



ØSTERBRØ
LOKALUDVALG

Randersgade 35, parterre
2100 København Ø

E-mail
BDIK@okf.kk.dk

Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Miljø
Kalvebod Brygge 45, postboks 259
1502 København V

Høringssvar - supplerende høring om støj for Nordhavnsvej

Østerbro Lokaludvalg afgav den 14. april 2009 høringssvar om 1) Forslag til VVM for Nordhavnsvej og 2) Forslag til lokalplan for Nordhavnsvej. Begge høringssvar er fortsat aktuelle og vedhæftes.

Hovedsynspunkter er,

- At boligbebyggelsen langs Lyngbyvej ikke beskyttes støjmæssigt på de øvre etager, og at der må langt mere omfattende støjforebyggende og luftforurenings-forebyggende foranstaltninger til, i form af overdækning af vejarealet
- At Nordhavnsvej skal føres i tunnel hele vejen fra Lyngbyvej til Nordhavn – med forbindelse til Kalkbrænderihavnsvej, og at dette er et meget udbredt krav i hele lokalområdet.

Den nu mere nuancerede støjanalyse ændrer ikke kravet om overdækning. De små forbedringer er hørbare men reducerer kun støjen i uvæsentlig grad. Derimod er støjforøgelsen på 1-3 d(B)A ved Borgervænget-Bellmansgade ikke uvæsentlig. Det er heller ikke uvæsentligt, at den tidligere ventede støjlettelse på 2-4 d(B)A ved den nordlige del af kolonihaverne ikke opnås.

09-03-2010

Sagsnr.
2010-41898

Det er en stærk forventning, at der gøres meget for at forbedre miljøstandarder med væsentligt mere overdækning end i vejalternativ A1, A2 og B. Der bør desuden aftales en sikring af de strategiske stiforbindelser mellem Nordhavn og det bebyggede Østerbro, samt over det militære areal mellem Ryparken Naturpark og Kildevældsparken, hvorved Østerbro endelig kan bindes sammen nord-syd hen over vejanlægget. Desuden må der tages konkrete skridt til en samlet trafikplanlægning, der sikrer en reduktion af trafikpresset i bydelen.

Dokumentnr.
2010-172214




Et lokaludvalg i
KØBENHAVNS KOMMUNE

Østerbro Lokaludvalg er en uafhængig lokal forsamling, der er oprettet af Københavns Kommune. Lokaludvalget fungerer som bindeled mellem københavnerne i bydelen og politikerne på Københavns Rådhus.

Der skiftes i disse dage mellem det afgående og kommende lokaludvalg. Dette høringssvar forelægges derfor det nye lokaludvalg efter høringsfristens udløb. Der tages derfor et forbehold.

Venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, reading "Axel Thrige Laursen". The signature is written in a cursive style with a period at the end.

Axel Thrige Laursen

ff. Østerbro Lokaludvalg
Fagudvalget for Teknik og Miljø



Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Miljø
Kalvebod Brygge 45
1502 København V
Att.: Nordhavnsvej -supplerende høring om støj

BISPEBJERG LOKALUDVALG
Kulturhuset Bispebjerg Nordvest
Dortheavej 61, 2.
2400 København N

www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk

SUPPLERENDE HØRING OM STØJ VED NORDHAVNSVEJ

11.03.2010

Bispebjerg Lokaludvalg vil hermed udtrykke dets beklagelse over, Teknik- og Miljøforvaltningen først nu forelægger de nye støjberegninger.

Støjberegningerne burde være indgået i den meget grundige, langvarige og borgerinddragende høringsproces, som resulterede i Bispebjerg Lokaludvalgs tidligere afgivne høringssvar. Lokaludvalget finder dette forhold kritisabelt.

Det kan i den sammenhæng ikke undgås, at de berørte borgere føler, at forvaltningen har et forklaringsproblem. Procentuelt viser de nye beregninger ikke den store forskel i belastningerne for de områder, der ligger i Bispebjerg Bydel. Vi vil dog påpege nødvendigheden af, at der kompenseres for de oplyste forhøjelser af støjforholdene ved hjælp af forhøjelse af støjskærme samt ved anvendelse af støjdæmpende asfaltbelægning.

Med venlig hilsen

Jørgen Rose
Næstformand
Bispebjerg Lokaludvalg



Et lokaludvalg i
KØBENHAVNS KOMMUNE

Bispebjerg Lokaludvalg er en uafhængig lokal forsamling, der er oprettet af Københavns Kommune. Lokaludvalget fungerer som bindeled mellem københavnere i bydelen og politikerne på Københavns Rådhus.

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal
(<http://blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Nordhavnsvej - supplerende høring om støj](#) > [Svar](#) > Hørings svar: Fleming Kjer > Hørings svar: Fleming Kjer

Hørings svar: Fleming Kjer

Navn:

Fleming Kjer

Virksomhed / organisation:

Svanemøllegruppen

Postnr:

2100

By:

København Ø

Adresse:

Strandvænget 3, 2.th

Email: flkjer@oncable.dk ^[1]

Øvrige kontakt- oplysninger:

Tlf.: +45 39 27 87 44

SVANEMØLLEGRUPPEN & Ejerforeningen Strandvejen 59

Vedr.: NORDHAVNSVEJ - supplerende høring om støj - høringsperiode 23. februar - 9. marts 2010

Hermed vedhæftet hørings svar - det fremsendes direkte til den ansvarlige for høringen - da det ikke har været muligt at fremsende dette hørings svar via hørings portalen.

I øvrigt har vi følgende bemærkning:

”Som medborgere på Østerbro må vi fortsat henlede opmærksomheden på, at alle borgere er enig med den lokale politiske opfattelse i, at tunnelbyggeriet fra starten skal være tildelt/have udsparet de nødvendige økonomiske midler til at etablere EN BORET TUNNEL med 4 vognbaner og 2 nødspor.”

Med venlig hilsen

Fleming Kjer

Materiale:

 [Hørings svar Nordhavnsvej supplerende høring om støj 4. marts 2010.doc](#) ^[2]

Høring:

[Nordhavnsvej - supplerende høring om støj](#) ^[3]

Destinations URL: <http://blivhoert.kk.dk/svar/707>

Links:

[1] <mailto:flkjer@oncable.dk>

[2] <http://blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Hørings svar Nordhavnsvej supplerende høring om støj 4. marts 2010.doc>

[3] <http://blivhoert.kk.dk/hoering/nordhavnsvej-supplerende-h-ring-om-st-j>

SVANEMØLLEGRUPPEN & Ejerforeningen STRANDVEJEN 59

**Høringsvar: Att.: NORDHAVNSVEJ – supplerende høring om støj – 23.feb. til 9 marts 2010
Østerbro den 4 marts 2010.**

Københavns Kommune

Teknik- og Miljøforvaltningen

Center for Miljø

Kalvebod Brygge 45

Postbox 259

1502 København V

Ansvarlig:

Att.: Civilingeniør Lone Reiff

Vedr. Supplerende høring om støjberegninger for Kommuneplan tillæg med VVM-redegørelse for Nordhavnsvej.

Med henvisning til den udsendte pjece med supplerende høring om støj, i alt 2 sider samt Notat af 22 februar 2010 sag nr. 2010-8025 dokument 2010-128554.

Svanemøllegruppen finder følgende spørgsmål særdeles relevante at besvare -- desuden mener vi, at der er væsentlige mangler og oplysninger ved den udsendte pjece:

At der ikke tilkendegives hvilket afsnit og sider, som der refereres til i VVM-redegørelsen eller lokalplantillægget, som pjecen dækker over.

At beregningsprogrammet som kommunen anvender ikke er oplyst, ej heller hvilke kriterier, som er anvendt ved udarbejdelsen af støjkortet.

At de tilgængelige støj-beregningsprogrammer fra fx Miljøstyrelsen kan beregne støjen ved den enkelte lejlighed/bolig/forretning m.v. – hvilket er passende at oplyse den enkelte borger/boligejer om, støj intensiteten over døgnets 24 timer plus periodens længde.

At det fremgår ikke, om de oplyste støjformodninger som Center for Miljø anvender, skal forstås som L_{den} – dvs. den støjpåvirkning, som foregår i døgnets 24 timer i den estimerede byggeperiode.

At når man anvender rød farve $> 68\text{dB(A)}$ og fx facaden på Svanemøllegården hvor næsten 75% af samtlige boliger vil være udsat for $> 68\text{dB(A)}$, det samme er gældende for Strandvejen 59, her er det dog 100% alle lejligheder som støjbombes

SVANEMØLLEGRUPPEN & Ejerforeningen STRANDVEJEN 59

Høringssvar: Att.: NORDHAVNSVEJ – supplerende høring om støj – 23.febr. til 9 marts 2010
Østerbro den 4 marts 2010.

- hvor meget er det konkret i tal > 68dB(A) er det 75 80 90dB(A)???
- hvis det er i døgnets 24 timer, er det direkte sundhedsskadeligt, jf. internationale lægevidenskabelige rapporter.

WHO fastslår at støj over 60dB(A) er sundhedsskadeligt. Desuden er det slet ikke foreneligt og en grov tilsidesættelse, set ud fra Københavns Kommunes Kommuneplan 2009, med henvisning til det særlige tillægs-afsnit omkring Miljø.

At øvrige boligblokke på Strandvejen frem til kortet slutter mod nord i pjecen også er udsat for støj over >68dB(A) op ad facaden, hvilket er sundhedsskadelig karakter.

At der tilkendes og vises på tegningen, at der er opsat støjskærme på Strandvænget

- hvis beregningen er foretaget i normal målehøjde for standard, der er 1,5 meter, og skærmene er ca. 2,5 meter høje

... vil støjen for boligerne på Strandvænget og i krydset Strandvænget, Strandvejen, Svanemøllebroen og Ryvangs Allé ligge langet, langt højere.

Der skal henvises til Rambøll Danmark A/S rapport (udarbejdet efter VVM-redegørelsen og lokalplan-vedtagelse) der omhandler støj målt fra 1,5 meter og op til 15 meter eller 5 sal – hvor der tilkendes ved kurver støjstigningen. Her viser en fordobling af støjen sig som hørbart på 6 til 7dB(A) ved 5 sal

- dvs. at støjen i de boliger, som er fra første sal og op efter ligger langt over de tal som vises i pjecen og vil blive > 80-90dB(A) ved facaden og > 55-65dB(A) inde i den enkelte bolig
- hvorfor er dette slet ikke medtaget??
- er det for at skjule virkeligheden ??
- alle som bor over første sals højde kan/vil få fremkaldt sygdomssymptomer på for højt blodtryk, og med de hertil knyttede følgesygdomme.
- Dette kan verificeres ved en offentliggjort rapport i anerkendt lægeligt tidsskrift fra Københavns Universitet for Folkesundhed, målt med blodtryk i boligen med trafik med mere en 10.000 køretøjer i døgnnet. Undersøgelsen er foretaget i København.
- Det er forskrevet vedr. støjregler, at der bør/skal < 30dB(A) i den enkelte bolig, dette kan ikke overholdes her.

At Københavns Kommune må/skal foretage **evakuering** af de støjberørte boliger, som er støjsat til > 68dB(A). Alt andet vil være uanstændigt og uansvarligt.

- desuden rummes der mulighed herfor, i VVM-redegørelsen og Lokalplanen

SVANEMØLLEGRUPPEN & Ejerforeningen STRANDVEJEN 59

Høringsvar: Att.: NORDHAVNSVEJ – supplerende høring om støj – 23.feb. til 9 marts 2010
Østerbro den 4 marts 2010.

– desuden blev dette ikke tilbagevist på et borgermøde den 1. april 2009 for ejendommene Svanemøllegården og Strandvejen 59

... hvor der skal arbejdes fra 4 til 2 meter ud for fundamentet i ejendommen og dermed facaden.

KONKLUSION:

Den udarbejdede pjece er meget mangelfuld og giver ikke et retvisende svar eller tilkendegivelser på de støjrelaterede problemer, som rigtig mange beboere vil komme ud for.

Det vil være et støjhelvede, det er derfor tvingende **nødvendigt med evakuering** af mange boliger,

- for at undgå sygdoms-relateret støj, som er sundhedsskadelig, og som kan betyde dødsfald.
- der dør ca. 150 borger i København hvert år af støjrelaterede sygdomme
- dette tal ønsker kommunen åbenbart at øge.

Der SKAL udsendes et direkte støjtal for de enkelte boliger, som er > 68dB(A)

– dette har vi før modtaget fra Miljøkontrollen, vedrørende trafik- og togstøjen.

Desuden er der ikke taget hensyn til øvrige støjklender på Strandvænget og Ryvangs Allé, som bør adderes til de oplyste støj tal, bl.a. togstøj (950 togstammer i døgnet) plus støj fra DSB FIRST`s/DSB`s værksteder

– derfor er støjbilledet langt højere for de berørte ejendomme, og i hver enkelt bolig.

Med venlig hilsen

SVANEMØLLEGRUPPEN

EB.

Fleming Kjer

Strandvænget 3, 2.th

2100 København Ø

Tlf.: + 45 39 27 87 44

E-mail: flkjer@oncable.dk

Ejerforeningen Strandvejen 59

Formand for bestyrelsen

Ingrid Sandahl

Strandvejen 59 3.th

2100 København Ø

Tlf.: 55 76 72 70

E-mail: lisandahl@city.dk

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal
(<http://blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Nordhavnsvej - supplerende høring om støj](#) > [Svar](#) > Hørings svar: Ditte T. E. Strecker > Hørings svar: Ditte T. E. Strecker

Hørings svar: Ditte T. E. Strecker

Navn:

Ditte T. E. Strecker

Virksomhed / organisation:

Ryvang partiforening, 6. kreds, socialdemokraterne

Postnr:

2100

By:

København

Adresse:

emdrup Vænge 184

Email: ditte@strecker-ekman.dk ^[1]

Øvrige kontakt- oplysninger:

mobil: 28933888

ordhavnsvej - supplerende høring om støj

Socialdemokraterne på det yderste Østerbro, ryvang henviser med dette hørings svar til den protokolbemærkning som Klaus Bondam (B) afgav og som socialdemokraterne tilsluttede sig:

"Det Radikale Venstre og Socialdemokraterne mener, at det er afgørende, at den arbejdsgruppe, der nu nedsættes mellem staten og kommunen og som skal belyse mulighederne for en østlig ringvej, færdiggør sit arbejde, før der træffes endelig beslutning om valg af vejforslag. Arbejdsgruppen skal bl.a. sammentænke en østlig ringvej med den planlagte Nordhavnsvej og beskrive mulighederne for finansiering af en fremtidssikring af Nordhavnsvej. Det Radikale Venstre og Socialdemokraterne mener, at der først bør træffes endelig politisk beslutning, når arbejdsgruppen har færdiggjort sit arbejde."

Ud fra de svar, der er givet fra forvaltningen virker det som om Teknik- og Miljøforvaltningen vil overse denne protokolbemærkning. Og når man samtidig tager i betragtning at den finansielle side af projekterne omkring metroen, nordhavnsvejen og den fremtidige østlige ringvej, mener vi at dette er dybt kritisabelt.

Derfor har vi følgende punkter, vi gerne vil anbefale:

1: Vent med beslutningen om valg af vejforslag, til der ligger en samlet plan, også med den finansielle side.

2: Mere medansvar fra staten.

Staten har ansvaret for stasvejene, herunder helsingørmotorvejen og den østlige ringbane, hvis den bliver opført.

Derfor er det essentielt at staten er kraftig involveret i opførelsen af nordhavnsvejen. Det er nødvendigt at sætte nordhavnsvejen ind i et større perspektiv, da meget pendlertrafik kommer til at benytte den. Hvis der derudover også kommer en havnetunnel er det vigtigt at bindeleddet, nordhavnsvejen, imellem motorvejen og havnetunnelen er af lige så høj standard som tunnelen.

Derudover tages der ikke hensyn til hvordan nordhavnsvejen vil påvirke helsingørmotorvejen, da dette er statens ansvarsområde.

Det betyder at der kan komme uforudsete bivirkninger ved at ændre på trafikbelastningen.

Det er overvejende pendlertrafik, der er tale om på denne strækning og derfor bør staten også tage en del af ansvaret og tænkes ind i statens trafikinvesteringer. Dette lægges der iøvrigt også op til i regeringens seneste trafikinvesteringsplan.

3: En tunnelløsning 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 til 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.

4: Luftforureningen langs Lyngbyvejen

Det er dokumenteret at partikelforurening fra dieslbiler er meget farlig. Denne slags biler udgør 50% af trafikken.

Denne problematik er blevet behandlet meget overfladisk. Der er ikke oplyst et udgangsniveau for luftforureningen langs lyngbyvejen, og man forholder sig ikke til om og hvor meget luftforureningen vil stige i de områder, der vil blive påvirket.

Indførelsen af miljøzoner og etableringen af nordhavnsvejen vil få diesel lastbiler til at benytte lyngbyevej i stedet for tuborgvej.

Dette er et punkt vi gerne vil have bedre belyst.

5: Nordhavnsvej udfletning til Lyngbyvejen uønsket

En umiddelbar udfletning til lyngbyvejens parallelveje ved ryparken station i nordgående retning vil give store problemer med lastbiler, da mange af disse vil tage krydset lyngbyvej/emdrupvej og ikke tuborgvej som de gør idag. Dette er er ikke inkluderet i undersøgelsen, hvilket vi mener er en fejl, da det er en vigtig betragtning i forhold til trafikafvikling.

6: Støvjærn langs Lyngbyvejen ønskes

Etableringen af nordhavnsvejen vil medføre en øgning i trafikken. Dette vil give en del mere larm i de boligområder der ligger i nærheden af motorvejen.

Særlig de steder, hvor motorvejen ligger over terræn vil være særlig udsat for larmen fra den øgede trafik.

Erfor bør der opsættes støvjærn i københavns kommunen langs motorvejen, som der tidligere er gjort i gentofte kommune.

7: At løsningen med en tilslutning ved ryparken under jorden genovervejes.

Ved at lægge tilslutningen under jorden, kan man mindske mange af de ovenstående problemer, da larm og forurening vil blive mindsket.

Derudover kan man overdække motorvejen der hvor den ligger under terræn og på denne måde skabe ny plads for eventuelt grønne områder og der vil blive mindre støv og mindre larm i boligområdet omkring motorvejen.

Høring:

[Nordhavnsvej - supplerende høring om støj](#) ^[2]

Destinations URL: <http://blivhoert.kk.dk/svar/736>

Links:

[1] <mailto:ditte@strecker-ekman.dk>

[2] <http://blivhoert.kk.dk/hoering/nordhavnsvej-supplerende-h-ring-om-st-j>

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal
(<http://blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Nordhavnsvej - supplerende høring om støj](#) > [Svar](#) > Hørings svar: Ebbe Lauridsen > Hørings svar: Ebbe Lauridsen

Hørings svar: Ebbe Lauridsen

Navn:

Ebbe Lauridsen

Virksomhed / organisation:

Menighedsrådet i Lundehus sogn

Postnr:

2100

By:

København Ø

Adresse:

Strødamvej 1

Email: info@web-media.dk ^[1]

Øvrige kontakt- oplysninger:

Privatadresse: Egebæksvej 9A, TELEFON 3920 0318

Hørings svar vedrørende Nordhavnsvej

Menighedsrådet ved Lundehuskirken henviser med dette hørings svar til den protokolbemærkning som Klaus Bondam (B) afgav og som Socialdemokraterne tilsluttede sig på mødet 27. maj 2009 i Teknik- og Miljøudvalget.:

"Det Radikale Venstre og Socialdemokraterne mener, at det er afgørende, at den arbejdsgruppe, der nu nedsættes mellem staten og kommunen og som skal belyse mulighederne for en østlig ringvej, færdiggør sit arbejde, før der træffes endelig beslutning om valg af vejforslag. Arbejdsgruppen skal bl.a. sammentænke en østlig ringvej med den planlagte Nordhavnsvej og beskrive mulighederne for finansiering af en fremtidssikring af Nordhavnsvej. Det Radikale Venstre og Socialdemokraterne mener, at der først bør træffes endelig politisk beslutning, når arbejdsgruppen har færdiggjort sit arbejde"

Vi frygter nu, at Teknik- og Miljøforvaltningen har tænkt sig at se stort på denne protokolbemærkning. Det finder vi meget kritisabelt Ikke mindst i lyset af de mildest talt uafklarede økonomiske forhold omkring Metroen, Nordhavnsvejen og den fremtidige østlige ringvej.

Vi vil derfor anbefale følgende:

1: At man venter med den endelige beslutning om valg af vejforslag, til det kan ske som del af en samlet plan, der også omfatter finansiering.

2: At vejprojektet skifter ejer, således at staten som i det øvrige land også her får ansvaret for den overordnede infrastruktur. 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.
- Tilslutningsanlægget ved Helsingørmotorvejen vil blive en underlig lavklasset løsning, mens 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. Nordhavnsvejen bør derfor være en statslig opgave, der tænkes ind i Statens trafikinvesteringer (som der også lægges op til i regeringens seneste trafikinvesteringsplan).

3: En tunnelløsning 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.

4: Støvjærn langs Lyngbyvejen ønskes

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

5: 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.

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


6: 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

Ebbe Lauridsen
på vegne af.
Menighedsrådet i Lundehus sogn

Materiale:

 [Høringssvar.doc](#) [2]

Høring:

[Nordhavnsvej - supplerende høring om støj](#) [3]

Destinations URL: <http://blivhoert.kk.dk/svar/714>

Links:

[1] <mailto:info@web-media.dk>

[2] <http://blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Høringssvar.doc>

[3] <http://blivhoert.kk.dk/hoering/nordhavnsvej-supplerende-h-ring-om-st-j>

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

Høringssvar vedrørende Nordhavnsvej

Menighedsrådet ved Lundeuskirken henviser med dette høringssvar til den protokolbemærkning som Klaus Bondam (B) afgav og som Socialdemokraterne tilsluttede sig på mødet 27. maj 2009 i Teknik- og Miljøudvalget.:

"Det Radikale Venstre og Socialdemokraterne mener, at det er afgørende, at den arbejdsgruppe, der nu nedsættes mellem staten og kommunen og som skal belyse mulighederne for en østlig ringvej, færdiggør sit arbejde, før der træffes endelig beslutning om valg af vejforslag. Arbejdsgruppen skal bl.a. sammentænke en østlig ringvej med den planlagte Nordhavnsvej og beskrive mulighederne for finansiering af en fremtidssikring af Nordhavnsvej. Det Radikale Venstre og Socialdemokraterne mener, at der først bør træffes endelig politisk beslutning, når arbejdsgruppen har færdiggjort sit arbejde"

Vi frygter nu, at Teknik- og Miljøforvaltningen har tænkt sig at se stort på denne protokolbemærkning. Det finder vi meget kritisabelt Ikke mindst i lyset af de mildest talt uafklarede økonomiske forhold omkring Metroen, Nordhavnsvejen og den fremtidige østlige ringvej.

Vi vil derfor anbefale følgende:

1: At man venter med den endelige beslutning om valg af vejforslag, til det kan ske som del af en samlet plan, der også omfatter finansiering.

2: At vejprojektet skifter ejer, således at staten som i det øvrige land også her får ansvaret for den overordnede infrastruktur. 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.
- Tilslutningsanlægget ved Helsingørmotorvejen vil blive en underlig lavklasset løsning, mens 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. Nordhavnsvejen bør derfor være en statslig opgave, der

tænkes ind i Statens trafikinvesteringer (som der også lægges op til i regeringens seneste trafikinvesteringsplan).

3: En tunnelløsning 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.

4: Støjbværn langs Lyngbyvejen ønskes

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

5: Luftforureningen langs Lyngbyvejen

Luftforureningsproblematikken er blevet behandlet meget overfladisk, og der er ingen tal på størrelsesordenen. 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. Indførelsen af miljøzoner sammen etableringen af Nordhavsvej vil flytte den dieseldrevne lastbiltrafik fra Tuborgvej til Lyngbyvej.

6: Nordhavsvejudfletning til Lyngbyvejen uønsket

Problemet med lastbilerne vil kunne blive ganske alvorligt for miljøet, hvis Nordhavsvej 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

Ebbe Lauridsen
på vegne af.
Menighedsrådet i Lundehus sogn

Københavns kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Miljø
Kalvebod Brygge 45
Postboks 259
1502 københavn V.

Høringssvar vedrørende Nordhavnsvej

AAB afdeling 32 består af :

En boligblok Lyngbyvej 133-141
214 rækkehuse Emdrup – Vænge
2 boligblokke på Emdrupvej
1 butikcenter på hjørnet af Emdrupvej og Lyngbyvej

I alt 376 lejemål

Hele vores område er allerede nu plaget af støj fra Lyngbyvejen.

Vi kan ikke forestille os at det skulle blive bedre med en Nordhavnsvej.

Den billige model som Københavns kommune har på tegnebrættet kommer enten til at befinde sig i 2.sals højde ud for vores boligblok på Lyngbyvejen eller - med trafiklys, som vil afstedkomme ventende biler i begge retninger for at krydse Lyngbyvejen.

Der er godt nok 5 forskellige muligheder for tilslutningsanlægget, men uanset hvad der bliver valgt vil også vores lokalvej forbi vores butikstorv og boligblokken på Lyngbyvej blive endnu mere støjplaget, da der bliver skåret af parkerings pladser – lokalvejen vil derfor komme endnu tættere på bebyggelserne.

På materialet som lige er blevet udsendt til denne nye høring vises ingen måling for vores butikstorv og boligblok på Lyngbyvejen.

Når man studerer farverne på kortet befinder disse 2 bygninger sig i det blå felt som indikerer 58 – 68 decibel.

Det er et meget højt støjniveau, som også belaster de nærliggende boliger.

I disse tider hvor man taler så meget om miljø og bæredygtighed virker det utroligt at man som en af tilslutningsmulighederne vil anlægge en vej som en ”Fly Over” – eller som vi kalder den ”Bispeengbuen”

Luftforurening 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 .Indførelsen af miljøzoner sammen med etableringen af Nordhavnsvejen vil flytte den dieseldrevne lastbiltrafik fra Tuborgvej til Lyngbyvej.

Vejprojektet bør skifte ejer.

I det øvrige land har Staten ansvaret for den overordnede infrastruktur.

Det foreslåede vejprojekt forholder sig primært til den trafikale betjening af Nordhavnen og sådan er rammerne jo også sat for projektet.

Nordhavnsvejen er ikke sat ind i det større perspektiv, som angivet af i infrastrukturkommissionen.

Tilslutningsanlægget ved Helsingørmotorvejen vil blive en underlig lavklasset løsning.

Det lyder så flot at Nordhavnsvejen vil aflaste tætbebyggede gader for trafik.

Vi har svært ved at forstå, at det er vores i forvejen støjplagede område der skal undgælde, fordi der skal bygges på Nordhavn.

Vi ønsker en tunnelloøsning

I mange storbyer bygges tunneler.

Det kan også lade sig gøre i København.

Vi ønsker en nordligere tilslutning ved Gentofte kommune grænse.

Vent på infrastrukturkommissionen

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

Denne strategiske analyse skal være klar i 2011-

så derfor er vores anbefaling:

Udskyd beslutningen om valg af vejforslag til det kan ske som en samlet plan, der også omfatter finansiering.

Med venlig hilsen

Bestyrelsen

AAB

Afdeling 32.

Strødamvej 2.

2100 København Ø

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

Høringssvar vedrørende Nordhavnsvej

Menighedsrådet ved Lundeuskirken henviser med dette høringssvar til den protokolbemærkning som Klaus Bondam (B) afgav og som Socialdemokraterne tilsluttede sig på mødet 27. maj 2009 i Teknik- og Miljøudvalget.:

"Det Radikale Venstre og Socialdemokraterne mener, at det er afgørende, at den arbejdsgruppe, der nu nedsættes mellem staten og kommunen og som skal belyse mulighederne for en østlig ringvej, færdiggør sit arbejde, før der træffes endelig beslutning om valg af vejforslag. Arbejdsgruppen skal bl.a. sammentænke en østlig ringvej med den planlagte Nordhavnsvej og beskrive mulighederne for finansiering af en fremtidssikring af Nordhavnsvej. Det Radikale Venstre og Socialdemokraterne mener, at der først bør træffes endelig politisk beslutning, når arbejdsgruppen har færdiggjort sit arbejde"

Vi frygter nu, at Teknik- og Miljøforvaltningen har tænkt sig at se stort på denne protokolbemærkning. Det finder vi meget kritisabelt Ikke mindst i lyset af de mildest talt uafklarede økonomiske forhold omkring Metroen, Nordhavnsvejen og den fremtidige østlige ringvej.

Vi vil derfor anbefale følgende:

1: At man venter med den endelige beslutning om valg af vejforslag, til det kan ske som del af en samlet plan, der også omfatter finansiering.

2: At vejprojektet skifter ejer, således at staten som i det øvrige land også her får ansvaret for den overordnede infrastruktur. 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.
- Tilslutningsanlægget ved Helsingørmotorvejen vil blive en underlig lavklasset løsning, mens 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. Nordhavnsvejen bør derfor være en statslig opgave, der

tænkes ind i Statens trafikinvesteringer (som der også lægges op til i regeringens seneste trafikinvesteringsplan).

3: En tunnelløsning 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.

4: Støjbværn langs Lyngbyvejen ønskes

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

5: Luftforureningen langs Lyngbyvejen

Luftforureningsproblematikken er blevet behandlet meget overfladisk, og der er ingen tal på størrelsesordenen. 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. Indførelsen af miljøzoner sammen etableringen af Nordhavsvej vil flytte den dieseldrevne lastbiltrafik fra Tuborgvej til Lyngbyvej.

6: Nordhavsvejudfletning til Lyngbyvejen uønsket

Problemet med lastbilerne vil kunne blive ganske alvorligt for miljøet, hvis Nordhavsvej 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

Lise Sparvath
Emdrup Vænge 109
2100 København Ø.

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal
(<http://blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Nordhavnsvej - supplerende høring om støj](#) > [Svar](#) > Hørings svar: Peter Theill Eriksen > Hørings svar: Peter Theill Eriksen

Hørings svar: Peter Theill Eriksen

Navn:

Peter Theill Eriksen

Postnr:

2100

By:

København

Adresse:

Strandpromenaden 11

Email: pte@0205.dk ^[1]

Øvrige kontakt- oplysninger:

mobil 2066 0206

Københavns Kommune Østerbro, 08.03.2010

Teknik- og Miljøforvaltningen

Center for Miljø

Kalvebod Brygge 45

Postboks 259

1502 København V

Att: Supplerende høring om støj fra Nordhavnsvej

Supplerende hørings svar om støjmåling Nordhavnsvej.

Som udgangspunkt er en øget støjpåvirkning af et i forvejen stærkt belastet kvarter komplet uacceptabelt.

I forbindelse med omlægning af den tunge trafik (fra Strandøre/Strandpromenaden til Strandvænget var aftalen og udgangspunktet, at der hurtigst skulle etableres en forbindelse til Lyngbyvejen, der neutraliserede støjstigningen, og her er der så tale om endnu en stigning.

I sammenhæng med områdets rekreative funktion med Danmarks største lystbådehavn og en badestrand under anlæg virker det på grænsen til et politisk selvmord ikke at flytte trafikken ned i en tunnel hele vejen til Nordhavnsområdet, der som bekendt er hele formålet med øvelsen, og afsæt til en mulig østre omfartsvej i havnen.

Husk at det er en meget vigtig politisk beslutning, og at det ikke er forvaltningen, der skal styre udviklingen i København, med hvad der forekommer som en ultra kortsigtet model, der ikke løser noget som helst trafikproblem, men derimod blot flytter bilkøen fra Hans Knudsens Plads til "Svanemølleudfletningen".

Der arbejdes som bekendt med 2 forslag til at forbinde Lyngbyvej med Nordhavnsområdet.

A bestående af etaperne A1 og A2 udført som ´cut and cover´ tunnel.

B udført som en boret tunnelløsning.

Prisen for A og B er ens, og hvis der skal opregnes fordele og ulemper ved dem begge ser det således ud:

A medfører:

At dele af Kasernen skal nedrives og genopføres, hvilket medfører at bevaringsværdigheden af anlægget udvandes, samtidig med at det er dyrt.
At den kollektive trafik skal omlægges og tusindvis af mennesker forsinkes hvilket bør kapitaliseres og medregnes.
Flere års lukning af Svanemølle- og Kalkbrænderihavnen.
Andre gener i anlægsfasen herunder støjforurening.
Afsnøring af den nordligste del af Københavns kommune. Det kunne overvejes at gøre kvarteret til en del af Gentofte kommune.
Store omlægnings af gasledninger, kloakker mmm.
Store værditab på ejendommene i området.
Støj i stigende mængder i al evighed.

B medfører:

At Østerbros eneste rekreative kyststrækning bevares og styrkes.
At den meget populære Café Jordan rundt kan bevares.
En markant reduktion af støjforureningen fra især den tunge trafik til gavn for alle, hvilket bevisligt medfører bedre livskvalitet og –længde for mange mennesker.

Det eneste argument for forslag A forekommer at være, at de midler der er afsat passer til A1, og det kan simpelthen ikke passe at man, som alle fornuftige mennesker ville gøre, ikke venter indtil man har råd til at udføre den rigtige løsning, der jo ikke engang er dyrere hvis hele strækningen fra Lyngbyvej til Nordhavn udføres. Valget af løsning B burde være nemt og oplagt. En såkaldt "no-brainer". Det kan ikke være sandt, at forvaltningens (endnu engang) for lave budget skal medføre den katastrofal fejl som valget af A forslaget vil være.

Vi har som planlæggere/arkitekter maa og beboere gennem næsten 20 år fulgt udviklingen nøje, og er dybt bekymrede for risikoen for at blive en af de nærmeste naboer til den forkerte løsning A, som vi vil gøre alt for at undgå.

Vi står naturligvis til rådighed med yderligere oplysninger, hvis dette ønskes.

Venlig hilsen

Birgitte de Neergaard & Peter Theill Eriksen,
Strandpromenaden 11 (på hjørnet af Strandvænget)
2100 København Ø

Høring:

[Nordhavnsvej - supplerende høring om støj](#) ^[2]

Destinations URL: <http://blivhoert.kk.dk/svar/728>

Links:

[1] <mailto:pte@0205.dk>

[2] <http://blivhoert.kk.dk/hoering/nordhavnsvej-supplerende-h-ring-om-st-j>

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal
(<http://blivhoert.kk.dk>)

Forside > Nordhavnsvej - supplerende høring om støj > Svar > Hørings svar: Aud Bessesen og Ebbe Lauridsen > Hørings svar: Aud Bessesen og Ebbe Lauridsen

Hørings svar: Aud Bessesen og Ebbe Lauridsen

Navn:

Aud Bessesen og Ebbe Lauridsen

Postnr:

2100

By:

København Ø

Adresse:

Egenæksvej 9A

Email: aud@bessesen.dk ^[1]

Hørings svar vedrørende Nordhavnsvej

Undertegnede beboere på Egebæksvej 9A henviser med dette hørings svar til den protokolbemærkning som Klaus Bondam (B) afgav og som Socialdemokraterne tilsluttede sig på mødet 27. maj 2009 i Teknik- og Miljøudvalget.:

"Det Radikale Venstre og Socialdemokraterne mener, at det er afgørende, at den arbejdsgruppe, der nu nedsættes mellem staten og kommunen og som skal belyse mulighederne for en østlig ringvej, færdiggør sit arbejde, før der træffes endelig beslutning om valg af vejforslag. Arbejdsgruppen skal bl.a. sammentænke en østlig ringvej med den planlagte Nordhavnsvej og beskrive mulighederne for finansiering af en fremtidssikring af Nordhavnsvej. Det Radikale Venstre og Socialdemokraterne mener, at der først bør træffes endelig politisk beslutning, når arbejdsgruppen har færdiggjort sit arbejde"

Vi frygter nu, at Teknik- og Miljøforvaltningen har tænkt sig at se stort på denne protokolbemærkning. Det finder vi meget kritisabelt Ikke mindst i lyset af de mildest talt uafklarede økonomiske forhold omkring Metroen, Nordhavnsvejen og den fremtidige østlige ringvej.

Vi vil derfor anbefale følgende:

1: At man venter med den endelige beslutning om valg af vejforslag, til det kan ske som del af en samlet plan, der også omfatter finansiering.

2: At vejprojektet skifter ejer, således at staten som i det øvrige land også her får ansvaret for den overordnede infrastruktur.

3: En tunnelløsning ønskes

I mange storbyer bygges tunneler. Det er 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.

4: 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.

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

Med venlig hilsen

Aud Bessesen og Ebbe Lauridsen
Egebæksvej 9A
2100 København Ø

Høring:

[Nordhavnsvej - supplerende høring om støj](#) ^[2]

Destinations URL: <http://blivhoert.kk.dk/svar/733>

Links:

[1] <mailto:aud@bessesen.dk>

[2] <http://blivhoert.kk.dk/hoering/nordhavnsvej-supplerende-h-ring-om-st-j>

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal
(<http://blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Nordhavnsvej - supplerende høring om støj](#) > [Svar](#) > Høringssvar: Mark Thomasson > Høringssvar: Mark Thomasson

Høringssvar: Mark Thomasson

Navn:

Mark Thomasson

Postnr:

2100

By:

København

Adresse:

Strandvænget 3, st.tv.

Email: mthomass@gmail.com ^[1]

Endnu en gang tager beregningerne udgangspunkt i de kunstigt høje værdier, som er opstået efter Københavns Kommune af uransagelige årsager valgte at omlægge al den tunge trafik væk fra Strandøre og over på Strandvænget/Strandvejen.

Dette betyder at en reduktion på 0-2 db ikke engang vil få os tilbage til situationen før omlægningen. Der må kunne gøres mere for at reducere de støjgener, som vi oplever hver dag, når tunge lastbiler (fra kl 05:00) accellererer kraftigt og får hele vores ejendom til at ryste, vækker børn og voksne og får væggene til at slå revner!.

Høring:

[Nordhavnsvej - supplerende høring om støj](#) ^[2]

Destinations URL: <http://blivhoert.kk.dk/svar/549>

Links:

[1] <mailto:mthomass@gmail.com>

[2] <http://blivhoert.kk.dk/hoering/nordhavnsvej-supplerende-h-ring-om-st-j>