



Bilag 5 Høring

Indhold

- Høringssvar fra Indre By Lokaludvalg
- Bemærkninger fra beboere i Webersgade
- Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningens bemærkninger

28-04-2026

Sagsnummer I F2
2026 - 6487

Dokumentnummer i F2
249858

Sagsnummer eDoc
2026-0109964

Mobilitet, Klimatilpasning og
Byvedligehold

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

20. marts 2026
J.nr. 2026-0097413

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen

Indre By Lokaludvalg henholder sig til de vedlagte bemærkninger om trafiksikkerhedsprojektet for krydset Øster Søgade-Webersgade, som beboere i Webersgade har sendt til lokaludvalget.

Lokaludvalget mener imidlertid, at den rigtige løsning er at gøre krydset mere overskueligt og simpelt samt at fredeliggøre Webersgade, så gaden bliver en stillezone. Webersgade er en beboelsesgade, hvor der ikke bør være gennemkørende trafik.

Lokaludvalget ønsker derfor, at forvaltningen sætter gang i et projekt vedr. indretning af Sølvgade med trafik i begge retninger; én kørebane i hver retning.

Lokaludvalget foreslår, at forvaltningen inddrager skolerne i nærheden i et sådant projekt, ligesom beboerne i Sølvgade skal spørges.

Lokaludvalgsmedlemmerne Hans-Henrik T. Ohlsen og Kjeld A. Larsen stiller sig gerne til rådighed for forvaltningen som sparringspartnere i forhold til såvel trafiksikkerhedsprojektet for krydset Øster Søgade-Webersgade som forslagene om at friholde Webersgade for gennemkørende trafik og om at indrette Sølvgade til trafik i begge retninger.

Lokaludvalget har bedt mig stille følgende spørgsmål:

1. Hvorfor er høringsmaterialet så overordnet uden henvisninger til yderligere materiale?
2. Hvorfor siger politiet, at man ikke kan køre langsommere i området?
3. Hvordan kan en langsommere hastighed medføre både et sikrere område generelt og færre ultrafine partikler?

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,
Indre By Lokaludvalg

Input til høringssvar vedr. trafiksikkerhedsprojekt i krydset Øster Søgade - Webersgade

Vi anerkender projektets formål om at reducere antallet af ulykker i krydset Øster Søgade – Webersgade gennem indsnævring fra to til ét spor på Øster Søgade samt signaltekniske forbedringer.

Det fremgår, at hovedparten af ulykkerne relaterer sig til rødkørsel, og at projektets primære virkemidler er forbedret signalplacering og reduceret konfliktflade i selve krydset.

Vi finder det imidlertid relevant at inddrage de trafikale forhold på den tilførende strækning, Webersgade, i den samlede vurdering.

1. Trafikmønster og hastighed

Webersgade fungerer som fordelingsgade med betydelig bil- og bus trafik, herunder tung trafik. Gadeprofilet er relativt smalt med:

- Smalle fortove
- Begrænsede oversigtsforhold
- Cykelstier tæt på kørebanen
- Bebyggelse tæt på vejprofilet

Signalplaceringen i den modsatte ende af gaden kan skabe et accelerationsmønster frem mod krydset ved Øster Søgade. Dette kan have betydning for ankomsthastighed og dermed konfliktrisiko.

En kapacitetsreduktion i modtagerleddet (Øster Søgade) ændrer ikke nødvendigvis de forhold, der genererer hastighed og trafiktryk i Webersgade.

Det anbefales derfor at supplere projektet med:

- Hastighedsmålinger og analyse af kørselsadfærd på Webersgade
- Vurdering af signalteknisk samspil mellem de to kryds
- Samlet kapacitetsanalyse for strækningen Sølvgade – Webersgade – Øster Søgade

2. Affaldssortering og driftsforhold

De nuværende pladsforhold i Webersgade giver begrænsede muligheder for hensigtsmæssig affaldssortering og afhentning. En samlet trafik al omdisponering, herunder eventuel reduktion af kørespor eller etablering af ø-løsninger til affald, vil kunne:

- Forbedrede adgangsforhold for renovationskøretøjer
- Reducere konflikter mellem tung trafik og opholdsarealer
- Skabe mere strukturerede løsninger for affaldshåndtering

En isoleret krydsombygning adresserer ikke disse driftsmæssige udfordringer.

3. Tunge køretøjer og bygningspåvirkning

Webersgade er karakteriseret ved ældre etagebebyggelse placeret tæt på vejprofilet. Den gennemgående tunge trafik, herunder busser, medfører:

- Vibrationer
- Dynamiske belastninger på facader og fundamenter
- Forøget slitage på belægning

Disse forhold bør indgå i en helhedsorienteret vurdering af gadens fremtidige funktion og trafikbelastning.

4. Støj og luftforurening

Registrerede støjniveauer i Webersgade ligger højt i forhold til boligområdekonteksten. Den nuværende trafikintensitet og hastighedsniveau bidrager til:

- Forhøjet vejtrafikstøj
- Forringet opholdskvalitet
- Lokal luftforurening tæt på facader

En samlet løsning, hvor trafikmængde og hastighed adresseres på strækningsniveau, vil potentielt kunne reducere både støj- og emissionsbelastning.

Samlet anbefaling

Det anbefales, at trafiksikkerhedsprojektet suppleres med en helhedsorienteret analyse af Webersgades funktion, trafikbelastning og gadeprofil.

En isoleret kapacitetsreduktion på Øster Søgade kan have positiv effekt på ulykkesfrekvensen i selve krydset, men en samlet strækningsanalyse vil kunne:

- Adressere årsagsforhold frem for alene konflikt punktet
- Integrere affaldshåndtering og driftsforhold
- Reducere støj- og emissionsbelastning
- Mindske påvirkning fra tung trafik på den eksisterende bygningsmasse

En koordineret løsning vil dermed kunne sikre både trafiksikkerhed, driftssikkerhed og forbedrede miljøforhold i området

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningens bemærkninger

Klima-, Miljø og Teknikforvaltningen bemærker, at Indre By Lokaludvalg har medsendt en række bemærkninger fra beboere i Webersgade, som forholder sig til trafiksikkerhedsprojektet i krydset Øster Søgade/Webersgade. Forvaltningen forholder sig konkret til indholdet i lokaludvalgets høringssvar, som vurderes at repræsentere indholdet i de medsendte bemærkninger fra beboere i Webersgade, da hovedpointen er at man ønsker en trafikal analyse af Webersgade med hensigt om at fredeliggøre Webersgade og flytte den gennemkørende trafik til Sølvgade.

Forvaltningen vil starte med at påpege, at en fredeliggørelse af Webersgade som beskrevet er uden for dette projekts mandat, som er veldefineret og begrænset til netop de tiltag der er beskrevet i budgetnotatet (bilag 6). Skal Webersgade fredeliggøres vil det kræve en større undersøgelse af trafikken, samt kapacitetsanalyser af krydsene og gaderne i området. En sådan undersøgelse er mulig og kan også ske med inddragelse af skoler og beboere, men vil kræve finansiering til et projekt med dette som formål ifm. en budgetaftale.

I forbindelse med lokaludvalgets høringssvar stilles tre spørgsmål, som forvaltningen besvarer enkeltvis.

1. *Hvorfor er høringsmaterialet så overordnet uden henvisninger til yderligere materiale?*

Svar:

Høringsmaterialet består af en beskrivelse af effekter samt tegninger. Der er tale om et mindre anlægsprojekt, hvor der udarbejdes begrænset materiale.

2. *Hvorfor siger politiet, at man ikke kan køre langsommere i området?*

Svar:

Politiet har afvist at give samtykke til hastighedsnedsættelse da Sølvgade og Webersgade er vurderet som væsentlige for den generelle trafikafvikling. Vurderingen er lavet efter de opstillede kriterier i hastighedsbekendtgørelsens § 7, stk. 2.

3. *Hvordan kan en langsommere hastighed medføre både et sikrere område generelt og færre ultrafine partikler?*

Svar

En lavere hastighed øger trafiksikkerheden og reducere antallet af uheld, da bremselængden reduceres. Samtidig bliver alvorligheden af ulykken også mindre, da hastigheden er reduceret.?

Generelt ses partikeludledning fra trafikken som to typer af udledning – udledning fra forbrændingen og udledning fra slid på dæk og bremses. En lavere hastighed på vejene i København vil ofte betyde en lidt mindre effektiv forbrænding, og dermed en lidt højere udledning herfra. Samtidig vil en lavere hastighed betyde mindre

slid på dæk og bremses og dermed en lidt lavere udledning herfra. Hyppige eller kraftige accelerationer vil også kunne øge partikeludledningerne fra bilerne.

Det kan generelt siges, at udledningerne fra dæk og bremseslid er den dominerende kilde til partikeludledninger fra trafikken, og derfor vil effekten heraf være størst. Det gælder i særdeleshed for elbiler, hvor forbrænding ikke er en faktor.

Nedsættelse af hastighed i København vil formentlig kunne reducere den samlede partikeludledning som et resultat af mere jævn trafikafvikling, mindre udledning fra dæk- og bremseslid, samt at nogle potentielt vil skifte bilen ud med andre transportformer.