliver kortest mulig, med tilhørende fremskrivninger og tidsplaner for de forventede resultater.

Danmark besvarede EU-pilotskrivelsen den 2. juni 2014. I svaret redegøres der for årsagen til overskridelsen af grænseværdierne for NO₂, og for de foranstaltninger, der vil blive truffet for at sikre, at overskridelsesperioden bliver kortest mulig. Det anføres, at Danmark forventer yderligere tiltag gennemført for at sikre, at grænseværdien overholdes i 2015.

Ifølge de årlige luftkvalitets rapporter, som Danmark har indsendt i henhold til artikel 27 direktiv 2008/50/EF, fortsatte overskridelsen af de årlige grænseværdier for NO₂ i 2013 og 2014 i den zone, som EU-pilotskrivelsen var møntet på, nemlig zone DK0001 København. Det fremgår således af de årlige rapporter, at den årlige grænseværdi for NO₂ var overskredet i denne zone fra 2010 til og med 2014.

3. Juridisk analyse

3.1 Tilsidesættelse af forpligtelser i henhold til artikel 13, stk. 1, i luftkvalitetsdirektivet sammenholdt med bilag XI hertil.

Direktivets artikel 13, stk. 1, andet afsnit, har følgende ordlyd: "Med hensyn til nitrogendioxid og benzen må grænseværdierne i bilag XI ikke overskrides fra de datoer, der er fastsat deri." I bilag XI, del B, er der fastsat årlige grænseværdier for NO₂: en årsgrænseværdi på 40 µg/m³. Disse grænseværdier skulle være opfyldt den 1. januar 2010.

Grænseværdierne for NO₂ var tidligere fastsat i direktiv 99/30/EF. I direktiv 2008/50/EF blev der ikke fastsat nye grænseværdier, og den nævnte dato blev ikke ændret for så vidt angår nitrogendioxid. Disse grænseværdier udgør en klar og ubetinget forpligtelse for medlemsstaten, hvilket blev bekræftet ved Domstolens dom af 19. november 2014 i sag C-404113. De er obligatoriske og er ikke blevet ændret, siden direktiv 99/30/EF trådte i kraft.

Kommissionen konstaterer, at den årlige grænseværdi for NO₂ i luftkvalitetszone DK0001 København konsekvent ikke er blevet overholdt mellem 2010 og 2014, således som det fremgår af nedenstående tabel:

Højeste rapporterede årlige niveauer af NO₂ i µg/m³ { sammenlignet med den årlige grænseværdi på 40 µg/m³

Zonens kode	Zonens navn	2010	2011	2012	2013	2014
		Årligt	Årligt	Årligt	Årligt	Årligt
0001	København	56	54	55	55	51
	dvs., overskridelser gå på	76	14	75	15	11

Det bemærkes i denne forbindelse, at Danmark, før grænseværdierne trådte i kraft, har haft mindst 10 år til at forberede sig på at overholde grænseværdierne. I direktiv 99/30/EF var der nemlig allerede indført tolerancemargener, der faldt hvert år, indtil de nåede ned på nul, og grænseværdien ville så finde anvendelse uden tolerancemargen på det tidspunkt, hvor fristen udløb (dvs. den 1. januar 2010 for NO₂'s vedkommende). Disse tolerancemargener blev indført før at tilskynde til langsigtede planlægning og langsigtede foranstaltninger. Hvis tolerancemargenen blev overskredet, udløste det en forpligtelse til at udarbejde luftkvalitetsplaner i henhold til artikel 8, stk.4, i direktiv 96/62/EF, der var det dagældende rammedirektiv. Denne forpligtelse blev derfor udformet som et redskab, der skulle hjælpe til med at opnå en overholdelse af grænseværdierne før den oprindelige frist udløb, og ikke efter.

Opmærksomheden henledes i øvrigt på, at der i direktivet var åbnet mulighed for, at medlemsstaterne kunne opnå udsættelser af fristen indtil 2015 med hensyn til NO₂, for så vidt som de formelle og materielle krav i artikel 22, stk. 1, var overholdt. Som anført ovenfor har Danmark imidlertid ikke opnået en dispensation i medfør af direktivets artikel 22, stk. 1, fra forpligtelsen til at overholde den årlige grænseværdi for NO₂ for så vidt angår zonen DK 0001 København.

Det skal understreges, at Domstolen i sin dom af 19. november 2014 i sag C-404/13 bekræftede, at artikel 13, stk. 1, i direktiv 2008/50/EF fastsætter en forpligtelse til at opnå et bestemt resultat (if. præmis 30). Domstolen bekræftede endvidere, at forpligtelsen til at overholde grænseværdierne er absolut og består uafhængigt af alle andre forpligtelser, der er fastsat i direktivet. Som Domstolen formulerede det, efterkom mere en medlemsstat nemlig ikke fuldt ud sin forpligtelse efter direktivets artikel 13, stk. 1, alene fordi der er opstillet en plan i henhold til artikel 23, stk. 1 (if. præmis 42).

Kommissionen skal bemærke, at den ved kontrollen af, at direktivets krav overholdes, lægger de oplysninger til grund, som medlemsstaterne selv afgiver, navnlig de årlige luftkvalitetsrapporter, der er omhandlet i direktivets artikel 27.

På grundlag af ovenstående konkludere Kommissionen, at Danmark har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til artikel 13, stk. 1, sammenholdt med bilag XI til direktiv 2008/50/EF, i zonen DK0001 København i perioden fra 2010 til og ned 2014.

3,2 Tilsidesættelse af forpligtelser i henhold til artikel 230 stk. 1, i luftkvalitetsdirektivet sammenholdt med bilag XV, del A, hertil

I direktivets artikel 23, stk. 1, er der fastsat en forpligtelse til at vedtage – luftkvalitetsplaner, med henblik på at bringe overskridelserne af grænseværdierne til ophør:

Derfor stilles der i artikel 23, stk. 1, andet afsnit, krav om, at der indføres en passende mekanisme, så varigheden af de overskridelser, der medfører alvorlige risici for menneskers sundhed, kan blive så kort som mulig. Eksposering for NO₂ er forbundet med en øger dødelighed som følge af hjerte- og lungesygdomme⁵. Derfor kan planerne desuden omfatte specifikke foranstaltninger, der har til formål at beskytte følsomme befolkningsgrupper, herunder børn.

⁵ Det Europæiske Miljøagentur 2014, "Air Quality in Europe - 2014 report"

Overskridelsen af grænseværdierne indebærer allerede, at en medlemsstat ikke har overholdt sine EU-retslige forpligtelser, hvorfor den er forpligtet til at iværksætte de nødvendige tiltag for at afhjælpe denne situation hurtigt og træffe alle hensigtsmæssige foranstaltninger, således som det kræves efter bilag XV, del A, til direktivet. Som det fremgår af arti-

kel23, stk. 1, tredje afsnit, kan planen også omfatte foranstaltninger som Omhandlet i direktivets artikel 24, orden skal meddeles Kommissionen snarest muligt og ikke senere end to år efter udløbet af det år, hvor den første overskridelse blev registreret

I altikel23, stk. 1, beskrives den ovennævnte situation klart, og det foreskrives, at medlemsstaten på denne måde skal opnå et resultat, nemlig overholdelsen af de bindende grænseværdier til beskyttelse af menneskers sundhed, hvilket blev bekræftet af Domstolen i bl.a. præmis 40 og 41 i den ovennævnte dom af 19. november 2014 (i sag C-404/13). En medlemsstat, der ikke træffer eller undlader at gennemføre passende foranstaltninger under disse omstændigheder, har ikke opfyldt ovennævnte forpligtelser.

Med andre ord: Medlemsstaterne råder ganske vist over en vis skønsmargen ved valget af passende foranstaltninger, men dette skøn skal udøves med henblik på at identificere og gennemføre forholdsmæssige foranstaltninger, der effektivt kan løse det specifikke NO₂ emissionsproblem i den relevante zone, og som er egnede til at bringe tilsidesættelsen af artikel-13 til ophør snarest muligt. Dette skøn skal anvendes til at vedtage passende foranstaltninger, der kan løse de specifikke problemer i de berørte zoner- og bymæssige områder så hurtigt som muligt.

3.2.2 Oplysninger, som medlemsstaterne skal fremlægge

For at kontrollere, om medlemsstaten har opfyldt sine forpligtelser i henhold til direktivets artikel 23, stk. 1, må det afgøres, om den pågældende medlemsstat har vedtaget en luftkvalitetsplan, der opfylder kravene i nævnte bestemmelse, jf. afsnit 2.2.1.1 ovenfor.

Planen skal i dette øjemed indeholde alle de oplysninger, der kræves efter artikel 23, stk. 1, sammenholdt med bilag XV, del A, som artikel23 udtrykkeligt henviser til, navnlig punkt 4-10, der er gengivet ovenfor i punkt 1. ("gældende ret").

Direktivet er således baseret på følgende logik For at kunne foreslå effektive foranstaltninger for at forhindre overskridelsen af grænseværdierne er det først og fremmest nødvendigt, at medlemsstaterne råder over alle de relevante oplysninger, der gør det muligt at fastlægge situationen og analyserne årsagen og konsekvensens. På grundlag af de faktiske omstændigheder og den nævnte analyse bør medlemsstaten identificere og træffe effektive foranstaltninger for at imødegå overskridelsen. Alle påtænkte løsninger skal derfor underkastes en forudgående vurdering baseret på de faktiske oplysninger om omfanget af og årsagen til problemet. I mangel af relevante oplysninger om de taktiske forhold vil det ikke være muligt at udarbejde en realistisk tidsplan for gennemførelse af foranstaltningerne, et pålideligt skøn over forbedringer af luftkvaliteten og en frist for at nå de fastsatte mål.

Fraværet af en eller flere af de oplysninger, der kræves efter bilag XV, del A, udgør ikke alene i sig selv en tilsidesættelse af artikel 23, stk. 1, men er også et stærkt indicium for, at luftkvalitetsplanen er utilstrækkelig, for så vidt som der mangler foranstaltninger, der er egnede til at opnå det ønskede resultat, navnlig at sikre, at overskridelsesperioden bliver kortest mulig. Hvis en plan eksempelvis ikke indeholder en analyse af mulige forureningskilder (se punkt 5 og 6 i bilag XV, del A), er det vanskeligt at hævde, at de foranstaltninger der indgår i planen, er egnede til effektivt at nedbringe den vedvarende forurening.

Efter at have sikret sig, at planen indeholder alle de påkrævede oplysninger, kan Kommissionen foretage en analyse af de foranstaltninger, der indgår heri, for at kontrollere, om medlemsstaten rent faktisk har truffet samtlige mulige foranstaltninger med henblik på at bringe overskridelsen af grænseværdien til ophør. Det er i den forbindelse nødvendigt at under-

søge, om der allerede er truffet beslutning om at iværksætte foranstaltninger, og/eller om sådanne foranstaltninger allerede er beslutninger om der er tale om nye foranstaltninger eller foranstaltninger, der allerede har været gældende i et eller to år ("gamle" foranstaltninger). Disse forhold gør det muligt at vurdere, om foranstaltningerne i planen er tilstrækkelige eller ej, og om medlemsstaten bør træffe yderligere foranstaltninger for at sikre, at overskridelsesperioden bliver kortes mulig.

I den forbindelse skal det også bemærkes, at selv om en nylig vedtaget luftkvalitetsplan ved første øjekast synes tilfredsstillende, fordi den opfylder alle kravene i bilag XV, del A, er det stadig muligt, at den ikke vil blive gennemført som forudset, eller at foranstaltningen dermed ikke vil have den ønskede virkning, f.eks. fordi analysen af forureningskilderne ikke var korrekt, eller fordi andre relevante faktorer (så som det industrielle produktionsniveau eller intensiteten af trafikken) i mellemtiden har ændret sig.

Kommissionens vurdering af, om planerne opfylder kravene i artikel 23, stk. 1, sammenholdt med bilag XV, del A, foretages på grundlag af de oplysninger, som medlemsstaten har forelagt.

3.2.3 Situation i Danmark

I sit svar på EU-pilotskrivelsen har Danmark redegjort for baggrunden for NO₂-målingerne ved målestationen på H.C. Andersens Boulevard i København. Det anføres i svaret, at målestationen som følge af en omlægning af vejbaner af hensyn til trafikikkerheden de facto blev flyttet tættere på vejen end det, der rent faktisk kræves efter direktiv 2008/50/ÆF, og denne flytning førte til højere måleresultater. Danmark hævder derfor, at de målte og indrapporterede NO₂-koncentrationer ved denne målestation skål justeres og gøres til genstand for en teoretisk reduktion (se 3.2.3.2).

Danmark har ligeledes henvist til den manglende effekt af Euronormerne og til den antagelse, at Euro 5-dieselmotorer muligvis har højere emissioner end ældre dieselmotorer.

Yderligere tiltag er ifølge Danmark nødvendige for at opfylde direktivets krav.

Danmark har i sit svar forklaret, at dieseludligningsafgiften blev forhøjet pr. 1. januar 2013, hvilket har ført til et fald i salget af nye dieselmotorer. Danmark havde også planlagt at gennemsnittet en afgiftsdifferentiering for at fremme anvendelsen af Euro 6, men Danmark opgav disse planer, efter at man i efteråret 2012 havde vurderet, at denne norm ikke ville føre til et markant fald i udledningen af NO_x. Danmark havde også planlagt at eftermontere selektiv katalytisk reduktion på alle bybusser i København (SCR) for at reducere deres NO_x-emissioner. Henset til ovennævnte foranstaltninger forventede Danmark, at direktivets grænseværdier for NO₂ kunne overholdes i 2015.

3.2.3.1 De årlige luftkvalitetsrapporter viser, at den årlige grænseværdi for NO₂ i DK0001 (København) fortsat ikke overholdes

De årlige luftkvalitetsrapporter, som Danmark har indsendt i perioden fra 2010 og til og med 2014 viser, at den årlige grænseværdi for NO₂ hvert år var overskredet i luftkvalitetszonen DK0001 København, jf. afsnit 3.1.

Henset til ovenstående og i betragtning af at overskridelsesperioden i derude zone går helt tilbage til 2010, hvilket tydeligt fremgår af tabellen i bilag I, er det Kommissionens opfattelse, at de foranstaltninger, som Danmark hidtil har gennemført, ikke har været tilstrækkeligt effektive og egnede til at sikre overholdelsen af artikel 13, stk. 1, sammenholdt med bilag XI til direktivet, og at beskyttelsen af menneskers sundhed og miljøet -

som er direktivets hovedformål - fra begyndelsen har været sat på spil.

Virkeliggørelsen af dette formål forudsatte en overholdelse af grænseværdien for NO₂ fra 2010 og begrundede iværksættelsen af en hensigtsmæssig mekanisme til gennemførelse af foranstaltninger og tiltag som foreskrevet i direktivets artikel 23, stk. I, andet afsnit, sammenholdt med bilag XV til direktivet.

3.2.3.2 De krævede justeringer som følge af placeringen af målestationer

De danske myndigheder hævder, at målestationen på H.C. Andersens Boulevard – ved hvilken de maksimale overskridelser blev målt og indrapporteret - som følge af en omlægning af trafikken nu er tættere på vejbanen end det, der strengt taget kræves efter direktiv 2008/50/EF, hvilket fører til højere målinger der end før trafikken blev omlagt i 2009.

Af denne årsag mener Danmark, at op til 7µ/m³ bør fratrækkes de målte og indrapporterede værdier. Det hævdes endvidere, at en flytning af målestationen til et sted, der i højere grad kan sammenlignes med dens oprindelige placering i forhold til vejbanen, ville retablere forholdet mellem målestationen og gadestrækningen, således som det var før 2009.

Kommissionen bemærker herved, at Danmark ikke har angivet den nøjagtige afstand mellem målestationen og vejbanen i svaret på EU-Piloten. Det er imidlertid Kommissionens opfattelse, at den nuværende placering af målestationen har været, og fortsat er, fuldt ud i overensstemmelse med kravene i direktiv 2008/50/EF, som nærmere fastlagt i bilag III, del C, femte led:

"Følgende skal så vidt muligt opfyldes: (...) ved måling af alle forurenende stoffer skal trafikorienterede prøvetagningsindtag finde sig mindst 25 m fra underkanten af større kryds, og højst 10 m fra fortovskanten."

Denne konklusion støttes på oplysninger, der hidrører fra dokumentet "Undersøgelse af de foreliggende koncentrationer af NO₂ på H.C. Andersens boulevard"⁶, som der henvises til på side 34 i luftkvalitetsplanen for København.

Af denne rapport kan det udledes, at prøveudtagningsstedet er placeret mellem vejbanen og 10 meter fra vejbanen, dvs. i overensstemmelse med direktivets krav, Kommissionen bemærker, at de danske myndigheden ikke har hævdet, at den nuværende placering af målestationen er i strid mod direktivets forskrifter.

Det skal desuden tilføjes, at det i bilag III, del c, femte led, ikke angives, hvor målestationen præcist skal placeres, idet medlemsstaterne overlades et vist skøn i så henseende ("højst 10 m fra fortovskanten").

Reglerne i bilag XI for måling af koncentrationen af NO₂ er imidlertid de samme for alle målestationer, der er placeret inden for denne veldefinerede afstand, og der er ikke adgang til at foretage justeringer af eller fradrag i de målte og indrapporterede værdier afhængigt af målestationens nøjagtige afstand fra vejbanen.

Medlemsstaterne har følgelig ikke ret til at fravige reglerne i bilag XI om måling af koncentrationerne af NO₂ med henblik på at mindske de målte og indrapporterede værdier ved en bestemt målestation.

Kommissionen er derfor ikke enig med de danske myndigheder i, at de målte NO_xkoncentrationer bør justeres ved bedømmelsen af, om de relevante grænseværdier tidligere er blevet overskredet eller senere vil blive

	<p>det- Direktivet åbner nemlig ikke mulighed herfor.</p>
	<p>3.2.3.3 Bemærkninger vedrørende foranstaltningernes effektivitet</p> <p>Som nævnt ovenfor påhviler det medlemsstaten at fremlægge alle nødvendige oplysninger for kommissionen, der gør det muligt at kontrollere, om forpligtelserne efter direktivets artikel 23, stk. 1, er opfyldt, og navnlig at fastslå, om foranstaltningen i luftkvalitetsplanerne er egnede til at sikre, at overskridelsesperioden bliver så kort som mulig, således som det kræves i bestemmelsens andet afsnit.</p> <p>Det bemærkes ligeledes, at effektiviteten af de i luftkvalitetsplanen fastsatte foranstaltninger (dvs. deres egnethed til at bringe overskridelsen til ophør så hurtigt som muligt) rent faktisk kun kan bedømmes på grundlag af de relevante oplysninger om luftkvaliteten, som medlemsstaten i overensstemmelse med direktivets artikel 27 meddeler Kommissionen året efter, at de er blevet iværksat og gennemført". Kommissionen kan ikke konkludere, at foranstaltningerne er hensigtsmæssige, og at de har haft en overholdelse af grænseværdien til følge, således som det kræves i artikel 23, stk. 1, andet afsnit, før den har modtaget de relevante oplysninger fra medlemsstaten.</p> <p>Danmark har forelagt supplerende foranstaltninger, lokalt plan.</p> <p>3.2.3.3.1 Foranstaltninger på nationalt plan</p> <p>General reduktion af NO_x- emissionerne som skal træffes på nationalt plan I overensstemmelse med kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/81/EF af 23. oktober 2001 om nationale emissionslofter for visse luftforurenende stoffer? er de nationale NO_x-emissioner begrænset til 127.000 tons pr. år.</p> <p>Kommissionen har noteret sig, at de danske myndigheder skønner, at dette tiltag vil medføre en nedgang i NO₂-baggrundskoncentrationer på 0,25 µ/m³ pr. år.</p> <p>Dieseludligningsafgiften</p> <p>Dieseludligningsafgiften i Danmark blev forhøjet pr. 1 januar 2013. Den årlige ejerafgift for en dieselbil, der forbruger 5 liter/100 km, steg med 940 DKK. Dette førte til et kraftigt fald i salget af nye dieselbiler. Andelen af dieselbiler i den samlede bilpark vil af denne grund formentlig stabilisere sig omkring de 30 %, sammenligner med et skøn på 48 % i 2012.</p> <p>Kommissionen bemærker imidlertid, at denne foranstaltning af de danske myndigheder er anslået til at reducere koncentrationerne med op til 0,3 µ/m³ fra 2015.</p> <p>Afgiftsfritagelse for elbiler</p> <p>Afgiftsfritagelse for elbiler blev indført for at fremme deres introduktion på markedet. Danmark betragter dette som et vigtigt skridt, da afgifterne på biler i Danmark svinger mellem 110 og 180 procent. Kommissionen medgiver, at foranstaltningen som sådan kan føre til reduktioner i NO_xkoncentrationer. Disse reduktioner er dog ikke blevet kvantificeret af de danske myndigheder.</p> <p>Så vidt Kommissionen er orienteret, vil den omhandlede afgiftsfritagelse</p>

desuden blive udfaset.

3.2.3.3.2 Foranstaltninger på lokalt plan

Eftermontering på busser

En plan for eftermontering af renseagregater (dvs. af SCR og partikelfiltre) på 300 rutebusser der kører igennem Københavns centrum, for at opnå emissioner, der ligger under typegodkendelsen.

Kornmissionen bemærker hertil, at denne foranstaltning af de danske myndigheder er anslået til at reducere koncentrationerne med op til $1,8\mu/m^3$ fra 2015.

Kommissionen er enig i, at der er tale om en effektiv foranstaltning, men den synes for nuværende at være begrænset til kun at gælde for busser.

Forbedret trafikstyring

Så vidt muligt at undgå start/stop-situationer forventes yderligere at reducere NOx-missioner hidrørende fra trafikken. Der er investeret i "intelligent" trafikstyring.

Kommissionen medgiver, at foranstaltningen som sådan kan føre til reduktioner i NOx- koncentrationerne. Disse reduktioner er dog ikke blevet kvantificeret af de danske myndigheder.

3.2.3.3.3 Kommissionens bemærkninger til de supplerende foranstaltninger.

Kommissionen skal udover ovenstående bemærkninger til de enkelte tiltag fremhæve, at Danmarks svar på EU-Pilot-anmodningen indeholder summariske (kvantitative) oplysninger om virkningerne af de truffene foranstaltninger, og det skønnes, at virkningsgraden vil være på mindre end $3\mu/m^3$ ved den målestation, hvor overskridelserne er blevet registreret, hvilket skal ses i forhold til den indrapporterende afvigelse på $11\mu/m^3$ i år 2014.

Dette-indebærer, at selv hvis alle ovennævnte reduktioner opnås, vil der fortsat være tale om en afvigelse på mere end $1\mu/m^3$. De foranstaltninger, som Danmark har fremlagt, vil derfor ikke være tilstrækkelige til at opnå en overholdelse af grænseværdien.

Det bemærkes i denne forbindelse, at Kommissionen ikke kan godtage, at der trækkes $7\mu/m^3$ fra NOx-koncentrationsværdierne ved målestationen på H.C. Andersens Boulevard, eftersom placeringen af målestationen opfylder direktivets krav.

Det bemærkes herved, at Danmark udtrykkeligt valgte ikke at træffe yderligere foranstaltninger, såsom indførelse af miljøzoner eller femme Euro 5-køregjer ved hjælp af afgiftsdifferentiering. Hvad miljøzoner angår har de danske myndigheder skønnet, at potentialet for en sådan foranstaltning (der ville udelukke de mest forurenende biler fra at køre i byen, dvs. 100.000 biler) ville resultere i en yderligere reduktion på $1,5\mu/m^3$.

Disse og andre supplerende foranstaltninger på nationalt og lokalt plan ville bidrage til at bringe overskridelserne til ophør og ville begrænse overskridelsesperioden mest muligt.

Overordnet set bemærkes, at nogle af foranstaltningerne ganske vist ser lovende ud og synes at blive korrekt gennemført, men de er samlet set ikke tilstrækkelige til at afhjælpe de nuværende betydelige overskridelser. Den kombinerede virkning af de gennemførte og planlagte foranstaltninger

	<p>synes således ikke at have karakter af foranstaltninger, der er tilstrækkelige til sikre, at overskridelsesperioden bliver kortest mulig, således som det kræves efter artikel 23 i direktiv 2008/50/EF.</p>
	<p>4. Konklusion</p> <p>Set i lyset af ovenstående finder Kommissionen, i betragtning af at</p> <ul style="list-style-type: none"> - de årlige luftkvalitetsrapporter, som Danmark har indsendt i perioden fra 2010 til mindst 2014, viser, at Danmark har undladt at sikre, at artikel 13 i direktiv 2008/50/EF opfyldes, idet Danmark ikke har overholdt den årlige grænseværdi for NO₂ i zone DK0001 København i perioden fra 2010 til og med 2014. - de nyeste luftkvalitetsrapporter, herunder den for 2014, viser fortsatte overskridelser af den årlige grænseværdi for NO₂ i zone DK0001 København, og eftersom Danmark ikke har truffet supplerende foranstaltninger i luftkvalitetsplanerne for at sikre, at overskridelsesperioden bliver så kort som mulig, således som det kræves efter direktivets artikel 23, stk. 1, sammenholdt med bilag XV til samme direktiv, må Kommissionen nødvendigvis konkludere, at Kongeriget Danmark har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til artikel 23, stk. 1, i direktiv 2008/50/EF, og navnlig sin forpligtelse i henhold til andet afsnit til at påse, at overskridelsesperioden bliver så kort som mulig, og det må konstateres, at tilsidesættelsen stadig ikke er bragt til ophør, <p>Kongeriget Danmark har undladt at træffe alle de foranstaltninger, der er nødvendige for at opfylde alle sine forpligtelser i henhold til artikel 13 og artikel 23, stk. 1, i sig selv og sammenholdt med bilag XV til direktiv 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa. I henhold til artikel 258 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde skal Kommissionen derfor anmode den danske regering om at fremsende sine betragtninger til ovenstående senest to måneder efter modtagelsen af dette brev</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kommissionen forbeholder sig ret til, efter at have gjort sig bekendt med disse bemærkninger, eller hvis bemærkningerne ikke fremsendes inden for den fastsatte frist, om nødvendigt at afgive en begrundet udtalelse som omhandlet i samme artikel. <p>På Kommissionens vegne</p> <p>Karmenu VELLA Medlem af Kommissionen</p> <p>BEKRÆFTFI KOPI For generalsekretæren Jordi AYET PUIGARNAU Direktør for generalsekretariatets kontor EUROPA-KOMMISSIONEN</p> <p>INGENIØREN</p> <p>Dieselskandalen giver beskidt luft i et årti endnu</p>



Volkswagens markedsføring af clean diesel i USA var medvirkende til diesel-skandalens omfang. Foto: Wiki

Nye beregninger viser, at den fortsatte forurening med kvælstofilter fra dieselbilernes udstødning har markant indflydelse på udslippet i mange år fremover.

Af [Magnus Bredsdorff](#) 24. aug 2016 kl. 06:36

Det er ikke bare en bureaukratisk detalje, at nye dieselbiler udleder syv gange flere sundhedsskadelige kvælstofilter i virkelig trafik, end de er typogodkendt til.

Det dokumenterer [en fremskrivning](#), som Nationalt Center for Miljø og Energi (DCE) under Aarhus Universitet har foretaget. Heri forudser forskerne det danske udslip af forskellige typer af luftforurening frem til 2030.

Vejtrafik er den største udleder af NOx

Vejtrafikken stod i 2014 for 44 procent af det samlede udslip af NOx og var dermed den største enkelte udleder. Umiddelbart ser det ud til, at vi er på rette vej med at nedbringe det udslip, fordi lovgivningens grænser for udslip jævnlige strammes.

Hvis lovgivningen havde virket efter hensigten, ville udslippet af kvælstofilter falde med 22 procent frem til 2020 og med 40 procent frem mod 2030, begge dele sammenlignet med 2014, viser universitetets beregninger.

Faldet skyldes næsten udelukkende, at udslippet fra bilerne styrteddykker med hele 72 procent i 2030 - hvis man altså tør tro på, at nye udslipnormer virker.

Tre gange mere NOx end forudset

Det gør Aarhus-forskerne imidlertid ikke. De har derfor gennemført en serie alternative beregninger for at se på, hvordan NOx-udslippet udvikler sig. Konkret tager de udgangspunkt i, at nye person- og varebiler på diesel, som er godkendt efter den seneste udslipnorm, Euro 6, udleder lige så meget NOx som ældre biler godkendt efter Euro 5.

Bliver det tilfældet, kommer persondieselerne til at udlede tre gange så meget NOx i 2030 og en tredjedel mere allerede i 2020. Det svarer til, at halvdelen af den reduktion, som vejtrafikken ellers står over for, forsvinder. Faldet i 2030 bliver altså på 36 og 72 ikke procent, viser beregningerne.

Noget bedre går det, når forskerne tager udgangspunkt i, at der i årene fra 2019 kommer krav til at teste dieselmotorerne i virkelig trafik og ikke kun i laboratoriet. Hvis de tests ellers virker som ventet, så vil dieselmotorerne ikke udlede tre gange mere NOx end ellers forudsat, men kun 39 procent ekstra.

Det går den rigtige vej med partikler fra brændeovne

Fremskrivningen viser i øvrigt, at det går den rigtige vej med det danske udslip af ikke bare NOx, men også de endnu mere sundhedsskadelige partikler. Brændeovne udleder næsten to tredjedele af alle partikler herhjemme, og i takt med at de ældste og mest forurenende eksemplarer bliver erstattet med nye og mere miljørigtige modeller, falder partikeludslippet med 12 procent inden 2020 og med 30 procent i 2030.

Særligt for partikler hæfter forskerne sig dog ved, at der er stor usikkerhed om fremskrivningen.

Det Europæiske Miljøagentur anslår, at 3.000 danskere årligt dør for tidligt som følge af luftforurening. Heraf tilskrives agenturet de 50 dødsfald til forureningen med NOx.

Nr. 89
Mogens Wöhliche
Sølvgade 22, 2. th
1307 København K
telefon: 20414129
mail:
mw.ark@firma.tele.dk

Mogens Wöhliche, der er arkitekt og medlem af Sejlklubben Sundet, har sendt følgende høringssvar med et alternativt forslag til erstatningshavn:

VVM-rapporten beskæftiger sig alene med muligheden for at etablere midlertidige genplaceringer af bådene i Svanemøllehavnen. Rapporten har således allerede i forundersøgelserne afskåret muligheden for etablering af to mindre permanente erstatningshavne. Endvidere behandler rapporten noget kortfattet muligheden for en stiforbindelse. Også her bemærkes, at rapporten kun behandler løsninger, hvor en stiforbindelse går fra enden af Svaneknoppen til Nordhavnsvej.

Selv om det falder udenfor et traditionelt høringssvar, mener vi, at det både ud fra et økonomisk synspunkt og af hensyn til den fremtidige brug af Svanemøllehavnen vil være interessant at medtage et alternativt indslag i debatten. Med vores forslag åbnes der mulighed for to små permanente erstatningshavne samt en mere nordlig stiforbindelse, som geografisk giver en bedre sammenhæng til en fremtidig ny bydel i Nordhavnen.

Forslaget om de to permanente erstatningshavne bygger på følgende te-
ser:

- 1 Det er en forudsætning, at Kalkbrænderiløbet holdes åbent under hele byggeperioden samt, at reduktion af vanddybden i Kalkbrænderiløbet til 3,5- 4 meter udføres i de seks vintermåneder, hvor der ikke sejles.

Man vil fra bygherrens side minimere udgifterne til midlertidige erstatningsbygninger, havneuddybninger m.m. og samtidig minimere udgifterne til retablering (nedtagning) af de midlertidige havneanlæg.

Erstatningshavnene udføres i en sådan standard, at de kan fungere som permanente havneanlæg.

En erstatningshavn for ca. 350 både etableres nordøst for fiskerihavnen. Havnen kan ses som en basishavn for de bådejere, der har primær interesse i de ugentlige kapsejladser. Etablering af ny 6 ton-kran gør det muligt for de både, der står på land mellem sejladserne, at komme på land her (den eksisterende 6 ton-kran, der er placeret ved Svaneknobbassinet, forbliver passiv på sin plads under byggeperioden). Når rollen som erstatningshavn er udspillet, kan havneanlægget overgå som opstartshavn for et Øresundssøsportscenter og samtidig med være 1. led i en storhavn for Nordhavnens fremtidige beboere (45.000 pers.)

Erstatningshavnen for de resterende ca. 250 både etableres på ydersiden af Svaneknoppen. En eksisterende mastekran flyttes hertil og en ny rampe etableres, så søspejderne sikres adgang til at få deres joller i vandet.

En stiforbindelse etableres som en tunnel med rampe fra nordmolen på den nye erstatningshavn på ydersiden af Svaneknoppen. Den foreslåede forbindelse har en mere nordlig placering end Vejdirektoratets løsninger og giver derfor en større sammenhæng mellem Nordhavnen og indre by for cyklister og gående. Den nye nordmole har samtidig en længde, der overflødiggør en for cykler og gående forsinkende elevatorløsning (som foreslået i Vejdirektoratets tunnelloøsning) og sikrer samtidig fri og uhindret adgang til Svanemøllehavnen for de ca. 1.500 hjemhørende både. Nordmolen udgør samtidig en ny promenade – en Svanemøllens Langelinie.

Et kort over de foreslåede to små erstatningshavne samt den nordlige stiforbindelse er **vedlagt**. Endvidere er udkast til tegninger af den nye havn nord for Svaneknoppen samt stiforbindelsen vedlagt.

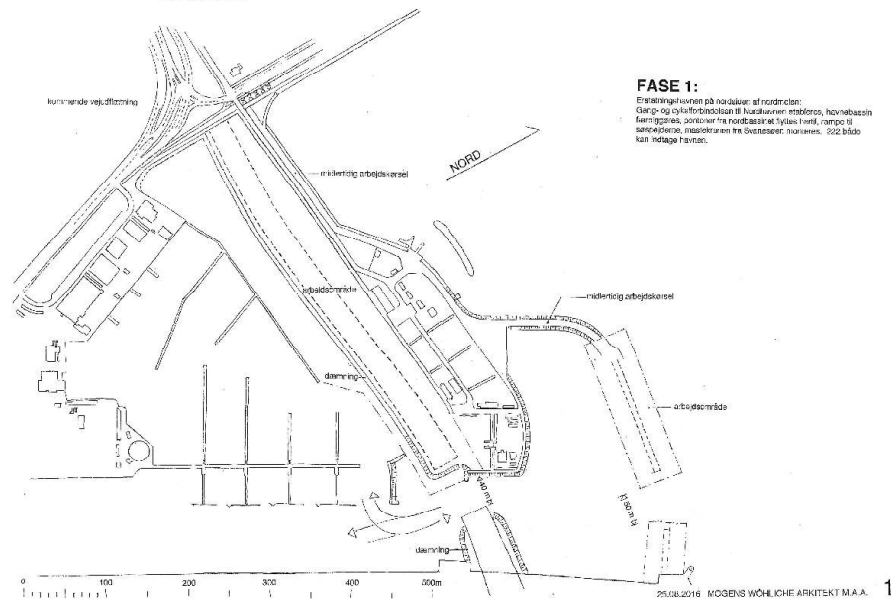
Sluttelig bemærkes, at et ønskeligt scenario er, at en udflytning af containerhavnen til Køge yderligere vil understøtte vores alternative forslag om to små permanente erstatningshavne. Det frigjorte areal vil være oplagt som park for idrætten – og en sådan park og et Øresundssejlcenter vil supplere hinanden som et rekreativt område i den nye bydel. Evt. kan et idrættens kongrescenter (hotel) også finde sin plads her.

PROLOG:

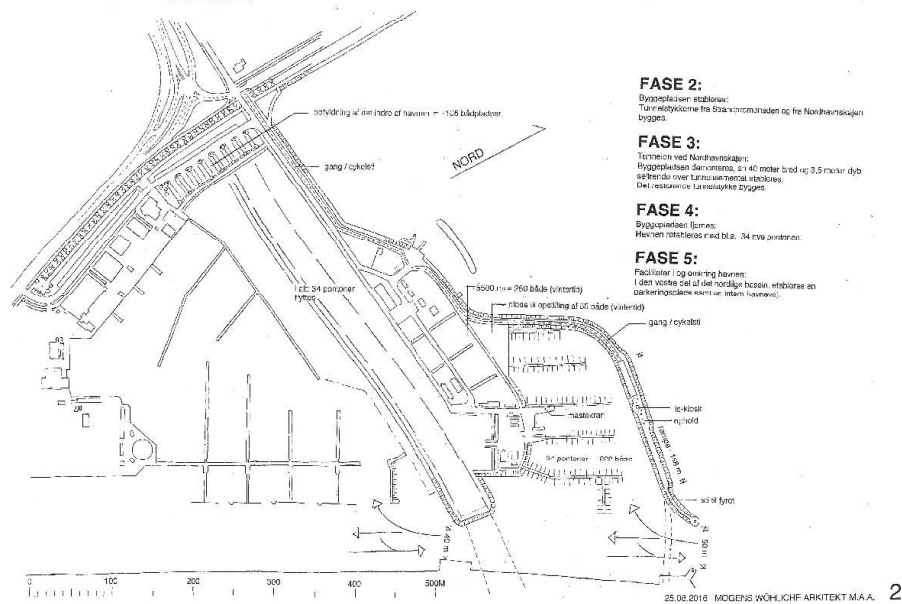
En opgradering af faciliteterne i havnen vil være en naturlig del af reetablering af havnen. Herunder vil det være naturligt at forbedre parkeringsforholdene samt etablere en intern havnevej ("stillevej") for langsomt kørende biler, cykler og gående. Derfor foreslås det, at den vestlige del af det nordlige havnebassin udlægges til parkeringsplads og intern havnevej. Bedre forhold for gæstesejlerne vil naturligt vinde indpas i det nye havneanlæg ved nordmolen.

BILAG

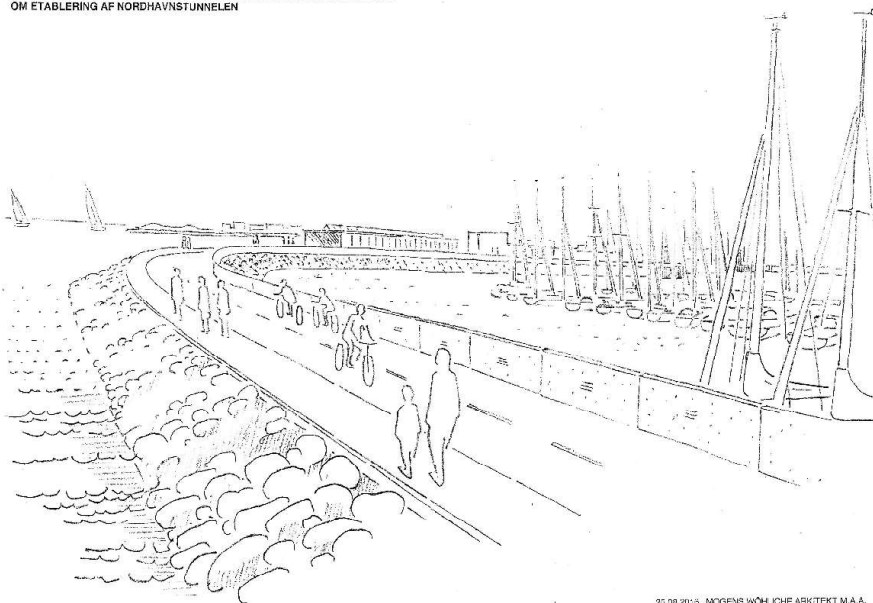
HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VEJDIREKTORATETS VVM RAPPORT 557-2016 OM ETABLERING AF NORDHAVNSTUNNELEN



HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VEJDIREKTORATETS VVM RAPPORT 557-2016 OM ETABLERING AF NORDHAVNSTUNNELEN

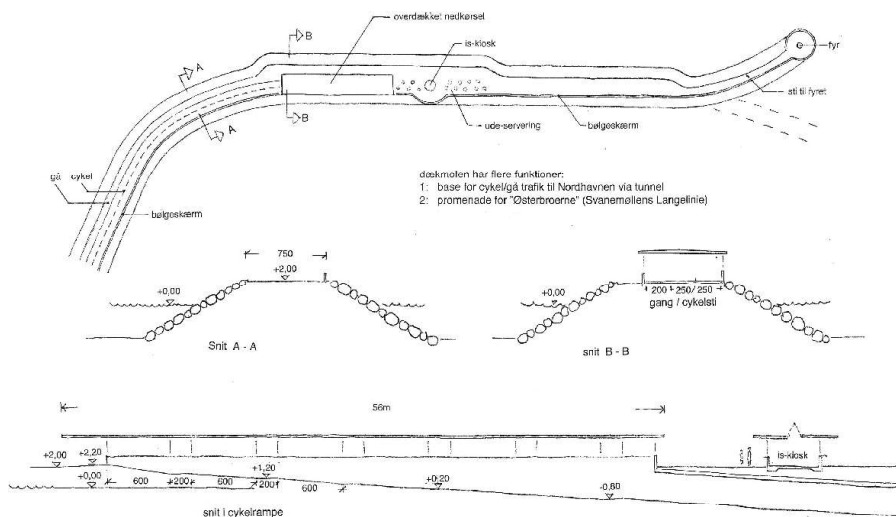


HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VEJDIREKTORATETS VVM RAPPORT 657-2016
OM ETABLERING AF NORDHAVNSTUNNELEN



21.08.2016 MOGENS WØHICHE ARKITEKT M.A.A. 3

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VEJDIREKTORATETS VVM RAPPORT 657-2016
OM ETABLERING AF NORDHAVNSTUNNELEN



25.08.2016 MOGENS WØHICHE ARKITEKT M.A.A. 4

	<p>HØRINGSVAR VEDRØRENDE VEJDIREKTORATETS VVM RAPPORT 587-2018 OM ETABLERING AF NORDHAVNSTUNNELN</p>  <p style="text-align: right;">SUMMARI: KØBENHAVNS LYSTBÅDEHAVN 5</p>
<p>Nr. 90</p> <p>Per Nielsson og Merete Bertelsen Berlingsbakke 18 B 2920 Charlottenlund Email: Merete.bertelsen@privat.dk</p>	<p>Per Nielsson og Merete Bertelsen, der ejer en båd i Svanemøllehavnen har følgende kommentarer til VVM-redegørelsen:</p> <p>Erstatningshavn:</p> <p>Vi ønsker under ingen omstændigheder, at Prøvestenen bliver erstatningshavn. Det giver ingen mening at tvinge bådejere til at skulle køre hele vejen ind gennem Københavns centrum med den i forvejen rigelige trafik i centrum. Vi tænker, at forslaget om at bygge erstatningshavn ved Nordhavn Nord evt. i kombination med udnyttelse af Færgehavn Nord er en god løsning. Der burde være gode muligheder for landfaciliteter og muligheder for parkering og landbådpladser til vinteropbevaring. Man kan også overveje at inddrage flere af de nuværende tomme havnebassiner i nordhavnsområdet. Den gamle skudehavn kunne f.eks. genåbnes og give plads til en del af bådene.</p> <p>Stiftforbindelse:</p> <p>Vi ønsker, at den foreslåede stiftforbindelse til nordhavnen fra Svanemøllen bliver en tunnel af disse årsager:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. En klapbro vil besværliggøre sejlerpassagen ud og ind ad havnen i en grad, som vil være meget generende. Har man foretaget en optælling af, hvor mange både der sejler ind og ud af havnen en onsdag aften eller i weekenden f.eks.? Der er meget stor aktivitet, og det er helt urimeligt, hvis man ikke frit kan sejle ind og ud af sin havn. 2. Højbroen ser yderst dominerende ud. Efter vores mening helt ude af proportioner med omgivelserne. Den oplyste gennemsejlingshøjde er 22 meter. Det virker mærkeligt at begrænse adgangen for store sejlbåde i en af Danmarks største lystbådehavne. Bådstørrelserne vokser hele tiden, og det er ikke sjældent, at mastehøjden er højere end 22 meter. <p>Er der overhovedet behov for denne gang- og cykelforbindelse? Vi tænker, at de fleste personer, der skal til nordhavnsområdet, sikkert kommer inde fra København, hvor det alligevel er nemmere og hurtig-</p>

	<p>gere under alle omstændigheder at benytte Sundkrogsgade. Det vil sandsynligvis også tage længere tid at vente på elevatoren end det tager at cykle de 2 km til punktet på modsat side. Der må være bedre måder, at anvende borgernes skattepenge.</p>
<p>Nr. 93 Stephen Christgau Mail: scga@novo.dk</p>	<p>Stephen Christau, der har en båd i Svanemøllehavnen, har følgende kommentarer til VVM-redegørelsen:</p> <p>Jeg har med stor bekymring læst om planerne for forlængelse af Nordhavnsvejtunnelen fra Strandpromenaden og under Svanemøllehavnen til Nordhavn. Som bådejer med en båd beliggende i Svanemøllehavnen er min indsigelse primært motiveret af ønsket om at finde en løsning på opgaven med at forlænge Nordhavnsvejen, der volder mindst mulig gene for Svanemøllehavns brugere i anlægsfasen og efterfølgende. Endvidere arbejder jeg i Tuborg Havn og vil også i den sammenhæng give udtryk for en bekymring om, at den planlagte vejforbindelse risikerer, både i anlægsfasen og efterfølgende væsentligt at forringe hele miljøet omkring Svanemøllebugten.</p> <p>Jeg anerkender, at Nordhavnsvejens forlængelse er resultatet af en politisk aftale, og at det, så længe denne aftale står ved magt, er en bunden opgave at finde en løsning. Forhåbentlig er der i Vejdirektoratet en oprigtig vilje til at finde en løsning, der forvolder mindst mulig gene for de mange interessenter i området. Nordhavnsvejen er her en del af en overordnet infrastruktur for byen, og den har i al væsentlighed ikke nogen positive konsekvenser for lokalområdet omkring Svanemøllebugten, der er et unikt område af København med strand, to store lystbådehavne (Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen, der tilsammen er Danmarks største samlede havneområde for lystsejlere), adskillige sejlkubber, roklubber, ungdomsklubber, lystfiskerfartøjer m.m. Tilsammen repræsenterer dette et helt unikt område i København og en samling af aktiviteter, der ikke findes eller vil kunne etableres andre steder. Hvis man prøver at tage ned en ganske almindelig hverdagsaften og se, hvor mange både der benytter dette område, og hvor meget maritimt liv der finder sted, er det klart, at Svanemøllebugten er et helt unikt område i Storkøbenhavn og frembyder en række uerstattelige foreninger og aktiviteter, der bruges af tusindvis af mennesker.</p> <p>Jeg vil derfor inderligt anmode om at man i anlægsfasen finder en løsning,</p>

	<p>der betyder, at Svanemøllehavnen kan holdes (delvist?) åben under byggeperioden. En lukning af Svanemøllehavnen i tre år, som der beskrives i nogle scenarier for byggeriet af Nordhavnstunnellen, vil være en meget voldsom og ødelæggende indgriben og vil med stor sandsynlighed betyde irreversibel skade og tilbagegang for alle fritidsaktiviteterne omkring Svanemøllebugten.</p> <p>I det omfang at byggeriet vil medføre midlertidig lukning af (dele af) Svanemøllehavnen, så håber jeg, at der findes en erstatningshavn så tæt på Svanemøllebugten som muligt. At der har været nævnt en mulighed for at en erstatningshavn blev placeret ved Prøvestenen, forekommer som en utroligt dårlig løsning. Da de fleste af Svanemøllehavnen brugere kommer fra området omkring Svanemøllebugten, vil det betyde, at al trafik til Prøvestenen vil komme til at foregå igennem byen med det resultat, at den allerede i perioder voldsomme trafik i byen vil blive forøget, og man vil få væsentligt længere til sin båd.</p> <p>Endelig har jeg også set rapporter om, at der overvejes at føre en lavbro over Svanemøllebugten. Jeg håber virkelig ikke, det bliver gennemført. I så fald ødelægges hele Svanemøllehavnen miljø permanent. Selv med en klapbro løsning ville det aldrig kunne akkommodere den store bådtrafik ind og ud af havnen, der foregår i dag. Alt i alt vil en sådan bro være fuldstændig ødelæggende for langt de fleste af Svanemøllehavnen nuværende brugere med en meget begrænset mulig fremtidig fordel for nogle få cyklister, der evt. vil kunne spare nogle få hundrede meters cykeltur.</p>
<p>Nr. 95 Niels-Jørgen Larsen Smakkekrogen 19, 2820 Mail_ N- J@Larsen.tdcadsl.dk</p>	<p>Niels-Jørgen Larsen, der er medlem af Øresunds Sejlklub Frem, er enig i de høringssvar, der er afgivet fra Dialoggruppen, træskibssejlerne og samlet fra de tre sejlklubber i Svanemøllehavnen. Derudover har han følgende personlige kommentarer til projektet:</p> <p>Baseret på min egen situation er disse tre punkter vigtige:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ingen broforbindelse over havneløbet, og hvis der skal være en cykelforbindelse, skal det være en tunnel. 2. Som en nødvendig erstatningshavn, er "Svaneknoppen lille" den eneste acceptable løsning. 3. En vej tunnel skal udføres etapevis, så mest mulig af Svanemøllehavnen holdes åben i anlægsperioden, og der gives en garanti for, at havnen er åben i sejlsæsonen. <p>Jeg har en træbåd fra 1938, en Utzon 38m² spidsgatter, som kræver betydelig mere arbejde at vedligeholde end tilsvarende glasfiberbåde. På Frem's landplads har jeg et skur, hvor jeg kan opbevare materialer og nødvendigt værktøj til klargøringsarbejdet i det tidlige forår. Det er tillige nødvendigt, at der er adgang til elektricitet og vand. Båden bliver slebet og lakeret over alt udvendig, og masten, som er bygget og limet er af træ, skal have samme behandling som båden. Landpladsen er derfor meget vigtig og en lang transporttid til denne vil være en ulempe, som stjæler arbejdstid, jeg er i øvrigt cyklist.</p>

	<p>I øvrigt er der et godt socialt netværk for træbådssejlerne på tværs af klubberne i havnen.</p> <p>Ud over sejlads i spidsgatteren sejler jeg også OK-jolle. Det er en lille eenmandsjolle, som kun bliver sat i vandet, når der skal sejles, ellers står den på land. Til sejlads i denne jolle kræves der specielt tøj (våddragt, hængebukser, neoprenstøvler, jollevest), som bliver vådt under sejlads og bliver hængt til tørre og opbevaret i mit skur på pladsen. I klubhuset klæder vi om og bader efter sejlads.</p> <p>OK-jollen er en kapsejladsjolle og konkurrenterne og sejladserne er lige nord for Svanemøllehavnen, derfor er beliggenheden så vigtig.</p>
<p>Nr. 97 Jacqueline Acda mail: jacquelinaacda@gmail.com</p>	<p>Jacqueline Acda er medlem af K.A.S. og har en båd liggende i Svanemøllehavnen. Hun er samtidig er sejlerinstruktør i sejlerneskolen. Jacqueline Acda har følgende kommentarer:</p> <p>Jeg har med stor interesse fulgt og læst den endelige VVM-redegørelse. Det glæder mig at konstatere, at selve VVM-undersøgelsen har været så grundig og er endt med en redegørelse med så mange gode løsninger, som tilgodeser det blomstrende liv i havnen og i de forskellige klubber tilknyttet havnen.</p> <p>Jeg går ind for mange af de foreslåede løsninger, bortset fra følgende:</p> <p>Det første er flytningen af samtlige både til Prøvestenen. For mig vil det betyde en væsentlig længere transporttid fra hjemmet til havnen. Jeg vil samtidig være nødt til at køre via Rådhuspladsen, sandsynligvis i myldretiden. Det er A: Ingen fornøjelse og B: En større belastning af miljøet og biltrængsel over Rådhuspladsen. På vegne af sejlerneskolerne og andre skoler tilknyttet de forskellige klubber har jeg også en bekymring for, om disse skoler kan overleve en flytning til Prøvestenen. Det vil blive sværere for både elever og lærere at nå frem til havnen i god tid. Til daglig møder elever og lærere i havnen mellem 17:30 med afgang kl. 18. Kommer man senere af sted, bliver tiden på vandet også mindre, og det vil gå ud over sejlertid og dermed indlæringen på vandet. Det vil sandsynligvis betyde, at både lærere og elever mister interessen og forsvinder. Det indebærer et indtægtstab for klubben, men mest af alt den kultur, så mange mennesker har arbejdet på at opbygge i så mange år, som måske vil lide under det. Og det vil være brandærgeligt at risikere.</p> <p>Det andet er at lukke havnen i sejlæsonen, også selvom det er i korte perioder. Lukningen vil jo begrænse ens muligheder for at komme ud at sejle.</p> <p>Det tredje er etablering af en klapbro over udsejlingen fra både Svanemøllehavn og Kalkbrænderihavn. På en ganske almindelig sejlraften er der så mange både, som skal ind og ud af havnene, at det vil kunne skabe total kaotiske forhold. Det vil i den grad vanskeliggøre ind- og udsejlingen. Dels fordi der vil opstå en voldsom ophobning af sejlåde, både den ene vej og den anden, og dels fordi det vil vanskeliggøre at sejle blot for sejl. Det sid-</p>

	<p>ste gælder i sær for skolebådene, men også mange andre private både. Det vil være ærgerligt at få ødelagt det smukke syn, som det er, når sejlbådene sejler for sejl. Samtidig er det jo også CO₂-venligt. Med al respekt for fodgængere og cyklister vil det være bedst for alle parter, hvis der etableres en cykel- og gangtunnel.</p> <p>Jeg bryder mig heller ikke om højbro med elevatormodellen. Dels for det vil skæmme området og dels på grund af jeg forventer folk skal stå og vente på deres tur for at komme videre. Og det tro jeg ikke folk har lyst til.</p>
<p>Nr. 101 Jeppe Kildegaard Mosebuen 58 2820 Gentofte</p>	<p>Jeppe Kildegaard er bådejer i Svanemøllehavnen og har følgende kommentarer til VVM-redegørelsen:</p> <p>Rapportens oplæg til erstatningshavn:</p> <p>Valg af erstatningshavn skal efter min mening klart prioriteres således, at den bliver placeret så tæt på Svanemøllehavnen som muligt, dette for ikke at splitte det unikke havnemiljø, der gennem mere end 50 år er opbygget i Svanemøllehavnen. For mig som træbådejer har vi gennem de sidste 20 år opbygget et sammenhold blandt havnenes historiske både med vidensudveksling omkring vedligehold/istandsættelse og kapsejladser. Dette sammenhold er enestående i forhold til andre danske havne, jeg kender. Klublivet omkring klubhusene er også en vigtig del af at være aktiv sejlsportsmand.</p> <p>Hvis erstatningshavn ved Prøvestenen og til dels også Nordhavn Nord vælges, er det min store frygt, at disse sammenhold vil lide stor skade. Ved at vælge en løsning ved Svaneknoppen vil vi kunne bibeholde vores vidensudveksling på bådpladsen om vinteren og vores kapsejladser om sommeren. Ligesom klubhusene ikke er inden for gåafstand.</p> <p>Rapportens oplæg til cykelbro:</p> <p>Her er det af allerstørste vigtighed, at der findes en placering / løsning, der er til mindst mulig gene for både sejlbåde og cyklister. Det må derfor klart anbefales, at broens placering flyttes fra Svaneknoppen til syd for Svanemølleværket. På den måde vil den "kun" skulle åbne for både beliggende i Kalkbrænderihavnen, hvilket vil betyde lagt færre åbninger til gene for færre cyklister. Hvis valget falder på en "højbro", vil en placering af broen i nærheden af det høje Svanemølleværket ikke komme til at blive så markant – man kunne måske endda forestille sig en sammenbygning.</p>

<p>Nr. 102 Søren Agerskov/ Liselotte Tvede Strandvejen 18, 2.tv 2100 København Ø Mail: sa- lt@mail.tele.dk</p>	<p>Søren Agerskov/ Liselotte Tvede er sejlere med bådplads i Svanemøllehavnen kommer med følgende bemærkninger til VVM-rapporten om Nordhavnstunnellen:</p> <p>Som udgangspunkt finder vi, at der er tale om en god og gennemarbejdet vurdering, der giver en meget fin redegørelse for flere af de alternative løsninger både under anlægget og efterfølgende.</p> <p>Vore kommentarer nedenfor tager udgangspunkt i, at vi er sejlere med bådplads i Svanemøllehavnen. Vi har ingen bil og er derfor afhængig af offentlig transport ved afstande, der ligger ud over gå- eller cykelafstand. Vi bor Strandvejen 18 og har i dag ca. 1.000 meter til havnen. Vi har bemærkninger både til den midlertidige havneløsning og til den foreslåede gang/cykelforbindelse over havnen.</p> <p><u>Midlertidig havn</u> Da vi er afhængige af offentlige transportmidler, er det afgørende for os, at en midlertidig havn enten placeres i nærheden af den nuværende, eller at der er gode bus- eller togforbindelser helt frem til havnen.</p> <p>For os vil bedste løsning derfor være Svanemøllebugten Lille eller til nød Færgehavn Nord. Hvis der laves en total lukning af indsejlingen til den nuværende Svanemøllehavn, er den foreslåede Svanemøllebugten Storløsning også meget attraktiv.</p> <p>Af hensyn til klublivet i havnen og muligheden for at udnytte de eksisterende faciliteter, mener vi, at en delvis lukning af havnen med midlertidig inddragelse af halvdelen af pladserne er bedre end en totallukning, også uanset at den delvise lukning af havneløbet forudsætter længere byggetid.</p> <p>Af de foreslåede alternative placeringer er Prøvestenen den absolut dårligste og helt uacceptabel af bl.a. følgende grunde:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Der er 10 kilometer fra Svanemøllen og ca. 1.500 meter gangafstand fra nærmeste busstoppested. Kun en meget lille del af Svanemøllehavnen sejlere (3 % ifølge rapporten) bor på Amager, dvs. i Prøvestenens nærområde. Det vil for os give en rejsetid på 1-1½ time hver vej, heraf en lang strækning til fods ofte med oppakning o.lign. til sejlturen - af og til oppakning, som man ikke kan have med i en bus. > Selv andre havne i andre kommuner ligger tættere på. Det gælder Tuborg, Hellerup, Skovshoved og Taarbæk. Målt i rejsetid med offentlig transport ligger selv Vedbæk tættere på. Prøvestenen er således den dårligst placerede af alle havne i København og omegn i forhold til offentlige transportmidler, der er helt nødvendig for os, hvis vi fremover skal kunne komme til båden. > Hvis det besluttet at placere havnen på Prøvestenen, må det være et helt ufravigeligt krav, at der etableres regelmæssig busforbindelse helt ud til havnen selv i de stille perioder, dvs. morgen, aften og
--	---

weekend uanset, om der er få eller mange passagerer.

Gang/cykelforbindelse og Kalkbrænderiløbet

Det kan være besnærende med den forbindelse, som afkorter vejen til Nordhavnen nordfra; men for alle de cyklister, der kommer sydfra, vil den forbindelse være uden betydning. Den bør i givet fald anlægges som tunnel, idet en højbro med elevator næppe vil være attraktiv for cyklister, og en lavbro med klap vil give helt umulige sejladsforhold.

I VVM-rapporten peges på, at en tunnel skal udstyres med elevator, hvilket vil gøre den mindre attraktiv. Hertil skal bemærkes, at foruden elevator vil en rampe på omkring 110 meter også være attraktiv for cyklister.

For sejlbåde vil en klapbro give helt umulige sejlforhold, når de skal igennem den åbne bro. Det er sjældent, at vindforholdene giver gunstige gennemsejlingsforhold i begge retninger ved samme åbning. Det kan således tage meget lang tid for den enkelte sejlbåd at komme igennem en broklap. Desuden kræver det en hel del plads at manøvrere, hvis vinden er det mindste ugunstig eller svag. Det også kræver lang tids brooplukning, hvis et større antal både skal igennem i sejlernes myldretid, der kan gå i begge veje samtidig, da sejleres sejlbehov og ønsker er meget individuelle.

Endelig vil der uvilkårligt ske ophobning af både op til et åbningstidspunkt. Disse både ligger ikke stille, men bevæger sig rundt i bassinet, og ved mere end blot stille vind er det med pæne hastigheder, som en sejlbåd ikke kan reducere, uden at den mister styreevne. Dette kan skabe stor kollisionsrisiko mellem ventende både.

Endvidere er det nødvendigt, at broen er bemanded i princippet døgnet rundt i sejlsæsonen. Sejlere kan ikke på forhånd bestemme, hvornår de er hjemme, idet vind og vejr styrer dette og kan give uventede forsinkelser. Selv er vi sejlet ud før klokken 8.00 om morgenen og andre gange kommet hjem efter midnat.

Med det antal sejlere, der skal igennem omkring myldretiderne, vil den reelt komme til at stå mere åben end lukket, og derved ikke være attraktiv for fodgængere og cyklister.

Endelig vil en klapbro mindske havnens tiltrækningskraft for gæstesejlere, hvis der bliver ventetid og restriktioner i forbindelse med anløb.

Vi skal derfor opfordre kraftigt til, at forbindelsen udføres som tunnel og ikke som lavbro.

Hvis der endelig skal laves en broforbindelse over havneløbet, foreslås at hele sejlbådsdelen af Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen permanent flyttes ud i den nye Svanemøllebugthavn Lille og Færgehavn Nord.

I forhold til VVM-rapportens anførte udgifter spares udgifter til

	<ul style="list-style-type: none"> > fjernelse af midlertidige havnefaciliteter i Svanemøllebugten og Færgehavn Nord > genetablering af havnepladserne i den eksisterende Svanemøllehavn > lavbroen kan laves uden maskineri til broklap > der spares årlige udgifter til drift og vedligehold af broklappen. <p>Til gengæld bevares det nuværende miljø i Svanemøllehavnen også i anlægsperioden, og der opnås alligevel en attraktiv forbindelse til Nordhavnen for fodgængere og cyklister.</p>
<p>Nr. 107 Ole Plett Telefon: 20841001 Mail: VIU@business.tele.dk</p>	<p>Ole Plett takker for en sober og grundig VVM redegørelse for et tunnelprojekt til Nordhavnen. Han har følgende kommentarer til VVM- redegørelsen:</p> <p>Som sejler med båd i Svanemøllehavnen og 44 års medlemskab af Sejlklubben Sundet med aktivt frivilligt arbejde, i perioder som lærer på sejlerskolen, optimistleder, næstformand i bestyrelsen, formand for bestyrelsen, regnskabschef, handicapleder og p.t. suppleantrevisor har jeg et godt kendskab til, hvad der rører sig blandt sejlerne. Med den baggrund udtaler jeg mig som sejler og bruger af Svanemøllehavnen.</p> <p>Det at være sejler er en livsstil, som er dybt rodfæstet i mig og min familie, og det gælder nok de fleste sejlere, hvad enten der sejles i sejlbåde eller motorbåde. Jeg og flere familiemedlemmer er uddannet på klubbens toårige sejlerekole, og en stor del af vores omgangskreds stammer fra sejlklubben.</p> <p>Vi spenderer rigtig mange timer og penge på at vedligeholde, bevare sødygtigheden og forbedre båden om foråret og efteråret. Dertil kommer forsikring med statsafgift, landplads om vinteren og vandplads om sommeren. Den egentlige sejlperiode er fra juni til midten af oktober, hvorefter båden kommer på land i november.</p> <p>Efter at have gennemlæst VVM-redegørelsen har jeg nedenstående bemærkninger, men først er Sundets klubhus et sted tilsyneladende betegnet som cafe. Huset er hovedkvarter for Sejlklubben Sundet som er landets 3. største, og ja, en forpagter driver cafeen på et begrænset areal.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Det er vigtigt, at tunnelbyggeriet gennemføres på en skånsom måde for sejlerne og på en måde, så vi ikke kommer til at opleve en massiv medlemsafgang fra klubberne, fordi forholdene under og efter byggeriet er utålelige. Både Svanemøllehavnen og klubbernes økonomi er afhængig af tilfredse medlemmer. Med havneudvidelserne i Skovshoved og Vedbæk samt ledige pladser i andre havne har medlemmerne mulighed for at flytte båden, måske endda til den svenske side af Sundet, og hvem ved om de kommer tilbage efter byggeriet.

2. Politikerne skal tage stilling til om havnen skal lukkes helt eller kun delvist under tunnelbyggeriet. En total lukning har ikke min opbakning, og beslutter politikerne at vi skal flyttes til en havn ved Prøvestenen, kan jeg med sikkerhed sige, at mange bådejere vil søge andre muligheder. Farvandet i det nordlige Sundet er langt mere attraktivt med flere havne, som kan nås i en weekend. Min søn flyttede fra Brøndby havn til Svanemøllen af samme årsag. Ser man på adressefordelingen af Sejlklubben Sundets 429 bådejere, så bor mere end 95 % nord for broerne, der fører til Amager, så de kan se frem til en tur gennem byen, ofte i tæt trafik, for at komme til båden i havnen på Prøvestenen. Og hvad med de øvrige medlemmer? Vi er 754 aktive medlemmer og 219 passive, som ofte er ægtefæller. Af de aktive er ca. 90 sejlerskoleelever og 26 handicapsejlere. Det kan ikke passe, at en stor del tvinges igennem byens trafik fra nord til syd og tilbage over broerne, for det meste i aftenens myldretid, for at komme til deres klub. Igen løber vi en risiko for, at de finder løsninger udenfor Sejlklubben Sundet og Svanemøllehavnen.
3. Jeg kan derfor stærkt anbefale at vi skal flyttes, så bliver det til Svanemølleområdet. VVM-undersøgelsen nævner Svaneknoppen Stor og lille, Færgehavn Nord og Nordhavn Nord. Svaneknoppen stor eller lille (helst) er langt at foretrække.
4. Stiforbindelse over eller under Kalkbrænderiløbet. Af de tre løsninger, som skitseres, tunnel, højbro og klapbro, er en tunnel langt at foretrække. Vores klubmedlem Mogens Wöhliche har bidraget med et udmærket forslag. Højbroen løser sejlernes behov for uhindret sejlads ud og ind i havnen, når de ønsker det, men en højbro er et æstetisk uskønt element i den flotte udsigt til det nordlige Sundet. En klapbro vil forhindre sejlerne i at komme på tur, når de ønsker det, og er en væsentlig og utålelig begrænsning i velerhvervede rettigheder, som igen kan føre til, at sejlerne søger andre løsninger udenfor Svanemøllehavnens regi til skade for klubbernes og havnens økonomi. Desuden er det en ond drøm at forestille sig, hvor et antal sejlere, der venter på at broen åbner, skal opholde sig. Nogen har kun sejl og andre motor til at manøvrere med, og et større antal sejlere, måske 50 til onsdagsmatch, i et snævert farvand, der venter på broåbning, er en sikker opskrift på sammenstød. Er vejret tillige hårdt, det sker jo, så øges risikoen. Broklapløsningen må jeg på det bestemteste afvise.
5. Handicapsejlernes 3 flydebroer med en kran i midten ejes af Sejlklubben Sundet og står ikke til fri disposition for andre i de dage, hvor vi selv bruger broerne. På skitserne af de to erstatningshavne Svaneknoppen stor og lille kan jeg se handicap broerne indtegnet. På ingen af de andre erstatningshavne er de medtaget. Hvorfor? Kranen på broerne bruges til at hejse de handicappede ned i de sejlbåde, vi bruger, så den er vigtig. Desuden henter vi sejl og andet grej fra Sundets klubhus (Svaneknoppen 2) med en trækvogn ned til broen, vel 50m, men vi kan ikke trække grejet flere hundrede meter fra, hvor det så opbevares, som ikke er indtegnet. Vi har behov for et rum til det i nærheden af handicapbroerne. Desuden opbevares vores motorfølgebåd om vinteren i en container af forsikringsmæssige årsager, men hvor er der plads til containeren? Det skal der tages stilling til på et tidspunkt.
6. Sejlklubben Sundets økonomi. Hvor stor en medlemsnedgang kan vi tåle? Ganske som andre klubber skal Sejlklubben Sundet ikke opkræve mere i kontingent og afgifter end nødvendigt for en sikker drift. Der skal ikke opbygges en kapital som i en erhvervsvirksomhed.

	<p>somhed. Klubbens indkomster bestod i regnskabsåret 2014-2015 af medlemskontingenter, landpladsleje fra bådejerne og lejeindtægter fra Cafe, KØS (ungdomssejlere) og nogle toiletter, som Svanemøllehavnen lejer. I alt ca. 2 mio. kr. Udgifterne er tilsvarende, ikke mindst fra et lån til et nyt klubhus med en restgæld på 8 mio. kr. og arealleje hos By og Havn, så årets resultat efter renter og afskrivninger er et underskud på kr. 217.000. Det betyder, at egenkapitalen blev reduceret, og det kan selvfølgelig ikke fortsætte i det uendelige. Med afsæt i det seneste reviderede årsregnskab fra 2014-2015 er det ikke svært at se, at de ømme punkter er medlemskontingenter, landpladsindtægter og indtægter fra udlejning af lokaler. Det værste tænkelige scenarie vurderer jeg til at være, at vi alle flyttes til Prøvestenen, og at der bliver lavet en cykel- og gangbro med klap over Kalkbrænderiløbet. Begge dele kan føre til at f.eks. 35 % af bådejerne søger løsninger i andre havne. For ikke at betale dobbelt kontingent (til Sundet og den nye havn) kan de skifte medlemskab til passive i Sundet og alligevel bevare deres anciennitet, som er vigtig for tildeling af rettigheder. Sådan er Sundets vedtægter. Det kan også føre til, at de slipper for landpladsleje hos Sundet, så samlet skal Sundet finde andre kr. 550.000. Kan Cafe'en og KØS (ungdomssejlere) ikke fungere, så mangler vi andre kr. 450.000, altså samlet set 1 mio. kr. eller mere. Der kan muligvis findes besparelser, og vi kan trække på egenkapitalens likvider, men kun i begrænset tid. De likvide beholdninger, der vises i årsrapporten, stammer fra kontingenter og afgifter, og skal dække udgifter i et år. Jeg arbejder på en mere detaljeret oversigt.</p> <p>7. Det er derfor vigtigt, at politikerne ser på løsninger, sejlerne accepterer. Sejlklubben Sundet blev dannet i 1901, og trods en omflakkende tilværelse har den fungeret siden med frivillig ulønnet arbejdskraft og med det formål at være et fællesskab for godt sømandskab og at uddanne nye sejlere også for mindre formuende og også for handicapsejlere. Svanemøllehavnen klubber danner Danmarks største lystbåde havn med et attraktivt og velholdt miljø, hvis stemning beboerne i området værdsætter f.eks. til en løbetur, til luftning af hunden, en gåtur eller drikke en øl på cafeerne. Der skal fares med lempe hvis ikke denne havn, som åndehul for mange tusinde, skal gå til grunde.</p>
<p>Nr. 109</p> <p>Ole Krogh Solhøjpark 37 3520 Farum Telefon: 30276327 Mail: ol-krogh@gmail.com på vegne af Erik Skude, Hans Erik Fuglsang-Damgaard, Anne Grethe Madsen og Ole Krogh</p>	<p>Ole Krogh, Erik Skude, Hans Erik Fuglsang-Damgaard, Anne Grethe Madsen og Ole Krogh er har sejlbåd i Svanemøllehavnen og er medlemmer af Sejlklubben Frem. De har skrevet følgende i deres høringssvar:</p> <p>Overordnet synes vi, at det er godt og vigtigt, at der etableres vejforbindelse til Nordhavnen gennem en Nordhavnstunnel.</p> <p>Men det skal gøres med så få gener for Svanemøllehavnen brugere som muligt både i anlægsfasen og siden. Derfor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Havneløbet bør holdes delvis åbent i anlægsfasen, eller hvis det kortvarigt lukkes, bør det være om vinteren, hvor aktiviteten i havnen er lav. Ellers dør og forfalder havnemiljøerne, og mange aktiviteter og brugere vil flytte til andre steder. Fx vil Frem's udviklingsplaner blive sat på stand by, bygninger og anlæg forfalde, og engagerede medlemmer vil give op. Jo større erstatningshavne der bygges, jo større risiko er der for, at nedtagningen forsinkes eller at de ender med at blive permanente.

	<ul style="list-style-type: none"> - De ovennævnte ulemper vil blive endnu tydeligere, hvis erstatningshavnen flyttes helt til Prøvestenen. Al erfaring viser, at hverken tidsplan eller økonomibudget holder i så store projekter. De bliver dyrere og så skal der pludselig spares. Så man skal nok regne realistisk med op til 10 år i erstatningshavnen. - Det siger sig selv, at en sti-klapbro vil skabe kaos for sejlere. Prøv at se på den nuværende Frederikssundbro, hvor 5-10 sejlere cirkler rundt, inden broen går op. I Svanemøllehavnen skulle broen være oppe næsten hele tiden på de populære sejltider. Eller også ville man hurtigt have 50 både, som cirklede rundt mens de ventede på hver side. Nogle både har ikke motor, og i blæsevej er de meget lidt fleksible. Hvis mange fortøjede midlertidigt, mens de ventede, ville blæsten få dem til at gnide og støde sammen, og det ville tage endnu længere tid at komme igennem broløbet. - Stiforbindelsen haster ikke. Den er først nødvendig, når Nordhavnen er næsten udbygget. Som cyklister mener vi, at den optimale løsning ville være en tunnel uden elevator, hvor adgangen bestod i en blanding af nedkørsel og trapper med cykelspor til trækning af cyklerne. Her ville der ikke være nogen forsinkelser.
<p>Nr. 110 Jens Buch Grønlunds Alle 83 2610 Rødovre Mail: jens_buch@yahoo.dk</p>	<p>Jens Buch, der er bruger af Svanemøllehavnen og medlem af Øresunds Sejlklub Frem, har følgende indsigelse mod Nordhavnstunnellen:</p> <p>Lukning af havnen Det er meget vigtigt at undgå en lukning af havneindsejlingen. Det kan helt undgås, hvis man vælger den rigtige løsning. En sådan løsning har mange fordele, blandt andet bliver behovet for genhusning mindre.</p> <p>Erstatningshavn Det optimale vil naturligvis være, at det slet ikke bliver nødvendigt med en erstatningshavn. Hvis det ikke er muligt, bør der findes en løsning, som medfører genhusning af så få både som muligt og så tæt som muligt på den nuværende havn. Rigtig mange sejlere, i hvert fald blandt Frems medlemmer, har ikke bil, og for os vil en erstatningshavn ved Prøvestenen være en katastrofe.</p> <p>Stiforbindelse En klapbro bør undgås. I mange perioder er der en heftig trafik ud af og ind i havnen af sejl både. Det vil medføre meget store gener for alle disse både med ventetid og trængsel. En del af bådene har ingen motor, bl.a. sejlklubbernes skolebåde. Sejladsen under/gennem en klapbro med disse både vil være meget vanskelig, måske umulig.</p> <p>Jeg håber, at byggeriet kan foregå på så skånsom måde som muligt, så det levende klubliv kan bevares. Særlig vigtigt er det, at det store ungdomsarbejde, som sejlklubberne udfører, ikke lider skade.</p>

Nr. 112
 Bjarne Steen Larsen
 & Ditte Jessing
 Olfert Fischers Gade
 44 st 16, 1311 Kø-
 benhavn K
 Mail:bjarnesteenlars
 en@gmail.com

Bjarne Steen Larsen og Ditte Jessing har sendt nedenstående indsigelser og synspunkter til VVM-redegørelsen :

Generelt

Rapport 557-2016 lever i vores optik hverken op til intentionerne om, hvad der er god planlægning eller lovkravene til en VVM. I forhold til Svanemøllehavnen opstilles der 7 mulige løsninger, som der kan kombineres til i alt 34 kombinationsmuligheder. Med 34 mulige løsninger er det næsten umuligt at kommentere - alt er muligt, hvilket er lig med, at der ved den endelige beslutning kan vælges frit. Samtidig kan der argumenteres for, at andre løsninger fremgik af rapporten.

Viden om havneforhold

Det er uforståeligt, at man ikke har taget et konsulentfirma med på råd, der har erfaringer med havne og havneombygninger, og de dermed tilknyttede aktiviteter f.eks. firmaet Haslev & Kjærsgaard. Så havde man undgået mange af de sejltekniske fejl i forbindelse med de mange foreslåede løsninger (fejl som fremgår af bl.a. referat fra borgermøde 13.06.16)

Miljøpåvirkninger mens der bygges

Nordhavnsvejen har været hård ved de rekreative arealer, muligheder og idrætsaktiviteter på Østerbro. Ryparkens idrætsanlæg er blevet reduceret betydeligt - nu fjerner man i en årrække mulighederne ved Svanemøllehavnen og nærliggende områder.

På lidt længere sigt vil det gå ud over Kløvermarken, når Nordhavnstunnelen bliver til en forbindelsesmotorvej. Det er yderst kritisabelt, at det at bygge veje i Østerbro-området igen går ud over de i forvejen sparsomme idrætsarealer.

Det er dokumenteret, at Kbh. har et stort underskud i forhold til at kunne tilbyde aktiviteter til børn og unge - og andre aldersgrupper. Dette også set i forhold til, hvad andre kommuner kan tilbyde jævnfør 'Facilitetsdatabasen' fra Lokale- og Anlægsfonden. Samtidig skal tunnelen og Nordhavn skabe muligheder for 40.000 flere indbyggere i området. Så vidt vi er bekendt med, er der i Nordhavn ikke udlagt egentlige rekreative arealer eller idrætsmuligheder !!!

Forslag

Der bør udarbejdes en ny VVM med få og overskuelige løsninger - der er grundigt bearbejdet.

Det bør sikres, at de rekreative arealer og idrætsaktiviteter ikke reduceres, imens der bygges. Når der skal udlægges erstatningsarealer under byggeriet, skal de placeres, så de ikke er midlertidige - men permanente, således at investeringerne ikke er spildt og kan benyttes af de mange, der allerede bor og skal bo på Østerbro og Nordhavn. Der tænkes i sær på børn og unge.

Umiddelbart er det vores opfattelse, at den bedste løsning er at etablere en havn i Nordhavn Nord som en permanent løsning fra starten. Havnen

	<p>vil kunne benyttes midlertidigt af sejlerne og roere fra Svanemøllen - og derefter successivt udbygges i takt med, at den nye bydel etableres, og et hårdt tiltrængt rekreativt anlæg inkl. idrætsaktiviteter kan opstå.</p> <p>Gør Kbh til et sted, hvor man kan fungere som et helt menneske og for børn, unge, familier og gamle. Det er vigtigt at skabe mulighed for mange former for aktivt udeliv, og at det ikke bliver sådan - at den eneste mulighed for motion er ved at køre på cykel eller gå i motionscenter.</p> <p>Hjertesuk</p> <p>Drop hele tanken om stiforbindelse til Nordhavnen - man kan ikke spærre Danmarks største lystbådehavn inde med en "Christianshavns løsning ".</p>
<p>Nr. 113 Gitte Sinius-Clausen Grønlands Alle 83, 2610 Rødovre Mail: get2gitte@yahoo. o.dk</p>	<p>Gitte Sinius-Clausen skriver i sit høringssvar:</p> <p>Ang. eventuel lukning af Svanemøllehavn under bygning af tunnel:</p> <p>Vi er et ældre ægtepar, der har haft lavindkomst og alligevel fået sparet op og købt en båd til at nyde vores otium på. Vi har ingen bil og benytter S- tog og cykel mellem vores hjem og havnen. Dette er også tilfældet for mange andre af sejlklubben Frem's medlemmer.</p> <p>Flyttes vores havneplads til Prøvestenen, vil vi få meget vanskeligt ved at komme til og fra vores båd i tunnellenes byggeperiode, da vi ikke kan cykle så langt. Det vil påvirke vores livskvalitet og gøre sejlsæsonen uoverskuelig.</p> <p>Vi valgte klubben Frem, grundlagt af arbejdere, på grund af det tætte sociale netværk. Der er altid hjælp at få eller give til andre medlemmer. Hjælp af praktisk karakter og hyggeligt socialt samvær i bådene og på havnearealet. Opsplittes klubbens medlemmer mellem flere havne, vil dette netværk svækkes kraftig for os ældre brugere.</p> <p>Stiforbindelse:</p> <p>Vælges en klapbro som stiforbindelse til Nordhavnen, vil ventetid for sejlere have uoverskuelige konsekvenser, da en båd ikke bare kan stoppe som en gående eller cyklende. En båd er, uden forankring, i konstant bevægelse. Samles mange både, nogle uden motor, på begge sider af klapbroen for at vente, vil der uundgåeligt opstå faretruende situationer, både mens broen er nede og især når den endelig går op. Det vil ødelægge meget mere for sejlere end for gående og cyklende.</p> <p>Så vores bøn er: Opgiv Prøvestenen som nødhavn og lad os forblive samlet i byggeperioden og undgå at lukke havnen helt.</p> <p>Undgå for alt i verden en klapbro, som er den rene pest for sejlsporten i Svanemøllehavn.</p>

<p>Nr. 114 Lone Spliid Østerbrogade 95 2100 København Ø</p>	<p>Lone Spliid har sendt følgende bemærkninger i sit hørings svar:</p> <p>Som daglige brugere af Svaneknopkens sti og badetrappe er vi optaget af, om man fortsat kan gå/cykle ud på Svaneknoppen i anlægsperioden.</p> <p>Vi kan se på VVM-redegørelsen, at man i alle løsningsforslag har lagt byggepladsen, så den grænser direkte op til Svaneknoppen.</p> <p>Så spørgsmålet er: Vil der være adgang til Svaneknoppen, badetrappen og træpontonerne, som sejlskolerne bruger, i hele anlægsperioden? Og er der risiko for, at badevandets kvalitet vil blive forringet som følge af anlægsarbejdet, så man i perioder ikke kan bade i bugten?</p> <p>Derudover støtter vi Svanemøllehavns hørings svar, hvor de ønsker en løsning for fritidssejlerne med åbent havneløb og erstatningshavn tættest muligt på den nuværende.</p>
<p>Nr. 115 Niels M. Jensen Mail: fam.thoegersen@gmail.com</p>	<p>Niels M. Jensen skriver i sit hørings svar:</p> <p>Som bådejer og hyppigt sejrende i Svanemøllehavnen har jeg følgende bemærkninger til de planer og alternativer, der fremlægges i rapporten:</p> <p>I byggeperioden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bådene bør genhuses i nærheden af den aktuelle beliggenhed, og både af samme type/både, der deler aktiviteter bør - uafhængig af aktuel placering i havnen - kunne holdes samlet for at undgå ødelæggelse af gode sejlermiljøer. Konkret gælder det kapsejls i Spækhuggerfeltet, der er et af Danmark største og bedste entypekapsejls-felter, og som er forankret i Svanemøllehavnen. • Der bør sikres fri sejls ud og ind af havnen under byggeriet. Det er væsentligere, at sejlsaktiviteter kan foregå uhindret, end om det evt. er nødvendigt at genhuse bådene i nærheden. • Den midlertidige havn ved Prøvestenen er for langt væk fra Svanemøllen, og en flytning vil være ødelæggende for eksisterende sejlerfællesskaber, f.eks. kapsejls, som nævnt ovenfor. <p>Efter byggeperioden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der bør sikres fri sejls ud og ind af havnen efter byggeriet, og en lavbro vil i den forbindelse være til stor gene for sejlerne og bør undgås. Ved at vælge enten højbro eller tunnel sikres det, at København også fortsat har attraktive tilbud til sejlerne. Det vil være til stor gene for sejls fra havnen - ikke mindst aftensejls, hvor tiden kan være knap - at skulle afvente broåbning. En lavbro vil derfor være ødelæggende for Svanemøllehavnen.

<p>Nr. 116 Niels Barnkob Mail: barnkob@fam-barnkob.dk</p>	<p>Niels Barnkob har sendt følgende høringssvar:</p> <p>Med henvisning til den Sammenfattende VVM rapport vedr. den ny Nordhavnstunnel, vil jeg gerne som bådejer med fast plads i Svanemøllen, bede om, at følgende punkter bliver taget med i overvejelserne om anlægsperioden og den færdige løsning:</p> <p>a) At erstatningshavnen etableres i Svanemøllebugten eller ud for Nordhavn med plads til samtlige både. Dvs "Svaneknoppen Stor" eller "Nordhavn Nord". Det ringeste alternativ til erstatningshavn er ved Prøvestenen.</p> <p>b) At den nuværende Svanemøllehavn ikke bliver lukket helt på noget tidspunkt under anlægsfasen.</p> <p>c) At den endelige stiforbindelse mellem Svaneknoppen og Nordhavn udføres som tunnel. Den ringeste løsning er en klapbro.</p>
<p>Nr. 117 Christian Sonne Heisesgade 49, 2100 København Ø telefon: 29865451 Mail: heise49@gmail.com</p>	<p>Christian Sonne har sendt et høringssvar og skriver følgende:</p> <p>Indledningsvis skal jeg oplyse, at jeg/min familie har båd (bådplads og landplads, skur) i Svanemøllehavnen, er medlem af roforeningen Kvik og er vinterbadere i Vinterbadelaugget – samt bor i nabolaget. Anlægget af tunnelen vil derfor få stor indflydelse på vores dagligdag og fritidsaktiviteter.</p> <p>I forhold til anlægget af selve tunnelen skal jeg opfordre til, at der vælges en løsning – dvs. enten model A eller C - der er mest mulig fremtidssikrede i forhold til en evt. fortsættelse med en østlig ringvej, så man undgår en gentagelse af "fejltagelsen" med afslutningen af Nordhavnsvej.</p> <p>Da Københavns Kommune påbegyndte anlægget af Nordhavnsvej afviste den daværende trafikminister at lade Nordhavnsvejen "ende" i et tunnelkammer (for at muliggøre en evt. senere videreførelse til Nordhavn). Afvisningen betød, at man efterfølgende måtte fjerne den sidste del af den nyanlagte vej og i stedet anlægge et tunnelkammer – dvs. at afvisningen unødigt har kostet samfundet 300-400 mio. kr.</p> <p>Ved anlægget af Nordhavnstunnelen bør derfor vælges en løsning (A eller C), der er fremtidssikret i forhold til en evt. kommende videreførsel til Amager eller gennem havnen, så man ikke unødigt fordyrer anlæg af en senere fortsættelse.</p> <p>VVM-redegørelsen har mange gentagelser, og det kan være svært som lægmand at bevare overblikket hele vejen igennem, lige som det kan være svært uden at være fagmand at vurdere fordele og ulemper ved de forskellige anlægsmetoder.</p> <p>Jeg vil derfor i det kommende koncentrere mine bemærkninger omkring en række særlige punkter.</p> <p>1. Overordnet set forekommer redegørelsen at se alt for snævert på sejler-</p>

nes, roernes osv. forhold – læser man redegørelsen, får man indtryk af, at roerne roer kun, sejlerne sejler kun og vinterbaderne bader kun i koldt vand. Man overser betydningen af et klubliv, et socialt samvær, at man kan få et måltid mad efter ro- eller sejlturen – eller at det at vinterbade hænger sammen med at gå i sauna mellem dukkerterne osv. Derved vil mange af de foreslåede løsninger være helt ødelæggende for klubberne og fritidslivet i Svanemøllehavnen mm.

Dertil kommer at VVM-redegørelsen på en række punkter ikke er detaljeret nok til, at man kan vurdere konsekvenserne af de forskellige løsninger (her nævnes kun nogle få eksempler):

- f.eks. fig 5.6 "pavillon til vinterbadere" – er det kun et skur til omklædning? Man kan ikke vinterbade uden en sauna – og der er alt for langt at bevæge sig over til klubhuset.
- Eller er der sauna osv. med samme funktioner som i klubhuset?
- Hvordan sikres adgang til funktionerne på Svaneknoppen (Gry, Vintebadehus osv., når det samtidig er en stor bygge og anlægsplads?
- Hvordan sikres vinterpladser til bådene (bl.a GRY)
- Hvordan sikres skurplads til bådejerne, der har plads hos GRY?
- Osv.

2.

Svanemøllehavnen benyttes af ca. 1500 sejlere og deres familier, omkring 1000 roere, knap 2.500 vinterbadere – hertil kommer alle de beboere og andre i området der benytter havnen som det rekreative åndehul, den også er.

Alene på grund af afstanden til erstatningshavnene ved Prøvestenen og Nordhavn Nord er disse derfor på forhånd diskvalificerede – uanset om det er de store eller små løsninger – og uanset hvilke plastre på såret, der gives i form af midlertidige pavilloner og "klublokaler".

3.

En total lukning og flytning af hele Svanemøllehavnen vil berøre så mange mennesker negativt og med stor sandsynlighed være ødelæggende for både roforeningerne og sejlkлубberne og er derfor helt udelukket.

Tunnelen skal derfor anlægges etapedelt, så havnen kan holdes åben i hele anlægsperioden.

4.

Forudsættes det, at havnen holdes åben i hele anlægsperioden, skal der ifølge redegørelsen findes erstatningshavn til ca. 600 både. I den forbindelse må erstatningshavns-løsningen "Svaneknoppen lille" anses for at være den mindst dårlige løsning.

Det står ikke klart, om de anslåede 600 både omfatter ALLE både mellem midtermolen og Svaneknoppen (dvs. også bådene langs midtermolens vestsider) eller det "KUN" er både på og langs Svaneknoppen med tilhørende sidemoler?

	<p>Vælges erstatningshavnsløsningen med Svaneknoppen Lille, forudsættes det, at der sikres det nødvendige antal vinterpladser, skure mm. til alle berørte bådejere (herunder Gry), og ikke mindst at vinterbadelaugene sikres funktionelt tilsvarende faciliteter som i dag.</p> <p>Det forudsættes endvidere, at havnens brugere sikres sikre og brugbare adgangsforhold til faciliteterne på Svaneknoppen i anlægsperioden.</p> <p>5.</p> <p>Det er Østerbros "skæbne", at først anlægget af Frihavnen, så Kystbanen og senere den stærkt trafikerede Kalkbrænderihavnsgade har afskåret bydelen fra havnen og Øresund. Principielt er jeg derfor enig i, at der bør arbejdes på at sikre og forbedre bydelens adgang til vandet.</p> <p>Den foreslåede stiforbindelse forekommer imidlertid ikke hverken hensigtsmæssig, velplaceret eller veludformet. Og helt absurd forekommer det at forestille sig Danmarks største lystbådehavn spærret inde bag en klappbro. Denne løsning er derfor på forhånd udelukket.</p> <p>Den foreslåede højbro virker som et klodset monstrum – der forudsætter "ventetid" med elevatorer i begge ender. Også af den grund virker heller ikke tunnelloøsningen brugbar.</p> <p>Med andre ord: Det er en ommer! Både for så vidt angår den konkrete udformning men også hvad angår placeringen.</p> <p>6.</p> <p>Såfremt det alligevel besluttes at lave en cykel- og stiforbindelse fra Svaneknoppen til Nordhavn må det være en forudsætning, at stiforbindelsen – uanset evt. anlægsmæssige komplikationer – anlægges samtidig med tunnelen, så havnens brugere ikke skal belastes med en yderligere periode med anlægsarbejder og de gener, der følger deraf.</p>
<p>Nr. 118 Troels Halse Nørrebrogade 44, 2200 København N Mail: troelshalse@gmail.com</p>	<p>Troels Halse har sendt følgende hørings svar:</p> <p>Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen udmærker sig ved, at københavnere kan komme til og fra dem på cykel – som de eneste farbare havne efter at havnen i Christianshavns kanal er blevet spærret inde af broer. Det er det eneste sted, hvor københavnere ikke er afhængige af bil for at kunne udnytte Øresund rekreativt, og dermed også det eneste sted, hvor ungdommen har en reel mulighed for at få adgang til vandet.</p> <p>I forbindelse med sejlads skal man altid have en pokkers masse bagage med; sejltøj, redningsveste og proviant. Dette kan med lidt god vilje transporteres på cykel over kortere afstande, men havnene ved Prøvestenen og Lynetten ligger simpelthen for langt væk til at nogen ville gennemføre det med 20 kg bagage på styret. Lystsejlads vil altså i endnu højere grad end nu være forbeholdt de velstillede, da det både kræver bil og båd, og sejlklubberne i Svanemøllehavnens billige adgang til klubsejlads uden</p>

	<p>bådejerskab bliver ødelagt.</p> <p>Sejlskolerne i klubberne i Svanemøllehavnen introducerer hvert år utallige unge og ældre til sejlsport. Her har man mulighed for at prøve, om sejlads for alvor er noget, man vil give sig i kast med, inden man evt. selv investerer i båd og havneplads, og sejlskolerne giver en uddannelse i sejlads, der er af utroligt stor betydning for sikkerheden til søs. SOK ville få travlt uden sejlskolerne til at hjælpe folk på vej med en forståelse af søvejsreglerne og sikker sejlads. Sejlskolerne drives af frivillige og kompetente undervisere, der møder op ugentligt i al slags vejr. Det er en meget prisværdig indsats de yder, men frivillige miljøer er skrøbelige overfor afbrydelser i driften. Det er afgørende, at driften ikke skal afbrydes i flere år – det er ikke sikkert at der er nogen frivillige, når man vil åbne igen.</p> <p>Af ovennævnte grunde er det afgørende for at sikre borgerne i København adgang til de rekreative herligheder på Øresund og muligheden for at bo i byen uden at have egen bil, at:</p> <ul style="list-style-type: none"> • man bevarer adgangsforholdene til den sidste havn i København, der ikke er spærret inde af broer, ved at undgå en løsning med en lav cykel/fodgænger klapbro. • at livet og miljøet i Svanemøllehavnen bevares gennem byggeperioden ved at vælge en løsning med kun delvis lukning af Kalkbrænderiløbet under byggeriet. • At genhusningshavnen/havnene ligger i området og ikke ved Prøvestenen.
<p>Nr. 119 Charlotte Bak Mail: c.bak@abmerkur.dk</p>	<p>Charlotte Bak, der ejer en båd i Svanemøllehavnen, skriver følgende i sit hørings svar:</p> <p>Egentlig synes jeg, at det er en skandale, at I vil bygge en tunnel gennem Svanemøllehavnen (man kunne jo også føre den ud i Svanemøllebugten). I begyndelsen var det meningen, at der skulle bygges en boret tunnel, som ville genere Svanemøllehavnen minimalt. Men det skrottede man. Så vidt jeg ved, kan man stadig nå at lave en boret tunnel, og så kan anlægspladsen ligge i Nordhavn og ikke midt i Svanemøllehavnen.</p> <p>Vi hører hver dag om, at politikere gerne vil have færre biler i København. Så hvorfor skal vi så have en stor vejforbindelse, der ender blindt i Nordhavn?</p> <p>Jeg synes faktisk ikke, at der er noget godt argument for tunnelen overhovedet på nuværende tidspunkt. Boligerne på Nordhavn bliver pt. bygget så tæt, at man har fravalgt parkering i gaderne. Det må vel betyde, at man fra bygherres side ikke er interesseret i biler i Nordhavn. Bilerne har dog fået et parkeringshus, hvor de skal betale 1100 kr. om måneden. Det er jo surt for bilister kun at kunne parkere forholdsvist langt fra sin bolig (måske bortset fra efter et snefald).</p> <p>Folk flytter vel heller ikke ud på Nordhavn for at få en motorvej som nabo – de bor der vel, fordi de gerne vil have fred.</p>

For at man overhovedet skal starte på byggeriet, bør man have planer og finansiering klar til hele forløbet – som jeg har forstået skal ende et sted ved Sjællandsbroen.

Hvis der således skal være bare en svag logik i projektet, skal det derfor afgøres på forhånd, hvor vejens videre forløb skal være, før man laver en ny blindtarm for trafikken, som efter at have ødelagt livet for mange sejlere, ikke fører nogen steder hen.

Der er jo i forvejen ikke ret meget logik i omfartsvejen fra Lyngbyvejen til Svanemøllehavnen. Nu ender trafikpropperne ved Østerports Station i stedet for på Vibenshus Runddel. Og hvis man laver tunnelen, bliver der også trafikprop ved krydset Kalkbrænderihavngade og Vordingborggade.

Angående en cykelbro er det også en af årets værste idéer. Man kan se på vinderprojektet, at man anlægger mange kanaler i vinderprojektet, hvilket heller ikke gør det let at køre på cykel, så hvorfor skal man have en bro, der ødelægger alt for 1400 bådejere? Selv Dansk Cyklistforbund er imod ideen. Hvis der endelig skal laves en forbindelse, skal det være en tunnel. Eller I kunne indsætte små færger som i Vancouver i Canada, der sejler hele tiden. Det ville også give lidt beskæftigelse

Svanemøllehavnen er et stort gammelt rekreativt område, som burde respekteres og ikke bare tromles ned pga. en vej der ender blindt. Måske om 50 år vil det blive relevant at bygge tunnelen.

Nå, men lige meget hvad jeg skriver og lige meget hvor ufornuftigt projektet er, frygter jeg at I bare bygger alligevel.

Derfor må jeg kræve at der er nogle mindste krav, der bliver overholdt.

1. Som en midlertidig havn er "Svaneknoppen Lille" eneste mulighed.
2. En vej-tunnel udføres etapevis og som sænketunnel, så mest muligt af Svanemøllehavnen holdes åben og brugbar i anlægsperioden, og at man kan sejle ud og ind i sejlæsønen. Samt at man kan få sin båd på land på sin klubs vinterplads. Ved en delvis lukning af havnen er det samtidig muligt fortsat at benytte klubbens øvrige klubfaciliteter.
3. Der skal under ingen omstændigheder en broforbindelse over havneløbet. Hvis der skal være en stiforbindelse, skal det være en cykeltunnel.

Jeg ser med stor bekymring på planerne omkring Svanemøllehavnen og er oprigtig bekymret for fremtiden. Når jeg tager ud i havnen, er det for at få fred og nyde livet. Men det bliver jo svært med en byggeplads ved siden af. Og hvordan skal man kunne komme ud og ind af havnen, og hvor ender ens båd under byggefasen?

Selv om der nok er mere fredeligt på Prøvestenen, vil en flytning til Prøvestenen være det værste af alle scenarier, og jeg kan så ligeså godt lægge mig til at dø.

	<p>Da byggeriet får så stor indflydelse på ens liv i flere år (som man jo ikke får tilbage), må der som en selvfølge udbetales erstatning til bådejerne for tabt livskvalitet.</p> <p>Som et af de største rekreative områder i København er Svanemøllehavnen vigtigt at bevare også under byggefasen.</p> <p>P.S. Det undrer mig meget, at I bruger så gamle billeder fra Svanemøllehavnen. Mange af billederne er fra før, den blev bygget om for adskillige år siden.</p> <p>Desuden ville det have været rart, hvis Høringsfristen havde været mere klart angivet. Går fristen indtil d. 29. august eller er fristen til og med d. 29. august?</p>
<p>Nr. 120 Linda Christensen Olufsvvej 10 2100 KBH Ø Mail: lich@dtu.dk</p>	<p>Linda Christensen har sendt følgende kommentarer til VVM-redegørelsen for Nordhavnstunnel med forslag til alternative løsningsmuligheder.</p> <p>1. Baggrund for kommentaren</p> <p>Bag den foreliggende VVM-redegørelse og den politiske debat om udbygning af trafikforbindelserne til Nordhavnen generelt fornemmes en manglende forståelse for kvaliteterne i Nordhavnens sejlermiljøer.</p> <p>De mange dyre sejl- og motorbåde i havnen skaber en fornemmelse af en rigmandssport, som næppe har den store opbakning blandt flertallet i Københavns Borgerrepræsentation.</p> <p>Intet er imidlertid mere misforstået. I Svanemølle- og Kalkbrænderihavnene er der et stort antal sejlklubber med både en bred voksenmedlemskare og klubber specielt for særlige grupper, f.eks. klubber for unge under 20 år (KØS og søspejdergruppen GRY) og for kvinder (Kvindelig Sejlklub). Der er langt flere medlemmer i de mange sejlklubber end bådejerne. De mange sejlklubber ejer hver især flere sejlbåde, som mange unge såvel som ældre medlemmer af sejlklubberne har mulighed for at låne til weekend- og aftensejlads i hele sommerhalvåret, hvis de har gennemført en sejleruddannelse og bestået en førerprøve. Flere klubber arrangerer sommertogter i ferien og weekendkapsejladser sommeren igennem, hvor sejlerskoleelever og erfarne sejlere deltager sammen, og eleverne lærer af de erfarne, samtidig med at de får en social oplevelse. Sejlsport er derigennem en billig og attraktiv fritidsaktivitet for alle indkomstgrupper.</p> <p>Mange af klubberne gennemfører sejleruddannelser, hvor unge og ældre lærer ikke alene søvejsregler og navigation, men også selv at føre en sejlbåd og at kunne håndtere farlige situationer som mand over bord og brand om bord samt at føre en sejlbåd sikkert ud og ind af snævre havne og lægge til i vanskelige situationer uden at bruge motor. Uddannelsen afsluttes med en førerprøve, hvor praktisk sejlkundskab prøves. Uddannelsen af nye sejlere varetages af frivillige erfarne sejlere i klubberne, båd-</p>

de bådejere og sejlere, der ikke selv har lyst eller råd til selv at have sejlbåd, men elsker at sejle.

Alle, der fører en sejlbåd, burde have en sejleruddannelse, lige så vel som at alle, der fører et motorkøretøj skal have kørekort. Sejleruddannelsen øger sikkerheden til søs. Alt for mange sejler i sejl- og motorbåde uden en basal viden om søvejsregler eller at føre en båd og er derfor til fare for sig selv og andre. Det er næsten som ulykkesbilister, der kører den gale vej på motorvejen.

Det er derfor essentielt, at Københavns Borgerrepræsentation og Transportministeren gennem beslutningerne om gennemførelsen af de store Nordhavnsprojekter gør sit yderste for at bakke op om klubbernes arbejde og lægger færrest mulige hindringer i vejen for sejladsen i byggeperioden såvel som ved de fremtidige forhold. Ligeledes bør roklubbernes forhold sikres.

2. Indsigelsen

Udgangspunktet for denne indsigelse er på linje med mange andre protester:

1. Svanemøllehavnen skal holdes åben for sejlads i hele anlægsperioden
2. En stibro med klap er en helt uacceptabel løsning, der vil ødelægge havnens besejlingsmuligheder
3. En aflastningshavn på Prøvestenen er ikke noget alternativ

2.1 Ad 1 og 3

Miljøet omkring sejlklubberne må og skal opretholdes, så det fortsat er attraktivt for de frivillige lærere at deltage i den ugentlige undervisning i sommerhalvåret, hygge sig i klubberne efter sejladsen sammen med elever og andre lærere og deltage i det løbende vedligeholdelsesarbejde. Ligeledes bør det til stadighed være attraktivt for nye sejladsinteresserede at melde sig ind i klubberne og deltage i undervisningen. Alt for rodede forhold omkring havnen vil gøre indmeldelse og deltagelse mindre attraktivt/relevant.

Aflastningshavne, hvor både placeres langt fra klubberne, hvad enten det er på Nordhavn eller på Prøvestenen, vil være ødelæggende for klubaktiviteterne. For bådejerne vil det måske være acceptabelt at skulle køre/cykle ud i Nordhavnen frem for til Svanemøllehavnen, men for den undervisningsrettede klubaktivitet vil det være ødelæggende.

2.2 Ad 2

I modsætning til en del andre kan jeg godt forstå Københavns Kommunes interesse for en stiforbindelse fra ydre Østerbro til Nordhavn placeret så nordligt, som der her er tale om (i modsætning til den tidligere analyserede bro over banen længere mod syd). Stien vil afslutte den grønne cykelsti rundt om brokvartererne over Åboulevarden og Lyngbyvejen med en for-

bindelse ud til de attraktive rekreative arealer på Nordhavnen (især, hvis der laves en sti over de militære arealer og banen vest for Svanemøllen Station). Men først og fremmest vil det være en attraktiv forbindelse for gående, såvel på fritidsture som for pendlere fra Svanemøllen Station til arbejdspladser på den nordlige del af Nordhavn, for hvem en omvej omkring Sundkrogsgade er meget lang.

Imidlertid må disse positive effekter ikke ødelægge de mange rekreative, sociale og uddannende attraktioner i havnen. Der må sikres en balance mellem de forskellige hensyn.

Som mange gjorde opmærksom på ved borgermødet og i indsigelser imod VVM-redegørelsen, vil en klæpbro være fuldstændig ødelæggende for anvendelsen af havnen. Ikke mindst skolesejladser, men også kapsejladser, fra 1. maj til 1. oktober kan ikke gennemføres, hvis de mange sejlbåde skal ligge og vente på at komme ud og ind. Der er simpelthen ikke tid til at komme igennem broerne for alle bådene. De mange sejlbåde uden motor vil være til fare for hinanden og for brokonstruktionen, især taget i betragtning, at en del sejles af uerfarne elever. Hensynet til roerne, som sejl- og motorbåde skal vige for, vil yderligere gøre passage i korte perioder absurd og umulig. Nok er der færre bådpassager på hverdage end i weekender, men passagerne er koncentreret i korte perioder omkring kl. 17-18.30 og kl. 20-21.

Der må derfor findes en løsning, hvor stiforbindelsen ikke lægger hindringer i vejen for sejlbådene.

En højbro over mastehøjde er heller ikke en brugbar løsning. En snæver brokonstruktion skaber turbulens omkring bropillerne og under brodækket. Vinden vender eller drejer pludseligt og uventet, hvilket skaber farlige situationer, ikke mindst for de mange uerfarne sejlere. Selv for erfarne sejlere kan passage af lave danske broer skabe farlige situationer, så i et stærkt befærdet og snævert farvand som indsejlingen til Svanemøllehavnen vil en højbro være en katastrofe. Der er derfor kun én udvej på en fast stiforbindelse, en tunnel.

3. Konstruktive forslag

Nedenfor fremsættes nogle tanker om dels aflastningshavnen(e) og dels stiforbindelsen.

3.1 Aflastningshavn

Bygning af en aflastningshavn til mindst 450 både for Svanemøllehavnen er nødvendig og derfor en del af omkostningerne til Nordhavnstunnelen. Imidlertid virker det absurd at udføre denne som et midlertidigt anlæg, der fjernes igen efter afslutning af tunnelanlægget. Efterspørgslen efter bådpladser i Københavnsområdet er enorm, og med mindst 40.000 nye beboere i Nordhavn vil det være særdeles attraktivt at kunne tilbyde nogle af disse en bådplads. Det vil øge værdien af en del af boligerne og dermed øge havnes indtægter og afskrivning af metroinvesteringerne.

En mellemstor eller stor havn på nordsiden af Svanemølleknoppen/molen vil derfor ikke være en brugbar løsning, da en sådan havn må forventes at skulle fjernes igen hurtigst muligt af hensyn til badestranden og protester fra rigmandslejlighederne langs kysten. I sig selv vil endnu en stor havn ødelægge havnepromenaden langs Strandpromenaden for de mange københavnere/østerbroere, der ikke finder, at sejlbådsmaster er verdens smukkeste syn.

En lille havn placeret yderst på molen som beskrevet i Mogens Wöhliches indsigelse vil derimod kunne løse en række akutte problemer. Den vil muliggøre bedre adgang til Svanemøllebugten for joller fra ungdomsklubben KØS og søspejderne i Gry. Den vil ligeledes give plads til sejlerskolernes sejlbåde, der skal ud og ind for sejl og dermed kan undgå den snævre og dermed farlige udsejling i et stærkt trafikeret farvand i byggeperioden, hvis havnen holdes åben. Der vil desuden være vinteroplægsplads på land på de nuværende arealer for skolebådene. Der skal blot etableres nogle yderligere skure og havnefaciliteter for de klubber, der ikke er hjemhørende til på Svanemølleknoppen.

Den egentlige aflastningshavn for de mange private både må derimod etableres på Nordhavssiden. Her vil en lystbådehavn i Færgehavn Nord være den mest oplagte og attraktive løsning. Der synes ingen grund til at opretholde adgang med kommerciel trafik til denne havn, når der etableres nye havnefaciliteter på østsiden af Nordhavnen. De tilbageværende erhverv bør efterhånden flyttes derover, så Færgehavnen på sigt kan overgå helt til fritidshavn. Der bør bygges et permanent klubhus med lokaler for alle sejlklubberne, og der bør indrettes faciliteter (toilet og bad, vaskeri samt køkken og spiseplads), så man kan modtage sejlere, der kommer fra udlandet eller resten af landet, på samme måde som københavnske sejlere modtages med åbne klubfaciliteter over alt i landet uden for København. På landsiden skal der etableres vinterplads for lystbådene, arealer der om sommeren kunne benyttes til besøgende campere. Indretningen af havnearealerne kunne måske udformes i samarbejde med Visit Denmark.

Ved en midlertidig udflytning af bådepladser fra Svanemøllehavnen til Nordhavnen er det vigtigt, at forbindelsen imellem denne havn og klubberne på landsiden bevares. Her vil etablering af en gang- og cykelforbindelse over havneløbet inden nedlæggelse af havnepladserne være essentiel (jf nedenfor).

En omfordeling af pladserne i havnen, så klubbådene som beskrevet samles i en lille havn nord for Svaneknoppen og de store sejlbåde flyttes til Nordhavnsbassinet, mens de mindre sejlbåde og motorbådene med mindre dybgang forbliver i Svanemøllehavnen, vil give større frihed til valg af tunnelanlæg. Herved vil f.eks. en vandbro over byggegruben for fritidsbåde som beskrevet i VVM-redegørelsen på side 60 ved valg af løsning A, B eller D muliggøre en permanent åben indsejling til havnen.

3.2 Forbindelse for gående og fodgængere til Nordhavn

Som beskrevet vil en tunnel være eneste acceptable løsning for en fast stiforbindelse. Da denne også er den dyreste løsning, er der grund til at se sig om efter billigere og mere tilgængelige løsninger end de beskrevne. To elevatorer udgør en betydelig barriere for tilgængeligheden. Se f.eks. til Københavns S-togs stationer, hvor de færreste cyklister benytter elevatorerne, men i stedet tager cyklerne ned ad ramperne på trapperne og op ad rulletrapperne.

Mogens Wöhliches forslag til en stiforbindelse langs ydersiden af en havn på nordsiden af Svaneknoppen er en løsningsmulighed. For at billiggøre et anlæg kan man også anlægge stejlere nedgange, hvor adgangen sker ad trapper med relativt lav hældning, hvor cykler og barnevogne kan trækkes på ramper. Da man skal relativt langt ned, kunne en løsning også være en kombination med skrå rullefortov i lighed med dem der findes i store indkøbscentre og til perronerne i Københavns lufthavn.

Det helt afgørende er imidlertid, at tunnelen anlægges, før bådpladserne i havnen nedlægges. Det bør altså ske samtidig med ledningsomlægningen i havnen.

Hvis ikke det er muligt at finansiere stitunnelen inden vejtunnelarbejdet igangsættes, bør det seriøst overvejes at lave en lille færgeforbindelse over havnen. På mødet om VVM-redegørelsen i Charlottehaven blev et sådant forslag nærmest opfattet som en joke. Men korte færgeforbindelser over åer og fjorde er stadig almindelige i Danmark uden for København. Der er en dansk tradition, som man med fordel kan bygge på. Og så længe der kun skal gående og cykler med over, er kravene til fartøjets størrelse beskedent. Afstanden over havneløbet er så kort, at en enkelt båd snildt kan sejle frem og tilbage, idet ventetiden vil være begrænset, hvis man hejser et signal eller tænder en lanterne, når man vil over. 'Færgen' skal selvfølgelig ikke have sejlplan, men sejle frem og tilbage efter behov fra solopgang til solnedgang året rundt. Send projektet i udbud! Det kan antagelig betales med 2-3 mio. kr. per år, hvilket er yderst beskedent sammenlignet med en investering på 200-250 mio. i en fast forbindelse. Og så vil det jo i sig selv være en lille turistattraktion. Selvfølgelig vil en stiforbindelse være mere attraktiv for cyklister, og mange vil selvfølgelig vælge at cykle 'uden om'. Men som forbindelse for gående og dem, der er på Svaneknoppen og skal over til Færgen, vil en færge spare meget tid. I byggeperioden kunne færgen være gratis, hvis man er medlem af en af havnens klubber. Et udbud for 3-5 år kunne vise, om efterspørgslen også på lidt længere sigt kun kunne retfærdiggøre en færgeløsning eller om en fast stiforbindelse bør etableres.

<p>Nr. 121 Klavs Højgaard-Olsen Furesøbakken 18B 3460 Birkerød Telefon: 45821745 Mail: klho@dadlnet.dk</p>	<p>Klavs Højgaard-Olsen, der er indehaver af bådplads i Svanemøllehavnen, oplyser, at han tidligere indsendt et bidrag til debatten (høringssvar nr. 77). I nærværende høringssvar skriver han:</p> <p>Siden er jeg blevet opmærksom på, at ingen af jeres forslag indeholder muligheden af at lave en lille erstatningshavn ved Nordhavnsopfyldningen mhp. at gøre erstatningshavnen permanent og dermed et nyt rekreativt område for den nye bydel og mulighed for at bygge boliger med tilhørende bådplads.</p> <p>Personligt foretrækker jeg af egoistiske grunde en lille erstatningshavn uden på Svaneknoppen, men en lille permanent havn i det nye boligområde synes at have indlysende samfundsmæssige, økonomiske og politiske fordele.</p>
<p>Nr. 122 Jan Gundtofte-Bruun Mail: jan@g-b.dk</p>	<p>Jan Gundtofte-Bruun skriver følgende i sit høringssvar:</p> <p>Svanemøllehavnen er Danmarks største lystbådehavn. Der er, foruden dens roere og andre brugere, over 1400 både i havnen, som sammen med deres ejere, gaster, roere, gæster og andre brugere repræsenterer i størrelsesordenen 10.000 mennesker.</p> <p>Hvis I gennemfører Nordhavnstunnel-projektet efter billigste model, er det helt sikkert, at I kvæler årtiers liv på og omkring havnen, som for mange er en stor del af deres fritidsliv og identitet. Jeres ideer om at flytte aktiviteterne til andre havne ser givetvis fine ud i et regneark, men tager slet ikke højde for det sociale aspekt i den virkelige verden.</p> <p>Det er desværre meget tydeligt, at projektgruppen ikke indeholder én eneste person med interesse for eller tanke på havnens liv - hele fokus synes at have været på Nordhavnen og dens trafikale adgangsforhold uden tanke på indvirkningen på de omkringliggende områder. Det blev også tydeligt på borgermødet den 13/6 2016, at projektgruppen end ikke har vist interesse i at tage kontakt til en eneste af de aktører som repræsenterer havnen og dens brugere. Det er respektløst, hensynsløst, og uprofessionelt.</p> <p>Derfor vil jeg hermed primært agitere for, at:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anlægsmetoden bør være en model, som vil muliggøre mestendels adgang ind og ud af havnen. Jeg forstår på materialet, at det er løsning A eller B med en sænketunnel. - Stiforbindelsen for cyklister og gående bør udføres som tunnel eller sekundært som højbro. Eller endnu bedre (og billigere!) anlagt få hundrede meter sydpå som fast lav bro uden større gener for hele havnemiljøet. Mere herom nedenfor. - Erstatningshavn bør være Svaneknoppen Lille, idet den ligger geografisk tættest på den eksisterende havn og dens sociale miljø, og grundet

sin lille størrelse ikke som de andre er helt umuligt designet. Som en fjern to'er må jeg pege på Færgehavn Nord. De andre forslag er helt uantagelige.

Ad anlægsmetoden:

Hold havneindsejlingen åben! (Det er utroligt, at det overhovedet skal siges, men så må vi jo gøre det.) I skal jo altså "kun" arbejde i havnens nordlige del, så set fra brugernes perspektiv er det åbenlyst, at I ikke behøver at lukke hele havnen fuldstændig af. En åben indsejling vil gøre store dele af den eksisterende havn brugbar, og det i sig selv er en kæmpe gevinst - eller rettere, alt andet vil være et kæmpe tab. Det vil naturligvis gøre hele problematikken med erstatningshavne så meget mindre. Hvis I vælger at lukke hele havnen, tvinger I *alle* brugere til at flytte ud (og I foreslår endda, at vi skal splittes op). Det er skadeligt eller endda dræbende for det sociale liv, som har været på havnen i årtier inden jeres projekt overhovedet opstod. Hav respekt for det.

Ad stiforbindelsen:

I foreslår tre løsninger, hvoraf den ene er direkte dræbende for havnen, den anden er tålelig, og den tredje er god.

Den bedste (og givetvis også billigste) løsning har I slet ikke nævnt, men blev foreslået jer til borgermødet (havde I inddraget havnen i projektplanlægningen, ville I have fået forslaget langt tidligere). Det er en løsning med en fast, lav bro fra enden af Lautrupskaj og hen over vandet til Stubbeløbsgade. Dermed lukker man effektivt for sejlbåde i Kalkbrænderihavnen, men den kan omdannes til ren motorbådshavn ved at bytte om på de berørte sejlbåde fra Kalkbrænderihavnen og et tilsvarende antal motorbåde i Svanemøllehavnen. Det kan godt lade sig gøre. For cyklister er det en omvej på ganske få minutter, som de alligevel ville skulle bruge på ventetid ved elevatorer eller klapbro. Denne løsning er i øvrigt ikke anført under "fravalgte løsninger", så jeg må gentage: havde I dog bare spurgt os, så kunne I have fået vores ideer langt tidligere i planlægningen.

Den gode er tunnelforbindelsen, som, når først den er anlagt, ikke vil have nogen indvirkning på området. Det er fra havnens synspunkt det bedste af de givne forslag, og fra omgivelsernes synspunkt det mindst skæmmende.

Den tålelige løsning er højbroen, som vi er mange, som synes, er hæslig (som vist i materialet) og ikke passer ind i området, og som givetvis vil skabe ubehagelige kastevinde i indsejlingen, men som dog er til at komme forbi. Det kan vi leve med.

Den dræbende løsning er klapbroen, som i sig selv vil være fuldstændig ødelæggende for havnen. Har man overhovedet forstået, hvad det gør ved en havn at bure den inde bag en bro, der kan "åbnes efter behov"? Det kan der skrives meget om, og det håber jeg, at I også fra andet hold har fået tudet ørerne fulde af. Ikke desto mindre: Man kan altså ikke "bare trække håndbremsen" på en båd - og da slet ikke på en skolebåd bemanded af uerfarne sejlere, i vejrforhold som kræver ekstra plads, ekstra plads

som I ikke levner med den givne placering. Det er endvidere et typisk brugsmønster, at mange sejlere vil sejle ud eller hjem på omtrent samme tid - enten fordi vi skal nå en kapsejlad, eller fordi vi nu engang har fri på cirka samme tid allesammen, og selv erfarne sejlere skal altså bruge noget plads til at "holde i venteposition", plads, som I som nævnt, slet ikke levner med den givne placering. Hvad med i det mindste at lade broen være åben hele natten, og om dagen indtil der er et tilstrækkeligt antal cyklister og fodgængere, der står i kø for at broen lukker? I allerbedste fald har I under alle omstændigheder indsnævret gennemsejlingens bredde til under en fjerdedel (på tegningen i materialet begrænses løbets bredde fra 12cm til 2,5cm) - som man på grund af vindforhold ikke nødvendigvis kan passere vinkelret igennem, og som derfor er særlig smal, ikke mindst fordi broens påvirkning på vinden byder de sejlende at holde god afstand til de to ender.

Ad **erstatningshavnene:**

I skriver ikke, hvem der har designet de foreslåede erstatningshavne, men det er tydeligt, at der er tænkt på dem som rene p-pladser - endda på en skitse er det tydeligt, at der ikke er taget højde for den reelle daglige brug. Således er alle forslag, på nær Svaneknoppen Lille, ubrugelige for sejlbåde (uanset om man er erfaren sejler eller elev):

- > Alene broernes længde er absurd. Det er klart, at designet virker til en parkeringsplads og muligvis til en ren motorbådshavn, men sejlbåde kan altså ikke sejle i lige linjer i al slags vejr: Man må tit krydse for at sejle op mod vinden, og det kan simpelthen ikke lade sig gøre, ikke i en havn hvor bassinerne (fx. i Svaneknoppen Stor) er 350m lange og een sølle bådslængde bred! Slet ikke hvis der er anden trafik. Det strider mod sund fornuft at designe lystbådehavne på den måde.
- > Endvidere foreslår I, at næsten alle broer skal udgøres af flydebroer, antageligvis af samme type som har indtaget store dele af Svanemøllehavnen og andre havne. De er givetvis billige, men er ikke populære, da de af flere grunde er næsten umulige at bruge: En typisk båd har dækket i omkring en meters højde over vandlinjen, mens flydebroerne typisk er 20-30 cm over vandspejlet - og i øvrigt umulige at montere trapper på; desuden "dykker" de, når man træder på dem, hvilket er meget upraktisk når de er smalle og man typisk har en del bagage med ombord; og at fortøje til dem er en kæmpe udfordring i forhold til en bro eller fast pæl i mandshøjde - prøv at sidde på knæ på et spisebord og bind en snor om et stoleben. Simpelthen: Flydebroer har fanden skabt og bør ikke bruges i en moderne havn til både større end en 606'er.
- > Så er der hele logikken i, at selv om der etableres pavilloner og skure, så er de stadig langt væk fra de faciliteter, som vi allerede har i Svanemøllen, og som (jeg siger det lige igen) er et socialt samlingspunkt på tværs af de enkelte klubber. At sprede os ud over flere havne er en god måde at slå havnelivet ihjel på. Det er jo ikke kun et spørgsmål om, hvorvidt der er skure og toiletter, det er også et spørgsmål

	<p>om de sociale fællesrum, og at bådene skal kunne komme på land og i vandet igen uden at skulle køre land og rige rundt.</p> <p>Derfor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Det bedste er helt klart Svane knoppen Lille i kombination med, at den eksisterende havn holdes åben. <p>Det næstbedste (med et ordentligt mellemrum) må være Færgehavn Nord, også i kombination med vor eksisterende havn. Det ordentlige mellemrum skyldes ikke kun distancen fra resten af havnens faciliteter som nævnt ovenfor, men i lige så høj grad, at løsningen tvinger alle havnens brugere tur-retur igennem eller uden om hele byggepladsen for bil- og cykel-forbindelserne, og det er i ingens interesse. Det eneste lyspunkt ville være, at man så endelig ville skulle bjærge den elendige skude, der ligger halvt sunket og forladt ved sydmolen.</p> <p>De andre er helt uantagelige af ovenstående årsager om design og geografisk opsplitning.</p> <p>Den groteske er planen om Prøvestenen, det er ren galimatias. Ingen vil kæmpe sig igennem trafikhelvedet i Københavns centrum for at komme ud til og hjem fra en sejltur - en sejltur, som fra dét udgangspunkt ingen steder har at gå hen, for det er et dødsygt farvand uden destinationer, men med megen skibstrafik. Sejlads foregår i adstadigt tempo, så det er idioti at have en båd et sted, hvor man skal sejle i to timer, inden man reelt kan sejle nogen steder hen. At der ligger en ubrugt havn siger rigeligt om, at stedet ikke egner sig til formålet!</p> <p>Vil I virkelig slå årtiers havnemiljø ihjel for at spare "sølle" 200 millioner kroner? Det kan isoleret set lyde som et stort beløb, men er en detalje set i relation til projektet som helhed (f)ør slet ikke at tale om de milliarder, som større danske byggeprojekter beviseligt <i>altid</i> går over budget).</p> <p>Lad havneindsejlingen forblive åben, lav cykel- og fodgængerforbindelsen som en tunnelløsning og sørg for at erstatningshavnen ligger i Svane-møllebugten.</p>
<p>Nr. 124 Bjarke Christensen Strandboulevarden 66 Mail: b2551@merry-christensen.dk</p>	<p>Bjarke Christensen, der er medlem af Sejlkлубben Sundet, har sendt nedenstående hørings svar til VVM redegørelsen</p> <p>Jeg har stor forståelse for, at der skal etableres en tunnel, men overvej følgende:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Generelt en fin rapport, men nogle betragtninger virker som om, det er et statisk system, der beskrives. Dynamik i forhold til årstider, vejr, aktiviteter og sociale relationer i havnen og i klubberne er ikke beskrevet - og heller ikke lette at indregne. Vejret er medbestemmende for trafik sommer og vinter til havnen, hvad enten der sejles eller vedligeholdes. Der køres senere hjem i juni end i august, fordi det er lysere, og bliver det vindstille, så kommer en del senere ind om aftenen, og sejler i øvrigt langsomt, hvis de ikke er for motor. Nogle dage er der kapsejladser - alle sejler ud og ind samtidig - uden motor, og de fleste dage er der undervisning i sejl-skolerne, som er en livsvigtig funktion, der sikrer klubberne nye

og sejlkompetente medlemmer.

Det er her nævnt her, da rapporten ikke rigtig viser, at man har forstået selve livets gang i en havn eller en sejlklub.

2. Etablering af en erstatningshavn på Prøvestenen vil smadre klubberne, som flyttes derud. Medlemmerne i klubberne vælger typisk en havn tæt på deres bolig, så man på hverdage kan nå i havnen, indtil solen går ned. Der cykles eller køres ofte med en del grej, tøj, støvler, redningsvest og nogle gange bådudstyr. Det vil tage lang tid ekstra at skulle til Prøvestenen, og det vil typisk være i myldretiden.

Jeg er selv lærer og underviser en gang om ugen. Det er en frivillig tjans, men det er ikke for at sidde fast i trafikken, at jeg og andre har valgt at engagere os i undervisning. Dvs. forvent, at sejlerskolerne bliver reduceret eller ødelagt ved en flytning til Prøvestenen.

3. En evt. cykelbro over indløbet til Danmarks største lystbådehavn lyder mest af alt som en joke, men skyldes nok igen, at der ikke er tænkt i dynamikker.

Det blev på en høring 13. juni nævnt, at en cyklist ville spare 1,3 km til Nordhavnen. Jeg cykler selv til arbejdet og har gjort det i årevis. Ingen cyklist vil forsøge at spare 1,3 km, mod at risikere at skulle vente på en bro, som er oppe eller ved at skulle vente i en kø på en elevator, fordi cyklistene pudsigt nok også møder på samme tid om morgenen. Man cykler da den sikre vej, og 1,3 km tager maks. 3 min. Alt der minder om elevator eller rulletrappe i forbindelse med en bro/tunnel vil tage længere tid end at cykle udenom. Det kan gå i stykker, og det vil have løbende driftsudgifter. I øvrigt cykler mange for motionen, har cykeltøj på, skal arbejde for at holde varmen og kan ikke stå og fryse, mens man venter på en elevator eller en bro, som skal gå ned. Igen noget med dynamikker her.

4. For sejlbåde kan det tage tid at passere en bro, som er åben. Det betyder, at det nogle steder er krævet, at bådene har motor, eller at de er på slæb bag motorbåd for, at de må passere. Det gælder blandt andet i Limfjorden ved Ålborg, når der er modvind. Her ligger bådene så og venter på at kunne komme igennem, men både uden fart kan ikke styres i vandet, så der skal hele tiden være styrefart i bådene, og derfor skal der også være plads til at navigere rundt. Kombinationen med denne dynamik og Danmarks største lystbådehavn er umulig, og der er slet ikke den nødvendige plads hverken uden for havnen eller inde i havnen til dette. I svag vind er disse forhold endnu vanskeligere, og i stærk vind kan det blive direkte farligt.

5. Der er lagt op til at bygge store eller mindre midlertidige erstatningshavne.

Da jeg selv for nogle år siden gik ned i havnen for at høre, om det var muligt at få en bådplads, var det med en forventning om lang ventetid. Når jeg taler med kollegaer, naboer, venner, sejlerskoleelever m.m., så viser det sig, at næsten alle tror at det er umuligt at få en bådplads. De har opgivet på forhånd. Når jeg så fortæller dem at det ikke er umuligt, så stiger interessen for at anskaffe en båd og få gang i noget sejlerliv. Min pointe er, at der er et enormt potentiale for nye københavnske bådejere - hvis der ellers er pladser til bådene og pladser i klubberne og undervisere til at introducere dem til sejlerlivet og sejlersporten. Og hvis der ellers reklameres med spændende aktiviteter uden så mange gamle sure mænd.

	<p>Derfor er det trist at bygge erstatningshavn til 2-300 mio. kroner, og så fjerne den igen bagefter. Har man undersøgt "markedet" for en stor havn/flere bådpladser?</p> <p>6. Derfor vil jeg foreslå, at man hurtigt får undersøgt, om der er potentiale, og herefter etablerer den store Svanekehavn permanent og etablerer den rigtigt og attraktivt. Her kan man blive inspireret af Skovshoved Havns udbygning, hvor havnen også er åben og venlig for ikke-sejlere. Figur 5.5 på siden 67 i VVM-rapporten viser fint, hvorledes det kan se ud.</p> <p>Måske skal der være lidt flere faciliteter på selve Svanekeknoppen. Efter at man er færdig med havnetunnellen, kan man evt. udvide Svanekeknoppen, som bliver centrum i den nye superhavn.</p> <p>Så kommer der endda en tilpas lang ydermole til, at der både kan etableres ny strand, vinterbad og etableres den ønskede cykelsti med den rette svage hældning ned til en cykeltunnel til Nordhavnen.</p> <p>Med denne løsning kan man arbejde sammen med havnen og klubberne om at skabe en spændende udvikling af byen, vandet og aktiviteterne. Man vil beholde en sammenhængskraft og dynamik gennem hele projektet, og frem for at smadre et unikt miljø, vil man kunne styrke det.</p>
<p>Nr. 129 Peter Lotz Bakkedraget 31 2860 Søborg Mail: pl.ino@cbs.dk</p>	<p>Peter Lotz har som sejler og båd ejer i Svanekehavnen følgende kommentarer til projektet Nordhavnstunnelen:</p> <p>Først skal jeg klart melde ud, at jeg finder vejprojektet helt berettiget. Nordhavnen skal forbindes bedre til byen, men endnu vigtigere er det at få etableret en "Østre Ringvej", så både den nuværende og den forventeligt stigende biltrafik kan ledes uden om Københavns bykerne. Det siger jeg som bilist, men især som cyklist, da jeg dagligt pendler gennem byen på cykel. Derfor har jeg ikke problemer med at acceptere nogle afsavn i forbindelse med tunnelbyggeriet. Men jeg vil inderligt anmode om, at der gøres meget store anstrengelser for at minimere disse afsavn.</p> <p>Generelt virker rapporten sober og gennemarbejdet, men jeg synes desværre, at den har en ubehagelig undertone af trusler, som ikke er en statslig institution værdig. Det gælder specielt de to forslag, som vil ramme sejlerne hårdest, nemlig muligheden for 1) at flytte alle eller meget store dele af bådene til Prøvestenen i byggeperioden og 2) at opføre en cykel-/gangbro nord for havnen.</p> <p>Jeg deler til fulde mine medsejleres negative reaktion på forslaget om Prøvestenen. Jeg bor i Søborg, og jeg cykler rundt i byen hver eneste dag, også til havnen. Hvis Røskva blev tvangsflyttet til Prøvestenen, selv i bare et år, ville jeg højst sandsynligt holde op med at sejle. Jeg vil ikke bruge min tid på at sidde i en bil gennem byen flere gange om ugen, i retning stik modsat min bolig, typisk i myldretiden lige efter arbejde.</p> <p>Men jeg undrer mig i det hele taget over, at dette forslag er medtaget, da der angives andre og langt mere lempelige alternativer. Så det er vanske-</p>

ligt at se forslaget som andet end en slet skjult trussel: "Hvis I ikke makker ret, så bliver I forvist til Prøvestenen."

Blandt de andre alternativer vil jeg klart foretrække løsninger, hvor bådene forbliver samlet på vestsiden af havnen. For det første tager det faktisk - både på cykel og ikke mindst i bil - væsentligt længere tid at komme ud på Nordhavnen end til den eksisterende havn. Og for det andet foregår der en hel masse udvekslinger mellem både. Mange bådejere sejler med andre sejlere, men har deres grej i deres egen båd. (Det gælder fx for mange trænere.) Hvis bådene opdeles med så langt imellem som fra Svaneknoppen til Færgenhavnen eller Nordhavn Nord, gøres disse fællesskaber meget mere besværlige. Der er også mange fællesaktiviteter, som vil lide under en sådan opdeling. Jeg deltager fx hver onsdag i den ugentlige kapsejls, og her er højdepunktet at mødes med de andre efter sejladsen og "debriefe" aftenen. Det vil helt sikkert gå fløjten, hvis den ene halvdel ligger et sted på Nordhavnen.

Det andet uspiselige forslag er cykel-/gangbroen. Igen, jeg er inkarneret cyklist, og jeg elsker de nye broer i inderhavnen, men dette forslag virker helt "på månen". Jeg var dybt skuffet over at erfare, at Nordhavnsvejen fra Lyngbyvej ikke har en indbygget cykelsti ned til Svanemøllen. Det ville have afkortet min cykeltur til/fra Søborg betragteligt. Men der blev cyklerne valgt fra. Og cyklerne vil lige så sikkert blive valgt fra på fremtidens Østre Ringvej til Refshaleøen. Så den charmerende mulighed for at kunne tage cyklen fra Østerbro/Hellerup/Søborg over Nordhavnen til Amager er ikke-eksisterende. Jeg finder det derfor næsten provokerende, at man i stedet nu foreslår en cykel-/gangbro ud til Nordhavn. Det minder om en "bridge to nowhere" i den forstand, at der inden for de næste årtier kun er udsigt til boligbyggeri på Nordhavnen og det kun i den del af Nordhavnen, der lettest kan nås ad de eksisterende adgange.

Opsummerende finder jeg vejprojektet fornuftigt. Jeg tvivler på, at projektet kan retfærdiggøres, hvis det stopper på Nordhavnen, men det vil blive en stor gevinst for København, hvis den Østre Ringvej bygges. Men det virker heldigvis, som om den beslutning på en eller anden måde allerede er taget.

Flere af forslagene om erstatningshavne, specielt Prøvestenen, er derimod gift for hele sejlermiljøet. Svanemøllen fungerer sammen med Tuborg Havn, Hellerup Havn og Skovshoved Havn som landets største og mest diverse sejlsportsmiljø. Men det er ikke nødvendigvis et særlig robust miljø. Især den øgede gennemsnitsalder for ikke-konkurrencesejlere betyder, at mange vil lægge op, hvis det bliver mere besværligt at sejle. Og hvis de forsvinder, undergraves også de andre aktiviteter. Eksempelvis er der mange almindelige sejlere, der hjælper til ved de store stævner. Så hele "øko-systemet" kan komme i farezonen.

Cykel-/gangstien er svær at tage alvorlig - ikke kun på grund af det syrede forslag om at løfte cykler op i elevator. Projektet har intet at gøre med vejprojektet og bør som minimum udskydes, til der viser sig et reelt behov. Men hvis der er politisk vilje til at tilgodese cyklerne i København

	<p>med 169 millioner kroner, så ville jeg spørge Dansk Cyklistforbund, om der ikke var bedre måder at bruge dem på.</p> <p>Jeg kan i hvert fald selv se forslag, der for mig personligt (og jeg er helt sikkert ikke speciel her) ville give en større glæde ved at cykle i København.</p>
<p>Nr. 136 Julian Heick Mail: heickjulian@gmail.com</p>	<p>Juillan Heick skriver følgende i sit høringssvar:</p> <p>Jeg vil gerne dele min bekymring over projektet "Nordhavnstunnel". Dette er min personlige mening som bådpladsejer ...</p> <p>Som arkitekt støtter jeg byudviklingen i Nordhavn. Byudvidelsen er en stor chance for København og skaber også mulighed for at „rykke“ den aktivitetsfulde havnekant tættere på byen. Jeg er fuldstændig klar over nødvendigheden af en vejforbindelse til det nye kvarter, og jeg støtter anlægning af en tunnel.</p> <p>Som sejler er jeg bange for lukningen af havnen og bygningen af en broforbindelse. Hvis forslaget betyder, at havnen bliver lukket i 5 år, kan der ikke være tale om en midlertidig lukning. Hvis sejlerne flytter til en anden havn i flere år, kommer de fleste nok aldrig tilbage. Derimod ville det tage flere år for nye folk at etablere sig i havnen. Det er hellere ikke klart, hvad det bliver for en havn, vi får tilbage, når tunnellen er færdig. Bliver det én til hipster kanosejler, én til fede katter med store plastikskibe ...? Eller får vi virkelig vores havn tilbage, hvor der er plads til alle? En klapbro ville lukke sejlerne ud af havnen og vil ødelægge aktiviteter. I så fald ville Svanemøllehavn degenereres til en død „opbevaringshavn“. Derfor skal lukningsperioden tydeligt begrænses, og erstatningshavn skulle ligge i nærheden.</p> <p>Som borger på Østerbro er jeg dybt bekymret for, at projektet vil ødelægge et livligt og identitetsskabende område af vores bydel. Svanemøllehavn er et mødested på tværs af aldre, uddannelser og baggrunde. Her mødes helt almindelige mennesker, som elsker at være ved vandet, og det gør Østerbro til det, som det er. Ikke mindst derfor er Nordhavnskvarteret så attraktivt. Andre steder i København bruger man mange penge og energi på at skabe sådan et livligt miljø, som vi finder i Svanemøllehavn i dag, og som er vokset over årtier. Bydelslivet må ikke lide under byggeperioden.</p> <p>Som enkeltperson håber jeg, at flere taler op, og at beslutningstagere lytter. Miljøet i Svanemøllehavn er noget særligt, som skal bevares under alle omstændigheder!</p>

<p>Nr. 137 Jørgen Kvist Dalstrøget 13 1870 Dyssegårds Mail: j.kvist@c.dk</p>	<p>Jørgen Kvist ønsker som bådejer og flittig bruger af Svanemøllehavnen ved kapsejladser at gøre opmærksom på de konsekvenser nogle af beslutningerne ville have fremover for sejlere, hvis de realiseres:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hvis "Prøvestenen" bliver erstatningshavn, vil det bevirke, at interessen for sejlads og kapsejladser også blandt unge vil lide stærkt under det. Ydermere vil det bidrage til forøget trafik gennem den indre by og dermed større miljøbelastning for at komme frem og tilbage for dem, der bor nord og vest for bykernen, da kørsel i bil vil være den langt overvejende transportmåde. 2. Det er det også vigtigt, at havnen ikke lukkes i hele byggeperioden. Det kan selvfølgelig ikke undgås, at der vil ske indgreb i adgangen til og fra havnen, men antallet af både, der skal flyttes til en midlertidig havn vil kunne holdes på et minimum, og klubaktiviteter og miljø omkring havnen vil derfor for en stor dels vedkommende kunne opretholdes. 3. En klapbro vil generelt være direkte ødelæggende for sejlads ud og ind af havnen og dermed for havnens fremtid. I betragtning af, at der ligger ca. 1200 sejlbåde i havnen, vil det betyde store problemer ved især udsejling fra havnen på store kapsejladsdage. Mange sejlbåde har ikke motor, og hvis der skal manøvreres for at vente på at broen går op, vil det selv bare i let til jævn vind medføre et utal af farlige situationer og kollisioner på grund af de meget trange pladsforhold ved opmarchområdet før gennemsejlingen. Unge uøvede sejlere på klubbernes skolebåde vil især kunne have problemer.
<p>Nr. 138 Kim Marquart Hornemansgade 24 København Ø kim@marquart.dk Mobil 40877869</p>	<p>Kim Marquart har sendt nedenstående indsigelser samt en logbog for sin brug af havnen ti dage op til høringsfristens udløb:</p> <p>Mit høringsvar er:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Undgå at lukke eller flytte havnen i flere år, det vil få havnen til at visne! - Sørg for at holde en sejlrende åben i hvert fald i sommersæsonen, så både i alle størrelser kan komme ud og ind! - Drop ideen om en cykelforbindelse tværs over havnen, hvis det i praksis betyder, at ind- og udsejling bliver væsentlig besværliggjort.! <p>Dette er udelukkende en politisk beslutning, ikke en teknisk eller økonomisk. Jeg minder om, at tidsplaner for Nordhavnsvejen allerede er skredet flere år. Af mange gode grunde, som ej heller er økonomiske og tekniske. Projektet er samtidig blevet mange, mange millioner dyrere på grund af nye politiske muligheder og valg undervejs. Det politiske løfte har hele tiden været ikke at ramme beboerne, lokalmiljøet og havnen mere end allerhøjest nødvendigt. Nu er tiden inde til at holde det løfte.</p> <p>Jeg uddyber nedenfor med en personlig beretning om, hvordan jeg og min familie bruger havnen og miljøet omkring havnen. Jeg har valgt at dokumentere de sidste ti dage før høringsfristens udløb. Pointen er at vise, at vi ikke kan bruge båden (og havnen) i nær samme omfang, hvis vi bliver deporteret til Prøvestenen på Amager. Transporten er simpelthen for lang, såvel i afstand som tid. Desuden er hele miljøet omkring Svanemøllehav-</p>

nen sårbart. Det dør ud. Og det er ikke sådan at genskabe, når havnen i givet fald genåbner efter nogle år. Mennesker, klubber, aktiviteter, hygge-hjørner og vaner vil være væk.

Fredag 19. august 2016: Eftermiddag på havnen 3-4 timer med yngste søn på seks år. Cykler til båden for at gøre klar til den følgende dags hygge-kapsejlad. Hilser undervejs på Emil og Eik i Skipperhytten, som skal levere helstegt pattegris til en fest hos en ven om lørdagen, på min anbefaling. Vi holdt vores datters konfirmation i det nyrenoverede Skipperhytten i maj. Kokken Emil, der er udlært hos NOMA, tryllede med maden. I båden skal der lægges tjekkes søkort og lægges kurser og waypoints ind i kortplotteren, så vi undgår grundstødninger nord for Saltholm. Og så vi kan finde de udlagte mærker samt kommer den rigtige vej omkring dem. Imens går sønnen iført redningsvest rundt med net og spand og fisker tangnåle og andre småfisk på molerne. Jeg foretager et par småreparationer og gør båden klar til næste dag. På vej hjem hilser og sludrer jeg med flere ældre sejlere, der lever hele deres vågne liv på havnen. Flinke og hjælpsomme 'Vils' fra Øresund Sejlklub Frem minder, om at jeg skal bede køberen af min tidligere båd om at fjerne bådstativet snart, ellers ryger det til jernskrot.

Lørdag 20. august 2016: Cykler kl.7.50 til havnen med ældste søn på 17 år samt et venneægtepar i kvarteret, der har sagt ja til at være gaster for første gang i deres liv. Går om bord i båden kl.8.05. Nu skal der sejles kapsejlad 'Rundt om Forterne'. Det foregår uden spiler og 'kun' for søfartsregler, så alle kan være med. Vi stikker ud for motor cirka kl.8.30, efter at have gennemgået dagens vejrudsigt, som er god. Jævn vind og ingen regn. Møder andre sejlbåde på vej ud til samme sejlad og vinker til dem. Ægteparret er begejstret over udsigten til en dag på havet set langt fra kysten. De er i år begyndt at sejle kajak, efter deres børn er blevet store teenagere. Så de nyder Øresund flere gange om ugen, men det er selvsagt tæt under kysten, idet de først for nylig er begyndt på havkajak. Min søn på 17 år rigger sejl båden til. Han mestrer alt i båden, for han har sejlet, siden han blev født. Vi købte vores første sejl båd, en 22-fods Junker, da vi fik børn. Siden han blev otte år, har han været søspejder i Svanemøllehavnen, så han er god at sejle med. Starten på kapsejladsen foregår ud for Trekroner-fortet. Vi øver et par vendinger undervejs, så ægteparret får prøvet det med at hive og slippe de rigtige snore. Vi sejler i vores Dehler 36 DB fra 1990, som vi købte drønbilligt i Holland i vinter og sejlede hjem i etaper i april. Båden har tre aflukkelige dobbeltkahytter, så med sofaerne i salonen er der i alt otte reelle køjepladser. Den har 1,98 meter dyb køl og 18 meter høj mast med bagstag, så der er rigeligt med tovværk at forlyste sig med. Kapsejladsen på cirka 15 sømil varer omkring tre timer. 35 både er tilmeldt. Ruten går rundt om Middelgruppen, videre rundt om Flakfortet, ned syd om vindmøllerne, retur om Middelgrunden og tilbage i mål ud for Trekroner. Vi sejler side om side med andre både hele vejen og trimmer sejl, det er meget lærerigt. Vi kommer i mål midt i feltet blandt de store både. Det er vi stolte af. Vi må sejle direkte hjem fra mållinjen, for der venter flere fester samme dag, mens de andre sejlere skal til præmieoverrækkelse og grillfest med liveband. Inden vi går i havn, er det tid til en kort dukkert fra båden i Svanemøllebugten. Vandet er friskt,

men der er en del søgræs og mange små vandmænd. Ægteparret takker mange gange og garanterer, at de glæder sig til at være med også 3. september, hvor der er Saltholm Rundt for Cruisers, en tur på godt 20 sømil, og med spiler.

Søndag 21. august 2016: En smule tømmermænd og tung i hovedet efter to fester i rap dagen forinden. Min kone, som er medlem af vinterbadeklubben i Svanemøllehavnen, aftaler en dukkert med et vennepar. Jeg og yngstesønnen på seks år smutter med. Der er to ting, man aldrig fortryder her i livet; det er et barn og en dukkert. Der er proppet med bade-gæster på molen og et mylder på havnen. Vandet er koldt og klart. Om aftenen stikker jeg alene ud i båden og tager en kort sejltur i en god times tid, kun for forsejl, og blot op ad kysten i retning mod Skovshoved og retur. Mental afslapning.

Mandag 22. august 2016: Bliver kontaktet af Steen, som har brug for en gast på sin Albin Ballad samme aften. Hans faste gast, Christian, der i øvrigt er en del af vennekredsen omkring vores datters klasse, er syg. Jeg må desværre sige nej. Kan ikke nå det, øv. Der er såkaldt 'Kapsejlads for sjov' hver mandag for de 40 år gamle, solide og velsejlende 30-fods glasfiberbåde og lignende typer såsom Scampi, Maxi Fenix mv. Jeg har selv sejlet med i over ti år, og har haft en Ballad i 14 år, men familien gik et par båd størrelser op i vinter, fordi vi havde brug for mere plads. De fleste Ballader kommer fra Svanemøllehavnen, men der støder også både til fra Hellerup og Lynetten. Fidusen er at få en fast aftale i kalenderen, så man kommer ud i al slags vind og vejr og lærer båden at kende. Der kommer nye, yngre Ballad-sejlere til hvert år. Jeg solgte vores i vinter til en studerende på 25 år, Lasse, som aldrig havde sejlet før, og som også skulle bruge båden som sommerbolig. Jeg møder ham jævnligt, og han er lykkelig. Jeg når ikke ud at sejle den dag, men går til Svanemøllestranden med yngstesønnen og ser Ballad'erne lægge an til start.

Tirsdag 23. august 2016: Der er Tirsdagskapsejlads, arrangeret af Sejlklubben København, som ligger inderst inde bag Svanemølleværket. En ret kort tur med forskudt start ud for Fiskerihavnen i Svanemøllebugten. Rundt om en gul bøjle for enden af opfyldningen i Nordhavn, dernæst en rød bøjle mod nordvest og retur til mål ud for Fiskerihavnen. Vi starter på skift efter handicapmål, og første båd i mål er dagens vinder. Jeg deltager hver med skiftende gaster, dog med min 17-årige som fast gast. I dag er de øvrige gaster min gamle ven Morten og hans to sønner på 15 og 17 år, som ikke har sejlet før. Yngstesønnen på seks år er også med, han sidder nede i kahytten hele turen og tegner. Sejladsen går forrygende, vi er heldige med vindskift, så vi ender på en 2. plads, årets i særklasse bedste placering for os. Aftenmaden står på stegt flæsk ad libitum for hele besætningen samt datteren, der støder til på Restaurant Frem, en skjult gammel perle med udsigt til havnen.

Onsdag 24. august: Jeg har fri, solen står højt, og det er varmt. Jeg bruger hele dagen på at sejle til Hven og retur for fulde sejl. Når lige en dukkert og en røget makrel i Kyrkbacken, inden jeg må sejle retur for at nå at hente yngstesønnen fra fritidshjem. Sejladsen foregår med selvsty-

rer, så kan jeg ordne forretningsmæssige gøremål fra den medbragte ipad og mobiltelefon. Vel hjemme tager jeg en strandtur med yngstesønnen og får endnu en dukkert. Konen støder til efter arbejde, og vi tre tager ned i båden og spiser hjemmelavede burgere til aftensmad. De to ældste børn dyrker imens deres sport, karate og fodbold, så de spiser hjemme senere.

Torsdag 25. august 2016: Sønnen på 17 år har bedt om lov til at tage ud at sejle med to venner fra gymnasiet efter skoletid. Jeg er både tryk og en smule nervøs. Men jeg tager på stranden efter arbejde med yngstesønnen og konen, og vi ser vores båd sejle fint ud og sætte sejl. Da de unge mænd ikke er kommet hjem ved mørkets frembrud, begynder jeg at sms-se. Jeg får ikke svar og er lige ved at sætte mig på cyklen, da sønnen ringer og fortæller, at de blot var ved at lægge til kaj og derfor ikke kunne svare telefonerne. Pyha, alt er gået fint, de har sejlet for sejl, ligget for anker ud for Charlottenlund og badet. Aftensmaden er indtaget i form af baked beans på dåse og nogle kopper med færdige spaghettilretter. Ung mad.

Fredag 26. august 2016: Kan slippe computeren og holde tidligt fri. Køber tre håndmadder hos Emil i Skipperhytten på vej til båden. Sejler alene til Skovshoved på grund af en halv aftale om et motortjek hos K.K.E. Motorer. Det lykkes dog ikke at få tjekket motoren, fordi mekanikeren måtte tage på en akut opgave, så jeg nyder blot den medbragte madpakke og oplever helt tilfældigt afslutningen på VM for 5,5 metere, som har dystet i et par uger på Øresund. Sejler retur, henter yngstesønnen og tager på stranden for en hurtig dukkert, hvor også konen støder til efter job. Datteren på 14 år er ikke med på stranden. Hun er taget i båden for at gøre klar til pigehygge. Hun har inviteret klassens piger på bådovertatning, og syv har sagt ja. De køber pizza, som de indtager på en grillplads ved sejlklubben, dernæst bader de, leger med fiskenet, hygger, spiller musik, laver the og reder op med soveposer og dyner. Min kone cykler ned i båden tidligt på aftenen med morgenbrød for lige at tjekke, at alle har det godt og trygt. Det har de, stemningen hos pigerne er i top.

Lørdag 27. august 2016: Jeg når hverken på havnen eller i båden eller på stranden, for vi skal til barnedåb i familien og have loppemarked og vejfest i kvarteret efterfølgende. Om aftenen bliver der snakket sejlbåde, strand og mulig lukning af havn med de lokale. Datteren melder, at alt er gået godt med klassekammeraterne, men at der løber vand ind på toiletgulvet i båden. Det må jeg tjekke søndag.

Søndag 28. august 2016: Står sent op. Cykler ned til båden for at se på det med vandet på gulvet. Møder en af genboerne fra kvarteret på broen. Han er med sin gamle ven ud at snuse. De er ved at tjekke en båd ud, de har hørt er billigt til salg. Om jeg vil med ned at se på den? Det vil jeg, og vi går ned i den nydelige, ældre båd, mens en heftig, men ultrakort regnbyge blæser hen over os. Hvis de får den til 50.000 kr., har de gjort et godt køb! Dernæst byder jeg dem med i vores båd og opdager den pøl vand, som ganske rigtigt ligger på dørken. Da gæsterne er smuttet, går jeg i gang med at lede efter utætheden. Det er heldigvis blot en varmtvandshane, som ikke er lukket til. Den er ikke i brug, for vi har kun koldt, rindende vand. Men man skal huske at lukke vandvandshanen, ellers løber

	<p>det kolde vand ud under vasken. Jeg må få fixet en prop. Jeg tørrer op og konstaterer i øvrigt, at datteren har ryddet virkelig pænt op. Foretager en småreparation på en halv time og cykler hjem.</p>
<p>Nr. 140 Jimmy Johansson Ved Renden 27,01 2870 Dyssegård Mail: ida.jimmy@get2net. dk</p>	<p>Jimmy Johansson har som bådejer i Svanemøllehavnen sendt følgende høringssvar:</p> <p>For det første vil jeg sige, at det er en rigtig ide at få aflastet trafikken i området, og jeg kan acceptere en rimelig gene i byggeperioden. Mange bådejere er ældre, bor i nærområdet og cykler jævnligt ned og ser til båden. Hvis havnen flyttes til Prøvesten vil mange sikkert opgive dette.</p> <p>Ved Svaneknoppen stor og lille er det ekstra tidsforbrug jo til at overse, men der beskrives, at de eksisterende vinterpladser fortsat kan bruges. Som det er nu, bliver bådene sejlet helt hen til pladserne, hvor de så bliver kranet op på plads. Dette gælder for både Frem og KAS. Ved Svaneknoppen stor vil det betyde, at bådene skal transporteres på kran til pladserne via offentlig vej, da vi jo ikke kan komme til pladserne via vandet. Det vil medføre væsentlig større tidsforbrug og dermed væsentligt øgede omkostninger.</p> <p>Det ekstra tidsforbrug ved Færgeskov Nord er vel også til at acceptere. Det samme gælder for Nordhavn Nord, jeg har dog samme forbehold som ved Svaneknoppen stor, hvis bådene får vinterpladser hvor de står nu.</p> <p>Begge løsninger ved Prøvestenen finder jeg helt uacceptable. Det vil være helt uhørt, at vi skulle øge trafikken i den i forvejen stærkt overtrafikerede indre by. Den ekstra rejsetid er helt uacceptabel.</p> <p>Ved begge løsninger med de små havne må det være en betingelse, at Svanemøllehavnen er åben i hele sejlsæsonen fra 1. april til 15. november.</p> <p>Vedr. stiforbindelsen til fodgængere og cyklister.</p> <p>Jeg finder det på ingen måde rimeligt med en klapbro over Kalkbrænderihavnsløbet. Den vil være til stor gene for alle parter. Sejlerne skal fortøje og vente på åbningen, og både cykler og gående skal vente på, at broen lukker. Jeg er selv cyklist, og ville helt sikkert cykle uden om, da det ville være det hurtigste. Så lad os få en tunnel i stedet, og byg den nu, mens I alligevel er i gang, så vi ikke generes yderligere</p>

<p>Nr. 141: Nanna Bang Telefon: 31201324 Mail: nannacallisen@gmail.com</p>	<p>Nanna Bang skriver følgende i sit høringssvar om en Nordhavnstunnel:</p> <p>Som børnefamilie med to jobs og en travl hverdag her på Østerbro, nyder vi i vores fritid brug af netop anlagt Svanemøllestrand og vinterbadelaug. Vi ønsker, at Nordhavnstunnelen tager hensyn til alle os børnefamilier, der bruger stranden og badeklubben både sommer og vinter. Mange har ikke bil, og en lukning af strand og/eller badeklub vil have store konsekvenser for rekreation og fritid for mange store og små brugere. Omvendt må vi gå ud fra, at de relativt få bådere er mere mobile, flere har sandsynligvis bil og kan således køre til andre midlertidige bådpladser. Det vil være god stil at vælge en løsning, der favoriserer de mange almindelige familier, børn, unge mennesker og voksne, som bruger stranden og badeklubben.</p>
<p>Nr. 143 Vibeke Baunsøe Østerled 28, 2100 København Ø Telefon: 26274646 Mail: vibeke@baunsøe.dk</p>	 <p>Vibeke Baunsøe er både forhenværende sejler fra Svanemøllehavn og beboer i området igennem 31 år. Derfor forstår hun synspunkter hos begge parter godt. Hun skriver følgende i sit høringssvar:</p> <p>Generel indledning</p> <p>Jeg forstår, at klubberne er trætte af at skulle flytte, men vi må erkende, at klubmedlemmerne højest besøger området 1-2 gange om ugen (i sommerperioderne), hvorimod beboerne vil skulle leve med anlægsarbejdet 24 timer i døgnet i en 5-6 årig periode.</p> <p>Man bør også erindre, at selvsamme beboere i forbindelse med etablering af Nordhavnsvej har været belastet af megen daglig tung trafik via bl.a. Strandpromenaden og Strandøre, der langt fra er dimensioneret hertil, og hvor skolelever, cyklister, strandgæster og andre lette trafikanter færdes dagligt. Anlægget af Nordhavnsvej har ligeledes forårsaget mange rystelser og heraf skader på områdets huse, ligesom rørføringen med grundvand har været markant i området.</p> <p>Jeg opfordrer derfor til, at Vejdirektoratet og Københavns Kommune ikke alene tilgodeser klubberne, som er velartikulerede, velorganiserede og har været tæt inddraget gennem længere tid via Dialoggruppen, men også områdets beboere og besøgende, som talmæssigt langt overstiger klubberne, men blot ikke er nær så velorganiserede - og måske heller ikke har viden om, at Svanemøllebugt/-strand potentielt set lukkes for deres besøg.</p> <p>Det er i høj grad lykkedes København Kommune at etablere en rekreativ perle for tusindvis af københavnere. Svanemøllestranden bruges hver dag af borgere, der benytter stierne, nyder udsigten, svømmer i bugten, daser på stranden osv., og de spænder bredt fra ældre, unge, institutioner, bør-</p>

nefamilier m.fl. - lad ikke en teknokratisk skrivebordsbeslutning ødelægge dette.



Check af efterspørgslen ved omlægning af havne

Inden beslutning om erstatningshavn og dennes størrelse bør tages et realitetscheck på efterspørgslen efter bådpladser. Ikke mindst fordi det er ret generøst og bekosteligt, at man tiltænker at etablere midlertidige havnepladser i byggeperioden, der vil koste mellem 185.000-215.000 kr. per bådplads.

	Svaneknoppen Lille	Færehavnen Nord	Prøvestenen Lille
Omkostning	129.000.000 kr.	138.000.000 kr.	111.000.000 kr.
Pris per midlertidig bådplads	215.000 kr.	230.000 kr.	185.000 kr.

Som beboer i området og forhenværende sejler med båd i Svanemøllehavn ved jeg, at mange sejlere sjældent anvender deres bådplads. Bortset fra onsdagssejladser, så er trafikken ud af havnen ganske begrænset. Det er ikke usædvanligt, at en båd ikke anvendes i en hel sæson, men 'bare ligger der'. Årsagen er, at det er ganske billigt at opretholde en bådplads, selvom man ikke benytter den ret meget. Endvidere betyder de lange ventetider for at få en bådplads, at de heldige rationelt nok holder på deres bådplads for en sikkerheds skyld. Det giver en ond cirkel, hvor ventelisterne bliver længere end det faktiske behov.

Derfor vil det give mening at give klubberne en økonomisk interesse i at reducere efterspørgslen i byggeperioden. Man kunne give klubberne en bonus på f.eks. 150.000 kr. per plads, de opgiver i byggeperioden. Så kunne de selv designe deres egne løsninger på at reducere behovet. De kunne f.eks. give pladsholdere en bonus for at opgive deres plads midlertidigt. De mange inaktive sejlere vil sikkert være fristet af dette, og hvis ikke, så er deres behov jo reelt. Nogle vil måske vælge at flytte båden til en anden havn i perioden, tage båden på land på egen grund eller trailer osv.

Fordelen ved denne model er, at klubberne vil få frie midler til f.eks. ungdomsarbejde eller nye klubfaciliteter, og samfundsøkonomisk giver det mere mening, fordi kommunens spildte ressourcer ved at etablere erstatningshavne til min. 600 både vil kunne mindskes eller helt undgås.

Overvej at øge kapaciteten omkring Svanemølleværket/Kalkbrænd erihavnen

Det bør også overvejes, at placere flere midlertidige eller permanente

	<p>pladser omkring Svanemølleværket/Kalkbrænderihavnen, da der i dag er ledigt areal hertil, og klubberne vil få kort flytteafstand.</p> <p>Hvis man af praktiske eller juridiske årsager alligevel ønsker at etablere en af de i VVM-redegørelsen beskrevne erstatningshavne, så ville Prøvestenen være den bedste placering, da området i forvejen er godkendt til en permanent placering af lystbådehavn og kommunens ressourcspild hermed mindsket markant.</p> <p>Nordhavn Nord kunne være et godt kompromis, da afstanden for klubberne kun vil øges minimalt, og samtidig vil denne placering kunne udgøre fundamentet for et nyt sejlsportscenter af mere permanent karakter. Dette vil harmonere med ambitionerne om at udvikle Nordhavnsområdet, og ville bidrage positivt til byudviklingen – og således ville investeringen i en erstatningshavn måske ikke være 100 pct. spildt.</p> <p>Det står klart, at Svaneknoppen Lille eller Stor i modsætning til de andre erstatningshavne vil belaste beboerne og kommunens borgere hårdt, da Svanemøllebugt/-strand vil skulle lukkes, trafik til og fra havnen vil være ødelæggende for bløde trafikanters færden i området osv. Kort sagt vil beslutningen være usolidarisk og ikke-folkelig set i lyset af de mange af kommunens borgere, der vil bøde herfor.</p>
--	---

<p>Nr. 144 Ole Toft Jacobsen Skovbovænget 78 3500 Værløse Mail: oleogkarin@webspeed.dk</p>	<p>Ole Toft Jacobsen ejer en sejlbåd og har gennem over 50 år haft sin gang på Svanemøllehavnen, selvom hans båd også har ligget i andre havne. I sit høringssvar skriver han:</p> <p>Svanemøllehavnen har et helt unikt sejlermiljø. Havnens klubber står for ganske mange arrangementer for sejlerne som f.eks. sejlerskoler, kapsejladser, undervisning, turarrangementer, sociale tiltag som klubaftener om vinteren mm.</p> <p>Som træbådsejer kommer dertil, at havnen er det sted i Danmark, som har den største flåde af træbåde. Træbådene er organiseret i KTS - Københavnske Træsejlere - hvor man samarbejder om dels bevarelse af disse sidste bevaringsværdige fartøjer, som repræsenterer et håndværk og en tradition, der er helt unik. Og dels samarbejdes der om praktisk sejladse med ugentlige kapsejladser og diverse turarrangementer, så flåden holdes i trim og sødygtig stand.</p> <p>Vigtigst er dog det samarbejde, man har på havnepladsen i vinterhalvåret. Naturligt nok kræver det nogen ekspertise og ganske mange timer at holde en måske 80 eller 100 gammel historisk sejlbåd i optimal stand. Men traditionen tro har man et udbredt samarbejde med at hjælpe hinanden, udveksling af gode råd, kendskab til materialer, hjælp fra bådebyggere mm. Det var det vigtigste argument for, at jeg flyttede SØLVE til Svanemøllehavnen.</p> <p>For mig er det yderst vigtigt, at flest muligt af havnens funktioner bibehol-</p>
--	---

des/ genetableres under/efter tunnelarbejdet.

Anlægsmetoden bør være en model, som vil muliggøre mestendels adgang ind og ud af havnen. Jeg forstår på materialet, at det er løsning A eller B med en sænketunnel.

Stiforbindelsen for cyklister og gående bør ikke etableres som en klapbro - det ville være helt dræbende for sejlermiljøet. Næppe heller bør det udføres som tunnel eller højbro. Derimod burde man etablere en fast lav bro få hundrede meter sydpå, så inderhavnen på udmærket måde kunne organiseres som motorbådshavn. Denne model har allerede været foreslået af KTS under tidlige høringsrunder. Det er med undren, at det forslag ikke er med i fremlæggelsen.

Erstatningshavn bør være Svaneknoppen Lille, idet den ligger geografisk tættest på den eksisterende havn og dens sociale miljø, og grundet sin lille størrelse ikke som de andre er umuligt designet. Der må ses grundigt på optagnings/søsætningsfaciliteter, køreveje for kranbil og tilstrækkelig med landpladser til vinterperiode. Endelig bør der være tilstrækkelige parkeringsmuligheder - havnen har immervæk op mod 10.000 brugere og gæster pr. år.

Som argumentation vil jeg henvise til sejlerkollega Jan Gundtofte-Bruun (høringssvar nr. 122/red.), som har indgivet sin indsigelse i går, 28/8-16. Hans fremlagte synspunkter dækker på udmærket måde min oplevelse af situationen.

6 Bilag 4: Oversigtsskema med hørings svar

	Anlægsperiodens varighed	Arbejdspladsarealer	Åben eller lukket havneindsejling	Linjeføring	Sænketunnel	Dæmning	Østlig Ringvej	Kanal til Lngelinhavn	Forsyningsledninger	Reduktion af sejldybde	Øvrigt vedr. vejttunnel	Svaneknoppen Stor og Lille	Færgehavn Nord	Nordhavn Nord	Prøvetenen Stor og Lille	Kombiløsning	Vinteropbevaring af både	Andre forslag til erstatningshavn	Ny perm. lystbådehavn og alternative placeringer	Øvrigt vedr. erstatningshavn	Stiforbindelse som klappbro	Stiforbindelse som højbro	Stiforbindelse som tunnel	Andre udformninger forb. ml. Østerbro og Nordhavn	Manglende behov for stiforbindelse	Havbundsmateriale	Trafikale gener	Støj og støv	Visuelle forhold	Badevandskvalitet	Grundvand	Forurenet jord	Ressourceforbrug	Vandkvalitet	Luft og klima	Havnemiljø	Klubliv	Sejlerskole	Kapsejls	Pensionister	Svanmlestranden	Vinterbadere	Idrætsfaciliteter	Trafikale forhold	Byrum	Høringsproces	Samfundøkonomi	Anlægsøkonomi	Økonomisk kompensation		
Kommunale og statslige myndigheder																																																			
30					X							X										X						X	X	X	X												X	X							
62									X											X	X	X																								X					
63																																														X					
82		X	X				X					X			X	X			X	X					X										X			X							X	X					

	141			
Anlægsperiodens varighed				
Arbejdspladsarealer				
Åben eller lukket havneindsejling			X	
Linjeføring				X
Sænketunnel				X
Dæmning				
Østlig Ringvej				
Kanal til Lngelingehavn				
Forsyningsledning				
Reduktion af sejldybde				
Øvrigt vedr. vejntunnel				
Svanekoppen Stor og Lille		X	X	
Færgelands Stor og Lille		X		
Nordhavn Nord		X		
Prøvetonen Stor og Lille		X		
Kombiløsning				
Vinteropbevaring af både				
Andre forslag til erstatningshavne		X		
Ny perm. Iystbådehavn og alternative placeringer				
Øvrigt vedr. erstatningshavn				
Stiforbindelse som klappro			X	
Stiforbindelse som højbro			X	
Stiforbindelse som tunnel			X	
Andre udformninger forb. ml. Østerbro og Nord-havn			X	
Manglende behov for stiftorbindelse				
Havbundsmaterialer				
Trafikale gener				
Støj og støv				
Visuelle forhold				
Badevandskvalitet				
Grundvand				
Forurennet jord				
Ressourceforbrug				
Vandkvalitet				
Luft og klima				
Havemiljø				
Klubliv				X
Sejlerskole				
Kapsejlad				X
Pensionster				X
Svanmøllestranden	X	X		
Vinterbåde	X			
Idrætsfaciliteter				
Trafikale forhold				
Byrum				
Høringsproces				
Samfundsøkonomi				
Anlægsøkonomi				
Økonomisk kompensation				

REFERAT AF BORGERMØDE

EMNE Borgermøde om Nordhavnstunnel i Svanemøllebugten

TIDSPUNKT Mandag den 13. juni 2016

STED Charlottet haven, Hjørringgade 12C på Østerbro

Antal deltagere: Ca. 200

Paneldeltagere:

Helga Theil Thomsen (HTT) Ordstyrer

Ole Kirk (OK)

Klavs Kofoed, Rambøll (KK)

Anne Eiby (AE)

1. VELKOMST, HELGA THEIL THOMSEN (VEJDIREKTORATET)

Helga Theil Thomsen, Vejdirektoratet (VD), bød velkommen og orienterede om aftenens møde. HTT fortalte også at mødet bliver optaget på bånd fordi vi gerne vil være sikker på at huske, hvad der bliver sagt. Mødet vil blive dokumenteret med et referat, som bliver lagt op på projektets hjemmeside.

2. PROJEKT OG VVM, OLE KIRK (VEJDIREKTORATET)

Ole Kirk (OK) fra VD har ansvarlig for gennemførelsen af VVM-undersøgelsen. VVM står for Vurdering af Virkninger på Miljøet. Undersøgelsen er gennemført i samarbejde med Københavns Kommune, Transport- og Bygningsministeriet samt By & Havn.

VVM-undersøgelsen er nu færdig og er afrapporteret i "Nordhavnstunnel. Sammenfattede rapport, VVM-redegørelse, Rapport 557-2016". Dertil en række baggrundsrapporter, der alle kan ses på projektets hjemmeside vd.dk/nordhavnstunnel.

Regeringen og Københavns Kommune har i principaftale af 27. juni 2014 besluttet at anlægge en metro til Ny Ellebjerg via Sydhavn, mere metro på Nordhavn og en Nordhavnstunnel under Svanemøllebugten. Folketinget har den 5. februar 2015 vedtaget "Lov om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S", som også omfatter hjemlen til, at VVM-undersøgelsen for Nordhavnstunnel kunne foregå i Vejdirektoratets regi.

Københavns Kommune vil som en del af principaftalen anlægge et tilkøblingsanlæg til Nordhavnsvej-projektet. Derved vil Nordhavnsvej-projektet være forberedt til videreførelse under Svanemøllehavn til Nordhavn. Tilkøb-

lingsanlægget og Nordhavnsvej påregnes færdig ultimo 2017.

VVM redegørelsen behandler følgende emner: vej-tunnel, fremtidssikring til Østlig Ringvej og stifterbindelser. Der er i redegørelsen foretaget vurdering af de væsentlige miljømæssige konsekvenser, herunder afværgeforanstaltninger, trafik- og støjbelastninger. Både under anlæg og senere drift.

VVM redegørelsen omhandler:

- Fire scenarier for tunnelen: To længder med og uden forberedelse til en Østlig Ringvej.
- Forskellige anlægsteknikker: Nogle anlægsteknikker medfører, at adgangen til Svane-møllehavnen og Kalkbænderihavnen lukkes i anlægsperioden og alle ca. 1.420 både i havnen skal flyttes til midlertidige havne, mens andre teknikker tillader besejling under anlæg, hvorved antallet af både, der skal flyttes, reduceres til ca. 600.
- Erstatningshavne i to størrelser til hhv. ca. 600 og ca. 1.420 både på fire forskellige lokaliteter: nord for Svane-knoppen, i Færgehavn Nord, nord for Nordhavn og på Prøvestenen.
- Tre mulige stifterbindelser mellem Svane-knoppen og Nordhavn: en klappbro, en tunnel og en højbro.

Anlægsperioden for tunnelen er ca. 8 år, heraf ca. 3 år til forberedelse og udbud og ca. 5 år til anlæg.

Som led i VVM-undersøgelsen er der udarbejdet anlægsoverslag for tunnel, erstatningshavne og cykelstifterbindelse.

Billigste tunnelloøsning er estimeret til 2.027 mio. kr. og er en kort tunnel med tilslutning øst for Færgehavnsvej uden forberedelse til Østlig Ringvej. Dyreste løsning er beregnet til 2.989 mio. kr. og er en lang tunnel med tilslutning ved Kattegatvejs forlængelse og forberedelse til Østlig Ringvej.

Billigste erstatningshavn er løsningen til 600 både på Prøvestenen, der estimeres til 111 mio. kr.

Denne løsning kræver, at anlægsarbejdet etapeopdeles. Dyreste erstatningshavn er havnen til 1.420 både nord for Nordhavn, der estimeres til 318 mio. kr.

De tre stifterbindelser: klappbro, højbro og tunnel estimeres til hhv. 102, 169 og 236 mio. kr.

En stifterbindelse kan anlægges uafhængig af vej-tunnelen.

Anlægsoverslagene er inklusiv 30 % korrektionsreserve.

Se Ole Kirks powerpoint-præsentation [her](#)

3. PAUSE

4. SPØRGSMÅL

HTT: Helga Theil Thomsen starter spørgerunden og fortæller, at udover projektleder Ole Kirk (OK) som fremlagde projektet, så er Klavs Kofoed (KK) fra Rambøll og Anne Eiby (EI) fra COWI også med i panelet til at besvare spørgsmål. De har været med til at hjælpe os med de tekniske undersøgelser i forbindelse med VVM-undersøgelsen.

Jørgen Elgaard Larsen (JEL) har to spørgsmål. 1): Hvis man foretager en total lukning af havnen og laver en bådhal til robådene, hvordan bliver adgangen fra roklubberne og ud til den bådhalen. 2): I høringen står der, at selv ved en etapeopdelt løsning vil man i perioder lukke helt for havnen. Vil det også gøre sig gældende med en sænketunnel?

Svar:

OK: I anlægsperioden vil der være adgang til Svaneknoppen, som der er i dag. I tilfælde af at havnen lukkes helt i anlægsperioden kan roerne fortsat bruge de klubfaciliteter, de har i forvejen. Roerne skal så bevæge sig fra på tværs af arbejdsvejen for at komme ud på Svaneknoppen. Denne passage vil blive sikret evt. ved signalregulering eller ved at passagen bemannes med en vagt.

Ved etablering af en sænketunnel vil der være en kortere periode, hvor der uddybes i selve Kalkbrænderiløbet og hvor tunnelelementet nedsænkes. I de perioder vil havnen være total lukket.

Jan Gundtofte (JG) har en masse spørgsmål, men vil prøve at begrænse sig. Har I undersøgt, eller agter I at undersøge, hvor mange af Svanemøllehavns sejlere som er interesseret i at flytte ud til Prøvestenen, hvis det er den erstatningshavn, der bliver valgt. Og hvad kan jeg som enkeltperson gøre for at sikre mig, at klapbroen bliver slået fuldstændig ihjel. Det er den dårligste idé i de 160 sider, som JG har læst med stor interesse.

Svar:

OK: Vi har ikke undersøgt, hvor mange der har lyst til at flytte til Prøvestenen. Man kan vel ikke helt udelukke at der er nogle der får en lettere vej til Prøvestenen.

Med hensyn til hvordan man som enkeltperson kan være med til at slå klapbro-løsningen ihjel. OK opfordrer JG til at sende bemærkninger ind i høringsperioden, fordi høringssvarene og hvidbogen vil tilgå politikerne efterfølgende og vil på den måde indgå i deres overvejelser, inden der træffes beslutning.

Ole Vinther (OV). Angående Prøvestenen, er der taget højde for det giftige jorddepot, der ligger derude, som vil fyge ind over volden, som det gør nu. Og skrotlageret: cement der fyger ind over. Lugt fra Prøvestenen. Plus alarmberedskabet, hvis der sker noget på Prøvestenen. Transporttiden fra Frihavnen og ud til Prøvestenen skriver I tager mellem 45 minutter og en time i myldretiden.

Svar:

Anne Ejby (AE): Området ved Prøvestenen er allerede udlagt til rekreative formål, lystsejls osv. Lystbådehavnen er jo også for længst godkendt af Københavns Kommune. I den forbindelse er der taget højde for eventuelle miljømæssige gener. Vi har derfor ikke undersøgt specifikt, hvad der vil være af gener. Men vi har noteret spørgsmålet omkring lugtgener osv.

Ulrik Friis (UF): I forbindelse med stiforbindelsen er der ved tunnelloøsningen peget på, at man skal have et elevatorsystem i begge ender. Har man overvejet at lave ramper i stedet for, fordi, der er ikke så stor en forskel i højde som ved højbro-løsningen for stiforbindelsen. Det må være noget i retning af 5 meter man skal ned for at komme til bunden af tunnelen.

Svar:

OK: Grunden til at vi har valgt elevatorløsningen er, at der nærmere er 12 meter ned til bunden af stitunnelen, og det derfor ville blive en meget lang rampe, som skal etableres. Vi har også overvejet rullende trapper, som vi bl.a. har set fungere udmærket i Holland. I det tilfælde sætter man forhjulet på tværs, og så kan man blive trukket op eller ned. Men her har vi valgt elevatorer som den bedste løsning.

Niels Laursen (NL) fra Svanemøllehavnen A/S. Et af de 3 forslag til stiforbindelsen hen over Svanemøllehavnen er en lavbro. NL mener, at det forslag må være lavet af en ikke-sejler. Der mangler et helt nødvendigt opmarchområde inden broen, hvis sejlerne skal kunne være der, når de skal ud. NL spørger, hvorfor man ikke har henvendt sig til Svanemøllehavnen A/S, som kunne have været behjælpelig med at lave et forsøg, så så den idè kunne være slået ihjel på et tidligt tidspunkt.

Hvis man nu alligevel laver en lavbro på trods af de gode anbefalinger, vi vil komme med, så vil havnen blive lavet om til en motorbådshavn, fordi der ikke er nogen sejlere, der vil ligge inde i sådan en havn. Og så har man ikke beskrevet det støjhelvede, der så kommer. I dag har man rigtig mange problemer inde i Svanemøllehavnen pga. motorbåde. Brændstofsafgift af benzin og diesel er lukket for at undgå klager over larmen, både fra sejlere men også fra andre. Hvis man laver en lavbro, der spærrer havnen af, så vil der komme et kæmpe støjhelvede ude i Svanemøllebugten fra en helt anden type sejlere end dem, der er her i dag. Og det virker jo helt tåbeligt, når man har brugt mange penge og har lavet et godt rekreativt område med sandstrand, så at ødelægge det på denne måde.

Det sidste: der står i rapporten, at bådene som skal op på land, skal tilbage til de gamle pladser, eller til de pladser der eksisterer i dag. Der er ikke sat nogen plads af til at bådene kan stå et andet sted, ej heller faciliteter til det. Masterne skal jo af, og bådene skal transporteres, og har man forestillet sig at det skulle foregå igennem byen. Og det er specielt Prøvestens-løsningen som virker helt tåbelig. Skulle man så transportere alle bådene igennem København by.

Svar:

OK: Svanemølle Havn kom med et indlæg, og det meste af det mener OK er mere synspunkter end spørgsmål. Men der var dog spørgsmålet omkring opmarchområde, som vi ikke har drøftet i dialoggruppen, men det taget vi med hjem. Ved alle erstatningshavnene vil parkeringspladserne kunne anvendes til vinteropbevaring.

Sune Lodal (SL) fra havnen. I forhold til jeres optælling af både, hvor mange sejler der med og uden motor? - der er jo rimeligt mange sejlere i Svanemøllehavnen der ikke har motor på. Og hvis man skulle have en opmarch til sejlbåde for sejl, så vil det være et rimeligt stort område der skal bruges til det. Hvis der skal sejle 400 både ud den ene dag for sejl, så skal de ligge i kø og cirkle rundt, og det vil kræve et stort område.

Svar:

OK: Vi har talt antallet af egentlige motorbåde og antallet af sejlbåde, der sejler ind og ud af havnen. Vi har ikke oplysninger om hvor mange af sejlbådene, der har hjælpemotor.

Linda Christensen (LC) har et par forslag til nogle delvist alternative løsninger, som man kunne kigge lidt på. Det ene gælder selve vejudformningen. For så vidt angår de to løsninger som er forberedt for Østre Ringvej: er det ikke muligt at lave et alternativ, hvor vejen i første omgang kommer op i niveau. Og så lader man den skærende vej gå hen over på en bro. Denne løsning vil også give mulighed for at lave sænketunnelen ude i havnen, idet man så ikke skal have breddeudvidelsen ude i havnen. Ud fra et havnemæs-

sigt og et sejlkubmæssigt synspunkt virker det som om, sænketunnellen er den bedste løsning.

Med en stiforbindelse vil der blive en væsentlig bedre forbindelse mellem sejlkubberne i den eksisterende havn og så en ny havn ovre i Færgehavn Nord, som man måske kunne udnytte bedre.

Og så synes LC at man skulle overveje at gøre erstatningshavnen til en permanent løsning, og ikke en midlertidig løsning, som skal nedlægges igen. Det er spild af penge. Og så er der måske nogle af de kommende beboere i det nye Nordhavn, som kunne finde det attraktivt at få en havneplads.

Der er ligesom 3 hovedbrugergrupper af sejlkubber, når det gælder sejlerne. Den første gruppe er børn og unge, og bl.a. har dem i Gry en noget problematisk indsejling i havnen. Dem kunne man godt flytte permanent ud på nordsiden af SvaneKnoppen. Den anden gruppe som man skal tænke på, er sejlere, som har ret mange både som skal ud 4 gange om ugen. Og det foregår aldrig for motor. Og det gælder også mange af kapsejlerne, der skal ud flere aftener om ugen. De sejler jo nok heller ikke ud med påhængsmotor. Så det er rigtigt, som nogle siger, at man skal virkelig være klar over, at når så mange uerfarne sejlere skal ud af havnen vil det være problematisk en klappbro, der skal kunne lukke op og i hvert tiende minut eller hver halve time. Det er galimatias. Så en tunnellosering er den eneste realistiske løsning. Man kunne lave en lille aflastningshavn på nordsiden, som i højere grad tilgodeser børn og unge, som i forvejen delvis har faciliteter ude på nordsiden.

Svar:

OK: Der blev spurgt til, hvis man ikke forberedte projektet for Østlig Ringvej, og så førte Nordhavnsvejen op i niveau, om man så ikke efterfølgende kunne bygge en bro hen over. Og det kan man i princippet godt, men man skal være opmærksom på, at vi er i et byområde nu. Altså der skal være en by med 40.000 indbyggere, 40.000 arbejdspladser. Det vil næppe være en løsning, der er attraktiv for området, fordi man skal op i 6 meters højde, dvs. man får nogle meget lange dæmninger på begge sider. Ramperne skal ligeledes føres op til dæmningen. Det ikke nogen attraktiv løsning på det problem, når vi er i et byområde.

Synspunkterne om stiforbindelse og erstatningshavn er noteret.

Jan Boman (JB) har en kajak nede i havnen og en gammel træbåd. Omkring Prøvestens-alternativet savnes der noget information. Vi har allerede hørt det med transporttiden er fejlagtig, og JB tror heller ikke på cykeltiden derud. JB tror heller ikke på de 59 minutter i offentlig transport, fordi så mange busruter går der ikke ud til enden af Prøvestenen. Så misser man lige den klokke 22.52, fordi der ikke var så meget vind på vej ind, så er det ikke 59 minutter, så er det en time og 59 minutter. Man har ikke undersøgt sejlernestret hos dem, der sejler. Mange sejler en tur efter arbejde, dvs. så har vi 2-3 timer, og så skal vi tilbage igen. Det samme gælder i øvrigt også kapsejlerne. Først skal vi lægge en time i den ene eller den anden ende. Det er én ting. Men når vi så kommer derud, hvor skal vi så sejle hen. Altså, Amager er dejlig, men ude fra vi kan kigge på de fejlplacerede vindmøller derude. Vi sejler nordpå, og det vil vi godt blive ved med.

Og så det sidste: JB har bemærket omkring side 90, at der i forbindelse med anlægsarbejdet i en periode på 3 år vil være i gennemsnit 63 lastbiler hver vej. Det er cirka 126 om dagen. Også juleaften. Nogle dage op til 250 biler hver vej. Det er 500. Det er godt nok mange - rigtig rigtig mange. Novo Nordisk havde problemer da de skulle flytte 16 lastbiler om dagen fra Fuglebakken op til Kalundborg. JB kan ikke se, hvorfor en langt større del af materialet og udstyret ikke kan sejles ind. Selvfølgelig ikke det hele, men rigtig meget. Der lægges kun op til, at det er det våde materiale der sejles ind og ud.

Svar:

HTT: Der var bemærkninger – og det har der også været tidligere – omkring transporttiden ud til Prøvestenen. Det tager vi også med hjem ligesom de andre bemærkninger.

OK: For så vidt angår de mange transporter er det sådan, at vi fortrinsvist selvfølgelig gerne vil have materialer ind fra søvejen, men vi ved jo ikke på nuværende tidspunkt, hvorfra entreprenøren vil få sine materialer. Så derfor har vi sagt, det kan både være med lastbiler, men det kan også være fra søsiden. Men der skal man så lige være opmærksom på, at på det tidspunkt hvor man skal bygge Nordhavnstunnellen, så er der jo etableret en firesporet vej ovre fra Helsingørsmotorvejen og over til Strandvænget, hvor vi så relativt hurtigt kan køre ind på byggepladsen.

NN: Spurgte til støjbilledet ved spunsning og risikoen for bygningskader som følge af vibrationer.

KK: Det er rigtigt, at der står i rapporten at undersøgelsen forudsætter, at man vibrerer spunsen ned. En rammet spuns vibreret ned med en forboring giver samme støjbillede som en sekantpæl. Det man typisk vil gøre ved anlægsarbejder, som vi i øvrigt også gør på Nordhavsvejprojektet, at man foretager målinger, vibrationsmålinger, på tætliggende bygninger for at sikre at det er indenfor rammer, som de pågældende bygninger kan tåle.

AI: Der er undersøgt, om der vil være bygningskadelige vibrationer, og det er vurderet, at det vil der ikke være. Men det er en god idé at overvåge det, og stille krav til entreprenørerne om at overholde de krav der er, for at der ikke sker bygningskadelige vibrationer.

Gorm Boa (GB) fra Svanemøllehavnen. Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen er unikke havne, dels fordi de er Danmarks største, og dels fordi de er nogle af nordens største. Der er mere end 8 sejlkubber med både, der skal ud og ind. At lave en klapbro vil ødelægge alt. Man kan ikke ligge ude i Svanemøllebugten med en båd uden motor og forvente at kunne komme ind, når klapbroen åbner. Man vil være omkring et kvarter om at komme ind, fordi man er nødt til at gå i læ et sted.

GB har en alternativ løsning: rokubberne skulle have en gennemsejling over til et af bassinerne i Skudehavnen. Dette vil også give vandfornyelse i Svanemøllebugten. Den er lovet, men er ikke kommet endnu. Men så kunne man i mellemtiden lave en forlængelse af ruten for havnefærgerne, så de går ud til Svanemøllen ligesom for 30, 40, 50 år siden. Så kunne man få transporteret cyklerne over og få en fin tur igennem Københavns Havn. Det ville ikke koste noget, og det vil ikke genere nogen sejlere.

Svar:

OK: By & Havn har oplyst, at kanalen tidligst bliver etableret, når containerhavnen er flyttet op i nordenden af nordhavnen eller er flyttet til Køge.

Synspunktet omkring klapbroen er noteret.

Jens Krabbe (JK) har båd i havnen. JK spørger om man har tænkt over vinteropbevaringspladserne. Det blev nævnt før, det med at køre skibene hele vejen gennem København og ud til Lynetten. Men i tilfælde af at man bruger Nordhavn Nord løsningen, skal skibene så tages op derude og køres ind til de gamle vinteropbevaringspladser, eller har man tænkt sig at etablere vinteropbevaringspladser tæt ved Nordhavn Nord.

JK bruger havnen cirka 5-6 gange om ugen, men sejler kun ud cirka to gange om ugen. Så selv om man har talt nogle både der sejler ind og ud, så er tallet for, hvor mange der bruger havnen til rekreative formål langt større.

Og så generne fra støj i havnen i forbindelse med anlægsarbejderne: JK nyder at sejle ud og når ikke længere end op til Tuborg Havn eller måske Skovshoved. Så nydelsen ved at sejle ud bliver altså en hel del mindre pga. støjgener i de kommende 3, 4, 5 år.

Svar:

OK: Der bliver etableret p-pladser ved de midlertidige erstatningshavne, som kan anvendes til vinteropbevaring af bådene. Erstatningshavnene udstyres med kraner.

John Westergaard (JW), havnefoged i Svanemølle Havn spørger om, hvem der skal vedligeholde den sandpude man har tænkt sig at lægge som stødabsorbering for vildfarne skibe. Og det sand som ryger ind i havnen, hvem sørger for at det kommer ud igen.

Hvordan kan I få lov til at klappe havneslam i Kalkbrænderiløbet ?

Og så lagde JW mærke til at OK på et tidspunkt sagde, at når tunnelen er lagt, så man kunne bygge stiforbindelsen under eller ovenpå tunnelen. Hvordan gør man det?

JW gjorde opmærksom på at der er en del overløb ude i Svanemøllehavn, og der kommer nogle millioner kubikmeter urensset spildevand ud. Hvis man lukker havnen som beskrevet i rapporten, så skal det jo også pumpes ud igen.

Og det sidste: parkeringspladser. JW bemærkede, at OK sagde at man lavede vejen nede langs roklubberne dobbeltrettet. Det vil JW gerne se, hvordan det kan lade sig gøre på en enssporet vej. Ind over græsplænen - ja, det kan godt lade sig gøre. Vi har ikke kunnet få lov til at parkere der, men VD kan godt få lov til at lave en anlægsvej ind over. Så dvs. samtlige p-pladser foran roklubberne og ned til sejlklubben bliver fjernet.

Svar:

OK: Vedligeholdelse af sandpuden og eventuel fjernelse af sand som kommer ind i havnen påhviler By & Havn, som ejere af havnen.

OK er opmærksom på at man ikke må klappe de øverste lag i havnen, altså havneslammet, i Kalkbrænderiløbet. Det skal køres eller sejles væk. Men der blev gravet så dybt at man graver i rent jord, som så kan bruges til klapping.

At OK skulle have sagt at man kunne etablere en stiforbindelse over eller under vejntunnelen er en misforståelse. Det jeg sagde var, at når man havde etableret tunnelen på Nordhavnen, så er det muligt at bygge huse oven på. Det var ikke et spørgsmål om stitunnel.

OK er opmærksom på, at der nogle overløb i selve Svanemøllehavn, som, i tilfælde af at havnen skal lukkes helt i en længere periode, skal pumpes væk.

OK bekræftede at parkeringspladserne kan blive nede foran roklubberne.

Gerda Engholm (GE), roer både fra Hellerup og fra Svanemøllehavnen. Da man lavede krydstogtskajen blev muligheden for at komme udenom og ind i havnen ødelagt. Og så lavede man en aftale med By & Havn, Københavns Kommune, at man skulle lave en kanal gennem Nordhavn. Og det sidste svar GE har fået for cirka et år siden, da man vedtog lokalplanen, det var, at det kunne blive lavet, så snart metroen ud til Nordhavnen var færdig. Altså omkring 2020. Hvis man lukker i 5 år mere, så varer det altså 5 år mere før

roere kan komme igennem fra Hellerup og videre ind til Københavns Havn. Det synes GE er meget lang tid. Det ville være en god idé, hvis man koordinerer med By & Havn.

Svar:

OK: VVM-undersøgelsen er foretaget i tæt samarbejde med Københavns Kommune og med By & Havn. De oplysninger VD har fra By & Havn er, at så længe containerhavnen ligger hvor den ligger, så vil man ikke åbne for roere ind i containerhavnen. Men derfor kan den jo godt være bygget på det tidspunkt, hvor man siger at nu går vi i gang med vej-tunnellen.

Marie Stensgaard (MS) er også roer. Vedrørende den vej som går ned forbi roklubberne: det man siger er, at hvis man lukker havnen totalt, så skal vi have en bådhal på Svaneknoppen, hvor vi skal ud til vores både. Men hvis der skal køre meget tung lastbiltrafik der, hvordan har man taget hensyn til de bløde trafikanter, som roere er.

Og så omkring stiforbindelser til cykler, som går tværs over havnen: man kunne jo overveje den mulighed at lave en spiralrampe. Det har MS set ude ved Københavns Lufthavn. Det har man i stedet for elevatorer. Som cyklist er det ikke særlig hensigtsmæssigt med elevator-løsningen, fordi så skal man stå der og glo mens man venter på elevatoren.

Svar:

KK: Den plan som OK også viste på slides, der er der forudsat dobbeltrettet trafik bag roklubberne, og så kan man diskutere om der er plads nok. Men det kigger vi på igen. Og så skal de lette trafikanter krydse en adgangsvej for entreprenører. Og der er man nødt til at sikre med en eller anden form for signalregulering. Det er KK helt enig i. Men det er jo en separat vej, skal man huske på. Den vej ind til klubberne er jo separat kun for brugere af klubberne. Entreprenørtrafikken kører på en særskilt vej mellem den store fire-sporede Svanevænget, og så den lille lokale gade.

OK: En løsning med en spiralrampe både til stitunnellen men også til højbroen har været undersøgt. Med de højdeforskelle vi har her, så skal en sådan spiralrampe være meget lang og med en stor diameter for at man ikke har for store stigninger på rampen. Det har vi vurderet ikke at være hensigtsmæssigt.

William Jensen (WJ) har sendt et brev til OK med forslag til den nye vej, tunnel og bro osv.: byg den udenfor Svanemøllehavnens nordre mole. Der er masser af plads. Eller endnu længere ude kan man bygge en højbro, som man kan køre hen over og komme over på den anden side af nordhavnen. Der skal bare være en frihøjde på 20 meter under broen.

Svar:

OK: Da Nordhavnstunnelen er en forlængelse af Nordhavnsvej-projektet har Nordhavns-tunnelen sit startpunkt ved Strandvænget lige syd for Svaneknoppen. Det vil derfor ikke være muligt at bygge vej-tunnelen nord for Svaneknoppen.

Henrik Lorentzen (HL), Sejlklubben KAS. Det er jo et socialt og sejlerfagligt miljø som er opstået nede i Svanemøllehavn gennem mange år. Hvad har man gjort af overvejelser for at kunne bevare det miljø? - ude i Skudehavnen er det lykkedes nogenlunde at bevare miljøet fra den gamle Skudehavn, og hvor man har flyttet bygningerne, osv. Er det noget man også har overvejet at gøre i det her tilfælde?

Og et andet spørgsmål specielt til HTT og OK: hvis ikke VD var underlagt offentlige høringer og politikere osv., hvilken løsning ligger så jeres hjerte nærmest ?

Svar:

OK: mener at VD's opgave er at være så objektive som muligt og se på forskellige løsningsmuligheder og belyse de konsekvenser, der er af dem så der er et godt beslutningsgrundlag for politikerne.

VD er opmærksomme at det kan have konsekvenser for miljøet i Svanemøllehavn, hvis den skal totallukkes. Hvis der kun laves en etapeopdeling, så det kun er 600 både der skal flyttes, og så er der jo større chancer for at man kan bevare noget af det miljø, der er. Men hvis vej-tunnellen skal bygges er der minimum 600 både der skal flyttes. I de midlertidige erstatningshavne vil man også forsøge at etablere et attraktivt miljø for sejlerne.

Ditte Jessing (DJ), sejler i Svanemøllehavnen. Bor også tæt på Østerport Station. Svanemøllehavnen er et af de der få rekreative områder, der er for hele bydelen. DJ synes, det er meget vigtigt, når man skal lave vej-tunnellen, at man sikrer, at der stadigvæk er nogle rekreative områder for beboerne. Hvis lystbådene bliver flyttet ud på Prøvestenen, så er der meget lidt rekreativt for dem, der bor på Østerbro og indre by og hvem der ellers benytter det område. Fordi, det er jo ikke kun sejlere og roere, som bruger Svanemøllehavnen, det er beboerne som bor her på Østerbro. DJ synes at Københavns Kommune må gøre noget for at bevare de få rekreative områder, der er i byen. Ryparken er også blevet begrænset meget i forbindelse med vejbyggeriet. Og nu kommer der en periode på 7-8 år, og det er bare så vigtigt at der fortsat er rekreative områder her i byen. Og Prøvestenen er altså meget langt væk. Den klappbro kan man slet ikke bruge som sejlere. Man ved slet ikke, hvad det vil sige at være sejler, hvis man kan komme med sådan et forslag. Og så vil DJ opfordre alle tilstedeværende til at komme med hørings svar, så vi kan påvirke politikerne til at komme med nogle fornuftige løsninger.

Svar:

OK: Synspunkterne er noteret

Louise Fazlagic (LF), motorbådsejer i Svanemøllehavn og nyder også det dejlige sted. Det er fint, at der er planer om at lave en Østlig Ringvej. Der er en lang tidsperiode hvor man kan forvente, at der bliver stort pres på, ikke bare i Svanevænget osv., men også ovre ved Århusgadekrydset. Hvad er planerne på sigt med den store mængde lastbiler og andre biler der skal videre ind mod byen og videre ud?

Svar:

OK: Den tunge trafik fra Nordhavnen skal, når Nordhavnstunnellen er bygget, benytte tunnellen for at komme over til Helsingørmotorvejen, hvor den så skal køre nordpå for at fange Motorring 3, hvorfra den så kan komme sydpå. Og hvis man anlægger en Østlig Ringvej så er der mulighed for at man også kan køre ned mod Amagermotorvejen for at komme videre. Hvis man skal ind til Københavns centrum, så vil man fortsat bruge Sundkrogsgade som man gør i dag. Men som OK viste på planchen, så sker der en aflastning på cirka 7.000 biler i døgnet i krydset ved Sundkrogsgade.

Sune Hansson (SH), Svanemølle Havn. Der var en der nævnte det kulturhistoriske miljø. Ved en hurtig gennemlæsning kan SH ikke se, at VD har vurderet konsekvenserne, hvis miljøet går i stykker. SH vil gerne vide, om der kommer nogle vurderinger af, hvad konsekvenserne vil være, hvis det miljø går tabt.

Og så stiforbindelsen: kunne man ikke lave en lille færge til cyklisterne, en soldrevet el-færge der kunne sejle tværs over hvert kvarter. Der er rigtig mange cyklister, der bruger Movia-færgerne rundt i Københavns Havn, og det ville helt sikkert være billigere end elevator osv.

Svar:

OK: Gør opmærksom på at der blot er tale om en midlertidig flytning enten af ca 600 både eller af alle lystbådene. Det miljø, der er i dag i Svanemøllehavn vil ikke blive påvirket af bygningen af vej-tunnelen. I de midlertidige erstatningshavne vil vi tilstræbe at der også etableres et attraktivt miljø

Og en soldrevet el-færge. Det må OK indrømme, det har man ikke lige tænkt på. Det er noteret.

Finn Viberg Jørgensen (FVJ) har i 49 år sejlet ind og ud af Svanemøllehavnen og forstår, at det skal snart have en ende. Og det er selvfølgelig beklageligt. FVJ tror at man voldsomt undervurderer de ændringer, der sker ved at etablere en fast stiforbindelse fra Svane-knoppen over vandet over til Nordhavn. Det er en væsentlig ændring af havnen, at man lukker adgangen til at kunne komme i læ. FVJ ved godt at der findes nogle engelske havne, hvor vandet forsvinder to gange i døgnet. FVJ tror man har undervurderet problemet. Og mange af bådene de kan sagtens klare sig, det er forholdsvis store solide både, og nogle af dem har oven i købet også erfarne skippere og besætninger. Men en del af bådene er ikke særligt store, de har ikke særligt erfarne besætninger, fordi det er elever. Hvad skal de stille op? - Er det en bunden opgave, at forbindelsen skal være fra Svane-knoppen og over til Nordhavnen, eller kunne den være længere inde, således at man kunne rokere om på Kalkbrænderihavnens bådfordeling og lave motorbådshavn inde i Kalkbrænderihavnen, og sejlåbshavn i det der er Svanemøllehavnen. Fordi, så kunne man nøjes med en fastbro, som ikke engang behøvede klåp. Det ville spare en masse penge. Og mandskab. Og så synes FVJ, at rapporten viser meget stor omtanke og meget stor hensyntagen til havnens brugere, også sejlerne.

Svar:

OK: Med hensyn til cykelstiforbindelsen, så har der tidligere været undersøgt muligheden for at have en stiforbindelse længere inde omkring Kalkbrænderihavnen, men den er blevet fravalgt af Københavns Kommune. Det viser sig, at den forbindelse ikke er særlig attraktiv for cyklister. Men det er den ved Svane-knoppen, og de prognoser der er lavet for en stiforbindelse, når Nordhavn er fuldt udbygget, er i størrelsesorden 10.000 cyklister pr. døgn. Det er klart, at for cyklister fra nord til det være attraktivt at kunne komme på tværs ved Svane-knoppen i stedet for at benytte Sundkrogsgade

Mads Tofte (MT) vil gerne tilslutte sig den lange række af talere, der priser rapporten. MT synes ikke det er nogen nem opgave, VD er blevet stillet. OK siger indledningsvist, at I har fået til opgave at forholde jer til stiforbindelsen, og så gør I naturligvis det. Men jeg synes egentlig den opgave I er blevet stillet svarer lidt til at nogen havde givet jer opgaven: Hvad nu hvis der skulle ligge en metrostation midt inde i Parken, ville det så være bedst at den lå under terræn eller på banen eller hævet 50 meter over stadion? - for det er sådan set det der for en sejler er tale om her. Altså, at man enten lægger den midt på plænen med en klåpbro, graver den ned eller laver en eller anden absurd højbro. Og det er de 3 muligheder der er, og derfor tager man stilling til dem og beskriver de 3 muligheder. Men enten må man gå tilbage og sige, at denne opgave måske ikke var den bedste idé at starte med. Eller også må man sige, at skal det absolut være i Parken, der skal ligge en metrostation, så bliver vi nødt til at grave den ned.

Svar:

OK: Som fodboldlandsholdet spiller i øjeblikket så er han næsten ligeglad med, om metrostationen er over eller under græsplænen. Nå spøg til side. Vi får stillet den opgave at se på en stiforbindelse, og hvis vi ikke havde taget klapbroen med, så vil der måske være nogen der spørger, hvorfor har I ikke klapbroen med. Og hvilke konsekvenser er der ved klapbroen. Derfor har vi den også med i rapporten. Og dermed har I også mulighed for at give jeres mening til kende omkring klapbroen. Det ville I ikke have haft, hvis den ikke var med.

Unavngiven siger, at da han var barn, da var der en lille færgemand, som hed Tjørmanden, selv om det kostede 25 øre. Man signalerede når man skulle hentes. Så det kunne vi da gøre, fordi det koster ikke så meget. Men at placere stiforbindelsen inde ved Kalkbrænderihavnen er dog den bedste løsning.

Svar:

OK: Synspunktet er noteret

Ulrik Danneskiold-Samsøe (UDS), formand for ejerlauget for rækkehusene ved Solvænget, dvs. UDS repræsenterer en del af de beboere, som bor i umiddelbar tilknytning til byggepladsen. Man har fået kærligheden at føle i forbindelse med bygningen af Nordhavnsvej, og man får det fortsat i forbindelse med bygning af et stort lejlighedskompleks nede ved Strandpromenaden, og man kan forvente at få det ved yderligere boligbyggeri, som kommer nede ved Strandpromenaden. Det første under ledningsomlægningsperioden var næsten det værste. Der kom massevis af tung trafik ned gennem den private fællesvej og ødelage den fuldstændigt. UDS ønsker at der i udbudsmaterialet til entreprenørerne bliver lagt en begrænsning i, at tung trafik skal køres af den nye Nordhavnsvej og ikke af Strandpromenaden og ikke af Strandøre, således at boligområderne der omsider igen får deres gamle miljø tilbage.

Svar:

OK: Der var også et spørgsmål om man i udbudsmaterialet kunne begrænse muligheden for at benytte de lokale veje. Og det er allerede indtænkt. Vi vil selvfølgelig forlange, at man bruger Nordhavnsvejtunnellen, når den nu er etableret, sådan at der er mindst mulig gene af den tunge trafik i området.

Henrik Effersøe (HE), Sejlklubben KAS. VD siger, at I er blevet bedt om at lave et stiforbindelsesforslag, og så laver I de 3 forslag. Men I siger ikke noget om, om I er blevet bedt om at lave den så nordligt som overhovedet muligt. I siger bare, at man engang i fortiden har undersøgt en der lå længere inde, som havde nogle dårligere trafiktal. Men det der blev foreslået før fra FVJ, det er jo en mellemting mellem de to. Og er VD blevet bedt om af Københavns Kommune at lægge den lige præcis der, hvor den genererer allerflest? – for det har I jo gjort. Det som FVJ også sagde var en mellem løsning mellem den der blev foreslået tidligere længere inde, nemlig en der f.eks. gik ind over bådpladserne, som er vores klub og Sejlklubben Frem, og som gik over løbet der, som er nøjagtig ligeså kort som længere ude, og som man vil kunne lave som en fast bro, fordi man så kunne flytte bådene rundt, sådan at alle sejlbådene lå udenfor. Hvilket man heller ikke har beregnet konsekvensen af, fordi der ikke er skrevet et ord om, hvordan broen fremover skal betjenes, altså hvad det koster at have en mand gående, ligesom inde i Christianshavns Kanal. Den omkostning har man overhovedet ikke vist noget som helst om. Hvis man laver den derinde, så vil den omkostning bortfalde. Plus at det vil være langt billigere at bygge broen, hvis den var fast i stedet for at det var en klapbro. Derfor vil HE opfordre til at tage den med. Den vil nemlig tilfredsstille alle sejlere, så kan vi nemlig sejle ud og ind, når det passer os, og ved at flytte rundt på bådene, så vil vi få en motor-

bådshavn længst inde, og derfor vil alle blive glade i virkeligheden, for man ville spare alle de penge som det koster at have en mand siddende de næste 20, 30, 40, 50, 60, 70 år for at skulle åbne den bro. Og man har i øvrigt ikke beskrevet i rapporten, som HE af den grund ikke er særskilt vild med, hvor tit den skal åbnes. Ikke andet end at man siger, at den skulle åbnes hver halve time. Ikke ti minutter, som mine kolleger her har sagt flere gange. Der står hver halve time i dagtimerne. Hvad så om natten? - HE har lyst til at sejle om natten, og så kan han ikke komme ind eller ud. Det står der intet om. Eller om sent aftenen. Er det klokken 23, klokken 24, klokken 01 eller...? - det står der ikke noget om. Det er nok fordi det også har noget med økonomien at gøre. Så HE synes der er store mangler, og man burde undersøge den mellemløsning, som vil tilfredsstille i hvert fald hovedparten af sejlerne.

Svar:

OK: Man kan sige, jo længere man trækker stiforbindelsen sydpå, jo mindre relevant vil den være, fordi jo tættere kommer man ned på Sundkrogsgade, jo mindre bliver genvejen for cyklisterne. Så den mest attraktive forbindelse for cyklisterne er ved Svaneknoppen.

HTT siger at man tager det, der siges, med. HTT kan oplyse at Københavns Kommune ikke har dikteret hvor den skulle ligge. Det ligger i kommissoriet, som er aftalt med kommunen, at der skal undersøges en stiforbindelse. Placeringen af den er udviklet i forbindelse med projektet.

OK fortæller endvidere, at langt de fleste af de efterspurgte oplysninger findes i baggrundsrapporterne, som findes på projektets hjemmeside. Hvis man går ind på projektets hjemmeside under dokumenter, og så ned til stiforbindelsen, hvor man kan se, hvad der har været forudsat af bemanning. De årlige omkostninger er vurderet til 1,6 mio. kr. I sidste ende er det Københavns Kommune, der beslutter, i hvilken udstrækning en eventuel klappbro skal bemandes og i hvilke tidsinterval, og om man evt. eventuelt kan ringe efter en brovagt. Det er ikke noget vi kan beslutte i VD.

Jan Gundtofte (JG). Klappbro-løsningen rider JG som en mare. JG synes der har været mange gode forslag og kan godt lide den lave faste billige bro inde ved Kalkbrænderihavnen. Der står ikke noget i VVM-redegørelsen om, hvordan og hvornår det bliver besluttet hvilken stiløsning, der skal bygges. Spørgsmålet er, hvornår bliver det besluttet, af hvem bliver det besluttet, er det noget som er til høring, hvor vi også igen får en indsigelsesmulighed, eller er det bare noget der bliver besluttet af nogle andre?

Svar:

Jepp Grønholt-Pedersen (JGP), kontorchef i økonomiforvaltningen i Københavns Kommune og har været formand for styregruppen, der har stået for arbejdet. Borgerrepræsentationen har lov til at indgive et høringssvar, og det har Borgerrepræsentationen tænkt sig at gøre. Vi har i hvert fald tænkt os at indstille til dem, at de gør det, dvs. de har samme høringsfrist som jer, 29. august. Det vil sandsynligvis primært gå på de indholdsmæssige elementer i VVM-rapporten, som I også har spurgt ind til i dag, altså miljøforhold, trafikforhold, osv. Men det er ikke i høringssvaret at Borgerrepræsentationen peger på, hvilken af de 34 løsningskombinationer man så ønsker. Fordi, der skal man jo afvente alle jeres høringssvar. Og så laver VD en hvidbog, som tilgår politikerne. Og så skal de i tænkeboks og finde ud af, med alle de høringssvar der er kommet, hvad for en tunnel de ønsker: hvilken model, skal den være kort, skal den være lang, med eller uden forberedelse, hvor skal pengene komme fra, skal staten være med til at betale.

Stiforbindelse, vil vi have en stiforbindelse, hvad skal det så være for en, og hvordan skal pengene findes til den. Så der er en længere proces foran os, som også er skitseret i selve VVM'en på side 38-39. Der er altså et godt stykke vej endnu før der bliver truffet beslutning om noget som helst.

Hans-Erik Fuglsang Damgaard (JEFD), Sejlklubben Frem. I Skt. Petersborg, står hovedparten af broerne åbne om natten. JEFD finder det rimeligt at man laver en omtænkning, hvor den kørende trafik bliver nedprioriteret sådan at en eventuel klapbro – hvad Gud forbyde nogensinde måtte komme – er lukket ned 5 minutter hver halve time, og står åbent resten af tiden af hensyn til sejlerne.

Svar:

HTT opfatter det som en kommentar, men det er en beslutning som skal træffes. Man skal også huske, at denne her bro jo ikke er tænkt bygget med det formål at genere sejlerne. Den vil have til formål at sikre, at cyklisterne skal kunne komme frem og tilbage. Så det er en afvejning mellem forskellige hensyn, som politikerne i sidste ende må træffe beslutning om.

Jan Boman: har desværre ikke haft tid til at gå ind i baggrundsmaterialet. De konkrete forventede driftsomkostninger på de 3 stiforbindelser kan vist ikke være billige nogen af dem. Den konkrete beregnede tid det vil tage ekstra at køre rundt hhv. med den korte bro og den lille bro, kan vi bruge som påvirkning overfor politikerne. Er det muligt at skrive og spørge VD om supplerende oplysninger og forvente at få et svar ?

Svar:

HTT. Hvis man forsøger at finde svar på spørgsmål som vedrører undersøgelsen og løsningerne, hvis man ikke kan finde svaret, om man så kan spørge os og forvente at få svar? - der er svaret ja.

Mads Roden (MR), formand for Sejlklubben Sundet. Nu hører vi at Borgerrepræsentationen vil indgive høringssvar på VVM-undersøgelsen, som kun beskæftiger sig med 3 modeller. Det vil sige, Borgerrepræsentationen vil ikke få mulighed for at give høringssvar f.eks. på en fast forbindelse blot 200 m længere inde, fordi den ikke er beskrevet nogen steder. Hvad har man tænkt sig at gøre, og hvor i beslutningsprocessen i Københavns Kommune vil man overveje at tage alternative modeller i betragtning? – jeg tænker ikke mindst, at hvis Borgerrepræsentationen kun får fremlagt 3 versioner, hvor ingen af dem er særligt ideelle set fra sejlernes synspunkt, vil det nogensinde blive bragt til Borgerrepræsentationens opmærksomhed, at der rent faktisk er en alternativ model ?

Svar:

JGP: Ja, det vil det lige præcist, fordi Borgerrepræsentationen får tilsendt den hvidbog, som er opsamling på alle høringssvar. Så hvis der er høringssvar, hvor det her synspunkt bliver repræsenteret, så bliver Borgerrepræsentationen også præsenteret for det, og så kan de tage det med i deres overvejelser, når de skal træffe en beslutning.

Ole Plett (OP), Sejlklubben Sundet. Er der nogen der har overvejet, om man kunne etablere cykelsti i forbindelse med tunnelen? - OP mener der i hvert fald er et areal på en meters bredde, som måske kunne anvendes til cykelsti. Det er da en mulighed, der var værd at undersøge.

OK: Nordhavnstunnellen forbinder jo Nordhavnen med en motorvej, og derfor kan man ikke have cykler nede i selve tunnelen.

Da vi fik opgaven stillet af Københavns Kommune, havde man en overvejelse om at man kunne bruge samme byggegrube til at etablere tunnelen i, fordi når man alligevel havde gravet ud, så kunne det måske være hensigtsmæssigt at placere tunnelen der. Men det viste sig at den tunnel bliver meget lang og dermed også meget kostbar. Og da vi har vurderet, at man efterfølgende kan etablere en stitunnelforbindelse uden større gener for sejlerne, uafhængigt af vejtunnelforbindelsen, så har vi ikke ment at det var relevant at fortsætte med at se på en forbindelse der lå sammen med vejtunnelen.

Folmer Teilmann (FT), medlem af Sejlklubben KAS og har i 10 år haft en båd i Svane-møllen. OK talte tidligere om, at der var noget der ikke var så attraktivt. Det var at have dæmninger der førte op eller ned fra Nordhavnen. Og det får mig til at konkludere, at det har man også i jeres gruppe overvejet, altså hvad der er attraktivt, og hvad der ikke er. Nu har vi i den senere tid talt meget om en klapbro, som efter min mening er fuldstændig uacceptabel for sejlerne i Svanemøllehavnen. Men der er en anden ting, som også er fuldstændig uacceptabelt. Det er en total lukning af havnen kombineret med at man skal flytte alle bådene til Prøvestenen. Hvis ikke man kan sige nej til det hele, så må den bedste løsning være en delvis lukning af Svanemøllehavnen kombineret med at man laver erstatningshavnen som Svaneknop Lille. Så kan man bevare de fleste ting nogenlunde samlet. Er man ikke i virkeligheden enig i, at det må være den bedste løsning for sejlerne, hvis ikke man kan afvise det hele?

Svar:

OK: Det var mere et synspunkt der kom frem, at klapbroen var uacceptabel, og at en total lukning heller ikke var acceptabel. Og det er det der har gennemsyret hele aftenen, at klapbroen ikke er særlig populær i kredsen her, og at en total lukning heller ikke er det man går ind for. Vi har ikke som sådan noget synspunkt omkring, om det er den ene eller den anden løsning der er at foretrække. Vores opgave har været så objektivt som muligt at lægge det frem til diskussion.

Britt Hybel (BH) vil spørge, om man har taget tid på, hvor lang tid en cyklist bruger på at køre ud og vente på elevatoren og køre op med elevatoren og køre hen over og ned igen. I modsætning til at køre til Sundkrogsgade og den vej rundt.

Svar:

OK: Vi har været inde og se på, hvad det betyder for cyklisterne at de skal en tur op og ned med elevatoren. Og vi har beregnet at det i gennemsnit vil tage ca. 3 minutter ekstra i forhold til at de kunne køre lige over.

Hvis cyklisterne i stedet skulle køre ad Sundkrogsgade ville det være en omvej på 1300 meter til Ydre Nordhavn. Omvejen er 1,3 km, og hvad kører man på en cykel med lad os sige 13 km/t vil det betyde en mértid på 6 minutter.

Keld Markussen (KM), Sejlklubben Sundet. Har man overvejet at føre en kort stitunnel for enden af Svaneknoppen, i stedet for at bygge en bro? - man kunne måske lave en kort tunnel, fordi bådene stikker en 3 meters dybde eller lignende. Så vil det være klaret.

Svar:

HTT: Ja, og den løsning er beskrevet.

Jean Marc (JM). Angående tid: for eksempel om onsdagen, når vi alle sammen skal ud og sejle kapsejlads, da er vi cirka 100 både, og der er måske 4-6 mand i hver, og alle de folk skal igennem byen med bil. Har man regnet ud, hvad forurening det vil give fordi vi alle sammen skal den vej frem og tilbage?

Svar:

OK: Nej, det har vi ikke regnet på, men det er yderst marginalt i forhold til luftforureningen i København. Men jeg kan opfordre til at køre sammen, hvis I skal til Prøvestenen.

5. AFSLUTNING

HTT: Vil minde om at høringsperioden slutter den 29. august, og vil opfordre alle til at sende bemærkninger ind. Referatet af mødet vil blive lagt op på projektets hjemmeside.

Tusind tak fordi I kom, og tusind tak for gode spørgsmål og bemærkninger. Det har været en rigtig god aften. Kom godt hjem.

Vejdirektoratet har lokale kontorer i:

Aalborg, Fløng, Middelfart,
Næstved og Skanderborg
samt hovedkontor i København

Find mere information på
vejdirektoratet.dk

Vejdirektoratet
Niels Juels Gade 13
1022 København K

Telefon 7244 3333
vd@vd.dk
vejdirektoratet.dk

