

Beboere får en stillegade

STRANDVÆNGET. Beboerne i Strandvænget er flere gange fået at vide af kommunens embedsmænd, at det ikke kunne lade sig gøre at få en stillegade og højt støjværn ved Nordhavnsvej. Men de gav ikke op, og det har belønnet sig

AF THOMAS FREDERIKSEN
thof@minby.dk

NORDHAVNSVEJ: Det har aldrig været med beboernes gode vilje, at Nordhavnsvej skulle passere Strandvænget.

De kæmpede i mange år for en boret tunnel mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavn, som ville skåne det nordlige Østerbro langt mere, end det blev tilfældet.

Men når det nu blev den løsning, som det blev, burde de skånes mest muligt ved både at have en opholdsgade og et højere støjværn i forhold til Københavns Kommunes planer med vejen.

Gang på gang har de fået at vide, at det ikke kunne lade sig gøre, men gennem et langt forløb har de påvirket politikerne, så sagen måtte hele tre gange på teknik- og miljøudvalgets dagsorden, hvor politikerne bad embedsmændene om at finde en løsning, som imødekom beboerne.

Politikerne lyttede

I sidste uge besluttede et enigt udvalg at anlægge en stillevej samt et højere støjværn mellem beboerne og den kommende udgave af Strandvænget og Nordhavnsvej.

»Jeg er glad for, at politikerne hørte på os. Vi fik næsten det, vi havde ønsket os,« lyder det fra en af de mest ihærdige beboere på Strandvænget, Fleming Kjer.

Når han siger næsten, skyldes det, at kommunen ikke lader alle cykler mellem Svaneøllestranden og Strandvænget passere den kommende opholdsgade.

Cyklisterne fra Strandvejen mod stranden skal tage en særskilt cykelsti mellem Strandvænget og Nordhavnsvej, mens de den anden retning skal benytte stillegaden.

»Vi ville gerne have lagt de to cykelstier sammen. Men det er ikke noget, vi vil gå over,« konstaterer Fleming Kjer, der især glæder sig over den højere støjskærm, især da Køben-



En gruppe borgere omkring Strandvænget præsenterede deres projekt med en stillevej for Østerbro Avis i vinteren 2013. Arkivfoto: Michael Paldan

havns Kommune og staten har indgået en aftale om at forlænge Nordhavnsvej til Nordhavn ved at etablere en afgrenning.

Prioriter borgere højere

En af de politikere, som beboerne på Strandvænget, tog kontakt med i efteråret, var teknik- og miljøborgmester Morten Kabell (EL), inden han var blevet borgmester.

Og kontakten til beboerne på Strandvænget har været særdeles afgørende i beslutningen.

»Dialog er altafgørende, når vi laver om på de steder, hvor folk bor. I forvaltningen har vi naturligvis nogle dygtige eksperter, men de bliver aldrig eksperter på hverdags-

Det er ikke noget, vi vil gå over

FLEMING KJER, beboer på Strandvænget om, at kommunen ikke vil lade alle cykler til stranden benytte opholdsgaden

livet i et område på samme måde som dem, der bor der. Den slags samarbejder med borgerne er noget, vi i fremtiden skal prioritere endnu højere,« skriver han i en e-mail til Østerbro Avis.

Grønt på støjskærm

I første omgang var det embedsmændenes bekymring, at for mange trafikanter blev blandet.

Beboerne gjorde opmærksom på, at det vil være meget få biler, der i løbet af en uge vender på opholdsgaden.

Morten Kabell glæder sig over kompromisset, hvor en del af cyklisterne flyttes over på en særskilt sti.

»Vi opretter en særlig gade kun til fodgængere, cyklister og bilister med ærinde i boligerne nord for Strandvænget. På selve Strandvænget bliver hastigheden sat ned, og der kommer en ny cykelsti. Beboernes bekymringer for støj fra Nordhavnsvej bliver imødekommet med en støjskærm. Den bliver dækket af grøn beplantning, så den ikke bliver grim at se på,« lyder det fra teknik- og miljøborgmesteren.

Stillegade ved Nordhavnsvej

■ Projektet med en stillegade ved Strandvænget og Nordhavnsvej budgetteres til fem millioner kroner, som tages fra grønne arealer ved Ryparken, der også er en del af Nordhavnsvejprojektet. Politikerne håber dog at finde de fem millioner kroner igen til kommunens budget for 2015

■ Nordhavnsvej får til- og afkørsel til Helsingørmotorvejen lige nord for Ryparken Station, hvor der er heftig byggeaktivitet i 2014. Herfra går vejen mod øst langs S-banen og derefter i tunnel gennem området ved Svaneølle Kaserne. Vejen munder ud ved Strandvænget ved Svaneøllehavnen

■ Nordhavnsvej skulle være færdig i slutningen af 2015, men med den ny aftale mellem kommunen og staten om en forlængelse af Nordhavnsvej til Nordhavn, skal der bygges en afgreningsanlæg. Dermed bliver vejen først færdig i 2016

Tunnel og mere metro til Nordhavn

TRAFIK. Stat og kommune er blevet enige om, at der skal flere metrostationer og havnetunnel til Nordhavn. Det skal især finansieres af By & Havn

AF LINE WELDINGH
liwe@minby.dk

NORDHAVN: Der kommer en tunnel til Nordhavn og endnu flere metrostationer til den nye bydel.

Det blev Regeringen og Københavns Kommune forleden enige om.

»En Nordhavnstunnel og mere metro i Nordhavn er helt afgørende for, at vi efterhånden kan udvikle hele Nordhavn, så vi får en stærk og attraktiv bydel. Det bliver et kæmpe løft for København,« udtaler overborgmester Frank Jensen (S).

Tunnel anlægges senere

Tunnelen til Nordhavn, der skal gå under Svaneøllebugten, skal ifølge den såkaldte principaftale anlægges »senere i lyset af byudviklingen i Nordhavn«. Det samme skal de ekstra metrostationer.

Der skal dog allerede nu anlægges et såkaldt tilkoblingsanlæg, så Nordhavnsvej senere kan forbindes til tunnelen. Det betyder, at der indtil 2016 vil være vejarbejde ved Nordhavnsvej, ned til Svaneøllestranden.

Forening: Længere tunnel

I foreningen København-

tunnelgruppen med østerbroeren Bo Sandberg som formand, mener man, at Nordhavnstunnelen allerede skal anlægges, når tilkoblingsanlægget er færdigt.

»Hvis ikke Nordhavnsvej bringes videre fra Kalkbrænderihavngade til selve Nordhavn, vil trængslen blot flytte fra Hans Knudsens Plads til krydset ved Sundkrogsgade eller Folke Bernadottes Allé ved Østerport Station, og det er jo langt fra optimalt,« siger Bo Sandberg, der også mener, tunnelen skal føres videre fra Nordhavn til Amagermotorvejen.

Den idé er teknik- og miljøborgmester Morten Kabell (Enhl.) dog ikke med på.

»Med en tunnel hele vejen til Nordhavn sikrer vi, at de mange lastbiler til og fra containerterminalen ikke skal køre på små veje i vores boligområder. Det er en stor gevinst for trafikikkerheden og vil hjælpe med at nedbringe støjen og luftforureningen i byen. Men tunnelen er ikke og skal ikke være startskuddet på en havnetunnel,« siger Morten Kabell.

Overtager By & Havn

Beslutningen om Nordhavnstunnelen og de ekstra metro-

stationer er en del af en principaftale om metro til Sydhavnen, der efter planen skal kunne tages i brug i 2023.

De nye planer indebærer, at Københavns Kommune overtager størstedelen af statens andel af By & Havn, så den i fremtiden ejer 95 procent.

Staten har dog stadig mulighed for at nedlægge veto.

Overtagelsen betyder, at kommunen i fremtiden kan låne sig til større beløb, så det for eksempel bliver lettere at finde de 2,1 milliarder kroner, det vil koste at anlægge et tilkoblingsanlæg og Nordhavnstunnelen.

»Det er meget positivt, at

vi nu får normaliseret ejerskabet af havnearealerne i København ved, at kommunen overtager hovedejerskabet af By & Havn. Staten ejer ikke byudviklingselskaber i andre store byer som Aarhus og Odense. Det er naturligt og rigtigt, at København får et større ansvar for udviklingen af infrastruktur og nye byområder inde i København,« lyder det fra overborgmester Frank Jensen.

Hvornår Nordhavnstunnelen og de ekstra metrostationer i Nordhavn skal anlægges, skal By & Havn og Borgerrepræsentationen vurdere.