

Når trafikstøj er selvforskyldt og løfter om støjreduktion er SPIN

De seneste uger har budt på fire begivenheder, der har afsløret en total mangel på sammenhæng i udviklingen af hovedstadsområdet, samt politikernes manglende evne og vilje til at skabe en vision for hovedstaden, som både løser dens problemer - og som de selv agter at implementere.

Det kommer tydeligt til udtryk ved, at **trafikken og dens støjgener** er blevet den nye kampplads, fordi disse plager er åbenlyse symptomer på den dysfunktionelle storby...

25. oktober 2018

Danskerne er for alvor blevet opmærksomme på trafikstøjen i de større byer og navnlig i hovedstadsområdet. Trafikstøjen er et af de tydeligste tegn på, at den er helt gal med sammenhængskraften i hovedstadsområdet, målt på næsten alle parametre. Der er ingen vision, reelt ingen udviklingsplan, ingen vilje til samarbejde. Kun tilbøjeligheden til at 'hygge egne kartofler' når nye højder. Det er igen blevet anskueliggjort i den forløbne måned.

1. Kommunerne selv skyld i støjplagede boliger

Først råbte kommunerne på den københavnske Vestegn op, mandag den 1. oktober 2018, fordi deres borgere lider under alt for kraftig og skadelig **trafikstøj** fra de mest trafikerede motorveje, ringveje og jernbaner.

Men kommunerne glemte at nævne, at mange af deres problemer er selvforskyldte. De bidrager selv i stor stil til at producere støjramte boliger ved at tillade byggeri af boliger direkte ud mod motorveje, hvor der på hverdage kører op mod 150.000 køretøjer. Og med en stigende andel er tung trafik, der skaber farlige lavfrekvente svingninger, selvom myndighederne filtrerer dem fra i deres målinger ved at bruge et såkaldt A-filter!

Men for en borgmester på Vestegnen hører de mest trafikerede motorveje og nye boligbebyggelser fint sammen. Det bekymrer ikke, at der er evidens for, at trafikstøjen resulterer i sygdom og død. Det er jo *statens* ansvar! Men som vi skal se, var der stor afstand mellem ord og handling på Gate21's opreklamerede møde, hvor der ingen grænser var for politikernes velvilje over for at begrænse støjen. Men **det var spin og Fake News**.

2. Regeringen og Københavns kommune

Dernæst præsenterede regeringen og Københavns kommune et poppet projekt til anlæggelsen af en ny ø i forlængelse af Lynetten, hvor der påtænkes opført boliger til 35.000 indbyggere og et tilsvarende antal arbejdspladser samt anlagt en betalingsvej til lufthavnen. Men de glemte at nævne to forhold:

Dels vil en så **stor udbygning af det centrale København** forøge den i forvejen alt for voldsomme trafikmængde mellem fingrene og København. Det kan kun skabe mere trængsel og trafikstøj. En sådan udbygning forværrer forholdene i hele hovedstadsområdet.

Dels vil **luftforureningen** og lugtgenen på øen være så intens, at området slet ikke er egnet til boligbebyggelse - på grund af de nærliggende miljø- og forbrændingsanlæg. Enten skal der ofres milliarder på at fjerne disse anlæg eller også skal lovgivningen ændres, således de dårlige forhold tillades.

En ny Lynetteø med brugerbetaling er desuden et oplagt projekt til introduktionen af '**Gated Communities**', som udgør et frontalangreb på den danske samfundsmodel.

Det er stærkt foruroligende, at den nye ø skal anlægges som et selvfinansierende OPP projekt, der medfører trafikalt brugerbetaling og derfor vender den tunge ende nedad.

Når **regeringen** fremsætter sit populistiske projekt til en ny Lynetteø forud for valget, er det for at fiske efter tabte vælgere i København med gyldne løfter om mere såkaldt udvikling, klimasikring og en ny forbindelse til lufthavnen - om 50 år!

Men **set med hele hovedstadens øjne** er det ikke *mere* udvikling i centrum, vi har brug for. For det øger den i forvejen skæve balance mellem fingrene og centrum, og også den kraftige trafikstrøm mod Fingerplanens enlige center.

Hvis vi skal af med trængslen og trafikstøjen, skal vi i stedet udviklet **nye urbane bysamfund i fingrene**, således at *behovet* for trafik reduceres.

3. WHO's mindstekrav

Den 10. oktober 2018 udgav WHO sin længe ventede rapport, hvor det slås fast, at **trafikstøjens skadevirkning er mere alvorlig end hidtil antaget**, og at den fællesnordiske, vejledende grænseværdi på 58 dB(A) L_{den} er alt for højt sat og **fører til sygdom og død**. WHO's anbefaling er i stedet 53 dB. Alene i de 4-5 største danske byer, men værst i hovedstadsregionen, er 1 mio. indbyggere ramt af farlig trafikstøj.

4. Fodslæbende politikere og Folketing

Men politikerne arbejder i den stik modsatte retning. Få byggegrunde kan overholde den vejledende grænseværdi og ingen WHO's 53 dB. Hvad gør politikerne så? Tilpasser lovgivningen, så det bliver tilladt at bygge på forurenede grunde! At begrænse **trafikken** falder slet ikke politikerne ind.

Fredag den 12. oktober 2018 førstebehandlede Folketinget således regeringens **forslag til ændring af Planloven, som skal gøre det muligt at opføre nye boliger på støj- og luftforurenede byggegrunde, hvor vinduerne derfor ikke skal kunne åbnes**, og hvor der ikke må være altan og tagterrace eller lignende. Lovforslaget skal imødekomme spekulanter muligheder for at udnytte byggegrunde, hvor forureningen er så alvorlig, at det er sundhedsskadeligt at åbne vinduerne eller at opholde sig på altanen! *En helt igennem syg politik.*

Ingen helhedstænkning i Storkøbenhavn

Fælles for Vestegnskommunerne og regeringen er, at de hver for sig negligerer sammenhængen med resten af hovedstadsområdet og de udstiller den mangler vilje til at se hovedstaden i sin helhed og som en enhed.

Klassedelingen vokser i hovedstadsområdet

Og regeringen og København glemmer, at den manglende helhedstænkning i forvejen er skyld i, at hovedstadsområdet bliver stadigt mere *geografisk klassedelt*.

Københavns centrum er blevet alt for heftigt udviklet i de seneste år, mens **den københavnske Vestegn** derimod er blevet regionens 'skraldespand' med overmåde mange sociale og kulturelle problemer.

Selv en kommune som Vallensbæk, der har haft konservativt flertal i årtier, har nu ca. 27% indvandrere og efterkommere, hvilket er det dobbelte af landsgennemsnittet. Et andet eksempel på ubalancen er fordelingen af statslige arbejdspladser, som der har været talt meget om. Det er ikke den jyske udkant, der har færrest statsjobs, men Vallensbæk, Ishøj og Vestegnen. Staten har simpelthen lukket øjnene for den skæve og manglende udvikling på Vestegnen og i de københavnske fingre for den sags skyld.

Vestegnens egen falske melodi

Kommunerne er ikke selv meget bedre. Vallensbæk eksempelvis agter at tillade opførelsen af 628 boliger i blandt andet 16-18 etages højhuse **i første række** til Køge Bugt motorvejen, hvor grænseværdierne for trafikstøj overskrides med 30-40 dB. Det sker **samtidigt** med, at de konservative i Vallensbæk fører sig frem som fortalere for trafikstøjbekæmpelse! Projektet er endnu en af Vallensbæks *støjafskærmende bebyggelser*, og det er ufrivilligt morsomt, at bebyggelsen benævnes *Vallensbæk Byhave*, al den stund bebyggelsesprocenten er så høj som **175%**, og det meste af det ubebyggede areal optages af parkering. Kun 3 små gårdrum kan få karakter af haver og dog; de ligger ovenpå p-kældre og omgives af 5 etages blokke og henligger derfor i skygge. Men det er nok også lige meget, for støjniveauet er alt for højt.

Produktion af støjplagede boliger

Vallensbæk-projektet er kun interessant, fordi det viser, hvor lidt respekt en kynisk kommune har overfor miljøregler og de svageste borgere. De konservative slår da også bramfrit fast, at end ikke erhvervsvirksomheder vil bygge på grunden. Trafikstøjen skal jo **måles udvendigt på facaden**, og langs Køge Bugt motorvejen vil grænseværdien uvægerligt være overskredet med 30-40 dB. Det vil være nærmest umuligt at reducere støjen udvendigt. Det er simpelthen skruppelløst at bygge boliger på en så uegnet grund. Arkitektfirmaet taler da også kun om at lave en **visuel skærm** mod motorvejen. Inden døre **skal** Bygningsreglementets grænseværdi for støj imidlertid overholdes, og det vil betyde **stærkt forøgede byggeomkostninger**. Blandt andet skal der skal monteres lyd-dæmpende vinduer, som er meget dyrere end almindelige termoruder, ligesom facadekonstruktionen bliver dyrere. Højhuse med permanent lukkede vinduer kræver endvidere mekanisk ventilation, hvor ventilationssystemets indsugninger lyddæmpes. Mekanisk ventilation har mange ulemper:

- Det er en **uforsvarlig klima- og miljømæssig løsning**, fordi den form for ventilation kræver et stort energiforbrug, hvor omkostningen til nedkøling om sommeren sagtens kan overstige udgiften til opvarmning.
- Rørene i ventilationssystemet giver gode vækstbetingelser for mikrober og **skimmelsvampe**, og det medfører erfaringsmæssigt dårlige indeklimaforhold, selvom rørene forsøges renses og luften filtreret.
- Når strømmen svigter en varm sommerdag, bliver indeklimaet ulideligt.
- Selvom der eksempelvis monteres 'russervinduer' med

luftcirkulation, er de indeklimamæssigt dårlige end sædvanlige vinduer.

Boliger uden adgang til frisk luft minder om slum- og spekulationsbyggeri fra slutningen af 1800-tallet. At S kunne stemme for et spekulationsbyggeri, der øger de sociale problemer, siger noget om partiets manglende sociale kompas. Ingen, der har mulighed for at bo et andet sted, vil bo dér! Og slet ikke når de sundhedsskadelige forhold **skal tinglyses** på ejendommen, jf. ændringen af Planloven.

Vallensbæk scorer et selvmål

Men meromkostningerne ved et sådant støjramt boligbyggeri, vil paradoksalt nok betyde, at det kun vil være velhavere, der **selv** kan betale huslejen - men vil **de** overhovedet bo dér - alt taget i betragtning? **Eller bliver det igen kommunekassen, der må holde for?**

Projektet er ikke gennemtænkt, for støjgenerne, indeklima-problemerne, økonomien og det forhold, at **højhuse altid skaber ubehagelige hvirvelvinde** mellem husene, gør bebyggelsen til **alt andet end den falske betegnelse 'byhave'**. Projektet er underlødigt og bør ikke realiseres. Det beviser, at **de konservative og Vallensbæks borgmester kun fisker efter stemmer og er ligeglade med trafikstøjen**. Et forhold der også ses af, at Vallensbæk fik **tilbudt en helt gratis løsning** i Vallensbæk Nord, der var bedre end de 50 mio. kr. dyre alternative støjskærme, som kommunen ikke har råd til. Men kommunen ønskede ikke at modtage det generøse tilbud, selvom den beslutning efterlader beboerne uden støjreduktion! Er det fordi kommunen pønser på endnu en støjbebyggelse i Vallensbæk Nord?

Vallensbæks **dobbeltspil** holder borgerne for nar. Det samme gælder **Gate21**, der ikke har taget afstand fra Vallensbæks bedrag, men synger med på den falske melodi.

Desværre er der flere kommuner, der taler med to tunger. Rødovre, Hvidovre og Greve tillader også nye boligbebyggelser på grunde opad motorvejene og jernbanerne. Grunde, som før var reserverede til industriproduktion og som under ingen omstændigheder er egnede til boligformål.

Det demonstrerer, at Storkøbenhavn reelt får lov at vokse vildt, uden sammenhæng og overordnet koordination. Kommunerne **hypper egne kartofler** i stedet for at tænke i hovedstadsområdet som en sammenhængende enhed.

De vil have din stemme, men løber fra løfterne

Folketingsmedlemmerne Morten Bødsgaard (S), Mikkel Dencker (DF), Hvidovre, Mads Fuglede (Venstre) og folketingskandidat Ole Stephensen (K), Gentofte lovede på mødet den 1. oktober, at trafikstøjen skulle reduceres, således at også beboerne på Vestegnen kunne drikke en kop kaffe i haven uden at løbe en sundhedsrisiko. Men det løfte svigtede de ved at støtte ovennævnte ændring af Planloven.

Hvad gør udlandet?

Danmark er langt bagefter eksempelvis Tyskland, hvor Merkel-regeringen har besluttet at lave forsøg med **gratis kollektiv trafik i 5 tyske storbyer** for at reducere biltrafikken, i erkendelse af, at det er nødvendigt at afprøve nye muligheder for at reducere 'mobilitetens' negative sider.

I både Berlin og Hamborg har man i vid udstrækning **nedgravet og overdækket motorvejene** samt indført **hastighedsbegrænsninger**, om aftenen og natten helt ned til 30 km/t.

Cand. mag. Anne Mette Ibsen, Rødovre og Professor emeritus, Jørn Dalgaard Mikkelsen, Hvidovre