Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold
Teknik- og Miljøforvaltningen

Hvidbog

Opsamling på høringssvar fra den offentlige høring af Handlingsplan for vejstøj 2024-2029

Indhold

1 Indledning 3
2 Sammenfatning 4
3 Resume af de indkomne høringssvar og forvaltningens bemærkninger 6
3.1 Støj fra veje 6
3.1.1 Reduktion af biltrafik 6
3.1.2 Forslag til indsatser på specifikke vejstrækninger 7
3.1.3 Tung trafik 8
3.1.4 Motorcykler og knallerter 8
3.1.5 Hastighedsnedsættelser 9
3.1.6 Støjdæmpende belægning 10
3.1.7 Støjsvag varelevering 10
3.2 Støj i boliger 10
3.2.1 Nybyggeri 10
3.2.2 Eksisterende boliger 11
3.2.3 Skoler og daginstitutioner 12
3.3 Udendørs lydmiljøer 12
3.4 Øvrige bemærkninger 13
3.4.1 Støjkortlægning – datagrundlag og metode 13
3.4.2 Sundhed og grænseværdier 14
3.4.3 Samarbejde og inddragelse 14
3.4.4 Mål, implementering og evaluering 15
3.4.5 Ikke omhandlende vejstøj 16

1 Indledning

Københavns Kommune har udarbejdet et udkast til Handlingsplan for vejstøj 2024-2029. Støjhandlingsplanen er kommunens fjerde lovpligtige støjhandlingsplan og afløser Handlingsplan for vejstøj 2018-2023. Københavns Kommune er ifølge 'Bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner' (BEK nr. 2092 af 18/11/2021) forpligtet til at udarbejde en handlingsplan for vejstøj hvert femte år.

Denne hvidbog er udarbejdet på baggrund af høringssvar indsendt i forbindelse med høringen af forslag til Handlingsplan for vejstøj 2024-2029, der har været i offentlig høring i perioden 24. april 2024 til 21. juni 2024.

Denne hvidbog indeholder et resumé af de indkomne høringssvar. Hvidbogen er således ikke udtømmende, men søger at give et retvisende og overskueligt indblik i, hvad der er væsentligt for høringsparterne i høringssvarene. Høringssvarene er besvaret af forvaltningen og samlet tematisk. Der er indkommet i alt 31 høringssvar, fordelt på 10 lokaludvalg og 21 privatpersoner. Alle svar og vurderinger fra Københavns Kommune er angivet med kursiv.

2 Sammenfatning

Den offentlige høring viser, at der er interesse for vejstøj. Nedenstående skema giver et overblik over, hvordan høringssvarenes indhold fordeler sig på faglige temaer.

Overordnet tema	**Antal høringssvar fra lokaludvalg**	**Antal høringssvar fra borgere**
Reduktion af biltrafik	3	3
Konkrete trafikløsningsforslag	6	15
Støj fra tung trafik		1
Støj fra motorcykler og knallerter	1	2
Hastighedsnedsættelser	5	0
Støjdæmpende belægning	2	0
Støjsvag varelevering	2	0
Støj i nybyggeri	3	0
Støj i eksisterende boliger	3	1
Støj i skoler og daginstitutioner	0	9
Udendørs lydmiljøer	3	1
Støjkortlægning – datagrundlag og metode	4	2
Sundhed og grænseværdier	3	0
Samarbejde og inddragelse	3	1
Mål, implementering og evaluering	4	2
Ikke omhandlende vejstøj	0	1

Syv lokaludvalg – Nørrebro, Valby, Bispebjerg, Kgs. Enghave, Christianshavn, Brønshøj-Husum og Indre By – er overvejende positive over for hele eller dele af planens indhold. Tre lokaludvalg - Amager Vest, Valby og Brønshøj-Husum - er kritiske i forhold til, om planens mål og indsatser er tilstrækkelige til at løse støjudfordringerne i kommunen. Vanløse Lokaludvalg kritiserer den manglende handlepligt. Nørrebro lokaludvalg foreslår, at handlingsplanen bør inkludere en håndtering af knallerter.

Hovedparten af høringssvarene fra borgere er overvejende neutrale i forhold til planens mål og indsatser. Tre høringssvar er overvejende positive over for hele eller dele af planens indhold. Fire høringssvar er kritiske i forhold til, om planens mål og indsatser er tilstrækkelige til at løse støjudfordringerne i kommunen, at planen er for uambitiøs, eller at planen ikke tager højde for akutte udfordringer i eksisterende, særligt udsatte boligområder. To borgere opfordrer til, at en målrettet indsats eller et forbud mod tohjulede køretøjer og totaktsmotorer bør indgå i handlingsplanen.

Seks lokaludvalg – Amager Vest, Valby, Vanløse, Bispebjerg, Kgs. Enghave og Brønshøj-Husum – kommer med forslag til tiltag, der kan bidrage til at reducere vejstøj på konkrete strækninger. 15 høringssvar fra borgere kommer med forslag til tiltag, der kan bidrage til at reducere vejstøj på konkrete strækninger. De konkrete forslag spænder over bl.a. ny belægning, hastighedsnedsættelser, etablering af bump, nedlæggelse af kørespor, etablering af støjskærme/overdækning og begrønningstiltag.

Nedenstående er en oversigt over de nævnte strækninger og indsendere.

Strækninger	**Antal**	**Indsendt af**
Webersgade	12	Høringssvar 9, 10, 11, 12, 13, 15, 20, 22, 23, 24, 30, 31
Øresundsmotorvejen	1	Amager Vest Lokaludvalg (Høringssvar 4)
Vigerslev Allé og Valby Tingsted	1	Valby Lokaludvalg (Høringssvar 7)
Jyllingevej, Sallingvej, Rebildvej, Ålekistevej, Slotsherrens vej, Grøndals Parkvej og Godthåbsvej	1	Vanløse Lokaludvalg (Høringssvar 14)
Hareskovmotorvejen og Bystævneforbindelsen	1	Brønshøj-Husum Lokaludvalg (Høringssvar 28)
Vasbygade, Sydhavnsgade og P. Knudsens Gade/Ellebjergvej/Folehaven	1	Høringssvar 16
P. Knudsens Gade	1	Kgs. Enghave Lokaludvalg (26)
Enghavevej og Vesterfælledvej	1	Høringssvar 17
Ejderstedgade	1	Høringssvar 18
Helsingørmotorvejen	1	Bispebjerg Lokaludvalg (Høringssvar 21)

Forvaltningen vurderer, at handlingsplanen i høj grad håndterer de udfordringer som borgere og lokaludvalg peger på. Forvaltningen har forståelse for de kritiske høringssvar, der ønsker et højere ambitionsniveau, men har fastlagt niveauet ud fra en vurdering af, hvad der er realistiske at opnå. Det er forvaltningens vurdering, at der er god overensstemmelse mellem mål og indsatser i planen.

Da handlingsplanen er af general karakter, vil de konkrete forslag ikke blive medtaget som en del af handlingsplanen, men vurderes ifm. de eventuelle lokale anlægsprojekter, der igangsættes.

Høringssvarene har givet anledning til at indføre et yderligere indsatsområde i Handlingsplan for vejstøj 2024-2029 om en mere målrettet indsats over for særligt støjende køretøjer. Indsatsen har fokus på mulighederne for regulering af støj fra motorcykler og knallerter, samt dialog med politiet og færdselsstyrelsen om øget kontrol.

Derudover giver høringssvarene ikke anledning til ændringer i handlingsplanen.

3 Resume af de indkomne høringssvar og forvaltningens bemærkninger

3.1 Støj fra veje

3.1.1 Reduktion af biltrafik

Nr. 1, 2, 7, 17, 27, 29

Høringssvar 1 ønsker, at kommunen inddrager forstadskommunerne ift. manglende effektiv transport til pendlerne. Forstadskommunerne skal være med til at løse problemet vedrørende manglende parkeringsanlæg ved S-togstationerne udenfor København, hvilket kan give mulighed for at parkere bilen og tage S-toget videre ind til byen. Borgeren foreslår at udbygge metroen samt et underjordisk parkeringsanlæg under Fælledparken, der kan forsyne parkeringspladser til Rigshospitalet og Parkens gæster.

Høringssvar 2 foreslår, at den offentlige transport i Zone 1 bør gøres gratis. Borgeren ønsker desuden regulering af lyskryds for at reducere start og stop kørsel og dermed reducere vejstøj.

Høringssvar 2 ønsker, at cyklister behandles bedre i trafikken. Hertil efterspørges en større indsats til at få flere borgere til at skifte til cyklen, da en større mængde cykelbrugere vil formindske bilstøjen og flere biler vil forsvinde fra bybilledet. Desuden påpeger høringssvaret at vejkryds er slemme for cyklisterne, da cyklisterne altid skal vente, samt vejarbejde altid medfører gener for cyklister.

Høringssvar 2 bemærker, at vejstøj ikke formindskes med elbiler, da bilerne vil støje ens ved en hastighed over 20 km/t. Høringssvar 8 anerkender planens forsigtige tilgang til elbiler. Borgeren bemærker, at hvis elbilerne bidrager til en generel stigning i vejtrafikken pga. elbilernes lavere driftsomkostninger og højere kørekomfort, er der risiko for at støjniveauet forværres.

Valby Lokaludvalg (7) bemærker, at anvendelse af roadpricing kan mindske trafikken.

Høringssvar 17 foreslår at genoptage idéen om en betalingsring om København inkl. store parkeringshuse ved motorvejsafkørslerne med overvågning, hvilket skal være forbundet med metro og busser.

Christianshavn Lokaludvalg (27) og Indre By Lokaludvalg (29) opfordrer til, at der allerede i planperiodens begyndelse skal findes løsninger for at forebygge den forventede stigning i trafikbelastningen af byen de kommende år og bemærker, at tiltag, som reducerer biltrafikken og fremmer tiltag for gående, cyklister og offentlig transport, vil have en positiv effekt for klimaet og miljøet, da udledningen af støj og partikelforurening såvel som CO2-reduction vil falde betydeligt.

- *Københavns Kommune har med Kommuneplan 2019 vedtaget et overordnet trafikmål om, at bilen højst skal udgøre 25 % af alle ture til, i og fra København i 2025, mens kollektiv transport, cykling og gang hver især skal udgøre mindst 25 %. Der følges op på den trafikale udvikling i de årlige mobilitetsredegørelser og ifm. evalueringen af handlingsplan for vejstøj 2024-2029. Konkrete indsatser for reduktion af biltrafik gennemføres i regi af andre planer og politikker og behandles derfor ikke yderligere i Handlingsplan for vejstøj 2024-2029. Med handlingsplanens indsatsområde 1.1 vil der i forbindelse med kommunens trafiksaneringsprojekter skulle tages stilling til konsekvenser på støjområdet. Herigennem sikres det, at støjhensyn vil indgå i projekterne.*

3.1.2 Forslag til indsatser på specifikke vejstrækninger

Nr. 4, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 28, 30, 31

Amager Vest Lokaludvalg (4) påpeger, at der er brug for flere løsninger hurtigst muligt for at mindske vejstøjen for de flere tusinde borgere, som er særligt berørte af vejstøj fra Øresundsmotorvejen.

Valby Lokaludvalg (7) ønsker ny belægning på Vigerslev Allé og Valby Tingsted, dette er besvaret under afsnit 3.1.6. Lokaludvalget opfordrer desuden til overvågning af støjgener, når trafikken omlægges i forbindelse med større anlægsprojekter som eksempelvis er tilfældet for den indre del af Vigerslev Allé.

Vanløse Lokaludvalg (14) opfordrer til handling i Vanløse, især mhp. gennemskæring af Vanløse af en række gennemkørende støjende veje. Dette drejer sig om vejene Jyllingevej, Sallingvej, Rebildvej, Ålekistevej, Slotsherrens vej, Grøndals Parkvej, Godthåbsvej, m.fl.

Høringssvar 16 opfordrer til at fjerne vejspor på Vasbygade, Sydhavnsgade og P. Knudsens Gade/Ellebjergvej/Folehaven på lige fod med Bispebuen, da her ligger mange boliger ud til disse tungt trafikerede veje. I stedet bør vejsporene beplantes med græs, træer og blomster.

Høringssvar 17 opfordrer til at undersøge mulighederne for at sprede myldretrafikken mere fra Åboulevarden til Ingerslevsgade via Platanvej og Vesterfælledvej, og ændre vejen fra to parallelle spor til et spor. Beboeren foreslår at lukke forbindelsen på Platanvej ved Frederiksberg Allé, da det har været effektivt før.

Høringssvar 18 foreslår etablering af vejbump på Ejderstedgade mellem Ny Carlsberg Vej og Alsgade. Her kører mange bilister med ekstrem høj fart hele døgnet, hvilket er problematisk, da der færdes mange børn og unge pga. nærliggende skoler.

Bispebjerg Lokaludvalg (21) bifalder overdækningsplanerne af Helsingør- og Amagermotorvejen, og påpeger den positive betydning overdækningen vil få for områderne. Særligt er motorvejsoverdækningen ved Ryparken et kæmpestort lokalt ønske, der udover at sænke trafikstøj, kan medføre andre store positive effekter for lokalområdet.

Kgs. Enghave Lokaludvalg (26) ønsker, at støjprojekter også prioriteres i eksisterende boligområder og ikke kun i byfornyelsesområder. F.eks. ønskes afskærmning af P. Knudsens Gade, der kunne kombineres med et LAR-projekt (lokal afledning af regnvand). Projektet kunne bygges på erfaringerne fra et lignende projekt etableret i Folehaven.

Brønshøj-Husum Lokaludvalg (28) ønsker undersøgelse for afskærmning langs Hareskovmotorvejen. Lokaludvalget finder det bekymrende, at de nye vejforbindelser, f.eks. Bystævneforbindelsen, ikke forventes at overholde retningslinjerne for vejstøj. Der spørges om der kan gøres mere mhp. støjdæmpende foranstaltninger.

Tolv høringssvar (9, 10, 11, 12, 13, 15, 20, 22, 23, 24, 30, 31) omhandler trafikstøj i Webersgade. Der kræves, at kommunen tager situationen i Webersgade alvorligt og implementerer effektive tiltag for at reducerer støjbelastningen. Der skal komme en anden løsning på den midlertidige ordning fra 1972, hvorved Webersgade skulle anvendes til at føre trafikken ud af byen frem til Fredens Bro og videre til Lyngbyvejen og Helsingørmotorvejen. Konkrete forslag til Webersgade:

- Syv høringssvar opfordrer til at reducere hastigheden til 20 km/t og tre af høringssvarene opfordrer hastighedsnedsættelse til 30 km/t. Det påpeges, at nedsættelse af hastighed også vil øge trafiksikkerheden.
- Bump på midten af vejen, for at sikre at hastigheden overholdes.

- Nedlægning af et kørespor.
- Økonomisk kompensation til beboere.
- Udvidelse af fortov og cykelstier.
- Etablering af affaldsstation, der vil fjerne affaldscontainere fra fortovet og skabe mere plads.
- Ny støjdæmpende asfalt til at reducere den nuværende trafikstøj. Den nuværende asfalt er gammel og udslidt.
- Forbud mod tung trafik.
- Justering af busnettet, idet mange af de seks busruter kører næsten tomme.
- Begrønning med træer og buske for at give gaden et andet udtryk end trafikgade.
- Opsætning af 'Din fart' måler.

- *Forvaltningen bemærker, at da handlingsplanen er af generel karakter, vil de enkelte forslag ikke blive en del af handlingsplanen, men vurderes i forbindelse med de lokale anlægsprojekter, der igangsættes. Forslagene er videreformidlet til relevante enheder i forvaltningen.*

- *Med indsatsområde 1.1 vil der i forbindelse med kommunens trafiksaneringsprojekter skulle tages stilling til konsekvenser på støjområdet. Herigennem sikres det, at støjhensyn vil indgå i planlægning og projektering af projekterne.*

- *For bystævneforbindelsen er der gennemført en VVM-redegørelse, hvoraf det fremgår, at der kan opnås en del effekt ved lydisolering af facade/vinduer på de mest udsatte boliger. Boliger med stigninger over 3 dB ved facaden, hvor der samtidig er en støjbelastning over 58 dB, vil blive tilbudt en lydisolering af facade/vinduer med støtte fra Københavns Kommune.*

3.1.3 Tung trafik

Nr. 5

Høringssvar 5 bemærker støjgenerne fra tunge køretøjer i forbindelse med jord transport til Lynetteholmen. Da Lynetteprojektet foregår over flere år, bør der sørges for permanent støjreduktion. Der bør ligeledes sørges for permanent reduktion af den tunge biltrafik til og fra Lynetteholmen, da de dieseldrevne køretøjer forårsager luft- og partikelforurening.

- *Teknik- og Miljøforvaltningen bemærker, at der arbejdes på, hvordan den tunge trafik kommer mest hensigtsmæssigt til og fra Lynetteholmen under anlægsperioden. Ca. 70% af jorden kommer fra byggepladser i København eller Frederiksberg Kommune, hvorfor hovedparten forventes at blive kørt via Langebro, Amager Boulevard, Vermlandsgade og Prags Boulevard til Prøvestensbroen. Derudover vil en del tung trafik komme til Amager via Sjællandsbroen og Vejlands Allé samt via Kalvebodbroen og Øresundsmotorvejen. I øjeblikket arbejder forvaltningen for at lastbilerne fra Sjællandsbroen, som primært skal ad Øresundsmotorvejen, søges at blive ledt ad Amager Strandvej, der er den mest direkte rute til Lynetteholmen. Dog kræver det flere infrastrukturelle tiltag før Ørestads Boulevard og Amager Strandvej kan blive indrettet til at kunne håndtere lastbilstrafik. Konkrete indsatser for reduktion af støj fra tunge køretøjer på specifikke strækninger gennemføres i regi af andre planer og politikker og behandles derfor ikke yderligere i Handlingsplan for vejstøj 2024-2029.*

3.1.4 Motorcykler og knallerter

Nr. 3, 5, 8

Nørrebro Lokaludvalg (3) foreslår, at handlingsplanen bør inkludere en håndtering af de mange knallerter, der er kommet på cykelstierne, som forurener og larmer rigtig meget.

Høringssvar 5 opfordrer til en målrettet indsats overfor tohjulede køretøjer, især totaktsmotorer, da de udleder betydelige mængder af sundhedsfarlige stoffer og støjgener. Desuden opfordrer borgeren til, at der bør laves en indsats overfor tohjulede køretøjer i stedet for biler i handlingsplanen.

Høringssvar 8 opfordrer til, at totaktsmotorer bør bortvises fra bybilledet, især fra cykelstierne.

- *Teknik- og Miljøforvaltningen anerkender, at mange københavnere er generet af trafikstøj fra tohjulede motorkøretøjer, herunder både knallerter og motorcykler.*
  Kommunen undersøger allerede, om der kan gennemføres forsøg med forbud mod knallerter på specifikke strækninger. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at det er hensigtsmæssigt at forankre en indsats i handlingsplanen med fokus på at afsøge mulighederne for at begrænse trafikstøj fra tohjulede motorkøretøjer gennem f.eks. ændret lovgivning eller øget kontrol. Der er derfor tilføjet et nyt indsatsområde herom i handlingsplanen.

3.1.5 Hastighedsnedsættelser

Nr. 7, 21, 27, 28, 29

Valby Lokaludvalg (7) foreslår yderligere udrulning af hastighedssænkninger. Der bør undersøges nærmere på Malmøs erfaringer med hastighedssænkning på større veje. Valby Lokaludvalg foreslår desuden, at 40 km/t zonerne bør rulles ud hurtigt over hele byen, og at skiltningen bør gøres mere ensartet. Dette vil få bilisterne til at vænne sig hurtigt til den nye hastighedsregulering og dermed overholde den.

- *Forvaltningen bemærker, at der i Handlingsplan for vejstøj 2024-2029 ikke er lagt op til yderligere hastighedsnedsættelser, end dem som er politisk besluttet med projektet 'København ned i fart'. Den nuværende forsøgsordning med lokale hastighedsnedsættelser, hvor kommunen kan nedsætte hastigheden til 40 km/t udløber pr. 30. juni 2025 og der er på nuværende tidspunkt ikke hjemmel i lovgivningen til at fastsætte den generelle hastighedsgrænse i København på mindre end 50 km/t. En generel hastighedsgrænse på mindre end 50 km/t kræver ændret lovgivning.*

Bispebjerg Lokaludvalg (21) foreslår en plan for lavere fart som bør ledsages af en plan, som sikrer en grøn bølge, hvilket yderligere sikrer en smidig trafikafvikling.

- *Forvaltningen bemærker, at forslaget ikke behandles yderligere i regi af Handlingsplan for vejstøj, men er videreformidlet til relevante enheder i Teknik- og Miljøforvaltningen.*

Christianshavn Lokaludvalg (27) og Indre By Lokaludvalg (29) opfordrer kommunen til, ift. implementering af Byrum- og Trafikplanen for Middelalderbyen og de kommende trafikale ændringer i Torvegade, at fredeliggøre Indre By med en max. hastighed på 30 km/t, og opfordrer til, at der gennemføres forsøg i Indre By, hvor elcykler, el-ladcykler og knallerter kan tillades at køre på vejbanerne ved 30 km/t strækningerne evt. i den ene af de to vejbaner.

- *Forvaltningen bemærker, at der med 'København ned i fart' er planlagt 30 km/t hastighedszoner i Indre By. For strækninger, der ikke indgår i hastighedszonerne, er det planlagt at sænke hastigheden til 40 km/t, dog ikke de regionale veje i Indre By, hvor der fortsat må køres 50 km/t. Det er fastlagt af færdselsloven hvor forskellige trafikanttyper skal placeres. En ændring heraf, evt. i form af en forsøgsordning, vil således kræve ændring i nationale bekendtgørelser og lovgivning.*

Brønshøj-Husum Lokaludvalg (28) bemærker, at Frederikssundsvej ikke er indstillet til hastighedsnedsættelse. Dertil påpeges, at i formidlingen af den aktuelle 'København Ned i Fart'

indsats, skal det understreges, at støjreduktion er en væsentlig gevinst i kommunikationen. Dertil ønsker Brønshøj-Husum Lokaludvalg, at farten dæmpes yderligere på Hareskovmotorvej på strækket fra Ruten mod kommunegrænsen.

- *Forvaltningen bemærker, at Frederikssundsvej indgår i 'København Ned i Fart', hvor det er planlagt, at hastigheden sænkes til 40 km/t på hele strækningen undtagen den yderste del mod Herlev fra Marbjergvej. Forvaltningen kan oplyse, at hastighedsgrænsen på Frederikssundsvej fra Marbjergvej til Kommunegrænsen i 2022 blev sænket fra 60 til 50 km/t, på baggrund af vedtagelsen af Støjhandlingsplanen 2018-2023. Hareskovmotorvejen er en statsvej, det er derfor Vejdirektoratet, der beslutter eventuelle hastighedsnedsættelser. Københavns Kommune har i sit høringssvar til Vejdirektoratets støjhandlingsplan for statens veje opfordret til at undersøge yderligere hastighedsnedsættelser.*

3.1.6 Støjdæmpende belægning

Nr. 7, 14

Valby Lokaludvalg (7) ønsker genopretning af hele Vigerslev Allé og etablering af mere støjsvag belægning. Der ønskes også etablering af ny og mindre larmende belægning ved Valby Tingsted.

Vanløse Lokaludvalg (14) opfordrer til, at der laves en reel handlingsplan for, hvordan støjniveauet på indfaldsvejene nedsættes, herunder som det første hvornår der asfalteres med støjreducerende asfalt.

- *Forvaltningen bemærker, at med indsats 1.2 i Handlingsplan for vejstøj 2024-2029 vil der fremadrettet være fokus på at udlægge støjdæmpende asfalt på strækninger, der vedligeholdes og hvor hastigheden er 50 km/t eller over. På stærkt trafikerede veje med 40 km/t udlægges som hovedregel også støjdæmpende asfalt.*

3.1.7 Støjsvag varelevering

Nr. 27, 29

Christianshavn Lokaludvalg (27) og Indre By Lokaludvalg (29) understøtter planens indsats for støjsvag varelevering og opfordrer at kommunen, gennem udbuddet på renovationsordningerne, stiller krav om støjsvag affaldsafhentning og gerne medtager forslag om at indføre støjsvage hjul under affaldsbeholderne.

- *Forvaltningen bemærker, at kommunen delvist er gået over til el-skraldebiler, bl.a. af hensyn til støj. ARC, som indsamler affald for Københavns Kommune, følger løbende med i om de kan reducere støjen fra affaldsbeholderne. El-skraldebilerne støjer væsentligt mindre end de gasdrevne biler, kommunen havde før. Der er dog en mindre andel af bilerne, der er dieseldrevne, fordi de ikke kan omstilles til el af forskellige årsager.*

3.2 Støj i boliger

3.2.1 Nybyggeri

Nr. 26, 27, 29

Kgs. Enghave Lokaludvalg (26) bemærker, at der ifm. byudvikling bør være bedre trafikplanlægning, hvor trafikstøj minimeres mest muligt.

Christianshavn Lokaludvalg (27) og Indre By Lokaludvalg (29) bifalder planens tiltag ift. at synliggøre antallet af boliger, som opføres i støjbelastede områder i nye lokalplaner.

Christianshavn Lokaludvalg (27) og Indre By Lokaludvalg (29) mener ikke, at det kan forsvares, at der bygges boliger, hvor man ved, at støjgrænserne ikke kan overholdes. Lokaludvalgene opfordrer til at indtænke behovet for udluftning ift. sundhed og indeklima fremadrettet. Hermed også den støjmæssige konsekvens ift. borgernes ret til og behov for åbne vinduer. Ingen borgere bør udsættes for trafikstøj over grænseværdierne ved udluftning, og heller ikke på udendørs opholdsarealer. Støjgrænsen kan godt være overskredet ved bygningsfacaden, høringssvarene henviser til side 8.

- *Forvaltningen bemærker, at der ifm. byudvikling planlægges for at minimere trafikstøj mest muligt. Parkeringshuse placeres som udgangspunkt decentralt, så de indre boligområder belastes mindst muligt af bilkørsel. Den største støjkilde i nye boligområder vil typisk være eksisterende trafikerede veje omkring byudviklingsområdet. For at reducere støjbelastningen fra eksisterende veje placeres mindre støjfølsomme anvendelser som fx kontorerhverv og andet erhverv langs vejene. Herudover er det også muligt at regulere støjskærme i lokalplaner. Desuden kan der stilles krav i lokalplaner om støjdæmpende foranstaltninger i byggeriet, som sikrer at grænseværdierne for de udendørs opholdsarealer samt det indendørs støjniveau overholdes.*
- *Forvaltningen bemærker desuden, at der allerede i dag findes retningslinjer i Kommuneplanen, om at der ved nybyggeri i støjbelastede områder skal gennemføres foranstaltninger, der sikrer, at det indendørs støjniveau med let åbne vinduer ikke overstiger 46 dB i sove- og primære opholdsrum. Dette er beskrevet i Handlingsplanens kapitel 3.4, side 8. Ved nybyggeri i områder, hvor støjen overstiger 58 dB, skal det sikres, at støjgrænsen på 58 dB kan overholdes på de udendørs opholdsarealer.*

3.2.2 Eksisterende boliger

Nr. 21, 23, 27, 29

Bispebjerg Lokaludvalg (21) påpeger en konkret problemstilling ift. støjpuljen. Lokaludvalget har fået tilbagemelding fra en boligforening, at der er stillet urimeligt store krav til boligforeningerne, hvilket kan have indflydelse på, om foreningerne ønsker at søge puljen. Det gælder både krav til vedligeholdelsesplan for hele ejendommen, ligesom der er krav til trævinduer i stedet for træ/alu.

- *Forvaltningen har netop gennemført en evaluering af støjpuljen 2018-24, herunder begrundelser for frafald i puljen. Evalueringen præsenteres på samme møde som Handlingsplan for Vejstøj 2024-29. Teknik- og Miljøudvalget har bestilt en drøftelse af krav, der stilles i forbindelse med støtte til bygningsfornyelse, hvilket forventes at ske på mødet 18. november 2024. Tilbagemeldinger ift. krav i støjpuljen vil indgå her, og Teknik- og Miljøforvaltningen forventer efterfølgende at udarbejde en indstilling til udvalget omkring justeringer af praksis på baggrund af den politiske drøftelse.*

Christianshavn Lokaludvalg (27) og Indre By Lokaludvalg (29) opfordrer kommunens politikere til at fortsætte støtteordningen for at udskifte til vinduer, som reducerer trafikstøj, efter 2024. Desuden opfordrer lokaludvalgene til at vise en opgørelse over boliger, hvor der er gennemført støjisolering i sidste planperiode. Og gerne en opgørelse pr. bydel, hvor Christianshavn og Indre by opgøres separat. Der henvises til tabel 4, side 17.

- *Teknik- og Miljøudvalget bliver på samme møde som handlingsplan for Vejstøj 2024-29 forelagt et forslag om nye ansøgningsrunder i støjpuljen i 2025-28, samt evaluering af støjpuljen fra 2018-2024. Ansøgninger til støjpuljen opgjort pr bydel indgår i evalueringen af*

støjpuljen. Christianshavn og Indre By opgøres desværre ikke separat i sagsbehandlingen. Såfremt lokaludvalget ønsker en liste over ejendomme som har søgt støtte i deres område, kan dette fremsendes.

Høringssvar 23 mener den foreslåede handlingsplan er utilstrækkelig og ikke tager højde for akutte udfordringer, som beboere i eksisterende og særligt udsatte boligområder oplever. Høringssvaret finder det problematisk, at handlingsplanen prioriterer støjreducerende tiltag i nybyggeri og diskriminerer det store flertal af beboere, der bor i eksisterende bygninger. Støjreduktion bør ikke være et spørgsmål om byggeår, men om hvorvidt grænseværdierne overskrides, da generne ved indendørs støj er de samme i eksisterende og nye boliger. Borgeren opfordrer til at handlingsplanen revideres, således sikres en retfærdig og ligeværdig indsats for at reducere trafikstøj i alle boligområder, uanset alder og bevaringsværdi.

- *Forvaltningen bemærker, at med indsats 2.2 i Handlingsplanen vil forvaltningen sætte øget fokus på muligheder for at reducere støj i eksisterende boliger indenfor kommunens handlerum.*

3.2.3 Skoler og daginstitutioner

Nr. 10, 12, 13, 15, 17, 18, 20, 22, 24

I flere høringssvar er der bemærkninger om, at der er høje hastigheder og farlige situationer på visse skoleveje og gader, hvilket påvirker det sikre børnemiljø ved det pågældende lokalområde. De nævnte strækninger er Ejderstedgade, Webersgade og Enghavevej/Vesterfælledvej.

Høringssvar 17 ønsker desuden etablering af vejbump på alle skoleveje.

- *Forvaltningen bemærker at høj hastighed og farlige situationer på skolegader er ikke en del af Handlingsplan for vejstøj, men behandles i Københavns Kommunes generelle arbejde med trafiksikkerhed omkring skoler. Bemærkninger om emnet vil blive inddraget i forvaltningens videre arbejde.*

3.3 Udendørs lydmiljøer

Nr. 8, 26, 27, 29

Kgs. Enghave lokaludvalg (26) mener, at der bør i højere grad arbejdes med dæmpning af vejstøj gennem indretning af det offentlige rum med grønne og bløde overflader på udendørspladser, både i byudviklingsområderne og i det eksisterende byrum.

Christianshavn Lokaludvalg (27) og Indre By Lokaludvalg (29) opfordrer til, at der allerede i planperiodens begyndelse findes trafikale løsninger, som ikke støjbelaster eksisterende som nye boliger, f.eks. med mere natur, beplantning og grønne facader i byrummet til at dæmpe oplevelsen af vejstøjen eller bydele/områder. Lokaludvalgene understøtter handlingsplanens forslag om at arbejde med de rette greb i planlægningen, som kan bidrage til at reducere den oplevede gene fra trafikstøj og skabe bedre ude- og lydmiljøer. Lokaludvalgene påpeger vigtigheden i at sikre, at der ikke fældes træer og lignende beplantning rundt om Københavns grønne områder og parker, som er med til at reducere støjgener, der hvor borgerne søger fred og ro.

Høringssvar 8 ser positivt, at planen er opmærksom på udendørs lydmiljøer og ønsker mere fokus på kvaliteten af lydmiljøet i Middelalderbyen, som er manglende i den ellers omfattende Byrums-

og trafikplan. Dette fokus kunne tage hensyn til støjfølsomme borgere ved at etablere transportkorridorer og grønne områder, der er støjfri fra forbrændingsmotorerne.

- *Teknik- og Miljøforvaltningen bemærker, at de positive tilbagemeldinger på indsatsen omkring udendørs lydmiljøer bekræfter indsatsens relevans. Da handlingsplanen er af generel karakter, vil de enkelte forslag ikke blive en del af handlingsplanen, men tages med i forvaltningens videre arbejde med anlægsprojekter i områderne.*

3.4 Øvrige bemærkninger

3.4.1 Støjkortlægning – datagrundlag og metode

Nr. 2, 4, 6, 26, 27, 29

Høringssvar 2 bemærker, at i Indre By er der kun 5% boliger med for meget vejstøj. Der efterspørges et svar på om vejstøjskriterierne er blevet ændret ift. hvad der er for meget eller modsat, da tallet er forbavsende lavt.

- *Forvaltningen henviser til tabel 4 på side 17 i handlingsplanen, hvor det ses at 12% af boligerne i Indre By er stærkt støjbelastede. 50% af boligerne i Indre By er støjbelastede over den vejledende grænseværdi på 58 dB Lden. Der er ikke ændret på kriterierne for, hvornår en bolig er støjbelastet eller stærkt støjbelastet.*

Amager Vest Lokaludvalg (4) anerkender, at Københavns Kommune har indført nye beregningsmodeller, der giver et mere præcist billede af graden af støjeksponering, dog er lokaludvalget stærkt skeptiske overfor pålideligheden af resultaterne heraf. Lokaludvalget ønsker kontrolmåling af handlingsplanens beregningsmetoder for udregninger af støj, da støjen fra Øresundsmotorvejen kan høres længere væk end støjkortet ellers angiver. Disse kontrolmålinger skal bevise de reelle ændringer i støjniveau samt anerkende hvor støjen også berører borgerne.

- *Forvaltningen bemærker, Københavns Kommune ikke anbefaler at udføre kontrolmålinger af støjniveauet. Ved målingen af støj er der mange faktorer, som spiller ind f.eks. vejrforhold. Det er desuden meget bekosteligt at foretage målinger af trafikstøj, og ifølge Miljøstyrelsen er en beregning af trafikstøjen mere pålidelig end en måling. En beregning af trafikstøjen foretages på baggrund af data om bl.a. vejtype, hastighed, trafikfordeling og afskærmning fra f.eks. bygninger. Det beregnede støjniveau er en gennemsnitlig støjbelastning over et døgn, hvor støj om aftenen og om natten vægtes højere end støj i dagtimerne, da aften- og nattestøj opleves som mere generende. Forvaltningen bemærker desuden, at trafikstøj også vil være hørbar ved støjniveauer under den vejledende grænseværdi på 58 dB, og at nogle vil opleve at være generet af vejstøjen også ved niveauer under den vejledende grænseværdi.*

Høringssvar 6 efterspørger om det også er muligt at måle den lavfrekvente støjgene fra trafikken og motorer.

- *Forvaltningen bemærker, at forskning viser, at kilder, som indeholder meget lavfrekvent støj, kan opleves mere generende, end kilder som har en mere ligelig fordeling mellem lave og høje frekvenser. De vejledende grænseværdier for vejstøj er fastlagt på baggrund af andelen af stærkt generede. Derfor er der taget højde for den lavfrekvente støjs betydning for den oplevede gene i fastsættelsen af de vejledende grænseværdier.*

Kgs. Enghave lokaludvalg (26) spørger til, om der (i støjkortlægningen, red.) er taget udgangspunkt i modelberegninger eller målinger, og om der er taget højde for, at gennemkørsel

ved Mozarts Plads har været lukket de sidste fem år ift. at der er angivet meget trafikstøj på Borgbjergsvej i 2022.

- *Forvaltningen bemærker, at støjkortlægningen viser beregnede støjniveauer på baggrund af trafikale data fra Københavns Kommunes trafikmodelberegner COMPASS (Copenhagen Greater Area Model for Passenger Transport). Trafikgrundlaget for Borgbjergvej i COMPASS stemmer fint overens med seneste tilgængelige trafiktælling fra 2023.*

Christianshavn Lokaludvalg (27) og Indre By Lokaludvalg (29) efterspørger en større indsigt i den del af kortlægningen, som viser, at der har været fald i trafikken, hvilket er stik imod alle prognoser. Kan årsagen til faldet skyldes nedlukning under pandemien, bør dette nævnes i handlingsplanen.

- *Forvaltningen bemærker, at det af Mobilitetsredegørelsen 2024 fremgår, at trafikken i København er faldet de seneste 10 år. Landsdækkende analyser viser, at trafikken er steget på landsplan. Prognoser for København har således vist sig ikke at holde stik, imens de rammer rigtigt for resten af landet. Generelt er trafikken stigende i Danmark. Der er taget højde for pandemien i databehandlingen.*

3.4.2 Sundhed og grænseværdier

Nr. 4, 27, 29

Amager Vest Lokaludvalg (4) finder det yderst presserende at målrette indsatserne, således boliger, der eksponeres for støj mellem 58-68 dB Lden også indgår i handlingsplanen. Lokaludvalget bemærker, at handlingsplanen bør skærpes ift. WHO's anbefaling om 53 dB som grænseværdi for sundhedsskadelig støj.

- *Forvaltningen bemærker, at når fokus i handlingsplanen er lagt på de stærkt støjbelastede boliger, er det for at sikre størst mulig effekt af handlingsplanens indsatser. Alle indsatser, der reducerer antallet af stærkt støjbelastede boliger vil også påvirke boliger, der er belastet af støj mellem 58-68 dB Lden. Forvaltningen følger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for vejstøj. Forvaltningen gør opmærksom på, at der med denne handlingsplan er afrapporteret på de sundhedsmæssige konsekvenser af vejstøj. Boliger med støjniveauer under 58 dB indgår i vurderingen af de sundhedsmæssige konsekvenser af vejstøj.*

Christianshavn Lokaludvalg (27) og Indre By Lokaludvalg (29) efterlyser en bindende støjgrænse på EU-niveau, som skal overholdes og som dermed kan sikre en seriøs indsats for at nedbringe støjbelastningen fra trafik.

- *Forvaltningen bemærker, at det vil kræve en politisk beslutning, hvis forvaltningen skal arbejde for en bindende støjgrænse på EU-niveau.*

3.4.3 Samarbejde og inddragelse

Nr. 4, 6, 7, 25

Amager Vest Lokaludvalg (4) ønsker en grundig borgerdialog i processen, da støjen påvirker borgernes livskvalitet samt borgernes boligforhold og videresalg af bolig.

- *Forvaltningen bemærker, at København Kommune i forbindelse med specifikke projekter og trafikplaner for f.eks. bydele, prioriterer at inddrage borgerne gennem borgerdialog, eksempelvis i forbindelse med Byrums- og trafikplan Amager.*

Høringssvar 6 ønsker, at kommunen koordinerer støjindsatsen med Banedanmark og DSB, så der kan komme helhedsbetragtning af støjgenerne. Dette mhp. støj fra tog ift. skinner, hjul og standby-larm, som kan genere meget støj.

Valby Lokaludvalg (7) opfordrer til, at der også skal vurderes støj fra tog, fly og forlystelsesparker.

- *Denne handlingsplan omhandler kun støj fra vejtrafikken. Københavns Kommune forvalter vejstøjsområdet med udgangspunkt i Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier og på baggrund af 'Bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner'. Støj fra forlystelsesparker kategoriseres som virksomhedsstøj og håndteres af Københavns Kommunes Støjenhed. Banedanmark kortlægger støj fra de større danske banestrækninger og udarbejder handlingsplaner hvert femte år. For Københavns Lufthavn er det Miljøstyrelsen, der udarbejder støjkortlægning og støjhandlingsplan.*

Vesterbro Lokaludvalg (25) ønsker at problematisere overfor forvaltningen, at høringen ikke er blevet sendt direkte til lokaludvalget. Der gøres opmærksom på den foreliggende samarbejdsaftale mellem forvaltningerne. Lokaludvalget efterspørger hvordan der fremadrettet sikres at forpligtelsen til at sende sager af væsentlig betydning for bydelen i høring hos lokaludvalgene opfyldes.

- *Forvaltningen beklager, at høringen af handlingsplanen ikke er sendt direkte til alle lokaludvalg. Høringen er offentliggjort på Københavns Kommunes høringsportal blivhoert.kk.dk.*

3.4.4 Mål, implementering og evaluering

Nr. 4, 7, 8, 14, 23, 28

Amager Vest Lokaludvalg (4) finder, at de fremsatte målsætninger og løsningsforslag ikke er tilstrækkeligt for at løse de alvorlige problemstillinger, der udspringer af trafikstøj.

Valby Lokaludvalg (7) bemærker, at handlingsplanen savner de nødvendige ressourcer og initiativer til at nå målene.

Høringssvar 8 bemærker, at handlingsplanen forekommer uambitiøs, da den sigter mod kun 7% af Københavns boliger må gøre os syge (være stærkt støjbelastede, red.). Det signalerer, at privatbilisternes bekvemmelighed vægter højere end borgernes sundhed.

Brønshøj-Husum Lokaludvalg (28) bifalder initiativerne, der kan nedbringe støjniveauet og anser det generelt for en god og gennemarbejdet handleplan, men har samtidig en bekymring for om rækken af virkemidler vil have nok effekt i planperioden.

- *Forvaltningen har fastsat en målsætning ud fra en vurdering af, hvad der er muligt med de handlemuligheder kommunen har til rådighed i dag.*

- *Forvaltningen bemærker, at indsatserne i handlingsplanen sammen med de planlagte hastighedsnedsættelser i regi af 'København Ned i Fart', forventes at reducere antallet af stærkt støjbelastede boliger med 38%. Det er forvaltningens vurdering, at der er god overensstemmelse mellem mål og indsatser.*

Vanløse Lokaludvalg (14) ønsker at handlingsplanen får tilføjet et handlingsspor således den bliver handepligtig og kan drøftes politisk - også udenfor budgetforhandlingerne.

- *Der er ikke handlepligt på støjhandlingsplaner. Alle indsatser vil blive fulgt op og evalueret på iht. afsnittene om evaluering og opfølgning i støjhandlingsplanens indsatsområder. Støjhandlingsplanen evalueres, når arbejdet med støjhandlingsplanen for 2029-2034 påbegyndes. Evalueringen skal vedlægges som bilag i den nye handlingsplan.*

Høringssvar 23 påpeger, at handlingsplanen er utilstrækkelig og ikke tager højde for akutte udfordringer i eksisterende støjudsatte boligområder. Høringssvaret påpeger desuden, at i evalueringen af Handlingsplan for vejstøj 2018-2023 angives, om indsatserne 'i høj eller nogen grad er gennemført', men indsatsernes effekt på støjniveauet bliver ikke benævnt.

- *Forvaltningen bemærker, at effekten af indsatserne i Handlingsplan for vejstøj 2018-2023 i det omfang det er muligt er vurderet ift. effekten på antallet af stærkt støjbelastede boliger. Indsatser, der ikke kan vurderes på denne måde, er vurderet kvalitativt med en beskrivelse af gennemførte aktiviteter på side 32 og frem i bilag 1 i handlingsplanen.*

3.4.5 Ikke omhandlende vejstøj

Nr. 19

Høringssvar 19 ønsker håndtering af støjproblem i nattetimerne på Enghave Plads.

- *Forvaltningen bemærker, at henvendelsen er videresendt til Københavns Kommunes støjenhed, da den ikke omhandler vejstøj.*