

Teknik- og Miljøforvaltningen

18. maj 2018

Sagsnr.
2018-0131300

Dokumentnr.
2018-0131300-4

Teknik- og Miljøforvaltningen har den 23. marts 2018 sendt et forslag til handlingsplan for vejstøj 2018-2023 i offentlig høring på bliv hørt-portalen med svarfrist den 18. maj 2018.

Lokaludvalget har følgende bemærkninger:

1. Handleplanen for vejstøj bør indledningsvis indeholde en beskrivelse af, hvorfor der skal gøres noget ved vejstøj. Hvilke effekter forventes der af at igangsætte indsatserne i planen, betydning for sundhed osv. Det er vigtig viden ift. at forstå betydningen af planen.
2. Der bør generelt udarbejdes en politik for, hvilken trafik der er nødvendig, så man kan neddrose trafikken fra omegnskommunerne, evt. ved miljøzoner, p-afgifter, roadpricing og i stedet få pendlertrafikken over i den kollektive trafik. Målsætningen i Strategien Grøn Mobilitet bør tages alvorligt, altså højst 1/3 i bil, 1/3 med kollektiv transport og 1/3 på cykel.
3. Et forslag kan være at bruge p-afgiften til at regulere typen af køretøjer, som får lov at køre og parkere i København. Det kan samtidig sikre, at det alene er den "nødvendige" trafik, som kører (og støjer) i byen. Det er en model man med succes har anvendt i de større byer i Norge.
4. Det kan fx arbejdes med en model, hvor det er en økonomisk fordel at køre med støjsvage dæk på bilen, mens det vil være dyrt at køre med tung, støjende trafik.
5. Med strammere krav til den trafik, som tillades i København, krav til dæk (støjsvage), mindre krav til elbiler, krav til varelevering med elbiler (herunder skraldebiler), større p-afgifter til bilister som tager bilen til byen, men ikke bor i den, må der forventes, at et større antal vil tage den offentlige transport. Roskilde

Indre By Lokaludvalg

Rådhusstræde 13
1466 København K

EAN nummer
5798009800275

Kommune har indført el-busser og Århus har el-skraldebiler. Der bør være et minimumskrav i alle offentlige udbud om kørsel i miljørigtige og støjsvage køretøjer. City Logistik tilbyder i dag varelevering med el-biler samtidig med mere optimal udnyttelse af køretøjets kapacitet ved at kunne medtage varer retur, efter varelevering. Både teknologi og logistiske systemer findes og bør udnyttes bedre. Beboerlicenser bør også drøftes.

6. Det foreslås, at antallet af busser og busruter, suppleret med S-tog og Metro (Metro-ring i 2019) opretholdes og gerne udvides i takt med stramning af krav til biltrafikken. Her henvises til Oslo, som udvider alle former for kollektiv trafik i takt med strammere krav til trafikken til byen.
7. Kommunen bør samtidig opfordre Region Hovedstaden til en optimeret indsats for flere gratis P-pladser eller parkeringshuse uden for eller i kanten af København, i tilknytning til tog og metro.
8. Der bør samtidig ses på mulighederne for at indføre miljørigtig transport (støj og luft) fra krydstogtskibene til centrum. Rigtig mange turistbusser støjer, ikke kun mens de kører, men også når de holder i tomgang. En mulighed kan være at benytte vandvejen, fra skibene til centrum. En anden mulighed kan være at anvise kørevej uden om de i forvejen støjbelastede områder.
9. Drøftelserne omkring miljøzoner bør genoptages ikke kun aht. støj, men også aht. luftforurening.
10. Der bør indføres flere zoner med max. 30-40 km/time, ikke kun i Indre By. Der er tidligere undersøgt, at denne hastighed giver det bedste flow gennem byen, hvorved der undgås start/stop støj ved kryds, herunder forurening. Kampagne: Tag den offentlige transport eller din cykel gennem byen.
11. Der kan forventes en kortsigtet effekt ved de foreslåede løsninger på de særligt støjbelastede strækninger (270 km strækning). Støjsvag asfalt holder i ca. 10 år, og er en økonomisk dyr løsning. Dermed skal strækninger udskiftes, belægges på ny, inden alle strækninger har fået pålagt den støjsvage asfalt. Der bør derfor lægges over 20 kilometer støjsvag asfalt pr. år.
12. Det foreslås, at alle strækninger skal ned på et max støjniveau på Miljøstyrelsens støjgrænse på 58 (63) dB(A), og at Miljøstyrelsens støjgrænse bør anvendes som Støjhandlingsplanens succeskriterium.

13. Der bør ikke tillades støj ved institutioner. Børn er sårbare og foranstaltninger mod støjpåvirkning ved institutioner bør prioriteres højt, evt. ved at reducere trafikken, alternativt flytte institutionen.
14. Det er et generelt problem, hvis foranstaltning mod støj tænkes løst ved isolering af vinduer. I forhold til sundhed er det nødvendigt med udluftning. Der bør ses på alternative løsninger og teknologier.
15. Der bør afsættes midler til yderligere at få belyst vejstøjens konsekvenser for borgernes sundhed, heriblandt hvilke konsekvenser de to forskellige støjgrænser har for stress og forøget dødelighed og vejstøjens betydning for fraflytningsfrekvens på de mest udsatte vejstrækninger

Derudover ønsker lokaludvalget at bemærke følgende:

16. Det fremgår af de viste kort bagerst i planen, at støjen i flere af de grønne områder falder jo længere væk man kommer fra vejarealerne. Er der målt støj i parkerne eller er det beregnet? Såfremt det lavere niveau i de grønne områder i Indre By er et udtryk for faktiske tal bør det lavere støjniveau sikres opretholdt. Der er ikke mange steder tilbage i byen, hvor det er muligt at finde lidt ro. Flere af byens parker bruges oftere og oftere til fester, arrangerede som selvbestaltede. Ordensregler med forbud mod forstærket lyd kan sikre den fortsatte ro. Det giver ikke mening, at der kun arbejdes for at nedbringe støjen fra trafikken, når der tillades støj af anden karakter. Der kan skeles til Frederiksberg, som har udpeget en række områder i kommunen, som stilleområder.
17. Der bør afsættes et årligt beløb til forsøg, gerne med studerende, borgere og privat erhverv, som handler om muligheder for at skabe nye løsninger og foranstaltninger til at sænke støjen fra biltrafikken. Her tænkes på udvikling af endnu ikke kendte løsninger eller teknologi, og gerne i et nært samarbejde/involvering med de lokale borgere og erhverv.

Da lokaludvalget godkendte ovenstående høringssvar i sit lokaludvalgsmøde den 17. maj 2018, havde lokaludvalgsmedlem Peter Stakemann, som repræsenterer Det Konservative Folkeparti, følgende protokolbemærkning:

- Vi skal have mere metro til alle bydele for at vi kan bruge byrummet til beboerne og busbanerne kan laves til cykelstier.
- P-afgifter nedsættes for alle beboere.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,
formand