

Dialoggruppen

vedr. Nordhavnstunnelens påvirkning af Svanemølle- og Kalkbrænderihavnen

Hørings svar til VVM-redegørelse for Nordhavnstunnel

Forord

Dialoggruppen, som omfatter repræsentanter for sejl- og roklubber, vinterbadere og søspejdere m.fl. i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen, samt Østerbro Lokaludvalg 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. Den foreliggende rapport 557-2016 giver således en klar og grundig orientering om projektets miljøpåvirkninger i anlægsfasen og i den efterfølgende driftsfase for vej tunnel og erstatningshavne, hvorimod konsekvenserne for en stiforbindelse og tilsluttende stianlæg savner en belysning af alternative placeringer og konstruktive udformninger.

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.

Sammenfatning

Valget af tunnelløsning, 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 sejlklubber i Svanemøllehavnen og i Kalkbrænderihavnen følgende:

- 1. En vej tunnel 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 bade faciliteter).**
- 3. En stiforbindelse betragtes som værende overflødig - og ødelæggende for det rekreative miljø i området.**

Tunnelløsning.

En tunnelløsning, som hindrer sejlads i den 5-6 år lange anlægsperiode og dermed 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 ge-

Dialoggruppen

vedr. Nordhavnstunnelens påvirkning af Svanemølle- og Kalkbrænderihavnen

nerationer 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 følgende 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, hvilket 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 sejlbådene fortsat vil blive større og med 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 Søspeglerne til broer på nordsiden af Svaneknoppen skal etableres.
6. Efter etablering af tunnelen, skal der sikres en tilstrækkelig vandudskiftning fra de inderste og dybere liggende 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 etableret i og omkring de nuværende forhold og besejling af havnene kan ske i hele anlægsperioden. En ændret udformning af Svaneknoppen Lille - f.eks. kon-

Dialoggruppen

vedr. Nordhavnstunnelens påvirkning af Svanemølle- og Kalkbrænderihavnen

centreret mod øst vil friholde badeforholdene for Vinterbaderne, samt sikre en mere uhindret udsigt til Øresund.

En kombiløsning med Svaneknoppen 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 løsrevet 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 skolesejlsads 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 cyklisters adgang til det nye Nordhavnsområde. Denne afkortning 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 Svaneknoppen 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 Svaneknopkens nordside, vil uanset valg af bro eller tunnelloøsning, afskære adgangen fra vinterbadehus til vinterlaugets badebro, og afskære ungdomssejlerne i KØS og sejlsads for fysisk og psykisk handicappede i LAVUK til flydebroer mod nord, samt have væsentlig indflydelse på klubhus, værksted og landarealer anvendt af Søspejdetroppen GRY. En evt. stiforbindelse bør derfor anlægges i samme linjeføring som adgangsvejen til Svaneknoppen, så genevirkningen begrænses mest muligt. Der må dog imødeses konflikt mellem optagning og søsætning af både ved landpladserne på Svaneknoppen og en stiforbindelse gennem området.

En **stittunnelforbindelse** med en fri gennemsejlingsdybde, som gældende for vejtunnelen vil ikke have gener for roklubberne og sejlklubberne - og er tillige den foretrukne løsning for cyklisterne.

Dialoggruppen

vedr. Nordhavnstunnelens påvirkning af Svanemølle- og Kalkbrænderihavnen

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.

En **klapbro** vil være ødelæggende for de fleste brugere af Svanemølle- og Kalkbrænderihavnen, bl.a. af følgende årsager:

1. Begrænset åbningstid vil hindre ind- og udsejling for fartøjer med en frihøjde større end 5 m - d.v.s. 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 nordvind 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 sin betydning for de mange gæstende både fra ind- og udland.

Høringssvaret afgives på vegne af:

Kjøbenhavns Amatør-Sejlkлуб (KAS)
Øresunds Sejlkлуб Frem (ØSF)
Sejlkлубben Sundet (SS)
Sejlkлубben KØS (Ungdomssejlere)
Kvindelig Sejlkлуб (KvS)
Sejlkлубben 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