

Bevar os vel - i Margretheholms havn.

Et samlende notat med fokus på de forhold, som projektet Lynetteholm har og vil påføre Sejlklubben Lynetten.

Forord.

Dette notat er på vegne af den almindelige forargelse i vores havn omkring de mange påvirkninger, som etableringen af dæmningen foran havnen forårsager.

Det handler om det helt unødvendige overgreb på mere end 1.300 medlemmer og som kunne være undgået ved en langt mere professionel håndtering af de konsekvenser

Lynetteholmen påfører

Margretheholms havn, herunder især den nu etablerede dæmning med klapbro.



De fleste medlemmer har forståelse for, - og accept af, at intet står stille, og at udvikling kan være godt, men når hensynet til det bestående er nærmest ikke eksisterende, så skaber det uro, vrede, og lede ved det system, som vi alle er en del af.

Den omstændighed at Lynetteholmen for nogen er en nødvendighed, og for andre en Øresundsødelæggende pestilens, har egentlig ikke noget at gøre med dette notat, det handler primært om myndigheders håndtering af det påståede afværgeprojekt, nemlig en dæmning og en klapbro og dets negative påvirkning og som i snart halvtreds år,- og for egen regning, har skabt rammerne for sameksistens via undervisning, ugentlig kapsejlad, stævner med deltagelse fra ind og udland, junior-afdeling med jollesejlad året rundt,- og for børn i alle aldre, boende på Christianshavn og nabobebyggelser,- samt disses forældre, hvor mange også aktivt deltager i sejlklubbens undervisning og klubliv.

Hos bygherren By&Havn har der ikke været interesse for alternative løsninger, hverken en akvædukt eller den miljøvenlige, kombinerede jordtransport ved også at bruge vandvejen og til glæde for alle borgerne i Københavns kommune.

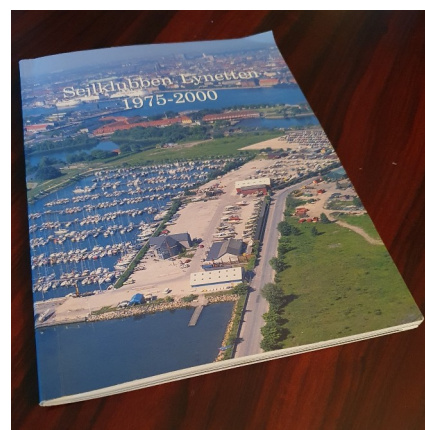
Derudover har der ikke hos By&Havn, været noget mærkbart ønske om at afhjælpe de skader, som bro og dæmningen forvolder på sejlklubbens aktiviteter, herunder forureningen af havnevandet, som påstås i bedring, men uden dokumentation.

Det siger sig selv, at med denne arrogance, samt et sjusket byggeforløb med en umådelig høj fejlprocent, så har skadevolder pligt til at søge det ødelagte genoprettet.

Baggrunden.

Sejlklubben Lynettens medlemmer lagde i sin tid selv grundlaget for et bevaringsværdigt maritimt miljø og som i dag er beliggende i Margretheholms havn.

Margretheholms havn skal i fremtiden ikke bare bevares på grund af gamle fundamenter og historisk stablede mursten,



men som en havn der ved egen fysisk kraft er skabt ved et enestående sammenhold blandt borgere fra alle sociale lag.

En havn som er Danmarks største foreningsejet selvbyggerhavn, - overhovedet.

Dette enestående projekt bør være enhver politikers grundlæggende ABC omkring et vellykket samarbejde mellem et privat initiativ fra byens borgere, offentlige myndigheder, lokale politikere og ikke mindst, for egne økonomiske midler, at have opført Margretheholms havn – så også derfor skal Margretheholms havn bevares for eftertiden.



Flere oplysninger om vores historie fra havneguiden: <https://margretheholmshavn.dk/>

Anlægslovens alt for hurtige og udemokratiske vedtagelse af jorddepotet Lynetteholmen har, men vil også i særdeleshed påvirke dette unikke idegrundlag og som oprindeligt i 1975 blev aftalt med de Københavnske lokalpolitikere i Borgerrepræsentationen og det daværende Københavns havnevæsen.

Formålet.

Formålet med dette notat er at samle de negative påvirkninger forårsaget af Lynetteholmens mange afværgeforanstaltninger, fremlægge dokumentation og forslag til hvorledes sejlkлубben kan minimere disse forhold og fremadrettet fastholde klubbens daglige virke og dens oprindelige brede formål.

Materialet hentes særligt fra sejlkclubbens mere end 1300 medlemmer og med fokus på Lynetteholmens mange forhold der påvirker os, allerede nu som i fremtiden. Dette grundet de af Lynetteholmens etablerede afværgeforanstaltninger, herunder den opførte dæmning og monterede broklap til kørsel med jord til opfyldning i Kongedybet.

Vi vil samtidigt, om det er muligt med de begrænsede ressourcer vi har til rådighed, angive løsningsforslag til en hel eller delvis afhjælpning af disse påvirkninger forårsaget af projektet.

Arbejdsgruppen omkring dette notat arbejder uafhængigt af Sejlkclubben Lynettens bestyrelse, lige som vi ikke udtaler os på vegne af Sejlkclubben Lynetten, men overlader dette arbejde til klubbens bestyrelse.

Bestyrelsen og andre er meget velkommen til at anvende vores notat og særligt med henblik på Sejlkclubben Lynettens kommende kontraktforhandlinger med By&Havn og om nødvendigt også i et nærmere samarbejde med Københavns Borgerrepræsentation, som i sin tid var en aktiv medspiller i havnens etablering.



Notatet kan også bruges som et supplerende værktøj for på saglig vis, at rette fokus på havnens mulige overlevelse og bedst mulige forståelse for vores problemer, samt et arbejde for bevarelsen af klubbens fremtidige eksistens og ikke mindst af det sociale arbejde, som altid har været en stor del af Sejlklubbens formål, både for ung som for gammel.

Overordnede forhold for Margretheholms havn.

Vi vil ikke her i dette notat tage stilling til selve projektet Lynetteholmen, men dog blot nævne, at igangsætningen af dette politisk bestemte jorddepot, vil påvirke helt vitale områder og funktioner i Margretheholms havn, men også velvidende, at opfyldningen af Kongedybet også vil få alvorlige konsekvenser for Østersøen og dermed for biodiversiteten i vores mange fjorde, sunde og bæltter. Disse farvandes beskyttelse betyder så meget for os sejlere og som vi selv er en stor del af såvel i vores fritidsliv, som sammen med familie og venner.

Den største direkte for vores havn påvirkning er dog ubetinget den af bygherren By&Havn igangsatte dæmning med broklap og som i den grad har og vil påvirke havnens daglige brug og måske i værste fald på sigt kan blive havnens endeligt.

Denne såkaldte afværgeforanstaltning har alene til formål at transportere mere end 350 lastbiler frem og tilbage med en samlet jordkørsel på mere end 80 millioner tons til det kommende jorddepot Lynetteholmen.

Denne voldsomme lastbiltransport gennem København over de næste 30 – 50 år har vi fra Margretheholms havn forsøgt at reducere med nedenstående to alternative løsningsforslag.

Begge forslag ville hver især kunne have forhindret den nu etablerede dæmning og klapbro, lige som en bevarelse af den i mange år foretagede jordkørsel til Nordhavnen ville have gjort det samme, men som alligevel nu af By&Havn ønskes afsluttet.

Dette til trods for den stadig forbedrede og meget dyre infrastruktur og på sigt en langt mindre jordkørsel grundet de vigende byggekonzunkturen.

Det første løsningsforslag:

Den af Sejlklubbens foreslåede akvædukt og som på en smuk arkitektonisk måde kunne integreres i sit nuværende havnemiljø og som modsat den nuværende dæmning, ikke igen skal fjernes, når og hvis en kommende østlig ringvej ville være godkendt og gennemført.

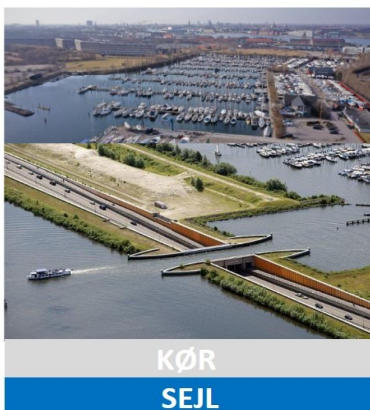
Det er stadig uforståeligt at politikere, transportminister, transportudvalg, overborgmester med flere som blev præsenteret for akvæduktløsningen, blot ”købte” By&Havns argumenter imod denne løsning med følgende påstand:

” Væsentlig større omkostninger og forsinkelser af Lynetteholmsprojektet ”
– argument som allerede nu viser sig ikke at holde vand.

Margretheholm Havneakvædukt

- derfor 

Akvædukt



Klapbro



Det andet løsningsforslag:

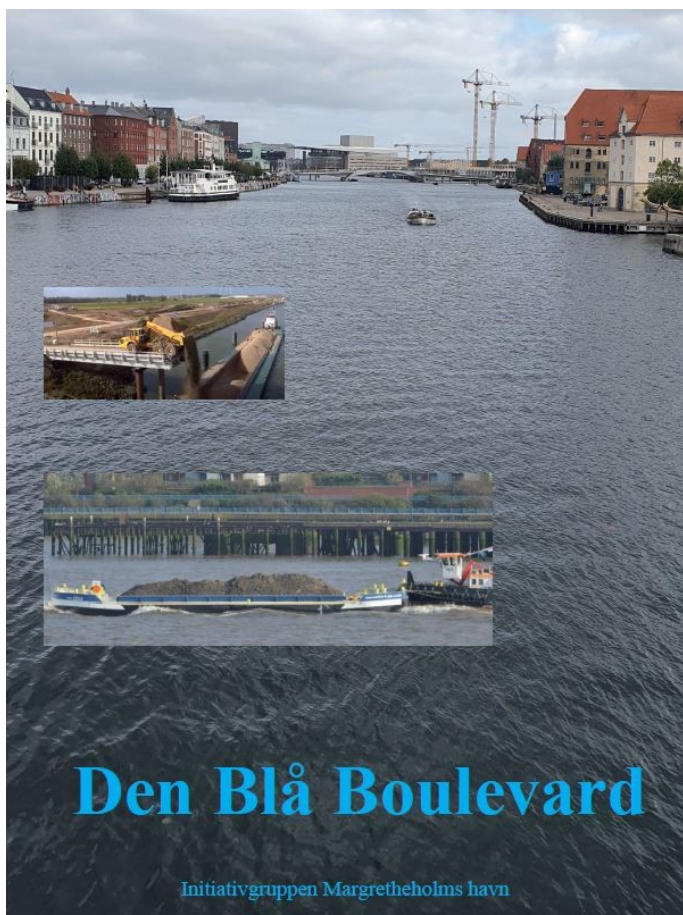
- og til glæde for borgerne i hele København var og er stadig en mulighed, at kombinere lastbilstransport med en langt mere miljøvenlig pramtransport, som det nu i mange år er blevet praktiseret i det indre London.

By&Havns rådgiver ingeniørfirmaet Rambøll A/S har ud fra bygherrens fastlagte udregningskriterier fremlagt en noget manipuleret udregning for CO₂ emissionen i MKR-rapporten og som desværre alene har tilgodeset bygherrens eget ønske om at foretage denne jordtransport udelukkende med lastbiler.

Et flertal i Folketinget har desværre accepteret denne urigtige beregning og Københavns Borgerrepræsentation har gjort det samme, til trods for at de i Anlægsloven for Lynetteholmen ellers havde retten til at kombinerer denne lastbilstransport ved også at bruge vandvejen.

Intet er dog her at sammenligne med de mange lastbilskørsler, som når Nordhavnsdepotet lukkes og alt jordkørslen i København sendes sydover for således i de næste mange år skal køre fra det nordlige København og videre ind gennem indre by for til sidst at dumpes i Kongedybet, som en kæmpe prop og dermed betyder en meget alvorlig situation for saltbalancen i Østersøen.

- a. **Dokumentation.** Bilag 1.
Uddrag af CO₂ beregningen i MKR-rapporten.
- b. **Afværgeforanstaltning.** Bilag 2.
Rapporten: Den Blå Boulevard – brug vandvejen.



Notatets påvirkninger er opdelt som følger:

- A. **Sejladsforhold.**
- B. **Påvirkning af sejlerundervisning, såvel for juniorer som elite.**
- C. **Havnens generelle forureningsgrad og biodiversitet.**
- D. **Sejlkubbens økonomi.**
- E. **Øvrige forhold.**

A. **Sejladsforhold.**

1. **Arbejdsområdet** for Lynetteholmens afmærkning i Kongedybet er pt. utilstrækkelige og især for gæstesejlere, som af flere grunde vil kunne overse dette farlige arbejdsområde med efterfølgende risiko for både skib og besætning.
2. **Grundet blokeringen** af Kongedybet vil strømforholdene her allerede under første etape blive af betydelig styrke, således at skibe med mindre maskinkraft, typisk sejlbåde med påhængsmotor, vil kunne risikere at de ikke kan sejle gennem den i Kongedybet tilbageværende smalle sejlrende mellem arbejdsområdet og det lave, urene område (en tidligere losseplads) på Middelgrunden.
3. **Ind til trafiklys m.v.** er blevet opsat, når broklappen er blevet taget i brug er gennemsejlingen i den høje dæmning meget farefuld, grundet de dårlige oversigtsforhold og den krumme linjeføring af sejlrendens østlige del.
Indadgående sejlads skal i flg. gældende søvejsregler vige for udadgående og derfor skal indadgående holde sig helt til styrbords side af sejlrenden og opdager måske for sent et skib for udadgående og i særdeleshed den motorbåd, som efter tankning måtte ligge skjult bag den høje dæmning.
4. **Ved denne pludselig situation**, hvor et indadgående skib skal holde tilbage, er der dårlige muligheder for at ligge i en afventende position, grundet den omkring liggende mindre vanddybde, de stærke strømforhold og dæmningens farlige stensætning ved et evt. motorstop.
5. **Dårlige anlægsmuligheder** for ventende både under broens lukketider.
På hver side af dæmningen monteres to flydebroer af 15 meters længde og forventes at sættes sammen til samlet 30 meter og giver derved plads til 2-3 både på hver side af dæmningen. Midlertidig fortøjning af en ventende båd vil blive umulig eller med risiko for personskader, under østfra kommende kraftige vinde og de deraf kraftige bølgeforhold gennem det eksisterende brede havnehul, direkte ud til Øresund.

- b. Afværgeforanstaltning:** Vi foreslår at fordele de 4 flydebroer således, at de tre og meget gerne alle fire flyttes til dæmningens østside, da de ikke er helt så nødvendige som på vestsiden. Her kan bådens fortøjninger slippes ved havnepladsen tæt på broens åbningstider og havnes østmole kan i påkommende tilfælde anvendes til et kortere ophold.
6. **Margretheholms havn kan ikke længere anløbes** af sejlbåde uden hjælpemotor ved en vestlig vindretning under samtidig påvirkning af de forøgede strømforhold gennem dæmningens smalle passage ved skift mellem høj og lavvande. En speciel sejlteknik under disse særlige vindforhold kaldes ærøbstik kan ikke her anvendes under samtidig overholdelse af gældende vigeregler i havneløbet. Samme forhold gør sig gældende for udsejling ved østlig vindretning, men på betingelse af at modgående både (indadgående) vil overholde sin vigepligt for udadgående sejlads.
7. **Broklappens samlede konstruktion er ikke dimensioneret** ved en vindstyrke svarende til stærk kuling og der over. Dette betyder at By&Havn har forbeholdt sig retten til at lukke broklappen ned, uanset tidspunkt om vindstyrken overstiger 20 m/s . **Dette betyder** at en eventuel sejlerfamilie i Øresund ikke kan søge nødhavn i Margretheholms havn ved et pludseligt opstået vejrskifte, lige som en sejler hjemmehørende havnen kan risikere, at skulle overnatte under kraftige østfra kommende bølge- og vindforhold uden en betryggende fortøjningsmulighed i forhavnen. **En lukket broklap** vil også betyde uacceptable redningsbetingelser for Dansk Søredningstjeneste, som er beliggende i Margretheholms havn. En nødstedt sejlbåd vil derfor ikke kunne bugseres til nærmeste nødhavn, hvor der samtidig er mulighed for kranløft om båden måtte tage vand ind og derfor øjeblikkelig skal løftes op på land.

B. Påvirkning af sejlerundervisning, såvel på juniorniveau som på eliteniveau.

1. **Siden havnens indvielse i 1978** har især sejlkubbens ungdomsafdelinger modtaget undervisning i havnens forbasin. Her var der rolige og gode undervisningsforhold til de usikre nybegyndere og med det faktum, at risikoen for en tur i vandet ved kæntring var inden for sikre rammer og i et rent vandmiljø. Disse sejlsforhold er nu ødelagt med den gennemgående dæmning midt over dette havneområde, samtidigt med at vandet er og bliver fortsat forurenet i så alvorlig grad, at denne undervisning ikke længere kan gennemføres forsvarligt og er påvirket af kraftige strømhvirvler i undervisningsområdet og derfor ikke kan bruges som undervisningsområde.

På længere sigt må det anses at bundvegetationen vil rådne grundet den ringe vandudskiftning og vil derfor resultere i en biologisk bundvending med ildelugtende og sundhedsfarligt vand til følge.

Alt i alt er den i dag gennem snart 50 år hævdvundne ret ikke længere til rådighed for sejlkubbens undervisning af vor ungdom og andre kommende sejlere.

Kapsejls generelt i de kommende år.

Når etablering af perimeteren til fase 2 påbegyndes i 2023 eller 2024? - så må vi forvente, at der etableres et stort forbudsområde for alt kommende kapsejls i dette område.

Det vil derfor betyde, at en stor del af vores nuværende kapsejlsområde forsvinder. Specielt ved øst- eller vestlige vinde vil vi ikke have mulighed for at etablere de obligatoriske baner med op/ned sejls - kryds/læns ben.

Vi må ligeledes forvente perioder med meget kraftig strøm – og langt mere end de ca. 2 knob vi frem til i dag førhen har oplevet.

2. **Alle sejlkubber i Danmark** har foruden undervisning af unge sejlere også en mangeårig tradition for at tilbyde et højt sportslig niveau til de sejlere, som vil gøre brug af denne uddannelse. Danmarks mange sejlkubber arrangerer og tilbyder udlån af specielle bådtyper til de sejlere, som vil arbejde frem mod deltagelse i større landsdækkende sejlsarrangementer, ja endog med deltagelse i de Olympiske lege, hvor Danmark har stolte traditioner for at hjemtage medaljer. Disse muligheder vil ikke længere være et aktiv for landets største foreningsejede sejlkub, S/K Lynetten.



Endelig vil sejløbet gennem dæmningen i sig selv betyde, at alle former kapsejladsjoller i fremtiden er afhængig af at blive slæbt ind og ud af havnen med en følgebåd ved henholdsvis østlige og vestlige vindretninger.

3. **Gennem sejlsæsonen** har klubbens kapsejladsbaner ligget i Kongedybet, men skal nu flyttes til et område, som vil blive påvirket af en meget atypisk fordeling af skibs- og bådtyper. Den fortsat tunge skibstrafik til Prøvestenen skal i fremtiden blive tvunget til at sejle syd om Middelgrunden og her efter stik nord, altså stik imod den nord fra kommende trafik af mindre fartøjer, herunder lystbåde, joller, kajaker med flere. Endvidere vil strømforholdene netop i den samme smalle rende blive kraftigt forøget på grund af opfyldningen med jord i Kongedybet.

Denne kraftige strøm vil betyde ekstra stor fare for kollision eller grundstødning, grundet den korte afstand til det farlige og ikke sejlbare lavtvandsområde, som ligger øst for Kongedybet. Dette område betegnes i søkortet som det urene område og er fyldt op med tidligere byggeaffald fra Københavns kommune og blev i sin tid udlagt af det tidligere Københavns havnevæsen.

4. **Den i fremtiden spontane** beslutning for havnens sejlere om at tage ud og sejle, når både vejr og lejligheden for denne beslutning er til stede, er efter broklappens montering meget begrænset, da det må forventes, at tage op til flere timer fra ideen opstår til der reelt er mulighed for at komme ud at sejle på Øresund.

b. **Afværgeforanstaltning.**

Da det er blevet lovet af By&Havn (se deres hjemmeside) at broklappen skal betjenes af en fast brovagt vil det være rimeligt, at brovagten åbner broklappen, når det er muligt for lastbilstrafikken og når en sejlbåd via gældende

Havn	Christianshavn kanal	Margretheholm Havn
Klapbro	Trangravsbroen	Klapbro for jordtransport
Antal bådpladser	Ca. 400	Ca. 850
Antal åbninger mandag – fredag fra 7 til 16 (sikret jf. loven)	9	0

signalbestemmelser klart viser at måtte ønske det, men dog altid på faste tidspunkter, som hver halve eller hele time. Der forventes dagligt et gennemsnit på 850 jordtransporter i tiden mellem 7 og 16, men blot

til sammenligning på Kronprins Frederiks bro på Roskilde fjord var der i 2018 samlet 22.000 køretøjer i døgnet og med fri passage for skibstrafikken i store træk for hver halve og hele time, dog undtaget myldretiden morgen og aften.

Samme hyppige åbningsfrekvens og ved lov sikrede åbningsinterval hver hele time er også gældende, som vist her for Christianshavn kanal med blot 400 bådpladser, altså kun halvt så meget som i Margretheholms havn.

Vi finder det i øvrigt urimeligt, under henvisning til vores kendskab fra andre jorddeponeringsprojekter såsom jordopfyldningen af Prøvestenen, at broklappens få åbningstider kræves overholdt, når der erfaringsmæssigt også er hverdage, hvor der antageligt kører meget få lastbiler med jord Lynetteholmen – om nogen overhovedet.

5. **En aktiv jolleafdeling** for på sigt at opnå deltagelse i også Olympiske sejladser vil derfor i fremtiden være meget begrænset, da ind og udsejlinger kræver en hjælpemotor, som ikke kan monteres på disse lette bådtyper. Et gennem generationer opretholdt tilbud til vores unge mennesker om at deltage på et højt sportsligt niveau er derfor ikke længere muligt fra Margretheholms havn.

C. Havnens biodiversitet og forureningsgrad.

1. **Havnens bundvegetation er ved at forråde** og med risiko for efterfølgende bundvending, som følge af det giftige skum/sand som under dæmningens opførelse er ført ind i havnens område og hvis giftige bundfald fortsat ligger på bunden af havnen. By&Havn har ikke til dato kunne dokumentere end sige sandsynliggøre, hvorfra giften i det ellers før påståede rene sand/skum er kommet fra.

Vi her i gruppen er ikke i tvivl om, at denne gift både er og fortsat kommer fra bygningen af Lynetteholmens etape 1, da bundslammet beviseligt er meget giftigt grundet udledningen gennem mange år fra dokken på det tidligere B&W skibsværft.

Denne fortsatte ophvirvling af giftigt bundslam i vandsøjlen fordeles i øvrigt også mod badeområderne i nord og syd mod Amager Strandpark, afhængig af dagens strømretning. Ved etablering af også anden etape vil denne ophvirvling af giftigt bundslam blive langt mere alvorlig og må påkræves ekstra stor opmærksomhed, som nævnt i et netop offentliggjort notat fra nogle af landets dygtigste eksperter, den 4 okt. 2022 i et netop offentligt notat, sendt til Folketingets transportudvalg med flere.

2. **Havnens vandudskiftning forringes kraftigt** og derfor vil den allerede nuværende forrådnelse intensiveres i den kommende tid grundet den meget lille vandudskiftning i havnen, som følge af dæmningens design med en åbning mod Øresund på kun 20 meter. Denne bredde skal sammenholdes med den oprindelige effektive åbning mod Øresund på 60 meter, så derfor må det ud fra et fagligt perspektiv antages (alt andet lige) at friktionen i udvekslingen af vandtilførelsen i havnen vil blive kraftigt forøget og dermed en mindre vandudskiftning i hele havneområdet.

- a. **Dokumentation:** Der er igangsat en teknisk undersøgelse af disse hydrauliske forhold og som vil blive offentliggjort, når denne rapport foreligger.
- b. **Afværgeforanstaltning:** En åbning i havnens vestlige del er en mulig afhjælpning med et tunnelrør ført under Refshalevej, der alligevel skal forhøjes, da denne vejdel ofte ligger under vandspejlet ved blot mindre højvande. Gennemføringen vil også være til stor glæde for kajakker og mindre både, som således kan komme sikkert og hurtigt fra Københavns havn og ud til Øresund via Margretheholms havn.

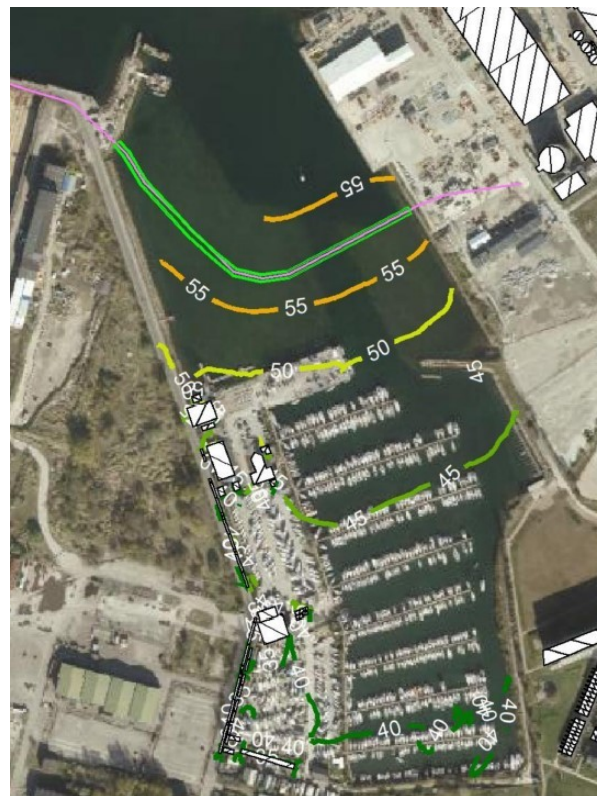


3. **Farlig støj fra de mange tunge lastbilskørsler** i dagtimerne vil betyde store støjgener for de mange sejlere (og nærmeste naboer) som opholder sig i eller omkring havnen.

Et ophold som naturligt forbindes med det for også en sejlklub meget vigtige sociale liv og som praktiseres i enhver lystbådehavn eller havnemiljø.

Omkring 30 procent af danskerne er i dag udsat for sundhedsfarlig trafikstøj over den vejledende grænseværdi på 58 decibel. Men den grænse kan ifølge ny forskning være sat alt for højt.

» Vi har beregnet påvirkninger helt ned til 35-40 decibel, som er så lave niveauer, at de færreste kan undgå dem «



Det viser unik dansk forskning fra blandt andre professor Mette Sørensen fra Kræftens Bekæmpelse som har gennemført denne nye undersøgelse med støtte fra Danmarks Frie Forskningsfond.

a. **Dokumentation: Bilag 3.**

Sejklubbens rekvirerede undersøgelse ifm. med støjpåvirkninger fra dæmningen over forhavnen kontra sejklubbens foreslåede akvædukt.

D. Sejklubbens økonomi.

Det er i praksis umuligt og især for en sejlbåd, nøjagtigt at tidsbestemme ankomsten til en given bestemmelsehavn, om afstanden blot er nogle timers sejlads væk.

Derfor vil en potentiel gæstesejler måske fravælge sit besøg i vores havn og i stedet ændre sin rute til den nærliggende lystbådehavn.

En mulig lejeindtægt for sejlforeningen fremkommer, når et medlem drager på sommerferie eller på et weekendophold og den ledige plads derved stilles til rådighed for en gæstesejler.

Den samlede indtægt for gæstesejlere andrager årligt ca. kr. 360.000,-.

- b. **Afværgeforanstaltning:** Åbningstider skal minimum være som i Roskilde Fjord ved gennemsejlingen under Kronprins Frederiks bro og hvor der er gennemsejling hver hele time om der blot ligger en enkelt båd, som skal gennem broen.
Se bemærkninger under afsnit B stk. 4/b om generelle åbningstider.

1. **Sejklubbens tankanlæg bidrager økonomisk** med en årlig bruttoindtjening på ca. kr. 300.000,- og anlægget besøges af udefra kommende sejlere med ca. 70 % og manglende besøg vil derfor have stor betydning for klubbens økonomi og underlag for tankanlæggets fremtidige drift og dermed dets fortsatte bevarelse.
2. **Det må forventes at også færre nye** sejlere vil ansøge om plads i Margretheholms havn alene på grund af de besværlige adgangsforhold og en mulig trussel omkring havnens fremtid.
Derfor må vi påregne også at få en større nedgang af nye havnepladskontrakter og afholdelse af obligatoriske pligt timer og disse vil samlet set give et tab på sandsynligvis kr. 225.000,-

Samlet set for blot disse her nævnte eksempler forventer vi en manko på omkring kr. 900.000,-

E. Øvrige forhold.

I skrivende stund er der udsendt en for Margretheholms havn meget vigtig offentlig høring omkring en foreslået metrolinje M5, startende fra Københavns Hovedbanegård og løbende over Vest- og Østamager, inden den fortsætter via Refshaleøen til Lynetteholm.

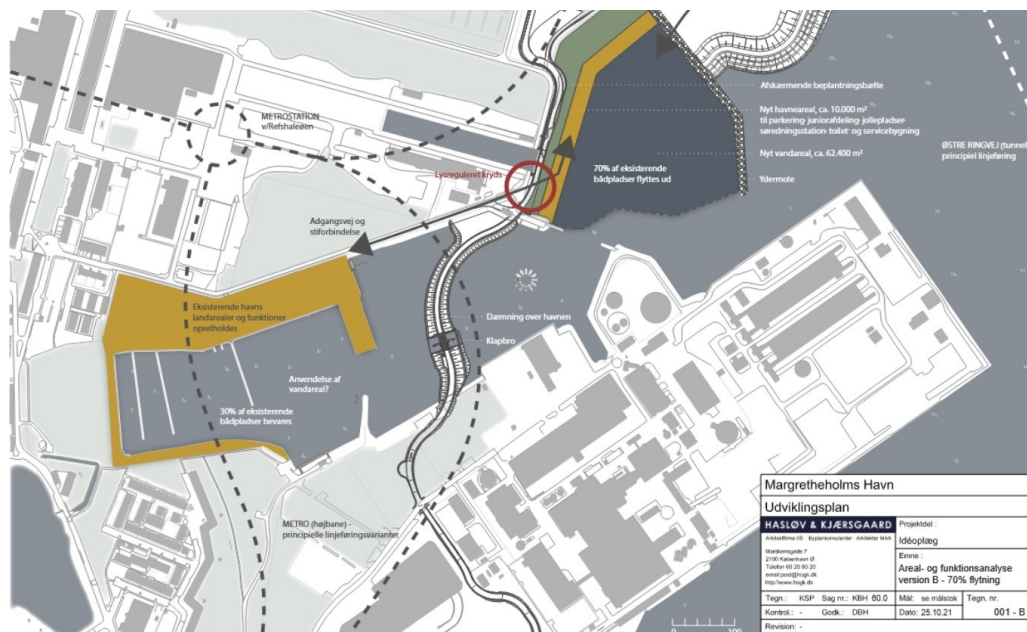
Metrolinjen er tænkt som en tunnellinje **bortset fra strækningen mellem Prags Boulevard Øst og Lynetteholm Nord, hvor stationerne er tænkt som højbanestationer.**

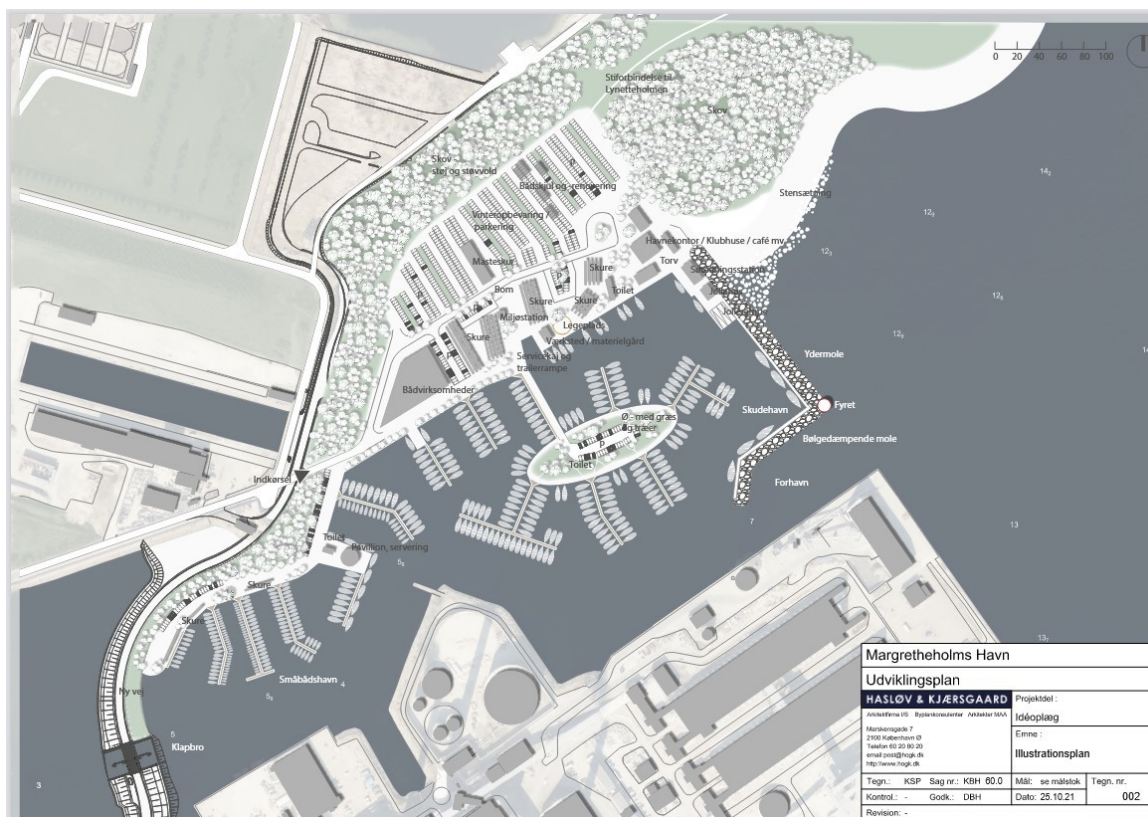
Højbanen er vist på nedenstående oversigtsplan hen over havneområdet ved bro 5 og 6. Skulle denne nye og om mulig endnu værre situation for havnens overlevelse blive en realitet må det være tidspunktet for at inddrage sejlklubben i kommende løsninger, hvor man med udgangspunkt i det der måtte blive tilbage af Margretheholms havn vil blive tilbudt det af Arkitekt Dan Hasløv foreslåede havneprojekt omhandlende en kommende udvidelse øst for den nuværende dæmning.

a. Afværgeforanstaltning.

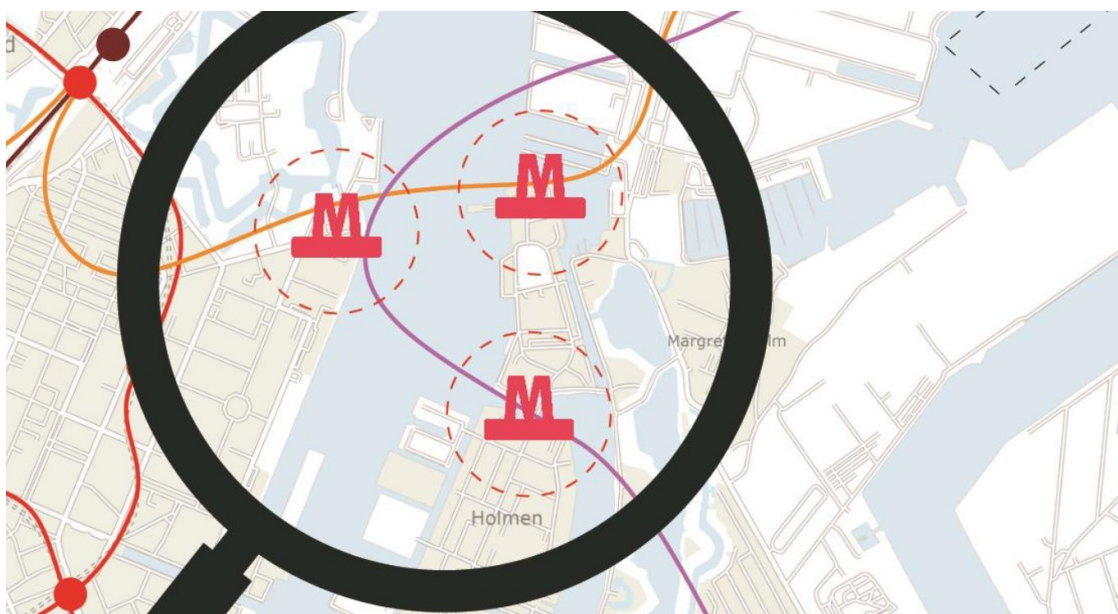
I lyset af at tilflyttere i Københavns kommune over det seneste årti er steget med mere end 100.000 nye borgere uden samtidig etablering af flere bådpladser i kommunen vil det være rimeligt at forvente, at det af nedenstående to løsningsforslag angivet med en 100% under alle omstændigheder bør danne grundlag for en kommende udvidelse af Margretheholms havn, da Københavns kommune i forvejen har en manko på omkring 10.000 bådpladser.

Nedenstående to forslag er ved henholdsvis 70% (øverst) og 100% reduktion af det nuværende Margretheholms havn.





Vi vil ikke her undlade at gøre opmærksom på det af Mærsk gruppen indsendte høringsvar om indsættelse af to ekstra metrostationer og som vil medføre et andet linjeforløb af metrobanen og med forslag om en fuld tunnelløsning og som ikke vil påvirke Margretheholms havn.



Bilag 1. Uddrag af CO₂ beregningen i MKR-rapporten på et urigtigt grundlag.

Scenarier	Beskrivelse Driftsfase fra 2022 til 2035	Samlet CO ₂ -udledning*
Scenario 1	Alt jord i perioden køres direkte til Lynetteholm.	25.126 tons (1.933 tons pr. år)
Scenario 2	Alt jord i perioden køres direkte til Lynetteholm, bortset fra KMC Nordhavn mellemdeponi (2,7 mio. tons), der sejles på pram.	30.338 tons (2.334 tons pr. år)
Scenario 3	Alt jord køres enten direkte til Lynetteholm (50%) eller til Prøvestenen (50%). Fra Prøvestenen sejles jorden på pram til Lynetteholm.	71.248 tons (5.481 tons pr. år)
Scenario 4	Alt jord køres til Prøvestenen, hvorfra det sejles på pram til Lynetteholm.	112.075 tons (8.621 tons pr. år)

* Beregningerne indeholder ikke CO₂-emissionerne fra lastbiltransporter fra København og omegn til nordenden af Amager (ved Kløvermarken), hvor alle transporterne passerer i ovenstående scenarier. Sammenligningen indeholder dog forskellen i transportafstanden fra Kløvermarken direkte til Lynetteholm henholdsvis til Prøvestenen. For fuldstændighedens skyld kan det dog nævnes, at jordtransporter fra København og omegn, med en antaget gennemsnitlig transportafstand på 25 km både til og fra Lynetteholm (50 km i alt) og en årlig tilkørsel af jord på 2,6 mio. tons vil resultere i årlige CO₂-udledninger fra lastbiler på i størrelsesordenen 3.500 tons.

Bilag 2. Vi henviser til rapporten Den Blå Boulevard – brug vandvejen.

Bilag 3. Vi henviser til Sejklubben Lynettens støj-undersøgelse ifm. med akvædukten.

Herlighedsværdien ?

Sammenfattende er disse mange alvorlige påvirkninger i forbindelse med havnes fortsatte drift, tillige med opretholdelse af det sociale miljø, noget som vil få betydning for vores sejlkлубs fremtidige overlevelse og bevarelse af det nuværende unikke og lokale havnemiljø.

Et havnemiljø, som vi kender det eksempelvis i Dragør gammel havn og i Svendborg og som har en herlighedsværdi, som hverken kan købes eller gøres op i penge.

Hvad koster det egentlig en sejler, som efter en travl arbejdsdag har cyklet ud i havnen og her nyder roen og den afslappende stilhed ombord på sin båd eller måske impulsivt vælger, at sejle ud på Øresund for her at møde også andre sejlere.

- eller hvordan opgøres prisen på weekendturen til Hven, hvor hele familien således samlet kan nyde samværet og en smuk natur til lands og til vands.

Hvad koster det for den pensionist, som ikke længere fysisk eller økonomisk magter opgaven, at holde sin båd i sødygtig stand, men alligevel tager ned til havnen, som han/hun har gjort, det meste af sit lange liv for så her, at tage del i det meget vigtige sociale netværk i havnen til glæde og støtte for ikke mindst sig selv.

Bare disse få spørgsmål kan ikke opgøres eller sammenholdes med en pose penge.

Men om lokal-politikerne i Københavns kommune ville påtage sig et medansvar, burde de fratage deres egen institution By & Havn, som af dem selv har påtaget sig opgaven, på udemokratisk vis at gennemtvunge byudviklingen i København med de her i dette notat nævnte alvorlige påvirkninger for også Margrethelolms havn.

Enhver må kunne forstå, at vi ikke blot ønsker en stor pose penge til afhjælpning af disse mange negative påvirkninger og hvor af mange nu allerede er faktuelle, men derimod må kræve, at vi så nu fremadrettet vil blive respekteret, som en ligeværdig partner i diskussionen om valg og udførelse af de af By&Havns påståede afværgeforanstaltninger der måtte være tilbage, herunder genopretning af de skader, der allerede er blevet påført Margrethelolms havn både over som under overfladen.

Bevar os vel – i Margrethelolms havn.

Klaus Schlichter (mail: klausschlichter@gmail.com)

