

# Sejlklubben Prøvestenen

Til Sund og Bælt  
[idefase@oestlingringvej.dk](mailto:idefase@oestlingringvej.dk)

27-10-2022

## Høringssvar til idefase for anlæggelse af Østlig Ringvej.

Sejlklubben Prøvestenen takker for denne tidlige mulighed for at kommentere de omfattende planer for en Østlig Ringvej langs Amagers østkyst.

*Sejlklubben Prøvestenen anerkender behovet for at aflaste trafikintensiteten i det centrale København, og givet valg af linieføring gennem Kongedybet ønsker vi at gøre opmærksom på følgende forhold.*

På viste illustration, der ses på side 202 i "Forundersøgelse af Østlig Ringvej. Tekniske og Miljømæssige undersøgelser – afsluttende rapport, Vejdirektoratet. August 2020, ses en projektering af anlæg til op- og nedkørsel på en nyanlagt ø placeret øst for Prøvestenen. Selve den Østlige Ringvej vil være en 4-sporet vej som her ses projekteret på bunden af Kongedybet, der som bekendt er 15 meter dybt. Vi er af den opfattelse, at denne nye ø sammen med Lynetteholmen vil påvirke strømforhold i den vestlige side af Øresund ganske kraftigt – ligesom undersøiske op- og nedkørselsramper til denne nye ø vil være omkring 1000 meter lange og derfor fylde ganske meget på bunden af Kongedybet. Denne ø samt tilhørende op- og nedkørselsramper vil antageligvis have skrå sider med en vinkel på 15 – 20 grader ned mod bunden af Kongedybet – og det vil medføre yderligere opfyld. Dette vil antageligvis bevirke yderligere ændringer i strøm- og besejlingsforhold, hvilket vi hermed gør opmærksom på.



I "Vejdirektoratet. Forundersøgelse af Østlig Ringvej. Tekniske og Miljømæssige undersøgelser – afsluttende rapport,. August 2020" anføres følgende på side 202:

- 1) Tilslutningsanlægget udformes med direkte ramper, da det vil være hovedindfaldsvejen mod centrum både fra nord og syd.
- 2) Adgangsvejen placeres langs sydsiden af det nuværende industriområde (hvor der tænkes anlagt et CMC for en fremtidig Metrolinje).
- 3) Adgangsvejen forløber langs den fremtidige Metro til denne føres i tunnel på Amager. Herefter føres adgangsvejen lidt mod nord, og der etableres et kryds og en videre forbindelse mod Prags Boulevard på lignende måde som for alternativ B1-I.
- 4) Der etableres adgang til det nuværende industriområde på Prøvestenen og til et evt. fremtidigt rekreativt område på sydsiden af Prøvestenen.
- 5) Adgangsvejen vil ligge lige nord for den eksisterende støjvold. Den mere præcise placering kræver afklaring af om metro CMC også besluttes placeret på Prøvestenen

Ad1:

*Det anføres, at denne strækning vil være **hovedindfaldsvejen** mod centrum både fra nord og syd.*

*Vi gør opmærksom på, at strækningen bør **lyddæmpes maksimalt**, da den vil ligge ret op af et planlagt rekreativt område med tilstødende lystbådehavn.*

Ad4:

*Det vil være en væsentlig **positiv** servicefaktor med en direkte adgang fra det rekreative område og den kommende lystbådehavn frem til hovedindfaldsvejen til og fra det centrale København.*

Ad5:

*Sejlkлубben Prøvestenen noterer sig, at vejdirektoratet ønsker adgangsvejen fra Østlig Ringvej lagt **NORD** for den eksisterende støjvold, der adskiller Prøvestenen nord fra Prøvestenen syd.*

I samme afsluttende rapport anføres det på side 205, at den kunstige halvø etableres til kote +4,0m med en såkaldt "kronetekøthøjde" på 6,3 meter. Dette er markant højere end det rekreative område på Prøvestenen Syd oprindeligt er tænkt – og vil dermed vil forhindre enhver udsigt til havet i enhver nordlig retning og ned til en vinkel på 90 grader ret øst. Sejlkлубben Prøvestenen samarbejder med By&Havn om udvikling af det rekreative område på Prøvestenen Syd og henstiller at Sund&Bælt tager kontakt til By&Havn om dette med det særlige formål at forøge kotehøjden omkring den kommende Lystbådehavn på Prøvestenen, så det rekreative element på området kan bibeholdes. Vi gør opmærksom på, at vi allerede har diskuteret dette af hensyn til den karakteristiske vindlæ, der fordres i en lystbådehavn. Måske kan disse forhold have intern synergi, da Sejlkлубben Prøvestenen overfor By&Havn har efterspurgt en hævelse af koten på det rekreative område.

Vi har yderligere i Vejdirektoratets forundersøgelse på side 207 læst,

*"Det anbefales derfor at etablere et midlertidigt dige omkring sænketunnellen for at modvirke sedimentspredning. I overgangen fra sejlrende til svajebassin opsættes et siltgardin for at modvirke sedimentspredning. Diget laves ikke helt ind til land i den nordlige og sydlige ende for at sikre tilstrækkelig vandgennemstrømning. Der skal derfor også etableres midlertidige siltgardiner i enderne for at undgå sedimentspredning.*

Som udgangspunkt ser vi meget positivt på denne beskyttelse af Amager Strandpark, der særligt i sommerperioden er meget benyttet. Vi gør dog opmærksom på, at det under anlægsfasen er vigtigt for lystsejlere i de hermed indsluttede havne – Kastrup havn, Sejlforeningen Sundet og den kommende Sejlkлубben Prøvestenen at have fri og uhindret adgang til at sejle i Øresund. Vejdirektoratet anfører en anlægsperiode på 9-12 mdr. evt. opdelt på 2 år.

Sejlkлубben Prøvestenen opfordrer afslutningsvist Sund og Bælt til at indarbejde en oprensning af lossepladsen i vandet mellem møllerne ved Middelgrunden. Opførelsen af en ø til tilkørsel ved Prøvestenen vil forskyde det sejlbare areal i vestlig Øresund i retning af middelgrunden – hvor der tidligere er udlagt affald, og hvorfor sejlads er markeret som frarådet. En oprensning er den rigtige miljøløsning, og vil samtidig øge det sejlbare område.

Venlig hilsen

*På vegne af bestyrelsen for Sejlkлубben Prøvestenen  
Michael Toppenberg*