

Østre Landsret
Præsidenten



Den 12/04-2019
J.nr. 40A-ØL-29-19
Init:rs1

Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 43, 5.sal
1577 København V

Sent pr. e-mail til: jawi@vd.dk og trm@trm.dk

Vejdirektoratet har ved brev af 8. april 2019 (Sagsnr. 19/05295-2) anmodet om eventuelle bemærkninger til høring over udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavnstunnel.

I den anledning skal jeg meddele, at landsretten ikke ønsker at udtale sig om udkastet.

Med venlig hilsen



Bert Carlsen



Ellen Børsting Porsbo

Vestre Landsret
Præsidenten



Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 43, 5. sal
1577 København V

Sendt pr. mail til jawi@vd.dk og trm@trm.dk

J.nr. 40A-VL-32-19
Den 12/04-2019

Vejdirektoratet har ved brev af 8. april 2019 (sagsnr. 19/05295-2) anmodet om eventuelle bemærkninger til høring over udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavnstunnel.

I den anledning skal jeg meddele, at landsretten ikke ønsker at udtale sig om udkastet.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Helle Bertung", with a long horizontal flourish extending to the right.

Helle Bertung

Københavns Byret



Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 43, 5. sal
1577 København V

Præsidenten
Domhuset, Nytorv 25
1450 København K.
Tlf. 99 68 70 15
CVR 21 65 95 09
administration.kbh@domstol.dk
J.nr. 9099.2019.28

Den 15. april 2019

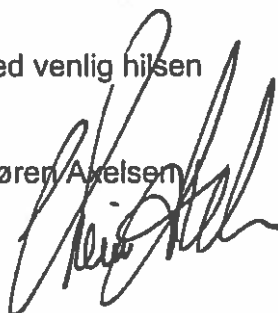
Ved en mail af 8. april 2019 har Vejdirektoratet anmodet om eventuelle bemærkninger til høring over udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavnstunnel.

Jeg skal i den anledning på byretspræsidenternes vegne oplyse, at byretterne ikke ønsker at udtale sig om udkastet.

Der henvises til Deres j.nr. 19/05295-2.

Med venlig hilsen

Søren Axelsen





Vejdirektoratet
jawi@vd.dk
trm@trm.dk

Dato: 30. april 2019
Sagsnr. EMN-2019-01996

Høring over udkast til forslag til Lov om anlæg af Nordhavstunnel

Vejdirektoratet har den 8. april 2019 udsendt "udkast til forslag til Lov om anlæg af Nordhavstunnel" i høring med frist for bemærkninger den 10. maj 2019. Det fremsendte materiale omfatter såvel lovforslag som lovbemærkninger.

Den 19. juli 2016 modtog Gentofte Kommune høringsmateriale vedrørende "Sammenfattende rapport VVM-redegørelse for Nordhavstunnel" fra Vejdirektoratet. Gentofte Kommunalbestyrelse sendte sit høringssvar til det fremsendte materiale den 30. august 2016.

Gentofte Kommune havde følgende bemærkninger:

- Det er afgørende for Gentofte Kommune 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 Nordhavstunnelen 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

Gentofte Kommune ønskede følgende undersøgelser/redegørelser gennemført inden beslutning om Nordhavstunnel:



- En belysning af de trafikale konsekvenser for trafikbelastede veje i Gentofte i anlægs- og driftsperioden
- I forbindelse med en Østlig Ringvejs eventuelle tilslutning til Nordhavnstunnelen bør der redegøres for de trafikale konsekvenser ved en midlertidig lukning af tunnelen.
- En visualisering af den midlertidige lystbådehavn set fra Tuborg Havn
- En uddybende redegørelse for betydningen for badevandskvaliteten

Kommunens bemærkninger ses ikke at være afspejlet i udkastet til lovforslag, idet en ændret dimensionering af såvel Nordhavnsvejen som Nordhavntunnelen ikke er del af det fremsendte lovforslag, jf. det i forslaget anførte om Nordhavnstunnelen:

"...forberedt til videreførelse til en ny ringvej ("Østlig Ringvej"). Nordhavnstunnel vil bestå af en ca. 1 km lang vej tunnel med 2 kørespor i hver retning.

Gentofte Kommune henviser til vores høringssvar af 30. august 2016 i forbindelse med høringen om VVM-redegørelsen.

Inden for de seneste 10 år er der sket en stigning i antallet af biler på ca. 10 % på den nordlige del af Helsingørmotorvejen ud for Gentofte sø. Fortsætter antallet af biler med at stige, vil det udover øgede støjgener også være med til at skabe trængsel, hvis Nordhavnsvejen/Nordhavntunnelen ikke kan optage den øgede trafikmængde i tidspunkterne med spidsbelastning.

Hvis Nordhavnsvejen og Nordhavnstunnelen ikke er dimensioneret til at kunne afvikle den fremtidige trafik i spidsbelastningstidspunkter, vil trafikanter, der kommer fra eller skal til Østlig Ringvej, finde andre veje, hvilket vil belaste vejnettet i Gentofte Kommune. En stor del af den regionale trafik vil i så fald fortsat blive afviklet via Strandvejen og Tuborgvej, hvor den belaster Gentofte Kommunes vejnet og boligområder samt skader trafiksikkerhed og miljøforhold.

Kommunens holdning er fortsat, 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. Undersøgelsen skal sendes i høring hos Gentofte Kommune.

Erstatningshavne

Det er for Gentofte Kommune fortsat af afgørende betydning, at den aktuelle badevandskvalitet ved Gentofte Kommunes kyster ikke forringes. I den tidligere fremsendte VVM-redegørelse var der ikke redegjort for eventuel betydning for badevandskvalitet ved etablering af erstatningshavn (stor såvel som lille) i Svanemøllebugten. 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. Disse visualiseringer skal sendes i høring hos Gentofte Kommune.

Anlægsfasen

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

Fortsat inddragelse

Anlæggelse af tunnelen efter reglerne om statslige vejanlæg - for siden hen at overdrage vejen til Københavns Kommune - betyder, at Gentofte Kommune som påvirket nabokommune og dens borgere ikke gives den almindelige høringsmulighed. Dette gælder både i forhold til en miljøvurdering (VVM) af det besluttede anlægsprojekt og ved høringer i forhold til anden lovgivning - såsom planloven. Endvidere fratages Gentofte Kommune og dens borgere klagemulighederne. Det er uacceptabelt ved så komplekst et anlægsprojekt, der vil kunne få store miljømæssige konsekvenser for borgerne i Gentofte.

Gentofte Kommune forventer desuagtet, at vejdirektoratet løbende - i hele anlægsperioden - rettidigt og i nødvendigt omfang vil inddrage Gentofte Kommune og berørte borgere vedrørende diverse aktiviteter, tidsplaner mv.

Med venlig hilsen

Hans Toft
Borgmester

Lis Bjerkemand
Direktør for Teknik og Miljø

Transport-, Bygnings-, og Boligministeriet – Vejdirektoratet

Dato: - 6 MAJ 2019
J.nr.: 0100-10162-00047-19
Sagsbehandler: COL

KØBENHAVNS POLITI

Juridisk afdeling
Politigården
1567 København V

Sendt til:

trm@trm.dk

jawi@vd.dk

Direkte: 51524820

Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavnstunnel

Ved e-mail af 8. april 2019 har Transport-, Bygnings-, og Boligministeriet, Vejdirektoratet, anmodet Københavns Politi om at fremkomme med eventuelle bemærkninger til udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavnstunnel.

Københavns Politi skal i den anledning bemærke følgende:

Københavns Politi har ikke umiddelbart nogle bemærkninger til udkastet til lovforslaget.

Københavns Politi skal dog opfordre til, at der 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.

Københavns Politi er åben for en nærmere dialog med Vejdirektoratet omkring dette.

Med venlig hilsen



Jørgen Bergen Skov
Chefpolitiinspektør



08.05.19

Vejdirektoratet
j.nr. 19/05295

jawi@vd.dk og trm@trm.dk

Vedr. høring over forslag til udkast om lov om anlæggelse af en Nordhavnstunnel

Københavns Museum har modtaget materiale vedrørende ovennævnte forslag og har foretaget en gennemgang af sagen med henblik på vurdering af de kulturhistoriske forhold.

Anlægsmyndigheden bestilte en arkæologisk analyse i 2018 hos Københavns Museum.

Arkæologi

Der er omfattende arkæologiske interesser forbundet med eventuelle graveaktiviteter i området hvor en Nordhavnstunnel påtænkes.

Nordhavnen er op- og udbygget gennem gentagne opfyldninger fra anden halvdel af 1800-tallet og frem. Flere steder er disse placeret direkte på havbunden. Risikoen for at påtræffe stenalderpladser og eller skibsvrag på den oprindelige havbund vurderes som høj dels på grund af lignende fund i nærområdet dels på grund af anlægsarbejdets omfang.

Nedenfor er nogle af de kendte fortidsminder i området kort nævnt med henvisning til den digitale database Fund og fortidsminder.

Der er flere eksempler på fund af redskaber fra både jægerstenalderen (Sb.020306-34) og bondestenalderen. Ved Færgehavn Nord, blev der afdækket to skibsvrag i 1940-erne (Sb. 401352-16 og 19). Der er tillige fundet og hævet et luftfartøj fra 2. verdenskrig (Sb. 4013852-19).

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. Igangsættes anlægsarbejdet uden museets forudgående medvirken og der påtræffes fortidsminder, er bygherren efter Museumslovens §27, stk. 2, forpligtet til straks at indstille anlægsarbejdet og tilkalde Københavns Museum. Som følge heraf kan anlægsarbejdet også bringes til standsning, hvis museet konstaterer at de ødelægges jordfaste fortidsminder under et anlægsarbejde. Det er derfor tilrådeligt, at inddrage museet i planlægningsfasen af anlægsarbejdet.

Venlig hilsen

Inger Wiene
Museumsinspektør
Etnolog
Københavns Museum
+45 51714524
iwiene@kff.kk.dk

Gunvor Christiansen
Museumsinspektør
Arkæolog
Københavns Museum
+ 45 20378319
gn2t@kk.dk



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1 tv., 2200 København N

www.baeredygtigtrafik.dk

NOAH
Friends of the Earth Denmark

NOAH-Trafik
Nørrebrogade 39
2200 København N
noahtrafik@noah.dk

København den 9. maj 2019

Transport- Bygnings- og Boligministeriet
Vejdirektoratet

Vedrørende: Forslag til Lov om anlæg af Nordhavnstunnel

Vores kommentarer til lovforslaget kan opsummeres til:

Spild ikke 2.871 millioner gode kroner på en vejttunnel på en kilometer. Vejttunnelen, 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. Vejttunnelen 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".

Basisoverslag	Ankerbudget (basisoverslag + 10 %)	Samlet Anlægsbudget (basisoverslag + 30 %)
Nordhavnstunnel inkl. etapeopdelt anlægsløsning og midlertidig erstatningshavn (samlet)		
2.208	2.429	2.871

Lovforslaget følger op på en VVM-undersøgelse foretaget af Vejdirektoratet. Undersøgelsen viste klart, at en Nordhavnstunnel ville have omfattende negative virkninger på et stort byområde gennem en meget lang byggeperiode samt give stor biltrafik.

NOAH-Trafik og Rådet for Bæredygtig Trafik indsendte dette høringssvar til VVM-undersøgelsen:

<https://noah.dk/sites/default/files/2016-09/Kommentar-til-Nordhavnstunnel.-VVM-redeg%C3%B8relse-august-2016.pdf>

Her et lille uddrag:

"I Kommissoriet for VVM-undersøgelsen var anført, at der også skulle udarbejdes samfundsøkonomiske analyser af udvalgte løsningsforslag.

Det har Vejdirektoratet også forsøgt, men må konkludere at trafikantgevinsterne "ikke vil være tilstrækkelige til at opveje anlægs- og driftsomkostningerne ved tunnelen".

VVM-undersøgelsen er alt i alt skræmmende læsning, som vi mener bør betyde, at projektet ikke gennemføres. At bruge milliarder på noget, der er uden påviselig nyttevirkning, men dokumenterede voldsomme skadevirkninger, forekommer uden økonomisk og miljømæssig mening. Fra beslutning om bygning til færdiggørelse ville der i øvrigt gå 7- 8 år. Størstedelen af de ydre dele af Nordhavnen vil formentlig ligge hen i årtier og der er ingen rimelighed i at bygge en stor vej-tunnelforbindelse når der er en god vejforbindelse i forvejen og en metrolinie under bygning.

Dertil kommer, at der er masser af tomme erhvervslokaler og byggemuligheder andre steder i kommunen, hvorfor udbygning af de fjernere dele af Nordhavn ikke er nødvendig. Dertil kommer skadevirkninger efter ibrugtagningen, idet en sådan vej-tunnel vil stimulere folk til i største udstrækning af bruge biler frem for mere miljøvenlige transportmidler. Derved undergraves al snak om en udvikling af en ny bæredygtig by i Nordhavnen.

Dersom en Nordhavnstunnel tilmed forlænges fra Nordhavnen til Refshaleøen og videre på Amager vil der komme en eksplosion i biltrafikken, som ødelægger alle de pæne ønsker om hele København som en grøn, klimavenlig og bæredygtig by. Dertil kommer yderligere belastninger af indfaldsveje, som f.eks. Lyngbyvejen. I forvejen er biltrafikken stimuleret kraftigt ved åbning af Nordhavnsvejen fra Lyngbyvejen til Strandvænget til ca. 2,9 mia. kr. for 1,95 km."

Lovforslaget er i høring til 10. maj: <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/62899>

Her tegning, der viser projektet:



Fra Lovforslaget: "Vejtunnelen skal forløbe umiddelbart syd for Svanekeppen og drejer ind på Nordhavnen mellem Baltikavej og Skudehavnsvej. Tunnellen forberedes samtidig til videreførelse til Østlig Ringvej. Forslaget til linjeføring for Nordhavnstunnel fremgår af lovforslagets bilag 1. Det fremgår af VVM-redegørelsen, at der i beregningsåret 2025 forventes at være ca. 9.000 biler, der vil benytte tunnelen".

Hvis man førte en trafikpolitik, der stimulerede bilister – f.eks. pendlerne - til i stedet at bruge cykel og den kollektive trafik vil der også i fremtiden være tilstrækkelig vejkapacitet i det eksisterende vejnet til og fra Nordhavnen til at afvikle containertrafikken, anden lastrafik og en stor mængde biltrafik.

Moderne bæredygtig byplanlægning

I vejtidskriftet "Trafik & veje" 08.2014 var en artikel af transportøkonom Henrik Tomblad og Michael Replogle, Managing Director for Policy and Founder ITDP med denne overskrift:

Indfaldsveje og motorveje i storbyen

– hører til en svunden tid

Igennem 1960'erne og 1970'erne blev mange storbyer i verden affolket, og der blev bygget motorveje og store indfaldsveje ud til forstæderne for at sikre kontakten mellem storby og familieliv. I en række storbyer er tendensen, at der nedlægges motorveje, parker skyder op, bylivet forbindes og blomstrer, skatteindtægterne stiger og luftforureningen falder. Kan vi lære noget?

Hele artiklen ligger her: <http://asp.vejtid.dk/Artikler/2014/08%5C7859.pdf>

Det er bilpendlerene, der især lægger pres på vejene i spidstimerne og der er tale om næsten tomme biler. Der er ifølge transportvaneundersøgelsen i gennemsnit kun 1,05 person pr. pendlerbil.

Havnetunnelen, som en Nordhavnstunnel lægger op til, har tidligere været opgivet af Københavns Borgerrepræsentation.

14.02.2000 13:00

Kategori: Bygnet

Borgerrepræsentationen siger nej til havnetunnel

Et flertal i Københavns Borgerrepræsentation har nu sagt endeligt nej til at etablere en havnetunnel, som en del af en østlig omfartsvej i København. Flertallet bestående af Socialdemokratiet, SF, Enhedslisten og Lars Hutter (L) udtaler i den forbindelse: "Idet det konstateres, at en havnetunnel skaber flere problemer end den løser, stoppes arbejdet med havnetunnelprojektet".

Det er stadig vore håb, at Københavns Kommune på et tidspunkt opgiver at bygge en havnetunnel:

<https://noah.dk/sites/default/files/2017-12/Lad%20Nordhavnsvejen%20v%C3%A6re%20det%20sidste%20store%20bilfremmende%20vejprojekt%20i%20K%C3%B8benhavn.pdf>

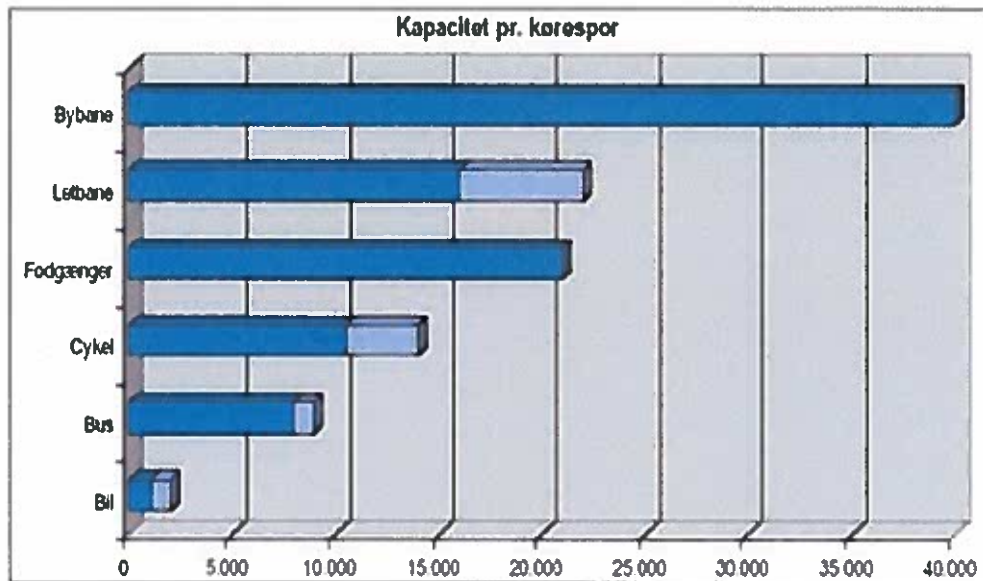
Her en henvendelse til en stribe pensionskasser med argumentation mod en havnetunnel:

<https://noah.dk/sites/default/files/2017-03/Havnetunnelkommentar%20%2012%20marts%202017.pdf>

Apropos henvendelsen til de pensionskasser, der havde ytret interesse for en havnetunnel, har ATP efterfølgende meddelt, at de ikke mere er interesseret i at putte penge i en havnetunnel.

En havnetunnel til mellem 22 og 30 mia. kr. vil effektivt sætte en stopper for alle de pæne tanker om København som en grøn, klimavenlig og bæredygtig by. Dertil kommer yderligere belastninger af indfaldsveje, som f.eks. Helsingørmotorvejen.

I en bæredygtig by skal man ikke satse på private biler i det omfang, som København gør med sine trafikplaner. Biler fylder bl.a. alt for meget i forhold til hvor få personer de transporterer.



Kilde: Fremtidsscenarier vedrørende transport i Danmark. DTU. Otto Anker Nielsen, Alex Landex og Jens Rørbeck.
http://orbit.dtu.dk/fedora/objects/orbit:78134/datastreams/file_2706944/content

Uddrag af aftale mellem Københavns Kommune og staten:

”København d. 14. maj 2014.

Parterne noterer sig, at Københavns Kommune vil træffe beslutning om at anlægge tilkøblingsanlæg til Nordhavnsvej og en Nordhavnstunnel (under Svanemøllebugten), som finansieres af By & Havn I/S. Parterne noterer sig endvidere, at Københavns Kommune, som led i den fremtidige byudvikling i Nordhavnen, vil træffe beslutning om at anlægge et antal yderligere metrostationer på Nordhavnen som en forlængelse af den allerede vedtagne Nordhavnsmetro. Dette finansieres ligeledes af By og Havn I/S.”

Fra lovforslaget:

Københavns Kommune betaler:

”§ 13. Københavns Kommune afholder alle omkostninger forbundet med anlægsprojektet nævnt i § 1, dog afholder Københavns Kommune ikke udgifterne til forberedelsen af videreførelsen til Østlig Ringvej.

Stk. 2. Betingelserne for afholdelse af udgifter under anlægsarbejdet, overdragelse af Nordhavnstunnel og øvrige økonomiske forhold mellem transport-, bygnings- og boligministeren, Udviklingsgesellschaft By & Havn I/S og Københavns Kommune i forbindelse med anlægsprojektet

reguleres nærmere i en samarbejdsaftale, som skal indgås, inden anlægsarbejdet kan udbydes”.

I betragtning af et stort behov for forbedringer af forholdene for cykeltrafikken og den kollektive trafik er det ærgerligt at se, at Københavns Kommune og By & Havn skal punge ud med de voldsomme omkostninger der er ved at gøre det endnu mere attraktivt at bruge bil til/fra Nordhavn.

Det er også værd at bemærke, at affredningerne af tre arealer i Københavns Kommune er affødt af, at sikre By & Havn en indtægt ved grundsalg på ca. 1,9 mia. kroner. Surt at se, at affredninger bl.a. skal bruges til at putte penge i kassen til miljøskadelige tiltag som en Nordhavnstunnel.

Nordhavntunnelen ønskes anlagt som en ca. 1 km lang vej-tunnel med 2 kørespor i hver retning, hvilket svarer til dimensioneringen af Nordhavnsvej, der åbnede i 2017. Nordhavnstunnelen bliver, som en fortsættelse af Nordhavnsvej, en kommunevej.

Desværre støtter et flertal i BR tunnelen. Man har tilmed valgt den tunnelmodel, som er forberedt til videreførelse i en havnetunnel.

”Det er med lovforslaget forudsat, at Københavns Kommune i forhold til staten afholder alle udgifterne forbundet med anlægsprojektets gennemførelse, hvorefter projektet endeligt finansieres af Udviklingselskabet By & Havn I/S. Det gælder dog ikke udgifterne til forberedelsen af videreførelsen til Østlig Ringvej, som forudsættes finansieret af Lynetteholmen I/S, jf. ”Principaftale om anlæg af Lynetteholmen” af 5. oktober 2018. ”

Drop tunnelen og byg i stedet de planlagte ekstra metrostationer i Nordhavn.



”Den trafikale påvirkning vurderes at være positiv”. Uden omtanke for miljø og klima:

Af lovforslaget fremgår, at biltrafikken forventes at stige i hele regionen med 12 % fra 2014 til 2025. Som var det en naturlov. Glemte er alt om klima, miljø m.m.

Man forventer omkring 65.000 bilister pr. dag til Nordhavn pr. døgn når hele Nordhavn er udbygget.

Selvom der kommer en metro til Nordhavn er der således ikke lagt op til at stimulere folk til at bruge metro eller cykel frem for bil til Nordhavn. Det bliver ekstremt attraktivt at vælge bil. Også fordi der vil blive bygget masser af P-pladser.

Fra lovforslaget "Nordhavn gennemgår til stadighed en stor udvikling. Det forventes, at der i fremtiden vil komme op mod 40.000 nye beboere og ligeså mange arbejdspladser i Nordhavn. Det medfører et stigende behov for veje og anden infrastruktur til de op mod 65.000 bilister, som dagligt vil skulle til og fra Nordhavn, når området er fuldt udbygget"

"På nuværende tidspunkt er Sundkrogsgade den eneste adgangsvej til Ydre Nordhavn. En Nordhavnstunnel under Svanemøllebugten vil forbedre tilgængeligheden for den tunge trafik til containerhavnen og krydstogtsterminalen til det overordnede statslige vejnet via Nordhavnstunnel og Nordhavnsvej"

"I den situation, hvor Nordhavn er fuldt udbygget (kaldet 2025+ alternativet), og hvor alt andet svarer til 2025, vil trafikken til og fra Nordhavn stige betragteligt til ca. 36.400 køretøjer pr. hverdagsdøgn. Den trafikale påvirkning vurderes at være positiv. Det skyldes, at etablering af Nordhavnstunnel vil mindske den trafikale påvirkning, som udbygningen af Nordhavn vil skabe. Samtidig vil vejkryds, som i dag er tæt på at nå deres maksimale kapacitet, fremover kunne afvikle trafikken."

"I VVM-redegørelsen er det beregnet, at trafikken i hovedstadsområdet vil stige med ca. 12 procent fra 2014 til 2025. Omkring 9.000 køretøjer pr. hverdagsdøgn vil benytte Nordhavnstunnelen til Færgehavnsvej i beregningsåret 2025. Det vil medføre en aflastning af Sundkrogsgade. Modsat vil trafikken på Nordhavnsvej og Helsingørsmotorvejen forøges som et resultat af Nordhavnstunnel. I den situation, hvor Nordhavn er fuldt udbygget (kaldet 2025+ alternativet), og hvor alt andet svarer til 2025, vil trafikken til og fra Nordhavn stige betragteligt til ca. 36.400 køretøjer pr. hverdagsdøgn. Den trafikale påvirkning vurderes at være positiv."

Det er helt uforståeligt, at den voldsomme stigning i biltrafikken, som en Nordhavntunnel vil medføre beskrives som "positiv". At folk kunne bevæge sig til og fra Nordhavn på anden måde end i bil er end ikke omtalt i lovforslaget.

Med venlig hilsen

Kjeld. A. Larsen
Rådet for Bæredygtig Trafik

Ivan Lund Pedersen
NOAH-Trafik

Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 43, 5 sal
1557 København V
Att. Jacob Pryds Winkel

København d. 9. maj 2019

Høringssvar fra Sejlklubben Sundet vedrørende udkast til forslag til Lov om anlæg af Nordhavnstunnel

I Sejlklubben Sundet er vi meget glade for, at det i forslag til Lov om anlæg af Nordhavnstunnel er forudsat, at der vælges et etapeopdelt byggeri af tunnelen. Det giver mulighed for, at alle roere og en væsentlig del af sejlerne i Kalkbrænderihavnen og Svanemøllehavnen kan benytte havnene i det meste af anlægsperioden.

Det er vores forståelse, at udgangspunktet for udarbejdelse af lovforslaget har været en gentagende udtrykt politisk præmis om, at det skal sikres, at havnens brugere fortsat har mulighed for at benytte eksisterende faciliteter i anlægsperioden. I overensstemmelse hermed er det også i lovforslagets punkt 3.1.2.3 Erstatningshavn anført, at sejlerne har mulighed for at sejle ind til beddingerne i bunden af havnen og tage bådene op. Denne mulighed gælder dog kun for pladsen inderst i havnen, som huser ca. 210 af de i alt ca. 460 vinterbådpladser i havnen. De resterende ca. 250 vinterpladser er tilknyttet Sejlklubben Sundet og Søspejdertropen Gry, som har deres landpladser placeret på Svaneknoppen.

Af ovennævnte punkt 3.1.2.3 fremgår det imidlertid også, at havnebassinet umiddelbart syd for 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 ST kran ved havnebassinet..

Den fremlagte model 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.

Med henblik på at sikre imødekommelse af den politiske hensigt om fortsat mulighed for anvendelse af de eksisterende faciliteter, har vi udarbejdet vedhæftede forslag til en begrænset udvidelse af Svanemøllehavnen mod nord. Forslaget vil gøre det muligt at anvende alle de faciliteter, der er opbygget på Svaneknoppen, i hele anlægsperioden. Udvidelsen giver i første omgang mulighed for at etablere beskyttede optage- og søsætningsanlæg for bådene på Svaneknoppen. Endvidere indebærer forslaget, at der ikke vil være behov for etablering af landpladsfaciliteter – herunder omkostningstunge midlertidige optagnings- og søsætningsfaciliteter – i tilknytning til erstatningshavnen.

Forslaget er betydeligt mindre vidtrækkende end de forslag, der tidligere har været afdækket i den udførte VVM rapport. Der er endvidere lagt vægt på, at Nordmolen og stranden i Svanemøllebugten, der er blevet

et skattet rekreativt område med rigtig mange besøgende specielt i sommerperioden, friholdes. Ligeledes friholdes området, der anvendes til vinterbadning.

Som tillæg til imødekommelse af den politiske hensigt om fortsat mulighed for anvendelse af de eksisterende faciliteter, er der tænkt forbedringsmuligheder ind i forslaget. Herunder er der reserveret plads til offentlige toiletter på trekantområdet inderst i den mindre tilføjelse til havnen, hvilket vil afhjælpe en stor mangel for de mange brugere af området på og omkring Svanemølle Strand. Desuden kan trekantområdet huse det skybrudsudløb, som for nærværende er tænkt placeret ved Svaneknoppen. Vi deltager meget gerne i et møde for uddybning af vores forslag.

Med venlig hilsen

Mads Roden
Formand, Sejlklubben Sundet

Bilag:

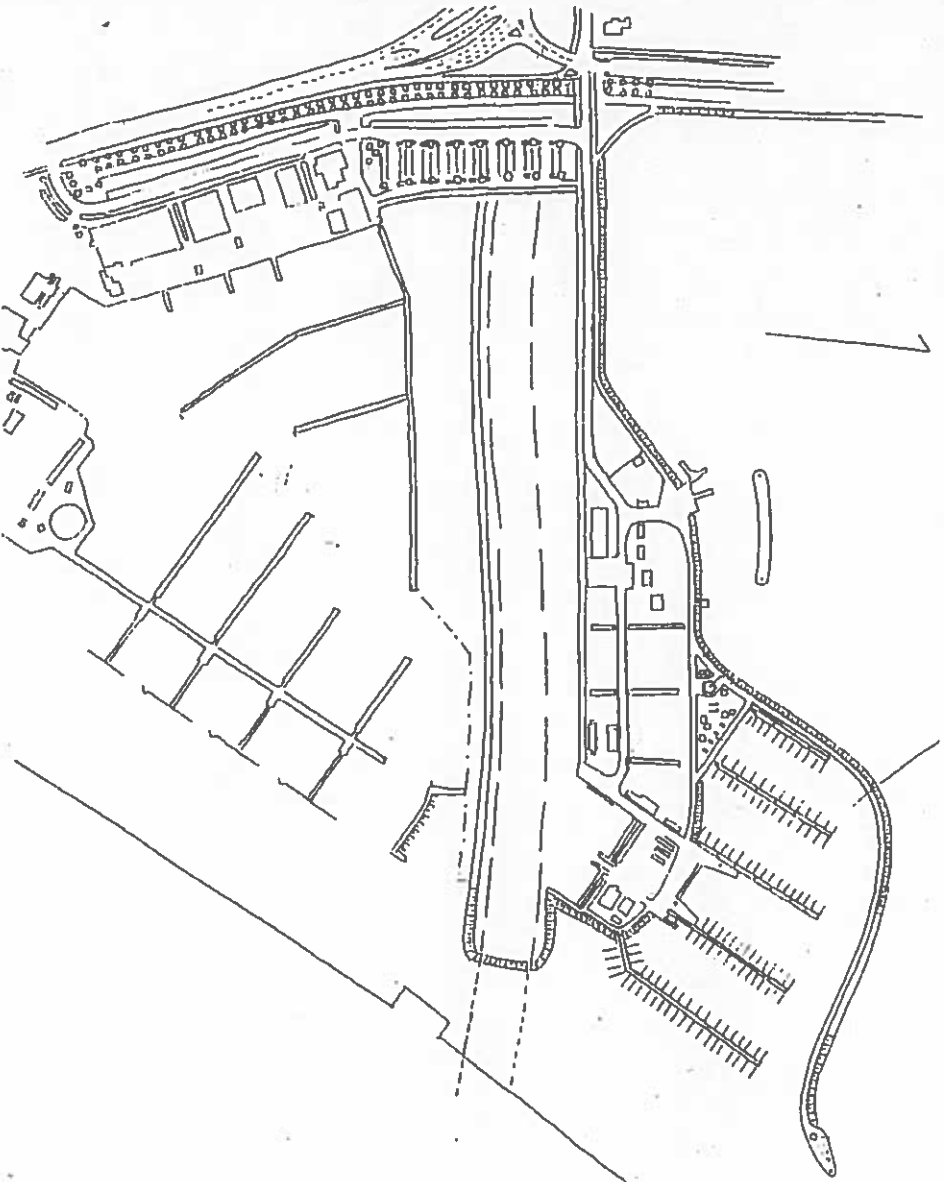
[Sejlklubben Sundet bilag 1 havneudbygning.pdf](#)

[Sejlklubben Sundet bilag 2 havneudbygning.pdf](#)

FAKTA OM BÅDPLADSER EFTER RETABLERING AF SVANEMØLLEHAVEN:

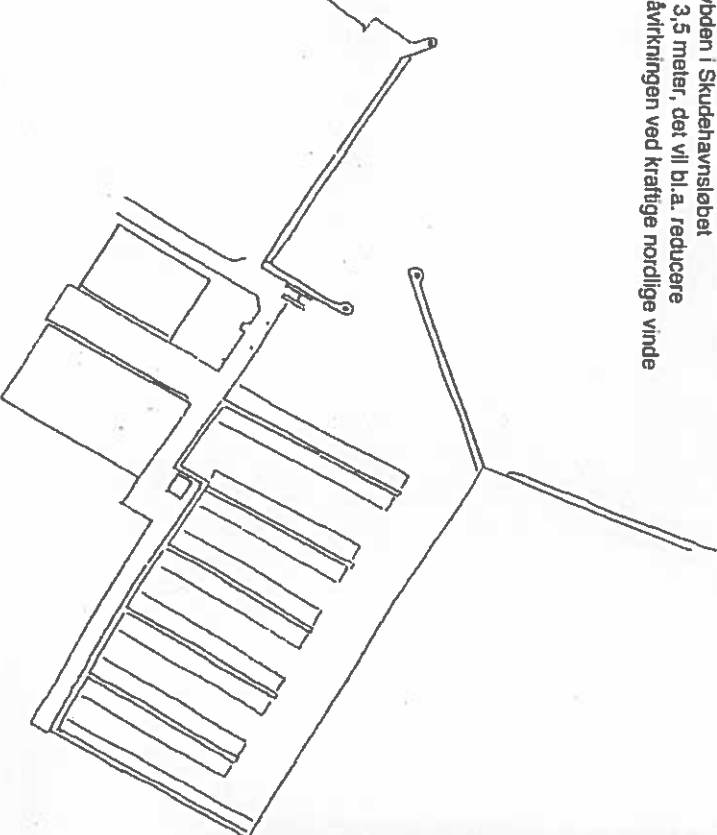
Opfyldt havneareal (nye interne havnevej, parkeringspladser) -112 bådpladser
 Gæsteflader for store både (midlertidige bådpladser nedlægges) -37 bådpladser
 I alt tilkommende nye havnepladser i Svanemøllehavnen 78 bådpladser

240 både placeres her inklusive Søspejdernes 15



ifølge VVM rapporten er planen at reducere vanddybden i Skudehavnsløbet fra 7 til 3,5 meter, det vil bl.a. reducere bølgebåvirkningen ved kraftige nordlige vinde

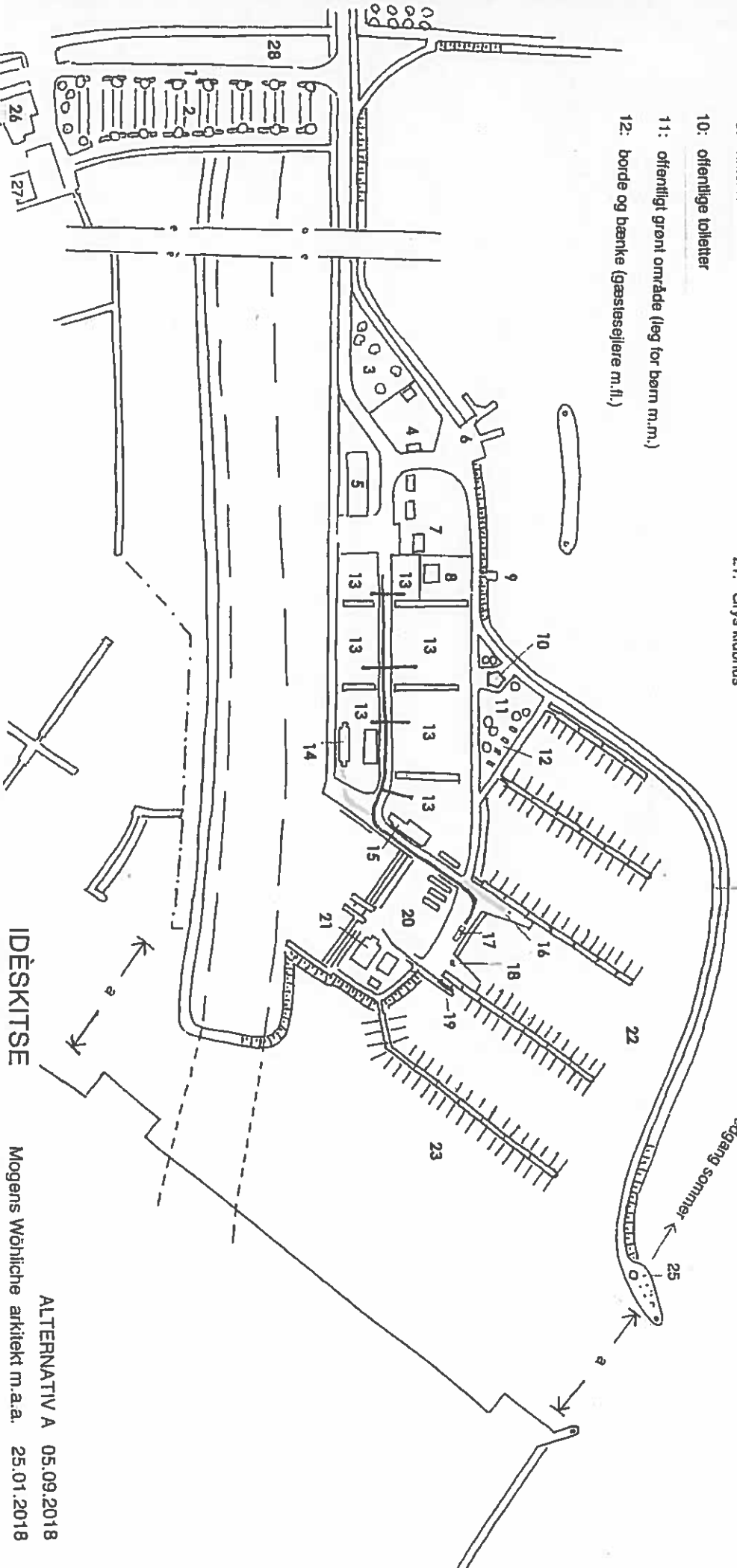
I modsætning til sejlklubberne FREM og KAS, afskæres sejlklubben SUNDET og SØSPEJDERNE fra adgangen til landpladserne (vinteropstilling af både). For at tilgodese dette, og for at spare udgifterne til erstatningsfaciliteter i Færgehavn Nord til disse to klubber, finder vi at placeringen af en mindre erstatningshavn på ydersiden af nordmolen, vil kunne være en nærliggende løsning. Havnen vil med fordel være et fint supplement til den fremtidige retablerede Svanemøllehavnen, derfor foreslår vi at suppleringshavnen gøres permanent.



Færgehavn Nord vil i forslaget kunne rumme 395 både. (I betragtning af at det er planen, at Nordhavnen inden for en kort årtække skal rumme 45 tusinde nye borgere, vil det måske være nærliggende at nogle af havnefaciliteterne kunne blive permanente).

IDÉSKITSE

ALTERNATIV A 05.09.2018
 Mogens Wöhliche arkitekt m.a.a. 25.01.2018



- 1: ny intern havnevej
- 2: 125 parkeringspladser
- 3: eks. offentlig område
- 4: KØS Sejlspor (ungdomsafdelinger)
- 5: Sejlklubben Sundets Klubhus Café Sundet
- 6: jollerampe, mole for LAVUK (personlft)
- 7: LAVUK (fritidsklub til voksne udviklingshæmmede)
- 8: Svanemøllebugtens vinterbadelaug
- 9: vinterbadernes bro
- 10: offentlige toiletter
- 11: offentligt grønt område (leg for børn m.m.)
- 12: borde og bænke (gæstesejlere m.fl.)
- 13: vinterplads for Sejlklubben Sundets både
- 14: masteskur (Sejlklubben Sundet)
- 15: Sejlklubben Sundets (værksteder og frokoststue, bad og toiletter)
- 16: mastekran
- 17: oplagningsplads for både med lastbil
- 18: 5 tons kran
- 19: jolle slæbested (GRV)
- 20: søspejdentroppen GRV's landplads
- 21: Gry's klubhus
- 22: nyt havnebassin (plads til ca. 225 både)
- 23: efter reetablering af havnen, fjernes side-portonerne på ydersiden af ydemolen (37 båddpladser) for at give plads til store gæstebåde
- 24: offentlig promenade
- 25: Iskosk, små borde og bænke
- 26: Sejlklubben KAS klubhus
- 27: havnekontor
- 28: supplerende opstillingsplade for både, vintertid (armeret græs)



Transportministeriet og Vejdirektoratet

Sendt pr. mail til jawi@vd.dk og trm@trm.dk.

Cyklistforbundet
Rømersgade 5-7
DK-1362 København K

Tel +45 33 32 31 21
post@cyklistforbundet.dk
www.cyklistforbundet.dk

Cyklistforbundets høringssvar i forbindelse med udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel

Cyklistforbundet skal hermed kommentere på Transportministeriet og Vejdirektoratets udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel.

10. maj 2019

Hovedformålet med forslaget er at forbinde byudviklingsområdet Nordhavn med området øst for Svanemøllen Station. Dette skal ske med tunnel ("Nordhavstunnel") fra Nordhavnsvej/Strandvænget til øst for Færgehavnsvej i Nordhavn i København med tilslutning til vejnettet i Nordhavn og forberedt til videreførelse af en ny ringvej ("Østlig Ringvej"). Desuden planlægges der etableret en midlertidig erstatningshavn i Færgehavn Nord i stedet for Svanemøllen Havn.

Opsummering

Cyklistforbundet mener,

- At der generelt bør bygges infrastruktur til den slags mobilitet, vi ønsker mere af. Mere plads og genveje til biler i en storby som København vil betyde flere biler, færre cykler og dermed langsommere transport, mindre by(liv), dårligere bymiljøer, mere forurening og CO₂-udledning, mindre plads til mennesker, mere støj, højere sundhedsmkostninger osv.
- 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.

Samfundsøkonomi

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 cyklet¹. Cyklistforbundet mener på den baggrund, at det først og fremmest 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. I forlængelse heraf mener Cyklistforbundet ikke, at afsnittet om påvirkning af befolkningen og sundheden, "7.16 Mennesker, Sundhed og Samfund", er fyldestgørende, da det ikke tager højde for ovenstående samfundsøkonomiske konsekvenser.

¹ Copenhagen - City of Cyclists: Facts and Figures 2017, Københavns Kommune (2017)

Smutveje for bilister er ukøbenhavnsk

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. I dag planlægges smutveje for cyklister og fodgængere på tværs af de indre dele af Københavns Havn, netop med det formål at give incitament til at transportere sig bæredygtigt, pladsbesparende og sundt. I Nordhavn er man nu på vej i modsatte retning ved at give bilister smutveje og omveje for fodgængere og cyklister. Det er værd at minde om, at en cykelsti kan transportere fem gange så mange mennesker som en bilvej, ifølge tal fra Transport for London.

Cyklistforbundet har noteret sig, at Københavns Kommune desværre har besluttet ikke at anlægge tilhørende cykelstiforbindelse til Nordhavnstunnel-projektet. Der mindes i den forbindelse om, at anlæg af cykelinfrastruktur er en overordentlig god forretning for både stat og kommune.

Antagelser og foranlediget efterspørgsel

Cyklistforbundet stiller sig kritiske overfor, om der overhovedet bør bygges en Nordhavnstunnel og efterfølgende Østlig Ringvej. Det er dokumenteret af bl.a. Californiens Department of Transportation mv., at nye veje og udvidelser af eksisterende veje forårsager, at flere tilvælger bilen.

Cyklistforbundet mener, at Vejdirektoratets forventninger til fremtidens biltrafik til og fra Nordhavn virker noget opskruede, og noget derfor kunne tyde på, at grundlaget for tunnelen er overvurderet. Såfremt 40.000 nye beboere og 40.000 nye arbejdspladser vil medføre 65.000 køretøjer, betyder dette, at Vejdirektoratet antager, at fordelingen af trafik på transportformer i det nye Nordhavn ikke vil minde om det centrale København, hvor området ret beset ligger. I Københavns Kommune, hvor byudviklingsområdet ligger, transporterer 31 % af befolkningen sig med bil, hhv. 21 % med offentlig transport, 20 % fodgængere og 28 % med cykel (kommunens egne tal). Det bemærkes, at det ifølge kommunens egen klimaplan er et erklæret mål, at mindst 3/4 af trafikken skal være med cykel, gang eller kollektiv trafik i 2025. Henset til, at Nordhavn vil blive overordentligt godt betjent med metro-afgang til city og større skiftestationer hver 3. minut, en central beliggenhed, bebyggelsestætheder, der svarer til de tætbebyggede brokvarterer mv., må det formodes, at Nordhavn kan invitere til mere bæredygtig og pladseffektiv mobilitet end kommunen som helhed, der også dækker ekstensivt bebyggede bydele såsom Brønshøj.

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.

Venlig hilsen

Klaus Bondam
Direktør

Dir. +45 45 70 83 65
bondam@cyklistforbundet.dk



Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 43, 5. sal
1577 København V

Brevet er fremsendt pr. mail til trm@trm.dk og jawi@vd.dk
Att.: Jacob Pryds Winkel

Metroselskabets høringsvar til Forslag til Lov om anlæg af Nordhavnstunnel

Metroselskabet har den 8. april 2019 modtaget høring om Forslag til Lov om anlæg af Nordhavnstunnel, som vil bemyndige Transport-, Bygnings- og Boligministeren til at anlægge en tunnel fra Nordhavnsvej/Strandvænget til øst for Færgehavsvej i Nordhavn i København med tilslutning til vejnettet i Nordhavn, som er forberedt til videreførelse i Østlig Ringvej, samt til at etablere en midlertidig erstatningshavn i Færgehavn Nord i anlægsperioden.

Metroselskabet har gransket lovforslaget, særligt med fokus på videreførelsen af metrobetjeningen fra Orientkaj metrostation til hhv. Lynetteholmen eller længere ud i Nordhavn med linjeføringen "Lille Spørgsmålstegn". Metroselskabet har følgende bemærkninger til forslaget.

Metrolinjen "Lille spørgsmålstegn"

Linjeføringen "Lille Spørgsmålstegn" blev i 2016 besluttet, som det administrative grundlag for metroudbygningen i Nordhavn af Københavns Kommunes Borgerrepræsentationen. Linjeføringen "Lille Spørgsmålstegn" skønnes ikke at blive berørt af Nordhavnstunnellen. Såfremt Nordhavnstunnellen på et senere tidspunkt videreføres som Østlig Ringvej, vil der være grænseflader til "Lille Spørgsmålstegn".

Metrobetjening af Nordhavnen og Lynetteholmen

Iht. Principaftale om Lynetteholmen ("Principaftalen") mellem Regeringen og Københavns Kommune indgået den 5. oktober 2018, undersøges en metrobetjening i form af en forlængelse af Nordhavnsmetroen under Kronløbet mod Lynetteholmen.

Principaftalen muliggør også undersøgelse af andre linjeføringer. En af de mulige linjeføringer for en forlængelse af Nordhavnsmetroen, iht. Principaftalen, krydser Nordhavnstunnellen på højbane mellem Færgehavsvej og rampernes tilslutning til Baltikavej. Linjeføringen forudsætter også en højbanestation indpasset tæt på Nordhavnstunnellen. Krydsningen nødvendiggør, at der efter nærmere aftale mellem Vejdirektoratet og Metroselskabet indpasses bærende konstruktioner for højbanen i Nordhavnstunnel-anlægget. Kravet til indpasning af understøtninger bortfalder, såfremt denne linjeføring ikke mere indgår som en mulig løsning på

Metroselskabet I/S
Metrovej 5
DK-2300 København S
m.dk

T +45 3311 1700
E m@m.dk

2019-05-10



metrobetjeningen af Nordhavnen og Lynetteholmen, når projekteringen af Nordhavnstunnel påbegyndes.

Opmærksomheden henledes på, at da Lynetteholm-projektet og dermed den nævnte mulige linjeføring ikke var kendt ved udarbejdelsen af VVM-redegørelsen for Nordhavnstunnelen, er krydsningen ikke belyst i denne.

Lovforslaget behandler generelt ikke fortsættelsen i Østlig Ringvej, hvor der for de forskellige undersøgte linjeføringsalternativer er flere berøringspunkter med Østlig Ringvej. Disse kommenteres derfor ikke her. Der skal dog peges på det, i de almindelige bemærkninger afsnit 3.2 anførte, om et reserveret areal for den kommende Østlige Ringvej. En sådan reservation må naturligvis ikke være til hinder for gennemførelsen af den metrobetjening af Nordhavnen og Lynetteholmen, der vælges.

Som en del af grundlaget for etableringen af Lynetteholmen er der etableret en organisation, der sikrer koordination på tværs af forundersøgelserne af Østlig Ringvej og metrobetjening af Lynetteholmen. Her deltager både Metroselskabet og Vejdirektoratet m.fl. i arbejdet med forundersøgelserne til betjeningen af Lynetteholmen.

Såfremt Vejdirektoratet har eventuelle spørgsmål til ovenstående, kan der rettes henvendelse til Metroselskabet på mailadressen AR-3parts@m.dk.

Med venlig hilsen

Hanne Tærsebøl Schmidt
Enhedschef Naboer & Ejendomme

Bemærkninger til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel

Indløbet til Svanesøen (den lille havn yderst på Svane knoppen) bør holdes åben i anlægsperioden.

Det vil kun kræve mindre ændringer på de sving der er indlagt i linjeføringen af tunnelen, hvorfor det er teknisk muligt og ikke vil ændre projektets økonomi. Nordhavnsvejen fra Lyngbyvejen til tunnelen er dimensioneret til en hastighed på 60 km, så tunnelen skal vel også dimensioneres til 60 km, hvad der vil gøre det lettere at svinge tunnelen, så den kommer op i det planlagte område i Nordhavnen og samtidig friholder indløbet til Svanesøen.

I Svanesøen holder søspejdetroppen Gry til og sejlkлубben Sundet tager her deres både op til vinteropbevaring på pladserne langs vejen ud til Svanesøen.

Søspejderne

Søspejderne er en gang tidligere blevet forflyttet i forbindelse med etableringen af Øresundsforbindelsen. Det førte til et stort frafald af børn og unge pga. de dårlige forhold i en midlertidig skurvogn ved Svane mølleværket. Der er generelt alt for få fritidstilbud til børn og unge i København og Søspejderne spiller en værdig fuld rolle i mange københavnske børns og unges liv. Jeg har gennem årene set mange uvrne børn løbe hornene af sig i Gry, for at komme sikket i havn i det blå Danmark (taget en maritim uddannelse).

En flytning fra Svanesøen til erstatningshavnen med faciliteter i Færgehavn Nord vil hurtigt føre til et frafald af børn og unge i Gry.

I dag er det muligt at finde sikre cykelveje til Svanesøen. Vejen til Færgehavn Nord gør ad Sundkrogsvej fra. Der er meget tung trafik med især opfyld til Nordhavnsområdet og "cykelstien" langs Sundkrogsvej er på lange stræk kun en stregmarkering. De til skal den tunge trafik og anlægsområdet hvor tunnelen kommer op krydses for at nå frem til erstatningshavnen. Der har været flere højresvingsulykker med dødelig udgang i krydset Sundkrogsgade/Kalkbrænderigade.

I VVM-redegørelsen er der ikke redegjort for disse forhold – der står kun at rejsetiden på cykel fra Svane knoppen til Færgehavn Nord er 11 minutter. Jeg vil gerne invitere Vejdirektoratet og om nødvendigt trafikudvalget på en cykeltur fra Svane knoppen til Færgehavn Nord på en hverdag for at opleve hvor usikker cykelvejen er.

Bådeoptag

På side 13 i høringsmaterialet står: *For så vidt angår vinteropbevaring af både på land kan de nuværende pladser bibeholdes, fordi indsejlingen til den eksisterende havn holdes åben. Sejlerne har dermed mulighed for at sejle ind til beddingen i bunden af havnen og tage båden op der.*

Jeg har lidt svært ved at se, hvordan indsejlingen til Svane møllehavnen kan holdes åben når anlægsområdet for tunnelen går igennem selve indsejlingen. Indsejling vil kræve, at der etableres et nyt indløb til den indre del af Svane møllehavnen.

Beddingen ligger ved sejlklubben Frem's vinteropbevaringsplads, herfra er der 900 meter omvejskørsel med bådene ad Strandvænget/Svaneknoppen frem til sejlkubbens 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 opbevaringskure ligger ved Svanesøen, så det vil medføre mange ekstra kørsler med lastbiler af Strandvænget for at transportere masterne.

Med venlig hilsen

Bent Andersen
Willemoesgade 54, 2. th.
2100 København Ø

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet samt Vejdirektoratet

13. maj 2019

Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavnstunnel

Dansk Erhverv har modtaget Vejdirektoratets høring af 8. april 2019 vedrørende ovennævnte.

Vi skal i forlængelse af principaftalen mellem staten og Københavns kommune om Lynetteholmen foreslår Dansk Erhverv at Nordhavnstunnelen opgraderes fra den korte til den lange version, finansieret af By & Havn / Lynetteholmprojektet.

Dansk Erhverv skal derudover foreslå at tunnelhøjden hæves til 5 meter af hensyn til trafikafviklingen, idet den lange version er klart mere attraktiv også for tung trafik og at man dermed anviser fx særtransporter en mere attraktiv rute, der fører dem uden om Københavns bycenter.

Med venlig hilsen



Jesper Højte Stenbæk
Fagchef, Transport & Infrastruktur

DN København

Næstformand: Knud Erik Hansen, Vestre Allé 21, 2500 Valby
Telefon: 40 40 43 44, e-mail: koebenhavn@dn.dk



Dato: 10. maj 2019

Til:

Vejdirektoratet

jawi@vd.dk og trm@trm.dk

Høringssvar

Forslag til lov om anlæg af Nordhavnstunnel

I forslaget føres Nordhavnstunnelen op på vestsiden af Nordhavn.

Det er ikke 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.

DN København vil anbefale, at løsningen gennemføres sådan, at en eventuel Østlig Ringvej kan føres i tunnel gennem Nordhavn og komme op på østsiden. Det vil gøre det muligt at bruge arealet til byformål, hvor DN København gerne ser, at dette område bliver en del af en naturpark i Nordhavn.

Med venlig hilsen

Knud Erik Hansen,
næstformand for DN København



SVANEMØLLEHAVNEN A/S
Tlf.: 39 20 22 21

STRANDVÆNGET 45
E-mail: info@smhavn.dk

2100 KØBENHAVN Ø
CVR-nr. 19211878

Svanemøllehavnen 17/4-2019

Hørings svar til: Udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavnstunnel.

Vi vil gerne sige tak for at politikere, Vejdirektoratet og By og Havn har taget hensyn til de omkring 10.000 brugere af fritidsaktiviteterne i Svanemøllehavnen i forbindelse med planlægningen af arbejdet med Nordhavnstunnelen.

Der er dog en enkelt fejl som har sneget sig ind i forslaget. I afsnit 3.1.2.3 Erstatningshavn skrives der bl.a.: "*For så vidt angår vinteropbevaring af både på land kan de nuværende pladser bibeholdes, fordi indsejlingen til den eksisterende havn holdes åben. Sejlerne har dermed mulighed for at sejle ind til beddingen i bunden af havnen og tage båden op der.*"

Det er dog kun rigtigt for ca. 60 % af vinteropbevaringen 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.

Vi foreslår at der enten laves en alternativ optagningsmulighed ved nordmolen eller at der afsættes plads til vinteropbevaring ved erstatningshavnen.

Vi vil også opfordre til at Vejdirektoratet genopliver dialoggruppen fra VVM forløbet med deltagelse af klubberne på begge sider af kalkbrænderiløbet ved periodevis møder for at have et forum for gensidig information og afhjælpning af problemer før og under projektførelset.

Niels Laursen
Bestyrelsesformand
laursenniels@gmail.com
Mobil: +45 29911212
Svanemøllehavnen A/S

Høringsvar – Udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavnstunnel

En VVM-redegørelse med tilhørende miljøvurdering af forskellige placeringer og udformninger af en vej-tunnel fra Strandvænget til Nordhavn var i offentlig høring i 2016. Østerbro Havnekomité udtalte en kritik af projektet, da det skulle være en del af en østlig ringvej til Refshaleøen.

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 bydel.

Den fejlplacerede containerterminal, hvor lastbiler med containere skal kunne komme fra halvøen Nordhavn ud til det store motorvejssystem og videre ud i landet, betyder imidlertid, at det mål ikke er realistisk uden en stor vejforbindelse til og fra Nordhavn.

En halvø som Nordhavn med nye boliger til først 42.000, og senere flere, samt en stor containerterminal i det mest trafikfølsomme område i København, og tusindvis af arbejdspladser, må naturligvis have gode vejforbindelser til omverdenen. Østerbro Havnekomité går grundlæggende ikke ind for biltrafik; men ønsker den afviklet og afløst af metro samt eldrevne former for trafik. Der er vi bare ikke helt endnu.

Vi medgiver, at såfremt containerterminalen ikke flyttes fra Ydre Nordhavn til f.eks. Lynetten eller Kastrup tæt ved motorvejen, er det nødvendigt at etablere en trafikforbindelse mellem Nordhavn og motorvejen på Amagersiden.

Københavns Kommunes Borgerrepræsentation har den 23. august 2018 besluttet, at en Nordhavnstunnel skal etableres som en kort tunnelløsning til øst for Færgehavnsvej og fortsætte som en motorvej på tværs af Nordhavn.

Det kan vi ikke gå ind for. Bydelen Nordhavn skal fungere som et hele. Det kommer den ikke til, hvis den deles på tværs af en motorvej, der adskiller mere end en kanal ville gøre.

En langt bedre løsning end en motorvej over jorden ville være, at trafikvejen passerer Nordhavn som en tunnel, der er tilgængelig til og fra Nordhavn; men først dukker op på østsiden, hvor den kan forbindes med den kommende Lynetteholm. Det vil imidlertid betyde en ekstraudgift på 1,2 mia. Kr. i forhold til en motorvej over jorden.

Når Københavns Kommune foreslår en motorvej og ikke en nedgravet tunnel under Nordhavn, kan det skyldes, at lovforslaget forudsætter, at Københavns Kommune skal afholde alle udgifter forbundet med anlægsprojektets gennemførelse, hvorefter projektet endelig finansieres af By&Havn I/S. Det vil betyde, at Københavns infrastruktur igen skal finansieres af københavnernes selv, mens den i det øvrige Danmark delvis finansieres af Staten. Flere store projekter i Jylland finansieres endda *alene* af Staten. Det er ganske uforståeligt, at de nødvendige store trafikårer i landets hovedstad ikke kan finansieres delvist af Staten.

Østerbro Havnekomité vil endvidere henlede opmærksomheden på de to internationale rapporter, som nylig har vakt opsigt. Konklusionen i rapporterne er:

- Vi har kun kort tid til at forhindre en klimakatastrofe
- Vi er i en biodiversitetskrise og med risiko masseuddøen af dyr og planter.

I begge rapporter slås det fast, at vi kun har kort tid til at løse de store problemer, - der er kun et kort vindue åbent. Det er på den baggrund, Folketinget skal tage en politisk beslutning.

Formålserklæringen om Nordhavn fra 2008 var: *"Den overordnede vision er, at Nordhavn skal være det 21. århundredes bæredygtige bydel, der kan stå som et fyrtårn med innovative og fremtidssikrede løsninger, der vil imødegå de udfordringer, vi står over for, ikke mindst i relation til klimaændringer og resourceforbrug. Nordhavn skal være en bæredygtig by, en by for alle, en miljøvenlig by og en by med grøn trafik."*

Den kan vanskeligt opfyldes, hvis bydelen fortsat skal bebygges så tæt, som var det Nørrebro i slutningen af 1800-tallet og samtidig være storskala-erhvervshavn.

Det er også klart, at de mange nye beboere, folk, der arbejder i Nordhavnen samt container-lastbiler skal kunne komme til og fra bydelen uden at ødelægge hverken det indre København eller de nordlige forstæder med luftforurening og tæt containertrafik.

Den eneste løsning *under de nuværende vilkår* er derfor, at trafikken ikke bare passerer Nordhavn; men føres ned i en tunnel under Nordhavn med ned- og opkørsler til og fra Nordhavn.

Vi 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, ét af de bedste i København.

Østerbro Havnekomité arbejder på at få det genskabt.

For hver folketingsmedlem står valget:

Skal Nordhavn gennemskæres af en motorvej eller skal biodiversiteten sikres i et naturområde i Ydre Nordhavn?

Den 10.5.2019

Kirsten Olrik, Bestyrelsesmedlem, Østerbro Havnekomité

TRM Anders Robodo Petersen

Fra: 19kontor@rigsrevisionen.dk
Sendt: 25. april 2019 13:06
Til: Mail TRM; jawi@vd.dk
Emne: SV: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel (VD j.nr. 19/05295)

Vejdirektoratet har den 8. april 2019 sendt udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel i høring.

Rigsrevisionen har gennemgået lovforslaget med fokus på bestemmelser vedrørende statslige revisions- og/eller regnskabsforhold jf. Rigsrevisorlovens §§ 7 og 10 og kan konstatere, at det ikke omhandler sådanne forhold.

Vi har derfor ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Mette E. Matthiasen
Ledelsesdirektoratet



FOLKETINGET
RIGSREVISIONEN

Landgreven 4
DK-1301 København K

Tlf. +45 33 92 84 00
Dir. +45 33 92 85 73
mem@rigsrevisionen.dk

www.rigsrevisionen.dk

Fra: Jacob Pryds Winkel <JAWI@vd.dk>
Sendt: 8. april 2019 10:17
Emne: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel (VD j.nr. 19/05295)

Til Høringspater

Transport-, bygnings- og boligministeren forventer i næste folketingssamling at fremsætte forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel.

Se vedhæftet:

- Udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel
- Høringsbrev
- Høringsliste

Høringsmaterialet vil også blive gjort tilgængeligt på Høringsportalen.dk.

Vejdirektoratet skal venligst bede om eventuelle bemærkninger **senest den fredag d. 10. maj 2019**.

Høringssvar bedes sendt til jawi@vd.dk og trm@trm.dk.

Spørgsmål kan stilles til Vejdirektoratet ved senior projektleder Jacob Pryds Winkel på mail jawi@vd.dk eller telefon 6193 0432.

Venlig hilsen

Jacob Pryds Winkel
Senior projektleder
Vejplan og Miljø



Carsten Niebuhrs Gade 43, 5. sal
1577 København V.

Telefon +45 7244 3333
Direkte +45 7244 3752
Mobil +45 6193 0432

jawi@vd.dk
vejdirektoratet.dk

*Vejdirektoratet er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om vores
privatlivspolitik på vejdirektoratet.dk.
Hvis du sender følsomme oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på borger.dk eller
virk.dk.*

TRM Anders Robodo Petersen

Fra: Tilde Vejen Jespersen <tje@dmi.dk>
Sendt: 26. april 2019 10:36
Til: jawi@vd.dk; Mail TRM
Emne: Svar: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavnstunnel
Vedhæftede filer: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel - MINISTIEL.pdf

Kære Jacob Winkel

Tak for tilsendte høring om forslag til lov om anlæg af Nordhavnstunnel. DMI har ingen bemærkninger til lovforslaget.

God weekend.
Dbh.
Tilde Jespersen

Tilde Vejen Jespersen
Fuldmægtig / Politik & Projekter

E: tje@dmi.dk
T: 20 52 26 39



Danmarks Meteorologiske Institut

Lyngbyvej 100
DK-2100 København Ø
T: +45 3915 7500
www.dmi.dk

TRM Anders Robodo Petersen

Fra: Dennis Lange <dbl@fdm.dk>
Sendt: 7. maj 2019 14:19
Til: Jacob Pryds Winkel; Mail TRM
Emne: SV: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel (VD j.nr. 19/05295)
Vedhæftede filer: signaturbevis.txt

Til rette vedkommende

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale.
FDM har ingen bemærkninger.

Venlig hilsen

Dennis Lange
Juridisk konsulent



#meddigpåvejen

T: +45 45 27 07 13
M: +45 51 14 69 92
dbl@fdm.dk · fdm.dk
Firskovvej 32
2800 Kgs. Lyngby

Fra: Jacob Pryds Winkel <JAWI@vd.dk>
Sendt: 8. april 2019 10:17
Emne: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel (VD j.nr. 19/05295)

Til Høringspater

Transport-, bygnings- og boligministeren forventer i næste folketingssamling at fremsætte forslag til lov om anlæg af Nordhavnstunnel.

Se vedhæftet:

- Udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavnstunnel
- Høringsbrev
- Høringsliste

Høringsmaterialet vil også blive gjort tilgængeligt på Høringsportalen.dk.

Vejdirektoratet skal venligst bede om eventuelle bemærkninger **senest den fredag d. 10. maj 2019.**

Hørings svar bedes sendt til jawi@vd.dk og trm@trm.dk.

Spørgsmål kan stilles til Vejdirektoratet ved senior projektleder Jacob Pryds Winkel på mail jawi@vd.dk eller telefon 6193 0432.

Venlig hilsen

Jacob Pryds Winkel
Senior projektleder
Vejplan og Miljø

Carsten Niebuhrs Gade 43, 5. sal
1577 København V.

Telefon +45 7244 3333
Direkte +45 7244 3752
Mobil +45 6193 0432

jawi@vd.dk
vejdirektoratet.dk

*Vejdirektoratet er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om vores
privatlivspolitik på vejdirektoratet.dk.*

*Hvis du sender følsomme oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på borger.dk eller
virk.dk.*

TRM Anders Robodo Petersen

Fra: Ove Holm <oho@dtl.eu>
Sendt: 9. maj 2019 12:08
Til: 'jawi@vd.dk'; Mail TRM
Emne: SV: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel (VD j.nr. 19/05295)

Til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet – og Vejdirektoratet,

DTL – Danske Vognmænd ser frem til anlægget af Nordhavnstunnelen, og til at anlægget udbygges til en komplet ringforbindelse øst om København (Østlig Ringvej).

I forlængelse af principaftalen mellem staten og Københavns Kommune om Lynetteholmen skal DTL anbefale, at Nordhavnstunnelen opgraderes fra den korte til den lange version, og at finansieringen heraf fx findes via By & Havn / Lynetteholm-projektet.

DTL noterer, at frihøjden sættes til minimum 4,63 meter, og dertil et ca. 1 meter i tillæg til installationer og skiltning under loftet. DTL repræsenterer også transportører, som kører særtransporter herunder overdimensioneret gods, og trenden mod stadig større emner, som transporteres, bør tages i agt i alle infrastrukturprojekter. I den forbindelse ville en mere fremtidssikret højde efter DTLs vurdering nærmere være på 5 m.

Med venlig hilsen

Ove Holm
Underdirektør
Erhvervspolitisk chef

Dansk Transport og Logistik
Grønningen 17, Postboks 2250
1019 København K
Mobil: +45 23 44 29 09
Mail: oho@dtl.eu



Fra: Jacob Pryds Winkel <JAWI@vd.dk>
Sendt: 8. april 2019 10:17
Emne: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel (VD j.nr. 19/05295)

Til Høringspater

Transport-, bygnings- og boligministeren forventer i næste folketingssamling at fremsætte forslag til lov om anlæg af Nordhavnstunnel.

Se vedhæftet:

- Udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavnstunnel
- Høringsbrev
- Høringsliste

Høringsmaterialet vil også blive gjort tilgængeligt på Høringsportalen.dk.

Vejdirektoratet skal venligst bede om eventuelle bemærkninger **senest den fredag d. 10. maj 2019.**

Hørings svar bedes sendt til jawi@vd.dk og trm@trm.dk.

Spørgsmål kan stilles til Vejdirektoratet ved senior projektleder Jacob Pryds Winkel på mail jawi@vd.dk eller telefon 6193 0432.

Venlig hilsen

Jacob Pryds Winkel
Senior projektleder
Vejplan og Miljø



Carsten Niebuhrs Gade 43, 5. sal
1577 København V.

Telefon +45 7244 3333
Direkte +45 7244 3752
Mobil +45 6193 0432

jawi@vd.dk
vejdirektoratet.dk

*Vejdirektoratet er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om vores
privatlivspolitik på vejdirektoratet.dk.*

*Hvis du sender følsomme oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på borger.dk eller
virk.dk.*

TRM Anders Robodo Petersen

Fra: Line Nielsen <linni@mst.dk>
Sendt: 9. maj 2019 13:53
Til: Jacob Pryds Winkel; Mail TRM
Cc: Johanne Fagerlind Hangaard
Emne: SV: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel (VD j.nr. 19/05295)

Kære Jacob

Miljøstyrelsen har gennemgået lovforslaget om anlæg af Nordhavstunnel, og har ingen bemærkninger til forslaget for så vidt angår habitatdirektivet.

Venlig hilsen

Line Moody Nielsen
Studentermødjhælper | Arter & Naturbeskyttelse
+45 21 43 04 53 | linni@mst.dk

Miljø- og Fødevareministeriet
Miljøstyrelsen | Haraldsgade 53 | 2100 København Ø | Tlf. +45 72 54 40 00 | mst@mst.dk | www.mst.dk

Miljøstyrelsen anvender dine afgivne oplysninger i sagsbehandlingen jf. databeskyttelsesloven og EU's databeskyttelsesforordning. Miljøstyrelsens persondatapolitik finder du her:
<http://mst.dk/service/om-miljoestyrelsen/miljoestyrelsens-persondatapolitik/>

Fra: Jacob Pryds Winkel <JAWI@vd.dk>
Sendt: 8. april 2019 10:17
Emne: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel (VD j.nr. 19/05295)

Til Høringspater

Transport-, bygnings- og boligministeren forventer i næste folketingssamling at fremsætte forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel.

Se vedhæftet:

- Udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel
- Høringsbrev
- Høringsliste

Høringsmaterialet vil også blive gjort tilgængeligt på Høringsportalen.dk.

Vejdirektoratet skal venligst bede om eventuelle bemærkninger **senest den fredag d. 10. maj 2019.**

Hørings svar bedes sendt til jawi@vd.dk og trm@trm.dk.

Spørgsmål kan stilles til Vejdirektoratet ved senior projektleder Jacob Pryds Winkel på mail jawi@vd.dk eller telefon 6193 0432.

Venlig hilsen

Jacob Pryds Winkel
Senior projektleder
Vejplan og Miljø

Carsten Niebuhrs Gade 43, 5. sal
1577 København V.

Telefon +45 7244 3333
Direkte +45 7244 3752
Mobil +45 6193 0432

jawi@vd.dk
vejdirektoratet.dk

*Vejdirektoratet er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om vores
privatlivspolitik på vejdirektoratet.dk.*

*Hvis du sender følsomme oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på borger.dk eller
virk.dk.*

TRM Anders Robodo Petersen

Fra: BRS-CBT Tellefsen, Cecilie Bro <BRS-CBT@brs.dk> på vegne af BRS-KTP-LESEK, LEDELSESSEKRETARIAT <BRS-KTP-LESEK@brs.dk>
Sendt: 10. maj 2019 11:22
Til: 'jawi@vd.dk'; Mail TRM
Emne: BRS svar på høring over udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel (VD j.nr. 19/05295) [RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION]

RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

Til Vejdirektoratet

Til udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel kan Beredskabsstyrelsen bemærke, 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. Det kan tilføjes, at sådanne restriktioner for transport af farligt gods gennem vejtunneler i Danmark pt. kun er indført for Øresundstunnelen.

Beredskabsstyrelsens har ingen andre bemærkninger.

Med venlig hilsen

Cecilie Bro Tellefsen
Fuldmægtig

BEREDSKABSSTYRELSEN

Ledelsessekretariatet
Koordinations- og Styringsdivisionen
Datavej 16, 3460 Birkerød
Telefon + 45 4590 6000
Direkte + 45 4590 6111
Mobil + 45 5136 8183
E-mail: brs-cbt@brs.dk // fiin: brs-cbt@fiin.dk
www.brs.dk

RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

Fra: BRS-MAM Amtsbiller, Michael På vegne af BRS-MYN-Beredskabsstyrelsen
Sendt: 8. april 2019 10:33
Til: BRS-KTP-LESEK, LEDELSESSEKRETARIAT
Emne: VS: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel (VD j.nr. 19/05295) [RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION]

RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

Fra: Jacob Pryds Winkel [<mailto:JAWI@vd.dk>]

Sendt: 8. april 2019 10:17

Emne: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel (VD j.nr. 19/05295)

(FMI-KI besked: Denne mail kommer fra Internettet.)

Til Høringspater

Transport-, bygnings- og boligministeren forventer i næste folketingssamling at fremsætte forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel.

Se vedhæftet:

- Udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel
- Høringsbrev
- Høringsliste

Høringsmaterialet vil også blive gjort tilgængeligt på Høringsportalen.dk.

Vejdirektoratet skal venligst bede om eventuelle bemærkninger **senest den fredag d. 10. maj 2019.**

Hørings svar bedes sendt til jawi@vd.dk og trm@trm.dk.

Spørgsmål kan stilles til Vejdirektoratet ved senior projektleder Jacob Pryds Winkel på mail jawi@vd.dk eller telefon 6193 0432.

Venlig hilsen

Jacob Pryds Winkel
Senior projektleder
Vejplan og Miljø



Carsten Niebuhrs Gade 43, 5. sal
1577 København V.

Telefon +45 7244 3333
Direkte +45 7244 3752
Mobil +45 6193 0432

jawi@vd.dk
vejdirektoratet.dk

Vejdirektoratet er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om vores privatlivspolitik på vejdirektoratet.dk. Hvis du sender følsomme oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på borger.dk eller virk.dk.

Vi gør opmærksom på, at denne e-mail kan indeholde information, der kun er beregnet for modtageren. Hvis du ved en fejltagelse har modtaget e-mailen, må du ikke anvende indholdet i nogen sammenhæng og vi beder dig venligst informere afsender om fejlen ved at bruge besvar-funktionen. Samtidig beder vi dig slette alle kopier af e-mailen i dit system uden at videresende eller kopiere den. Selvom e-mailen og enhver vedhæftet fil efter vores overbevisning er fri for virus og andre fejl, som kan påvirke computeren eller it-systemet, hvori den modtages og læses, aabnes den på modtagerens eget ansvar. Vi påtager os ikke noget ansvar for tab eller skade, som er opstået i forbindelse med at modtage eller aabne e-mailen. Hvis du har problemer med at aabne vedhæftede filer, kan du finde information på dette link <http://www.fmi.dk/Pages/winmail.aspx>.

Please note that this message may contain confidential information. If you have received this message by mistake, please inform the sender of the mistake by sending a reply, and then delete the message from your system without

making, distributing or retaining any copies of it. Although we believe that the message and any attachments are free from viruses and other errors that might affect the computer or IT system where it is received and read, the recipient opens the message at his or her own risk. We assume no responsibility for any loss or damage arising from the receipt or use of this message. If you are having trouble opening attached files, you can get further information via this link <http://www.fmi.dk/Pages/winmail.aspx>.

Fra: Svend Friis <svendfriis@gmail.com>
Sendt: 10. maj 2019 13:22
Til: Mail TRM; jawi@vd.dk
Cc: bestyrelsen svanenvinterbad
Emne: Høringssvar Nordhavnstunnel - Svanemøllebugtens Vinterbadelaug

Høringssvar fra Svanemøllebugtens Vinterbadelaug

Østerbro, den 10. maj 2019

Høringssvar vedrørende lovforslag om Nordhavnstunnel

Svanemøllebugtens Vinterbadelaug repræsenterer måske den største af brugergrupperne i Svanemøllebugten og badeaktiviteterne fra Svaneknoppen er formentlig den enkeltaktivitet, der vil blive mest påvirket af anlægget af Nordhavnstunnelen, ikke mindst fordi laugets faciliteter er så nært beliggende på traceen for arbejdsområdet for tunnelen. Vinterbadelaug har godt 2200 medlemmer og der bades i stort omfang hver dag året rundt. Ud over medlemskredsen bruger et meget stort antal ikke-medlemmer laugets udendørs faciliteter med fri adgang (overdækket udendørs omklædning og badebro samt haveanlæg med plæne og bænke).

Svanemøllebugtens Vinterbadelaug hilser med tilfredshed, at lovforslaget udpeger Færgehavn Nord som erstatningshavn for de lystbåde, der skal flytte i anlægsperioden for havnetunnelen. En placering i Svanemøllebugten ville have haft alvorlige negative konsekvenser for vinterbadningen. 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.

Vinterbadelaugets største bekymringer ved projektet er således afværget med den udformning, der lægges op til.

Tilbage står de gener, der vil opstå i den lange anlægsfase, og de er stærkt bekymrende, især fordi lauget er placeret så tæt på anlægsaktiviteterne: Mudder i badevandet som følge af sedimentspredning, støj, støv og vibrationer og deslige.

Vinterbadelauget anerkender selvsagt, at gener ikke kan undgås, men lauget lægger stor vægt på, at der etableres effektive incitamenter for entreprenøren til at gøre sit yderste for at generne reduceres så meget som muligt. Det kunne fx være bøder af betragtelig størrelse for at overskride rimelige og realistiske

grænser for støj, støv, vibrationer, spredning af giftige sedimenter og lignende. Samtidig skal der sikres en effektiv overvågning heraf, udført af en uafhængig instans. Når der graves i sedimenterne må der løbende tages prøver og laves analyser af sammensætningen, og laugget må kræve, at der advares effektivt, når der sker spredning af sedimenter, specielt i de tilfælde hvor sedimenterne indeholder giftige stoffer.

Man har noteret sig, at særligt belastende aktiviteter, fx flytning af sejlrenden og klapning i Kalkbrænderiløbet, af hensyn til sejlere og roere vil blive lagt i vintermånederne. Laugget 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. Det gør det så meget vigtigere at rammerne om anlægsaktiviteterne udformes med effektiv overvågning og sanktioner overfor entreprenører, der overtræder rammerne, så det sikres at generne bliver så små som mulige.

Vinterbadelaugget skal endeligt opfordre til, at der sikres en effektiv kommunikation om byggeriet, således at de badende vil kunne følge arbejdet på egnede medier og modtage varsling om særligt belastende perioder.

Med venlig hilsen

Svend Friis

bestyrelsesmedlem, Svanemøllebugtens Vinterbadelaug

TRM Anders Robodo Petersen


Fra: Bo Sandberg <bsa@danskbyggeri.dk>
Sendt: 10. maj 2019 23:41
Til: jawi@vd.dk; Mail TRM
Cc: Henrik Friis; Torben Liborius; Maria Bjørklund
Emne: SV: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel (VD j.nr. 19/05295)

Til Vejdirektoratet og Transportministeriet!

Dansk Byggeri glæder sig over den fremdrift i sagen om Nordhavnstunnelen, som nærværende høringssag er udtryk for. Både fordi Nordhavnstunnelen isoleret set er en vigtig forudsætning for og et løft af infrastrukturbetjeningen af Nordhavn. Men også fordi vi betragter Nordhavnstunnelen som deletape i den samlede Østlige Ringvej, som er helt afgørende for udviklingen af København, bl.a. fordi en sådan "trafikal bypass-operation" leder den gennemkørende trafik uden om bymidten og muliggør byudvikling af nye bydele som Refshaleøen og Lynetteholm mv.

Dansk Byggeri er bekendt med Københavns Kommunes høringssvar <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/22553991-31170544-35.pdf>, som stiller konkret ændringsforslag om den lange i stedet for den korte version af Nordhavnstunnelen samt anviser finansiering heraf via By & Havn og det kommende Lynetteholmen I/S – og at det ydermere tages positivt til efterretning, at staten finder finansiering til forberedelsen af Nordhavnstunnelen til Østlig Ringvej på 467 mio. kr. via det kommende Lynetteholmen I/S. Dansk Byggeri bakker 100% op om ændringsforslagene fra Københavns Kommune som de fremgår af kommunens høringssvar, jf. linket ovenfor.

Dansk Byggeri ser frem til, at forslaget til anlægslov bliver fremsat hurtigst muligt i den kommende Folketingssamling 2019/20 – og har ikke yderligere bemærkninger til lovforslaget.

Venlig hilsen
Bo Sandberg
Cheføkonom
Analyseafdelingen
Tlf. direkte: 72 16 01 42 · Mobil: 28 50 38 19
 [Bo Sandberg](#)

dansk byggeri

Vi samler byggeri, anlæg og industri

Norre Voldgade 106 · 1358 København K
www.danskbyggeri.dk · [Abonner på nyheder](#)

Følg os på:



Fra: Jacob Pryds Winkel <JAWI@vd.dk>
Sendt: 8. april 2019 10:17
Emne: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel (VD j.nr. 19/05295)

Til Høringspater

Transport-, bygnings- og boligministeren forventer i næste folketingssamling at fremsætte forslag til lov om anlæg af Nordhavnstunnel.

Se vedhæftet:

- Udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavnstunnel
- Høringsbrev
- Høringsliste

Høringsmaterialet vil også blive gjort tilgængeligt på Høringsportalen.dk.

Vejdirektoratet skal venligst bede om eventuelle bemærkninger **senest den fredag d. 10. maj 2019.**

Hørings svar bedes sendt til jawi@vd.dk og trm@trm.dk.

Spørgsmål kan stilles til Vejdirektoratet ved senior projektleder Jacob Pryds Winkel på mail jawi@vd.dk eller telefon 6193 0432.

Venlig hilsen

Jacob Pryds Winkel
Senior projektleder
Vejplan og Miljø



Carsten Niebuhrs Gade 43, 5. sal
1577 København V.

Telefon +45 7244 3333
Direkte +45 7244 3752
Mobil +45 6193 0432

jawi@vd.dk
vejdirektoratet.dk

Vejdirektoratet er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om vores privatlivspolitik på vejdirektoratet.dk. Hvis du sender følsomme oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på borger.dk eller virk.dk.

TRM Anders Robodo Petersen

Fra: Foreningen Københavnertunnelgruppen <kbhtunnel@hotmail.com>
Sendt: 10. maj 2019 23:58
Til: Mail TRM; jawi@vd.dk
Emne: Sv: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel (VD j.nr. 19/05295)

Til Vejdirektoratet og Transportministeriet!

Københavnertunnelgruppen har siden 2005 arbejdet for østlig ringvej/havnetunnel. Foreningen www.havnetunnel.nu består af enkeltmedlemmer, virksomheder og organisationer, bl.a. Dansk Erhverv, DI, Dansk Byggeri, DTL, Dansk Metal, 3F og BAT-kartellet. Københavnertunnelgruppen arbejder for, at der træffes politisk beslutning om en østlig ringvej i København i form af en biltunnel, der leder trafikken fra Lyngbyvej/Helsingørmotorvejen via Nordhavn, Refshaleøen, under Amager til E20 Amagermotorvej/Øresundsmotorvej, så centrale boligområder og bydele i København undgår unødigt gennemkørende trafik.

Københavnertunnelgruppen glæder sig over den fremdrift i sagen om Nordhavnstunnelen, som nærværende høringssag er udtryk for. Både fordi Nordhavnstunnelen isoleret set er en vigtig forudsætning for og et løft af infrastrukturbetjeningen af Nordhavn. Men også fordi vi betragter Nordhavnstunnelen som deletape i den samlede Østlige Ringvej, som er helt afgørende for udviklingen af København, bl.a. fordi en sådan "trafikal bypass-operation" leder den gennemkørende trafik uden om bymidten og muliggør byudvikling af nye bydele som Refshaleøen og Lynetteholm mv., jf. i øvrigt vores forenings formålsparagraf.

Københavnertunnelgruppen er bekendt med Københavns Kommunes høringssvar <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/22553991-31170544-35.pdf>, som stiller ændringsforslag om den lange i stedet for den korte version af Nordhavnstunnelen samt anviser finansiering heraf via By & Havn og det kommende Lynetteholmen I/S – og at det ydermere tages positivt til efterretning, at staten finder finansiering til forberedelsen af Nordhavnstunnelen til Østlig Ringvej via det kommende Lynetteholmen I/S. Københavnertunnelgruppen bakker 100% op om ændringsforslagene fra Københavns Kommune som de fremgår af kommunens høringssvar, jf. linket ovenfor.

Københavnertunnelgruppen imødeser, at forslaget til anlægslov bliver fremsat og forhåbentlig vedtaget hurtigst muligt i efteråret 2019 i den kommende Folketingssamling.

Københavnertunnelgruppen har ikke yderligere bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen
Bo Sandberg
Formand for Københavnertunnelgruppen
28503819
bsa@danskbyggeri.dk

Fra: Jacob Pryds Winkel <JAWI@vd.dk>
Sendt: 8. april 2019 10:17
Emne: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel (VD j.nr. 19/05295)

Til Høringspater

Transport-, bygnings- og boligministeren forventer i næste folketingssamling at fremsætte forslag til lov om anlæg af Nordhavnstunnel.

Se vedhæftet:

- Udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavnstunnel
- Høringsbrev
- Høringsliste

Høringsmaterialet vil også blive gjort tilgængeligt på Høringsportalen.dk.

Vejdirektoratet skal venligst bede om eventuelle bemærkninger **senest den fredag d. 10. maj 2019**.

Hørings svar bedes sendt til jawi@vd.dk og trm@trm.dk.

Spørgsmål kan stilles til Vejdirektoratet ved senior projektleder Jacob Pryds Winkel på mail jawi@vd.dk eller telefon 6193 0432.

Venlig hilsen
Jacob Pryds Winkel
Senior projektleder
Vejplan og Miljø



Carsten Niebuhrs Gade 43, 5. sal
1577 København V.
Telefon +45 7244 3333
Direkte +45 7244 3752
Mobil +45 6193 0432
jawi@vd.dk
vejdirektoratet.dk

*Vejdirektoratet er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om vores
privatlivspolitik på vejdirektoratet.dk.
Hvis du sender følsomme oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på borger.dk eller
virk.dk.*

Fra: Inger Hutters <ingerhutters@gmail.com>
Sendt: 11. maj 2019 14:47
Til: Mail TRM
Emne: hørings svar

Til orientering.

Jeg sendte i går et hørings svar til dig og jawi@vd.dk

Jeg fik mailen retur, da jeg havde skrevet en fejl i mailadressen til jawi.

Jeg er nu blevet i tvivl om mailen er gået igennem til dig.

Men her er den for en sikkerheds skyld.

God weekend ønsker

Inger Hutters.

Forslag til lov om anlæg af Nordhavnstunnel.

Hørings svar fra Østerbro Havnekomité.

En VVM-redegørelse med tilhørende miljøvurdering af forskellige placeringer og udformninger af en vej tunnel fra Strandvænget til Nordhavn var i offentlig høring i 2016. Østerbro Havnekomité udtalte en kritik af projektet, da det skulle være en del af en østlig ringvej til Refshaleøen.

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.

Københavns Kommunes Borgerrepræsentation har den 23. august 2018 besluttet, at Nordhavnstunnel skal etableres som en kort tunnelløsning til øst for Færgehavsvej med en afstikker, forberedelse af fremtidig østlig motorvej mod Lynetteholmen.

En lang nedgravet tunnel frem til sydlige krydstogstterminal ville være at foretrække, men ville betyde en ekstraudgift på ekstra ca 1,2 mia. kr.

Når Københavns kommune foreslår en motorvej og ikke en nedgravet tunnel under Nordhavn kan det skyldes, at lovforslaget forudsætter, at Københavns Kommune skal afholde alle udgifterne forbundet med anlægsprojektets gennemførelse, hvorefter projektet endelig finansieres af By&Havn I/S.

Det vil betyde at i

- København skal infrastruktur igen finansieres af københavnernes mens i
- den øvrige del af Danmark delvis finansieres af Staten. Flere store projekter i Jylland finansieres endda alene af Staten.

Østerbro Havnekomité vil henlede opmærksomheden på de to internationale rapporter, som nylig har vakt opsigt. Konklusionen i rapporterne er

1. Vi har kun kort tid til at forhindre en klimakatastrofe og

2. Vi er i en biodiversitetskrise og med risiko for masseuddøen af dyr og planter.

I begge rapporter slås det fast, at vi kun har kort tid til at løse de store problemer, - der er kun et kort vindue åbent.

Det er på den baggrund, Folketinget skal tages en politisk beslutning.

- Skal der bygges tunnel og motorvej, så antallet af biler kan stige ? Skal Nordhavn gennemskæres af en motorvej, der medfører støj og luftforurening for de kommende beboere eller
- Skal Nordhavn leve op til hensigtserklæringerne om bæredygtighed.

Formålserklæringen om Nordhavn fra 2008 var: Den overordnede vision er at Nordhavn skal være ” det 21. århundredes bæredygtige bydel, der kan stå som et fyrtårn med innovative og fremtidssikrede løsninger, der vil imødegå de udfordringer, vi står over for, ikke mindst i relation til klimaændringer og resourceforbruget. Nordhavn skal være en bæredygtig by – en by for alle, - en miljøvenlig by og - en by med grøn trafik.”

Derfor har Østerbro Havnekomité i flere hørings svar gjort opmærksom på, at Containerterminalen er fejlplaceret i Ydre Nordhavn langt fra en motorvej. Vi har støttet et ønske fra Køge om at placere containerterminalen der.

Vi 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.

Østerbro Havnekomité arbejder på at få det genskabt.

For hver folketingsmedlem står valget –

Skal Nordhavn gennemskæres af en motorvej eller skal biodiversiteten sikres i et naturområde i Ydre Nordhavn?

Den 10. Maj 2019 Østerbro Havnekomité



Virusfri. www.avq.com

Til: JAWI@vd.dk (Jacob Pryds Winkel), trm@trm.dk ('trm@trm.dk')
Cc: henelm@HBR.DK (Henriette Elmer), elsgri@HBR.DK (Elsebeth Grinvalds), clachr@HBR.DK (Claus Hjorth Christoffersen)
Fra: Allan Skovlund (allsko@HBR.DK)
Titel: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel (VD j.nr. 19/05295)
Sendt: 09-05-2019 16:31:59
Bilag: Nordhavstunnel - Skabelon til kommentering.pdf; image001.jpg;

Kære Jakob Pryds Winkel

Hermed kommentarer til forslag om anlæg af Nordhavstunnel.

Såfremt det fremsendte skulle give anledning til kommentarer eller spørgsmål, er du naturligvis meget velkommen til at kontakte os herom.

Med venlig hilsen
Allan Skovlund
Brandinspektør, Ingeniør

HOVEDSTADENS BEREDSKAB

Beredskab
Brandteknik
Gearhalsvej 1
2500 Valby
www.brand.kk.dk

Tlf. 26 88 29 32
E-mail: allsko@hbr.dk

Skabelon til kommentering

Forslag til Lov om anlæg af Nordhavnstunnel

Afsender:

Hovedstadens Beredskab, Bag Rådhuset 3, 1550 København V

Brandteknik v/ Henriette Elmer.

E-mail: henelm@hbr.dk

Generelle bemærkninger:

Der savnes i "Forslag til Lov om anlæg af Nordhavnstunnel," stillingtagen til beredskabets sparring- og rådgivning af bygherre, entreprenører og andre relevante interessenter.

Ved anlæg af Nordhavnsvejen, herunder tunnellerne, nedsættes et NSURR udvalg, som udgjorde den beredskabsspecifikke styringsenhed for anlægget.

Idet Nordhavnsvejen og Nordhavnstunnelen påtænkes at fremstå som en samlet tunnel (jfr. Forslagets afsnit 3.1.2), blandt andet i forhold til tekniske installationer, anbefales, at et NSURR udvalg atter nedsættes.

Tekstnære bemærkninger:

Emne/ tekst:	Side 11, afsnit 2, nederst og afsnit 3. <i>"Nordhavnsvej og Nordhavnstunnel bygges sammen ved Strandvænget og vil efterfølgende fremstå som en samlet tunnel.</i> <i>For at sikre at de tekniske anlæg i vej-tunnelen kan styres og overvåges i sammenhæng, skal anlæggene i Nordhavnstunnel integreres 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</i>
-----------------	--

	<i>tilhørende drift og vedligehold. I særlige tilfælde kan det blive aktuelt, at Nordhavnstunnel lukkes i det ene eller begge tunnelrør i kortere tid f.eks. i forbindelse med ulykker, drift og vedligeholdelse m.v. Der etableres derfor automatiske bomssystem som lukker tilkørselsramperne i ulykkestilfælde”.</i>
Kommentar:	<p>Teksten i nævnte afsnit tolkes således, at alle installationer, herunder de brandtekniske installationer som installeret i tunnellerne på Nordhavnsvej, videreføres til Nordhavnstunnel, således at der her installeres tilsvarende brandtekniske installationer.</p> <p>Denne udvidelse af brandtekniske installationer, medfører blandt andet udvidelse/modificering af eksempelvis brandmandspaneler, ABA anlæg mv.</p>
Forslag til ændring:	

Emne/tekst:	<p>Side 24, afsnit 5.</p> <p><i>”Vejdirektoratet fører tilsyn med entreprenørernes arbejde for at sikre, at det aftalte arbejde leveres i den aftalte kvalitet, tid og pris. Herudover skal projektførelsen styres, kontrolleres og dokumenteres.”</i></p>
Kommentar:	<p>Det er væsentligt, at beredskabet løbende og i god tid, orienteres om forholdene, og ændringer i byggeriet, således at et tilfredsstillende beredskab kan opretholdes i alle byggeriets faser.</p> <p>Dette er ved anlægget af Nordhavnsvejen håndteret i en beredskabsgruppe faciliteret af bygherre og med deltagelse af alle beredskabets parter samt interessenter, herunder relevante entreprenører.</p>
Forslag til ændring:	

Emne/tekst:	
Kommentar:	
Forslag til ændring:	

Emne/tekst:	
-------------	--

Kommentar:	
Forslag til ændring:	

Emne/ tekst:	
Kommentar:	
Forslag til ændring:	

Emne/ tekst:	
Kommentar:	
Forslag til ændring:	

Emne/ tekst:	
Kommentar:	
Forslag til ændring:	

Til: JAWI@vd.dk (Jacob Pryds Winkel)
Fra: Kamilla Bradt Ryding (kry@roning.dk)
Titel: Høringssvar til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel
Sendt: 10-05-2019 08:34:21
Bilag: Høringssvar til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel.pdf; image001.png;

Kære Jacob

På vegne af ro- og kajakklubber samt 5 sejklubber i Svanemøllehavnen, sender Dansk Forening for Rosport og Dansk Kano og Kajak Forbund hermed høringssvar til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel.

God dag.

Med venlig hilsen

Kamilla Bradt Ryding
Facilitetskonsulent | Dansk Forening for Rosport og Dansk Kano og kajak Forbund.
T: 24442931 | @: kry@roning.dk | web: www.roning.dk | web: www.kano-kajak.dk





Dansk Forening for Rosport



dansk kano & kajak forbund

- Dansk Forening for Rosport og Dansk Kano og Kajak Forbund på vegne af ro- og kajakklubberne samt fem sejlkubber i Svanemøllehavnen.

Høringssvar til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel

Forord

Høringssvaret er udarbejdet af de lokale sejl- og roklubber, søspejdere m.fl. i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen, med tilslutning fra DFR og DKF.

Sammenfatning

Brugerne af havnene udtrykker helt overordnet stor tilfredshed med, at der er valgt en etapeopdeling af tunnelbyggeriet, så indsejlingen til havnene kan holdes åben i byggeperioden, antallet af flyttede både begrænses, og klubberne får mulighed for at opretholde deres klubliv i de nuværende klubhuse med tæt kontakt til aktiviteterne i havnen. Også løsningen med erstatningshavn i Færgeshavn Nord er acceptabel.

Det er dog helt afgørende at:

1. Længere lukkeperioder begrænses til vinterperioden fra ca 15/10 til 1/4.
2. At tidsplanen for byggeriet er så robust, at dette ikke risikerer at skride.
3. At lukkedage i sommerperioden begrænses til det absolut nødvendige og varsles i god tid.

Vinterlukning

"Havneindsejlingen lukkes i op til 5 måneder, når sejlrunden flyttes. Dette arbejde vil blive udført i vinterperioden uden for den primære sejsæson." (Bemærkningerne til lovforslaget afsnit 3.1.2.2.)

Både sejl- og roklubber har traditionelt 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. Selv en kortere overskridelse vil have betydning for medlemstallene, klubbernes aktivitetsmuligheder og deres økonomi.

Derfor bør det prioriteres meget højt, at der lægges en meget robust og kontraktligt bindende arbejdsplan med luft til forsinkelser p.g.a. uforudsete hændelser, tekniske komplikationer, perioder med dårligt vejr etc., også selv om dette måtte betyde en forlængelse af den samlede byggeperiode.

Lukkedage

"Af hensyn til sikkerheden vil indsejlingen hen over året i øvrigt også kunne blive lukket i korte perioder af få dage eller ugers varighed." (Bemærkningerne til lovforslaget afsnit 3.1.2.2.)

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. Så lange lukkeperioder ligger heller ikke i tråd med den beslutning om tilslutning til projektet, som Københavns Borgerrepræsentation har truffet, hvor det i forudsætningerne hedder, at: *"Således vil adgangen til Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen blive opretholdt i anlægsperioden"*, uden at der er tilføjet undtagelser.

Det er tilfredsstillende, at klapning vil blive gennemført på hverdage før kl. 15.

Det er endvidere vigtigt, at samtlige begrænsninger af den frie sejlads gennem Kalkbrænderiløbet varsles i meget god tid – og at planlægningen heraf foregår i et tæt samarbejde mellem klubberne og de udførende/tilsynsførende, så klubberne ikke planlægger arrangementer, kapsejladser eller andet, som må aflyses med kort varsel og kan tage højde for lukkedage i deres daglige aktiviteter.

Særlige forhold for roklubberne

"For roklubberne i Svanemøllehavnen vil der kun være få konsekvenser som følge af projektet, da anlægsarbejde udføres med åben havneindsejling." (Bemærkningerne til lovforslaget afsnit 7.5.2.).

Dette er ikke korrekt.

For det første vil vinterroning ikke 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. Hvis den planlagte kanal til Nordhavnsbassinerne kunne stå færdig inden tunnelbyggeriet ville det kunne afhjælpe problemerne for vinterroningen.

Men vigtigere er, at Svanemøllehavnen er Danmarks vigtigste træningscentrum for havkaproning. Her er Svanemølleløbet i sig selv en vigtig del af træningsfarvandet og ikke blot adgangsvej til Øresundskysten. På dage med østenvind er strækningen mellem nordvesthjørnet af opfyldningen og helt ind i bunden af løbet ved indsejlingen til Kalkbrænderihavnen den eneste med læ, og den bliver derfor brugt til

træningsstrækning. Løbet har i dag en bredde, som gør, at der trods den tætte trafik kan trænes intensivt på en forsvarlig måde. Med den indsnævrede åbning, som tunnelbyggeriet medfører, bliver "racerbanen" klippet over i to, og det giver afbræk i træningen. Det er en betydelig forringelse af roklubbernes træningsfaciliteter i byggeperioden, som desværre er uundgåelig.

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.

Desuden er der i byggefasen konsekvenser for adgangsvejen til roklubberne, hvor det har været på tale at lukke den nordlige udkørsel og etablere en vendeplads. Udformningen skal her tilgodese to behov:

1. 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. Dette foregår ugentligt i sæsonen. (se vedlagte billede af bådtrailere)
2. Bibeholdelse af det nuværende minimale antal parkeringspladser, også selv om kørebanen skal gøres bredere for dobbeltrettet trafik. Muligheden for at parkere langs klubhusfacaderne er nødvendig for trailertrafikken.

Særlige forhold for sejlklubberne

"For så vidt angår vinteropbevaring af både på land kan de nuværende pladser bibeholdes, fordi indsejlingen til den eksisterende havn holdes åben. Sejlerne har dermed mulighed for at sejle ind til beddingen i bunden af havnen og tage båden op der." (Bemærkningerne til lovforslaget afsnit 3.1.2.3.)

Dette er kun rigtigt for ca. 60 % af vinteropbevaringen 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 foreslås at der enten laves en alternativ optagningsmulighed ved nordmolen eller at der afsættes plads til vinteropbevaring ved erstatningshavnen.

Fortsat samarbejde

Der har været en meget konstruktiv dialog omkring VVM-processen mellem havnens brugere og de forskellige aktører i projektet i den dialoggruppe, som har været nedsat. Fra brugernes side ønsker vi, at denne dialog fortsættes under projekteringen og i byggefasen, så vi i fællesskab kan finde de bedste og mest praktiske løsninger på de udfordringer som et så stort byggeprojekt i et tæt benyttet område giver for både os som naboer og for bygherre og entreprenører.

Det gælder ikke mindst i forbindelse med projekteringen af erstatningshavnen, løsning på problemerne med vinteropbevaring af både, eventuelle ændringer af adgangsvejen til roklubberne og planlægning og varsling af lukkedage.

Høringssvaret afgives af:

Dansk Forening for Rosport

Dansk Kano og Kajak Forbund

Som repræsentanter for de lokale klubber **Danske Studenters Roklub, Roforeningen KVIK, Roklubben Skjold og Roklubben Gefion.**

Samt sejlkubberne

Kjøbenhavns Amatør-Sejlkub (KAS)

Øresunds Sejlkub Frem (ØSF)

Kvindelig Sejlkub (KvS)

Sejlkubben København (SKK)

Søspejdertroppen GRY (Børne- og ungdomsgruppe)

Til: JAWI@vd.dk (Jacob Pryds Winkel)
Cc: spr@fiskeristyrelsen.dk (Stig Prüssing (FST))
Fra: Lars Kjærsgaard Bendtsen (FST) (lkb@fiskeristyrelsen.dk)
Titel: SV: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel (VD j.nr. 19/05295)
Sendt: 06-05-2019 13:19:32

Hej Jacob Pryds Winkel

Fiskeristyrelsen, Regional kontrol, Inspektorat Øst Ringsted har ingen bemærkninger til nærværende.

Med venlig hilsen

LARS KJÆRSGAARD BENDTSEN / LKB@FISKERISTYRELSEN.DK
OVERFISKERIKONTROLLØR / REGIONAL KONTROL
TLF: +45 72 18 56 17

UDENRIGSMINISTERIET
FISKERISTYRELSEN
FREJASVEJ 1 / 4100 RINGSTED
TLF: +45 72 18 56 00 | MAIL@FISK-ST.DK | WWW.FISKERISTYRELSEN.DK

Fra: Stig Prüssing (FST)
Sendt: 8. april 2019 13:08
Til: Lars Kjærsgaard Bendtsen (FST) <lkb@fiskeristyrelsen.dk>
Cc: Fiskeriinspektorat ØST (FST) <inspektoratoest@fiskeristyrelsen.dk>
Emne: VS: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel (VD j.nr. 19/05295)

Hej Lars / Øst

Til videre foranstaltning.

Med venlig hilsen

STIG PRÜSSING / SPR@FISKERISTYRELSEN.DK
OVERFISKERIKONTROLLØR / FISKERIKONTROLKONTORET
TLF: +45 72 18 58 73

UDENRIGSMINISTERIET
FISKERISTYRELSEN
NYROPSCADE 30 / 1780 KØBENHAVN V
TLF: +45 72 18 56 00 | MAIL@FISK-ST.DK | WWW.FISKERISTYRELSEN.DK

Fra: Mail (FST)
Sendt: 8. april 2019 10:31
Til: Stig Prüssing (FST) <spr@fiskeristyrelsen.dk>
Emne: FRA HOVEDMAILEN - Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel (VD j.nr. 19/05295)

Fra: Jacob Pryds Winkel [<mailto:JAWI@vd.dk>]
Sendt: 8. april 2019 10:17
Emne: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel (VD j.nr. 19/05295)

Til Høringspater

Transport-, bygnings- og boligministeren forventer i næste folketingssamling at fremsætte forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel.

Se vedhæftet:

- Udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel
- Høringsbrev
- Høringsliste

Høringsmaterialet vil også blive gjort tilgængeligt på Høringsportalen.dk.

Vejdirektoratet skal venligst bede om eventuelle bemærkninger senest den fredag d. 10. maj 2019.

Hørings svar bedes sendt til jawi@vd.dk og trm@trm.dk.

Spørgsmål kan stilles til Vejdirektoratet ved senior projektleder Jacob Pryds Winkel på mail jawi@vd.dk eller telefon 6193 0432.

Venlig hilsen

Jacob Pryds Winkel

Senior projektleder

Vejplan og Miljø



Vejdirektoratet

Carsten Niebuhrs Gade 43, 5. sal

1577 København V.

Telefon +45 7244 3333

Direkte +45 7244 3752

Mobil +45 6193 0432

jawi@vd.dk

vejdirektoratet.dk

Vejdirektoratet er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om vores privatlivspolitik på vejdirektoratet.dk.

Hvis du sender følsomme oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på borger.dk eller virk.dk.

Til: JAWI@vd.dk (Jacob Pryds Winkel)
Fra: Pia Saxild (PS@fbr.dk)
Titel: SV: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel (VD j.nr. 19/05295)
Sendt: 10-04-2019 16:05:08

Forbrugerrådet Tænk vurderer, at udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel ligger uden for vores interesseområde og vil derfor undlade at forholde os hertil. Forbrugerrådet Tænk kan således ikke tages til indtægt for at støtte forslaget eller for at gøre det modsatte.

Med venlig hilsen

Vagn Jølsø
Vicedirektør

Forbrugerrådet Tænk
T +45 7741 7720 / vj@fbr.dk / taenk.dk
Fiolstræde 17 B / Postboks 2188 / 1017 København K

Forbrugerrådet
Tænk

Danish Consumer Council

Fra: Jacob Pryds Winkel [mailto:JAWI@vd.dk]
Sendt: 8. april 2019 10:17
Emne: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel (VD j.nr. 19/05295)

Til Høringspater

Transport-, bygnings- og boligministeren forventer i næste folketingssamling at fremsætte forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel.

Se vedhæftet:

- Udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel
- Høringsbrev
- Høringsliste

Høringsmaterialet vil også blive gjort tilgængeligt på Høringsportalen.dk.

Vejdirektoratet skal venligst bede om eventuelle bemærkninger **senest den fredag d. 10. maj 2019.**

Høringsvar bedes sendt til jawi@vd.dk og trm@trm.dk.

Spørgsmål kan stilles til Vejdirektoratet ved senior projektleder Jacob Pryds Winkel på mail jawi@vd.dk eller telefon 6193 0432.

Venlig hilsen
Jacob Pryds Winkel
Senior projektleder
Vejplan og Miljø



Carsten Niebuhrs Gade 43, 5. sal
1577 København V.
Telefon +45 7244 3333
Direkte +45 7244 3752
Mobil +45 6193 0432
jawi@vd.dk
vejdirektoratet.dk

Vejdirektoratet er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om vores privatlivspolitik på vejdirektoratet.dk.

Hvis du sender falsomme oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på borger.dk eller virk.dk.

Til: JAWI@vd.dk (Jacob Pryds Winkel)
Cc: jgp@kk.dk (Jeppe Grønholt-Pedersen)
Fra: Anne Fischer Olesen (JK1H@kk.dk)
Titel: SV: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel (VD j.nr. 19/05295)
Sendt: 10-05-2019 10:53:07
Bilag: Københavns Kommunes høringssvar til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel.pdf; image001.gif;

Kære Jacob

Jeg fremsender hermed Københavns Kommunes høringssvar til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel. Høringssvaret blev behandlet og godkendt på Københavns Borgerrepræsentations møde i går torsdag den 9. maj 2019.

Med venlig hilsen

Anne Fischer Olesen
Specialkonsulent
Team Mobilitet

KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling

Københavns Rådhus, Rådhuspladsen 1
1550 København V

Direkte 5137 3566
E-mail jk1h@kk.dk
EAN 5798009800176

Fra: Jacob Pryds Winkel <JAWI@vd.dk>

Sendt: 8. april 2019 10:17

Emne: Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel (VD j.nr. 19/05295)

Til Høringspater

Transport-, bygnings- og boligministeren forventer i næste folketingssamling at fremsætte forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel.

Se vedhæftet:

- Udkast til forslag til lov om anlæg af Nordhavstunnel
- Høringsbrev
- Høringsliste

Høringsmaterialet vil også blive gjort tilgængeligt på Høringsportalen.dk.

Vejdirektoratet skal venligst bede om eventuelle bemærkninger senest den fredag d. 10. maj 2019.

Høringssvar bedes sendt til jawi@vd.dk og trm@trm.dk.

Spørgsmål kan stilles til Vejdirektoratet ved senior projektleder Jacob Pryds Winkel på mail jawi@vd.dk eller telefon 6193 0432.

Venlig hilsen
Jacob Pryds Winkel
Senior projektleder
Vejplan og Miljø



Carsten Niëbuhrs Gade 43, 5. sal
1577 København V.
Telefon +45 7244 3333
Direkte +45 7244 3752
Mobil +45 6193 0432

jawi@vd.dk

vejdirektoratet.dk

Vejdirektoratet er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om vores privatlivspolitik på vejdirektoratet.dk.

Hvis du sender følsomme oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på borger.dk eller virk.dk.



BILAG I

KØBENHAVNS KOMMUNE

Økonomiforvaltningen

Center for Byudvikling

9. april 2019

Sagsnr.
2018-0239772

Dokumentnr.
2018-0239772-166

Til Vejdirektoratet

Hørings svar til forslag til lov om anlæg af Nordhavnstunnel

Københavns Kommune har modtaget Vejdirektoratets forslag til lov om anlæg af Nordhavnstunnel mandag den 8. april 2019 og afgiver hermed hørings svar.

Vejdirektoratets forslag til lov om Nordhavnstunnel fastsætter, efter opdrag fra Københavns Kommune (Borgerrepræsentations beslutning den 23. august 2018), at:

1. Nordhavnstunnelen etableres som en kort tunnelloøsning fra Nordhavnsvej til øst for Færgehavsvej
2. Anlægsloven, efter krav fra staten, indeholder en fremtidssikring af Nordhavnstunnelen i form af en forberedelse til Østlig Ringvej
3. Anlægsfasen etapeopdeles og erstatningshavnen placeres i Færgehavn Nord.

Ændringsforslag

Siden Borgerrepræsentations beslutning om Nordhavnstunnelen er der indgået en principaftale mellem staten og Københavns Kommune om Lynetteholmen. Principaftalen indebærer, at:

- Østlig Ringvej må forventes etableret
- 35.000 beboere og tilsvarende antal arbejdspladser på Lynetteholmen og deraf følgende mertrafik
- Der oprettes et nyt selskab Lynetteholmen I/S ejet af By & Havn og staten, der yder tilskud til etablering af infrastruktur til understøttelse af Lynetteholmen.

Lynetteholmen aktualiserer dermed de trafikale og byudviklingsmæssige fordele ved en lang Nordhavnstunnel samt muliggør en finansiering af den lange løsning. I lyset heraf har Københavns Kommune følgende ændringsforslag til loven:

1. Nordhavnstunnelen forlænges, i lyset af Lynetteholmen, til Kattegatvej (fra kort til lang tunnelloøsning), da det giver et bedre udgangspunkt for trafikafviklingen og byudviklingen på Nordhavn

Team Mobilitet
Københavns Rådhus, Rådhuspladsen 1
1550 København V
EAN nummer
5798009800176

2. Anlægsbudgettet i lovforslaget til Nordhavnstunnelen øges fra 2.871 mio. kr. til 3.442 mio. kr. med i alt 571 mio. kr. (2019 p/l) med henblik på at anlægge en lang Nordhavnstunnel
3. Økonomiforvaltningen kan i regi af Lynetteholmprojektet indgå en aftale med staten og By & Havn om, at finansieringen på 571 mio. kr. til den lange tunnel anvises via:
 - Et tilskud fra Lynetteholmen I/S
 - Eventuelt et medfinansieringsbidrag fra By & Havn, hvis selskabet opnår væsentlige byudviklingsmæssige fordele af den lange tunnelloøsning.

Københavns Kommune tager til efterretning, at staten, jf. forslag til lov om anlæg af Nordhavnstunnel, finder finansiering til forberedelsen af Nordhavnstunnelen til Østlig Ringvej på 467 mio. kr. via Lynetteholmen I/S.

Hvis Lynetteholmen, mod forventning, ikke realiseres, må projektet tilpasses og alternativ finansiering anvises. Københavns Kommune har finansieringsansvaret for den lange tunnelloøsning (571 mio. kr. 2019 p/l), som følge af, at Nordhavnstunnelen er en kommunal vej, jf. Principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavnen fra 2014 og dertilhørende lov. Københavns Kommune har ikke finansieringsansvar og budgetrisiko ved forberedelsen til Østlig Ringvej.

Københavns Kommune noterer sig, at der for det videre arbejde med Vejdirektoratets anlæg af en Nordhavnstunnel skal udarbejdes en samarbejdsaftale mellem Vejdirektoratet, By & Havn og Københavns Kommune. Københavns Kommune forventer, at aftalen formaliserer det videre samarbejde herunder økonomiske forhold så som afregningsmodel. I samarbejdsaftalen foreslår Vejdirektoratet, at parterne ligeledes aftaler at reservere et areal til de forventede tracé for en evt. kommende Østlig Ringvej. Københavns Kommune bemærker, at aftalen skal godkendes af Borgerrepræsentationen i forbindelse med godkendelse af forslag til lov om anlæg af Nordhavnstunnel.

Øvrige kommentarer

Københavns Kommune har derudover ikke andre, væsentlige kommentarer til lovforslaget, da loven meget tekstnært indeholder redegørelser og løsninger fra VVM-redegørelsen, der er udarbejdet af Vejdirektoratet i samarbejde med Københavns Kommune og By & Havn. Københavns Kommune bemærker, at forslag til lov om anlæg af Nordhavnstunnel angiver, at:

- Nordhavnstunnelen forventes at stå færdig i 2027
- Der sikres adgang til ydre Nordhavn i anlægsperioden

- På grund af etapeopdeling er havneindsejlingen åben det meste af anlægsperioden (dog lukket op til 5 måneder henover vinterperioden)
- Lovforslaget har en fleksibilitet, så tunnelen kan etableres med et højere beskyttelsesniveau i forhold til stormflod, end det niveau, der er angivet i Vejdirektoratets VVM-redegørelse
- Pålæg af byggelinjer er ikke til hinder for, at der kan foretages almindelig modernisering, istandsættelse og vedligehold af eksisterende bygninger inden for disse.