

Høringsvar vedrørende Nordhavnstunnel projektet

VVM Rapport 557 - 2016

Indledning

Sejlkлубberne i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen har læst ”Sammenfattende rapport, VVM-redegørelse, Rapport 557 – 2016” med interesse. Den sammenfattende rapport har ud fra et sejler relateret standpunkt givet anledning til en række bemærkninger. Dette høringssvar 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.

Sammenfattende ønsker vi, at fremhæve følgende 3 hovedbudskaber

1. Vi kan ikke støtte forslaget om en stiftorbindelse 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.

Generelle bemærkninger

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.

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

- 1) Fuld lukning af havnene i hele anlægsperioden (5 år).
- 2) En løsning til en stiftorbindelse, som umuliggør fri ind- og udsejling 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.

Kommentarer til høringssvarets punkter

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, Færgenhavn 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 risiko for, at klublivene 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 Færgenhavn 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)

Sejlklubberne 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 sejlklubbernes 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 sejlernes skolerne vil falde markant som følge af den væsentligt forlængede transporttid til og fra havnen. Det bemærkes i denne sammenhæng, at sejlernes skolerne er et væsentligt rekrutteringsgrundlag for nye medlemmer i sejlklubberne – og dermed også en forudsætning for sejlklubbernes løbende

generationsskifter. Sekundært bemærkes, at sejlere skolerne er en meget vigtig aktivitet for klubberne – dels udspringer meget af klubbernes identitet og selvforståelse fra sejlere skolerne og deres traditioner, dels udgør sejlere skolerne i høj grad indgangsvinklen for ”ikke-sejlere”, som gerne vil stifte bekendtskab med sejlsport/lystsejlsads 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 altafgørende 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 sejlere skolerne elever bosiddende på Østerbro samt omkringliggende områder i København vælger alternative sejlere skoler, såfremt de bliver stillet i udsigt, at der skal påregnes den væsentligt længere transport til Amager (ofte i myldretiden), for at nå frem til skolerne start ca. kl. 18.

Sejlklubberne 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 sejlklubberne – men 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 sejlklubberne 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.

Sejlklubberne 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 forholdsvis 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 rapports 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 rapports 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 sejlkлубbernes 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 Sejlklubberne 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 interesser i stiforbindelsen.

Som grundlag for sejlklubbernes 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 Kalbrænderihavnen og størst mulige fordele for forbindelsens øvrige forventede brugere.

Punkt 6.1 Stiforbindelse som højbro

Det fremgår, at højbroen vil blive udført i 3 fag, med betonpiller som bærer broen. Endvidere vil der ”være en lidt mindre 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 sejlede 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 uforvarsomt 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 forholder sig hos Søfartsstyrelsen, eller anden relevant objektiv myndighed, om de sikkerhedsmæssige implikationer, såfremt man overvejer en klapbro løsning.

Selv for sejlbåde med hjælpemotor, vil det blive forbundet med en betydelig risiko for påsejlinger af andre både samt 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 Klakbrænderiløbet (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 en ganske tidskrævende – særligt i nord 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 subsidiært, at natsejladser er en væsentlig forudsætning for at eleverne på sejlernes skoler 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 / bådjerne 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 dårligste 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 sejlklubberne 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 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 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.

Indstilling fra sejlklubberne i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen

Sammenfattende skal sejlklubberne 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 sejlklubbernes eksistensgrundlag.

Det bemærkes samtidig, at sejlklubbernes indstilling udelukkende er baseret på det grundlag som er fremført i VVM-redegørelsen. Sejlklubberne 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.

Dette hørings svar sendes med håbet om en fortsat god og konstruktiv dialog, der kan sikre det bedst mulige resultat for flest mulige interessenter.

På vegne af Københavns Amatør Sejlklub
Jon Bundesen, formand

På vegne af Sejlklubben Sundet
Mads Roden, formand

På vegne af Øresunds Sejlklub Frem
Laila Hansen, formand

På vegne af Sejlklubben København
Martin Frandsen, formand

På vegne af KØS
Thomas Block Nikolajsen, formand

På vegne af Kvindelig Sejlklub
Anette Oldenborg, formand

På vegne af Søspejdetroppen GRY
Claus Laage-Thomsen, formand