

Ejerlauget vedr. rækkehusbebyggelsen ved Solvænget

v/ Bestyrelsesformand Ulrik Danneskiold-Samsøe

Soldalen 12, 2100 København Ø

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

Ulrik Danneskiold-Samsøe
Soldalen 12
2100 København Ø

Telefon: 39 29 61 30
Mobil: 27 26 00 02
info@solvaenget.dk
www.solvaenget.dk

Dato:

23. september 2007

Høringssvar vedr. Nordhavnsvejen.

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 mærke 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.

På det sidste er der lagt en effektiv dæmper på trafikintensiteten på Strandvejen, da der etableret midterrabat og særskilt indadgående busbane. Det er en foranstaltning, som vi kun kan være glade for. Vi ser gerne, at biltrafikken på denne gade kommer endnu mere under kontrol. Eksempelvis ved også at etablere en udadgående busbane.

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

Vores holdning til Nordhavnsvejprojektet

Vi ser Nordhavnsvejprojektet som en aktivitet, som skal medføre at vi undgår fremtidens kaos. Alle de præsenterede forslag er derfor bedre end bare at lade stå til. Vi er derfor generelt positive over for projektet.

Byplanmæssige betragtninger, Nordhavnsvejprojektet

Der er i de senere år gennemført projekter i kvarteret, som har hjulpet til at understrege kvarterets bolig-mæssige kvaliteter. Projekterne er udført både i offentligt og privat regi. Illustrative eksempler er:

- Den igangværende trafiksanering af Strandvejen/Østerbrogade
- Den omfattende modernisering af Kildevældsskolen
- Nedrivning af beskyttelsesanlæg og bygning af cafeen ”Jorden Rundt”, som er blevet præmieret for sin arkitektur.

Hertil kommer så hele anlægget omkring Svanemøllehavnen, hvortil vi nu får en badestrand med omfattende cykel-P anlæg.

En motorvej i ”fri luft” beliggende tæt ved disse eksempler vil – hvis jeg må bruge udtrykket – i væsentlig grad ”tage luften ud af dem”.

Arealkrav og barriereeffekt, Nordhavnsvejprojektet

Pladsen til en motorvej i ”fri luft” vil nødvendigvis gøre en bred korridor til vejføringen. En korridor, som naturligvis vil have et stort arealbehov, men også vil blive et grimt bygningsværk. Desuden vil vejen have en barriereeffekt. Svanemøllekvarteret ligger sammen med Ryvangskvarteret i forvejen på den yderste forpost af Østerbro. En korridor vil resultere i, at vi bliver endnu mere skilt fra resten af Østerbro. Anderledes vil det være med en fuldt nedgravet tunnel. Vi kan derfor kun anbefale en nedgravet tunnel.

Luftforurening og støj, Nordhavnsvejprojektet

Vores anbefaling af den nedgravede tunnel har også sin baggrund i beskyttelsen af boligkvarterene mod luftforurening og støj.

Der er ganske vist udviklet teknikker til reduktion af vejstøj. Inden for de kommende år vil vi se dem anvendt på motorringvej 3, hvor de vil være en kombination af skærme og støjdæmpende asfalt. Trafikken må forventes at blive øget, og støjen til omgivelserne vil derfor stige i takt hermed. Alligevel vil det samlede resultat vil sikkert virke overbevisende i den første tid, men efterhånden vil effekten blive knapt så god. Det skyldes, at vejbelægningens støjdæmpende virkning gradvis vil fortage sig. Og for at få den genoprettet vil det kræve væsentlige udgifter til vedligehold. Vi tror ikke på, at sådanne udgifter vil blive bevilget, da de intet har at gøre med sikkerhed. Støjniveauet vil derfor stige.

Som illustrativt eksempel kan vi blot tage Københavns Metro. Hvis man stiller sig op i Ørestad eller på Frederiksberg og lytter på et forbigående tog, vil man konstatere et ganske højt niveau af hjul/skinne støj. Om støjniveauet lever på til tilsynsmyndighedernes grænseværdi, har vi dog ingen indsigt i. Men det støjniveau kunne sagtens reduceres med at bedre vedligehold af hjul og skinner. Teknikken er velkendt, men udgifterne afholdes ikke.

Og for Nordhavnsvejens vedkommende – og det gælder naturligvis generelt – er det sådan, at støjen nu en gang kommer fra de køretøjer, som kører på vejen. Det vil sige, at gøre noget ved køretøjerne, vil være det rigtige.

Også her er Ejerlavets tiltro til miljømyndighedernes indsats behersket. Som eksempel kan vi blot tage støjen fra motorcykler. En væsentlig del af de Københavnske motorcykler kører i dag rundt med ulovlige udstødninger, som larmer alt for meget. Og det har de gjort i mange år, fordi Politiet ikke gør noget ud af kontrollen.

Derfor tror vi ikke på en ”miljøvenlig” åben løsning. Nordhavnsvejen skal derfor i tunnel.

Opkørsler til Strandvejen/Østerbrogade

Vi ser ingen grund til at etablere opkørsler ved Strandvejen/Østerbrogade. Erhvervstrafikken til Nordhavnsområdet og senere til Amagersiden vil ikke have brug for dem. Yderligere vil disse opkørsler gøre det mere attraktivt at køre til TUBORG-området fra Svanemølle-området. Det vil være i modstrid med den igangværende trafiksanering af Strandvejen/Østerbrogade.

Området, hvor der kunne være opkørsler, er i forvejen karakteriseret af megen fodgænger-, cykel-, og bustrafik. Bilopkørsler vil derfor være en forringelse for disse trafikgrupper.

Finansiering

Vi ser Nordhavnstunnelen som en første etape af en fremtidig havnetunnel og tilsvarende anlæg på Amager-siden. Det vil sige, at vi taler om en meget stor trafikinvestering. Men samtidig også en investering, som vil give store fordele for brugerne. Rejsetiden fra de nordlige områder til Amager vil blive væsentligt kortere.

Det er her vores opfattelse, at det er rimeligt at anvende ”forureneren betaler princippet”. Det betyder brugerbetaling af anlægget. Det er i dag almindeligt i andre byer, hvor der er investeret i dyre trafik anlæg (Ex: Oslo). Og da vi taler om betragteligt reducerede rejsetider, vil brugsafgiften kunne lægges passende højt. Bilisterne vil alligevel synes at fordelene vil være så store, at de vil være villige til at betale afgiften i stedet for at smutte uden om ad væsentligt langsommere ruter.

Det kan ikke være rimeligt at Københavnske skatteydere skal betale Nordhavnsvej projektet. Dels fordi projektet i høj grad vil løse et pendler problem, dels fordi en væsentlig del af brugerne må forventes at være bosiddende uden for København. Efter formålet med vejen må det eneste rimelige derfor være brugerbetaling.

Cykel og bus som alternativ til personbil

Der er i dag en ikke udnyttet mulighed for at forbedre transport til Nordhavnsområdet på cykel eller med bus. Eksempelvis er cykelparkeringsforholdene i dag omkring Svanemøllen og Nordhavn Stationer dybt utilfredsstillende. For at gøre cykling fra én af de to stationer til erhvervsområdet i Nordhavnen tilfredsstillende, skal følgende punkter løses:

- Der må ikke være barriereeffekt. Det taler for Nordhavnsvej anlagt i tunnel. Men heller ikke i dag, hvor den eksisterende jernbane også er en barriere. Her må laves passende tunnelloøsninger for cyklisterne.
- Man skal kunne cykle den direkte vej. Det vil her være en god idé at anlægge en ny cykelsti fra Svanemøllen Station hen over det tidligere Øresundshospitals areal og videre frem til Nordhavnen. En sådan sti vil blive meget behagelig at køre på.
- Cykel-P forholdene på stationerne forbedres. Inspiration kunne måske hentes i ”Cykelparkeringshåndbog” udgivet i september 2007 af Dansk Cyklist Forbund.

Afsluttende bemærkninger

I dag kan København med god samvittighed prale af sine mange miljøbeskyttende foranstaltninger. Det vil med garanti ske ved FN's miljøtopmøde i byen i 2009.

En ny motorvej projekteret i amerikansk eller Fjernøstlig stil tværs gennem et boligkvarter vil nok skabe lidt forvirring i topmødedeltagernes opfattelse. I stedet vil det underbygge byens ”brand”

som miljøhovedstad, hvis den vælger den miljørigtige tunnelløsning. Og lader forurenerne betale for løsningen.

Venlig hilsen
På vegne af den samlede bestyrelse

Ulrik Danneskiold-Samsøe
Bestyrelsesformand.

Øvrige medlemmer af bestyrelsen:

Anne-Marie Kroon
Soldalen 10

Ebbe Lund Nielsen
Vesterled 35, 1. sal

Henrik Nedergaard Thomsen
Soldalen 26