



KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Miljø

NOTAT

Bilag 2

Handlingsplan for vejstøj 2013-2018, Forslag. Københavns Kommune
2013-2018 - Hvidbog

16-09-2013

Sagsnr.
2013-0196336

Dokumentnr.
2013-0196336-2

Sagsbehandler
Karen Forsting

**Mobilitet - Klima og
Miljø**

Njalsgade 13
Postboks 259
2300 København S

Telefon
2115 3239

E-mail
Z83S@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009595959

Indhold

Indledning.....	3
Den videre proces	3
Sammenfattende vurdering.....	3
Resume og vurdering af indkomne høringssvar	4
Generelle bemærkninger	4
Bemærkninger til planens tekniske indhold	5
Bemærkninger til indsatser.....	6
Støj	6
Skærmning og støjpuljer.....	7
Hastighedsbegrænsning	8
Trafikplanlægning	9
Vejbelæggninger	11
Kollektiv trafik og støjsvage køretøjer	12

Indledning

Københavns Kommune har udarbejdet et forslag til Handlingsplan for vejstøj 2013-2018. Støjhandlingsplanen er udarbejdet efter støjbe-kendtgørelsen, som fastsætter regler for kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af handlingsplaner.

Denne hvidbog indeholder et resumé og en vurdering af de skriftlige bemærkninger, der er modtaget i høringsperioden. I hvidbogen er medtaget en fortegnelse over samtlige høringssvar.

Der er indkommet i alt 15 skriftlige høringssvar, fordelt på 10 lokal-udvalg, 1 kommune, 1 privatperson, 2 foreninger og en almen boligforening.

Mange af de indsendte bemærkninger omhandler samme forhold, hvorfor det er valgt at udarbejde denne samlede besvarelse.

Alle kommunens svar og vurderinger er angivet med *kursiv*.

Den videre proces

Når hvidbogen er tiltrådt af Borgerrepræsentationen, vil den blive sendt til dem, der har fremsendt bemærkninger. Samtlige høringssvar er vedlagt denne hvidbog som bilag.

Sammenfattende vurdering

Den offentlige høring viser, at der er stor interesse om for støj. Flere udtrykker anerkendelse af planens fokus og de allerede igangsatte indsatser.

Emnerne i høringssvarene omfatter primært hastighedsnedsættelser, støjreducerende asfalt, trafikplanlægning, støjsvage køretøjer, støjpuljer og tung trafik. Endvidere er der stor fokus på Miljømetropolmålene, og en del mener der er for få indsatser. En stor del af høringssvarene indeholder forslag til lokale indsatser i forhold til trafikplanlægning.

Det er forvaltningens vurdering, at høringssvarenes konkrete forslag om lokal støjreduktion på specifikke veje ikke skal indarbejdes i handlingsplanen – men vurderes i forbindelse med de lokale anlægsprojekter, der igangsættes.

Det er dog valgt at foretage tre mindre ændringer i Handlingsplanen efter kommentarer i handlingsplanen:

- I skema s. 5 skal ca. ”10 km/år” rettes til ca. ”8 km/år”
- Grafik på s. 14 gøres tydeligere
- På s. 20 skal tegnet ”>” rettes til ”=”

Resume og vurdering af indkomne hørings svar

Generelle bemærkninger

- Der er for lang vej til at nå Miljømetropol-målene
- Der skal flere indsatser til
- Behov for helhedstænkning
- Behov for overordnet trafikplanlægning, som har fokus på at begrænse trafikmængderne.
- Reducer støjen ved kilden
- Det giver mening at reducere vejstøjen pga. sundhedsrisikoen
- Mærkning af dæk er ikke vejen til støjreduktion (pga. den reducerede effekt ved lave hastigheder og fordi det vil kræve, at der kun kan købes støjsvage dæk.)
- Handlingsplanen mangler eksakt form

Forvaltningens bemærkninger

Grundlæggende er forvaltningen enig i disse udsagn. Vi mener dog, at der i forvejen er fokus på at begrænse trafikmængderne i form af kommunens generelle strategi om at begrænse biltrafikken og have fokus på forhold for cykler, gående samt på kollektiv trafik.

At handlingsplanen mangler eksakt form skyldes, at den skal rumme hele kommunen og de generelle indsatser.

Bemærkninger til planens tekniske indhold

- Handlingsplanens s. 20 er der en fejl da tegnet ">" 58 dB skal være "=" 58 dB
- Lagkagediagrammer der viser støjbelastning i bydele bør være større
- Det bør fremgå, at 3 dB er en teknisk halvering af støjen (skema s. 45). Mange sygdomme skal relateres til den tekniske støj – ikke hvordan støjen opleves.
- Der findes i handlingsplanen ingen samlet analyse, der viser, at kommunen er i stand til at opnå Miljømetropolmålene i 2015
- Hvorfor anvendes sundhedsskøn fra De Økonomiske Råd i stedet for Miljøstyrelsens skøn?
- Samfundsøkonomi. Planen sammenholder ikke omkostninger ved vejstøj og udgifter til bekæmpelse.

Forvaltningens bemærkninger

Større end tegnet (>) rettes til (=) på s. 20.

Grafik med lagkagediagrammer s. 14 gøres tydeligere.

3 dB er en teknisk halvering af støjen.

I handlingsplanens afsnit om Effekter – sundhed og samfund på side 22 er sammenhængen mellem støj og sygdom beskrevet, og sammenhængen mellem oplevet gene og støjniveau. De samfundsmæssige omkostninger er ligeledes estimeret. Formålet med tabellen på side 45 er primært at give et billede af, hvordan beboere vil opleve effekten af støjdemping. Tabellen kan ikke bruges til at estimere ændringerne i sygdom og oplevet gene: Det skal ske på baggrund af sammenhænge beskrevet i afsnittet Effekter – sundhed og samfund.

Miljømetropolmål

Der er i kap. 7 en vurdering af, hvad der skal til for at opfylde kravet for boliger indenfor planperioden. Det er korrekt, at der ikke er en analyse af, hvordan vi når målene på 2 år. Det står med vurderingen ret klart, at vi ikke når Miljømetropolmålene inden 2015, og at der behøves helt særligt stort omfang af indsatser for at nå målene indenfor en overskuelig fremtid.

Sundhedsvurderinger

Tallene fra De Økonomiske Råd er betragteligt nyere end tal fra Miljøstyrelsen og således mere opdateret i forhold til nye viden af effekt af medicinsk behandling mv. De Økonomiske råd er derfor fuldt ud kompetente til at vurdere sundhedskonsekvenser.

Samfundsøkonomi

Vi har I planen forsøgt at give et billede af situationens alvor ved at give et økonomisk overblik. Forvaltningen vil tage forslaget med i forbindelse med udarbejdelse af kommende planer.

Bemærkninger til indsatser

Støj

- Der bør stilles skrappe krav til motorcykler
- Miljøzonen bør også omfatte privatbiler og varebiler
- Støj-krav/afgift på køretøjer
- Der bør tages hensyn til støj ved indkøb af nye maskiner i kommunen
- Støj fra bygge- og anlægsarbejder bør være omfattet af handlingsplanen
- Fokus på støj i udviklingsplaner for Nørrebro

Forvaltningens bemærkninger

Støjkrav til køretøjer

Der er grænseværdier for både personbiler, varebiler, lastbiler, motorcykler, knallerter og flere andre typer af køretøjer. Grænserne skal være opfyldt, når køretøjet registreres første gang eller tages i brug, og der er et sæt særlige grænser, som skal overholdes for ibrugværende køretøjer. Politiet har mulighed for at standse køretøjer og kontrollere, om støjgrænserne er overholdt.

Kommunen ønsker at udvide miljøzonen til person- og varebiler, men er afhængig af statens beslutning.

Kommunen tager hensyn til støj, når der indkøbes nyt maskinel ved bl.a. at indkøbe el- og brintbiler, som støjer mindre end konventionelle biler.

Støj fra anlægsarbejder er omfattet af særlige regler i Miljøbeskyttelsesloven og af kommunens forskrift på området. Ifølge Miljøstyrelsens vejledning skal handlingsplanen for vejstøj omfatte støj fra store infrastrukturenlæg, som kommunen er myndighed for, hvilket er vejene. Generende støj fra tung trafik til og fra anlægsarbejder er beskrevet i planens kap. 8.

Nørrebro udviklingsplaner

Støjudfordringerne er vigtige at tage hånd om i alle de udsatte områder, og er udfordringer, som arbejdet med udviklingsplanerne fortsat vil tage med. I forhold til Nørrebro blev det sidste år vurderet, at det udsatte byområde Nørrebro ikke var det mest støjbelastede af de seks udviklingsområder. Det betyder ikke, at vi ikke bakker op om vigtig-

heden af arbejde med støjbekæmpelse. Det er alene udtryk for, at udviklingsplanerne favner mange dagsordner, sager og temaer, og at vi forsøger at være realistiske i forhold til, hvad udviklingsplanerne kan rumme.

Støjbekæmpning kan sagtens ses som et fremtidigt tema i udviklingsplansarbejdet for Nørrebro, som for de andre udsatte områder. Udviklingsplansarbejdet skal nemlig ses som en kontinuerlig proces frem mod 2020. Den udviklingsplan, som blev skrevet sidste år, er ikke et endeligt produkt, men et første skridt, hvor der fremadrettet kan identificeres og arbejdes med fokusområder og temaer indenfor de enkelte udsatte byområder.

Skærmning og støjpuljer

- Der foreslås, at vægten lægges på støjpuljer til støjisolerende vinduer
- Der foreslås samarbejde mellem forvaltning og lokaludvalg for at få udbredt kendskabet til konsekvenser og effekter af vejstøj samt om støttemulighederne
- Det fremgår, at støjskærme ikke er effektive over 1. sals højde. Det er forkert. Hvis den placeres ml. cykelsti og vej kan den have effekt helt op til 3. sals højde

Forvaltningens bemærkninger

Kommunen vil gerne have støjpuljer til lydisolerende vinduer til boliger, der er meget støjbelastede. Hvis midler til sådanne puljer frigives, vil det være naturligt at samarbejde med lokaludvalget om at udbrede kendskabet til dem.

Støjskærme

Københavns Kommune vurderer, at støjskærme kan være en løsning nogle steder, men at fordelene ikke står mål med de gener traditionelle støjskærme medfører og de ressourcer, der skal afsættes til anlæg og drift af støjskærme. Kommunen vil gerne arbejde videre med problematikken ved at deltage i udvikling og forsøg omkring støjskærme, som er tilpasset forholdene i København.

Hastighedsbegrænsning

- Hastighedsbegrænsning generelt
- Hastighedsnedsættelser fra 60-50 km/t på Folehaven fra motorvejsafslutning til Ellebjergvej
- Hastighedsnedsættelser fra 60-50 km/t på Roskildevej fra kommunegrænsen til Ålholmvej
- På P. Knudsensgade bør 50 km zonen allerede starte ved krydset Ellebjergvej/Køge Landevej
- Forslag om pilotprojekt i det europæiske borgerinitiativ om fartbegrænsning i byen til 30 km/t.
- Hastighedsgrænse på 30 km/t i indre by
- Bavnehøj kvarteret bør i nær fremtid blive til en 40 km zone.
- Hastighedsbegrænsning også på veje med gennemkørende trafik
- Fredeliggørelse af hele Østerbrogade med bl.a. indsnævring af vejen for at dæmpe hastigheden
- Det skal sikres at hastigheden overholdes

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen planlægger at nedsætte hastighedsgrænsen på Folehaven. Dette er en del af forvaltningens arbejde for at forbedre trafikikkerheden. Nedsættelsen skal koordineres med udlæggelse af ny asfalt på strækningen.

Forvaltningen har ikke aktuelle planer om at nedsætte hastigheden på Roskildevej eller yderligere på P. Knudsensgade. Ønsket vil blive taget med i fremtidige planer om hastighedsnedsættelse.

Kommunen har vedtaget, at alle boligområder i kommunen skal indrettes som zone 40, med hastighedsgrænse på 40 km/t, således også på Vesterbro. Dette er i øjeblikket til forhandling med politiet, som skal godkende projekter, der vedrører færdsel. Der er ikke planer om at indrette zoner til 30 km/t, men i kommunens ny trafikikkerhedsplan er det foreslået at udarbejde retningslinjer, så det bliver muligt for beboere selv at finansiere hastighedsdæmpende foranstaltninger i deres boligområde.

Forvaltningen har kendskab til lokaludvalgets planer for Østerbrogade. Der er også afsat penge til at forbedre trafikikkerheden på Østerbrogades nordlige del, ved bl.a. at indsnævre vejen til et spor i hver retning, men dette afventer afslutning af Nordhavnstunnellen.

Det er politiets opgave at sikre, at bilisterne overholder hastighedsgrænsen. Dette gør de ved radarkontroller og fotovogne. Forvaltning-

gen opsætter også "Din fart"- visere på udvalgte strækninger, hvor det skønnes at hastighedsgrænsen overtrædes.

Trafikplanlægning

- Forslag til lukning af Guldbergsgade, da der opleves meget gennemkørende trafik med store støjgener. Gaden er blevet mere kreativ og det kunne være oplagt at lukke den.
- Østerbrogade som strøggade er i forslaget kun nævnt som en delstrækning. Hvorfor?
- Forslag til indsnævring af Enghavevej til 2 spor længst væk fra bebyggelsen (ad Bydelsplan for Kongens Enghave)
- Forslag til at begrænse antal vejbaner til en kørebane i hver retning i indre by
- Indre By. Trafikregulering med bl.a. reduktion af trafikken gennem byen
- Tung trafik/citylogistikløsninger
- Ved større anlægsprojekter bør al jordkørsel granskes og foregå skånsomt (ligesom ved byggeriet Nordhavnsvej)
- Forslag til samtænkning af projekt om åbning af Ladegårdsåen med støjbekæmpelse ved at lægge Åboulevarden/Ågade i tunnel og dermed fjerne trafikken 100 %
- Forslag til at støjreducere større veje med megen trafik bl.a. Sydhavnsvej, P. Knudsensvej, Ellebjergvej, Tomsgårdsvej, Tagensvej, Åboulevarden, Jagtvej mv.)

Forvaltningens bemærkninger

Guldbergsgade

Center for Trafik har i foråret 2013 foretaget trafiktællinger og hastighedsmålinger i Guldbergsgade. På baggrund af disse tællinger vurderes det, at der ikke er belæg for at ændre på trafikafviklingen i Guldbergsgade.

Tællingerne viser, at der i gennemsnit per dag (ÅDT, årsdøgntrafik) kører 2430 køretøjer i gaden. Antallet af biler i kombination med gadens længde og oplandets karakter giver ikke anledning til at tro, at gaden fungerer som smutvej for gennemkørende trafik mellem Sankt Hans Torv og f.eks. Sjællandsgade eller Jagtvej/Tagensvej.

Østerbrogade som strøggade

Handlingsplan for vejstøj forholder sig til de i vejnetsplanen klassificerede vejstrækninger. I denne er Østerbrogade fra Classensgade til Jagtvej udpeget til Strøggade, mens strækningen Østerbrogade fra Jagtvej til Strandvejen er klassificeret som fordelingsgade. Vejnetsplanen er illustreret på side 32 i handlingsplanen.

Enghavevej

Der er på nuværende tidspunkt ikke planer om at ændre på trafikafviklingen på Enghavevej. Enghavevej er i vejnetsplanen - vedtaget med Kommuneplan 2011, klassificeret som en fordelingsgade hvilket betyder, at den skal sikre forbindelsen mellem bydelene. Enghavevej fra Vigerslev Allé til Sydhavnsgade er i VVM redegørelsen for Carlsberg-området udpeget til i fremtiden at skulle håndtere dele af trafikken til og fra det udbyggede Carlsberg og af den grund er Kgs. Enghave Lokaludvalgs projektforslag "Liv i byrummet på Enghavevej" i bydelsplan 2013 også i appendikset markeret som i modstrid med vedtagne planer, politikker og strategier i Københavns Kommune.

Indre By, begrænse antal vejbaner

På nuværende tidspunkt er der ikke planer om at reducere antallet af kørebaner på de vejstrækninger i Indre By, der har mere end en kørebane i hver retning. Dette skyldes primært, at man i dag arbejder aktivt på at afvikle den eksisterende trafik så glidende så muligt og ikke aktivt med at reducere den.

Glidende trafikafvikling i indre by

Teknik- og Forvaltningen arbejder løbende med at sikre en så glidende afvikling som muligt af trafikken i indre by. Dette betyder, at støjen bliver så lav som muligt. Der er ikke umiddelbart planer om grundlæggende at ændre på den overordnede trafikstruktur i Indre By for de igennem at reducere trafikken og de der af afledte miljøbelastninger

Tung trafik

Teknik- og Miljøforvaltningen arbejder løbende med at optimere forholdene for vareindlevering i Indre By på en måde, som tilgodeser både erhverv, beboere og øvrige brugere af byen. Københavns Kommune har tidligere været involveret i citylogistikprojektet, men er ikke længere en aktiv del af det konkrete citylogistik projekt i Indre by. Projektet videreføres af en privat aktør med CBS, DTU og Transportens Innovationsnetværk med medfinansiering af Trafikstyrelsen. Så vidt kommunen er informeret, er der i august 2013 opstartet et pilotprojekt med udvalgte butikker.

Kommunens handlingsplan for grøn mobilitet fokuserer på miljørigtige løsninger, og støtter op om målsætningen i Handlingsplan for vejstøj.

Kommunen lægger op til, at transporten i forbindelse med anlægsprojekter skal foregå skånsomt. Men der stilles generelt ikke krav til, hvorledes jordkørslen fra den enkelte byggeplads foregår. I enkelte tilfælde kan der dog indgås aftaler med bygherre om, at jordtransporten undgår visse veje, hvis forvaltning vurderer at transporten vil påvirke trafiksikkerheden på det pågældende sted.

Åboulevarden/Ågade i tunnel

Borgerrepræsentationen har i budget 2014 valgt at afsætte i alt 1 mio. kr. til at foretage en teknisk analyse af muligheden for at etablere en tunnel og anlægge en åpark langs Ågade og Åboulevarden.

Der er ikke endnu taget politisk beslutning om at omlægge trafikken på Åboulevarden.

Det eksisterende grundlag fra tidligere produceret materiale belyser projektet fra forskellige vinkler. Tilsammen har det eksisterende materiale ikke været tilstrækkeligt til at kunne give et retvisende billede af, hvorledes arealet på overfladen af en event tunnel ville kunne disponeres for at imødekomme samtlige krav og ønsker.

Det er forvaltningens vurdering, at høringssvarenes konkrete forslag om lokal støjreduktion på specifikke større veje ikke skal indarbejdes i handlingsplanen – men vurderes i forbindelse med de lokale anlægsprojekter, der igangsættes.

Vejbelægninger

- Uoverensstemmelse mellem antal km støjreducerende asfalt på s. 5 og s. 31 i handlingsplanen
- Mere støjreducerende asfalt. Med den nuværende hastighed er der et efterslæb. Kvoten må øges.
- Støjsvag asfalt på Folehaven
- Opfordring til at kommunen generelt undlader at anlægge brosten på vejstrækninger, som på Tingstedet i Valby, hvor det giver støjgener.
- Der bør anvendes støjreducerende asfalt på Ny Amagerbrogade

Forvaltningens bemærkninger

Det er korrekt, at der er et efterslæb på vejvedligeholdelsen.

Det er korrekt, at der er en uoverensstemmelse mellem tallene. Fejlen ligger i skemaet s. 5, hvor der skulle have stået ca. 8 km/år i stedet for 10 km/år. Dette rettes i planen.

Folehaven får støjreducerende asfalt, når den skal have ny belægning. Det vurderes, at den skal have ny belægning indenfor de 3 år afhængig af prioriteringen i forhold til andre dårlige veje, samt de tildelte driftsmidler de næste 3 år.

Kommunen er normalt imod brostensbelægning på vejstrækninger, både af hensyn til støj, men også fordi driftsomkostningerne er højere for den type belægning og ikke mindst er det ubehageligt for cyklister at cykle på. Det er også dyrere at anlægge.

Forvaltningen er opmærksom på problematikken og argumenterer imod den type belægning i forbindelse med nye anlægsprojekter. Der bliver stort set ikke anlagt veje med brosten, med mindre der er tale om en plads eller strøggade.

Kommunen kræver, at der udlægges støjreducerende slidlag, hvis belægningen skal skiftes i forbindelse med projektet. Men det ved vi ikke noget om på nuværende tidspunkt, da projektet er i forslagsfasen.

Kollektiv trafik og støjsvage køretøjer

- Stille krav til kollektiv trafik og støjsvaghed
- Forsøgsordning med elbusser og støjsvage dæk i nyt busprojekt på Webersgade
- Nyt busspor fra Ryparken til Nørreport bør udføres som forsøg med eldrevne busser med støjsvage dæk
- Styrke kollektiv trafik

Forvaltningens bemærkninger

Der er ingen konkrete planer for elbusser eller andre særligt støjsvage busser på Webersgade. Det fremgår dog af handlingsplanens side 36, at Movia generelt premierer bud med støjsvage busser.

Projektet om Nye busspor fra Ryparken til Nørreport omhandler midterlagte busbaner på en stor del af strækningen, således at busserne kommer helt fri af biltrafikken. Det er især til fordel for linje 150S. Da 150S kører lange strækninger og hurtigt, er det meget uhensigtsmæssigt at indføre elbusser på denne strækning. Der er således ingen konkrete planer om el-busser på strækningen.

I 2025 forventes 1/3 af de københavnske busser at være elbusser. Derfor opstartes i slutningen af 2013 forsøg med de første to store elbusser i København. Såfremt forsøget viser positive resultater, ventes sådanne busser indsat i almindelig drift.

KK styrker den kollektive trafik med bl.a. mere metro. Således bygges nu Metrocityringen og en afgang til Nordhavn. Endvidere er afgang til Sydhavn netop besluttet af BR. Herudover arbejder kommunen med at øge fremkommeligheden for busser på udvalgte strækninger (fx Tagensvej/Nørre Allé og Frederikssundsvej).