



## ØSTERBRO LOKALUDVALG

Østerbro den 14. april 2009

Til  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Center for Miljø  
E-mail: nordhavnsvejhoering2@tmf.kk.dk

### Høringssvar til VVM for Nordhavnsvej

#### Trafikmodelberegninger

Østerbro Lokaludvalg er bekymret over de modelberegninger, der viser, at Nordhavnsvejen ikke vil bidrage til, at trafikken på Østerbrogade mindskes. Det følger tværtimod af beregningerne, at trafikken på Østerbrogade i begge forslag vil stige voldsomt.

Det er et stærkt ønske fra Østerbro Lokaludvalg, at Østerbrogade i fremtiden omlægges i hele sin længde til miljøprioriteret handelsgade på en sådan måde, at omvejskørsel ad Strandboulevarden/Jagtvej undgås. Østerbro Lokaludvalg ønsker derfor, at man foretager en fornyet modelberegning, hvor kapaciteten for biler i Østerbrogade-linien hele vejen fra Ryvangs Allé til Folke Bernadottes Allé indskrænkes til 1 spor i hver retning.

Østerbro Lokaludvalg stiller sig endvidere uforstående overfor forudsætningerne om kapacitetsbegrænsninger i krydset ved Oslo Plads (p. 62), hvilket skulle betyde, at trafikken på Kalkbrænderihavnsvej ikke kan stige væsentligt.

Det er lokaludvalgets opfattelse, at krydset ved Oslo Plads i forhold til i dag umiddelbart kan omlægges, således at der etableres 2 højresvingsbaner i Grønningen i retning ad Folke Bernadottes Alle i stedet for i dag 1, og at man tilsvarende etablerer 1 bane ligeud i retning ad Dag Hammerskjolds Alle i stedet for i dag 2. En tilsvarende omlægning vil i øvrigt kunne foretages i krydset Ryvang Alle/Østerbrogade (1 højresvingsbane ad Østerbrogade i stedet for i dag 2).

Begge tiltag ville øge trafikken på Kalkbrænderihavnsvej og tilsvarende sænke den på Østerbrogade, og Østerbro Lokaludvalg ønsker derfor, at der foretages reviderede modelberegninger, hvor disse krydsomlægninger er implementeret. Østerbro Lokaludvalg ønsker endvidere at lokaludvalget får mulighed for at forholde sig til de supplerende trafikmodelberegninger inden hvidbogen offentliggøres.

#### Miljøbelastning af boliger langs Lyngbyvej

Østerbro Lokaludvalg savner en fyldestgørende redegørelse for miljøbelastningen af boliger langs Lyngbyvej. I figur 12.3 er vist ændringen i støjudbredelsen i 1,5 meters højde og i figur 12.7 effekten af at etablere 2m høje støjskærme.

Østerbro Lokaludvalg finder disse figurer misvisende, når boligbebyggelsen langs vejen er i 4 etager, og derfor ikke er beskyttet mod støj hverken fra ramperne eller fra nedgravningen af Helsingørmotorvejen. Støjniveauet er allerede inden udbygningen med Nordhavnsvejen over 68 db(A), og de øverste etager bliver udsat for væsentlig mere støj, når trafikken stiger frem til 2018 (16% i forslag A og 5% i forslag B), for slet ikke at tale om når Nordhavnen er fuldt udbygget (formentlig ca. 50%).



## ØSTERBRO LOKALUDVALG

Det er lokaludvalgets vurdering, at det er nødvendigt med langt mere omfattende foranstaltninger i forhold til at reducere støj- og luftforurening i dette område, i form af overdækning af vejarealet.

### Tilslutning til Kalkbrænderihavnsvej - forslag A

Østerbro Lokaludvalg mener ikke, at mulighederne for tilslutning til Kalkbrænderihavnsvej i forslag A er tilstrækkeligt grundigt belyst. Lokaludvalget ønsker, at et alternativ til det fravalgte forslag A1-3 (p. 94) belyses, hvor

- der ikke etableres op - og nedkørselsmuligheder til Strandvænget og Strandpromenaden;
- udfletningen til Nordhavn (dvs. A2-delen) forløber under jorden (f.eks. ved at udfletningsbanerne er niveauforskudte som det kendes fra tunnelanlæg i udlandet, bl.a. i centrum af Oslo) og kan etableres uden at den allerede etablerede tunnel skal fjernes og erstattes af en vej svarende til A1+A2.

Det er efter lokaludvalgets opfattelse ikke et stort problem, at der ikke etableres forbindelser til Strandvænget og Strandpromenaden, da disse forbindelser givetvis genererer mere trafik på såvel Strandvænget/Strandpromenaden som på Østerbrogade. Det bør således undersøges, om der med de færre restriktioner for op - og nedkørselsmuligheder kan etableres en løsning, der

- i modsætning til det foreliggende forslag ikke ødelægger det rekreative areal med den kommende strand og lystbådehavnen der rummer nogle af de ældste og mest betydende foreninger indenfor sejlsport og rosport. Svanemøllehavnen og Sundkrogen benyttes af et stort antal gæstesejlere om sommeren.
- ikke kræver ekspropriation af boliger i Strandvænget;
- er fremtidssikret i forhold til at det kan forlænges med tunnel til Nordhavn, der i modsætning til det foreliggende forslag etableres direkte fra den underjordiske del af tunnelen;
- kombinerer det bedste fra forslag A og B for så vidt at forbindelsen kobles til Kalkbrænderihavnsvej, og at den er underjordisk på hele strækningen;
- trafikalt set fungerer tilfredsstillende.

### Forlængelse af tunnel mod nordvest - forslag A

Østerbro Lokaludvalg ønsker at muligheden for at forlænge tunnelen i forslag A til i nordvestlig retning på tværs af kaserneområdet og boldbanerne ved Ryparken undersøges. Begrundelsen er dels, at Østerbro Lokaludvalg på sigt ser store udviklingsmuligheder i det nuværende kaserneområde, og dels Østerbro Lokaludvalgs generelle ønske om at få en forbindelse, der er underjordisk på hele strækningen.

### Aflastning af Østerbro for gennemkørende trafik - forslag B

Det foreliggende forslag B vil i følge trafikberegningerne ikke medføre en aflastning af Østerbro for gennemkørende trafik. Østerbro Lokaludvalg ønsker derfor en belysning af tiltag, der kan sikre, at den gennemkørende trafik fra indre by føres fra Kalkbrænderihavnsvej og ad Sundkrogsgade ud til tunnelmundingen hvor Nordhavnsvej begynder. Relevante tiltag kunne f.eks. være krydsomlægning ved Sundkrogsgade og fredeliggørelse af den nordlige del af Kalkbrænderihavnsvej (fra Sundkrogsgade) samt Strandvænget i form af indsnævring og bump. Sidstnævnte tiltag ville især bidrage positivt til det rekreative område langs lystbådehavnen og den kommende strand.

Med venlig hilsen

**Axel Thrige Laursen**  
ff. Østerbro Lokaludvalg

**Jesper Madsen**  
ff. Fagudvalget for Teknik og Miljø