

## Nordhavnsvejhoering2

---

**Fra:** Hellerup Grafik ApS / Tonny Aarkrogh [ton@hellerupgrafisk.dk]

**Sendt:** 7. april 2009 08:30

**Til:** Nordhavnsvejhoering2

**Emne:** Nordhavnsvejen bør være en tunnelløsning!

Jeg vil på det kraftigste opfordre til at det bliver en tunnelløsning frem for en combineret løsning.

For mig at se er det en tung og yderst besværlig tid i anlægsfasen – intet vil fungere i meget lang tid, desuden vil men fjerne de fine huse på strandvænget (lige numre) yderligere skal Ryvangskaserne rives ned for at bygge den op igen! Alt det bevær for at lave en ½ færdig løsning grundet økonomi – frem for en bæredygtig fremtidsløsning.

Man burde øremærke alle p-bøder og fartbøder i Københavns Kommune til en tunnelløsning – det vil blive et anseligt beløb !

En anden ting jeg ikke forstår (hvis man vælger en ikke tunnelløsning) er at hvorfor i alverdenen starter nedkørslen først helt oppe ved Strandvejen – den kunne snildt starte allerede ud for Cafe Jorden rundt –

Og derved kunne redde de huse i lige numre på Strandvænget – og gøre støjen for alle dem i ulige numre meget mindre!

Fremtiden er og bliver en tunnelløsning !!!

Med Venlig Hilsen / Kind Regards

Tonny Stanley Aarkrogh  
Strandvænget 5  
DK-2100 København Ø  
TLF 39 46 10 14  
FAX 39 46 10 13  
EMAIL ton@hellerupgrafisk.dk  
WEB www.hellerupgrafisk.dk



## Nordhavnsvejhoering2

---

**Fra:** Torben Arent [halvwind@hotmail.com]

**Sendt:** 14. april 2009 21:13

**Til:** Nordhavnsvejhoering2

**Emne:** Høringssvar om trafikafviklingen

Nordhavnsvej, anden offentlige høring

Som almindelig borger og hyppig trafikant i området (bil og cykel) har jeg disse bemærkninger til de to hovedforslag.

Ud fra et trafikalt synspunkt er den gravede tunnelløsning, alternativ A, stærkt at foretrække.

Det skyldes, at alternativ B angiveligt gør det umuligt at anlægge tilslutningsanlæg ved Strandvænget. For både bilister og for trafikaflastningen af området er det en stor ulempe. Det virker særdeles molboagtigt, at bilisterne tvinges ud på en omvej over Nordhavnen - i de første 10-15 år er det ekstra dumt, hvor ikke mange har et ærinde derude, men helt permant sendes bilerne på en omvej, og en del derfor undlader at bruge den nye forbindelse, i særdeleshed hvis de har ærinde i/kommer fra den nordlige del af Østerbro.

Desuden virker det utiltalende, at man skal foretage den fulde økonomiske investering nu, når en betydelig del - forbindelsen under Svanemøllehavnen - først bliver relevant om en del år.

Men tillad mig i øvrigt at undre mig over, at teknikerne siger, at det ikke er muligt med en tilslutning mellem den borede tunnel og Strandvænget med henvisning til dybden. Den slags kan de ellers godt finde ud af i Oslo, hvor undergrunden ganske vist er anderledes, men hvor der i motorvejstunnelen under byen (en del er gammel, en del er under anlæg netop nu) er tilslutningeanlæg til den meget dybtplacerede vej.

Venlig hilsen

Torben Arent  
Callisensvej 35  
2900 Hellerup  
[halvwind@hotmail.com](mailto:halvwind@hotmail.com)



## Nordhavnsvejhoering2

---

**Fra:** Christian Avnstorp [avnstorp@dadlnet.dk]

**Sendt:** 17. marts 2009 21:39

**Til:** Nordhavnsvejhoering2

**Emne:** Nordhavnsvejhoering

Undertegnede finder løsningen med den borede tunnel mest fordelagtig af følgende grunde

1. Den nyanlagte strand i Svanemøllebugten bliver mindst generet
2. Generne under anlæggelsen må blive mindre
3. Trafikken er gemt bedre væk fra det rekreative område omkring Svanemøllehavnen

mvh

Eva Balslev og Christian Avnstorp  
Ejere af Tuborg Havnepark 14, 2th  
2900  
Hellerup



Bente Beck speciallæge i pædiatri  
tidl.overlæge ved børneafdelingen KASGlo  
bbeck@dadlnet.dk

og  
Ole Beck, speciallæge i anæstesiologi  
tidl.overlæge ved anæstesiafdelingen Roskilde Sygehus  
obeck@dadlnet.dk

privat: Svanevænget 32, 2100 København Ø  
Tlf.:39296595

13. april 2009

### **Høringssvar vedr.Nordhavnsvejen.**

For anlæggelse af Nordhavnsvejen er der to angiveligt ligeværdige projekter til høring:  
**projekt A1+2 og projekt B.**

Som beboere af området omkring Svanemøllen tages i det neden for anførte først og fremmest stilling til projekterne med start fra det militære område ved Svanemøllen .

#### **A1 + A2:**

Vejen føres åbent til kort før Svanemølle kasernens område hvorefter den løber i en cut and cover tunnel til Strandvænget.

I anlæggelsesfasen vil dette arbejde give meget store gener både for beboerne i nærområdet og for trafikken med bane nord- og vest til/fra Svanemøllen station.

Ved **Svanemølle kasernen** vil det være nødvendigt helt eller delvist at fjerne bevaringsværdige bygninger, der efterfølgende skal genopføres.

For at komme under **banelinierne** skal disse afbrydes midlertidigt med stop mellem Ryparken og Svanemøllen og stop mellem Hellerup og Svanemøllen.

Ved passage af **Ryvangs allé** skal denne lukkes samtidig med at **Strandvænget** lukkes.

**Strandvejen** tænkes lukket i halv brede. Der er hermed skabt et enormt kaos på såvel vej som bane.

Ved vejens passage af husene på de to hjørner af Strandvejen vil man skulle lave udgravningen så tæt specielt ved det ene af husene at der er risiko for sætninger og evt. sammenstyrtning.

En betingelse for vejføringen i Strandvænget er betydelige omlægninger af henholdsvis **gasledning** og **fjernvarmeledning**. Disse omlægninger tænkes udført inden anlæggelsen af vejen påbegyndes.

**Gasledningens** omlægning langs Strandpromenaden vil medføre betydelige ødelæggelser af promenaden samt hindre eller i det mindste vanskeliggøre adgangen til den nyligt anlagte badestrand.

Når vejen skal føres videre under Svanemøllehavnen til Nordhavnsområdet vil det være nødvendigt at ændre linieføringen af hensyn til nedføringen af tunnelen. Det påtænkes at føre gasledningen op over tunnelindgangen hvorefter den kan fortsætte i det hidtidige forløb. Denne fritliggende ledning udgør en stor risiko dels ved evt. **påkørsel dels som terrormål** . De mange bøjninger der påtænkes vil give betydelige tryktab som kan kræve foranstaltninger til at modvirke disse.

**Fjernvarmeledningens** omlægning gennem villavejene vil give meget store gener for de berørte beboere herunder yderst vanskelige parkeringsforhold i kvarteret som ikke er for gode i forvejen. Endelig vil de mange knæk give en øget modstand som kan kræve afværgeforanstaltninger.

De store **opgravninger** vil kræve en meget stor **trafik af lastbiler** som vil bidrage yderligere til det store trafik kaos.

For yderligere at belaste kvarteret påtænkes arbejdet udført i sommertiden 24 timer i døgnet alle ugens dage, således at der i de måneder vi være en meget stor **støjbelastning**.

I den færdige tunnel tænkes ikke gennemført **luftrensning** herunder partikelrensning med øget sundhedsrisiko for såvel brugere som det omgivende kvarter. Vi skal her henvise til adskillige publikationer fra professor Steffen Loft, Københavns Universitet der belyser dette.

Desuden har vi begge i vores lægefaglige arbejde erfaring for lungeskader ved luftforurening.

**Prisen** for det samlede projekt A1 + A2 forventes at være lig med eller højere end løsning B på grund af de mange ukendte faktorer . Det eneste der kan tale for løsning A er at investeringen kan deles i to etaper.

### **Løsning B:**

Den borede tunnel tænkes startet på Nordhavnsområdet . Det udborede materiale kan herefter transporteres til deponeringsområdet uden nævneværdige gener. Denne tunnelloøsning vil ikke kræve ledningsomlægninger og trafikale omlægninger som de er anført ovenfor. Også denne løsning vil kræve en luftrensning.

Trafikken mellem Lyngbyvejen og Nordhavnen er sikret og forbindelse til City evt.via en kommende havnetunnel kan nemt etableres.

### **Konklusion:**

Som også gentagne gange fremhævet i det af KK udsendte materiale vil Løsning B give langt de færreste gener i anlægsfasen uden at den endelige brugsværdi af forbindelsen forringes. Endelig vil omlægningerne af ledninger og vej- som banetrafik behæfte projekt A med store budgetmæssige usikkerheder.

Med venlig hilsen

Bente Beck

Ole Beck



## Nordhavnsvejhoering2

---

**Fra:** Kirsten Birckjær (403kbv) [Kirsten.Birckjaer@kriminalforsorgen.dk]

**Sendt:** 6. april 2009 10:50

**Til:** Nordhavnsvejhoering2

**Emne:** Vejmodel A eller B?

Jeg vil på det kraftigste henstille til, at de ansvarlige politikere i Københavns kommune tænker sig godt om, når de skal vælge en model af de to vejmodeller, der er til høring.

Af det fremlagte materiale, vil det helt klart være bedst for alle borger på Østerbro, miljøet og ikke mindst de hårdt prøvede pendlere fra Nordsjælland, at I vælger model B en boret tunnel. Jeg håber, og tror på, at I meget klart har borgernes dagligdag og miljøet i tankerne, når I skal vælge en af de to modeller.

Venligst

Kirsten Birckjær  
Nordsjælland



## Nordhavnsvejhoering2

---

**Fra:** Buster Nykjyffffe6r Bjyffff8rkman [busterid@yahoo.dk]  
**Sendt:** 23. marts 2009 13:07  
**Til:** Nordhavnsvejhoering2  
**Emne:** cykel tunnel

I forbindelse med planlægningen af Nordhavnsvejen på ydre Østerbro, er jeg brændt varm på tanken om en alternativ cykel og gangtunnel / bro mellem ydre Østerbro og Ryparken. Min idé er, at lave en cykelvej, der går mellem Vognmandsmarken og kildevældsparken forbi daginstitutionerne i Borgervænget under togbanen, bag skøjtehallen i Ryparken. Dette vil efter min overbevisning give en enestående trafikal sammenhæng på ydre Østerbro, noget der i den grad mangler. Også set i perspektiv til den planlagte cykelsti på Vennemindevej. I Ryparken ligger der 4 skoler og mindst dobbelt så mange daginstitutioner, hvor mange af børnene kommer fra den anden side af Østerbro i forhold til togbanen. Ved at skabe en trafiksikker og co2 venlig vej kan det skabe god gennemkørsel i området og få folk uden om Lyngbymotorvejens dominerende biltrafik. jeg har skrevet om ideen til jer før, dette er en mere gennearbejdet tekst. Det er også et læserbrev i det kommende nummer af Lokalavisen Østerbro

med venlig hilsen Buster Nykjær Björkman  
vognmandsmarken 19, 3 tv 2100 københavn ø

Trænger du til at se det store billede? Kelkoo giver dig gode tilbud på LCD TV!  
Se her <http://dk.yahoo.com/r/pat/lcd>



## Nordhavnsvejhoering2

---

**Fra:** Karen Borregaard [kborregaard@gmail.com]

**Sendt:** 13. april 2009 22:18

**Til:** Nordhavnsvejhoering2

**Emne:** Høringsvar til Nordhavnsvejen

Kære Københavns Kommune,

Vi bor klods op ad den nye rute for tunge lastbiler ind og ud af Nordhavn. Vi bor også lige ved siden af den planlagte udgravning til vejforslag A. Vi er allerede meget støjplagede som følge af lastbiltrafikken, der starter allerede ved 5-tiden om morgenen, hvilket resulterer at vi ofte bliver vækket. Vi kan ikke forestille os hvordan det skal være muligt for os at opretholde et normalt liv hvis anlægsarbejdet af Nordhavnsvejen vil medføre mere støj i vores hjem.

Støjgenerne vil blive ulidelige, såfremt vejforslag A vælges, hvor der til tider vil skulle arbejdes 24-timer i døgnet 7 dage om ugen. Der vil skulle graves og arbejdes mindre end 2 meter fra fundamentet til vores bygning. Vi vil derfor foreslå, at projektet finansierer støjdæmpende foranstaltninger i de bygninger, der ligger lige op til byggeriet. Disse foranstaltninger kan omfatte støjdæmpende vinduer og hulmursisolering. De støjdæmpendeforanstaltninger vil kunne afkorte behovet for genhusning og gøre det mere overlevbart for naboerne i anlægsperiode.

venlig hilsen

Karen Borregaard og Mark Thomasson

--

Karen Borregaard

[kborregaard@gmail.com](mailto:kborregaard@gmail.com)

mobil: 2295 3373



## Nordhavnsvejhoering2

---

**Fra:** Ole Brunbech [ole.brunbech@gmail.com]

**Sendt:** 5. april 2009 18:47

**Til:** Nordhavnsvejhoering2

**Emne:** anbefaler løsning B

Jeg ønsker at anbefale løsning B

med begrundelsen, at den i øvrigt udmærkede løsning A i den lange anlæggsfase vil forårsage et ufatteligt trafik kaos.

Ole Brunbech, taxachauffør  
Hjørringgade 8, 2100 København Ø

PS Og lad os så snart få den strand i Svanemøllebugten!!!





Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning

Att.: Dilde Elmegaard

13. april 2009

Ang. Høringssvar om trafikforholdene ved Strandvænget på Østerbro

Undertegnede kan stærkt anbefale tunnelen, svarende til plan B, da den naturligvis vil give færrest gener for det følsomme område ved Strandpromenaden, hvor vi dels har havnen med lystsejlerne og ikke mindst den påtænkte strand, som skal servicere hele Østerbro samt den meget værdifulde Strandpromenade, som benyttes flittigt ikke mindst i sommermånederne af alle aldersgrupper i området.

Plan A vil være en ufuldendt og ikke tidssvarende løsning, da den vil have en række negative effekter både med støj og forurening. Miljøet i et af Københavns smukkeste og sidste åndehuller med udsigt til Øresund vil lide ubodelig skade. Der er ikke tvivl om at plan A vil være en løsning, man på længere sigt vil fortryde.

Som fagmand, speciallæge i lungemedicin og intern medicin, har jeg dagligt med patienter at gøre, som ikke tåler luftforurening, herunder ikke mindst dieselpartikler. Disse patienter vil næppe længere kunne rekreere sig ved Strandpromenaden og nyde udsigten over Øresund.

Ikke alene rammer en øget forurening KOL patienter, men også astmapatienter vil få tilføjet yderligere problemer med deres luftveje ved den øgede forurening af luften og specielt disse patientgrupper vil få problemer med at færdes i området, som hidtil har været et område med rekreative muligheder.

Med den faglige viden vi har i dag, vil det være direkte mod bedre viden, at negligere disse ricisi ved den forøgede luftforurening, man må imødesee ved løsning A.

Vi anbefaler derfor på det kraftigste at man vælger tunnelloøsning, plan B ved løsning af de trafikale problemer.

Med venlig hilsen

Helle Böwadt  
Adm. Direktør for HB-Medical  
Cand. Pharm.

John Arnved  
Klinikchef for Lunge- og Allergiklinikken København  
Speciallæge i intern medicin og Lungemedicin

Svanevænget 22  
2100 København Ø



## Nordhavnsvejhoering2

---

**Fra:** Bodil E. Christensen [bec3000@ofir.dk]

**Sendt:** 13. april 2009 00:04

**Til:** Nordhavnsvejhoering2

**Emne:** Høringssvar til: Forslag til lokalplan, tillæg til Kommuneplan 2005 og VVM-rapport

Kære Københavns Kommune

Jeg ønsker - som daglig pendler på Kystbanen - at indgive et høringssvar til Københavns Kommunes "Forslag til lokalplan, tillæg til Kommuneplan 2005 og VVM-rapport".

Der er mulighed for at indgive et høringssvar på model A og model B. Men efter at have gennemgået Københavns Kommunes hjemmeside nøje, så savner jeg rigtig meget en klar udmelding (ca. forsinkelsestider og angivelse af tidsrum/måneder for omlægningen) omkring hvad model A betyder for togdriften (Kystbanen/S-togene) samt hvad det betyder for billister, og også om der vil være stor sandsynlighed for at der vil komme flere bilister (og hvor mange) i omlægnings-perioden; og de samme svar savner jeg for model B.

Jeg ønsker den kortest mulige gene-periode (tids-forsinkelsesmæssigt) for Kystbanestrækningen, hvilket vil sige at Kystbanen ikke vil blive lige så negativt påvirket rent tidsmæssigt (morgen og aften) som vi desværre var vidne til i sommeren 2007 i adskillige måneder, ved den nye sporlægning.

DSBFirst har i de første 3 mdr. af 2009 påført os pendlere så mange forsinkelser, aflysninger og gener at vi ikke igen kan/bør lægge vores arbejdsgivere til yderligere last, for det kan desværre komme til at betyde at vi mister vores job, og som jeg har hørt fra nogle arbejdsgivere så ønsker de helst ikke at ansætte medarbejdere der bor tæt på eller i nærheden af Kystbanestrækningen, og boligsøgende siger at de søger bolig så langt væk fra strækningen som muligt, pga. andre pendlere kedelig erfaringer omkring forsinkelser på denne strækning! Dette synes jeg er alarmerende og bør tages til efterretning.

Iøvrigt kunne jeg godt tænke mig at spørge til, hvilken kompensation (kr./øre) som ville syntes, at være nogenlunde acceptabel for os pendlere at modtage; i den lange periode og med de forsinkelser det selvklart vil afstedkomme, ifm. det kommende vejbyggeri?

Med venlig hilsen

Bodil E. Christensen  
Olaf Rudes Vej 11, st. th.  
3000 Helsingør



**Københavns Kommune**  
**Teknik- og Miljøforvaltningen, Center for Miljø**  
**Kalvebod Brygge 45**  
**Postboks 259**  
**1502 København V**  
[nordhavnsvejhoering2@tmf.kk.dk](mailto:nordhavnsvejhoering2@tmf.kk.dk)

**Att: Nordhavnsvej anden høring - Høringsforslag til Lokalplan 'Nordhavnsvej' – støjafskærmning langs Helsingør-motorvejen**

På baggrund af:

1. Af informationsmøder mv. fremgår det at den forventede trafikmængde på indfaldsvejen 'Helsingørmotorvejen' vil stige 20%.
2. Af "Bilag 2 til forslag til lokalplan" §4, stk.4 fremgår det at *"Der skal opsættes støjafskærmning, således at beboelse og rekreative arealer beskyttes i fornødent omfang mod vejstøj."*

Ifølge informationsmødet er der i de forskellige planer regnet med op til 2,5 km støjværn i form af forskellige typer glasvægge mv. – afskærmning, som angivelig reduceret lydniveauet med 7-10dB. Støjdæmpende asfalt omtales på informationsmødet som yderligere en afværgeforanstaltning.

3. Lokalplanrådets Delområde I, hvor tilslutningsanlæggene til Helsingørmotorvejen skal ligge, har imidlertid sin nordlige afgrænsning ved Emdrupvej (ved broen over Helsingør-motorvejen). Herved vil kun en meget begrænset antal af de allerede slemt støjramte boliger langs motorvejen blive omfattet af støjdæmpende foranstaltninger; fx vil kun den ene boligblok i Ryparken blive skærmet, mens mindst 100 etagelejligheder umiddelbart nord for Emdrupvej – herunder undertegnedes – vil få mindst 20% forøgelse af støjgenerne.

**Jeg vil derfor foreslå, at støjafskærmningen forlænges så den også omfatter den del af Lyngbyvej, der ligger nord for Emdrupvej på strækningen til krydset ved Tuborgvej.**

Da omkostningerne til støjafskærmning er yderst beskedne i forhold til det samlede anlægsbudget (max 15.000 kr. pr. meter) vil en besparelse på denne post ikke have nævneværdig indflydelse på projektets samlede økonomi. Derimod vil opsættelse af afskærmningen have stor betydning for området på både kort og lang sigt.

På kort sigt vil beboerne alt andet lige få reduceret støjgenerne og dermed miljøbelastningen fra motorvejen betragteligt. På længere sigt vil afskærmningen samtidig gøre områdets lejligheder mere attraktive og dermed bidrage til at mindske kvarterets skæve sociale profil med en klar statistisk overvægt af folk på overførselsindkomster med tilhørende sociale problemer.

Ud fra et holistisk økonomisk perspektiv kan støjafskærmningen dermed være en god investering for Københavns Kommune.

Med venlig hilsen

Morten Dupont  
Teglstrupvej 6A 2.tv  
2100 København Ø



## Nordhavnsvejhoering2

---

**Fra:** claus engelsen [henrietteogclaus@hotmail.com]

**Sendt:** 14. april 2009 10:46

**Til:** Nordhavnsvejhoering2

**Emne:** FW: Høringsvar

---

From: henrietteogclaus@hotmail.com  
To: nordhavnsvejhoering@tmf.kk.dk  
Subject:  
Date: Mon, 13 Apr 2009 21:42:46 +0200

Gode Forvaltning

Tak for jeres fine folder om de to vejforslag. Jeg synes iverigt der mangler visualisering, iform af et luftfoto som på side et, af linieføringen ved Strandvænget.

Min tanke er at hvis Nordhavn bydel skal være bæredygtig, burde man slet ikke grave en biltunnel, men en tunnel til letbane, som kan forlænges via lyngbyvejen til Jægersborg. Her bør så etableres et Park and ride anlæg. Det vil give en aflastning af Gentofte og Østerbros veje !

Vej forslag A :

- Det bliver vanskeligt at komme til de rekreative områder ved havnen og den kommende strand, når man på cykel skal passere en flersporet vej med meget trafik.

- en evt. nedkørsel til en tunnel under Svanemøllehavnen må ikke blokere for cykel og fodgængeres adgang til strand og havn.

- hvis der vælges forslag A med en påstået aflastning af Østerbros gader, vil en logisk konsekvens og et krav være, at lukke Østerbrogade helt eller delvist for biltrafik, som Nørrebrogade. Så vil vi være sikker på en aflastning.

-forslaget tager ikke højde for de " sovende bilister", som vil benytte bilen istedet for andre transportmidler, hvis der kommer mere plads på vejene. Så konsekvensen af forslaget vil være væsentlig mere biltrafik ind i byen.

Vej forslag B :

-det mest acceptable forslag, da det afvikler trafikken til Nordhavn ( formålet med forbindelsen ) med mindst mulige gener for byen, og ikke generere flere biler inde i byen. Det passer også bedst med en forlænget havnetunnel, da vi så kan holde transitbilerne længst muligt nede under jorden, og på den måde få mindst mulig støj og luftforurening i byen.

Med venlig hilsen

Claus Engelsen  
H.C.Lumbyes Gade 61  
2100 Kbh. Ø

---

Find dit nye job eller få tips til jobsøgningen! [Se her!](#)

---

Se alle de nye features i Windows Live. [Se mere her.](#)





**Knud Falk**

**Teglstrupvej 6A, 1.tv.**

**2100 København Ø**

**Tel: 51205479**

**Email: [knudfalk@hotmail.com](mailto:knudfalk@hotmail.com)**

---



2009.04.05

**Københavns Kommune**  
**Teknik- og Miljøforvaltningen, Center for Miljø**  
**Kalvebod Brygge 45**  
**Postboks 259**  
**1502 København V**  
[nordhavnsvejhoering2@tmf.kk.dk](mailto:nordhavnsvejhoering2@tmf.kk.dk)

**Att: Nordhavnsvej anden høring**

**Vedr. Høringsforslag til Lokalplan 'Nordhavnsvej' – støjafskærmning langs Helsingørsmotorvejen**

Undertegnede har med interesse læst *Forslag til Lokalplan* samt haft lejlighed til at stille tekniske spørgsmål til projektets faglige konsulenter under et af de offentlige informationsmøder.

På baggrund af:

1. Af informationsmøder mv. fremgår det at den forventede trafikmængde på indfaldsvejen 'Helsingørsmotorvejen' vil stige 20%.
2. Af "Bilag 2 til forslag til lokalplan" §4, stk.4 fremgår det at "*Der skal opsættes støjafskærmning, således at beboelse og rekreative arealer beskyttes i fornødent omfang mod vejstøj.*" Ifølge informationsmødet er der i de forskellige planer regnet med op til 2,5 km støjværn i form af forskellige typer glasvægge mv. – afskærmning, som angivelig reduceret lydniveauet med 7-10dB. Støjdæmpende asfalt omtaltes på informationsmødet som yderligere en afværgeforanstaltning.
3. Lokalplanområdets Delområde I, hvor tilslutningsanlæggene til Helsingørsmotorvejen skal ligge, har imidlertid sin nordlige afgrænsning ved Emdrupvej (ved broen over Helsingørsmotorvejen). Herved vil kun en meget begrænset antal allerede slemt støjramte boliger langs motorvejen blive omfattet af støjdæmpende foranstaltninger; fx vil kun den ene boligblok i Ryparken blive skærmet, mens mindst 100 etagelejligheder umiddelbart nord for Emdrupvej – herunder undertegnedes – vil få mindst 20% forøgelse af støjgenerne.

***Skal jeg derfor foreslå at lokalplanområdet – for så vidt angår støjbegrænsende foranstaltninger – udvides nordover så det kommer til også at omfatte de beboede strækninger af Helsingørsmotorvejen nord for Emdrupvej.***

Ifølge oplysninger fra de tekniske rådgivere på informationsmødet er omkostningerne til støjafskærmning i størrelsesordenen 4000-15000 kr per meter. En udvidelse af denne del af anlægsudgifterne vil derfor være beskedne set i forhold til hele anlæggets budget: fx vil en forlængelse med 1 km fra Emdrupvej og til hvor Tuborgvejen krydser Helsingørsmotorvejen beløbe sig til mellem 4 og 15 mio kr. – dvs. formentlig mindre end udgifterne til de 20.000 timers konsulentarbejde der er medgået til de i øvrigt udmærkede VVM-analyser.

Med venlig hilsen

Knud Falk



## Nordhavnsvejhoering2

---

**Fra:** Mette Godsk Jensen [mette.godsk.jensen@gmail.com]

**Sendt:** 14. april 2009 16:07

**Til:** Nordhavnsvejhoering2

**Emne:** Fra Strandvænget 7

Som beboer på Strandvænget vil jeg hermed give min mening omkring cut and cover tunnelforslaget til kende.

Sammen med min mand Nikolaj og vores søn på halvandet bor vi i nummer 7, på 1.sal og er fra vi flyttede ind for halvandet år siden voldsomt plagede at støj fra det tiltagende antal lastbiler, der bulrer forbi vores matrikel.

Bosiddende på 1.sal er vi ikke beskyttede af hegn eller stakit og lyden ejser derfor ganske uhindret til vores altan og ind i vores stuer og soveværelser. Vores søn vågner med den første lastbil, særligt når det er nødvendigt at have åbne vinduer pga varme.

Det er ganske naturligt at både etableringsfasen af den forslåede delvist nedgravede tunnel og senere den reele tunnel vil give os helt uhørte gener og påvirke vores livskvalitet i en sådan grad at vi med stor sansynlighed ikke kunne bo der. Men med stor sansynlighed ej heller være i stand til at flytte derfra. I planerne fremgår det af flere meter af grunden skal inddrages til anlægget af vej og tunnel - planer som ikke var os oplyst da vi købte huset.

Jeg vil undlade at gå i detaljer omkring dybden og omfanget af de negative følelser og store bekymringer for fremtiden, vi som beboer på Strandvænget bærer rundt på. I stedet blot give konklusionen til kende - at vi stærkt modsætter os dette forslag, som bør forblive på en tegnebræt, hvor det, med al respekt, i et langsigtet trafik- og miljø perspektiv heller ikke hører hjemme.

Med venlig hilsen

Mette Godsk Jensen  
Strandvænget 7, 1.sal  
2100 København Ø



## Nordhavnsvejhoering2

---

**Fra:** Jan Jannsen [jan.jannsen@gmail.com]  
**Sendt:** 13. april 2009 19:02  
**Til:** Nordhavnsvejhoering2  
**Emne:** Høring 2: Nordhavnsvej

Københavns Kommune  
Teknik og miljøforvaltningen:  
Center for Miljø  
Kalvebod Brygge 5  
Postbox 259  
1502 Kbh. V.

13. april 2009

Høringssvar: Nordhavnsvejen 2. høring.

Høringssvar vedr. Nordhavnsvejen inspireret af Rypark-Emdrupgruppens høringssvar af 8/4-09 og borgermødet i Symbion d. 26/2-09 vil jeg gøre opmærksom på mangelen på helhedstænkning i hele projektet.

Der er særligt et forhold, der springer i øjnene:  
Den meget uheldige placering af den kommende permanente skøjtehal.

Rypark-Emdrupgruppen lægger afgørende vægt på at overdække hele udflætningen ved Helsingørmotorvejen mellem broerne Rypark/Emdrupvej og Ryparken Station og helst også længere nordpå. Det skaber en del muligheder, bl.a. for at placere skøjtehallen oven på overdækningen tæt på Ryparken Station med parkeringsareal med indkørsel fra broen ved Rypark/Emdrupvej. På denne måde bliver adgangsforholdene til Skøjtehallen ideelle, også fra offentlig trafik. Desuden undgår boligområdet i Ryparken ekstra trafik og parkering til skøjtehallen, og større arealer friholdes til rekreative formål.

Selv om lokalvejen øst for motorvejen fortsat må eksistere og dermed udgør et skel mellem overdækningen og boldbanerne, er fordelene langt større end ulemperne, og størstedelen af boldbanerne kan genetableres.

Helhedstanken leder også hen på:

1. Den manglende trafiksikre forbindelse mellem området omkring Vognmandsmarken og sportsfaciliteterne i Ryparken
2. Etablering af en gang- og cykelsti på den nordlige side af jernbanen over motorvejen. Derved kan den ubehagelige gangtunnel under motorvejen lukkes.

Med venlig hilsen

Jan Jannsen  
Rymarksvej 107, 1. th.  
2900 Hellerup



## Nordhavnsvejhoering2

---

**Fra:** Lotte Jeppesen [l.k.jeppesen@webspeed.dk]

**Sendt:** 11. april 2009 23:29

**Til:** Nordhavnsvejhoering2

**Emne:** Hørings svar vedr. Nordhavnsvej

### **Nordhavnsvejen skal være en Nordhavnstunnel.**

Det er nu Danmark med København i spidsen skal vise, at man også her i landet kan tænke stort og langsigtet.

Selv om det i øjeblikket synes uoverskuelig dyrt, bør man en gang for alle planlægge en langsigtet, miljømæssig bæredygtig løsning på trafikproblemerne for hele den nordlige del af byen – for slet ikke at tale om den indre by med hele den gamle bevaringsværdige bykerne – og ikke øde en masse penge bort på lappeløsninger, som ikke holder ret længe med den udvikling, de fleste, ikke mindst politikerne, ønsker for København.

Altså skal forbindelsen fra Lyngbyvej til Nordhavn anlægges i en boret tunnel hele vejen med 6 spor og naturligvis luftrensning efter de nyeste teknikker – Løsning B - og forbindes med en Østlig Ringvej (Københavnertunnelen) fra Nordhavnen ud til Sjællandsbroen. Det oprindelige vejforslag 3 bør tages op til fornyet overvejelse.

En sådan Ringvej skal betjene det meste af Sjælland ved at føre den største del af den tunge trafik fra havnen ud til oplandet.

I den senere tid har det ved direkte forespørgsel fra næsten samtlige politikere, såvel kommunale som i Regeringen, forlydt, at de går ind for den borede tunnel. Dette kan borgerne under alle omstændigheder holde hver enkelt politiker fast på, således at de ikke lader sig besnære af den i øjeblikket billigere løsning A 1-2.

Det vil selvfølgelig være adskillige år, før dette pr. nordprojekt kan stå færdigt. For os, der bor i det berørte område ved Svanemøllen, må det være tvingende nødvendigt, at trafikken indtil da fordeles ad flere kanaler.

Derfor må vi på det indstændigste forlange, at Vordingborggade genåbnes for lastbiler af alle størrelser, hvilket også vil lette chaufførernes kørsel og trafikanternes sikkerhed, idet der vil være et højresving og et venstresving mindre end på den nuværende eneste rute via Strandvænget, Strandvejen og Tuborgvej.

Den "midlertidige" ændring af Ring 2, hvor tung trafik blev fjernet fra Strandøre, bør ligeledes føres tilbage til det oprindelige, dog således at Strandvænget og Strandøre gøres ensrettet for lastbiler, med nordgående trafik ad Strandøre og sydgående trafik ad Strandvænget.

Der skrives og tales meget om trafikgenerne i den indre by. Et forslag til besparelse af tung trafik gennem byen ville være, om den store mængde jernskrot, som transporteres fra Nordhavn til Køge Havn, kunne fragtes med skib.

Vi håber, at de implicerede instanser i Regering og Kommune besinder sig, tænker langsigtet og ikke kaster sig ud i uholdbare projekter, selv om man i øjeblikket kan spare nogle i det lange løb meget dyre penge.

Med venlig hilsen

Kristian Jeppesen og Lotte Freuchen Jeppesen

Strandvænget 13

2100 Kbh. Ø



14. april 2009

Københavns Kommune  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Center for Miljø  
Kalvebod Brygge 45  
Postboks 259  
1502 København V

ATT: Nordhavnsvej anden høring

Af demokratiske årsager vil jeg anbefale, at alle høringssvar offentliggøres under denne anden høringsrunde, således at de ikke alene står til vejprojektets fortolkning og sammenfatning. Risikoen er, at budskaber, nuancer og indhold går tabt, hvis de originale høringssvar frasorteres, som det skete under den første høringsrunde.

### **De økonomiske forudsætninger har ændret sig**

Det var i december 2005, at Københavns Kommune og Staten indgik principbeslutningen om udvidelsen af Metroen. Pengene dertil skulle i hovedsagen komme ved at få en masse nye skatteindtægtsgivende borgere til at flytte til København. Man besluttede derfor, at ville bygge en ny bydel til dem i Nordhavnen og en ny vej dertil: Nordhavnsvej.

Men nu, hvor tiden er april 2009, ser den økonomiske situation som bekendt ganske anderledes ud end tilbage i december 2005. Det er helt indlysende nu, at udbygningstakten på ingen måde vil blive som forudsat i beregningerne for Metroen. Det er også indlysende nu, at økonomien omkring Nordhavnsvej er blevet sat urealistisk lavt i udgangspunktet. Det rækker ikke engang hele vejen i selv den billigste løsning!

### **Nu er der tid og årsager nok til at tænke sig om**

Da udbygningstakten for den nye bydel vil blive sat væsentlig ned af den økonomiske krise, giver dette ekstra tid til at kunne genoverveje planerne for Nordhavnsvej, samt ikke mindst ejerskabet og finansieringen deraf. Og det er der god grund til, for...

I januar 2008 anbefalede Infrastrukturkommissionen i sin rapport at få tænkt Nordhavnsvej ind som del af en højklasset østlig ringvej mellem Københavns nordlige og sydlige indfaldskorridorer.

I december 2008 fremlagde regeringen sin trafikinvesteringsplan "Bæredygtig transport – bedre infrastruktur" og heraf fremgår, at regeringen vil iværksætte en strategisk analyse af anlæg af en østlig ringvejsforbindelse/havnetunnel, som det blev anbefalet af Infrastrukturkommissionen.

### **Vejprojektet bør skifte ejer**

Det karakteriserer det nuværende vejprojekt, at det primært har forholdt sig til den trafikale betjening af Nordhavnen, og sådan er rammerne jo også sat for projektet. Problemerne derved er følgende:

- Nordhavnsvej er ikke blevet sat ind i det større perspektiv, som angivet af infrastrukturkommissionen.

14. april 2009

- Tilslutningsanlægget ved Helsingørmotorvejen vil blive en underlig lavklasset løsning, hvis vejanlægget i øvrigt er højklasset helt over i en havnetunnel.
- Allerede i dag søger trafikken i myldretiden alternative veje i randområderne, men projektet er inden for sine rammer indifferent overfor, hvordan det over døgnets forskellige tidspunkter vil påvirke trafikbelastningen på Helsingørmotorvejen, og i randområderne langs Helsingørmotorvejen. Det er ikke undersøgt. For Helsingørmotorvejen er jo statens ansvar og ikke Københavns Kommunes.
- Da der overvejende er tale om pendlertrafik, mangler der en part, som naturligt kan tage ansvaret og sikre hovedstadsregionens trafikafvikling.

I det øvrige land har Staten ansvaret for den overordnede infrastruktur. Københavns Kommune tænker som enhver kommune lokalt og har ikke midlerne til at tænke overordnet. Staten lægger jo i øvrigt dertil loft over kommunens anlægsudgifter. Måske der vil blive løst trafikale problemer i Københavns Kommune, men nye vil blive skabt i randområderne og på vejene, som staten har ansvar for. Nordhavnsvejen bør derfor være en statslig opgave, der tænkes ind i Statens trafikinvesteringer (som der også lægges op til i regeringens seneste trafikinvesteringsplan).

### **En tunnelloøsning ønskes**

I mange storbyer bygges tunneler. Det er meget dyrt, men først og fremmest er det en engangsinvestering. Den dårlige trafikafvikling og følgevirkningerne af de manglende afværgeforanstaltninger mod støj- og forurening er for samfundet derimod driftsomkostninger, der kan tælles i milliarder af kroner, hvert eneste år. Kun Staten er stor nok til at bytte disse stadige driftsomkostninger til en enkeltstående investeringsomkostning.

Forbindelsen mellem Nordhavnen og Helsingørmotorvejen kan udrettes i et naturligt sammenhængende forløb, hvis forbindelsen flyttes nordligere i forhold Helsingørmotorvejen. Det vil muliggøre en højklasset løsning, som anbefalet af infrastrukturkommissionen.

Projektets indsats har for så vidt angår tilslutningsanlæg hovedsageligt været lagt omkring Ryparken Station. Her er blevet opstillet løsningsmodeller. I modsætning dertil står det alternative forslag om et nordligere tilslutningsanlæg ved Bomhusvej, hvor projektet (som oplyst) udelukkende har beskæftiget sig med at finde problemer. Det kunne have været interessant, hvis man også her havde forsøgt at finde løsningsmodeller, der havde udfordret problemerne. Men projektets rammer har formentlig begrænset en ligeværdig behandling.

Projektet har heller ikke forholdt sig til det meget væsentlige for Østerbro, at materialer vil kunne sejles væk, hvis en boregrav etableres i Nordhavnen. Man vil derved kunne undgå bortskaffelse af materialer med rigtig mange vogntog igennem byen.

### **Støjværn langs Lyngbyvejen ønskes**

På grund af den øgede trafik, som Nordhavsvej vil medføre, bør der opsættes støjværn langs Helsingørmotorvejen. Særligt de steder, hvor Helsingørmotorvejen er oppe i terræn, vil blive oplevet en voldsom støjforøgelse. Borgene, der bor her, forventer derfor, at den skadevoldende vejmyndighed opsætter støjværn i Københavns Kommune langs Helsingørmotorvejen, ligesom det tidligere er blevet gjort i Gentofte Kommune.

### **Luftforureningen langs Lyngbyvejen**

Luftforureningsproblematikken er blevet behandlet meget overfladisk, og der er ingen tal på størrelsesorden. Man oplyser ikke om luftforureningen i udgangsniveauet langs Lyngbyvejen, og man forholder sig ikke til hvor meget luftforureningen vil stige i influensområdet!

Partikelforurening fra dieselvogne (50% af trafikken) er dokumenteret at være særdeles farligt.

14. april 2009

Indførelsen af miljøzoner sammen etableringen af Nordhavnsvej vil flytte den dieseldrevne lastbiltrafik fra Tuborgvej til Lyngbyvej.

**Nordhavnsvejudfletning til Lyngbyvejen uønsket**

Problemet med lastbilerne vil kunne blive ganske alvorligt for miljøet, hvis Nordhavnsvej får udfletning til Lyngbyvejens parallelvej ved Ryparkens Station i nordgående retning til. For da vil rigtig mange lastbiler og biler, der i dag kører ad Tuborgvej, søge over krydset Lyngbyvej/Emdrupvej ad Emdrupvej mod Tuborgvej. Det nævnes der ikke noget om i undersøgelsen.

Med venlig hilsen

Allan Johansen

Formand for ejendom i Ryparken 19-59



Københavns Kommune  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Center for Miljø  
Kalvebod Brygge 45  
1502 København V

Att: Nordhavnvejens anden høring

København d.13.april 2009

Vedr.: Nordhavnsvejens tilslutning til Helsingørmotorvejen.

---

I forbindelse med etablering af den nye vej til Nordhavnen, er det oplyst, at støj og luftforurening ikke vil forøges, selvom trafikbelastningen stiger med 20 %, på grund af støjafskærmning syd for Emdrupvej.

Vi, der bor langs Helsingørmotorvejen nord for Emdrupvej vil da alt andet lige blive stillet væsentligt ringere ved den fremtidige belastning på Helsingørmotorvejen, når Nordhavnsforbindelsen er etableret, både hvad støj og luftforurening angår.

Selve vejforbindelsen giver i sig selv ingen mening med mindre der etableres forbindelse videre fra Nordhavnen til Amager, idet der p.t. ikke kan slippe flere køretøjer igennem ved Folke Bernadottes Allé, så konsekvensen af anlæggelsen af denne vej er umiddelbart at man flytter køen af biler fra Tuborgvej/Strandvejen til Helsingørmotorvejen og Nordhavnsvej.

Hvis der etableres en havnetunnel, som man kan læse om i medierne, så giver anlægget af Nordhavnsvejen mening – og i den sammenhæng vil en lukket forbindelse til Helsingørmotorvejen økonomisk set ikke rykke meget ved det samlede anlægsbudget.

Vi, der bor nord for Emdrupvej ser derfor meget gerne, at forbindelsen bliver under jorden, enten i form af en boret tunnel hele vejen til Tuborgvej eller i form af en overdækning af Helsingørmotorvejen således at man kan "styre" luftforureningen, begrænse støjen og samtidig bevare et af de sidste grønne områder med sø, park og gamle villakvarterer i Københavns Kommune.

Som billedet allerede er i dag, kan man ikke sige at området omkring Ryparken Station hører til de kønneste i København, hvor Helsingørmotorvejen pløjer sig igennem bydelen, - så her er virkelig en mulighed for at løse et støj- og forureningsproblem, og så samtidig få løftet niveauet til en indgangsportal til Københavns Kommune, som vi kan være bekendt.

Det kan samtidigt undre, at man i forbindelse med etablering af miljøzonen i Københavns Kommune har sat skilte op på Emdrupvej v/Tuborgvej, der indikerer at køretøjer over 3500 kg. ikke må færdes indenfor zonen medmindre de er forsynet med partikelfiltre, når man på Helsingørmotorvejen uden videre kan køre helt ind til Hans Knudsens Plads (og dermed også ad den kommende Nordhavnsvej) før skiltet med miljøzonen dukker op. Det vil sige at vi allerede har givet køb på miljøbelastningen, og påtænker at forøge den som konsekvens af den nye vejforbindelse.

For at bevare troværdigheden til trofaste skatteydere, der bidrager pænt til kommunens forskønnelse, bør der tages alvorligt hensyn til miljøpåvirkningerne i København, ellers ender det jo med at alle, der ønsker et hus med have flytter til omegnskommunerne.

Med venlig hilsen

Gitte og Bjørn Krarup  
Teglstrupvej 21  
2100 København Ø  
krarup@newmail.dk

**Fleming Kjer**  
**Strandvænget 3, 2.th.**  
**2100 København Ø.**

Østerbro den 12. april 2009.

**Københavns Kommune**  
**Teknik- og Miljøforvaltningen**  
**Center for Miljø**  
**Kalvebod Brygge 45**  
**Postboks 259**  
**1502 København V**  
**ATT: Nordhavnsvej anden høring**

Fremsendt via E-mail: [nordhavnsvejhoering2@tmf.kk.dk](mailto:nordhavnsvejhoering2@tmf.kk.dk)

**Nordhavnsvej VVM-redegørelse og miljøvurdering samt lokalplan og tillæg til kommuneplanen. Jfr. udsendt materiale m.v.**

**INDLEDNING:**

Dette høringssvar er afgivet med henblik på Strandvænger hvor jeg har bolig.

Her på denne adresse har jeg foretaget fysiske målinger af partikler og støj omkring min bolig.

Fra mit tidligere arbejde, har jeg arbejdet med kontrol af arbejdsmiljøet, blandt andet, herunder kontrol af støj og partikler, som en del af mit arbejde.

Desuden er jeg i besiddelse af støjmåleudstyr.

Derfor er målingerne udført faglig korrekt, disse målinger giver også et pt. retvisende billede omkring støj med samtlige støjkilder under et i Strandvænget foruden vejtrafikken, inden en evt. cut & cover tunnel skal etableres hvis Vejforslag A1 vælges.

Støjmålinger er foretaget over 24 timer på altan i Strandvænget i ca. 10 – 12 meters højde og ca. 9 meter fra vejspot til facaden på huset.

Desuden foretaget mængden målinger i vægt af partikler på Strandvænget i ca. 10 – 12 meters højde på altan.

Det har ikke været mulig at finde i VVM-redegørelsen **en sikkerhedsvurdering**, således som det er et lovkravet i Planloven herunder det særlige afsnit om kravene til VVM-redegørelsen. Hvor er det oplyst ?

I de her neden under givne svar og ikke mindst spørgsmål i form af konklusioner opdelt i flere emner / områder som fremhæver problemerne ved Svanevænget med en uholdbar løsning ved at anvende A1.

**Fleming Kjer**  
**Strandvænget 3, 2.th.**  
**2100 København Ø.**

Ud fra disse betragtninger og målinger kan følgende fremdrages:

## **1. KONKLUSION: Vejforslag B**

**Da dette projekt ikke direkte berører Strandvænget ud over at den borede tunnel ligger under bygningen jeg bor i – er der kun en bekymring, om vibrationer i tunnelen kan berøre bygningen og give revnedannelse. Jfr. Trafikstyrelsen fra 2007 anbefales det at jernbanetunneler ligger mindst 50 meter fra bebyggelse på grund af vibrationerne.**

## **2. KONKLUSION: Vejforslag A1+A2**

**På det foreliggende grundlag som er belyst i VVM-redegørelsen, samt i disse underpunkter i dette høringssvar, som her er redegjort for, er det ikke menneskeligt, sundhedsmæssigt eller miljømæssigt forsvarligt desuden manglende vejkapacitet for trafikken, at gennemføre vejforslag A1 + A2**

**Ud fra et miljømæssig bæredygtig projekt, således som overborgmester Ritt Bjerregaard og borgmester Klaus Bondam forlanger det, og har gentaget mange gange fremført på borgermøder, denne tese som deres mantra, må A1 og A2 udelukkes at gennemføres.**

## **1. Mennesker, sundhed og samfund:**

I driftsfasen for Vejforslag A1 + A2 vil visse af de miljømæssige påvirkninger, medføre og afledte effekter på mennesker, sundhed og samfund.

For anlægsfasen vil der være tale om gener som er meget negative og vil/kan aflede varige effekter på helbred og sundhed.

Jeg er selv udsat for de miljøpåvirkninger ved omlægning af tung trafik til Strandvænget og som forvaltningen gør alt for at forøge lastbiltrafikken m.v., idet jeg i november 2008 har fået konstateret for højt blodtryk i en sådan grad (sundhedsskadeligt), at det er nødvendigt at medicinere trykket ned m.v.

Min læge afviser ikke, at disse miljøsyndere i form af støj og partikler kan være årsagen til mit forhøjet blodtryk ud fra at jeg i 30 år ikke har konsulteret min læge ud over vaccination, og i øvrigt været i form, er ikke ryger eller drikker alkohol overhoved.

Det er min overbevisning at denne omlægning af tung trafik har fremkaldt min hjerte sygdom.

Dette skal ses ud fra at ingeniørfirmaet VIATRAFIK ved rapport fastslog, at det ikke var hensigtsmæssigt at omlægge tungtrafik til Strandvænget, med denne tilkendegivelse indstillede forvaltningen til politikerne ikke at omlægge tung trafik til Strandvænget.

Et flertal af politikere i BR mente, at DE havde en bedre teknisk ”forstand” på trafik end et ingeniørfirma som man havde sat til at undersøge problemet. Med deres tekniske ”forstand”



**Fleming Kjer**  
**Strandvænget 3, 2.th.**  
**2100 København Ø.**

forlangte DE, at man omlagde trafikken, og pludseligt kom der en ny ingeniørrapport som fastslog, at det godt kunne lade sig gøre.

Jeg har kendskab til andre beboer på Strandvænget som også har fået forhøjet blodtryk.

Miljøprofessor dr. med. Steffen Loft, Københavns Universitet, Panum Institutet har medvirket til følgende undersøgelser i København, hvor resultaterne har været offentliggjort i læge videnskabelige tidsskrifter.

**A.** Forsøg på 5 sal på Panum Institutet med bilos fra Tagensvej: Deltagere 29 studerende sunde og ikke-ryger. Undervejs i forsøget havde de fået skader på deres DNA i et omfang, som svarede til en solid omgang røntgenstråler eller eksponering for radioaktivitet – udelukkende ved at have indåndet luft, hentet gennem vinduet fra Tagensvej i København. Luften over Tagensvej er identisk med den luft, hver femte Københavner indånder hver dag, og forskerne er 100 % sikre på, at Dna-skaderne skyldes de partikler, som findes i storbyluft. Partiklerne ændre DNA: Undersøgelser, der er lavet af Kræftens Bekæmpelse og Københavns Universitet Panum Institutet, er offentliggjort i det amerikanske tidsskrift Environmental Health Perspectives, hvor det tilkendegives, at skaderne på DNA-trådene, også kaldet arvematerialet, kan lede til kræft, når celler med ødelagt kodning deler sig. Tilsvarende skader kan føre til hjertekar- og lungesygdomme. Skaderne på DNA-trådene hos forsøgspersonerne, efter et døgn eksponering for københavnerluften, kan dog ikke fremskrives for at se, om de rent faktisk vil have udviklet kræft, hvis de var blevet siddende længe nok. Det kan vise, at der er stoffer i partiklerne, som giver de samme effekter, som kendte kræftfremkaldende stoffer gør.

**B.** Undersøgelse af påvirkningen af overdødelighed af børn boende ved indfaldsvejene ~ > 10.000 køretøjer dagligt. Resultat: På en afstand fra 0 til 50m fra vejen /krydset, var overdødeligheden for børn mellem 0 og 10 år 2,53 gange større, og fra 50 til 100m var overdødeligheden 1,49 gange. Tilsvarende undersøgelser i Oslo, hvor Steffen Loft har medvirket, verificerede resultater fra København. Det vil sige, at det er videnskabeligt bevist, at ved veje eller vejkryds med >10.000 daglige køretøjer, er der en overdødelighed af børn mellem 0 til 10 år fra 0 til 100 meter fra vejen / krydset.

**C.** Partikler og hjertekarfunktion: Ved at fjerne partikler fra luften hos ældre > 60 år, bedres afslapningen af små pulsårer. Det viser en ny undersøgelse af partikelforurening af indeluften i ældre københavneres boliger. Resultaterne er offentliggjort i det ansete amerikanske tidsskrift American Journal of Respiratory and Critical Care Medicine. 41 raske københavner over 60 år, indgik i undersøgelsen og fik opstillet luftfiltre til fjernelse af partikler i stue og soveværelse i deres lejlighed. Filtrering af luft gav en markant forbedring af blodårenes evne til afslapning. Undersøgelsen bidrager til at forstå, hvordan partikler forværrer og forårsager hjertesygdom, og viser at de mængder, der optræder indendørs i danske hjem, har betydning. Undersøgelsen peger på forebyggelses ved at nedbringe kilder til partikler ude og inde og eventuelt overveje filtrering af luften hos patienter med særlig stor risiko.

Ligeledes ser det ud til, at mennesker der bor i områder med megen partikelforurening i luften, har større risiko for at få blodprop i hjertet og dø af hjertesygdom tidligere, end mennesker der bor i mindre forurenede områder.

**Fleming Kjer**  
**Strandvænget 3, 2.th.**  
**2100 København Ø.**

For nylig har svensk-skotske undersøgelser vist, at hjertepatienter bliver klart mere belastede i deres hjertekredsløb, når de bliver arbejdstestet i luft forurenet med store mængder dieseludstødning i forhold til ren luft.

Forskerne håber også at få mulighed for at fortsætte undersøgelserne af partikler i inde- og udeluft i forhold til mennesker med særlig risiko for hjertesygdom, fx patienter med sukkersyge. Steffen Loft anslår, at der dør +30 år omregnet til ca. 500 beboere i København Kommune (2007). Hertil kommer sygdom, som kræver hospitals indlæggelser, medicin, sygedage, bronkitis og så videre, med følge af milliard udgifter til sundhedsvæsenet m.v.

Disse udsagn/undersøgelser er lægefaglige, videnskabelig og pålidelige og bør/skal give anledning til ikke at lave A1+A2, da det er min opfattelse, at disse undersøgelser giver et klar billede af et vejprojekt A1 som uden tvivl vil eskalere de her nævnte sygdomme for beboerne på Strandvænget og særlig for børn hvor påvirkningen er størst, da støjen og luftforureningen ikke nedsættes, men øges.

## **2. Trafik og støj:**

Ændring i de trafikale forhold efter etableringen af en evt. Nordhavnsvej vil påvirke menneskers sundhed og samfund mht. ændrede støjpåvirkninger, luftforurening, trafiksikkerhed og fremkommelighed.

Støj opleves generelt forskelligt fra menneske til menneske og er afhængigt af den yderlige belastningen, der vil over tid medføre sundhedsmæssige problemer i form af søvnbesvær, hovedpine og stress.

Søvnforstyrrelserne kan på længere sigt være medvirkende til, at man udvikler forhøjet blodtryk og deraf følgende hjertekarsygdomme.

Det gælder både vedvarende støj og punktvis støj.

Hvis A1 gennemføres, skal der eksproprieres 5 ejendomme på sydsiden af Strandvænget. Ved at fjerne disse bygninger vil facaden på Svanemøllegården blive udsat for yderligere støj fra ca. 1 sal og op efter – selv om der laves en vold og støjskærme på Strandvænget, vil støjen tilgå komme fra jernbaneområdet samt Svanemøllebroen m.v. – herunder generende lyseffekter fra trafikken.

Disse 5 bygninger danne i dag et såkaldt "støjværn" i form af bygningerne og træerne m.v. desuden beskytter de også for de lyseffekter som der er fra Svanemøllebroen.

På Strandvænget hvis A1 gennemføres giver det anledning til ændret støjbelastning, hvilket bl.a. skyldes:

- Vejens beliggenhed og udstrækning i forhold til omkringliggende bebyggelse.
- Trafikmængden på vejen samt ændring i trafikmængden.

**Fleming Kjer**  
**Strandvænget 3, 2.th.**  
**2100 København Ø.**

- Hastighed på vejen
- Op og nedkørsel på Strandvænget
- Strandvænget er korridor for lastbiler som ikke overholder miljøzonebestemmelserne.
- Støjbilledet for Strandvænget består fra flere støjkluder 5 i alt: **Vejtrafikken**, kørende **togtrafikken** (950 togsæt pr. døgn mellem kl. 05:00 til kl. 02:00 nat; i stresstimerne 65 tog i timen på Svanemølle Station), **DSB First servicecenter Helgoland** (her florerer flere sager mod dem hos Miljøkontrollen, overholder ikke støjkraV særlig om aften og nat), **Værksted** for toge og **Svanemølleværket** lavfrekvens støj i op til 700 meters afstand.
- Trafikmængden stiger > 300% eller 800% alt efter hvilken måling og estimer som anvendes.
- Derfor er trafikmængdens som er estimer i VVM-redegørelsen meget usikre, hvilket er med til, at giver afvigende påvirkninger for støj og luftforureningen. Derfor er estimerne for trafik mængderne herunder lastbiler m.v. af en sådan beskaffenhed, at det ikke statistisk opfylder gængse kriterier for en videnskabelig redelighed (beregningsmetoder for aktuarer).
- Det kan oplyses, at der er foretaget en fysisk støjmåling med godkendt måleudstyr på altanen, som vender ud til Strandvænget over 24 timer og dette er gentagende flere gange, det giver et resultat, sammenfattet i et gennemsnit for samtlige støjkluder på Strandvænget ~ 78dB(A) døgn og med piks på op til 123dB(A). Altanen ligger i ca. 10 – 12 meters højde over vej og der er ca. 9 meter fra vejspor til facaden.

Undersøgelse viser, at med udgangspunkt i et støjniveau på 51dB(A), øges risikoen for hjertekarsygdomme med 9 % for hver gang støjen stiger med 5dB(A). Med en forsigtig vurdering betyder det, at trafikstøjen i Danmark er årsag til, at der hvert år indlægges mellem 800 og 2.200 personer med forhøjet blodtryk eller hjertesygdom, og at støj er skyld i mellem 200 og 500 årlige dødsfald.

EU direktiv fastslår følgende anbefalinger af grænseværdier til nye veje gennem boligområder:  
Max; (ikke målt ved gennemsnit): Dag < 55dB(A) Aften < 45dB(A) Nat < 35dB(A).  
I boligen max 30dB(A)

Miljøministeriet, Miljøstyrelsen fra MILJØNYT. DK støjgrænser for nye veje citat:

**” Overhold grænseværdierne for nye veje.**

**Som noget nyt kommer Miljøstyrelsen også med anbefalinger i den nye vejledning om støjgrænser for nye veje.**

**- I årenes løb har vi haft en del henvendelser fra borgere, der har svært ved at forstå, at de ikke har samme krav på støjbeskyttelse fra en ny vej, der bliver anlagt nær deres eksisterende bolig, som hvis det havde været en ny bolig, der skal bygges nær en eksisterende vej. Vi anbefaler derfor kommunen, at de også overholder vores vejledende grænseværdier, når det gælder nye veje, siger Hanne Lylov Nilsen fra Miljøstyrelsen Industri. ”**

**Fleming Kjer**  
**Strandvænget 3, 2.th.**  
**2100 København Ø.**

Hvorfor er denne klare tilkendegivelse fra Miljøstyrelsen ikke medtaget i VVM-redegørelsen som vil tilsidesætte, at vejforslag A1+A2 ikke kan gennemføres?

Når man læser det særlige tillægget til Københavns Kommune Kommuneplanen om Miljø er det ganske uforståeligt, at det ikke er det som forvaltningen arbejder ud fra.

Derfor er det min opfattelse at forvaltningen ikke redeligt har fremført denne anbefaling fra Miljøstyrelsen, således som det er forvaltningen objektivt pålagt, at oplyse disse forhold over for politikerne. Hvorfor har man ikke overholdt denne pligt?

### **3. Luftforurening:**

Den estimerede luftforureningen fra vejtrafikken vil medføre påvirkning af mennesker og miljøet, herom hersker der ingen tvivl.

Med en stigning af trafikken på mellem 300% til 800% på Strandvænget alt efter hvilken estimat man anvender, vil der naturligvis ske en stigning af luftforureningen, som vil påvirke menneskers sundhed og miljø her på Strandvænget. Dette kan ikke afvises, selv om at de estimater og beregningsmetoder betegnes som meget konservative i VVM-redegørelsen som nedgøre mængden af luftforurening til bagateller – denne tolkning finder jeg ikke videnskabelig redelig.

Strandvænget er udlagt som korridor for lastbiler som ikke opfylder de grænseværdier og filterbestemmelser for de indførte miljøzoner i Københavns Kommune inden for bygrænse

- det vil sige at Strandvænget skal tåle meget mere sod (PAH) fra disse lastbiler uden filter m.v. disse betragtninger er overhoved ikke medtaget i VVM-redegørelsen, hvorfor ikke?

Jeg har selv ved målinger med vægtmetoden konstaterede, at fra omlægningen af tung trafik til Strandvænget er partikel mængden steget i vægt med 42%

- set ud fra denne metode og med en lastbilmængde som vil stige yderligere vil der med sikkerhed
- ske en yderligere stigning med partikler med > 37% mere til den nyværende mængde som er fysisk målt
- set ud fra lægefaglige vurderinger (toksikologi) herunder WHO og EU normer er det sundhedsskadelig og vil medføre død og sygdomme for beboerne på Strandvænget
- Københavns Miljøkontrol har tidligere sammen med Miljøstyrelsen lavet en rapport om antal døde som følger af trafikken og luftforureningen i København
- så Teknik- og Miljøforvaltningen kan laver beregninger på hvor mange menneskeliv som vil gå tabt på Strandvænget, det har man ikke medtaget i VVM-redegørelsen
- måske fordi det ikke vil være miljømæssigt bæredygtigt, at få den viden oplyst til politikerne, så de er oplyst om dødeligheden ved Deres evt. beslutning af vejforslag A1.

Fra: Danmarks Miljøundersøgelser Aarhus Universitet, Faglig rapport fra DMU nr. 620, 2007. Sammenfatning:

**Faglig rapport 620** Vurdering af anvendelse af SCR-katalysatorer på tunge køretøjer som virkemiddel til nedbringelse af NO<sub>2</sub>-forureningen i de større danske byer.

**Fleming Kjer**  
**Strandvænget 3, 2.th.**  
**2100 København Ø.**

Det forventes, at det vil være vanskeligt at overholde den af EU fastsatte grænseværdi for NO<sub>2</sub> i 2010 i stærkt trafikerede gader i Danmark og i hele Europa. Der er derfor gennemført en analyse af den forventede udvikling i NO<sub>2</sub> niveauet i 138 gadestrækninger med stærk trafik i hovedstadsområdet.

Tidligere emitterede bilerne typisk 5-10 % af NO<sub>x</sub> som NO<sub>2</sub>, og NO<sub>2</sub> niveauet på trafikerede gader var især bestemt af O<sub>3</sub> niveauet, som giver anledning til oxidation af NO til NO<sub>2</sub>. Til trods for strengere krav til NO<sub>x</sub> emissionen fra nye biler, forventes en stigning i NO<sub>2</sub> niveauet, fordi nye dieslbiler og dieslbiler med filtre, emitterer forholdsvis mere NO<sub>2</sub> direkte, op til 40-50 % for nye dieslbiler med oxiderende katalysatorer.

Der er gennemført analyse af eksisterende måledata og gennemført scenarieberegninger frem til 2020, specielt i relation til planerne for indførelse af miljøzoner, der kræver partikelfiltre på tunge køretøjer, der fører til større andel af direkte emitteret NO<sub>2</sub>. Endvidere er effekten af SCR katalysatorer vurderet.

Emneord: NO<sub>2</sub>, trafik, partikelfiltre, byer, SCR katalysatorer, NO<sub>x</sub>

Layout: Majbritt Ulrich

ISBN: 978-87-7772-988-1

ISSN (elektronisk): 1600-0048

Internetversion: Rapporten er tilgængelig i elektronisk format (pdf) på DMU's hjemmeside.

Ved den i A1 planlagte op/ned kørsel på Strandvænget, hvor VVM-redegørelsen tilkendegiver vil ligge i 20 til 30 år før en A2 påtænkes, og uden rensning af A1's tunneludslippet i form af partikler og NO<sub>x</sub> m.v. og med estimeret op til 50.000 køretøjer er det særdeles relevant at se hvilke undersøgelser som foreligger og er konstateret som sundhedsskadeligt ved en op/nedkørsel fx:

Tunnelen M5 East Tunnel Health rapport særlig Apeendix F Australien Sydney er verdenskendt. M5 tunnel i byen har ca. 40.000 køretøjer ÅDT og er 4 km lang.

I en afstand fra tunnelmundingerne på ca. 700 meter, er der konstateret en stor overdødelighed og lungeinfektions sygdomme på 61%, i forhold til den øvrige befolkningen i Sydney – **bemærk det er ikke målt, men konstateret.**

Bemærk! Her er man ved at fjerne og installerer et rensningsanlæg for opsamle af partikler og rensning for NO<sub>x</sub>.

Desuden findes der flere lægerapporter om partikler og NO<sub>x</sub> på verdens plan, der omhandler overdødelighed, samt rapporter fra Vejdirektoratet og Miljøstyrelsen m.m. som bekræfter dette. Københavns Kommunes Miljøkontrol beskriver også overdødeligheden i Københavns Kommune på grund af partikler i forbindelse med miljøzoner.

Hvorfor er disse betragtninger ikke medtaget i VVM-redegørelsen?

#### **4. Byggefase på Strandvænget:**

Under byggefase med de oplyste støj tal i VVM-redegørelsen kan der ske dødsfald i byggeperioden, særlig for de beboere som har dårligt hjerne.

De seneste år forskning og oplyst i anerkendte medicinske tidsskrifter ude i verden, og med henvisning til videnskabeligundersøgelser forestået af professor dr. med. Steffen Loft Panum/

**Fleming Kjer**  
**Strandvænget 3, 2.th.**  
**2100 København Ø.**

København Universitet for Folkesundhed, at påvirkning af helbredet vil sker ved støj og luftforurening i større mængder, selv under grænseværdierne.

Hvorfor har man ikke forelagt problemet med disse støj mængder og luftforureningsmængder for embedslægen til høring?

Da bygningen af evt. A1 cut & cover tunnel ligger så tæt på ejendommen Svanemøllegårdens facade som vender ud til Strandvænget afvises der ikke i VVM-redegørelsen, at der kan ske skader på bygningens fundament og facader indvendigt og udvendigt m.v. – hvorfor så lave en cut & cover tunnel her – det virker ulogisk og er utilstedeligt?

At der vil ske vibrationer i lejlighederne som ligger langt over gældende grænseværdier afvise heller ikke. Endnu et bevis på ligegyldigheden over for mennesker som åbenbart er til ulempe, det kan ikke var rigtigt at ”almen vældets” bestemmelser finder indpas her ?

At der er set meget uheldige påvirkninger ved udgravninger tæt på bygninger i udlandet som har kostet menneskeliv. Desværre har vi også set disse uheldige elementer foregå i Københavns Kommune her tænkes på Frederiksborggade 20 ved udgravning til Nørreport Metrostation, skader på bygninger i Peter Skramsgade, desuden skader på bygninger på Christianshavn og ikke mindst Øster Landsrets dom mod Metroselskabet anlagt fra beboerforening på Islands Brygge og vundet. Fælles for disse projekter er at ingeniørerne m.v. har bedyret at der ingen skader vil ske.

Generelt for alle disse byggerier såvel udland og i Københavns Kommune var tesen, at der ikke sker skader på bygningerne og i øvrigt skal i selv bevise det, hvis skader opstår, med retssager. Kan det bekræftes at det er holdningen i Københavns Kommune?

Dermed vil det være magtpåliggende og lægeligt forsvarligt, at særlige mennesker med hjertesygdomme tvangs evakueres i denne byggefase, da sygdommen kan forværres og i yderste konsekvens kan fremkalde dødsfald, det må være et krav?

Det vil ikke være muligt, at ved arbejde om natten, at kunne sove, hvis man har sit soveværelse liggende ud til Strandvænget, da det allerede i dag giver anledning til støj som periodisk kommer > 65dB(A) der er og vil være sundhedsskadeligt.

Da man også tilkendegiver i VVM-redegørelsen at A1 er teknisk kompliceret og en meget stor udfordring at gennemføre og at dette vejforslag generer flest mulige beboer og trafik. Desuden generes pendler som skal med S-tog, samt kystbanens pendler. Hvorfor komme ikke al den ”gene” beboer, trafik og pendler til gode i for af ikke at lave A1?

Disse gener skal også ses ud fra et Vejprojekt som er A1+A2 og koster det samme, som Vejforslag B en boret tunnel, hvor generne af omlægninger er mindre. Set ud fra et sundhedsmæssigt m.v. forsvarligt synspunkt, bør en boret tunnel gennemføres.

Desuden skal der ikke ske omlægning af ledningsnet så som naturgasfordelingsledning (50 bar) og hovedfjernvarmeledningen ved forslag B. Disse omlægninger skal iværksættes mindst to år før projekt A1 opstartes – dermed lukning af veje m.m. i denne fase således at det yderligere belaster Svanemøllekvarteret, beboer og trafik m.m.

**Fleming Kjer**  
**Strandvænget 3, 2.th.**  
**2100 København Ø.**

På det foreliggende grundlag, vil det overhoved ikke være optimalt overhoved at opstarte A1, set ud fra de gener som fremkaldes, støj, luftforurening, pendler med S-tog og kystbanen, sundhedsrelateret sygdom og evt. død, miljøpåvirkning, samt skader på bygninger osv.

Derfor kan det kun være Vejprojekt B som kan komme på tale, hvis man har ønsker om i Københavns Kommune at projektet skal være miljømæssigt bæredygtig.

**Ifølge OECD's 2008-rapport om danske miljøforhold, udsættes cirka en million danskere dagligt for farlig luftforurening. Og det har dødelige konsekvenser. En omfattende hollandsk undersøgelse viser, at der er 50 procents overdødelighed blandt personer, der bor under 50 meter fra en stærkt trafikeret vej. Det svarer til, at der i København dør 500 mennesker årligt af luftforurening. Til sammenligning dør der i gennemsnit 15 mennesker årligt i trafikulykker.**

## **5. Fremtidssikret vejkapaciteter på Nordhavnsvej:**

Med de varierede oplysninger, som givet af Rambøll i rapporter, til henholdsvis Økonomiafdelingen, Teknik og Miljøforvaltningen og By & Havn Udviklingselskabet (ejet af Københavns Kommune og Staten), er det et spørgsmål hvor meget Nordhavn skal udbygges, for at udvise rettidig omhu for vejkapaciteten.

Hvor mange etagemeter der skal bebygges i Nordhavn?

Følgende er oplyst, 600.000 -, 2 mio. -, 3,6 mio. - og 4 mio. etagemeter af forskellige rapporter og personer i forvaltningen samt fra By & Havn.

Desuden skal Nordhavn gøres større arealmæssigt, ved opfyld af jord fra Metro m.v. med ca. 1.000.000 m<sup>2</sup> ~ en udvidelse på ca. 50% ad årer.

Alt efter hvilken udnyttelsesgrad af Nordhavnsarealet der vælges, vil bil trafikken varierer meget til og fra Nordhavn, ikke mindst hvis en havnetunnel kobles til Nordhavnsvej.

Da VVM-redegørelsen tilkendegiver 4 mio. etagemeter udbygning må og skal køretøjs mængden beregnes ud fra dette tal parret med en havnetunneltrafik for at udvise rettidig omhu.

I flg. En redegørelse fra Rambøll Danmark A/S fra oktober 2007 vedr. infrastruktur i Nordhavn til Københavns Kommune Økonomiafdeling, side 25 fig. 9, som blev vedtaget i BR, er biltrafikken i 2030 beregnet til 71.000 HDT køretøjer (lastbiler > 3,5 tons ikke oplyst) på Nordhavnsvej ved en bebyggelse på 3 mio. etagemeter i Nordhavn og forbundet med en Havnetunnel.

Disse tal er også oplyste af Søren Elle, Københavns Kommune Økonomiafdelingen/ trafik, ved et møde i Nordhavn den 20 november 2007. Det skulle svare til indre Østerbro 46.000 indbygger og

**Fleming Kjer  
Strandvænget 3, 2.th.  
2100 København Ø.**

34.000 arbejdspladser, og taget fra redegørelsen om Infrakstruktur Nordhavn Københavns Kommune oktober 2007.

I VVM-redegørelsen og Miljøundersøgelse nov. 2008 afsnit 5.4 trafik Nordhavnsvej er opstillet: Nordhavn udbygget med 3,6 mio. etagemeter forslag A1 + A2 år 2030 hverdagsdøgn 57.900 køretøjer (lastbiler ikke oplyst)

Hvis vi tager udgangspunkt i 71.000 køretøjer år 2030 med 3 mio. etagemeter udbygget – tages 4 mio. etagemeter år 2030 giver en beregning ud fra følgende:  
 $71.000 : 3 \text{ mio. etagemeter} \times 4 \text{ mio. etagemeter}$  vil køretøjs mængden i år 2030 udgøre ca. 94.700 (uden beregning af lastbiler).

Ud fra tidligere trafikanalyser fra Ingeniørfirmaet TetraPlan samt fysiske målinger må det skønnes, at lastbilmængden og busser vil udgøre ca. 20% fra Nordhavn.

Dette skal ses i forhold til de i folderen af 11 feb. 2009 oplyste tal på ca. 40.000 indbygger, og lige så mange arbejdspladser.

Hvad er de realistiske tal for trafikmængden for Nordhavnsvej ?

De vil være afvigende alt efter, hvilken rapport der anvendes med etagemeter og beboer og arbejdspladser. Bemærk! det er samme aktører som kommer med forskellige tal, nemlig Københavns Kommune og Rambøll Danmark A/S.

Oplyst ved 3,6 mio. etagemeter vil dagligtrafik udgøre 57.900 køretøjet heraf lastbiler 11.580 i år 2030.

Beregnet ved 4 mio. etagemeter vil dagligtrafik udgøre 94.700 køretøjet heraf lastbiler 19.540 i år 2030.

En afvigelsen på 36.800 køretøjer heraf lastbiler/busser 7.360 ~ 63,6%.

Dette er ikke troværdig, for samme beregninger år 2030 som der er lavet estimer for.

Desuden blev det oplyst på møderne 27. februar og 2 marts 2009 at biltrafikken de næste 10 år ville stige med ca. 20% under de nuværende kendte forhold, derfor er Nordhavnsvej nødvendig.

Vejen skal fremtidssikres for at udvise rettidig omhu. Da trafikmængderne er den grundlæggende basis for samtlige beregninger for trafikkapaciteter på vejene/tunnelerne, men ikke mindst for beregningerne for støj og luftforurening som med de her nævnte tal er så afvigende, at det ikke er troværdige estimer for beregne støj og luftforureningen m.v. eller videnskabelig uredeligt.

Der findes adskillige bud på hvor mange etagemeter som skal udnyttes i Nordhavn for at tilgodese en vej som skal opfylde rettidig omhu og dermed 100 år frem i tiden – som er holdbarheden for en tunnel. Med hvad er det rigtige tal?

Det blev på mødet den 27. februar 2009 oplyst fra ekspertpanelet af en fra afdeling Trafik at kapaciteten med en vej med 4 spor er på 50.000 køretøjer.



**Fleming Kjer**  
**Strandvænget 3, 2.th.**  
**2100 København Ø.**

Vejkapaciteter jfr. Vejdirektoratet Vejregeludvalg maj 1981 side 63, 9.Appendix.

Ved 4 spor med midterrabat:

Kapacitet 2 x 3.700 køretøjer/timen

Kapacitet ADT køretøjer/døgn 41.000

Uheld 0,34 pr. mio. km

Ved 6 spor med midterrabat:

Kapacitet 2 x 5.600 køretøjer/timen

Kapacitet ADT køretøjer/døgn 63.000

Uheld 0,11 pr. mio. km

Hvordan ser DTU og CTT på infrastrukturen i København

Med henblik på de meget store linjer i København og nære omegn, har Centeret for Trafik og Transport (CTT) og Danmarks Tekniske Universitet (DTU) offentliggjort i INGENIØREN uge 39/2006 Fremtidsscenarier vedr. transport i Danmark ved Otto Anker Nielsen, Alex Landex og Jens Rørbech ( tidligere stadsingeniør i Københavns Kommune).

Her prøver man at se 35 til 50 år frem vedr. trafik, som omhandler al trafik fra biler, busser, tog, letbaner, cykler og gående m.m. til linieføringer for tunneler og veje i København.

Det tilkendes gives, at trængselsudgifterne vil stige fra ca. 5. mia. kr. til 15. mia. kr.. Desuden behandles i afsnit 9. Miljøet i Fokus – peger man netop på Nordhavnsvej (Svanemølletunnelen) som en medvirkende faktor til forbedring af miljøet.

På side 56 i Fremtidsscenarier vedr. transport i Danmark, fremføres den hel store infrastruktur for biler, busser og lastbiler rundt om København samt inde i København.

Her er tænkt stort, meget stort og prøver at se frem i tiden med beregnede estimer.

Svaret på, hvorfor skal der være 6 eller 8 spor og primær i en nedgravet eller boret tunnel:

Byudviklingen for Nordhavn på > 3,6 mio. etage meter<sup>2</sup> vil set i relation til en evt. langsgående havnetunnel parret med de anførte forslag, akkumulere køretøjsmængder på op til > 100.000 enheder som daglig trafik.

Derfor er der behov for 6 til 8 spor, så Nordhavnsvej er fremtidssikkert.

På de foreliggende redegørelser og rapporter må det konstateres at Vejforslagene A1+A2 ikke har den nødvendige kapacitet målt som ADT/døgn trafik frem til år 2030.

Det vil sige, at vejforslag A1+A2 heller ikke har den estimerede kapacitet ved en tilslutning til en havnetunnel.

**Fleming Kjer**  
**Strandvænget 3, 2.th.**  
**2100 København Ø.**

BR gav forvaltningen i opdrag ved undersøgelsen af de to Vejforslag A og B, at udarbejde vejforslagene med mulighed for tilslutning til en havnetunnel, det fremgår ikke af tegninger eller i tekst i VVM-redegørelsen at dette foreligger, her under økonomi, hvorfor ikke?

Ud fra estimerede trafiktal for 2030 med 4 mio. etagemeter udbygning i Nordhavn og med en tilsluttet havnetunnel, må kapaciteten være med mindst 6 spor og med nødspor m.m. eller snare 8 spor for at kunne klare stresstime faktorens kapacitet dagligt.

Med venlig hilsen  
Fleming Kjer.

## Nordhavnsvejhoering2

---

**Fra:** jakob fink [jakob.fink@get2net.dk]

**Sendt:** 13. april 2009 22:55

**Til:** Nordhavnsvejhoering2

**Cc:** jafi03@handelsbanken.dk

**Emne:** Høringssvar

### Høringssvar vedr. Nordhavnsvej

En kommende Nordhavnsvej bør laves som en boret tunnel, model B. En boret tunnel er det moderne fremtidssikrede svar på infrastrukturanlæg i byområder og er den eneste forsvarlige løsning ud fra en miljø- og bæredygtighedsmæssig betragtning.

En vej delvist i terræn, model A1, vil være en historisk fejltagelse, der vil smadre miljøet i Svanemølleområdet, skade Østerbro generelt, og som varigt vil ødelægge Københavns ambitioner om at blive verdens miljøhovedstad 2015.

Model B bør vælges fremfor model A1 bl.a. af følgende grunde:

- A1 medfører stærkt forøget luftforurening i området omkring Strandvænget, hvor der bl.a. bor mange børn: En vejføring delvist i terræn (A1) vil komme til at berøre mig og min familie meget direkte. Vi bor på Strandvænget på Østerbro og vil således få seks vejbaner (4+2) lige uden for vores dør, hvis model A1 gennemføres. Model A1 indebærer en firedobling af trafikken i forhold til i dag, hvilket forureningsmæssigt svarer til meget mere, da en tunnelmunding vil blive placeret midt på Strandvænget. Luftforureningen fra trafikken vil således stige voldsomt på Strandvænget (bekræftet af mailsvar fra Didde Elmegård, Teknik- og Miljøforvaltningen 3. april: "udslippet er direkte proportionalt med trafikarbejdet - dvs. antallet af kørte km"), hvilket giver grund til voldsom bekymring. Særligt er der grund til at være nervøs for de sundhedsmæssige konsekvenser for de mange børn i kvarteret omkring Strandvænget. Jeg har selv to små drenge på 4 og 6, og er meget nervøs for påvirkningen af deres helbred, hvis A1 bliver realiseret. Alle undersøgelser peger på, at der er væsentlige sundhedsmæssige konsekvenser ved at bo i områder med tæt trafik. Bl.a. har en omfattende hollandsk undersøgelse fastslået, at der er 50% overdødelighed blandt personer, der bor under 50 meter fra en stærkt trafikeret vej. Resultater som disse er gruopvækkende.
- Usandsynligt at grænseværdier ikke overskrides ved A1: Det hævdes i VVM-redegørelsen, at grænseværdier for luftforurening ikke overskrides. Dette forekommer helt usandsynligt. Bl.a. anføres således side 19 i VVM-redegørelse fra maj 2004 i forbindelse med omlægningen af den tunge trafik på Ring 2, at "NO2-koncentrationen på alle strækningerne (Strandøre, Strandvænget, Strandpromenaden, Strandvejen) (vil) være meget tæt på grænseværdien". Hvis dette var tilfældet i 2004, så er det dybt besynderligt, at en firedobling af trafikken på Strandvænget ikke definitivt skulle bringe NO2-koncentrationen over grænseværdien! Endvidere hævdes det, at time-års-gennemsnittet for benzen kun stiger med 7% (A1 sammenlignet med basis 2018 (tabel 12.5 i VVM-redegørelse 2009)). Dette forekommer også helt uforklarligt, da Teknik- og Miljøforvaltningen i mailsvar af 1. april (Didde Elmegård) skriver, at "vejtrafikken bidrager til omkring 90% af det samlede udslip af benzen". En trafikstigning fra 17200 til 41100 køretøjer (+effekten af en tunnelmunding) burde jo så som en selvfølge medføre en stigning i benzenkoncentrationen på langt over 7%! Men selv hvis det skulle være korrekt, at grænseværdierne for luftforurening ikke overskrides, så er det intuitivt logisk, at forureningen vil stige mærkbart, når trafikken øges fra 10000 biler i døgnet til 41100. En mere eller mindre arbitrær skrivebordsfastlagt grænseværdi kan ikke forhindre markante sundhedsmæssige konsekvenser af en sådan ekstrem stigning i trafikken.
- Usandsynligt at A1 aflaster Østerbro markant mere end B: Det hævdes, at model A1 ud fra en samlet betragtning er miljømæssigt bedst, da den vil aflaste trafikken på Østerbro mere end model B. Det forekommer imidlertid ulogisk, at denne effekt skulle være af nogen større betydning. Logisk set vil ingen, der bor - eller har ærinder - i området vest for Østerbrogade, anvende Nordhavnsvej, hvis de skal til eller fra Lyngbyvej. Det vil være en omvej, som ikke kan svare sig tidsmæssigt. Det samme gælder dem, som bor nord for Strandpromenadekvarteret - også for disse vil det være en omvej. De, som kommer fra indre Østerbro eller indre by, kan derimod have en fordel af at benytte Nordhavnsvej, men den fordel vil være tilstede både ved model A1 og model B. De eneste, der måske vil benytte A1 men ikke B, er dem, der bor i området øst for Østerbrogade, mellem Strandboulevarden og

Strandvænget. Men disse er så få, at det nærmest intet kan betyde for det samlede billede. Derfor hænger det ganske enkelt ikke sammen, at A1 skulle aflaste Østerbro markant mere end B. Og under alle omstændigheder bør man kunne opnå samme effekt ved B, hvis man laver trafikale tilpasninger - chikaner mv. - i lokalgaderne på Østerbro, så folk 'tvinges' ned i tunnellen. Endvidere er det generelt forstemmende, at A1 lovprises for sin evne til at 'aflaste' Østerbro, da 'prisen' for dette er en stærkt forøget belastning af ét specifikt kvarter, Svanemøllekvarteret. Det er grundlæggende udtryk for en ekstrem menneskefjendsk holdning, at man argumenterer med, at det er ok, at nogen får det rigtig meget værre, hvis blot nogen flere får det en lille smule bedre. Det svarer lidt til de argumenter, der bliver brugt, når nogen prøver at forsvare brugen af tortur.

- A1 vil stavnsbinde beboere omkring Strandvænget: Model A1 vil i anlægsperioden på fem år ødelægge området og gøre adgangen til og fra vores hjem ekstremt besværlig. I kombination med de forureningsmæssige konsekvenser nævnt ovenfor vil dette bevirke, at alle beboere på Strandvænget i praksis bliver stavnsbundne til deres bolig.
- A1 vil ødelægge det rekreative område ved Svanemøllehavnen: Model A1 vil reelt afskære Østerbro fra vandet, og vil således ødelægge alle gode ambitioner (bl.a. udtrykt af Østerbro Lokaludvalg) om at etablere et sammenhængende rekreativt område fra Svanemøllehavnen, langs Strandpromenaden og hen til den kommende strand. Området ved Svanemøllebugten rummer et unikt potentiale for at kunne blive et fantastisk aktiv ikke blot for Østerbro men for hele København. Dette vil imidlertid blive definitivt umuliggjort, hvis seks vejspor fra Strandvænget møder fire spor fra Kalkbrænderihavnsvej og to spor fra Strandpromenaden i en model A1-løsning. Hvem har lyst til at slappe af ved havnen, hvis der få meter væk anlægges noget, der minder om en motorvej med over 40000 biler i døgnet.

Hvis model A1 - Gud forbyde det - skulle blive valgt, bør det som minimum tilstræbes at lægge den to-sporede lokalvej på Strandvænget syd for Nordhavnsvej, så støj- og luftforureningsgenerne for beboere nord for vejen trods alt mindskes noget. En sådan model bør være mulig, da der under alle omstændigheder skal anlægges en tilkørselsvej til DSB syd for vejen. Denne kan så undværes, mens der omvendt kan anlægges en lille blind tilkørselsvej til husene nord for Strandvænget.

Men model A1 vil under alle omstændigheder være en menneske- og miljøfjendsk løsning, der ikke er København værdig. Nordhavnsvej skal anlægges som en boret tunnel, model B.

Med venlig hilsen

Dorte Koustrup og Jakob Fink

Strandvænget 15

2100 Kbh. Ø

## Nordhavnsvejhoering2

---

**Fra:** Henning Kristensen [dsl81593@vip.cybercity.dk]

**Sendt:** 5. april 2009 11:56

**Til:** Nordhavnsvejhoering2

**Emne:** Vedr. Nordhavnsvej - Anden høring.

Efter omtale i Nordsjælland 04-04-2009 tror jeg mange af os faste pendlere er blevet opmærksomme på et potentielt problem!

Nu vil det jo være synd at kalde kystbanen for den mest stabile del af den offentlige infrastruktur, alligevel ville det pine mig at se model A for Nordhavnsvej sat i gang, da dette igen igen (for en periode) vil forringe min (såvel som mange andre pendlers) daglige transport til og fra arbejde.

Under hensyn tagen til os der pendler fra Nordsjælland til København dagligt med kystbanen, vil jeg på det kraftigste indstille til at model B (boret tunnel) er den eneste rigtige model!!!

Mvh.

Henning Kristensen  
Søndermarken 10, 2.tv.  
3060 Espergærde



## Nordhavnsvejhoering2

---

**Fra:** Christine Lohmann-Kragh [jlage@post10.tele.dk]

**Sendt:** 9. april 2009 15:28

**Til:** Nordhavnsvejhoering2

**Emne:** Nordhavnsvej høringen

Et besøg på kommunens hjemmesider om Nordhavnsvej og Ny Nordhavn, giver mig anledning til følgende kommentar:

### Løsningsforslag B bør vælges - af flere grunde:

En tunnel helt fra Helsingørmotorvejen v. Ryparken til (Ny) Nordhavn betyder, at hele områdets rekreative og kulturelle værdi bevares.

- **Det rekreative:** De grønne områder omkring Ryparken og Ryvangen/Svanemøllens Kaserne er meget vigtige for borgerne i disse dele af byen, da de dels i dag indeholder grønne åndehuller, boldbaner og grønne områder der også på sigt kan inddrages til store værdi for borgerne.

Området omkring Strandvænget/Strandøre, Svanemøllebugten og de nye kvarterer med Tuborg Havn, indgår som en del af et strandpromenade-kvarter, der allerede har stor rekreativ værdi og vil utvivlsomt fremover få endnu mere betydning som strand/hav-åndehul, når beboertætheden på denne nordlige del af Østerbro med et Nyt Nordhavnen stiger markant.

Derfor synes det uambitiøst og slet ikke i samklang med de visioner, som Københavns Kommune har lagt op til i sit projekt med udvikling af hele området ved Nordhavn, hvis udvikling af en ny bydel (Ny Nordhavn) skal ske på bekostning af de grønne områder, der bl.a. betjener borgerne på det tæt bebyggede Ydre Østerbro(v. Ryparken) -med et vejanlæg som vist i løsning A .

- **Det kulturelle:** Bebyggelserne i trekantområdet - mellem jernbanen mod vest og Hellerup og Svanemøllen mod nord og syd og havet mod øst - indeholder et samlet område med en blanding af store og mindre villaer/palæ-agtige huse, samt det militære anlæg omfattende Svanemøllens Kasserne og Forsvarets Gymnastikskole m.fl.

Alle huse, bygninger og bygningsanlæg, der giver området sin identitet og karakter. Desuden er det tæt op ad Mindelunden mv.

Derfor synes det useriøst og slet ikke i samklang med de visioner, som Københavns Kommune har lagt op til i sit projekt med udvikling af hele området ved Nordhavn, hvis udvikling af en ny bydel (Ny Nordhavn) skulle ske på bekostning af beboerne og de bygningskvaliteter, som området Strandvejen/Strandvænget/Strandøre indeholder - med et vejanlæg som vist i løsning A .

Kvarteret mellem Strandvejen/Strandvænget/Strandøre indeholder - når man kommer fra Indre By - det første egentlige villakvarter, med bygninger af høj kvalitet og signifikans. Det er lige som det første område med blandet lav bebyggelse/store villaer og haver og store markante lejlighedsejendomme, når man kommer fra København/Østerbro og bevæger sig nordover i retning af de andre kystnære byområder tæt på Øresund. Dette villaområde med postadresse 2100 Ø har - synes jeg - stor arkitektonisk og bymæssig betydning - og vil have sammenhængskraft med Tuborghavn beboelsesområdet og vel også det Ny Nordhavn.

**Derfor: skaf de fornødne midler til en løsning B med tunnel hele vejen fra Helsingørmotorvejen til Nordhavn.**

**Togtransport:** Og i anlægsfasen af ny Nordhavnsvej - vil en B-løsning også give færrest gener for de rigtig, rigtig mange, der hver dag lader sig transportere fra alle dele af Nordsjælland til arbejde i København.

### Øst-motorvej om København

Det fremgår af materialet, at kommunen ikke har lagt sig fast på, hvordan tilknytningen af Nordhavnsvej skal ske til det nye område ved Nordhavn.

Kommunen nævner også kun ganske kort, at der ikke i denne forbindelse samtidig er set på behovet for veje/motorveje i form af en øst-ring om København via nuværende hav - og havneområde.

En fremadrettet trafikal løsning og passende fremtidssikring af projekterne omkring Nordhavn og opfyldning af det meget store område øst for København, bør ses sammen med et motorvejsnet øst om København, der

netop kan kobles på Ny Nordhavns indvinding af land.

En østmotorvej rundt om København bør tænkes med ind i projekterne om Nordhavnsvej og Ny Nordhavn - sådan at inddragelse af hav og opfyldning og indvinding af nyt land kan ske også med henblik på et samlet aflastningsnet af tung trafik og alm. motorvejskørsel for borgerne - øst om byen, bl.a. over nyt land ved Nordhavn.

Med venlig hilsen  
Christine Lohmann-Kragh,  
3060 Espergærde

(tidligere beboer i 2100 Ø og 2900 Hellerup)



## Nordhavnsvejhoering2

---

**Fra:** Vibeke Lassen Nielsen [vln@get2net.dk]  
**Sendt:** 13. april 2009 17:36  
**Til:** Nordhavnsvejhoering2  
**Emne:** Høringsvar  
**Vedhæftede filer:** Høringsvar 2 11.04.09

Vedrørende Nordhavnsvejen  
Hermed sendes høringsvaret dels som fil, dels som direct mail.  
Med venlig hilsen

V I B E K E L A S S E N N I E L S E N  
Industriel Designer  
Svanevænget 18  
2100 København Ø  
T: +45 39 18 13 43  
F: +45 39 18 16 88  
M: +45 21 22 13 43

Side 1

### Visioner for København:

#### Grøn Nordhavnsbydel og grøn Nordhavnsvej

Fornylig har Københavns Kommune i en indbudt arkitektkonkurrence med flere projekter fra ind- og udland, valgt Cobe, Sleth og Rambøll som rådgivere i forbindelse med udviklingen i Københavns Nordhavn. Her planlægges en bydel, "der skal være et skoleeksempel på bæredygtig byudvikling".

Det er en smuk og fremsynet tanke, at der i de næste årtier skal bygges en by, hvor grønt og vand tænkes opdele de kommende bolig-og erhvervsbebyggelser og dermed skabe afveksling og åndehuller for de mange mennesker på stedet. En grøn by til gavn og glæde for kommende generationer.

På baggrund af disse ambitiøse tanker og ønsker for den kommende drømmeby, syntes de trafikale planer for områderne, der grænser op til bydelen ganske visionsløse. I dette opland planlægges den kommende Nordhavnsvej med et forløb fra Lyngbyvej til Svanemøllehavnen og vil således skære igennem allerede eksisterende grønne områder og ned til de rekreative områder ved havnen. Her tænkes alt andet end grønt og bæredygtigt.

Nu ville det have været nærliggende, om man i arkitektkonkurrencen, ikke kun havde fokuseret på selve Nordhavnsbydelen, men tænkt større og i en helhedsløsning, hvor ikke alene den kommende bydel men også oplandet og nuværende og kommende trafikale problemer søgtes løst under et.

Imidlertid er de trafikale løsninger for Nordhavnsvejen lagt i hænderne på KK Teknik og Miljøudvalg, som er kommet med flere forslag,  
Her i 2009 er to løsninger i spil.

Forslag A1 1ste etape Cut and Cover vej/tunnel.

A2 2den etape tilslutning fra Nordhavnsvej til Nordhavn.

Vælges forslag A1- A2, må man med rette undre sig. Når man nærer så store forhåbninger og fremtidsvisioner for en grøn og bæredygtig bydel ude på Nordhavnen. er det uforståeligt,

Side 2

I betragtning af de storslåede fremtidsvisioner for en grøn og bæredygtig bydel ude på Nordhavnen, vil vejforslag og løsning A1-A2 være et helt uforståeligt valg, idet dette vil medføre fatale sundhedsmæssige og trafikale konsekvenser for store områder på Østerbro og København og i en større radius uden for byen.

Burde man ikke nære de samme visioner og ønsker ildhu for Nordhavnsvejen? Det er der netop mulighed for med valget vejforslag B.

Vejforslag B - boret tunnel i en etape - er derfor den løsning man bør vælge. Trafikken ledes under jorden, hvorved landskab, miljø og menneskeliv skånes. Sundet, havnen og den planlagte badestrand i Svanemøllebugten bliver ikke berørt og store områder skånes for årelangt byggerod og kaotiske trafikale omlægninger.

Den smule natur, der endnu er tilbage i det betrængte København, skal der værnes om, så derfor, kære politikere og beslutningstagere, løft blikket op fra de visionære tegninger og modeller for Nordhavnsbyen og se ud over det omgivende land og vand og husk på jeres ofte gentagne mantra at- grøn by, bæredygtighed - også bør gælde for den kommende Nordhavnsvej.

Om kort tid skal I beslutte, hvorvidt dette landskab og havnemiljø skal skæres op i et spagettilignende virvar af motorveje, halve tunnelsystemer og flyovers, med støj, møg og forurening over store områder til følge eller om valget og beslutningen bliver en løsningsmodel, hvor udformningen af Nordhavnsbydelen og Nordhavnsvejen tilsammen vil stå som et skoleeksempel for en bæredygtig løsning.

I januar 2009 indgik regeringen – med et bredt flertal i Folketinget - en aftale om grøn transportpolitik. Med denne aftale og en kommende miljøkonference også i 2009, må beslutningen og valget fornuftigvis falde på løsning B. Andet kan ikke forsvares over for nulevende og kommende generationer.

Vibeke Lassen Nielsen  
Industriel Designer

I.J.Kelland,

Den 23.marts,2009

Svanevænget 3,st.t.v.,

2100 København Ø.

Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen,

Kalvebod 45, Postbox 259,

1502 København V.

Att. Nordhavnsvej anden høring.

Som kommentar til høringen skal jeg anføre, at den bedste løsning efter min opfattelse er slet ikke at foretage anlægsarbejder.

Vejprojekterne står i klar modsætning til Kommunens bestræbelser på at nedbringe CO2 udslip. Såfremt man i lighed med andre storbyer, herunder London og Oslo, indfører en afgift på bilkørsel i byen, vil trafikken kunne reduceres så meget, at behovet for en udbygget vejforbindelse til Nordhavnsområdet vil mindskes betydeligt.

Endvidere kan anføres, at tæt trafik med kødannelser vil gøre kollektiv transport mere konkurrencedygtig og yderligere anspore til afgifter på kørsel i byen, såfremt det ikke forinden er lykkedes at få indført sådanne.

Under alle omstændigheder bør gener for S-togtrafikken under evt. anlægsarbejder undgås.

Det bemærkes, at jeg som boende i Svanevænget kun forventer at blive generet marginalt af evt. anlægsarbejder. De anførte synspunkter er således udtryk for en generel miljøholdning.

Med venlig hilsen



I.J.Kelland



## Nordhavnsvejhoering2

---

**Fra:** Stina Lund [st\_lund@hotmail.com]

**Sendt:** 14. april 2009 21:33

**Til:** Nordhavnsvejhoering2

**Emne:** Kommentar til anden offentlig høring af Nordhavnsvej

### Kommentar til anden offentlig høring af Nordhavnsvej

Hvis vejforslag B ikke vælges er det en skandale for København og for Østerbro!

Østerbro er noget særligt - noget helt særligt. Sjældent finder man en oase i en storby - en oase hvor der er vand, parker og i det hele taget rigtig rart at være og leve.

Østerbro er den "stille" bydel i København. Der er ikke et ungdomshus og autonome der hænger og bande kriminaliteten virker ikke så udpræget som i resten af byen.

Derfor vælger man at bo på Østerbro - her får man følelsen af luft og ro.

I må derfor ikke ødelægge Østerbro. Hvis løsningsforslag B ikke vælges, så ødelægges i en del af Østerbro.

1. Hvorfor ligge på stranden (der planlægges jo en anlæggelse), hvis bilerne suser om øerne
2. Villaer, huse og lækre lejligheder. Sjældent finder man en storby som stadig tilbyder borgere at bo i huse og villaer. Hvis de fjernes, vil der være færre ressourcer stærke borgere i København
3. At have en lystbådehavn midt i byen er noget helt særligt. Hvorfor ødelægge endnu et sundt miljø der tilbyder aktiviteter såsom roning og sejlsport til alle.

Jeg er født og opvokset på Østerbro. Jeg tror man nærmest kan sige jeg har Østerbro under huden, hvilket jeg tror rigtig mange Østerbro borgere har. Vi er bare ikke så larmende som vores venner på Nørrebro og Vesterbro, men det gør vel ikke vores bydel til mindre vigtig!

Jeg er også opvokset med sejlsport, og glemmer aldrig den dag man besluttede at lukke skudehavnen, hvor vi havde vores vinterplads. Skudehavnen var noget særligt - lugten af små bådeværfter, hyggelige fiskerbåde og lystsejlere samlet ét sted - fantastisk. Skudehavnen var indbegrebet af et miljø skabt i en storby.

Det sammen kan man sige om Svanemøllehavnen, og på trods af havnens størrelse, så er der skabt et miljø med kammeratskab og nærhed. Det betyder noget - også i en storby.

Hvis ikke løsningsforslag B vælges; vil havnen blive ødelagt, stranden bliver meningsløs og

ressource stærke borgere flytter her fra. Det kan umuligt være visionen for København! Der må da være plads til oaser og bydele der ikke ligner Vesterbro og Nørrebro

Jeg håber inderligt løsningsforslag B vælges, hvorved der skabes en bæredygtig udvikling for bydelen og en vision der rummer hele København

Venlig hilsen

Stina Lund

---

Find dit nye job eller få tips til jobsøgningen! [Se her!](#)

## Nordhavnsvejhoering2

---

**Fra:** TMF-CAU-Nordhavnsvej  
**Sendt:** 14. april 2009 11:30  
**Til:** Nordhavnsvejhoering2  
**Emne:** VS: Hørigssvar Nordhavnsvej - Vejforslag A1 & B

---

**Fra:** Finn Madsen [mailto:fmentreprise@mail.dk]  
**Sendt:** 13. april 2009 12:59  
**Til:** TMF-CAU-Nordhavnsvej  
**Emne:** Hørigssvar Nordhavnsvej - Vejforslag A1 & B

Kommentar fra ægtefælle 1:

Vejforslag A1:

Som beboer Strandvænget 1, 3tv er mine bekymringer store over dette forslag, som jeg betegner som et utrolig amputeret forslag og som har alle de dårligdomme den billigste løsning må have. Hele processen giver store miljømæssige - og menneskelige gener både før under og efter færdiggørelse.

Uvisheden inden beslutning tages om de 2 vejforslag giver stor usikkerhed om de konsekvenser et totalt ændret byrum vil få.

Som beboer i 3. sals højde går min bekymring bl.a. på fjernelsen af hjørnebygningen Strandvejen 6 der idag giver ly for lysende billygter i retning fra Østerbrogade mod Strandvejen. Idag har vi stor glæde af vores altan med kig mod Svanemøllehavnen og har svært visuelt at forestille sig tunnelnedgang med op og nedkørsel af et stort ukendt antal biler og tung trafik med den forøgelse i støj og forurening det nødvendigvis vil give. Det bekymre ligeledes at Jeres fremtidige beregninger for nedgang i støjbelastningen tager udgangspunkt i beregninger taget efter omlæggelse af al tung trafik - det er ikke fair!

Jeg håber virkelig der arbejdes på højtryk på at vejforslag B kan vedtages da det både er en mere fremtidssikker og på alle måder er den løsning der er bæredygtig.

Med venlig hilsen  
Lisbeth Krogsbøll Madsen

Kommentar fra ægtefælle 2:

Vedr.: Bekymringer ved vejforslag A1 - Nordhavnsvej:

Som tidligere byggeleder ved jeg - at sådanne arbejder der implicerer mange mennesker/beboelser - både medfører forudsete - men også uforudsete problemer.

Det er åbenlyst at teknikerne har forsøgt at blottlægge de forudsigelige problemstillinger og tak for det! De uforudsigelige forhold kan være svære at sætte på tegnebrættet - idet de er bestemt af forhold som oplevelse - følelse - afsavn - adfærd m.v. Det er f.eks. svært - hvis man ikke er lokalbeboer at vide at Strandvænget pr. tradition bliver brugt af Østerbros beboere som promenade for gående til og fra de skønne områder ved Svanemøllehavn og strand. Der er forøvrigt ikke så mange andre måder at komme dertil på.

Alt dette vil opleves som en radikal ændring - hvis forslag A1 bliver vedtaget - prøv at gå en tur ad Strandvænget til Strandpromenaden en mild aften - så får man oplevelsen.

Man siger at alt kan lade sig gøre - blot der er vilje og økonomi og politisk vilje til at gennemføre forslag B - man kan vel også anskue ekstraudgifter som en økonomisk vækstpakke = til gavn for de ramte indenfor bygge- og anlæg.

Med venlig hilsen  
Finn Madsen  
Bygn.Konstruktør M.A.K.





## Nordhavnsvejhoering2

---

**Fra:** Alice Malmqvist [alicemalmqvist@webspeed.dk]  
**Sendt:** 3. april 2009 14:27  
**Til:** Nordhavnsvejhoering2  
**Emne:** Fw: Hørings svar

----- Original Message -----

**From:** [Alice Malmqvist](#)  
**To:** [nordhavnsvejhoering@tmf.kk.dk](mailto:nordhavnsvejhoering@tmf.kk.dk)  
**Sent:** Friday, April 03, 2009 12:12 PM  
**Subject:** Fw: Hørings svar

Jeg håber at vejforslag 1 og 2, som vi ved det seneste møde blev præsenteret for på Symbion, må blive taget af bordet, og at hele vejprojektet revurderes.

Der bør tænkes større, det er trods alt en vej der skal bestå i mange år. Man bør helt klart tænke i boret tunnel og et vejprojekt der ikke også i fremtiden vil belaste et i forvejen forsømt område -som kvarteret omkring Lyngbyvej er.

Som borger i Lyngbyvejkvarteret, har man en følelse af, at alt billigt og grimt, er godt nok her. Efterhånden er kvarteret helt udsultet, forretninger lukker, vi har ingen bank, intet apotek, posthuset er for længst lukket, vi har stadigvæk ikke noget medborger/kulturhus, til gengæld har vi fået en ualmindelig grim midlertidig skøjtehal, som sikkert også ligger her om 20 år.

Udskyd den vejforbindelse til der er penge nok til at bygge noget der er fremtidssikret, og i højere grad sikrer beboerne ved indkørsel til København, et bedre, sundere og mere acceptabelt vejprojekt.

Alice Malmqvist  
Emdrupvej 21, 2100 København Ø

[alicemalmqvist@webspeed.dk](mailto:alicemalmqvist@webspeed.dk)



## Nordhavnsvejhoering2

---

**Fra:** Kim Marquart [kim@marquart.dk]

**Sendt:** 14. april 2009 23:20

**Til:** Nordhavnsvejhoering2

**Emne:** Høringssvar Nordhavnsvej: Argumenter for en boret tunnel, og imod en cut-and-cover-løsning

Hej,

Jeg har deltaget i et af borgermøderne, og det slår mig, at informationsmaterialet om den borede løsning ikke er nær så udførligt og indbydende som for cut-and-cover-løsningen.

Der er f.eks. ikke lavet et "arkitekt"-projekt, der viser, hvor dejligt området omkring Svanemøllehavnen kan blive, hvis vi IKKE får en kæmpe stor vej lige her, men i stedet leder trafikken direkte ud i Nordhavnsområdet via en boret tunnel. Det er ej heller vist og anskueliggjort i tilstrækkelig grad, hvor store og langvarige gener, en cut-and-cover-løsning vil pådrage os på Østerbro. F.eks. er det ikke tilstrækkeligt demonstreret, hvor store støjgener, der vil være tale om, ej heller er støv, trafik osv. under den flerårige bygning under udgravninger osv. belyst og fremlagt tilstrækkeligt.

Jeg vil således anbefale, at beslutningsmaterialet opdateres, således at den borede tunnel fremstår lige så visuelt gennemarbejdet og "fremlesket" som projektforslag som cut-and-cover-løsningen, og at generne ved cut-and-cover-løsningen tydeliggøres bedst muligt.

Endelig vil jeg anbefale, at det tydeliggøres, at det er en reel mulighed at udskyde hele projektet, indtil en evt. boret tunnelloøsning har opnået finansiering via en politisk opbakning, såvel kommunal som statslig. Den aktuelle krise viser med al tydelighed, at salget af byggegrunde i Nordhavnen er forbundet med en voldsom stor usikkerhed.

Sluttelig vil jeg anbefale, at der lægges mindre tydelig vægt på de trafikmodeller, der er anvendt, når de alligevel er forbundet med stor usikkerhed. Jeg henviser til, at det fremgår, at Østerbrogade vil blive yderligere belastet med trafik uanset, om der vælges en cut-and-cover-løsning eller boret tunnel. Der burde være en samlet trafikplan, der tager højde for dette, således at Østerbrogade skærmes mod yderligere trafik, ikke mindst ydre den af Østerbrogade, som i forvejen er ekstra belastet p.g.a.støjende asfalt og op til fire spors kørebaner (2+2).

Jeg ønsker en boret tunnel, fordi jeg ønsker, at jeg og min familie – og ikke mindst mine børn på 7 og 10 år – i de nærmeste år skal kunne have glæde af den herlighedsværdi, det er at bo her, og ikke være placeret midt i et byggehelvede i flere år – som ofte ender med at blive til endnu flere år end planlagt.

Det synes forkert, at vi, som bor på Ydre Østerbro, også skal bære ulemperne under byggeriet af en Nordhavnsvej, når vi samtidig skal overtage en øget belastning af biltrafik, som kommer til at betyde en trafikal aflastning for andre bydeles borgere.

Kort sagt: En cut-and-cover-løsning vil svine og støje, især under, men også efter byggeriet. En boret tunnel er den eneste anstændige og bæredygtige løsning for Østerbro.

Mvh. Kim Marquart  
Hornemansgade 24  
2100 København Ø  
[kim@marquart.dk](mailto:kim@marquart.dk)  
mobil 40 87 78 69

---

Jeg beskyttes af den gratis SPAMfighter til privatbrugere.  
Den har indtil videre sparet mig for at få 399 spam-mails  
Betalende brugere får ikke denne besked i deres e-mails.  
Hent en gratis SPAMfighter [her](#).



## Nordhavnsvejhoering2

---

**Fra:** Nikolaj Mors [nikolaj\_mors@hotmail.com]

**Sendt:** 14. april 2009 11:07

**Til:** Nordhavnsvejhoering2

**Emne:** Nordhavnsvej

Det ville jo være fint, hvis der kunne laves en aftale med staten om at den smider - noget af - Svanemøllens kaserne ind til brug for linieføringen for en kommende Nordhavnsvej. Militæret burde kunne finde plads andre steder til de - vist ret få - funktioner, der ligger på kasernen.

Og der vil stadig kunne bevares grønne områder på kaserneområdet, selvom noget af det skulle blive inddraget til Nordhavnsvejen.

Mvh Nikolaj Mors  
Langesund 7  
2100 Kbh Ø

---

Se alle de nye features i Windows Live. [Se mere her.](#)



## Nordhavnsvejhoering2

---

**Fra:** Christian S. Nissen [csn@christiannissen.com]

**Sendt:** 6. april 2009 16:18

**Til:** Nordhavnsvejhoering2

**Emne:** Løsning B - please!

Først af alt: Stor tak for et virkelig godt orienteringsarbejde. Forbilledligt!

Dernæst til sagen.

Som beboer i Svanemøllekvarteret (men formentlig under 5 fod jord, inden vejanlægget bliver færdigt) kan det næppe overraske, at jeg anser **løsning B** (den borede tunnel) for langt den bedste løsning.

De væsentligste argumenter er følgende:

- En åben vejføring langs Strandvænget (løsning A) vil komme til at fungere som en Berlinmur, der lukker Svanemøllekvarteret helt af ind mod byen og den rekreative del af det samlede kvarter, der strækker sig fra Svanemølleværket, langs Strandpromenaden og videre til en kommende forlængelse ind i Tuborg Syd. Strøjafskærmningen vil måske tage noget af trafikstøjen (men langt fra det hele), men vil til gengæld på en meget bastant måde markere "muren".
- Tilslutningsvejene (i løsning A) i nærheden af Svanemøllekvarteret vil føre en masse (ny) trafik igennem kvarteret. Trafik, der nu vælger Strandvejen og Østerbrogade eller Ryvangs Alle og Svanevænget.
- Løsning A vil med to anlægsperioder (A1 og A2) blive en meget stærk belastning af kvarteret over en meget lang periode.
- Løsning A er at gå i for små sko. Tænk blot på andre store europæiske byen, f.eks. Oslo, hvor alle de større trafikårer ind og ud af byen i de senere år er lagt i borede tunneller under byen. Hvorfor skulle vi i København nøjes med den næstbedste løsning?

Med venlig hilsen  
Christian S. Nissen

-----  
Christian S. Nissen

Vesterled 20  
DK-2100 København Ø

Mobile: +45 4027 3312  
Home: +45 3929 2324

Mail: [csn@christiannissen.com](mailto:csn@christiannissen.com)  
Web: [www.christiannissen.com](http://www.christiannissen.com)





Tage Otkjær  
Solvænget 17  
2100 København Ø

Den 2. april 2009

København Kommune  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Center for Anlæg og Udbud  
Postboks 441  
1505 København V

Hørings svar: Indsigelser mod forslag til lokalplan, tillæg til  
kommuneplan 2005 og VVM-rapport om Nordhavnsvej

Med det foreliggende plangrundlag er der al mulig grund til indsigelse mod kommunens planmateriale.

Forvaltningens betegnelse af forbindelsen mellem Nordhavnen og Lyngbyvej – en strækning, der planmæssigt og formelt skal vælges mellem en boret tunnel og en forbindelse ret ligeligt fordelt mellem vej i niveau og niveauforsænket i en cut- and covertunnel – har fra planarbejdets start været 'Nordhavnsvej'. Kunne navnet lige så vel have været 'Nordhavnstunnel'? Nej.

Det sproglige medløb i forhold til den ventede politiske beslutning er kritisabelt i lyset af, at:

- Den såkaldte 'Nordhavnsvej' slet ikke går til Nordhavnen (Nordhavsopfyldet), men alligevel sammenlignes ukritisk med en
- Nordhavnstunnel, der faktisk går til området benævnt i navnet. Men det er samtidig en forbindelse, der er længere end 'Nordhavnsvejen', dermed dyrere end denne og dermed klart ude over den aftaleramme, kommunen på forhånd har accepteret med Finansministeriet. Nemlig at arbejde med en overvejende overfladebaseret vejløsning til godt en mia. kr.

Indsigelserne er følgende:

1. Forslaget om en vej i niveau og cut-and-cover-tunne ved banen / Strandvejen er uacceptabel pga. betydelige gener for beboere og pendlere i anlægsfasen og på grund af permanent partikelforurening af nærkvarteret i driftsfasen. Det vil være en uacceptabel gentagelse af fejlen ved at anlægge Bispeengbuen – bare i større målestok.
2. Fravalget af den 'alternative' forbindelse, Borgerforslag 1. i VVM-redegørelsen er ikke seriøs. I forhold til det oprindelige borgerforslag har kommunen forlænget det borede forløb med 100 meter for derefter at fravælge det, fordi det er længere end forvaltningens eget forslag om en boret tunnel. Borgerforslag 1 er *planlagt* længere (men ikke så langt som i forvaltningens gengivelse), fordi det derved billiggør forbindelsen fra Lyngbyvej til tunnelen (ingen fly-over ved Ryparken og ingen ny tunnel under banen) og fordi det ikke ødelægger en eneste boldbane ved Ryparken.
3. Alt logisk taler for, at forbindelsen i niveau med kun de nødvendige underføringer i tunnel fravælges. Forvaltningen vil dog indvende, at den såkaldte Nordhavnsvej tiltrækker mere trafik (og dermed aflaster andre vejforbindelser på Østerbro). Det vil vejen gøre i forhold til en boret tunnel,

der åbenbart ikke muliggør en udfletning ved Strandpromenaden. Men indvendingen er useriøs fordi planmaterialet er udarbejdet uden at man har indregnet effekterne af, at man skilte og dirigerer trafikken i retning af den nyanlagt dyre forbindelse. Sådan vil man jo aldrig agere i virkeligheden Fremstillingen i VVM-redegørelsen og tilhørende materiale er tendensiøs og angribelig.

4. Fastholder forvaltningen og Borgerrepræsentationen den overvejende overfladebaserede Nordhavnsvej bør den ikke føres op i vejniveau mellem Strandvejen og Svanemøllehavnen, men forlænges til syd for Svanemølleværket, hvor de nødvendige udfletninger kan placeres i forbindelse med den der værende parkeringsplads. Det vil friholde rekreative arealer som villakvarteret nord for Strandvænget, den kommende badestrand, Svanemøllehavnen, ro- og sejlkubberne samt græsarealet foran dem for støj, partikelforurening og visuel forurening med skæmmende betonkonstruktioner.

Sund fornuft tilsiger, at kommunen finder finansiering til en løsning fra Lyngbyvej til Nordhavnsopfyldet i boret tunnel. Og genovervejer om en fremtidig bydel på 40.000 kan forudsættes kun at kunne få kontakt til omverdenen ad tre eller fire adgangsgveje: en Nordhavnsforbindelse, krydset ved Kalkbrænderihavnsvej, en eventuelt kommende havnetunnel og den planlagte metroforbindelse (der i parentes bemærket ikke bør føres et niveau over jorden, men ét under, så den på sigt kan føres under Tuborg-byggeriet til Hellerup Station).

Venlig hilsen  
Tage Otkjær

## Nordhavnsvejhoering2

---

**Fra:** Leif og Ingrid Sandahl [lisandahl@city.dk]

**Sendt:** 7. april 2009 11:45

**Til:** Nordhavnsvejhoering2

**Emne:** Nordhavnsvej anden høring

Københavns Kommune  
Teknik- og Miljøforvaltningen

Vedr. Nordhavnsvej anden høring

Ove Petersen – Restaurant ”Thai Palace” – Strandvejen 59, 2100 København Ø, har følgende bemærkninger og ønsker:

1. Isætning af støjdæpende energi-vinduer i restauranten. Disse bør etableres samtidig med isætning af energi-vinduer/altandøre i facaden mod Ryvangs Allé inden projekt A1 iværksættes.
2. Skiltning og anden form for synliggørelse og nødvendig skiltning af adgangsvejen til restaurantens indgang.
3. Mulig kompensation for indtægtstab i hele byggefasen i Ryvangs Allé.

Med venlig hilsen  
Ove Petersen

København 7. april 2009



## Nordhavnsvejhoering2

---

**Fra:** Mette Felding Schrøder [mette.felding.schroeder@gmail.com]

**Sendt:** 13. april 2009 20:54

**Til:** Nordhavnsvejhoering2

**Emne:** Høringssvar: Nordhavnsvej anden høring

Til  
Københavns Kommune  
Teknik- og  
Miljøforvaltningen, Center for  
Miljø  
Att. Nordhavnsvej anden høring

Efter nu at have fulgt debatten over en årrække, gennemset høringsmaterialet og deltaget i de to informationsaftner om Nordhavnsvej d. 26. februar og 2. marts 2009 er det blevet helt indlysende for mig, at det eneste valg der kan træffes er løsning B - en boret tunnel hele vejen fra Helsingørmotorvejen til Ydre Nordhavn.

Ikke blot kommende generationer, men også de nuværende vil ikke kunne forstå, hvis løsning B ikke vælges. Parallellerne til planerne om "Søringen" i 1960'erne er åbenbare. En Søring, som ville indebære at store dele af søerne skulle inddrages til motorvej, er i dag utænkelig, ligesom forslag A bør være det.

Der gøres fra politisk hold og Københavns kommunes side meget ud af, at miljø og bæredygtighed prioriteres i alle processer i udbygningen af Nordhavn. Det er derfor vanskeligt at forstå, hvis miljø og bæredygtighed ikke også prioriteres i forbindelse med Nordhavnsvej, som jo bygges som følge af udbygningen af Nordhavn. Forslag A indebærer, at en uforholdsvist stor del af udgiften ved udbygning af Nordhavn betales af andre borgere på Østerbro - i form af støj- og luftforurening og ødelæggelse af rekreative områder mv. - end dem som får glæde af udbygningen af Nordhavn.

Hovedargumentet for forslag A er, at det aflaster det lokale vejnet mere end forslag B. Hvis der imidlertid foretages foranstaltninger, der gør til- og frakørsel i Nordhavn i forslag B attraktiv, holder dette argument ikke. Ved informationsaftnerne fremgik det, at prognoserne for biltrafikken bygger på, at der ikke foretages ændringer på det øvrige vejnet og, at der ikke gives noget incitament til at anvende til- og frakørslen i Nordhavn i forslag B. Det skulle være forholdsvist enkelt, at lede trafikken den vej, så aflastningen af det lokale vejnet i forslag B helt svarer til den beregnede effekt i forslag A.

Der planlægges med en tilkobling af Nordhavnsvej til Havnetunnellen, der vil betyde en voldsom forøgelse af trafikken på Nordhavnsvej fra andre steder i København. Det gør det kun endnu mere åbenlyst, at forslag B er det eneste rigtige, og at det langt fra kun er aflastningen af det lokale vejnet, som er relevant i vurderingen af de to forslag.

Nedenfor opremses en række argumenter til fordel for forslag B og imod forslag A. Der er desuden en række forslag til yderligere undersøgelser og frembringelse af information inden beslutningen tages.

### Liste over argumenter for forslag B og imod forslag A (A1+A2):

1) De negative effekter fra luftforureningen er langt større for forslag A. Det samme vil gælde støjforurening i form af "susen oppe i luften", der ikke kan forhindres ved opsætning af støjskærme (jf. oplevelsen af Lyngbyvej/Helsingørmotorvejen i Gentofte). En forbindelse til Havnetunnellen vil kun forstærke argumentet for forslag B.

2) Forslag B giver ikke anledning til at ødelægge miljøet omkring Svanemøllehavnen og Svanemøllebugten, der er et enestående åndehul for Østerbros borgere. Potentialet som rekreativt område for københavnernes er indlysende, ligesom det er tilfældet for området ved Svanemøllen kasserne.

3) Forslag A vil give anledning til betydelige miljømæssige og praktiske gener for borgere i anlægsfasen. Anlægget af forslag A er så kompliceret, at det efter al erfaring at dømme vil føre til en længere anlægsperiode end der er projekteret med i forslaget og til større gener end forventet.

4) Prisen for anlæg af de to forslag (A1+A2 og B) er så godt som den samme.

5a) Forslag B kan benyttes og aflaste det øvrige vejnet i lige så stort omfang som forslag A, hvis der foretages de nødvendige trafikmæssige foranstaltninger og gives incitament til at benytte til- og frakørslen på Ydre Nordhavn (gennem betaling, trafikmæssige foranstaltninger til at dirigere trafikken til Ydre Nordhavn mv.). Dermed forsvinder et af hovedargumenterne for forslag A.

5b) Selv når man ser på resultatet af trafikberegningerne og ser bort fra usikkerheden forbundet ved sådanne beregninger er fordelene ved aflastningen af det lokale vejnet ikke så klar. Beregningerne viser, at aflastningen af det øvrige vejnet i stort omfang sker i form af reduktion af trafikken på Jagtvej og Nørre Alle. Stigning i trafikken ved forslag B i forhold til forslag A er dog på kun på knap 15% for Jagtvejens vedkommende og på omkring 5% i Nørre Alle's tilfælde. Der er altså tale om en forholdsvis begrænset relativ forbedring af trafiksituationen ved forslag A. Det hører også med til billedet, at beboere på flere veje, der ifølge beregningerne vil opleve de største procentuelle stigninger i trafikken på deres lokale vej ved forslag B i forhold til forslag A, samtidig også er beboeren, som vil blive direkte negativt berørt af forslag A. Her tænkes på Strandvænget, Strandøre/Strandpromenaden og Borgervænget/Bellmansgade/Edward Griegs Gade/Vognmandsmarken. Spørgsmålet er selvfølgelig om beboerne her fortrækker en aflastning af deres lokale vej eller forslag B frem for A. Her gælder selvfølgelig også, at andre trafikmæssige tiltag kan afbøde trafikbelastningen på disse veje, hvis forslag B vælges, jf. punkt 5a ovenfor.

6) Nordhavnsvej bygges fordi Nordhavn udbygges. Forslag A og B er valgt (og andre forslag fravalgt) fordi de giver den bedste mulighed for forbindelse til Havnetunnellen. Det kan derfor ikke være et argument, at A kan opdeles i etaper A1 og A2. Hvis dette argument skal tages seriøst, må man starte forfra og også se på andre forkastede tunnelforslag, der skåner miljøet omkring Svanemøllehavnen og har langt mindre negative miljømæssige konsekvenser i øvrigt.

### **Opfordring til yderligere undersøgelser og information inden der tages beslutning:**

a) Konsekvensberegninger for trafik og miljø af en forbindelse til Havnetunnellen. Et hovedargument for, at forkaste flere andre forslag end forslag A og B er, at de ikke tillader en "optimal" tilslutning til Havnetunnellen. Derfor skal konsekvenserne af en tilslutning til Havnetunnellen naturligvis belyses seriøst inden en beslutning tages. Ved informationsmøderne blev det oplyst, at der er foretaget nogle indledende beregninger af konsekvenserne. En forbindelse med Havnetunnellen forventes at øge trafikken markant. Det vil betyde en betydelig forøgelse af forureningen i forslag A. Vil forslag A stadig overholde grænseværdierne for luftforurening? Skal trafikken fra Amager virkelig ud i det fri ved Svanemølle havnen?

b) Konsekvensberegninger af at gøre til- og afkørsel i Nordhavn attraktiv for forslag B. Til informationsaftnerne blev det klart, at trafikberegningerne i høringsmaterialet bygger på den antagelse, at der ikke tages nogen trafikale forholdsregler for det øvrige vejnet på Østerbro i forbindelse med anlæggelsen af Nordhavnsvej. Flere biler kan gives incitament til at benytte til- og afkørslen i Ydre Nordhavn, så anvendelsen af Nordhavnsvej og aflastningen af det øvrige vejnet blive lige så stor som antaget i forslag A. Dermed bygger argumentet om at forslag A aflaster det øvrige vejnet mere end forslag B i høj grad på en teknisk antagelse i beregningerne.

c) Yderligere undersøgelser af mulighederne for at forlænge tunnellen frem til tilslutningen til

Helsingørmotorvejen.

d) Undersøgelse af mulighederne for at overdække Nordhavnsvej ved Svanemøllehavnen og rense luften for skadelige udstødningspartikler her, hvis forslag A skulle blive valgt.

Med venlig hilsen

Lars Risbjerg  
Hornemansgade 23  
2100 København Ø





## Nordhavnsvejhoering2

---

**Fra:** Leif og Ingrid Sandahl [lisandahl@city.dk]

**Sendt:** 7. april 2009 11:11

**Til:** Nordhavnsvejhoering2

**Emne:** Kommune Nordhavnsvej

Københavns Kommune  
Teknik- og Miljøforvaltningen

Vedr.: Nordhavnsvej anden høring

Undertegnede har på Københavns Kommunes orienteringsmøder peget på det urimelige i, at Nordhavnsvej-projektets forlængelse fra Svanemøllens Kaserne kun omtales som Strandvænget.

Vi er 8 familier og 3 forretninger der bor på hjørnet af Strandvejen og Ryvangs Allé i en femetagers ejendom (kaldet: Strandvejen 59) bygget i 1908. Af de her nævnte bor fire familier og en forretning (Restaurant Thai Palace) direkte ud til Ryvangs Allé. Undertegnede er ejer af 3. salen matr.nr. Udenbys Klædebo København 4245.

På det modsatte hjørne ligger Strandvejen og Strandvænget, og her ligger en femetagers ejendom (kaldet: Svanemøllegården) begge ejendomme er bygget ud fra kommunale lokalplaner, og bygningerne er bevaringsværdige.

I forslag A1 er det skitseret, at tunnelvæggen på Ryvangs Allé ved vor ejendom skal støbes ca. 2 m fra vort fundament, det er her der skal bores, graves og støbes. Her skal man ca. 24 m ned i jorder, da tunnelloftet skal ligge ca. 8 m under vejkrydset: Ryvangs Allé, Svanemøllebroen, Strandvejen og Strandvænget. Ifølge tegningerne skal arbejdsbredden for tunnelen være ca. 32 m.

Som det fremgår af beskrivelse m.v. omkring grundvandet i VVM-redegørelsen, vil man allerede støde på vand omkring 2 m nede. Derfor er der såvel i Svanemøllegården som i Strandvejen 59 ejendommen en afvandingpumpe til at holde vandet ud af kælderen. Store mængder af jordlagene er opfyldt 5-7 m oven på en gammel strand med skallefyldt sand og først 30-35 m nede er der kridt og kalk med et stort antal vandlommer. For at anskueliggøre en skade ved arbejder på fundamenter kan der henvises til rapporter ved de omfattende skader på ejendommen Frederiksborggade 20 ved bygningen af metroen til Nørreport station. Ejendommen var udsat for revnedannelser i ydermure og fundament samt inde i lejlighederne, hertil skæve døre og vinduer m.v. --- Og årsagen hertil var, at man havde arbejdet for tæt på husets fundament. Metro-byggeriet blev stoppet, og ejendommen fik ny bund samt forstærket fundament. Men under dette arbejde kunne i n g e n tåle den grænseoverskridende indvendige støj i ejendommen.

I VVM-rapporten anføres det, at forholdene omkring Strandvejen 59 og Svanemøllegården samt Svane-møllebroen, som man kommer meget tæt på, er meget vanskelige, således at der skal tages særlige hensyn, og dermed stiller krav om særlige undersøgelser. Da Strandvejen 59 er over hundrede år gammel vil der under arbejdet med tunnelen let opstå revnedannelser, spec. når betonplader m.v. skal nedsættes og trykkes på plads meget tæt på bygningens fundament. Desuden kan der ske sænkning af grundvandstanden, således at lejlighederne på Ryvangs Allé synker mere ned end resten af ejendommen, hvor lejlighederne har hovedparten af værelserne direkte ud mod Strandvejen – det vil sige, der sker en utilsigtet vridning af ejendommen og i værste fald vil bygningsdelene blive ubeboelige. --- Det vil sige: at ved en iværksættelse af forslag A1 må der for den enkelte ejer gives garantier for en analog erstatningsbolig eller ekspropriation, ligesom evt. skader på og i den berørte ejendom naturligvis skal afholdes af den bygge- ansvarlige myndighed. --- Derfor skal Københavns Kommune stille (og betale) en uvildig byggesagkyndig, der er valgt af ejerne, til rådighed, inden byggeriet påbegyndes. Der må således opsættes en kontrakt så evt. tvister om betaling af skader, tyverier m.v. giver mulighed for en voldgift med særlig byggesagkyndig (f.eks. DTU). Københavns Kommune har i sit oplæg til lokalplan "Nordhavnsvej" sikret alle ejerne og deres familie muligheden for erstatningsbolig i byggeperioden på grund af støj, luftforurening og andre arbejdsgener.

I VVM-redegørelsen som bl.a. omhandler støj og luftforurening, spec. i byggefasen ved DSBs sporsystemer og ved arbejder i 24 timer, 7 dage om ugen i op til 6 måneder, hvor Kommunen ønsker en dispensation fra de gældende regler – dette må på det bestemteste frarådes.

For at begrænse behovet for genhusning og indkvartering p.g.a. støj- og støvforurening skal det foreslås, at den i vor skrivelse af 22. februar 2009 omtalte udskiftning af de eksisterende vinduer og altandøre med energi-vinduer ud mod Ryvangs Allé bør være gennemført inden iværksættelse af 1. fase af Cut- and Cover-tunnelarbejdet ved Strandvænget.

Med udgangspunkt i byggeleder Kent Sønderups interessante indlæg på mødet den 1. april 2009 må vi dog fastholde, at vi ikke kan slippe støjproblemet og uroen m. h. t. bygningsskader på en ejendom fra 1908 med hertil hørende grundvands- samt sokkelproblemer, og som kun er ca. 2 meter fra arbejdet med Cut- and Cover-tunnelen.

Støjen er specielt grænseoverskridende ved passagen af DSBs sporsystemer, der skal afvikles hurtigst muligt. Støjfare er meget stor specielt for personer som os i 4. stokværk.

Derfor er det meget, meget nødvendigt, at Kommunens muligheder (herunder den uvildige ingeniørstøtte til os og pengeindsatsen overfor os) fremlægges skriftligt for "os i yderområderne", der ikke jf. VVM-redegørelsen og miljøvurderingen (Januar 2009) er indeholdt i de navngivne "problem-ejendomme" (Kasernens bygninger samt de bygninger, der skal ryddes/eksproprieres på Strandvænget), d.v.s. på en krystalklar, borgervenlig samt tilstrækkelig måde.

Da vi ikke økonomisk kan magte større nybygninger og reparationsarbejder ser vi med gru frem til evt. store eller totalskader dels i lejlighedens betydende rum deles af ejendommens fællesarealer. Derfor er det nødvendigt, at Kommunen allerede nu er klar til at tage stilling til at ville anvise de nødvendige økonomiske midler til at genskabe vor lejlighed, således som den forefindes i dag.

NB: Vi er ikke blot et objekt udenfor den egentlige tunnelarbejdsplads – vi vil være inddraget i "opgavens løsning" fra dag 1.

Projektchefen orienterede på lokalmødet den 1. april 2009 for Strandvejen 59 og Svanemøllegården meget overbevisende om, at Kommunen vil tegne en forsikring for beskadigelser af dels murerne såvel udvendige som indvendige dels rør, radiatorer, stukarbejde m.v. samt inventar som måtte blive ødelagt/beskadiget.

Generel bemærkning: Når man primo 2009 ser alle de ulykker med huse, kirke m.v. som kolliderer ved udgravninger til Metro, veje m.v. bør A 1 løsningen ikke gennemføres, som angivet i kommunens lokalplan, med mindre man vil ekspropriere hele eller dele af Strandvejen 59.

Alle de lokale beboere, undertegnede har mødt, ser med rædsel frem til den anførte tunneletablering så tæt ved vore mure m.v. ud mod Ryvangs Allé/Strandvænget. Flere taler om, at ved en så markant bygning i bybilledet, som Strandvejen 59 er, bør de ansvarlige ikke gamble med sikkerheden. Skader opstår for tit og på en måde, som kun ganske få har forudset omfanget af. Som eksempel herpå kan også nævnes: Ved anlæggelsen af Metroen på Islands Brygge i 2001 konstateredes risikoen for sætningsskader på omliggende ejendomme --- også selv om Københavns Kommune sænkede grundvandstanden.

Derfor er en endelig konklusion: **Iværksæt én boret tunnel eller opgiv projektet.**

Med venlig hilsen  
Ingrid og Leif Sandahl  
Strandvejen 59, 3.th.  
2100 København Ø  
55 76 72 70

Østerbro, 7. april 2009

## Nordhavnsvejhoering2

---

**Fra:** Leif og Ingrid Sandahl [lisandahl@city.dk]

**Sendt:** 7. april 2009 11:27

**Til:** Nordhavnsvejhoering2

**Emne:** nordhavnsvej anden høring

Københavns Kommune  
Teknik- og Miljøforvaltningen

Vedr.: Nordhavnsvej anden høring

Angående et bevaringsværdig PLATANTRÆ som vokser i fortovet foran hovedindgangsdøren til Strandvejen 59, samt restaurant Thai Palace er bevaringsværdig jf. Vej og Parks leder Lars Christensen, telefonnummer 33 66 34 99. Træet har samme højde som ejendommen og bliver beskåret ved Vej og Parks foranstaltning.

Med venlig hilsen  
Leif og Ingrid Sandahl  
Strandvejen 59, 3. th.,  
2100 København Ø

Østerbro, 7.april 2009



## Nordhavnsvejhoering2

---

**Fra:** Tove Sommer [tove.sommer@mail.dk]  
**Sendt:** 24. marts 2009 15:55  
**Til:** Nordhavnsvejhoering2  
**Emne:** Synspunkt: Nordhavnsvejen skal i boret tunnel

Nordhavnsvej anden høring

Synspunkt:

### **Nordhavnsvejen skal i boret tunnel**

Som beboer på Østerbro/København anser jeg det for politisk uansvarligt, at lave så stor en trafikeret vej, som Vejføring A vil blive – tæt på beboelse, bebygget område og rekreative åndehuller (Svanemølle-bugten, stranden og lystbådehavnen). Min bekymring skal ses i forhold til forurening, støj, æstetik og afskæring af tilgængelighed til østerbro-borgernes maritime fritidsområde.

I København er man allerede nu politisk nået langt med hensyn til at løse de trafikale problemer, fx lukning for gennemkørende trafik på Nørrebrogade. Samme plan er allerede luftet – om på sigt, at gennemføre tilsvarende forsøg på Østerbro og Vesterbro.

At anlægge en kommende bæredygtig by, Nordhavn, vil nødvendiggøre en vejføring til Helsingørmotorvejen; men det er total mangel på fremtidsperspektiv, overhovedet at overveje, at gennemføre andet end en boret tunnel – **altså Vejføring B.**

Med venlig hilsen  
Tove Sommer  
Svanevænget 24  
2100 København Ø



## Nordhavnsvejhoering2

---

**Fra:** Stefan Kann [skann@tele2adsl.dk]  
**Sendt:** 4. april 2009 17:34  
**Til:** Nordhavnsvejhoering2  
**Emne:** Havnetunnel

De indledende planer for den meget tiltrængte aflastning af transittrafik gennem Københavns centrum viser, at en enkelt løsningsmodel (gennemføring i niveau) vil medføre månedlang afbrydelse af jernbanerne mod nord.

Det forekommer totalt vanvittigt overhovedet at stille et sådant forslag, idet det vil få indflydelse på tusinder af pendleres daglige arbejde.

Derfor må det stærkt anbefales at skrotte alle andre ideer, end en havnetunnel med begyndelse som boret tunnel - også før krydsning af jernbaneterrænet ved Helgoland/Svanemøllen.

Det vil for øvrigt også være til fordel for miljøet...

Med venlig hilsen

Stefan Kann

Ådalsparkvej 61, 4.th.

2970 Hørsholm





## Nordhavnsvejhoering2

---

**Fra:** Mark Thomasson [mark.thomasson@gmail.com]

**Sendt:** 13. april 2009 21:32

**Til:** Nordhavnsvejhoering2

**Emne:** Høringssvar til Nordhavnsvejen

Kære Kommune,

Under informationsmøderne for Nordhavnsvejen blev vi fortalt, at såfremt vejforslag A bliver valgt, så vil der i længere perioder skulle arbejdes 24 timer i døgnet, 7 dage om ugen. Vi bliver allerede nu vækket af de lastbiler, som kører til og fra Nordhavnen. Vi bliver også vækket af det arbejde, som BaneDanmark til tider gennemfører på banen ved Svanemøllen. Min familie og jeg kan derfor ikke forstille os, hvordan vi skal kunne leve igennem 24 timers støj syv dage om ugen med pilotering og andet for at bygge vejforslag A - for os er det lig ren støjtortur mod byens borgere.

Derfor er det nødvendigt

1. at der ikke gennemføres 24 timers arbejde på byggeriet
2. at det støjende arbejde, der skal gennemføres varsles i så god tid at de berørte beboere kan forberede sig på støjen og evt. tage på ferie i noget af perioden
3. at der gives mulighed for genhusning til beboere på Strandvænget/Strandvejen

Ad 3.

Vi ved at der ved andre anlægsarbejder ikke er mange beboere der har taget imod tilbud om genhusning - fx ved metrobyggeriet. Men disse andre støjende anlægsarbejder kan på ingen måde sammenlignes med de støjgener, der vil komme for beboere hvis vejforslag A vælges. Ved andre støjende anlægsarbejder har der ikke været støj 24 timer i døgnet 7 dage om ugen. Så vi har altså at gøre med uafbrudte støjgener, som vil være umulige at bo i nærheden af. Det er vigtigt, at der gives gode tilbud om genhusning. Dette omfatter at genhusningen er tilsvarende ift. for eksempel størrelse og beliggenhed. Vi er en familie med små børn. Vi har derfor brug for en genhusningsløsning, der er stor nok til en familie. Og det er vigtigt at genhusningen ligger i nærheden af vores nuværende bopæl sådan at dagligdagens logistik med aflevering og afhentning i daginstitution kan fungere.

Vi håber, at I vil give vores synspunkter vægt i vurderingen af vejforslag til Nordhavnsvejen og specielt i planlægningen af arbejdets gennemførelse, hvis vejforslag A vælges.

Med venlig hilsen,

Mark Thomasson  
Strandvænget 3, [st.tv.](#)  
2100 København Ø

## Nordhavnsvejhoering2

---

**Fra:** Mark Thomasson [mark.thomasson@gmail.com]

**Sendt:** 13. april 2009 20:55

**Til:** Nordhavnsvejhoering2

**Emne:** Høring om Nordhavnsvejen

Kære Københavns Kommune,  
I forbindelse med høringen om Nordhavnsvejen ønsker jeg at indgive følgende:

Min familie og jeg bor på Strandvænget 3, i umiddelbar nærhed af den lastbilrute, som I har valgt at anlægge til og fra Nordhavnen. Vi er blevet kraftigt berørt af denne omlægning - vi og vores barn bliver ofte vækket af larmen fra lastbilerne om natten, når de accellererer og decellererer. Dette har nedsat værdien af vores lejlighed væsentligt og begrænset vores mulighed for at sælge den, såfremt vi ville ønske at fraflytte.

Et valg af vejløsning A medføre endnu flere gener for os og effektivt stavnsbinde os til vores lejlighed indtil arbejdet er gennemført, da ingen vil købe lejligheden når der graves et 24x30 meter dybt hul 2 meter fra ens gadedør.

Jeg vil derfor foreslå, at vejforslag B vælges, da denne vil have mindst indvirkning på beboere og virksomheder i svanemøllekvarteret og vil med enkle trafikale justeringer betyde en ligeså, eller større, aflastning af det lokale vejnet end vejforslag B.

Såfremt løsning B ikke vælges, så mener jeg, at vejforslag A skal gennemføres på en sådan måde at arbejdet omkring krydset mellem Strandvejen og Strandvænget færdiggøres hurtigst muligt og uden at vente på andre dele af projektet. Begrundelsen for dette, er at området omkring Strandvejen og Strandvænget er den eneste del af projektet, som har direkte naboer. Såfremt arbejdet her gennemføres hurtigt, så vil den stavnsbinding, som vi, som naboer oplever, være kortest mulig.

Med venlig hilsen,

Mark Thomasson  
Strandvænget 3, [st.tv.](#)  
2100 København Ø

## Nordhavnsvejhoering2

---

**Fra:** Poul Wendel Jessen [poweje@live.dk]

**Sendt:** 14. april 2009 07:53

**Til:** Nordhavnsvejhoering2

**Emne:** høring - Nordhavnsvej 2

Jeg sender hermed mit andet høringssvar ang. den fremtidige biltrafik fra Helsingørmotorvejen til Nordhavn.

Det er uhyre vigtigt, at den kommende og voksende biltrafik ikke bliver "synlig" på det ydre Østerbro. Det vil blive en "omvendt" udvikling end det som beboerne i vores område ønsker, da det både trafiksikkerhedsmæssigt, miljø- og sundhedsmæssigt vil påvirke området i den forkerte retning. Det vil endvidere via model A også påvirke det nye strandområde i Svanemøllebugten meget negativt.

Konkret er forslaget derfor model B, da trafikken så først "dukker op" ude på Nordhavn.

med venlig hilsen

Poul Wendel Jessen  
Berggreensgade 44  
2100 København Ø

---

Hent den nye Windows Live Messenger. [Hent den her](#)



## Nordhavnsvejhoering2

---

**Fra:** Rune Vedelsdal [r.vedelsdal@dadlnet.dk]

**Sendt:** 13. april 2009 18:53

**Til:** Nordhavnsvejhoering2

**Emne:** Nordhavnsvejshøring

De to forslag har vidt forskellige konsekvenser for trafikken og de involverede by og boligområder. Hovedkonklusionen må blive, at en (boret) tunnelloøsning til Nordhavnen må foretrækkes. Denne løsning vil påvirke områderne på Østerbro mindst og vil samtidig give de mest optimale betingelser for den kørende trafik til Nordhavnen - og evt. til en havnetunnel. Det vil være den mest fremtidssikre løsning.

Løsningen med en 4 sporet vej, der har mulighed for udvidelse til 6 spor, og hertil en tilkørselsvej med 2 spor; altså ialt 8 spor i (delvis) åben tracé igennem et by og boligområde, kan ikke anses for en tidssvarende løsning. De marginale fordele, der vil være ved forslag A's aflastning af trafikken til Østerbro opvejer ikke tilnærmelsesvis ulemperne. Muligheden for tilkørsel ved Strandvænget er ikke tiltrækkende, idet tilkørselsanlæggene vil ødelægge hele nærmiljøet, inklusiv miljøet i Svanemøllehavnen, på den planlagte strand og i hele de nærliggende by og boligområder.

Konklusioner er altså:

Løsningsforslag A er uacceptabel af ovennævnte grunde.

En acceptabel løsning må være en fuld tunnelloøsning med så minimale konsekvenser for nærmiljøet som muligt; altså forslag B.

Med venlig hilsen  
Mette Steen Pedersen  
Rune Vedelsdal  
Strandvænget 11, st.  
2100 København Ø



Københavns Kommune  
Teknik-og Miljøforvaltningen  
Center for Miljø  
Kalvebod Brygge 45  
Postbox 259  
1502 København V  
ATT: Nordhavnsvej anden høring

København, den 12. April 2009

Høringssvar vedrørende Nordhavnsvej anden offentlige høring:

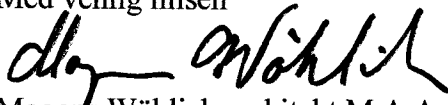
Jeg har flere fragmentariske synspunkter vedrørende realiseringen af projektet til etablering af Nordhavnsvejen fra Helsingørmotorvejen til Svanemøllebugten / Nordhavnsområdet.

- 1: Kort efter at VVM- rapporten blev offentliggjort, kom det frem ved et af de offentlige info- møder at staten nu er gået mere aktivt ind i billedet. Den foreslåede østlige ringvejsforbindelse omkring København, skulle samtænkes med Nordhavnsvejs projektet se bilag 1.
- 2: I VVM. rapportens beskrivelse af Cut & Cover tunnellen fortsættelse fra Strandvænget til Nordhavnsområdet (A2). Redegøres der for på siderne 84-85 og 177 hvordan det halve vandareal i Svanemøllehavnen tørlægges og omdannes til byggeplads for bygningen af sænketunnelen, der skal føre vejen under Kalkbrænderihavnsløbet. Svaneknoppen, der i parentes bemærket, er hjemsted for alle sejlkлубben Sundets aktiviteter, værksteder, opstillingsplads bådene om vinteren, skure for bådejerne, masteskur, materielgård, frokostbygning, klubhus m.m. Søspeglerne, SBBU, Handikapsejlerne og KØS (ungdomsafdelingen for de tre sejlkлубber i Svanemøllehavnen), har også hjemsted på Svaneknoppen. Det vil få skæbnesvanger konsekvenser for klublivet, med de mange netværk som opstår sådan steder. Dette har givet mig anledning til at formulere nogle tanker om ”værdisættelse af kreative områder”.  
indlægget udgør bilag 2.
- 3: Som konsekvens af synspunkterne i bilag 2 , har jeg forsøgt at skitsere en alternativ placering for byggepladsen til sænketunnelen.  
Se bilag 3.
- 4: Endvidere fremsender jeg nogle skitser af mere perifer betydning for Nordhavnsvejens realisering

bilag 4a: alternativt forslag til  
en cykelforbindelse til Nordhavnsområdet ” den grønne entré”

bilag 4b: forslag til etablering af en rundkørsel (Århusgade krydset) til Nordhavnsområdet til  
og fra Indre Østerbro og den nordlige dele af Københavns centrum.  
Forslaget omhandler også problemstillingen omkring Nordhavns Station.

Med venlig hilsen



Mogens Wöhliche arkitekt M.A.A.  
Medlem af Sejlklubben Sundet

PS: en containerhavn uden adgang til en godsbaneforbindelse, har fremtiden bag sig.



For at aflaste de gamle fordelingsgader, (Tuborgvej, Strandvejen, Østerbrogade og Jagtvej)  
må forudsætningen være, at så megen biltrafik foregår gennem tunnelen.

**BILAG 1**

Nordhavnsvejen / (havnetunnelen)  
biltrafik fra vest  
mod Hellerup / Gentofte  
Ydre Østerbro  
Indre Østerbro  
Nordhavnen



# BILAG 2

## Der mangler et værktøj, når der skal projekteres store offentlige anlægsarbejder

Når en bolig skal værdisættes, kan en evt. herlighedsværdi veje tungt i denne prissættelse. Har lejligheden en gunstig beliggenhed, som f.eks. over for Kongens Have, forøges prisen rask væk med et par millioner kroner.

Når nu herlighedsværdiens således kan påvirke prisen på en bolig, kan man så forestille sig, at denne procedure kan vendes om, således at selve "herligheden" kan prissættes?

For nogle år siden forsøgte man således at give et bud på, hvad platantræet på Gråbrødre Torv var værd, som "herlighed".

Hvis man kan komme frem til en teknisk prissættelse af de rekreative områder, der berøres af de store offentlige projekter, der er i støbeskeen for tiden, vil sådan en teknisk pris kunne indgå i de kalkuler der opstilles når forskellige løsningsmodeller skal vurderes over for hinanden.

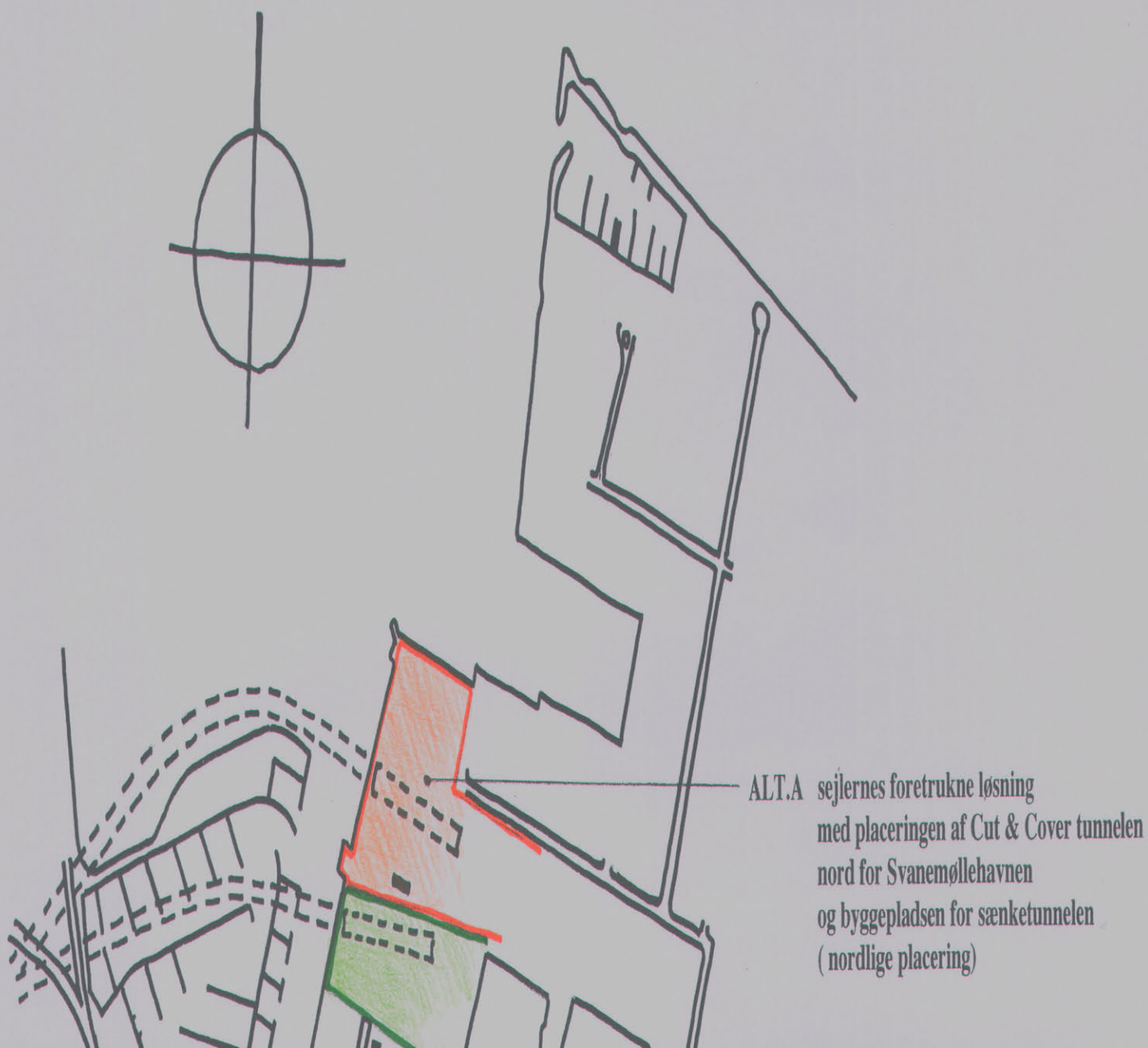
Hvis man havde haft en sådan "teknisk pris" på de miljøer og rekreative områder, der har været genstand for den stor offentlige diskussion i den senere tid, ville de aktuelle brændpunkter måske havde fået en anden udformning, end de projekter, der ligger til grund for den videre bearbejdelse. (den nye city-ring i København)

Men der er andre presserende projekter der vil kunne få glæde af en sådan "teknisk pris"

1: Broerne over havnen til Christianshavn, hvor det kreative miljø omkring Christianshavns kanal er truet.

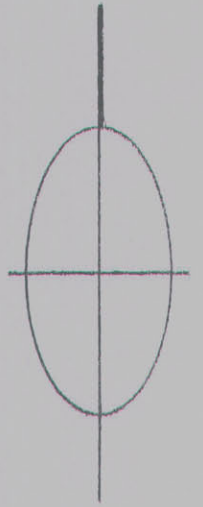
# Forslag til byggepladsplaceringer for sænketunnelelementer på Nordhavnsområdet ALT.A og ALT.B

## BILAG 3



Forudsætningen for at den foreslåede cykelstiforbindelse kan realiseres er, at Århusgade-krydset etableres, hvorimod Nordhavnsvejens forlængelse til Nordhavnsområdet ikke er en forudsætning.

## BILAG 4a



Strandvænget  
(trafikalt nedgraderes,  
til to gange et spor  
+ kantstensparkering fra  
Svanemølleværket og nordefter)

Grænse for eks. vejudvidelse

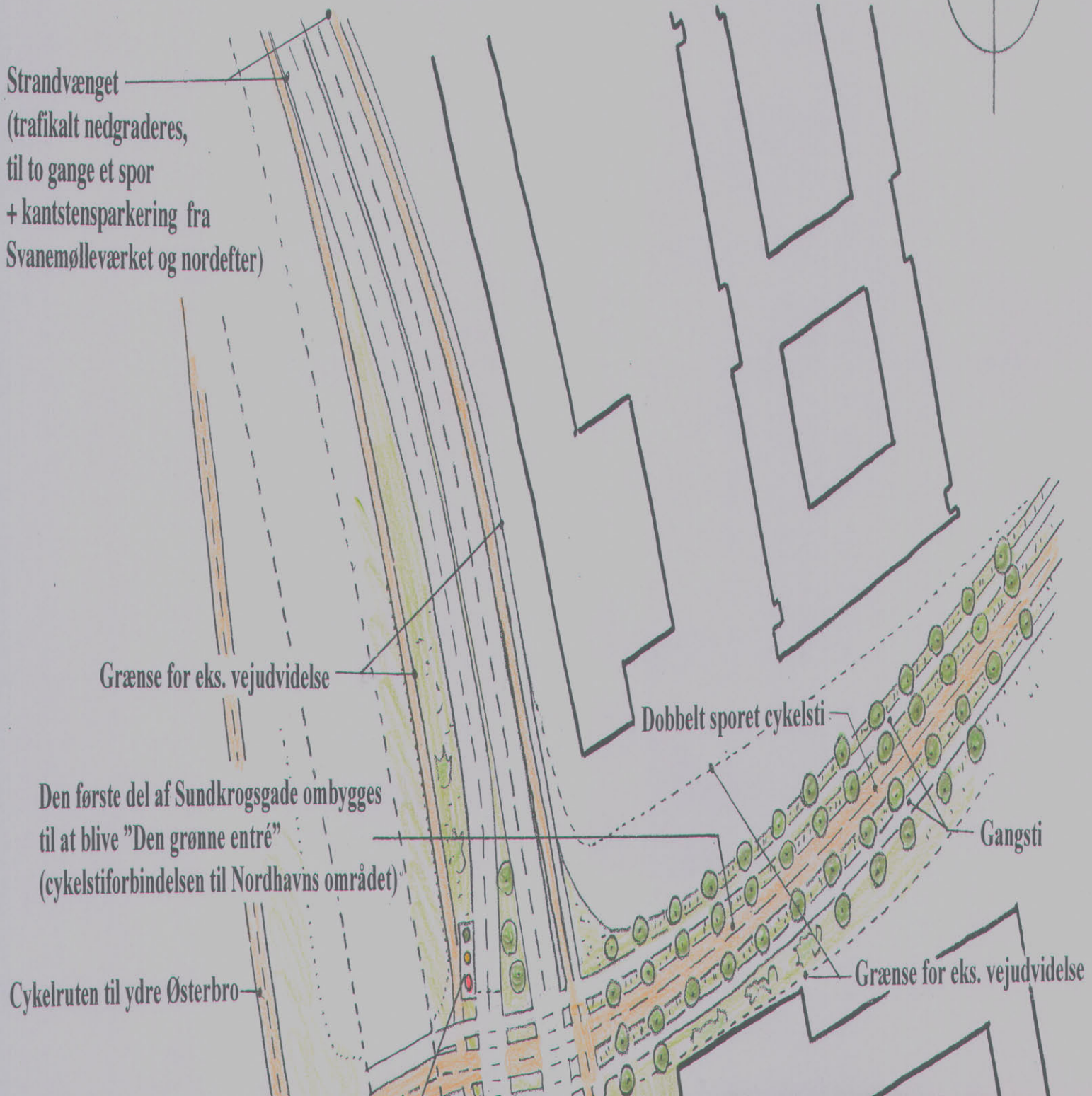
Den første del af Sundkrogsgade ombygges  
til at blive "Den grønne entré"  
(cykelstiforbindelsen til Nordhavns området)

Cykelruten til ydre Østerbro

Dobbelt sporet cykelsti

Gangsti

Grænse for eks. vejudvidelse



Strandvænget  
(trafikalt nedgraderes,  
til to gange et spor  
+ kantstensparkering fra  
Svanemølleværket og nordefter)

Den første del af Sundskrogsgade  
Ombygges til "DEN GRØNNE ENTRE"  
(cykelruten til Nordhavnen.

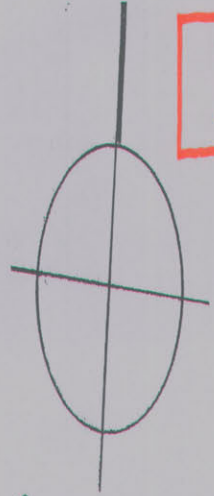
eks. jernbanetunnel fra  
Dan-Link tiden, omdannes  
Til en dobbeltsporet cykelsti

Kalkbrænderihavnsgade  
2 x 2 spor

Ny rundkørsel bliver omdrejningspunktet  
til Nordhavnsområdet for trafikken fra syd

FORUDSÆTNING FOR FORSLAGET ER:  
Den nuværende adgang til Nordhavnen via Sundskrogsgade,  
flyttes til en nyetableret adgangsvej ved Århusgade.

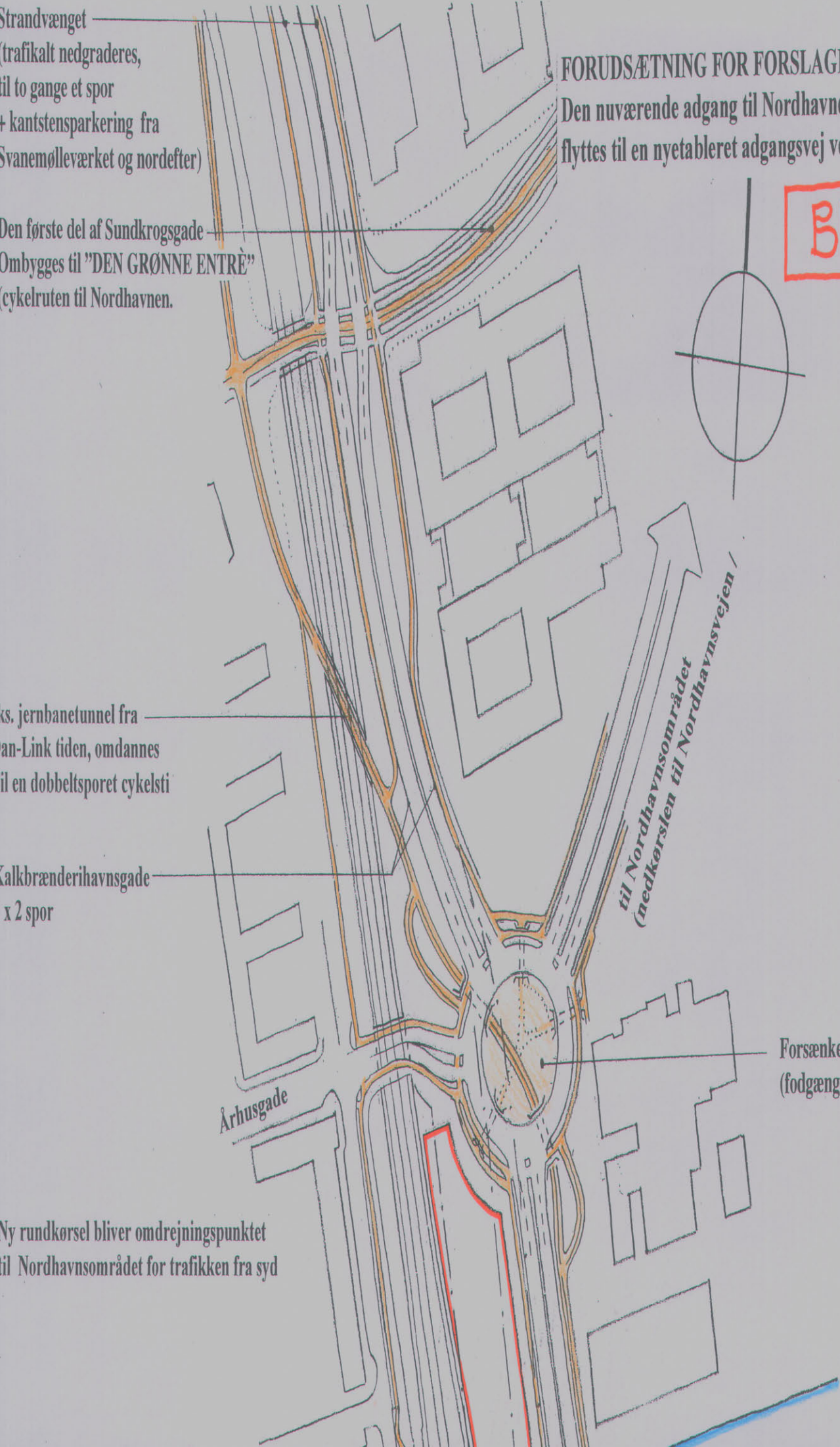
**BILAG 4b**



til Nordhavnsområdet  
(nedkørslen til Nordhavnsvejen /

Forsænket pladسدannelse  
(fodgængere / cykler)

Århusgade





## Nordhavnsvejhoering2

---

**Fra:** John bloch-poulsen [john.bloch-poulsen@haunstrupgaard.dk]  
**Sendt:** 15. april 2009 00:09  
**Til:** Nordhavnsvejhoering2  
**Emne:** VS: Københavnerne skal kunne cykle fra Nordhavnen og til Refshaleøen på Amager.  
**Vedhæftede filer:** Cyklister - Bilister - Metro.doc

-----Oprindelig meddelelse-----

**Fra:** John bloch-poulsen [mailto:john.bloch-poulsen@haunstrupgaard.dk]  
**Sendt:** 14. april 2009 23:33  
**Til:** Nordhavnsvejhoering2@tmt.kk.dk  
**Emne:** Københavnerne skal kunne cykle fra Nordhavnen og til Refshaleøen på Amager.

## Høringssvar Nordhavnsvejen og videre over Nordhavnen til Refshaleøen.

### Københavnerne skal kunne cykle fra Nordhavnen og til Refshaleøen på Amager.

Vi forventer og håber, at der nu bliver et flertal for at Nordhavnsvejen bliver ført i en boret tunnel i en etape fra Helsingør-motorvejen og til Ydre Nordhavn, uden tilslutning ved kysten.

Næste mål er en trafikforbindelse fra Nordhavnen til Refshaleøen på Amager

#### Ideer der skal undersøges

Er det muligt at etablere en tunnel hvor der plads til cykler – biler – metro ?

Der er brug for en havnetunnel fra Nordhavnshalvøen til Refshaleøen på Amager.

Tunnelens linieføring skal planlægges nu. Hvordan Nordhavnsvejen skal føres over eller under Nordhavns-området, må planlægningen vise.

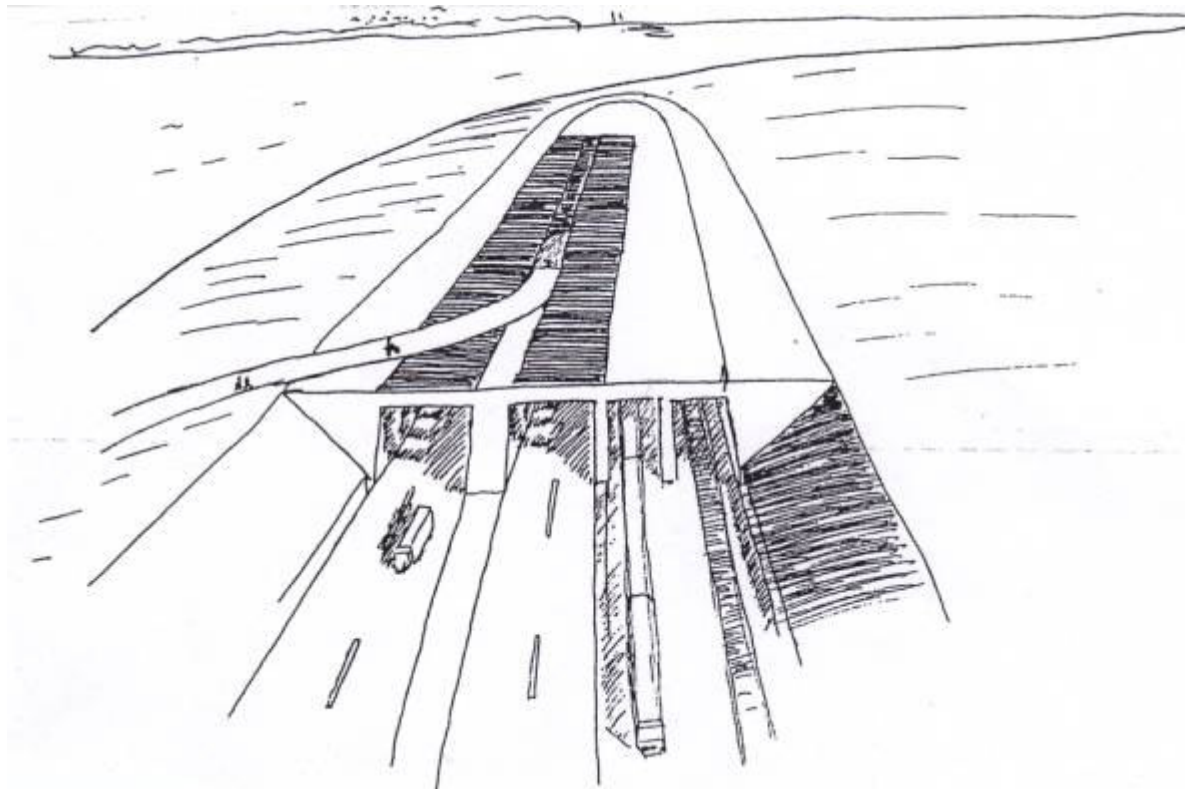
Det er NU der skal eksproprieres/afsættes en linieføring på Nordhavns-området og videre til Refshaleøen på Amager.

- Hvordan en sådan trafikkorridor finansieres må tiden vise -

Vi vil ikke i dette ideoplæg komme med forslag til hvordan denne trafikkorridor kan videreføres til det sydlige motorvejsnet.

Vi håber, med dette oplæg er at kunne inspirere alle beslutningstagere til at finde kreative løsninger på Københavns fremtidige trafikudvikling

Her er en simpel tegning som viser, hvordan en tunnel kan bruges til cykler – biler – Metro.



Med venlig hilsen

Bloch-Poulsen  
 Socialdemokratiets repræsentant i  
 Lokaludvalg  
 Thor Grønlykke  
 BR- medlem (S)  
[thorg@dadlnet.dk](mailto:thorg@dadlnet.dk)  
[poulsen@haunstrupgaard.dk](mailto:poulsen@haunstrupgaard.dk)

Lars Kramer Mikkelsen  
 Næstformand  
 Østerbro Lokaludvalg  
 Repræsentant for Nabo Østerbro  
 John  
 Østerbro  
[john.bloch-](mailto:john.bloch-)  
 Frivilligt socialt arbejde  
[kramer-mikkelsen@hotmail.com](mailto:kramer-mikkelsen@hotmail.com)



## Nordhavnsvejhoering2

---

**Fra:** CSSP (Claus STEENSEN SOELJE) [cssp@novonordisk.com]

**Sendt:** 11. marts 2009 21:30

**Til:** Nordhavnsvejhoering2

**Emne:** Nordhavnsvej - Høringsvar

Kære Politikere og Projekt Nordhavnsvej,

Mange tak for det omfangsrige materiale ang. den nye Nordhavnsvej. Især de to film på You Tube, som viser begge forslag er rigtig gode og viser klart, hvad det er vi københavnere kan forvente at få, når Nordhavnsvejen står klar.

Den viser også klart, at den bedste løsning for alle parter vil være en boret tunnel (vejforslag B).

Løsningen med en motorvej som pludselig går op i Strandvænget (vejforslag A) vil:

- Ødelægge Svanemøllen Havn - på filmen er alle de private både fjernet fra havnen, hvilket er mærkeligt, men motorvejen vil køre lige op af disse.
- Ødelægge den nye strand som skulle været kommet til sommer.
- Give en uhørt mængde larm og støj til alle som enten er i Svanemøllen Havn, Svanemøllen Strand, eller bor tæt på.
- Fjerne Café Jordan Rundt, hvilket er et godt trækplaster til den del af havnen, plus et godt sted at komme for de lokale beboere.

Det vigtigste politikere kan gøre nu, er at lave løsninger som er holdbare, fremtidssikre og ikke øger støj og forurening. Et forslag hvor motorvejen går direkte op i Strandvænget og Svanemøllen Havn er ikke holdbar, ikke fremtidssikker og den giver mere støj og forurening for alle som bevæger sig i nærheden af dette (med øget risiko for cancer, astma, m.v.).

Jeg ved godt, det er billigere at lave dette løsningsforslag, men i en situation som denne er det ikke pengene, som må bestemme den rigtige løsning. Denne vej skal lede biler - som før ville køre direkte igennem København - i en ring udenom (plus servicere Nordhavn), og skal bruges de næste 100 år.

Det er ikke tid til at træffe en kortsigtede billig løsning. Vælg den løsning som er bedst for Københavnerne, og det er en boret tunnel fra Lyngby-motorvejen og hele vejen til Nordhavn (vejforslag B).

Tak for jeres indsats og forståelse.

Med venlig hilsen

Claus Steensen Sølje  
Niels W. Gades Gade 32  
2100 København Ø



**Fra:** Anne-Karin Jensen (AKJ) [akj@arbejdsmiljoforskning.dk]  
**Sendt:** 20. marts 2009 07:44  
**Til:** Nordhavnsvejhoering2  
**Emne:** støjafskærming ved Teglstrupvej ?

Til Teknik- og Miljøforvaltningen, Center for Miljø.

Jeg bor på Teglstrupvej 17, hvilket er ret tæt på motorvejen.

Jeg kan forstå man forvente en stigning i trafikken på 20 % mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavnsvej og  
Jeg kan også forstå man vil støjafskærme på en strækning på 2,5 km.

Mit spørgsmål er, om man vil støjafskærme i det tæt beboede område umiddelbart efter Empdrup Sø?

På forhånd tak

Anne-Karin Hansen



## Nordhavnsvejhoering2

---

**Fra:** Michael E [mice27@yahoo.dk]  
**Sendt:** 29. marts 2009 16:21  
**Til:** Nordhavnsvejhoering2  
**Emne:** 2 enkle spørgsmål

1) I tilfælde af at den borede tunnel til Nordhavnen vedtages, hvordan vil Københavns kommune sikre at den nuværende Ring II ikke fortsætter med at være "fødevej" til/fra Lyngbyvejen?

Det nytter jo ikke at lave en ny forbindelse hvis man ikke samtidig lukker for muligheden for at misbruge den gamle, via den trafik som kommer gennem eksempelvis Østerbrogade, Østbanegade og Kalkbrænderihavnsgade.

2) I dag plages den eksisterende Ring II forbindelse af vejstøj med et lydniveau langt højere end det tilladte. Hvordan vil Københavns kommune sikre at disse veje når ned på et lovligt vejstøj niveau? Dette bør indføres som krav for Nordhavnsvejen.

---

Audi, Fiat, Peugeot, Skoda, Porsche, Toyota, Ford - Kelkoo har brugte biler til en hver smag! Klik her for at sammenligne priser. (<http://dk.yahoo.com/r/pat/mmb>)