

## Bilag 1

### Referat af borgermøde den 16. september 2004

Ordstyreren, Jan Horskjær, bød velkommen til de ca. 130 fremmødte borgere, hvorefter embedsmænd fra Københavns Kommune, fuldmægtig Klavs Bjerring-Pedersen, Økonomiforvaltningen, og kontorchef Niels Tørsløv, Vej & Park, suppleret af konsulent og støjekspert Allan Jensen, Carl Bro Acoustica, præsenterede plangrundlaget for og det tekniske indhold i det kommuneplan- og regionplantillæg med VVM, som var mødets fokus.

Herefter blev der indbudt til debat, som centrerede sig om følgende problemstillinger:

#### **Formålet med trafikomlægningen**

*Forvaltningen opridsede, at det overordnede formål med omlægningen er at fjerne den tunge trafik fra en vej, der dårligt kan bære dagens trafikmængder. Flere af politikerne i panelet påpegede i den forbindelse, at Strandøre er en villavej og derfor ikke egnet til at bære store mængder af tung trafik. Som replik hertil blev det fra tilhørernes side anført, at Strandøre indtil 1998 har været 4-sporet. Kommunen anslår, at der skal investeres omkring 10 mio. kr., hvis Strandøre skal ombygges til at kunne bære den tunge trafik. Til sammenligning er anlægsomkostningerne ved omlægningen inkl. krydsombygning anslået til ca. 2 mio. kr.*

#### **Den langsigtede løsning**

Kommunen sidder i øjeblikket i en arbejdsgruppe med Københavns Havn samt Trafik- og Finansministeriet om at skabe et beslutningsgrundlag for en vejforbindelse, evt. i tunnel, mellem Kalkbrænderihavnsgade og Lyngbymotorvejen.

#### **Tidsperspektivet i den midlertidige løsning**

Der blev fra tilhørernes side stillet spørgsmål omkring tidsperspektivet i den midlertidige hhv. langsigtede løsning.

*Forvaltningen svarede hertil, at den midlertidige løsning skal fungere indtil den langsigtede løsning (se ovenfor) er klar. Da der er tale om politiske processer, herunder at den langsigtede løsning først skal vedtages, er det vanskeligt at sige noget præcist om tidsperspektivet.*

#### **Analysens tekniske undersøgelser**

Flere tilhørere stillede spørgsmålstegn ved validiteten af VVM-analysens trafiktal. Det blev påpeget, at der ifølge trafiktal i VVM-analysen på visse vejstrækninger er ca. 2000 biler færre end i Via Trafiks rapport fra 2002.

*Årsagen hertil er, at tallene i Via Trafiks rapport er baseret på 'hverdagsdøgntrafik', mens VVMen baserer sig på 'årsdøgntrafik'. Der er altså tale om to forskellige, men begge anerkendte metoder til opgørelse af trafikmængder.*

Flere af de fremmødte rejste spørgsmål om analysens støjberegninger, bl.a. om spidsbelastningen mht. støj i myldretiden på Strandvejen.

*Støjekspert Allan Jensen svarede, at det er svært at svare entydigt på et sådant spørgsmål, da svaret vil være stærkt afhængig af, i hvilken afstand/højde fra vejen, man befinder sig.*

Også vibrationer, herunder konsekvenser for gasledningen under Strandvænget, var til diskussion. *Støjeksperten påpegede, at vibrationer nok kan mærkes, men at de ikke er skadelige for huse i de vibrationsniveauer, der er tale om i de pågældende gader. I VVM-analysen er det anført, at Københavns Energi vurderer, at gasledningen under Strandvænget ikke vil lide overlast efter omlægningen af den tunge trafik.*

Tilhørerne spurgte om der er foretaget samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger af omlægningen, herunder også vurderinger af de helbredsmæssige konsekvenser.

*Forvaltningens svar var, at sådanne konsekvensvurderinger af omlægningen ikke er foretaget.*

En enkelt tilhører udtrykte bekymring for de bløde trafikanters sikkerhed efter ombygningen af krydset Strandvejen/Strandvænget.

*Kommunen vurderer, at de bløde trafikanter vil være bedre stillet efter ombygningen af krydset Strandvejen/Strandvænget, idet krydset vil blive udformet på en sådan måde, at højre- og venstresvingende biler ikke har grøntid samtidig med ligeudkørende cyklister. Det ombyggede kryds vil derfor være mere sikkert – også for de bløde trafikanter. Omløbstiderne i krydset vil også blive indstillet således, at fremkommeligheden i krydset generelt forbedres.*

### ***Strand i svanemøllebugten***

En af tilhørerne fremførte, at omlægning af den tunge trafik vil fredeliggøre de rekreative arealer i Svanemøllebugten, hvor kommunen har planer om at anlægge en strand, når der er etableret kloakker og overløbsbassiner til spildevandet.

### ***Opsummering af de fire deltagende politikeres synspunkter:***

#### ***Inger Marie Bruun-Vierø, De Radikale***

Betragtede en tunnel som den eneste løsning, og påpegede, at det er ærgerligt at ødelægge et attraktivt kvarter med tung trafik, når der findes alternative løsninger. Henledte opmærksomheden på Oslo, hvor man i løbet af de seneste 15 år i stor stil har lagt trafikken i tunneler under byen. Opfordrede desuden beboerne på de berørte veje til at lægge pres på politikerne i Bygge- og Teknikudvalget og Borgerrepræsentationen for at gennemføre en langsigtet løsning.

#### ***Leslie Arentoft, Venstre***

Så en tunnel som den eneste løsning. I stedet for at diskutere 'ikke-løsninger' bør områdets beboere stå sammen om at lægge pres på politikerne.

#### ***Jens Johansen, SF***

Så også tunnel som den eneste løsning. Påpegede dog, at politikerne skal passe på med at stikke folk blå i øjnene, om at tunnelen er lige på trapperne. Der er tale om et langsigtet perspektiv, idet tunnelen hverken står i Trafikministeriets investeringsplan eller i Regeringens Forslag til Finanslov 2005.

SF støtter den foreliggende indstilling om at omlægge den tunge trafik.

#### ***Ben Haddou, CD (nu konservative)***

Mindede om, at Strandøre er en villavej og at ingen andre villaveje i DK har status som regionalveje. Støttede derfor den foreliggende indstilling. Redegjorde for, at sagen har været lang tid undervejs, og man kan derfor ikke sige, at den er blevet presset igennem. Indstillingen er udtryk for et kompromis, idet kun den tunge trafik flyttes.

## Bilag 2

### Resume af og kommentarer til de indkomne henvendelser

*Bente Aude og Ole Morgall* gør indsigelse og mener bl.a., at ombygningen af krydset Strandvænget/Strandvejen ikke forøger kapaciteten, at miljøbelastning og trafikuheld stiger markant, at omklassificering af Strandvænget-Strandvejen til regional vej skal betragtes som nyanlæg med dertil hørende miljøkrav. Mangler vurdering af transport af farligt gods og hovedgasledning i Strandvænget og DSBs bidrag til forureningen. Kommenterer og stiller spørgsmål, bl.a.: hvorfor Strandøres udformning er ændret, hvad en renovering vil koste og hvorfor det ikke er sket. Hvorfor ikke lægge VIA-Trafiks rapport til grund for krydsombygninger? Anlægsperiodens længde og trafikafvikling? Mener omlægningen får konsekvenser for andre veje end de angivne. Hvorfor er ikke brugt en trafikmodel? Hvorfor indeholder forslaget ikke forbedringer af lysreguleringen i krydsene Strandvænget/Strandpromenaden og Strandøre/Strandvejen? Hvorfor har en fordobling hhv. en firedobling af den tunge trafik ingen nævneværdig indflydelse på miljøet? Mener omlægningen skal forkastes, og der skal satses på både en Svanemølle-tunnel og en Københavnertunnel.

*Inge Klint* foreslår, at projektet til en tunnelloøsning behandles inden endelig stillingtagen til omlægningen, at omklassificeringen af Strandvænget til regional vej bortfalder pga. midlertidigheden, at ensrette den tunge trafik i området, støjdæmpende belægning overalt, dæksler fjernes, hastighedsnedsættelse samt beskrivelse af vej- og stiforbindelse til Svanemøllehavnen. Savner redegørelse for ledninger i Strandvænget og sikring mod øget trafik.

*Strandpromenade-Kvarterets Grundejerlaug* tilslutter sig den foreslåede midlertidige omlægning af den tunge trafik på Ring 2, idet man betinger sig, at der snarest udmeldes et utvetydigt tilsagn om, hvordan og hvornår en permanent løsning i form af en direkte vejforbindelse mellem Strandvænget og Lyngbyvej etableres. Udtrykker ønske om at blive inddraget i planlægningen af initiativer til afhjælpelse af de øgede støjproblemer som følge af omlægningen. Kommer med forslag til den kommende udformning af krydset Strandvejen / Strandvænget.

*E/F Svanemøllegården*, som repræsenterer 83 ejendomme med 121 beboere og ansatte, har fremsendt en indsigelse, der i indhold er identisk med nedenstående fra Svanemøllegruppen. De underskrifter, der er vedlagt E/F Svanemøllegårdens indsigelse er også vedlagt Svanemøllegruppens indsigelse.

*Svanemøllegruppen* har vedlagt 1422 protester mod omlægningen, hvoraf de 750 dog er studerende og ansatte ved Københavns Pædagogseminarium repræsenteret ved en enkelt underskrift fra seminariets rektor. Peger på, at der bor 1.400 mennesker langs Strandvejen/Strandvænget mod kun 50 ved Strandøre. Mener, at en permanent og langsigtet løsning er en tunnel fra Lyngbyvejen, og at omlægningen bør betragtes som et nyt vejanlæg, hvor man skal overholde de normer, der gælder for nye veje. Det anføres, at det ikke står klart, hvad der menes med en "midlertidig" løsning, og at det bør indgå, at den tunge trafik øjeblikkeligt skal lægges tilbage til Strandøre, hvis man ikke senest 6. mdr. efter vedtagelsen af VVM-redegørelsen sætter arbejdet med tunnelen i gang. Anfører, at krydset

Strandvænget/Strandvejen/Ryvangs Allé er gennemfartspunkt for alle kvarterets børn og unge og allerede er voldsomt trafik- og uheldsbelastet. Det vil ved en omlægning blive et af Københavns farligste kryds, og den planlagte ombygning af krydset vil ikke give større, men mindre kapacitet end i dag. Mener, at man bruger tidligere foretagne indsnævringer af Strandøre som argument for et vejen ikke er egnet til Ring 2, og at der mangler dokumentation for påstanden om, at Strandøre ikke er bygget til tung trafik. Ønsker, at der skal udarbejdes en opgørelse over prisen på renovering af Strandøre. Foreslår at ekspropriere de berørte 21 boliger og lade vejen ligge, eller at der i stedet sker en ensretning af den tunge trafik mod nord på Strandøre og mod syd på Strandvænget. Anfører, at beboerne langs Strandvænget/Strandvejen allerede nu er stærkt belastede af både biltrafik og jernbanetrafik og flere forurenende buslinier, og at en midlertidig omlægning vil betyde længere transport af trafikken til og fra havnen og bymidten med mere forurening til følge. De peger endvidere på, at den tunge trafik på en hovedgasledning i Strandvænget udgør en sikkerhedsfare, samt at prisen på ejendomme på Strandvænget vil være mindst 20 %. Har ikke har tiltro til trafiktallene i VVM-redegørelsen og dermed heller ikke til de angivne tal for støj og luftforurening. Det anføres, at luftens kvælstofoxider vil være tæt på grænseværdierne i 2010, og at der må stilles spørgsmålstejn ved de indregnede formodninger om luftforureningen, samt at den midlertidige omlægning af den tunge trafik bevidst øger antallet af boliger, som udsættes for støj og luftforurening i strid med målsætningen i Kommuneplan 2001. Mangler en lægefaglig vurdering og beregninger af den sygelighed/overdødelighed, der vil opstå ved omlægningen samt en økonomisk effektberegning af det "nye" vejanlæg med vurdering af tid, kørsel, drift og vedligeholdelse, uheld, støj, luftforurening, barriereeffekt og oplevet risiko samt øgede sundhedsudgifter, og en færdselssikkerhedsplan med uheldsanalyser, skole- og institutionsundersøgelser, sorte pletter, hastighedsvurdering m.v.

Finder, at HURs behandling af forslaget på mødet den 18. juni 2004 var arrogant og lemfældig, og mener, at sagsbehandlingen ikke var en sådan beskaffenhed, at den lever op til planlovens intentioner. Der skal foregå en politisk behandling af sagen, dette er ikke sket. VVM-redegørelsen bør alene af den grund tilbagekaldes. Mener, at HUR groft har tilsidesat offentlighedslovens regler om aktindsigt ved ikke at fremsende den nødvendige dokumentation for VVM-redegørelsen. Insisterer derfor på, at redegørelsen revideres og uddybes på de punkter, hvor der savnes udførlig belysning, for derefter at blive fremlagt til fornyet vurdering af de implicerede parter.

*Ryvang Lokalråd* lægger vægt på, at omlægningen skal være midlertidig og ønsker en hurtigt anlagt tunnel. Indtil det sker, konstaterer lokalrådet, at et flertal har peget på, at den tunge trafik bør køre ad Strandvejen og Strandvænget. Rådet mener, at Strandøre og Strandpromenaden ikke er egnet til så meget trafik og bør skånes for trafik, idet Svanemøllebugten skal være et rekreativt åndehul for Østerbros befolkning.

*Leonidas Athamassiadis* anmoder om, at man ikke gennemfører omlægningen, da 1.400 beboere vil komme til at lide under støj og luftforurening fra den omlagte tunge trafik mod ca. 50 beboere, hvis trafikken ikke bliver omlagt.

*Jette Hansen* protesterer mod yderligere trafik og forudser afviklingsproblemer i venstresvinget fra Strandvejen mod Strandvænget. Savner en fornuftig begrundelse for at genere 1.400 mennesker i stedet for 50.

Aase og Werner Bjerre protesterer mod omlægningen, idet der i forvejen er stor trafikbelastning på Strandvænget. Mener omlægningen vil føre til stærkt øget belastning af miljøet. Gør endvidere opmærksom på, at hastighedsgrænsen ofte overskrides.

ooOoo

### Strandøres bredde

Strandøre fik sin nuværende udformning med to kørespor, parkeringslommer, samt cykelsti i begge sider i 1998. Før dette tidspunkt var Strandøre udformet med to 5,25 meter brede kørebaner adskilt af en midterstribe og to fortove à 2,25 meter. Parkering var tilladt i begge sider hele døgnet, idet der dog var skiltet standsningsforbud langs sydsiden af vejen de første 125 meter fra Strandvejen. Ifølge vejreglerne for byer skal et kørespor ved et hastighedsniveau på 50 km/t være 3,00 – 3,25 meter bredt, mens kantstensparkering normalt fylder 2 meter. Ud for dette må Strandøres udformning før 1998 betegnes som en (bred) tosporet vej med parkering i begge sider.

### Ensretning af tung trafik

Ensretning af tung trafik, så den tunge trafik kører mod nord på Strandøre og mod syd på Strandvænget, vil forlange den renovering af Strandøre, som netop er søgt undgået ved at omlægge den tunge trafik, da der forsat vil køre tung trafik i den ene retning hér. Endvidere vil det fortsat være nødvendigt at ombygge krydset Strandvejen / Strandvænget, da den venstrekørende trafik fra Strandvejen mod Strandvænget fortsat bør afvikles konfliktfrit i forhold til den ligeudkørende trafik fra Østerbrogade. Miljøkonsekvenserne af den foreslåede løsning skønnes at ligge nogenlunde midt imellem hovedforslaget og nulalternativet.

### Den permanente løsning

Et udvalg med deltagelse fra Københavns Kommune, Københavns Havn, Trafikministeriet og Finansministeriet har arbejdet med at belyse forskellige muligheder for en direkte vejforbindelse mellem Strandvænget og Helsingørmotorvejen. Der er endnu ikke udsendt noget resultat af udvalgets arbejde.

### Ledninger i Strandvænget

Det er de enkelte ledningsejere, og ikke Københavns Kommune som vejmyndighed, der har ansvaret for, at de ledninger, som ledningsejere i henhold til vejloven har ret til at lægge i en vej, kan tåle den trafik, som kører på vejen.

DONG har overfor forvaltningen oplyst, at hovedgasledningen mellem HNG's net og Svanemølleværket forløber ad Strandvænget og Ryvangs Allé frem til kommunegrænsen ved Norgesmindevej. Hovedgasledningen er dimensioneret til at kunne klare den øgede tunge trafik, som forventes i Strandvænget ved omlægning af den tunge trafik. Beskæftigelsesministeren har overfor Folketingets Energipolitiske Udvalg oplyst, at der er taget de nødvendige lovgivnings- og kontrolmæssige forholdsregler for at sikre, at risikoen for gasulykker i Strandvænget er forebygget på bedste vis.

### Hastighedsnedsættelse på Kalkbrænderihavngade (tidligere Gittervej), Strandvænget og Ryvangs Allé

Københavns Kommune har tidligere diskuteret nedsættelse af hastigheden på Strandvænget syd for Strandpromenaden og på Kalkbrænderihavngade (hvoraf en del tidligere hed Gittervej) fra 60 til 50 km/t. Politiet har afvist dette med den begrundelse, at denne vejstrækning fremstår som en lang, lige, facadeløs firesporet vej. Ryvangs Allé fremstår tilsvarende som en lang, lige vej, der er facadeløs langs den ene side, hvorfor en hastighedsnedsættelse her også vil være uhensigtsmæssigt, med mindre særlige trafiksikkerhedshensyn skulle tale for det.

### Ændring af vejklassifikation

Københavns Kommuneplans opdelingen af vejnettet i Københavns Kommune i 4 vejklasser er udtryk for en strukturel og funktionel betragtning, der antyder de forskellige vejes forskellige rolle. Københavns Kommune har besluttet, at omlægningen af den tunge trafik på Ring 2 kræver en ændring af kommuneplanens vejklassifikation, hvilket sker ved vedtagelse af dette kommuneplantillæg. Klassifikation af det kommunale vejnet er ikke hjemlet i bestemmelser i planloven eller vejloven, og en ændret klassifikation af en vej uden medfølgende betydelige ombygninger kan ikke opfattes som vejanlæg i hverken planlovs- (jf. nedenfor) eller vejlovsbetydning.

HUR har afgjort, at omlægning af den tunge trafik på Ring 2 ikke er omfattet af planlovens VVM-bestemmelser bilag 2, punkt 10.d) om anlæg af veje, men omfattet af punkt 13 om ændring af anlæg, som kan være til skade for miljøet. HUR vurderede således, at omlægningen med sit meget begrænsede anlægsmæssige indhold ikke er at betragte som et "nyanlæg" af en vej eller en så væsentlig ændring, at den "kan sidestilles med nyanlæg". HUR kunne imidlertid på daværende tidspunkt ikke afvise, at omlægningens støjmæssige konsekvenser ville kunne påvirke miljøet væsentligt i VVM-reglernes forstand, og afgjorde derfor at omlægningen var VVM-pligtig, således at forholdene kunne blive nærmere belyst.

### Omkostningerne ved at reovere Strandøre hhv. omlægge den tunge trafik

Omkostningerne ved at reovere Strandøre er skønnet til at være omkring 10 mio. kr. Omkostningerne i forbindelse med omlægning af den tunge trafik er udregnet til ca. 2 mio. kr.

### Beregninger og forslag i VIA-trafiks rapport sammenholdt med VVM-redegørelsen

VIA-trafiks rapport blev udarbejdet juni 2002 for sammen med referater af synspunkter fra lokale beboere at udgøre grundlaget for en politisk beslutning i Københavns Kommune om en eventuel omlægning af trafikken på Ring 2. Beregningerne i rapporten blev udført med baggrund i de på det tidspunkt til rådighed værende oplysninger.

Grundlaget for trafiktallene i VIA-trafiks rapport er det såkaldte TrafMil-register, som er et register over trafik på kommunens trafikvejnet, som er oprettet i et fællesskab mellem tre forvaltninger i Københavns Kommune. Disse trafiktal er bl.a. opgjort i Miljøkontrollens publikation "Støj og luftkvalitet i København – trafikens påvirkning" fra 2001. Trafiktallene i dette register bygger på Vej & Parks årlige tællinger. Da der ikke bliver talt på samtlige 512 delstrækninger hvert eneste år, vil nogle af tallene være beregnet ud fra nærliggende tællinger og evt. ældre tællinger på samme strækning. Dette gælder f.eks. tallene for Strandvænget, Strandvejen (mellem Strandvænget og Strandøre) og Strandøre.

I forbindelse med udarbejdelse af VVM-redegørelsen er der for at opnå et mere præcist billede af, hvordan trafikken er på de enkelte strækninger, end man har haft i VIA-trafiks rapport, blevet foretaget tællinger og hastighedsmålinger på både Strandvejen, Strandvænget og Strandøre den 21. og 22. oktober 2003, altså udenfor skolernes efterårsferie. Erfaringer fra Københavns Kommunes maskinelle tællestationer viser, at tællinger foretaget udenfor ferier og uger med skæve helligdage i månederne maj, juni, september og oktober ikke afviger væsentligt fra den gennemsnitlige trafik målt i løbet af et helt år.

Der er forskel på, hvilke dage, tallene i VVM-redegørelsen og i VIA-trafiks rapport dækker. I VIA-trafiks rapport er trafikken, som det har været tradition i Københavns Kommune, opgjort som Hverdagsdøgntrafik (HvDT), dvs. gennemsnittet af trafikken i løbet af alle årets hverdagsdøgn. I VVM-redegørelsen har man i stedet, som det er normalt i miljøredegørelser, opgjort trafikken som Årsdøgntrafik (ÅDT), hvilket er gennemsnittet af trafikken i løbet af alle årets døgn. Da ÅDT også inkluderer weekender og helligdage, hvor trafikken er mindre end på hverdage, er ÅDT lavere end HvDT for den samme strækning. I København kan man normalt regne med, at ÅDT er ca. 10 % lavere end HvDT.

Også i forbindelse med forslag til ombygning af kryds med videre, bygger VIA-trafiks rapport på eksisterende tilgængelige oplysninger, hvorimod der i forbindelse med VVM-analysen er foretaget en egentlig simulering af, hvordan den forventede trafik vil køre gennem kryds og veje i influensområdet. Disse simuleringer viser, at trafikken vil kunne afvikles med den ombygning af krydset Strandvejen / Strandvænget, som er skitseret i VVM-analysen, uden at der behøver at ske ombygning af andre kryds, herunder krydset Strandvejen / Strandøre.

Simuleringerne viste også, at hvis 15 % af personbiltrafikken i Strandøre blev omlagt til Strandvænget, som skønnet i VIA-trafiks rapport, ville køretiden for denne omlagte trafik være væsentligt længere, end hvis den fortsat havde kørt ad Strandøre. Hvis derimod 7,5 % (i VVM-redegørelsen omtalt som "knap 10 %") af den lette trafik bliver omlagt sammen med den tunge trafik, vil køretiden langs de to ruter være nogenlunde ens. Derfor er der valgt at regne med, at denne andel af personbiltrafikken omlægges fra Strandøre til Strandvænget, da det er erfaringen, at trafikken vil indrette sig, så der opstår en sådan ligevægt, hvor ingen trafikanter vil opleve nogen fordel ved at skifte fra den ene til den anden rute.

#### Fravalg af trafikmodelberegninger

Erfaringen med brug af trafikmodeller er, at det kan være vanskeligt at forklare resultaterne. Blandt andet har trafikmodellerne problemer med at fordele biltrafik mellem parallelle ruter med nogenlunde samme køretid i overensstemmelse med virkeligheden, hvorfor man kan opleve, at trafikken i referencesituationen jf. trafikmodellen ikke passer med de tællinger, der er foretaget i referenceåret. Derudover er der set eksempler på, at etablering af en ny vej ifølge trafikmodelberegningerne har givet anledning til ændringer i trafikken på strækninger, hvor det ikke er umiddelbart forståeligt, at der skulle ske sådanne ændringer. Da VVM-redegørelsen skal belyse effekterne af en relativ enkel ændring, hvor en del af trafikken på en vejstrækning forbydes, mens der sker en mindre ombygning af et kryds, er det valgt ikke at benytte trafikmodeller i forbindelse med VVM-redegørelsen.

Ingen eksisterende trafikmodeller vil i øvrigt kunne belyse ændringer i trafikken på de små sidegader som følge af omlægningen.

#### Kapaciteten af det ombyggede kryds Strandvejen / Strandvænget

I forbindelse med udarbejdelse af VVM-redegørelsen er der som nævnt ovenfor gennemført en række simuleringer af trafikken. Disse simuleringer viser, at den foreslåede ombygning af krydset vil kunne afvikle den forventede trafik i år 2010.

Ombygningen af krydset øger kapaciteten i svinget mellem Strandvejen og Strandvænget, idet trafikken i denne svingbevægelse i begge retninger kan fremføres konfliktfrit i forhold til den øvrige trafik. I dag har denne trafik vigepligt for andre trafikstrømme. Det er korrekt at den foreslåede ombygning af krydset ikke øger den samlede kapacitet af krydset.

#### Uheld i krydset Strandvejen / Strandvænget

Ved ombygningen af krydset sker der en tidsmæssig adskillelse af, hvornår trafikken i svinget mellem Strandvejen og Strandvænget kører, og hvornår de øvrige trafikstrømme kører. Dette betyder blandt andet, at der ikke samtidigt vil være grønt lys for ligeudkørende cyklister og højresvingende bilister fra Strandvænget, ligesom venstrekørende bilister fra Strandvejen vil have grønt lys på et andet tidspunkt end trafikken fra Østerbrogade.

Ombygningen af krydset betyder, at i det omfang der ikke sker fremkørsel eller overgang mod rødt lys, vil der ikke fremover forekomme uheld, hvor trafik i svinget mellem Strandvejen og Strandvænget påkører ligeudkørende cyklister eller fodgængere. Der kan imidlertid forekomme et øget antal uheld af andre typer, bl.a. påkørsel af heller.

#### Mulighederne for ved ændring af signalregulering at afvikle køerne på Strandøre

Det er korrekt, at man ved reguleringer i signalanlæggene vil kunne formindske kødannelser også i krydset Strandvejen / Strandøre. Faktisk blev der i løbet af foråret 2004 foretaget en sådan regulering, der skulle forkorte køen på Strandøre i eftermiddagsmyldretiden.

#### Tvangsruter for transport af farligt gods

Det er politiet, der i medfør af § 15 i Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 762 af 20. august 1996 om vejtransport af farligt gods fastsætter tvangsruter for sådanne transporter. Forvaltningen har fra Københavns Politis afdeling S fået oplyst, at tvangsruten i hvert fald siden 1997 har forløbet ad Strandvejen og Strandvænget (og således ikke ad Strandøre).

Omlægning af den tunge trafik på Ring 2 vil derfor ikke betyde nogen ændringer i den rute, som skal benyttes til transport af farligt gods. Ombygningen af krydset Strandvejen / Strandvænget i forbindelse med omlægningen forventes endda at forøge sikkerheden ved sådanne transporter, da ombygningen jf. ovennævnte betyder, at trafik i svinget mellem Strandvejen og Strandvænget kører gennem krydset konfliktfrit med andre trafikstrømme i krydset. Hermed nedsættes risikoen for, at køretøjer med farligt gods bliver indblandet i sammenstød med andre køretøjer i dette kryds.

#### Støj, luftforurening og andre miljøforhold



Miljøkonsekvenserne af omlægning af den tunge trafik er grundigt behandlet i VVM-redegørelsen. Det fremgår af denne, at der er en række boliger langs de berørte veje, som både uden omlægning og (lidt flere) ved omlægning er støjbelastet over de vejledende grænseværdier, der gælder for nye boliger langs eksisterende veje og for eksisterende boliger langs nye veje. For eksisterende veje gennem eksisterende boligområder er ingen specifikke grænseværdier, der skal overholdes. HUR har vurderet, at situationen omkring Ring 2 ikke medfører støjmæssige ændringer, der gør trafikomlægningen uacceptabel. Det fremgår endvidere, at NO<sub>2</sub>-koncentrationerne vil være meget tæt på EU-grænseværdien både med og uden en omlægning af den tunge trafik.

#### Færdselssikkerhedsplan

Københavns Kommune har udarbejdet og vedtaget en trafiksikkerhedsplan for kommunen i overensstemmelse med Vejdirektoratets anbefalinger. Det ligger ikke i disse anbefalinger, at der skal udarbejdes trafiksikkerhedsplaner på samme niveau i forbindelse med enkelte projekter. Der er i VVM-redegørelsen foretaget en beregning af omlægningens effekt på trafiksikkerheden.