

Arbejdernes Andels Boligforening Afdeling 32



Strødamvej 2
2100 København Ø

Tlf. 39 20 42 98

afd32@aab.dk

2. april 2009

Københavns Kommune
Teknik – og Miljøforvaltningen
Center for Miljø
Kalvebod Brygge 45
Postboks 2591502 København V
Att: Nordhavnsvej anden høring

Høringsvar om Nordhavnsvejen, fra Emdrupvej til indfletningen ved Lyngbyvej station

AAB afdeling 32, der består af 376 lejligheder og rækkehuse, skal herved gøre indsigelse mod projektet i sin nuværende form.

Afdelingen har et butikscenter på hjørnet af Emdrupvej og Lyngbyvej og en boligblok på Lyngbyvej 135 til 141. Især disse nævnte adresser vil få en mærkbar forringelse under byggeriet samt ved det færdige byggeri, og resten af boligerne, vil få en mærkbar forringelse af deres bo-miljø.

På grund af planerne om vejprojektet har det ikke været muligt at genudleje Apoteket, der ligger i butikscenteret. Det har medført et stort huslejetab for afdelingens beboere og service-tab for områdets beboere, der nu har fået meget lang transport til nærmeste apotek med transportudgifter til følge.

Lokalområdet Ryparken-Emdrup er i de sidste år blevet totalt funktionstømt. Vi har mistet plejehjemmet Ryholdtgård – bogbussen – posthuset – banken – boghandlen – og apoteket.

For at stoppe denne udvikling skal vi komme med forslag, som kan vende udviklingen, så vi får et bedre vejprojekt, der tager hensyn til områdets beboere.

1. Der lægges tag over Lyngbyvej, så Emdrup – og Ryvangskvarteret forbindes. Taget udvikles som rekreativt område.
2. Hele vejbelægningen lægges med en belægning der reducerer støjen og ikke kun enkelte steder, som der ligger i forslaget.
3. At der under byggeriet foretages afværgeforanstaltninger så beboere og især butikscenteret ikke lider under unødigt af støj. At der foretages foranstaltninger så butikscenteret og dermed afdelingens beboere ikke får økonomiske tab på grund af vejprojektet.

Med venlig hilsen

Erik Jensen
formand



A|B **RYPARKEN**
...et rart sted at bo

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

Dato: 09.04.09

Høringssvar: Nordhavnsvejen 2. høring.

1. Vejprojektet.

- Luft- og støjforurening
Der bliver ikke vurderet specifikt på Ryparken mht. den øgede partikelforurening som vil komme i området. Der skrives bare at området i forvejen er hårdt belastet. Forslagene til Nordhavnsvejen løser måske nogle problemer ved Svanemøllen, men de bliver bare flyttet ud til Ryparken i stedet. Det utroligt mange penge at bruge på ikke at løse et problem. En overdækning af Lyngbyvej/en tunnelløsning vil ikke bare løse problemet, det vil også gøre livet bedre for beboerne i Ryparken. Både støjen og forureningen vil blive mindre.

2. Anlægsfasen.

Vi forudsætter at en eventuel anlægsfasen tager mest muligt hensyn til foreningen

- Medfører mindst mulige støv- og støjgener.
- Ikke medfører afbrydelser af trafik – især bustrafik - til og fra Ryparken

Venlig hilsen

A/B RYPARKEN

På foreningens vegne

Formand Jacob Præst

Næstformand Jens Damgaard Nielsen

Sven Westergaards Ejendomsadministration A/S



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

København, den 3. april 2009
Ejd. nr. 1 - 423

Vedr.: Nordhavnsvej - Anden offentlig høring 11. februar - 14. april 2009 - Forslag til lokalplan, tillæg til Kommuneplan 2005 og VVM-rapport

På vegne bestyrelsen for andelsboligforeningen Bellmansgade 7-37 skal jeg herved fremkomme med indsigelse til etablering af den nye Nordhavnvej.

Bestyrelsen mener at det vil medføre en meget forhøjet støjbelastning for beboerne i ejendommen. Ejendommen er ligger meget tæt på den påtænkte vejføring ind mod Nordhavn, ligesom ejendommen er op til 7 etager høj og derfor vil "fange" en stor del af støjen fra vejen på grund af de meget lavere støjskærme.

Med venlig hilsen
Sven Westergaards Ejendomsadministration A/S

Maibrit Osther
Ejendomsadministrator
Direkte tlf.: 33764731
E-mail: mo@swe.dk

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Miljø

Østerbro, 9. april 2009

Vedr.: Nordhavnsprojektet

A/B Borgervangen anbefaler plan B i Nordhavnsprojektet

Som tidligere fremsendt den 23. september 2007: Projektet skal fremtidssikres således, at det ikke er økonomien, men miljø og trivsel for beboerne i de påvirkede områder, der får første prioritet.

Argumenter:

1. Kvarteret er i forvejen stærkt belastet af tung trafik fra Nordhavnen og færgeterminalen
2. Forventet trafik til og fra den planlagte genbrugsplads ved Borgervænget 27 vil belaste miljøet yderligere
3. Yderligere miljøbelastning er bustrafikken frem og tilbage til Arrivas terminal
4. Linie 4A's stoppested foran ejendommen
5. Miljø- og støjbelastningen fra banegraven

Vi er tilhænger af projekt B, der er fremtidssikret, så man ikke skal i gang igen i forbindelse med havnetunnelen.

Bestyrelsen
Andelsboligforeningen
BORGERVANGEN

Nordhavnsvejhoering2

Fra: Jørgen Løndal Rasmussen [borasi@tiscali.dk]
Sendt: 11. marts 2009 18:33
Til: Nordhavnsvejhoering2
Emne: Støj mm.

Vi mener der burde opsættes støjværn, fra Emdrupsø til Emdrupvej, da der i anlægsfasen bliver større og tættere på ejendommene, trafik. Derved mere støj mm.

Støjværnene burde være en permanent løsning.

Mvh.

Andelsforeningen Emdrupvej/ Teglstrupvej.

Beboerrepræsentation Kildevang

Strandvejen 22-30. 2100 København Ø

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

København, den 12. april 2009.

Bemærkninger, Nordhavsvej anden høring.

Fra politisk hold har vi igen og igen hørt at udbygningen af Nordhavnen skal ske på en miljømæssig bæredygtig måde.

Miljømæssig bæredygtighed er nærmest blevet et mantra for hele projektet.

En tilsvarende opmærksomhed omkring miljømæssig bæredygtighed ville have skånet os borgere på Strandvejen og Strandvænget for at blive skraldespand for Københavns manglende trafikplanlægning.

Vi er, og vil fortsat, i en årrække være udsat for livstruende støj og forurening. Hvad er det egentlig for nogle mennesker som kan tillade sig, at beslutte, at udsætte sine medborgere for en sådan belastning?

Nordhavsvejen kan blive vores redning, men det haster. Ingen slipper helskindet fra den forurening vi nu og en del år ud i fremtiden, udsættes for.

Den eneste forsvarlige løsning på den kommende Nordhavsvej er naturligvis en boret tunnel i hele vejlængden fra Lyngbyvej til Nordhavnen. En vej som er dimensioneret til at blive begyndelsen til en østlig ringvej omkring København. Kun en sådan løsning vil kunne medvirke til at lette trafikpresset på indre by og måske åbne muligheder for bilfrie områder.

Andre forslag hvor tunnellen kommer op til overfladen er helt utænkelige. Alene de miljømæssige og dermed forbundne sundhedsfarlige aspekter bør tilsige at der ikke ofres yderligere tid og midler på at undersøge disse håbløse og menneskefjendske forslag. Der findes ingen fornuftig begrundelse for at vejen skal have en til- og frakørsel til Strandvænget – det var jo en Nordhavsvej der skulle anlægges. Lad det store rekreative område omkring Svanemøllehavnen være i fred og vis respekt for at miljømæssig bæredygtighed også gælder her.

En boret tunnel kan anlægges uden at det påvirker området i nævneværdig grad hvorimod andre løsninger med delvis nedgravet tunnel vil skabe et helt uoverskueligt kaos i anlægsfasen.

Borgerne vil aldrig acceptere andet end en boret tunnel.

Vores børn og børnebørn vil huske på, at vi var med til at bestemme eller have indflydelse på denne meget vitale beslutning, ligesom de politikere der stod bag vil blive krediteret for deres omtanke og fremsynethed.

Lad os nu for en gangs skyld tænke i mennesker i stedet for i kroner.

Med venlig hilsen

Beboerrepræsentationen Kildevang

Strandvejen 22-30, 178 lejligheder med ca. 350 beboere.

Klaus Poulsen
22C, 3-7

Nils Høj
28A, 4.th

Beboerrepræsentation Kildevang

Strandvejen 22-30. 2100 København Ø



KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen

Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Miljø
Postboks 259
1502 København V
Att.: Nordhavnsvej 2. høring.

Bispebjerg 12. april 2009

Hørings svar om forslag til lokalplan, tillæg til Kommuneplan for 2005 og VVM-rapport for projektet Nordhavnsvej.

Bispebjerg Lokaludvalg er i brev af 11. februar 2009 bedt om, at afgive høringssvar til forslag om lokalplan, tillæg til Kommuneplan og VVM-rapport for Nordhavnsvej.

Lokaludvalget har flere gange drøftet projektet om etablering af en Nordhavnsvej – og har allerede i høringssvar af 27. november 2007 og 28. november 2008 udtalt sig om projektet.

Bispebjerg Lokaludvalg har i dette høringssvar fokus på den del af projektet, som ligger i Bispebjerg Bydel – det vil sige tilslutningsanlægget til den eksisterende Lyngbyvej.

I forbindelse med den igangværende høringsperiode har Bispebjerg Lokaludvalg afholdt flere møder med repræsentanter for de berørte parter i boligområdet omkring Ryparken. Forvaltningen har ligeledes afholdt et informations- og borgermøde, hvor Bispebjerg Lokaludvalg var repræsenteret.

På baggrund af den gennemførte borgerinddragelse og drøftelserne i lokaludvalget er vor konklusion entydig: den kommende Nordhavnsvej bør udformes som en boret eller nedgravet tunnel med tilslutning til Lyngbyvejen under jorden.

Det er efter lokaludvalgets opfattelse afgørende, at de nødvendige resurser bliver brugt på, at sikre en bæredygtig og fremtidssikret løsning – en løsning der kan afhjælpe de støj, forurenings- og miljømæssige konsekvenser, der vil komme af at tilslutte Nordhavnsvejen til Lyngbyvejen og den deraf følgende voldsomme stigning i trafikbelastningen i området omkring Ryparken.

Projektet vil berøre flere tusinde borgere i Ryparken, Emdrup Øst og området omkring Ryparken Station. Disse borgere lever allerede i dag med voldsomme støj- og forureningsproblemer fra den nuværende Lyngbyvej. Deres samlede vilkår skal ikke yderligere forringes – men forbedres.

Bispebjerg Lokaludvalg fraråder kortsigtede løsninger, som kommende generationer skal bruge milliarder på at rette op på.



**Bispebjerg
Lokaludvalg**

Kulturhuset
Bispebjerg
Dortheavej 61, 2.
2400 København NV

Telefon:
38 14 02 60

E-mail:
Bispebjerglokaludvalg@okf.kk.dk

EAN nummer:
5798 0098 00213

www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk

I fald den politiske vilje til at fremtidssikre projektet gennem en underjordisk udflætning ikke skulle være til stede – vil Bispebjerg Lokaludvalg pege på den i høringsmaterialet beskrevne ”udflætningsmodel 2” som værende mindst problematisk for borgerne i denne del Bispebjerg bydel.

I relation til denne høring skal Bispebjerg Lokaludvalg desuden bemærke:

- Lokaludvalget finder det beklageligt, at problematikken om støj dæmpning er mangelfuldt beskrevet i høringsmaterialet. Det i materialet beskrevne forslag til støj dæmpning kan stort set kun forventes at få positiv effekt for boliger og forretninger i stueplan frem til ”Emdrup broen”, og vil ikke forventes at afhjælpe støj for højere liggende etager. Problemerne med sundhedsskadeligt støjniveau gælder også nord for ”Emdrup broen”, hvilket vil forværres ved øgning af trafikmængden
- Lokaludvalget finder det ligeledes beklageligt, at problematikken om øget luftforurening er mangelfuldt beskrevet i høringsmaterialet.
- Af disse to grunde vil Bispebjerg Lokaludvalg pege på, at den optimale løsning er, at der bliver ”lagt låg” både på Lyngbymotorvejen i forløbet frem til kommunegrænsen og på udflætningen. En sådan løsning kendes allerede i Tårnby, hvor den der er lagt låg hen over Amagermotorvejen. En sådan fremtidssikret løsning ville ikke alene sikre reduktion af støj og forurening – men også sikre den sociale sammenhængskraft mellem bydelene – og hermed en bedre livskvalitet for borgerne i området. Arealerne oven på en sådan overdækning kunne anvendes til enten bebyggelse eller rekreative formål. Bispebjerg Lokaludvalg forventer, at de støjforebyggende foranstaltninger senere bliver gjort til genstand for en nærmere forhandling / borgerinddragelse.
- Mange borgere har påpeget, at den sociale dimension af projektet ikke er seriøst behandlet i høringsmaterialet – hvilket Bispebjerg Lokaludvalg kan tilslutte sig. Her er tale om en bydel, som bliver yderligere gennemskåret af store trafikåre – hvilken betydning har det for sammenhængskraften? Borgernes sociale trivsel og sundhed? Rekreative områder / sportsanlæg der bliver nedlagt / flyttet? Disse og mange andre spørgsmål finder vi ikke er tilstrækkeligt belyst
- Vi vil benytte lejligheden til at henstille, at cykelfremkommelighed prioriteres højt. Der forløber i dag en grøn cykelforbindelse fra Nørrebro over Lersøparken, frem til Lyngbyvej hvor den ender nærmest blindt i en lang og mørk tunnel. Vi skal indtrængende anbefale, at der i relation til projektet fortsat arbejdes med at etablere en gennemgående cykelrute til Øresund, med gang/cykelbro

over Lyngbymotorvejen (hvis denne vej ikke tildækkes som ovenfor foreslået).

- Vi skal endvidere anbefale, at der i forbindelse med projektet indarbejdes en passage for gående og cyklister under jernbanen, så borgere i Ryparken sikres adgang til den nedlagte kasernes område og videre til Østerbro og kvarteret omkring Svanemøllen.
- I fald Nordhavnsvejen ikke nedgraves, er der både i anlægsperioden og senere et mærkbart problem for brugerne af sportsanlæggene ved Ryparken. Det er uacceptabelt, at en af landets store idrætsforeninger vil mangle nødvendige arealer. Området har på mange måder sociale problemer med udsatte børn og unge, og det er derfor nødvendigt at finde nærtliggende erstatningssportsarealer til de unge, der i mange tilfælde her får opbygget positive sociale relationer i sportens verden. En løsning kunne være at inddrage noget af kasernearealet samt Arriva grunden til dette formål – det betinger, at der adgang fra Ryparken under jernbanen..

Bispebjerg Lokaludvalg vil gerne bidrage til det fortsatte arbejde med at udvikle projektet til gavn for borgerne og andre i bydelen.

Vi stiller os derfor gerne til rådighed med henblik på at igangsætte og fastholde dialogen mellem lokalområdets borgere og forvaltningerne / Borgerrepræsentationen med det mål at skabe det bedst mulige projekt til gavn for alle – både i projekteringsfasen, i anlægsfasen og på langt sigt.

Med venlig hilsen

Alex Heick

Alex Heick

Formand

Bispebjerg Lokaludvalg

Jørgen Rose

Jørgen Rose

Næstformand

Bispebjerg Lokaludvalg

Dansk Cyklist Forbund, Københavns Afd.
v. Nils Grøngaard (næstfmd.)
Holsteinsgade 56, 5. t.v.
2100 Ø

Østerbro, 2009-04-14

Nordhavnsvejen, 2. høring

Hørings svar

Dansk Cyklist Forbund, Københavns Afdeling (i det følgende forkortet DCF) finder det paradoksalt og dybt bekymrende, at en ny stor bilvej indtager en så dominerende stilling i planlægningen af hvad der angiveligt skal blive en bæredygtig bydel. Værre endnu, er høringsmaterialet karakteriseret ved fundamentale faglige mangler – mangler som allerede blev kritiseret i første høringsrunde om projektet (efterår 2007).¹

På denne baggrund ser DCF ingen ræson i at bruge tid og energi på at diskutere de teknikaliteter og vage hensigtserklæringer, der udgør hovedparten af det aktuelle høringsmateriale. Vi vil naturligvis til enhver tid arbejde for de bedst mulige forhold for cyklister samt bredere for miljø, sundhed og større bæredygtighed lokalt såvel som i et større perspektiv, men det vil være absurd at prioritere diskussionen af sådanne forhold, så længe grundlaget for projektet er så tvivlsomt som her.

For kortsigtet perspektiv på bæredygtighed

Den overordnede vision for Nordhavns trafikale udvikling er at max. 1/3 af trafikken skal ske i bil (det specificeres ikke nærmere, hvordan denne andel skal opgøres). Efter dagens standard kan denne målsætning umiddelbart synes relativt ambitiøs. I betragtning af at planlægningen af en ny bydel typisk vil sætte væsentlige rammer for udviklingen over 50-100 år eller mere, finder DCF dog ikke målsætningen tilstrækkelig til at leve op til de anførte høje mål for miljø og bæredygtighed i den nye bydel i Nordhavn.

Vildledende analyse

DCF's altoverskyggende anke imod hele det fremlagte materiale er dog en anden, nemlig den ekstremt mangelfulde analyse, der gives som begrundelse for hele projektet.

I høringsfolderen hedder det således blot:

”Selv om Nordhavn skal være bæredygtig, kan det ikke undgås, at en ny bydel på størrelse med Indre Østerbro vil skabe mere biltrafik. Københavns Kommune regner med en fremtidig stigning i biltrafikken i hele byen på op til 20%, medmindre, der indføres trængselsafgifter. Nordhavnsvej er nødvendig, fordi det eksisterende vejnet ikke har kapacitet til at afvikle både den forventede generelle stigning i biltrafikken og biltrafikken til den nye bydel.”

Begrundelsen for, at projektet er nødvendigt, er med andre ord reelt blot en *forventning* om, at nye bydele genererer ny biltrafik, samt at biltrafikken generelt vil stige. I det følgende vil vi diskutere disse to argumenter nærmere.

Forventningen om at nye bydele genererer ny biltrafik

Rent logisk er denne begrundelse dybt problematisk. Ønsket om at udvikle en mere bæredygtig bydel betyder selvsagt, at hidtidig praksis og erfaringer ikke kan bruges umiddelbart som rettesnor. Derfor underløber kommunen effektivt sin egen målsætning, når en generel forventning om efterspørgslen efter vejkapacitet til biler ophøjes til nødvendighed. I bedste fald er dette ugenomtænkt, i værste fald kunne man få den tanke, at målsætningen om bæredygtighed mest er til brug i skåltaler.

DCF er naturligvis bevidst om, at bl.a. Folketinget hidtil har blokeret for kommunens ønsker om tiltag som bompenge. Netop derfor burde kommunen imidlertid fastholde det størst mulige pres ved konsekvent og kvalificeret at forfægte nødvendigheden af en radikal kursændring, så transportsektoren underlægges de samme miljømål og reguleringsprincipper som andre sektorer.

Ved ikke at gøre dette, men derimod fremture med dybt konventionelle og ureflekterede argumenter svækker kommunen sin troværdighed kolossalt. Er målsætningen om bæredygtighed overhovedet reel, eller blot noget det er rart at kunne fremføre ved festlige lejligheder?

Vildledende brug af trafikprognose

DCF finder det uforståeligt for ikke at sige pinligt, at høringsfolderen behandler en prognosticeret trafikstigning som et uomgængeligt faktum. Som udførligt beskrevet i DCFs høringssvar i den første høring om projektet, er det både indlysende og velbelyst i praksis, at trafikens udvikling naturligvis ikke sker uafhængigt af udviklingen af den trafikale infrastruktur, men derimod i et veldefineret samspil med denne.

På engelsk taler man således om *induced traffic* (eller *generated traffic*)ⁱⁱ, som er den trafik(vækst) der skabes, når infrastrukturens kapacitet udvides. Tilsvarende taler man om trafikfordampning (*traffic evaporation* eller *traffic de-generation*) for at beskrive det lidt kendte faktum, at indskrænkning af kapaciteten af bilveje - modsat hvad der ofte hævdes – ikke resulterer i en tilsvarende vækst i biltrafikken på andre veje, idet en del bilture opgives eller overflyttes til andre transportformerⁱⁱⁱ.

Vigtigheden af disse sammenhænge er bredt anerkendt, fx konstaterede det britiske trafikministeriums rådgivende komité om det overordnede vejnet (SACTRA, *Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment*) allerede for 15 år siden at

”den økonomiske værdi af et projekt kan blive overvurderet, hvis blot en beskedent mængde induceret trafik udelades [af beregningerne]. Vi anser dette forhold for fundamentalt vigtigt for vurderingen af lønsomheden [af vejprojekter]”

SACTRA (1994), her gengivet efter Litman 2009 (egen oversættelse fra engelsk).^{iv}

Litman (2009) beskriver denne problematik i langt flere detaljer.^v

Et berømt og meget velbelyst eksempel på trafikfordampning er lukningen af Hammersmith Bridge i London for biltrafik. Inden lukningen var døgntrafikken over broen på 30.000 biler, alligevel førte lukningen ikke til en mærkbar forøgelse af biltrafikken på andre veje i området, og nærmere analyser viste, at 21% af bilisterne på broen havde skiftet til andre transportmidler^{vi}. Der kendes dog tilfælde hvor en langt større andel af trafikken er forsvundet, fx 53% i tilfældet med nedrivningen af New Yorks West Side Highway.^{vii}

Yderligere eksempler inkluderer omlægningen af Strøget til gågade^{viii} samt nedrivningen af den stærkt trafikerede Cheonggye-motorvej gennem det centrale Seoul (Sydkorea)^{ix}.

Det er bemærkelsesværdigt, at kommunen igennem mange år har set udbuddet af parkeringspladser som en måde at regulere biltrafikken på, mens den tilsvarende tilgang slet ikke er slået igennem, når det gælder den overordnede planlægning af vejnettet. Tværtimod gentager høringsmaterialet den forslidte påstand om, at større vejkapacitet vil aflaste andre veje i kommunen, og fremfører skræmmeeksempler på, hvor meget trafikken vil stige på andre veje i kommunen, hvis der ikke anlægges en Nordhavnsvej (VVM-redegørelse, Ikke-teknisk Resumé side 14). I lyset af de ovenfor beskrevne forskningsresultater er denne sagsfremstilling åbenlyst tvivlsom.

Som nævnt har DCF i sit første hørings svar behandlet denne problemstilling udførligt. Dette er dog tydeligvis sket for døve eller i det mindste svært tunghøre øren. Således nævner hvidbogen om hørings svarene fra første runde blot en enkelt sætning om denne kritik, og forvaltningens vurdering af de indkomne forslag og synspunkter ang. behovet for vejen behandles kun i meget generelle vendinger, så det reelt er svært at tale om en argumentation (*Hvidbog 1: VVM-redegørelse for etablering af Nordhavnsvej, oktober 2007*, afsnittet Behov for vej, kapacitet og fremtidssikring og byudvikling i Nordhavnen).

Konklusioner

Samlet set er det DCFs konklusion på det fremlagte høringsmateriale, at

- ◆ Ingen af de foreslåede løsninger lever tilnærmelsesvist op til de påståede målsætninger for byudviklingen i Nordhavn, herunder den trafikale udvikling.
- ◆ Kommunen (og dens rådgivere) fremturer fortsat som om centrale, veldokumenterede erkendelser om induceret trafik ikke eksisterer. I betragtning af, at denne kritik allerede er blevet fremført fra flere sider i første høringsrunde, men knap nok værdiges omtale i forvaltningens opsummering af denne (Hvidbog 1), bestyrkes indtrykket af, at der foreligger en skjult dagsorden for hele høringsprocessen.

DCF skal på denne baggrund opfordre til, at kommunen radikalt gentænker projektet og borgerdialogen om det mhp. at udvikle et projekt, der for alvor kan vise vejen mod større

bæredygtighed – også på 50-100 års sigt. Ligeledes bør borgerdialogen reelt lægge op til at diskutere de centrale problemstillinger frem for blot detaljer ved to helt utilstrækkelige forslag. Endelig bør det være en selvfølge, at forvaltningen viser borgerne den respekt at forholde sig eksplicit til kritikpunkter fremført i høringen.

I modsat fald må der imødeses en langsigtet udvikling af byens trafik og miljø, der på ingen måde lever op til de fremførte ”grønne” bæredygtighedsmål. Ligeledes må det selvsagt forventes, at engagerede borgere i stort tal reagerer med frustration fulgt af apati på mødet med denne borgerdialog, der opleves som en ren *pro forma*-øvelse, der blot skal legitimere en allerede skrevet konklusion.

På vegne af bestyrelsen for Dansk Cyklist Forbund, Københavns Afdeling

Nils Grøngaard, næstfmd.

- i Dansk Cyklist Forbund, Københavns Afdeling: Ny vejforbindelse til Nordhavnen, høringsvar, 24. september 2007. (Fremsendes på begæring til afsenderen.)
- ii Newman & Kenworthy 2000: The Ten Myths of Automobile Dependence, World Transport Policy & Practice, vol. 6 no. 1 pp. 15-25.
- iii EU-kommisionen, Generaldirektoratet for Miljø (intet årstal angivet i publikationen, men andetsteds angives 2004): Reclaiming City Streets for People: Chaos or Quality of Life?
- iv Litman 2009: Generated Traffic and Induced Travel, Implications for Transport Planning. Direkte link: <http://www.vtpi.org/gentraf.pdf>. Det oversatte citat lyder i den engelsksprogede originaltekst således:

“...the economic value of a scheme can be overestimated by the omission of even a small amount of induced traffic. We consider this matter of profound importance to the value-for-money assessment of the road programme” (Litman 2009, s. 2).

- v Litman 2009: Generated Traffic and Induced Travel, Implications for Transport Planning. Direkte link: <http://www.vtpi.org/gentraf.pdf>.
- vi Hamer 1998: Roadblocks Ahead, New Scientist vol. 2118, direkte link: <http://www.newscientist.com/article/mg15721180.200-roadblocks-ahead.html?full=true&print=true>.
- vii Siegel 2007: From Induced Demand to Reduced Demand, San Diego Earth Times, April 2007. Direkte link: <http://www.sdearthtimes.com/et0407/et0407s15.html>
- viii EU-kommisionen, Generaldirektoratet for Miljø (intet årstal angivet i publikationen, men andetsteds angives 2004): Reclaiming City Streets for People: Chaos or Quality of Life?
- ix Heart and Soul of the City, The Guardian 1. november 2006. Direkte link: <http://www.guardian.co.uk/environment/2006/nov/01/society.travelsenvironmentalimpact>.

Hørings svar vedrørende Nordhavnsvej, april 2009

Svanemøllehavnen og dens sejlklubber og roklubberne samt Søspejderne og SBBU har følgende kommentarer til VVM-rapporten i forbindelse med Nordhavnsvej, lokalplan og tillæg til Kommuneplan:

Boret tunnel bedste løsning

Den bedste og mest fremtidssikrede løsning er en boret tunnel også for Svanemøllehavnen og dens brugere. Svanemøllehavnen er et stort rekreativt område med mange aktiviteter. En boret tunnel vil ikke forstyrre klublivet og de mange aktiviteter hverken i eller efter anlægsfasen, ligesom den borede tunnel skaber de bedste rammer for at værne om Svanemøllehavnen og udvikle den som et rekreativt område, der giver bydelen særpræg og identitet - som en attraktiv oase for byens borgere og andre besøgende.

Løsningsforslag A 1 reducerer Svanemøllehavnen's herlighedsværdi

Cut and cover løsningen har derimod mange negative virkninger. VVM rapporten undervurderer løsningsforslag A1's skadevirkning på havnemiljøet. Det afslappede og fredsommelige miljø vil blive forstyrret af en heftig og tungere trafik i høj hastighed. Det er særligt belastende, at til- og frakørselsrampen, som en tragt ud mod havnen sender støj over store afstande. Kommunen planlægger at opsætte støjskærme, hvilket vil være en helt nødvendig løsning, som vi påskønner, hvis løsningsforslag A 1 bliver til virkelighed. Men det er vores vurdering at de støjgener, der angives i VVM rapporten efter støjskærme er undervurderede. Derudover kan støjskærme ikke afbøde det tab af charme og sammenhæng, der opstår ved at en trafikåre med høje hastigheder og megen tung trafik skærer sig ind mellem havnen og det bagvedliggende Østerbro.

Løsningsforslag A 2's virkning på klubliv og aktiviteter i anlægsfasen

Allermest ødelæggende vil det være, når cut and cover løsningen skal forlænges til Nordhavnen tværs igennem Svanemøllehavnen. Det er svært at leve med, at en stor del af havnen helt eller delvist spærres i 3-4 år, og at Svaneknoppen inddrages til byggeplads. Det vil være ødelæggende for sejlads, roning, klubliv og aktiviteter. Svaneknoppen huser f.eks. mange af havnens aktiviteter for børn, unge, handicappede og ældre. VVM-rapporten forudsætter, at der findes erstatningspladser, men kan børn, unge, handicappede og ældre brugere af havnen let komme til de nye områder, og sikres de husly det nye sted? En stor del af klubaktiviteterne har sit udspring i klubhusene, der også huser grej m.v.. Derfor vil det være et problem, hvis både og aktiviteter placeres langt fra klubhusene uden erstatningsfaciliteter.

Klubmedlemmer, der placeres langt fra hinanden, aktiviteter der ophører eller vanskeliggøres kan let føre til medlemsflugt, som vil være skadeligt for klubberne og klubarbejdet på længere sigt. Da stort set alle aktiviteter drives af frivillige, vil det også være et stort problem, hvis mange frivillige siver væk i anlægsfasen og engagerer sig i andre aktiviteter. Uden frivillige med de nødvendige erfaringer er det svært at genoptage aktiviteterne, når gravearbejdet er færdigt. Derfor kan et gravearbejde tværs gennem havnen mere permanent lukke en række aktiviteter af stor værdi for mange mennesker.

Hvor vil man i øvrigt finde alternative bådpladser med tilstrækkelig dybde og afskærmning, som samtidig er let tilgængeligt for unge, handicappede og ældre fra området uden bil? Kan vi forvente at få erstatning for indtægtstab fra gæstesejlere, caféer og andre?

Hvad sker der med bygningerne på Svaneknoppen

Det fremgår ikke klart, hvad der sker med de mange bygninger på Svaneknoppen, hvis Svaneknoppen inddrages til byggeplads. Der er lagt mange penge og frivillige arbejdstimer i bygningerne. Det er uacceptabelt, hvis de bliver udsat for slid, og hvis der ikke sikres genopbygning ved nedrivning. Da mange af husene er centrale for aktiviteter og klubliv er der endvidere behov for genhusning. Og hvor skal de mange hundrede både som normalt står på land på Svaneknoppen placeres?

Fraråder stærkt en forlængelse af cut and coverløsningen gennem Svanemøllehavnen

Med så mange og store problemer uden antydning af fornuftige løsninger vil vi på det kraftigste protestere mod en forlængelse af cut and cover løsningen tværs gennem Svanemøllehavnen. Hvis politikerne mod forventning skulle vælge en cut and coverløsning må gravearbejdet som et minimum gå nord om Svanemøllehavnen, selvom det vil betyde en fordyrelse og give visse tekniske udfordringer. Vi vil i givet fald anbefale, at gravearbejdet tilrettelægges med udspring i Nordhavnen. Det vil have færre negative konsekvenser og gøre transporten af den opgravede jord kortere, for så vidt den kan bruges til opfyldning.

Respekt af klubberne og deres forskellighed

Livet i Svanemøllehavnen drejer sig om andet end både, bådpladser, sejlads og roning m.v. Der er et klubliv med mange forskelligartede aktiviteter, og det leves i forskellige klubber med lange traditioner og hver sin identitet. Derfor er det langt mere kompliceret at flytte rundt på både og aktiviteter end man umiddelbart skulle tro. Vi håber, at politikere og andre beslutningstagere i den videre planlægning vil respektere klubberne og tage hensyn til klublivet i havnen på samme måde som man respekterer klubber og klubdannelse inden for andre sportsgrene.

Vi vedlægger som baggrundsmateriale en oversigt med en række nøgletal over medlemmer, aktiviteter og omfang og bygningerne i Svanemøllehavnen m.v.

Med venlig hilsen
Johnnie Rørvig

Bilag

Det samlede antal personer der vil blive påvirket af Nordhavns projektet ligger omkring de 10.000 hvor ca. 4.000 er direkte medlemmer omfattende alle grupper og aldre med særlig fokus på børn, unge, seniorer og handikappede.

Oversigt over installationer der bliver påvirket/ødelagt af løsningsforslag A 1/2

- Omkring 30 bygningskomplekser, hvor flere er helt nye og andre nyrenoverede. Bygningerne er fordelt på klubhuse, masteskure, værksteder, bådejerskure, bådehaller til opbevaring af joller o.l.
- Vinterplads til 300-400 både
- Sommerplads til 110-130 både og joller, primært til brug for ungdoms og handicap afdelingerne.
- Bedding
- Mastekran
- Bådkran (5tons)
- 360 havnepladser
- Derudover selve havnen med moler, flydebroer og diverse faciliteter.

Faktablad om Handicapsejladsen i Svanemøllehavnen

Handicapsejladsen er en underafdeling af sejlklubben "Sundet". Denne helt unikke aktivitet giver handicappede mulighed for at få forandring i hverdagen, nye udfordringer og masser af frisk luft når de, som regel uden hjælpere, begiver sig ud på vandet i egen båd.

Når de først er nede i båden, bevæger de sig ligeså frit og ubesværet på vandet som de ikke handicappede sejlere. Aktiviteten drives af frivillige ulønnede medlemmer fra "Sundet".

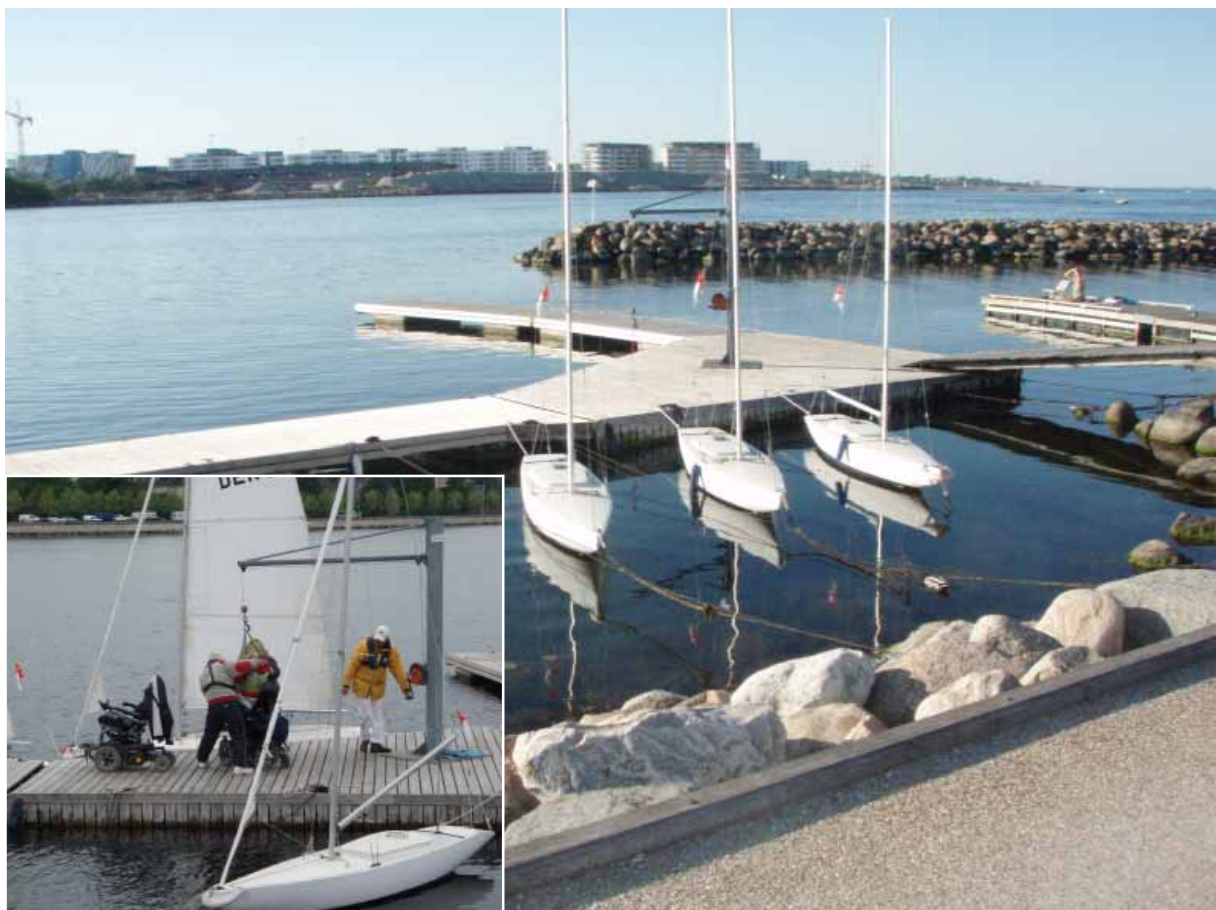
Bådene er kølbåde der ikke kan kæntré og ikke kan synke. Alt tovværk og alle reguleringer er ført ned til cockpittet hvor den handicappede sidder. Bådene kan styres med én hånd. Afdelingen har 8 af disse specielle sejlbåde og en motorjolle som følgebåd.

Sikkerheden. Under sejlads er bådene udstyret med en vhf radio så instruktørerne kan kommunikere med den handicappede fra land eller fra en følgebåd. Der bæres altid redningsvest under sejladsen.

Sejladsen foregår 3 gange om ugen fra udlagte flydebroer på nordsiden af Svanemøllehavnen.

Medlemmerne. Handicapafdelingen har i øjeblikket 28 medlemmer og 11 instruktører. Afdelingen har et tæt samarbejde med LAVUK (en speciel ungdomsklub for handicappede).

Kontaktperson: Ole Plett 20 84 10 01



Faktablad om KØS-Sejlsport (de 3 sejlkлубbers ungdomsafdelinger)

KØS er en sammenlægning af de 3 sejlkлубbers ungdomsafdelinger til en stærkere og mere levedygtig ungdomsorganisation. Denne sammenlægning har givet et bedre ungdomsmiljø, bedre udnyttelse af materiellet, bedre økonomi og kortere beslutningsveje.

De 3 moderklubber giver forsat drifttilskud til KØS.

KØS optager medlemmer fra 8 til 25 år. Når man fylder 26 melder man sig over i en af moderklubberne.

Fra 8 til 15 år kan man sejle "optimistjolle", og fra 13 til 25 år sejler man en lidt større jolle-type og "Yngling", en lille kølbåd.

KØS har ca. 90 medlemmer og ca. 50 både, flest optimistjoller.

Om sommeren er der sejllaktiviteter 4 gange om ugen, og herudover sejles der weekendture, sommertur og kapsejladser.

Der lægges meget stor vægt på sikkerheden. Alle både er synkefrie, og der skal bæres redningsvest under sejls og på broerne. Alle lærere og instruktører er veluddannede og arbejder frivilligt og ulønnet.

Om vinteren er der vedligeholdelse af udstyr, hytteture, skitur og navigationsundervisning.

Kontaktperson: Ulrik Andreasen 20 26 33 49



Faktablad om roklubberne i Svanemøllehavnen

Svanemøllehavnen har 4 selvstændige roklubber, med tilsammen ca. 2100 medlemmer. De 3 af klubberne er stiftet i 1800 tallet. Klubberne har forskellige former for roning og vinteridrætter samt socialt samvær som fælles grundlag, men har alligevel hvert sit særpræg.

Gefion – er en klub for kvinder i alle aldre.

Skjold – satser meget på motions- og langtursroning samt socialt samvær. Klubben har en af landets største og mest aktive seniorafdelinger.

Kvik – satser, udover motions- og kaproning, meget på ungdomsarbejdet, og har hver sommer åben roning for skoleelever.

Studenternes Roklub – der er en af landets absolut største roklubber, satser meget på kaproning.

Samlet repræsenterer klubberne således landets absolut største og mest alsidige romiljø.

Klubberne har tilsammen ca. 200 både og 50 kajaker fordelt med ca. 70 kaproningsbåde på Bagsværd- og Lyngby Sø, og ca. 130 både og 50 kajaker i Svanemøllehavnen.

Alle klubberne har, som medlem af Dansk forening for Rosport, en samarbejdsordning der gør, at medlemmerne kan låne både i andre klubber i hele landet. De 2100 medlemmer i Svanemølleklubberne er derfor ofte ude at ro i andre danske farvande, ligesom der kommer mange fra hele landet og ror fra Svanemøllehavnen.

Om sommeren er aktiviteten roning som dag- og aftenture, eller langture i flere dage samt trænings- og kaproning. Om vinteren er der mange forskellige aktiviteter, f. eks. roning i robassin, ergometertræning, gymnastik, pilates, svømning, dans og forskellige former for kurser, samt sociale arrangementer.

Om vinteren yder medlemmerne et meget stort og ulønnet frivilligt arbejde med at vedligeholde de 200 både, 50 kajaker og klubhusene.

Kontaktperson: Keld Lybke 35 42 57 50



Faktablad om SBBU's sejklub og lejrskoleskib "Håbet"

SBBU (Samfund – Borger – Børn og Unge) er i dag en selvejende institution der har 16 fritids- og ungdomsklubber i København, fortrinsvis på brokvarterende samt Bispebjerg og Tingbjerg

SBBU er startet for 60 år siden som boligsocialt arbejde i Foreningen Socialt Boligbyggeri.

De 16 klubber har som fælles aktivitet Lejrskoleskibet "Håbet" og sejklubben i Svanemøllehavnen.

De 16 klubber og nogle samarbejdsinstitutioner har tilsammen ca. 5000 medlemmer der uden ekstrakontingent kan benytte sejklubbens aktiviteter hele sommeren, ligesom de kan komme på fiske-, weekend- og sommerture med "Håbet".

Sejklubben samarbejder endvidere med nogle Københavnske socialpædagogiske institutioner, og "Håbet" stilles også til rådighed for nogle pensionistklubber i København.

Sidst sejklubben lavede en optælling, havde der på en sommer været 3500 besøgende.

Mange unge har gennem tiden lært at sejle, eller på anden måde fået interesse for det maritime fritidsliv i SBBU's sejklub.

Kontaktperson: Michael Strange 33 32 56 66

Weekendtur med "Håbet"



Faktablad om Søspejderne i Svanemøllehavnen

Søspejderne er en spejdergruppe under "Det Danske Spejderkorps". Gruppen, der hedder "Gry" og er ca. 75 år, driver spejderarbejde efter de normer og idealer der er for spejderarbejde generelt. Om sommeren bruger gruppen bare sejllads på vandet som middel, hvor andre spejdere bruger cykelture i skoven.

Gruppen optager børn og unge i alderen 8 – 23 år såvel drenge som piger. Der er i øjeblikket ca. 70 aktive medlemmer som fordeler sig således:

20 Optier	(8 – 12 årige) sejler optimistjoller.
19 Søspejdere	(12 – 16 årige) sejler Svendborg senior-joller og Way-Farer- jolle.
12 Jungmænd	(16 – 23 årige) Sejler større sejlbåde.
9 Ledere	(over 18) Sætter i gang, uddanner, og sikrer at alt går forsvarligt til. Sejler Banner34.

Alle mødes mindst 1 gang om ugen for at sejle og lære nyt. Hertil kommer weekend-arrangementer og en længere sommertur.

Her ud over er der ca. 10 Sølke (tidligere søspejdere på 40 – 75 år) der mødes efter behov for at sejle og give praktisk håndværkshjælp til det de unge ikke magter. (Søulkene er ikke medlemmer, men gratis hjælpere).

Gruppen ejer to klubhuse, 14 optimistjoller, fire Svendborg senior-joller, en Way-Farer-jolle, og 3 større sejlbåde. Alt dette passes og vedligeholdes af børn, unge og ledere som en del af spejderarbejdet. Ved større opgaver ydes der hjælp af forældre og gode venner (Sølke).

Kontaktperson: Gruppeleder Nils Ole Koefoed Jensen 38 79 40 44



Faktablad om Sejlklubberne i Svanemøllehavnen

De 3 sejlklubber i Svanemøllehavnen (K.A.S. – Sundet og Frem) er selvstændige sportsklubber under Dansk Sejlunion, alle store nok til at have en effektiv ledelse og økonomi, men ikke større end at medlemmerne i den enkelte klub kender hinanden. De 3 klubber har hver deres kulturelle baggrund, traditioner og aktiviteter. De har tilsammen ca. 2800 medlemmer, fordelt på bådejere, sejlerelevener og ungdomsmedlemmer.

Klubberne ejer og vedligeholder 19 skolebåde som de stiller til rådighed for sejlerekolen, ligesom de ejer og vedligeholder 3 store klubhuse, samt en række masteskure, værksteder og bådpladsskure. Det nyeste tiltag er, at sejlklubben Sundets medlemmer som frivilligt ulønnet arbejde, har opført en bygning yderst på Nordmolen med værksteder og frokoststue.

Klubbernes aktiviteter er blandt andet:

Almindeligt klubliv, med fællessejladser, sociale og faglige sammenkomster, samt et aktivt seniorarbejde.

Kapsejlads arrangeres en gang om ugen i samarbejde med de 4 andre klubber i lokalområdet. Herudover arrangerer klubberne distance kapsejladser, navigations sejladser og 24-timers sejladser.

Klubbernes sejlerelevener underviser i praktisk sejlads og teoretisk navigation, op til Søfartsstyrelsens duelighedsbevis og Yachtskipper 3. Der undervises også i kapsejlad og radiocertifikat. Det praktiske foregår til vands om sommeren og det teoretiske i klubhusene om vinteren. Rigtig mange mennesker i det storkøbenhavnske område, har fået deres sejlerelevener i Svanemøllehavnen klubber, som hvert år har ca. 500 holdelever til praktisk og teoretisk undervisning.

Havnedrift. Klubberne har i fællesskab oprettet "Svanemøllehavnen A/S" som står for den daglige drift af havnens ca. 1100 bådpladser, og som lejer overfor "By og Havn". Klubberne står selv for landplads til bådene om vinteren.

Frivilligt arbejde. Alt arbejde med klubliv, kapsejlad, vedligehold af de mange bygninger og klubbåde samt al undervisning på sejlerekolen, bliver udført af medlemmerne som frivilligt arbejde.

Ungdomsarbejde, **se særligt faktablad.**

Alt dette gælder de 3 klubber i Svanemøllehavnen. I Havnelauget Sundkrogen længere inde i havnen ligger yderligere 4 sejlklubber med små 600 medlemmer, som der samarbejdes med.

Kontaktpersoner: Niels Erik Andersen 20 68 64 12 og Vibeke Andersen 28 88 52 66.





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

Høringsvar vedrørende Nordhavnsvej anden offentlige høring.

Danmarks Idræts-Forbund har via Københavns Boldspils Union modtaget forslag til lokalplan, tillæg til Kommuneplan 2005, samt VVM-redegørelse og har følgende kommentarer:

Ryparken Idrætsanlæg

Anlægget rummer i dag ud over de allerede beskrevne baner og faciliteter, ialt 19 fodboldklubber med tilsammen ca. 3000 medlemmer, hvoraf Boldklubben Skjold med i alt 1165 udgør den største bruger. Mere end halvdelen af klubbens medlemmer er børn og unge, som kommer fra Ryparkens nærliggende beboelser. På anlægget afvikles tillige årligt (2008) 849 turneringskampe under KBU (Københavns Boldspils Union) og DAI (Dansk Arbejder Idrætsforbund).

Ved såvel vejforslag A som vejforslag B inddrages i alt 4 ud af de 6 fodboldbaner beregnet til 11-mandsfodbold.

Det er imidlertid Danmarks Idræts-Forbunds vurdering, at yderligere en bane ikke vil være anvendelig til turneringsfodbold, idet byggepladsarealet grænser helt op til banens ene kant/hjørne. Det er således vor vurdering, at 5 ud af 6 baner ikke vil være anvendelige i anlægsfasen.

VVM-redegørelsen bemærker, at der vil blive etableret nye kunstgræsbaner til erstatning for de baner, der inddrages.

Danmarks Idræts-Forbund bekendt er alle etableringer af nye kunstgræsbaner i København en opgradering af allerede eksisterende grus eller græs 11-mandsbaner til kunstgræs. Disse baner, som Danmarks Idræts-Forbund ser med stor tilfredshed på etableringen af, tjener således ikke til erstatning af de baner, som grundet Nordhavnsvejens skæring gennem Ryparkens Idrætsanlæg, inddrages.

VVM-redegørelsen bemærker imidlertid også, at Københavns Kommune undersøger muligheden for at etablere nye baner andetsteds, som erstatning for de 5 mistede baner på Ryparkens Idrætsanlæg.

Danmarks Idræts-Forbund er meget enig med Københavns Kommune i dette og skal opfordre til at dette arbejde fremskyndes, således at nye baner kan stå klar når arbejdet med Nordhavnsvej

påbegyndes. Danmarks Idræts-Forbund skal i den forbindelse henvise til vort notat ”Fodboldbanekrise i København”, hvor vi giver forslag til placering af nye baner i Københavns østlige og nordøstlige del. Notatet er fremsendt til Københavns Kommunes Kultur og Fritidsudvalg og til Kultur og Fritidsforvaltningen.

Notatet vedlægges som bilag 1 til høringssvaret.

Yderligere skal Danmarks Idræts-Forbund bemærke, at placeringen af nye baner bør finde sted på Østerbro under hensyntagen til de mange børn og unge, som vil miste deres trænings- og kampfaciliteter, ved inddragelsen af banerne på Ryparkens Idrætsanlæg.

Svanemøllehavnen

Svanemøllehavnen og Sundkrogen rummer i dag tilsammen 1377 bådpladser og 7 sejlkubber med tilsammen 3263 medlemmer. Dermed er Svanemøllehavnen Danmarks suverænt største lystbådehavn. Yderligere rummer Svanemøllehavnen 4 ro- og kajakkubber med tilsammen ca. 2500 medlemmer.

Svanemøllehavnen udgør således et rekreativt anlæg til fritidsformål for næsten 6000 organiserede foreningsmedlemmer. Svanemøllehavnen rummer nogle af de ældste og mest betydende foreninger inden for sejlsport og rosport.

Yderligere benyttes Svanemøllehavnen af et meget stort antal gæstesejlere i sommersæsonen.

Det fremgår af VVM redegørelsens side 177, at Svanemøllens Lystbådehavn vil blive påvirket kraftigt i anlægsfasen af vejstrækning A 2. Og en anlægsfase, som er estimeret til 4 år. Det fremgår, at der som følge af anlægsarbejdet vil blive fjernet minimum 300 bådpladser og formentlig flere, alt efter den endelige placering af byggepladsen. Yderligere vil hele Svaneknoppen blive anvendt til byggeplads og vil dermed ikke være anvendelig til det nuværende formål.

Danmarks Idræts-Forbund har noteret sig redegørelsens bemærkninger om, at de inddragne bådpladser vil blive erstattet af midlertidige pladser, formentlig ved etablering af en midlertidig havn nord for lystbådehavnen.

Såfremt der med nord for havnen menes Svanemøllebugten frem mod Tuborg Havn skal vi bemærke, at den inderste del af bugten er meget lavvandet, hvorfor moler skal placeres et stykke ude i selve bugten for at opnå vanddybder på omkring 3 meter.

Endvidere er vindforholdene i bugten ofte således, at en midlertidig havn vil kræve en kraftig dækmole nord for den midlertidige havn.

Det er under alle omstændigheder væsentligt, at bådpladser til erstatning for de inddragne pladser, placeres på Nordhavnen og så tæt på de oprindelige pladser som muligt.

Byggepladsen vil tillige inddrage hele Svaneknoppen, der i dag huser sejlkubernes ungdomsarbejde og jollesejlads. Danmarks Idræts-Forbund skal beklage, at dette areal med nybyggede klubhuse til ungdomsarbejde, inddrages i forbindelse med anlægsarbejdet. Det er således væsentligt, at disse faciliteter erstattes i anlægsperioden og at erstatningsfaciliteter og jolleareal placeres så tæt på de eksisterende ”moderklubber” og deres klubhuse, som muligt.

Danmarks Idræts-Forbund skal tillige henstille til, at de lukninger af havneindløbet, som gennemføres i forbindelse med anlægsarbejdet, i videst muligt omfang ikke gennemføres i perioden maj til september.

Vejforslag

Under henvisning til ovennævnte og dermed de meget voldsomme indvirkninger anlægsfasen og byggepladser vil få på Svanemøllehavnen og dens brugere, skal Danmarks Idræts-Forbund anbefale, at Københavns Kommune vælger **vejforslag B** som løsningsforslag til vejføring mellem Nordhavnen og Lyngbyvejen.

Med venlig hilsen

Mads Bang Aaen
Formand
Københavnerrudvalget, Danmarks Idræts-Forbund.

Bilag 1.

Fodboldbanekrise i København

Københavnernes idrætsmuligheder ligger langt under det niveau, som borgere i andre kommuner tilbydes. Indendørs faciliteter er få og trænger til renovering, udendørsarealer er også få og presses af initiativer til andre formål.

Senest har debatten om byggeri på Kløvermarken skabt fornyet fokus på de få grønne områder i København og ikke mindst deres anvendelse til fodboldbaner og foreningsaktiviteter for børn, unge og voksne. Samtidig oplever mange Københavnske fodboldklubber stor medlemstilgang og ventelister. Det er ikke mindst børn i 6-10 år alderen, som har et stort behov for deltagelse i fodboldaktiviteter på klubplan.

Kløvermarken er indtil videre ”skudt til hjørne”, men truslen om tab af plads/11-mandsbaner på Kløvermarken er fortsat tilstede.

Yderligere en trussel/udfordring melder sig nu inden spørgsmålet om Kløvermarken er afgjort. En ny vejføring fra Lyngbyvej til Nordhavnen medfører, at fire til fem 11-mandsbaner i anlægget ved Ryparken forsvinder i en periode på minimum 4 år. Der vil i denne periode således kun være en til to 11-mandsbaner, samt kunstgræsbanen til rådighed på anlægget i den nævnte 4 års periode, forudsat at Københavns Kommunes beregninger om arbejdspladsens størrelse holder. Det kan meget vel ske, at hele fodbolddelen af anlægget omdannes til arbejdsplads for vej-og tunnelbyggeriet. I så tilfælde udgår yderligere to 11-mandsbaner.

Yderligere vil metrobyggeriet medføre, at en 11-mandsbane i Nørrebroparken forsvinder.

Samlet vil altså fem til ni 11-mandsbaner forsvinde i København inde for 1-1½ år.

De nævnte udbygninger af Københavns infrastruktur sætter vi fra idrættens side ikke spørgsmålstegn ved, de er helt sikkert nødvendige. Men det er grønne områder og fodboldbaner også. Det er derfor helt nødvendigt, at Københavns Kommune sammen med de relevante idrætsorganisationer indleder et arbejde for at finde nye arealer til erstatning for de arealer, som nu på grund af vej- og tunnelbyggerier forsvinder.

Danmarks Idræts-Forbund, har sammen med Københavns Boldspil-Union, Dansk Arbejder Idrætsforbund taget initiativ til en indledende vurdering af områder og arealer, som enten midlertidigt eller permanent vil kunne tages i anvendelse til fodboldformål.

Ved bedømmelse af de områder, som i det følgende er oplyst, der er alene vurderet hvor stort et areal der er til rådighed og hvor mange baner det kan rumme. Vi har ved bedømmelsen således ikke kastet os ud i en vurdering af arealet/områdets beskaffenhed mm., da dette ville kræve undersøgelser, som det på dette tidspunkt vil være for tidligt at iværksætte. Det ligger også uden for vor kompetence at analysere disse forhold.

Til en samlet styrkelse af fodboldspillet muligheder og fodboldklubbernes virksomhed i København, skal vi pege på følgende arealer som mulig anvendelse til fodboldbaner (11-mandsbane = 65x102 m):

1. "Beauvais-grunden" – et areal på hjørnet af Lyngbyvej og Rovsinggade . Arealet vil kunne anvendes til en 11-mandsbane og en 7-mandsbane.
2. "Gasværksgrunden" i forlængelse af B 93s fodboldanlæg. Arealet vil kunne anvendes til to 11-mandsbaner og to 7-mandsbaner.
3. "Projekt Søfodbold" – udnyttelse af arealet i Sortedamssøen, som tømmes i forbindelse med Metro-byggeriet. Der henvises til særskilt rapport udarbejdet af Johan Gram m.fl.
4. "Dokarealet" for enden af Nordhavnsvej ude på selve Nordhavnsområdet. Området er omfattet af byudviklingsprojektets fase 2 og der vil således kunne etableres et midlertidigt fodboldanlæg, som dog vil kunne være på stedet i en længere årrække. Anlægget vil på grund af sin beliggenhed især være eget til træning og turneringsfodbold for ældre ungdom og seniorer. Arealet vil kunne anvendes til seks til otte 11-mandsbaner.
5. Svanemølle Kaserne – forhandling med forsvaret om ibrugtagning af

- arealet omkring det køretekniske anlæg til fodboldformål. Arealet ligger i forlængelse af de nuværende fodboldbaner på Ryparksanlægget. Der bør kunne afsættes et areal, evt. midlertidigt, svarende til to 11-mandsbaner.
6. Jernbanearealet ved Mjølnerparken. Arealet vil kunne anvendes til En 11-mandsbane og en 7-mandsbane.
 7. Fodboldarealet/græsarealet mellem Lersø Park Alle og Keldsøvej i Emdrup. Arealet bør kunne rumme to 11-mandsbaner. Anlægget vil også kunne anvende til klubbernes børnetræning, et børneanlæg primært med 7-mandsbaner til træning og kampe. Arealet ligger bolignært i forhold til transport af børn i 6-10 års alderen.
 8. Ryparksanlægget. I forbindelse med reovering af idrætsanlæg i København og dermed også lokaliteter i Ryparksanlægget bør det overvejes, om dele af anlægget i Ryparken bør nedrives og genopføres med en anden planløsning, som muligt kunne tilvejebringe mere plads/areal til anlæggets udendørsfaciliteter, herunder beachvolleybaner og fodboldbaner.
 9. Banen bag ABs gamle klubhus ved Kbh.Universitet og banen på Gadelandet. Opgradering af de to baner til kunstgræs. Derved øges brugerfladen og andre baner kan aflastes eller brugerfladen udvides.
 10. Lersøparken/Bispebjerg Boldklub. Arealet kunne niveauudjævnes ved den skrånende del af arealet, hvorved der kunne tilvejebringes yderligere en 11-mandsbane.

Ovennævnte opstilling skal betragtes som et idekatalog, der kan tages udgangspunkt i ved vurdering af mulige arealer til anvendelse som fodboldbaner. Der er som nævnt ej heller vurderet på arealets egnethed i forhold til omkostninger ved omlægning, evt. miljøforhold eller andet som naturligvis skal tages i betragtning i forbindelse med en eventuel prioritering blandt udvalgte.

Kataloget tager ej heller stilling til hvem, hvilke klubber, som bør anvende de baner, som nyetableres. Det er dog væsentligt, at børn og unge (6-12 år) sikres adgang til baner, som ligger i nærheden af de boligområder, hvorfra medlemmerne rekrutteres. Det betyder som tidligere nævnt, at et eventuelt anlæg på Nordhavnen, på lige fod med anlægget i Hekla Park på Amager, bør prioriteres til senior og Old Boys fodbold, da disse medlemsgrupper selv er i stand til at transportere sig til de steder, hvor der trænes og spilles.

På baggrund af situationen omkring manglende fodboldbaner i København skal vi opfordre Københavns Kommune til snarest at sætte et arbejde i gang med henblik på tilvejebringelse af nye og flere fodboldbaner til erstatning for de baner, som inden for den kommende tid forsvinder. Dette ”katalog” er idrættens indledende bidrag til dette arbejde.

Mads Bang Aaen
Danmarks Idræts-Forbund
Københavnerudvalget
Formand.

DN København

Kris Ømann, Tyrolsgade 13, 2.tv, 2300 København S.
Telefon: 27 29 14 40, e-mail: kris@oemann.dk



Dato: 14. april 2009

Til: Københavns Kommune, Center for Miljø

Høringssvar vedr. Nordhavnsvej – Forslag til lokalplan samt Forslag til kommuneplantillæg med VVM-redegørelse

Københavns Kommune har i februar-april 2009 fremlagt Forslag til lokalplan samt Forslag til kommuneplantillæg med VVM-redegørelse for Nordhavnsvej til offentlig høring.

I DN København har vi drøftet de fremlagte forslag og har følgende indsigelser og bemærkninger:

I: Rekreative områder

Etablering af Nordhavnsvej vil påvirke boldbanerne ved Ryparkens Idrætsanlæg – både i anlægsfasen, hvor arealer inddrages til arbejdsarealer, og permanent ved inddragelse af arealer til selve anlægget. Det er vigtigt at understøtte de rekreative aktiviteter i området, herunder boldklubberne. Derfor bør erstatningsbanerne være etableret før anlægsarbejdet går i gang, så klubberne fortsat har baner at bruge i lokalområdet.

DN København vil gerne gøre opmærksom på, at området ved baneterrænet/Nordhavnsvej er ideelt til om muligt at etablere flere boldbaner og bør udnyttes hertil.

Vi savner desuden en kobling til Københavns Kommunes grønne udspil "Lommeparker, træer og andet grønt" samt "Metropol for mennesker". Det bør fremgå tydeligere i VVM-redegørelsen og lokalplanen.

II: Stiforbindelser

Ved etablering af Nordhavnsvej overskæres stiforbindelser og adgang fra Ryparken St./ Lyngbyvej til de grønne områder ved Ryparkens Idrætsanlæg og Ryvangen Naturpark. Stiforbindelser og adgang på tværs af den nye Nordhavnsvej er ikke beskrevet i lokalplanforslaget. Af skitsetegninger på lokalplanforslagets forside og af VVM-redegørelsens afsnit 2.3 og 2.7 fremgår ellers to forbindelser: En bro hvor stien langs Ringbanens vestside overskæres af Nordhavnsvej; samt en forbindelse ind til Ryparkens idrætsanlæg fra Ryparken St./Lyngbyvej. DN København mener, at de på skitserne viste forbindelser eller lignende forbindelser vil sikre gode adgangsforhold og vil være nødvendige for fortsat god adgang til de grønne områder og idrætsanlæg. Etablering af forbindelser bør fastlægges i lokalplanen.

III: Beplantningsbælter

Af VVM- og lokalplanredegørelserne fremgår, at der ikke er naturværdier i lokalplanområdet. DN København er ikke enig. Vi mener, at de grønne vilde krat langs jernbanernes dæmningskråninger udgør lokale naturelementer, som via de grønne områder er sammenhængende med Ryvangen Naturpark og derfor ikke er uvæsentlige. Ved etablering af Nordhavnsvej fjer-

nes eller afskæres en del af disse krat, primært langs Farumbanens nordside. Af VVM-redegørelsen fremgår, at forringelse af naturværdier og landskab kan undgås ved afværgeforanstaltninger som genplantninger af træer og bevoksninger. Beplantningsbælter langs Nordhavnsvej fremgår da også af skitsetegningerne på lokalplanforslagets forside samt i VVM-redegørelsen. DN København mener, at der bør etableres nye grønne beplantningsbælter langs Nordhavnsvejs nordside til erstatning og finder de skitserede beplantningsbælter rigtig gode. Beplantningsbælternes afskærmende effekt fra Nordhavnsvej er også af væsentlig interesse for rekreativ brug af de grønne områder. Etablering af grønne bælter/genplantning eller efterfølgende grøn bearbejdning af lokalplanområdet bør fastlægges tydeligere i lokalplanens redegørelse og bestemmelser.

Endvidere bør det om muligt tilstræbes, at de nye beplantningsbælter etableres før arbejdet med anlæg af Nordhavnsvej begynder, således at sammenhængen til de andre nærliggende grønne områder bliver opretholdt og at der ikke efterlades et stort, åbent sår i landskabet.

IV: Grundvand og overfladevand

Kildevældssøen ligger umiddelbart syd for lokalplanforslagets delområde II. Søen udgør en vigtig biotop og rekreativ værdi for området og er en del af den fredede Kildevældsparken. Under anlægsarbejdet af Nordhavnsvej forventes at sænkning af grundvandet vil være i drift i et par år, og at der vil foregå størst oppumpning af vand ved gennemførelse af vejforslag A. Det medfører naturligt en sænkning af grundvandsstanden i området. Når vandtrykket tages af, fås en meget bred grundvandsenkning. Idet vandtrykket tages af i toppen af kalken, vil det have stor indflydelse på Kildevældssøen og potentielt også på søen i Ryvangen Naturpark. Kildevældssøen er ret dyb i forhold til sin størrelse. Derfor er det vigtigt at sikre, at de afværgeforanstaltninger, der er påtænkt i forhold til reduktion af tilstrømning fra vandførende lag er tilstrækkelige. Det bør af VVM-redgørelsen fremgå tydeligere hvilke undersøgelser, der er lavet eller tænkes lavet under anlægsarbejdet for at sikre at søens tilstand ikke påvirkes.

V: Vejtilslutning til Strandvænget, vejforslag A

Vejforslag A medfører nedrivning af en række bygninger på Strandvænget for at gøre plads til vejtilslutning Nordhavnsvej/Strandvænget. Bygningerne af lav og middel bevaringsværdi udgør i sig selv ikke nogen stor værdi. Men nedrivning vil medvirke til markant ændring af områdets karakter fra blandet by og trafik til ren trafikplads. Efter nedrivning vil området bestå af jernbaner med udfletning af Kystbanen/Hillerødbanen, Farumbanen og Svanemøllens sporarealer, og af veje med kryds/bro/udfletning af Østerbrogade, Strandvænget, Ryvangs Allé og Nordhavnsvej med tunnelport. Området kan komme til at fremstå uheldigt fodgænger- og cyklist-ubehageligt. Nedrivningsløsninger er ofte set anvendt ved etablering af pladskrævende infrastruktur i tæt bybebyggelse men sjældent særligt heldige. Der bør derfor søges en bedre løsning uden nedrivning af bygningerne. Såfremt nedrivning ikke kan undgås, bør der gennemføres foranstaltninger til sikring af gode forhold for gående og cyklister samt et godt, gerne grønt byrum, i området. Vvm-redegørelsen bør tage bedre stilling til trafikpladsproblematikken. Lokalplanforslaget bør, hvis nedrivningsløsningen fastholdes, fastlægge bestemmelser om afværgeforanstaltninger.

VI: Kollektiv trafik

Under selve anlægsfasen vil den kollektive trafik i området blive påvirket, idet Nordhavnsvej skal føres under Ringbanen og Kystbanen. VVM-redegørelsen redegør for hvilke foranstaltninger, der kan foretages for at minimere generne for brugerne af de to baner. Der mangler til gengæld en redegørelse for, hvordan etableringen af Nordhavnsvej understøtter den kollektive trafik i området. Dvs. hvordan sikres andelen af den kollektive trafik i henhold til kommunens beskrevne målsætninger. Der bør fremgå tydeligt, hvad tankerne er omkring dette, herunder for eksempel hvor der planlægges p-pladser til brug for delebil-ordninger og lignende.

VII: De to vejløsninger

Overordnet set må vi anbefale, at det er løsningen med den borede tunnel, der gennemføres, idet vi vurderer, at det er den løsning, der vil have mindst indvirkning på omgivelserne m.m. efter anlægsarbejdet er færdigt.

Med venlig hilsen

Kris Ømann
DN København

Ejerlauget vedr. rækkehusbebyggelsen ved Solvænget m.v.
v/ Bestyrelsesformand Ulrik Danneskiold-Samsøe
Soldalen 12, 2100 København Ø

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

Ulrik Danneskiold-Samsøe
Soldalen 12
2100 København Ø

Telefon: 39 29 61 30
Mobil: 3137 6130
info@solvaenget.dk
www.solvaenget.dk

Dato:

13. april 2009

Nordhavnsvejen, 2^{den} VVM-høring.

Ejerlauget vedr. rækkehusbebyggelsen ved Solvænget – i det følgende ”Ejerlauget” - vil gerne give udtryk for laugets/foreningens synspunkter i forbindelse med den kommende vejforbindelse mellem Nordhavnen og Lyngbyvej.

Ejerlauget, der omfatter kvarteret omkring Soldalen samt dele af Østerled, Solvænget og Vesterled, har som nabokvarter en direkte og meget åbenbar interesse i, hvordan vejanlægget bliver udformet. Som beboere, der dagligt færdes på Østerbro, mener vi desuden at kunne bidrage med erfaringer og synspunkter, som kommer tættest på virkeligheden.

Situationen i dag

Vi har i de senere år klart kunnet konstatere den erhvervsudvikling, som er i gang i havnen i form af øget trafik. Da vi er storbrugere af Strandvejen/Østerbrogade, har vi tydeligt kunnet mærke det på intensiteten af biltrafikken på Strandvejen og Strandvænget.

Samtidig har vi kunnet iagttage en kraftigt øget myldretidstrafik på Tuborgvej, som formentlig stammer fra erhvervs- og boligudbygningen på den tidligere TUBORG-grund. Den videre udbygning på TUBORG-arealet og i Nordhavnen vil klart medføre en øget biltrafik.

Vores holdning til Nordhavnsvejprojektet

Det er grundlæggende vores synspunkt, at byudvikling og trafikafvikling er ekstremt nært knyttede. Vil man have det ene, må man også tage det andet. Tomme trafik anlæg uden byudvikling giver ikke mening. Nye byområder uden trafikbetjening giver kaos.

Det betyder, at Nordhavnsudbygningen er en forudsætning for Nordhavnsvejen. Sker det, at Nordhavnsudbygningen forsinkes eller bortfalder, vil det i vores øjne få konsekvenser for Nordhavnsvejprojektet.

Byplanmæssige betragtninger, Nordhavnsvejprojektet

De følgende betragtninger har som forudsætning, at Nordhavnsudbygningen realiseres.

Ser vi på den eksisterende trafik, som vi har i dag ad Strandvejen/Strandvænget består den af følgende former for trafik.

- Personbiler og varebiler som har slutmål dels i Nordhavnen dels længere ind mod centrum. Denne trafik er meget præget af myldretidstrafik. I weekenden er den moderat.

- Lastbiler som i udpræget grad består af containertransport og entreprenørbiler. Også lastbilerne er præget af meget hverdagstrafik. Bilerne er meget store. Entreprenørbilerne er ofte ekstremt støjende. De overtræder utvivlsomt de i forvejen lempelige støjgrænser for lastbiler.
- Cyklister, som benytter ruten, fordi det er den hurtigste rute til centrum.

Der er således tale om en væsentlig gene for de beboere, som bor langs Østerbrogade og Strandvænget. Disse beboere er ikke beskyttet mod støj eller anden gene bortset fra eventuel facadeisolering, som de selv har bekostet. Ejerlaugets medlemmer hører dog ikke til denne udsatte gruppe, da vi bor længere væk. Den nuværende gene fra trafikken må forventes at stige til det værre i de kommende år, da havnen er under udbygning med nyt erhvervsbyggeri.

Hvis vi forestiller os en fremtidig vejløsning, er der følgende fire scenarier:

1. Scenarie 1. De eksisterende veje skal alene afvikle den øgede trafikmængde, eventuelt forsynet med afskærmning og støjabsorberende asfalt.
2. Scenarie 2. Cut & cover løsningen, første fase, hvor der ikke er tunnel tværs over havnen.
3. Scenarie 3. Cut & cover løsningen, sidste fase, hvor tunnelen tværs over havnen er bygget.
4. Scenarie 4. Den borede løsning.

Scenarie 1

Dette er skrækscenariet. I stedet for trafik delvis i tunnel, vil der overhovedet ikke være trafik i tunnel. Den situation ønsker vi af indlysende grunde ikke.

Scenarie 2

Set i forhold til den eksisterende situation er den situation klart bedre.

Strandvejen/Strandvænget vil kun blive benyttet af lokaltrafik, eksempelvis cykeltrafik. Transittrafik – uanset slutmål – vil benytte tunnelen. Det vil være hovedparten af de tunge køretøjer og de personbiler, som benyttes i myldretiden.

Scenarie 3

Set i forhold til den eksisterende situation er den situation endnu bedre.

Strandvejen/Strandvænget vil kun blive benyttet af lokaltrafik, eksempelvis cykeltrafik. Transittrafikken vil dels vil benytte tunnelen helt til Nordhavnen, dels forlade den ad portalmundingen ind mod de øvrige havneområder og centrum.

Scenarie 4

Denne situation vil være attraktiv for biltrafik mellem Lyngbyvej og Nordhavnen. Om den vil være attraktiv for trafik til centrum og de øvrige havneområder, er det svært at bedømme. Trafikken til disse områder kunne måske være fristet til at benytte det nuværende vejsystem. Det vil betyde en mindre oplevet forbedring for naboerne, og det vil give en utilfredsstillende lav benyttelse af den nye kostbare investering. Skal man gradbøje

en genevirkning, kan det meget vel være, at den uundgåelige gene fra en tunnelmunding måske er mindre, end den gene som fortsat vil komme fra trafikken på de eksisterende veje.

Arealkrav og Nordhavnsvejprojektet

Det fremgår af forlaget til lokalplan, at lokalplanområdet ikke omfatter det areal, som benyttes af DSB's værksted på Helgoland. Det har som konsekvens, at vejføringen i cut & cover løsningen vil få en skrap drejning straks efter portalbygningen. Ifølge de oplysninger, som kom frem på borgermødet den 2. marts 2009, kunne det ikke være anderledes, og følgelig kunne portalbygningen ikke forskydes længere ned mod Svanemølleværket. Det vil sige væk fra de beboede områder.

I Ejerlauget mener vi, at "fredningen" af DSB's værksted er en klar ulempe for begge løsninger. Hvis DSB's værksted blev inddraget i lokalplanområdet og eksproprieret, ville vejprojektet få følgende fordele:

- For Cut & cover løsningen, vil det være muligt at få en linjeføring uden væsentlige kurver og en portalbygningen placeret i større afstand fra boligområder og de rekreative områder ved vandet.
- For den borede tunnel vil det måske være muligt at lave en underjordisk frakørsel ind mod centrum?
- Det større areal, som vil blive til rådighed, vil skabe mulighed for at skabe parkeringsareal for det kommende rekreative område ved stranden. En sådan parkeringsplads vil samtidig skabe afstand mellem trafik og miljøfølsomme områder.

I Ejerlauget kan vi ikke se, at DSB og datterselskabet DSB First skal have særfordele mod ekspropriering. DSB med tilknyttede selskaber er ikke længere en statsinstitution, da selskabet er et aktieselskab, som driver entreprenørvirksomhed i udlandet. Der er også et politisk ønske om privatisering.

Værkstedet på Helgoland må uden vanskeligheder kunne flyttes, ligesom DSB i de senere år har restruktureret værkstederne i København. Omkostningerne til en sådan flytning må let kunne betales af de fordele, som det øgede areal giver muligheder for i Nordhavnsvejprojektet.

Yderligere argumenter for flytning af DSB's værksted

Som nævnt ovenfor giver en flytning af DSB's værksted mere frihed i vejføringen. Efter Ejerlaugets opfattelse må det også lette projektet for omlægninger af de mange store ledningsføringer, som er i området. Ejerlauget har ingen viden om, hvor den konkrete ledningsføring befinder sig, men vi ved at der forefindes følgende ledninger:

- ✓ Spildevandsledninger til kloakpumpestationen ved Helgoland (som antageligvis ikke kan flyttes?)
- ✓ Naturgasledninger til Svanemølleværket
- ✓ Fjernvarmeledninger fra/til Svanemølleværket
- ✓ Hovedkabler fra Svanemølleværket til elforsyningsnettet
- ✓ Vandforsyningsledninger

Luftforurening, Nordhavnsvejprojektet

Boulevardbanen blev bygget til damplokomotiver omkring 1. Verdenskrig. Dengang var man ikke så kræsne med partikelforurening i tunneler. Det mener vi i Ejerlauget, at vi ikke skal gentage i den kommende Nordhavnstunnel. Uanset hvilken tunnelloøsning, som bliver resultatet.

Ifølge "Lokalavisen Østerbro" 25. marts 2009 afviser Københavns Kommune partikelfiltre i tunnelen. I Ejerlauget er vi delvis enige. For den helt rigtige løsning vil være filterkrav til samtlige biler, som skal køre i København. Og der vil ikke være tale om ny teknologi. Løsningerne er kendte. Men kan Københavns Kommune ikke beslutte sig for at løse problemet ved kilden og lade forurenere – det vil sige bilisten – betale, så vil den næstbedste løsning være filtre i tunnelerne. Vi mener dog, at Københavns Kommune skal til at få sig taget sammen til at kræve filtre på køretøjerne. Og det kan ikke gå stærkt nok, for filtrene vil også komme byens øvrige beboere til gavn.

Et lille billede som illustrerer det oplagte i Ejerlaugets synspunkt. Alle biler er i dag forsynet med et lydfilter (udstødning), som ingen stiller spørgsmål ved rimeligheden af. Kombinationsløsninger af lyd- og partikelfiltre må være kravet.

Ligesom elektrificeringen har løst problemet med damplokomotiver i Boulevardtunnelen, så vil den kommende mangel på olie også løse partikkelproblemet fra bilerne. Ifølge EU DG TREN løber kloden tør for råolie om cirka 50 år. Længe inden da vil bilerne have skiftet til en anden energikilde, end vi bruger i dag.

Støj, Nordhavnsvejprojektet

Støjbelastningen som konsekvens af de fire scenarie nævnt tidligere i dette høringssvar er ikke tilfredsstillende beskrevet i det af Københavns Kommune udarbejdede materiale. Ejerlauget kunne således ønske sig en kortlægning af den nuværende støjbelastning, så vi kan bruge den som en reference for bedømmelse af de fremtidige forhold. Det vil sige, at vi kunne ønske at Københavns Kommune gennemførte følgende:

1. En måling af den eksisterende støjbelastning ved Strandvejen/Strandvænget døgnet rundt og både på hverdage og i weekender. Muligvis vil parallel filmoptagelse med webcam give et visuelt indtryk af køretøjssammensætningen, som vil kunne bruges til kalibrere køretøjsfordelingen i en efterfølgende støjmodel.
2. Beregning af støjniveauet i de samme referencepunkter, som hvor der er målt. Beregningsmodellen kalibreres således med måleresultaterne. Baggrunden for dette er, at støjregningsmodeller går ud fra, at køretøjet lever op til de officielle bestemmelser for maksimal støjemission. Det er nok tilfældet for de fleste person- og varebiler. Men for motorcykler er det stærkt tvivlsomt. Og for de kraftigt støjende entreprenørbiler og muligvis også for containerbilerne er det antageligvis heller ikke tilfældet.
3. Derefter foretages beregning af det fremtidige støjniveau med uændret vejudformning uden tunneler, men ud fra de fremtidige trafikprognoser.
4. Herefter foretages beregning af støjniveauet ud fra alternativ placering af portalmundingen under forudsætning af dels den foreslåede løsning, dels nye løsninger, hvor DSB's

- værksted er flyttet. Der skal beregnes støjbidrag, dels fra portalmundingen dels fra den trafik, som der fortsat vil være på Strandvænget/Strandvejen
5. Sluttelig beregnes støjniveauet fra den trafik, som der fortsat vil være på Strandvænget/Strandvejen, såfremt den borede tunnel blev vedtaget.

Ud fra ovennævnte beregningsresultat vil Ejerlauget kunne se, hvilken løsning, der vil være mest gunstig med hensyn til reduktion af støjbelastningen.

Når det så er sagt, så er der ingen tvivl om, at afskærmning og støjabsorberende asfalt hjælper. Men det er "hæfteplasterløsninger". Asfaltens støjdæmpende effekt svinder med tiden, og skærmene er ikke optimerede. Dels er skærmene ikke forsynet med absorption på fladen mod vejen, hvorved de kan have uønsket spejlingseffekt af støjen, dels udnytter man ikke midterrabatten til en ekstra skærm.

Det virkelig gode vil være dæmpning ved kilden. Det vil sige mere kontrol af køretøjernes støjemission. Det vil også hjælpe i andre områder end omkring Nordhavnsvej. Og der er simpelthen ikke kontrol nok. Et enkelt eksempel: Hovedparten af de udstødninger som sælges til motorcykler er ulovlige. Det er motorcyklejerne, som ønsker "at blive hørt". Det kan ikke være rimeligt. Det kan ikke være noget problem at lave støjkontrol ved bilsyn, ligesom Politiet må udstyres bedre.

Men måske løser fremtidens manglende olieforbrug problemet? Elbiler udsender stort set kun dækstøj. Og den er lydabsorberende asfalt og afskærmning effektiv for.

Finansiering

Ejerlauget er stærk fortalende for at projektet gennemføres efter princippet "forureneren betaler". Mest ideelt på den enkelte bil, men hvis dette ikke er gennemførligt, da ved brugerbetaling af vejanlæggene. Det kan kun gøres ved, at der kommer brugerbetaling i hele København, hvilket vi da også argumenterer for. Det kan ikke være rimeligt, at de Københavnske skattebetalere skal betale vejanlæg for brugere, som væsentligst har deres hjemsted uden for byen. Det gælder både personbil og tung trafik.

Selve strukturen i betalingen skal vi ikke kommentere, men det er klart at de mindst forurenende køretøjer skal favoriseres, og det modsatte skal være tilfældet, for de bilister, som gør mindst for reducere emissionerne. Det skal gælde både nye og brugte køretøjer. Der vil gå for lang tid, hvis man freder de brugte køretøjer.

Venlig hilsen

Ulrik Danneskiold-Samsøe

**Ejerforeningen Lyneborg
Strandvejen 18-20A/B/C og
Solvænget 1-5
2100 København Ø**

Til
Københavns Kommune
Teknik og Miljøforvaltningen

Nordhavnsvejhoering2@tmf.kk.dk

Høringssvar vedr. lokalplan og VVM-rapport for Nordhavnsvejen

Som svar på den offentlige høring på lokalplansforslag og VVM-rapport skal Ejerforeningen Lyneborg, Strandvejen 18-20C og Solvænget 1-5, hermed fremkomme med følgende bemærkninger til høringen.

Indledningsvis finder vi det meget positivt og konstruktivt, at lokalplansforslag og VVM-rapport fremlægges i fælles offentlighedsfase og høring, da det er en meget kompliceret sag med mange parametre at forholde sig til.

Projektet indeholder den komplicerede og væsentlige hovedopgave at kanalisere trafikken fra Lyngbyvejen (80% af trafikken) og den ydre del af Strandvejen (20% af trafikken) videre ind til og til dels igennem bycentrum, samtidig med at der skal sikres en effektiv adgang til og fra et efterhånden fuldt udviklet nordhavnsområde.

Forhold til Nordhavnens udvikling

Ved at gennemlæse VVM-rapporten må vi imidlertid konstatere, at udbygningen af nordhavnsområdet og den deraf følgende trafikbelastning kun i meget begrænset omfang er indregnet i konsekvenserne af nordhavnsvejens trafik.

Dette ses af, at VVM-rapporten på side 15 indregner en bygningsmasse på Nordhavnen på 600.000 etagekvadratmeter. Dette svarer udelukkende til etape 1 og 2 af Nordhavnen, og som desuden forventes nået omkring 2030. Den totale udbygning af Nordhavnen forventes at være på 2 mio. etagekvadratmeter, og hvis havnetunnelen til Amager gennemføres, forventes yderligere 1 mio. etagekvadratmeter bebyggelse på Nordhavnen.

VVM-rapportens trafiktal anvender belastningen i 2018 som måltal, eller 3-4 år efter at vejen er taget i brug. Da Nordhavnens udvikling på det tidspunkt kun er i sin begyndelse, er det en helt utilstrækkelig planlægningshorisont at arbejde med en etape A1, der udelukkende omhandler en forbindelse fra Lyngbyvejen til Strandvænget, når man allerede senest omkring ibrugtagningen af den skal igangsætte projekteringen af tunnelforbindelsen fra Strandvænget til Nordhavnen.

Rapporten henviser til en række forudgående offentliggjorte rapporter som referencer. Imidlertid fremgår det ikke, om ”Redegørelse Infrastruktur Nordhavn, Københavns Kommune,

Økonomiforvaltningen, oktober 2007” indgår som reference. Tallene for den aktuelle trafikbelastning 2004 er i store træk ens i de to rapporter. Derimod er der afvigelser i konsekvenserne af trafikudviklingen, som bl.a. opstår ved, at VVM-rapporten ikke oplyser tal for, hvor stor trafik der forventes at have ærinde på Nordhavnen.

VVM-rapporten opgør den forventede trafik i 2018 ad Nordhavnsvejen A1 til 31.600, ad Strandvænget langs Svanemølleværket til 35.400, og 26.100 videre ad Kalkbrænderihavnsgade; men oplyser intet om, hvor meget trafik der bliver på Sundkrogsgade. Infrastrukturedegørelsen har ca. de samme tal for 2030, men supplerer med, at 24.000 biler vil køre ud ad Sundkrogsgade.

Tilsvarende opgør VVM-rapporten den forventede trafik i 2018 ad Nordhavnsvejen løsning B til 17.300, Strandvænget 16.100, og Kalkbrænderihavnsgade 23.100. Infrastrukturedegørelsen afviger her markant, idet den i 2030 forventer, at tunnelen under Svanemøllehavnen (dvs. A2 eller B) kan tiltrække 31.000 biler. Dertil vil komme yderligere 19.000 biler begrundet i forbindelsen fra Lyngbyvejen i øvrigt. Derudover vil 32.000 biler køre ad Sundkrogsgade. En del af bilerne i Svanemølle-tunnelen vil sikkert være i transit og dermed de samme som dem i Sundkrogsgade.

På den baggrund må det anses for utilstrækkeligt og dermed en mangel ved VVM-rapporten, at den kun i ringe omfang inddrager Nordhavnsudbygningen og –trafikken i sin vurdering. Dette medfører, at tallene og konklusionerne baserer sig på en meget kort tidshorisont. Hvis løsningen således bliver A1, dvs. en gravet tunnel mellem Lyngbyvej og Strandvænget, vil den allerede ganske få år efter ibrugtagningen være en helt utilstrækkelig løsning på trafikproblemerne på ydre Østerbro og specielt i Strandvejskvarteret.

Øvrig trafikudvikling på Østerbro

På side 60 i rapporten opregnes de trafikændringer, der er indregnet i beregningerne. Heraf fremgår, at eneste indregnede ændring på Østerbro er, at Århusgade lukkes mod Kalkbrænderihavnsgade, og at Vordingborggade til gengæld dobbeltrettes.

Af tallene på side 65 fremgår, at løsning A1 herefter vil forøge trafikken på Strandvejen med 1.500 biler i døgnet i forhold til idag, ydre Østerbrogade med 2.200, og indre Østerbrogade med 1.500 biler i døgnet. Af side 66 fremgår, at de tilsvarende tal for løsning B mindsker Strandvejen med 1.800 biler i forhold til idag, ydre Østerbrogade får samme trafik som i dag, og indre Østerbrogade får en mertrafik på 200 biler. Der foreligger ingen tal for konsekvenserne af løsning A2.

Løsning A1 giver således en større trafikbelastning på Strandvejen og Østerbrogade end løsning B, og løsning A1 vil derfor opnå det stik modsatte mål end det mål, der er formuleret på side 68-69 i VVM-rapporten, der siger, at kommuneplanen påregner Østerbrogade udlagt til Strøggade med begrænset gennemkørsel. Det oplyses også, at der er behov for trafikdæmpende foranstaltninger på Østerbrogade for at opnå dette mål.

Man må dermed konstatere, at en løsning B (boret tunnel fra Lyngbyvejen til Nordhavnen) i modsætning til A1 vil give en aflastning af Strandvejen og Østerbrogade, endda uden at der er foretaget særlige skridt til at flytte trafikken til tunnel og Kalkbrænderihavnsgade. Hvis trafikanterne derudover inspireres aktivt gennem hastighedsbegrænsninger, ”røde bølger”, gennemkørselsforbud etc. til at søge mod tunnel og Kalkbrænderihavnsgade, kan der opnås mange miljømæssige fordele i form af markant lavere trafik på Østerbrogade og i Strandvejskvarteret.

Konsekvenser i anlægsfasen

Ved trafikanlæg er det naturligt og nødvendigt at påregne problemer, afspærring, støjbelastning m.v. i en anlægsfase, idet denne alligevel normalt er så kort, at ulemperne opvejes af gevinsten ved trafikforbedring mange år fremover.

Imidlertid vil en gravet tunnel mellem Lyngbyvejen og Strandvænget(løsning A1) have en meget lang anlægsperiode sammenlignet med den korte periode, hvor den isoleret set vil give en gevinst. Ud fra en totaløkonomisk betragtning vil ulemperne derfor overskride gevinsten ganske betragteligt.

Det fremgår af side 77 i VVM-rapporten, at der vil være én periode, hvor S-togsdriften mellem Svanemøllen og Hellerup vil være afbrudt og en anden periode, hvor Kystbanen vil være afbrudt, medens tunnelgravningen pågår. Hver strækning forventes afbrudt i én til tre måneder.

Medens S-togsdriften er afbrudt, er det planlagt at lade S-togene fra Hillerød og Holte fortsætte ad Ringlinien og opnå forbindelse ind mod city ved Ryparken og de øvrige stationer. Dette fremstår som en genial løsning på trafikforbindelserne i anlægsfasen. Imidlertid er såvel Ringliniens som Holtelinens kapacitet udnyttet fuldt ud i dag; men da Ringliniens perroner kun er halvt så lange som Holte- og Hillerøddliniens, betyder det, at togene på de to sidstnævnte linier kun kan være halvt så lange som i dag, og dermed opstår yderligere en trafikbelastning, som kan medføre, at passagerer har behov for alternative trafikforbindelser og herunder i et vist omfang kan finde på at benytte bil frem for tog ind til byen. Dette vil dermed bidrage til yderligere ulemper og trafikproblemer i anlægsfasen ved en gravet tunnel, medens en boret tunnel vil være helt uden disse problemer.

Økonomi

Det har flere gange været fremhævet, at det er billigere at anlægge en gravet tunnel over to etaper frem for en boret tunnel hele vejen. Det er oplyst, at tunnel A1 mellem Lyngbyvej og Strandvænget vil koste 2,3 mia. kr., og fortsættelsen med etape 2 til Nordhavnen yderligere 2,3 mia. kr. Samtidig er den borede tunnel hele vejen fra Lyngbyvej til Nordhavnen beregnet til at koste 4,7 mia. kr. Det vil sige, at der blot er en meget lille og insignifant forskel på de to løsninger.

Konklusion

Det kan efter ejerforeningens opfattelse konstateres, at udelukkende løsning B med en boret tunnel fra Lyngbyvejen til Nordhavnen vil opfylde behovet for en trafikal aflastning af Strandvejskvarteret og Østerbrogade. Dette opnås endda uden, at der er foretaget yderligere trafikændringer, og selvom om kun en lille del af Nordhavnsudbygningens konsekvenser indregnes i trafikbelastningen.

Hvis der herudover foretages aktive trafikomlægninger, vil der kunne opnås endnu større gevinster i form af at trække trafik væk fra gader og veje med tæt boligbebyggelse (Strandvejskvarteret og Østerbrogade) til tyndere beboede områder (Kalkbrænderihavnsgade) eller områder, hvor der fra starten kan tages forholdsregler over for trafikbelastningen (Nordhavnen).

Desuden vil trafik- og andre ulemper i anlægsfasen være usædvanligt store sammenlignet med den korte årrække, hvor løsning A1 vil være enerådende.

Ejerforeningen Lyneborg, som omfatter ejendommen Strandvejen 18-20A/B/C og Solvænget 1-5, finder det på den baggrund godtgjort, at det miljømæssigt er nødvendigt at få gennemført en tunnelforbindelse mellem Lyngbyvejen og havnen, samt at den miljømæssige gevinst udelukkende opnås ved en boret tunnel fra Lyngbyvejen til Nordhavnen. En gravet tunnel fra Lyngbyvejen til

Strandvænget vil tværtimod forværre forholdene, ligesom det ikke er godtgjort, at der er økonomiske fordele ved den løsning frem for den borede tunnel.

Med venlig hilsen

Søren Agerskov
Ejerforeningen Lyneborg
bestyrelsen@ef-lyneborg.dk

Nordhavnsvejhoering2

Fra: Steen Lollike [ls_lollike@hotmail.com]

Sendt: 14. april 2009 10:59

Til: Nordhavnsvejhoering2

Cc: mfaurschou@dadlnet.dk; Anete Faurkov Svanevænget 6; Anne kathrine giversen Svanevænget anne; bente beck Svanevænget; Charlotte og Knud Bjerre, Svanevænget; charlotte & søren, Svanevænget 15; Erik Blegvad Andersen; frida.nokken, Svanevænget 12; Hanne Pihl, Svanevænget 26; Helle Böwadt , Svanevænget 22; Henrik Iversen Lise og Hans; Jens Madsen; Johan Dahl, Svanevænget 13; john arnved, Svanevænget 22; Katrine Schlüter Schierbeck, Svanevænget 8; kirsten & mogens, Svanevænget ; lene & hans fenger, Svanevænget; 'Lisbeth og Steen Lollike, Svanevænget 10'; Nina & Svend Linde Svanevænget 14; ole & bente beck, Svanevænget; s.faartoft@privat.dk; 'Steen Lønberg Jørgensen Sv.v.'; Svanevænget nanna & torben; Søren Faartoft; Søren-Michael Pihl, Svanevænget 26; Tove Sommer, Svanevænget 24; Vibeke Lassen Nielsen

Emne: Lokalplanforslag Nordhavnsvej - Kommentarer, ændringsforslag og indsigelser.

På vegne af Svanevængets ejerlav – hvor jeg er medlem af bestyrelsen - sender jeg hermed følgende: Svanevængets ejerlav går ind for den borede løsning – Vejforslag B. Kun den borede tunnel – vejforslag B – lever efter vores opfattelse op til, at den ny by på Nordhavn også allerede i "sit udgangspunkt" lever op til ønsket om, at byen i miljømæssig henseende skal være "bæredygtig". Den ny by kan ikke etableres på bekostning af et ringere miljø andre steder.

Ejerlavet kan i det hele tilslutte sig de indsigelser, bemærkninger, bekymringer og overvejelser som Svanemøllegruppen har fremsendt – og som vi er bekendt med.

Endvidere, hvis det stærkt miljøbelastende vejforslag A – mod vores forventning - bliver vedtaget, bør der i anlægsfasen gøres meget mere for at mindske støj -, forurenings- og støvgener end det, der er lagt op til – idet vi vurderer, at de i lang tid vil blive ganske alvorlige for anlæggets naboer..

Det færdige anlæg A skal ligeledes, i videre omfang end der er lagt op til, udformes og fremstå på en sådan måde, at der ikke bliver støjgener, lugtgener, partikelforurening og sundhedsproblemer for de stakkels naboer, der skal leve med den vej, der vil blive belastet med en trafik, der kommer til at høre til en af landets mest trafikerede veje.

Derfor bør "Tunneldelen" i vejforslag A føres helt frem til Svanemølleværket – og ifald det ikke sker, bør vejen, hvor tunnelen slutter i øst videreføres med en overdækning (der effektivt mindsker støj og enhver forurening) frem til Svanemølleværket. I tunnelen og i overdækningen skal der være anlæg, der renser luften, så den er forureningsfri i enhver henseende – når den sendes ud i "det fri".

Med venlig hilsen

Steen Lollike

Svanevænget 10, 2100 København Ø
39 29 38 58

Formand for ejerlavet:

Vibeke Lassen Nielsen

Svanevænget 18, 2100 – tlf. 39 18 13 43

14. april 2009

Københavns Kommune
Teknik & Miljøforvaltningen
Pr. mail: nordhavnsvejhoering2@tmf.kk.dk

Hørings svar vedr. Nordhavnsvej, sag nr. 2007-92569

Den private, tværpolitiske forening Københavnertunnelgruppen takker hermed for at være inddraget som høringspart i ovennævnte sag.

I Københavnertunnelgruppen glæder vi os over, at kommunen i det udarbejdede høringsmateriale konsekvent og i markant omfang beskriver det som en indlysende nødvendighed, at Nordhavnsvejen *"fremtidssikres, så den kan betjene en større byudvikling og eventuelt fortsætte i en østlig ringvej/havnetunnel."*

Engangsinvestering

Den bedste og mest langsigtede løsning vil være en boret tunnel på hele Nordhavnsvejstrækningen fra området ved Hans Knudsens Plads til Nordhavnen. Dimensioneringen skal være mindst 2+2 spor samt nødspor. Udfletningerne ved Lyngbyvej bør være niveaufri og absolut uden trafiklysregulering. Det bør undersøges, om tunnel-linieføringen allerede kan begynde ved at man "lægger låg på" fra Emdrupvej-broen og videre mod Syd.

Der er tale om en engangsinvestering, som skal stå i hundrede år fremover – og når man i øvrigt påtænker, hvor mange milliarder, der bruges mere eller mindre produktivt i finanskrise-hjælpepakker, så er det ikke et urimeligt krav at stille, at hovedstadens borgere og trafikanter skal have glæde af den bedst mulige løsning. Det kan ikke være rigtigt, at Hovedstaden altid kommer til sidst, når det kommer til fremtidssikrede og tidssvarende investeringer i infrastruktur.

Hertil kommer, at der meget vel kan vise sig attraktive finansieringsformer, som inddrager privat kapital i projektet, fx som en OPP-løsning.

Vejforslag B foretrækkes – og nødvendiggør en langsgående havnetunnel

Københavnertunnelgruppen anbefaler på den baggrund utvetydigt den borede tunnel, det såkaldte vejforslag B, der belaster lokalområdet mindst muligt, ikke mindst i anlægsfasen.

Det vil være en historisk fejltagelse at betragte forbindelsen mellem Lyngbyvej og Nordhavn som en lokal vej. Det bliver tværtimod en af landets vigtigste regionale veje, som bidrager mere end noget andet enkeltstående projekt til at give Hovedstaden den trafikale bypass-operation, som byen skriger efter - og som kan fredeliggøre City, brokvartererne og Amager.

Der er ingen grund til at lægge skjul på, at en boret tunnel fra Hans Knudsens Plads til Nordhavnen kun giver mening, hvis den tænkes videreført i en langsgående havnetunnel/østlig ringvej. Alternativt vil der jo ikke være noget sted, hvor de stigende trafikmængder til Nordhavn kan ledes væk igen (krydset Folke Bernadottes Allé / Oslo Plads og hele linieføringen ad Østervoldgade / Nørrevold / HC Andersens Boulevard / Langebro kan indlysende ikke bære mere – snarere mindre – trafik).

Anerkendelse af – og yderligere brug for – statsligt engagement

Den langsgående havnetunnel er i januar 2008 blevet anbefalet af Infrastrukturkommissionen – og med den vedtagne Investeringsplan fra januar 2009 også blåstemplet som et projekt, der skal undersøges nærmere, af et bredt flertal i Folketinget. Begge dele understreger et positivt engagement i sagen fra statens side. Et engagement, som det vil være naturligt også kommer til at føre finansielle bevillinger med sig.

Konklusion

Københavnertunnelgruppen anbefaler den mest fremtidssikre løsning, den borede tunnel/vejforslag B, der tilmed indeholder absolut færrest gener i anlægsfasen – og understreger, at denne løsning først for alvor bliver fremtidssikret, hvis den føres videre gennem havneløbet i en langsgående havnetunnel.

Vi har ikke yderligere bemærkninger i nuværende høringsfase.

Med venlig hilsen på vegne af Københavnertunnelgruppens bestyrelse

*Erik Ross Pedersen,
Formand*

*Bo Sandberg
Sekretær*

Nordhavnsvejhoering2

Fra: Vagn Gote [vagn.gote@yahoo.dk]
Sendt: 4. april 2009 10:45
Til: Nordhavnsvejhoering2
Emne: Nordhavnsvej: Lokalplanforslag m. v.

Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Miljø
Att.: Nordhavnsvej anden høring

Til det udsendte lokalplanforslag skal Friluftsrådet først og fremmest bemærke, at det er beklageligt, at projektet medfører en alvorlig beskæring af boldbanerne ved Ryparken. Beskæringen vil muligvis være minimal ved tilslutningsforslagene III og IV, men vi anser det for urealistisk at indføre lyssignalregulering på Helsingørmotorvejen og derved i realiteten nedlægge det inderste af vejen som motorvej. Det anføres, at "Københavns kommune arbejder på at finde andre steder i lokalområdet, hvor boldbaner kan anlægges". Denne tilkendegivelse er alt for løs og uforpligtende. Der bør foreligge en konkret plan for erstatningsarealer sammen med lokalplanen.

Vi bemærker med tilfredshed, at lokalplanområdet (delområde I) ikke griber ind i kolonihaverne H/F Fremtiden. Da kolonihaverne alligevel kan blive ramt af støj- og andre miljøgener, vil vi pege på tilslutningsforslaget V som det bedste. Dette er i øvrigt i rimelig overensstemmelse med det forslag, vi sendte ind 5. april 2008.

For tunneldelens vedkommende opereres med to forslag: A Cut and Cover og B Boret tunnel. I baggrunden for lokalplanen anføres, at i vejforslag A, ved passage af Svanemøllen Kaserne skal bevaringsværdige bygninger rives ned og genopføres, og ved passage af S-banen og Kystbanen påvirkes togtrafikken væsentligt. Hvad Svanemøllen Kaserne angår, er vi af den opfattelse, at et bevaringsværdigt bygningskompleks ikke bevares ved nedrivning og genopførelse, da autenticiteten derved går tabt. Passage af jernbanerne forekommer os så uoverskuelig, at vi må frygte en overskridelse af tidsplaner og budgetter, som vil overgå de værste byggeskandaler, man ellers har oplevet. Dette undgås ved vejforslag B.

Kalkbrænderihavnsvej er for få år siden opgraderet og udbygget til højklasset vej. Det skønnes, at vejen er så vigtig og trafiktiltrækkende, at et tilslutningsanlæg ved Strandvænget er nødvendigt. Vi synes ikke, der er argumenteret overbevisende for, at boret tunnel ikke kan kombineres med tilslutning ved Strandvænget.

Konklusion:

- Der må sikres erstatningsarealer for boldbanerne ved Ryparken før lokalplanens vedtagelse,
- Vi ønsker forslag V som tilslutning til Helsingørmotorvejen
- Vi går ind for boret tunnel,
- Vi foreslår tilslutning ved Strandvænget.

Med venlig hilsen
Friluftsrådet, Kreds København
Vagn Göte, næstformand
Frederiksberg Allé 74, 2. th.
1820 Frederiksbergs C

Få en billig laptop. Se Kelkoos gode tilbud [her!](#)

Grundejerforeningen Tuborgs Lyst”

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Miljø
Postboks 259
1502 København V.

Østerbro, d. 13. april 2009

Vedr.: Nordhavnsvej, 2. høringsrunde

Vi takker for brev af 11. februar 2009, hvor Center for Bydesign har sendt materialet om Nordhavnsvej, forslag til lokalplan, tillæg til Kommuneplan 2005 og VVM-rapporten i høring.

Vi har følgende bemærkninger til høringen og de skitserede løsningsmodeller:

Grundejerforeningen Tuborgs Lyst ligger nord for Tuborgvej og derfor udenfor det direkte berørte område for projektet, men vi er i dag berørt af den trafikmængde, som går fra Lyngbyvej, Gentofte og Charlottenlund mod Nordhavn og Indre By ad bl.a. Tuborgvej og Ryvangs Allé – og som fremover forventes ført over på den nye Nordhavnsvej. Endvidere vil vores område kunne blive påvirket i etableringsperioden.

Vi har derfor følgende kommentarer til projektet:

1. Med projektets gennemførelse vil Tuborgvej og Ryvangs Allé blive aflastet for en stor del af den gennemkørende (og tunge) trafik til Indre By og havnen. Vi ser derfor etableringen af Nordhavnsvej som et meget stort fremskridt.

Vi forventer umiddelbart, at vejprojekt A vil skabe den bedste aflastning af denne trafik og ser derfor denne løsning som den foretrukne.

2. I etableringsfasen vil A-løsningen imidlertid kræve, at Ryvangs Allé lukkes i en længere, ikke nærmere defineret, periode. Den nuværende trafik ad Ryvangs Allé skal derfor sikres overført til andre hovedfærdselsårer i hele perioden. Vi forventer, at der laves en ordning, således at vores og andre villaveje ikke utilsigtet bliver aflastningsveje for denne trafik i anlægsperioden.

Med venlige hilsner
Bestyrelsen for Grundejerforeningen Tuborgs Lyst

Palle Steen Jensen

”Tuborgs Lyst” er grundejerforeningen for beboere på Ehlersvej og Svanemøllevej (nord for Tuborgvej) på Østerbro i Københavns Kommune.

*Grundejerforeningen Tuborgs Lyst, c/o Palle Steen Jensen (fmd.), Ehlersvej 12, 2900 Hellerup
e-mail: tuborgs-lyst@tuborgs-lyst.dk*

Københavns kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Miljø
Kalvebod Brygge 5
Postboks 259
1502 København V.
Att. Nordhavnsvej anden høring
nordhavnsvejhoering2@tmf.kk.dk

Dato: 07.04.2009

Høringssvar: Nordhavnsvejhøring 2 samt indsigelse mod lokalplan "Nordhavnsvej"

Indledningsvis gør vi indsigelse imod, at det foreslåede lokalplansområde I kommer til at omfatte en del af arealet, som ligger inde i Haveforeningen Fremtiden samt berører beboelse og forretninger vest for Helsingør Motorvej/Lyngbyvej. Der skal i denne forbindelse peges på, at der er en verserende frednings- og udviklingsplanssag i Lersøparken/Kolonihaveparken, som blandt andet omfatter kolonihaveområdet, inklusive hækken. Det vil også være overflødig når Teknik- og Miljøforvaltningen på såvel offentlige som separate møder med Rypark/Emdrupgruppen og Bispebjerg Lokaludvalg har udtalt, at Haveforeningen Fremtiden ikke vil blive berørt arealmæssigt - hverken i etablerings- eller i driftsfasen.

Grundlæggende mener vi at Københavns kommune bør udskyde beslutningen om at etablere Nordhavnsvejen - til Folketinget har taget beslutning om anlæg af en østlig ringvejsforbindelse/havnetunnel. I forbindelse med en "strategisk analyse af udbygningsmulighederne i hovedstadsområdet" har de afsat 25. mio. til at undersøge 11 mulige trafikforbindelser, herunder en Havnetunnel. Undersøgelsen forventes færdiggjort i 2013.

Det er vores opfattelse at alle de 5 foreliggende forslag til tilslutning til Helsingør Motorvej/Lyngbyvej ikke er tidssvarende. Vi vil anbefale at hele tilslutningen kommer under jorden, evt. ved at overdække hele tilslutningen – fra Emdrupvej til Ryparken St. Og som en konsekvens af dette, grave eksisterende motorvej dybere ned. Og samtidig kan lokalvejen placeres ovenpå "overdækket"

Hvis det skulle vise sig, at BR ikke seriøst vil arbejde med et overdække, peger vi i stedet på følgende:

Vi har gennemgået de 5 forslag der foreligger for tilslutning til Helsingør Motorvej/Lyngby lokalvej. Ved alle forslagene er tilslutningen i niveau - eller over jordhøjde. Dette vil have stor betydning for de omkringboende, som fremover skal leve med støj- og visuelle ulemper.

Uanset hvilket hovedforslag (A eller B), herunder de 5 tilslutningsforslag til Helsingør Motorvej/Lyngby Lokalvej der godkendes, vil det koste mere end de 1,8 mia. der er politisk afsat. I BR-beslutningen fra dec. 2006, skrives, at der skal optages forhandlinger med staten. Det er blevet os bekendt at Teknik- og Miljøborgmesteren arbejder på at finde en finansieringsmulighed vedrørende det beløb der ligger over de afsatte 1,8 mia. kr.

Vi ønsker at pege på den eller de løsninger der på såvel kort som lang sigt ikke ødelægger vores haveforening, nærliggende beboelsesejendomme eller forretninger.

I 3 af forslagene (I, II og V) etableres en flyover, der har højde med eksisterende togbro. Det vil blandt andet bevirke at haveforeningen vil få en Bispeengbue-lignende vejbro, meget tæt ved. I et af forslagene (V) beskrives, at lokalvejen kommer meget tæt på haveforeningen - der skrives ligefrem i et af de kommunale papirer, at der vil blive inddraget areal fra haveforeningen. I 2 af forslagene (I og IV) kommer Lyngby Lokalvej meget tæt på haveforeningen – i den nordlige ende, hvor de også et meget tætte på eksisterende beboelsesejendomme. I forslag III vil der blive etableret et lysreguleret kryds - med manglende trafikflow og opstuvning af trafik og støj til følge. Uanset hvilket forslag der vedtages vil der blive etableret en gang-/cykelbro over Helsingør Motorvej/Lyngbyvej. I bedes sørge for at denne bliver bygget – inden eksisterende tunnel bliver nedlagt.

Hvis det ikke kan lade sig gøre at få overdækket tilslutningen, peger vi på forslag nr. II.

I bedes sørge for at alle høringsvarene bliver offentliggjort i deres fulde længder (eventuelt som bilag), og ikke kun – som i forbindelse med 1. Høringsrunde – i uddrag. Det er vigtigt for at borgerne får mulighed for at sætte sig ind i bevægegrundene for de forskellige Høringsvar.

*Med venlig hilsen
Jørgen Ullman*

Formand for Haveforeningen Fremtiden
Privatadresse: Borgmester Jensens Alle 19 C, 1.tv.
2100 København Ø.
Tlf.. 3526 7790 / 4083 1486
Mail: j.ullman@comxnet.dk

Nordhavnsvejhoering2

Fra: Henrik Sieling [sieling@comxnet.dk]
Sendt: 14. april 2009 12:36
Til: Nordhavnsvejhoering2
Cc: mph@mphconsult.dk; mw.ark@firma.tele.dk; ole.egholm.pedersen@aarh.dk; 'Erik Kragh-Hansen'
Emne: Høringssvar til vejforslag om Nordhavnsvej, fra Havnelavet Sundkrogen ...
Vedhæftede filer: Alternativ rundkørsel.pdf; Tunnelplan.pdf; Oversigtsplan.pdf; Grønt cykelstikryds.pdf; Gang og stiforbindelse_Nordhavn_Mph Consult ApS .pdf

Hej Center for miljø, Københavns kommune

Hermed fremsendes høringssvar i form af 3 alternative forslag til løsning af trafikproblemerne i Nordhavnsområdet, adskillelse af hård og blød trafik, samt de tilknyttede forslag om etablering af cykel- og gangstier, herunder broforbindelser over havnen, for færdslen i Nordhavnsområdet.

Forslagene fremsendes med det ønske, at de som alternativer til kommunens forslag, indgår i det videre arbejde, herunder undersøgelser af de økonomiske, miljømæssige og trafikmæssige konsekvenser.

Forslagene er udarbejdet af følgende vores medlemmer, hvortil de er velkommen til at rette henvendelse af teknisk og uddybende karakter:

Vedr. Alternativ rundkørsel, Grønt cykelstikryds og oversigtsplan:

Erik Kragh-Hansen: ekh@nordicom.dk
Mogens Wöhliche: mw.ark@firma.tele.dk

Vedr. Gangsti og stiforbindelse Nordhavn:

Mogens Puch Hansen: mph@mphconsult.dk

Vedr. Tunnelplan:

Ole Egholm: ole.egholm.pedersen@aarh.dk

Spørgsmål vedr. procedure og politisk karakter:

Undertegnede: sieling@comxnet.dk

Havnelavet Sundkrogen er en sammenslutning af **Kvindelig Sejlklub og Sejllubben København**, dækkende ca. 750 medlemmer og 400 bådere, som lejer marinafaciliteterne og klubhusfaciliteter i Sundkrogen (den tidligere Kalkbrænderihavn) af By og Havn. Vi har således en objektiv interesse i de fremtidige fysiske og praktiske anvendelsesmuligheder af havneområdet, til vores aktiviteter, ligesom vores og det omkringliggende områdes gode miljø og trafikfaciliteter, ligger os meget på sinde. Vores hovedpoint er, at vi er en del af og gerne bidrager til udvikling af et godt og bæredygtigt havnemiljø, til gavn - ikke kun for os selv - men for alle byens borgere! Vi tror vores høringssvar og forslag kan bidrage hertil ...?

Med venlig hilsen
Henrik Sieling

H a v n e l a v e t S u n d k r o g e n Sundkrogskaj 19 2100 Kbh. Ø.



Jeg beskyttes af den gratis SPAMfighter til privatbrugere.
Den har indtil videre sparet mig for at få 60 spam-mails
Betalende brugere får ikke denne besked i deres e-mails.
Hent en gratis SPAMfighter [her](#).

FORUDSÆTNING FOR FORSLAGET ER:

Den nuværende adgang til Nordhavnen via Sundskrogsgade, flyttes til en nyetableret adgangsvej ved Århusgade.

Den første del af Sundskrogsgade ombygges til at blive den "GRØNNE ENTRÉ" (cykelruten) til Nordhavnen.

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

Kalkbrænderihavns-gade 2 x 2 spor

Ny rundkørsel bliver omdrejningspunktet til Nordhavnsområdet for trafikken fra syd

Evt. Nyt byggefelt på ca. 5250 m² (kan være med til at finansiere omkostningerne til projektet)

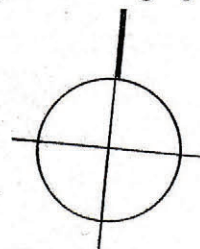
Eks. vejbaner forlægges mod øst, Ud mod havnebassinet

ny perron til Kystbane-togene

Nordhavns Station opgraderes, En ny stationsbygning, med billet salg, info, ventefaciliteter, kiosk, Den nye station vil få adgang fra Østbanegade og Kalkbrænderihavns-gade

Evt. Nyt byggefelt på ca. 2800 m²

Jernbanebroen retableres og, Nr. Frihavnsgade forlænges til Kalkbrænderihavns-gade (indre Østerbroerne får endnu en mulighed for at få kontakt med vandet)



til Nordhavnsområdet (nedkørslen til Nordhavnsvejen /

Forsænket pladsdannelse (fodgængere / cykler)

de to opmarchspor der blev etableret for få år siden, har vist sig at være en blokerende løsning for Østerbroernes adgang til vandet, derfor bør sporene rulleres tilbage til et sted syd for den forlængede Nr. Frihavnsgades udmunding.

Kalkbrænderihavns-gades 2 x 2 spor forflyttes hertil

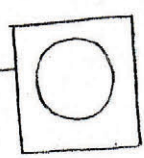
Anlægsplads for havnebus (ved at forlænge havnebussens rute til et trafikalt knudepunkt, kan være med til at gøre havnebusserne rentable)

adgang fra Marmormolen

Dobbeltsporet cykelsti

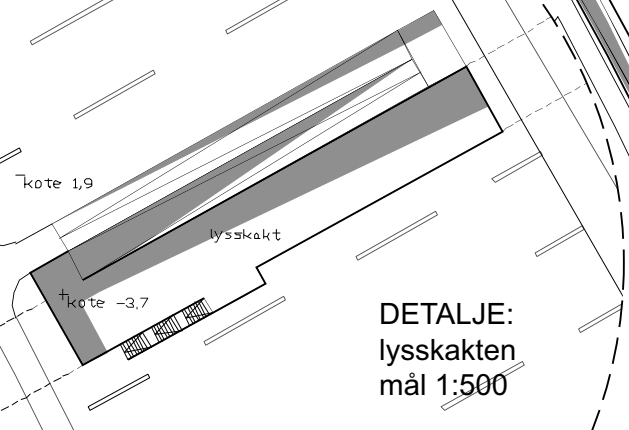
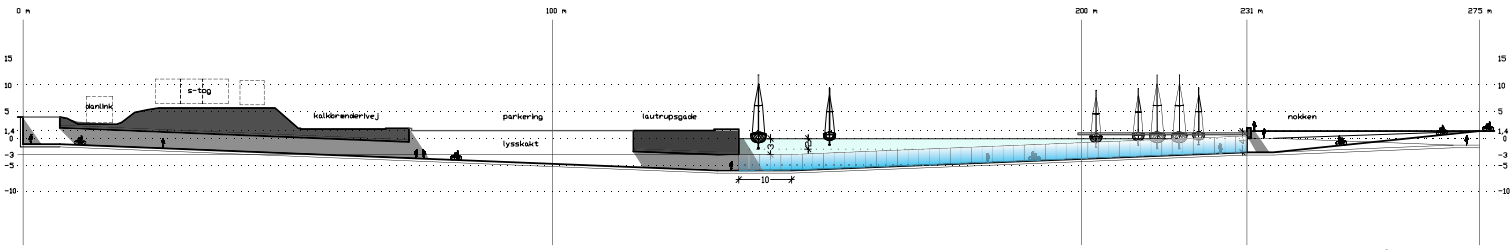
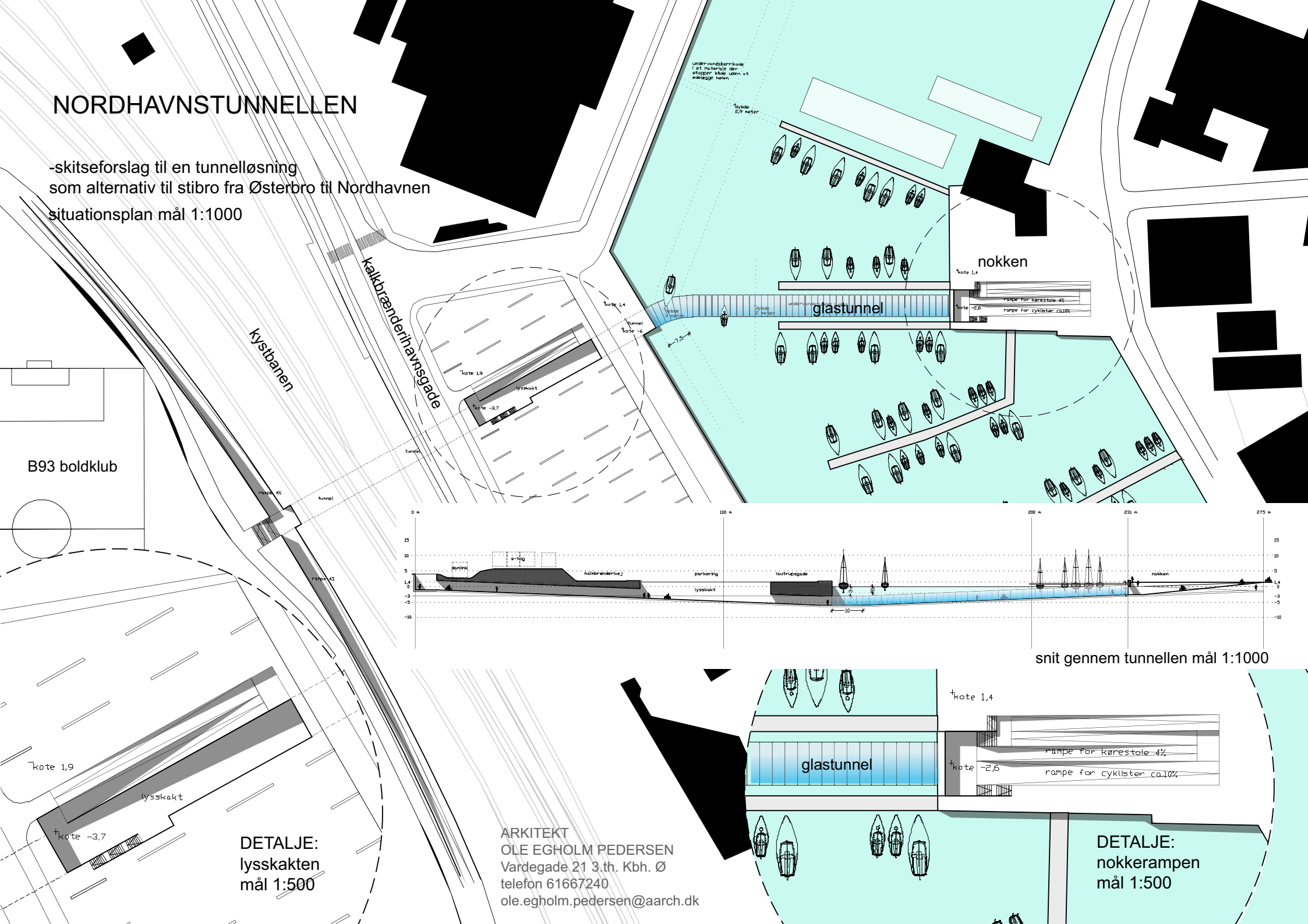
Gangpromenade

evt. etablering af et erstatnings opmarchspor for de to nedlagte spor

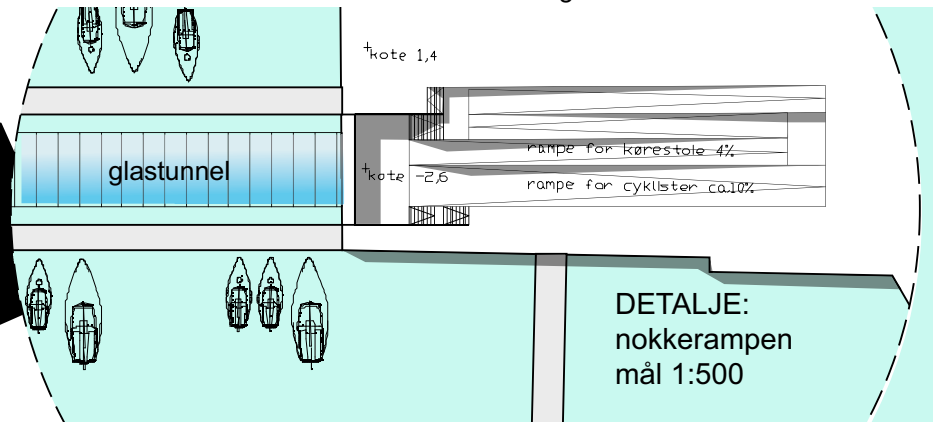


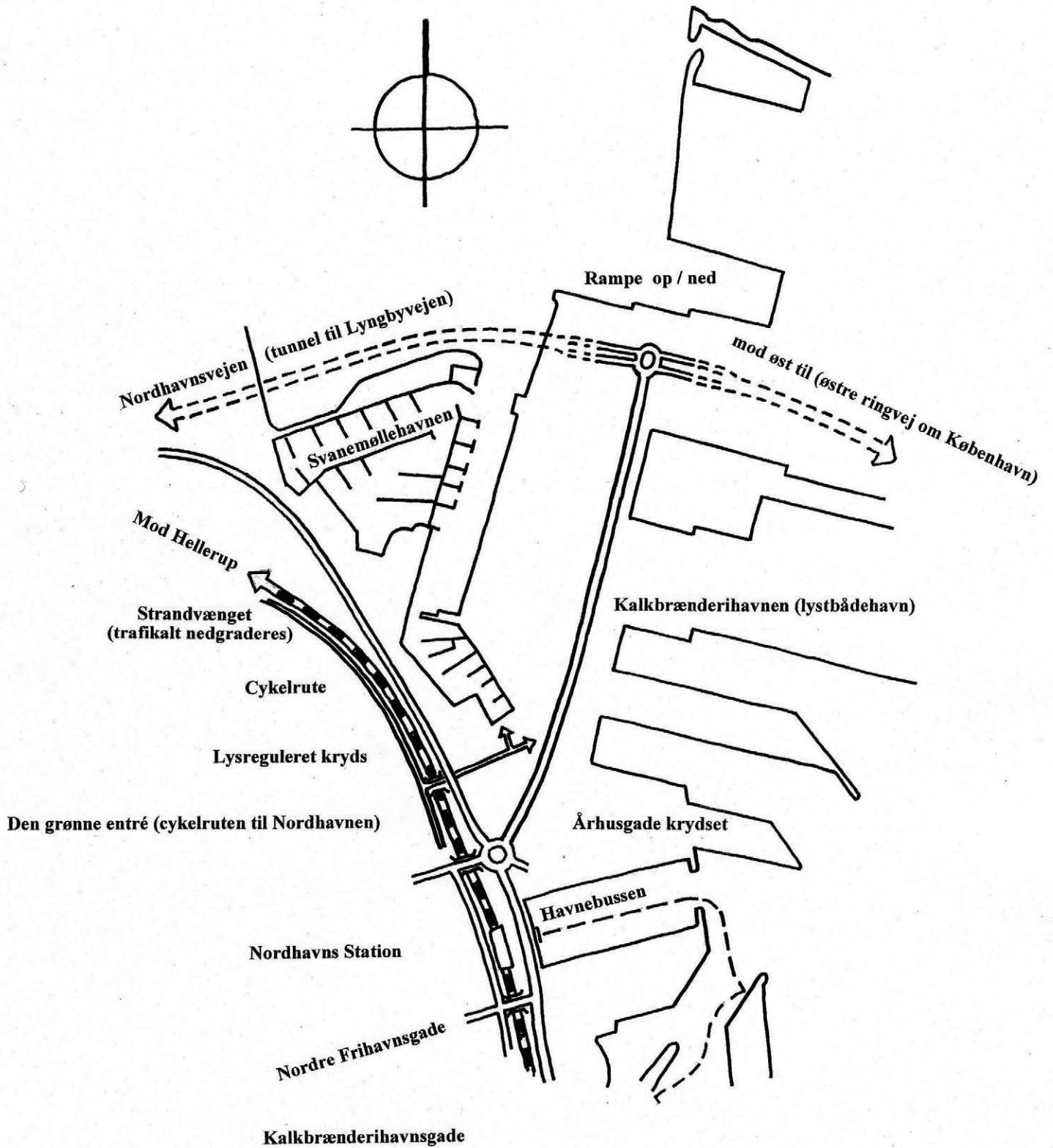
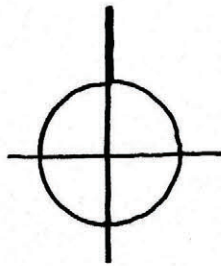
NORDHAVNSTUNNELLEN

-skitseforslag til en tunnelloøsning
som alternativ til stibro fra Østerbro til Nordhavnen
situationsplan mål 1:1000

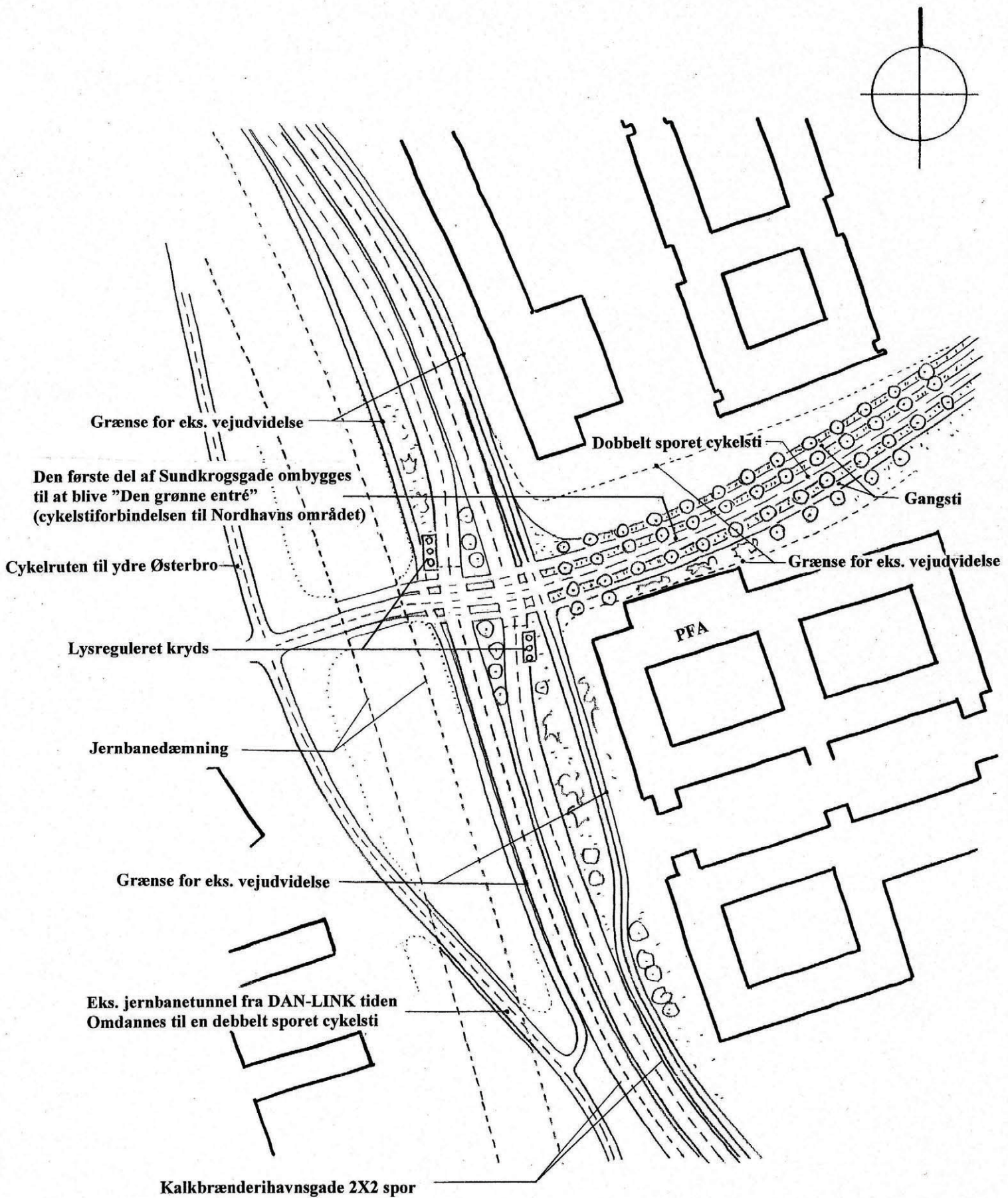


ARKITEKT
OLE EGHOLM PEDERSEN
Vardegade 21 3.th. Kbh. Ø
telefon 61667240
ole.egholm.pedersen@aarch.dk





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





MELLEM PARK OG HAVN

FORSLAG TIL GANG - OG CYKELFORBINDELSE MELLEM
SVANEMØLLEANLÆGGET OG NORDHAVNEN



Referencer

Forslaget er udarbejdet af:

MPH Consult ApS
Tømmerup Stationsvej 10
2770 Kastrup
Tlf: 70 25 24 24
Mail: mph@mphconsult.dk

v. Mogens Puch Hansen, arkitekt maa,
Lizette Araza Jensen, arkitekt maa

MELLEM HAVN OG PARK - IDÉFORSLAG

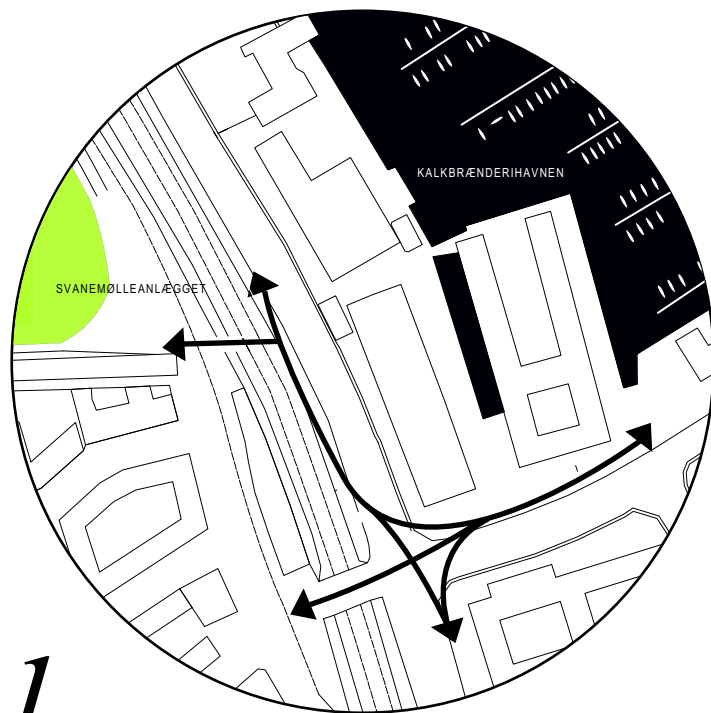
Vi vil med dette idéforslag pege på mulige alternativer for en fodgænger- og cykelsti forbindelse mellem Svanemøllensanlægget og Nordhavnen. Vi ønsker ligeledes at pege på en overordnet strategi for et trafikalt netværk mellem bydelene. Der er i kommunen foretaget undersøgelser, været dialog og fremlagt løsninger omkring netop denne overgang og rapporten "Indledende undersøgelser af stiforbindelse til Nordhavn - resuménotat" af april 2008, peger på en broforbindelse over banelegemet og kalkbrænderihavnen. Vi mener at denne løsning har flere problematiske udfordringer i sig, som også fremgår af rapporten, da den som konstruktion skal spænde over det eksisterende s-togslegeme, samt have en hælding som kommer i konflikt med lystbådehavens sejlbåde.

Vi er derfor kommet frem til to alternative forslag. Begge forslag indeholder en overgang fra Svanemølleanlægget til Kalkbrænderihavnsvej med en bum over Danlinksporet og en viadukt under s-togslegemet. Danlinksporet anses som en binding indtil det afklares om det på sigt bør nedlægges. Sporet benyttes som erstatningsspor og anvendes ikke hver dag, hvorfor vi mener at et bumanlæg i lighed med det ved Vordingborggade er acceptabelt.

Med forslag 1 peger vi på en løsning hvor flere retninger for fodgængere og cykelister føres op i en bro- og stiforbindelse, og som derfor holdes adskilt fra biltrafikken. Forslag 2 peger på en forholdsvis mere enkel løsning med en bro- og stiforbindelse fra viadukt til plads for enden af havnen.

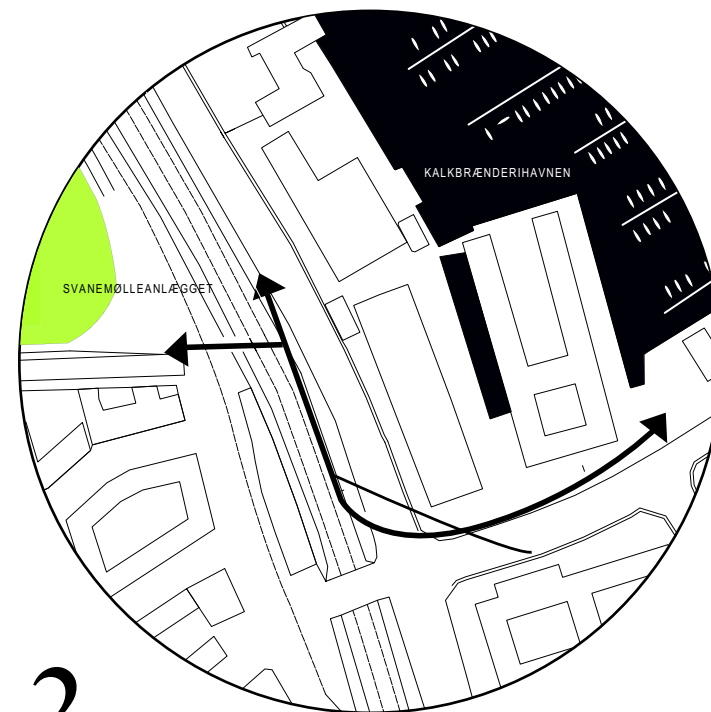
Vi mener, at man med en opmærksomhed overfor lokale faciliteter og adgangsforhold i højere grad må arbejde med en optimering af de trafikale forbindelser, og vi foreslår at man som inspiration kigger på andre storbyers bymæssige løsninger, hvor bil og øvrig færsel adskilles, så man opnår et mere gnidningsfrit bevægelsesforløb.

Med den nye forbindelse er der ligeledes mulighed for at gøre broen til et vartegn for indgangen til Nordhavn.



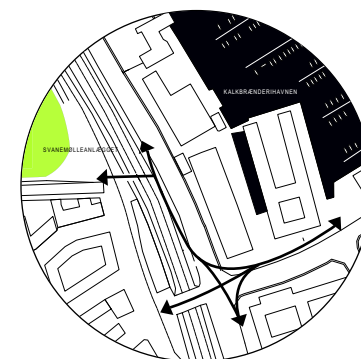
MELLEM PARK OG HAVN
FORSLAG 1

1



MELLEM PARK OG HAVN
FORSLAG 2

2



MELLEM PARK OG HAVN **1**

FORSLAG 1

Forslaget er en spektakulær bro-løsning med en pylon som også vil fungere som et *landmark* for en sti- og broforbindelse mellem Østerbro og det nye havneområde. Med denne løsning holdes forgængere og cyklister adskilt fra biltrafikken.



SVANEMØLLEANLÆGGET

KALKBRÆNDERIHAVNEN

træbro til cykelister og gående

Viadukt

KALKBRÆNDERIHAVNSGADE

Danlinksporet

plads

pylon

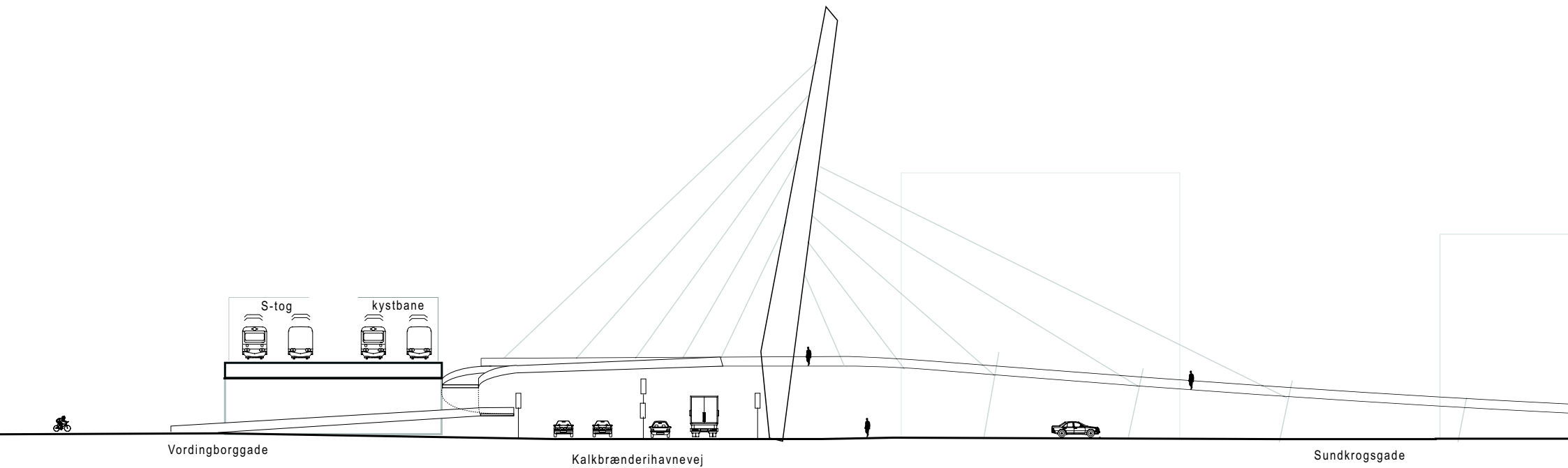
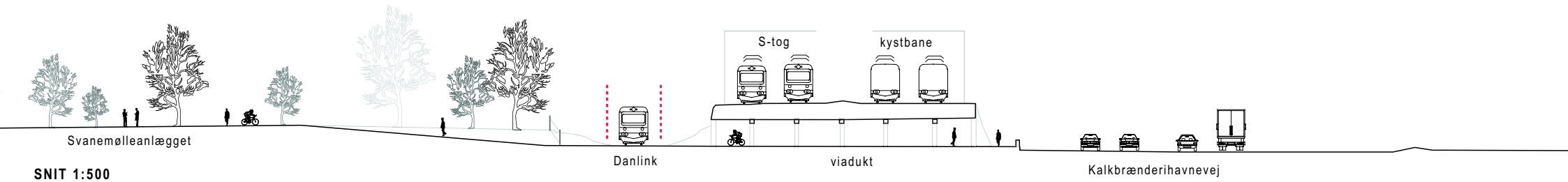
SUNDKROGSGADE

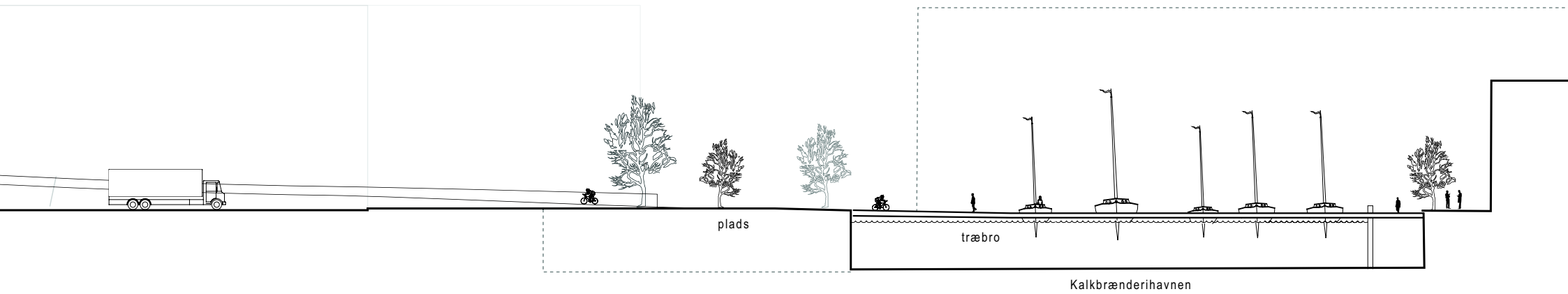
VORDINGBORGGADE

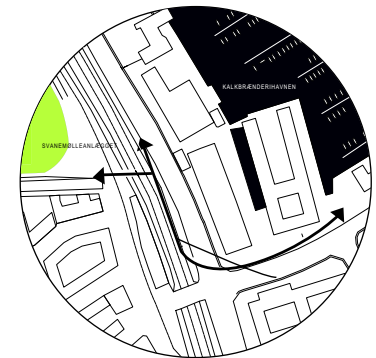
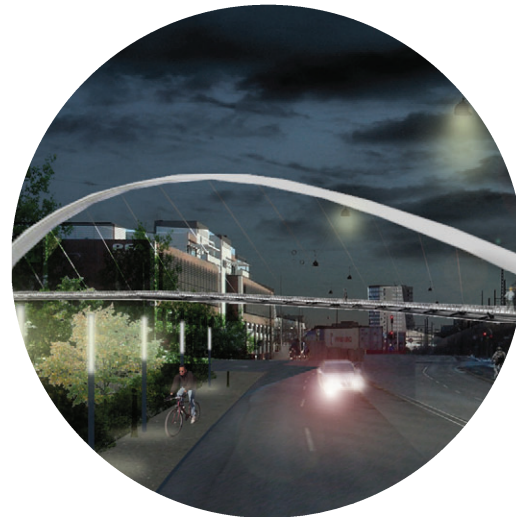
PLAN 1:2000



eksempler på belysning i belægning







MELLEM PARK OG HAVN ²

FORSLAG 2

Forslaget er et direkte alternativt svar på en stibro i forhold til løsningen i rapporten: "Indledende undersøgelser af stibroforbindelse til Nordhavn". Og som forslag 1 ligeledes et *landmark/port* til den nye bydel.



SVANEMØLLEANLÆGGET

KALKBRÆNDERIHAVNEN

træbro til cykelister og gående

KALKBRÆNDERIHAVNSGADE

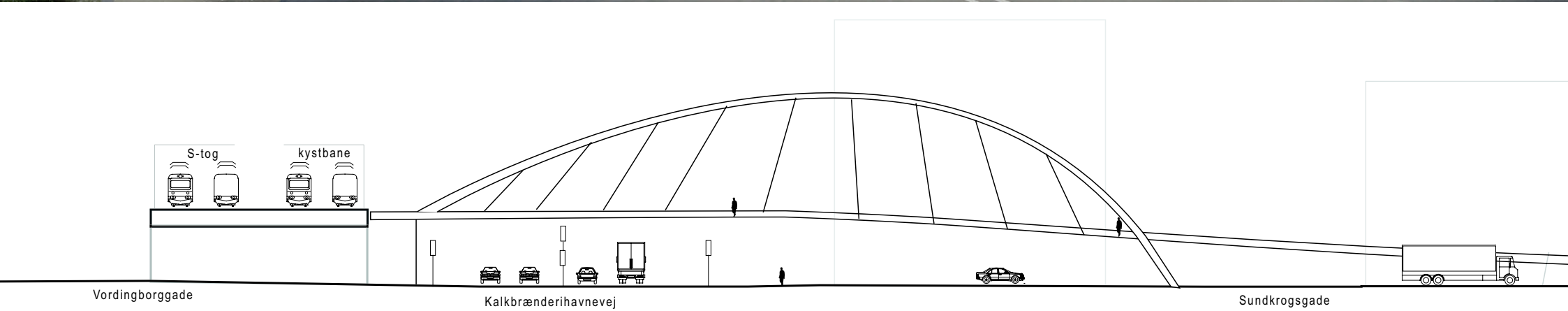
Danlinksporet

plads

SUNDKROGSGADE

VORDINGBORGGADE

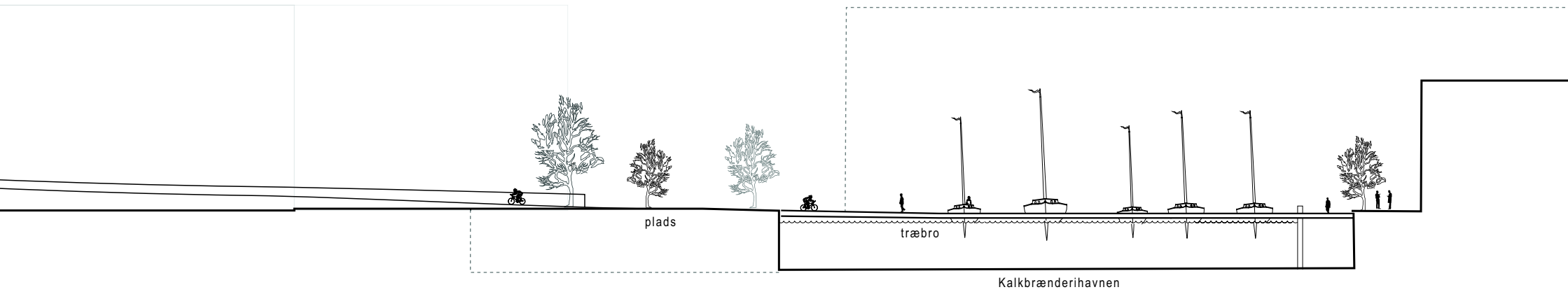
PLAN 1:2000



SNIT 1:1000



eksempler på belysning i belægning



13. april 2009

Til Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen, Center for Miljø
Kalvebod Brygge 45
1502 København V
Att: Nordhavnsvej anden høring

Sendt med mail til: nordhavnsvejhoering2@tmf.kk.dk

Høringssvar fra Horserødsvejs Vejlaug vedrørende Nordhavnsvejen

Vi har i Horserødvejs Vejlaug drøftet planerne om den nye Nordhavnsvej. Vi er med på, at København som en moderne storby skal udvikles – også trafikalt, og at Nordhavnsområdet kan blive til en spændende ny bydel, som skal hænge sammen med resten af byen. Men det er vigtigt, at en god trafikbetjening af Nordhavnsområdet ikke kommer til at bevirke, at de gener fra trafikken, der allerede nu er på Ydre Østerbro, forværres yderligere.

Vi har følgende bemærkninger til planerne om den nye Nordhavnsvej:

Fornyet VVM-undersøgelse

På baggrund af folketingets beslutning af 29. januar 2009 om en havnetunnel er den foretagne VVM-undersøgelse ikke tilstrækkelig. Hvis der gennemføres en havnetunnel fra og til Amager med forbindelse til Nordhavnsvejen, vil dette medføre en yderligere trafikbelastning, idet langt den største del af biltrafikken mellem lufthavnsområdet og Nordsjælland vil gå ad Nordhavnsvejen. Det er derfor vores opfattelse, at der bør foretages en ny VVM-undersøgelse af det samlede projekt.

Området skal hænge sammen

Inden udbygningen af Helsingørmotorvejen i 70erne hang kvarteret på den østlige og vestlige side af Lyngbyvejen i langt højere grad sammen. Dette blev i høj grad forringet, da området blev skåret midt over ved bygningen af den nuværende motorvej, således at området nu hænger dårligt sammen – både geografisk og socialt. Hvis foreslåede projekt gennemføres, vil området hænge endnu dårligere sammen.

Med den stigende trafik bør der foretages foranstaltninger for at modvirke generne.

Dette kan modvirkes ved

1. Nedgravning af hele Nordhavnsvejen fra tilslutningen ved Helsingørmotorvejen til slut. Dette vil reducere støjgener og vil bevirke at sportsanlægget med fodboldbanerne ikke bliver reduceret, hvilket er særdeles vigtigt netop i et kvarter med stor social belastning
2. Overdækning af Helsingørmotorvejen fra Ryparken station til Emdrupvej eller helst helt til Emdrup sø. En overdækning vil skaffe plads til boliger,

anlæg, forretninger mv., som kan samle kvarteret og skabe sammenhæng mellem de to dele af kvarteret.

Støjværn

Allerede nu er støjen fra Helsingørmotorvejen en voldsom belastning for de nærmestboende. Der burde have været støjværn allerede fra bygningen af motorvejen, hvilket blev lovet af en tidligere trafikminister senest i 1997. Med den stigende trafik vil støjproblemerne blive forværret. Der bør derfor som et minimum opsættes støjværn i form af støjskærme på strækningen fra nordenden af Emdrup Sø til Ryparken station. Støjværnet bør opsættes allerede i starten af anlægsfasen.

Støjværnet skal være effektivt, dvs. tilstrækkeligt højt. De støjværn, der er opsat længere ude på Helsingørmotorvejen er på visse strækninger utilstrækkelige på grund af for ringe højde.

Der bør også lægges støjdæmpende asfalt på Helsingørmotorvejen på strækningen fra Tuborgvej til Ryparken Station. Dette vil i nogen grad dæmpe støjgenerne fra den voksende trafik.

Vi er klar over, at Helsingørmotorvejen hører under Vejdirektoratet. Vi vil dog opfordre Københavns kommune til gå i dialog med Vejdirektoratet om disse støj-dæmpende foranstaltninger, da anlægget af Nordhavnsvejen vil forværre de eksisterende støjproblemer.

Offentlig transport – især i anlægsfasen

Udover biltrafikken er der en omfattende offentlig trafik nordfra. Dette vil i anlægsfasen medføre betydelige problemer.

På strækningen på Lyngbyvej kører der følgende buslinier: 15, 150, 173, 184, 185 og den nye servicebus.

Det efterlader rigtig mange uafklarede spørgsmål:

Hvor skal der i anlægsfasen være stoppesteder?

Er der taget hensyn til de mange mennesker, der hver dag skal benytte de offentlige transportmidler ind til byen?

Der er desuden mange skolebørn, der skal bruge skolerne i området. Skolebørn, der bor i Ryparken hører til på Lundehusskolen, der ligger på den vestlige side.

Der ligger 2 private skoler i den østlige del, og der ligger flere institutioner i området, fx i Ryparken. Er der taget højde for, hvordan disse institutioner skal kunne fungere i anlægsfasen?

Cykeltrafikken nordfra er også omfattende, idet Lyngbyvejen er den direkte vej til mange arbejdspladser inde i byen. Der bør i anlægsfasen og senere gives gode forhold for cyklisterne – også for at leve op til Københavns gode ry som en cyklistvenlig by.

Det skal også nævnes, at der kører mange udrykningskøretøjer på Helsingørmotorvejen. Der bør tages hensyn til, at de naturligtvis også skal frem i anlægsfasen.

Konklusion

Som helhed mener vi, at en boret tunnel, startende helt fra Helsingørmotorvejen er den bedste løsning. Den vil tage mindst plads, give færrest støj- og forureningsproblemer og give mulighed for at rense luften i tunnelen. Vi er klar over at det muligvis vil være en dyr løsning, men for vores skyld kan man lave den som en betalingsvej.

Vejanlægget skal ligge der i de næste 100 år. De beslutninger, der tages nu, har også betydning for de kommende generationer, så lad os gøre det ordentligt.

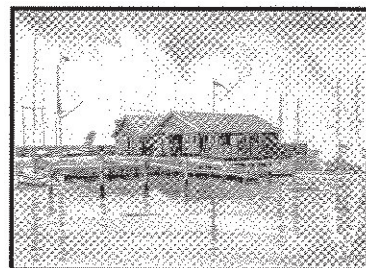
Med venlig hilsen

Birgitte Mølgaard-Nielsen
Formand for Horserødvejs Vejlaug

Horserødvej 6
2100 København Ø
Tlf: 39 20 01 59
Mobil: 28 34 02 46

II. Københavns Søspejdertrop "GRY"

Svaneknoppen 13,
2100 Kbh. Ø.
Tlf. 39 20 62 81



13.4.09.

Til

Københavns Rådhus.
Her.

Ang. høringssvar vedr. Nordhavnsvejen.

Vedlagt vort høringssvar.

Håber at "kommandovejen" er rigtig ellers bedes man give besked til undertegnede.

Med venlig hilsen

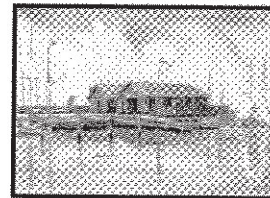
Erik Sø!

PRIVAT:

Erik Sø! Jensen
Kløverprisvej 71, 2650 Hvidovre.
Tlf.: 3675 3553
Email: erik.j@email.dk

II. Københavns Søspejdertrop "GRY"

Det Danske Spejderkorps
Svaneknoppen 13,
2100 Kbh. Ø.
Tlf. 39 20 62 81



HØRINGSSVAR – Nordhavnsvejen.

"GRY" går ind for en boret tunnel.

På Orienteringsmøderne d. 26.2. og 2.3 blev vi af embedsmændene orienteret om de 3 løsninger. Imidlertid gik man mest i detaljer om "Løsning 1 A", og det i en sådan grad, at det for os ser ud, som om man på forhånd kun går ind for denne løsning.

Det ser for os ud til at denne løsning automatisk siden hen udløser en fortsættelse = Løsning A 2"; nemlig en cut- og coverløsning tværs gennem "Svanemøllehavnen" og dermed en omdannelse af "Svaneknoppen" til byggeplads jf. "VVM-redegørelsen og miljøvurdering- jan. 2009" : **"Hele Svaneknoppen vil blive anvendt til byggeplads, og kan derfor heller ikke rumme de aktiviteter, der findes i dag i form af klubhuse, spisested m.v."**

"Løsning A 1" + "Løsning A 2" vil for Søspejdertropen GRY' - og de øvrige brugere af "Svaneknoppen"s vedkommende medføre:

- (Jf. også "Svanemøllekredsen"s høringssvar ved. Nordhavnsvej, april 2009").

Nedlæggelse af:

- 2 Huse = manglende lokaler til sommer- og vinteraktiviteter (min. 4 gange ugtl. hele året rundt).
Altså uoverskueligt i forb. med vore aktiviteter med ca. 60 børn + ledere = ca. 90 personer.
 - 1 Malerværksted
 - 1 "bådskur
 - Bedding og broer til 14 bøjelpladser for vore spejderbåde .
 - Vinterplads til 30 både.
 - 3 rækker nyopførte bådejerskure. (30 stk. + værksted og frokoststue)
- (Er netop færdig med etableringen i forb. m. flytning til "Svaneknoppen")

Manglende:

- Sommeraktiviteter = sejlads i 54 optimistjoller, 2 følgebåde, 3 mindre joller, 4 patruljebåde + 3 større både.
- Vinteraktiviteter: Manglende sted/hus til 4 x ugtl. aktiviteter + diverse arrangementer i årets løb.
- Indtægter på plads, skure og broer. - (Faste udgifter = ??????)

Alle "nedlæggelser" = genopførelse.

Uanset garanti for uændret neutral økonomisk kompensation undervejs, vil det kræve en ekstraordinær frivillig arbejdsindsats; en indsats som man akkurat er færdig med i forbindelse med flytningen til "Svaneknoppen". Det vil være meget svært at mobilisere og motivere vore ledere til en ny omgang "byggeri".

Vi mener ikke, det kan være rigtigt, at man ødelægger et kæmpe fritidsmiljø på "Svaneknoppen" pga. manglende økonomi. At det så oven i købet ikke er en fremtidssikret løsning, som så måske senere samlet viser sig at være dyrere, gør det ikke bedre.

Det er derfor positivt, at Teknik- og miljøborgmester Klaus Bondam har indset dette jf. udtalelse i Berlingske Tidende d. 6. marts. Af denne artikel fremgår det, **"at han nu lancerer et helt nyt finansieringsforslag, der kan bane vejen for det, han kalder en fremtidssikret tunnelloøsning"**.

Af artiklen fremgår det også, at borgerrepræsentant Anna Vang (S) i artiklen udtaler: **"Vi mener ligesom Klaus Bondam, at der skal være tale om en fremtidsløsning. Derfor vil vi godt være med til at kigge på forslaget"**.

Dermed skulle der være et flertal i Borgerrepræsentationen for at gå videre med en fremtidssikret løsning, idet V og K tidligere er gået ind for en boret tunnel, som den rigtige fremtidsløsning.

I tillid til at "Svaneknoppen" for kun 10 år siden blev udlagt som "Fritidsområde", kommer det i øvrigt som en overraskelse, at vi skal til at begynde forfra efter netop at være færdigetableret efter 10 lange år. Hele vor etablering er baseret på at være "langtidsholdbar" i modsætning til tidligere 5 flytninger, hvor vi kun boede på midlertidige arealer.

Det vil derfor for os i Søspejdertropen GRY være en stor skuffelse og en uoverskuelig fremtid, hvis man ikke beslutter sig for en fremtidssikret tunnelloøsning.

NB! Hvis man mod forventning skulle vælge "Løsning A1 + A 2", vil vi - ud fra de afholdte høringer - finde det naturligt at bede om ny orientering og høring set i forhold til den hidtidige lidt ensidige "A 1"- orientering. Vi forventer at blive medinddraget ved planlægningen af en evt. gennemførelse af Løsning A 1 + A 2;.

På Søspejdertropen GRY's vegne

Erik Sø!

Søspejdertropen "GRY"
v/ Erik Sø! Jensen"

Privat: Kløverprisenvej 71, 2650 Hvidovre
Tlf.: 3675 3553
Email: erik.j@email.dk

PS! I øvrigt samarbejder "Søspejdertropen GRY" tæt med Svanemøllekredsen.
(bla. : de øvrige brugere på "Svaneknoppen".)

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

Sendt pr. mail til:
Nordhavnsvejhoering2@tmf.kk.dk

14. april 2009

2. hørings svar om Nordhavnsvejen fra Ny Ryvang Villakvarters Vejlaug:

Ny Ryvang Villakvarters Vejlaug skal hermed fremkomme med følgende 2. hørings svar vedr. den kommende Nordhavnsvej:

Vejlauget ønsker at være med til at udvikle vores dejlige by og kan fortsat se de gode intentioner og værdier med Nordhavnsområdet. Det er dog vigtigt, at det ikke er med til at øge belastningen af trafikstøj og luftforurening unødigt på Ydre Østerbro.

Det er vores opfattelse, at folketingets beslutning af 29. januar 2009 om trafikinvesteringsplanen, hvori indgår *en østlig ringvej (havnetunnel) i Københavns Havn, har ændret forudsætningen for hele Nordhavnsvej-projektet og den udarbejdede VVM-redegørelse.*

Vi skal derfor *opfordre kommunen til at revurdere Nordhavnsvej-projektet*, idet det klart er vores opfattelse, at forudsætningerne med en havnetunnel vil give yderligere trafik, hvilket stykket med tunnel ikke er blevet dimensioneret til. På informationsaften blev det oplyst, at tunnelen kun var projekteret med 2 spor og ikke noget nødspor. Med mere trafik, heraf tung trafik, som følge af en kommende havnetunnel, må projektet revurderes.

Vi ønsker endvidere, at der *bliver taget højde for den øgede støj og luftforurening, som den øgede trafik vil betyde for hele området fra Emdrupvej og frem til tilslutningen af Nordhavnsvejen.*

Vejlauget opfordrer i den forbindelse kommunen til *under forhandlingerne med staten om Nordhavnsvejen at sikre etablering af støjværn fra Emdrup Sø allerede inden anlægsfasen.* Staten har tidligere i forbindelse med Helsingørmotorvejen givet lovning på etablering af støjværn, idet diverse målinger i området har vist højere decibel end det anbefalede niveau. Tidligere trafikminister Bjørn Westh måtte dog af økonomiske grunde udsætte etableringen indtil videre.

I kvarteret omkring Emdrup Sø er der fortsat store støjproblemer, hvilket tilbage i 1997 blev påvist i en rapport fra Vejdirektoratet (rapport nr. 78 – 1997 vedr. Støjhandlingsplan for Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej). I de dele af kvarteret, der ligger nærmest motorvejen, blev der målt et støjniveau på over 65 dB, hvilket er en væsentlig overskridelse af den vejledende grænseværdi på 55 dB. Det er derfor vores opfattelse, at støjværn vil være meget nødvendigt i området nu. Samtidig kunne støjdæmpende asfaltbelægning fra Tuborgvej og frem til Nordhavnsvejen/Hans Knudsens Plads.

Endvidere viser en undersøgelse, at Københavns Kommune har større luftforurening end fx New York, jf. DR d. 23. marts 2009 og i Jyllandsposten d. 24. marts 2009. Vi ønsker derfor, at kommunen i den videre projektering tager fat på at sænke partikel og luftforureningen i området, således at grænseværdierne ikke overskrides.

Et andet forslag kunne også være, at der skete *en overdækning af Helsingørmotorvejen fra Em-drup Sø til Ryparken Station*, hvilket vil gøre at lokalvejen kan flyttes oven på motorvejen, hvilket yderligere vil mindske støjen, og vil frigøre værdifulde arealer, der vil kunne bruges til rekreative områder, boliger og butikker, til gavn for København og beboerne på ydre Østerbro. Eventuelle indtægter i forbindelse med de frigjorte arealer vil kunne være med til at finansiere projektet.

Vejlauget er stærkt interesseret i en forsvarlig og sober løsning af tilslutningen. *Vejlauget ønsker derfor, at der tages udgangspunkt i en boret eller nedgravet tunnel.*

En nedgravet tunnel vil ligeledes kunne betyde bevarelse af de rekreative og sportslige områder ved Ryparken samt mulighed for etablering af cykelstier mellem Svanemøllen og Bispebjerg/Nørrebro. Vejlauget er ligeledes bekymret for yderligere forringelser i kvarteret, idet vi indenfor de sidste par år har oplevet nedlæggelse af bogbus, posthus, bank, boghandel samt apotek og kan derfor frygte en større isolering fra det øvrige København. Dette er ikke til gavn for de ældre beboere i området.

Ovenstående løsning vil også skabe helt nye muligheder i kvarteret, idet området vil komme til at hænge sammen med resten af Østerbro – det er vigtigt, at tænke langsigtet og i helheder til gavn for de kommende generationer i bydelen.

Afslutningsvis skal Vejlauget gøre opmærksom på en *række problemstillinger i forbindelse hele anlægsfasen*, som det er vigtigt, at få indarbejdet i projektet. Det drejer sig om

- sikring af mulighed for at kunne tage offentlige busser i området,
- sikring af skolevejene på begge sider af Helsingørmotorvejen samt
- sikring af cykelstierne ind mod byen

En boret tunnel vil minimere generne i kvarteret i forhold til en cut and cover-løsning, da jordtransport med tilhørende ekstra trafik med mere støj og støv, vil blive betydeligt mindre.

Med venlig hilsen



Allan Graversen

Formand for Ny Ryvang Villakvarterets Vejlaug

Danstrupvej 7
2100 København Ø
Telefon 39 20 09 81
Mobil 21 67 84 95

Ny Ryvang Villakvarter Vejlaug repræsenterer 70 parceller på vejene Teglstrupvej, Klosterrisvej, Egebæksvej, Danstrupvej og Lundehusvej.

Københavns Kommune

Teknik- og Miljøforvaltningen, Center for Miljø

Kalvebod Brygge 45

Postboks 259

1502 København V

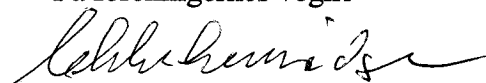
Att: Nordhavnsvej anden høring

Østerbro 13. april 2009

Vedlagt fremsendes et fælles høringssvar fra menighedsråd, haveforening, boligforeninger, vejlav m.fl. på Ydre Østerbro. Hver forening sender selv individuelle høringssvar men ønsker med dette fællessvar at markere, at regeringens nye trafikhandlingsplan har gjort høeringsprocessen i forbindelse med den nu afsluttede VVM-redegørelse uaktuel, og at projektet derfor bør tages op til revurdering.

Vi kan ikke acceptere de foreslåede vejføringer og peger i stedet på den eneste anstændige og fremtidssikrede mulighed, nemlig en underjordisk løsning hele vejen fra Tuborgvej.

På foreningernes vegne



Ebbe Lauridsen

Medlem af menighedsrådet i Lundehus Sogn

Ændrede forudsætninger nødvendiggør revurdering af Nordhavnsvejen

Undertegnede foreninger på Ydre Østerbro har med stor bekymring noteret sig en stadigt mere fremskreden forringelse af vort kvarter: Nedlæggelse af bogbus, posthus, bank og nu senest boghandel og apotek. Der er ikke kun tale om serviceforringelser – der er tale om at vor bydel tømmes for liv og ender med at blive et ingenmandsland på grænsen mellem København og Gentofte kommuner.

Denne udvikling vil blive forstærket af de af kommunen foreslåede tilslutningsanlæg til Nordhavnsvejen, der vil forringe de rekreative arealer mellem Ryparken og S-banen/Nordhavnsvejen.

Dertil kommer, at Nordhavnsvejen med al sandsynlighed vil blive en del af en fremtidig havnetunnel, den såkaldte østlige ringvej, som beskrevet i regeringens nye trafikinvesteringsplan. Det vil få konsekvenser for valg af løsning og vil medføre en voldsom stigning i trafikmængden, som der ikke er taget højde for i den aktuelle VVM-redegørelse.

Vi vil derfor bede om, at projektet i lyset af de ændrede forudsætninger tages op til revision. I den forbindelse håber vi, at kommunen vil genoverveje de ønsker og forslag, der er fremsat vedrørende en overdækning helt fra Tuborgvej. Det vil åbne for nogle helt nye muligheder i kvarteret, der på den måde kommer til at hænge sammen igen. Som foreslået på informationsmødet i Symbion kunne man endda lægge skøjtehalen og andre rekreative aktiviteter oven på tunnelen. Det ville være en løsning, der matchede de flotte intentioner for den nye bydel i Nordhavnen.

Når resultatet af redegørelsen (hvidbogen) sendes ud, vil vi have at alle høringssvarende skal sende mede i deres fulde længe.

Vi på det yderste Østerbro ser frem til at der i København opstår en ny bydel med nye indbyggere som kan være med til at udvikle vores dejlige by. De skal selvfølgelig også have mulighed for at komme til og fra i bil, offentlig transport, på cykel og som gående, men vi syntes ikke at det skal være på bekostning af os der allerede er borgere i vores by. Derfor er det vigtigt for os at man laver en løsning der ikke øger belastningen i vores område - som er det yderste Østerbro og der hvor Nordhavnsvejen skal tilsluttes Helsingør motorvejen.

Jørgen Allmann
FORMAND
NFR FREMTIDEN

Stig ETO
KLENGEPRÆDSTOR
LCA DETALS KIRKE

Formand
Allan Gravensen
Ny Ryvang Villa kvarters Vejlang
Danstрупvej 7 - 2100 Kbh. Ø

Haverforeningen "Fremtiden"

For Ryparken - Endrupgruppen: AAB afd. 32

Chia Lohu
Ryparken 39 TV. 2100 A

FSB

A/B Ryparken
afd. Lundevej
-4- Ryvarksvej

VENDE →

Lykke Barrett
Skypartem 18

PÅ VEGNE AF HØRSEKJØLVS
VEJLAG.

Bilag til Følgesand - Nielsen
FORMÅND

Carsten Vadsen
Lynvej 139

Grethe Rasmussen
Emdarp Vej 50

Ellie Møllgaard
Eandrupvej 2A

[Signature]

BAAB AFD 32

Lp 106 BYVEJ.

J.P. LOMBYESGADE 53

RYPARKEN - EMDRUP GRUPPEN.

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

Dato: 08.04.09

Høringssvar: Nordhavnsvejen 2. høring.

0. Generelt..

Det er gruppens opfattelse, at vedtagelsen i Folketinget af en trafikinvesteringsplan, hvori indgår en havnetunnel (østlig ringvej) forandrer grundlaget for Nordhavnsprojektet. Uden at komme ind på tekniske detaljer, skal vi derfor opfordre kommunen til at revurdere Nordhavnsvej-projektet – især at det bliver udformet som et fremtidssikret overdækket projekt.

1. Vejprojektet.

- **Forhold til eksisterende bygninger**
Gruppen forudsætter, at teknikerafgivne forsikringer om at der ikke vil ske nedrivninger af eksisterende bygninger eller indgreb i haveforeningerne står til troende.
- **Luftforurening**
Overordnet ønsker gruppen, at Nordhavnsvejen er overdækket – nedgravet eller boret – i hele sit forløb. Også ved tilslutningerne til Lyngbyvejen Dette af hensyn til begrænsning af luft- støj- og partikelforurening i det relativt tæt beboede område (bl. a. mange institutioner) som projektet skal føres igennem.
En overdækning vil også betyde, at der ikke sker væsentlige begrænsninger i eksisterende idrætsarealer.
Beskrivelsen af luftforureningen i det udsendte materiale er efter gruppens mening ikke tilfredsstillende og bør igen analyseres især med henblik på den specifikke forurening i det lokale område omkring Rypark- Emdrup- bebyggelserne.

- Støjdæmpning

Den optimale løsning er overdækning af Lyngbyvejen i forløbet til kommunegrænsen.

Uden overdækning vil der blive betydelig støjbelastning på Lyngbyvejen - der allerede nu er meget belastet af trafikstøj – også nord for Emdrupvej. Gruppen ønsker derfor yderligere belysning af støjbelastningen i lokalområdet Rypark- Emdrup-bebyggelserne samt at der etableres støjafskærmning også nord for Emdrupvej (til kommunegrænsen) og at der pålægges motorvejen støjdæmpende asfalt. Endvidere skal der sikres beboerne i de tilstødende ejendomme støjisolering i vinduer og altandøre.

- Lokaltrafik

Gruppen ønsker at vejprojektet ikke svækker sammenhænge i lokaltrafikken eller muligheder for at udbygge et tværgående net af gang- og cykelstier. Herunder at der sikres mulighed for cykel –og gangsti langs S-banen til Øresund gennem Ryvangens Naturpark og de militære arealer. Trafikken til idrætspark og skøjtehal skal sammentænkes med Nordhavnsvejen, så de små blok-gader i Ryparken og Lundevænget ikke fortsat belastes med trafik og parkering, der er beboerne uvedkommende.

2. Tilslutninger til Lyngbyvejen.

- Overordnet peger gruppen på forslag B, under den forudsætning at tilslutningerne sker under jorden, evt. ved at motorvejen overdækkes.
- Generelt tages afstand fra løsninger, der kommer tæt på haveforeninger og bebyggelse og som giver ulemper i forhold til støj, luftforurening og visuelt indtryk.

Gruppen forudsætter, at teknikernes tilkendegivelser om, at en valgt tilslutning hverken ved forskydning af lokalvej eller rampeanlæg kommer tæt på tilgrænsende bebyggelser, står til troende og respekteres.

3. Anlægsfasen.

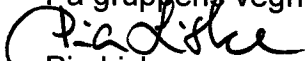
Gruppen forudsætter at placering af byggeplads, anlægsarbejde og arbejdskørsel:

- Medfører mindst mulige støv- og støjgener for de nærliggende bebyggelser
- Ikke medfører afbrydelser af trafik –især bustrafik - til og fra Ryparkenområdet og områderne omkring Emdrupvej.

Venlig hilsen

RYPARKEN- EMDRUP - GRUPPEN.

På gruppens vegne:



Pia Liske

Ryparken 39, 1.sal tv. 2100 Kbh. Ø.

RYPARKEN – EMDRUP - GRUPPEN består af følgende bebyggelser i Ryparken-Emdrupområdet:

<i>AAB afd. 32</i>	<i>376 lejemål</i>
<i>A/B Ryparken</i>	<i>400 "</i>
<i>FSB afd. Lundevænget</i>	<i>475 "</i>
<i>FSB afd Rymarksvænget</i>	<i>433 "</i>
<i>FSB afd.Ryparken 2</i>	<i>162 "</i>

Haveforeningen Fremtiden, der har indsendt særskilt høringssvar.

Ryvang Lokalråd, Lokalrådet for bydelen "Ydre Østerbro"

www.kk.dk > politik og demokrati > din indflydelse

> Råd og Nævn > Lokalråd > Ryvang Lokalråd

Formand:

Torkil Groving

H.C. Lumbyes Gade 55

2100 Kbh. Ø.

Tlf.: 39 20 39 29

e-mail: torkil@mail.tele.dk

Nordhavnsvej ansvarlig:

Steen Jepsson



Østerbro den 14. april 2009

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Miljø

Høringssvar vedr. forslag til lokalplan, tillæg til kommuneplanen og VVM-rapport for "Nordhavnsvej"

Ryvang Lokalråd har på sine møder den 23. februar og den 24. marts 2009 drøftet det af Teknik- og Miljøforvaltningen udsendte materiale vedr. planlægning for en ny vejforbindelse, der skal forbinde Helsingørmotorvejen med Kalkbrænderihavnsgade.

Vi har følgende bemærkninger og synspunkter:

På det overordnede plan oplever vi de to skitserede alternative forslag som "skrabede løsninger" i forhold til de tidligere besluttede succeskriterier om at

- "trafikanlægget søges etableret således, at det i videst muligt omfang sikrer de berørte beboeres livskvalitet og sundhed trods den store trafikmængde
- trafikanlægget søges i anlægsfasen udført således, at det giver beboerne i området færrest mulige gener i form af støj, lugt m.v."

Dette skyldes formentlig, at der i forudsætningerne for anlægget fortsat ligger en form for binding til den oprindelige aftale med staten om, at vejen ikke må koste mere end 1,8 mia. kr., selv om der ikke findes nogen egentlig politisk beslutning herom.

Hvis dette er præmisserne, skal Ryvang Lokalråd anbefale, at planlægningen og etableringen af Nordhavnsvej på nuværende tidspunkt udskydes, idet trafikanlægget må ses i en større sammenhæng. Dette skal bl.a. ses i lyset af regeringens nyligt offentliggjorte infrastrukturplan, som tyder på, at staten godt kan involveres i yderligere i finansieringen af et større vejprojekt som f. eks. en østlig omfartsvej i tunnel under havnen. Hvis der arbejdes med en bæredygtig løsning for et sådant projekt og der politisk kan findes offentlig eller privat finansiering hertil, bør Nordhavnsvej ses i denne sammenhæng, og der må ikke gennemføres et skrabt projekt for denne del af det nye trafikanlæg.

På dette grundlag finder Ryvang Lokalråd, at der må arbejdes videre med løsningsforslag, hvor **vejforbindelsen er underjordisk i hele sin længde** (hvilket også skal gælde en eventuel afgrænsning under vandet til Nordhavnsområdet). Vejforbindelsen må føres under jorden allerede fra et stykke før Svanemøllehavnen og den kommende sandstrand, så den ikke påvirker disse rekreative områder negativt. Tilsvarende skal tilslutningen fra den underjordiske vej til Helsingørmotorvejen anlægges på en sådan måde, at det heller ikke går ud over boliger og boldbaner ved Ryparken.

Ryvang Lokalråd vil samtidig påpege, at det vil være i modstrid med Trafik- og Bymiljøplanen for Østerbro, hvis der anlægges tilslutningsforbindelse til Østerbrogade/Strandvejen gennem Strandvænget. En sådan tilslutning bør undgås, idet den med stor sikkerhed vil øge trafikken på Østerbrogade, som i Trafik- og Bymiljøplanen er forudsat aflastet for gennemkørende trafik og styrket som miljøprioriteret hande­lsgade. Tilsvarende kan vi ikke anbefale andre tilslutninger undervejs, idet det vil afstedkomme uoverskuelige trafikale problemer på mindre gader og veje, som ikke er egnet til at tage mere trafik.

Selv om vi fastholder disse overordnede betragtninger vil vi i det følgende forholde os lidt nærmere til nogle af problemerne med de skitserede løsningsforslag.

Vi kan af VVM-redegørelsen konstatere at antallet af afkørselsmuligheder og vejen endelige slutpunkt vil være afgørende for hvor meget den påtænkte vejforbindelse vil blive benyttet. Det fremgår af redegørelsen, at der, uanset om man vælger plan A eller plan B, fortsat vil være en meget stor del af trafikanterne, der fortsat vil vælge Vibenshus Runddel som fordelingspunkt, når der er ærinde på Østerbro. Ifølge VVM-redegørelsens undersøgelser vil især vejprojekt B derfor ikke i synderlig høj grad betyde færre biler gennem Østerbro, men vil alene blive en aflastningsvej for lokaltrafik til Frihavnen og det kommende lokalområde Nordhavn. I flg. redegørelsen vil en nedgravning under Svanemøllehavnen med endepunkt i det kommende lokalområde Nordhavn, forstærke gennemkørsel ad Østerbro. Dette sker ikke mindst grundet lukningen af trafik ved Oslo Plads og Øster Port Station, hvor trafikken jo netop i stedet skulle ledes ad Folke Bernadottes Allé. Der vil derfor, i flg. redegørelsen, ikke være ret megen effekt på trafikstrømmen gennem København, hverken ved destination City eller på Østerbro.

Redegørelsen indeholder forslag til ud­fletning fra Lyngbyvej til Nordhavnsvejen afkørsler og af disse fremgår det, at jo nemmere det vil være at fortsætte lige ud mod Vibenshus og at en afkørsel ved Strandpromenaden vil være nødvendig, hvis flere trafikanter skal vælge at benytte Nordhavnsvejen. En nedgravning hele vejen, forslag B, vil, i flg. redegørelsen, kun forstærke denne effekt. Det overordnede spørgsmål er derfor om man skal vælge mellem forslag A eller B eller om redegørelsen burde danne baggrund for nye politiske overvejelser og forhandlinger.

Vedrørende ud­fletningerne ved Lyngbyvej og de der til hørende målinger vedrørende gener har vi følgende kommentarer:

Der burde have været et forslag om en ud­fletning ved Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej, der indeholdt en nedgravning/overdækning af selve ud­fletningen. Alle de model­forslag der er foretaget beregninger på udviser at der vil ske overskridelser af de eksisterende støjgrænser både ved anlæg og ved drift. De udførte målinger er foretaget i et andet område og den effekt der forventes af støj­dæmpningstiltag overvurderes lige som de nært boende ejendommers gener kraftigt nedtones i redegørelsen. Det konstateres da også vedr. støj, vil de foreslåede dæmningsforanstaltninger vil have en mindsket virkning op­efter. En effekt på ca. 2 dB (A) vil kun vanskeligt kunne opfattes af beboerne i Ryparken og på Lyngbyvej, som nogen synderlig stor nedgang i støjniveauet. Det beskrevne komfortniveau vil derfor ikke nås ved efterfølgende målinger.

Under anlæggelsen vil dels de mange lastbiler og dels nedramningen af spuns­vægge give meget slagstøj. Denne vil mærkbart, i anlægsperioden give støjgener også selv om det er i dagtimerne. Ved anlæg af "Flyover", mellem Lyngbyvej og Nordhavnsvej, vil der ligeledes komme forøgede støjgener når vejen kommer i drift. Den kraftige forøgelse af lastbiltransporten vil forøge støjpå­virkningen når dieselerne skal aksellere op ad rampen, over den nordgående vej. Disse ramper vil være placeret så tæt ved beboelse, at de foretagne målinger vedr. komfortniveau ikke er præcise nok. Her burde der være taget målinger ved "Bispeengbuen", idet beboelsesejendommene her ligger, om end lidt længere væk, i niveau med den foreslåede højde på "flyveren".

Ses på undersøgelserne vedr. støv og her særligt afslibning af hjulgummi og de afdampninger der sker når dæk slides ved kørsel og her på ramper i 14 meters højde, er tallene sparsomme. Løsningsforslaget om fjernelse ved vand vil ikke kunne løse problemet med bortskaffelse af mikropartikler fra hhv. dieselduststødning og dækafslibning. Hvis dette er tilfældet, bør der laves fornyede

undersøgelser, før et egentligt projekt besluttet. De stoffer som fremkommer ved disse påvirkninger er kendt som stærkt cancerfremkaldende og med en den partikelstørrelse, der er tale om, vil risikoen for lokalbefolkningen være ret stor. Det skal understreges, at selv om dieselmotorer forsynes med filtre, vil der fortsat være en stor risiko fra gummi-afslibningen. Den eneste løsning på dette problem vil være at overdække vejudfletningerne med dertil hørende filtre med udsugning.

De her beskrevne miljøproblemer dækker ligeledes A løsningens forslag vedrørende vejudfletning ved Svanemøllen.

Vi finder ikke, at der med de begrænsede økonomiske midler, der tilsyneladende er til rådighed, er mulighed for nedgravning/overdækning af vejudfletningerne i det omfang, det er nødvendigt for at denne vej kan blive fremtidssikret. Vi vil på dette grundlag opfordre Københavns Kommune til seriøst at arbejde på en underjordisk løsning for hele vejanlægget, og at der allerede i anlægsfasen skal tages størst muligt hensyn til mennesker og miljø.

Vi ønsker derfor derfor udarbejdet et nyt projekt der indeholder løsningsforslag til sikring af miljøet særligt efter bygningen er færdig afsluttet.

Det er vores klare opfattelse, at der skal arbejdes på en bæredygtig og fremtidssikret løsning med en lang tidshorison, som holder miljømæssigt, og som ikke vil skade livskvaliteten og sundheden, hverken for den nuværende befolkning på Østerbro eller for den fremtidige befolkning i Nordhavnsområdet. I forbindelse med udarbejdelsen af vejforslaget kan hovedforudsætningen derfor ikke være en kortsigtet økonomisk ramme. Ud fra langsigtede prognoser for trafikmængderne i forbindelse med ikke bare den første fase, men også de kommende faser af Nordhavnsudviklingen, må hovedforudsætningen i stedet være fremtidssikring og langsigtede hensyn til miljø, sundhed, rekreative områder og trivsel. Først når disse hensyn er tilgodeset, bør der tages stilling til projektet.

Med venlig hilsen

Torkil Groving
Formand for Ryvang Lokalråd

Den 10. april 2009

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

Ryvangskvarterets Grundejerlag, der repræsenterer villaejerne i området mellem Strandvejen, Ryvangs Alle og Tuborgvej, skal herved fremsende høringssvar og indsigelse i forbindelse med Nordhavnsvejsprojektet. Vejforslag A vil få alvorlige, negative konsekvenser for vores kvarter, både i anlægsfasen og i færdig form.

I de seneste år er der sammen med Københavns Kommune gennemført et trafiksaneringsprojekt i Ryvangskvarteret, der har haft til formål at reducere transittrafikken fra Tuborgvej og fra Gentofte Kommune, som med høj fart kører igennem villaområdet. Der er således etableret bump og gener på mange af vejene, ligesom Svanemøllevej er blevet lukket på midten og blevet spærret for indkørsel fra Tuborgvej. Beboerne i området ønsker denne trafiksanering forstærket fordi der fortsat er stor gennemkørende trafik, der skyder genvej til og fra Strandvejen og til og fra Tuborg Syd. Al denne trafik har intet ærinde i kvarteret, men benytter villavejene for at spare nogle få minutter i forhold til den tid det vil tage at benytte det overordnede vejnet (Ring II).

Denne situation er i sig selv urimelig også uden Nordhavnsvejprojektet, men det planlagte projekt A vil gøre situationen helt uacceptabel. I forbindelse med lukningen af Ryvangs Alle beskrives det i VVM rapporten (p. 156, Figur 10.3), hvordan man ønsker at bruge villakvarteret dels til gennemledning af en betydelig transittrafik fra Gentofte Kommune, og dels i anlægsfasen til omfattende lastbilkørsel i forbindelse med udgravningen og tunnelarbejdet.

Vi kan i Ryvangskvarteret ikke acceptere denne løsning. Trafikken fra Gentofte Kommune må ledes til Strandvejen i Gentofte Kommune og der må findes alternative løsninger for lastbiltrafikken og jordkørslen, således at denne ikke skal belaste et villakvarter på denne urimelige måde. Forslaget i VVM rapporten er i modstrid med den trafiksanering der allerede er påbegyndt. Vi ønsker trafiksaneringen udbygget med yderligere ensretning, ærindekørselsskilte og flere bump, så transittrafikken elimineres. Allerede i dag kører skolebørnene på fortovene på Gammel Vartov Vej og andre veje, både dem der skal ud af kvarteret og dem der skal til Hellerup Skole.

Endelig ønsker Ryvangskvarterets Grundejerlag også at gøre indsigelse mod vejforslag A i dets færdige form. Kvarteret vil permanent blive ramt af støj i et urimeligt omfang. Vejforslag B vil både i anlægsfasen og færdig udformning være en langt bedre løsning, som der bør gøres alt for at opnå støtte til.

Med venlig hilsen,



Søren Brunak, formand for Grundejerlagets Trafikudvalg
Tel: 39206878/20672477
Email: sb@cbs.dtu.dk

RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N.

www.baeredygtigtrafik.dk

København den 14. april 2009

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

Vedrørende Nordhavnsvej, Forslag til lokalplan, tillæg til Kommuneplan 2005 og VVM-rapport

Opsummering af indsigelse:

Efter gennemgang af det fremlagte materiale og fremskaffelse af yderlige oplysninger er vores konklusion klar:

Et fuldtonet nej til en Nordhavnsvej, der vil være en ny og ekstrem dyr indfaldsvej og åbne for stærk forøget trafikbelastning i København fra det bilrige Nordsjælland. Under byggeriet af model A (A1 og A2) vil Kystbanen og S-banen (Nordbanen) tilmed skulle lukkes i op til 3 måneder og Farum-banen skal også lukkes i perioder. Det skønnes, at 25 % af togpassagererne forsvinder under byggeriet. De to vejmodeller (A) og (B) er begge miljøødelæggende på hver sin måde og bliver derved et valg mellem pest og kolera. Set fra en klimasynsvinkel er Københavns kommunes trafikpolitik i forvejen på katastrofekurs. Nye indfaldsveje, herunder bygning af Nordhavnsvejen, bidrager til vækst i den CO2-belastende biltrafik.

Der mangler er en trafikløsning (C) baseret på et kollektivt trafiksystem, der er den eneste model, der kan sikre en bæredygtig trafikudvikling, som tilmed er et erklæret mål for Københavns Kommune. At ville lave en erklæret bæredygtig by og som det første anlægge en vej med motorvejs kapacitet er mildest talt en yderst miljøundergravende disposition.

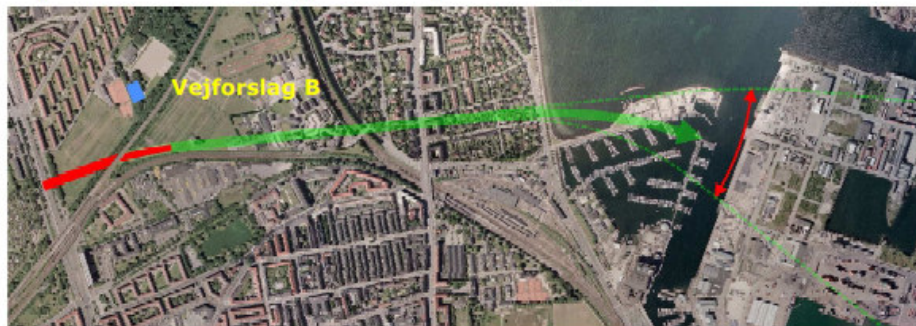
Sådan er de 2 forslag:

Vejforslag A1-A2: Vejforbindelse mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavn med tilslutning ved Kalkbrænderihavnsgade. Vejforslag A1 mellem Helsingørmotorvejen og Kalkbrænderihavnsgade udgør første etape af dette vejforslag



Figur 1: Skitse med linieføring af Vejforslag A1+A2

Vejforslag B: Vejforbindelse mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavn uden tilslutning til Kalkbrænderihavnsgade. Hovedparten af vejen forløber i tunnel.



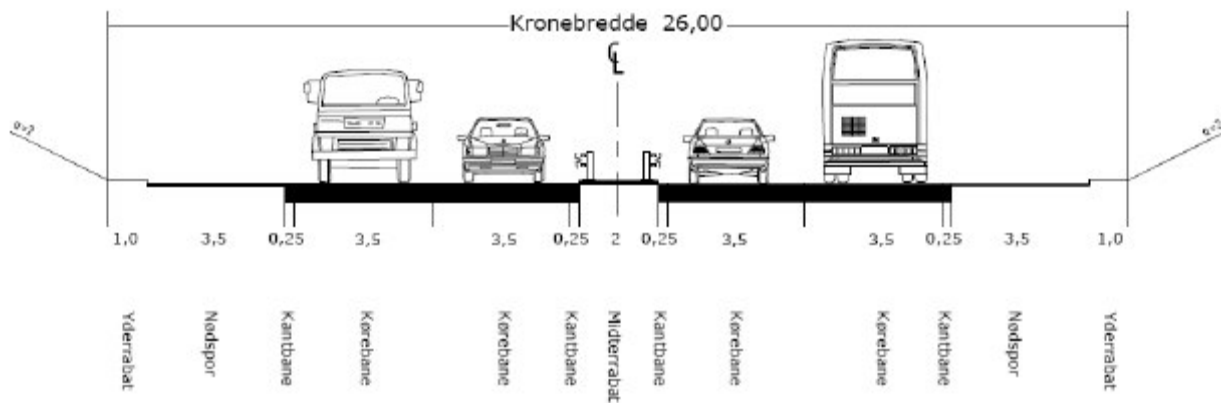
Figur 2: Skitse med linieføring af Vejforslag B

En Nordhavnsvej vil undergrave S- og Kystbanens konkurrencekraft og overfylde København med biler på bekostning af den kollektive trafik. Det vil blive umuligt at efterleve Københavns vision om en bæredygtig og CO2 neutral hovedstad. Ifølge forslag til lokalplan, tillæg til Kommuneplan 2005 skal ”der udvikles en helt ny bydel i Nordhavn. Visionen er, at Nordhavn skal være fremtidens bæredygtige bydel med energineutralt byggeri i alle prisklasser, med metrobetjening og med de bedste betingelser for cyklisterne”. Det lyder smukt, men harmonerer ikke med vejplanerne.

For øvrigt er vejens navn ”Nordhavnsvejen” tankevækkende. Man prøver tilsyneladende at tilsløre, at der er tale om en ny indfaldsvej til København. Herom læserindlæg af Bjørn W. Dahl i Østerbro Avis den 27. juni 2007:

”Vejens navn er iøvrigt interessant: Nordhavnsvejen antyder, at vejen anlægges for trafik til og fra Nordhavnen, men reelt er det en ny indfaldsvej til Indre By ad Gittervej og Strandboulevarden (der jo er en del af ringvejen). Såvel Store Kongensgade som Øster Voldgade vil blive voldsomt belastet. Det tales der ikke så meget om, men det er jo bedre at sige, at den ny vej skal betjene Nordhavnen. Det kaldtes i gamle dage for en eufemisme, nutiden kalder det "new speak" - lige forstemmede er det..”

Der er tale om et meget stort vejanlæg med en bredde på 26 meter:



Figur 4.2 Vejtværsnit for 4-sporet vej i terræn

Mens vejen (Forslag A) bygges, vil S-banen (Nordbanen) og Kystbanen tilmed skulle nedlægges i op til – henholdsvis 72 og 93 døgn. Måske vil det komplicerede byggeri under banerne end ikke klares på denne lange tid.

DSB regner med, at 25 % af passagererne forsvinder fra togene i byggeperioden. Mange vil aldrig komme tilbage og den hurtige vej vil fjerne muligheden for nye passagerer fra det bilrige Nordsjælland. Langtidseffekten er end ikke vurderet.

I 2005 indgik Københavns kommune og staten en aftale, hvor en Metroring blev kædet sammen med bygning af en Nordhavnsvej (Fra Lyngbyvejen mod havnen). Der blev ikke tænkt på miljø eller bæredygtighed, men alene på grundspekulation, idet man regnede med at en stor vej til et byudviklingsområde ville få grundværdierne til at stige. Stigningen skulle være med til at finansiere metroen.

Tiden er nu en helt anden. Byggeriet er næsten gået i stå i alle byudviklingsområderne og der er kommet helt nye grønne tanker hos regeringen og Københavns Kommune. Aftalen må derfor revurderes i lyset af regeringens erklærede nye grønne trafikpolitik, klimaforpligtelsen, klimatopmødet, Københavns nye klimamål og finanskrisen. Det er en aftale, som det vil være meningsløst at efterleve i lyset af den nye erkendelse i regeringen og Københavns Kommune.

Der er nu brugt mange millioner på at analysere 2 forskellige vejløsninger. Ingen af dem er miljømæssigt acceptable. Model A, en cut and cover tunnel, vil være ødelæggende for togtrafikken i lang tid under byggeriet og permanent ødelægge banens konkurrencesituation. Model B lægger op til bygning af en dyr miljøødelæggende østlig ringvej/havnetunnel, der vil få biltrafikken til Københavns Kommune til at stige voldsomt.

Klimagasudslip og Nordhavnsvejen

Fra den 14. april til 15. maj 2009 har Københavns Kommune en Klimaplan til høring. Ambitionerne for at nedbringe CO₂-udslippet er store. På transportområdet planlægges for perioden 2005 til 2015 en CO₂-reduktion på 50.000 tons, fra 533.600 til 483.610 tons, dvs en reduktion på i alt 10 %. Se nedenstående figur:

For hvert indsatsområde er der følgende delmålsætninger:

Indsatsområder	Tons CO2 i 2005	Andel af samlet besparelse	Tons CO2 pr. år i 2005-tal
Energiforsyning	1.981.980	75 %	375.000
Byggeri og renovering		10 %	50.000
Københavnerne og klimaet		4 %	20.000
Transport	533.610	10 %	50.000
Byudvikling		1 %	5.000
Samlet	2.541.000	100 %	500.000

Klima København, En vision og en plan, Udkast, Københavns Kommune, Marts 2009, s. 10

Transporten står for 21 % af den samlede CO₂-udledning inden for det areal, som omfatter Københavns Kommune, hvoraf udledningen fra vejtrafikken udgør hele 74 %:

Aktivitet	CO2 i tons/år i 2005	Andel
Vejtrafik, inkl. busser	396.500	74 %
Togtrafik, diesel (inkl. gods)	3.200	1 %
Togtrafik, el (inkl. gods)	45.600	8 %
Non-road industri	30.800	6 %
Non-road have/hushold	4.200	1 %
Fly (indenrigs) ²	11.900	2 %
Skib (indenrigs) ³	43.700	8 %
I alt	535.900	100 %

*Kilde: "Københavns Kommune – CO₂-regnskab 2005" *Cowi november 2008*

Klima København, s. 33

Et virkemiddelkatalog på i alt 15 punkter er fordelt på fem fokusområder, hvoraf de to første har overskriften "Alternativer til bilen" og "Begrænsninger af biltrafik", således som det fremgår af nedenstående figur:

Transport	
Mål i 2015	10 % af den samlede CO2-reduktion i 2015 skal opnås på transportområdet. Det svarer til ca. 50.000 tons CO2 (2005-tal)
Fokusområder	Initiativer
Alternativer til bilen	1. Flere cykler 2. Styrket kollektiv trafik 3. 25 % CO2-reduktion for busser i rute
Begrænsninger af biltrafik	4. Trængselsafgifter 5. Miljøzone for personbiler 6. Trafikoplægninger 7. Parkeringsrestriktioner
Mere effektivt udnyttede biler	8. Effektiv brug af biler 9. Miljørigtig taxikørsel 10. Intelligente transportsystemer - Optimering af signalanlæg og P-henvisning 11. Infrastruktur til el- og brintbiler
Kommunens egen transportindsats	12. Transportplaner for alle forvaltninger 13. Kommunale el- og brintkøretøjer 14. 30 % CO2-reduktion fra transport af affald
Mindske elforbruget fra gadebelysningen	15. Udskiftning og udvikling af gadebelysningen

Kilde: Klima København, s. 15-16

Set fra en klimasynsvinkel er Københavns Kommunes trafikpolitik en katastrofe. Nye indfaldsveje, specielt konstruktionen af Nordhavnsvejen, bidrager til vækst i den CO2-belastende biltrafik. Blot formlen en tredjedel til hver overholdes i forbindelse med nye byudviklingsområder, dvs en samtidig satsning på cykling, kollektiv trafik og biltrafik, så betragtes udviklingen som fornuftig, men mere af alt, specielt biltrafik, fører jo til ganske megen trafikforøgelse og drivhusgasudslip.

Det afspejler sig bl.a. i fremskrivningen af biltrafikken for Københavns Kommune, som baserer sig på scenarie A i rapporten ”Infrastruktur Nordhavn – Trafikberegninger, Københavns Kommune, 2007”. I følge denne trafikprognose vil vejtrafikarbejdet stige med 26 % fra 2004 til 2030, dvs. med en årlig stigning på 0,9 % (Klima København, s. 127). Bilejerskabet i Københavns Kommune for perioden 2006 til 2015 forventes at stige med ca. 20.000 (Klima København, s. 45).

I virkeligheden er det absurd at foretage CO2 beregninger for et afgrænset areal som Københavns Kommune, idet CO2-udslip bidrager til global forurening. Dette fremgår også af VVM-redegørelsen Nordhavnsvej, hvor CO2-udslippet er opgjort for den meget større pendlerregion Hovedstadsområdet.

Forøgelsen af CO2-udslippet i Hovedstadsområdet fra 2004 til basisår 2018 (uden Nordhavnsvej) som resultat af den førte bilbaserede trafikstrategi ses af nedenstående tabeloversigt:

	2004	2018
Energiforbrug	29.900	38.200
CO2	2.193.000	2.803.000
CO	35.400	19.500
NOx	10.200	4.100
Partikler	380	120
VOC	2.100	900
SO2	110	140

Kilder:

2004: Anne Kongsfelt, Københavns Kommune, Miljø- og Teknikafdelingen
2018: Nordhavnsvej, VVM-redegørelse og miljøvurdering, Januar 2009, s. 118

Forøgelsen i CO2-udslippet for hele perioden er på 610.000, dvs. en gennemsnitlig årlig vækst på 1,8 %. I VVM-redegørelsen anføres, at konstruktionen af Nordhavnsvejen i sig selv ikke vil føre til forøgelse af biltrafik og dermed det afledede CO2-udslip, nemlig med blot 0,2 % for hele perioden, både i forbindelse med Vejforslag A1 (Nordhavnsvej, s. 217) og Vejforslag B (Nordhavnsvej, s. 240).

Men problemet ligger i den kendsgerning, at uden en Nordhavnsvej og udvidelse af øvrige indfaldsveje mod København vil det ikke være muligt at realisere denne ekstra bilkørsel mod hovedstaden. Nordhavnsvejen er klimatisk betragtet en trojansk hest.



Tunnelåbning vest for Svanemøllens Kaserne set mod øst.

Enorme mængder drivhusgasudslip i anlægsfasen

Det er prisværdigt, at der i VVM-redegørelser nu også foretages beregninger af drivhusgasudslip i forbindelse med projekters anlægsfase. Dette gælder også for Nordhavnsvej VVM-redegørelsen. I forbindelse med anlægsfasen skabes voldsomme mængder af CO₂, jo mere jo længere tunnelstrækningen bliver.

De udledte CO₂-udslip ved de alternative løsningsforslag for den planlagte konstruktion af Nordhavnsvejen er opsummeret i nedenstående tabeloversigt:

Drivhusgasudslip i form af CO₂ i forbindelse med anlæg af alternative vejforslag, tons

Vejforslag A1	Vejforslag A2	Vejforslag B
71.000	77.000	270.000

Kilder: Vejforslag A1 og A2: Nordhavnsvej, s. 170

Vejforslag B: Nordhavnsvej, s. 195 og Anne Kongsfelt, Københavns Kommune

Det drejer sig om udslip i en 1-2 års anlægsperiode fra 71.000 tons i forbindelse med Vejforslag A1 til 270.000 tons i forbindelse med Vejforslag B. VVM-redegørelsen går noget stille med dørene, hvad angår beregning af udslip i forbindelse med Projektforslag B, idet det er umuligt at aflæse CO₂-udslippet (Nordhavnsvej, s. 195) uden indhentning af en læsevejledning hos den kommunale forvaltning. Udslipsmængderne er så sandelig enorme, når man påtænker, at Københavns Kommunes målsætning for reduktion af CO₂ fra transportsektoren inden år 2015 er på 50.000 tons. I forvaltningssprog lyder det lidt mindre dramatisk: ”På den baggrund kan det konkluderes, at anlægsarbejdet giver anledning til en ikke helt ubetydelig merudledning af CO₂.” (Nordhavnsvej, s. 170 og 195).

Banetrafikken bliver nedlagt i perioder og svækket for altid

Et er hvis renovering af en banestrækning betyder gener for banetrafikken i en periode inden det bliver godt. Her er der ikke tale om forbedring af banen, men et projekt, der skal bane vejen for en livsfarlig konkurrent til jernbanen. Af den grund skal 3 jernbaner, S-banen (Nordbanen), Kystbanen og Farum banen afbrydes i lange perioder. (Som bilag 1 ligger Notat fra DSB om konsekvenserne for banetrafikken). Effekten af banelukningerne spreder sig i hele S-togsnettet i form af uregelmæssigheder, længere rejsetider og færre tog. Færre tog skyldes, at lukningerne kræver mere materiel, idet tog skal køre frem og tilbage på hver side af lukningerne.

Her om 2 af banelukningerne. Andre steder i rapporterne står, at Nordbanen og Kystbanen som minimum skal lukkes 3 måneder hver.

Bane	Min. antal dage med spærring	Max. antal dage med spærring	Gennemsnit
Nordbanen	31 døgn	72 døgn	52 døgn
Kystbanen	45 døgn	93 døgn	69 døgn

Tabel 3.3 Skønnede varighed af sporspærringerne

Videre hedder det, at der i byggeperioden både på S-banen og Kystbanen forventes at:

- 25% af passagererne forsvinder

Hvor mange, der forventes at forsvinde for altid, er ikke analyseret. Til sammenligning kan nævnes, Vejdirektoratet forventer, at bygning af en Frederikssundmotorvej vil få 100.000 passagerer til at forlade S-banen årligt og i stedet tage bilen.

Kilde: Baggrundsrapport Samfundsøkonomi (side 7):

<http://www.kk.dk/eDoc/Borgerrepr%c3%a6sentationen/29-01-2009%2017.30.00/Referat/06-02-2009%2014.15.29/427714.PDF>

DSB skriver i Notat af 6. november 2008 bl.a.:

"Selve etableringen af Nordhavnsvej understøtter ikke de politiske ønsker om skift af befordringsmiddel fra privat til kollektiv trafik. DSB forventer således at nærværende projekt efter færdiggørelsen vil flytte kunder fra den kollektive trafik til biltrafik."

'Vi går ud fra, at dette spørgsmål belyses i VVM redegørelsen for vejprojektet, men det bør også medtages i forbindelse med beskrivelsen af konsekvenserne for den kollektive trafik i forbindelse med selve anlægsprocessen.'

Kilde: DSB; "Nordhavnsvej – forhold for trafikafviklingen på bane" Notat af 6. november 2008. Er vedlagt som bilag 1.

Anlægsarbejderne vil bl.a. have overordentlig store gener for togtrafikken

Konsulentfirmaet Rambøll Danmark A/S påpeger også de voldsomme problemer togtrafikken vil få dersom vejen skal anlægges under Nordbanen og Kystbanen.

5.6 Passage under Nordbanen og Kystbanen

Passagen under Nordbanen og Kystbanen byder på en række anlægsmæssige problemer, som er nærmere beskrevet i afsnit 5.12.5. Problemerne er bl.a. relateret til vejtracéets spidse vinkel med banerne, banernes placering ca. 6 m under det omkringliggende terræn, samt de overordentlig store gener anlægsarbejderne vil have for togdriften. Plan af passagen med typisk tværsnit er vist på tegning D-A10-5040.

Kilde: side 59 i Baggrundsrapport Teknik, December 2008

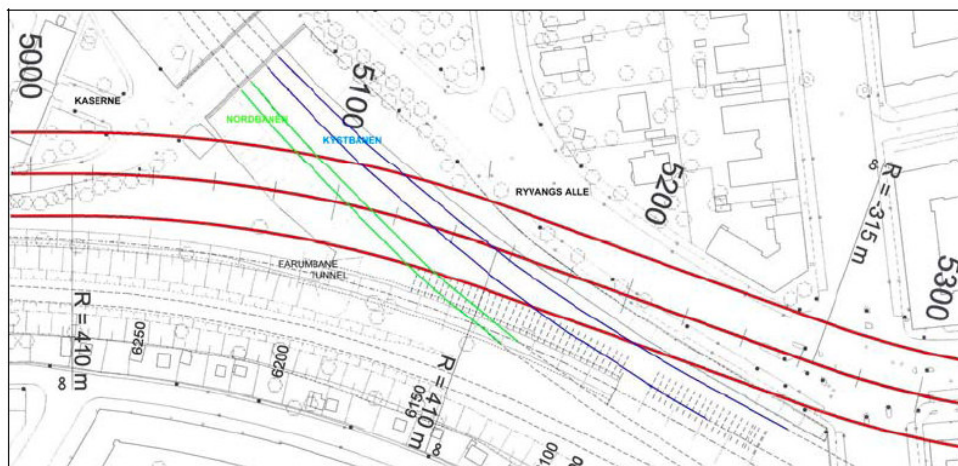
<http://www.kk.dk/eDoc/Borgerrepr%c3%a6sentationen/29-01-2009%2017.30.00/Referat/06-02-2009%2014.15.29/4277659.PDF>

Banetrafikken får efter vor mening et nærmest dødbringende hug under byggeriet og i al fremtid en alvorlig svækkelse, idet vejen suger de nordsjællandske pendlere ud af togene.

Som det kan ses af tegningen nedenfor er der tale om et ekstremt omfattende projekt. På grund af krumningen kan man end ikke benytte såkaldte gennempresningsmetoder for tunneldele.

Det er hensynsløst at banetrafikken skal lide voldsomt for at skaffe plads til en miljøødelæggende konkurrent.

Området for jernbanekrydsningen ses i Figur 5.18 og tegning D-A10-5040.



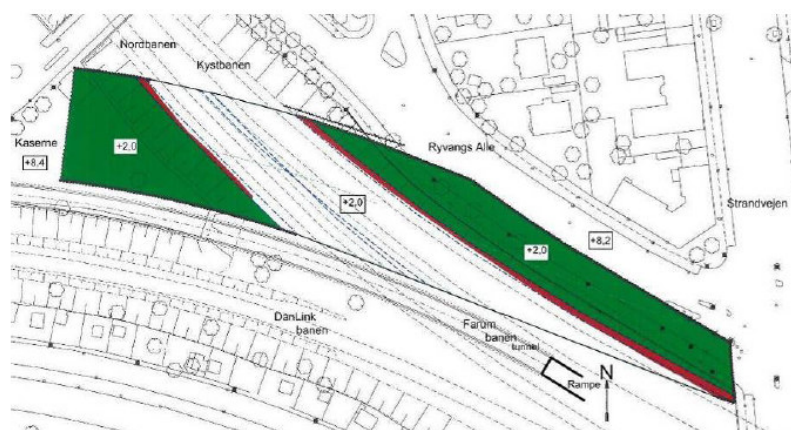
Figur 5.18 Tunneltrace (rød), Nordbanen (grøn) og Kystbanen (blå)

Kilde: Kilde: side 75 i Baggrundsrapport Teknik, December 2008

<http://www.kk.dk/eDoc/Borgerrepr%c3%a6sentationen/29-01-2009%2017.30.00/Referat/06-02-2009%2014.15.29/4277659.PDF>

Her ses det omfattende byggeområder

Der etableres arbejdspladsarealer på begge sider af sporumrådet og i niveau med dette som vist på Figur 6.9.



Figur 6.9 Byggegrube med arbejdspladsområder markeret med grønt. Rød markering viser arbejder i sikkerhedszonen (<5m fra spor)

Kilde: Side 90

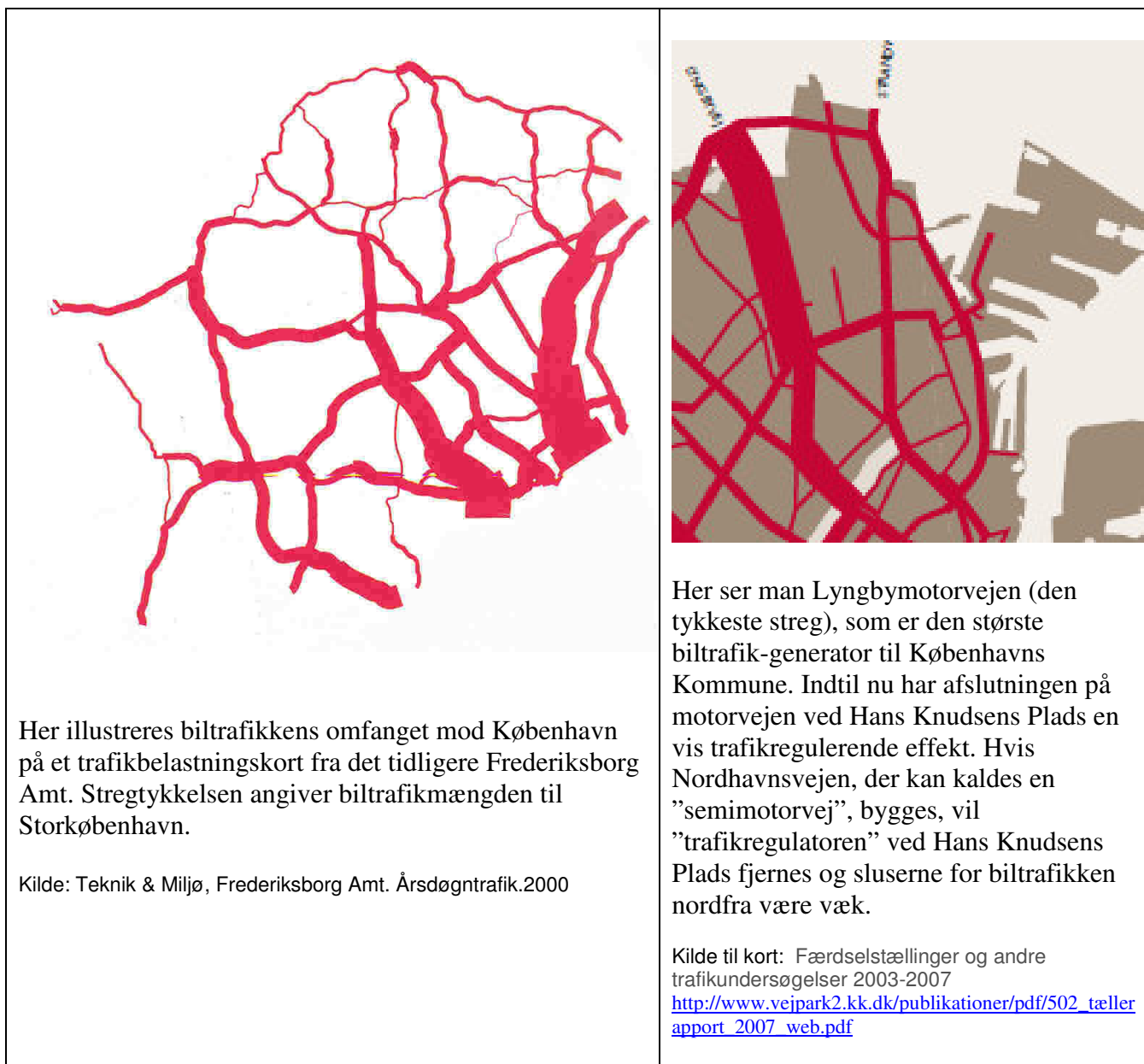
<http://www.kk.dk/eDoc/Borgerrepr%c3%a6sentationen/29-01-2009%2017.30.00/Referat/06-02-2009%2014.15.29/4277905.PDF>

Man bliver ikke ligefrem beroliget af dette:

- Under sporspæringerne skal det sikres at hovedparten af de langsgående banetekniske anlæg, såsom el, signalanlæg, kørestrøm, afvanding mv., opretholdes i drift.
- Der skal udarbejdes risikoanalyser for hvorledes jernbaneanlæg nær arbejdspladsen kan opretholdes i drift. Risiko for jordskred, sætninger mv. skal nøjere vurderes.
- Længder af sporspæringsperioder skal nøjes planlægges, så det sikres, at de planlagte perioder respekteres.

Hvor mange der permanent er jaget væk fra banerne nordfra når vejen er bygget færdig skønner Rådet for Bæredygtig Trafik vil være et meget stort antal. Man skal betænke den store velstand og bilejerskabet i Nordsjælland. Dette kombineret med en ekstrem hurtig vejforbindelse vil styre folks valg af transportmiddel. Tillige har Kystbanen været igennem en periode med omfattende istandsættelsesarbejder og fået ny operatør, DSB FIRST. Begge dele har givet voldsomme problemer for togtrafikken med forsinkede og ekstremt overfyldte tog. RBT har ved flere lejligheder opserveret ”sild i tønde” tilstande ved Hellerup Station. Hvis nu banen skal afbrydes for at bygge vejen vil mange have overskredet smertegrænsen og forladt banen for altid.

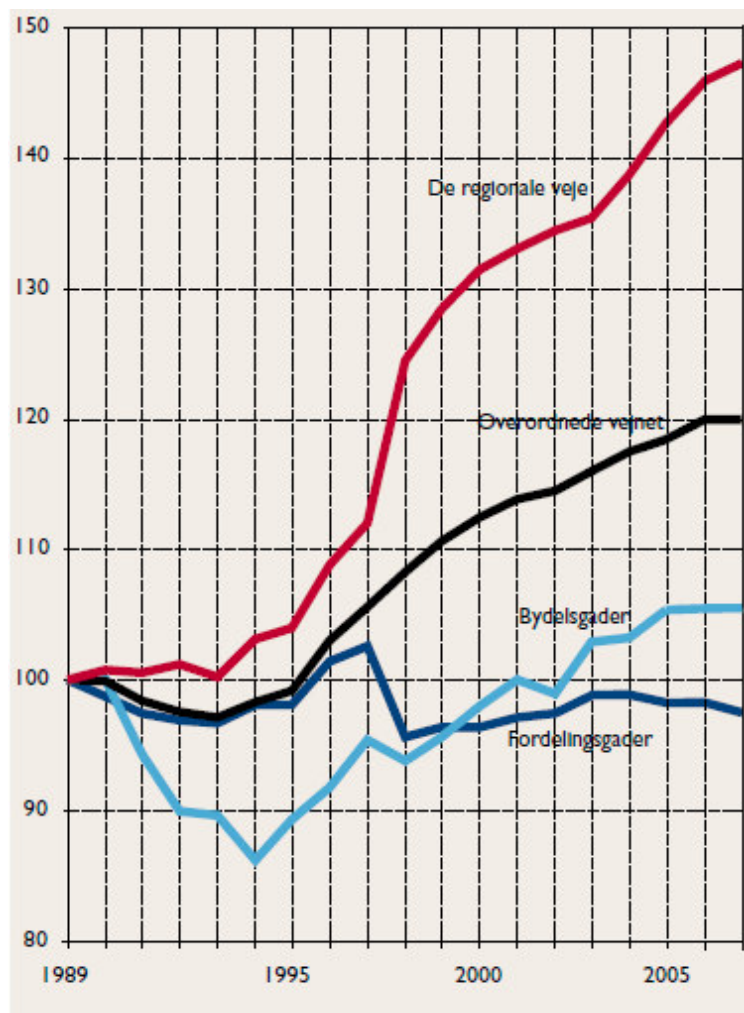
Nordsjælland er nemlig landets rigeste område med det største bilejerskab i landet. Allerede nu påtvinger Nordsjælland Københavnsområdet voldsomme trafikbelastninger. Stregtykkelsen angiver biltrafikmængden



Trafikbelastningen på Københavns veje er i forvejen voldsom og især på de regionale veje som f.eks. Lyngbyvejen. Trafikken over kommunegrænsen nordfra er p.t. på omkring 250.000 køretøjer. Den vil stige kraftigt ved at bygge en Nordhavnsvej. Nordsjælland har masser af biler og mange familier med 2 biler. Derfor er bygning af en ny indfaldsvej som en Nordhavnsvej som at lægge gift ud for det københavnske miljø, idet alle der har bil vil blive stimuleret til at bruge den til kørsel til København.

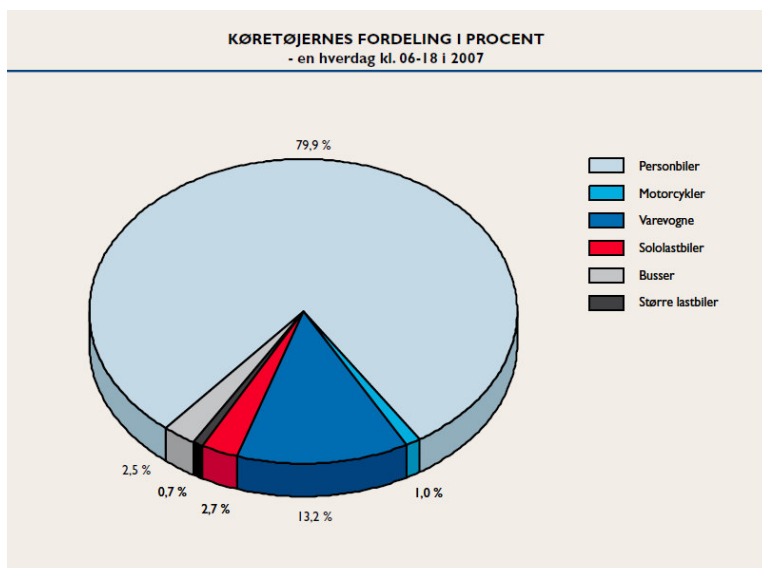
Som man kan aflæse af grafen nedenfor er trafikken på de regionale veje mod/i København steget med næsten 50% på 20 år:

TRAFIKINDEKS FOR KØRETØJER - baseret på trafikarbejdet på det københavnske vejnet



Kilde: Færdselstællinger og andre trafikundersøgelser 2003-2007
http://www.vejpark2.kk.dk/publikationer/pdf/502_tællerapport_2007_web.pdf

Det er privatbilerne der fylder indfaldsvejene og gaderne i København. Større lastbiler udgør således kun 0,7 % af trafikken og sololastbiler 2,7 %.



Kilde: Færdselstællinger og andre trafikundersøgelser 2003-2007
http://www.vejpark2.kk.dk/publikationer/pdf/502_tællerapport_2007_web.pdf

Baggrunden for vejplanerne og deres voldsomme dimensioner er alene af hensyn til privatbiltrafikken. Man taler om fremtidssikring, men ikke forstået som en bæredygtig trafikal fremtid i overensstemmelse med Københavns målsætninger, men en fremtid med flere biler og færre og færre personer i bilerne.

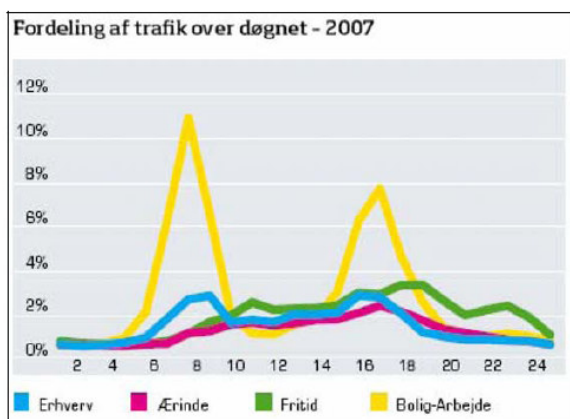
Allerede nu tordner belægningen i bilerne ned mod 1 person. Skal samfundet virkelig blot bygge ødelæggende veje for milliarder til næsten tomme biler i stedet for at modarbejde et så ekstremt ressourcspild på transportområdet? Det mener vi ikke.

Nu kun 1,09 person pr. pendlerbil

”Den gennemsnitlige belægningsgrad i biler i boligarbejdsstedstrafikken er 1,09 (Transport- og Energiministeriet 2006), og dette tal er endog for nedadgående.” I lyset af denne ringe udnyttelse af vejkapaciteten er det endnu mere absurd at bygge en ny stor indfaldsvej.

Kilde: Per Homann Jespersen, trafikforsker, Roskilde Universitet. DJØF-Bladet 28. April 2008. Uddrag af Artikel om trængsel. http://www.djoef.dk/online/print_tekst?ID=15462&type=artikel&navn=Tr%EF6ngsel

Det er bilpendlerne der fylder på vejene. Togtrafik kan erstatte vejudvidelser



Kilde: Infrastrukturkommissionen.

At bygge en 4-sporet motorvej, der tilmed er forberedt til at blive 6-sporet er et fuldkommen ødelæggende tiltag. Som det kan ses af denne tegning fra det tyske transportministerium har baner en kæmpe kapacitet. Der er derfor basis for at skaffe rigeligt med kapacitet i banerne mod København.



Kilde: Bundesminister für Verkehr, Tyskland.

Baner er suveræne hvad kapacitet angår, men indtil den nødvendige banekapacitet er fremskaffet kan busser hurtigt løse store transportopgaver og let erstatte vejbygningsplaner:



Kilde: MOVIA

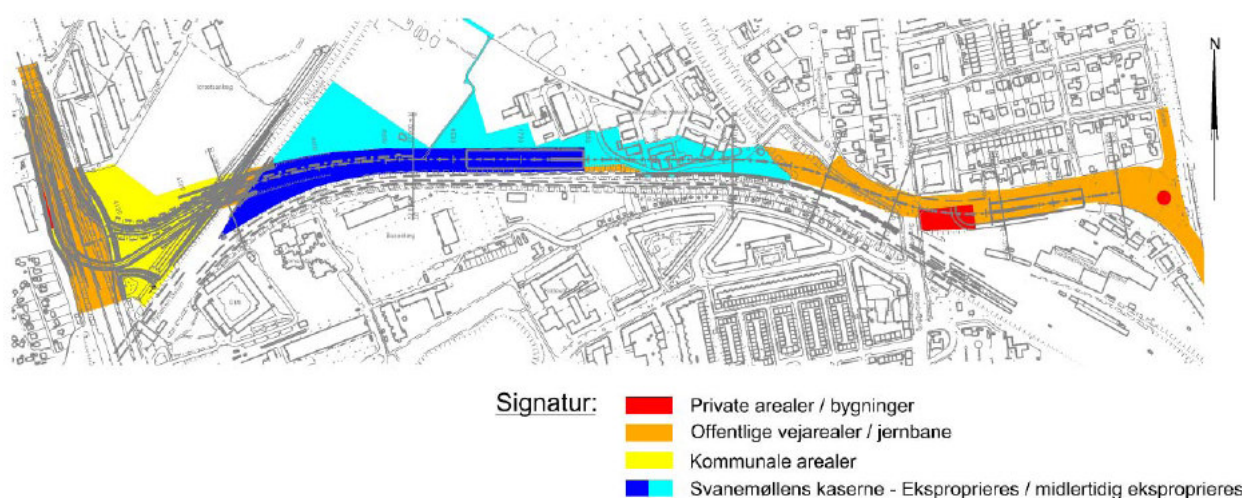
Model (C). Bæredygtig trafikbetjening i pagt med Københavns målsætninger

Der mangler en model (C) : Der er kun løse forestillinger om kollektive transportmidler til den nye bydel.

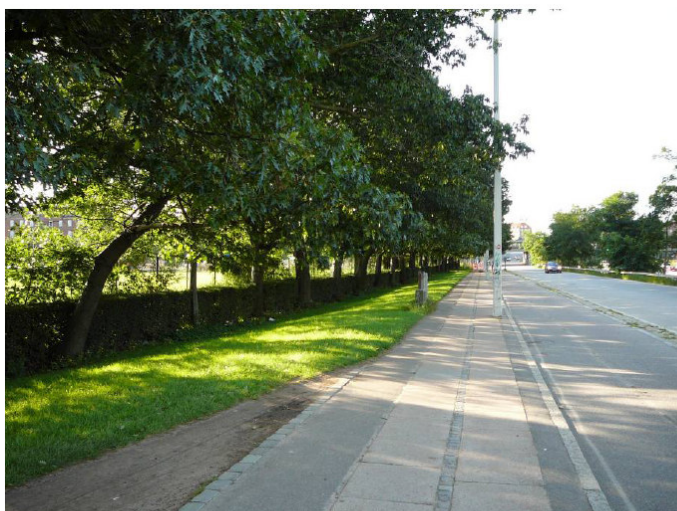
Som nævnt tidligere er de to trafikforslag (A) og (B), der alene er vejforslag begge miljøødelæggende for Københavns ambitioner om at være en bæredygtig hovedstad.

Begge modeller kræver et pladskrævende udfletningssystem ved Lyngbyvejen samt ødelæggelse af rekreative arealer ved Ryparken. Model (A) vil også betyde nedrivning af en hel stribe huse og vil betyde bygning af et voldsomt vejudfletningssystem.

Vejforslag A1



Figur 3.3 Arealbehov i byggefasen – Vejforslag A1



Figur 2.8 Egetræsallé langs Lyngbyvej, der påvirkes ved etablering af tilslutningsanlægget uanset valg af vejforslag og tilslutningsanlæg.

Kilde side 26:

<http://www.kk.dk/eDoc/Borgerrepr%c3%a6sentationen/29-01-2009%2017.30.00/Referat/06-02-2009%2014.15.29/4277905.PDF>

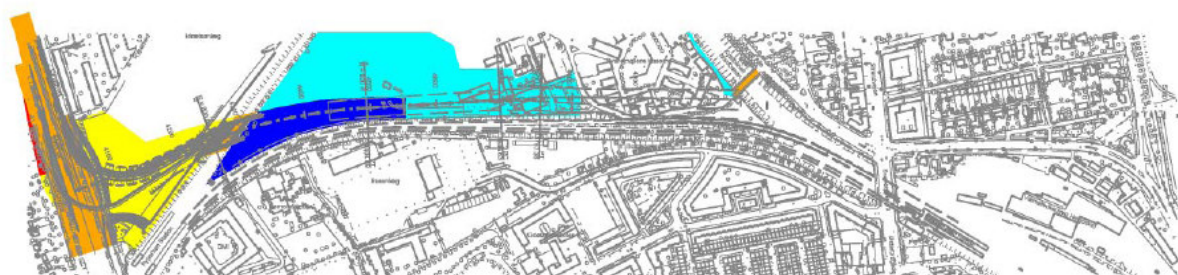
Her er en af de 5 forslag til udfletningssystem ved Ryparken station



Figur 4.4 Forslag I til tilslutningsanlæg ved Helsingørmotorvejen: Niveaufrie ramper mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavnsvej. Rød: Helsingørmotorvejen, Orange: Nordhavnsvej, Gul: Lyngbyvej, Grøn: Fortov og cykelsti.

Model (B) med en tunnel til selve Nordhavnen ødelægger ikke banetrafikken under byggeprocessen, men lægger op til en østlig ringvej / havnetunnel, som både vil være ekstrem dyr og tilmed vil generere en masse ny biltrafik, som i høj grad vil blive taget fra den kollektive trafik. Den kollektive trafik vil også få yderst svært ved at tiltrække nye passagerer. Begge modeller vil også kræve voldsomme belastninger under byggeriet i form af transport af udgravningsmaterialer, byggematerialer og tunnelelementer. Begge modeller gør det langt mere attraktivt at tage bil frem for den kollektive trafik til København.

Vejforslag B



Signatur:
■ Private arealer
■ Offentlige vejarealer / jernbane
■ Kommunale arealer
■ Svanemøllens kaserne - Eksproprieres / midlertidig eksproprieres

Figur 3.4 Arealbehov i byggefasen - Vejforslag B

Side 38:

Vi mener, at Nordhavnsmotorvejen vil være en ”trojansk hest”, der vil åbne for ”bilslusen” ved Hans Knudsens Plads. København vil blive oversvømmet af endnu flere biler – herunder mange 4-hjulstrækkere eller bare store biler med højt benzinforbrug - fra det bilrige Nordsjælland.

Vi mener, at aftalen med staten om motorvejen ikke er urørlig. Der er indgået mange aftaler i tidens løb om trafik anlæg og mange er ændret siden hen. I lyset af, at København ønsker at fremstå som Verdens Miljømetropol og nu også med ønsket om at blive en CO2 neutral hovedstad og være førende miljømæssigt på globalt plan, vil det være afgørende, at trafikken også bliver miljøvenlig. Her ville det være oplagt, at Nordhavnsområdet og trafikbetjeningen af området blev et ”demonstratorium” for, hvordan en bydel kunne klare sin trafikforsyning med ægte bæredygtig trafikbetjening.

En motorvej stimulerer ikke en miljømæssig bæredygtig trafikudvikling, uanset at Københavns kommune i sin indbydelse til borgermødet den 11. september 2007 om Nordhavnen misbrugte benævnelsen bæredygtig i forbindelse med motorvejsforbindelsen: *”I Nordhavn er der plads til det hele; boliger til almindelige mennesker, erhverv, bedre offentlig transport og en forbedret trafikal forbindelse til Nordsjælland, alt sammen på et bæredygtigt grundlag”*.

Banetrafik har den fornødne kapacitet til at skaffe alle de ønskede folk til og fra København. Der skal så etableres en skinneforbindelse til Nordhavnsområdet. Vi så helst, at det var et moderne letbanesystem koblet til et par S-togsstationer. Vinderforslaget for Nordhavnen opererer med en metro. Det forstemmende er, at der ingen konkrete planer er for en ordentlig kollektiv trafikbetjening af Nordhavnen, mens der sættes alt ind på at få bygget en stor og bred Nordhavnsvej.

Det er virkelig den omvendte verden at ville bygge en stor vej til en postuleret bæredygtig bydel, mens mere bæredygtig transport til bydelen fortøner sig i en uvis fremtid. Hvis vejen bygges, ender det højst sandsynligt med, at der fortsat kun kører nogle få busser rundt til betjening af Nordhavnen, mens nordsjællandske bilister kommer til og fra bydelen på meget kort tid.

Skån København for en Nordhavnsvej og indfør betalingsringe, som let kan reducere trafikken over ringene med 1/3

Tetraplan A/S har for Transportministeriet lavet denne analyse i 2008.

Trængselsafgifter i Hovedstadsområdet Effekterne af scenarier med et antal betalingsringe og takststrukturer

Et af hovedresultaterne er muligheden for meget store reduktioner af trafikken, som det fremgår af tabellen nedenfor. Med sådanne reduktioner af trafikken vil alle kødannelser forsvinde. De indkomne midler skal bruges til at forbedre og billiggøre den kollektive trafik.

Siden aftalen med staten om en Nordhavnsvej blev indgået er det nu blevet regeringens politik at indføre en eller anden form for roadpricing. Vi må opfordre kommunen til at lægge ekstra pres på staten for at få indført en betalingsordning og samtidig fjerne aftalen om en Nordhavnsvej.

Tabel 4 Pct.vise ændring i antal af passager over de forskellige ringe

Pctvise ændring i køretøjspassager	3 ringe, fasttakst	2 ringe, fasttakst	3 ringe, var.takst	2 ringe, var.takst
Periode Tusinde køretøjer der krydser Ring 2				
Morgenmyldretid (7-9)	-38%	-35%	-42%	-39%
Udenfor myldretid (9-15)	-29%	-27%	-32%	-29%
Eftermiddagsmyldretid (15-18)	-42%	-39%	-47%	-44%
Hverdagsdøgn	-27%	-25%	-30%	-28%
Periode Tusinde køretøjer der krydser M3				
Morgenmyldretid (7-9)	-33%	-27%	-32%	-22%
Udenfor myldretid (9-15)	-24%	-20%	-23%	-18%
Eftermiddagsmyldretid (15-18)	-39%	-33%	-38%	-27%
Hverdagsdøgn	-24%	-20%	-23%	-17%
Periode Tusinde køretøjer der krydser Ring 4				
Morgenmyldretid (7-9)	-33%	-9%	-27%	-7%
Udenfor myldretid (9-15)	-25%	-6%	-20%	-5%
Eftermiddagsmyldretid (15-18)	-38%	-11%	-32%	-9%
Hverdagsdøgn	-24%	-6%	-20%	-5%

Kilde: <http://www.baeredygtigtrafik.dk/trængselsrapport.pdf>

Vi må indtrængende opfordre staten og Københavns Kommune til at revurdere planerne om at bygge den planlagte indfaldsvej til København. Den er i modstrid med alle tanker om en bæredygtig trafikal fremtid og alle målsætninger på klimaområdet.

Tabellen nedenfor viser CO₂-udslippet for de togtyper der kører til og fra København. Der er tilmed regnet med S-tog med strøm fra konventionelle kraftværker. Når strømmen kommer fra vindmøller stiller CO₂ regnskabet sig naturligvis endnu bedre. Jo flere i togene jo mindre CO₂-udslip. Hver gang en passager forlader toget for at tage bilen betyder det, at hele bilens CO₂-udslip er ekstra udslip. Til sammenligning udleder en ”gennemsnitsbil” omkring 160 gram CO₂ pr. kilometer og der er som ovenfor nævnt kun 1,09 person pr. pendlerbil.

Her er en oversigt over CO₂-udslip pr. personkilometer med forskellige danske togtyper og belægningsgrader:

Intercity	Diesel-tog	Halv belægning	28 g CO ₂ /person-km
Intercity	Diesel-tog	Fuldbelægning	14 g CO ₂ /person-km
Regionalt	Diesel-tog	Halv belægning	34 g CO ₂ /person-km
Regionalt	Diesel-tog	Fuldbelægning	17 g CO ₂ /person-km
Regionalt	EI-tog	Halv belægning	25 g CO ₂ /person-km
Regionalt	EI-tog	Fuldbelægning	13 g CO ₂ /person-km
S-tog	EI-tog	Halv belægning	15 g CO ₂ /person-km
S-tog	EI-tog	Fuldbelægning	8 g CO ₂ /person-km

Kilde: Nøgletalskatalog, Transportministeriet.

Som bilag 1 vedlægges Notat af 6. november 2008 om konsekvenserne for banetrafikken

Med venlig hilsen

Kjeld A. Larsen
HansHenrik Samuelson
Ivan Lund Pedersen

Nordhavnsvejen, trafikale konsekvenser for banetrafikken

1. Generelle kommentarer

Gener for trafikafviklingen

Generelt ønsker DSB at arbejdet med vejunderføringen medfører så små gener for trafikafviklingen som muligt. Vi vil derfor anbefale en boret tunnel som den løsning, der medfører færrest mulige indgreb i trafikafviklingen ved spor og stationer.

Trafikafviklingen består ud over gennemførelsen af de planmæssige tog, også af kørsel med materiel til og fra værksteder og depotspor. En total spærring af forbindelsen mellem især det nordlige og sydlige S-togsnet vil derfor have betydelige konsekvenser for trafikafviklingen. Tilsvarende gælder for spærringen af Kystbanen.

Det er også et spørgsmål om, hvilken trafikafvikling, Banedanmarks fjernstyringssystem kan styre ved en deling af banerne i 2 særskilte systemer. Dette kan sætte en øvre grænse, for hvor mange tog der reelt kan gennemføres. Det gælder særligt i situationer med driftsuregelmæssigheder, der ikke vil kunne undgås, særligt når der må køres med korte vendetider.

Også Banedanmarks kørsel med arbejdskøretøjer til og fra vedligeholdelsesarbejder vil blive ramt.

Rejsetidsforlængelser

Etablering af en Nordhavnsvej vil give betydelige trafikale gener for DSB's kunder i form af køreplansændringer, omlægning af linjer, diverse erstatningsbefordringer og rejsetidsforlængelser.

Tilbagegang i DSB's forretningsgrundlag

Selve etableringen af Nordhavnsvej understøtter ikke de politiske ønsker om skift af befordringsmiddel fra privat til kollektiv trafik. DSB forventer således at nærværende projekt efter færdiggørelsen vil flytte kunder fra den kollektive trafik til biltrafik.

Vi går ud fra, at dette spørgsmål belyses i VVM redegørelsen for vejprojektet, men det bør også medtages i forbindelse med beskrivelsen af konsekvenserne for den kollektive trafik i forbindelse med selve anlægsprocessen.

Kundeventd kommunikationsplan og projekt

Det forudsættes, at DSB får mulighed for at udarbejde en detaljeret kundeventd kommunikationsplan i tæt samarbejde med projektledelsen på nærværende projekt. Det skal i denne kommunikation klart fremgå, at det er vejprojektet, der er skadevolderen.

DSB Planlægning og Trafik

6. november 2008

DSB Planlægning og Trafik
S-togsplanlægning
Sølvgade 40
DK-1349 København K

Telefon 33 14 04 00
Lokal 42384
Direkte 33 54 23 84
Fax 33 54 23 49
nwellendorf@s-tog.dsb.dk
www.dsb.dk

Afsender Niels Wellendorf
CVR nr. 21 82 77 38

Uanset dette, må det imødeses, at DSB's image vil lide stor skade, da kunderne vil opfatte de gener de påføres som DSB's ansvar.

Skadevolder/ Økonomi

DSB betragter juridisk set vejprojektet som skadevolder i nærværende projekt og forventer således at blive holdt fuldt økonomisk skadesløs for så vidt angår omkostninger til såvel infrastrukturtilpasninger som evt. øgede driftsomkostninger og indtægsttab som følge af anlæggelse af Nordhavnsvejen.

Det forudses således, at DSB hhv. DSB S-tog a/s holdes skadesløs for passagertab i forbindelse med arbejdet. Det endelige tab vil først kunne opgøres efterfølgende på grundlag af passagertællinger mv..

Ligeledes er det et krav, at evt. nødvendige infrastrukturændringer i forbindelse med erstatningskørslen finansieres af skadevolderen. Det vil naturligvis være en forudsætning at disse projekter er etableret forud for arbejdet med Nordhavnsvejen.

Dette gælder også for de ændringer der er nødvendige for at opretholde driften nord for arbejdsstedet, som omlægning af kabler for fjernstyring og kabler for kørestrøm mv.

Også fordyrelse for Banedanmark i forbindelse med besværlig tilkørsel og transport af materialer til vedligeholdelsesarbejder skal medgå i opgørelsen over udgifter.

Erstatningsbefordringsplan

Ved større og længerevarende arbejder som nærværende, hvor der ønskes spærringer af begge spor samtidig, ønskes det præcise starttidspunkt meddelt mindst 1 år forud af hensyn til den detaljerede planlægningen af erstatningsbefordringen.

Trafikstyrelsens notat om konsekvenser af 12. august 2008

DSB tager i det følgende udgangspunkt i det idéoplæg til erstatningsbefordring, som er opstillet i notat fra Trafikstyrelsen af 12. august 2008. Der sondres her mellem nordsystemet, som er de tog, der udelukkende kører i det lukkede system nord for spærringen mellem Hellerup og Svanemøllen (inkl. Ringbanen), og sydsystemet, som omfatter alle andre tog.

2. Konsekvenser for S-tog ved spærringen

S-tog i nordsystemet

Da de fleste kunder fra nord kommer fra Nordbanen, vil Trafikstyrelsens løsning 1, hvor togene fra Hillerød og Holte kombineres med Ringbanen og togene fra Klampenborg vendes i Hellerup formentlig være den, der bedst tilgodeser situationen ud fra passagermængderne.

Det påregnes muligt at fastholde de nuværende minuttal på såvel Ringbanen som togene til Holte, Hillerød og Klampenborg i dagtimerne. Om aftenen må Ringbanens tog køre 10 min forskudt i forhold til i dag. Dette vil give ændrede korrespondancer mellem Ringbanen og de øvrige radiale baner.

Det vil dog være nødvendigt at indlægge 3 – 4 min. ekstra holdetid på Hellerup station for linje E i dagtimerne, mens der om aftenen og i weekenderne vil være 1 minuts underskud i holdetiden for linje E. For linje B vil der være 1 min ekstra holdetid i Hellerup i hele driftstiden. I dagtimerne vil den ekstra holdetid være en buffer i forhold til evt. forsinkelser.

Side 3/10

6. november 2008

Den ekstra holdetid betyder imidlertid også, at der skal køres til tiden for ikke at forsinke efterfølgende togs ankomst til Hellerup.

Linje C vil lige netop kunne vende i spor 7 med 10 min drift, da der er et passende tidsrum mellem togene mod Hillerød og Holte til at togene kan køre på tværs til højre spor mod Klampenborg (3. hovedspor). Men også her skal der kunne afgås til tiden, for ikke at forsinke næste linje C's ankomst fra Klampenborg.

Driftsforhold ved uregelmæssigheder

Med fastholdelsen af de nuværende minuttal og linjer, men samtidig med korte vendetider alle steder, vil systemet imidlertid være presset til sit yderste.

Ved uregelmæssigheder med blot få minutters forsinkelse vil det derfor nemt gå meget galt, da der ikke er mange måder at genoprette driften på eller udtage linjer.

Det er derfor fra såvel DSB S-togs produktionsansvarlige som fra Banedanmark et krav, at der er en ekstra mulighed for at kunne vende tog og sætte tog til side ved det sideliggende vendespor på Lersøen. Dette har dog kun plads til ét langt togsæt. Sporet må derfor forsynes med et par vendespor, således at det dels vil kunne anvendes til ekstra vendinger, dels til at sætte tog til side ved uregelmæssigheder. Der foreligger et projekt herfor fra Atkins. Omkostningerne er ca. 13 mio. kr.

Ved mellemstore og større uregelmæssigheder vil der formentlig kun kunne opretholdes 10 min drift på Ringbanen, hvorfor denne vendemulighed også vil være nødvendig i disse forbindelser, da Hellerup station ikke vil kunne anvendes hertil i nødvendigt omfang.

Der vil formentlig være nødvendigt at der indgås en aftale mellem DSB S-tog og Banedanmark om en nedsættelse af kravet til kanalregularitet. Denne aftale skal godkendes af Transportministeriet.

Passagerforhold

Ringbanens perroner kan kun anvendes af korte tog (1 SA togsæt eller 2 SE togsæt), hvorfor der ikke umiddelbart kan tilbydes den fornødne kapacitet til at betjene alle kunder til og fra Hillerød.

I juli måned vil der om morgenen lige netop være plads nok i togene med 1 togsæt. Om eftermiddagen kan der derimod opstå overbelægning.

Dette kan tale for i stedet at anvende Trafikstyrelsens løsning 1 med linje B og C på Ringbanen, udvidet med forlængelse og vending af linje E på Ryparken/Lersøen. Herved vil linje E kunne køres med op til 1½ togsæt, da perronen på Ryparken netop tillader denne toglængde.

Af hensyn til de under alle omstændigheder forventede mange skiftende på Hellerup station vil det være nødvendigt at forbedre skiftemulighederne ved etablering af nye gangbroer mellem perronerne. Der foreligger tidligere projekter herfor. Gangbroen bør etableres som en permanent løsning.

Side 4/10

6. november 2008

Endvidere vil kapaciteten til skift på Ryparken station blive presset til det yderste. Der bør derfor også etableres en ekstra forbindelse mellem perronerne her. En sådan kan evt. kombineres med ønsket om en stiforbindelse på tværs af banen, og bruges som en supplerende adgangsvej til stationen fra nord og syd. Og således i givet fald etableres som en permanent løsning.

Rejsetidskonsekvenser

For de fleste rejsende vil der være forbindelse til S-togene på Farumbanen ved skifte i Ryparken. Rejsetidsforlængelsen vil i dagtimerne her ofte være lidt under 10 minutter, mens den i aftentimerne kan komme op på 20 minutter afhængig af rejsens bestemmelsessted og tid på døgnet.

For rejsende fra Klampenborg til stationer syd for Hellerup vil der skulle skiftes til S-tog mod Ryparken, til Kystbanen eller til busser på Hellerup station. Dette vil medføre at rejsetiden bliver forlænget med mellem 10 og 20 minutter afhængig af rejsens bestemmelsessted og tid på døgnet.

S-tog i sydsystemet

Det er væsentligt at opretholde så mange linjer i sydsystemet som muligt, da det jo ikke er her, der er sporspærring.

Dette vil kunne lade sig gøre dels ved at nogle linjer føres videre til Ryparken og vendes i Farum og Buddinge. Dels ved etablering af et nyt vendespor i nordenden af Østerport station. Der foreligger et overslag fra Atkins på et sådant vendespor (som der er plads til efter at det indadgående Kystbanespor er flyttet i forbindelse med LOKO-projektet) på ca. 20 mio. kr.

På Farumbanen kan den nuværende køreplan med linje A i 10 min drift suppleres med linje B og C i 20 min drift. (Linje B vender i Farum (kører på Farumbanen med stop som linje Bx i myldretiderne) og linje C vender i Buddinge). Herved etableres tilnærmet 5 min. drift mellem Ryparken og København.

De øvrige afgange på linje B og/eller C vender på Svanemøllen station spor 4 og 5. Linje E (med uændret 10 min drift) vender på Østerport station, i det spor 13 og det nye vendespor nord for stationen anvendes på skift.

Linje H og Bx må aflyses. Linje H erstattes delvist ved en forlængelse af alle afgange på linje C til Frederikssund, således at der bliver 10 min drift på hele strækningen. Linje Bx erstattes på Taastrupstrækningen ved opformering af linje B, mens den på Farumstrækningen erstattes af omlægningen af linje B til Farum.

Passagertal på S-banen

På en hverdag passerer der ca. 28.000 passagerer med S-togene i hver retning i snittet mellem Svanemøllen og Hellerup (talt ved Østtællingen i november måned, der har et månedsindeks på 100). Det samlede passagertal på en lørdag og en søndag

er ca. på niveau med en hverdag. Om sommeren er der generelt lidt færre passagerer (juli har månedsindeks 76).

Side 5/10

Der må på baggrund af erfaringer med andre sporarbejder påregnes et fald i passagertallet under arbejderne på 25 %. Set alene for de kunder, der rammes af selve spærringen, må der regnes med et tab på ca. 80.000 om ugen. For juli giver dette et tal på ca 60.000.

6. november 2008

På Nordbanen lokalt, hvor der dagligt er ca. 60.000 rejsende vil der også ske en nedgang som følge af færre tog. Det er ikke direkte beregnet hvor mange, da en stor del vil være medregnet blandt dem, der passerer snittet mellem Hellerup og Svanemøllen. Det anslås dog at ca. 10 % vil være påvirket, svarende til en nedgang på ca. 36.000 rejsende om ugen. For juli vil dette svare til ca. 28.000 rejsende om ugen.

Hertil kommer så tab som følge af den reducerede betjening på Taastrup- og Frederikssundstrækningerne, hvor op imod 500.000 rejsende om ugen vil få forlænget rejsetiden, få reduceret frekvensen eller opleve overbelægning. Der må her regnes med et tab på ca. 50.000 rejsende om ugen i den periode, sporarbejdet varer. For juli vil dette tal være ca. 40.000 rejsende om ugen.

På disse 2 strækninger ændres betjeningen fra 3 til 2 linjer, hvorved der (selv ved opformeringer) vil være et større pres på togene, med mulighed for forsinkelser som følge af længere holdetider i myldretiderne.

Der vil endvidere være en langtidsvirkning heraf. Således viser erfaringer fra tidligere sporarbejder at der er en tilbagefaldstid på 3 år. Dette indgår ikke i ovenstående tal, men kan samlet set give anledning til lige så stort et tab som under sporarbejdet.

Kapacitetsforhold

Da der i myldretiden i dag allerede anvendes alt til rådighed værende materiel, kan det blive vanskeligt at opformere de tog, der forventes anvendt af flest kunder ved omlægningerne. Dette skyldes også, at opdelingen af nettet i to halvdele betyder at togene skal vende anderledes i den ene ende, hvilket kræver flere tog indsat.

Omlægningerne vil derfor kunne betyde færre pladser i togene over hele S-banenettet. Det er ikke vurderet hvad dette betyder med et fald i passagertallet som forventet.

Øvrige forhold for driften

Nattog

DSB S-tog planlægger at indføre nattog i timedrift nat efter fredage og lørdage fra efteråret 2010. Det formodes, at der i perioden med sporspærring vil kunne laves en køreplan, hvor skift i Ryparken med korte omstigningstider kan indpasses. Dette kan betyde, at der må køres mere, med større udgifter til følge.

Materielplaceringer vil vanskeliggøres, idet forbindelsen til værkstedet i Taastrup er spærret. Det vil derfor være nødvendigt at foretage kørsel til/fra værkstedet med diesellokomotiver med de deraf følgende meromkostninger. Såvel Trafikstyrelsens oplæg som S-togs oplæg vil kræve 28-30 togsæt i nordsystemet inkl. driftsreserve.

Med i gennemsnit 20 dage mellem værkstedsbesøg betyder dette at der i gennemsnit må transporteres 1,3 togsæt til og fra værkstedet dagligt. Dette omfatter både togsæt, der skal til eftersyn, reparation, graffitirens og udvendig vask. Dette anslås at medføre en udgift på 0,1 mio. kr. pr. uge.

Side 6/10

6. november 2008

Den nødvendige materieludveksling vil skulle ske ved at togene trækkes med diesellokomotiver. Dette vil kunne ske enten via Lersøen, via Ringbanen (Vigerslev) eller via Kystbanen. Der er dog en række praktiske og sikkerhedsmæssige forhold, der skal tages i betragtning:

Via Lersøen

Rent praktisk vil løsningen med kørsel via Lersøen være lettest:

- Rangering med diesellokomotiv.
- Lokomotivfører i betjent førerrum (Sikre at toget kan bremses ved eventuel togsprængning).
- Togsættet rangeres (på svanemøllen) fra spor 7 til Spor 6, hvorfra det vil kunne køre for egen kraft til Taastrup.

Krav i forbindelse med kørsel via Lersøen:

- Toget skal være nedrigget under rangeringen.
- Der skal være en lokomotivfører i S-toget.
- Betjeningsvejledningens krav om oprangeringer skal følges (Hvis flere S-tog rangeres samtidigt skal der være en lokomotivfører i hvert togsæt).
- Der skal ansøges om Usædvanlig Transport (UT) af hensyn til profilforhold, akseltryk m.v. (Evt. skal togsættet tilpasses profilforholdene ved at f.eks. trinbrædder fjernes)

Via Ringbanen:

- Kørslen fra Ringbanen (Vigerslev) til Høje Taastrup vil skulle foregå på fjernbanen.

Krav i forbindelse med kørsel via Ringbanen:

- Toget skal være nedrigget under rangeringen.
- Der skal være bremsevogne (Evt. ved ekstra diesellokomotiv).
- Der skal etableres gennemgående bremseledning.
- Der skal ansøges om UT. (Evt. skal togsættet tilpasses profilforholdene ved at f.eks. trinbrædder fjernes).

Tekniske hindringer ved begge disse løsninger:

- Når S-toget er vendt medfører dette logistiske udfordringer, idet 9x-enden ikke kan kobles til en 9x-ende. Alle informationer og al kommunikation går ud fra at togsæt aldrig vendes, derfor er det muligt at benytte Sø og landside som begreb, og derfor kan vi ikke ændre på den praksis og vi må ikke vende togsæt ved normal drift. (Da togsættene vendes tilbage igen, burde dette ikke være et problem på sigt, men det skal sikres, at de togsæt der er vendt fra Nordsystemet er de same, der kommer tilbage og de må ikke blandes med de øvrige togsæt).

Via Kystbanen:

- Kørslen fra Hellerup til Høje Taastrup vil skulle foregå på fjernbanen.

Krav i forbindelse med kørsel via Kystbanen:

- Toget skal være nedrigget under rangeringen.

- Der skal være bremsevogne (Evt. ved ekstra diesellokomotiv).
- Der skal etableres gennemgående bremseledning.
- Der skal ansøges om UT. (Evt. skal togsættet tilpasses profilforholdene særligt gennem Røret ved at f.eks. trinbrædder fjernes).

Side 7/10

6. november 2008

Ved kørsel via Kystbanen vendes togene ikke.

En anden måde at få til værkstedet på, vil være at anvende godssporet mellem Lersøen og Ryparken ved en elektrificering af dette og indbygning af en transversal ved Ryparken. Herved undgås kørsel med diesellokomotiver, og kørslen kan også ske i trafiksvage tidsrum og ikke kun om natten. Der foreligger et projekt herfor fra Atkins. Omkostningerne er ca. 17. mio. kr. (Ved denne kørsel vendes togene dog fortsat og skal derfor tilbage samme vej igen.)

Tidspunktet for spærringen

Afhængig af tidsplanen for arbejdet, vil dette kunne falde sammen med andre sporarbejder og sporspærringer på S-banen, herunder sporombygning på Nordbanen i 2010 og særligt arbejdet med 6. hovedspor, der først afsluttes i 2011. Dette arbejde medfører, at der kun kan køre få tog gennem København H, hvilket vil betyde, at antallet af tog til og fra såvel København H fra vest og syd samt videre til og fra Svanemøllen/Ryparken kan blive mindre end her beskrevet.

Det vil derfor ikke være hensigtsmæssigt at gennemføre arbejderne før tidligst i 2012.

3. Konsekvenser for Kystbanen

Pr. 1. januar 2009 vil kystbanen blive betjent af Kystbanen A/S.

Der vil umiddelbart kunne indføres en særkøreplan, hvor trafikken opretholdes i næsten normalt omfang. Togsystemerne fra såvel Helsingør og Nivå vendes i Hellerup. De 3 myldretidstog i hver retning må dog inddrages. Materiellet fra disse tog vil skulle anvendes til at forstærke de øvrige tog, så kapaciteten ikke forringes.

I myldretiden, når Nivå-systemet videreføres til Helsingør vil det dog skulle standse på alle stationer på grund af bortfaldet af de særlige myldretidstog. I Hellerup vendes på kort tid, og de 2 systemer flettes.

De længere vendetider medfører et øget forbrug på 10 mand, primært lokomotivførere.

Da der vendes på kort tid på Østerport for togene fra Sverige/Kastrup må systemerne flettes, hvilket medfører at der her kun kan køres med Øresundstog (ET).

Passagertal på Kystbanen

På en hverdag passerer der i snittet mellem Hellerup og Østerport ca. 12.000 passagerer med Kystbanen i hver retning. I weekenderne er tallene i alt omtrent som på en hverdag. Om sommeren er der generelt lidt færre passagerer som for S-banen.

Der må påregnes et fald i passagertallet under arbejderne på 25 % som for S-banen. Der vil også her være en langtidsvirkning heraf, da en del af kunderne ikke kommer tilbage, og mange først kommer tilbage efter længere tid.

Set på ugebasis må der forventes et tab på ca. 36.000 kunder. For juli vil det svare til ca. 28.000.

Side 8/10

Også her må der påregnes et tab for alle kunder på banen, når der kører færre tog.

6. november 2008

Øvrige forhold for driften

Nattog

Kystbanen har natkørsel på nätterne efter fredage og lørdage. Denne skal erstattes med bus mellem Østerport og Hellerup disse nætter med forlænget rejsetid til følge. Såfremt DSB S-tog har indført nat S-tog, kan der henvises til disse mellem Østerport og Hellerup.

Materielmæssige forhold

Der er kun depotspor til placering af materiellet om natten i Helsingør. Dette vil derfor medføre en hel del materielkørsel.

Med opdelingen af nettet, vil det være nødvendigt at have en eller to reservestammer til rådighed for det nordlige system. Disse vil skulle anvendes i forbindelse med evt. uregelmæssigheder.

Også mulighederne for at servicere Kystbanens tog bortfalder. Som for S-banen vil det være nødvendigt at transportere togene med diesellokomotiver til og fra værksted. Dette kan ske via S-banen enten mellem Hellerup og Østerport til København, eller via Ringbanen til Vigerslev.

Uregelmæssigheder vil uanset dette, kunne forventes at være sværere at få genoprettet, primært for selve Kystbanen. Også dette vil påvirke passagertallet i negativ retning.

Hertil kommer, at der fra efteråret 2010 vil være behov for større tog, da passagertallet forventes at vokse mellem Malmö og København når Citytunnelen i Malmö åbner.

Det formodes, at der vil være tilstrækkelig kapacitet på S-banen til at befordre Kystbanens passagerer mellem Hellerup og Østerport, såfremt togene opformeres maksimalt. Men som nævnt under S-banen, er der ikke fuldt tilstrækkeligt med materiel hertil.

Omkring skift på Hellerup station henvises til det under S-tog nævnte om nødvendigheden af en ekstra gangbro.

Skiftet i Hellerup medfører en rejsetidsforlængelse for passagererne på mellem 10 og 20 minutter. I visse relationer muligvis mere.

Anlægstekniske kommentarer

DSB's værksted "Helgoland"

Det forudsættes, at der i givet fald stilles erstatningsarealer til rådighed ved indgreb i DSB's værkstedanlæg.

4. Økonomiske nøgletal

Side 9/10

A: S-tog driftsøkonomi

Driftsomkostningerne på S-banen vurderes at være stort set uændret. Således vil produktionsomkostningen pr. togkm blive øget som følge af kørsel med pendulstammer og øget tidsforbrug til at vende tog. Det vurderes det dog at denne meromkostning fuldt ud opvejes af en trafikreduktion i og med at linjerne H og Bx vil være aflyst.

6. november 2008

Den væsentligste meromkostning på S-banen knyttes til rangering og befordring af S-tog mellem nordsystemet og værksted, idet dette skal foretages af diesellokomotiv. Omkostningerne hertil vurderes at blive 0,1 mio. kr. om ugen.

Buserstatningskørsel mellem Hellerup og Svanemøllen med busser i 5 min drift koster ca 0,5 mio. kr. pr. uge. Der er ca. 60 siddepladser pr. bus

Nedgang i passagertal under arbejdet koster 1,5 mio. kr. pr., uge.

- Rejser der passerer snittet mellem Hellerup og Svanemøllen: 60.000 færre pr. uge: 0,6 mio. kr.
- Færre rejser på Nordbanen som følge af færre tog: 28.000 færre pr. uge: 0,3 mio. kr.
- Rejser på sydsystemet: 50.000 færre rejser pr. uge: 0,6 mio. kr.

I alt 2,1 mio. kr. pr. uge. Et sporarbejde af 6 ugers varighed vil således samlet koste 12,6 mio. kr.

Hertil kommer langtidsvirkningen af passagertab, som totalt vil være af samme størrelse som under selve sporarbejdet: 9,0 mio. kr.

Det samlede driftsøkonomiske tab på S-banen vurderes hermed at blive ca. 21,6 mio. kr. for de 6 uger.

B: S-tog/Banedanmark anlægsøkonomi

Etablering af vendespor på Østerport station koster anslået (mindst) 20 mio. kr.

Etablering af vendespor på Lersøen station koster anslået 13 mio. kr.

Etablering af gangbro på Hellerup station koster anslået 10 mio. kr.

Etablering af forbindelse mellem perronerne på Ryparken station koster anslået mellem 10 mio. kr. (gangbro) og 30 mio. kr. (gangtunnel).

Anlægsomkostninger i alt må anslås til 50 - 70 mio. kr.

C: Kystbanen

Længere vendetider koster 10 mand ekstra (bl.a. flere lokomotivførere) a 0,5 mio. kr. pr. år. svarende til 0,1 mio. kr. pr. uge.

Materielkørsel til værkstedet koster 0,1 mio. kr. pr. uge.

Erstatningskørsel (bus) nat efter fredage og lørdage koster 0,1 mio. kr. pr uge.

Opformering af S-tog vil koste 1 mio.kr.

Nedgang i passagertal koster 0,33 mio. kr. pr. uge.

- Rejser der passerer snittet mellem Hellerup og Østerport: 28.000 færre pr. uge: 0,3 mio. kr.
- Rejser på strækningen når færre tog: 2.800 pr. uge: 0,03 mio. kr.

Side 10/10

6. november 2008

I alt pr. uge 1,63 mio. kr. Et sporarbejde af 6 ugers varighed vil således samlet koste 9,8 mio. kr.

Langtidsvirkning af passagertab efter arbejdet vil koste 2,0 mio. kr.

Driftsøkonomiske omkostninger i alt for 6 uger: ca. 11,8 mio. kr.

Økonomien er baseret på overslag, hvorfor DSB forbeholder sig retten til at fremkomme med yderligere økonomiske krav overfor vejprojektet.

Nordhavnsvejhoering2

Fra: Tage Skolnik [tageskol@gmail.com]
Sendt: 16. april 2009 22:41
Til: Nordhavnsvejhoering2
Emne: Høringssvar fra Ryparken idrætsanlæg

UPS. Kom til at sende vores kladde i det tidligere høringssvar. Undskyld

Ryparkens fodbold udvalg (RFU) som er en sammenslutning af samtlige fodboldklubber ønsker at komme med vores betragtninger omkring den kommende Nordhavnsvej.

1. Vi finder det visionært at kommunen forsøger at skabe bedre trafikforhold til gavn for den kommende Nordhavns udbygning.
2. Desværre finder vi løsningsforslagene for uambitiøse idet man ikke vælger løsninger der skaber eller tager hensyn til bydelens grønne rekreative områder, her tænker vi især på boldbanerne i Ryparken. P.t. er der som bekendt 6 græsbaner og 1 kunstgræsbane samt 2 minibaner, men med de forslag der ligger, bliver disse reduceret til 3-4 11 mandsbaner hvoraf de 3 bliver kunstgræs.
3. Vi finder det uforsvarligt at dyrke idræt med den øgede mængde partikel forurening som en åben trafikvej skaber, hvor ca 35.000 børn og unge om måneden opholder sig. Bl.a. mener vi at der bør findes en bedre løsning end den kommende "fly over bro" som kaster en masse partikler i hovedet på bydelens børn og unge, hvilket vi er bekymret for kan give lungeskader og andre sygdomme og dermed belaste samfundet økonomisk, ja endog langt mere end hvis man valgte en tunnelloøsning hele vejen som samtidig rensede luften.
4. Løsninger er der sikkert nok af, bl.a. kunne man ændre vejføringen så det bliver en tunnelloøsning hele vejen til Lyngby motorvejen. Løsningen er sandsynligvis meget dyrere, men ser man projektet i et større sammenhæng med bl.a. en havnetunnel, vil det samfundsmæssigt blive en løsning som skaber synergi og fremtidssikring samt renere luft til gavn for de mange beboere på Østerbro og ikke mindst bydelens børn og unge der er vores fremtid.
5. Da man påtænker at lave erstatnings baner på Beauvais grunden som compensation for de nedlagte baner, ville det være en bedre mulighed at flytte den kommende skøjtehal i Ryparken til dette område idet Skøjtehallen ville få en mere naturlig placering. Dermed frigør man området skøjtehallen skulle ligge på til nye erstatnings boldbaner.
6. Da jo Ryparken mister nogle baner, mener vi at det kunne være en ide at Ryparken overtager bus remisens område ved Vognmandsmarken og laver nye erstatnings boldbaner der, samt flytter remisen og den kommende genbrugsplads ud i områder som er mere egnede frem for at have disse i tæt beboede områder til stor gene for beboerne. Dermed ville der komme sammenhæng mellem Ryparkens idrætsanlæg og området fra Vognmandsmarken/Kildevældskolen samt øvrige institutioner med disse rekreative grønne områder.
7. Som en compensation for Nordhavnsvejens indgreb på Ryparkens idrætsanlæg, kunne man lave en bro fra Vognmandsmarken over jernbanen til Ryparkens idrætsanlæg for at skabe det totale sammenhæng.
8. Vi minder om at man fra politisk hold ønsker København grønnere, men med de 2 løsnings forslag til Nordhavnsvejen, virker det desværre stik modsat.

Vi håber vores input kan give jer ideer til løsninger der vil gavne alle bydelens interesser.

Med venlig hilsen
på RFU vegne

Tage Skolnik
formand

Tlf. mobile: +45 2186 0770

STRANDPROMENADE-KVARTERETS GRUNDEJERLAUG

v/ Jørgen Thanning (fmd.)
Kildevænget 9, 2100 Kbh. Ø
Tlf.: 39292035
E-amil: j.thanning@tdcadsl.dk

Den 13. april 2009

**Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Miljø
Kalvebod brygge 45
Postbox 259
1502 København V**

Anden offentlige høring vedr. Nordhavnsvejen, februar-april 2009

Man vil næppe kunne pege på blot én vesteuropæisk storby, der vil finde på at anlægge en ny gennemfarts-motorvej helt eller delvist som overfladeanlæg; – og da slet ikke, hvis man gerne vil fremstå som Miljømetropol.

SKGL, der omfatter det meste af Svanemøllebugt-villakvarteret, afgrænset af Strandøre, Strandboulevarden og Strandvænget, har som nabokvarter en direkte og meget åbenbar interesse i, hvordan vejanlægget bliver udformet. Som beboere på ydre Østerbro, mener vi desuden at kunne bidrage med erfaringer og synspunkter, der rækker videre end til snævre egeninteresse.

Linieføring og udformning af vejforbindelsen, bør udføres som en gravet og boret tunnel på hele strækningen mellem Lyngbyvejen og Nordhavnen (forslag B). Det vil trafikikkerhedsmæssigt og miljømæssigt være den eneste rigtige langtidssikrede og bæredygtige løsning. Denne løsning bør samtænkes og forberedes til videreførelse i den havnetunnel der uvægerligt vil blive anlagt før eller siden.

En tunnel der går ubrudt igennem fra Lyngbyvej til Nordhavnen (forslag B), vil eliminere støj- og luftforureningen i store dele af Østerbro, og kan blive stort set miljøneutral. En længere tunnelstrækning giver ikke alene mulighed for, men forudsætter, en tidssvarende luftfiltrering og rensning, som ikke opnås på en vejstrækning med flere korte tunnelafsnit afvekslende med åbne strækninger. I projektplaner for forslag A er der da heller ikke regnet med rensnings af luften for biludstødning og partikler. Det vil sige at med tunnelloøsning A, vil al forurening fra strækningen fra Svanemøllen Kaserne til Strandvænget, i koncentreret form blive ventileret ud i enderne af tunnelen. Det medfører en stærk koncentration af forurenede luft og partikler ved kaserne og kvarteret omkring Kildevældsskolen samt boligkvartererne omkring ydre Østerbrogade, Strandvejen og Strandvænget. Værst bliver det for beboerne på Strandvænget og store dele af Svanemøllekvarteret. Når Nordhavnsvejen senere forlænges til Nordhavnen i tunnel under Svanemøllehavnen, vil den dertil knyttede tunneludmunding på Strandvænget fordoble udluftningen af udstødning og partikelforurening. Dertil kommer at trafikken til stadighed forøges, bl.a. fra Nordhavnsområdet, men ikke mindst når en kommende tunnel under havnen bliver en ny

hovedtrafikåre udenom byen. Udluftning på Strandvænget fra to tunnelafsnit med voldsom, og stigende trafik, vil ikke alene blive en "dødsfælde" for beboerne på og i nærheden af Strandvænget; det vil også blive et forureningshelvede for beboerne i et større område af Østerbro, og for brugerne af havnen og sportsanlæggene i området. I et længere tunnelforløb i form af løsning B, kan man rense luften før den sendes ud i fri luft. De nedenfor omtalte nyanlagte tunnelsystemer, i bl.a. Madrid, er skoleeksempler på ansvarsbevidst miljøpolitik.

Der virker noget paradoksalt, at man nærmest som et mantra taler om bæredygtighed i de nye bydele, herunder Nordhavnen, og selv i mindre detaljer udbreder sig om miljørigtig trafik, energibesparelse, materialer der kan genbruges o.s.v., o.s.v. - tale der nærmer sig religiøs retorik, - når man samtidig planlægger en delvis åben gennemfartsmotorvej, der foruden at absorbere den stigende trafik fra bl.a. Nordhavnens udbygning til bolig- og erhvervsby og større trafikhavn, og som på et senere tidspunkt skal tilsluttes en havnetunnel, der skal tage en stor del af den trafik der i dag belaster den indre by. - Der synes ikke at være sammenhæng mellem de to opfattelser.

Gode visioner for hovedstaden.

En fuld tunnelloøsning, forslag B, vil bidrage til kommunalpolitikernes gode hensigter for Københavns miljømålsætning, borgervenlige politik og infrastrukturudvikling, samt at de nye bydele skal være bæredygtige, og at Østerbro borgerne skal have direkte adgang til vandet.

En fuld tunnelloøsning vil også være et skridt i retning af opfyldelse af Teknik- og Miljøborgmesterens og andre politikeres vision om at "I 2015 er København med rette kendt som den af verdens hovedstæder, der har det bedste storbymiljø, København er blevet verdens Miljømetropol ---". Hvis den vision skal udmønte sig i realitet, er vores bedste råd, at man anlægger Nordhavsvej i en tunnel i hele forløbet.

En velgennemtænkt og miljørigtig transit-vej-tunnel mellem Lyngbyvej og Nordhavnen, der på sigt kan forbindes med en havnetunnel, kan vise sig at være et visionært og rigtig godt bidrag til at nå dette mål og til at løfte København op i Miljømetropol-ligaen.

Sådan gør man i andre storbyer.

Man vil næppe kunne pege på blot én vesteuropæisk storby, der i dag vil finde på at anlægge en ny gennemfarts-motorvej helt eller delvist som overfladeanlæg. Heller ikke selvom der er åbne områder til rådighed i linieføringen. Man vil lægge en ny vej i gravet/boret tunnel af hensyn til miljøet og beboerne og for at bevare de åbne og grønne områder til andre formål.

I alle Vesteuropas storbyer går tendensen i dag i retning af, at tidligere anlagte hovedfærdselsårer i eller tæt på storbyer, så vidt muligt lægges i tunnel. Et aktuelt og meget spektakulært eksempel, er ombygningen af den første motor-ringvej omkring Madrid, der blev anlagt i 1970'erne. Her har man i 2008 indviet sidste etape af en total omlægning, hvor ca. 60 km vej incl. vejudfletninger, er lagt i borede eller gravede tunneler. Det genvundne overfladeterræn er omdannet til parker, sportsanlæg, gang- og cyklestier og andre rekreative formål. Det har været kostbart, men i Madrid, som i mange andre storbyer, betaler man prisen for at rette op på fortidens trafik- og miljøsynder.

Eller for at nævne noget i "nabolaget" kan Göteborg nævnes som et godt eksempel på visionær trafik- og miljøplanlægning. Göteborg har i dag fire tunnelanlæg, der benyttes af mere end 300.000 biler i døgnet, og der er planer om yderligere udbygning af tunnelsystemerne. - Også Malmø tjener som eksempel. Her lægger man nu hovedtrafikårer i tunnel under byen.

Oslo kan også det med tunneler. Ved Aker Brygge er vejanlæggene ført i tunneler, hvilket har givet et meget fint og levende miljø omkring havnefronten. - Er det for resten ikke miljø, havnefront og Østerbro-borgernes adgang til vandet der til stadighed bliver fremhævet i forbindelse med udbygningen af Østerbro. Vejforslag A øger barriererne og afskærer byen fra Svanemøllebugten og havnen, d.v.s. det går i den modsatte retning af visionerne.

Det vil være utidssvarende, uhensigtsmæssigt og udtryk for en forældet tankegang, hvis man i København vælger at anlægge en ny gennemfarts-motorvej som helt eller delvist overfladeanlæg, og visionen om i 2015 at blive kåret som verdens Miljømetropol (af andre end os selv) kan man i hvert fald glemme alt om.

Med venlig hilsen
Strandpromenade-Kvarterets Grundejerlaug

Jørgen Thanning (fmd)

Udtalelse vedrørende Nordhavnsvejen

Vi har i vores partiforening læst det nye forslag til den planlagte Nordhavnsvej. Det er med stor beklagelse at vi kan konstatere at der kun er forslag til løsninger over jorden.

Vi mener det vil forringe vores område kraftigt for beboerne, med hensyn til støj og forurening. Da vejen i sidste ende skal være en del af en havnetunnel, dette giver øget trafik og derved mere støj. Det er meningen at der skal bygge nye boliger i Nordhavnen, til en del nye københavnere. Vi har intet imod at der udvikles i københavn, så nye københavnere har et sted at bo, men vi er modstandere af at det går ud over gamle beboelses områder. I det her tilfælde vores.

Vi vil helt tilbage til starten, hvor der var forslag om at lade vejen gå under jorden hele vejen. Om det skal laves er cut and cover eller en boret tunnel er noget ingeniører og økonomer må skændes om, men der er ingen tvivl om at det er denne løsning der er det bedste for vores område.

Vi er indstillet på at der i byggefasen vil være en del larm, men larmen skal ophøre når byggeriet er færdigt og dette gøres bedst ved at holde vejen under jorden. Ideelt set skal motorvejen overdækkes helt ned til Tuborgvej. På denne måde skærmes for larmen og der kan eventuelt anlægges grønne områder over motorvejen, til glæde for områdets mange beboere og stigende antal børn.

Vi forlanger ikke mere og forventer intet mindre end at man sørger for at det ikke går ud over os at nye københavnere skal bo i Nordhavnen.

Mange Hilsener



Ditte T. E. Strecker

Formand for den socialdemokratiske partiforening ryvang



Stig Ekman

BR. Kandidat partiforening ryvang

Nordhavnsvejhoering2

Fra: John bloch-poulsen [john.bloch-poulsen@haunstrupgaard.dk]

Sendt: 14. april 2009 23:21

Til: Nordhavnsvejhoering2

Emne: Hørings svar Nordhavnsvejen

Hørings svar

Socialdemokraterne ønsker bæredygtig Nordhavnsvej

Den nye vej til Nordhavnen skal føres i en boret tunnel. Det siger Socialdemokraterne på Østerbro.

Socialdemokraterne på Østerbro opfordrer regeringen til at bidrage med et større milliardbeløb for at sikre den borede løsning og en bæredygtig udvikling af Nordhavnen. Det kan samtidig være med til at stimulere økonomien i den eskalerende finanskriser.

”Vi ønsker en bæredygtig løsning med en boret tunnel på strækningen fra Svanemølle Kasserne og til Nordhavnen”, udtaler kredsformand Katrine Hofman Bang. Det svarer til Københavns Kommunes vejforslag B, der indgår i kommunens høring om lokalplanforslag for Nordhavnsvejen.

Socialdemokraterne på Østerbro mener, at der må laves en overordnet trafikplanlægning for hele Nordhavnsområdet og resten af Østerbro, så trafikken kan afvikles på en bæredygtig måde. ”Vi lægger vægt på, at den trafikale udvikling i København styres af miljørigtige trafikinvesteringer. Hvis vi bygger en bæredygtig bydel på Nordhavnen, så skal trafikløsningerne selvfølgelig også være miljømæssigt og trafikalt bæredygtige”, udtaler kredsformand Katrine Hofman Bang.

Vi mærker, at borgerne på Østerbro også er bekymrede for, hvordan Nordhavnsområdet kan trafikbetjenes på en ordentlig måde uden, at bydelen skal ligge i byggerod i seks år. En boret tunnel fra Svanemølle Kasserne er det mindste indgreb for beboerne på Østerbro og trafikken på hele Østerbro i anlægsperioden.

Få flere informationer hos Katrine Hofman Bang på tlf.: 28721428 eller hos BR-medlem Thor Grønlykke og Taner Yilmas eller Lars Kramer Mikkelsen, næstformand for Østerbro Lokaludvalg.

Med venlig hilsen

Katrine Hofman Bang
Formand for Socialdemokraterne på Østerbro
Vognmandsmarken 44, 2. tv.
2100 København Ø

SVANEMØLLEGRUPPEN

Østerbro den 8. april 2009.

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

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

INDLEDNING

Svanemøllegruppen har nu gennemgået næsten samtlige dokumenter m.v. som er tilknyttet til høring af Nordhavnsvej omkring VVM-redegørelse og miljøredegørelse, Lokalplanforslag samt planforslag til Kommuneplanen og som var med dagsordenen for BR 29 januar 2009 pkt. 5.

Vi har i dette høringssvar kommet med bemærkninger til Vejforslagene A1+A2 samt forslag B samt stillede en del spørgsmål som vi imødeser besvaret i Hvidbogen som udkommer inden sommerferien 2009, som det tilkendegives.

Vi har opdelt vort høringssvar i flere afsnit som dækker generelt vejforslagene som er sendt i høring samt et afsnit med relevante bilag.

Desuden har vi henvist til adskillige rapporter m.v. som vi ikke har vedhæftet på grund af pladshensyn.

Det fremgår ikke oplyst, hvor meget tilskud der kan gives fra EU med den infrakstruktur som påtænkes i Nordhavnsvej, eller om Danmark intet kan få. Hvis projektet er både en Nordhavnsvej og Havnetunnel, kan det så trække penge fra EU? - EU giver tilskud til Femern Broen!! flere mia. kr. Er der søgt ?

Vi indgiver hermed vort høringssvar fra Svanemøllegruppen og ser frem til besvarelserne i Hvidbogen.

Med venlig hilsen
Svanemøllegruppen
EB

Formand Claus Borre
Strandvænget 6
2100 København Ø
E-Mail: clausborre@cborre.dk

Fleming Kjer
Strandvænget 3
2100 København Ø
E-Mail: flkjer@oncable.dk

Spørgsmål af teknisk karakter m.v. kan rettes til tekniskkonsulent for Svanemøllegruppen Fleming Kjer.

SVANEMØLLEGRUPPEN

Indholds fortegnelse:

- Indledning, side nr. 1
- Konklusion og opsummering, side nr. 1-6
- 1. Vejbeskaffenhed m.v. og Trafiksikkerhed, side nr. 6-9
- 2. Fremtidssikret vejkapaciteter på Nordhavnsvej, side nr. 9-11
- 3. Økonomien i vejprojekterne, penge til at gennemfører disse, side nr. 11-18
- 4. Støjkluder, Luftforurening og Miljømæssige aspekter, side nr. 18-28
- 5. Miljø luftforurening, støj ved op/nedkørsel fra tunnel, side nr. 28-31
- 6. Etagebygninger ligger tæt på udgravning af tunnel, side nr. 31-33
- 7. Omlægning af ledningerne: naturgasfordelingsledning, hovedfjernvarmledning m.v., side nr. 35-53
- 8. Nedlæggelse af parkeringspladser, side nr. 53
- 9. Bilag: side nr. 53-81
 - A. ”Støj fra vejen” ny vejledning fra Miljøstyrelsen. Dansk Vejtidskrift sep. 2007
 - B. Støjhandlingsplan. Trafikdage Aalborg Universitet 2008 ISSN 1603-9696
 - C. EF dom af 25 juli 2008 sag nr. C 237/07
 - D. Addition af dB-værdier.
 - E. Anbefalet brev 25. april 2003 vedr. omfattende skader ved arbejde tæt på fundament.
 - F. COWI rapport om skaderne på ejendommen Frederiksborggade 20, København
 - G. Rapport fra forsikringsselskabet PROCON Danmark ApS 27.august 2002
 - H. Illustrerede virkning af evt. kollaps af en ejendom fra Ingeniøren

KONKLUSION:

Hermed en komprimeret opstilling og stillingstagende til de vejforslag som er sendt i høring ved Head liens, for at fremme forståelsen. I det fremsendte materiale i høringssvaret er detaljerne belyst og med nødvendig dokumentation samt henvisninger til rapporter m.v.

VEJFORSLAG A1 + A2, overfladevej, cut & cover tunnel samt sænketunnel.

At for at kunne sammenligne forslag B må forslag A (A1+A2) forslag ses under et, total nedgravet.

At BR's vedtagelse i 2007, at vejforslaget skal kunne tilsluttes en havnetunnel – dette er ikke sket.

At Svanemøllegruppen må afvise vejforslag A1 og dermed A2 som menneskefjendskt og sundhedsskadeligt.

SVANEMØLLEGRUPPEN

At Økonomien i forslag A1 + A2 ikke holder, der er mange ubekendte momenter som ikke holder og ikke er medtaget i økonomiafsnittet i Teknisk rapport afsnit 9 økonomi.

At det er ganske utilstedeligt overhoved at antyde om dispensation i byggeperiode fra givne regler og lov, når man er vidende om sundhedsskadelig støj både nat og dag, som ikke kan udelukke dødsfald og påførte sygdomme, også for børn.

At dispensationen for kraftig afvigelse af støj og luftforurening skal gives af Miljøkontrollen som også har medvirket til udarbejdelse af VVM-redegørelsen og er en afdeling i Teknik og Miljøforvaltningen med samme borgmester, derfor må Miljøkontrollen i Københavns Kommune være inhabil. Derfor må og skal det være Miljøankenævnet som behandler denne sag og med mulighed for domstols afprøvning.

At man ikke har overholdt de nye regler fra Miljøstyrelsen ”om anlæg af ny vej gennem allerede eksisterende boligområde” disse regler er vejledende. Men Miljøstyrelsen har dog over for flere kommuner pålagt, at overholde disse regler og Miljøankenævnet har afgjort sager herom. Der er overvejelser hos Miljøministeriet, at få reglerne lovfæstet, så de er de samme, når der skal bygges nye boliger ved trafikerede veje, her skal lovens støjkrav overholdes. Det er da også besynderligt, at det ikke er lovfæstet regler, som er de samme ved nybyggeri og ved ny vej gennem boligområde, det er ganske ulogisk, at lovreglerne ikke er ens – dog med en kraftig markering, at der bør/skal være samme regler fra Miljøstyrelsen, og det arbejder de ud fra.

At der kan anvende EF dom af 25 Juli 2007 sag nr. C-237/07 som så ville pålægge regeringen at påse at kommune opfylder med konkret plan de overskridelser af luftforureningen som er fra EU og skal holdes i Danmark. I øvrigt skal der henvises til juridisk notat af advokatfirmaet Horten ved Mogens Moe – som Københavns Kommune har fået udarbejdet til Borgerrepræsentationen forelagt 19. februar 2009 og taget til efterretning.

At omlægning af naturgasfordelingsledningen 50 bar, samt hovedfjernvarmeledningen er uklart om hvem der skal betale, selskabs ejerne? Eller indgår de i budget for A1 – under alle omstændigheder bør disse tal medtages i samfundsøkonomiberegningen for A1 for at give et retvissende billet mod en boret tunnel. Hvis det er selskaberne som skal betale jfr. Vejloven § 106 bliver det også forbrugerne som kommer til at betale. Denne betalingsbelastning på ca. 100 mio. kr. er irrelevant for vejforslag B.

At da der ikke er klarhed over hvor meget Nordhavn skal udbygges over tid, der nævnet 4 mio. etagemeter og 46.000 beboer og ca. 37.000 arbejdspladser – dermed kendes de eksakte trafikmængderne ikke som skal danner basis for beregningerne af luftforureningen og støj – herunder hvor meget den tunge trafik udgør, som ikke er uvæsentlig set ud fra støj og partikler. Derfor er de foretaget beregninger meget usikret på det foreliggende grundlag nærmest misvisende. Derfor må det antages, at med tal fra DTU og tidligere ingeniørfirma TetraPlan og med den max bygningsgrad som oplyses, og med tilslutning til en havnetunnel vil trafikmængde ligge på 90.000 til 100.000 køretøjer med op til 20 % tungtrafik dagligt på Nordhavnsvej inkl. en stigning på 20% over de næste 10 år som kommune estimerer. Her bør udvises rettidig omhu for fremtidssikring af vejkapaciteten. Desuden estimeres/arbejdes med at udvide med jord opfyld på Nordhavn ca. 1. mio. m².

SVANEMØLLEGRUPPEN

At det må konstateres at A1+A2 ikke har den nødvendige kapacitet som ADT/døgn når Vejdirektoratets normer anvendes, samtidig vil A1+A2 give 3 gange flere trafikulykker estimeret tal fra Vejdirektoratet end forslag B, hvis A1+A2 bygges.

At konstruktion af overflade vej med cut & cover tunnel vil være et af de mest teknisk komplicerede anlægsprojekter i nyre tid (A1), da uprøvede metoder og teknikker kan/vil gå galt, når man ønsker, at gå så tæt på fundamentene af to meget store og ældre (80-100 år) etage ejendomme, Svanemøllebroen kan også bliver berørt da man går tæt på, der refereres da også til i VVM-redegørelsen, at det bør nærmere undersøges og det kan give problemer.

At ved arbejde tæt på fundamenter vil give skader, der henvises til ingeniørrapport COWI og forsikringsselskabet PROCON Danmark ApS (vedhæftet i bilag). Skader på ejendommen Frederiksborggade 20 København som var meget omfattende. Bygningen var udsat for revnedannelser skæve vinduer og døre m.v. Metro byggeriet blev stoppet og ejendommen fik ny bundplade samt forstærket fundament. Under nedsætningen af spuns m.v. var den indvendige støj på 4 sal målt til 96dB(A). Vibrationernes påvirkning vil/kan ødelægge elektroniske apparater m.v. – desuden flytte ting, så de falder ned og evt. går i stykker.

At projekter bør udsættes for den nye metode for overholdes af budget som er: Professor Bendt Flyvbjerg, Aalborg Universitet (pr. 1 .april Oxford Universitet) har i samarbejde med nobelpristager i økonomi 2002 Daniel Kahneman, Princeton University, udviklet en model som skal forhindre budgetoverskridelser på store transport- og infrastrukturprojekter. Modellen anvendes i England (GB) og Holland men modellen er ikke slået igennem i Danmark. Der er ikke oplysninger om, at modellen er anvendt på vejforslagene til Nordhavnsvej - **hvorfor ikke?**

At vi har set i området omkring os, mange budgetoverskridelser, fx ombygning af vejkryds Strandvænget, Strandvejen, Svanemøllebroen og Ryvangs Allé med 72%, ombygning af Folkebernadottes Allé med 53% - og alt tyder på overskridelse af ombygningen af Sundkrogsgade og Kalkbrænderihavns-gade. Hvis det er normen, kan vi se frem til overskridelse på > 55%? af A1.

At der skal henvises til ”Tillægsaftale mellem regeringen og Københavns Kommune” af 2. december 2005, aftalen kan ses på Folketingets hjemmeside under lov for Metro City Ring. Aftalen fastlægger Kommunens forpligtelser om Nordhavnsvej samt estimeret pris og finansiering m.v., samt at der skal betales for drift tab m.v. til DSB omkring standsning af S-tog. I VVM-redegørelse henvises til aftale af 15. december 2005 er det en anden aftale? I øvrigt lever priserne ikke op til aftalen i 2007 kr. for vejforslagene.

At tunnelen ikke overholder danske normer jfr. vejloven vedr. stigningsgraden ved op og nedkørsler.

At en storby som København, som drager sammenligninger i Europa samt ude i verden, kan finde på at ville lave en overflade vej med en lille tunnel gennem beboelse og idrætsanlæg, hvor der er åben vej ved beboelsen og idrætsanlægget er ganske uhørt. Næsten alle storbyer anvender tunnel som nye veje.

At overborgmester Ritt Bjerregaard samt borgmester Klaus Bondam har et mantra som fremføres hver eneste gang på borgermøder i disse sager og det er, at projekterne skal være ”Miljømæssigt Bæredygtig”. Ud fra en tolkning af Miljømæssigt Bæredygtig finder vi ikke at projektet A1 + A2 lever op til denne tese.

SVANEMØLLEGRUPPEN

VEJFORSLAG B boret tunnel

At dette forslag er acceptabelt, hvis der laves de nødvendige forbedringer som tilgodeser miljøet m.v.

At der laves cut & cover tunnel på idrætsanlægget, således at fodboldbanerne m.v. ikke nedlægges for ca. 35.000 bruger i Skjold m.m. Det gavner også miljøet for beboerne i Ryparken.

At der lægges låg på Lyngbyvej / Helsingørmotorvejen således som det blev foreslået i første høringssvar om Nordhavnsvej september 2007 af Svanemøllegruppen. På borgermøderne den 27. februar og 2. marts 2007 – blev det tilkendegivet på begge møder, at det var er der ikke fremsendt forslag herom.

At tunnelen og den overdækkede Lyngbyvej/Helsingørmotorvej projekteres med rensningsanlæg for partikler og NO₂ m.m. .

At tunnelen jfr. EU bestemmelser installeres med sprinteranlæg.

At tunnelen overholder danske normer jfr. vejloven vedr. stigningsgraden ved op og nedkørsler.

At alt bore muck og jord m.v. fra boringen bringes via transportbånd kun til Nordhavn – der findes anlæg for dette i Europa med længder på op til 40 km – så de ca. 2 km kan man nemt klare. Dermed undgår man lastbiltrafik gennem Østerbro. Da bore muck og jord skal lægges på Nordhavn nord kunne transportbåndet ende der hvor jorden skal dumpes. Det er naturligvis en forudsætning at jord m.v. ikke er forurennet.

At jordbunds forholdene undersøges nøje før en boring, da boringen skal ske under huse og større ejendomme, at det kan give problemer vedr. bæreevnen osv. lex Köln problemer marts 2009 med sammen styrtede huse og skæve kirketårn osv., samt skader på fundamenter m.v. på Frederiksborggade, Peter Skramsgade og Christianshavn.

At der indhentes resultater fra trafikstøj som kan give problemer i beboelserne med vibrationer. Trafikstyrelsen har oplyst ved jernbane tunneler at man skal være mindst > 50 meter fra bebyggelse for at undgå vibrationer i huse og ejendomme fra tunnelen.(Støj, Jernbane og Skibe 2007)

At tunnelen i princippet har hvert tunnelrør 3 spor uden nødspor. I Madrid har man anvendt samme bor størrelse som i forslag B. I Madrid har man indrettet et ekstra spor under de 3 spor i tunnelrøret, som der er plads til (se tegningerne). Det 4 spor anvendes til udrykningskøretøjer i Madrid. Dvs. at man kan sige, at der opnås 8 spor tunnel helevejen.

At det tilkendegives, at det ikke er teknisk muligt med til og fra kørsler i den borede tunnel. Det må bero på en fejl, det er teknisk muligt, at lave tilslutningsveje til borede tunneler også under vand. Det kan man se rundt om i verdenen, også i Europa. Da danske ingeniører er lige så dygtige som udenlandske ingeniører foreligger muligheden. Hvem ved, måske har et dansk firma lavet et projekt i udlandet.

At det undersøges, hvordan evt. til og fra kørsler kan indarbejdes i projektet, herunder pris, således at tunnelen bliver optimeret for størst mulig trafik og dermed aflastning af veje på hele Østerbro.

SVANEMØLLEGRUPPEN

At det undersøges, hvordan trafikken kan ledes til tunnelmundingen til og fra Kalkbrænderihavngade med en for Nordhavn optimal placering. Samt lukning af veje for tung trafik – tvangsroute i tunnel.

At set ud fra en økonomisk synsvinkel sammenlignet med A1+A2 fuldt nedgravet er den borede tunnel ca. 1,5 til 1,6 mia. kr. billigere, se afsnit om økonomi i høringssvaret.

Opsummering:

Derfor er det Svanemøllegruppens indstilling, at forslag A skal opgives, at man fremmer forslag B, med de af Svanemøllegruppen stillede forslag til den borede tunnel samt med en tilslutning til en havnetunnel evt. som et OPP-projekt.

Københavns Kommune tilsidesætter til fordel for vejforslag A1 de vejledende normer for støj m.v., når en NY VEJ lægges i boligområde. Dette er ganske utilstedeligt og lever ikke op til kommunens afsnit om miljø i kommuneplanen.

Forslag B tilgodeser princippet om Bæredygtig Trafik ikke alene til gavn for beboerne på Østerbro, men for hele København med en meget kraftig aflastning af trafik på bro kvartererne. Desuden vil det ud fra et sundheds- og trængselsmæssig aspekt næsten betale afdrag og drift i sparede udgifter på døde og sygdom m.v.

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.

oooOooo

1. Vejbeskaffenhed m.v. og Trafiksikkerhed

Nordhavnsvej Tegningsbilag Teknik december 2008

Ved et gennemsyn af de udgivne tegninger kan det konstateres, at der er gradient på $> 55^{\circ}/\infty$ op til $65^{\circ}/\infty$, dermed overskrides de gældende regler / normer i Danmark og EU, som det fremgår indsat her under.

Desuden fremgår det ikke på tegningerne eller i skrift, at der er installeret sprinkleranlæg i tunnelerne jf. EUs regler herom, som blev gennemført på grund af den tragiske ulykke, der kostede over 30 mennesker livet ved en brand i Mont Blanc Tunnellen – hvor en lastbil med mel og margarine gik i brand.

Hermed uddrag fra et brev til Svanemøllegruppen fra et stort anerkendt ingeniørfirma vedr. gradient på afkørselsramper m.m.

SVANEMØLLEGRUPPEN

2 Betydning for trafikafvikling

Valg af gradient på afkørselsramper skal foretages under hensyntagen til, at tunge køretøjer, der af trafikale årsager må stoppe på rampen, kan have svært ved at komme i gang igen. Med en høj gradient, vil der være en øget frekvens af sådanne stop, hvilket vil have en betydelig indflydelse på rampens trafikale kapacitet. Det kan således være nødvendigt at etablere krybespor for at reducere problemet, hvis trafikintensiteten er stor.

Det kan endvidere nævnes, at forholdene på hovedvej gennem Vejle ad bakker med 7 % hældning har været ret problematiske, specielt under forhold med sne.

3 Danske Vejregler

De danske vejregler, udgivet af Vejdirektoratet, angiver følgende anbefalinger om vejes gradient (hældning).

"Geometrisk udformning af veje og stier i byområder" kapitel 2:

- Ved nyanlæg bør gradienten ikke overstige 5 %, dog kan der for veje i hastighedsklasse "lav" og "meget lav" (under 40 km/t) anvendes gradienter op til 7 %.
- Ved vejkryds bør der etableres en hvilestrækning før tilslutningen til den skærende vej, således at gradienten højst er 2,5 % på de sidste 20 meter før tilslutningen.

SVANEMØLLEGRUPPEN

- Denne større gradient kan især bruges ved stigning i en decelerationsrampe og ved fald i en accelerationsrampe.

De danske regler anbefaler således en maksimal gradient på 5 % med hvilestrækning på 2,5 %

Gradienter kan angives i grader eller i procent eller promiller. I nedenstående tabel er angivet sammenhængen mellem disse enheder for nogle karakteristiske værdier:

Grader	1,4	2,9	3,4	4,0	5,7	6,8	8,0
Procent	2,5%	5 %	6 %	7 %	10 %	12 %	14 %
Promille	25	50	60	70	100	120	140

4 Andre europæiske lande

Både britiske og tyske vejregler indeholder lignende grænseværdier for gradienterne, men på grund af bjergrige områder i disse lande, er der også bestemmelser, som under særlige terrænforhold tillader større gradienter. I Tyskland tillades max 12 % og i England er en bestemmelse om max 10 % for biveje, der fører op til kryds med en hovedvej.

SVANEMØLLEGRUPPEN

5 EU regler

EU har ikke for veje i almindelighed fastlagt krav for geometrisk udformning, som i dag skal efterleves af medlemslandene.

Specielt for veje i tunneler blev der med EU's direktiv 2004/54/EC (*on minimum safety requirements for tunnels in the trans-European road network*) i 2004 stillet en række sikkerheds begrundede krav, herunder en øvre grænse på 5 % for vejens gradient. Dette har baggrund i statistiske undersøgelser, der viser en klar tendens til stigning i ulykkesfrekvens ved højere gradienter.

2. 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, og hvor mange, der skal bo og arbejde i den nye bydel – I. flg. Lovforslag om City Metro Ring skal der komme ca. 4,7 mia. kr. ved salg af grunde / etagemeter i Nordhavn, de 4 mia. kr. til Metro og de 700 mio. kr. til Nordhavnsvej.

Hvor mange etagemeter der skal bebygges i Nordhavn, er følgende oplyst 600.000 -, 2 mio. -, 3,6 mio. - og 4 mio. etagemeter af forskellige personer i forvaltningen og fra By & Havn.

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.

De 4. mio. etagemeter skal mindst afgive et afkast på 4,7 mia. kr. som jfr. Metroaftalen skal komme fra Nordhavn ved et salg for ca. 4 mia. kr. og de 700 mio. kr. til Nordhavnsvej.

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.

Dette oplyst, Søren Elle, Københavns Kommune Økonomiafdelingen/ trafik, oplyste de samme tal ved et møde i Nordhavn den 20 november 2007. Det skulle svare til indre Østerbro 46.000 indbygger og 34.000 arbejdspladser, og taget fra redegørelsen om Infracstruktur Nordhavn Københavns Kommune okt. 2007.

SVANEMØLLEGRUPPEN

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 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 DAGLIGTRAFIK 57.900 KØRETØJER HERAF LASTBILER 11.580 I ÅR 2030

BEREGNET VED 4. MIO. ETAGEMETER DAGLIGTRAFIK 94.700 KØRETØJER HERAF LASTBILER 19.540 I ÅR 2030

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

Dette er ikke troværdig, for samme beregnings 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 beregning støj og luftforureningen m.v.

Når man starter bilen for fx at komme til Fyn så sender GPS os til Lyngby, selvom man bor på Østerbro og turen over indre by er den korteste, underligt? Nej, det gør den naturligvis fordi man bliver ledt meget nemt og hurtigt ud til motorvejsnettet. Det er også miljøvenligt ingen kø og ingen nærbymiljø der forurenes med udstødningsgasser.

I analysen af forslag B hævder man, at en boret tunnelløsning mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavn kun vil tiltrække dem som har ærinde på Nordhavn og det er ikke så mange. Man har i analysen ikke medregnet, at folk faktisk gerne går lidt af vejen for at få det nemt, og man har slet ikke regnet med, at man kan omlægge vejen fra Nordhavn ind mod byen, så pendlerne bliver ledt lige frem til tunnelmundingen.

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?**

SVANEMØLLEGRUPPEN

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.

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

Uheld: Er ikke medtaget i VVM-redegørelsen.

A1 + A2 pr. år ved 90.000 køretøjer ~ 0,85 ved 100.000 køretøjer ~ 0,94

B pr. år ved 90.000 køretøjer ~ 0,28 ved 100.000 køretøjer ~ 0,31

Med de estimerede trafiktal i VVM-redegørelsen ved 4 spor A1+A2 er kapaciteten ikke stor nok.

Med de estimerede trafiktal i VVM-redegørelsen ved 6 spor B er kapaciteten ikke stor nok.

Desuden skal bemærkes så vil vejforslag A1+A2 give ca. 3 gange flere trafikulykker pr. år.

Det må konstateres at A1+A2 ikke har den nødvendige kapacitet som ADT/døgn og giver 3 gange flere trafikulykker end forslag B, hvis A1+A2 bygges er der ikke udvist rettidig omhu.

Det vil sige, at vejforslag A1+A2 ikke har den estimerede kapacitet ved tilslutning til en havnetunnel. BR gav forvaltningen i opdrag, at udarbejde vejforslagene med mulighed for tilslutning til en havnetunnel dette fremgår ikke af tegninger eller tekst i VVM-redegørelsen.

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

På grundlag trafiktal for år 2030 er Nordhavnsvej ikke fremtidssikret for den estimerede trafik.

3. Økonomien i vejprojekterne, penge til at gennemfører disse

Som det fremgår i den udsendte folder af 11. februar 2009 på side 6 citat:

”Vejforslag A:

Anlægsoverslag på 2,3 mia. kr. (etape 1) + 2,5 mia. kr. (etape 2) Priseniveau: 2007

SVANEMØLLEGRUPPEN

- **kommunen skal skaffe finansiering på ekstra 500 mio. kr. for at kunne realisere vejforslag A1.**
- **Vejforslag A 's etape 1 er samlet set det samfundsøkonomiske mest fordelagtige vejforslag, fordi det dækker behovet bedre end B i de første 15-20 år.**

Vejforslag B:

- **Kommunen skal skaffe finansiering på ekstra 3,1 mia. kr. for at kunne realisere vejforslag B**
- **Kommunen skal finde alle 4,9 mia. kr. på en gang, hvis vejforslag B vælges. ”**

Henvisninger til sagen om økonomien:

Dagsorden BR 29.01.2009 bilag nr. 9 til pkt. 5 Nordhavnsvej. (pkt. 6 i det vedtagende referat)

Baggrundsrapport Teknik december 2008 Rambøll Danmark A/S, ref. 07554001 – GD00773-7-CAD(7), version 7, dato: 2008 – 12 – 23 Udarbejdet af OPJ,CAD Godkendt af STB.

Afsnit nr. 9 ØKONOMI siderne 137 – 143.

Følgende bemærkninger, omkring de økonomiske estimater for Nordhavnsvejs 2 (3) forslag A1+A2 og B.

SPROGLIG FORSTÅELSE:

Side 137. 9. Økonomi, 9.1, Forudsætninger og grundlag.

På baggrund af de foreliggende undersøgelser, som er afrapporteret i nærværende rapport med sidestillende og underliggende rapporter og notater, er der udarbejdet prisoverslag for de **samlede anlægsomkostninger** for de enkelte vejforslag, samt varianter af disse.

Side 138, andet afsnit.

Til fysikestimatet **gøres et tillæg** som beskrevet nedenfor (dog ikke ekspropriationsomkostningerne):

I Den Store Danske Ordbog udlægges, ordet "gøres" gøre paa, (nu dial.) **bidrage til noget; lægge til; forøge**

Der er i tabel 9.1 anført **anlægsoverslag** for hovedoverslaget for Vejforslag A1 med tilslutningsanlæg TSA II".

Vi har bemærket den udtalte svaghed i teksterne, som **vil/skal** bevirke en fejlfortolkning.

Man skulle for koordineringens skyld have brugt begrebet **totalt anlægsoverslag**, som defineret i tabellen på side 138. **Her er fejlen**, og her kan misforståelser komme ind. Og dette gælder også de øvrige tabeller for forslagene A2 og B.

SVANEMØLLEGRUPPEN

Sammenfattende må vi sige, at tabellerne er umulige at "læse/afkode" uden detaljeret teknisk viden som ansat i Rambøll eller forvaltningen.

Desuden er det oprørende, at poster, som man kender priserne på, bliver holdt uden for, hvilket bidrager til at forvirre rapportens estimater om, hvad prisen er på det enkelte projekt.

Hvordan har man udlagt sådanne tunnelprojekter før, særligt de økonomiske poster:

Vi ser på:

Nordhavnsvej, Vejforslag nr. 1 (samme linjeføring som forslag nr. A1), som er et af de valgte forslag udarbejdet af forvaltningen, og som politikerne i BR vedtog, skulle undersøges.

Alle priser er i 2004 kr. Screenings rapport: Udarbejdet for Københavns Kommune Teknik & Miljøforvaltningen, Vej & Park af COWI A/S.

COWI dok. R-64112-01 revision nr. 2 udgivelse 31 august 2006 godkendt: Casper Paludan-Müller.

Nordhavnsvej screening side 17 uddrag – rapporten har været fremlagt i TMU og taget til efterretning.

4.2 Overslag for 4 spor til/fra Kalkbrænderihavnsgade

Der er i Tabel 1 vist den skønnede pris for en 2x2 spor vejforbindelse, der forløber i tunnel hele vejen fra Lyngbyvej til Kalkbrænderihavnsgade med linieføring som foreslået af Svanemøllegruppens forslag. Der er således tale om en udformning med tilsvarende kapacitet og muligheder som Vejforslag 1 og 2.

	Vejforslag 1 460 m tunnel (mio. kr.)	Vejforslag 2 600 m tunnel (mio. kr.)	Tunnel til Kalk br.gade 4 spor (mio. kr.)
Vejanlæg	125	134	21
Broer	54	101	0
Tunnel inkl. ramper	533	467	1.407
Ledninger mv.	164	127	127
Ekspropriationer	72	104	77
Miljøforanstaltninger	25	112	89
I alt inden tillæg	973	1.045	1.721
Projektering og tilsyn	144	149	258
Generelle risici	214	229	379
Gener for togdrift mv.	300	250	250
I alt inklusive tillæg	1.631	1.673	2.608

Tabel 4.1. Sammenligning af prisoverslag med 2x2 spor til/fra Kalkbrænderihavnsgade (støjskærme medtaget under Miljøforanstaltninger)

SVANEMØLLEGRUPPEN

ØKONOMISKE ASPEKTER OG ESTIMATER.

For at der ikke skal være nogen misforståelse - så anføres der på side nr. 137: citat:

**"Summen af ovenstående poster er nedenfor benævnt fysikestimat.
Evt. udgifter til togoperatørerne for mistet fortjeneste og andre gener er ikke medregnet.
Eventuelle omkostninger til beboelse og virksomheder i form af genhusning, gener eller andre ikke direkte omkostninger er ikke indregnet"**

På side 139 anføres citat:

"...For Vejforslag A1 udgør den samlede deponeringsafgift ca. 63 mio. kr. som ikke er indeholdt i anlægsoversigten i tabel 9.1"

Følgende opstilling med henvisning til ovennævnte citater – udgør anlægsomkostningerne inkl. de nævnte ekstraudgifter med følgende opstilling:

Tabel 9.1 Totalpris alt inkl. i forslag A1	mio. kr. 2.259
Jorddeponering	mio. kr. 63
Togoperatører (rapport fra 2004 Vejforslag 1, 300 mio. kr.) index til 2007 pris ca.	mio. kr. 345
Kan komme et ekstrabeløb til genhusning ,gener osv., ?????	mio. kr. ----
Total pris med næsten alt medtaget	> mio. kr. 2.667

eller nok snarere tæt på ca. 2,7 mia. kr.

I den udsendte folder af 12. februar 2009 til beboerne, som bor i en afstand på 300 meter til projektet, oplyses:

Totalprisen er 2,3 mia. kr. for A1.

Så mangler der 500 mio. kr. for at A1 kan realiseres, med det udgangspunkt, at der er 1,8 mia. kr. til rådighed.

Ifølge aftale af 2. december 2005 (bilag til Metro aftalen) mellem Københavns Kommune og Staten pålægges kommunen at etablere infrastrukturen mellem Nordhavn og Helsingørmotorvejen som vej/tunnel til en pris på 1,7 mia. kr. (kunne bygges for 1,63 mia. kr. blev det oplyst) fordelt med 700 mio. kr. fra Staten ved By & Havn Udviklingselskab A/S, og 1. mia. kr. fra Københavns Kommune.

SVANEMØLLEGRUPPEN

Der må rejses tvivl om, hvorvidt der er 1,8 mia. kr. til rådighed for projektet A1, da man i regnskaberne for 2007 allerede har anvendt et to cifferet millionbeløb på Nordhavnsvej til dvs. anlægsarbejder, samt honorar til ingeniørfirmaerne Rambøll A/S og Sund og Bælt Partner A/S (kontraktens beløb er på 36 mio. kr.) jf. TMU investeringsplan 2009-2012 bilag 17 side 2 CAU Nordhavnsvej forventet forbrug i 2009 på 31,2 mio. kr. Sundkrogsgade/ Kalkbrænderihavnsvej, krydsombygning (dette indgår i forslag A1), i regnskab fremlagt i TMU den 4. marts 2009 forventet forbrug november 2008 Nordhavnsvej 23,600 mio. kr. Sundkrogsgade 13,647 mio. kr. total 37,247 mio. kr. Desuden har der været afholdt udgifter til ekstra forstærkning oven på cisternen regnvandsbassin på Ryparkens boldbaners areal, hvor en evt. vej A eller B forslag skal passerer.

BR har i 2008 bevilget ekstra 100 mio. kr. til Nordhavnsvej – så det samlede beløb udgør 1,8 mio. kr. – men heraf er allerede jfr. regnskab m.v. anvendt et to cifferet mio. beløb.

Derfor er der en mangel på næsten 900 mio. kr. til at udføre Vejforslag A1, og at der er 1,8 mia. kr. til rådighed – vi taler realistisk set snarere om et beløb på ca. 1. mia. kr. i mangel.

Det opfattes således (at denne 1. mia. kr., hvis det er A1 man vil gå efter) at disse penge skal hentes fra Transportministeriet jf. bilag 8 til dagsorden BR 290109 brev til Transportministeren ved forhandling.

Folketinget har indgået forlig med næsten alle partier om: "En Grønt Infrastrukturplan" af 29 januar 2009, med henvisning til strategiske analyse af den langsigtede indretning af bane- og vejinfrastrukturen i Hovedstadsområdet, benævnt: "Anlæg af en østlig ringvejsforbindelse/havnetunnel" sammen med 11 andre punkter, for en samlet pris på 25 mio. kr. delrapport i 2011 og færdigrapport i 2013.

BR har afsat 10 mio. kr. til at undersøge tilslutning, samarbejde m.v. til en havnetunnel over 3 år med 3+3+4 mio. kr. sammen med staten.

Transportministeren har tilkendegivet i pressen, at der ikke er afsat penge til Nordhavnsvej i "En Grøn Infrastrukturplan"

Spørgsmålet er da også, om A1 er en "grøn løsning" ? Dette er ikke tilfældet, mon Vejforslag A1 også er en miljømæssigt bæredygtig løsning ? – set ud fra tolkningen af ordret miljømæssigt bæredygtig i Den Danske Store Ordbog, er projekt A1 dumpet med et brag.

Spørgsmål: Hvad gør Københavns Kommune, hvis de ikke får ekstra penge fra Staten til Nordhavnsvejen?

Spørgsmål: Hvis Københavns Kommune må opgive vej/tunnel, hvis de ikke får ekstra penge fra Staten til Nordhavnsvejen, er det så aftalebrud med Staten og falder dermed også Metro City Ring aftalen væk?

Kan man sælge etagemeter i Nordhavnen, uden en Nordhavnsvej og en langsgående havnetunnel fra Nordhavn til Amagermotorvejen?

Fra pressen er Adm. direktør for By og Havn A/S, Jens Kramer Mikkelsen, citeret for, at det ikke er muligt pt. at sælge grunde i hverken Nordhavn eller Ørestaden – grundet finanskrisen, og der kan gå op til 10 år, før grundsalget bliver realistisk i det nødvendige omfang igen.

SVANEMØLLEGRUPPEN

HVOR KOMMER PENGENE FRA - FORPLIGTELSER

I aftalen om Metro City Ring er der et bilag mellem Staten og Københavns Kommune af 2. december 2005, citat:

" Det er en forudsætning for finansieringen af Cityringen, at Københavns Havn udvikles med bolig- og erhvervsbyggeri. For at muliggøre dette tilvejebringer Københavns Kommune de nødvendige plangrundlag, etablerer den nødvendige kommunale vejinfrastruktur til og fra udviklingsområderne samt sikrer den kollektive trafikbetjening af områderne. Desuden etablerer Københavns Kommune en vejforbindelse med delvis tunnel mellem Nordhavnen og Helsingør Motorvejen, jf. separat aftale mellem staten og Københavns Kommune"

Desuden tilkendes det, at de gener, bygning af infrastrukturen kunne give DSB, betales af Københavns Kommune.

Økonomiudvalget har fået forelagt et notat fra oktober 2007, hvor det konstateres, at de 1,7 mia. kr., som Københavns Kommune har estimeret prisen for bygning af Nordhavnsvejen/tunnelen til, er at regne pr. 1/7 2007 kr.

I henhold til aftale med Staten, vil Staten betale 700 mio. kr. i tilskud til Nordhavnsvejen/tunnelen, som skal komme fra **Udviklingselskabet By & Havn A/Ss** salg af etagemeter i Nordhavnen.

Da BR sendte de 2 (3) vejforslag A1+A2 samt B for en udarbejdelse af VVM-redegørelse og Miljøvurdering – var der et krav om, at forslagene skulle udformes med en tilslutning til en evt. havnetunnel.

Dette krav er ikke opfyldt i den udsendte VVM-redegørelse og Miljøvurdering. Dette vil/kan øge de oplyste priser fra VVM-redegørelsen væsentligt, med ekstra landanlæg eller tunnel i Nordhavnsområdet.

Borgermødet den 11. september 2007 i Nordhavn.

Der henvises til den udsendte folder Nordhavnsvej offentlig høring 22. august – 24. september 2007.

Hermed uddrag fra denne folder side 2 **citat:** "

Forslag 1 (rød) Nord for jernbanen tunnel under Ryparken og Svanemølle Station, fire spor pris: 1,6 mia. kr. *

Forslag 2 (blå) Syd for jernbanen tunnel under Ryparken og Svanemølle Station, fire spor pris: 1,7 mia. kr. *

Forslag 3 (grøn) foreslået af Svanemøllegruppen, syd for jernbanen tunnel hele vejen til Nordhavn, seks spor, pris: 4 mia. kr. En tilsvarende løsning i tunnel hele vejen som stopper i Kalkbrænderihavnsvej pris: 3,3 mia. kr. *

Boret tunnel (ikke vist på kortet): Som et alternativ til de øvrige forslag, undersøger vi en boret tunnel nord for jernbanen. Anlægspris for en seks sporet tunnel til Nordhavn er ca. 3,9 mia. kr.

SVANEMØLLEGRUPPEN

***Priser er på 2004-prisniveau "**

Den borede tunnel var ikke markeret med*, derfor er det ikke en 2004 pris, og ved spørgsmål til ingeniør fra Rambøll den 11. september 2007, om prisen for den borede tunnel var i 2007 priser, blev dette verificeret.

Vedrørende forslagene nr. 1 til 4 var der i august 2007 forgæves rettet henvendelse om forkert tekst m.v. til forvaltningen. Forslag nr. 3 Svanemøllegruppen, Nordhavnstunnelen går fra Helsingørmotorvejen til Nordhavn, Orientbassin Vest med 6 spor (2,53 km) jf. det undersøgte materiale.

Prisoverslag estimeret

Ser vi på A1, er pris 1/7 2007 med tillæg som nævnt af Rambøll osv. = 2,7 mia. kr.

Oprindeligt Vejforslag 1 (tabel 4.1) var prisen inkl. DSB gener pr. 1/7 2004 = 1,63 mia. kr.

Det må konstateres, at over en treårig periode, er prisen forøget med 1,07 mia. kr. ~ 65,6%

Dette ligger langt ud over hvad prisudviklingen har udløst på 3 år.

Når man skal sammenligne med en tunnel næsten hele vejen som er forslag B, må man sammenligne Vejforslagene nr. A1+A2 mod Vejforslag B, samt med tillæg for nedgravning af A1 og A2. for at give et realistisk sammenlignings grundlag.

Korrigeret priser på med de manglende tillæg: Jf. teksten som er anvist på siderne 137- 143 Økonomi afsnit 9 Teknisk Rapport Nordhavnsvej på A1 + A2 og B uden tilvalgsmuligheder samt med den angivne tilslutning til Helsingørmotorvejen som anført i priserne:

A1 2,7 mia. kr. + A2 mia. Kr. 2,416 = 5,116 mia. kr. + tillæg for fuld nedgravet er 1,4 mia. kr.

A1 + A2** fuldnedgravet pris = 6,516 mia. kr. (1/7 2007 pris, prisudviklingen tilsiger stigning)

A2 ** måske ekstra 100 mio. kr. ???

B boret tunnel pris = 4,975 mia. kr.(1/7 2007 pris, prisudviklingen tilsiger stigning)

En boret tunnel er ca. 1,541 mia. kr. billigere ~ ca. 31% måske 1,641 mia. kr.?

** i A2 forslaget er der overhoved ikke taget hensyn til økonomisk kompensation, tab m.m. for en total lukning af Svanemøllehavnen – det fremgår, at der tales om år ved byggeriet – så her kan der være tale om op til 100 mio. kr. i erstatning – eller har forvaltningen et andet bud på et tal, eller måske har forvaltningen slet ikke gjort sig tanker og overvejelser desangående ?

Disse priser, som Svanemøllegruppen har beregnet, og oplyst her , finder vi er de realistiske og dem, som må oplyses officielt .

Priserne ligger langt fra, hvad priserne er i den udsendte folder af 14. februar 2009. Hvorfor?

SVANEMØLLEGRUPPEN

Et andet hængeparti er den foreslåede omlægningen af naturgasfordelingsledningen max tryk 50 bar. samt hovedfjernvarmeledningen hvis Vejforslag A1 gennemføres – i VVM-redegørelsen afsnit 3.5.1 afsnit ledninger m.v. står der citat:

” Ledninger i offentlige vejarealer er som udgangspunkt etableret efter gæsteprincippet i vejloven § 106, således at disse ledninger skal flyttes uden udgifter for anlægsprojektet med mindre andet er bestemt”

På side 139 Teknisk Rapport afsnit 9. økonomi er anført at ledningsarbejderne er indeholdt i de 2,3 mia. kr.

§ 106 vejloven om gæsteprincip indeholder en 50 års regel – hvis der er indgået en kontrakt med enten DONG eller E Københavns energi – er princippet, at den, der ønsker ledningen flyttet, er den som betaler.

Spørgsmålet er om de to fjernvarme- og gasledninger i Strandvænget m.m. betales af de to selskaber. Er det tilfældet bør priserne for omlægningen af disse ledninger indgå i den samfundsøkonomiske beregning af forslag A1 for sammenligning med forslag B.

Priserne for de to gas og fjernvarme omlægninger kan estimeres til ca 90 mio. kr. ud fra dokumenter fra DONG og E Københavns energi fjernvarme fra 2006 priserne omregnet til meterpris og indekseret til 2009 pris.

Bemærkninger til forslagene fra udsendte folder:

Vejforslag A

Anden etape A2 udføres som sænketunnel, misvisende!.

I den Tekniske rapport og Tegninger dec. 2008 oplyse følgende: Der udføres på det lave vand ved strandkanten dybde ca. 3 meter en cut & cover tunnel, i havneløbet ca. 7 meter dybt udføres en sænketunnel.

Vejforslag B

Det oplyses, at det ikke er teknisk muligt, at få en til og frakørsel, misvisende!.

Det er teknisk muligt at lave til og frakørsel til vejanlæg for borede tunnel også under vandet – det gøres andre steder i Europa – hvorfor kan man så ikke i Danmark ? Det er spørgsmål om prisen og alene prisen.

4. Støjklider, Luftforurening og Miljømæssige aspekter.

Hvad skal denne VVM-redegørelse m.v. referere til eller mangel på samme:

At det er en ny vej gennem eksisterende boligområde

SVANEMØLLEGRUPPEN

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. ”

Se vedhæftede bilag: Trafikdage på Aalborg Universitet 2008 ISSN 1603-9696 og Dansk vejtidsskrift september 2007 ”Støj fra veje – nyt fra Miljøstyrelsen”.

Hvor mange støjkilder er medtaget i de estimerede støjkort m.v. ? Svar!
Kun trafikstøj og arbejdsrelateret støj.

På Strandvænget mangler der beregninger af støj fra tog – der passerer i banegraven ca. 950 togstammer pr. døgn i tidsrummet mellem kl. 5:00 morgen til kl. 2:00 nat. Desuden støj fra industrianlægget Helgoland med værksted og servicecenter for DSB (nyt selskab per. 010109). Vi skal henviser til de støjproblemer, der er herfra jf. påbud fra Miljøkontrollen i København sag nr. j. 031183-211302 og mail af 3. oktober 2008 12:20 vedr. tilsyn, samt støj rapport udarbejdet af ATKINS projekt nr. 3228. 31 august 2004 om parkerede tog fra DSB ud for boliger m.v.; Teknisk notat fra Miljøstyrelsens Referencelaboratorium for støjmålinger Teknisknotat Ny viden 28 august 2008

og Miljøstyrelsens Referencelaboratorium for støjmålinger målinger af infralyd, lavfrekvens støj og vibrationer. Desuden skal henvises til Ekstern støj fra virksomheder Juli 2007, Støj og vibrationer fra jernbaner Juli 2007, desuden vedhæftet regneformel fra DTU for sammenlægning af forskellige støjkilder.

Derfor kan der konstateres følgende støj og vibrationskilder i Strandvænget og delvis Ryvangs Allé ved vejforslag A1.

- Jernbanestøj fra kørende tog
- Støj fra servicecenter DSB
- Værksted og industri
- Trafikstøj
- Periodiske ekstrem støj fra arbejdsrelaterede arbejder
- Svanemølleværket

Der kun er medtaget vejstøj samt oplysninger om arbejdsrelaterede støj kilder i VVM-redegørelsen – derfor er det en meget stor mangel, for at give et retvisende blivende støjbillede for beboerne i Strandvænget og delvis Ryvangs Allé. Flere støjkilder kan sammenlægges se regneformel i bilag.

Hvis vejforslag A1 gennemføres, og dermed ejendommene nr. 2 – 4 – 6 – 8 – 10 på Strandvænget eksproprieres. På strækning fra Svanemøllebroen og mod øst på ca. 70 meter udgør i dag en

SVANEMØLLEGRUPPEN

støjdæmpende funktion mod de øvrige ejendomme, på nord siden af Strandvænget, efter A1 evt. er gennemført. Der åbnes for mere støj fra banegraven – især for beboelser over 4 meter over terræn – herunder passagen fra tog under broen, som vil være totalt åben og give vibrationer og ekstra støj. Vi skal henvise til Trafikstyrelsens data om støj fra tog og færger fra juli 2007. Hertil kommer støj fra Helgoland Servicecenter med værksted (industri) samt Svanemølleværket

Derfor må de støjoplysninger, som er afgivet i VVM-redegørelsen som den permanente støj efter evt. gennemførelse af forslag A1, tilbagevises.

Det er vor opfattelse at følgende forordninger m.m. skal overholdes omkring støj ved anlæg af ny vej hvilket A1+A2 må betragtes som.

EU regler om anlæg af nye veje gennem boligområder.

EU's regler om anlæg af nye veje gennem beboet område skal opfylde fastsatte støj- og forureningskrav. Desværre er denne regel ikke implementeret i dansk lovgivning – men Miljøministeriet lægger meget stor vægt på at man overholder reglen – måske vil reglen indgå i dansk lovgivning inden projektet påbegyndes – hvorfor det er naturligt at denne regel overholder:

Ny vejledning fra Miljøstyrelsen "Støj fra veje" nr. 4/2007.

Støjgrænse (ikke beregnet som gennemsnit) : Dag max 55dB(A), aften 45dB(A) og nat 35dB(A).

MILJØ I KØBENHAVNS KOMMUNE OMKRING TRAFIKKEN.

Samtlige data er hentet i Københavns Kommune, Vej & Park og Miljøkontrollen samt Miljø Styrelsen, Miljøministeriet og DTU.

Samfundsøkonomiske udgifter:

Forureningen i København fra PM₁₀ (partikler) samt antropogene og naturlige kilder, giver dødsfald +30 år hvert år, for 472 personer, hvoraf 415 personer dør af PM_{2,5} (ultrafine partikler). (205 tal)
Pris ca. 4 mia. Kr. p.a.

Trafikdrab:

Trafikdrab i gennemsnit fra 1994 til 2004 = 20 dræbte i trafikken pr. år.
Lidt over halvdelen var bløde trafikkanter (i 2005 blev i alt 11 personer dræbt).

Partikler:

I Københavns Kommune bliver der hvert år udledt 219.365 kg ~ 220 tons partikler, fra køretøjer. Lastbiler og busser over 3,5 tons udgør 8,6 % af den samlede trafikmængde (kørte km), men bidrager med 50 % til partikelmængden.

Hver eneste borger i Københavns Kommune, får hvert år i gennemsnit ca. 386 gram ultrafine partikler.

EU - Hygiejnegrænseværdier:

På hele vejnettet i Københavns Kommune – 253 km vej, blev der i 2004 (pt. findes ikke nyere tal), kørt ca. 4,7 mio. km i bil/køretøjer og ca. 1 mio. kilometer på cykel.

Det kan oplyses, at København, på 130 steder i byen, ikke kan overholde hygiejnegrænseværdien fra EU, gældende fra 1. januar 2006 partikler og NO_x m.v.

SVANEMØLLEGRUPPEN

Grænseværdien for partikler PM₁₀ er 32,0 µm³ og for NO_x (kvælstofforbindelser) 46,0 µm³.

Mange steder på de faste målestationer, overskrides disse grænseværdien.

EU lovgivningen siger ved overskridelse at Kommunen skal rette henvendelse til Staten, om at udarbejde en plan, for at nedbringe mængderne, så de ikke overskrider hygiejnegrænseværdien.

Motor ring 2, Øst:

En Motor ring 2, Øst, udført som en 12,5 km lang 6 sporet tunnel under havnen fra Helsingørmotorvejen til Nordhavn Vest (2,5 km Cut & Cover (grave, støbe og dække til) og videre til Amagermotorvejen (10 km sænketunnel), med rensning for partikler og kvælstofforbindelser. Vil kunne spare ca. 133 menneskeliv, med ca. 50.000,- biler i døgnet, heraf 20 % lastbiler (årsdøgntrafik), i forhold til urensset overfladef trafik.

Dette svarer til ca. 1,5 mia. kr. i besparelse hvert år i sundhedsmæssige samfundsudgifter, inklusive støj og trængsel.

Metro Cityring forliget:

Der er taget principbeslutning om, at der skal laves en vej/tunnelforbindelse mellem Nordhavnen og Lyngbyvej (Nordhavnsvej), som en del af Metro Cityring forliget aftale af 2. december 2005.

Data for Københavnertunnelen ApS OPP-Pilotforslag til en 12,5 km lang 6 sporet tunnel (renset for partikler og NO_x), fra Helsingørmotorvejen til Nordhavn Vest og videre til Amagermotorvejen med diverse til- og frakørsler under tunnelforløbet.

Besparelser:

Årlige besparelser i samfundsudgifter med Københavnertunnelen er ca. 1,5 mia. kr. for død, hospital, sygdom samt støj og trængsel eller dødsfald + 30 år (ca. 133 borgere).

Partikler og Kvælstofforbindelser:

At partikler og NO_x er (kvælstofforbindelser) er relateret til alt for høje dødstal, parret med død fra støjrelaterede sygdomme m.m., hersker der ingen tvivl om, udfra de rapporter og undersøgelser som foreligger fra Københavns Universitet afd. Folkesundhed. og senest fra Kræftens Bekæmpelse.

Støj:

Siden slutningen af 1970 har man i arbejdsmiljøet bekæmpet støj og partikler med gode resultater. Derfor bør der gøres noget ved forureningen og støjen i byrummet, særlig i København. Denne forurening i byrummet har været et overset eller nedprioriteret problem.

Tunnelfordele:

Derfor er det nyttigt at lave en Københavnertunnel, fra Helsingørmotorvejen (grave, støbe og dække til tunnel) til Nordhavn Vest og videre til Amagermotorvejen (sænketunnel), med rensning for partikler og kvælstofforbindelser.

Denne tunnel giver færre døde samt mindre forurening og støj i København – samtidig medvirker denne tunnel til en bedre afvikling af trafikken – hvilket også mindsker partikelmængden, da en lastbil over 3,5 ton med en hastighed fra 0 til 40 km. i timen, forurener næsten 3 gange mere, end den gør ved en hastighed fra 30 til 50 km. i timen.

Bliver tunnelen tvangsroute (inklusive farligt gods), for lastbiler fra Nordhavn, Refshaleøen, Prøvestenen (Benzinøen), Amager-forbrændingen, Renovationsbiler (RS 98), Lynettens rensningsanlæg og Ørestaden, undgås unødigt kørsel gennem Københavns gader med op til 10.000 lastbiler > 18 tons pr. hverdagsdøgn.

SVANEMØLLEGRUPPEN

Farligt gods:

I dag transporteres alt fyrværkeri, som landes fra Østen i Nordhavnen, på lastbiler med op til ca. 9 tons pr. lastbil ~ ca. 900 kg TNT, gennem tæt beboede områder i København, for at komme ud til ringvejnettet. Tænk på hvilke farer disse lastbiler udgør, når de skal stoppe, svinge m.m. i tæt trafik. I tunnelen kører disse transporter "lige" ud og er ikke udsat for vejkryds.

Århustunnelen:

Det med at lave tunneler skal også gennemføres i Århus, fra havnen og ud til motorvejene – de første prognoser tyder på omkring 20 % mindre luftforurening (primært lastbiler). Dog afventes de endelige miljøresultater i en VVM-redegørelse, før byggeriet starter.

Fremtiden:

Hvis man gennemfører biobrændsel til samtlige køretøjer i Danmark (jf. DTU findes teknikken), skal vi anvende ca. 17 % af landbrugsarealet evt. med fradrag af braklægning af jord. På dieseldrevne køretøjer påsættes dieselfiltre og katalysatorer (kendes i USA). Luftforureningen kan da beskæres med ca. 80 % og med en meget stor reduktion af CO₂ eller tæt på at være neutral. Eller ca. 4.000 mennesker +30 år spares for en alt for tidlig død, foruden besparelser på sygehusudgifter m.m. på omkring 38 mia. kr. hvert år. Desværre holder denne udregning ikke, da der er en fremherskende vindretning i Danmark, som bringer partikler helt nede fra midt Tysklands industrier op over Danmark. Så miljø er også en global sag.

MILJØKONSEKVENSER – LUFTFORURENING – STØJ – SUNDHED – DØD

Dette afsnit omhandler de videnskabelige beviser, samt udarbejdede rapporter fra DMU for de sundhedsmæssige aspekter om støj og luftforurening fra køretøjer.

Der henvises til følgende videnskabelige rapporter fra videnskabelige institutter m.v. fra 2003 til 2008.

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

Undersøgelse af cyklisters, kørsel på ca. 20 km strækning i København ved søerne: Man kørte i en uge, og en anden uge kørte man ikke. Resultat: Man kunne måle skadelige stoffer fra bilos i blodet når man cyklede i trafikken som kan fremkalde kræft. I Ugen, hvor man ikke cyklede i trafikken fandt man ingen tegn på bilos i blodet.

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 luf, 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

SVANEMØLLEGRUPPEN

vise, at der er stoffer i partiklerne, som giver de samme effekter, som kendte kræftfremkaldende stoffer gør.

Undersøgelse af påvirkningen af overdødelighed af børn boende ved indfaldsvejene $\sim > 10.000$ 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.

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 københavnere 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 blodåreernes 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.

For nylig har svensk-skotske undersøgelser vist, at hjertepatienter bliver klart mere belastede i deres hjertekredsløb, når de bliver arbejdstestet i luft forurennet med store mængder dieselduststødning 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.

ANDET

Børns intelligens bliver påvirket af at bo i områder med høj luftforurening. Nye undersøgelser fra Harvard School of Public Health i Boston. Børn der bor i områder med stor luftforurening, har alle en lavere intelligenskvotient end dem som indånder ren luft. 202 børn i alderen 8 til 11 år har været med i undersøgelsen. Påvirkningen af børns IQ, svarende til at moderen har røget 10 cigaretter om dagen, medens hun var gravid. Forskerne fandt en sammenhæng mellem børnenes hjernefunktion og påvirkning fra sodpartikler fra udstødning, dæk, asfalt og bremses, fra køretøjer, især diesel biler og busser og lastbiler. Ifølge forskerne påvirker luftforureningen ordforråd, hukommelse og indlæringssevne.

Miljøministeriet og Miljøstyrelsen fastslår at støj påvirker din sundhed. Mange mennesker oplever gener fra støj, form af søvnforstyrrelser. Et dansk forskningsprojekt, skal skaffe flere oplysninger om sammenhængen mellem trafikstøj og forhøjet risiko for hjerte-karsygdomme.

SVANEMØLLEGRUPPEN

Ifølge WHO er støj sundhedsskadelig. Støj kan medføre hovedpine, stress, kommunikationsbesvær og forhøjet blodtryk. Ved længere tids påvirkning kan støj føre til egentlige helbreds-problemer. WHO tilkendegiver også, støj på > 65dB(A) er en sygdoms faktor som må og skal bekæmpes.

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.

Det undersøges, hvordan påvirkningen er på befolkningsgrupper, der har været udsat for trafikstøj i deres boliger. Vi har fundet frem til i alt 200.000 adresser, hvor de 57.000 mennesker har boet siden 1970'erne. For hver adresse vil vi nu beregne støjniveauet. Det bliver sammenholdt med oplysninger om hvorvidt de personer, der har boet på adresserne, har været indlagt eller evt. er døde af hjertekarsygdomme, tilkendegiver Dr. med. Ole Raaschou-Nielsen, Sundhedsstyrelsen og Kræftens Bekæmpelse.

Tyske undersøgelser, viser at støj over 65dB(A) er sygdomsrelaterede for kredsløbssygdomme, Stress, søvnforstyrrelser m.m., som kan fremkalde sygdom med dødelig udgang. De som siger, at har vænnet sig til støj over 65dB(A) er også udsat for at få relateret sygdomme fremkaldt af støj på > 65dB(A) i blot 4-5 timer dagligt.

EU direktiv fastslår følgende 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)

Nye indikator for trafikstøj. Miljøstyrelsen har introduceret en ny indikator til at måle støj fra vej. Den nye indikator hedder **Lden (day-evening-night)** og tager højde for, at vi mennesker er særlige følsomme for støj om aftenen og om natten. Den nye målemetode er beskrevet i en vejledning fra Miljøstyrelsen.

Den nye indikator er en sammenvejning af støj om dagen, aftenen og natten, hvor der bliver lagt et genetillæg på støjen på henholdsvis 5dB(A) om aftenen og 10dB(A) om natten. Det betyder, at støj fra hver bil, som kan høres om aftenen, svarer til støjen fra ca. tre biler om dagen. Om natten tæller hver bil for ti biler om dagen.

Med den nye indikator for støj, følger også en ny og mere nuanceret metode til at beregne støjen. Den hedder Nord2000. Det er en beregningsmetode, som kan beregne lydets udbredelse under forskellige vejrforhold. Derved kan kommunen og andre bestemme årsmiddelværdien af støjniveauet, det vil sige, at man opgør støjen som et gennemsnit over hele året. Samlet betyder den nye indikator **Lden**, at det gennemsnitlige støjniveau bliver ca. 3dB(A) højere end tidligere. Derfor justerer Miljøstyrelsen støjgrænserne. Tidligere lød den vejledende max. støjgrænse på 55dB(A) som et gennemsnit for dagligtrafik.

Ved **Lden** indføres tre tidsperioder:

Dag kl. 7:00 til 19:00

Aften kl. 19:00 til 22:00 (genetillæg 5dB(A))

Nat kl. 22:00 til 7:00 (genetillæg 10dB(A))

Nord2000 er en metode som beregner lydets udbredelse under forskellige vejrforhold. Metoden er

SVANEMØLLEGRUPPEN

mere nuanceret end tidligere metoder.

For eksempel kan den skelne mellem fire typer af køretøjer mod tidligere to. Metode er desuden velegnet til at beregne årsmiddelværdien af støj, hvilket er et krav i støjdirektivet fra EU. Desuden skal målinger i boligen nu foretages med åbne vinduer – hvilket gør at støjgrænsen sænkes i boligen.

Nye vejledende grænseværdier for vejtrafik. Støjgrænserne er formuleret for **Lden** og gælder for årsmiddelværdien af støj udendørs i fri felt.

Områder: Grænseværdi

Rekreative områder i åbent land, sommerhusområder, campingpladser o.l. **Lden** 53dB (A)
 Boligområder, børnehaver, vuggestuer, skoler, undervisningsbygninger,
 plejehjem, hospitaler o.l. Desuden kolonihaver, udendørs opholdsarealer, parker: **Lden** 58dB (A)
 Hoteller, kontorer mv. **Lden** 63dB (A).

Når der står **Lden**, er det årsmiddelværdien af vejstøjen – har man andre støjkilder fx industri togstøj o. lig. skal dette lægges sammen, efter en bestemt regnemetode som anvendes til at beregne det totale støjbillede.

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. ”

Derfor er det vigtigt at påvirke politikerne i Folketinget og særlig Miljøministeren, til at de samme retskrav er gældende ved ny vej som ved opførelse af bolig ved en større vej Begge dele er gældende i EU's støjdirektiv, dog har man ikke implementeret støjgrænseværdier ved anlæg af nye veje i dansk lovgivning, men det er kun en anbefaling, at støjgrænseværdierne overholdes ved anlæg af nye veje gennem boligområder.

Spørgsmålet bør rejses over for Miljøministeren: Hvorfor er støjgrænser ved anlæg af nye veje, ikke lovfæstet i dansk lov, således som EU's støjdirektiv anbefaler.

Når nu Miljøministeriet Miljøstyrelsen skriver om støj i MILJØNYT:DK citat:

” **Støj påvirker din sundhed**”

Hvor der tilkendegiver at søvn forstyrres – sammenhæng mellem blodtryk, kolesterol og støj – børn er særlig udsat – støj er skyld i mellem 200 og 500 årlige dødsfald – et støjniveau på 51dB(A) øger risikoen for hjertekarsygdomme med 9 %, for hver gang støjen stiger med 5 dB(A) – at der indlægges et sted mellem 800 og 2.200 personer hvert år med forhøjet blodtryk eller hjertesygdomme – at ifølge WHO, er støj sundhedsskadeligt. Støj kan medføre hovedpine, stress,

SVANEMØLLEGRUPPEN

kommunikationsbesvær og forhøjet blodtryk. Ved længere tids påvirkning kan støj føre til helbredsproblemer.

LUFTFORURENING fra køretøjer.

Luftforureningen med sod / partikler og kvælstofforbindelser m.m.

Ved sammenligning med Jagtvejens målestation, så er der større trafikmængde på Strandvejen. Mængden af lastbiler (lastbiler forurener meget) er ca. 3 til 4 gange højere end på Jagtvejen. På Jagtvejen overholdes EU's implementeret grænseværdier ikke, i dansk lovgivning for 2005 og de nye grænseværdier som træder i kraft i 2010 kan heller ikke opfyldes.

Loven siger at hvis kommune ikke kan overholde de fastsatte grænseværdier – skal kommunen søge hjælp hos Staten til nedbringelse til de gældende grænseværdier.

SOD/PARTIKLER

PAH (Polycykliske aromatiske kulbrinter) udgør mange kemiske stoffer i sod / partikler klassificeret fra + til ++++ carcinogenicitet. For eksempel, er benz(a)pyren +++.

Desuden er der nanopartikler fra udstødning med filter (størrelsesorden, en nanometer er en milliontedel millimeter (0,000.000.001 m), som går direkte ned i lungerne og ud i alveolerne, hvorfra de passerer ud i blodstrømmen, hvorefter de kan sætte sig i indre organer og danne / fremkalde kræfttumor. Da PAH 'erne er vandopløselig, er faren størst ved indånding i tåge og støvregn.

Om luftforurening fra tung trafik m.m.

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 NO₂-forureningen i de større danske byer.

Det forventes, at det vil være vanskeligt at overholde den af EU fastsatte grænseværdi for NO₂ i 2010 i stærkt trafikerede gader i Danmark og i hele Europa. Der er derfor gennemført en analyse af den forventede udvikling i NO₂ niveauet i 138 gadestrækninger med stærk trafik i hovedstadsområdet.

Tidligere emitterede bilerne typisk 5-10 % af NO_x som NO₂, og NO₂ niveauet på trafikerede gader var især bestemt af O₃ niveauet, som giver anledning til oxidation af NO til NO₂. Til trods for strengere krav til NO_x emissionen fra nye biler, forventes en stigning i NO₂ niveauet, fordi nye dieslbiler og dieslbiler med filtre, emitterer forholdsvis mere NO₂ 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 NO₂. Endvidere er effekten af SCR katalysatorer vurderet.

Emneord: NO₂, trafik, partikelfiltre, byer, SCR katalysatorer, NO_x

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.

SVANEMØLLEGRUPPEN

Europæiske hovedsteder og nye veje gennem hovedstaden.

Diverse europæiske storbyer anlægger nye veje i tunneler med rensning for partikler og NO_x for at overholde EU's regler for nyanlæg af veje gennem boligområder.

Derfor må det være et mantra for Danmarks hovedstad, når man hævder at være en miljø bevist kommune, en ny Nordhavnsvej placeres under jorden boret eller gravet – naturligvis med renser af luften for partikler og NO_x, således som er gjort i mange år, andre steder i Europa, desuden fjerner naturligvis også støjen.

Vejforslag A1 opfylder ikke Miljøstyrelsen bestemmelser om ”ny vej gennem allerede etableret boligområde for støj og luftforurening” i særdeleshed ikke i byggefasen.

Reglerne er overholdt i adskillige andre VVM-redegørelsen andre steder i landet ved anlæg af ny vej i boligområde.

Ved ny vej skal særlige støjgrænser for dag, aften og nat overholdes – desuden er der grænseværdier for hvor meget støj der måtte være i boligen herunder i soveværelse. Målingerne i boligen skal foretages med åbent vindue på et givent antal cm². Støjen ikke overstige normerne på begge sider af boligen.

I de oplyste støjberegninger, som bygger på de estimerede trafikmængder, er antal af tunge køretøjer (>3,5 tons) ikke angivet – desuden er støjen ikke oplyst for dag, aften og nat – hvilket har stor betydning for en sund bolig.

Derfor må og skal disse beregninger oplyses. Miljøstyrelsen henviser til målemetode for støj Norden2000. Der er tilsyneladende anvendt en anden målemetode – HVORFOR?

Cut & cover tunnel A1 opgives ikke den sundhedsmæssige påvirkning af støjpåvirkning for beboerne i 24 timer i døgnet i ugens 7 dage i en periode på 6 måneder ved den ønskede dispensation for reglerne om støj dagen, aften og nat samt weekend.

Desuden skal der bores og slås spuns ned tæt op af beboelserne som påvirker boligerne med vibrationer, støj og støv.

Ved cut & cover tunnel A1 opgives den sundhedsmæssige påvirkning af støj for beboerne i 24 timer i døgnet i ugens 7 dage i en periode på 6 måneder ikke, i tilfældet af den ønskede dispensation for reglerne om støj dag, aften og nat samt weekend.

Desuden skal der bores og slås spuns ned tæt op ad beboelserne, hvilket påvirker boligerne med vibrationer, støj og luftforurening.

Set ud fra en sundhedsmæssig synsvinkel samt med henvisning til givne regler fra Sundhedsstyrelse, Miljøstyrelsen, WHO og EU er en sådan etablering af A1 ikke mulig eller er udelukket.

Under byggefase med de oplyste støj tal i VVM-redegørelsen kan der ske dødsfald i byggeperioden, særlig for de beboer som har dårligt hjerne. De seneste år forskning og oplyst i anerkendte medicinske tidsskrifter ude i verden, viser videnskabeligundersøgelser med professor dr. med. Steffen Loft Panum/ København Universitet for Folkesundhed at påvirkning af helbredet sker ved støj og luftforurening, hvorfor har man ikke forelagt problemet om disse støjmængder og luftforureningsmidler for embedslægen til høring.

SVANEMØLLEGRUPPEN

Derfor kan og bør der ikke gives dispensation i byggeperioden, således som man agter at ansøge om.

5. Miljø luft- og støjforurening, ved op/nedkørsel fra tunnel

Op og nedkørslerne uden rensning er kendt, og beskrevet som fakta.

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 partikler og rense for NO_x.

Desuden findes der flere lægelige rapporter om partikler og NO_x 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?

Det vil være direkte uansvarligt, med den faglige viden som pt. ligger til grund for overdødelighed på grund af partikler og NO_x fra trafikken, at foreslå en åben vej med en lille tunnel, som foreslået i Vejforslag A1. Det samme gælder for B på idrætsanlægget i Ryparken

Der findes metoder til at beregne de sygdomsfremkaldende relationer, og den overdødelighed som Vejforslag A1+A2 og B indebærer i forhold til Svanemøllegruppens ide og skitseprojekt, til en nedgravet tunnel med rensning.

Man har bevist undladt at se på tunnelrensning i Svanemøllegruppens forslag som er en 6 sporet vej med nødspor m.v..

Årsagen til at Svanemøllegruppen har udarbejdet projektet er at det skal være Miljømæssigt Bæredygtigt.

Specielt med den øgede trafikmængde, som Nordhavn vil generere ved en udbygning på op til 4. mio. etagemeter med beboelse på 46.000 mennesker og 37.000 arbejdspladser, er det en bydende nødvendighed at anlægge en fuldt nedgravet/boret tunnel fra Lyngbyvej til Nordhavn, fuld rensset for partikler og NO_x (kvælstofforbindelser).

De sundhedsskadelige virkninger på borgerne og pattedyr.

Fra ind og udland foreligger der mange videnskabelige rapporter som fastslår, at partikler fra trafikken, industrien, tog, brændeovne, og fra Tysklands Ruhr distrikt belaster København i en sådan grad, at det er sundhedsskadelig.

SVANEMØLLEGRUPPEN

At vejstøj også er sundhedsskadelig, er også kendt. Den sundhedsskadelig effekt starter allerede ved 65dB(A) if. de sidste nye undersøgelser fra 2006 i Tyskland.

I Ryvang skoven (fredet område) lever tre meget sjældne arter flagermus som er total fredet. Disse vil blive forstyrret i deres levevis med en åbenvej over boldbanerne ved Ryvang Station. Støj og lys om natten kan forstyrre og ødelægge deres opholdssted.

Rensningsanlæg, for rensning af luften i tunneler

Tunnelen i Øresundsforbindelsen – er forberedt til at kunne indsætte et rensningsanlæg – så det kendes i Danmark.

Der findes mange tunneler i Europa som foretager rensning af luften i bil tunneler. Her kan nævnes Norge, Tyskland og Spanien m.m.

Andre steder er Australien, Japan m.m.

Man har i Madrid lige afsluttet et byggeprojekt af verdens største luftrensesystem i en bil tunnel (der findes flere). Der blev fremlagt uafhængige tekniske rapporter fra et Universitet i Graz i Østrig, hvor der under drift fjernes ca. 98% partikler og ca. 95% NO_x.

Systemet er som følger:

1. Prefilter
2. EP-Filter
3. Power packs / control cabinets
4. Fixed high-pressure washings system
5. Gas cleaning for NO_x
6. Wash water recycling Plant

I dette udluftningssystem er uden skorsten, luften er renere fra udblæsningen end luften over Madrid.

Årsagen til denne miljø foranstaltning, at rense luften, er baseret på de samfundsmæssige og sundhedsmæssigt økonomiske betragtninger, at give byen et bedre grønt miljø med parker anlagt henover de nedgravede/boret veje, til gavn for borgerne.

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 Fremtidsscenerier vedr. transport i Danmark ved Otto Anker Nielsen, Alex Landex og Jens Rørbech.

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 tilkendegives, 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 (Svanemølle-tunnelen) som en medvirkende faktor til forbedring af miljøet.

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

SVANEMØLLEGRUPPEN

Uddrag af side 56 Fremtidsscenerier vedr. transport i Danmark, kan ses nedenfor.

Som det ses, er der tænkt stort, meget stort.

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

Byudviklingen for Nordhavn på > 3,6 mio. etage meter² 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.

Som overborgmester Ritt Bjerregaard og Borgmester Klaus Bondam har sagt på adskillige borgermøder om Nordhavnsvej, **SKAL det være MILJØMÆSSIGT BÆREDYGTIG.**

Hvad mener DE med det, hvis det er denne udlægning, der danner basis for deres mantra? I så fald overholder ingen af projekterne MILJØMÆSSIG BÆREDYGTIGHED.

Hvad er Bæredygtig Miljømæssig Udvikling?

Bæredygtig udvikling er en vision om fremtiden, om hvordan vi forvalter fremtiden her og nu.

Bæredygtig udvikling er at tage ansvaret for resultaterne af det, vi gør nu og her, men som har konsekvenser for andre til en anden tid og/eller et andet sted. Idet resultaterne af vores handlinger i dag uundgåeligt vil ramme andre på et andet tidspunkt eller et andet sted, og dermed have indflydelse på andre menneskers livsmuligheder.

Bæredygtig udvikling handler om at skabe betingelser for det gode liv for os alle.

Bæredygtig udvikling er et relativt nyt begreb, der kun har været i brug i de seneste 20 år.

Med bæredygtig udvikling menes der, at de forandringsprocesser, som finder sted i samfundet, skal have en kvalitet, der sikrer, at de er i stand til at opretholde et godt liv for os alle.

I selve begrebet bæredygtig udvikling forudsættes, at der er noget, som skal bevares eller bringes videre frem i udviklingen – det kan være:

- Det gode liv
- Naturressourcerne
- Naturen og miljøet
- De økologiske kredsløb
- Social organisering
- Kulturen
- Økonomien

De fleste af os, som lever i Danmark i dag, har i flere år oplevet, at samfundsudviklingen har sikret os en økonomisk og materiel velstand, der har været større end hvad nogen dansker tidligere har kendt til. På den måde har udviklingen været bæredygtig, idet den har været i stand til at opretholde

SVANEMØLLEGRUPPEN

og endda udbygge de materielle og økonomiske betingelser for et godt liv for de fleste danskere, der lever i dag.

Bæredygtig udvikling handler imidlertid også om andet end økonomi og materiel velstand. Bæredygtig udvikling forbindes ofte med noget om tilstandene for vores miljø. På de områder fornemmer mange af os, at udviklingen ikke har været så bæredygtig. Vi har alle oplevet eller set billeder på TV med eksempler på tab af naturværdier, iltsvind og fiskedød, forurening m.m.

Bæredygtig udvikling handler også om mere. For at vi kan opretholde et godt liv, kræver det mere end en god økonomi, materiel velstand og et rent miljø. For at et liv skal være godt, har vi også behov for social organisering, der sætter os i stand til at føle os trygge indenfor samt behov for en sikker og velkendt kulturel identitet. Mange føler på disse områder, at udviklingen har skabt større usikkerhed, at det er sværere at opretholde disse værdier på det niveau, som er nødvendigt for vores identitet. Bæredygtigheden i udviklingen på disse områder føles derfor af mange ikke så stor.

Samfundsudvikling er ikke noget der sker af sig selv. Selvom vi måske ofte føler, at samfundet udvikler sig efter sine egne love, uden at vi har indflydelse på udviklingen. Samfundsudviklingen er et kollektivt resultat af samvirket af alle vores individuelle handlinger. Dette indebærer, at de handlinger, vi som enkeltindivid udfører, har betydning dels, hvilket er meget tydeligt, for vores egen personlige bæredygtige udvikling, men dels også for at disse handlinger har deres, om end relativt begrænsede, betydning for vores samfunds bæredygtige udvikling.

Bæredygtig udvikling handler derfor meget om vores handlinger her og nu og om konsekvenserne af disse handlinger på vores fremtidige liv. Vil disse handlinger virke fremmende for opretholdelsen af et godt liv og derved være bæredygtige?

Bæredygtighed handler derfor om at tage ansvar for disse handlinger samt om at prioritere mellem sine handlinger.

Ud fra disse betragtninger er det vores opfattelse med følgende tekst:

En tunnel hele vejen med rensning af luften er begrebet et "Miljømæssigt Bæredygtig" projekt, og hvor der laves mindst mulig indgreb for Ydre Østerbro beboere forsyningslinjer og veje m.v.

Det må blive en boret tunnel når de tales om et "Miljømæssigt Bæredygtig projekt", og pengene skal og kan skaffes, hvis der tænkes innovativt og anderledes, læs: OPP-projekt.

6. Etagebygninger ligger tæt på udgravning af tunnel.

På hjørnet af Strandvænget og Strandvejen ligger Svanemøllegården og på hjørnet af Strandvejen og Ryvangs Allé kaldet: Strandvejen 59, ligger to meget stor etagebygninger med 5 etager, bygget i 1929 og 1907 med diverse lokalplaner, bygningerne er bevaringsværdige. Svanemøllegården rummer 83 mat. nr. og Strandvejen 59, 13 matr., det er ejerlejligheder, butikker m.v. samt garager. Det skønnes at rumme ca. 150 mennesker – hvortil kommer arbejdspladser m.v.

SVANEMØLLEGRUPPEN

I forslag A1 er det skitseret, at tunnelvæggen mod nord i Strandvænget og Ryvangs Allé, skal støbes 2 til 4 meter fra fundamentet til de to bygninger – flg. tegninger m.m. skal der bores og opsættes spunsvægge. Dette vil bevirke, at man skal ca. 24 meter ned i jorden, da tunnelloftet skal ligge ca. 8 meter under vejkrydset Strandvænget, Strandvejen, Svanemøllebroen og Ryvangs Allé. If. tegningerne skal arbejdsbredden for tunnelen mellem spunspladerne være ca. 32 meter – eller større og dybere end et afvige spor i Panama Kanalen – hvorfor lige nævne denne? På grund af grundvandet. Som det fremgår af plancher og beskrivelser omkring grundvandet i VVM-redegørelsen, skal man ikke ret dybt ned, før man støder på vand kun 2 til 2,5 meter. Derfor er der også i ejendommen Svanemøllegården en dyp pumpe til at holde vandet ude af kælderen. Desuden er store mængder af jordlagene opfyldt (5 til 7 meter) oven på en gammel strand med sand og skaller (se de gamle kort over området hos Matrikeldirektoratet) og først ca. 30 -35 meter nede er der kridt/kalk – og der findes også vandlommer.

Det anføres da også i rapporten, at forholdene omkring disse ejendomme og Svanemøllebroen som man kommer meget tæt på, er meget vanskelige, og der skal tages særlige hensyn, hvilket kræver særlige undersøgelser. Da bygningerne er af ældre dato mellem 80 og 100 år gamle, kan/vil der ske revnedannelser, især når spuns skal nedsættes: Først skal der bores, herefter vibreres og trykkes spunsplader ned meget tæt på bygningernes fundamenter. Desuden kan der ske sænkning af grundvandstanden, således at sydfløjen i begge bygninger synker mere end nord fløjen og der sker en skævvridning af ejendommene, og i værste fald kan bygningerne blive ubeboelig.

Hvis man laver forslag A1 – må der over for den enkelte ejer gives garantier for evt. erstatningsbolig ved alvorlige fejl. Desuden må evt. skader naturligvis betales af bygherren Københavns Kommune.

Derfor må Københavns Kommune stille en uvildig byggesagkyndig valg af ejerne til rådighed inden byggeriet påbegyndes, og det skal naturligvis betales af kommunen. Der må opsættes en kontrakt så evt. tvist om betaling af skader m.v. giver mulighed for en voldgift med særlig byggesagkyndig udpeget fra DTU.

Alle ejerne og beboerne som støder op til Strandvænget og Ryvangs Allé bør have mulighed for erstatningsbolig i byggeperioden (støj og luftforurening), og dette bør aftales med ejere og beboere inden arbejdet evt. sættes i gang ved Vejforslag A1.

Når man ser på de sider i VVM-redegørelsen som omhandler støj og luftforurening, særlig under byggefasen og ved arbejder i 24 timer 7 dage om ugen i op til 6 måneder hvor kommunen ønsker dispensation fra gældende regler – må det på det på det bestemteste frarådes. Der vil være overhængende fare for folk med dårlig hjerte og luftvejssygdomme m.m. og børn vil være særlig udsat i en sådan grad, at støjen og luftforureningen vil nedsætte deres levealder og lægge evt. kim til ad åre for en kræftsygdom.

Når man her i marts måned 2009 ser alle de ulykker med huse og kirker m.v. som kollapse ved udgravninger til Metro og veje – samt de ulykker som også er sket i Danmark på bygninger ved tætte udgravninger – bør A1 overhoved ikke gennemføres. Med mindre man vil eksproprierer de to 5 etage bygninger som ligger op til strandvænget og Ryvangs Allé.

Efter samtaler med byggesagkyndige som er civilingeniører ud i Vej og Brobygning – kan følgende sammenstilles:

SVANEMØLLEGRUPPEN

Vejforslag A1 vil være et af de mest tekniske komplicerede anlægsprojekter i nyere tid, budgetoverskridelser vil være større end DR-bygens koncertsal i % fordi der er ret mange ubekendte momenter i byggefasen, der ikke er taget med i budgettet.

Og ikke mindst hvorfor udsætte mennesker for sundhedsskadelig støj og luftforurening, med evt. erstatningskrav eller i værste fald dødsfald.

Derfor: Lav den borede tunnel med fuld cut & cover ved Ryparken idrætsanlæg så boldbanerne bibeholdes, og der lægges låg på Lyngbyvej – rensning af luften og dermed sænkning af støjen og luftforureningen for beboerne i Ryparken. Dermed vil Københavns Kommune leve op til de nye regler fra Miljøministeriet og Miljøstyrelsen.

For at illustrerer skade ved arbejde tæt på fundamenter henvises til ingeniørrapport COWI og forsikringselskabet Procon (vedhæftet i bilag). Skader på ejendommen Frederiksborggade 20 København var omfattende. Bygningen var udsat for revnedannelser. Metro byggeriet blev stoppet og ejendommen fik ny bundplade samt forstærket fundament. Under nedsætningen af spuns m.v. var den indvendige støj på 4 sal målt til 96dB(A). Desuden vedhæftet i bilag fra bladet Ingeniøren illustration om teorien for kollaps af hus i Köln – det samme kunne ske på Strandvænget og Ryvangs Allé straks eller ad årer.

RISIKO I KØBENGAVNS KOMMUNE FOR RADON I HUSET

Op til 3% af husene kan have for højt indhold af radon i indeluften.

Radon påvirker helbredet og kan give blodkræft.

Ved revnedannelser i fundamentet eller i bunden af klappaget m.v. under bygningen forårsaget af tunnel meget tæt på fundamentet under bygning samt efterfølgende fra vibrationer, kan der sive RADON ind i bygningen og dermed i lejlighederne.

Radon er en radioaktiv gas og kommer især fra undergrunden. Radon forhindres i at trække op i bygninger ved at gøre fundament, terrændæk, gulve, kældergulv og kælderydervægge lufttætte ved fx at udføre konstruktionerne af beton med omhyggelig udførelse, så der opnås en god, ensartet og revnefri konstruktion, og ved at tætte omkring rør- og kanal gennemføringer i disse bygningsdele. Der skal henvises til Bygge- og Boligstyrelsens Vejledning om Radon (se vedhæftet under bilag)

7. Omlægning af ledningerne: **gasfordelingsledning, hovedfjernvarmeledning m.v.**

Naturgasfordelingsledning max 50 bar, drift tryk 40 bar som forsyner al gas til Svanemølleværket som ligger i Svanemøllevej, Ryvangs Allé, Strandvejen og Strandvænget, skal omlægges ved vejforslag A1. Det tilkendegives i VVM-redegørelsen november 2008 (den udgave som var med dagsordenen i BR 29. januar 2009) på siderne 53. 54 og 57 om gasledningen, at gasledningen skal vurderes iflg. VVM-reglerne. Teknik og Miljøforvaltningen har ved annonce tilkendegivet, at de skønner, at der ikke skal laves en VVM-redegørelse for omlægningen. Svanemøllegruppen er af en anden opfattelse og har afgivet påklage til Naturklagenævnet. Påklagen ses nedfor:

SVANEMØLLEGRUPPEN

Østerbro den 17. marts 2009

Naturklagenævnet

Rentemestervej 8
2400 København NV

Påklage over omlægning af gasledning til Svanemølleværket uden VVM.

Ved annonce i Lokalavisen Østerbro den 18. februar 2009 var officielt følgende tekst, citat:

”Københavns Kommune, Center for Miljø, har vurderet, at omlægningen af en gasledning til Svanemølleværket i København, ikke vil påvirke miljøet væsentlig.

Projektet kan derfor gennemføres uden en særlig vurdering af virkningen på miljøet, VVM. Sagen er afgjort efter Miljø- og Energiministeriet VVM-bekendtgørelse nr. 1335 af 6. 12. 2006.

Omlægningen sker til et trace, som løber fra Svanemølleværket ad Rosbæksvej – Strandvejen – Strandøre til Strandpromenaden. Omlægningen vil være en følge af endelig vedtagelse af Vejforslag A i Nordhavnsvejprojektet mellem Helsingørmotorvejen i vest og Nordhavn i øst. Vedtages Vejforslag B skal gasledningen ikke omlægges. Nordhavnsvejsprojektet er i offentlig høring i to måneder fra uge 7 i 2009.

Afgørelsen kan for så vidt angår retlige forhold påklages til Naturklagenævnet.

Klage skal indgives skriftligt til: Naturklagenævnet, Rentemestervej 8, 2400 København NV, eller i e-post til nkn@nkn.dk. Klagen skal være Naturklagenævnet i hænde senest 4 uger efter denne bekendtgørelse.

Søgsmålsfristen er 6 måneder, ligeledes fra denne bekendtgørelse.

Naturklagenævnet opkræver et klagegebyr på 500 kr. Vejledning om forståelsen af 'retlige forhold' samt om klageregler og gebyrordning kan findes på nævnets hjemmeside www.nkn.dk

Få flere oplysninger om afgørelsen ved henvendelse enten via www.miljoe.kk.dk/vvm, e-post til miljo@tmf.kk.dk, eller eventuelt via brev til, Center for Miljø, Kalvebod Brygge 45 Postbox 259, DK 1502 København V.”

På det foreliggende grundlag er fristen for at afgive påklage til Naturklagenævnet den 18 marts 2009.

Det er vor opfattelse: At der skal gennemføres en VVM-redegørelse ud fra : BEK. Nr. 1335 af 06/12/2006, offentliggørelsesdato 22-12-2006 med henvisning til kapitel 3, VVM-pligt jfr. § 3 med henvisning til bilag 1 pkt. 16c.

Transmissionsgasledningen > 2. km, diameter over 12" (1" ~ 26,1545 mm) = 313,854 mm tryk < 25 bar, (se den endelige lovttekst på side 7 i denne skrivelse) .

SVANEMØLLEGRUPPEN

Dette bør udløse en VVM-redegørelse idet den påtænkte gasledning er mindst Ø 319 mm, har et tryk på max 50 bar og er over 2 km lang (se neden for disse fremkomne data).

Data for den ny gasledning bestyrker, at der skal laves en VVM-redegørelse. Der skal også henvises til Arbejdsministeriets bekendtgørelse 414 af 8. juli 1988 §2 stk. 2 ANSI/GPTC Z 280.1 – 1998 – samt:

At-vejledningen Vejledning om konstruktion, fremstilling, vedligeholdelse og drift af naturgasanlæg som tillæg til GPTC-Guide for Gas Transmission and Distribution Piping Systems, 1998 F.0.1 Juli 2001 samt:

”Pas på gasledningerne!” Udgivet af de danske naturgasselskaber og Københavns Energi 6. udgave, 2007. Tekniske forskrifter for arbejder i nærheden af by- og naturgasledninger Desuden henvises til VVM-redegørelsen og Miljøvurdering Nordhavnsvej november 2008 pkt. 4.3.3. siderne 53 og 54 samt 57. Naturgasfordelingsledning, vedhæftet.

Er det lovligt at fremsende et projekt, som man skønner, der ikke skal laves en VVM-redegørelse for, når projektet ikke er godkendt hos Arbejdstilsynet? Vi finder det meget besynderligt og foruroligende, at man skal bedømme et fantom for en VVM-redegørelse, som måske ikke bliver det trace, som kommunen ønsker, når dette kan ændres af Arbejdstilsynet eller totalt forkastes. Er det lovligt?

Subsidiært:

Hvis det måtte skønnes, at lovens krav omkring VVM-redegørelse §3 bilag 1 ikke er opfyldt, skal omlægningen af gasledningen betragtes i lovens forstand, ”at der sker en væsentlig miljøpåvirkning på miljøet”.

Det er vort synspunkt, at der skal udarbejdes en VVM-redegørelse på de afgivende oplysninger her i dette brev, der klart tilkendegiver en væsentlig ændring af miljøet og dermed udløser en VVM-redegørelse.

Denne påstand underbygges også af en meget mangelfuld eller næsten ingen oplysninger om naturgasfordelingsledningens tekniske data, samt projektets trace ikke er forelagt/ godkendt i Arbejdstilsynet, som den myndighed som godkender og fører tilsyn med naturgasfordelingsledninger, således at der på dette grundlag er en VVM-redegørelse påkrævet. Desuden henvises til VVM-redegørelsen af november 2008 side nr. 54

Citat:

”Omlægning af gasledning skal vurderes jf. VVM-reglerne....”

De efterfølgende sider er en uddybning af teksterne, samt dokumenter og uddrag af love, bekendtgørelser, forskrifter og vejledning, som underbygger påkrav for en VVM-redegørelse, for den ønskede omlægning, samt hele traceet af naturgasfordelingsledningen.

oooOooo

Vi har indsamlet følgende oplysninger om naturgasfordelingsledningen i Strandvænget:

TEKNISKE FAKTA OM GASLEDNINGEN FRA DONG; BRANDVÆSNET; POLITIET ; ARBEJDSSTILSYNET og KØBENHAVNS KOMMUNEPLAN.

SVANEMØLLEGRUPPEN

Arbejdstilsynet er den myndighed der skal godkende og føre tilsyn med transmissionsgasledninger (tryk 80 – 50 bar) og fordelingsledninger (tryk 19 – 50 bar).

Den nuværende naturgasfordelingsledning har trace fra Kildeskovhallen Gentofte - via små veje til Svanemøllevej – Ryvangs Allé – Strandvejen – Strandvænget og til Svanemølleværket.

Der er ikke mange konkrete oplysninger om den nye gasledning. Det oplyses dog, at ved en evt. omlægning af en gasledning med et tryk på 40 bar i drift tryk, at den skal lægges i kraftigt stålrør, grundet sikkerheds afstandskrav til bygninger m.v..

Ud fra dette, anser vi den ”nye” gasledning betegnet som fordelingsledning i lovens og bekendtgørelsernes forstand med max tryk på 50 bar og dermed måske samme data som nuværende gasledning i Strandvænget – hvor følgende oplysninger er indhentet.

Naturgasfordelingsledning, indvendig mål DN 300 mm stål, tykkelse 6,7 mm gasrør størrelse diameter 306,7 mm er fra 1984; ved 37 bar overtryk, projekteringsflow ca. 1.776.000 Nm³/24h (Nm³ = normalkubikmeter, luftarts rumfang ved temperatur = 0 ° og trykket 1 atmosfære). Gasledningen leverer det totale forbrug af naturgas til Svanemølleværket. Eneste gasledning (betegnelse fordelingsledning 19 – 50 bar) i Københavns Kommune hvor der skal transporteres farligt gods som benzin, kemikalier og sprængstof m.v. hen over.

Naturgasfordelingsledningen blev opgraderet i 1994 til max 50 bar tryk, ved at der fra Ryvangs Allé under Strandvejen og frem til nr. 5 i Strandvænget blev nedlagt nyt rør på 19 mm tykkelse med en diameter på 319 mm ca. 70 m. Rest gasledningen fra 1984 er ca. 330 meter lang og 6,7 mm tyk diameter 306,7 mm som løber mod Svanemølleværket med en gas station på Strandvænget 61.

Københavns Politi har udarbejdet en beredskabsplan nr. 808 for naturgasfordelingsledningen.

Ved brat fald/stigning af trykket i gasrøret er anbragt sikkerhedsventiler på Strandvænget 61 ca. 20 meter fra Svanemølleværket, samt på Svanemøllevej/Norgesmindevej som lukker automatisk. Dvs. en strækning på ca. 1,5 kilometer.

Vi skal også henvise til hele naturgasfordelingsledningen trace oplyst i Københavns Kommune kommuneplan tillæg.

Desuden skal vi henvise til meget detaljeret tegninger med trace samt placering dybde m.v. fra DONG, trace kort fra 1985 mærket med tegningsnummer:

23-636-RG-0001 - 23-636-RG-0002 - 23-636-RG-0003 - 23-636-RG-0004 - 23-636-RG-0005
 23-636-RG-0006 - 23-636-RG-0007 - 23-636-RG-0008 - 23-636-RG-0009 - 23-636-RG-0010
 23-636-RG-0011 - 23-636-RG-0012 - 23-636-RG-0013 - 23-636-RG-0014 - 23-636-RG-0015
 23-636-RG-0015 - 23-636-RG-00016 - 23-636-RG-0017 - 23-636-RG-0018.

I dag er længden på naturgasfordelingsledningen ca. 6 km. Ved den foreslåede omlægning bliver naturgasfordelingsledningen af ca. samme længde som i dag, efter vort skøn. Forvaltningen oplyser intet derom.

SVANEMØLLEGRUPPEN

Vi har forstået, at et nyt trace for gasledningen går fra Svanemølleværket – ad Strandvænget – Strandpromenaden – Strandøre – Strandvejen og Rosbæksvej til Svanemøllevej hvor den kobles på eksisterende ledning midt i vejen.

På denne strækning skal naturgasfordelingsledningen passere følgende områder og tekniskinstallationer m.v.:

Grundvandstanden ligger ca. 1,5 meter under terræn frem til Strandvejens område. Området er opfyldt med strandskaller og jord fra udgravningen af Københavns Frihavn i 1912, forholdsvis blød undergrund, hvilket kan have indflydelse på det tryk, som vil påvirke gasledningen fra trafikken.

Der findes fredede og bevaringsværdige bygninger langs traceet

- påtænkt rekreativt udlagt strandareal, hvor gasledningen går gennem det udlagte lokalplanforslags område med allé af lindetræer
- ved krydset Vesterled /Strandøre ligger en meget stor kloak
- forbi Renseanlæg og pumpestation på Strandøre med kloaker som også er tilsluttet oversvømmelsesbassin fra Ryparken
- gennem grønt rekreativt område ”park” med meget høje bøge og ege træer m.v.
- herefter meget tæt på benzinstation
- måske gennem et område tilhørende Gentofte Kommune
- tæt på institutioner og læreanstalt
- langs vejene er der meget store bøge og egetræer m.v.
- vejbredden på Strandøre er ca. 9 meter med to vejspor cykelsti og fortov.
- der ligger fjernvarme forsyning og afløb samt større kloak.

Ved personlig fremmøde hos Arbejdstilsynet har vi fået aktindsigt med alle relevante oplysninger og gennemsyn af dokumenter vedr. naturgasfordelingsledningen i Strandvænget.

Vi kunne ikke få verificeret om Københavns Kommune / DONG havde indsendt det endelige forslag til det nye trace for godkendelse hos Arbejdstilsynet. Arbejdstilsynet oplyser, at man kun tager stilling til konkrete foreslåede projekter og besvarer ikke spørgsmål om evt. omlægning af gasledningens trace.

Arbejdstilsynet **SKAL** godkende projektet med det nye trace og nedlæggelse af det gamle m.v.. Efterfølgende fører Arbejdstilsynet tilsyn med gasledningen, se vedhæftet uddrag af Arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 414 af 8. juli 1988 med senere ændringer.

Københavns Kommune Teknik og Miljøforvaltningen afd. Miljø skønner, at der ikke skal laves en VVM-redegørelse med henvisning til BEK nr. 1335 af 06/12/2006 Miljøministeriet ud fra følgende tekst i VVM-redegørelsen og Miljøvurdering Nordhavnsvej november 2008 :

Uddrag fra NORDHAVNSVEJ VVM-redegørelse og Miljøvurdering november 2008 siderne 53 og 54 samt 57. Naturgasfordelingsledning.

SVANEMØLLEGRUPPEN

4.3.3.1 Ledningsomlægninger i Strandvænget/Ryvangs Allé
Der vil være ledningsomlægninger i Strandvænget, Ryvangs Allé og områder nord herfor.

Dong Energy - 40 bar gasledning

DONG-Energy har en 40 bar gasledning liggende i tunneltracéet i Strandvænget, Strandvejen og Ryvangs Allé. Ledningen, som kommer fra nord ad Svanemøllevej, er hovedforsyning til Svanemølleværket og kan kun kortvarigt afbrydes.

Det er i samarbejde med Dong-Energy besluttet at arbejde videre med en løsning, hvor gasledningen omlægges i et nyt tracé uden for tunnelområdet. Ledningen omlægges fra den sydlige del af Strandvænget via Strandpromenaden, Strandøre, Strandvejen og Rosbæksvej til Svanemøllevej, hvor ledningen forbindes til den eksisterende gasledning. Det omlagte ledningstracé er på ca. 1000 m. For at kunne overholde afstandskravene til ejendommene på strækningen foreslås det at lægge gasledningen i kraftige stålføringsrør.

Omlægningen af gasledningen skal ske inden anlægget af Nordhavnsvej i området Strandvænget/Strandvejen/Ryvangs Allé påbegyndes. Det forventes, at omlægningen medfører, at Strandpromenaden, Strandøre og Rosbæksvej skal lukkes for gennemkørende trafik i anlægsperioden. Ved anlægget af ledningsstrækningen i Strandvejen mellem Strandøre og Rosbæksvej, skal der endvidere påregnes lokale omlægnings af trafikken på Strandvejen.

Omlægningen af gasledningen skal vurderes jf. VVM-reglerne. Projektering, myndighedsbehandling og udførelse af en ny 40 bar gas ledning, vurderer Dong til at vare 2 år.

4.3.4 Ledningsomlægninger Vejforslag A2

Der er i forslagene til ledningsomlægningerne for Vejforslag A1, jf. afsnit 4.3.3.1, taget hensyn til den senere videreførelse af vejen til Nordhavn under Svanemøllebugten.

I Vejforslag A1 er Dong Energy's 40 bar gasledning, CTR transmissionsledning og KE Fjernvarmes hovedledning i Strandvænget omlagt til Strandpromenaden, således at tunnel i Vejforslag A2 krydser under disse ledninger. Ledningerne skal i anlægsfasen ophænges i midlertidige broer på tværs af byggegruben for tunnelen. Tilsvarende ophæng skal ske for kloakledningen fra pumpestationen ved Scherfigsvej til pumpestationen i Strandvænget, samt for mindre fordelingsledninger i Strandpromenaden.

I Nordhavnsområdet skal fordelingsledninger i Færgehavnsvej påregnes omlagt øst om tunnelrampeanlægget.

Desuden fremsættes bemærkning om, at hvis man ikke beslutter, at lave forslag A1, men forslag B, så bortfalder forslag A1 og dermed også A2.

Vi finder det besynderligt, hvis man fremsender et projekt, som man skønner, der måske ikke skal laves en VVM-redegørelse for og som ikke er godkendt hos Arbejdstilsynet, ville det være som at

SVANEMØLLEGRUPPEN

bedømme et fantom for en VVM-redegørelse – når det måske ikke bliver det trace, som kommunen ønsker, og som kan ændres af Arbejdstilsynet.

Desuden må der rejses alvorlig tvivl om lovligheden ved forslag A2. Kommunen vil lægge naturgasfordelingsledning med op til 50 bar tryk oven på en tunnel i A2 forslaget. Tunnelen er ca. 30 meter bred – vi finder ikke i lovteksterne, at dette er lovligt. Havde det været Sverige, var det absolut forbudt.

For at illustrere hvor farlig en ulykke kan være, med en sådan gasledning, er vedhæftet billeder som er fotograferet (siderne 17-18-19) på blot 1,2 km afstand og viser en prøvesprængning i Jægerspris militærområde foretaget af Force Technology for et Japansk selskab, som producerer stålrør for gasledninger.

Ved denne sprængning var samme gas mængde som står mellem de to lukkestationer på Strandvænget og Svanemøllevej – dette udløste en ildkugle på 0,51 sek., ca. 300 meter høj og ca. 200 meter bred med en temperatur på op til 1.200°C. Gasrøret blev åbnet ved sprængningen med en revne som løb ca. 300 meter pr. sek. under sprængningen. Jord, sten m.v. som var lagt oven på gasledningen (lagt i 1,5 meter dybde), blev slynget ud ved sprængningen i op til 1 km afstand.

Med venlig hilsen
Svanemøllegruppen

Formand Claus Borre
Strandvænget 6
2100 København Ø
E-mail: claus@cborre.dk

Fleming Kjer.
Strandvænget 3
2100 København Ø
E-mail: flkjer@oncable.dk

oooOooo

Vi skal henvise til følgende lovtekster m.v.:

Bekendtgørelse om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning ¹⁾

I medfør af §§ 11g, stk. 4, 11h, 11i, stk. 1, 52, stk. 3 og 4 og 64, stk. 2 i lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 883 af 18. august 2004 som ændret senest ved lov nr. 571 af 24. juni 2005, § 35, stk. 1 i lov om råstoffer, jf. lovbekendtgørelse nr. 886 af 18. august 2004 som ændret ved lov nr. 566 af 24. juni 2005, § 67, stk. 2 i lov om naturbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 884 af 18.

SVANEMØLLEGRUPPEN

august 2004 som ændret ved lov nr. 567 af 24. juni 2005, samt § 7 i lov nr. 571 om ændring af lov om planlægning af 24. juni 2005 fastsættes:

Kapitel 3

VVM-pligt

§ 3. Ved nyanlæg og væsentlige ændringer af bestående anlæg, der kan sidestilles med nyanlæg, opført på bilag 1, skal kommunalbestyrelsen offentliggøre forslag til kommuneplanretningslinjer for anlægget. Forslaget skal ledsages af en redegørelse, der indeholder en vurdering af anlæggets virkning på miljøet, jf. dog stk. 3.

Stk. 2. Ved nyanlæg og ændringer af bestående anlæg opført på bilag 2, skal kommunalbestyrelsen offentliggøre forslag til kommuneplanretningslinjer for anlægget, når anlægget på grund af dets art, dimensioner eller placering må antages at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet. Ved vurdering heraf skal der tages hensyn til kriterierne i bilag 3. Forslaget skal ledsages af en redegørelse, der indeholder en vurdering af anlæggets virkning på miljøet.

Stk. 3. Anlæg, som udelukkende eller hovedsagelig tjener til udvikling og afprøvning af nye metoder eller produkter, og som ikke skal anvendes mere end 2 år, er kun omfattet af reglerne i stk. 1, hvis anlægget på grund af dets art, dimensioner eller placering må antages at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet. Ved vurdering heraf skal der tages hensyn til kriterierne i bilag 3.

Bilag 1

Anlæg omfattet af § 3, stk. 1

16.

- a) Rørledninger til transport af gas, olie eller kemikalier med en diameter på over 800 mm og en længde på over 40 km.
- b) Rørledninger på mere end 1 km til transport af giftige, miljøfarlige eller brandfarlige væsker udenfor den pågældende virksomheds eget område.
- c) Transmissionsledninger længere end 2 km længde for naturgas og liniestationer i forbindelse med transmissionsledninger, dog undtaget ledninger med en diameter op til 12" med tryk på 25 bar og derunder.

Arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 414 af 8. juli 1988 med senere ændringer - ikke autoriseret sammenskrivning

SAMMENSKRIVNINGEN omfatter bekendtgørelse

- nr. 414 af 8. juli 1988, der trådte i kraft den 1. august 1988, og

SVANEMØLLEGRUPPEN

- **nr. 1025 af 16. december 1999, der trådte i kraft den 3. januar 2000, og**
- **nr. 979 af 1. november 2000, der trådte i kraft den 1. december 2000**

I henhold til § 40, § 41, § 44, § 46, § 73, § 74 og § 84 i lov om arbejdsmiljø, jfr. arbejdsministeriets lovbekendtgørelse nr. 646 af 18. december 1985, som ændret ved lov nr. 220 af 22. april 1987 fastsættes:

Kapitel 2 - Almindelige bestemmelser

§ 2. Naturgasanlæg skal fremstilles af egnede materialer og konstrueres og udføres således, at de med sikkerhed kan modstå de påvirkninger, de kan forventes udsat for, og således at de kan betjenes sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt. Betjening, eftersyn, vedligeholdelse m.v. af anlæggene skal planlægges, tilrettelægges og udføres således, at driften er sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarlig.

Stk. 2. Som grundlag for opfyldelsen af bekendtgørelsens krav til anlæggenes fremstilling, konstruktion og drift anerkendes: ANSI/GPTC Z 380.1 -1998, GPTC Guide for Gas Transmission and Distribution Piping Systems, 1998-2000, Volume One, revideret juni 1998, med de ændringer, der er angivet i Arbejdstilsynets tillægsbestemmelser. GPTC er en forkortelse for Gas Piping Technology Committee. Guiden er 15. juni 1998 godkendt af American National Standards Institute.

At-VEJLEDNING

Naturgasanlæg

Vejledning om konstruktion, fremstilling, vedligeholdelse og drift af naturgasanlæg som tillæg til GPTC-Guide for Gas Transmission and Distribution Piping Systems, 1998
F.0.1
Juli 2001

192.5 Class locations

SVANEMØLLEGRUPPEN

Tillæg:

(D)

Fastlæggelsen af zoneinddelingen skal ske på grundlag af de for området gældende udbygningsplaner (region- og kommuneplaner) på ansøgningstidspunktet for rørledningen.

(E)

Transmissionsledninger tillades kun i class location 4 efter særskilt ansøgning og tilladelse.

(F)

Afstanden mellem transmissions- og fordelingsledninger og bygninger, beregnet til ophold for mennesker, bør være så stor som muligt, og afvigelse fra nedenstående beregnede minimumsafstand bør kun ske i undtagelsestilfælde.

Minimumsafstand mellem transmissions- og fordelingsledningers centerlinje og ovennævnte bygninger beregnes ved formlen:

$A = 1,5 \times D \times P \times F$ hvor

A = minimumsafstand til bygningen (meter)

D = udvendig rørdiameter (meter)

P = ledningens beregningstryk (bar)

F = den anvendte design factor, som minimum den i GPTC-Guiden § 192.111 anførte.

Såfremt ovennævnte minimumsafstand fraviges, skal der træffes supplerende foranstaltninger. Afstanden skal dog være mindst 2 m. For ledninger, hvis driftstryk er større end 16 bar, gælder følgende:

1. Beregnet minimumsafstand større end 20 m

SVANEMØLLEGRUPPEN

Såfremt afstanden er mindre end den beregnede minimumsafstand, skal der foretages 100 pct. ikke-destruktiv kontrol af alle montagesvejsninger for den del af rørene, der ligger nærmere end den beregnede minimumsafstand.

Afstande mindre end 20 m vil kun kunne tillades efter ansøgning og da mod 100 pct. ikke-destruktiv kontrol og en forøgelse af rørets godstykkelse på den pågældende strækning svarende til designfaktoren i en højere class location, altså $F = 0,60$ for class location 1, $F = 0,50$ for class location 2 og $F = 0,40$ for class location 3.

Afstande under 10 m vil kun i undtagelsestilfælde kunne tillades og da kun efter ansøgning, når der foruden 100 pct. ikke-destruktiv kontrol og eventuelt en reduktion af designfaktoren som nævnt ovenfor anvendes beskyttelsesrør (sleeve) eller andre foranstaltninger.

Længden af det rørstykke, der i henhold til foranstående skal forstærkes, henholdsvis omgives af beskyttelsesrør, er principielt fastlagt af længden af den bygning, som gasledningen passerer. Den forstærkede henholdsvis med beskyttelsesrør omgivne ledningsstrækning skal være så lang, at afstanden målt fra de to begrænsende hushjørner til ledninger, der ikke er forstærket eller beskyttet, er mindst 20 m.

2. Beregnet minimumsafstand mellem 10 og 20 m

Hvis afstanden er mindre end den beregnede minimumsafstand, skal der foretages 100 pct. ikke-destruktiv kontrol af alle montagesvejsninger for den del af rørene, der ligger nærmere end den beregnede minimumsafstand.

Afstande mindre end 10 m vil kun kunne tillades efter ansøgning og da mod 100 pct. ikke-destruktiv kontrol og eventuelt andre foranstaltninger, fx en forøgelse af rørets godstykkelse på den pågældende strækning eller anvendelse af beskyttelsesrør.

3. Beregnet minimumsafstand mellem 2 og 10 m

Afstande mindre end den beregnede minimumsafstand vil kun kunne tillades efter ansøgning og da mod 100 pct. ikke-destruktiv kontrol og eventuelt andre foranstaltninger, fx en forøgelse af godstykkelsen eller anvendelse af beskyttelsesrør som nævnt under pkt. 1.

(I)

For naturgasledninger på eller i nærheden af DSB's område gælder endvidere "DSB's almindelige betingelser for naturgasanlæg".

Pas på gasledningerne!

● Udgivet af de danske naturgasselskaber og Københavns Energi
6. udgave, 2007

Tekniske forskrifter for arbejder
i nærheden af by- og naturgasledninger

SVANEMØLLEGRUPPEN

8 | Pas på gasledningerne

6. Servitútbælter, risikozoner og sikkerhedszoner

Et *servitútbælte* er et område omkring en gasledning, hvor der er tinglyst en servitut. Der er et servitútbælte omkring alle transmissions-, fordelings- og distributionsledninger på privat grund.

Der må ikke arbejdes i servitútbæltet uden tilladelse fra gasselskabet.

En *risikozone* er et område omkring en gasledning, hvor der af sikkerhedsmæssige grunde skal indhentes ledningsoplysninger og eventuelt anmodes om ledningspåvisning, før der må arbejdes.

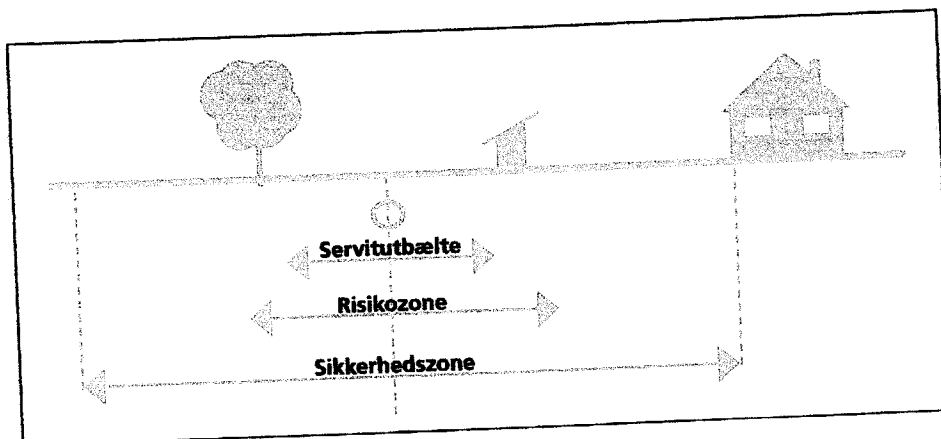
En *sikkerhedszone* er et område omkring en gasledning, hvor der ikke må opføres bygninger til ophold for mennesker, hverken boliger, arbejdsrum, drivhuse eller lignende.

Bredden af servitútbælter, risiko- og sikkerhedszoner fremgår af nedenstående oversigt. Bredden skal forstås således, at står der fx 2 x 5 m, betyder det 5 m på hver side af ledningen.

Bredde for servitútbælter, risiko- og sikkerhedszoner, meter

Ledningstype	Servitútbælte, meter	Risikozone, meter	Sikkerhedszone, meter
Transmissionsledninger	2 x 5	2 x 20	2 x 20
Fordelingsledninger	2 x 5	2 x 10	2 x (5-20) ¹⁾
Distributionsledninger	2 x (2-4) ¹⁾	2 x 5	
Stikledninger	2 x (1-2) ¹⁾	2 x 1	

1) Gasselskabet kan oplyse den aktuelle afstand.



Figur 1:
Servitútbælter, risikozoner, sikkerhedszoner

7. Afstandskrav til andre ledningsanlæg

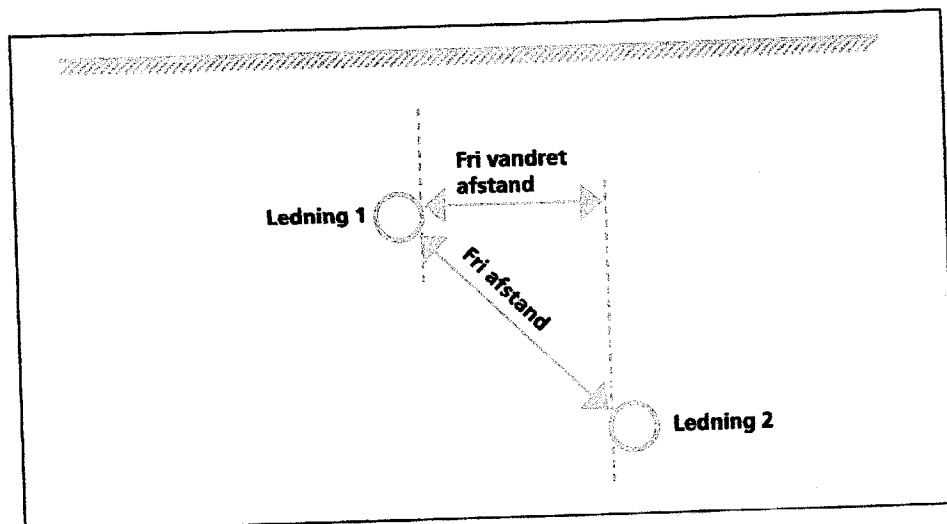
Afstanden mellem naturgasledninger og andre ledningsanlæg skal altid være sådan, at det er muligt at foretage reparationer på ledningerne.

Derudover gælder en række frie mindsteafstande, se de tre skemaer for henholdsvis transmissionsledninger, fordelingsledninger og distributionsledninger.

For transmissions- og fordelingsledninger forstås mindsteafstanden som den frie vandrette afstand.

For distributionsledninger forstås mindsteafstanden som afstanden fra overflade til overflade. Der skal dog være en fri vandret afstand på 0,30 m.

Alle rør til fremføring af et eller flere rør, kabler, lysleder eller lignende er at betragte som et trækrør.



Figur 2:
Fri afstand og fri vandret afstand

Afstandskrav for Fordelingsledninger

Ledningstype	Anlægsart	Krydsninger, meter	Parallelføring, meter ⁵⁾
Ledninger uden hulrum	Tele- og lyslederkabler Antennekabler Elkabler ≤ 20 kV	0,30	0,30
	20 kV < Elkabler ≤ 132 kV	0,30 ¹⁾	1,00
	Elkabler > 132 kV Flere elkabler i bundt 20 - 132 kV	Separat bedømmelse. Kontakt gasselskabet	
Ledninger med hulrum	Brønde o.l. Vejafvandringsbrønde	1,00	
	Markdræn ≤ Ø15 cm Vejkassedræn ≤ Ø15 cm	0,15	1,00 ⁴⁾
	Markdræn > Ø15 cm Kloak- og rørledninger Kabelkanaler/trækrør	0,30	
Trykledninger	Vandledninger Trykspildevandsledninger	0,30	0,50 ³⁾
	Fjernvarmeledninger	0,50	1,00 ²⁾
	Dampledninger	0,50	3,00 ²⁾
Andet	Stolper o.l.	1,00	
	Træbeplantninger	2,00	
	Fundamenter, Åbne kældernedgange	Separat bedømmelse. Kontakt gasselskabet	
	Vindmøller, master og andre høje konstruktioner	2 x konstruktionens højde eller separat bedømmelse	

- 1) Uisolerede ledere skal isoleres 5 meter på hver side af krydsningspunktet.
- 2) Afstandskravene til fjernvarme- og dampledninger kan fraviges for nogle ledningstyper – kontakt gasselskabet.
- 3) Afstanden til en trykspildevandsledning skal være 1 meter, hvis den anlægges med ensidigt fald.
- 4) Afstanden til vej-kassedræn kan i visse tilfælde reduceres til 0,30 meter – kontakt gasselskabet.
- 5) Kontakt gasselskabet, hvis ledningen er sikret ved servitut.

8. Når der projekteres

Indhent ledningsoplysninger

1. september 2005 blev det lovpligtigt for alle professionelle graveaktører at indhente ledningsoplysninger i Ledningsejerregistret (LER), inden der må udføres gravearbejde i offentligt vejareal eller areal udlagt til privat fællesvej. Oplysninger søges via <http://www.ler.dk/>.

Når der forespørges i LER, fås en liste over ledningsejerne. Herefter skal graveaktøren kontakte ledningsejerne for at få præcise oplysninger om ledningernes placering.

Efter der er forespurgt i LER, skal der - som altid - søges gravetilladelse hos den relevante vejmyndighed.

Det anbefales at indhente alle relevante ledningsoplysninger i god tid ved projektering af nye anlæg i nærheden af gasledninger.

Tegninger udleveret til projektering må kun bruges ved projekteringen. Ved start af entreprisen skal entreprenøren rekvirere nye tegninger.

Få en gravetilladelse ved arbejde i servitútbælte

Der skal indhentes *gravetilladelse* hos gasselskabet, før der må graves eller udføres anlægsarbejder i gasledningers servitútbælte.

Ansøgningen skal indeholde alle relevante tegninger og øvrige oplysninger. Indhent tilladelsen i god tid (normalt 3 uger før arbejdet ønskes påbegyndt).

Gasselskabet skal godkende frigravning af gasledninger

Et projekt skal forelægges gasselskabet, hvis det er nødvendigt at frigra ve dele af gasanlægget. Gasselskabet kan kræve forskellige sikkerhedsforanstaltninger, fx at der lægges beskyttelsesrør om gasledningen, eller at det nye anlæg flyttes.

Gasledninger skal sikres og beskyttes

Gasledningers understøtning må ikke forringes midlertidigt eller varigt p.g.a. grave eller anlægsarbejde.

Læg jernplader eller lignende over eksisterende ledningstracéer, når der skal køres med tungt materiel på ubefæstede arealer.

Hvis der skal foretages sprængninger

Distributions- og stikledninger af plast (PE)

Sprængninger i jord og objekter nedgravet i jord nærmere end 100 m fra en distributionsledning skal godkendes af gasselskabet, før sprængningen må udføres. Dog må der uden godkendelse fra gasselskabet sprænges med en ladning under 1 kg eksplosivt stof pr. salve i en afstand af mindst 6 m fra en gasledning af plast eller med en ladning under 0,1 kg eksplosivt stof pr. salve i en afstand af mindst 3 m fra en gasledning af plast.

SVANEMØLLEGRUPPEN

14 | Pas på gasledningerne

Sprængning af ladning større end 1 kg i en afstand af mindst 6 m eller med en ladning større end 0,1 kg eksplosivt stof pr. salve i en afstand af mindst 3 m fra en gasledning af plast accepteres, når ledningen er påvist og afstanden R og ladningen L følger nedenstående formel:

$$R \geq 14 \cdot \sqrt{L}$$

hvor:

R = Den vinkelrette afstand mellem ledning og sprængning i meter
L = Den samlede ladning i salven i kg

Transmissions- og fordelingsledninger

Sprængninger i jord og objekter nedgravet i jord nærmere end 100 m fra transmissions- og fordelingsledninger skal godkendes af gasselskabet, før sprængning udføres.

Sprængning accepteres ikke inden for servitútbæltet (2 x 5 m). Sprængning uden for servitútbæltet accepteres, når ledningen er påvist af gasselskabet og afstanden R og ladningen L følger nedenstående formel:

$$R \geq 14 \cdot \sqrt{L}$$

hvor:

R = Den vinkelrette afstand mellem ledning og sprængning i meter
L = Den samlede ladning i salven i kg.

Ovennævnte vil give max. 0,12 kg eksplosivt stof pr. salve i en afstand af mindst 5 meter fra en påvist transmissions- og fordelingsledning.

Ansøgning om tilladelse til sprængning

Ansøgning om sprængning skal indeholde fuldstændige oplysninger om sprængladningernes størrelse, antændelsesmetode, anbringelse (skitse over område) og forventet afstand til gasledninger, samt hvem der er ansvarlig.

NB! Servitútbæltet ved transmissions- og fordelingsledninger er tinglyst på de mapper, som er berørt.

Hvis der skal plantes træer

Der må ikke

- plantes træer med dybtgående rødder i servitútbælter.
- plantes træer over en gasledning.
- plantes træer nærmere end 2 m fra en gasledning uden tilladelse fra gasselskabet.

Eksempler på træarter med højtliggende rødder

Blodblomme	Graner	Røn
El, grå	Hylde	Syren
El, Grøn	Kirsebær	Tørstetræ
Frugttræer	Paradisæble	Vrietorn

SVANEMØLLEGRUPPEN



SVANEMØLLEGRUPPEN



SVANEMØLLEGRUPPEN



SVANEMØLLEGRUPPEN

Som det fremgår fra hæftet Tekniske tegninger december 2008 kan det nye trace hvis A1 gennemføres blive til:

Fra Svanemøllevej gennem haverne mellem bygningerne på Strandvejen nr. 59 og 61 over Strandveje og ned ad Svanevænget højresving af Vesterled, højresving til Strandvænget og tilsluttes med det gamle trace. Se tegningerne D-A10-2401 og D-A10-2402.

Da ledningen skal passere privat matrikler samt en offentlig privat vej er der ikke tilkendegivet om ekspropriation m.m. herunder de sikkerhedszoner som er påkrævet jfr. lov m.m.

Dette er en mangel ved VVM-redegørelsen, at dette ikke oplyses – samt hvilke konsekvenser og restriktioner det måtte have for ejerne fremover.

Dog oplyses det at gammel fjernvarme beton kanal skal fjernes og at Strandvænget og Vesterled lukkes for trafik i omlægningsperioden.

Dvs. at det ikke vil være muligt at parkere på Svanevænget for ejerne af rækkehusene og det vil ikke være muligt at komme til ens matrikel på nord siden af vejen med sin bil eller at de garager i ejendommene Svanemøllegården og Ulfgården ikke kan få deres biler ud eller ind.

Derfor må der betales kompensation for de ulemper og manglende for manglende parkering for de enkelte matrikel nr. i Svanevænget samt lejen som betales for garagerne ca. 36. i Svanemøllegården og Ulfgården. Desuden må vejen og fortove m.v. reetableres uden regning for beboerne som bliver berørt ved det nye trace.

ELLER:

På tegning nr. D-A10-2404 Proj. Fjernvarmeledning (CTR) og D-A10-2401 og D-A10-2403 trace mærkes med blå. Her kan ses at som alternativ kan fjernvarmeledningen få følgende trace:

Fra Strandvejen ad Østerled sving til højre ad Vesterled til kryds Svanevænget /Vesterled og til venstre ad Svanevænget til Strandpromenaden og frem til Strandvænget.

Som beskrevet i ovenanførte må der også her gives kompensation til de berørte matrikel nr. med denne trace.

8. Nedlæggelse af parkeringspladser

På Strandvænger ved A1 forslaget nedlægges der ca. 150 parkeringspladser på gadeplan samt i parkerings kælder.

9. BILAG:

Støj fra veje

– ny vejledning fra Miljøstyrelsen

Den gamle vejstøjvejledning "Trafikstøj i Boligområder" fra 1984 er efter mere end 20 år blevet afløst af en ny vejledning fra Miljøstyrelsen: "Støj fra veje", nr. 4/2007. Som noget nyt tager den nye vejledning de eksisterende støjproblemer og støj fra nye veje op. Der er indført nye støjindikatorer og ny støjberegningsmetode, og derfor er grænseværdierne for vejstøj blevet justeret.

Af cand. techn. soc. Hanne Lylov Nielsen, Miljøstyrelsen, hly@mst.dk
Specialkonsulent Jørgen Jakobsen, Miljøstyrelsen, jjak@mst.dk

Miljøstyrelsen har netop offentliggjort en ny vejstøjvejledning: "Støj fra veje", nr. 4/2007. Vejledningen erstatter vejledning nr. 3/1984 "Trafikstøj i boligområder". Miljøstyrelsen har valgt at udarbejde en ny vejledning, fordi der skal skabes overensstemmelse med den støjkortlægning, der gennemføres som følge af støjbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 717 af 13. juni 2006). Det betyder, at der med den nye vejledning indføres nye støjberegningsmetoder og støjindikatorer, og i konsekvens heraf er de vejledende støjgrænser justeret. Derudover er der siden 1984 høstet mange erfaringer med støjhensyn i lokal- og kommuneplanlægningen, og dem har vi ønsket at bringe videre i form af en opdatering af den gamle vejledning. Ligesom i den gamle vejledning er der stadig fokus på, hvordan støjgener kan forebygges gennem kommune- og lokalplanlægning, men den nye vejledning tager også eksisterende støjproblemer op, ligesom den beskæftiger sig med støj fra nye veje.

Mindre larm i gaderne?

Det er vores håb, at den nye vejledning kan være med til at begrænse den støjbelastning fra vejtrafikken, som især mennesker i tætbefolkede og tætbeholdede områder udsættes for. Om dette håb bliver indfriet afhænger helt af, hvordan den nye vejledning bliver modtaget af vej- og planmyndighederne og af den politiske vilje til at prioritere vejtrafikstøj i den regionale og lokale planlægning.

Lad os først slå fast, at antallet af støjbelastede boliger stadig er for højt. Det vil det efter al sandsynlighed også være i mange år

frem. Der er gennem de sidste 10-15 år blevet mærkbart mere trafik i gaderne. Antallet af kørte personkilometre øges. Dertil kommer, at EU's krav til fx hvor meget dæk og køretøjer må støje, måske godt kunne være skrappere. Det er medvirkende til, at der specielt i byerne er blevet længere mellem de fredelige pletter. Men selv med det udgangspunkt og selv om der er mange andre, ofte modsatte krav til, hvad kommune-, trafik- og lokalplaner skal opfylde, har fremsynede vej- og planmyndigheder en stor betydning for, hvor mange mennesker, der skal leve med for meget vejtrafikstøj i deres hverdag.

Støj kan forebygges gennem planlægning

En del støjbelastning kan forebygges gennem velovervejet planlægning. Det var fokus i den gamle vejledning, og det er fortsat i fokus i den nye vejstøjvejledning, "Støj fra veje". Her har vi set på tre planlægningssituationer i henholdsvis områder uden betydende støj, i områder hvor der er støj og endelig i eksisterende boligområder, hvor der er støj.

I områder uden betydende støj (dvs. støj under de vejledende støjgrænser) er der normalt ikke behov for en særlig indsats for at reducere støjen. I nye områder med støj bør derimod samtlige virkemidler til at reducere støjen overvejes, herunder både støjafskærmning og tilpassede bebyggelsesplaner. Nogle steder kan der være mulighed for samtidig at omlægge trafikken, så støjen ved boligene bliver lavere, eller der kan være mulighed for at lægge støjdæmpende asfalt på vejen.

Støjafskærmning eller lignende bør indgå i lokalplanens bestemmelser som forudsætning for den fremtidige arealanvendelse.

Også for nye boliger i eksisterende byområder bør samtlige virkemidler til reduktion af støjen overvejes (fx asfalt, afskærmning og bebyggelsesplaner). På grund af forholdene i tæt, bymæssig bebyggelse vil der ofte være behov for afskærmende eller særligt lydisolerende facadekonstruktioner, som sikrer, at lyden dæmpes selv om vinduerne åbnes. Desuden bør boligerne disponeres ud fra hensyn til støjen, så sove- og opholdsrum orienteres mod den stille facade. I lokalplanens bestemmelser bør der indgå som forudsætning for ibrugtagning, at støjniveauet indendørs med åbne vinduer og på udendørs opholdsarealer ikke er højere end de respektive grænseværdier i vejledningen.

Nattero og nye indikatorer

Med offentliggørelse af "Støj fra veje" indføres en ny støjindikator, L_{den} , til beskrivelse af støj fra veje. L_{den} (day-evening-night) er en sammenvejning af støjen i tidsperioderne dag, aften og nat, hvor der bruges et generelt tillæg på 5 dB til støjen i aftenperioden og 10 dB til støjen om natten. Formålet er at tage højde for, at mennesker er særligt støjfølsomme om aftenen og især om natten. Miljøstyrelsen vurderer, at støjniveauet på denne måde bedre svarer til befolkningens opfattelse af støjgener end den målestørrelse, vi brugte tidligere, L_{Aeq} .

Bidraget fra vejstøjen om aftenen og natten har før kun haft begrænset betydning for den gennemsnitlige støjbelastning set over

SVANEMØLLEGRUPPEN

et døgn. Når der nu skal lægges 5 dB til niveauer om aftenen, betyder det, at hver bilpassage om aftenen tæller lige så meget som 3,16 biler om dagen. Tillægget på 10 dB om natten betyder, at hver bilpassage tæller lige så meget som 10 biler om dagen.

Den nye støjindikator er allerede kendt af de kommuner, der skal gennemføre støjkortlægning som følge af støjbekendtgørelsen. Nu skal L_{den} altså anvendes generelt, dvs. også til støjkortlægning, der skal anvendes i forbindelse med planlægning og fastlæggelse af støjkonsekvensområder omkring veje, så det sikres at nye boliger ikke er støjbelastede fra starten.

Nattero bliver der måske ikke, men der bliver mere fokus på den støj, der både generer mest, og som sandsynligvis har mest betydning for de sundhedsmæssige konsekvenser, som vejtrafikstøjen har.

Nye støjgrænser men ændret beskyttelse

Ud over den ny støjindikator skal der også benyttes en ny, mere nuanceret støjbergningsmetode, Nord2000. Når støjniveauet udtrykkes ved en anden indikator, fås et andet tal for den samme støjpåvirkning; L_{den} vil altid være højere end L_{Aeq} på grund af tillæggene på 5 dB og 10 dB om aftenen og natten. Der opstår også forskelle, når beregningsmetoden og beregningsforudsætningerne ændres. Samlet set betyder det, at de beregnede støjniveauer i gennemsnit er ca. 3 dB højere end hidtil.

Hvis den gamle grænseværdi for vejtrafikstøj på 55 dB ved nye boliger skulle fastholdes, ville der altså være tale om en betydelig skærpelse af beskyttelsesniveauet. I den nye vejledning har Miljøstyrelsen derfor justeret grænseværdierne, sådan at den nye støjgrænse for vejtrafikstøj ved nye boliger er 58 dB udtrykt ved L_{den} . Se figur 1.

I vejledningen indføres der som noget nyt mulighed for at etablere nye, støjisolerede boliger i støjbelastede, eksisterende tætte byområder. I disse tilfælde skal der sikres et rimeligt støjniveau både indendørs med åbne vinduer og på udendørs opholdsarealer. Der bør i øvrigt altid sikres adgang til nærliggende, grønne områder, der så vidt muligt ikke er støjbelastede, hvis der skal bygges nye boliger i støjbelastede områder.

Generelt gælder det, at støjgrænserne skal overholdes alle steder i det område, man ser på – herunder både ved facaden på bygningerne og på de udendørs opholdsarealer. Der kan dog i lokalplanen fastlægges delområder, der ikke er støjfølsomme, som fx parkeringsarealer og fortove. Der bør aldrig bygges nye boliger eller udlægges arealer til anden støjfølsom arealanvendelse i områder, hvor støjniveauet er højere end L_{den} 68 dB.

Nye veje

Det er Miljøstyrelsens anbefaling, at de vejledende grænseværdier skal overholdes. Det gælder både når der skal bygges nye boliger,

Område	Grænseværdi
Rekreative områder i det åbne land, sommerhusområder, campingpladser o.l.	L_{den} 53 dB
Boligområder, børnehaver, vuggestuer, skoler og undervisningsbygninger, plejehjem, hospitaler o.l. Desuden kolonihaver, udendørs opholdsarealer og parker.	L_{den} 58 dB
Hoteller, kontorer mv.	L_{den} 63 dB

Figur 1. Vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj. Støjgrænserne er formuleret for L_{den} og gælder for årsmiddelværdien af støjen udendørs i frit felt.

nye institutioner m.m., hvor jo Planlovens bestemmelse om støjbeskyttelse i § 15a gælder, og når der skal bygges nye veje. I årenes løb har Miljøstyrelsen haft en del henvendelser fra borgere, der har meget svært ved at forstå, at de ikke har samme krav på støjbeskyttelse fra den nye vej, der er blevet anlagt nær deres bolig, som hvis det havde været en ny bolig, der skulle bygges nær vejen. Miljøstyrelsen gentager derfor den anbefaling, der findes i Vejdirektoratets vejregel fra 1989 om støjensyn ved nye vejanlæg om, at der ved planlægning og projektering af nye veje tages hensyn til støjforholdene. Det skal dog retfærdigvis anføres, at mange vejmyndigheder allerede i vid udstrækning tager støjensyn, når der anlægges nye veje eller ved væsentlige udbygninger af eksisterende veje.

Portal på internettet om vejstøj

Den nye vejledning er forholdsvis tynd, og dermed hurtigt læst. Det har været et udtrykkeligt ønske fra de mange brugere, vi har talt med under arbejdet med vejledningen, at den skulle være kort og overskuelig. Imidlertid har mange af brugerne samtidig ønsket, at der blev lettere adgang til eksempler, oversigt over publikationer og rapporter og baggrundsinformationer, og det har vi måttet udelade; vejledningen er ikke "den store bog om alt muligt".

Vi har i stedet planer om at etablere en portal, som samler de ønskede oplysninger, erfaringer, links og andet, der vil kunne gøre livet lettere for de, der arbejder med areal- eller trafikplanlægning, eller med veje. Det er dog for tidligt at sige noget om, hvornår de planer kan realiseres. ■

SVANEMØLLEGRUPPEN

Ny støjvejledning, støjkortlægning og støjhandlingsplaner

Ny vejledning fra Miljøstyrelsen: "Støj fra veje" Støjkortlægning og støjhandlingsplaner

Specialkonsulent Jørgen Jakobsen, Miljøstyrelsen (*jojak@mst.dk*)

Abstract

Miljøstyrelsen udsendte i juli 2007 den ny støjvejledning, som indfører en ny støjindikator, en ny støjbergningsmetode og nye vejledende støjgrænser. Den ny indikator er den samme, som benyttes til støjkortlægning, og støjgrænsen hedder herefter 58 dB.

EU direktiv 2002/49 om støjkortlægning og støjhandlingsplaner blev implementeret i Danmark i 2004, og en revideret bekendtgørelse blev udsendt sammen med en fyldig vejledning i 2006. Fristen for første runde af støjkortlægning er fastsat til 30. juni 2007. Som opfølgning på støjkortlægningen skal de samme myndigheder, der har kortlagt støjen, udarbejde en handlingsplan om, hvordan man i den forestående 5-års periode vil håndtere støjproblemerne. Mens der er krav for, hvordan støjhandlingsplaner skal udformes, er der ikke krav til deres indhold. Fristen for støjhandlingsplaner er 18. juli 2008.

Støjkortlægningen er blevet noget forsinket, men vil i det væsentlige være bragt til ende i løbet af efteråret. Det forventes derfor, at også støjhandlingsplanerne i de enkelte kommuner forsinkes.

Præsentationen her gør rede for de nye regler for støj i "Støj fra veje", og samspillet mellem støjkortlægning og den ny vejledning. Desuden beskrives de forskellige muligheder, der kan tages op i en støjhandlingsplan med udspring i et inspirationsmateriale "Styr på støjen", som Miljøstyrelsen udsendte til alle kommuner i februar 2008.

Ny regler for vejstøj

Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007 "Støj fra veje" indfører et sæt af nye regler for støjen. For det første bruges fremover den samme indikator, som er indført til brug for støjkortlægningen, nemlig L_{den} . Det er et vægtet gennemsnit af støjen i et helt døgn, hvor der er lagt 5 dB til støjen om aftenen og 10 dB til natstøjen. På den måde giver den nye indikator bedre sammenhæng mellem støjniveauet og den gene og helbredspåvirkning, som støjen har. For det andet skal der bruges en beregningsmetode, Nord2000, der også blev indført til støjkortlægning. Det er en nyudviklet metode, der er langt mere præcis end den tidligere, og som kan beregne støjen under forskellige vejrforhold.

Der er ikke nogen enkel sammenhæng mellem støjniveauet, beregnet som L_{Aeq} med den gamle beregningsmetode og støjniveauet, beregnet som årsmiddelværdien af L_{den} med

SVANEMØLLEGRUPPEN

Ny støjvejledning, støjkortlægning og støjhandlingsplaner

Nord2000 for den samme vej, men i gennemsnittet er L_{den} omkring 3 dB højere. For at fastholde samme beskyttelsesniveau er de vejledende grænseværdier for vejstøj derfor hævet med 3 dB, og støjgrænsen for boligområder hedder herefter 58 dB.

Det er ikke kun det ny tal, der kræver tilvænning, men også at mange af de erfaringer og forventninger om, hvordan lyden udbreder sig og støjskærme virker, der har deres ud-spring i den hidtidige beregningsmetode, ikke viser sig at gælde længere.

En anden, væsentlig nyhed i "Støj fra veje" er anvisningerne for nye boliger i eksisterende, støjbelastede byområder. I gamle dage, da støjgrænsen for boligområder var 55 dB, var der mulighed for i nogle specielle situationer alligevel at planlægge for boliger, selv om støjen var højere (op til 65 dB), når blot lydisolationen var så høj, at Bygningsreglementets krav om indendørs støjniveau kunne overholdes. Disse specielle situationer havde med tiden fået forholdsvis stor udbredelse.

De ny anvisninger er møntet specielt på byerne, idet de (med ordene fra planloven, § 15, stk. 2, nr. 21) gælder for eksisterende boligområder eller områder for blandede byfunktioner. Her kan der planlægges for nye boliger, selv om støjen er højere end 58 dB, når det sikres:

- At støjen på udendørs arealer, som anvendes til ophold i umiddelbar tilknytning til boligen eller til færdsel til fods, er lavere end 58 dB, og
- At støjen indendørs i sove- og opholdsrum er højest 46 dB, når vinduerne er åbne.

Det kræver fx, at der benyttes særligt udformede vinduer, en speciel afskærmning foran de oplukkelige vinduer. Der bør ikke planlægges for boliger eller tilsvarende støjfølsom anvendelse, hvis støjen er højere end 68 dB.

Støjkortlægning

Den første runde af støjkortlægning efter reglerne i støjbekendtgørelsen omfatter de 14 centrale kommuner i hovedstadsområdet, som skal kortlægge al vejstøj og desuden har en koordinerende funktion. Her ud over skal ca. 20 kommuner og Transportministeriet kortlægge støj fra "store veje", som i denne sammenhæng betyder en årstrafik på 6 mio. køretøjer, og Trafikministeriet skal kortlægge de største jernbaner med over 60.000 togpassager pr. år. Endelig skulle de tre største lufthavne kortlægges af deres respektive miljømyndighed. Der er således ikke tale om en landsdækkende støjkortlægning, men om at de allerstørste veje og jernbaner samt hovedstadsområdets centrale del for første gang er blevet kortlagt efter samme, detaljerede forskrifter.

Anden runde af støjkortlægningen, som skal afsluttes i 2012, omfatter alle veje med mere end 3 mio. køretøjer pr. år og jernbaner med over 30.000 togpassager, så det er langt flere strækninger som til den tid vil blive omfattet. Desuden vil kortlægningen også komme til at omfatte byområderne i Århus, Odense og Aalborg.

SVANEMØLLEGRUPPEN

Ny støjvejledning, støjkortlægning og støjhandlingsplaner

Støjkortlægningens første runde skulle være afsluttet 30. juni 2007, men opgaven viste sig at være mere omfattende end de fleste af de udpegede ansvarlige myndigheder havde forventet. Tidsplanen, som var fastlagt i direktiv 2002/49/EF, var heller ikke optimal i lyset af den omfattende kommunalreform 1. januar 2007, og de fleste myndigheder er i væsentlig grad forsinket med indrapporteringen af støjkort til Miljøstyrelsen.



Eksempel på kort over vejstøj i den nordlige del af Københavns Kommune

SVANEMØLLEGRUPPEN

ny søjvejeaning, støjkortlægning og støjhandlingsplaner

problemer på overskriftsniveau, giver pjecen en del nyttige oplysninger om støjarbejdet i kommunerne. Den henvender sig både til de kommuner, som i støjbekendtgørelsen er forpligtet til at lave en støjhandlingsplan, og til øvrige kommuner, der vil arbejde med deres støjproblemer. Her er en støjhandlingsplan et godt værktøj til at få overblik over kommunens støjproblemer, og de – meget forskellige – muligheder, der er for at gøre noget ved dem.

En støjhandlingsplan samler kommunens overvejelser og beslutninger om støjbekæmpelse. Det er en sammenhængende plan, der beskriver hvilke handlinger kommunen planlægger at gennemføre indenfor en bestemt periode for at forebygge og nedbringe støjen. Alt efter, hvordan kommunen har tilrettelagt sit planarbejde, kan støjhandlingsplanen have sammenhæng med kommunens trafik- og miljøplan og/eller med kommuneplanen. En støjhandlingsplan kan omfatte hele kommunen eller bare et kvarter, hvor der er særlige støjproblemer.

Normalt vil en støjhandlingsplan gå ud fra en redegørelse om, hvad støjen i kommunen er –



SVANEMØLLEGRUPPEN

Ny støjvejledning, støjkortlægning og støjhandlingsplaner

Nogle kommuner har allerede taget udfordringerne fra støjen op, og har udarbejdet støjhandlingsplaner. Her nævnes nogle punkter fra to støjhandlingsplaner.

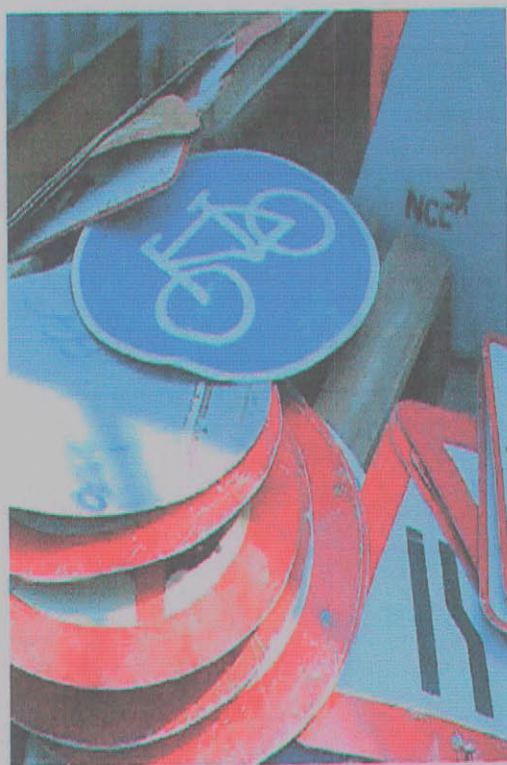
Horsens Kommune har en støjhandlingsplan for vejtrafik, udarbejdet på grundlag af den støjkortlægning af kommunen, som Miljøministeriet udførte i 2001. Kommunen arbejder med følgende indsatsmuligheder:

- mere udbredt anvendelse af støjdæmpende asfalt, især på de mest støjbelastede strækninger
- nedsat hastighed på udvalgte strækninger – i overensstemmelse med kommunens hastighedsplan
- overvejelse af lastbilforbud om natten på visse strækninger samt af miljøzoner
- forbedring af forholdene for cyklister til fremme af cykeltrafikken
- omfartsveje syd og nord om byen på længere sigt
- støjskærme eller støjvolde, især ved nye boligområder
- overvejelse af tilskudsordning til støjisolering, samt rådgivning af borgerne om muligheden for at støjisolere boligen
- overvejelse af etablering og bevarelse af stilleområder i byen.

Frederiksberg Kommune lagt en aktuel støjkortlægning fra 2005 til grund for sin støjhandlingsplan 2005 – 08. Forslaget har bl.a. følgende indsatser:

SVANEMØLLEGRUPPEN

Ny støjvejledning, støjkortlægning og støjhandlingsplaner



Støjen falder med hele $2\frac{1}{2}$ dB hver gang trafikkenes fart reduceres med 10 km/t; det gælder ved alle hastigheder mellem 30 og 90 km/t. Ved endnu lavere fart er støjen ikke hastighedsafhængig, og over 90 km/t varierer støjudsendelsen kun med ca. $\frac{1}{2}$ dB pr 10 km/t. Men både for bygader og landeveje har fartreduktion et højt potentiale for støjbekæmpelse.

Færdselsloven giver mulighed for at nedsætte hastighedsgrænserne af hensyn til støjen, og det har nogle kommuner benyttet. Kommunen retter henvendelse

om det til politiet, som har myndigheden til at sænke fartgrænserne. Samtidig med at støjen sænkes, øges også trafikikkerheden, og i mange situationer er det måske et nok så vigtigt argument for at dæmpe farten.

Støjreducerende vejbelægninger er en anden måde til at sænke støjudsendelsen fra veje. Der er 6–7 dB forskel mellem en støjende og en støjsvag vejbelægning, i ekstreme tilfælde endnu mere. Sammenlignet med en normal asfaltbeton, er en støjreducerende tyndlagsbelægning 2–3 dB mere stille, mens den billige overfladebehandling giver 2 dB mere støj. En støjreducerende tyndlagsbelægning er ikke tydeligt dyrere end asfaltbeton, og fle-

SVANEMØLLEGRUPPEN

Ny støjvejledning, støjkortlægning og støjhandlingsplaner

Støjbekæmpelse ved modtageren

De nye regler gør det kun muligt at støjisolering af nye boliger i forbindelse med byfornyelse og huludfyldning i eksisterende boligområder i byer, eller i områder for blandede byfunktioner. Muligheden kan ikke udnyttes udenfor eksisterende boligområder, fx når der sker ændret anvendelse af et område.

Bortset herfra, er støjisolering et hyppigt brugt middel til at nedsætte støjen og forbedre kvaliteten af eksisterende, støjbelastede boliger. Som altovervejende hovedregel er der tale om at forbedre vinduernes lydisolering, og Miljøstyrelsen offentliggjorde i februar 2007 en ny hjemmeside om bedre lydisolering vinduesløsninger (www.mst.dk/stoej/vinduer).



Det er i mange tilfælde unødvendigt at udskifte vinduerne for at få stilhed i stuen. Nogen gange kan man nøjes med at udskifte ruden til en særlig lydtermorude, eller udskifte ruden i det eksisterende forsatsvindue til et tykt energiglas og samtidig få tætnet forsatsvinduet. (Billede: Eksempel på forsatsvindue fra Alu Design, www.aludesign.dk).

Ud over vinduerne kan der være behov for at lydisolere udeluftventiler, og for at skaffe stilhed på

SVANEMØLLEGRUPPEN

ny støjvejledning, støjkortlægning og støjhandlingsplaner

Det er et centralt element i den fysiske planlægning, at nye boligområder ikke udlægges på støjbelastede arealer, uden at der er bestemmelser om støjafskærmning (Planlovens § 15 a). Ved at overholde planloven kan det sikres, at nye boliger ikke fra starten er plaget af støj. Tilsvarende er det væsentligt, at hensyn til støjen indgår i alle projekter om nye veje eller vejudvidelser. Støjdæmpning og -afskærmning udgør en lille procentdel af de samlede udgifter til en vej.

Det er svært og omkostningskrævende at gøre noget ved støjen fra vejene, og det kræver en stor indsats at reducere antallet af støjbelastede boliger, som ved den sidste opgørelse i 2003 var 705.000. Den stigende trafikmængde gør ikke indsatsen nemmere. Derfor er det vigtigt at sikre, at der ikke på grund af dårlig planlægning kommer endnu flere støjbelastede boliger til.

SVANEMØLLEGRUPPEN

СЪД НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ
TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS
SOUDNÍ DVŮR EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ
DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABERS DOMSTOL
GERICHTSHOF DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN
EUROOPA ÜHENDUSTE KOHUS
ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ
COURT OF JUSTICE OF THE EUROPEAN COMMUNITIES
COUR DE JUSTICE DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES
CÚIRT BHREITHIÚNAIS NA gCOMHPHOIBAL EORPACH
CORTE DI GIUSTIZIA DELLE COMUNITÀ EUROPEE
EIROPAS KOPIENU TIESA



LUXEMBOURG

EUROPOS BENDRUJŲ TEISINGUMO TEISMAS
AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BÍRÓSÁGA
IL-QORTI TAL-GUSTIZZJA TAL-KOMUNITAJET EWROPEJ
HOF VAN JUSTITIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN
TRYBUNAL SPRAWIEDLIWOŚCI WSPÓLNOT EUROPEJSKICH
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DAS COMUNIDADES EUROPEIAS
CURTEA DE JUSTIȚIE A COMUNITĂȚILOR EUROPENE
SÚDNY DVOR EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTEV
SODIŠČE EVROPSKIH SKUPNOSTI
EUROOPAN YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN
EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS DOMSTOL

Press and Information

PRESS RELEASE No 58/08

25 July 2008

Judgment of the Court of Justice in Case C-237/07

Dieter Janecek v Freistaat Bayern

WHERE THERE IS A RISK THAT THE LIMIT VALUES FOR PARTICULATE MATTER MAY BE EXCEEDED, PERSONS DIRECTLY CONCERNED CAN REQUIRE THE COMPETENT AUTHORITIES TO DRAW UP AN ACTION PLAN

The Member States are obliged only to take such measures in the short term in an action plan as are capable of reducing to a minimum the risk that limit values may be exceeded and of ensuring a gradual return to a level below those values

The Community directive on ambient air quality assessment and management¹ provides that the Member States are to draw up action plans indicating the measures to be taken in the short term where there is a risk that the limit values and/or alert thresholds may be exceeded, in order to reduce that risk and to limit the duration of such an occurrence.

Mr Janecek lives on the Landshuter Allee on Munich's central ring road, approximately 900 metres north of an air quality measuring station. Measurements taken at that station have shown that, in 2005 and 2006, the limit value fixed for emissions of particulate matter was exceeded much more than 35 times, even though that is the maximum number of instances permitted under the German Federal law on combating pollution.

Mr Janecek brought an action for an order requiring the Freistaat Bayern to draw up an air quality action plan in the Landshuter Allee district, so as to determine the measures to be taken in the short term in order to ensure compliance with the maximum permitted number of instances – 35 per year – of the limit value for particulate matter emissions being exceeded.

As his application was dismissed at first instance, Mr Janecek appealed to the Verwaltungsgerichtshof (Higher Administrative Court), which held that residents concerned may require the competent authorities to draw up an action plan, but that they are not entitled to insist that it must include the particular measures that would guarantee compliance in the short term with emission limit values.

Mr Janecek and the Freistaat Bayern appealed to the Bundesverwaltungsgericht (Federal Administrative Court) against that judgment. According to that court, Mr Janecek cannot, under

¹ Council Directive 96/62/EC of 27 September 1996 on ambient air quality assessment and management (OJ 1996 L 296, p. 55), as amended by Regulation (EC) No 1882/2003 of the European Parliament and of the Council of 29 September 2003 (OJ 2003 L 284, p. 1).

SVANEMØLLEGRUPPEN

national law alone, rely on any entitlement to have an action plan drawn up. The Bundesverwaltungsgericht none the less asked the Court of Justice whether, under Community law, an individual can require the competent national authorities to draw up an action plan where there is a risk that the limit values or alert thresholds may be exceeded.

In today's judgment the Court answers in the affirmative. It observes that it is incompatible with the binding effect of the directive to exclude, in principle, the possibility of the obligation which it imposes being relied on by the persons concerned.

Therefore, where there is a risk that the alert thresholds or limit values may be exceeded, persons directly concerned must be in a position to require the competent national authorities to draw up an action plan, even though, under national law, those persons may have other courses of action available to them for requiring the competent authorities to take measures to combat atmospheric pollution.

With regard to the content of the action plans, the Court notes that the Member States are not obliged to take measures to ensure that the limit values or alert thresholds are never exceeded. They are obliged, subject to judicial review by the national courts, only to take such measures in the short term in an action plan as are capable of reducing to a minimum the risk that the limit values or alert thresholds may be exceeded and of ensuring a gradual return to a level below those values, taking into account the factual circumstances and all opposing interests.

Unofficial document for media use, not binding on the Court of Justice.

Languages available: DE EN FR IT

*The full text of the judgment may be found on the Court's internet site
<http://curia.europa.eu/jurisp/cgi-bin/form.pl?lang=EN&Submit=rechercher&numaff=C-237/07>
 It can usually be consulted after midday (CET) on the day judgment is delivered.*

*For further information, please contact Christopher Fretwell
 Tel: (00352) 4303 3355 Fax: (00352) 4303 2731*

*Pictures of the delivery of the judgment are available on EbS "Europe by Satellite",
 a service provided by the European Commission, Directorate-General Press and
 Communications,*

*L-2920 Luxembourg, Tel: (00352) 4301 35177 Fax: (00352) 4301 35249
 or B-1049 Brussels, Tel: (0032) 2 2964106 Fax: (0032) 2 2965956*

SVANEMØLLEGRUPPEN

Addition af dB-værdier.

dB for lydtryk er defineret som $\text{dB} \equiv 20 \cdot \log(p/p_0)$, hvor p er lydtrykket og p_0 en trykreferenceværdi, normalt $20 \mu\text{Pa}$. dB-værdier kan således ikke blot adderes på normal vis. Selv lydtrykkene p kan ikke adderes, fordi det er såkaldte RMS-værdier.

Har man to dB-værdier, dB1 og dB2, fås summen strengt matematisk som

$$\text{dB}(\text{sum}) = 10 \cdot \log[10^{\text{dB1}/10} + 10^{\text{dB2}/10}] \quad (1)$$

Lad os tage dB1 = 87 og dB2 = 84. Da får vi ved indsætning i (1):

$$\text{dB}(\text{sum}) = 10 \cdot \log[10^{8.7} + 10^{8.4}] = 10 \cdot \log[5.01 \cdot 10^8 + 2.51 \cdot 10^8] = 88.8 \text{ dB}$$

Nu er det jo ikke alle, der går rundt med en lommeregner, der kan klare potensopløftningerne i den firkantede parentes, så til brug for almindelige dødelige kan man konstruere grafen på næste side.

Man finder forskellen mellem de to værdier i eksemplet: $\Delta \text{dB} = 87 - 84 = 3$ dB. Af grafen findes da, med ΔdB som abscisse, at $\Delta \text{dB} = 1.8$ dB. Denne værdi adderes til den højeste af de to værdier, som er dB1, og man får det samlede lydtryk som:

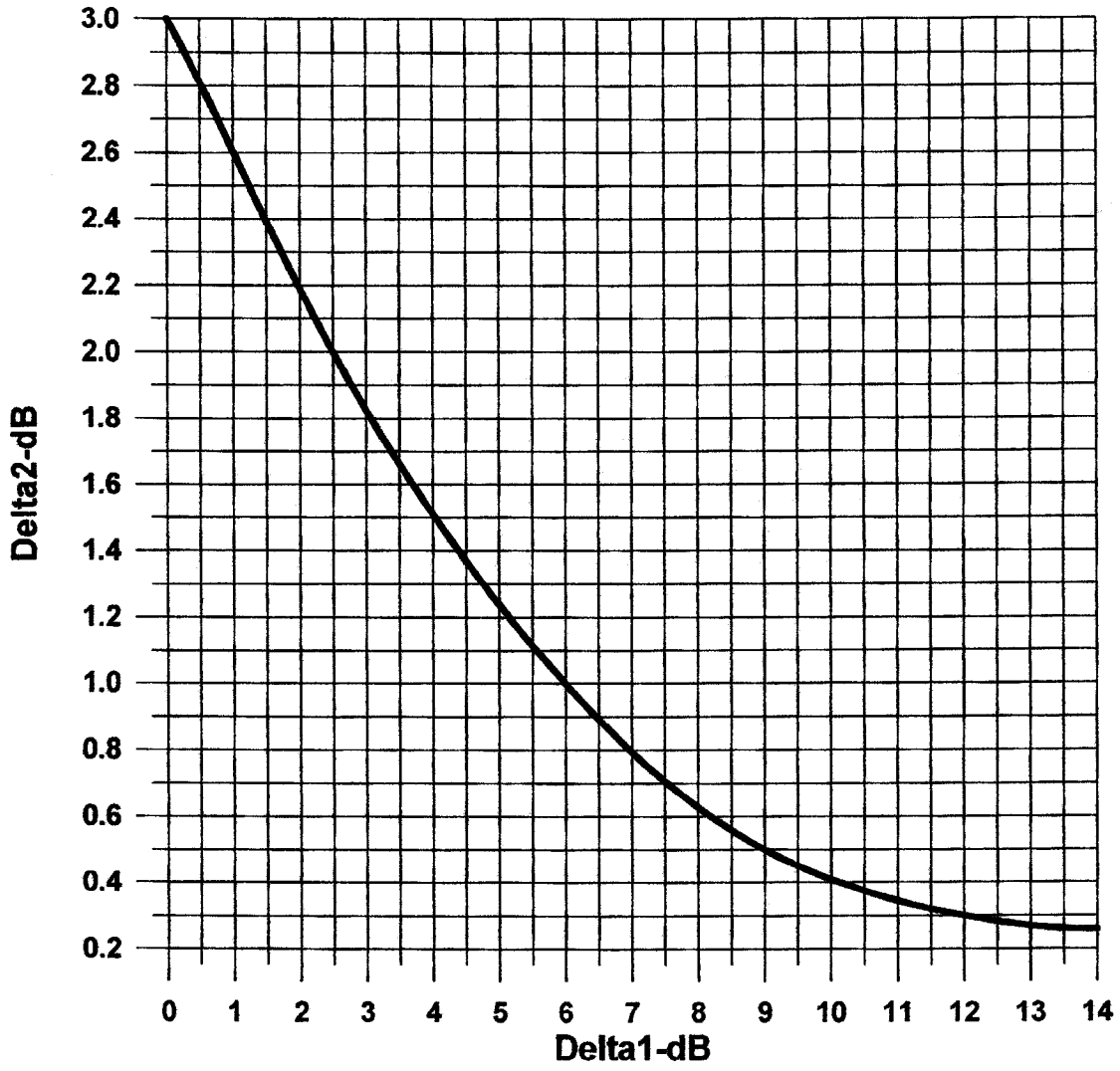
$$\text{dB}(\text{sum}) = 87 + 1.8 = 88.8 \text{ dB}$$

Metoden, som er universel (gælder ikke kun for lydtryk, men for alt, som udtrykkes i dB)

Har man tre lydtryk, adderer man først to lydtryk og finder deres sum, og dernæst adderer man denne sum til det sidste lydtryk. Princippet kan anvendes til at finde summen af mange lydtryk ved at gå successivt frem.

Bemærk, at summen af to lige store dB-værdier er værdien plus 3 dB. Ses af grafen, hvor $\Delta \text{dB} = 3$, når $\Delta \text{dB} = 0$. Dette ses selvfølgelig også af, at $10 \cdot \log 2 = 10 \cdot 0.3010 \approx 3$.

SVANEMØLLEGRUPPEN



SVANEMØLLEGRUPPEN

KOPI

Ejendomsselskabet Norden
Toldbodgade 55,
1253 København K

Den 25.04.2003

Att: Jan Thomas

VEDR. ANBEFALET BREV

Revner og skader på vægge og lofter som følge af Metro byggeri ved Nørreport Station
i lejemål Frederiksborggade 20 4. th

I foråret 1999 ringede jeg flere gange til den daværende ejer Freja Ejendomme A/S, for at gøre opmærksom på de mange revne dannelser samt skader i lejemålet samt i ejendommens opgang, forårsaget af de mange stærke rystelser som piloteringen 1 m. fra vores facade af Metrostationen forårsagede. Rystelserne var så voldsomme at vi hver dag skulle checke om de ting vi havde stående på møbler hylde m.m ikke var ved at falde ud over kanten. Derudover gjorde vi opmærksom på den voldsomme larm som byggeriet forårsagede ikke var til at leve med, der blev målt indvendig støj på 96dB i vores lejlighed på 4. sal med lukkede vinduer med forsatsvinduer. Byggearbejdet pågik fra kl. 7 morgen til 19 om aftenen nogle gange var der også aften arbejde.

Vores henvendelse til Freja Ejendomme A/S resulterede i en gennemgang af lejemålet den 28 maj 1999 med deltagere fra Freja Ejendomme, Slots- og Ejendomsstyrelsen COWI, samt Ørestadsselskabet. COWI udførte notat "Gennemgang af revner i lejemål på Frederiksborggade 20, den 28 maj 1999", vi blev lovet at en afhjælpning og reparation af skader og revner ville blive udført 1 ½ år efter besigtigelsen. Metro byggeriet blev stoppet og ejendommen fik ny bundplade samt forstærket fundamentet.

Jeg havde d. 27.08.2002 besigtigelse af revner og skader i mit lejemål ved Nordens Rådgiver Peter Dallerup fra Procon og repræsentanter fra Ørestadsselskabet og Cowi, hvor jeg fremviste de samme revner og skader i min lejlighed som ved den forrige besigtigelse d. 28. maj 1999. Derudover havde jeg udformet notat AN1 udgave A, med mine registreringer af skader og revner forårsaget af Metrobyggeriet, dette udleverede jeg til Peter Dallerup Procon.

Jeg har efterfølgende modtaget brev af d. 9. april 2003 fra if... skadeforsikring vedr. Ansvarsskader efter Metrobyggeri If skadesnummer ØS 114 ved Bent Sørensen, aftaledokument samt Rapport fra Procon. Jeg har derfor set det nødvendigt at udspecificere revner og skader som udvidelse af notat AN1-A i notat AN1-B.

Da jeg ikke kan acceptere sagens afgørelse og ikke vil gøres ansvarlig for Metrobyggeriets skader ved en senere fraflytning af lejemål Frederiksborggade 20^{4th} vil jeg at en kopi af alle nedenstående akter og bilag bliver vedlagt min lejekontrakt. Jeg beder om en skriftlig bekræftelse fra Ejendomsselskabet Norden på at dette er sket samtidig vil jeg gerne bede om en skriftlig bekræftelse på at undertegnede som lejer ikke er ansvarlig for

SVANEMØLLEGRUPPEN

at udbedre de skader som Metrobyggeriet har forårsaget i mit lejemål ifølge notat AN1-B og som ikke bliver dækket af henholdsvis iff... skadeforsikring eller Ørestadsselskabet.

BILAG:

Brev fra Freja ejendomme A/S dateret d. 6. marts 2000 J.nr. 7404.80.001/99 indeholdende COWI notat "Gennemgang af revner i lejemål på Frederiksborggade 20, den 28 maj 1999"

Brev fra Procon dateret d.8/8/2002

Brev fra Henriette Hoffmann Bertelsen til Procon indeholdende notat AN1-A og 1 stk. plan over tagetage med rum nr..


Brev if... skadeforsikring dateret 9.april 2003, indeholdende Procon Rapport.

Notat AN1-B udført af Henriette Hoffmann Bertelsen.

Nærværende brev til Norden dateret 23.04.2003 fra Henriette Hoffmann Bertelsen.

Brev til if...Skadesikring dateret 23.04.2003 fra Henriette Hoffmann Bertelsen.

Med venlig hilsen



Henriette Hoffmann Bertelsen

Frederiksborggade 20^{4th}

1360 København K

Tlf. nr. 3333 7720

Arb. Nr. 3313 3519

Kopi af dette brev tilsendt:
Procon Aps att. Peter Dallerup

SVANEMØLLEGRUPPEN

DIREKTIONEN
DIREKTIONEN1) Kopi CA
2) Arkiv**COWI**Consulting Engineers
and Planners A/SRefshalevej 147
DK-1433 København K
DenmarkTel +45 32 83 74 00
Fax +45 32 83 74 24**Notat**

Emne Gennemgang af revner i lejemål på Frederiksborggade
20, den 28 maj 1999. *in JBJ*

Dato 31 maj 1999 *Mødt. v. møde 8/6-99 på ejendommen.*

Deltagere Carl Andersen CA Freja ejendomme
Inger Ravn IR Slots- og Ejendomsstyrelsen
Jens Feldborg JF ØSS
Jens Brendstrup JBR COWI
Poul Iver Jørgensen PIJ BGL/COWI

Fordeling Deltagere

INDGÅET**02 JUNI 1999****SES Planlægning****Formål**

Efter gensidig opfordring og mange henvendelser fra lejere om uacceptable revnedannelser i vægge og lofter, enedes ejer og ØSS/COWI om at gennemgå de i de omtalte lejemål opståede revnedannelser med henblik på aftale om udbedring og afhjælpning. Denne udbedring og afhjælpning blev foreslået opdelt i en midlertidig og hurtig aktion straks og igen om en ca. 1½ år, når metroarbejderne med stationsbyggeriet er så meget afsluttet, at det vil være hensigtsmæssigt, at gennemføre en total udbedring af revner fra Metrobyggeriet.

Lejer: 4. th. - Karsten Houmark-Nielsen

Lejer fremviste en del revnedannelser i indvendige lette vægge, heriblandt soveværelse mod gård.

Lejer ville ikke fastholde en snarlig reparation, men ønskede en løbende observation af de påpegede revnedannelser. Når stationsbyggeriet er så fremskredet, at der ikke kan komme yderligere påvirkning, vil en afhjælpning og reparation blive udført (om ca. 1½ år).

Lejer kan tilkalde ejer for syn på yderligere forværring af revner m.m.

Lejemål hos FOF (deltager: Jeanne Ejstrup og Hanne Lykke-Meyer FOF)

Der var revnedannelser blandt andet omkring gang i forhus. FOF ønskede udbedret midlertidigt i løbet af august 1999.

Det blev aftalt, at ejeren lader en snedker oprette hoveddør, vinduer og forsatsvinduer således at disse fungerer, og den daglige udluftning kan forbedres.

Lejeren var utilfreds med hovedtrappens udseende og vedligeholdelse. PIJ skal anmode COMET om vask og pudsning af vinduer mod Frederiksborggade.

SVANEMØLLEGRUPPEN

JUNI 1999 15:04

DIREKTIONEN
DIREKTIONEN

NR. 799 5.3/3

COWI 2/2

Lejer: Læge K. Ramsø Jacobsen

Lejer fremviste revnedannelser. Nogle gamle og nogle der var tiltaget i udbredelse efter de seneste sætninger i bygningen.

Lejer var indstillet på at "leve" med revnerne indtil byggeriet af stationen er så vidt fremskredet, at der ikke sker yderligere revnedannelser, men endeligt svar om eventuel "straks-udbedring" følger.

Lejer var mest ked af hovedtrappens udseende og standard.

Lejer: Den Søde Tand v/ Bjarne Thorlacius (sønnen lukkede os ind)
Vi besøgte den "nye" revnedannelse i soveværelset i sidehus mod Frederiksborggade 18 samt andre revner i lejemålet.

Det vil blive en kontakt til lejer Bjarne Thorlacius for en supplerende gennemgang af lejemålet for revnedannelser den 8. Juni 1999.

Lejer: Tandlæge O. Krogsgaard Jensen

Vi fik fremvist revnedannelserne. Diverse indvendige døre har besvær med at fungere blandt andet sluttet dørene til mørkekammeret ikke tæt for neden. Ejeren lader snedker reparere disse døre.

Lejer gav udtryk for at en revnerparation kunne afvente stationsbyggeriets færdiggørelse ca. 1½ år.

Lejer var utilfreds med hovedtrappens standard.

Vedrørende hovedtrappen og en forbedring og reparation af diverse revnedannelser i trappevægge.

ØSS var indstillet på at yde et økonomisk tilskud til forbedring af hovedtrappens standard snarest muligt. Udbedre markante revner straks eller alternativt stille dette beløb til rådighed for Freja, som del af almindelig trappeistandsættelse.

BGL/PIJ foranlediger at COMET rengør gården og sikrer at døren til byggepladsen holdes lukket.

Det blev påpeget overfor lejerne at udgifterne til istandsættelse og reparation af lejemålene efter metroarbejdets afslutning skulle deles mellem ØSS, ejer og lejer efter individuel forhandling og aftale.

Der var under besigtigelsen enighed mellem Freja og ØSS/BGL om at revnerparationer vil følge almindelige principper om erstating, således at "gammelt" ikke erstattes af "nyt".

*Indberet til direktøren
20.06.99*

SVANEMØLLEGRUPPEN

Sag: Frederiksborggade 20^{4th}, 1360 København K 20.01.2005
 Notat-udg: AN1-C Side 1/4
 Emne: Registrering af revner/skader forårsaget af Metro byggeri.

Registrering af revner og skader i lejlighed Frederiksborggade 20^{4th} ved Nørreport Station observeret opstået og udvikle sig ved de mange rystelser i forløbet af Metro byggeriets byggeperiode på ca. 5 år, udført af beboer Henriette Hoffmann Bertelsen.

I foråret 1999 i forbindelse med pilotering af Metrostationen, som foregik på hele området og ca. 1 m fra vores facade og med tætte intervaller, opstod der revner i løbet af ca. 14 dage i ejendommen med stor hast. Metro byggeriet blev stoppet og ejendommens fundament m.m. blev forstærket.

Jeg skal pointere at alle nedenstående skader er fremvist ved besigtigelse d. 28.maj 1999 efter min gentagne henvendelse til daværende ejer af ejendommen Freja Ejendomme, se COWI notat ved gennemgang af revner i lejemål på Frederiksborggade 20, den 28 maj 1999.

Samt ved besigtigelsen ved Procon m. flere d. 27.08.2003, hvor jeg udleverede min registrering af skader notat udgave AN1-A til Peter Dallerup Procon.

**Tilføjelse i AN1-C notat, efter gennemgang af procon rapport nr. 3 modtaget fra Je-
odan d. 6. december 2004.**

IFF Anerkendt som dækningsberettiget.

Ikke medtaget i Procon rapport

IFF ikke medtaget som dækningsberettiget.

1. Revner/skader:

Rum nr.	Revner/skader
---------	---------------

Gang

Vægge:

Mange revner på alle gangens vægge. Revnerne er ikke overfladiske, men ses også på vægge i rum på den anden side af væggene i tilstødende rum.

Væg med dobbel indgangsdør, ud mod rum nr. 7 opgang:

Revner på vægstykke over indgangsdør. IFF Anerkendt som dækningsberettiget.

Revner på vægge på gangvæg ind mod værelse 1 og værelse 2:

Forekomst af 17 stk. revner ialt.

5 stk. revner på hver ca. 1 m længde på væg mod værelse 1, IFF Anerkendt som dækningsberettiget.

6 stk. diagonalrevner strækkende sig fra gulv til loft på væg mod værelse 2, Ikke medtaget i Procon rapport

3 stk. over dør over dør ind til værelse 1 IFF Anerkendt som dækningsberettiget.

3 stk. revner over dør ind til værelse 2 Ikke medtaget i Procon rapport

SVANEMØLLEGRUPPEN

Sag: Frederiksborggade 20^{4th}, 1360 København K 20.01.2005
 Notat-udg: AN1-C Side 1/4
 Emne: Registrering af revner/skader forårsaget af Metro byggeri.

Registrering af revner og skader i lejlighed Frederiksborggade 20^{4th} ved Nørreport Station observeret opstået og udvikle sig ved de mange rystelser i forløbet af Metro byggeriets byggeperiode på ca. 5 år, udført af beboer Henriette Hoffmann Bertelsen.

I foråret 1999 i forbindelse med pilotering af Metrostationen, som foregik på hele området og ca. 1 m fra vores facade og med tætte intervaller, opstod der revner i løbet af ca. 14 dage i ejendommen med stor hast. Metro byggeriet blev stoppet og ejendommens fundament m.m. blev forstærket.

Jeg skal pointere at alle nedenstående skader er fremvist ved besigtigelse d. 28.maj 1999 efter min gentagne henvendelse til daværende ejer af ejendommen Freja Ejendomme, se COWI notat ved gennemgang af revner i lejemål på Frederiksborggade 20, den 28 maj 1999.

Samt ved besigtigelsen ved Procon m. flere d. 27.08.2003, hvor jeg udleverede min registrering af skader notat udgave AN1-A til Peter Dallerup Procon.

Tilføjelse i AN1-C notat, efter gennemgang af procon rapport nr. 3 modtaget fra Jedan d. 6. december 2004.

IFF Anerkendt som dækningsberettiget.

Ikke medtaget i Procon rapport

IFF ikke medtaget som dækningsberettiget.

1. Revner/skader:

Rum nr.	Revner/skader
---------	---------------

Gang

Vægge:

Mange revner på alle gangens vægge. Revnerne er ikke overfladiske, men ses også på vægge i rum på den anden side af væggene i tilstødende rum.

Væg med dobbel indgangsdør, ud mod rum nr. 7 opgang:

Revner på vægstykke over indgangsdør. IFF Anerkendt som dækningsberettiget.

Revner på vægge på gangvæg ind mod værelse 1 og værelse 2:

Forekomst af 17 stk. revner ialt.

5 stk. revner på hver ca. 1 m længde på væg mod værelse 1, IFF Anerkendt som dækningsberettiget.

6 stk. diagonalrevner strækkende sig fra gulv til loft på væg mod værelse 2, Ikke medtaget i Procon rapport

3 stk. over dør over dør ind til værelse 1 IFF Anerkendt som dækningsberettiget.

3 stk. revner over dør ind til værelse 2 Ikke medtaget i Procon rapport

SVANEMØLLEGRUPPEN

Side 3/4

Loft:

Revner som løber hen over loftet. Overgang væg/loft er revnet på alle 4 sider.

6 stk. diagonale revner som løber hen over hele loftet IFF Anerkendt som dækningsberettiget.

3

Vægge:

Revner på alle vægge. Væg som støder ud til gang er meget skadet puds er løst og flere steder faldet ned.

8 stk. diagonale revner på lige vægstykke ud mod gang, puds løst er faldet ned. IFF Anerkendt som dækningsberettiget.

2-3 stk. revner på vinkelvæg ud mod gang Ikke medtaget i Procon rapport

2 stk. revner på 2 vægge omkring indbygget garderobe skab, 4 huller samt løsnet puds. Ikke medtaget i Procon rapport

2 stk. revner ved dør ud mod gang Ikke medtaget i Procon rapport

2 stk. diagonalrevner på væg mod rum 5A og 1 stk. revne ved venstre side af vindue samt 1 stk. revne på højre side af vinduesbrystning. Delvist IFF Anerkendt som dækningsberettiget.

Loft:

Mange revner i spindelvævmønster over hele loft.

15-16 diagonale revner i loft danner spindelvævmønster over hele loft. IFF Anerkendt som dækningsberettiget.

4

Vægge:

Vægge er påsat mange lag tapet og malet. Det er derfor svært at observere revner.

Jeg vil som beboer iværksætte nedtagning af tapet for at se hvordan væggenes tilstand er og derefter kontakte dem det vedrører.

Loft:

Revner som løber hen over loftet. Maling på loft faldet ned på kanten af revner ved rystemer fra Metro byggeriet. Overgang væg/loft er revnet på alle 4 sider. IFF Anerkendt som dækningsberettiget.

5

Vægge:

Vægge er til dels fuldpartlet og påsat væv og malet. Der er ikke observeret revner.

Der er observeret opståen af tynde revner på væg ved komfur som ikke er påsat væv

Loft:

Loft er fuldpartlet og malet. Der er ikke observeret forekomst af revner.

5A

Vægge:

Revner på alle 4 vægge Ikke medtaget i Procon rapport

Loft:

Revner i loft Ikke medtaget i Procon rapport

5B

Vægge:

Revner på alle 4 vægge Ikke medtaget i Procon rapport

SVANEMØLLEGRUPPEN

Side 4/4

Loft:

Revner i loft Ikke medtaget i Procon rapport

6

Vægge:

Revner tættest på vægge ud mod gang. Ikke medtaget i Procon rapport

Loft:

Revner i loft tættest på gang. Ikke medtaget i Procon rapport

7

Vægge:

Vægge er påsat savsmuldstopet. Der har derfor ikke kunnet observeres revnedannelser.

I vindueskvist's indvendige flunke er der observeret revner. IFF ikke medtaget som dækningsberettiget.

Loft:

Tynde revner på loft. IFF ikke medtaget som dækningsberettiget.

Overgang loft/væg ud mod gang er der revne. IFF ikke medtaget som dækningsberettiget.

1 stk. skade overgang væg/loft over dør ud mod gang tapet sprækket

5-6 revner i loft IFF ikke medtaget som dækningsberettiget.

8

Vægge:

Revner på vægge og i hjørner på alle vægge.

Der er flere steder opstået revner igennem flisepåsat badekarsvæg.

7 fliser ved indbygget badekar revner IFF ikke medtaget som dækningsberettiget.

5 stk. revner på vægge IFF ikke medtaget som dækningsberettiget.

2 stk. revner i hjørner ud mod tørreloft IFF ikke medtaget som dækningsberettiget.

Loft:

Der er revner i loft

4 stk. revner i loft, går fra midten ud til hjørner (stjerneformet) IFF ikke medtaget som dækningsberettiget.

SVANEMØLLEGRUPPEN

7



PROCON

RAPPORT

SAG.	: Frederiksborggade 20, 4 sal th, 1360 Kbh K.	RAP. NR.	: 3
SAG NR.	: 0211-02	INIT.	: PD
EMNE	: Registrering af revner	DATO.	: 7/1-03
STED	: Frederiksborggade 20	KL.	: -
		SIDER	: 3

FORMÅL

Besigtigelse den 27. august 2002.
Lejer deltog og påpegede ved gennemgangen nedennævnte mangler/krav.

Følgende rum blev besigtiget og ejeren påpegede nedennævnte revnedannelser som opstået i forbindelse med Metro-arbejderne ved Nørreport.

Revnerreparationer deles i 3 klasser: R1, R2 og R3. Disse forkortelser nævnes de aktuelle steder i efterfølgende tekst.

- R1 Murer udhækker/udfræser revne i dybden og fuger. Herefter udføres R2 og dermed R3.
R2 Murer opkradser revne i overfladen, udskifter løs puds om-kring revne og pudsreparerer. Herefter afslutter maler som under R3.
R3 Maler udbedrer ved spartling, beklædning (væv/tapet/...) og evt. malebehandling – som omgivelser.

Rum: 1	Rum 1 er istandsat i 1997 Loft er påsat væv. Væv buler ned. Evt revne bag	R3
Rum: Gang	Gang er istandsat i 1997 Gennemgående revne i væg mod trapperum Revne over dør til rum 1 Revne i væg mod rum 4 Diagonalrevne i væg mod rum 1 GI revne ved bagtrappe samt på vægge i sidste del af gang Vægge bør have filt påsat Flere revner i loft	R1 R3 R3 R3 R3 ?? R3
Rum: 2	Istandsat i 19?? Gennemgående revne over dør. Revner i loft	R3 R3

PROCON DANMARK ApS

Rådgivende ingeniør- og arkitektfirma, Mosehøjvej 28, 2920 Charlottenlund. Tlf.: 39909101. Fax.: 39909102.
Byggeplads: Øster Farimagsgade 5 opg. 4, 1353 København K. Tlf.: 70 26 26 93. Fax.: 70 26 27 93

Side 3

SVANEMØLLEGRUPPEN

7



PROCON

RAPPORT

SAG.	: Frederiksborggade 20, 4 sal th, 1360 Kbh K.	RAP. NR.	: 3
SAG NR.	: 0211-02	INIT.	: PD
EMNE	: Registrering af revner	DATO.	: 7/1-03
STED	: Frederiksborggade 20	KL.	: -
		SIDER	: 3

FORMÅL

Besigtigelse den 27. august 2002.

Lejer deltog og påpegede ved gennemgangen nedennævnte mangler/krav.

Følgende rum blev besigtiget og ejeren påpegede nedennævnte revnedannelser som opstået i forbindelse med Metro-arbejderne ved Nørreport.

Revnereparationer deles i 3 klasser: R1, R2 og R3. Disse forkortelser nævnes de aktuelle steder i efterfølgende tekst.

- R1 Murer udhækker/udfræser revne i dybden og fuger. Herefter udføres R2 og dermed R3.
 R2 Murer opkradser revne i overfladen, udskifter løs puds om-kring revne og pudsreparerer. Herefter afslutter maler som under R3.
 R3 Maler udbedrer ved spartling, beklædning (væv/tapet/...) og evt. malebehandling – som omgivelser.

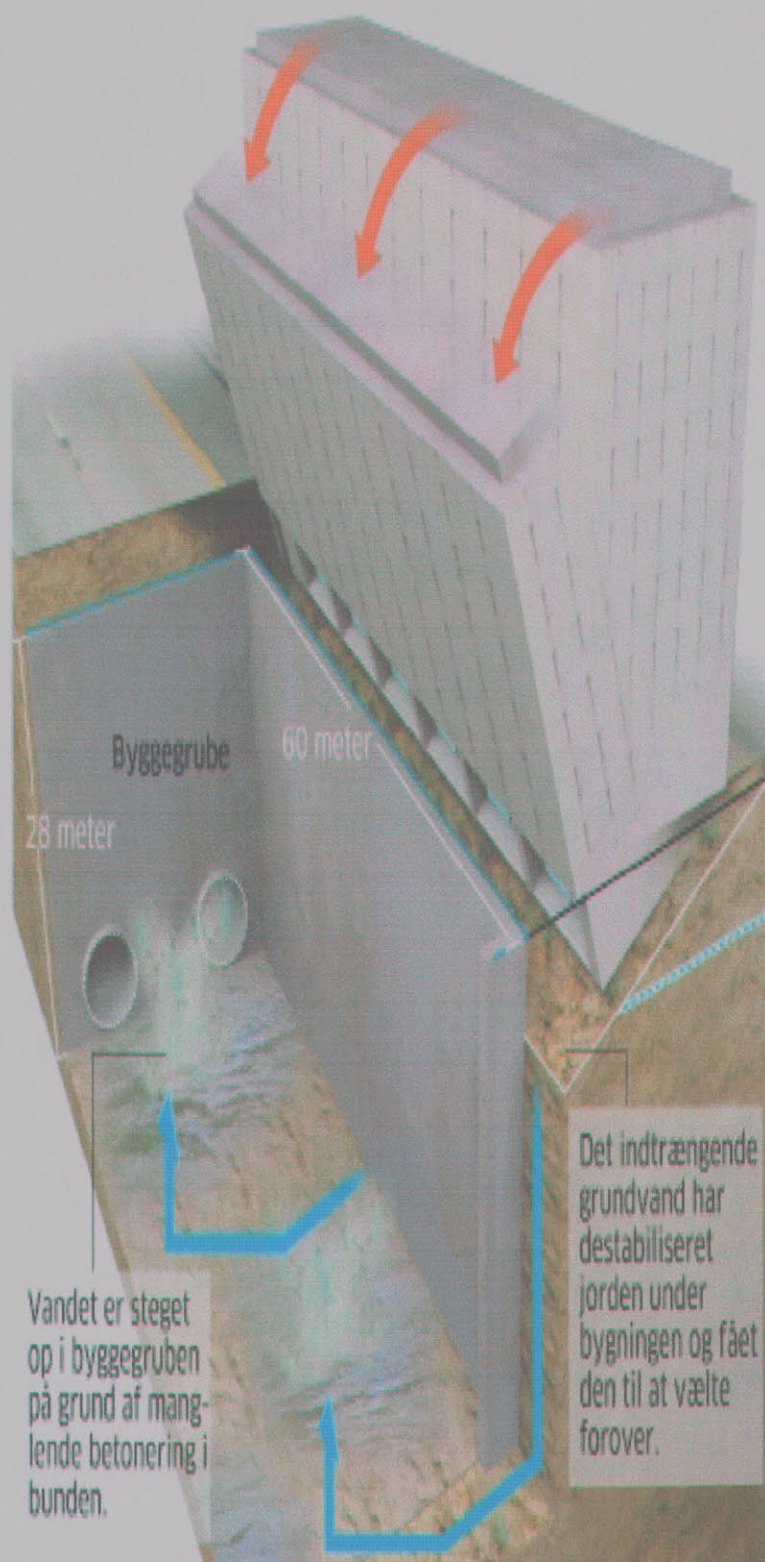
Rum: 1	Rum 1 er istandsat i 1997 Loft er påsat væv. Væv buler ned. Evt revne bag	R3
Rum: Gang	Gang er istandsat i 1997 Gennemgående revne i væg mod trapperum Revne over dør til rum 1 Revne i væg mod rum 4 Diagonalrevne i væg mod rum 1 Gl revne ved bagtrappe samt på vægge i sidste del af gang Vægge bør have filt påsat Flere revner i loft	R1 R3 R3 R3 R3 ?? R3
Rum: 2	Istandsats i 19?? Gennemgående revne over dør. Revner i loft	R3 R3

PROCON DANMARK ApS

Rådgivende ingeniør- og arkitektfirma, Mosehøjvej 28, 2920 Charlottenlund. Tlf.: 39909101. Fax.: 39909102.
 Byggeplads: Øster Farimagsgade 5 opg. 4, 1353 København K. Tlf.: 70 26 26 93. Fax.: 70 26 27 93

Side 3

SVANEMØLLEGRUPPEN



Den seks etager høje bygning fra 1971 husede 65.000 originale dokumenter helt tilbage fra 922

SVANEMØLLEGRUPPEN



ERHVERVS- OG BYGGESTYRELSEN

Bygningsreglement for erhvervs- og etagebyggeri (inkl. tillæg 1-15) » 11. Indeklima » 11.4 Forureninger i øvrigt » 11.4.2 Radon

11.4.2 Radon

11.4.2 Radon

BESTEMMELSE

Stk. 1.
Bygningskonstruktioner mod undergrunden skal udføres lufttæt.

VEJLEDNING

(11.4.2, stk. 1)
Radon er en radioaktiv gas og kommer især fra undergrunden. Radon forhindres i at trænge op i bygninger ved at gøre fundamenter, terrændæk, gulve, kældergulve og kælderydervægge lufttætte ved f.eks. at udføre konstruktionerne af beton med omhyggelig udførelse, så der opnås en god, ensartet og revnefri konstruktion, og ved at tætte omkring rør- og kanalgenemføringer i disse bygningsdele. Der henvises til Bygge- og Boligstyrelsens Vejledning om Radon og nybyggen".

For eksisterende bygninger kan der peges på flere forskellige metoder til at reducere radonindholdet i indeklimaet. Der henvises til Bygge- og Boligstyrelsens pjeces "Radon og enfamiliehuse". I pjecen er informeret om, hvordan man med udgangspunkt i enkle byggetekniske vurderinger kan skønne behovet for at forbedre bygningen radonmæssigt. Hvis kendskab til det konkrete indhold af radon skal indgå i overvejelserne om behovet for at forbedre bygningen

SVANEMØLLEGRUPPEN



Bygningsreglement for småhuse (inkl. tillæg 1-12) » 6. Indeklima » 6.5 Forureninger i øvrigt » 6.5.2 Radon

6.5.2 Radon

6.5.2 Radon

BESTEMMELSE

6.5.2

Bygningskonstruktioner mod undergrunden skal udføres lufttætte.

VEJLEDNING

(6.5.2)

Radon er en radioaktiv gas og kommer især fra undergrunden. Radon forhindres i at trænge op i bygninger ved at gøre fundamenter, terrændæk, gulve, kældergulve og kælderydervægge lufttætte ved f.eks. at udføre konstruktionerne af beton med omhyggelig udførelse, så der opnås en god, ensartet og revnefri konstruktion, og ved at tætte omkring rør- og kanal gennemføringer i disse bygningsdele. Der henvises til Bygge- og Boligstyrelsens "Vejledning om Radon og nybyggeri".

For eksisterende bygninger kan der peges på flere forskellige metoder til at reducere radonindholdet i indeklimaet. Der henvises til Bygge- og Boligstyrelsens pjeces "Radon og enfamiliehuse". I pjecen er informeret om, hvordan man med udgangspunkt i enkle byggetekniske vurderinger kan skønne

Tanker omkring Nordhavnsvejen

Ifølge aftalen dec 2005 om metroens 4. etape, mellem Københavns kommune, Frederiksberg kommune og Staten, skulle der bygges en Nordhavnvej mellem Nordhavnen og Lyngbyvej.

Beslutningen udspringer af mange års kritik af

- den store trafikbelastning i Strandvænget/Strandøre-området,
- den tunge trafik fra havnen gennem Østerbro,
- og trafik fra den forventede byudvikling i Nordhavnen.

Forvaltningens opgave blev åbenbart at lave en Nordhavnsvej til 1,8 mia. så godt det kunne lade sig gøre.

Resultatet blev 2 modeller, 1a (og 1b) samt model 2 (en boret tunnel i en etape til Nordhavnen). Især den på nuværende tidspunkt økonomisk realiserbar model 1a (med delvis cut & cover tunnel og opkørselsrampe i Strandvænget) viser, at det slet ikke er godt nok.

Det opfylder ingen af de ovennævnte mål.

- Området omkring Strandvænget bliver voldsomt belastet med opkørselsrampe, støj og luftforurening,
- Trafikken på Østerbro f.eks. Østerbrogade kommer til at stige markant ifølge de oplyste trafiktal i VVM-redegørelsen.

Der er endnu ikke fremlagt en analyse af hvilke lastbiler, der kommer fra Nordhavnen. Kunne det være sådan, at en stor del af den tunge trafik kommer fra de forurenende virksomheder i Nordhavnen (f.eks. den store Stena skrot-og metal genbrug), så kunne løsningen vel være at flytte de forurenende virksomheder væk fra Nordhavnen.

- Der bliver lagt stor vægt på fra Københavns politikere, at den ny byudvikling i Nordhavnen skal være økologisk bæredygtig. Derfor er det underligt, at der i trafikplanlægningen gøres så lidt ud af den kommende kollektive trafik til Nordhavnsområdet. Grundsag i Nordhavnen er med til at financiere metroens 4. etape. Det er vigtigt, at en metrostation i Nordhavn (i stedet for Østerport) tænkes med allerede i denne etape

Trafikforløbet skal hænge sammen, og derfor må der tænkes stort og nyt omkring den kollektive trafik og ikke kun motorvejsudbygninger.

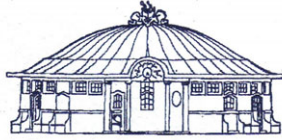
Trafikplanlægningen omkring Nordhavn Station må indgå i en debatten.

Vores opfordring er : Grav jernbanen ned på en del af strækningen ved Nordhavn station.

Undlad at bygge nye blokerende motorveje, men nedbryd istedet barrieren mellem Østerbro og havet.

Giv os havet tilbage.

Inger Hutters , formand for Østerbro Havnekomité.



14. april 2009

Udtalelse om Nordhavnsvejen

Østerbro Lokalråd har den 17.3 fremsendt henvendelse til Center for Anlæg og Udbud og Center for Trafik med anmodning om at der gennemføres 2 alternative trafikberegninger, så disse kunne indgå i den afsluttende del af debatten om VVM redegørelsen. Den 3.4 modtog Østerbro Lokalråd en redegørelse om, at de ønskede trafikmodelberegninger var blevet igangsat suppleret med en beregning for en ændring af det underliggende vejnet i krydset Kalkbrænderihavnsvej – Sundkrogsgade.

Lokalrådet skal hermed takke forvaltningen for dens imødekommenhed over for ønskerne, så der er mulighed for den bedst mulige faglige vurdering forud for den nødvendige politiske beslutning. Desværre har det ikke været muligt at få de reviderede beregninger førend i maj måned. Lokalrådet skal derfor anmode om, at der træffes beslutning om, at der efter offentliggørelsen af beregningerne bliver en offentlighedsperiode, der muliggør offentlig debat af de alternative løsningsmuligheder, der dermed er blevet bedre fagligt belyst.

Nedenfor findes Østerbro Lokalråds bemærkninger og forslag til både VVM redegørelsens miljømæssige vurderinger og de politiske beslutninger, som Lokalrådet gerne ser truffet omkring Nordhavnsvejs anlæggets udformning.

Støjudbredelse ved Lyngbyvejen

I figur 12.7 i VVM redegørelsen er vist ændringen i støjudbredelsen i 1,5 m højde. Men dette giver et misvisende billede i forhold til boligbebyggelsen langs vejen, der er i 4 etager, og derfor ikke beskyttet mod støj hverken fra ramperne eller fra nedgravningen af Helsingørmotorvejen. Støjniveauet er allerede inden udbygningen med Nordhavnsvejen over 68 db og de øverste etager bliver udsat for væsentlig mere støj, når trafikken stiger som følge af etableringen af Nordhavnsvejen og udbygningen på Nordhavnen. I det lange løb kan der blive tale om en stigning med næsten 50 % fra 70.000 til 100.000 biler i døgnet.

Østerbro Lokalråd finder det derfor påkrævet, at der gennemføres en effektiv støjafskærmning også af de øverste boliger langs Lyngbyvejen. Dette ser Lokalrådet gerne sker ved, at der lægges 'låg' på Helsingørmotorvejen ud for etagebebyggelsen både nord og syd for Emdrupvejsbroen. Ved at overdække motorvejen på denne strækning vil der yderligere kunne dannes et areal, der er egnet til aktiviteter for store børn og unge som f.eks. skatening, rulleskøjtølb og street basket.

Valg mellem de alternative udfletninger ved Lyngbyvejen.

Lokalrådet er modstandere af en løsning med trafiklys, der skaber lange køer og dermed luftforurening ind over de åbne arealer, hvor børn skal lege og spille bold, dvs. forslag III og IV bør efter Lokalrådets opfattelse afvises.

Hvis valget står imellem alternativ I og II ønsker Lokalrådet alternativ II, hvor trafikken mod Nordhavnsvejen føres op i midten af vejen. Herved tages mindst areal fra de grønne arealer vest for Lyngbyvejen og generne i forhold til bebyggelsen vest for vejen bliver mindst, fordi Lokalgaden kommer på størst afstand af bebyggelsen.

Lokalrådet har derefter drøftet alternativ II overfor alternativ V, hvor den primære forskel er, om der er en forbindelse fra og til syd. Umiddelbart er Lokalrådet mest stemt for en løsning, hvor mest mulig trafik ledes imod Ring II og Ring III frem for at øge trafikken igennem de tætbefolkede bydele, herunder især Jagtvejslinien, dvs. alternativ II. På den anden side vil en forbindelse imod syd også muliggøre, at trafik fra et udbygget Nordhavnsområde på vej ud af byen mod syd vil vælge Nordhavnsvejen og Nørre Alle – Nørre Søgade frem for Kalkbrænderihavns-gade – Øster Voldgade. Lokalrådet ønsker derfor ikke at tage stilling til hvilken af de 2 løsninger der er bedst, men vil gøre opmærksom på en mulig mellemløsning i forhold til de to alternativer:

- I forhold til alternativ V gennemføres ikke tunnelen under Lyngbyvejen for trafik fra Nordhavnsvejen mod syd ad Lyngbyvejen
- I forhold til alternativ II tilføjes en afkørsel fra den nordgående kørebane ad Lyngbyvejen over i Nordhavnsvejen

Udformning af Nordhavnsvejen ind over de militære arealer

Østerbro Lokalråd ønsker Nordhavnsvejen nedgravet hele vjen fra krydset med banen, så de nuværende militære arealer på Østerbro Kaserne kan udlægges til attraktive rekreative arealer.

Øvrig forhold omkring den vestlige del af Nordhavnsvejen

Allerede fra påbegyndelsen af anlægsarbejdet, bør der på Østerbro Kaserne etableres erstatningsareal for de nedlagte boldbaner. Desuden ser Lokalrådet meget gerne, at der føres en cykelsti ind over arealet i nord-syd gående retning, så ydre Østerbro forbindes med bl.a. Ryvangens Naturpark.

Lokalrådet støtter stærkt, at der snarest etableres en cykelsti på tværs af Lyngbyvejen, f.eks. som projektet er skitseret i VVM redegørelsen.

Nordhavnsvejens videreførelse imod øst

Hvad angår den østlige del af linieføringen finder Østerbro Lokalråd ikke nogen af de 2 alternativer A og B acceptable i den udformning de er foreslået i VVM redegørelsen. Lokalrådet har derfor i sit brev af 17.3 foreslået et alternativ til udformningen af alternativ A. Lokalrådet vil også pege på et alternativ til alternativ B. Begge de to alternativer vil trafikalt set blive belyst med de modelberegninger, som kommunen nu gennemfører. Lokalrådet ser også meget gerne, at de to alternativer bliver nærmere belyst af kommunen i anlægstegninger.

Lokalrådet vil afvente en endelig stillingtagen til de to alternativer er grundigt belyst. Nedenfor beskrives de to løsninger, som Lokalrådet gerne ser behandlet.

Nordhavnsvejens afslutning mod øst i alternativ A1

Østerbro Lokalråd ønsker tegnet en projektudformning, hvor

- der ikke er nogen form for afkørsel fra Nordhavnsvejen til Strandvænget, Strandpromenaden eller Østerbrogade
- tunnelen føres videre ned ad Kalkbrænderihavns-gade, så den først kommer op syd for roklubberne

I Bilag til denne skrivelse er skitseret denne løsning.

Lokalrådet skal gøre opmærksom på, at der ikke henvises til det alternativ, der er behandlet i VVM redegørelsen på side 94-95, idet denne beskrivelse behandler et alternativ, hvor der er forbindelse fra Kalkbrænderihavns-gade til Strandvænget.

Der vil derfor ikke i driftsfasen blive inddraget areal foran roklubberne, tværtimod vil hele området fra roklubberne til banearealerne kunne udlægges rekreativt sammen med det meste af det nuværende Strandvænge – bortset fra en indkørsel til roklubberne. I anlægsfasen kan der derimod være tale om at komme tæt på roklubberne for at få størst mulig radius på tunnelen.

Det er i bilaget påvist, at det ved at sænke Nordhavnsvejen i Strandvænget et par meter og flytte nedkørslen til A2 havnetunnelen mod syd samtidig med at nedkørslen startes ca. 20 meter længere inde på land, vil være muligt at føre den østlige / nordlige kørebane af Kalkbrænderihavnsvej i tunnel hen over afgreningen mod Nordhavnen og ned langs roklubberne.

Lokalrådet forventer naturligvis, at man ved anlæggelsen af Nordhavnsvejens videreførelse i Kalkbrænderihavnsvej forbereder afgreningen til Nordhavnen. Den bro, hvor den østlige kørebane med tilkørslen fra Kalkbrænderihavnsvej føres hen over den kommende videreførelse mod Nordhavn skal anlægges allerede ved færdiggørelse af A1. Dette gælder uanset om man vælger tunnelloøsningen eller en løsning i niveau.

Lokalrådet vil pege på, at man ved hastighedssænkning i tunnelen kan operere med en mindre radius på tunnelen og dermed undgå ledningsflytning og inddragelse af arealer fra DSB.

Lokalrådet går ud fra, at forvaltningen, når den tegner på en ny udformning af overførelsen fra Nordhavnsvejen til Kalkbrænderihavnsvej også regner økonomi på denne, hvor der tages hensyn til besparelserne i at der spares en del ramper og vejføringer som indgår i forslaget i VVM redegørelsen.

Lokalrådets trafikudvalg vil også meget gerne afholde et møde med forvaltningen, hvor detaljerne i skitsen drøftes.

Kalkbrænderihavnsvej og alternativ B

Det foreslåede alternativ B vil som dette er belyst i VVM redegørelsen ikke aflaste Østerbro og Hellerup for trafik. Lokalrådet imødeser derfor de nye trafikberegninger.

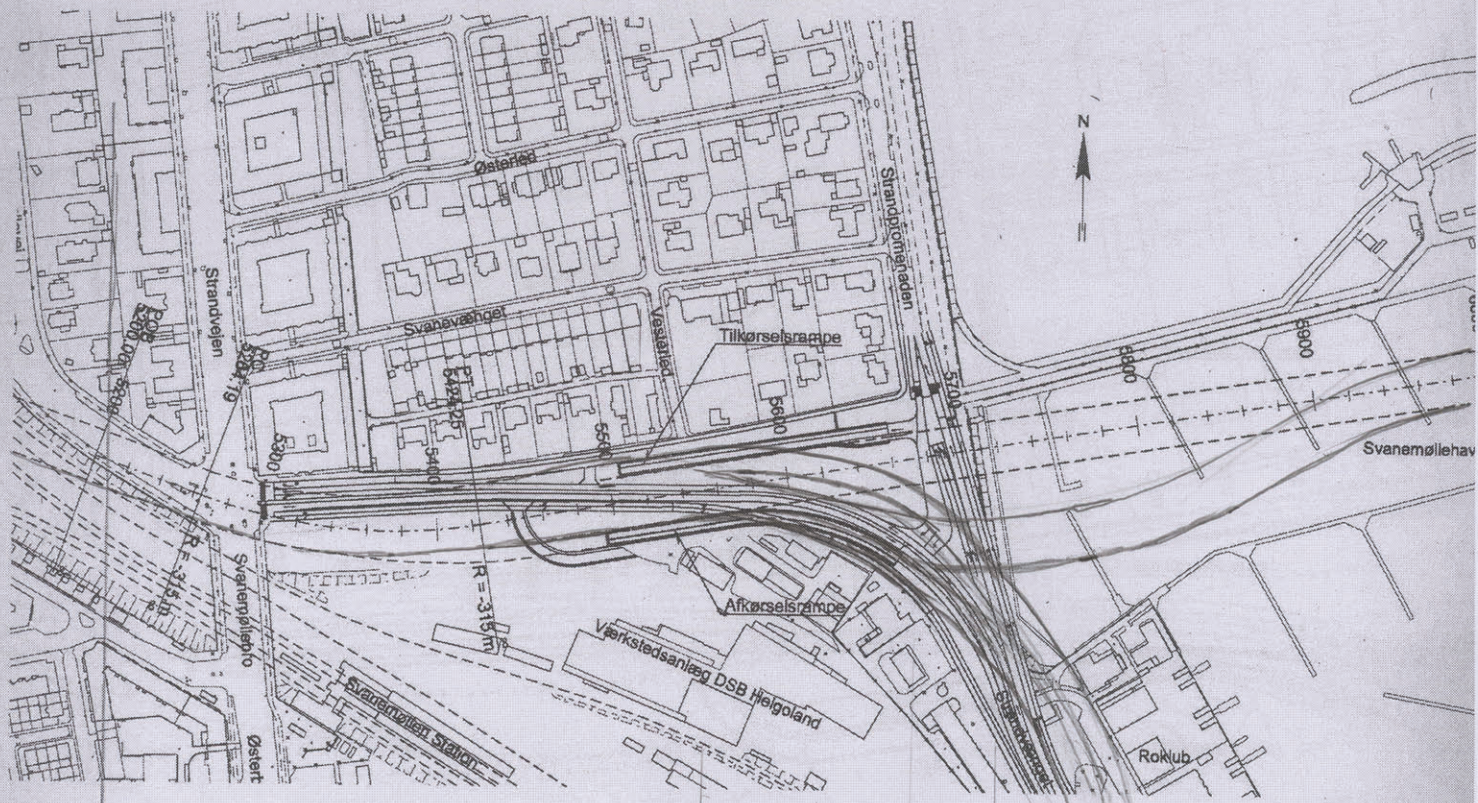
For at aflaste Østerbro for gennemkørende trafik må trafikken, der hidtil er kørt af Kalkbrænderihavnsvej, føres over i Sundkrogsgade og sluttes til Nordhavnsvejen, hvor den borede tunnel kommer op på Nordhavnen. Trafikken i Kalkbrænderihavnsvej bør enten lukkes for trafik, f.eks. ved roklubberne eller nedrosles til lokalgade med indsnævring og bump.

Fordelen ved denne løsning er, at det er muligt at skabe bedre sammenhæng imellem Østerbro og havnen ved at lave en viadukt igennem jernbanedæmningen for enden af Middelfartsgade.

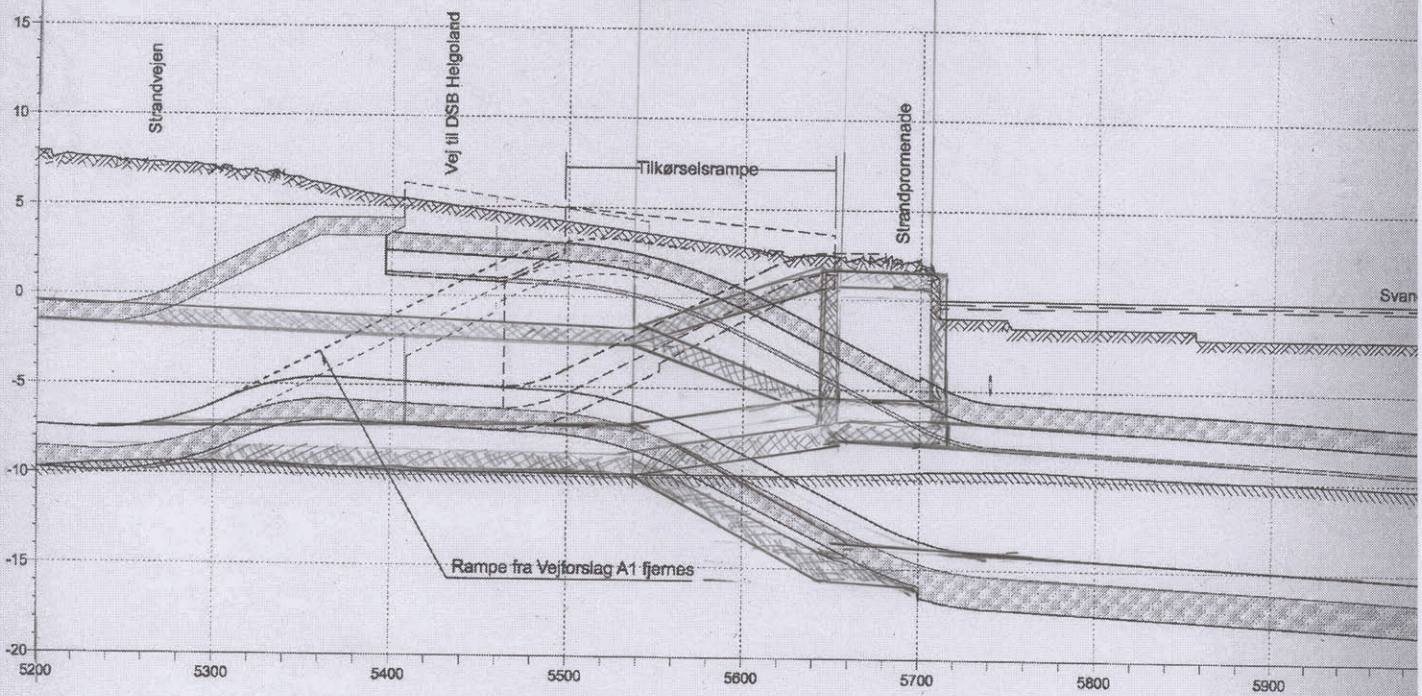
Med venlig hilsen

Anet Burchardt

Formand for Østerbro Lokalråd



Plan, 1:2000



Terræn kote	7.90	7.69	7.55	7.37	7.28	7.12	6.90	6.79	7.10	6.29	6.06	5.83	5.72	4.43	4.20	3.53	3.32	2.86	2.71	2.66	2.41	2.69	2.47	2.40	2.47	2.10														
Vej kote	-7.32	-7.42	-7.47	-7.26	-8.84	-6.12	-5.31	-4.80	-4.59	-4.86	-4.75	-4.85	-4.86	-5.05	-5.15	-5.26	-5.56	-6.08	-6.78	-7.68	-8.68	-9.68	-10.68	-11.68	-12.66	-13.62	-13.61	-14.14	-14.24	-14.35	-14.45	-14.55	-14.66	-14.76	-14.86	-14.97	-15.07	-15.17	-15.26	-15.39
Vertikal alg.	L = 32.00 m R = 1500 m		L = 65.59 m R = 1300 m		L = 112.34 m -5%		L = 69.88 m R = 2000 m		L = 97.30 m -50%		L = 67.16 m R = 1500 m																													

Længdeprofil, 1:2000/1:200



ØSTERBRO LOKALUDVALG

Dato: 14. april 2009

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

Høringssvar til Lokalplan for Nordhavnsvej

Østerbro Lokaludvalgs holdning til udformningen af Nordhavnsvej er, at den skal være underjordisk hele vejen til Nordhavn samt have forbindelse til Kalkbrænderihavnsgade.

Det er efter adskillige informations- og borgermøder samt debat i lokalaviserne lokaludvalgets vurdering, at denne holdning har bred opbakning blandt Østerbros borgere.

Ingen af de to foreliggende forslag rummer begge aspekter, og det er efter lokaludvalgets opfattelse ikke tilstrækkeligt belyst hvorvidt en sådan løsning potentielt kunne etableres (se uddybning af dette i vedhæftede høringssvar fra Østerbro Lokaludvalg om VVM for Nordhavnsvej).

Uanset dette ønsker Østerbro Lokaludvalg, at den endelige løsning bliver underjordisk hele vejen til Nordhavn, og at den ses i sammenhæng med en overordnet trafikplanlægning.

Venlig hilsen

Axel Thrige Laursen
ff. Østerbro Lokaludvalg

Jesper Madsen
ff. Fagudvalget for Teknik og Miljø



ØSTERBRO LOKALUDVALG

Østerbro den 14. april 2009

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

Høringssvar til VVM for Nordhavnsvej

Trafikmodelberegninger

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

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

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

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

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

Miljøbelastning af boliger langs Lyngbyvej

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

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



ØSTERBRO LOKALUDVALG

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

Tilslutning til Kalkbrænderihavnsvej - forslag A

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

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

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

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

Forlængelse af tunnel mod nordvest - forslag A

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

Aflastning af Østerbro for gennemkørende trafik - forslag B

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

Med venlig hilsen

Axel Thrige Laursen
ff. Østerbro Lokaludvalg

Jesper Madsen
ff. Fagudvalget for Teknik og Miljø

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