

Resumé af hørings svar til udkast til Forslag til Lov om anlæg af Nordhavnstunnel

Et udkast til Forslag til Lov om anlæg af Nordhavnstunnel har været i offentlig høring fra d. 8. april 2019 til d. 10. maj 2019. Høringen medførte – efter ønske fra Københavns Kommune (fremtidig ejer af Nordhavnstunnelen) – at anlægsloven blev ændret således, at den muliggør en lang tunnelløsning frem til Kattégatvejs forlængelse på Nordhavn i stedet for en kort tunnelløsning frem til Færgehavnsvej. Derfor blev revideret lovforslag udsendt i supplerende offentlig høring fra den 19. august 2019 til den 2. september 2019.

Høringen har været udsendt til høringsparter som anført i lovforslagets bemærkninger kapitel 9 og været offentliggjort på hoeringsportalen.dk.

Følgende myndigheder, organisationer og borgere har afgivet bemærkninger til lovforslaget:

Bent Andersen, Beredskabet – Hovedstadens beredskab, Beredskabsstyrelsen, Bygge- Anlægs- og Trækartellet (BAT), Cyklistforbundet, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Industri, Dansk Forening for Rosport de lokale sejl- og roklubber, søspejdere m.fl. i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen, med tilslutning fra DFFR og DKF., Dansk Metal, Dansk Transport og Logistik – DTL, Gentofte Kommune, Københavertunnelgruppen, Københavns Kommune, Københavns Museum, Metrosekskabet I/S, Politiet, Rådet for Bæredygtig Trafik, SLD, Svanemøllehavnen A/S, Refshaleøens Ejendomsselskab A/S, Sejlklubben Sundet, Strandpromenadekvarterets Grundejerlaug, Svanemøllebugtens Vinterbadelaug, Søfartsstyrelsen, Torben Sønnichsen, Vikingeskibsmuseet og Slots- og Kulturstyrelsen og Østerbro Havnekomité.

Følgende myndigheder og organisationer har afgivet hørings svar, men har ikke haft bemærkninger til lovforslaget:

Danmarks Meteorologiske Institut, Dansk arbejdsgiverforening, Domstolsstyrelsen herunder Østre Landsret, Vestre Landsret og Københavns Byret, Fiskeristyrelsen, Forbrugerrådet Tænk, Forenede Danske Motorejere (FDM) og Rigsrevisionen. *Hørings svar uden bemærkninger tages ikke til indtægt for at støtte forslaget eller det modsatte.*

Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet hørings svar:

Advokatsamfundet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Brancheforeningen Danske Advokater, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Ornitologisk forening, Dansk Sejlunion, Danmarks Sportsfiskerforbund, Dansk Vand- og Spildevandsforening, Dansk Vandrelaug, Dansk Vejforening, Danske handicaporganisationer, Danske Regioner, Det Økologiske Råd, DI Transport, Ejerlaug vedr. rækkehusene ved Solvænget, Erhvervsstyrelsen, Friluftsrådet, Geodatastyrelsen, HK Trafik & Jernbane, Hofor, Håndværksrådet, Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på øerne, KL, Konkurrence- og Forbrugestyrelsen, Landbrug & Fødevarer, LO, Miljøstyrelsen, Movia, Naturstyrelsen, Novafos Holding A/S, Region Hovedstaden, Region Sjælland, Rådet for Sikker Trafik, Trafik- bygge- og boligstyrelsen og Udviklings selskabet By & Havn I/S.

Nedenfor er et resumé af hørings svarene:

Bemærkninger til lovforslaget

Ændring af tunnelprojekt fra kort til lang løsning

Københavns Kommune har i forbindelse med første høring anført, at Borgerrepræsentation d. 9. maj 2019 i forlængelse af principaftale mellem staten og Københavns Kommune om Lynetteholmen, har stillet ændringsforslag om at beslutningen fra d. 23. august 2018 om at Nordhavnstunnelen etableres som en kort tunnellsøsnung fra Nordhavnsvej til øst for Færgehavnsvej, ændres, til at Nordhavnstunnelen etableres som en lang tunnellsøsnung fra Nordhavnsvej til Kattegatvejs forlængelse.

Københavns Kommune har ikke haft ændringsbemærkninger i forbindelse med den supplerende høring.

Dansk Byggeri og Københavnertunnelgruppen har bl.a. anført, at de bakker op om ændringsforslagene fra Københavns Kommune, som de fremgår af kommunens høringssvar. Begge parter har i forbindelse med den supplerende høring også anført at de støtter at tunnelen gøres længere.

Dansk Metal, Dansk Industri og SLD har i den supplerende høring bl.a. anført, at de støtter projektet herunder at tunnelen gøres lang samt at den er forberedt til forberedt til Østlig Ringvej.

Dansk Erhverv, og Dansk Transport og Logistik – DTL har bl.a. anført, at de gerne ser Nordhavnstunnelen opgraderes fra den korte til den lange version og foreslår at tunnelhøjden hæves til 5 meter af hensyn til særtransporter. Begge parter har i forbindelse med den supplerende høring anført at de støtter at tunnelen gøres længere.

Bygge- Anlægs- og Trækartellet (BAT) har i den supplerende høring bl.a. anført, at de støtter projektet herunder at tunnelen gøres lang samt at den er forberedt til forberedt til Østlig Ringvej. De bemærker endvidere, at det vil det være særdeles betimeligt, om man fra bygherrens side medtænker, hvordan den kommende tunnelelementfabrik og produktionshavn i Rødby kan indgå i et udbud for en Nordhavnstunnel. I den forbindelse kan man også passende vurdere, om man skal delegere den operative bygherrerolle til Sund og Bælt, eftersom man her har stor ekspertise i netop tunnellsøsninger.

Østlig Ringvej

Danmarks Naturfredningsforening – DN København har bl.a. anført, at det ikke i loven er angivet, hvorledes en eventuel Østlig Ringvej (Havnetunnelen) skal føres gennem Nordhavn, og om den valgte løsning indebærer, at en Østlig Ringvej skal føres som almindelig vej og ikke tunnel frem til den østlige side af Nordhavn.

Metroselskabet I/S har bl.a. anført, at linjeføringen "Lille Spørgsmålstegn" ikke skønnes at blive berørt af Nordhavnstunnelen. Såfremt Nordhavnstunnelen på et senere tidspunkt videreføres som Østlig Ringvej, vil der være grænseflader til "Lille Spørgsmålstegn". Det reserverede areal for den kommende Østlige Ringvej, som anført i bemærkninger til lovforslaget, må naturligvis ikke være til hinder for gennemførelsen af den metrobetjening af Nordhavnen og Lynetteholmen, der vælges. Metroselskabet I/S har i den supplerende høring bemærket, at forlængelsen af tunnellsøsnungen bør være forberedt til, en evt. kommende metroforbindelse til Lynetteholmen, så det bliver muligt, at der kan etableres Metrohøjbane og -station oven på anlægget.

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S har i forbindelse med den supplerende høring bemærket, at de støtter at der med lovforslaget lægges op til en løsning, der netop forbereder Nordhavnstunnel for en sådan videreførelse til Østlig Ringvej. Der er ligeledes tilfredshed med, at såvel stat som Københavns kommune, jf. lovforslagets bemærkninger, forventer at Lynetteholmen gennemføres og at der i den forbindelse anlægges en Østlig Ringvej fra Nordhavn over Lynetteholm og Refshaleøen. Hidtil har det været en antagelse, at en Østlig

Ringvej vil fordre brugerbetaling fra de køretøjer, der benytter vejen. Der fremgår dog ikke af nærværende anlægslov, hvor et egentligt betalingsanlæg tænkes opført ved den vestlige indkørsel til Nordhavnstunnel/Østlig Ringvej. Det er relevant, at man allerede i forbindelse med projekteringen af Nordhavnstunnel analyserer mulighederne for at placere et betalingsanlæg, såfremt et sådant vurderes nødvendigt.

Cyklister

Cyklistforbundet har bl.a. anført, at der generelt bør bygges infrastruktur til cyklister. At forventningen om, at et fuldt udviklet Nordhavn vil udløse 65.000 nye bilister, må basere sig på meget gammeldags fremskrivninger, der antager, at folk, der i dag bosætter sig i cykelbyen København egentlig hellere vil bo i en bil-by. At det, såfremt tunnelen absolut skal bygges, er yderst vigtigt at etablere en parallel tunnel eller bro for cyklister (samt fodgængere og andre nye mobilitetsformer som i disse år vinder frem) således, at korte og mellem-lange ture fra Nordhavn til det nordlige Østerbro, Hellerup og længere nordpå bliver hurtigere på (el-)cykel end i bil. København er ikke kun blevet en succesfuld cykelby, fordi det er nemt at cykle, men også fordi bilen ikke er det attraktive transportvalg på kortere distancer.

Videre anfører Cyklistforbundet, at tal fra Københavns Kommune viser, at det koster samfundet 5,28 kr. for hver ny kilometer, der bliver kørt i bil, hvorimod det har en positiv samfundsøkonomisk gevinst på 4,80 kr. for hver ny kilometer, der bliver cyklet og det derfor er samfundsøkonomisk problematisk, at anlægge en motorvejstunnel og dernæst, såfremt tunnelen absolut skal anlægges, decideret samfundsøkonomisk uansvarligt ikke at anlægge tunnelen med tilhørende (gang- og) cykelforbindelse. Cyklistforbundet kan ikke støtte op om, at en Nordhavnstunnel bygges. Såfremt denne bliver bygget alligevel, er det ekstremt vigtigt, at en parallel gang- og cykelforbindelse etableres.

Roning og sejlsads

Dansk Forening for Rosport, de lokale sejl- og roklubber, søspejdere m.fl. i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen, med tilslutning fra DFfR og DKF har bl.a. anført, at længere lukkeperioder begrænses til vinterperioden fra ca. 15/10 til 1/4 og at tidsplanen for byggeriet er så robust, at dette ikke risikerer at skride. Dette er vigtigt da både sejl- og roklubber traditionelt har deres optag af nye medlemmer i foråret, og er afhængige af dette for at opretholde medlemstal og aktivitetsniveau. Det er altså afgørende, at en lukning af havneindsejlingen i vinterperioden er afsluttet, når forårssæsonen går i gang.

Det anføres endvidere, at lukkedage i sommerperioden bør begrænses til det absolut nødvendige og varsles i god tid, og at det bør indskrives i bemærkningerne, at lukkedage i sejl- og rosæsonen bør begrænses mest muligt. Lukkeperioder af flere ugers varighed midt i sejl- og rosæsonen er som udgangspunkt uacceptable, og bør undgås eller i hvert fald skrives ind som en absolut undtagelse.

Det anføres endvidere, at vinterroning ikke vil være muligt i de perioder, hvor havneløbet bliver lukket helt af. Selv om det ikke er klubbernes hovedaktivitet i vinterperioden, så er omfanget ikke helt ubetydeligt. Svanemøllehavnen er Danmarks vigtigste træningscenter for havkaproning. Her er Svanemølleløbet i sig selv en vigtig del af træningsfarvandet og ikke blot adgangsvej til Øresundskysten. Derfor er det også af afgørende betydning, at Kalkbrænderiløbet genetableres i den nuværende bredde efter byggeperioden. Med muligheden for, at en erstatningshavn eventuelt kan gøres permanent, bør den anlægges på en måde, så den ikke indsnævrer løbet.

Det anføres endvidere, at der i byggefasen er konsekvenser for adgangsvejen til roklubberne, hvor det har været på tale at lukke den nordlige udkørsel og etablere en vendeplads. Udformningen skal her tilgodeses, at det fortsat er muligt at komme ind og ud med store bådtrailere (op til 11 meter lange ulastet + kassevogn),

når der skal både til stævner, ferie- og weekendture i andet farvand mm., og at det nuværende minimale antal parkeringspladser bibeholdes, også selv om kørebanen skal gøres bredere for dobbeltrettet trafik. Muligheden for at parkere langs klubhusfacaderne er nødvendig for trailertrafikken.

Vinteropbevaring af både

Dansk Forening for Rosport, de lokale sejl- og roklubber, søspejdere m.fl. i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen, med tilslutning fra DFfR og DKF og Bent Andersen og Sejlklubben Sundet og Svanemøllehavnen A/S har bl.a. anført, at der ikke er plads nok til vinteropbevaring af både, da pladserne på nordmolen ikke kan benyttes uden kajanlægget til optagning af bådene, hvor ca. 40 procent af bådene i dag tages op for vinteren. Det er problematisk, at beddingen ligger ved sejlklubben Frem's vinteropbevaringsplads, herfra er der 900 meter omvejskørsel med bådene ad Strandvænget/Svaneknoppen frem til sejlklubbens Sundets vinteropbevaringsplads på Svaneknoppen. Det vil være besværligt at afrigge Sundets både ved beddingen, da der ikke er plads til opbevaring af master og grej ved Frem. Sundets maste- og opbevaringsskure ligger ved Svanesøen, så det vil medføre mange ekstra kørsler med lastbiler af Strandvænget for at transportere masterne. Det foreslås at der enten laves en alternativ optagningsmulighed ved nordmolen eller at der afsættes plads til vinteropbevaring ved erstatningshavnen.

Sejlklubben Sundet har videre anført, at det ikke vil være muligt at tage både op og sætte dem i vandet fra den store landplads på Svaneknoppen, da Svaneknoppen forudsættes inddraget i hele anlægsperioden, uanset valg af anlægsmetode. Det betyder, at det ikke vil være muligt at tage både op og sætte dem i vandet fra den store landplads på Svaneknoppen. Det vil heller ikke være muligt at anvende den faste 5T kran ved havnebassinet. Sejlklubben Sundet har fremlagt en model der betyder, at det ikke vil være muligt at anvende de eksisterende faciliteter tilknyttet over halvdelen af havnens landbaserede vinterbådpladser. Dermed ses modellen ikke at imødekomme den udtrykte politiske hensigt om, at der fortsat vil være nærhed til lokalområdet og eksisterende faciliteter i anlægsperioden.

Bevarelse af "Svanesøen"

Bent Andersen har bl.a. anført, at indløbet til Svanesøen (den lille havn yderst på Svaneknoppen) bør holdes åben i anlægsperioden.

Søspejderne holder til på Svanesøen, hvor det i dag er muligt at finde sikre cykelveje. Vejen til Færgenhavn Nord går ad Sundkrogsvej hvor der meget tung trafik med især opfyld til Nordhavnsområdet og "cykelstien" langs Sundkrogsvej er på lange stræk kun en stregmarkering.

Vinterbadning

Svanemøllebugtens Vinterbadelaug har bl.a. anført, at de støtter, at lovforslaget udpeger Færgenhavn Nord som erstatningshavn for de lystbåde, der skal flytte i anlægsperioden for havnetunnellen. Lauget er også tilfreds med, at der med lovforslaget ikke lægges op til, at der etableres en cykelstiforbindelse på tværs af Kalkbrænderiløbet, idet en sådan ville have krydset vinterbadernes adgang fra badehus til badebro til forventet stor gene for de badende. Lauget lægger stor vægt på, at der etableres effektive incitamentter for entreprenøren til at gøre sit yderste for at generne (mudder i badevandet som følge af sedimentspredning, støj, støv og vibrationer og deslige) reduceres så meget som muligt. Lauget anerkender, at visse af anlægsaktiviteterne vil lægge uoverstigelige hindringer for udøvelse af sejle- og roaktiviteter og derfor med rimelighed må lægges i vinterperioden, men påpeger at det så vil betyde en særlig belastning af forholdene for de vinterbadende.

Naboer

Strandpromenadekvarterets Grundejerlaug har i forbindelse med den supplerende høring bl.a. anført, at udformningen af det foreslåede anlægsprojekt repræsenterer en værdiskabende videreførelse af Nordhavnsvejen, herunder finder grundejerlauget erstatningshavn ved Færgehavn Nord tilfredsstillende. Der rettes opmærksomhed på de skadelige miljømæssige effekter for grundejerlaugets nærområde ifm. bygning af tunnelen:

- a) Grundejerlauget har usædvanligt dårlige erfaringer med tung trafik igennem nærområdets boligområder og foreslår at kørsel i stedet sker ad Kalkbrænderihavngade eller via Nordhavnstunnelen.
- b) Nærområdets villaveje har ifm. Nordhavnstunnel-projektet i en periode på over 3 år været eksponeret af de "blå rør" hvilket var en følge af behovet for grundvandssænkning under byggeprojektet. De blå rør var ikke blot til visuel gene, men også til stor gene for biltrafikken på de i forvejen smalle gader. Således bør de samme veje, som har været eksponeret i mange år, ikke atter belastes af de "blå rør".
- c) Jf. Udkastet til lovens punkt 7.11 forventes der støjpåvirkning over grænseværdierne eller over de kommunale forskrifter i længerevarende perioder. Det forventes, at alle mulige støjreducerende tiltag indarbejdes som ufravigelige krav til entreprenøren således at støjgrænser for boligområder overholdes for vores område, samt at der pålægges begrænsninger på arbejdstid (ikke morgen, aften og weekend) og at støjende arbejder henlægges til den betydelige mængde af ubeboede områder, der tåler en højere støjbelastning.

Forhold i Gentofte Kommune

Gentofte Kommune har bl.a. anført, at det er afgørende for kommunen at sikre kommunens borgere mod unødigt trafik med heraf følgende trængsels- og støjkonsekvenser. Derfor er det af stor betydning, 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 kan nedbringes. Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen skal udbygges og dimensioneres, så de er i stand til at afvikle den regionale trafik, også efter en eventuel tilslutning til en Østlig Ringvej, idet der ellers vil blive uacceptable trafikforøgelse på vejnettet i Gentofte. Gentofte Kommune foretrækker en sænketunnel, da anlæg af en sådan vil give færrest gener for Gentofte og dens borgere. Badevandskvaliteten skal sikres. Der skal stilles krav i udbuddet til entreprenører om, at det overordnede vejnet skal benyttes til arbejdskørsel, og der i videst muligt omfang bør bruges både til jordtransporter.

Kommunens holdning er, at Nordhavnsvejen med blot 2 spor i hver retning ikke er fremtidssikret, og derfor er det uacceptabelt, at Nordhavnsvejen og Nordhavnstunnelen kobles til en Østlig Ringvej med henholdsvis det anlagte og foreslåede tværprofil, da kapaciteten på den samlede Nordhavnsforbindelse i fremtiden vil være utilstrækkelig til at håndtere al trafikken. Gentofte Kommune forventer, at der vil blive gennemført en undersøgelse, der viser hvordan og hvor trafikken vil blive afviklet ved et fuldt udbygget Nordhavn og en anlagt Østlig Ringvej, herunder de trafikale konsekvenser for de i forvejen stærkt trafikbelastede veje i Gentofte Kommune i spidsbelastningstidspunkterne - morgen og eftermiddag.

Det er for Gentofte Kommune fortsat af afgørende betydning, at den aktuelle badevandskvalitet ved Gentofte Kommunes kyster ikke forringes. Gentofte Kommune finder fortsat, at dette forhold skal undersøges, og at der skal foreligge en redegørelse for det.

Gentofte Kommune lægger afgørende vægt på, at der udarbejdes visualiseringer (såvel dag som nat - med belysning på bådene), der viser Erstatningshavn Færgehavn Nord, set fra Tuborg området.

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

Gentofte Kommune anfører, at den almindelige høringsmulighed og klagemulighederne fratages Gentofte Kommune og dens borgere.

Bæredygtighed

Rådet for bæredygtig Trafik har bl.a. anført, at der ikke bør spildes 2.871 millioner gode kroner på en vej-tunnel på en kilometer. Vejtunnelen, der primært bygges til næsten tomme pendlerbiler (1,05 person i gennemsnit pr. pendlerbil) vil kraftigt stimulere folk til at bruge bil i stedet for cykel og kollektive trafikmidler. Derved undergraves også brugen af den metrolinie, som er under bygning til Nordhavn. Vejtunnelen er helt i modstrid med ønsket om, at København skal være en CO₂-neutral by, og at Nordhavn skal være en bæredygtig bydel. I VVM-undersøgelsen måtte Vejdirektoratet tilmed konkludere, at trafikantgevinsterne "ikke vil være tilstrækkelige til at opveje anlægs- og driftsomkostningerne ved tunnelen". Drop tunnelen og byg i stedet de planlagte ekstra metrostationer i Nordhavn. Rådet for bæredygtig Trafik har i forbindelse med den supplerende høring bl.a. anført, at Nordhavnstunnelen (både i kort og lang form) og en forlængelse i form af en Havnetunnel til Amager bør droppes – bl.a. i lyset af den nye regerings målsætning om begrænsning af CO₂-udslippet med 70 % i 2030. Alle forslag til nye infrastrukturanlæg skal trække i retning af at efterleve den bindende målsætning om reduktion af CO₂-udslippet med 70 % i 2030 i forhold til 1990, som beskrevet i "forståelsespapiret".

Både selve den energikrævende konstruktion af tunnelen og den fremtidige brug vil betyde store klimabelastninger. En sådan biltunnel vil give et stort trafikspring og suge passagerer væk fra den mere klimavenlige kollektive trafik. Den metrolinie, der er under bygning til Nordhavn vil derfor kraftigt få undergravet passagergrundlaget. Ydermere vil Svanemøllehavnen blive ødelagt gennem mange år.

På det allerseneste er der tillige kommet et forslag om et stort naturområde i Nordhavn. Forslaget om et naturområde i Nordhavn er bl.a. affødt at en katastrofal mangel på natur i Københavns Kommune. Der er bygget mange nye store byområder uden naturområder. Vi støtter fuldt ud etablering af Nordhavn Naturpark. Ved etablering af Nordhavn Naturpark reduceres nybyggeriet naturligvis og derved sænkes behovet for flere veje. Det nuværende vejsystem vil kunne klare biltrafikken. Folk vil yderligere blive stimuleret til at tage metrotroen, hvor 2 stationer i Nordhavn forventes åbnet i 2020. Fortsat at satse så markant på personbiler og bruge milliarder på nye vejanlæg og bruge så meget af byens areal til kørsel og parkering er ikke rimeligt, hvis man mener det alvorligt med miljø og bæredygtig trafik.

Bygning af Lynetteholmen vil give en yderligere forværring af situationen. At bygge så mange boliger og arbejdspladser et så afsides sted, som Lynetteholmen er tænkt placeret, vil udløse uoverskuelige trafikale belastninger, idet det netop er tanken at satse på biltrafik ved anlægge en havnetunnel til Lynetteholmen. Det er dog også tanken at anlægge en metrolinie, men effekten af en sådan vil undergraves af en hurtig vejforbindelse.

Østerbro Havnekomité har bl.a. anført, at en motorringvej på tværs af Nordhavn ville ødelægge sammenhængen i de nye bebyggelser og være i modstrid med de vedtagne visioner om Nordhavn, som fremtidens bæredygtige by. Der rejse kritik af at Københavns infrastruktur igen finansieres af københavnernes mens i den øvrige del af Danmarks infrastruktur delvis finansieres af Staten. Flere store projekter i Jylland finansieres endda alene af Staten.

Det anføres videre, at Folketinget skal tages en politisk beslutning om der skal bygges tunnel og motorvej, så antallet af biler kan stige og Nordhavn gennemskæres af en motorvej, der medfører støj og luftforurening for de kommende beboere eller om Nordhavn skal leve op til hensigtserklæringerne om bæredygtighed?

Østerbro Havnekomité ønsker en strukturplan for Nordhavn, der sikrer en blandet bebyggelse med mulighed for kultur- og idrætsaktiviteter og med varierede naturområder, som er med til at sikre biodiversiteten.

Stubben i Nordhavn var et vildt naturområde indtil man gennemkørte området med transport af jord til opfyldningsområdet. Stubben var et enestående fugleområde, et af de bedste i København. For hver Folketingsmedlem står valget: Skal Nordhavn gennemskæres af en motorvej eller skal biodiversiteten sikres i et naturområde i Ydre Nordhavn?

Østerbro Havnekomité har i forbindelse med den supplerende høring bl.a. anført, at byggeriet af en vej tunnel fra Nordhavnsvej til Nordhavn stilles i bero indtil videre. Den foreslåede forlængelse af Nordhavnstunnelen i det nye forslag muliggør en videreførelse til en østlig ringvej. På nuværende tidspunkt foreslår vi, at man afventer:

- Regeringens udmøntning af Forståelsesparapiets løfte om sænkning af CO2 udledning og den betydning det får for infrastrukturen. I papiret nævnes en grønnere transportsektor.
- En VVM-redegørelse for den foreslåede Lynetteholm, hvis udbredelse ikke ligger fast endnu,
- Den nye strategiplan fra CMP, som ifølge direktør Barbara Agersnap er ved at blive udarbejdet
- En plan for placering af de tilbageblevne forurenende industrier, f.eks. Containerterminalen og Benzinen i Københavns Havn. Vi vil fra havnekomiteen pege på et tidligere forslag om at flytte containerterminalen til Køge eller forslag om at undersøge muligheden for ved opfyld på Peberholmen at skabe et område for forurenende industri.
- En plan for hele projekt Havnetunnel og dens miljøkonsekvenser.

Diverse forhold

Beredskabet – Hovedstadens Beredskab har bl.a. anført, at alle installationer, herunder de brandtekniske installationer som installeret i tunnellerne på Nordhavnsvej, videreføres til Nordhavnstunnel, således at der her installeres tilsvarende brandtekniske installationer. Denne udvidelse af brandtekniske installationer, medfører blandt andet udvidelse/modificering af eksempelvis brandmandspaneler, ABA anlæg mv.

Beredskabsstyrelsen har bl.a. anført at skulle projektets risikovurderinger vise, at det er nødvendigt at indføre restriktioner for transport af farligt gods gennem tunnelen, da skal vejmyndigheden foranledige, at det sker på den standardiserede måde, der fremgår af afsnit 1.9.5 i ADR-konventionen for vejtransport af farligt gods.

Københavns Museum har bl.a. anført, at der omfattende arkæologiske interesser forbundet med eventuelle graveaktiviteter i området hvor en Nordhavnstunnel påtænkes. Etablering af en tunnel vurderes at kunne medføre, at bygherre påtræffer jordfaste fortidsminder, som er beskyttet af Museumslovens §27. De arkæologiske interesser kan håndteres ved arkæologisk udgravning.

Politiet har bl.a. anført, at der bør indtænkes muligheder for, at politiet skal kunne udføre hastighedskontroller i tunnelen enten ved brug af lasermålingsudstyr eller ved brug af Automatisk Trafikkontrol (ATK), såfremt tunnelen anlægges. De har i forbindelse med den supplerende høring opfordret til, at der indtænkes muligheder for, at politiet skal kunne udføre hastighedskontroller i tunnelen.

Vikingskibsmuseet og Slot- og Kulturstyrelsen har i forbindelse med den supplerende høring bl.a. anført, at det er hensigtsmæssigt i forudgående gennemførelse af en marinarkæologisk forundersøgelse (og heraf afledte øvrige undersøgelser/udgravninger) med henblik på at undgå arbejdsstandsning i tilfælde af der under anlægsarbejdet fremkommer arkæologiske fund. Slots- og Kulturstyrelsen skal - selv om museumsloven er skrevet ud af anlægsloven - betone vigtigheden af ovenstående jf. museumslovens § 29 g stk. 1 og 2 og erindre om, at det påhviler den projektansvarlige at gennemføre og finansiere nødvendige marinarkæologiske forundersøgelser jf. museumslovens § 29 g stk. 4.

Torben Sønnichsen har i forbindelse med den supplerende høring bl.a. anført, at der bør være nødspor i begge tunnelrør, samt behørig sikkerhedsmæssige foranstaltninger i øvrigt. Området bør ikke gøres til genstand for økonomiske besparelser. Det anføres endvidere, at der bør sættes luftfiltreringsanlæg op i den nye tunnel og udgiften hertil vil være minimal. Det er jo fuldstændig efter Miljølovens hensigt, at der hvor det offentlige kan reducere forureningen, skal dette gøres.