



KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

NOTAT

12-05-2009

Sagsnr.
2009-54397

Dokumentnr.
2009-266994

Sagsbehandler
Lone Reiff

Hvidbog 2

Høring af forslag til lokalplan og forslag til tillæg til kommuneplan 2005 med VVM-redegørelse og miljøvurdering for Nordhavnsvej

Maj 2009

Center for Miljø

Kalvebod Brygge 45
Postboks 259
1502 København V

Telefon
3366 5511

E-mail
lonrei@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009595959

www.kk.dk

Indhold

Kapitel 1 Indledning	3
Den videre proces	4
Kapitel 2 Sammenfattende vurdering	5
Kapitel 3 Beskrivelse af de fremlagte vejforslag	7
Vejforslag A	7
Vejforslag B	7
Kapitel 4 Resumé og vurdering af indkomne bemærkninger	9
1. Tilkendegivelse af vejforslag	9
2. Trafikale forhold	11
Forudsætninger for beregninger	11
Trafikafvikling i anlægsfase	13
Gang- og cykelstier	13
Styrkelse af kollektiv trafik	15
Andre trafikale forhold	15
3. Fysiske konsekvenser ved vejforslagene	16
Indgreb i arealanvendelse	16
Midlertidig barriere effekter og omlægning af kollektiv trafik ..	18
Påvirkninger af bygninger og omfattende ledningsomlægning ..	19
Tilslutningsanlæg ved Helsingørmotorvejen	20
Tilslutningsanlæg ved Strandvænget ved vejforslag A	21
4. Miljømæssige forhold	22
Støj i anlægsfase og drift	22
Luftforurening i anlægsfase og driftsfase	24
Visuelle og æstetiske forhold	25
Rekreative forhold	26
Andre miljømæssige forhold	26
5. Økonomi og Andet	27
Økonomi	27
Andet	27
Kapitel 5 Oversigt over modtagne høringssvar	30

Indledning

Københavns Kommune har besluttet at etablere en forbindelsesvej mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavn. I forbindelse hermed er der udarbejdet en planpakke bestående af forslag til kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse og miljøvurdering samt forslag til Lokalplan.

Første offentlighedsfase forløb i august/september 2007, hvor der blev indkaldt forslag og ideer til projektet. På baggrund af høringen besluttede Borgerrepræsentationen hvilke forslag, der skulle undersøges nærmere i VVM-redegørelsen.

Planpakken har været sendt i offentlig høring i perioden fra 11. februar til 14. april 2009. Desuden har der været afholdt to informationsmøder henholdsvis d. 26. februar og 2. marts 2009, hvor der blev informeret om projektet og givet mulighed for at stille afklarende spørgsmål til de foreliggende planer.

Denne hvidbog indeholder et resumé og en vurdering af de skriftlige bemærkninger, der er modtaget i høringsperioden. Hvidbogen omfatter både bemærkninger til lokalplanen og til kommuneplantillæg med VVM-redegørelsen. Endvidere er en fortegnelse over samtlige modtagne høringssvar medtaget i hvidbogen.

Der er indkommet i alt 88 skriftlige bemærkninger, fordelt på 7 myndigheder, 2 virksomheder, 35 organisationer og foreninger samt 44 privatpersoner. Henvendelserne fra "privatperson" repræsenterer i nogle tilfælde mere end en person. Bemærkningerne fra foreninger og lign. repræsenterer naturligvis flere personer. Eksempelvis omfatter Ryparken-Emdrup-Gruppen flere bebyggelser i Ryparken-Emdrup-området med ca. 1800 lejemål. Menighedsrådet i Lundehus Sogn har sendt 13 underskrifter med, hvoraf flere er formænd fra andre foreninger, der også har indgivet høringssvar.

Mange af de fremkomne bemærkninger omhandler de samme forhold. Det er derfor valgt at lave en samlet besvarelse i stedet for at gentage besvarelsen for hvert enkelt høringssvar. Resume af høringssvar og kommunens vurderinger af bemærkninger er samlet i kapitel 4 under 5 hovedoverskrifter:

1) Tilkendegivelse af vejforslag samt forslag til revurdering af projektet, 2) trafikale forhold, 3) fysiske konsekvenser ved forslagene, 4) miljømæssige forhold og 5) økonomi og andet. Den endelige sammenfattende vurdering skal læses i Kapitel 2. Alle vurderinger er angivet med kursiv.

Sammenfattende vurdering

Høringen har vist, at der er stor offentlig interesse i projektet med mange bidrag til at sikre at de væsentligste miljømæssige aspekter bliver inddraget og belyst. Høringsvarene viser, at der overvejende er tilslutning til vejforslag B, en boret tunnel, primært på grund af gener i anlægsfasen for vejforslag A. Men samtidig udtrykker rigtig mange høringsvar at der er behov for nødvendige forbedringer af B. Det handler både om ændringer ved tilslutningen til Helsingørmotorvejen og Ryparken, og revurdering af vejforslag B, så vejen kan aflaste trafikken bedre lokalt. Endvidere opfordres til at se vejforslagene i sammenhæng med en østlig havnetunnel.

Der er ikke noget i de indkomne høringsvar, som ændrer konklusionerne i VVM-rapporten. Det er fortsat kommunens vurdering, at der i projektet er indbygget de nødvendige afværgeforanstaltninger for projektets gennemførelse.

I høringsperioden har kommunen holdt lokale møder med borgere samt 2 informationsaftener. Derudover har Teknik- og Miljøforvaltningen svaret på en række konkrete spørgsmål.

De indkomne høringsvar omfatter i store træk følgende emner:

Tilkendegivelse af foretrukket vejforslag samt forslag til revurdering af projektet herunder bedre aflastning af lokal trafik for forslag B og overdækning af tilslutningen til Helsingørmotorvejen. Herudover opfordres til at afvente resultaterne af forhandling med staten om en havnetunnel.

Trafikale konsekvenser i anlægs- og driftsfase herunder forudsætninger for beregninger og prognoser, konkrete forslag til trafikafvikling lokalt, ønsker om overordnet trafikplanlægning for Østerbro samt bæredygtig trafikplanlægning og fremtidssikring i valg af løsning.

Fysiske konsekvenser af vejanlægget som indgreb i arealanvendelse ved Ryparken og Strandvænget, genhusning og ekspropriation, barriereeffekter samt togdrift og ledningsomlægning.

Miljømæssige konsekvenser herunder luftforurening, støj, æstetik og kulturarv, rekreative forhold samt natur og vand.

Økonomi og andet herunder spørgsmål vedrørende finansiering og fravalg af forslag. Desuden er der høringsvar, der omfatter specifikke emner.

Forslag om ændringer

Som følge af høringssvarene vil kommunen indføre tre mindre ændringer i kommuneplantillægget og lokalplanen ved den endelig vedtagelse:

Vejdirektoratet skal som vejbestyrelse for Helsingørmotorvejen godkende en tilslutning af Nordhavnsvej. Denne oplysning indarbejdes i kommuneplantillægget. Vejdirektoratet nedlægger veto mod at et umatrikuleret hovedlandeveysareal er omfattet af lokalplanen. Dette areal tages ud af lokalplanen. I lokalplanen tilføjes derudover et beplantningsbælte langs Nordhavnsvej i delområde II svarende til det lokalplanforslaget indeholder for delområde I.

Forvaltningen vil kontakte Kulturarvsstyrelsen for at få afdækket konsekvenser af en eventuel fredning på vejforslag A. Banedanmark og DSB kontaktes for en nærmere dialog om planlægning af omlægning af togdriften og Vejdirektoratet høres nærmere om bemærkninger vedrørende vejtekniske forhold.

Beskrivelse af de fremlagte vejforslag

Nedenfor er gengivet en kort beskrivelse af de vejforslag, der er undersøgt i VVM-redegørelsen. Vejforslagene er skitseret på figuren nedenfor.



Vejforslag A

Dette forslag består af forslag A1 og A2. Forslaget er etapedelt således at forslag A1 kan anlægges først og fungere som selvstændigt anlæg.

I forslag A1 føres vejen fra tilslutningen til Helsingørmotorvejen i terræn hen over Ryparkens Boldbaner, og under Ringbanen. Vejen følger derefter nordsiden af Farumbanen frem til Svanemøllens Kaserne stadig i terræn. Vejen fortsætter i en tunnel (cut & cover) under kasernebygningerne, S-banen/Kystbanen, Ryvangs Allé og Strandvejen til Strandvænget. Der udføres ikke tilslutning til Strandvjen/Østerbro-gade. Strandvænget og Kalkbrænderihavnsgade samt vejkrydsene ved Sundkrogsgade og Århusgade udbygges i fornødent omfang. Vejforlaget er udformet således, at det kan tilsluttes vejforslag A2, som skal føres i en sænketunnel under Svanemøllehavnen til et ikke besluttet punkt i Nordhavn. Vejforlaget A1 forudsættes udført med fire vejbaner med 2 brede nødspor. Anlægstiden er vurderet til 4-5 år med et anlægsoverslag på 2,3 mia. kr. for etape 1 og 2,5 mia. kr. for etape 2 (2007-priser).

Vejforslag B

Vejforlaget udføres på samme måde som vejforlaget A, dvs. at anlægget fra tilslutningen ved Helsingørmotorvejen føres i terræn og under Ringbanen. Derfra følger vejen nordsiden af Farumbanen frem til Svanemøllens Kasernes arealer i nedgravet rampeanlæg. Herfra

føres en boret tunnel frem til et endnu ikke besluttet punkt i Nordhavnsområdet. I lighed med Vejforslag A forudsættes vejen udført med fire vejbaner og to brede nødspor. Ved valg af den borede tunnelløsning, vil det være uhyre vanskeligt at etablere tilslutningsanlæg ved Strandvænget/Kalkbrænderihavnsgade. Anlægstiden er 5-6 år med et anlægsoverslag på 4,9 mia. kr. (2007-priser).

Resumé og vurdering af indkomne bemærkninger

Resume af høringsvar og kommunens vurdering af bemærkningerne er samlet under 5 hovedoverskrifter: 1) Tilkendegivelse af vejforslag samt forslag om revurdering af projektet, 2) trafikale forhold, 3) fysiske konsekvenser ved forslagene 4) miljømæssige forhold og 5) økonomi og andet. Københavns kommunes vurdering fremstår i kursiv efter resume af hvert emne.

1. Tilkendegivelse af vejforslag samt forslag til revurdering af projektet.

Mange høringsvar peger på vejforslag B, som den foretrukne løsning, og understreger samtidig nødvendigheden af at finde en fremtidssikret løsning. Det er især generne i anlægsfasen for vejforslag A, der vækker bekymring, men også for at en vej, der skal betjene Nordhavn vil øge trafikken generelt gennem Østerbro. Der er færre høringsvar, der støtter vejforslag A. Gentofte Kommune foretrækker A1, fordi den vil aflaste nuværende og kommende trafik lokalt på Østerbro og i Gentofte Kommune.

Østerbro Lokaludvalg, Ryvang Lokalråd og Østerbro Lokalråd med flere peger på at vejforslag B i sin nuværende form ikke vil medføre en aflastning af Østerbro for gennemkørende trafik. Derfor opfordres til at undersøge andre forslag og udføre alternative trafikberegninger.

Bispebjerg Lokaludvalg konkluderer at Nordhavnsvej bør udformes som en boret tunnel eller nedgravet tunnel med tilslutning til Lyngbyvejen under jorden. Dette synspunkt støttes af de lokale foreninger og privates høringsvar. Et flertal ønsker som minimum en overdækning af Lyngbyvej og Helsingørmotorvejen mellem Emdrupvej og Ryparken station. Der er flere høringsvar, der handler om at undersøge mulighederne for at forlænge tunnelen i vejforslag A i nordvestlig retning på tværs af kaserneområdet og boldbaner.

Flere opfordrer til at afvente resultaterne af forhandling med staten om en østlig ringvej/havnetunnel til Amager. Enkelte høringsvar mener at begge vejforslag er uacceptable og at projektet står i modsætning til Kommunens bestræbelser på at nedbringe CO₂ udledninger. Nordhavnsvej er uanset forslag A eller B ikke en bæredygtig løsning, fordi at en ny vej vil skabe mere trafik. Der skal i stedet sættes på kollektiv trafik og cykelforbindelser. Et høringsvar finder det problematisk at kommunen arbejder med en forventning om at nye bydele genererer ny biltrafik, når Nordhavn skal være en bæredygtig by.

Vurdering

Det er både statens og Københavns Kommunes opfattelse, at valg af vejforslag skal afvente, at en fælles arbejdsgruppe har vurderet mulighederne for en østlig ringvej om København.

Transportministeren har således den 23. marts 2009 tilkendegivet, at der bør nedsættes en arbejdsgruppe mellem Transportministeriet og Københavns Kommune. Arbejdsgruppen skal sammentænke den nu planlagte / aftalte Nordhavnsvej med eventuelle senere anlæg og tiltag, samt beskrive mulighederne for finansiering af en fremtidssikring af vejanlægget. Arbejdsgruppen skal afrapportere inden udgangen af 2009, således at arbejdet kan indgå i kommunens endelige beslutning primo 2010 om realisering af Nordhavnsvej.

Arbejdsgruppens arbejde tager udgangspunkt i Infrastrukturkommissionens anbefaling af at undersøge mulighederne for at etablere en højklasset østlig forbindelsesvej i form af eksempelvis en havnetunnel eller lignende mellem de nordlige og sydlige indfaldskorridorer med henblik på at aflaste den indre by for trafik. Vejforbindelsens kapacitetsbehov skal belyses for forskellige udviklingsscenerier.

Nordhavnsvejs første etape er aftalt med staten (svarende til A1). Vejen skal trafikbetjene de første 600.000 nye etagemeter, der igen skal finansiere statens del af anlægget af Cityringen. Denne del af vejanlægget kan derfor ikke udskydes meget, og der stiles mod at åbne vejen i 2015. Anden del af vejprojektet (A2) skal betjene en eventuel yderligere byudvikling i Ydre Nordhavn. Hvornår der bliver brug for denne del, afhænger af byudviklingens hastighed, men det bliver formentlig inden for perioden 2020 til 2030. Anlæg af en boret tunnel helt til Ydre Nordhavn så hurtigt som muligt indebærer således, at en stor kapital skal bindes i et vejanlæg i mange år, inden den kan nyttiggøres.

Det er ikke muligt at bygge en hel bydel med opfyldninger, krydstogtterminal, containerterminal og mange byfunktioner uden at etablere en vejbetjening. Vejbetjeningen er desuden en del af aftalen med staten om Cityringen. Nordhavnsvej skal imidlertid aflaste andre veje – i de tætte byområder på Østerbro – og kapaciteten på disse veje tænkes reduceret for at undgå utilsigtede stigninger i biltrafikken. Der er beregnet en generel udvikling i trafikken på Helsingørmotorvejen ind mod byen på 17 % i perioden 2004 til 2018, og Nordhavnsvej skal bla. gavne større dele af Østerbro, da den tunge trafik vil blive flyttet væk fra bolig-gader, der anvendes i dag.

Den overordnede vision for Nordhavns trafikale udvikling er at maksimalt en tredjedel af trafikken skal ske i bil. Der er derfor bl.a. kun planlagt et vist antal P-pladser, og der etableres højklassede alternativer til bilen i form af bl.a. stibroer og metrobetjening.

Desuden arbejdes der med forslag til markante forbedringer af den kollektive trafik til Nordhavnsområdet. Dette arbejde indgår blot ikke direkte i VVM-redegørelsen om Nordhavnsvej, men forudsætningerne herom indgår i beregningsgrundlaget. Uden den påtænkte modernisering og forbedring af Nordhavn Station, der passagermæssigt bliver en af landets største, når Nordhavnsområdet er fuldt udbygget, og uden den påtænkte metrobetjening af Nordhavnen, ville den beregnede biltrafik blive betydeligt større end angivet i VVM-materialet.

Vinderprojektet fra Nordhavnskonkurrencen bearbejdes i løbet af året til en strukturplan for Nordhavn. Vinderprojektet indebærer bl.a. en omfattende metrobetjening af hele området.

For vurderinger af overdækning af tilslutning til Helsingørmotorvej henvises til afsnit 3.

2. Trafikale forhold

Forudsætninger for beregninger

Flere høringssvar peger på, at der er så stor usikkerhed på trafikmodelberegningerne, at de ikke må tillægges så stor betydning. Desuden spørges der efter hvad der er den realistiske trafikmængde på Nordhavnsvej, og der efterspørges tal for, hvor stor en del af trafikken, der har ærinde i Nordhavn herunder trafik på Sundkrogsgade. Det nævnes, at materialet ikke omtaler, at nye trafik anlæg pga. bedre kapacitet generer mere trafik og dermed samlet set ikke har en aflastende effekt. Et andet høringssvar stiller spørgsmålstegn ved hvorfor år 2018 er valgt som prognoseår.

Østerbro lokalråd er positiv overfor at kommunen har imødekommet ønsker om alternative modelberegninger, og ønsker desuden en offentlighedsperiode om resultaterne af de nye modelberegninger, når de foreligger i maj måned.

Et høringssvar stiller sig uforstående overfor den kapacitetsgrænse der er sat i modelberegninger for krydset ved Oslo Plads.

Flere svar handler om, at den borede tunnel vil kunne tiltrække mere trafik til Nordhavn end det fremgår af VVM'en og der ønskes en belysning af tiltag for at neddrosle det øvrige vejnet. Der stilles spørgsmålstegn ved kapacitetsgrænsen for en 4 sporet vej.

Desuden nævnes det i et høringssvar, at der ikke er så mange fra Østerbro der vil benytte Nordhavnsvej som modelberegningerne viser.

Vurdering

Modelberegningerne er naturligvis behæftet med en vis usikkerhed, dels fordi det er vanskeligt at beskrive en virkelighed, der ligger flere år ude i fremtiden, og dels fordi det kan være svært at forudsige

bilisternes rutevalg ved forskellige vejforslag. Men modelværktøjet er pt. det bedste grundlag kommunen har for at vurdere en fremtidig trafik situation. I modellen er det eksisterende vejnet lagt ind, så det bedst muligt beskriver den eksisterende trafikale situation. Derfor er der bl.a. lagt en kapacitetsgrænse ind ved Oslo Plads, som svarer til de trafikmængder, som krydset i dag kan afvikle.

Det er rigtigt, at en ugenemtænkt forøgelse af vejkapaciteten i sig selv kan generere mere vejtrafik og forrykke forholdet mellem valget af transportmidler i en forkert retning (det er ifølge kommunens beregninger i denne forbindelse ikke meget – måske 2 %).

Nordhavnsvej skal aflaste andre veje – i de tætte byområder på Østerbro – og kapaciteten på disse veje tænkes reduceret for at undgå utilsigtede stigninger i biltrafikken. Samtidigt etableres der højklassede alternativer til bilen i form af bl.a. stibroer og metrobetjening.

Det er aftalt med Miljøministeriet og Transportministeriet hvilke scenarier, der skal regnes på i VVM for Nordhavnsvej. Prognoseåret 2018 er valgt bl.a. pga., at det er her Cityringen forventes åbnet. Det betyder, at de generelle byplan- og trafikdata kun er fremskrevet til 2018, men byudviklingen i Nordhavn er medtaget i et længere perspektiv. De 600.000 etagemeter i Indre Nordhavn indgår i aftalen med staten og det er derfor denne byudvikling, der er hovedscenariet og indgår i VVM-hovedrapporten. Men der er lavet trafikberegninger på 16 forskellige situationer, herunder forskellige udbygnings-scenarier bl.a. en fuld udbygget Nordhavn samt forskellige vækstscenarier for bilejerskabet. Alle trafikberegningerne er gengivet i trafik-baggrundsrapporten for VVM-redegørelsen. Heri indgår også flere detaljer af trafikberegninger herunder trafiktal for Sundkrogs-gade. Det står også beskrevet, at ca. 50% af trafikken på Nordhavnsvej i vejforslag A1 har start eller endemål i Nordhavn. For Vejforslag B er dette tal 65%.

Kommunen mener, at de trafikmængder på Nordhavnsvej, som er vist i VVM-redegørelsen er realistiske. Men det er vigtigt at pointere, at de eksisterende trafikberegninger ikke indeholder tiltag på det øvrige vejnet f.eks. en neddrogning af Østerbrogade og dele af Ring 2. Ved at gøre det øvrige vejnet mindre attraktivt for gennemkørende trafik i form af f.eks. hastighedsreduktion og fartdæmpende tiltag, nedsættelse af kapacitet i kryds osv. vil det være muligt at tiltrække mere trafik på Nordhavnsvej. Kommunen har igangsat nye beregninger for at illustrere dette. Det undersøges også hvor stor betydning indretningen af krydsene mellem Nordhavn og Kalkbrænderihavns-gade har for bilisternes valg af den borede tunnel. Kommunen forventer ikke, at de nye beregninger vil forrykke de miljømæssige konsekvenser i nævneværdig omfang og resultaterne vil derfor ikke blive sendt i en supplerende høring, men naturligvis indgå i det videre arbejde. Notat

vedrørende de supplerende trafikberegninger bliver lagt på projektets hjemmeside www.kk.dk/Nordhavnsvej.

Mht. den maksimale kapacitet på en vej, så afhænger denne bl.a. af hvordan trafikken fordeler sig i de to retninger, trafiksammen-sætningen, krydsenes kapacitet og hastigheden på vejen samt hvilket serviceniveau, man vil acceptere. Erfaringerne fra København viser at overstiger trafikken 50.000 køretøjer pr. døgn på en 4-sporet vej, bør man overveje om vejen skal have et 3. spor i hver retning for at kunne opretholde en god trafikafvikling også i myldretiden.

Trafikafvikling i anlægsfase

Mange hørings svar omhandler de store trafikale gener, der vil være i området under anlægsfasen af Vejforslag A. To lokale foreninger fremhæver vigtigheden i at vejene mellem Ryvangs Allé og Strandvejen ikke kommer til at fungere som aflastningsveje for trafikken i anlægsfasen.

Se også under midlertidig barriereeffekter i afsnit 3.

Vurdering

Københavns Kommune er i gang med at afslutte arbejdet med en trafikafviklingsplan for jordkørsel i forbindelse med større anlægsarbejder herunder Cityringen og Nordhavnsvej, der bl.a. udpeger de bedst egnede transportruter. I forlængelse af dette, udarbejder Teknik- og Miljøforvaltningen en plan for trafikafviklingen i anlægsfasen for Nordhavnsvej. I dette arbejde vil der være fokus på, at trafikken i anlægsfasen afvikles på den sikreste måde og med den bedst mulige fremkommelighed. Der vil være særlig fokus på fremkommelighed for den kollektive trafik samt cykel- og fodgængertrafikkens vilkår herunder skoleveje.

I vejforslag A skal vejnettet håndtere trafik til/fra en byggeplads ved krydsningen af nord- og kystbanen, og det er nødvendigt at lukke Ryvangs Allé. Dette vil betyde, at udvalgte boligveje mellem Ryvangs Allé og Strandvejen må håndtere arbejdskørsel til/fra denne byggeplads.

Der vil blive et pres på trafikafviklingen på Strandvejen, Strandøre og Tuborgvej i anlægsfasen for vejforslag A. Kommunen vil arbejde for at den øvrige biltrafik så vidt mulig bliver på det overordnede vejnet og ikke siver ned ad bolig gader pga. trængsel.

Gang- og cykelstier

Der er flere bemærkninger, der knytter sig til opretholdelse af eksisterende og planlagte stiforbindelser. Der vil f.eks ikke være mulighed for cykelforbindelse på tværs af boldbanerne i anlægsfasen. Der er i VVM-rapporten angivet en forbindelse ind til Ryparken

idrætsanlæg fra Ryparken station/Lyngbyvej samt en sti langs Ringbanens vestsider. Det påpeges at disse bør fastlægges i lokalplanen.

Flere høringssvar omhandler sikre cykel- og gangforbindelser til Øresund. Der er således ønske om at der i projektet indarbejdes en stiforbindelse for gående og cyklister fra Ryparken/Lyngbyvejskvarteret igennem kaserneområdet til kvarteret omkring Svanemøllen. Bispebjerg Lokaludvalg henstiller til at prioritere cykelfremkommelse meget højt, og ønsker en gang/cykelbro over Lyngbyvej. Der er også udtrykt ønske om passage for gående og cyklister på tværs af Nordhavnsvej, så Ryparken kan forbindes med Vognmandsmarken evt. i forbindelse med at anlægge boldbaner på Arrivas busterminal. Et høringssvar foreslår en stiforbindelse fra Nordhavn til Refshaleøen gennem en tunnel.

Vurdering

Den eksisterende sti mellem Ryparken St. og Ryparkens Idrætsanlæg vil blive påvirket af Nordhavnsvejen, men det er en del af kommunens planer, at udvide denne forbindelse til at indgå i de grønne cykelruter, jf. forslag til Kommuneplan 2009. Københavns Kommune er i gang med at projektmodne den grønne cykelrute kaldet Svanemølleruten, som vil give en bedre forbindelse mellem Ryparken, Svanemøllen, Nordhavn og Østerbro stationer, og i kombination med forbindelser til Nordhavn, Marmormolen, Amerika Plads og Kastellet, dermed skabe lettere adgang til Øresund. I den forbindelse er der peget på en broløsning af cykelrutens krydsning af Nordhavnsvej, således at den grønne cykelrute fortsat kan køre langs nordbanen.

Forslag til nye cykelruter/stier, som eksempelvis stier, der skal sammenbinde Ryparken med Vognmandsparken ligger ikke inden for rammerne af dette projekt, men forslagene vil indgå i kommunens løbende trafikplanlægning.

De ovennævnte stier kan ikke fastlægges i lokalplanen før de er endeligt optaget i kommuneplanen.

En forbindelse mellem Ydre Østerbro og Ryparken under banen kan give ydre Østerbro bedre adgang til idrætsfaciliteterne ved Ryparken og knytte Ryparken tættere på byen. Forbindelsen er blevet overvejet i planlægningen af Svanemølleruten, men bliver ikke realiseret i denne sammenhæng. Der er flere fordele i at føre svanemølleruten ned mod Lyngbyvej. Kommunen har derfor ikke på nuværende tidspunkt planer om at etablere en forbindelse mellem Ydre Østerbro og Ryparken.

Københavns Kommune har en målsætning om at cykeltrafikken i kommunen skal styrkes. Det kan bl.a. ske ved at anlægge nye cykelstier, udvide de eksisterende forbindelser og sikre sig, at

cyklisterne får samme tilgængelighed til byens områder som biltrafikken.

I forslag til Kommuneplan 2009 er der indtegnet en cykelforbindelse i tunnel mellem den sydlige del af Langelinie og Refshaleøen. Der er således allerede planlagt cykelforbindelser til Refshaleøen. Erfaringsmæssigt er lange tunnelstrækninger ikke særlig attraktive for cyklister, der ofte oplever selv korte tunneller som utrygge. I det videre arbejde vil der derfor blive gjort overvejelser om det forventede antal brugere af en eventuel cykeltunnel til Refshaleøen sammenholdt med den meromkostning som cykelstien vil påføre tunnelprojektet.

Styrkelse af kollektiv trafik

Flere foreninger efterspørger en redegørelse for hvordan den kollektive trafik kan styrkes.

Vurdering

Der arbejdes i høj grad med forslag til markante forbedringer af den kollektive trafik til Nordhavnsområdet. Dette arbejde indgår blot ikke direkte i VVM-redegørelsen om Nordhavnsvej, men forudsætningerne herom indgår i beregningsgrundlaget.

Uden den påtænkte modernisering og forbedring af Nordhavn Station, der passagermæssigt bliver en af landets største, når Nordhavnsområdet er fuldt udbygget, og uden den påtænkte metrobetjening af Nordhavnen, ville den beregnede biltrafik blive betydeligt større end angivet i VVM-materialet.

Vinderprojektet fra Nordhavnskonkurrencen bearbejdes i løbet af året til en strukturplan for hele området. Vinderprojektet indebærer bl.a. en omfattende metrobetjening af hele området. I den videre planlægning kommer også til at indgå overvejelser om parkering i Nordhavn og delebilsordninger.

Andre trafikale forhold

Et høringssvar opfordrer kommunen til at samtænke trafikken til Ryparkens idrætspark og skøjtehal med den nye Nordhavnsvej. En borger foreslår at Vordingborggade genåbnes for lastbiler af alle størrelser.

Flere høringssvar påpeger, at trafikstigningerne på Østerbrogade er i modstrid med Trafik- og bymiljøplanen på Østerbro og der efterspørger en samlet trafikplan for Østerbro. Et svar foreslår en hel eller delvis lukning af Østerbrogade svarende til Nørrebrogade.

Der er 2 høringssvar, der vedlægger forslag om alternativ cykelforbindelse til Nordhavn fra Kalkbrændrihavnsvej samt alternativ rundkørsel i Århusgade.

Vurdering

Københavns Kommune er i gang med at planlægge trafikbetjeningen af idrætsanlægget herunder skøjtehal ved Ryparken. Dette arbejde samtænkes naturligvis med Nordhavnsvej.

Københavns Kommune ønsker at bevare forbuddet mod lastbiler over 18 t i Vordingborggade. Forbuddet blev indført for at koncentrere den tunge trafik på det overordnede vejnet (Ring 2) og for at mindske antallet af højresvingsulykker i krydset Vordingborggade/ Strandboulevaden. Dette skal ses i sammenhæng med, at krydset Kalkbrænderihavnsvej/Sundkrogsgade er under ombygning for at øge trafikikkerheden i forbindelse med højresvingende lastbiler.

I Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2009 er Østerbrogade fra Classensgade til Jagtvej udpeget som strøggade, og det er meningen at gaden skal aflastes for gennemkørende biltrafik. Årsagen til, at den yderste del af Østerbrogade ikke klassificeret som strøggade er, at den stadig skal bruges til at fordele trafikken internt i bydelen ligesom Jagtvej og Strandboulevarden.

Københavns Kommune arbejder videre med en detaljering af trafikberegningerne for Østerbro. Foreløbige resultater tyder på, at Østerbrogade også i en situation med Nordhavnsvej kan aflastes væsentligt, trods den generelt stigende biltrafik som følge af det stigende bilejerskab.

Forslag om stiforbindelse til Nordhavn er ikke en del af eller har indflydelse på Nordhavnsvej, og kommunen vil derfor vurdere dem i forbindelse med det videre omkring stiforbindelser i Nordhavn og en stibro til Nordhavn. Det vil ikke være hensigtsmæssigt at placere en rundkørsel på Kalkbrænderihavnsvej da den kommer til at ligge midt i en kæde af lyssignaler, der er indstillet efter en grøn bølge. Det kan være svært at afvikle trafikken i en rundkørsel, der ligger tæt på lyssignaler, da trafikken fra et signal bliver sendt af sted i "pakker" som rundkørslen ikke kan afvikle ligeså hurtigt. Desuden er der i forbindelse med konkurrencen for byudviklingen i Nordhavn arbejdet med, at det er krydset Kalkbrænderihavnsvej/Sundkrogsgade, der er den primære adgang til Nordhavnsområdet, hvilket også afspejler sig i vinderforslaget for konkurrencen.

3. Fysiske konsekvenser ved vejforslagene

Indgreb i arealanvendelse

Der er flere høringssvar der vedrører de fysiske konsekvenser af inddragelse af areal til vej samt om nedrivning af bygninger i Strandvænget og på Svanemøllens Kaserne. Der er spørgsmål vedrørende ekspropriering og om genhusning som følge af vejforslag

A for beboerne i de ejendomme i området ved Ryvangs Alle, Strandvejen og Strandvænget, som kan blive meget påvirket af støj i anlægsfasen.

I området ved Lyngbyvej og Ryparken udtrykkes bekymring for at begge vejforslag vil komme tæt på kolonihaver og butikscentret ved Emdrups Vænge. Butikkerne lokaliseret her samt restaurant i Ryvangs Alle efterspørger kompensation for indtægtstab i forbindelse med anlægsarbejde.

Flere organisationer, foreninger og borgere har beklaget, at der i byggeperioden og også efterfølgende i driftsfasen nedlægges en del af de baner, der ligger ved Ryparken. Man gør opmærksomhed at projektets foreslåede to 11 mands kunstgræsbaner ikke er tilstrækkelige til at dække klubbernes behov. Derfor opfordres kommunen til at finde nye baner til erstatning for de baner, som inddrages. Der er bla. forslag om Arriva grunden, kaserne området og Beauvais grunden.

Dansk sejlunion har på vegne af de lokale sejlklubber bemærket, at vejforslag A2 i anlægsfasen vil være ødelæggende for sejlads, roning, klubliv og andre aktiviteter, da dele af havnen vil blive spærret i en længere periode og Svaneknoppen inddrages til byggeplads. Der ønskes svar på, hvad der skal ske med de bygninger, der ligger på Svaneknoppen, og hvor man finder bådpladser med tilstrækkelig dybde som er let tilgængelige. Desuden spørges om der gives erstatning for indtægtstab fra gæstesejlere, cafeer og andre.

Vedrørende Svanemøllens Kaserne bemærker Københavns Bymuseum og andre få lokale, at vejforslag A1 ikke kan anbefales, da det vil påvirke kasernens bevaringsværdige anlæg. Bygningerne skal som minimum genopføres på samme placering. Kulturarvsstyrelsen gør opmærksom på, at styrelsen i november 2006 har modtaget et forslag om fredning af de oprindelige ældre bygninger på Svanemøllens Kaserne og påpeger, at hvis det resulterer i en fredning vil det have afgørende indflydelse på, hvad der tillades af nedrivninger.

Der er et høringssvar, der omfatter en alternativ placering for byggeplads til sänketunnel A2.

Vurdering

Der vil ikke ske nogen nedrivning af ejendomme i området ved Ryparken og Lyngbyvej. Det er ekspropriationskommissionen, der skal tage stilling til kompensation for de eventuelle tab som vejprojektet kan påføre butikker, cafeer, restauranter m.v. i hele projektområdet. Kommunen vil sikre at skiltning og adgang til bliver opretholdt.

Ved vejforslag A1 vil ekspropriering være aktuelt for 5 bygninger på sydsiden af Strandvænget. Ekspropriering gennemføres efter vejloven og faste regler og hvor en taksationskommision afgør evt. erstatningsspørgsmål. Hvis det viser sig, at beboere ikke kan holde ud at bo i deres bolig i de perioder af anlægsfasen, hvor der arbejdes i døgn drift med vejforslag vil bygherren finde en mulighed for genhusning.

Nedlæggelsen af boldbaner er selvfølgelig ærgerlig, fordi Københavns kommune gerne vil tilbyde gode idrætsfaciliteter. Derfor har kommunen siden 2008 arbejdet på at finde alternativer til de baner, som vil blive midlertidigt eller permanent nedlagt. Resultatet af dette arbejde er, at der på nuværende tidspunkt er budgetteret med midler til etablering af to 11 mands kunstgræsbaner med belysning på området. Disse baner skal stå klar når anlægsarbejdet påbegyndes. Derudover er kommunen ved at undersøge, hvor der kan etableres yderligere erstatningsbaner, herunder på Svanemøllens kaserne, Beauvais- grunden, Keldsøvej m.fl. i umiddelbar nærhed af Ryparken

I anlægsfasen af A2 forudsættes det, at bygningerne på Svaneknoppen ikke berøres af tunnelbyggeriet. Men en del af bådpladserne i havnen primært i den nordlige ende mod Svaneknoppen forventes nedlagt i byggeperioden. Der vil på det tidspunkt blive taget stilling til erstatningspladser, der kan opfylde kravene til dybde og tilgængelighed.

Københavns Kommune vurderer, at man godt på en nænsom og forsvarlig måde kan nedtage og genopbygge dele af det bevaringsværdige bygningskompleks på Svanemøllens Kaserne. Der stilles som krav til dette, at bygningerne i det ydre skal genopføres i samme volumen og med samme udvendige detaljering som det eksisterende. Dette vil sikres gennem byggesagsbehandlingen af en evt. ansøgning om nedrivning og genopførelse, hvis vejforslag A vælges. Københavns Kommune vil snarest indgå i en dialog med Kulturarvsstyrelsen om hvilke konsekvenser et valg af vejforslag A vil få. Det bemærkes, at Københavns Kommune hørte Kulturarvsstyrelsen i en intern høring af 22. oktober 2008, hvortil Kulturarvsstyrelsen ikke indsendte høringsvar.

Konkrete forslag inddrages og vurderes i det videre arbejde med projektet.

Midlertidig barriere effekter og omlægning af kollektiv trafik

Mange høringssvar især i Lyngbyvejs/Ryparken området omfatter spørgsmål om midlertidige barrierer i anlægsfasen som opretholdelse af adgang til lokale veje, busdrift, skolestier, gang- og cykelstier og omlægning af kollektiv trafik.

Trafikstyrelsen, Banedanmark og DSB gør opmærksom på alvorlige problemer med rejsetidsforsinkelser ved omlægning af togdriften i forbindelse med anlæg af vejforslag A1, og ønsker dialog med kommunen i alle faser. Flere hørings svar er fra pendlere, der er bekymret for yderligere forsinkelser på toget om følge af anlæg af vejforslag A1. DSB har endvidere en række tekniske spørgsmål til VVM-rapporten samt baggrundsrapporter.

Vurdering

Det er som udgangspunkt kommunens holdning at minimere generne ved anlægsfasen så meget som muligt. Derfor er der i forbindelse med skitseprojektering taget højde for at opretholde niveauet af lokale eksisterende passager for gående og cyklister, skoleveje og biltrafikanter (se under afsnit 2. trafikafvikling i anlægsfase). Anlægsarbejdet vil ikke hindre buskørsel eller anden trafik på Lyngbyvej. Det kan muligvis blive nødvendigt at flytte stoppesteder. Lyngbyvej vil blive holdt åben under anlægsarbejdet.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil udarbejde en plan for trafikafvikling i anlægsfasen og der vil være særlig fokus på fremkommelighed for den kollektive trafik samt for cyklister og fodgængere herunder skoleveje.

Anlægsarbejdet vil ved begge vejforslag påvirke driften af Farum banen og Ringbanen ved Ryparken. Men de største og længevarende gener forventes ved anlæg af A1's cut and cover tunnel under Nordbanen og Kystbanen ved Svanemøllen. Anlægsarbejdet vil påvirke omgivelserne periodevist, selvom der vil blive stillet størst mulige miljøkrav i udbudsmaterialet til entreprenørarbejde (se også under 4. miljømæssige forhold).

Københavns Kommune har i forbindelse med udarbejdelsen af skitseprojektet været i en intensiv dialog med Banedanmark og DSB. Denne dialog agter kommunen at fortsætte på konstruktiv vis med henblik på at foretage en tilbunds gående analyse af dels mulighederne for at reducere behovet for banelukninger dels undersøge mulighederne for at reducere generne for passagerne i de perioder, hvor banelukninger bliver nødvendige. Københavns kommune udarbejder et særskilt notat til DSB som svar på en række tekniske spørgsmål.

Påvirkninger af bygninger og omfattende ledningsomlægning

Beboerne i ejendommene i krydset Ryvangs Alle/Strandvejen/ Strandvænget udtrykker bekymring for skader på fundament og bygninger som følge af anlægsarbejde med cut and cover tunnelen ca. 2 meter fra enkelte af ejendommene.

Grundejere i Svanevænget er bekymret for om omlægning af gas og fjernvarmeledning kan lukke de lokale veje og medføre en øget sikkerhedsrisiko. Svanemøllegruppen gør opmærksom på at de har klaget til Naturklagenævnet over Københavns Kommunes screenings-afgørelse, hvor omlægning af gasledningen er vurderet til ikke at være VVM-pligtig.

Vurdering

Kommunen har foretaget undersøgelser til et vist niveau, og har foreslået den mest skånsomme metode med nedboring af sekantpæle for at være sikker på at undgå varige skader på bygninger. I detailprojekteringen vil der gennemføres mere detaljerede undersøgelser af de relevante bygningers fundamenter. Det er entreprenøren, der er ansvarlig for eventuelle skader på bygninger. Kommunen vil tillige tegne en All risk forsikring for projektet, som også sikrer tredjemand.

Ledningerne vil komme til at ligge i eksisterende vejareal. Omlægning af ledningsnettet vil blive udført af ledningsejerne, som vil informere og indgå aftale med beboerne om den mest hensigtsmæssige måde at udføre arbejdet på.

Kommunen har taget Svanemøllegruppens klage til efterretning. Naturklagenævnet er ansvarlig for at behandle sagen.

Tilslutningsanlæg ved Helsingørmotorvejen ved begge vejforslag

Beboerforeninger, lokale idrætsforeninger og borgere har generelt udtrykt ønske om en fuldt nedgravet eller overdækket tilslutnings-Nordhavnsvej til Helsingørmotorvejen, der ikke belaster de omkringliggende boligområder, kolonihaver og idrætsanlægget. Der foreslås bla. en forlænget tunnel til Tuborgvej og overdækning ønskes fra Emdrupvej til Ryparken station, hvor tilslutningen gennemføres.

Vejdirektoratet skriver i deres hørings svar at man ikke kan godkende en krydsning i niveau og peger på at løsning I vil være mest hensigtsmæssig. Både Bispebjerg Lokaludvalg og Haveforeningen Fremtiden peger på løsning II, som den mindst problematiske, hvis ikke det kan lade sig gøre at få en underjordisk tilslutning. Friluftsrådet peger på løsning V som den mest acceptable løsning af hensyn til Ryparkens idrætsanlæg (da de anser løsningerne III og IV for urealistiske).

Vurdering

Det skal understreges, at projektet omfatter en tilslutning af Nordhavnsvej til Helsingørmotorvejen, som er en statsvej. Det er ikke en del af projektet at ombygge denne vej. Der er arbejdet med forskellige løsninger af tilslutninger, der med støjafskærmning vil

sikre at støjbelastningen i området ikke øges. Disse er beskrevet og vurderet i VVM-redegørelsen.

Tilslutningen til Helsingørmotorvejen kan enten ske med niveaufrie tilslutninger i form af shunts, flyovers og tunnelunderføringer, i et signalreguleret kryds eller kombinationer af disse. Det er udelukket ved overdækning at udføre tilslutninger i niveau som signalreguleret kryds af sikkerhedsmæssige grunde. Hvis de niveaufrie tilslutninger både mod nord og syd skal være overdækkede skal de føres under Helsingørmotorvejen i 2 forskellige niveauer. Det nederste niveau af tilslutningen vil således komme 12-15 meter under det nuværende niveau for Helsingørmotorvejen. Etableringen af tilslutningen vil derfor blive uhyre vanskelig rent teknisk og meget omkostningsfyldt.

Der er i forbindelse med VVM-redegørelsen undersøgt forskellige muligheder for at forlænge tunnelen. Disse fravalgte alternativer er belyst i VVM-rapporten.

Tilslutningsanlæg ved Strandvænget ved vejforslag A

Af flere høringssvar fremgår det, at man ikke finder det acceptabelt, at der etableres et tilslutningsanlæg til Strandvænget på grund af den øgede trafik, dette vil give i området med øget støjbelastning og luftforurening. Men også visuelle påvirkninger og indvirkning på den planlagte, nye strand i Svanemøllebugten og øvrige rekreative arealer i området ved kysten (Strandpromenaden) og roklubberne, Café Jorden Rundt m.v. vægtes højt. Beboere og lokale foreninger i området støtter overvejende vejforslag B. Der bliver dog udtrykt bekymring for om vejforslag B vil aflaste Østerbro nok for trafik, når der ikke er tilslutning til området fra tunnelen. Der er enkelte der peger på muligheden for at etablere tilslutning ved kysten til en dyb, boret tunnel.

Der er flere høringssvar, der foreslår at flytte rampeanlægget i vejforslag A1 længere mod sydøst tættere på Kalkbrænderihavnsvej væk fra beboelse og klub aktiviteterne ved Svanemøllen. Det nævnes også at "fredningen" af DSB's værksteds areal er en ulempe, fordi det blokerer for muligheder for at flytte rampeflytningen, og der spørges til muligheden for ekspropriering af DSB's værkstedareal.

Der er skitseret et forslag om, at forbindelsen mellem Nordhavnsvej og Strandpromenaden samt den vestlige del af Strandvænget udelades i både Vejforslag A1 og A2. I Vejforslag A1 foreslås tunnelen ført ned i den sydlige del af Strandvænget med rampe til Kalkbrænderihavns-gade i terræn. Afgrening til videreførelse til Nordhavn i Vejforslag A2 forberedes allerede i Vejforslag A1. Strandvænget lukkes for trafik til og fra Kalkbrænderihavns-gade og får således karakter af en lokalvej.

Hermed reduceres de miljømæssige gener for de lokale beboere og for de rekreative aktiviteter og arealer ved Svanemøllehavnen.

Vurdering

Der er i baggrundsrapporten om Teknik (november 2008) på side 105 nærmere redegjort for, hvorfor det ikke vil være hensigtsmæssigt at etablere tilslutning til den borede tunnel ved kysten. Der peges bl.a. på, at hele tunneldelen nærmest overfladen ikke kan udføres som boret tunnel, men som cut & cover tunnel. Hele Strandvænget vil skulle graves op, og en del af Svanemøllebugten ville skulle inddrages til vejanlæg, hvorved en stor del af fordelene ved den borede tunnel ville forsvinde.

Ifølge trafikberegningerne for Vejforslag A1 fra VVM-redegørelsen vil der efter etableringen af Nordhavnsvej forsat være en betydelig trafikstrøm på Strandvænget mellem Strandvejen og kysten. Såfremt Strandvænget lukkes for trafik til og fra Kalkbrænderihavns-gade, vil trafikken i Strandvænget, som vurderes at komme fra ydre Østerbro og den østlige del af Gentofte Kommune, i stedet skulle ledes af Østerbrogade og gaderne på Indre Østerbro. Forslaget fra Lokalrådet vil således øge trafikpresset på Østerbrogade og Indre Østerbro.

Det skitserede tunnelforslag vil i princippet kunne realiseres, men ikke helt med den skitserede geometri. Selv om der i tunnelstrækningen mod Kalkbrænderihavns-gade ikke regnes med nødspor, vil tunnelanlægget optage større arealer end vist på skitserne og dele af DSBs værkstedsarealer vil skulle inddrages i byggeperioden.

Forslaget medfører, at den ønskede hastighed i tunnelen på 60 km/t ikke kan opretholdes. Forberedelserne for videreførelsen i Vejforslag A2 vil være ganske omfattende og Lokalrådets forslag vil således blive betydeligt mere omkostningsfyldt end det fravalgte Vejforslag A1-3 fra VVM-redegørelsen.

Kommunen finder det ikke realistisk at gå længere ind over DSBs arealer end som vist i VVM-redegørelsen. Større indgriben vil betyde at DSB ikke kan opretholde virksomhedens drift, hvilket betyder at der skal findes andre arealer til virksomheden, ligesom det formentlig vil koste ca. ½ mia. eller mere at ekspropriere virksomheden.

4. Miljømæssige forhold

Støj i anlægsfase og drift

Lokale beboer- og grundejerforeninger samt borgere ønsker støjafskærmning langs Helsingørmotorvejen nord for Emdrupvej. Mange ønsker Helsingør Motorvejen overdækket syd for Emdrupvej og tilslutningen til Nordhavnsvej udført under jorden så støj og luftforurening i området mindskes. Mange ønsker vejforslag B for at undgå påvirkning med støj i området omkring Strandvænget i driftsfasen, og når vejen anlægges.

Mange ønsker en længere tunnelstrækning for at mindske belastningen med støj og luftforurening i hele området omkring Nordhavnsvej. Nogle ønsker tilslutningsanlægget i Strandvænget flyttet mod sydøst

væk fra beboelse. Enkelte ønsker hverken vejforslag A eller B, da en ny vej under alle omstændigheder vil give mere trafik og forurening.

Der udtrykkes bekymring for støjpåvirkningen i området ved Borgervænget syd for Farumbanen, da området i forvejen er belastet af støj fra s-banen, Arrivas busanlæg og den kommende genbrugsstation.

En række borgere stiller spørgsmål til støjberegninger, og der er kritik af, at beregningerne er gennemført i 1½ m's højde, når støjskærme virker dårligt for de boliger, der er beliggende i de øverste etager. Der ønskes støjmålinger som udgangspunkt for beregning af den fremtidige støj. Der er ønske om at der anvendes støjreducerende asfalt i vejprojektet samt om at få støjdæmpning af facader og vinduer inden anlægsfasen starter. Der er kritik af, at støjen fra områdets jernbaner ikke indgår i analyserne af støjkonsekvenserne, især da det vurderes at ændre sig, ved evt. ekspropriation af ejendomme i Strandvænget.

Nogle borgere mener at støjen i anlægsfasen vil give naboerne negative påvirkninger af helbredet.

Vurdering

Det er Vejdirektoratet, der er vejmyndighed for Helsingør Motorvejen, og derfor ansvarlig for at opstille støjskærme udenfor projektområdet. Københavns Kommune vil tage kontakt til Vejdirektoratet for at høre om eventuelle planer for støjskærme på strækningen. Overdækning af Helsingørmotorvejen er behandlet under afsnit 3.

Det er indarbejdet i projektet, at der lægges støjdæmpende asfalt, der hvor vejene bliver fornyede. Behovet for støjdæmpning af vinduer og facader bliver vurderet i en senere fase, når de konkrete byggemetoder er kendte og fastlagt.

Støjberegningerne er gennemført med Nord2000 efter Miljøstyrelsens vejledning. Det vurderes ikke at med lokale støjmålinger som udgangspunkt for beregningerne, vil kvalificere støjberegningerne væsentligt. Trafikken på Nordhavnsvej vil på flere måder adskille sig fra trafikken på eksisterende veje på Østerbro fx hastighed. Støj fra forskellige kilder kan vanskeligt lægges sammen og ikke meningsfuldt sammenlignes med Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. Desuden vil Nordhavnsvejsprojektet kun påvirke udbredelsen af togstøj i området marginalt. Formålet med VVM'en er at vurdere de miljømæssige virkninger af Nordhavnsvejen. Københavns Kommune er klar over, at der mange steder i byen er problemer med støj fra forskellige kilder, og at området omkring Borgervænget er et af stederne. Projektet om Nordhavnsvej kan desværre ikke løse andre støj og trafik problemer som borgerne omkring Borgervænget oplever.

Det er kommunes vurdering at støjproblemerne i området ikke påvirkes væsentligt af Nordhavnsvej.

Rambøll har for kommunen udført supplerende beregninger af støjudbredelsen i 3. sals højde ved Ryparken og 5. sals højde for resten af strækningen for vejforslag A1. Der er udarbejdet et notat, der indeholder en beskrivelse af ændringer i trafikstøjen i og omkring Nordhavnsvej i udvalgt højde. I beregningerne er der forudsat støjafskærmning i højden 2 meter. Notatet kan ses på hjemmesiden www.kk.dk/Nordhavnsvej. Konklusionen er, at nogle boliger i 3.sals højde i Ryparken (som det også er nævnt i VVM-redegørelsen) vil kunne forvente en væsentlig forøgelse af støjen på 2-3 dB. Der vil derfor blive planlagt en nærmere undersøgelse mhp evt. nødvendig støjdemping af facader og vinduer. For boliger i 5. sals højde i Borgervænget/Belmannsgade kan der forventes en moderat stigning på 0-2 dB, men støjbelastningen vil stadig være under den vejledende grænse på 58 dB. På hjørnet af Strandvænget/Østerbrogade vil forøgelsen være på under 1 dB og dermed meget begrænset.

Et højt støjniveau er skadeligt for helbredet på længere sigt. Det er dog kommunes vurdering, at støj fra anlægsarbejdet ikke vil medføre væsentlige påvirkninger af naboernes helbred, da tidsrummet er begrænset og afværgeforanstaltninger vil blive anvendt.

Luftforurening i anlægsfase og drift

Mange beboere i området, hvor Nordhavnsvej skal tilsluttes Helsingørmotorvejen stiller spørgsmål til luftforureningen langs Helsingørmotorvejen, der opleves som ufuldstændigt behandlet i miljørapporten. Mange ønsker vejforslag B for at undgå påvirkning med luftforurening (især partikelforurening) i området omkring Strandvænget i driftsfasen, og når vejen anlægges.

I en del hørings svar udtrykkes bekymring for om en stigning i luftforurening under anlæg og drift af vejanlæg i terræn samt ved tunnelmundinger vil påvirke befolkningens helbred. Der ønskes rensning af luften i tunnelen. Der stilles spørgsmål til om Nordhavnsvej kommer til at indgå i den eksisterende transitroute til havnen, som er undtaget fra miljøzonen og om dette indgår i luftforureningsberegningerne.

Vurdering

Nordhavnsvej vil uanset vejvalg kun påvirke luftforureningen i området marginalt og vil ikke give anledning til overskridelse af luftkvalitetskriterierne. Problemerne med luftforurening på Ydre Østerbro skal løses gennem renere biler fx som i miljøzonen, hvor ældre lastbiler skal forsynes med partikelfiltre, for at køre i byen, samt andre tiltag som Københavns Kommune arbejder på.

I projektet er pt. indarbejdet mulighed for senere etablering af luftrensningsanlæg på tunnelstrækningen. Der vil i forbindelse med detailprojektering blive taget stilling til spørgsmålet afhængigt af om dokumentation kan indhentes fra forskellige vejprojekter i Europa, (som er blevet nævnt i høringsfasen af bla. Svanemøllegruppen). Det skal understreges, at der i VVM-undersøgelserne er udført beregninger af luftforurening i projektforslagets tunnelmundinger. Beregningerne viste at grænseværdierne vil blive overholdt uden nogen foranstaltninger til rensning.

Der er endnu ikke taget stilling til om Nordhavnsvej i fremover skal indgå i den transitrute til Nordhavnen, som er undtaget fra miljøzonens regler. I VVM-rapportens beregninger af luftforureningen fra Nordhavnsvej er miljøzonen ikke indregnet. Der er således ikke taget hensyn til de skærpede krav til partikelforureningen fra lastbiler som miljøzonen medfører. For de vejstrækninger, som er omfattet af miljøzonens regler, vil partikelforureningen derfor være lidt mindre end beskrevet i VVM-rapporten.

Visuelle og æstetiske forhold

Der er flere hørings svar som handler om negative visuelle påvirkninger og æstetiske effekter af et stort vejanlæg i terræn. Det er især den såkaldte fly-over løsning, der fører trafik fra Helsingørmotorvejen ind på Nordhavnsvej, men også rampeanlægget i Strandvænget er der indvendinger imod. Bemærkningerne omfatter den ændring og opdeling vejanlægget vil have på de forskellige byrum samt tilgængeligheden af de rekreative områder især ved Ryparken/Ryparken naturpark samt Cafe Jorden Rund, strand, promenade og havn ved Svanemøllen. Der peges også på at nedrivning af bygninger på Strandvænget vil påvirke området negativt.

Vurdering

En vej som Nordhavnsvej vil have visuel påvirkning og vejforslag A vil få indflydelse på de rekreative værdier, både ved tilslutningen til Helsingørmotorvejen (gælder også for forslag B) og Svanemøllens Kaserne og i særlig grad ved Strandvænget og Kalkbrænderihavnsvej. Københavns Kommune har arbejdet på at begrænse vejens visuelle påvirkning mest muligt ved blandt andet at arbejde med begrønning ud mod rekreative områder og transparente støjskærme ud mod vej og bane for at opretholde udsynet. Som det fremgår af delrapporten til VVM-redegørelsen om byrum og æstetik er der udført visualiseringer af forskellige forslag og muligheder for indpasning af anlægget i de forskellige byrum. Det er Københavns Kommunes opfattelse at det kan lade sig gøre uden at områderne mister deres karakter.

Rekreative forhold

Der er flere høringssvar, der bemærker, at havneområdets herlighedsværdi bliver forstyrret af et stort vejanlæg med tung trafik, og at det vil medføre negative påvirkninger af fritidsaktiviteter i idrætsanlægget ved Ryparken samt for sejl- og roklubber ved Svanemøllen.

Desuden er der flere høringssvar, der påpeger at vejen udgør en barriere i forhold til at anvende området rekreativt. Flere af områdets beboere har ønske om at forbedre de rekreative værdier ved at der i projektet indarbejdes en stiforbindelse for gående og cyklister fra Ryparken/Lyngbyvejskvarteret igennem kaserneområdet til kvarteret omkring Svanemøllen.

Vurdering

Vejens barriereeffekt er forsøgt mindsket ved at vejforslagene følger eksisterende jernbaner og omfatter udvidelse af eksisterende vejnet, og derved ikke tilføjer yderligere barrierer. Hvor dette ikke har været muligt, såsom tilslutningen ved Lyngbyvej, arbejdes der med en opgradering af den grønne cykelrute, således at forbindelsen på tværs af Lyngbyvej og en kommende Nordhavnsvej vil blive forbedret. Desuden indgår stiforbindelse gennem kaserneområdet som en del af planlægningen.

Andre miljømæssige forhold

Der er et høringssvar, der nævner, at de grønne vilde krat langs jernbanens dæmningsskråninger udgør lokal natur, som skal ses i sammenhæng med områdets grønne områder. Der opfordres til, at grønnebælter/genbeplantning bør fastlægges tydeligere i lokalplanens redegørelse og bestemmelser. Det nævnes også, at beplantningsbælterne skal etableres før byggeperioden starter. Desuden bemærkes, at det skal sikres at de beskrevne afværgeforanstaltninger til at undgå påvirkninger af Kildevældssøen og søen i Naturparken som følge af grundvandssænkning. Det skal fremgå tydeligere, hvilke undersøgelser der ligger til grund for vurderingerne.

Vurdering

Københavns Kommune har jf. § 7, stk. 1 i lokalplanforslaget, sikret sig for delområde II, at der i projekteringen af vejprojektet vil indgå en udformning og bearbejdning af de grønne områder, samt afskærmningen af Nordhavnsvej. Kommunen er opmærksom på, at denne formulering også skal gælde for delområde II, og lokalplanen vil blive rettet i overensstemmelse hermed.

Københavns Kommune har meget erfaring fra store anlægsprojekter med reinfiltration og vurderer ikke at der vil forekomme problemer med grundvandssænkning med de afværgeforanstaltninger, der indarbejdes i projektet. Desuden skal kommunen foretage en

yderligere vurdering i forbindelse med den konkrete behandling af sagen, når der skal gives tilladelse til den del af projektet.

5. Økonomi og Andet

Økonomi

Der er flere høringsvar, der opfordrer regeringen til at bidrage med et større milliardbeløb for at sikre den borede tunnel. Flere udtrykker utilfredshed med at nogle af de undersøgte alternativer er fravalgt, fordi de samfundsmæssige omkostninger er vurderet til ikke at stå mål med de trafikale og miljømæssige konsekvenser. Derudover opfordres til at forlænge tunnelen i nordvestlig retning samt undersøge forskellige muligheder for tilslutning til den borede tunnel, med henvisning til hvad der kan lade sig gøre i andre lande. Økonomien skal ikke være bestemmende for valg af forslag.

Flere høringsvar gør opmærksom på at differencen i anlægsudgifter er forholdsvis lille for forslag B og forslag A (A1 + A2). Det er foreslået at finansieringen af Nordhavnsvej skal ske efter ”forureneren betaler” princippet ved brugerbetaling. Der er også høringsvar, der mener, at økonomien omkring Nordhavnsvej er sat for lavt som udgangspunkt.

Vurdering

Københavns Kommune arbejder med forskellige muligheder for finansiering af Nordhavnsvej, som det også har været fremme i lokalaviserne. Kommunen sidder bla. i en arbejdsgruppe, der sammen med Transportministeriet skal sammentænke den nu planlagte / aftalte Nordhavnsvej med eventuelle senere anlæg og tiltag, samt beskrive mulighederne for finansiering af en fremtidssikring af vejanlægget. Kommunen har undersøgt muligheder for private investorer, men det kræver at investorerne kan få indtægter ved at drive vejen, hvilket ikke er muligt i dag med nuværende lovgivning.

I VVM-forløbet er forskellige vejforslag løbende blevet justeret i forhold til de gennemførte undersøgelser for at optimere vejanlægget i forhold til miljøet. Der er således blevet indarbejdet en række afværgeforanstaltninger i de vejforslag, der er sendt i høring. De skitserede vejforslag inklusive afværgeforanstaltninger, er prissat efter gængse metoder i 2007 priser.

Andet

Vejdirektoratet peger på vejtekniske forhold, som ønskes drøftet med kommunen. Vejdirektoratet gør desuden opmærksom på, at det ifølge Lov om Offentlige Veje kræves, at Vejdirektoratet som vejbestyrelse for Helsingørmotorvejen skal kunne godkende en tilslutning af Nordhavnsvej, hvilket der bør gøres opmærksom på i kommuneplantillæggets afsnit om forhold til anden planlægning og lovgivning. Vejdirektoratet kommer endvidere med indsigelse mod

lokalplanen, fordi den inddrager et hovedlandevejsareal for Helsingørmotorvejen, som umatrikuleret areal.

Københavns Kommune vil tage kontakt til Vejdirektoratet for at få drøftet de vejtekniske forhold. Vejdirektoratet vil som vejbestyrelse for Helsingørmotorvejen blive inddraget i beslutningen om den endelige projektbeskrivelse for Nordhavnsvej. Forholdet til Lov om offentlige veje vil blive indføjet i kommuneplantillæggets redegørelsesdel.

Københavns Kommune har noteret sig Vejdirektoratets veto mod, at hovedlandevejsareal indgår i lokalplanens område. Der er ikke hensigten med lokalplanen, at regulere hovedlandevejsareal hvorfor Københavns Kommune i forbindelse med den endelige vedtagelse af lokalplanen vil udtage det angivne areal af lokalplanen.

Statoil skriver at de har en aftale med kommunen om placering af station på hjørnet af Strandvejen og Strandvænget som kompensation for at flytte stationen på Israels Plads for at give plads til Torvehallerne.

Københavns Kommune undersøger sagen og sender sit svar direkte til adressaten for høringsvaret.

En borger peger på at lokalplanområdet (delområde I) udvides nordover, så det kommer til at omfatte de beboede strækninger af Helsingørmotorvejen nord for Emdrupvej.

Lokalplanens delområde I er fastlagt således, at det omfatter det område som er direkte påvirket af det nye vejprojekt for Nordhavnsvejen. Støjafskærmning nord for Emdrupvejbroen indgår ikke som en del af det fysiske anlæg Nordhavnsvej og de direkte afledte afværgeforanstaltninger.

En borger peger på at ejendommen Strandvejen 59 ikke er omtalt i lokalplanen.

På figur 9.5 på side 121 i VVM-redegørelsen er vist alle fredede og bevaringsværdige bygninger inden for en afstand af ca. 700 m fra projektområdet. Indsigers ejendom er i overensstemmelse med Kulturarvsstyrelsens database markeret som værende af middel bevaringsværdi (bevaringsværdi 4). Projektet er opmærksom på ejendommen, men den skal ikke med i lokalplanen.

En borger skriver at "Københavns Kommune i sit oplæg til lokalplan "Nordhavnsvej" har sikret alle ejerne og deres familie muligheden for erstatningsbolig i byggeperioden på grund af støj, luftforurening og andre arbejdsgener."

Der er ikke i lokalplanen fastsat bestemmelser om erstatningsboliger. Lokalplanen fastlægger kun bestemmelser for varige forhold, hvorfor lokalplanområdet er afgrænset til ikke at omfatte de dele af vejanlægget som er under jorden. Dette betyder dog ikke at der ikke vil være gener i anlægsperioden. Der er i VVM-redegørelsen nævnt erstatningsboliger som en mulig afværgeforanstaltning, men det er ikke noget en lokalplan regulerer.

Oversigt over modtagne høringsvar

		Vejforslag A , for	Vej forslag B, for	Behov for revidering/ændring/ afventning af projektet	Tilslutning Helsingørmotorvej	Tilslutning Strandvænget	Andre forslag	Trafikale konsekvenser på eks. vejnet	Trafikafvikling i anlægsperioden	Effekter på togdrift i anlægsfase	Barriereeffekter	Indgreb i arealanvendelse/ekspropriationer	Æstetisk forringelse/arealbeslaglæggelser/kulturarvr	Rekreative forhold herunder idræt og stiftorbindelser	Støj- og luftforurening herunder forstyrrelser i anlægsfase	Andre miljøpåvirkninger	Økonomi	Andet
	Myndigheder																	
1	Banedanmark									▪								
2	DSB		▪							▪							▪	▪
3	Gentofte Kommune	▪			▪			▪										▪
4	Kulturarvsstyrelsen												▪					
5	Københavns Bymuseum		▪										▪	▪				▪
6	Trafikstyrelsen									▪								
7	Vejdirektoratet				▪			▪										▪
	Virksomheder og selskaber																	
8	dNTC Arkitekter, Strandpromenaden		▪	▪										▪	▪	▪		▪
9	Statoil																	▪
	Organisationer, foreninger og institutioner																	
10	AAB, afdeling 32, Strødamvej				▪										▪			▪
11	A/B Ryparken				▪				▪		▪				▪	▪		
12	Andelsboligforeningen Bellmansgade 7-37														▪			
13	Andelsboligforeningen Borgervangen		▪					▪							▪			
14	Andelsforeningen Emdrupvej/Teglstrupvej														▪			
15	Beboerrepræsentationen Kildevang		▪	▪										▪	▪			
16	Bispebjerg Lokaludvalg				▪	▪								▪	▪			
17	Dansk Cyklist Forbund, Københavns afd.				▪			▪										▪
18	Dansk Sejlunion, Svanemøllekredsen		▪		▪								▪	▪		▪		
19	Danmarks Idræts-Forbund		▪											▪				
20	Danmarks Naturfredningsforening, København		▪						▪			▪	▪	▪		▪		▪
21	Ejerlauget, rækkehusbebyggelsen Solvænget				▪	▪									▪			▪
22	Ejerforeningen Lyneborg		▪	▪				▪		▪								▪
23	Ejerlavet, Svanevænget		▪		▪										▪			
24	Foreningen Københavnertunnelgruppen		▪	▪	▪		▪											▪
25	Friluftsrådet, kreds København		▪		▪					▪				▪				▪
26	Grundejerforeningen Tuborgs Lyst	▪							▪									

		Vejforslag A, for	Vejforslag B, for	Behov for revurdering/ændring/ afventning af projektet	Tilslutning Helsingørmotorvej	Tilslutning Strandvænget	Andre forslag	Trafikale konsekvenser på eks. vejnet	Trafikafvikling i anlægsperioden	Effekter på togdrift i anlægsfase	Barriereeffekter	Indgreb i arealanvendelse/ekspropriationer	/Estetisk forringelse/arealbeslaglæggelser/kulturanvr	Rekreative forhold herunder idræt og stiftforbindelser	Støj- og luftforurening herunder forstyrrelser i anlægsfase	Andre miljøpåvirkninger	Økonomi	Andet
27	Haveforeningen Fremtiden			*	*													*
28	Havnelavet Sundkrogen								*		*		*					*
29	Horserødvejs Vejlaug			*	*						*		*	*				
30	Københavns Søspejldertrop "GRY"		*										*					
31	Ny Ryvang Villakvarters Vejlaug		*	*	*						*		*		*			
32	Menighedsrådet Lundehus Sogn			*								*	*					
33	Ryparken Emdrup Gruppen		*	*	*			*			*		*	*				
34	Ryvang Lokalråd			*				*					*	*				*
35	Ryvangkvarterets grundejerlag		*					*					*	*				
36	Rådet for bæredygtig trafik			*	*	*				*		*	*	*	*			
37	Ryparkens fodbold udvalg (RFU)			*							*		*	*				
38	Strandpromenadekvarterets Grundejerfor.		*	*	*								*	*	*			*
39	Socialdemokratisk partiforening ryvang			*									*	*				
40	Socialdemokraterne Østerbro		*	*									*	*			*	*
41	Svanemøllegruppen		*	*	*	*		*					*	*	*		*	*
42	Østerbro Havnekomite					*	*	*			*		*	*				
43	Østerbro Lokalråd			*	*	*	*	*					*	*	*			
44	Østerbro Lokaludvalg			*	*	*	*	*					*	*	*			
	Privatpersoner																	
45	Tonny Stanley Aarkrogh		*		*													
46	Torben Arent	*						*										
47	Eva Balslev og Christian Avnstorp		*										*	*				
48	Ole og Bente Beck		*										*	*	*			*
49	Kirsten Birkkjær		*						*									
50	Buster Nykjær Björkman												*	*				
51	Karen Borregaard													*	*			
52	Ole Brunbech		*					*										
53	Helle Bøwadt og John Arved		*										*	*				
54	Bodil E. Christensen								*									
55	Morten Dupont													*	*			
56	Claus Engelsen		*				*	*										
57	Knud Falk													*	*			
58	Mette Godsk Jensen		*											*	*			
59	Jan Jannsen				*								*	*				
60	Kristian og Lotte Jeppesen		*															*
61	Allan Johansen (Formand for Ryparken 19-59)		*	*	*								*	*	*		*	*
62	Gitte og Bjørn Krarup		*	*	*								*	*	*			*

