

E/F SVANEMØLLEGÅRDEN; Ejerforeningen Strandvejen 59; Svanevængets ejerlav; Strandpromenaden-Kvarterets Grundejerlaug; samt beboere på Strandvænget

Følgende ejerforeninger og grundejer laug fra Svanemølleområdet:

**E/F SVANEMØLLEGÅRDEN; Ejerforeningen Strandvejen 59; Svanevængets ejerlav; Strandpromenaden-Kvarterets Grundejerlaug; samt beboere på Strandvænget**

Svanemøllen den 16. september 2012.

Vedhæftet tillæg:

**HVORDAN SKAL STRANDVÆNGET SE UD I FREMTIDEN EFTER 20015?**

Kommentarer til Nordhavnsgruppens udformning af Strandvænget, fremlagt på mødet den 12.09.2012 med hertil hørende udleverede plancher, dokumenter, tegninger m.v. Hvad der desuden blev hørt på mødet, giver anledning til bemærkninger og indvendinger i forbindelse med Nordhavnsgruppens forslag til et væsentligt ændret fremtidigt Strandvænget:

På positivsiden noterede vi os, at der var mageligt plads til at gennemføre vores projekt, jf. vedhæftet tegning fra gruppen fra Svanemølleområdets ejerforeninger og grundejerlaug m.v. Der var afsat 7½ meter samlet til fortov og cykelstier (2 cykelstier og 1 fortov á hver 2,5 meter). Derfor vil der være plads til en Lege og opholdsgade jf. § 40 i Færdselsloven, sammen med en to sporet (á 2,5 meter) Strandvænget, uden til- eller frakørsel til sideveje.

1. Cykelstien på sydsiden vil give anledning til farlige situationer, når cyklister vil prøve at krydse Strandvænget, inden det store trafikryds nede ved vandet. Det er utopisk at tro, at de vil køre helt ned, dreje lidt sydpå og vente i lang tid for at komme over på den anden side. Mange vil sikkert

E/F SVANEMØLLEGÅRDEN; Ejerforeningen Strandvejen 59; Svanevængets ejerlav; Strandpromenaden-Kvarterets Grundejerlaug; samt beboere på Strandvænget

krydse Strandvænget lidt højere oppe og køre mod trafikken ned mod Stranden. Dette er set mange gange på det gamle Strandvænget, og ulykker er forekommet.

Miljømæssigt, mht. støj og forurening, er placeringen af den sydlige cykelsti heller ikke særlig heldig, beliggende mellem tunnelåbning, Nordhavnsvej og Strandvænget. Sammenlignet med de nuværende forhold er der desuden for cyklende beboere en trafikal øget risiko ved at skulle krydse det nye Strandvænget. De fleste dagligvarebutikker, som kvarteret benytter, er beliggende på Østerbrogade, hvilket vil medføre flere daglige krydsninger af vejen.

2. Forholdene for cyklister, som skal ind mod byen, er utroligt dårlige. For at krydse Nordhavnsvej skal man i krydset ved havnen gennem en klodset løsning, hvor man risikerer at strande på et lille helle midt ude i trafikken undervejs, udsat for tæt passerende trafik på alle sider, støj og forurening. Kommer man fra Strandpromenaden, er der tre lyskryds at passere.

I følge planche 2 skal der ud for havnen være en fodgængerovergang tværs over Nordhavnsvej, formentlig af hensyn til DSB. Hvorfor ikke også her føre cyklerne over så de, som det ses på tegning Forslag 1, kan krydse Strandpromenaden og køre sydpå langs havnen? Det må da være en mere fornuftig og enkel trafikal løsning, som bedre tilgodeser cyklisternes sikkerhed?

3. Fortovet er underdimensioneret i forhold til de mange, som benytter Strandvænget ned mod havnen og stranden. Hverken cyklister eller fodgængere har den mindste beskyttelse mod støj og støv fra bilerne. Dertil kommer oplevelsen af en unødvendig stressende tæt kontakt med de kørende.

4. TMF CAU Nordhavnsvejs har oplyst på mødet 12.09.2012, at kommunen nedjusteret trafikken på Strandvænget fra 8.000 til 6.000, iflg. hvad

E/F SVANEMØLLEGÅRDEN; Ejerforeningen Strandvejen 59; Svanevængets ejerlav; Strandpromenaden-Kvarterets Grundejerlaug; samt beboere på Strandvænget

”trafikmanden” sagde på møde 12.09.2012. Hvilket belæg er der herfor? Eller er det bare ønsketænkning fra kommunes side?

Vi ønsker at modtage de nye trafikberegninger, herunder information om de ændrede forudsætninger for et pludselig fald i køretøjsmængden for Nordhavnsvej og Strandvænget

5. Vesterled risikerer også fremover at komme til at fungere som smutvej for bilister, som vil undgå krydset og bilkøen ved Strandvejen. Dette vil være særlig udtalt i myldretidernes spidsbelastning af vejen. Derfor bør Vesterled lukkes ved Strandvænget. På planche 2, ser det ud, som om Vesterled bliver spærret. Det var dog ikke tilfældet på den model af Strandvænget, som blev fremvist på mødet. Særligt adspurgt blev det oplyst, at der ikke i Nordhavsgruppens forslag var planer om at lukke Vesterled.

6. Med det dejligt lige stykke som Strandvænget bliver, lægger det op til, lige som i gamle dage, at mange kører med sømmet i bund og ikke overholder hastigheden for byområde på 50 km/t, måske fristet af at prøve at nå over for grønt lys i lyskrydsene. Det sker f.eks. netop nu på Strandpromenaden. Det gør livet ekstra farligt for den bløde trafik, den lokale beboertrafik og øger det generelle stressniveau for alle typer af trafikanter.

7. For samtlige huse i Strandvænget, bortset fra ved Svanemøllegården, bliver det direkte farligt, fremover at skulle køre ind og ud til de enkelte 10 huse. Nede ved 21 til 25 Strandvænget er sigtbarheden yderligere forringet på grund af svinget, der starter ved udkørslen ud for nr. 25, hvor hverken beboere eller bilisterne på vejen har tilstrækkeligt med udsyn. Højere oppe er det et stort problem, hvis hastighedsgrænserne ikke overholdes. Beboere i bil skal typisk til og fra husene i myldretiden, hvor trafikken er på sit højeste.

8. På hele Strandvænget bliver det umuligt at parkere, foretage af- og pålæsning af varer/postpakker, medmindre man kører ind og blokerer fortov og cykelsti. At få besøg af gæster i bil bliver stort set umuligt. Vi ved heller

E/F SVANEMØLLEGÅRDEN; Ejerforeningen Strandvejen 59; Svanevængets ejerlav; Strandpromenaden-Kvarterets Grundejerlaug; samt beboere på Strandvænget

ikke, hvor evt. hjemmehjælpere m.v. skal parkere, mens de har ærinder. Husk der er nedlagt ca. 156 p. pladser ved Nordhavnsprojektet. Tilkørselsforholdene til husene er farlige og under al kritik i betragtning af karakteren af den trafik, som Strandvænget skal afvikle.

Dette problem er løst med vores forslag 1 med en Lege-opholdsgade jf. § 40 i færdselsloven for gående og cykler i begge retninger samt, at kun 10 parcellers biler kan komme til og fra deres matrikel. Ærindekørsel samt afhentning af renovation vil blokere trafikken på det nye tosporede Strandvænget, som Nordhavnsgruppen har fremlagt. I vores forslag kan redningskøretøjer fortsat komme tæt på matriklerne, og mindstemålene er opfyldt for brandvejs krav.

9. Det var ikke muligt på mødet at få oplyst, hvor mange biler, man regner med at sluse ind- og ud på Nordhavnsvej i myldretiden fra hh. Strandvænget og Strandpromenaden. Også hvor lange ventetider, bilisterne kan forvente ved lyskrydset, og heraf afledt, hvor lange bilkøer, man kan forudse på både Strandvænget, Strandpromenaden og Nordhavnsvej, Noget, som også vil bidrage til en forøgelse af støj og luftforurening. Det rammer alle beboere på Strandvænget og det bagvedliggende villakvarter. Desuden rammer støj og luftforureningen også de rekreative områder hårdt ved både havnen, roklubberne og Svanemøllestranden.

10. Hvordan man kan forestille sig, at Strandvænget bliver en villavej, som påstået i det omdelte materiale, hvordan man kan tale om et hyggeligt og homogent byrum i god balance mellem variation og sammenhæng? Det er enten direkte forvanskning af fakta, varm luft eller total mangel på realitetssans. Strandvænget vil for den kørende trafik fremover primært fungere som en forbindelse mellem Nordhavnsvej, Østerbrogade, Strandvejen og Ryvangs Allé. Vores Forslag 1 tager hensyn til de forskellige trafikale behov på Strandvænget, effektiviserer den kørende trafik, beskytter den bløde og prøver at dæmpe de værste følger af støj og luftforurening, samt skaber en grøn kile ned til havnen fra Østerbro.

11. Krydset ved havnen Strandvænget, Strandpromenaden og Nordhavnsvej bliver med op til >12. mio. køretøjer om året. Dette vejkryds vil ligge i top 10 i København mht. trafikmængde. Udformningen ligner en omfartsvej i et industri kvarter i Hvidovre. Og så lige op til et rekreativt område, det er bare ikke godt nok. Derfor bør dette vejkryds lægges i en nedgravning, med grønt låg på.

Københavns Kommune har, i sin udformning af Strandvænget, ikke på noget tidspunkt taget hensyn til vejens særlige beliggenhed ned til Øresund og de rekreative områder i Svanemølle bugt. Man tænker kun i hurtighed og trafik effektivitet.

Æstetik og livskvalitet er ikke en del af Teknik & Miljø og Nordhavnsvejgruppens vokabularium. At arbejde skulpturelt med terrænet i form af grønne støjvolde eller anlægge grønt tag på Nordhavnsvej er hidtil blevet pure afvist.

Vi savner en vision for området som politikerne og Østerbro-borgerne kan tilslutte sig. I sin enkelthed mener vi, at visionen kan være at skabe en Grøn korridor til Øresund gennem parker og gang/cykelstier hele vejen fra Lygten i NV og Mindelunden ved Ryparken. Det eneste stykke der mangler i dag er faktisk stykket på Strandvænget, der kunne blive en smuk og Grøn afslutning på en gå/cykeltur med udsigt til havet og havnen og adgang til Svanemøllebugtens strand. Med en grøn overdækning af tunneludmunden skaber man udover korridoren endvidere en "lille park med udsigt over Øresund den eneste af sin slags i Storkøbenhavn.

**"Vær med til at skabe verdens første klimakvarter"**, står der på plancher, når man cykler ned ad Østerbrogade.

Det handler ikke om Strandvænget, men et andet kvarter på Ydre Østerbro. Undersøger man nærmere hvad kampagnen går ud på møder man sætninger citat:

*"Grønnere gader, blomstrende forhave, et rigt dyreliv og landskabelige kanaler, der leder regnvand væk fra kvarteret, så vi undgår vandskader ved de store regnskyl. Det er blot nogle af de projekter, vi håber på at føre ud i livet i Klimakvarteret på Ydre Østerbro over de kommende år."*

E/F SVANEMØLLEGÅRDEN; Ejerforeningen Strandvejen 59; Svanevængets ejerlav; Strandpromenaden-Kvarterets Grundejerlaug; samt beboere på Strandvænget

Se link:

<http://www.afajcd.dk/default.asp?Action=Details&Item=602>

Dobbeltmoral, varm luft og hykleri siger vi i Strandvænget, hvor vi har forsøgt at skabe et "klimakvarter", i forbindelse med byggeriet af Nordhavnsvej og reetableringen af Strandvænget, men er blevet mødt med arrogance og manglende interesse.

## 12. Støjskærme.

På Strandvænget er der udover trafikken andre støjkilder tæt på området: DSB Helgoland Service for Kystbane tog sammen med værksted, (industri støj max grænseværdier i skel 55dB(A)) og de passerende togstammer langs Strandvænget øst vest, ca. 950 stk. pr. døgn (dag 11 timer, aften 4 og nat 10 timer).

Disse støjkilder har været kendt jf. VVM-redegørelsen. Ved ekspropriation af 4 parcelhuse på Strandvænget nr. 4, 6, 8 og 10, samt fjernelsen af bunkerne og træerne i den nedre ende af Strandvænget, blev den naturlige støjafskærmning fjernet, og der blev åbnet op til et åbent areal over mod togdriften.

Støjafskærmning fra husene nr. 4,6 og 8 var ca. 12 meter høje og dannede dermed en støjvold ud mod Strandvænget mod nord. Derfor er der behov for meget højere støjskærme end de anførte 3 meter over vejbanen – derfor foreslås mindst 5 meter støjværn sat oven på betonfundamentet til rampen. Støjværnet bør starte så højt oppe mod krydset Strandvejen/Strandvænget som muligt, og evt. skjule teknikbygningen.

## 13. Støjskærmens beskaffenhed herunder materiale foreslås som en såkaldt skærm, hvor der kan gro planter på m.v.

For at skjule betonvæggen og undgå graffiti på rampen, som vender mod nord, bør rampen laves i etager men plantekasser, og med mulighed for at

E/F SVANEMØLLEGÅRDEN; Ejerforeningen Strandvejen 59; Svanevængets ejerlav; Strandpromenaden-Kvarterets Grundejerlaug; samt beboere på Strandvænget

plante hårdføre planter, som totalt kan dække betonrampen, fx klatre planter, eller arkitektens træst.

14. At statuen stående kvinde igen bliver flyttet på til en plads, hvor den retligt hører hjemme, således at de krav som den givende fond og ikke mindst de krav og betingelser, som kunstneren Henry Luckow-Nielsen stillede til placeringen i 1934. Derfor skal statuen placeres på en sokkel som Henry Luckow-Nielsen bestemte, herunder højde og brede m.v. Placeringen bør være på det grønne areal ved trekanten ved kryds til Strandpromenaden / Strandvænget.

15. Ved væsentlige ændringer af en bestående vej (Strandvænget) og ved anlæg af en ny vej (Nordhavnsvej) gennem boligområde bør/skal der overholdes  $< 58\text{dB(A)}_{L_{\text{den}}}$ .

Og således som det er vedtaget i Kommuneplanen 2011 og Støjhandlingsplanen 2013 (se side 6) – hvor der er sket en total indfasning af Vejdirektoratets rapport nr. 4 , 2007 "Støj fra vej". Her er netop det forhold markant fremhævet, at ved væsentlige ændringer af bestående vej og ved nye veje, gennem boligområde, er støjgrænseværdien  $< 58\text{dB(A)}_{L_{\text{den}}}$ .

16. Hvad agter Københavns Kommune at foretage sig i denne sag om  $< 58\text{dB(A)}_{L_{\text{den}}}$  på Strandvænget?

Det gamle Strandvænget fra før den midlertidige omlægning, som skete i oktober 2006 jf. VVM-redegørelse Strandøre juni 2004, bør være udgangspunktet

I denne VVM rapport er helt det klart tilkendegivet, at det var tale om en midlertidig omlægning af tung trafik til Strandvænget, som blev en del af Ring O2, indtil ny vej er anlagt.

E/F SVANEMØLLEGÅRDEN; Ejerforeningen Strandvejen 59; Svanevængets ejerlav;  
Strandpromenaden-Kvarterets Grundejerlaug; samt beboere på Strandvænget

På Strandvænget, før omlægningen, var gennemsnittet af støj fra trafikken 55dB(A) – det er dette mål som igen skal nås. Hvordan løses dette problem? Derfor bør laves den løsning jf. tegning som er vores forslag 1.

17. At de 56 store træer som blev fjernet fra Strandvænget bliver plantet igen i et kuperet terræn, så det danner en grøn kile ned mod Øresund.

Vi står gerne til rådighed for uddybende kommentarer eller deltager gerne i et møde. Henvendelse herom kan rettes til:

Fleming Kjer

Strandvænget 3., 2.th.

København Ø

Tlf.: 39 27 87 44; E-mail: [flkjer@oncable.dk](mailto:flkjer@oncable.dk)