



**Til Teknik- og Miljøudvalget**

02-09-2009

**Miljøvurdering af trafikforsøg på Nørrebrogade**

Sagsnr.  
2009-2250

Teknik- og Miljøudvalget har på udvalgets møde d. 18. august 2009 bedt forvaltningen udarbejde et notat om miljøeffekterne af trafikforsøget på Nørrebrogade.

Dokumentnr.  
2009-508736

Sagsbehandler  
Maria Wass-Danielsen

**Konklusion på miljøeffekterne**

Generelt vurderes trafikforsøget på Nørrebrogade at have en positiv indvirkning på miljøeffekterne fra trafikken.

*Støj*

Før trafikforsøget var boligerne langs Nørrebrogade stærkt støjbelastede. Forsøget har resulteret i et fald i støjniveauet på Nørrebrogade - specielt på strækningen ved Assistens Kirkegård, så boligerne langs vejen ikke længere betegnes som stærkt støjbelastede.

Den trafik, der er blevet flyttet over på de øvrige overordnede veje i området, f.eks. Åboulevarden og Tagensvej, er marginal i forhold til disse vejes trafikmængder og vurderes derfor ikke at give anledning til øgede støjgener. Derudover er der flyttet noget trafik over på det helt lokale vejnet, som generelt har lave trafikmængder. Trafikstigningen har på enkelte lokale gader givet anledning til hørbare ændringer i støjniveauet, men boligerne langs disse veje må stadig betegnes som ikke støjbelastede.

*Lokal luftforurening*

Det er ikke muligt at komme med et konkret bud på ændringen i luftforureningen som følge af forsøget. Men det kan konkluderes, at ca. 10 % af bilturene ikke kan genfindes i tælleområdet og derfor må formodes at være flyttet til cykel eller kollektiv transport, have valgt helt andre destinationer eller at turen slet ikke foretages mere. Dette giver en reduktion i den lokale luftforurening.

En halvering af trafikken på Nørrebrogade betyder alt andet lige en halvering af mængden af skadelige stoffer som udledes på Nørrebrogade. Da Nørrebrogade er et tæt gaderum, har denne reduktion i emissionerne stor betydning for luftkvaliteten, og det vurderes derfor, at luftkvaliteten er forbedret. Desuden er der flere cyklister og fodgængere på Nørrebrogade - dvs. eksponeringsniveauet er højere end på de strækninger, hvor trafikken er flyttet hen. Dette giver en sundhedsmæssig effekt af forsøget.

**Center for Trafik**

Islands Brygge 37  
Postboks 450  
1505 Kbh. V

Telefon  
3366 3179

Telefax  
3366 7131

E-mail  
marwas@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009488145

www.kk.dk

Den overflyttede trafik til f.eks. Tagensvej og Jagtvej vil give en marginal stigning i emissionerne langs disse veje. Det er ikke muligt at vurdere den præcise konsekvens for luftkvaliteten i disse gaderum.

### *CO<sub>2</sub>*

Generelt kan man sige, at bussernes bedre fremkommelighed og regularitet både bidrager til mere glidende kørsel og dermed mindre energiforbrug og udledning af bl.a. CO<sub>2</sub>, men også til, at det bliver mere attraktivt at tage bussen frem for bilen, hvilket også giver positiv effekt på CO<sub>2</sub>-regnskabet.

At 10 % af biltrafikken er forsvundet, er positivt for CO<sub>2</sub>-udslippet - hvis disse ture er overflyttet til cykel og kollektiv transport eller de ikke foretages længere. Bilture, der er flyttet til f.eks., Åboulevarden og Tagensvej, vurderes at have fået marginal forandring i turlængden. Den lokale trafik på Nørrebro har nogle steder fået mindre omveje som følge af trafikforsøget. Begge disse forhold vurderes kun at give anledning til marginale stigninger i CO<sub>2</sub>-udslippet.

### **Støjberegning**

Inden gennemførelsen af Nørrebrogadeforsøget var der et højt støjniveauet ved de nærmeste boliger langs Nørrebrogade - mellem 68-69 dB. Efter indførelse af forsøget er støjniveauet faldet til mellem 65 og 68 dB. Støjen er altså faldet med mellem 1½ og 3½ dB. Det største fald sker på strækningen ud for Assistens Kirkegård, hvor trafikken er faldet betydeligt, og hvor vejbanen samtidig er flyttet væk fra boligerne pga. flexzonen. Det mindste fald i støjen på 1½ dB sker på den yderste strækning efter busslusen, hvor trafikken er halveret, men hvor den tunge trafik vurderes at være stort set uændret.

Et fald i støjniveauet på 2-3 dB vil opleves som en mindre men dog hørbar ændring. Undersøgelser viser, at andelen af borgere, der føler sig stærkt generet af trafikstøj, falder fra ca. 70 % til ca. 55 %, når støjniveauet falder fra 68 dB til 65 dB.

Alle støjniveauer er vægtet døgn gennemsnit (Lden), hvor støjen om natten gives et genetillæg på 10 dB og støj om aftenen gives et genetillæg på 5 dB.

### **Generelt om luftforurening**

Udledning af skadelige stoffer fra biler påvirker luftkvaliteten i gaderum men bidrager også til den globale opvarmning.

Det er ikke foretaget beregninger af Nørrebrogade-forsøgets betydning for luftforureningen i området. Generelle beregninger for Københavns kommune viser, at luftkvalitetskriterierne for NO<sub>2</sub> før forsøget forventes overskredet både langs Nørrebrogade, Åboulevarden og Tagensvej.

Emissionerne af luftforurenende stoffer falder, når der er mindre trafik, men hvis trafikken flyttes til nærliggende gadestrækninger, har det ikke så stor betydning for den samlede luftkvalitet i området.

Ændringen af trafikbilledet kan have betydning for, hvor meget især cyklister og fodgængere udsættes for luftforurening, hvis trafikken flyttes til gader med færre lette trafikanter vil eksponeringen for luftforurening mindskes.

### **Miljøgevinst af bussernes forbedrede fremkommelighed og regularitet**

Udover de direkte miljøforbedringer i form af bedre luft og mindre støj har forsøget medført forbedringer for busserne. Målinger har vist, at busserne kommer næsten 3 % hurtige frem på strækningen og samtidig er regulariteten blevet klart forbedret. Bedre regularitet betyder, at køreplaner kan overholdes, og at ventetiden ved stoppesteder forkortes.

Bedre regularitet og mere jævn kørsel for busserne bidrager til mindre energiforbrug og dermed mindre CO<sub>2</sub>-udslip fra busserne. I København betyder de mange ekstra stop og igangsætninger som følge af køkørsel og signalanlæg, at busserne i gennemsnit udleder 1/3 mere CO<sub>2</sub> pr. passagerkm end landsgennemsnittet. Selvfølgelig ligger busstoppestederne også tættere i byen end på landet og det vil i sig selv give flere stop, men den ujævne kørsel på grund af anden trafik spiller også en stor rolle. Der er dog ved forsøget ikke er målt direkte på bussernes energiforbrug og CO<sub>2</sub>-udslip.

Herudover vil hurtigere og mere regelmæssigt kørende busser tiltrække flere passagerer. Hvis en biltur erstattes af en tur med kollektiv transport i form af bus, spares der over 30 % i CO<sub>2</sub>-udslip.