

Til

Sagsnummer  
87543-457541

Kopi til

Sagsbehandler NG  
Direkte 36 13 16 75  
Fax 36 13 16 93  
NG@hur.dk

19. november 2004

**Høringsnotat**

Forslag til regionplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse for "Omlægning af den tunge trafik på Ring 2" var i offentlig høring i perioden fra 11. august til 11. oktober 2004.

Der indkom 26 høringssvar, hvoraf dog 7 uden bemærkninger. Høringssvarene er skematisk resumeret. Administrationens bemærkninger fremgår af side 5-10.

Administrationen konkluderer, at de indkomne bemærkninger ikke giver anledning til at foreslå ændringer i regionplantillægget.

**Resumé af de indkomne høringssvar**

<b>Forsvarets Bygningstjeneste</b>	Har ingen bemærkninger til omlægningen, men bemærker til en ny forbindelse mellem Københavns Havn og Helsingørmotorvejen, at den ikke kan gå gennem Svaneøllens Kaserne.
<b>Justitsministeriet</b>	Ingen bemærkninger
<b>Københavns Stiftsøvrighed</b>	Ingen bemærkninger
<b>Frederiksberg Kommune</b>	Ingen bemærkninger
<b>Gentofte Kommune</b>	Ingen bemærkninger, idet det forudsættes, at projektet ikke medfører mere trafik på Ryvangs Allé
<b>Dansk Transport og Logistik</b>	Ingen bemærkninger
<b>Andelsboligforeningen Borgervangen</b>	Gør indsigelse og forstår ikke, at miljømæssigt belastede områder skal belastes yderligere. Kan ikke acceptere en midlertidig løsning fordi tidshorizonten for samt udformning og konsekvenser af den "endelige" er for usikker
<b>Appelgruppen</b>	Ingen indsigelse, men tak for VVM-arbejdet
<b>Beboerrepræsentation Kildevang</b>	Finder, at VVM-redegørelsen bygger på teoretiske beregninger uden hold i virkeligheden, og kræver nulalternativet, indtil en varig løsning kan tages i brug

<b>Ejerforeningen Strandvejen 61</b>	Gør indsigelse mod omlægningen og påpeger, at støj- og luftforurening vil blive flyttet fra ganske få til mange, samt mener, at ulykkesrisikoen vil blive forøget
<b>E/ F Svanemøllegården</b>	Se nedenfor
<b>Svanemøllegruppen</b> (incl. brev af 04.08.04)	<p>Vedlagt underskrifter mod omlægningen. 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 indsnævring 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 reovering 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. Peger endvidere på, at den tunge trafik på en hovedgasledning i Strandvænget udgør en sikkerhedsfare, samt at prisfaldet på ejendomme på Strandvænget vil være mindst 20 %. Har ikke har tiltro til trafiktallene i VVM-</p>

	<p>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, sorter pletter, hastighedsvurdering m.v.</p> <p>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</p>
<b>Ryvang Lokalråd</b>	Lægger vægt på, at omlægningen skal være midlertidig og ønsker en hurtigt anlagt tunnel
<b>Anne-Mette Kanstrup</b>	Tager afstand fra omlægningen og påpeger, at den vil medføre, at flere bliver berørt af mere støj. Ønsker, at man afventer en permanent løsning
<b>Bente Mertz</b>	Protesterer og mener, at den midlertidige omlægning vil være for dyr, til gene for mange og besværliggøre adgangen fra Vangehusvej til Strandvejen
<b>Jette Hansen</b>	Protesterer og forstår ikke, at man vil flytte trafik fra ganske få til 1400. Mener, at krydset Strandvejen/Strandvænget får for lille venstevingskapacitet

<b>Elin Thomasson</b>	Mener, at krydset Strandvejen/Strandvænget er en flaskehals. Foreslår at ombygge Strandøre til regional vej om nødvendigt ved ekspropriation af de 7 nordlige huse.
<b>Lise og Henrik Mertz</b>	Mener, at Strandøre indtil 1998 var 4-sporet, og at trafikken skal fordeles mellem de eksisterende veje så længe, der ikke er en blivende løsning (tunnel)
<b>Jørgen Lehmann</b>	Finder VVM-redegørelsens mangelfuld på data og EU-direktiver og omlægningen hovedløs og uansvarlig. anbefaler 0-løsningen, indtil tunnelloøsningen er gennemført
<b>Klaus Poulsen</b>	Protesterer og mener ikke et gennemsnit af støj over 24 timer giver et realistisk billede af støjgenerne. Ønsker støjmålinger med henblik på støjspidser
<b>Tea og Michael Chabert Pia Santesson og Jens Kærsgaard</b>	Ønsker biltrafikforbindelsen mellem P-pladsen til Café Jorden Rundt og stikvejen bag denne ændret til en gang-/cykelsti
<b>Dorthe og Erik Reiss</b>	Vedlægger underskrifter for omlægningen. Takker for informationsmødet og oplyser, at Strandøre aldrig har været 4-sporet, og at børnehaven på hjørnet af Strandøre og Strandvejen ikke er lukket
<b>Lis og Søren Mols</b>	Protesterer og foreslår en fordeling af trafikken mellem Ryvangs Allé, Svanemøllevej, Strandvejen og Strandøre eller en ringvej uden om "Nokken". Peger på tunnelloøsningen i stedet for "lappeløsninger", som generer mange
<b>Inge Klint</b>	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
<b>Bente Aude og Ole Morgall</b>	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 farlig transport 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 om-

	lægningen 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 sættes på både en Svanemølle-tunnel og en Københavnertunnel
<b>Søren Agerskov og Lise-lotte Tvede</b>	Opfordrer til, at den tunge trafik ikke omlægges midlertidigt, men at man arbejder for en varig løsning. Mener ikke at vejbredder er et argument for omlægning, idet Strandøre nylig er ombygget til 2 spor, mens Strandvejen omvendt har fået forhaver inddraget til kørebane

### **Bemærkninger til indsigelserne**

#### Den permanente løsnings forløb over Svanemøllen Kaserne

Udvalget med deltagelse fra bl.a. Trafikministeriet og Finansministeriet, som arbejder med at belyse en vejforbindelse mellem Strandvænget og Helsingørmotorvejen, er bekendt med de af Forsvarets Bygningstjeneste fremførte synspunkter om anlæg af en offentlig vej over Svanemøllen Kaserne.

#### Ny vejforbindelse og midlertidig omlægning

Som det fremgår af VVM-redegørelsen, er der enighed mellem Københavns Kommune og Københavns Havn om, at der skal anlægges en ny vejforbindelse mellem Strandvænget og Helsingørmotorvejen, og der undersøges i øjeblikket forskellige muligheder. Undersøgelsesresultatet skal politisk behandles og en ny forbindelse skal VVM'es før den kan anlægges. Københavns Kommune vil "midlertidigt", indtil den permanente løsning er etableret, omlægge den tunge trafik. Planloven opererer ikke med midlertidige regionplantillæg og VVM-redegørelsens vurderinger af omlægningens miljøkonsekvenser er ikke baseret på, at omlægningen vil være midlertidig. Perioden, i hvilken omlægningen skal være, er således alene afhængig af, hvornår en politisk beslutning om en ny forbindelse kan foreligge, og den tid de nødvendige planlægnings-, projekterings- og anlægsarbejder for den tager.

#### Antal berørte i nul-alternativ og omlægning (hovedforslag)

Det indgår i VVM-redegørelsens belysning af de miljømæssige konsekvenser, at der er væsentligt flere boliger langs Strandvænget-Strandvejen end langs Strandpromenaden-Strandøre. Det indgår bl.a. i de beregnede støjkonsekvenser. Uanset, at hovedforslaget medfører en (lille) stigning i antallet af støjbelastede boliger i forhold til nul-alternativet, er det den samlede vurdering, at der ikke er forhold, som taler afgørende imod at gennemføre hovedforslaget.

### Støjberegninger og støjmålinger

VVM-redegørelsen behandler meget grundigt forholdet mellem støjberegninger og støjmålinger og brugen af gennemsnitsværdier. Det fremgår således tydeligt, at der er tidspunkter på dagen, hvor støjen ligger langt over døgn gennemsnittet. Det er imidlertid et døgn gennemsnit, som i henhold til de gældende vejledninger skal lægges til grund for en sammenligning med de vejledende grænseværdier. VVM-redegørelsen er endvidere baseret på støjberegninger af hensyn til, at der sammenlignes med en situation, hvor trafikken er omlagt. Det fremgår, at der er en række boliger langs de berørte veje, som både uden omlægning og (lidt flere) ved omlægning er belastet 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, og situationen omkring Ring 2 vurderes ikke at medføre støjmæssige ændringer, der gør trafikomlægningen uacceptabel.

Støj fra jernbanen er omtalt i VVM-redegørelsen, men dette bidrag til støjbelastningen ved visse boliger kan - fordi støj fra jernbaner har en anden karakter og dermed andre grænseværdier end støj fra veje - ikke umiddelbart adderes til vejstøjen. Støjen fra jernbanen er i øvrigt uafhængig af omlægningen af Ring 2.

### Ændring af vejklassifikation

Københavns Kommuneplans opdeling af vejnettet i Københavns Kommune i 4 vejklasser er ligesom regionplanernes udpegning af regionale veje udtryk for en strukturel og funktionel betragtning, der antyder de forskellige vejenes forskellige rolle. Københavns Kommune har besluttet, at omlægningen af den tunge trafik på Ring 2 kræver en ændring af kommuneplanens vejklassifikation. 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.

### Kapacitet og uheld i krydset Strandvejen / Strandvænget

I forbindelse med udarbejdelse af VVM-redegørelsen er der 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.

I VVM-redegørelsen er trafikuheld behandlet og beregnet, men det fremgår, at der ikke kan konkluderes på ændringer som følge af ombygningen af krydset. Der sker en tidsmæssig adskillelse, således 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.

### 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 fra dette må Strandøres udformning før 1998 betegnes som en (bred) tosporet vej med parkering i begge sider. Det fremgår af VVM-redegørelsen, at Strandøre oprindeligt er anlagt som en villavej og derfor ikke dimensioneret til store trafikmængder.

### Økonomiberegninger

Samfundsøkonomiske konsekvensberegninger og anlægsomkostninger forbundet med gennemførelse af hovedforslaget er ligesom omkostninger til en eventuel alternativ renovering af Strandøre ikke VVM-stof og ikke relevante for HURs vurdering af, om omlægningen ud fra dens miljøpåvirkninger kan gennemføres. Det er bygherren, Københavns Kommune, som med sin anlægsbeslutning tager stilling til de økonomiske konsekvenser. Kommunen har oplyst, at omkostningerne ved at renovere 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.

### Ensretning af tung trafik

Ensretning af tung trafik er ikke medtaget i VVM-redegørelsen, da denne løsning ikke var foreslået i den første høringsfase. Løsningen vil imidlertid fordrer den renovering af Strandøre, som netop er søgt undgået ved at omlægge den tunge trafik, da der fortsat 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.

### 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. Da Københavns Energi har oplyst, at gasledninger, der ligger under kørebaneareal, altid er dimensioneret til tung trafiklast, konkluderes det, at der ikke vil ske skader på ledninger som følge af den foreslåede omlægning af tung trafik, uanset hvem der ejer og har nedlagt disse ledninger i vejarealet.

### 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. 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.

Som grundlag for VVM-redegørelsen er der 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 endvidere 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. I København kan man normalt regne med, at ÅDT er ca. 10 % lavere end HvDT.

Også i forbindelse med forslag til ombygning af kryds mv. bygger VIA-trafiks rapport på eksisterende tilgængelige oplysninger, hvorimod der i forbindelse med VVM-analysen som tidligere nævnt 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.

#### Luftforurening

VVM-redegørelsen indeholder ligesom for støj en ganske omfattende behandling af luftforurening og luftkvalitetsberegninger. Beregningerne er gennemført af Københavns Kommune, Miljøkontrollen, og der er redegjort for metode og forudsætninger, som er nyere og bedre end VIA-trafiks. Det er rigtigt, at der i VVM-redegørelsen kun er anført et samlet tal for køretøjernes udledning af forurenende stoffer (emissionerne). Imidlertid er luftkvaliteten vist for de enkelte gadestrækninger, og det er disse tal og ikke køretøjernes udledning, der skal sammenholdes med grænseværdierne. Det fremgår, at NO<sub>2</sub>-koncentrationerne vil være meget tæt på EU-grænseværdien. Der fremgår videre, at partikelkoncentration ikke kan beregnes i gaderum, men Miljøkontrollens målinger og forventninger til udviklingen som følge af EU-krav refereres. Miljøkontrollen besidder en omfattende sagkundskab, og HUR har ikke grundlag for at anfægte deres beregninger og vurderinger.

### Færdselssikkerhedsplan

Københavns Kommune har udarbejdet og vedtaget en trafikikkerhedsplan for kommunen i overensstemmelse med Vejdirektoratets anbefalinger. Det ligger ikke i disse anbefalinger, at der skal udarbejdes trafikikkerhedsplaner på samme niveau i forbindelse med enkelte projekter.

### Udkørsel fra Vangehusvej til Strandvejen

Det kan ikke afvises, at den øgede trafik i Strandvejen vil gøre det mere besværligt om end ikke umuligt at køre til venstre fra Vangehusvej ud i Strandvejen. Det forhold, at udkørslen fra Vangehusvej kun ligger 140 meter fra det lysregulerede kryds Strandvejen / Strandøre, vil dog betyde, at der opstår huller i trafikstrømmen mod syd på Strandvejen, hver gang dette signal skifter til rødt for denne trafikstrøm.

### "Vejen" bag ved Café Jorden Rundt

Det vil ikke umiddelbart være muligt at reducere den kørebane, der er anlagt på den nordligste del af Strandvænget mellem Vesterled og parkeringspladsen ved Café Jorden Rundt, til en gang- og cykelsti, da den fungerer som tilkørselvej til ejendommene Strandvænget 23 og 25. Københavns Kommune vil imidlertid undersøge mulighederne for at opsætte en afspærring, så man ikke kan køre til og fra parkeringspladsen ad denne vej.

### Fravalg af trafikmodelberegninger

Anvendelse af trafikmodeller kan være velbegrundet, når det drejer sig om at belyse mere omfattende ændringer på et større vejnet. Det er imidlertid kendt, at trafikmodellerne bl.a. har problemer med at fordele biltrafik mellem parallelle ruter med nogenlunde samme køretid, således at modelresultater svarer til tællinger. 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.

### 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. Københavns Kommune oplyser, at der i løbet af foråret 2004 blev foretaget en sådan regulering, der skulle forkorte køen på Strandøre i eftermiddagsmyldretiden.