



København den 22. januar 2021

Høringssvar vedrørende etablering af Lynetteholm - Journalnr. TS6040102-00024

Nedenstående høringssvar forholder sig primært til hvordan den planlagte etablering af en dæmning på tværs af Prøvestensløbet, som fremlagt i Miljøkonsekvensrapporten, påvirker Københavns Motorbådsclub (KMK).

Dette høringssvar tager ikke stilling til eventuelt alternative metoder til jordtransport.

Miljøkonsekvensrapporten beskriver hvordan der ved etablering af Lynetteholm også etableres en dæmning med vej til jordtransport på tværs af Prøvestenskanalen. I den forbindelse er der specifikt fire primære faktorer som vil have markant og direkte indflydelse på foreningens virke:

- Adgang til Øresund gennem dæmningen
- Nødfortøjning
- Støv- og støjgener fra lastbiltransport på dæmningen
- Potentiel tilslamning af arealet vest for dæmningen

Endelig er der andre indirekte forhold som har indflydelse på sejladsen omkring Københavns Havn generelt, og som dermed også påvirker KMKs medlemmer.

KMK er landets ældste motorbådsclub med 100 bådpladser fordelt nogenlunde ligeligt mellem Frederiksholms Kanal, og havneanlægget på Kraftværksvej på Amager.

KMKs område på Kraftværksvej er vinteropbevaringsplads for *alle* klubbens bådejere inklusive bådejere med vintermedlemskab. Dette betyder, at det ikke kun er de 50 både med havneplads på Kraftværksvej som skal igennem dæmningen, men at gennemsejlingsvolumen hen over året som relaterer sig til KMK, er en del højere end umiddelbart antaget i Miljøkonsekvensrapporten (26.2.3).

Adgang til Øresund

Det foreliggende prospekt, som KMK forventer er den udformning af projektet som vil blive ophøjet til anlægslov, beskriver den planlagte vejføring langs Prøvestenen, og via dæmning på tværs af Prøvestenskanalen til Kraftværkshalvøen.

Af Miljøkonsekvensrapporten (26.3.6) fremgår det at:

“Vejen etableres som en dæmning med et rør på 6 meter i diameter og en gennemsejlingshøjde på 3 meter på midten”.

Dette rør i dæmningen skal give KMKs både adgang til og fra Øresund.

Den i Miljøkonsekvensrapporten beskrevne rørløsning er umiddelbart uacceptabel for KMK da frihøjden er for lav for 20% af KMKs både med havneplads på Kraftværksvej. Med den foreslåede løsning vil en båd af mellemstørrelse, eksempelvis af typen Apollo 32, have vanskelig adgang under normale forhold, hvis overhovedet, og ingen mulighed for gennemsejling selv ved let forhøjet vandstand.

I høringsperioden har KMK haft en række meget konstruktive møder med By & Havn samt Københavns Kommune om netop dette problem. By & Havn har med COWI genbesøgt den i Miljøkonsekvensrapporten omtalte rørløsning med henblik på at forøge frihøjden.

KMK har efterfølgende modtaget principskitser for to forskellige løsninger med optimeret frihøjde. En rørløsning og en broløsning.

Angående vejføring fremgår det ligeledes af Miljøkonsekvensrapporten (5.2.2) at:

“Københavns Motorbådsclub og Copenhagen Capelpark kan opretholde deres placering vha. mindre tiltag (rør i dæmning hhv. flytning af bane mod vest). Alternativ kan begge anlæg flyttes til prøvestenen syd”.

Dette alternative flytte-udsagn er dog at gøre regning uden vært, da en eventuelt flytning dels vil kræve massive investeringer, antageligvis samlet set for et tre-cifret millionbeløb, i at gøre det eksisterende skal-anlæg på Prøvesten Syd brugbart som lystbådehavn. Dels vil en flytning fuldstændig nulstille de lokale klubmiljøer. Alternativet er derfor samlet set hverken realistisk eller ønskværdigt.

Det er imidlertid også KMKs opfattelse at By & Havn samt Københavns Kommune oprigtigt gerne vil etablere en løsning som tilgodeser, at KMK kan blive liggende på den på den nuværende lokation på Kraftværksvej og stort set bibeholde det nuværende aktivitetsniveau.

At bygge dæmninger på tværs af gamle eksisterende havneløb er en markant indgriben i infrastrukturen som vil have stor og permanent indflydelse på de samfundsaktiviteter man lukker inde. Hvis den projekterede vejføring via dæmning på tværs af Prøvestenskanalen fastholdes må der som minimum etableres en løsning som tilgodeser en **frihøjde for gennemsejling af dæmningen på tværs af Prøvestenskanalen på mindst 4 meter ved normal vandstand** og helst gerne højere.

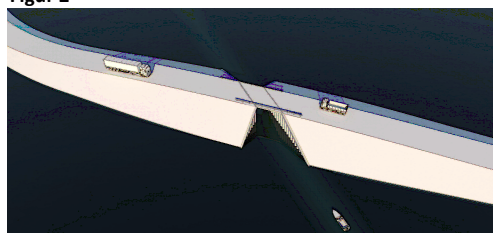
KMK vil på det allerkraftigste opfordre og tilskynde By & Havn til at lægge sig fast på broløsningen (og altså *ikke* rørløsningen). Broløsningen (fig. 1 og 2) giver med H x B = 4,5 x 6 meter:

- Væsentlig mere reel **plads og pladsfornemmelse ved gennemsejling** således at to mindre motorbåde reelt kan passere hinanden hvis situationen skulle opstå
- Meget **bedre navigeringsmuligheder** ved gennemsejling. Har man praktisk sejlerfaring ved man at det i særdeleshed er nemmere at besejle via en tragt-lignende åbning på begge sider
- Sammenlagt vil plads og "tragt" **forøge sikkerheden** væsentligt ved gennemsejling
- **Æstetik** - Broløsningen er usammenligneligt kønnere. Rørløsningen fremstår som en bedaget, industriel løsning. Dæmningen er permanent, og må derfor gerne være noget vi sammen kan være bekendt at vise offentligheden mange år fremover

Figur 1



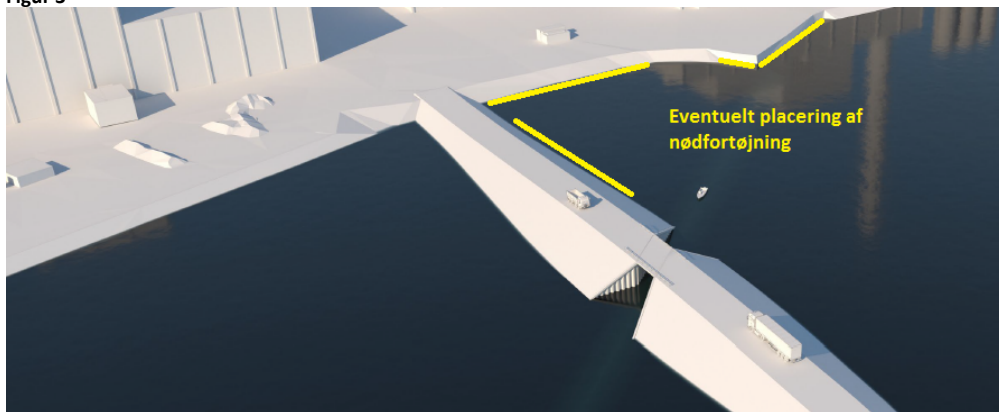
Figur 2



Nødfortøjning

Der bør etableres **tre nødfortøjningspladser på østsiden af dæmningen** således at motorbåde hjemhørende i KMK der uforvarende bliver fanget på østsiden af dæmningen på grund af forhøjet vandstand, eller andet der forhindrer passage, kan fortøje bådene midlertidigt på forsvarlig vis (f.eks. 36-48 timer) og gå sikkert i land via Kraftværkshalvøen. Dette kunne være i form af simple broer, eller - måske bedre for alle parter - ved at gøre det muligt for KMKs både midlertidigt at lægge til på kraftværkssiden (fig. 3).

Figur 3



Støv- og støjgener

Såvidt KMK er orienteret vil der blive opsat en støv- og støjmur langs vejen på Prøvestenen der fører hen til dæmningen over Prøvestenskanalen (fig. 5 - grøn linje).

Der opsættes dog ingen støv- og støjmur på selve dæmningen.

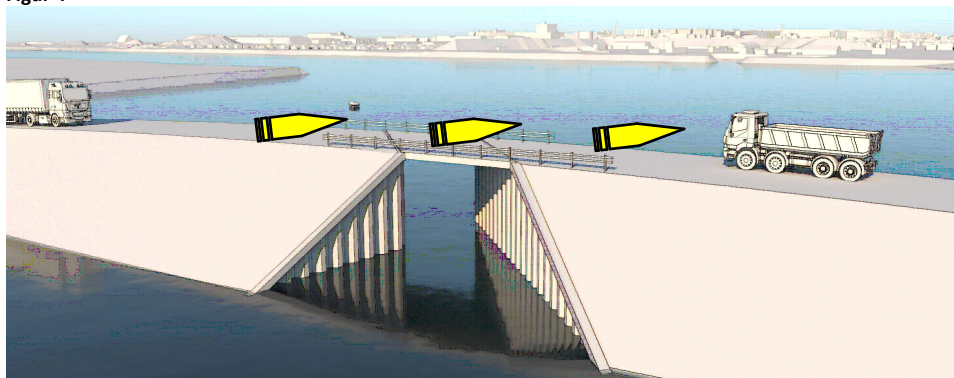
Der forventes at skulle passere ca. 350 lastbiler over dæmningen i hver retning alle hverdage i de næste mange, mange år. Med østenvind (fig. 4 og 5) vil det, ad åre, medføre forøgede støv- og støjgener for både Copenhagen Cablepark og KMK.

KMK har i dag allerede støvproblemet inde på livet med forøgelsen af aktiviteterne på Prøvestenen. Når de ikke vander grusbunkerne på Prøvestenen skal bådejerne i KMK ved østenvind være ekstra omhyggelige med at rengøre og beskytte bådene for at undgå beskadigelse af maskineri, gelcoat og lak.

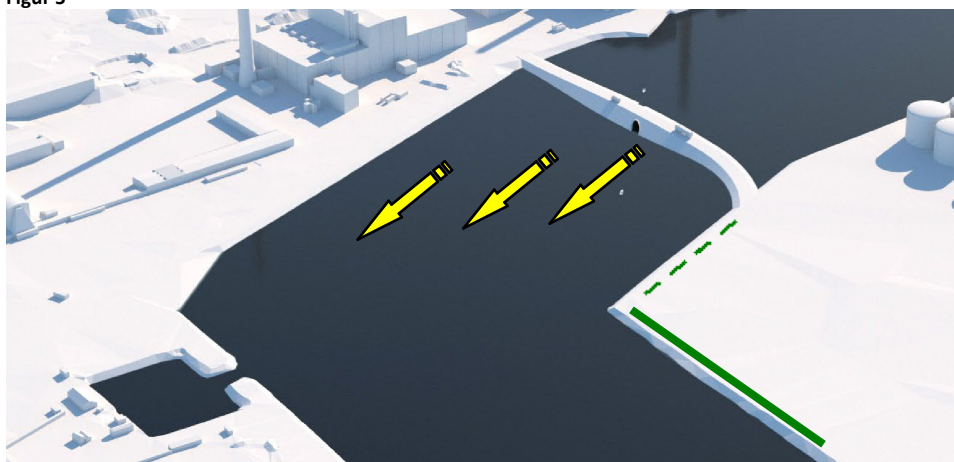
Denne situation vil blive forstærket når dæmningen etableres. Også selvom det af Miljøkonsekvensrapporten (14.7) fremgår at: *“Det skal sikres, at jordtransport foregår uden spild, så der ikke opstår lokale støvproblemer på grund af ophvirvling af tørt støv. Tildækning, befugtning og reduceret last er mulige metoder til reduktion af eventuelle gener.”*

Med KMKs erfaring fra Prøvestenen in mente har KMK ikke tillid til at ovenstående hensigtserklæring kan realiseres hvis man tager antallet af involverede entreprenører og den årrække arbejdet foregår over i betragtning. Der må m.a.o. som årene går forventes forøgede støvgener i KMKs havn på hverdage med østenvind, som vil pådrage forøget vedligeholdelse af bådene i havnen. Den samme situation gør sig formentlig gældende for Copenhagen Cablepark. Vi ønsker en tilkendegivelse fra By & Havn samt Københavns Kommune, at de er åben for en konstruktiv samtale om hvordan vi i fællesskab finder en løsning på denne problemstilling når den opstår.

Figur 4



Figur 5



Tilslamning vest for dæmningen - byggefase

I byggefasen vil der dels skulle bores, og dels fyldes materiale i kanalen for at etablere dæmningen. Det må derfor antages at der ved etableringen er en overvejende risiko for forøget tilslamning af området hvori arbejdet udføres, herunder af sejlrenden som fører til KMKs havn.

Tilslamning vest for dæmningen - efter dæmningen er etableret

Ved etablering af dæmningen på tværs af Prøvestenskanalen skaber man et indelukket afgrænset af den dæmning mod syd som fører til Prøvestenen, og så den nye dæmning mod nord (fig. 6).

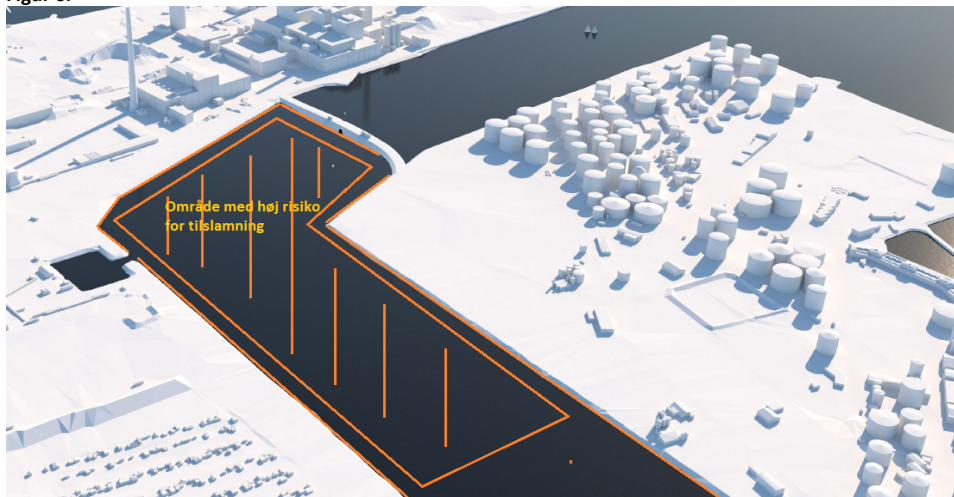
Der er i sommermånederne en markant tilslamning af dette relativt stillestående, lavvandede område som dog modvirkes af efterårets og vintersæsonens vind og strøm som har en oprensende effekt.

Bliver området lukket inde af en ny dæmning er der potentiel risiko for en mere permanent tilslamning og deraf væsentligt forøget indsats og udgift til vedligeholdelse af sejlrenden som går fra KMKs havn og frem til dæmningen. Forøget tilslamning af dette område må desuden forventes også at have negativ effekt på Copenhagen Cablepark.

Det kan på den anden side muligvis vise sig at der ved generelle vind- og strømeffekter skabes kraftigere strøm i det inddæmmede bassin pga. den forsnævrede åbning i dæmningen som bassinets vandmængder skal bevæge sig igennem, hvorved tilslamning undgås gennem naturlig hydrodynamik.

I lighed med støvproblemet omtalt i foregående afsnit ønsker vi en tilkendegivelse fra By & Havn, at de er åben for en konstruktiv samtale om hvordan vi i fællesskab finder en løsning på problemstillingen med utilsigtet forøget tilslamning når/hvis den opstår.

Figur 6.



Andre forhold

Lynetteløbet lukkes. Man kan derfor kun sejle til og fra KMKs havn til Københavns Inderhavn gennem Kronløbet. Det vil betyde væsentlig længere sejlads for KMKs både langs den nye Lynetteholm. Rent praktisk betyder det for alle både i klubben, at en tur mellem Københavns Inderhavn og KMKs havn forlænges med ca. 6 kilometer.

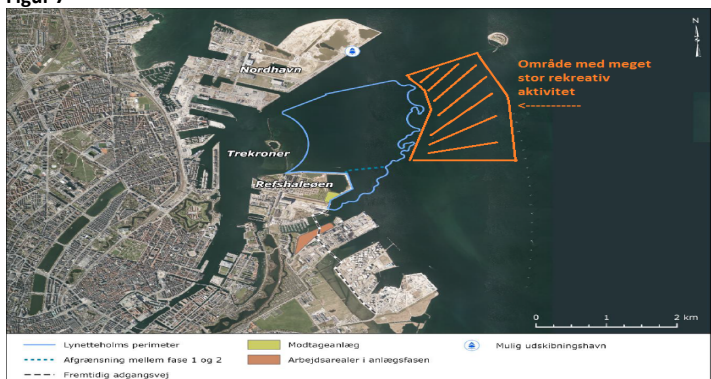
Som en klub der er særdeles aktiv i havnen er vi naturligvis ærgerlige over denne forringelse af sejladsmulighederne til og fra inderhavnen og den deraf generelle påvirkning af sejlladskulturen. Forlængelsen vil tilskynde langt færre til at tage "smutturen" i hverdagen, som er den der i høj grad bringer glæde ved sejlads og liv til inderhavnen i det daglige.

Vi håber at By & Havn også tager i betragtning at mindre motoriserede joller stadig skal kunne foretage denne forlængede tur forsvarligt og samtidig overholde søfartsreglerne - hvilket leder os frem til næste punkt nemlig:

Besejling af området mellem Lynetteholm og Middelgrund. Området øst for Lynetteholm afgrænset af Middelgrund i nord og vindmøllerne mod sydøst (fig. 7) kommer i stort omfang til at agere den nye "Blå Fælledpark" for konglomeratet af rekreative vandsportsaktiviteter.

Vi opfordrer By & Havn til at tilsikre, at de samlede forventede rekreative aktiviteter som dette område nu skal rumme i form af kanoer, joller, SUP'er, kapsejladser, undervisning, trafik til og fra Kronløbet, generel trafik nord/syd, erhvervstrafik etc. *ikke* kommer i paradoksalt konflikt med hinanden på grund af generelle vigeregler i uheldig kombination med Søfartsstyrelsens/Miljøstyrelsens bekendtgørelse om afstandskrav til kyst samt vejledning for besejling med motorbåd langs samme, såsom at "sejladsen skal inden for 300 meter fra kystlinjen foregå med en hastighed på maksimalt 5 knob vinkelret på kystlinjen".

Figur 7



Opsummering

Afslutningsvis skal vi blot opsummere at KMK, med Lynetteholms etablering, ønsker at tilsikre en for alle parter tilfredsstillende løsning på følgende fire kardinalpunkter:

- Adgang til Øresund gennem dæmningen via **broløsning** med 4,5 meters frihøjde ved normal vandstand
- Nødfortøjning etableres/tillades på østsiden af dæmningen
- Støv- og støjgener fra lastbiltransport på dæmningen løses i fællesskab
- Potentiel tilslamning af arealet vest for dæmningen løses enten hydrodynamisk eller på anden vis