

Høringssvar til VVM undersøgelse om Lynetteholm

1. Bekymring for sejlads med lystfartøjer

Langelinie Lystbådehavns Bådelav (LLB) er bekymret over fremtidig ind- og udsejling til Københavns Havn gennem Kronløbet som et fælles løb for industri- og lystbåde og med form som en tragt mod nordøst. Det vil være problematisk særlig ved vind fra nord og øst, da sejlløbet er i et område med stærk strøm og høje bølger, som slår tilbage fra molekanterne samt vil have krydstogtskibe liggende ved nuværende Oceankaj og på sigt langs den kommende nordlige perimeter med deraf følgende kastvinde. Det er positivt, at indsejlingen ifølge den seneste skitse er gjort bredere, og at der på det inderste stykke nu er planlagt en mere bølgeabsorberende kaj, men det er næppe tilstrækkeligt.

LLB er endvidere bekymret over, hvis den påtænkte afværgeforanstaltning med lysregulering for at imødegå kollision mellem de store skibe og lystfartøjer udvikles uden deltagelse af sejlorganisationer, herunder også LLB som nogle af de primære lystsejler-brugere af det kommende sejlløb.

LLB ser en risiko for, at lystfartøjer ved visse vindretninger og i tilfælde af en u hensigtsmæssig lysregulering, når Lynetteløbet lukkes, reelt afskæres besejling til og fra Københavns Havn. Det vil have negativ påvirkning på hele det maritime miljø i og langs Københavns Havn, som ellers værdsættes af mange, og som er Københavns Havns kulturarv. VVM redegørelsens baggrundsrapport om sejlads bekræfter den store trafik af lystfartøjer, der i dag benytter ind- og udsejling i Københavns Havn og dermed omfanget af problemet. En stor del af lystfartøjerne er udenlandske gæster uden lokal kendskab, for hvem problemet vil være større og skadesvirkningen også smitte af på den øvrige del af byen.

Det bemærkes, at de faktuelle udfordringer for lystbåde i området ved indsejlingen ikke ses beskrevet direkte i VVM redegørelsen, men virkningen af Lynetteholm på lystsejlads vurderes blot som moderat, og at påtænkte afværgeforanstaltninger ikke tager direkte hensyn til lystfartøjer men til industrifartøjer. Endvidere at By & Havn oplyste på informationsmødet den 5. januar 2021, at mulighederne for at bevare Lynetteløbet som sejlløb for lystfartøjer ikke var undersøgt, samt at By & Havn ikke kunne komme med klart svar på, hvorfor den nordlige perimeter ikke trækkes længere mod syd, uanset der efter de opdaterede beregninger ikke er brug for hele arealet til bebyggelse, og i hvert fald ikke indenfor de første 15 år når til den nordlige grænse med opfyld. Endelig, at By & Havn oplyste, at lysreguleringen er påtænkt men ikke nærmere planlagt samt at By & Havn erkendte, at anlæggelse af venteplads uden for indsejlingen ikke var mulig.

Endeligt bemærkes det, at Lynetteholm inddrage vandarealer der i dag benyttes til kapsejlads uden at der i VVM redegørelsen forholdes til alternativ anvisning.

2. Opfordring

LLB opfordrer til

- at de besejlingsmæssige forhold for lystfartøjer undersøges yderligere, og at sejlorganisationer, herunder LLB inddrages i detailudformningen af den kommende lysregulering ved Kronløbet.
- at der indskrives et krav i anlægsloven om afværgeforanstaltninger ved det fælles sejlløb i Kronløbet, der viser sig påkrævet enten nu som følge af en "ekspertgruppes kommende yderligere undersøgelser" eller som først viser sig efter anlæggelsen af Lynetteholm, såfremt den fælles indsejling giver "nærvæd-oplevelser" og/eller reelt lukker havnen af for lystfartøjer.

3. Uddybning

LLB vurderer med sit kendskab til lokalforholdene, at et fælles sejlløb vil være yderst problematisk for lystfartøjer, og at der mangler tilstrækkelige afværgeforanstaltninger, herunder at det lidt brede løb og reduktion i længden af den hårde molevæg ikke er nok alene, samt at der i fremtiden vil være risiko for person- og materiel sikkerhed samt stærkt begrænset sejlbar adgang, ikke mindst ved vind fra nord- og østlige retninger samt at lystfartøjer reelt afskæres fra Københavns Havn.

Der henvises bla. til

- De for lystbåde vanskelige lokale besejlingsmæssige forhold ses ikke beskrevet i VVM redegørelsen, og at By & Havn har oplyst at alle interessenter har været inddraget i følgegrupper, men dette gælder ikke LLB uanset anmodning herom,
- De i VVM redegørelsen foreslåede foranstaltninger løser ikke problemet med de vanskelige forhold og til tider farlige, som forstærkes ved et langt løb. Det kan blive umuligt at besejle for sejl, og selv for motorbåde vil forholdene med store krappe søer ved vind fra nord og øst, som slår tilbage fra de hårde spunsvægge samt forstærket udadgående strøm vil kunne medføre farlige situationer og kræve stor motorkraft at klare sig igennem,
- de i VVM undersøgelsen foreslåede afværgeforanstaltninger tager ikke reelt hensyn til forhold for lystbåde men primært industrifartøjer, og at det ikke er nogen løsning at nedprioritere fritidsbådes passage til forhold for industrifartøjer ved lysregulering,
- industrisejllads i Kronløbet er ikke begrænset efter udflytning af containerhavnen, som det blev anført i høringsmødet den 5. januar, idet der stadig er hyppig trafik fra Oslo-færgerne, DFDS transportskibe, krydstogtskibe og andre større fartøjer,
- at den påtænkte lysregulering alene er på idestadiet,
- at det ved stærk vind fra visse retninger vil være meget vanskeligt for fritidsbåde at skulle ligge og afvente fri passage, ligesom det vil volde udfordringer for store antal gæstesejlere i sommerperioden som er uden lokalt kendskab, og
- By & Havn har anerkendt, at det ikke er en mulighed at etablere venteplads ude for indsejlingen, mens LLB gør opmærksom på, det vil være praktisk vanskeligt og farligt at skulle sejle rundt og afvente i visse vindretninger, og selv indenfor er det uundgåeligt, at bølgerne ved stærk vind fra nord og øst vil stå højt og slå skævt frem og tilbage, hvor der vil være stor risiko for at få skader på bådene ved at skulle ligge op til kaj (selv på indersiden) under forhold, hvor vandet bevæger sig op og ned uforudsigeligt og med en betydelig højdeforskel på dal og top,
- Samt idet VVM undersøgelsen har påvist et overordentlig stort antal besejlinger af fritidsbåde både motor og sejlbåde. Baggrundrapporten for sejllads indeholder således trafikstatistik som med det overordentlige store antal årlige lystbådebesejlinger underbygger problemets omfang. Endvidere underbygger simulationer om strøm, bølger mv. at der er udfordringer ved nordlig vind. Vind fra øst er tilsyneladende ikke vurderet i VVM undersøgelsen, uanset problemet må antages at være størst der.

LLB og andre sejlorganisationer beskrev i undersøgelsestema for VVM undersøgelsen problemer ved besejling til og fra Københavns Havn ved et langt smalt Kronløb, som eneste besejlingsmulighed. Det blev beskrevet, hvordan bølgeforhold i indsejlingen gennem kronløbet vil blive stærkt påvirket af reflekterede bølger fra de lodrette kajvægge, kastvinde samt fra øvrig skibstrafik. Der blev opfordret til undersøgelse af, hvordan disse bølgerrefleksioner kunne reduceres, så det som minimum ikke forværrer de særdeles udfordrende forhold, der opleves under de eksisterende forhold, særligt ved østlig vind. Allerede i dag er bølgeklimaet langs kajerne således problematisk for lystsejllads (jo tættere man kommer på hjørnet af Oceankaj jo større er problemet) og det gøres yderligere kritisk, når erhvervstrafik og lystsejllads skal foregå i et mere restriktivt farvand med faste moleanlæg på begge sider. Det blev angivet, at forholdene burde undersøges for alle vindretninger og projektfaser, så det også kan håndteres i hele anlægsperioden. Det blev anbefalet, at holde en alternativ indsejling åben for lystsejllads så længe som muligt.

VVM rapporten forholder sig ikke direkte til udfordringerne, og forholdene synes ikke tilstrækkeligt belyst. Det er dog noteret, at der faktisk er foretaget mindre ændringer som lidt bredere løb samt mere bølgeabsorberende mole på den inderste del. Det afhjælper generne lidt mens de øvrige "afværgeforanstaltninger" må anses for at være utilstrækkelige for lystsejllads vedkommende.

LLB er bekendt med, at By & Havn har udført en række simulationer efter den fremførte kritik, men kun for industrifartøjer. Dansk Sejlunion deltog ved simulation af lystfartøjer (større af slagsen), og den udlægning som By & Havn gengav Dansk Sejlunion for ved høring den 5. januar kan ikke genkendes. Som det er LLB bekendt, er Dansk Sejlunion ganske bekymret.

By & Havn oplyste flere gange under høring den 5. januar, at alle havde givet input via følgegrupper mv.. LLB har ikke fået lejlighed til at deltage, og er naturligvis fortsat meget interesseret i at bidrage i dette arbejde og kender forholdene måske bedre end så mange andre.

De foranstaltningerne der ifølge VVM redegørelsen er søgt taget mod udfordringerne ved at fælles sejløb ind og ud af Københavns Havn er:

- God kommunikation og koordinering mellem projektets arbejdsfartøjer skal sikre 3.-parts fartøjer sejlede i havnen. Fx vha. en arbejdsfartøjskoordinator
- Tydelig markering af arbejdsområdet
- Information om anlægsarbejdet af Lynetteholm til erhvervssejlere og lystsejlere
- System med spærretider for lystfartøjer, når større fartøjer sejler eller lægger til i Kronløbet af hensyn til lystfartøjernes sikkerhed
- Ventende lystfartøjer sikres venteplads på begge sider af Kronløbet [men nu opgivet]
- Belysning ved knækket på Lynetteholms nordlige perimeter, for at tydeliggøre hjørnet

Foranstaltningerne vil imidlertid ikke afhjælpe problemerne for lystfartøjer og som primært synes at være taget til fordel for industrifartøjer.

By & Havn oplyste i øvrigt ved informationsmødet den 5. januar 2021, at venteplads kun var mulig på indersiden af Kronløbet. Det blev videre oplyst, at man vurderede det ville tage ca. 10 minutters ventetid for en lystbåd på vej ind til Københavns Havn at skulle afvente rødt lys for eksempelvis Oslofærgen, der skulle ud, og at man regnede med at det var uproblematisk og at lystfartøjet lige kunne sejle en lille rundtur imens.

Det rejser spørgsmål som;

- hvornår sættes lys på rødt i forhold til færgens adgang (må forventes at være inden den sætter sig i bevægelse, idet lystfartøjer ellers vil være i selve Kronløbet, når færgen sejler ud)
- hvornår det røde lys slukkes igen, dvs. hvor langt ude færgen skal være før lystbåde må sejle ind (hvilket forventes at være når færgen er i frit vand og fri af Ocean kaj)
- den tid det tager fra færgens afgang ved færgelejet til den er i frit vand, dvs. forbi yderste spids af Ocean kaj,
- hvor lystbåde må ligge og afvente imens (idet det næppe kan være i området mellem færgens rute og Ocean kaj /krydstogtskibene, samt taget i betragtning den nordlige perimenter af Lynetteholm, som sejl båden også skal være fri fra)
- de bølgesimulationer der blev fremvist ved informationsødet bekræfter, at ved nordlig vind forværres forholdene. Der blev gjort meget ud af vind fra syd, men problemet er ved vind fra nordøst og øst ikke fra syd. Man vil næppe kunne sejle afventende rundt for sejl forsvarligt, men heller ikke pga. de rullende bølger forsvarligt vil kunne nedtage sejlføring og afvente for motor. Dertil kommer at der ifølge beregningerne også vil komme øget strøm i retning ud af løbet. Det bliver således et meget vanskeligt indløb af besejle for små både.

Afslutningsvist bemærkes, at ifølge VVM redegørelsen har det vist sig ikke at være nødvendigt med hele den nordligste del af Lynetteholm området til bebyggelse. Afgrænsningen mod nord (nordlig perimenter) kan i teorien forrykkes mod syd i retning øst – vest eller øst -syd fremfor som planlagt vest mod nordøst. Den smalle åbning til havnen længst mod vest ved kommende dokport vil i givet fald så være en kort passage og ikke udgøre samme problem for lystbåde, som den nuværende planlagte lange "kanal" mellem Oceankaj og nordlig perimenter. Alternativt kunne der anlægges en bred åbning til Københavns Havn med plads til trafikseparering og såfremt det er nødvendigt for at kunne aflukke mod højvande, kan dokporten opdeles i to med en kort "mole" imellem.

Carsten Møllekilde, formand LLB