

Ejerlauget vedrørende rækkehusbebyggelsen ved Solvænget med videre



E-mail fra Fie Johansen til Ejerlauget

Kære Ulrik Danneskiold-Samsøe

Vi mødtes på Café Jordan Rundt forleden, hvor du gav mig dit kort og spurgte om jeg ville sende mine tanker/skitser omkring fremtidens Strandvænget. Hermed vedhæftet pdf filen Strandvænget i Fremtiden.

Jeg vil pointere at jeg ikke er arkitekt, ingeniør eller vejtekniker, men reklamefotograf og billedkunstner, og lever af at fastholde stemninger.

Skitserne er baseret på billeder downloaded fra www.Nordhavnsvejs billedbase, hvorpå.. de to af fire billeder.. er bearbejdet for at tydeliggøre ideén.

Ved at isolere alle bløde trafikanter fra de hårde på fortov og SuperCykelsti til Strandpromenaden/Strandvejen, og ved at bevare det grønne areal på en sådan måde, at den ikke ligger imellem de to store veje, kan området stadig benyttes, som den passage med rekreativ status den havde før August 2010, hvor man startede forberedelserne til Nordhavnsvej, ved fjerne bunkers og fælde de store gamle træer.

I kommunens plan for Strandvænget ser man at cykelstien fra Østerbrogade/Strandvejen og ned imod havnen ligger på højre side i Strandvænget. Længere nede i det kvarte sving, der er planlagt, skal alle cyklister krydse Nordhavnsvej, hvor højresvingende trafik udgør en risiko.

Jeg har talt med Adreas Saul-Rotne og pointeret dette for ham, men han mener ikke det er et problem, fordi der ikke vil køre mange lastbiler på Strandvænget, han mener heller ikke at 8000 køretøjer, som man estimerer vil køre i Strandvænget i døgnet er mange.

Hvis man ændrer planerne for Strandvænget kan Café Jordan Rundt eventuelt blive hvor den er. Jeg fremsender også mit svar fra Ayfer Baykal, som jeg fik via arkitekt Adreas Saul-Rotne projektleder, Nordhavnsvej.



Kære Fie Johansen

Tak for din henvendelse fra den 20/2 2012 til teknik- og miljøborgmester Ayfer Baykal. Borgmesteren har bedt mig om at svare.

Jeg kan godt se det sympatiske i dit forslag. Det er ikke ulig forslag der igennem projektets udvikling har været arbejdet med. Det har dog igennem projektudviklingen vist sig ikke at være en realistisk mulighed at arbejde med, ud fra vejhierarkiske, sikkerhedsmæssige og pladsmæssige hensyn.

Vejhierarkiet i forslaget passer ikke til den overordnede trafikplan. Hierarkisk, altså hvor vil vi mængdemæssigt have den lokale trafik hen, er Nordhavnsvej nr. 1, Strandvænget nr. 2 og Strandpromenaden nr. 3 – i forslaget bliver det omvendt mellem Strandvænget og Strandpromenaden. Det vil sige, at der ville være en stor risiko for, at for meget trafik ville benytte Strandpromenaden-Strandøre.

Sikkerhedsmæssigt vil det ikke være godt med en dobbeltrettet cykelsti forbi to sidevejsoverkørsler og en halv snes overkørsler til private grunde.

Pladsmæssigt er det ikke realistisk at føre Strandvænget klods op og ned ad Nordhavnsvejen. Langs rampeanlægget (hvor vejen går fra lukket tunnel og op til gadeniveau) umuliggør rampevæggene, samt anlægget med støjdæmpende skærme, at Strandvænget kan ligge så tæt som vist.

En krydsløsning som den vi har projekteret tager disse hensyn. Den er projekteret ud fra hensyn til at det er en lokalgade, med de mindstemål der er til vejbredder, svingradier mm.

Der bliver som bekendt et større grønt areal mellem det fremtidige Strandvænget og Nordhavnsvejsrampen, og projektet vil invitere til borgerdialog om detaljer i udformningen, plantevalg, støjskærme og mere i løbet af 2012.

Du skal være velkommen til at ringe til mig, for yderligere information.

Med venlig hilsen

Andreas Saul-Rotne

Projektleder
Nordhavnsvej

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Anlæg

Ryvangs Allé 1, Bygn. 110
Postboks 441
2100 København Ø

Mobil +45 2752 6706
Email androt@tmf.kk.dk
Web www.kk.dk/Nordhavnsvej

Kære Fie Johansen

Tak for din henvendelse fra den 20/2 2012 til teknik- og miljøborgmester Ayfer Baykal.

Borgmesteren har bedt mig om at svare.

Jeg kan godt se det sympatiske i dit forslag. Det er ikke ulig forslag der igennem projektets udvikling har været arbejdet med. Det har dog igennem projektudviklingen vist sig ikke at være en realistisk mulighed at arbejde med, ud fra vejhierarkiske, sikkerhedsmæssige og pladsmæssige hensyn.

Vejhierarkiet i forslaget passer ikke til den overordnede trafikplan. Hierarkisk, altså hvor vil vi mængdemæssigt have den lokale trafik hen, er Nordhavnsvej nr. 1, Strandvænget nr. 2 og Strandpromenaden nr. 3 – i forslaget bliver det omvendt mellem Strandvænget og

Strandpromenaden. Det vil sige, at der ville være en for stor risiko for, at for meget trafik ville benytte Strandpromenaden-Strandøre.

Fie Johansens Svar: Nordhavnsvej er en del af det gamle Strandvænget. Beboere og brugere af Strandvænget skal leve med Nordhavnsvej + Strandvænget side om side. Ifølge projektleder Andreas Saul-Rotne klassificeres Nordhavnsvej med et ét-tal i Vejhierakiet. Det er rimeligt overfor borgerne, og i tråd med den nye Kommunalplan, at gøre Strandvænget til en lokalvej og klassificere den med et 3-tal, og lade den ende i et T-kryds til Strandpromenaden som, når Nordhavnsvej står færdig, ikke belastes med nævneværdig trafik. Vi kan oplyse, at I henhold til vvm redegørelsen juni 2004 "Strandøre" fremgår det, at status for Strandvænget skal være lokalvej efter at Nordhavnsvejen er etableret.

Sikkerhedsmæssigt vil det ikke være godt med en dobbeltrettet cykelsti forbi to sidevejsoverkørsler og en halv snes overkørsler til private grunde.:

Fie Johansens Svar: I den første halvdel af Strandvænget har beboerne altid skullet køre over cykelsti og fortov for at komme ind til deres huse. Indkørslerne har der' været brolagt. På den nedre del af Strandvænget, har vejen aldrig har været opdelt i fortov og cykelsti. Forholdene de næste 3-4 år vil være således, at man netop skal forbi én sidevejsoverkørsel (Vesterled) og en halv snes overkørsler til private grunde i Nordhavnsvejens byggefase, og at der nu og i byggefasen kører cyklister begge veje i Strandvænget, hidtil uden problemer.

Strandvænget har fra slutningen af 1940, hvor der er sket ekspropriation af flere matrikel nr.'s forhaver til udlæg af blandt andet cykelsti i begge vejretningen, og med 14 ud og indkørsler over fortovet og cykelsti, samt passage over T kryds Vesterled/Strandvænget. I Statistikken over trafikuheld på Strandvænget med cyklister, er der ikke registreret trafikuheld i de seneste 30 år på strækningen fra Strandvejen og ned til Svanemøllehavnen. Derimod blev vejkrydset Strandvænget/Strandvejen/Svanemøllebroen/Ryvangs Alle ombygget 'i 2006, og i oplægget til politikernes beslutningsgrundlag blev anført at trafikulykkerne vil blive ca.5 om året. Denne oplysning overfor politikerne kom desværre ikke til at passe, idet der er registreret 27 trafikulykker pr. år, herunder en højresvings ulykke med lastbil, heldigvis ikke med dødelig udgang.

At overkørslerne fra de enkelte matrikler over fortorv og cykelsti giver trafiksikkerheds problemer afvises ifølge mange års statistik.

Udformningen af det nye kryds ved Svanemølle Havn/ Strandvænget/Nordhavnsvej giver anledning til faresignaler, idet man udsætter cyklisterne for højresvings ulykker fra biler/lastbiler.

Fra Kalkbrænderihavnsvej ud på Nordhavnsvej regner man med ca. 38.600 ÅDT (års døgn trafik) den totale køretøjsmængde vil på årsbasis udgøre 14.089.999 heraf 839.500 lastbiler med ca. 2.300 lastbiler dagligt på Nordhavnsvej over hvilken ca. 700 til 1.000 cyklister dagligt skal passere. Hertil kommer mængden af privatbilister og erhvervsbilister fra Strandvænget/Strandpromenaden oveni. Når man ser ud fra disse tal er der en særdeles stor risiko for trafikulykker med den udformning som der pt. foreligger.

En dobbeltrettet Supercykelsti som skitseret er sikker nok – det er set mange andre steder i landet. Derfor vil en T krydsløsning fra Strandvænget / Strandpromenaden være den bedste løsning set ud fra et trafiksikkerhedshensyn for både gående og cyklende, som skal ned til Svanemølle Havnen

samt Svanemøllestrand. Vi har ikke set, at der har været lavet en udredning om trafiksikkerheden ved det nye vejkryds Svanemøllehavnen. Hvis en sådan findes vil vi gerne have aktindsigt heri. Det er vores overbevisning, at en sådan trafiksikkerheds analyse skal foreligge jf. VVM lovgivningen – den udredning findes ikke i VVM-redegørelsen med miljøvurdering Nordhavnsvej januar 2009.

Med denne løsning opfyldes samtlige krav som politikerne i Københavns Kommune stiller for Grøn politik i Kommuneplanen. VVM redegørelsen 2004 "Strandøre" tages til følge og realiseres som lovet. Næsten al trafik sendes ned i Nordhavnsvej-tunnelen, i særdeleshed lastbilerne, og et beskyttet areal for bløde trafikanter i det rekreative miljø ved Strandvænget, Svanemøllehavnen, Strandpromenaden, Svanemøllestrand og Strandøre til gavn for mange Østerbro-borgere, bliver en realitet og det positive resultat.

Pladsmæssigt er det ikke realistisk at føre Strandvænget klods op og ned ad Nordhavnsvejen. Langs rampeanlægget (hvor vejen går fra lukket tunnel og op til gadeniveau) umuliggør rampevæggene, samt anlægget med støjdæmpende skærme, at Strandvænget kan ligge så tæt som vist.:

Fie Johansens Svar: Mit forslag er ikke målfast, ligesom tegningerne på Nordhavnsvej orienteringsbreve, og der er derfor mulighed for at lægge Strandvænget, så der lige er plads til de støjdæmpende skærme, hvis beskaffenhed man endnu ikke kender.

En krydsløsning som den vi har projekteret tager disse hensyn. Den er projekteret ud fra hensyn til at det er en lokalgade, med de mindstemål der er til vejbredder, svingradier mm.

Der bliver som bekendt et større grønt areal mellem det fremtidige Strandvænget og Nordhavnsvejsrampen, og projektet vil invitere til borgerdialog om detaljer i udformningen, plantevalg, støjskærme og mere i løbet af 2012.

Fie Johansens Svar: Et grønt areal imellem to store veje er smukt at se på, men ikke anvendeligt for brugere af passagen på vej til stranden og havnen.

Du skal være velkommen til at ringe til mig, for yderligere information.

Med venlig hilsen

Andreas Saul-Rotne
Projektleder
Nordhavnsvej

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Anlæg

Ryvangs Allé 1, Bygn. 110
Postboks 441
2100 København Ø
Mobil +45 2752 6706
Email androt@tmf.kk.dk
Web www.kk.dk/Nordhavnsvej