

Teknik- og Miljøforvaltningen

Dette hørings svar skal ses i forlængelse af vores første hørings svar i sagen, som vi sendte den 18. maj 2018 – vedlagt.

Vi vil indledningsvis gerne rose Københavns Kommune for deres tiltag om at indtænke virkemidler for betalingsring og indsats over for dieselbiler mv. samt flere strækninger med hastighedsbegrænsninger i Handleplanen for Vejstøj.

I Hovedrapportvurdering af luft og støj, kortlægning og virkemiddelkatalog fra Region Hovedstaden/Cowi, er det nævnt, at støjsvag asfalt, reduceret hastighed og støjsvage dæk er de mest effektfulde virkemidler. Rapporten beskriver samtidig, at der er en usikkerhed i forhold til at vurdere, hvor mange boliger i Region Hovedstaden, som er påvirket af støj /1/.

Hertil kommer en væsentlig usikkerhed omkring, hvordan trafikstøjen påvirker beboerne i den enkelte bolig og arten af gamle boliger, specielt i Indre By.

I Indre By var det i 2017 opgjort at være 55 % af alle boliger, der er generet af vejstøj, enten som støjbelastet (over 58 db) eller som stærkt støjbelastet (over 68 db) (Udkast til Handlingsplan for Vejstøj 2018-2023, s. 11).

Beboelseskvartererne i Indre By skiller sig ud på væsentlige punkter, hvilket der må tages højde for i indsatsen:

- Bebyggelserne er kompakte og massive, og gadestrukturen er mange steder tæt med smalle gader. Det giver øget støjpåvirkning af boliger, også fra granit og brostensbelægninger, samt resonans i de smalle gader.
- Der er visse steder korte intervaller mellem lyskryds, hvilket giver øget accelerationsstøj. Der må derfor også ses på, hvordan der kan skabes en mere glidende trafikafvikling.
- Flertallet af de gamle beboelsesejendomme er bygget på de gamle fundamenter og i en tid, hvor byggestandarden var en anden end i dag. Trafikken genererer derfor både støj og vibrationer inde i boligerne i beboelsesejendomme.
- Der er fredede og bevaringsværdige bygninger, hvilket udelukker visse former for udvendig støjdæmpning af husene.

30. april 2019
J.nr. 2019-0095734

Der er således nogle særlige udfordringer ved at skulle dæmpe vejstøjen på de trafikerede veje og gader i Indre By. Det betyder, at der er brug for at støjdampe tættere ved kilden, da det er vanskeligt at støjdampe ved og i boligerne.

Det må gerne prioriteres højt, at der er beboere, der skal have nattesøvn, og at de skal kunne opholde sig i deres boliger uden at blive udsat for de sundhedsskadelige virkninger af den belastende vejstøj.

I Udkast til Handlingsplan for Vejstøj peges på løsninger, som vi finder, er de mest anvendelige i Indre By:

- Hastighedsbegrænsninger er en af dem. 30-40 km i timen fra Søerne og til havnefronten vil kunne dæmpe vejstøjen.
- Udlægning af støjdæmpende asfalt i form af drænasfalt vil både have en betydelig støjdæmpende effekt og samtidig være med til et klimasikre mod skybrud. Den ny poroelastiske belægning har en lovende høj støjdem্পning, og kan forsøgsvis blive udlagt i belastede gader.

På side 19 i udkastet fremgår, at der i Københavns Kommune er ca. 270 km vejstrækninger, som er belastet af vejstøj. Det fremgår desuden på side 18, at målet er, at der udlægges på ca. 20 km årligt ny støjreducerende asfalt om året.

I Indre By, hvor der kører tung trafik og er mange busruter, må det forventes, at holdbarheden af støjdem্পningen fra ny asfalt slides hurtigt og derved vil have en langt kortere levetid end de 13 år, som kommunen forventer.

Såfremt levetiden halveres for den støjdæmpende asfalt på grund af den tunge trafik, betyder det omkostninger i sundhedssektoren og i værste fald menneskeliv, såfremt målet for forebyggelse ikke opjusteres.

I udkastet peges på andre indsatser, som vil kunne afhjælpe problemerne i Indre By, fx miljøzoner med skærpede krav til køretøjer.

Hertil kan komme ruter for tung trafik uden om tætte beboelsesområder og reducere busruter i tætte beboelsesområder, og at det er her der først overgås til el-drift måske i mindre busser.

Roadpricing vil kunne minimere de kortere ture i bil og gøre dem til cykelture, og kan med en miljødifferenciering af prisen være med til at skabe mere grøn trafik med lavere støj.

Støjsvage dæk skal bredes mere ud, evt. ved kampagner om fordelene, og økonomisk støtte.

Princippet med multimodal station og knudepunkter kan kædes sammen med mindre eldrevne busser f.eks. fra Nørreport til Hans Knudsens Plads, hvor der kan skiftes til busser med længere rækkevidder og til diverse togforbindelser.

En mulighed for en bedre trafikafvikling kan være ved at ensrette Søgaden fra Fredens Bro til Gyldenløvesgade og Farimagsgade fra Gyldenløvesgade og videre af Sølvgade (modsat den nuværende ensretning).

Foruden mulighed for bedre afvikling, giver det muligheder for busfremkommelighed mod Nørreport og fra Nørreport i de to gader, med busser gennem Frederiksborggade. Herved kan Sølvgade fra Sølvtorvet til Voldgaden fredeliggøres til glæde for museums- og parkgæsterne i området. Dette projekt forudsætter, at det ikke giver mere trafik, at hastigheden afpasses til en trafikafvikling på max 40 km og at buslinjerne bliver el-drift. Desuden vil der være fordele ved, at de uoverskuelige kryds ved Sølvtorvet og Fredens Bro kan gøres mere sikre og forenkles.

Den største konflikt mellem cyklister og køretøjer vil være mellem cyklister, der skal fra Fredens Bro og videre mod Frederiksstad, og motorkøretøjer, der skal til højre af Søgaden, samt motorkøretøjer, der kommer fra Farimagsgade og skal til venstre af Sølvgade.

Cykelfremkommeligheden kan enten løses ved at gøre den ensrettede del af Sølvgade tilgængelig for cyklister i begge retninger, som det er gjort flere andre steder i Indre By, eller ved at gøre Webersgade til en grøn cykelgade.

Ved indsatser som ovenstående vil vejstøjen kunne reduceres med måske op til 10 db, støjbelastede boliger vil ikke længere være støjbelastede, og antallet af stærkt støjbelastede boliger vil blive reduceret og målet om en halvering af disse vil komme nærmere. Som det frem går af ovennævnte, er det ikke helt enkelt at finde de rigtige løsninger til støjdemning fra vejstøj i og ved husene.

Til hjælp for de borgere, der har problemer med at finde relevante løsninger, vil det være en god idé, at man i kommunen har en konsulent med viden på området, som man kan kontakte for at få hjælp. Herved undgås, at hver enkelt borger med mere eller mindre held skal opsøge eksperter, hvor der også kan være andre interesser på spil end at hjælpe borgeren.

Endelig mener lokaludvalget, at der skal være en grundig borgerdialog, inden der laves omlægninger af trafikken. Trafikomlægninger har stor betydning for hverdagslivet for mange mennesker.

Afslutningsvis vil vi foreslå, at grænseværdimålene i handlingsplanen bliver bindende og at mål for støj fra varelevering og affaldshåndtering indarbejdes i handlingsplanen.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,
formand

/1/

Hovedrapportvurdering af luft og støj, kortlægning og virkemiddelkatalog fra Region Hovedstaden/Cowi:

[https://www.regionh.dk/til-fagfolk/trafik/Analyser-og-rapporter-om-trafik/miljoe_og_klima/Documents/Rapport%](https://www.regionh.dk/til-fagfolk/trafik/Analyser-og-rapporter-om-trafik/miljoe_og_klima/Documents/Rapport%20om%20trafik)