

STRANDPROMENADE-KVARTERETS GRUNDEJERLAUG

v/ Jørgen Thanning (fmd.)
Kildevænget 9, 2100 Kbh. Ø
Tlf.: 39292035
E-amil: j.thanning@tdcadsl.dk

Den 14. april 2009

**Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Miljø
Kalvebod brygge 45
Postbox 259
1502 København V**

Anden offentlige høring vedr. Nordhavnsvejen, februar-april 2009

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.

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

Linieføring og udformning af vejforbindelsen, bør udføres som en gravet og boret tunnel på hele strækningen mellem Lyngbyvejen og Nordhavnen (forslag B). Det vil trafikikkerhedsmæssigt og miljømæssigt være den eneste rigtige langtidssikrede og bæredygtige løsning. Denne løsning bør samtænkes og forberedes til videreførelse i den havnetunnel der uvægerligt vil blive anlagt før eller siden.

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 opnås på en vejstrækning med flere korte tunnelafsnit afvekslende med åbne strækninger. I projektplaner for forslag A er der da heller ikke regnet med rensning af luften for biludstødning og partikler. Det vil sige at med tunnelloøsning A, vil al forurening fra strækningen fra Svanemøllen Kaserne til Strandvænget, i koncentreret form blive ventileret ud i enderne af tunnelen. Det medfører en stærk koncentration af forurenede luft og partikler ved kaserne og kvarteret omkring Kildevældsskolen samt boligkvartererne omkring ydre Østerbrogade, Strandvejen og Strandvænget. Værst bliver det for beboerne på Strandvænget og store dele af Svanemøllekvarteret. Når Nordhavnsvejen senere forlænges til Nordhavnen i tunnel under Svanemøllehavnen, vil den dertil knyttede tunneludmunding på Strandvænget fordoble udluftningen af udstødning og partikelforurening. Dertil kommer at trafikken til stadighed forøges, bl.a. fra Nordhavnsområdet, men ikke mindst når en kommende tunnel under havnen bliver en ny

hovedtrafikåre udenom byen. Udluftning på Strandvænget fra to tunnelafsnit med voldsom, og stigende trafik, vil ikke alene blive en "dødsfælde" for beboerne på og i nærheden af Strandvænget; det vil også blive et forureningshelvede for beboerne i et større område af Østerbro, og for brugerne af havnen og sportsanlæggene i området. I et længere tunnelforløb i form af løsning B, kan man rense luften før den sendes ud i fri luft. De nedenfor omtalte nyanlagte tunnelsystemer, i bl.a. Madrid, er skoleeksempler på ansvarsbevidst miljøpolitik.

Der virker noget paradoksalt, at man nærmest som et mantra taler om bæredygtighed i de nye bydele, herunder Nordhavnen, og selv i mindre detaljer udbreder sig om miljørigtig trafik, energibesparelse, materialer der kan genbruges o.s.v., o.s.v. - tale der nærmer sig religiøs retorik, - når man samtidig planlægger en delvis åben gennemfartsmotorvej, der foruden at absorbere den stigende trafik fra bl.a. Nordhavnens udbygning til bolig- og erhvervsby og større trafikhavn, og som på et senere tidspunkt skal tilsluttes en havnetunnel, der skal tage en stor del af den trafik der i dag belaster den indre by. - Der synes ikke at være sammenhæng mellem de to opfattelser.

Gode visioner for hovedstaden.

En fuld tunnelloøsning, forslag B, vil bidrage til kommunalpolitikernes gode hensigter for Københavns miljømålsætning, borgervenlige politik og infrastrukturudvikling, samt at de nye bydele skal være bæredygtige, og at Østerbro borgerne 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 ---". Hvis den vision skal udmønte sig i realitet, er vores bedste råd, at man anlægger Nordhavsvej i en tunnel i hele forløbet.

En velgennemtænkt og miljørigtig transit-vej-tunnel mellem Lyngbyvej og Nordhavnen, 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'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 Malmø tjener som eksempel. Her lægger man nu hovedtrafikårer i tunnel under byen.

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 Østerbro-borgernes adgang til vandet der til stadighed bliver fremhævet i forbindelse med udbygningen af Østerbro. Vejforslag A øger barriererne og afskærer byen fra Svanemøllebugten og havnen, d.v.s. det går i den modsatte retning af visionerne.

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)