

STRANDPROMENADE-KVARTERETS GRUNDEJERLAUG

Jørgen Thanning
Kildevænget 9, Kbh. Ø
Tlf. 39292035
E-mail: j.thanning@tdcadsl.dk

Den 5. april 2010.

Til medlemmerne af:

Teknik- og Miljøudvalget
Københavns Kommune

Valg af Nordhavnsvejens linieføring. **Til dagsorden den 6.april, 2010.**

Strandpromenade-Kvarterets Grundejerlaug (SKGL), der omfatter det meste af Svanemøllebugt-villakvarteret, afgrænset af Strandvænget, Strandpromenaden og Strandøre, har som nabokvarter en direkte og meget åbenbar interesse i, hvordan Nordhavnsvej-anlægget bliver udformet. Som beboere på ydre Østerbro, mener vi desuden at kunne bidrage med erfaringer og synspunkter, der rækker videre end til snævre egeninteresse.

En tunnel der går ubrudt igennem fra Lyngbyvej til Nordhavnen (forslag B), vil eliminere støj- og luftforureningen i store dele af Østerbro, og kan blive stort set miljøneutral.

En længere tunnelstrækning giver ikke alene mulighed for, men forudsætter, en tidssvarende luftfiltrering og rensning, som ikke kan opnås på korte tunnelafsnit. I projektplaner for forslag A1 er der da heller ikke regnet med rensnings af luften for biludstødning og partikler. Det vil sige at med tunnelloøsning A1, vil al forurening fra tunnel-strækningen fra Svanemøllen Kaserne til Strandvænget, blive ventileret ud i tunnelens udmundinger. Det medfører en stærk koncentration af forurenede luft og partikler ved kaserne og boligkvarteret omkring Kildevældsskolen, samt vedboligkvartererne omkring Østerbrogade, Strandvejen og Strandvænget.

Når Nordhavnsvejen senere forlænges til Nordhavnen i tunnel under Svanemøllehavnen, vil den dertil knyttede tunneludmunding på Strandvænget fordoble forureningen i området. Dertil kommer at forureningen til stadighed vil blive forøget af den stigende trafik, bl.a. til og fra Nordhavnsområdet i takt med udbygningen, samt af den betydelige trafikforøgelse der kommer, når vejforbindelsen på et tidspunkt føres videre til Amager, og dermed bliver hovedtrafikåre uden om Københavns centrum.

Gode visioner for hovedstaden.

En fuld tunnelloøsning vil være et skridt i retning af opfyldelse af kommunalpolitikernes 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 ---”. Hvis den vision skal realiseres, vil det bestemt ikke være befordrende, at man anlægger Nordhavnsvej som overfladeanlæg.

Overborgmesterens netop fremsatte ønske om at få verdensudstillingen EXPO til København i 2022, til afholdelse på Nordhavn, for at vise verden, hvordan man udvikler de storbyløsninger, der

skal til for at klare CO2-målsætningerne lokalt og globalt, vil næppe have en gang på jorden, hvis man ikke allerede nu træffer de rette beslutninger og påbegynder udbygning af miljørigtige og bæredygtige trafikløsninger.

Hvis visionerne skal udmøntes i realiteter, er vores bedste råd, at man anlægger Nordhavnsvejen i en tunnel i hele forløbet, d.v.s. vælger tunnel-løsning B.

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.

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 lægger nye veje i gravet/boret tunneler 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, lægges i tunnel. Et aktuelt og meget spektakulært eksempel, er ombygningen af den første ringvej omkring Madrid, der blev anlagt i 1970'erne. Her har man i 2008 indviet sidste etape af en total omlægning, 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 trafik- og 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. – Også Københavns naboby Malmø tjener som eksempel. Her lægger man i øjeblikket hovedtrafikårer i tunneler under byen.

Hvorfor vælge en dårlig løsning, når man kan få den rigtige kvit og frit.

På "Havnetunnelmødet" den 23. april 2009 på Børsen, hvor bl.a. daværende transportminister Lars Barfoed og daværende T&M borgmester Klaus Bondam samt to medlemmer af daværende T&M udvalg deltog, drejede to indlæg sig om finansiering af OPP (Offentlig Privat Projekt). I denne sammenhæng oplyste ATPs ekspert på området Dan Weuder, at ATP kunne være interesseret i at medfinansiere og drive en havnetunnel, med en finansieringsløbetid på op til 100 år. Det offentlige skal ikke stille med én eneste krone. Afbetalingen sker ved en beskeden brugerbetaling. Både ATP og den anden indlægsholder om OPP emnet fra Pihl & Søn., har gode erfaring fra en række infrastrukturprojekter de er partnere i, i udlandet. Der var stor interesse og begejstring på mødet for forslag og ideer vedr. OPP. Der blev nedsat et arbejdsudvalg af transportministeriet og kommunen, men det har tilsyneladende virket mere som syltekrukke end som arbejdsudvalg.

Indenfor de seneste to uger har Venstre tilsyneladende fået øje på det hensigtsmæssige i OPP modellen, og partiets trafikordfører har meldt ud, at venstre for første gang vil lade private virksomheder bygge og drive infrastrukturprojekter. Flere andre partier slutter op om ideen. ATPs direktør Lars Rohde udtaler at den slags langsigtede projekter er interessante, hvis omstændighederne er de rigtige, og han vil være interesseret i at bruge nogle af pensionskassens 400 mia. kr. på infrastrukturprojekter. .

Et Havnetunnelprojekt efter OPP modellen må være en ren foræring til kommunen og staten.

- Man får kvit og frit bygget en havnetunnel der er dimensioneret til at tage trafikken, incl. fra de kommende 40.000 beboere og 40.000 arbejdspladser i Nordhavn og den stigende godstrafik til og fra havnen.
- Man får hovedparten af den stadigt stigende trafik uden om Kgs Nytorv, Rådhuspladsen og byens centrum.
- En stor del af byens trafik kører i tunneler, hvor luften renses, før den slippes ud i fri luft.
- Der bliver skabt arbejdspladser, nu hvor der er arbejdsløshed, og det er arbejdspladser der igen afvikles..
- København kan nærme sig ønskemålet, at blive betragtet som verdens Miljømetropol.
- Der vil være mening i og baggrund for overborgmesteren m.fl.'s ønsker om, på en EXPO verdensudstilling i 2022 på Nordhavn, at vise at København kan være et eksperimentarium for udvikling af storbyløsninger, der skal til for at klare CO2-målsætningerne lokalt og globalt.

Med venlig hilsen
Strandpromenade-Kvarterets Grundejerlaug

Jørgen Thanning