

Dato 13. november 2019  
J. nr. 2018-1610

## Høringsnotat

### Notat om de indkomne høringsvar vedrørende forslag til lov om anlæg af Nordhavnstunnel

Et udkast til Forslag til Lov om anlæg af Nordhavnstunnel har været i offentlig høring fra den 8. april 2019 til 10. maj 2019 samt i en supplerende høring fra den 19. august 2019 til 2. september 2019.

Høringen har været udsendt til høringsparter som anført i lovforslaget bemærkninger samt offentliggjort på [hoeringsportalen.dk](http://hoeringsportalen.dk).

Følgende myndigheder og organisationer 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 Dansk Forening for Rosport og Dansk Kano og Kajak Forbund, Dansk Metal, Dansk Transport og Logistik – DTL, Gentofte Kommune, Københavnertunnelgruppen, Københavns Kommune, Københavns Museum, Metroselskabet 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 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.

Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet høringsvar til lovforslaget:



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, Ejerlauget vedr. rækkehuse ved Solvænget, Erhvervsstyrelsen, Friluftsrådet, Geodatastyrelsen, HK Trafik & Jernbane, Hofor, Håndværksrådet, Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på øerne, KL, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Landbrug & Fødevarer, LO, Miljøstyrelsen, Movia, Naturstyrelsen, Novafos Holding A/S, Region Hovedstaden, Region Sjælland, Rådet for Sikker Trafik, Trafik- bygge- og boligstyrelsen og Udviklingsselskabet By & Havn I/S.

## **Bemærkninger til lovforslaget**

### **1. Ændring af tunnelprojekt fra kort til lang løsning**

Københavns Kommune har i forbindelse med første høring anført, at Borgerrepræsentationen d. 9. maj 2019 i forlængelse af principaftalen 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 tunnelloøsning fra Nordhavnsvej til øst for Færgehavnsvej, ændres til, at Nordhavnstunnelen etableres som en lang tunnelloøsning fra Nordhavnsvej til Kattegatvejs forlængelse.

*Transport- og Boligministeriet bemærker hertil, at da Nordhavnstunnelen bliver en kommunal vej, så tages Københavns Kommunes beslutning om at gøre tunnelen lang til efterretning, og følgelig er lovforslaget revideret og udsendt i supplerende høring.*

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 hørings bl.a. anført, at de støtter projektet, herunder at tunnelen gøres lang samt at den er 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 hørings bl.a. anført, at de støtter projektet, herunder at tunnelen gøres lang samt at den er forberedt til Østlig Ringvej. De bemærker endvidere, at det vil det være særdeles betimeligt, om man fra bygherrens side medtænker, hvordan den kommende tunnelementfabrik 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 tunnelløsninger.

*Transport- og Boligministeriet bemærker hertil, at frihøjden i Nordhavnstunnelen er den samme som i tunnelen på Nordhavnsvej, der åbnede i 2017, og som Nordhavnstunnelen vil ligge i forlængelse af. Frihøjden i de to tunneler svarer til kravene på det Transeuropæiske motorvejsnet.*

*Transport- og Boligministeriet bemærker endvidere, at der ikke er lagt op til at bygge tunnelen med tunnelementer, men som en "in situ-støbt" tunnel i en midlertidig byggegrube, og at det er Vejdirektoratet, som skal være bygherre på projektet.*

## **2. Østlig Ringvej**

Danmarks Naturfredningsforening – DN København har bl.a. anført, at det ikke er angivet i loven, 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 tunnelløsningen 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 kom-



mune, 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.

*Transport- og Boligministeriet bemærker hertil, at anlægsloven for Nordhavnstunnelen ikke vedrører Østlig Ringvej udover, at det er besluttet, at Nordhavnstunnelen skal forberedes til en eventuelt kommende Østlig Ringvej.*

*Hertil skal det endvidere bemærkes, at der pt. pågår en særskilt forundersøgelse for at afklare de nærmere forhold vedrørende Østlig Ringvej. Arealreservationen, som nævnt i anlægsloven for Nordhavnstunnelen, vil blive koordineret med udbygningen af ny metro på Nordhavn.*

### **3. Cyklister**

Cyklistforbundet har bl.a. anført, at der generelt bør bygges infrastruktur til cyklister.

Endvidere må forventningen om, at et fuldt udviklet Nordhavn vil udløse 65.000 nye bilister, 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 mellemlange 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.



Transport- og Boligministeriet bemærker hertil, at Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune d. 23. august 2018 besluttede ikke at etablere en stiforbindelse. I indstillingen til Borgerrepræsentationen anføres bl.a.: ”En stiforbindelse er et selvstændigt byggeprojekt, der kan anlægges efter, at Nordhavnstunnelen er etableret. Det anbefales, at Borgerrepræsentationen ikke vælger at etablere en af de skitserede stiforbindelser. Det skyldes primært, at der ikke er efterspørgsel herfor, jf. VVM-redegørelse og dertilhørende hvidbog (bilag 5 og bilag 6). Derudover skaber de undersøgte stiforbindelser udfordringer for bl.a. sejlklubberne i Svanemøllebugten.”

#### 4. Roning og sejlads

Dansk Forening for Rosport, de lokale sejl- og roklubber, søspejdere m.fl. i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen, med tilslutning fra Dansk Forening for Rosport og Dansk Kano og Kajak Forbund 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.

*Transport- og Boligministeriet bemærker hertil, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed er opmærksom på at overholde tidsplanen og at lukninger af både længere og kortere varighed søges minimeret. Det bemærkes endvidere, at det i forbindelse med detailprojekteringen vil blive sikret, at de store bådtrailere fortsat vil kunne betjene roklubberne.*

## **5. Vinteropbevaring af både**

Dansk Forening for Rosport, de lokale sejl- og roklubber, søspejdere m.fl. i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen, med tilslutning fra Dansk Forening for Rosport og Dansk Kano og Kajak Forbund 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.

*Transport- og Boligministeriet bemærker hertil, at vinteropbevaring også skal ske på den P-plads, der anlægges i forbindelse med Færgehavn Nord, således som også beskrevet i den tekniske rapport for erstatningshavne. Optag af både forventes at kunne ske umiddelbart i forbindelse med P-pladsen.*

## **6. Bevarelse af "Svanesøen"**



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

Søspegjderne holder til på Svanesøen, hvor det i dag er muligt at finde sikre cykelveje. Vejen til Færgehavn 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.

*Transport- og Boligministeriet bemærker hertil, at det ikke vurderes at være muligt i anlægsfasen at benytte Svanesøen. Det er endnu ikke besluttet, hvilke både og aktiviteter der midlertidigt skal flyttes til erstatningshavnen Færgehavn Nord. Dette vil blive besluttet i forbindelse med detailprojekteringen af anlægsprojektet.*

## **7. Vinterbadning**

Svanemøllebugtens Vinterbadelaug har bl.a. anført, at de støtter, at lovforslaget udpeger Færgehavn 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.

*Transport- og Boligministeriet har noteret sig disse bemærkninger og vil lade dem indgå i det videre arbejde med anlægsprojektet.*

## **8. 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 i forbindelse med bygning af tunnelen:





- a) Grundejerlauget har usædvanligt dårlige erfaringer med tung trafik igennem nærområdets boligområder og foreslår at kørsel i stedet sker ad Kalkbrænderihavnsgade eller via Nordhavnstunnellen.
- b) Nærområdets villaveje har i forbindelse med 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.

*Transport- og Boligministeriet bemærker hertil, at anlægsarbejdet vil medføre en betydelig lastbiltrafik til og fra anlægsområdet, men det er lagt op til at transporten overvejende skal ske ad Nordhavnsvej, Helsingørmotorvejen og Motorring 3. I forbindelse med håndtering af oppumpning af grundvand forventes det, at der vil kunne ses en rørføring svarende til de ”blå rør”, som også blev brugt ved anlæg af Nordhavnsvej. Først i forbindelse med detailprojektering tages der stilling, hvor og hvordan de skal placeres, og i den forbindelse vil grundejerlaugets bekymring blive viderebragt.*

*Transport- og Boligministeriet bemærker endvidere, at der i projektet indarbejdes støjreducerende tiltag, som i anlægsperioden kan dæmpe støjen, hvor der ellers ville være en overskridelse af grænseværdierne eller de kommunale forskrifter i længevarende perioder.*

## **9. 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 Nordhavnstunnellen 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.

*Transport- og Boligministeriet bemærker hertil, at Nordhavnstunnelen ikke i sig selv giver mere trafik i Gentofte, men byudviklingen i Nordhavn gør. Ved hjælp af Nordhavnstunnel og Nordhavnsvej føres trafikken fra Nordhavn direkte ud på Helsingørmotorvejen og vil derfor ikke belastede lokale veje i Gentofte. Der vil i udbud- og anlægsfasen være opmærksomhed på, at entreprenører skal anvende det overordnede vejnet.*

*Det bemærkes endvidere, at Østlig Ringvej ikke er besluttet, selvom Nordhavnstunnel forberedes til videreførelsen. I forundersøgelsen for Østlig Ringvej viser foreløbige trafikberegninger ifølge Vejdirektoratet, at på hele strækningen fra Helsingørmotorvejen til enten Amager- eller Øresundsmotorvejen*



*vil der komme flest bilister på Nordhavnsvej, der åbnede i 2017. Det giver således ikke mening at etablere Nordhavnstunnelen med flere spor end Nordhavnsvej, idet en evt. fremtidig kapacitetsgrænse vil være på Nordhavnsvej.*

*Badevandskvaliteten i Svanemøllebugten blev vurderet som en del af miljøvurderingen af projektet. Konklusionen var, at badevandskvaliteten i Svanemøllebugten i sommermånederne vil være stort set uændret under anlægsarbejdet. Der er ikke foretaget beregninger i vintermånederne.*

*Sedimentspredning fra anlægsarbejdet forventes ikke at få væsentlig betydning for badevandskvaliteten. Der kan dog forekomme perioder, hvor sedimentet forringer vandets sigtbarhed, og den æstetiske oplevelse påvirkes. Dette gælder ved Svanemøllestranden, men i særlig grad for badning nær Svaneknoppen, der ligger umiddelbart nord for projektområdet.*

*Etablering af erstatningshavnen ved Færgehavn Nord vurderes generelt ikke at påvirke mulighederne for badning. Det gælder både for vinterbaderne på Svaneknoppen og for brugerne af Svanemøllestranden.*

*Færgehavn Nord er i dag en industrihavn. I forbindelse med tunnelbyggeriet er det nødvendigt i stedet at etablere en midlertidig erstatningshavn for de lystbåde, der i anlægsfasen ikke er plads til i Svanemøllehavn.*

*Det bemærkes, at Gentofte Kommune og deres borgere er blevet hørt både i forbindelse med VVM-undersøgelsen og anlægsloven, og at klagemulighederne er de samme for alle kommuner og borgere.*

## **10. 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 metrolinje, som er under bygning til Nordhavn. Vejtunnelen er helt i modstrid med ønsket om, at København skal være en CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-udslippet med 70 % i 2030. Alle forslag til nye infrastrukturanlæg skal trække i retning af at efterleve den bindende målsætning om reduktion af CO<sub>2</sub>-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 metrolinje, 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 naturligtvis og derved sænkes behovet for flere veje. Det nuværende vejssystem vil kunne klare biltrafikken. Folk vil yderligere blive stimuleret til at tage metroen, 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 metrolinje, 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 københavnerne 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 gennemskares 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?

Side 12/14

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 de, at man afventer:

- Regeringens udmøntning af Forståelsespapirets løfte om sænkning af CO<sub>2</sub> 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 Benzinøen i Københavns Havn.
- Fra havnekomiteen vil man 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.

*Transport- og Boligministeriet bemærker indledningsvist, at Nordhavnstunnelen er et kommunalt projekt, der følger principaftale af 27. juni 2014 mellem staten og Københavns Kommune om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavn, som den grønne forligskreds (S, V, DF, RV, SF, K, LA) har tilsluttet sig. Hverken Lynetteholm eller Østlig Ringvej er endeligt besluttet, og der gennemføres pt. nærmere undersøgelser af begge projekter.*

*Transport- og Boligministeriet bemærker endvidere, at Nordhavnstunnelen sammen med Nordhavnsmetroen er en forudsætning for, at Nordhavn kan byudvikles til en central, tæt, grøn og bæredygtig bydel, der på sigt skal huse ca. 40.000 beboere og 40.000 arbejdspladser. En så stor bydel, der også indeholder container- og krydstogsterminal, vil ikke kunne trafikbetjenes tilstrækkeligt uden en vej tunnel.*

*Uanset om der lokalt vil være en øget trafik i Nordhavnstunnel som følge af byudviklingen i Nordhavn, vil energiforbrug og emissioner samlet set være mindre end hvis byudviklingen sker mere perifert i hovedstaden eller i bysamfundene omkring hovedstadsområdet. Bydelens centrale beliggenhed, tætte bebyggelse og relativt høje priser for p-licenser medfører et relativt lavere bil ejerskab og mindre brug af bil i forhold til alternative byudviklingsområder. Tilsvarende betyder bydelens centrale og stationsnære beliggenhed, at flere bruger gang, cykel og kollektiv transport.*



*Transport- og Boligministeriet bemærker videre, at den nye vej bygges som en tunnel bl.a. for at minimere generne for mennesker og omgivelser. Anlæg af tunnelen medvirker til at få trafik væk fra veje i terræn og ned i tunnelen. Dette vil ikke mindst være gavnligt ift. den nuværende store trafik til og fra containere- og krydstogtterminalen. Nordhavnstunnelen udelukker ikke, at der senere eventuelt kan bygges metro på Nordhavn ud over det, som allerede er besluttet.*

*Vejdirektoratet har ikke konkluderet, at trafikgevinsterne ikke vil være tilstrækkelige til at opveje anlægs- og driftsomkostninger ved tunnelen, men har vurderet, at den samfundsøkonomiske metode ikke er egnet til at vurdere effekterne af et vejanlæg, når der er stor forskel på de byplanmæssige forudsætninger i situationen med og uden tunnelen. Nordhavnstunnelen skal i stedet ses som en forudsætning for, og at der kan etableres en ny bydel på Nordhavn, der ikke vil kunne trafikbetjenes uden en tunnel.*

## **11. 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.

*Transport- og Boligministeriet har noteret sig disse bemærkninger og vil lade dem indgå i det videre arbejde med anlægsprojektet.*

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.

*Transport- og Boligministeriet bemærker hertil, at tunnelen anlægges i henhold til EU's tunneldirektiv (direktiv 2004/57/EF). Nordhavnsvej og Nordhavnstunnel bygges sammen ved Strandvænget og vil efterfølgende fremstå som en samlet tunnel. For at sikre at de tekniske anlæg i vej-tunnelen kan styres og overvåges i sammenhæng integreres anlæggene i Nordhavnstunnel med anlæggene i Nordhavnsvej. Installation og udstyr er baseret på principperne for Nordhavnsvej således, at der opstår en synergi i udformningen af vej-tunnelens installationer samt den tilhørende drift og vedligehold. Da tunnelen i Nordhavnsvej ikke har nødspor, etableres der heller ikke nødspor i Nordhavnstunnelen.*

*Transport- og Boligministeriet bemærker videre, at generelt vil Nordhavnstunnelen medføre en lille aflastning af emissioner fra vejtrafikken i andre områder på Østerbro, fordi trafikken flytter sig fra andre veje til tunnelen. Der forventes ingen overskridelser af grænseværdier for luftkvalitet (NO<sub>2</sub>) i åbningsåret for Nordhavnstunnelen. Først når Nordhavn er fuldt udbygget, vil omfanget af emissioner evt. føre til overskridelse af grænseværdier for luftkvalitet i en afstand af op til 50 meter omkring tunnelportalen på Nordhavn. Dette kan ligeledes være tilfældet i en afstand af op til 30 meter omkring den vestlige tunnelportal på Nordhavnsvej. Emissioner fra vejtrafikken ventes dog på sigt at falde som følge af flere hybrid- og elbiler.*