

Input til høringsvar til Handlingsplan for vejstøj 2018-2023

Dette høringsvar skal ses i forlængelse af vores første høringsvar. (lidt mere konkret tekst)

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

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 ift. 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 der 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).

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

Bebyggelserne er kompakte og massive, hvilket giver øget støjpåvirkning af boliger også fra granit og brostensbelægninger samt resonans i de smallere gader. Bygninger og fundamenter er ikke beregnet til dagens tunge trafik, hvilket giver vibrationstøj. 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. Der er fredede og bevaringsværdige bygninger, hvilket udelukker visse former for udvendig støjdæmpning af husene.

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 støjdæmpe tættere ved kilden, da det er vanskeligt at støjdæmpe ved og i boligerne.

Det må gerne prioriteres højt, at der er beboere, der skal have nattesøvn, og 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 støjdæmpning, og kan forsøgsvis blive udlagt i belastede gader. På side 19 i Udkastet fremgår, at der er vejstrækninger på ca. 270 km, der er belastet af vejstøj i Københavns Kommune. 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 støjdæmpningen 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 første fald menneskeliv, såfremt målet for forebyggelse ikke at opjusteres.

I Udkastet peges på andre indsatser, som vil kunne afhjælpe problemerne i Indre By. 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 eldrift måske i mindre busser. Roadpricing vil kunne minimere de kortere ture i bil og gøre dem til cykelture, og kan med en miljødifferentiering af prisen være med til at skabe mere grøn trafik med lavere støj. Støjsvage dæk skal brede mere ud, evt. ved kampagner med 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 Sørgaden fra Fredens bro til Gyldenløvsgade og Farimagsgade fra Gyldenløvsgade 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 eldrift. Desuden vil der være fordele ved at de uoverskuelige kryds ved Sølvtorvet og Fredens Bro, kan gøres mere sikre og forenkles.

Ved indsatser som ovenstående vil vejstøjen kunne reduceres med måske op til 10 db, støjbelastede boliger vil ikke længere være støjbelastede, og stærkt støjbelastede vil blive reduceret og målet om en halvering af disse vil komme nærmere.

/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%20-%20luft%20og%20st%C3%B8j%20Region%20Hovedstaden_17042018.pdf

Indre By Lokaludvalg, Byudviklingsgruppen

Med input fra Miljøpunkt Indre By & Christianshavn

Link til færdig handleplan: <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/4c7fae49-f9a7-4569-9ebf-449516e6dd51/200c3b0a-4a3b-453e-8d25-f14150bc56e0/Attachments/20689584-27891620-1.PDF>