

Ejerlauget vedr. rækkehusbebyggelsen ved Solvænget m.v.
v/ Bestyrelsesformand Ulrik Danneskiold-Samsøe
Soldalen 12, 2100 København Ø

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Miljø
Kalvebod Brygge 45
Postboks 259
1502 KØBENHAVN V
Att: Nordhavnsvej anden høring

Ulrik Danneskiold-Samsøe
Soldalen 12
2100 København Ø

Telefon: 39 29 61 30
Mobil: 3137 6130
info@solvaenget.dk
www.solvaenget.dk

Dato:

13. april 2009

Nordhavnsvejen, 2^{den} VVM-høring.

Ejerlauget vedr. rækkehusbebyggelsen ved Solvænget – i det følgende ”Ejerlauget” - vil gerne give udtryk for laugets/foreningens synspunkter i forbindelse med den kommende vejforbindelse mellem Nordhavnen og Lyngbyvej.

Ejerlauget, der omfatter kvarteret omkring Soldalen samt dele af Østerled, Solvænget og Vesterled, 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, som kommer tættest på virkeligheden.

Situationen i dag

Vi har i de senere år klart kunnet konstatere den erhvervsudvikling, som er i gang i havnen i form af øget trafik. Da vi er storbrugere af Strandvejen/Østerbrogade, har vi tydeligt kunnet mærke det på intensiteten af biltrafikken på Strandvejen og Strandvænget.

Samtidig har vi kunnet iagttage en kraftigt øget myldretidstrafik på Tuborgvej, som formentlig stammer fra erhvervs- og boligudbygningen på den tidligere TUBORG-grund. Den videre udbygning på TUBORG-arealet og i Nordhavnen vil klart medføre en øget biltrafik.

Vores holdning til Nordhavnsvejprojektet

Det er grundlæggende vores synspunkt, at byudvikling og trafikafvikling er ekstremt nært knyttede. Vil man have det ene, må man også tage det andet. Tomme trafikanlæg uden byudvikling giver ikke mening. Nye byområder uden trafikbetjening giver kaos.

Det betyder, at Nordhavnsudbygningen er en forudsætning for Nordhavnsvejen. Sker det, at Nordhavnsudbygningen forsinkes eller bortfalder, vil det i vores øjne få konsekvenser for Nordhavnsvejprojektet.

Byplanmæssige betragtninger, Nordhavnsvejprojektet

De følgende betragtninger har som forudsætning, at Nordhavnsudbygningen realiseres.

Ser vi på den eksisterende trafik, som vi har i dag ad Strandvejen/Strandvænget består den af følgende former for trafik.

- Personbiler og varebiler som har slutmål dels i Nordhavnen dels længere ind mod centrum. Denne trafik er meget præget af myldretidstrafik. I weekenden er den moderat.

- Lastbiler som i udpræget grad består af containertransport og entreprenørbiler. Også lastbilerne er præget af meget hverdagstrafik. Bilerne er meget store. Entreprenørbilerne er ofte ekstremt støjende. De overtræder utvivlsomt de i forvejen lempelige støjgrænser for lastbiler.
- Cyklister, som benytter ruten, fordi det er den hurtigste rute til centrum.

Der er således tale om en væsentlig gene for de beboere, som bor langs Østerbrogade og Strandvænget. Disse beboere er ikke beskyttet mod støj eller anden gene bortset fra eventuel facadeisolering, som de selv har bekostet. Ejerlaugets medlemmer hører dog ikke til denne udsatte gruppe, da vi bor længere væk. Den nuværende gene fra trafikken må forventes at stige til det værre i de kommende år, da havnen er under udbygning med nyt erhvervsbyggeri.

Hvis vi forestiller os en fremtidig vejløsning, er der følgende fire scenarier:

1. Scenarie 1. De eksisterende veje skal alene afvikle den øgede trafikmængde, eventuelt forsynet med afskærmning og støjabsorberende asfalt.
2. Scenarie 2. Cut & cover løsningen, første fase, hvor der ikke er tunnel tværs over havnen.
3. Scenarie 3. Cut & cover løsningen, sidste fase, hvor tunnelen tværs over havnen er bygget.
4. Scenarie 4. Den borede løsning.

Scenarie 1

Dette er skrækscenariet. I stedet for trafik delvis i tunnel, vil der overhovedet ikke være trafik i tunnel. Den situation ønsker vi af indlysende grunde ikke.

Scenarie 2

Set i forhold til den eksisterende situation er den situation klart bedre.

Strandvejen/Strandvænget vil kun blive benyttet af lokaltrafik, eksempelvis cykeltrafik. Transittrafik – uanset slutmål – vil benytte tunnelen. Det vil være hovedparten af de tunge køretøjer og de personbiler, som benyttes i myldretiden.

Scenarie 3

Set i forhold til den eksisterende situation er den situation endnu bedre.

Strandvejen/Strandvænget vil kun blive benyttet af lokaltrafik, eksempelvis cykeltrafik. Transittrafikken vil dels vil benytte tunnelen helt til Nordhavnen, dels forlade den ad portalmundingen ind mod de øvrige havneområder og centrum.

Scenarie 4

Denne situation vil være attraktiv for biltrafik mellem Lyngbyvej og Nordhavnen. Om den vil være attraktiv for trafik til centrum og de øvrige havneområder, er det svært at bedømme. Trafikken til disse områder kunne måske være fristet til at benytte det nuværende vejsystem. Det vil betyde en mindre oplevet forbedring for naboerne, og det vil give en utilfredsstillende lav benyttelse af den nye kostbare investering. Skal man gradbøje

en genevirkning, kan det meget vel være, at den uundgåelige gene fra en tunnelmunding måske er mindre, end den gene som fortsat vil komme fra trafikken på de eksisterende veje.

Arealkrav og Nordhavnsvejprojektet

Det fremgår af forlaget til lokalplan, at lokalplanområdet ikke omfatter det areal, som benyttes af DSB's værksted på Helgoland. Det har som konsekvens, at vejføringen i cut & cover løsningen vil få en skrap drejning straks efter portalbygningen. Ifølge de oplysninger, som kom frem på borgermødet den 2. marts 2009, kunne det ikke være anderledes, og følgelig kunne portalbygningen ikke forskydes længere ned mod Svanemølleværket. Det vil sige væk fra de beboede områder.

I Ejerlauget mener vi, at "fredningen" af DSB's værksted er en klar ulempe for begge løsninger. Hvis DSB's værksted blev inddraget i lokalplanområdet og eksproprieret, ville vejprojektet få følgende fordele:

- For Cut & cover løsningen, vil det være muligt at få en linjeføring uden væsentlige kurver og en portalbygningen placeret i større afstand fra boligområder og de rekreative områder ved vandet.
- For den borede tunnel vil det måske være muligt at lave en underjordisk frakørsel ind mod centrum?
- Det større areal, som vil blive til rådighed, vil skabe mulighed for at skabe parkeringsareal for det kommende rekreative område ved stranden. En sådan parkeringsplads vil samtidig skabe afstand mellem trafik og miljøfølsomme områder.

I Ejerlauget kan vi ikke se, at DSB og datterselskabet DSB First skal have særfordele mod ekspropriering. DSB med tilknyttede selskaber er ikke længere en statsinstitution, da selskabet er et aktieselskab, som driver entreprenørvirksomhed i udlandet. Der er også et politisk ønske om privatisering.

Værkstedet på Helgoland må uden vanskeligheder kunne flyttes, ligesom DSB i de senere år har restruktureret værkstederne i København. Omkostningerne til en sådan flytning må let kunne betales af de fordele, som det øgede areal giver muligheder for i Nordhavnsvejprojektet.

Yderligere argumenter for flytning af DSB's værksted

Som nævnt ovenfor giver en flytning af DSB's værksted mere frihed i vejføringen. Efter Ejerlaugets opfattelse må det også lette projektet for omlægninger af de mange store ledningsføringer, som er i området. Ejerlauget har ingen viden om, hvor den konkrete ledningsføring befinder sig, men vi ved at der forefindes følgende ledninger:

- ✓ Spildevandsledninger til kloakpumpestationen ved Helgoland (som antageligvis ikke kan flyttes?)
- ✓ Naturgasledninger til Svanemølleværket
- ✓ Fjernvarmeledninger fra/til Svanemølleværket
- ✓ Hovedkabler fra Svanemølleværket til elforsyningsnettet
- ✓ Vandforsyningsledninger

Luftforurening, Nordhavnsvejprojektet

Boulevardbanen blev bygget til damplokomotiver omkring 1. Verdenskrig. Dengang var man ikke så kræsne med partikelforurening i tunneler. Det mener vi i Ejerlauget, at vi ikke skal gentage i den kommende Nordhavnstunnel. Uanset hvilken tunnelloøsning, som bliver resultatet.

Ifølge "Lokalavisen Østerbro" 25. marts 2009 afviser Københavns Kommune partikelfiltre i tunnelen. I Ejerlauget er vi delvis enige. For den helt rigtige løsning vil være filterkrav til samtlige biler, som skal køre i København. Og der vil ikke være tale om ny teknologi. Løsningerne er kendte. Men kan Københavns Kommune ikke beslutte sig for at løse problemet ved kilden og lade forurenere – det vil sige bilisten – betale, så vil den næstbedste løsning være filtre i tunnelerne. Vi mener dog, at Københavns Kommune skal til at få sig taget sammen til at kræve filtre på køretøjerne. Og det kan ikke gå stærkt nok, for filtrene vil også komme byens øvrige beboere til gavn.

Et lille billede som illustrerer det oplagte i Ejerlaugets synspunkt. Alle biler er i dag forsynet med et lydfilter (udstødning), som ingen stiller spørgsmål ved rimeligheden af. Kombinationsløsninger af lyd- og partikelfiltre må være kravet.

Ligesom elektrificeringen har løst problemet med damplokomotiver i Boulevardtunnelen, så vil den kommende mangel på olie også løse partikkelproblemet fra bilerne. Ifølge EU DG TREN løber kloden tør for råolie om cirka 50 år. Længe inden da vil bilerne have skiftet til en anden energikilde, end vi bruger i dag.

Støj, Nordhavnsvejprojektet

Støjbelastningen som konsekvens af de fire scenarie nævnt tidligere i dette høringssvar er ikke tilfredsstillende beskrevet i det af Københavns Kommune udarbejdede materiale. Ejerlauget kunne således ønske sig en kortlægning af den nuværende støjbelastning, så vi kan bruge den som en reference for bedømmelse af de fremtidige forhold. Det vil sige, at vi kunne ønske at Københavns Kommune gennemførte følgende:

1. En måling af den eksisterende støjbelastning ved Strandvejen/Strandvænget døgnet rundt og både på hverdage og i weekender. Muligvis vil parallel filmoptagelse med webcam give et visuelt indtryk af køretøjssammensætningen, som vil kunne bruges til kalibrere køretøjsfordelingen i en efterfølgende støjmodel.
2. Beregning af støjniveauet i de samme referencepunkter, som hvor der er målt. Beregningsmodellen kalibreres således med måleresultaterne. Baggrunden for dette er, at støjregningsmodeller går ud fra, at køretøjet lever op til de officielle bestemmelser for maksimal støjemission. Det er nok tilfældet for de fleste person- og varebiler. Men for motorcykler er det stærkt tvivlsomt. Og for de kraftigt støjende entreprenørbiler og muligvis også for containerbilerne er det antageligvis heller ikke tilfældet.
3. Derefter foretages beregning af det fremtidige støjniveau med uændret vejudformning uden tunneler, men ud fra de fremtidige trafikprognoser.
4. Herefter foretages beregning af støjniveauet ud fra alternativ placering af portalmundingen under forudsætning af dels den foreslåede løsning, dels nye løsninger, hvor DSB's

- værksted er flyttet. Der skal beregnes støjbidrag, dels fra portalmundingen dels fra den trafik, som der fortsat vil være på Strandvænget/Strandvejen
5. Sluttelig beregnes støjniveauet fra den trafik, som der fortsat vil være på Strandvænget/Strandvejen, såfremt den borede tunnel blev vedtaget.

Ud fra ovennævnte beregningsresultat vil Ejerlauget kunne se, hvilken løsning, der vil være mest gunstig med hensyn til reduktion af støjbelastningen.

Når det så er sagt, så er der ingen tvivl om, at afskærmning og støjabsorberende asfalt hjælper. Men det er ”hæfteplasterløsninger”. Asfaltens støjdæmpende effekt svinder med tiden, og skærmene er ikke optimerede. Dels er skærmene ikke forsynet med absorption på fladen mod vejen, hvorved de kan have uønsket spejlingseffekt af støjen, dels udnytter man ikke midterrabatten til en ekstra skærm.

Det virkeligt gode vil være dæmpning ved kilden. Det vil sige mere kontrol af køretøjernes støjemission. Det vil også hjælpe i andre områder end omkring Nordhavnsvej. Og der er simpelthen ikke kontrol nok. Et enkelt eksempel: Hovedparten af de udstødninger som sælges til motorcykler er ulovlige. Det er motorcyklejerne, som ønsker ”at blive hørt”. Det kan ikke være rimeligt. Det kan ikke være noget problem at lave støjkontrol ved bilsyn, ligesom Politiet må udstyres bedre.

Men måske løser fremtidens manglende olieforbrug problemet? Elbiler udsender stort set kun dækstøj. Og den er lydabsorberende asfalt og afskærmning effektiv for.

Finansiering

Ejerlauget er stærk fortalende for at projektet gennemføres efter princippet ”forureneren betaler”. Mest ideelt på den enkelte bil, men hvis dette ikke er gennemførligt, da ved brugerbetaling af vejanlæggene. Det kan kun gøres ved, at der kommer brugerbetaling i hele København, hvilket vi da også argumenterer for. Det kan ikke være rimeligt, at de Københavnske skattebetalere skal betale vejanlæg for brugere, som væsentligst har deres hjemsted uden for byen. Det gælder både personbil og tung trafik.

Selve strukturen i betalingen skal vi ikke kommentere, men det er klart at de mindst forurenende køretøjer skal favoriseres, og det modsatte skal være tilfældet, for de bilister, som gør mindst for at reducere emissionerne. Det skal gælde både nye og brugte køretøjer. Der vil gå for lang tid, hvis man freder de brugte køretøjer.

Venlig hilsen

Ulrik Danneskiold-Samsøe