

# STRANDPROMENADE-KVARTERETS GRUNDEJERLAUG

v/ Jørgen Thanning (fmd.)  
Kildevænget 9, 2100 Kbh. Ø  
Tlf.: 39292035

Den 20. september 2007

Københavns Kommune  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Center for Anlæg og Udbud  
Postbox 441,  
1505 København V

## Høringssvar vedr. Nordhavnsvejen.

**Man vil næppe kunne pege på blot én vesteuropæisk storby, der vil finde på at anlægge en ny gennemfarts-motorvej helt eller delvist som overfladeanlæg; – og da slet ikke, hvis man gerne vil fremstå som Miljømetropol.**

Strandpromenade-Kvarterets Grundejerlaug, SKGL, vil gerne give udtryk for lauget/foreningens synspunkter i forbindelse med den kommende vejforbindelse mellem Nordhavnen og Lyngbyvej.

SKGL, der omfatter det meste af Svanemøllebugt-kvarteret, afgrænset af Strandøre, Strandboulevarden og Strandvænget, har som nabokvarter en direkte og meget åbenbar interesse i, hvordan vejanlægget bliver udformet. Som beboere der dagligt færdes på Østerbro, mener vi desuden at kunne bidrage med erfaringer og synspunkter, der rækker videre end til snævre egeninteresse.

### Hvad er behovet.

Der er behov for en gennemfarts-motorvejstunnel, der er dimensioneret til den fremtidige lastbil- og personbiltrafik på formodentlig op mod 100.000 biler pr døgn, incl. trafikken fra en kommende tunnel under havnen.

Linieføring og udformning af vejforbindelsen, bør udføres som en gravet og boret tunnel på hele strækningen mellem Nordhavnen/Kalkbrænderihavngade og Lyngbyvej. Det vil trafikikkerhedsmæssigt og miljømæssigt være den eneste rigtige langtidssikrede og bæredygtige løsning.

De tre foreliggende vejforslag og de angivne priser er ikke direkte sammenlignelige, og dermed ikke velegnede som beslutningsgrundlag. Vejforslag 1 er f.eks. kun en halv løsning, som ikke er en langtidsholdbar løsning på den forventede fremtidige trafik. Det er en løsning som vil påføre flere beboelseskvarterer langs vejanlægget, samt hele havne- og strandmiljøet ved Svanemølle havnen uoverskuelige miljømæssige skader. Samtidig med at man siger, man i flere etaper vil bygge en bæredygtig by i Nordhavnen, gør man ikke noget for at løse, eller blot dæmme op for de miljøproblemer 4-5 gange flere biler i fremtiden vil påføre bydelen. Nogenlunde det samme kan,

med små variationer, siges om forslag 2. Kort sagt er forslag 1 og forslag 2 miljømæssigt dybt utidssvarende for en bydel i hastig vækst.

Det har været fremført, at en tunnelforbindelse på hele strækningen fra Nordhavn/Kalkbrænderihavnsgrade til Lyngbyvej vil blive for kostbar, bl.a. fordi der skal etableres til- og frakørsler ved Østerbrogade-Strandvejen. Det mener SKGL ikke der er behov for. Til- og frakørsler på dette sted vil i givet fald kun blive benyttet af et beskedent antal person- og varebiler til et meget begrænset nærrområde. Til- og frakørselsramper i dette område vil derimod forøge trafik-usikkerheden mærkbart. Det gælder ikke mindst for det store antal fodgængere, der dagligt skal til og fra Svanemøllen Station og de 10 busstoppesteder indenfor ca. 200 m. fra stationen. Det gælder også for de mange cyklister der færdes ind- og ud ad Østerbrogade/Strandvejen og lokalt i kvarteret, samt for færdsel til og fra kvarterets mange skoler, børneinstitutioner, behandlingsinstitutioner, sportsanlæg m.v.

Ved at anlægge den kommende vejforbindelse i tunnel mellem Nordhavn/Kalkbrænderihavnsgrade og Lyngbyvej, og ikke via Strandvænget, vil man spare en kostbar omlægning af hovedgasledningen, der er nedgravet under Strandvænget. Den besparelse bør også tale for en tunnel, der udgår fra Nordhavnen/Kalkbrænderihavnsgrade.

**En tunnel der går ubrudt igennem fra Nordhavnen til Lyngbyvej, vil eliminere støj- og luftforureningen i store dele af Østerbro, og kan blive stort set miljøneutral.** En tunnel giver mulighed for, og forudsætter, en tidssvarende luftfiltrering og rensning, som man ikke kan opnå på en vejstrækning med flere tunnelafsnit afvekslende med åbne strækninger.

#### Fremtidens Østerbro.

Ser man nogle år frem, vil Østerbro være mærkbart forandret, både i bystruktur og trafikintensitet. Langelinieområdet og Søndre Frihavn er allerede byudviklet med tæt højhusbebyggelse. Der er planer for udbygning af den inderste del af Nordre Frihavn og dele af havnebassinene, og flere etaper følger efter. Havneaktiviteterne udvides på nyt indvundet havneareal. Gasværksgrundene har der været fremsat forskellige ideer til udnyttelse af. Tuborggrundene i nabokommunen er godt på vej til at blive en massivt og tæt bebygget bydel. Bryggervang-kvarteret er under ændring fra lav, spredt bebyggelse, til tæt og høj bolig- og erhvervsbebyggelse, og det samme er tilfældet med Haraldsgade-Rovsinggade kvarteret. Tilbage vil der være nogle rester, af de i forvejen ikke særligt store grønne arealer, hvor der er blevet, og sikkert også frem over vil blive gjort indhug. Derfor må Svanemølle Kaserne området, Kildevældsparken og andre frie områder ikke blive omdannet til motorvej. Med den voldsomme byudvikling og trafikforøgelse der kommer i fremtiden, er der behov for at bevare de få tilbageværende grønne områder i bydelen til rekreative formål, børnehaver, sportsanlæg o.l.

Østerbro er i forvejen stærkt belastet af trafikbarrierer, ikke mindst af de mange jernbaneanlæg. Hvis man nu anlægger en transit-motorvej, helt eller delvist som overfladeanlæg, vil man forøge barriere-effekten, og gøre det endnu vanskeligere nogensinde at få omlagt eller nedbrudt nogle af de eksisterende barrierer. Visionerne om at forene Østerbro med den kommende bydel, havnen og vandet i Nordhavn, vil forblive en vision eller drøm, hvis man ikke indregner trafikbarriererne i planlægningen.

I forbindelse med planlægningen af vejforbindelsen bør man også tænke på at bevare og beskytte det unikke, maritime sports- og rekreative miljø, og boligkvarteret der findes i og omkring

Svanemøllehavnen. Svanemøllebugten er det eneste tilbageværende sted i Københavns Kommune nord for centrum, hvor der er fri adgang til en kystlinie. Svanemøllehavnen er så vidt vides landets største lystbådehavn. Den er hjemsted for 3 sejlkubber, 4 roklubber, søspejdetropper, sejlerskoler m.m., og der udføres et værdifuldt socialt arbejde til glæde for unge og ældre fra hele Københavns Kommunen. Bl.a. har sejlkubberne et højt værdsat samarbejde med invalideforbundet om særlig træning og sejlads for multihandikappede. Dertil kommer, at der er forslag om at etablere badestrand i Svanemøllebugten, som i givet fald vil tiltrække badegæster fra hele Østerbro, herunder børn der vil færdes og lege i området. Det vil uvægerligt medføre trafiksikkerhedsproblemer og alvorlige miljøproblemer, hvis man vælger forslag 1, der ligger direkte op ad havn, klubhuse, en evt. kommende strand og boligkvarterer.

#### Gode visioner for hovedstaden.

En fuld tunnelloøsning, vil bidrage til kommunalpolitikernes gode hensigter for Københavns miljømålsætning, borgervenlige politik og infrastrukturudvikling, samt at de nye bydele skal være bæredygtige, og at østerbroerne skal have direkte adgang til vandet.

En fuld tunnelloøsning vil også være et skridt i retning af opfyldelse af Teknik- og Miljøborgmesterens og andre politikeres vision om at "I 2015 er København med rette kendt som den af verdens hovedstæder, der har det bedste storbymiljø, København er blevet verdens Miljømetropol ---", se bl.a. [www.tmf.kk.dk](http://www.tmf.kk.dk). Hvis den vision skal udmønte sig i realitet, er SKGLs bedste råd, at man anlægger Nordhavnsvej i en tunnel i hele forløbet.

En velgennemtænkt og miljørigtig transit-vejtunnel mellem Nordhavn og Lyngbyvej, der på sigt kan forbindes med en havnetunnel, kan vise sig at være et visionært og rigtig godt bidrag til at nå dette mål og til at løfte København op i Miljømetropol-ligaen.

#### Sådan gør man i andre storbyer.

Man vil næppe kunne pege på blot én vesteuropæisk storby, der i dag vil finde på at anlægge en ny gennemfarts-motorvej helt eller delvist som overfladeanlæg. Heller ikke selvom der er åbne områder til rådighed i linieføringen. Man vil lægge en ny vej i gravet/boret tunnel af hensyn til miljøet og beboerne og for at bevare de åbne og grønne områder til andre formål.

I alle Vesteuropas storbyer går tendensen i dag i retning af, at tidligere anlagte hovedfærdselsårer, i eller tæt på storbyer, så vidt muligt lægges i tunnel. Et aktuelt og meget spektakulært eksempel, er ombygningen af den første motor-ringvej omkring Madrid, der blev anlagt i 1970/80'erne. Her er man ved at afslutte sidste etape af ombygningen, hvor ca. 60 km vej incl. vejudfletninger, er lagt i borede eller gravede tunneler. Det genvundne overfladeterræn er omdannet til parker, sportsanlæg, gang- og cyklestier og andre rekreative formål. Det har været kostbart, men i Madrid, som i mange andre storbyer, betaler man prisen for at rette op på fortidens miljøsynder.

Eller for at nævne noget i "nabolaget" kan Göteborg nævnes som et godt eksempel på visionær trafik- og miljøplanlægning. Göteborg har i dag fire tunnelanlæg, der benyttes af mere end 300.000 biler i døgnet, og der er planer om yderligere udbygning af tunnelsystemerne.

Oslo kan også det med tunneler. Ved Aker Brygge er vejanlæggene ført i tunneler, hvilket har givet et meget fint og levende miljø omkring havnefronten. - Er det for resten ikke miljø, havnefront og østerbroernes adgang til vandet der hele tiden bliver fremhævet i forbindelse med udbygningen af Østerbro og anlæg af Nordhavnsvejen, også på mødet den 11. september ?? Der er imidlertid ikke

meget i vejforslagene der peger i den retning, tvært imod vil vejforslag 1 afskære byen fra Svanemøllebugten og havnen, d.v.s. gå i den stik modsatte retning af visionerne, og af hvad andre byer, som f.eks. Oslo, kan finde ud af.

**Det vil være utidssvarende, uhensigtsmæssigt og udtryk for en forældet tankegang, hvis man i København vælger at anlægge en ny gennemfarts-motorvej som helt eller delvist overfladeanlæg, og visionen om i 2015 at blive kåret som verdens Miljømetropol (af andre end os selv) kan man i hvert fald glemme alt om.**

Med venlig hilsen  
Strandpromenade-Kvarterets Grundejerlaug

Jørgen Thanning (fmd)

Lars Gøtke (best.medl)