



Bilag 3. Hvidbog for Handlingsplan for Vejstøj 2018-2023

23. august 2019

Sagsnr.
2019-0114641

Dokumentnr.
2019-0114641-4

Hvidbog efter offentlig høring
1. marts 2019 til 1. maj 2019

Byens Udvikling
Mobilitet

Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

EAN nummer
5798009809452

Indhold

Indledning.....	3
1. Den videre proces.....	3
2. Høringssvar og forvaltningens bemærkninger.....	4
a. Generelle bemærkninger	4
Tema: støj fra biler.....	6
b. Indsatsområde: Reduktion af benzin- og dieseltrafik.....	6
c. Indsatsområde: Nedsættelse af hastigheden på større veje.....	13
d. Indsatsområde: Støjreducerende vejbelægning	17
e. Indsatsområde: Støjsvage dæk til kommunale køretøjer.....	20
f. Indsatsområde: Støjsvag kørsel og varelevering .	21
Tema: støj ved og i boliger.....	22
g. Indsatsområde: Lokalplanlægning i støjbelastede og støjfrie miljøer.....	22
h. Indsatsområde: Støjreduktion i byfornyelsesprojekter.....	25
i. Indsatsområde: Vedligeholdelse af skoler og daginstitutioner.....	26
Andre bemærkninger.....	27
j. Støj fra anlæg, drift og arrangementer	27
k. Sundhed og helbred samt luftforurening	27
l. Lovgivning og regulering af støjkilden	29

Indledning

Københavns Kommune har udarbejdet et forslag til Handlingsplan for Vejstøj 2018-2023. Støjhandlingsplanen er udarbejdet efter bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner (BEK nr. 1596 af 13/12/2018), som fastsætter regler for kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af handlingsplaner.

Borgerrepræsentationen vedtog den 23. august 2018 i forbindelse med den politiske behandling af forslag til Handlingsplan for Vejstøj 2018-2023", at Teknik- og Miljøforvaltningen skal vende tilbage med en opdateret handlingsplan, der bruger nedsættelse af benzin- og dieseltrafik som hovedredskab til at nedbringe vejstøj". Denne hvidbog er derfor udarbejdet på baggrund af høringssvar indsendt i forbindelse med høringen af den reviderede Handlingsplan for Vejstøj 2018-2023, der har været i offentlig høring i perioden 1. marts 2019 til 1. maj 2019.

To lokaludvalg har i forbindelse med høringen fremsendt høringssvar afgivet til den tidligere handlingsplan. Forvaltningen har tidligere behandlet disse høringssvar, som kan findes som bilag 3 til Borgerrepræsentationens behandling af Handlingsplan for Vejstøj 2018-2023 den 23. august 2018.

Denne hvidbog indeholder et resumé og en vurdering af de skriftlige bemærkninger, der er modtaget i høringsperioden. Høringssvarene og forvaltningens bemærkninger er samlet tematisk. Der er indkommet i alt 51 skriftlige høringssvar fordelt på 11 lokaludvalg, en kommune, 30 privatpersoner, fem andels-, grundejer og trafikforeninger, FDM, Danmarks Naturfredningsforening, Metroselskabet I/S og Københavns Politi. Mange af de indsendte bemærkninger omhandler samme forhold, hvorfor forvaltningen har udarbejdet denne samlede besvarelse. Alle svar og vurderinger fra Københavns Kommune er angivet med *kursiv*.

1. Den videre proces

Når hvidbogen er tiltrådt af Borgerrepræsentationen, vil den blive offentlig tilgængelig på Københavns Kommunes hjemmeside. Samtlige høringssvar er vedlagt denne hvidbog

som bilag. Et resume af hvidbogen vil fremgå i et afsnit i den endelige handlingsplan.

2. Høringssvar og forvaltningens bemærkninger

Høringssvarene har givet anledning til redaktionelle ændringer i Handlingsplan for Vejstøj 2018-2023, herunder i indsatsen omkring støjsvag varelevering, som ændres fra en forskrift til en vejledning. Da handlingsplanen er en bydækkende strategi, vil de konkrete forslag om fysiske ændringer ikke blive en del af handlingsplanen, men vurderes i forbindelse med de lokale anlægsprojekter, der igangsættes.

a. Generelle bemærkninger

Teknik- og Miljøforvaltningen har blandt høringssvarene modtaget en række generelle bemærkninger:

- a1. Målet for forebyggelse af støjgener bør opjusteres, og målene i handlingsplanen bør være bindende. Der bør laves en tidsplan for evaluering af indsatserne eventuelt i årlige offentligt tilgængelige opgørelser eller rapporteringer.
- a2. Kgs. Enghave Lokaludvalg mener, at der er behov for en overordnet trafikplanlægning, som har fokus på at begrænse trafikmængderne. Helhedstænkning bør ligge til grund for planen, da støj kun er en af de mange gener fra trafikken.
- a3. Det bemærkes, at Handlingsplan for Vejstøj 2018-2023 kun er noget værd, hvis man også prioriterer gennemførelsen af planens projekter i de årlige budgetforhandlinger.
- a4. Indre By Lokaludvalg har ønske om en grundig borgerdialog i trafikplanlægningen, der ønskes samarbejde om udvikling af teknologi og løsninger og stiller forslag om en kommunal konsulent uden økonomiske interesser på støjområdet, som privatpersoner og lokaludvalg kan kontakte for at få hjælp.
- a5. Indre By Lokaludvalg spørger desuden til, om støj udendørs er målt eller beregnet.
- a6. FDM bemærker, at støjbekæmpelse ikke bør stå alene, men også holdes op imod hensyn til fremkommelighed. Mange har brug for bilen, og der er ikke endnu gode nok tilbud til kollektiv transport.
- a7. Nørrebro Lokaludvalg bemærker, at handlingsplanen bør skærpes i forhold til WHO's anbefaling om 53 dB som grænseværdi for sundhedsskadelig støj.
- a8. Brønshøj-Husum Lokaludvalg bemærker, at kommunen bør løfte borgernes sag overfor Vejdirektoratet vedr.

støj fra statsvejene Motorring 3 og
Hillerødmotorvejen.

Københavns Kommunes bemærkninger vedr. a) Generelle bemærkninger

Ad a1)

Der er ikke handlepligt i forhold til støjhandlingsplaner, så realisering af de af planens initiativer, der ikke allerede er sat i gang, afhænger af, om der afsættes midler i kommende budgetforhandlinger. Der vil blive fulgt op på og evalueret på alle indsatser jf. afsnittene evaluering/opfølgning i støjhandlingsplanens indsatsområder. Støjhandlingsplanen evalueres, når arbejdet med støjhandlingsplanen for 2023-2028 igangsættes, det vil sige i 2022. Evalueringen skal vedlægges som bilag i den nye handlingsplan.

Ad a2 og a3)

Handlingsplanen indeholder en indsats vedrørende reduktion af benzin- og dieselmotorer, som foregår ved prioritering af en række andre planer og strategier. Initiativerne i disse planer har en lang række andre effekter end støjreduktion. Initiativerne i disse planer og strategier realiseres såfremt det prioriteres i kommende budgetforhandlinger. Politikerne gøres opmærksom på dette.

Ad a4)

Ved større projekter med betydning for borgere og brugere prioriterer Københavns Kommune at have en dialogproces. Eksempelvis har Borgerrepræsentationen d. 9. maj 2019 besluttet at sætte en dialogproces i gang med borgere, brugere og erhverv om to scenarier for mindre biltrafik i middelalderbyen. Teknik- og Miljøforvaltningen er positive overfor forslaget om samarbejdet om udvikling af teknologi og løsninger. Det er muligt at kontakte Teknik- og Miljøforvaltningen gennem kommunens hjemmeside med spørgsmål om trafikstøj.

Ad a5)

Støjkortlægningen er beregnet efter metoden "Common Noise Assessment Methods in the EU" (CNOSSOS-EU) jf. bilag 2 i bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner (BEK nr. 1596 af 13/12/2018).

Ad a6)

Målet for den kollektive transport er at gøre det attraktivt for flere og sikre en effektiv infrastruktur, så vi hver især kan transportere os nemt og hurtigt, hvorhen vi gerne vil. I sommeren 2019 åbner Københavns nye metrolinje, Cityringen, med 17 nye metrostationer. Det vil give de fleste københavnere mindre end 10 minutters gang til nærmeste metro- eller togstation og binde byen sammen på en helt ny måde. Samtidigt udbygges metroen til Nordhavn og Sydhavn/Ny Ellebjerg. Fremkommeligheden i busdriften forbedres på en række særligt udsatte strækninger i byen, en nordhavnstunnel anlægges under Svanemøllebugten og mulighederne for at etablere en moderne letbaneforbindelse på Frederikssundsvej undersøges.

Ad a7)

Københavns Kommune forvalter med udgangspunkt i Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. Kommunen afventer, om Miljøstyrelsen opdaterer vejledningen på baggrund af WHO's anbefalinger fra efteråret 2018.

Ad a8)

Forvaltningen orienterer Vejdirektoratet om alvoren af støjen fra Motorring 3 og Hillerødmotorvejen.

Tema: støj fra biler

b. Indsatsområde: Reduktion af benzin- og dieseltrafik

- b1. Flere høringssvar, herunder fra både lokaludvalg, borgere og Frederiksberg Kommune, ønsker en generel reduktion af benzin og dieselbiler, og flere støtter op om indsatser tilknyttet dette: forsøg med roadpricing, skærpet miljøzone, øget miljødifferentiering af beboerlicenser og parkeringstakster, emissionsfrie bybusser mm.
- b2. Københavns Politi vurderer, at en reduktion af det nuværende vejareal til biler og parkering vil have negative konsekvenser for fremkommeligheden for biltrafikken. En borger spørger i forlængelse af Københavns Politis høringssvar, om fremkommelighed for privatpersoner i egne biler er førsteprioritet for Københavns Kommune.
- b3. Flere høringssvar påpeger, at udviklingen mod flere elbiler bør understøttes og medovervejes i planlægningen.
- b4. Christianshavns Lokaludvalg foreslår, at havnerundfarter og taxier overgår til el som drivmiddel.

- b5. Bispebjerg Lokaludvalg påpeger, at antallet af køretøjer, der krydser kommunegrænsen, er steget med 8 % fra 2013-2016.
- b6. Danmarks Naturfredningsforening mener, at den samlede trafikmængde i Københavns Kommune er steget med 2-3 % om året fra 2013-2018.
- b7. Et høringssvar efterspørger prisen på en parkeringsplads i København.
- b8. Der er støj- og stressrelaterede gener fra busser og deres aircondition.
- b9. Nørrebro Lokaludvalg foreslår, at der skabes mere plads i Movias køreplaner, så komforten og hensigtsmæssig kørsel fremmes.
- b10. Ønsker om elektrificering af busdriften, herunder især 1A og 3A efter bemærkning fra Vesterbro Lokaludvalg.
- b11. FDM bemærker, at kommunen bør sikre, at de eksisterende dieselbusser i praksis overholder de gældende støjgrænser for køretøjsgodkendelserne.

Derudover indeholder en række høringssvar forslag til konkrete trafikløsninger:

- b12. Et høringssvar omhandler forslag om at føre trafikken langs søerne.
- b13. Flere høringssvar foreslår at ensrette Nørre- og Øster Søgade samt Nørre- og Øster Farimagsgade. Derudover foreslås det også at ændre ensretningen i Sølvgade for at skabe bedre trafikafvikling og mulighed for busbaner.
- b14. Et forslag omhandler Vejlands Allé som potentiel vandkorridor, der kan udvikles som grønt parkstrøg.
- b15. Konkret er der forslag om at omlægge busbanen på Webersgade, samt at afgangsstedet for linjerne 15E, 150S, 184 og 185 bliver flyttet til fx Hans Knudsens Plads eller Ryparken St.
- b16. Fire høringssvar (nr. 29, 39, 40 og 42) omhandler desuden vibrationsgener fra tunge køretøjer, som grundet vejens tilstand, bygningernes fundamenter og vejbanernes nærhed til husene resulterer i vibrationsgener på blandt andet Webersgade.
- b17. Vesterbro Lokaludvalg bemærker, at den nuværende fjernbusterminal ved Ingerslevsgade støjer, og de ser frem til den nye fjernbusterminal ved Dybbølsbro.

Flere høringssvar omhandler støjgener fra trafikken og trafiksikkerheden på Nørrebro:

- b18. Forslag om, at vejafspærringer åbnes, så bilerne bliver fordelt.

- b19. Trafikken på Nørrebrogade er flyttet til Baggesensgade.
- b20. Trafikken på Mimersgade er tiltaget, og det foreslås, at der foretages en mere permanent lukning af den ene ende af gaden.
- b21. Gennemkørende trafik tvinges gennem de smalle sidegader Møllegade, Peter Fabers Gade og Guldbergsgade.
- b22. Forslag om at ensrette Rantzausgade og Brohusgade samt forbud mod lastvognstrafik.

Københavns Kommunes bemærkninger vedr. b) Reduktion af benzin- og dieseltrafik

Ad b1)

Rammesættende for Københavns Kommunes trafikplanlægning er KBH2025 Klimaplanens mål om, at 75 % af alle ture i København foregår i gang, på cykel eller med kollektiv trafik i 2025. Ligeledes har planen et supplerende mål om, at 20-30 pct. af alle lette køretøjer bruger nye drivmidler som el, brint, biogas eller bioethanol.

Københavns Kommune gennemfører i 2019 en analyse af de trafikale effekter i København af et nationalt roadpricingsystem, samt hvordan det kan bidrage til finansiering af Østlig Ringvej. I forbindelse med et eventuelt forsøg med roadpricing ønsker Frederiksberg Kommune at blive inddraget i en drøftelse af form og indhold, hvilket tages til efterretning.

Borgerrepræsentationen vedtog d. 20. juni 2019, at Københavns Kommune fortsætter med den eksisterende miljøzone med nye skærpede emissionskrav til lastbiler, busser og varebiler fra den 1. juli 2020. Det forudsætter dog, at der afsættes midler i Budget 2020 hertil.

Den skærpede miljøzone indeholder ikke krav til personbiler. Københavns Kommune mener, at zonen også skal omfatte personbiler. Dette vil imidlertid kræve en lovændring. Miljøzonen medfører ikke indtægter, der kan fordeles til fx kollektiv trafik.

Bustrafikken er en opgave, som varetages i regi af Københavns Kommune, hvor det er muligt at stille krav til leverandører gennem offentlige udbud, se uddybning under Ad b8-b11).

Ad b2)

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at prioritering af pladsbesparende transportmidler som gang, cykling og kollektiv transport samlet set vil skabe bedre fremkommelighed. Se afsnittet om forvaltningens bemærkninger i afsnit c. Indsatsområde: Nedsættelse af hastigheden på større veje.

Ad b3 og b4)

Københavns Kommune har ikke lovhjemmel til at indføre krav om omstilling til ikke-fossile drivmidler. Det gælder både for krav til vejtrafikken og til skibe, som fx havnerundfart, da det reguleres af staten. Det kræver derfor en lovændring, hvis der skal stilles krav til havnerundfarten om at omstille til alternative drivmidler.

Der er dog mulighed for at miljødifferentiere parkeringstaksterne for kommunerne, hvilket Københavns Kommune gør i form af miljødifferentierede beboerlicenser.

Københavns Kommune indgår i en arbejdsgruppe sammen med Region Hovedstaden og taxa-branchen om omstilling til alternative drivmidler for taxier. På nuværende tidspunkt vurderes det, at der er omkring 20-30 taxier i Københavnsområdet, der kører på el eller brint. Det bemærkes yderligere, at en ændring af taxiloven, der trådte i kraft maj 2019, betyder, at der fremover vil være 50 ud af 125 tilladelser per kvartal, der bliver reserveret til nulemissionsbiler.

Ad b5)

Københavns Kommune har en øget opmærksomhed på den stigende biltrafik over kommunegrænsen. Jævnfør Cykelredegørelse 2019 vil det være nødvendigt at påvirke forholdene for personbiltrafikken mere direkte, som supplement til forbedring af de grønnere alternativer, hvis biltrafikken skal begrænses. Dette kan ske gennem en vifte af konkrete tiltag, heriblandt omprioritering af pladsen, hastigheds-dæmpning, regulering af pris og udbud af bilparkering mv. Mere omfattende tiltag såsom miljøzoner og trængselsafgifter, der også indgår som initiativer i Handlingsplan for Vejstøj 2018-2023, vil kræve lovændringer.

Ad b6)

Danmarks Naturfredningsforening nævner, at den samlede trafikmængde i Københavns Kommune er steget med 2-3 % om året fra 2013-2018. Ifølge Københavns Kommunes tal er trafikmængden (trafikarbejdet) steget med 0,4 % i perioden 2013-2018 for biltrafikken. Cykeltrafikken er i perioden fra 2013-2018 steget med 9 % jævnfør Cykelregnskab 2018.

Ad b7)

Afhængigt af miljøbelastningen er prisen på en årlig beboerlicens i Københavns Kommune mellem 10 og 1575 kroner. Dog skal beboerlicensen forstås som en tilladelse og ikke en garanti for en parkeringsplads. I nye byområder er prisen for beboerparkering væsentligt højere. Eksempelvis koster en parkeringslicens i Ørestad 1023 kr. om måneden.

Ad b8-b11)

Bussernes køreplaner fastlægges af Trafikselskabet Movia. Borgerrepræsentationen har besluttet, at den kollektive bustrafik, der helt eller delvist finansieres af Københavns Kommune, så vidt muligt skal betjenes af støjssvage elbusser eller andre tilsvarende busser ift. støj, klima og luftforurening, senest i 2025. I december 2019 vil 15 % af busdriften være overgået til elbusser og andelen af busser på el vil frem til 2025 løbende stige. Det er Trafikselskabet Movias ansvar at sikre, at busserne overholder alle lovkrav, herunder krav til støj.

Ad b12-b13)

Der er ikke konkrete planer om at reducere kapaciteten på de overordnede veje omkring søerne. For at sikre den mest hensigtsmæssige færdsel skal de overordnede trafikstrømme afvikles på det overordnede vejnet, så trafikken ikke flyttes til veje, der ikke er planlagt til at kunne afvikle den mere overordnede trafik gennem bydelene. På nuværende tidspunkt bliver der arbejdet med en plan for, hvordan en Østlig Ringvej kan aflaste vejene i Indre By mest muligt.

Ad b14)

Forslaget vil indgå i den videre konkretisering af skybrudsprojektet Vejlands Allé, der gennemføres i forbindelse med udarbejdelse af Masterplan Amager Vest.

Ad b15)

Forvaltningen vurderer, at busserne er nødt til at køre igennem Webersgade, da Sølvgade er ensrettet fra søerne til Farimagsgade. I forbindelse med, at Cityringen åbner, har Københavns Kommune, i samarbejde med Movia og de øvrige kommuner, arbejdet med et nyt samlet busnet, kaldet Nyt Bynet. Til beslutningen om eldrevne busser kommer, at når Nyt Bynet åbner, vil der ske et mindre fald i antallet af busser, der kører gennem Webersgade i myldretiden.

Buslinjerne 15E og 150S finansieres af Region Hovedstaden, og det er således ikke Københavns Kommune, der bestemmer disse bussers rute. Københavns Kommune sender høringsssvarene videre til Region Hovedstaden.

Undervejs i planlægningsarbejdet af Nyt Bynet er lokaludvalg, Eldrerådet og Handicaprådet blevet hørt af to omgange, og har haft mulighed for at komme med bemærkninger til det nye busnet. Borgerrepræsentationen har ønsket at bibeholde linje 184 og 185 ind mod byen, da det er en strækning, der forventes fortsat at blive benyttet af mange passagerer.

En flytning af busserne til det midterste spor på Webersgade kræver en ændring af vejen eller nedlæggelse af parkeringspladser. Forvaltningen tager forslaget med i den videre planlægning.

Ad b16)

Forvaltningen har undersøgt belægningen og vejbrønde på Webersgade og har ikke fundet skader, der kan give anledning til rystelser i bygningerne.

Ad b17)

Vejdirektoratet er ved at gennemføre en analyse vedrørende en fjernbusterminal i København. Analysen forventes klar sommer 2019, hvorefter Københavns Kommune og staten skal tage stilling til evt. anlæg af en fjernbusterminal ved Dybbølsbro Station. Herefter forventes støjen på Ingerslevsgade nedbragt væsentligt.

Ad b18-b21)

Der har lokalt på Nørrebro været et ønske om at reducere den gennemkørende trafik i bydelen. Vejspærringerne er et af flere værktøjer, der er taget i brug til dette formål.

Det blev d. 24. august 2015 besluttet af Teknik- og Miljøudvalget, at den tidligere bussluse i Mimersgade genåbnes for biler i forbindelse med etablering af ny bussluse under Nørrebro Station. Dermed spærres for den gennemkørende trafik på både Nørrebrogade og Mimersgade. Københavns Politi har ikke givet samtykke til en yderligere lukning af Mimersgade.

Trafikplan Indre Nørrebro har været sat i bero grundet anlægsloftet, men det er d. 29. april 2019 besluttet af Teknik- og Miljøudvalget at igangsætte projektet igen. Formålet med Trafikplanen er at minimere den gennemkørende trafik i Blågårdsgadekvarteret, herunder på Baggesensgade, standse ulovlig gennemkørsel i Stengade, sænke hastigheden til 30 km/t i hele området og at skabe bedre forhold for bløde trafikanter.

I forbindelse med et trafikforsøg på Guldbergsgade og Møllegade er der udført før- og eftermålinger. Målingerne er placeret således, at trafik, der har ærinde i området, og hvor krydset ved Guldbergsgade/Møllegade er den oplagte adgangsvej, ikke tæller som gennemkørende trafik. Eftermålingerne viser, at der er 8,7 % gennemkørende trafik i krydset Møllegade/Guldbergsgade, hvilket vurderes som værende acceptabelt sammenlignet med forholdene i resten af København. Derudover er der i 2016 forbindelse med eftermålingerne udført en køretøjsklassifikation, som viser, at 1,4 % af trafikbelastningen i krydset mellem Møllegade og Guldbergsgade udgøres af tunge køretøjer (dvs. lastbiler), og at andelen af tunge køretøjer på Møllegade syd for krydset er faldet med 2 procentpoint siden 2015. Til sammenligning kan vi oplyse, at der er 10-20 % tunge køretøjer på Nørrebrogade og 2,6 % på Elmegade, 4,4 % på Griffenfeldsgade og 9 % på Stengade. Møllegade er ensrettet syd for Guldbergsgade og på en kortere strækning på den nordlige side frem mod Guldbergsgade. Der er også bump på strækningen, og det vurderes ikke muligt at udføre yderligere trafikdæmpende foranstaltninger på Møllegade, da det vil lukke området for meget af og skabe yderligere trafik i området ved omvejskørsel.

Den tunge trafik på Møllegade skyldes delvist busslusen på Nørrebrogade. Busslusen på Nørrebrogade var en politisk beslutning, der blev truffet for at fjerne den gennemkørende trafik på Nørrebrogade. Politikerne ønskede at prioritere god fremkommelighed for bus- og

cykeltrafikken samt at fremme bylivet ved at gøre Nørrebrogades fortove bredere. I forbindelse med beslutningen om at lukke Nørrebrogade for biltrafik blev det drøftet, hvorvidt det skulle være muligt for andre køretøjer end busser at køre igennem. Da det vil være umuligt for Københavns Politi at håndhæve, at ærindekørsel er tilladt, blev beslutningen, at slusen udelukkende skulle være for busser. Der skal en ny beslutning til, hvis der skal ændres ved den nuværende prioritering. Der har hidtil ikke været politisk interesse for at tage beslutningen op igen. Forvaltningen vurderer overordnet, at de ulemper, der må være forbundet med lukningen af Nørrebrogade, ikke overskygger de positive virkninger, som lukningen har haft for lastbiler og taxier i busslusen.

Ad b22)

Projektet på Rantzausgade kommer til at ensrette Rantzausgade fra Brohusgade ind mod centrum. Der etableres ikke lastvognsforbud. Projektet anlægges i 2020-21. Trafikslusen reetableres fra 2020, hvor krydsningen med Nørrebro-ruten også forbedres. Trafikslusen er kun for busser (og udrykningskøretøjer) og ikke for privatbilisme eller varevogne.

C. Indsatsområde: Nedsættelse af hastigheden på større veje

- c1. Københavns Politi bemærker, at en hastighedsreduktion fra 60 eller 70 km/t til 50 km/t rent praktisk godt kan lade sig gøre, men at det giver dårligere fremkommelighed. En reduktion til 40 eller 30 km/t bør ikke gøres på strækninger, der har en væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling. Nedsættelse til 30 km/t er muligt lokalt, hvor vejene opfylder en række kriterier. Det er ikke muligt indenfor lovgivningen at lempe tolkningen af mulighederne for lave hastighedsgrænser på 30 km/t.
- c2. FDM bemærker, at hastighedsgrænserne først og fremmest skal have til formål at sikre balancen mellem fremkommelighed og færdselssikkerhed. En mere jævn og glidende trafikafvikling vil have større betydning for støjen end en hastighedsnedsættelse på 10 km/t, da igangsætning udvikler mere støj og har større miljøpåvirkning end glidende kørsel. Dette er især tilfældet i myldretiden.
- c3. Vesterbro Lokaludvalg mener, at de generelle hastighedsgrænser vil have en positiv effekt for en mere jævn og glidende trafikafvikling.

- c4. Der er ros til Teknik- og Miljøforvaltningens indsats om hastighedsreduktion fra 60 km/t til 50 km/t og om hastighedszoner på 40 km/t.
- c5. Hastighedsgrænserne overskrides, og der er i den forbindelse risiko for støj og personskader. Der foreslås tæt samarbejde med politiet om håndhævelse af grænserne eller indretning af vejene til at passe til grænserne.
- c6. Forslag om, at der indledes en dialog med omkringliggende kommuner om at koordinere en hastighedsnedsættelse og ombygning af gennemkørende veje.
- c7. Konkret forslag om belysning som virkemiddel til reduktion af hastighed.
- c8. Der er uklarhed om målet med hastighedsreduktioner på side 16 og 17 i planen.
- c9. Ønsker til hastighedsreduktion på en række konkrete strækninger, herunder Rådvalsvej, Webersgade, Roskildevej, Røvsinggade, Valby Langgade, Vejlands Allé, Jyllingevej, Hareskovvej, Backersvej, Engvej, Strandlodsvej, Kastрупvej, Amager Strandvej, Sydhavnsgade, Ellebjergvej samt mellem søerne og havnefronten samt Folehaven.

Københavns Kommunes bemærkninger vedr. c) Nedsættelse af hastigheden på større veje

Ad c1-c4)

Teknik- og Miljøforvaltningen tager Københavns Politis betragtninger om muligheden for hastighedszoner til efterretning.

Prioritering af vejareal til andre formål end biltrafik vil gøre det mindre attraktivt at køre i bil og dermed tilskynde til at vælge andre transportformer. Erfaringer fra bl.a. strøggaderne viser samtidig, at prioritering af pladsbesparende transportmidler såsom gang, cykling og kollektiv transport vil skabe bedre fremkommelighed samlet set for alle transportformer. Erfaringerne fra omlægning af Nørrebrogade med bredere cykelstier og fortove samt bedre busforhold viser således, at antallet af personer, der bevæger sig over Dronning Louises Bro på en hverdag, er steget med 20 % fra 2008 til 2016, selv om biltrafikken er reduceret med 57 % (jvf. Cykelregnskab 2016).

Forvaltningen vurderer endvidere, at nedsat hastighed ikke i sig selv betyder forringelse af fremkommeligheden, da det i højere grad handler om, at trafikken glider jævnt

uanset hastigheden. En generel hastighedsnedsættelse på en korridor eller byområde kan dog betyde, at en række trafiksignaler skal omprogrammeres. Trafiksignalerne er i dag indrettet efter den gældende hastighed på de veje, hvor de er placeret.

Ad c5)

Hastigheden har stor betydning for risikoen for ulykker, ulykkernes alvorlighed, trygheden for bløde trafikanter og støjen på og omkring vejen. Da København ønsker at være en tryk og sikker by og samtidig vil minimere støjen, arbejder Københavns Kommune med en tilpas lav hastighed, som samtidig tilgodeser fremkommeligheden.

Kommunen arbejder på at udvide de områder, der i dag har lavere hastighedsgrænser. Situationen i dag er dog, at der i mange boligområder er en meget lav gennemsnitshastighed, og at der er få bilister, der kører for hurtigt. Generelt har forvaltningen et ønske om at nedsætte hastighedsgrænsen i boligområder til 40 km/t, og kommunen er løbende i dialog med Københavns Politi om at udbrede zoner med 40 km/t til flere områder samt andre lokale hastighedsnedsættelser. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kom i december 2017 med en ny bekendtgørelse, der fastsætter muligheden for lokale hastighedsgrænser. Forvaltningen har en forventning om, at der på den baggrund åbnes mulighed for flere generelle hastighedsgrænser. Det er Vejdirektoratets og Transport-, Bygge og Boligstyrelsens arbejde at ændre bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser. Politiet håndhæver overtrædelser af færdselsloven, og forvaltningen arbejder løbende med at indrette gaderne, så der ikke kan køres for hurtigt.

Ad c6)

Der kan med fordel samarbejdes med nabokommunerne for at sikre sammenhængende hastighedsgrænser på vejene.

Ad c7)

Københavns Kommune anvender ikke belysning til at regulere hastigheden. Hvis man slukker belysningen på vejene, er der risiko for flere ulykker, som involverer bløde trafikanter. Københavns Kommunes samlede vurdering er, at belysningen prioriteres af trafiksikkerhedsmæssige årsager.

Ad c8)

Uklarheden om hastighedsreduktionerne på side 16 og 17 i planen justeres.

Ad c9)

Rådvalsvej: Teknik- og Miljøforvaltningen vil løbende holde øje med hastighedsniveauet på vejen og orienterer politiet, hvis hastighedsgrænsen overskrides i stor udstrækning.

Webersgade: Det er ikke forvaltningens vurdering, at hastighedsgrænsen i høj grad overskrides. Gaden bliver skrevet på listen over gader, hvor vi inden for det næste års tid vil gennemføre hastighedsmålinger.

Roskildevej: Forvaltningen er meget opmærksom på strækningen, men kan ikke garantere, at den bliver prioriteret i denne planperiode, da det afhænger af politisk prioritering gennem budgetforhandlingerne.

Rovsingsgade: Teknik- og Miljøforvaltningen er hidtil ikke gjort opmærksom på problemet ved Rovsingsgade. Bump på gaden vil muligvis have effekt på hurtig kørsel, men såfremt problemet er opgasning, har bump ikke meget effekt.

Valby Langgade: Forvaltningen vurderer, at løsningen på gaden er udført, så den tydeligt angiver forventningen til hastigheder.

Vejlands Allé: Vejnettet i København er opdelt i forskellige vejklasser. Vejlands Allé skifter karakter fra motorvejens afslutning, hvor der ikke er bløde trafikanter og ganske få boliger, der bliver generet af støj, til den østlige ende, hvor vejen løber tæt forbi villaer. Trafikafvikling er vigtig ved motorvejsafkørslen, men trafiksikkerheden er førsteprioritet. Det er ikke realistisk, at der vil blive etableret hastighedsdæmpende foranstaltninger på den brede del af Vejlands Allé.

Jyllingevej: Såfremt hastighedsgrænsen på Jyllingevej skal nedsættes, vil det formodentlig være nødvendigt at "nedbygge" vejen, dvs. et større anlægsprojekt som vil skulle prioriteres i budgetforhandlingerne.

Hareskovvej: Hareskovvej er en statsvej, og en ændring af hastighedsgrænsen skal drøftes med Vejdirektoratet. I forbindelse med drøftelserne om hastighedsnedsættelsen fra 60-50 km/t vil det også være oplagt at drøfte hastighederne på motorvejen med Vejdirektoratet.

Backersvej, Engvej, Strandlodsvej, Kastrupvej, Amager Strandvej: Det vil løbende i samarbejde med Københavns Politi blive vurderet, hvilke strækninger, der kan hastighedsdæmpes og hvornår. Som udgangspunkt vil det i første omgang være de mindre boligveje, der vil få hastighedsreduktion.

Sydhavnsgade og Ellebjergvej: Det er formodentlig ikke realistisk, at de store centrale veje i København kan hastighedsdæmpes indenfor den gældende lovgivning. Der arbejdes dog løbende på at få en hjemmel til en mere generel reduktion af hastighedsgrænsen. Ellebjergvej er en central indfaldsvej til København og er i første omgang ikke taget med i handlingsplanen, og det er vurderet, at antallet af boliger beliggende lige op ad vejen er relativt begrænset. De steder, hvor fodgængere naturligt skal krydse vejen, er der signalreguleret. Området er under udvikling med bl.a. en kommende metrostation. I forbindelse med etablering af metrostationen vil det være naturligt at kigge på en nedsættelse af hastighedsgrænsen.

Mellem søerne og havnefronten: Store dele af området mellem søerne er i dag skiltet til 40 km/t. Det ligger ikke i støjhandlingsplanen at reducere hastighedsgrænsen yderligere. Det vurderes, at langt den største del af trafikken i området sker med væsentligt lavere hastigheder.

Folehaven: Folehaven er en central indfaldsvej til København og er i første omgang ikke taget med i handlingsplanen, da trafikafviklingen er vigtig. Der er signalreguleret de steder, hvor fodgængere naturligt skal krydse vejen. Folehaven er dog en vej, som løbende bliver vurderet og indstillet til hastighedsnedsættelse.

d. Indsatsområde: Støjreducerende vejbelægning

- d1. Der er stor tilfredshed med effekten af støjreducerende asfalt, hvor det er udlagt. Især på Ring II på Ålholmvej, Vigerslevvej og Folehaven samt Vigerslev Allé.

- d2. Der er ønsket til, at udlægningen af støjreducerende asfalt intensiveres, og at målet i støjhandlingsplanen om 20 km/år er for uambitiøst, især set i lyset af, at målene i forrige handlingsplan ikke er blevet indfriet.
- d3. Kgs. Enghave Lokaludvalg anbefaler, at udlægningen af støjreducerende asfalt bør vælges på vejstrækninger, hvor der er mange boliger og ikke kun, hvor der er behov for genopretning.
- d4. Der henstilles til, at Teknik- og Miljøforvaltningen altid vælger støjreducerende asfalt eller drænasfalt. Amager Øst Lokaludvalg, Bispebjerg Lokaludvalg og Nørrebro Lokaludvalg anbefaler, at der igangsættes forsøg med drænasfalt eller nye typer vejbelægning til klimaveje i forbindelse med skybrudsprojekter.
- d5. Der er ønsket til udlægning af støjreducerende asfalt på konkrete strækninger, herunder Valby Langgade, Jyllingevej, Vigerslev Allé, Amager Boulevard, Frederikssundsvej, Lykkebovej, Webersgade, Torvegade, Danneskjold Samsøes Alle og Prinsessegade, Enghavevej og Ingerslevgade, Sydhavnsgade, P. Knudsens Gade og Ellebjergvej.
- d6. Støjgener i forbindelse med brosten i Indre By og Valby

Københavns Kommunes bemærkninger vedr. d) Støjreducerende belægning

Ad d1 og d2)

Udlægning af 20 km støjreducerende asfalt pr. år er et ambitiøst mål, der er højt sat taget Teknik- og Miljøforvaltningens budget og ressourcer i betragtning. I 2019 og 2020 genoprettes stort set ingen kørebaner/vejstrækninger på grund af anlægsmåltallet.

Ad d3)

Renoveringsbehovet på kommunens veje overstiger de midler, som forvaltningen har til rådighed, hvilket betyder, at forvaltningen er nødt til at prioritere renoveringen af de allerdårligste veje højest. Der udlægges støjreducerende (SMA SRS) asfalt på de strækninger, hvor hastigheden er over 40 km/t eller hvor årsdøgnstrafikken (ÅDT) er højere end 2.000. Levetiden for et slidlag af støjreducerende asfalt er ca. 12 år, hvor et slidlag med en almindelig tæt asfalttype har en levetid på ca. 15 år. Begge typer vil fra anlægsstart have en støjreducerende effekt i modsætning til en renoveringstrængende asfalt.

Ad d4)

Forvaltningen søger løbende viden om nye typer vejbelægningsprodukter og deltager gerne i forsøg med nye produkter fra markedet, som både har lang holdbarhed og støjreducerende effekt. Teknik- og Miljøforvaltningen har lavet strækninger med støjreducerende drænasfalt. Erfaringerne har vist, at drænasfalt bliver slidt og mister evnen til at holde vand over få år, og at materialet let stopper til med blade. Derfor er vi påpasselige med, hvor denne belægning anvendes, da det støjreducerende drænlag helst skal holde i lang tid. Der er tidligere lavet forsøg med poroelastisk belægning, som har vist sig, at vedhæftningen i materialet ikke er effektiv, og belægningen er blevet fjernet efter 2 år.

Ad d5)

For de nævnte gader, som opfylder de ovenstående kriterier for udlægning af støjreducerende belægning, vil der udlægges støjreducerende slidlag i forbindelse med renovering. Som eksempel vil der blive udlagt støjreducerende asfalt, når Valby Langgade og Jyllingevej skal renoveres.

Der vil blive udlagt støjreducerende asfalt på Vigerslev Allé i overensstemmelse med kommunens handlingsplan for vejstøj, når vejstrækningen skal genoprettes. På nuværende tidspunkt er der ikke afsat midler til genopretning af strækningen. Cykelstien på vejstrækningen er smal i forhold til, at den er udpeget som en PLUSnet-cykelsti, og på dele af strækningen er parkering placeret på indersiden af cykelstien. Inden strækningen genoprettes, bør det derfor af hensyn til fremkommelighed og trafiksikkerhed vurderes, om der er behov for helhedsfornyelse (nyt byrumsprojekt) af strækningen.

Amager Boulevard er renoveret i 2017 fra Langebro til Amagerfælledvej. Forvaltningen afventer et lokalplanprojekt, hvorefter der bliver udlagt støjreducerende asfalt på resten af strækningen.

Forvaltningen er klar over, at strækningen på Frederikssundsvej er i dårlig stand. På nuværende tidspunkt er der dog ikke midler til at renovere strækningen. Strækningen forventes renoveret indenfor 2 til 4 år.

Der ligger støjreducerende asfalt på Lykkebovej mellem Vigerslev Allé og Vigerslevvej samt på Webersgade.

Ad d6)

Brosten er en del af indretningen på vejene, der sikrer, at hastighedsgrænserne overholdes. Derudover har brostenene en kulturel og æstetisk værdi med historiske referencer, som prioriteres i byrumsprojekter. Forvaltningen er klar over de støjmæssige gener, det medfører.

e. Indsatsområde: Støjsvage dæk til kommunale køretøjer

- e1. Generelt er der tilslutning til arbejdet med støjsvage dæk og et forslag fra Indre By Lokaludvalg om, at det gøres økonomisk fordelagtigt at køre med støjsvage dæk. Der er også forslag om kampagner for støjsvage dæk.*
- e2. Amager Vest Lokaludvalg foreslår et mål om, at alle statslige og regionale køretøjer, der kører inden for kommunegrænsen, også bør have støjsvage dæk.*
- e3. Indsatsen om støjsvage dæk i kommunale køretøjer er sammenfaldende med Frederiksberg Kommunes initiativ på området.*

Københavns Kommunes bemærkninger vedr. e) Støjsvage dæk til kommunale køretøjer

Ad e1)

Det er i dag økonomisk fordelagtigt for privatpersoner at vælge støjsvage dæk, da de holder bedre.

Ad e2 og e3)

Københavns Kommune stiller i udbud og indkøb af materiel krav til dæk, som er sat af POGI, og som er skærpet yderligere af Københavns Kommune. Køretøjerne leveres med helårsdæk eller vinter/sommerdæk, som skal leve op til den til enhver tid gældende højeste EU-klasse for mærkning af de anvendte dæktyper med vådgrebsklasse som førsteprioritet, og dernæst rullemodstand og støjniveau (de to sidstnævnte er sidestillede). Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet en samarbejdsaftale med en dækleverandør omkring indkøb af dæk til den eksisterende bilpark. Denne samarbejdsaftale omfatter også støjkrav til dæk.

Københavns Kommune kan ikke regulere dæk på regionale og statslige køretøjer, og dæk kan heller ikke reguleres gennem en miljøzone.

f. Indsatsområde: Støjsvag kørsel og varelevering

- f1. Der er støj- og stressrelaterede gener fra tunge køretøjer i forbindelse med varelevering.
- f2. Forslag om forbud mod eller indskrænkning af lastvognstrafik fx ved påbud til leverandører om at omlaste til mindre varevogne udenfor byen eller ved at fremme varelevering i ladcykel.
- f3. Frederiksberg Kommune bemærker, at den støjmæssige gevinst ved at arbejde med en forskrift for varelevering er forholdsvis beskeden, da forskriften juridisk alene vil være gældende på virksomhedens område.
- f4. Indre By Lokaludvalg foreslår, at der fastsættes mål for affaldshåndtering og varelevering, og Nørrebro Lokaludvalg foreslår kommunale eldrevne skraldebiler.
- f5. Et høringssvar omhandler støjgener på Amager Strandvej.

Københavns Kommunes bemærkninger vedr. f) Støjsvag kørsel og varelevering

Ad f1)

Varelevering kategoriseres som virksomhedsstøj og kan kun reguleres, hvis det sker på butikkernes egen matrikel og ikke på offentlig vej. Varelevering på butikkernes egen matrikel skal overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for virksomhedsstøj.

Ad f2)

Københavns Kommune har tidligere med støtte fra Trafikstyrelsen konceptudviklet en citylogistik-løsning målrettet miljørigtig varelevering til butikker i kommunen. Ordningen eksisterer stadig som en privatejet virksomhed (Citylogistik Danmark A/S). Teknik- og Miljøforvaltningen er desuden orienteret om, at der er flere aktører, som er ved at oparbejde erfaringer med business cases med henblik på at levere med fx cykel.

Ad f3)

Forvaltningen vurderer, at der er behov for at uddybe erfaringsgrundlaget med støjsvag varelevering. Forvaltningen har, ligesom Frederiksberg Kommune, været i dialog med Miljøstyrelsen vedrørende det juridiske grundlag for at regulere støj fra varelevering. Den støjmæssige gevinst af en forskrift er forholdsvis beskeden, da den kun kan regulere støj på private områder med "ejers fulde råden". Derfor har forvaltningen besluttet at ændre indsatsen til at udarbejde en

vejledning om støjsvag varelevering i ydertimerne i stedet for en forskrift. For at få et bredt funderet erfaringsgrundlag at arbejde ud fra, gennemføres der supplerende forsøg med andre typer leverandører, hvis der afsættes midler

Ad f4)

Borgerrepræsentationen har d. 13. december 2018 vedtaget Ressource- og Affaldsplan 2024. En af målsætningerne i planen er at reducere støjen og emissionerne fra skraldebiler, der kører for Københavns Kommune. Derfor har man valgt, at skraldebilerne så vidt muligt skal køre på el. Indførelsen af dette er planlagt til at blive gennemført i forbindelse med, at Københavns Kommune hjemtager indsamlingen af affald til Amager Ressource Center (ARC), forventeligt i årene 2022 til 2026. ARC er i dialog med producenterne af beholderne, da de også støjer, når de bliver tømt, men der foreligger endnu ikke nogen endelige løsninger på denne problemstilling.

Ad f5)

Et af formålene med en Østlig Ringvej er at afhjælpe den tunge trafik på Amager Strandvej. På nuværende tidspunkt indgår Københavns Kommune i en arbejdsgruppe med staten, der undersøger en række mulige fremtidige scenarier for trafikafviklingen i området.

Tema: støj ved og i boliger

g. Indsatsområde: Lokalplanlægning i støjbelastede og støjfrie miljøer

g1. Danmarks Naturfredningsforening støtter forslaget om analyse af eksisterende lokalplaner, da det er vigtigt med adgang til områder uden støj. Der er forslag til, at støjbelastningen af de store områder og mellem de grønne områder medtages i fremtidig planlægning. Dette bakkes op af Brønshøj-Husum Lokaludvalg vedrørende Utterslev Mose og Amager Vest Lokaludvalg vedrørende Amager Fælled og Kalvebod Fælled.

g2. Der er ønske om stilleområder fra Indre By Lokaludvalg, som desuden bemærker, at byens parker bruges til fester, arrangerede som selvbestaltede,

- og stiller forslag om ordensregler med forbud mod forstærket lyd, som kan sikre den fortsatte ro.
- g3. Bispebjerg Lokaludvalg foreslår at plante træer langs alle støjbelastede og stærkt trafikerede veje med fokus på ikke-allergene træer. Træerne vil dæmpe standbølger, så refleksioner mellem bygninger reduceres, og den oplevede støj mindskes.
- g4. Brønshøj-Husum Lokaludvalg ønsker støjskærme ved statsveje, Motorring 3 og Hillerødmotorvejen
- g5. Danmarks Naturfredningsforening (DN) spørger til, hvorfor planlægning af trafikgenererende funktioner ikke medregnes i planen, som fx byggemuligheder på centralt beliggende grunde og ved havnen ved lokalplaner. DN har ved gentagne tilfælde indsendt bemærkninger ved høringer af lokalplaner for større projekter om, at de trafik- og støjmessige konsekvenser ikke behandles i lokalplanen og dermed ikke indgår i beslutningsgrundlaget for gennemførelsen af selv meget store projekter.
- g6. DN bemærker desuden, at der er bygget nye boliger i områder, hvor støjbelastningen i facadeniveau er mere end 68 dB.
- g7. Amager Vest Lokaludvalg er desuden optaget af, at man bør planlægge byggeri med afstand til vejen med plads til grønne kantzoner, da byggeri tæt på vejen forværrer trafikstøjen. Desuden bør kommunen i højere grad sikre, at parkeringspladser til elbiler og elcykler skal opprioriteres i lokalplanlægningen.

Københavns Kommunes bemærkninger vedr. g) Lokalplanlægning i støjbelastede og støjfrie miljøer

Ad g1)

Handlingsplan for Vejstøj 2018-2023 indeholder en indsats om udendørs opholdsområder. Teknik- og Miljøforvaltningen mangler viden om, hvordan der kan arbejdes med opfattelsen af udendørs støj. Derfor er det vigtigt at udføre en analyse af lokalplaner med stærkt støjbelastede områder og støjfrie miljøer. Forslaget om at tage grønne områder uden lokalplaner med i planlægningen søges indarbejdet i disse projekter.

Ad g2)

Handlingsplanen indeholder ikke prioritering af stilleområder, men en indsats om at tilvejebringe viden om, hvordan man kan arbejde med støjfrie miljøer i lokalplanlægningen fremover. I forbindelse med projektet mindre biltrafik i middelalderbyen (se side 5), undersøges mulighederne for at skabe grobund for områder med ingen eller lidt biltrafik.

Det er Københavns Politi, som regulerer såkaldte selvbestaltede arrangementer, festen i gaden, gadeuorden mv. jf. ordensbekendtgørelsen. Parkernes ordensreglementer reguleres ligeledes af politiet jf. ordensbekendtgørelsen. Som myndighed kan Teknik- og Miljøforvaltningen give tilladelse til diverse arrangementer i de offentlige kommunale parker, såfremt arrangementet lever op til en række fastsatte vilkår. Det er muligt at ringe til støjvagten, hvis der opleves støjgener. Teknik- og Miljøudvalget vedtog d. 17. december 2018 en støjpolitik for Københavns Kommune. Støjpolitikken danner overblik over den væsentligste regulering inden for bl.a. koncerter, arrangementer og brug af byen og kommunens politik, rolle samt handlemuligheder.

Ad g3)

Det er rigtigt, at den oplevede støj vil mindskes ved beplantning med især større træer. Beplantning er dog ikke et effektivt støjværn, og derfor er det ikke en del af redskaberne i støjhandlingsplanen til at reducere vejstøjniveauet i byen.

Ad g4)

Ønsket om støjskærme ved statsveje, herunder Hillerødmotorvejen og Motorring 3 sendes videre til Vejdirektoratet.

Ad g5)

Funktioner, som genererer megen trafik, er oplistet på miljøvurderingslovens bilag 2, pkt. 10 og udløser en obligatorisk miljørapport og screening til miljøkonsekvensrapport af det konkrete projekt (VVM). Det vil sige, at trafikgenererende funktioner med større parkeringsanlæg skal miljøvurderes. I lokalplanlægningen skal trafikken altid fremskrives 10 år, så eventuelle støjgener medregnes ved ny bebyggelse. Større trafikgenererende projekter skal miljøvurderes, og miljøvurderinger skal ledsage lokalplanforslag i den politiske behandling og offentlige høring.

Ad g6)

I kommuneplanen er der udlagt rammer for at planlægge i forhold til støj. Det er muligt, eksempelvis ved

omdannelse af eksisterende byggeri langs eksisterende veje, at planlægge boliger, hvor støjen er op til 73 dB, hvis støjgrænserne indendørs og udendørs kan overholdes.

Ad g7)

Gennem lokalplanlægningen sikrer forvaltningen altid, at de primære udendørs opholdsarealer er støjbeskyttede. Forslaget om at støjbeskytte de grønne kantzoner er taget til efterretning. Kommunen kan ikke stille krav til parkeringspladser til elbiler og elcykler i lokalplanerne, da det ligger udenfor planlovens rammer. Lokalplanerne må kun indeholde bestemmelser, der er anført i planlovens §15, også kaldet lokalplankataloget.

h. Indsatsområde: Støjreduktion i byfornyelsesprojekter

- h1. Vesterbro Lokaludvalg bemærker, at en stor del af den gamle boligmasse bliver belastet gennem gamle vinduer.
- h2. Der er ønske om tilskud til isætning af støjdæpende ruder i udlejningslejligheder.
- h3. Bispebjerg Lokaludvalg roser arbejdet med bygningsfornyelsen og forventer, at arbejdet fortsættes.
- h4. Der er spørgsmål til, hvordan man sikrer sig, at kravene til støj i nye boliger bliver håndhævet og en bemærkning om, at isolering af vinduer ikke løser støjproblematikken. Nogle steder er støjen fortsat tydelig, og det skal være muligt at åbne vinduerne uden at blive generet af støj.

Københavns Kommunes bemærkninger vedr. h) Støjreduktion i byfornyelsesprojekter

Ad h1)

Det er muligt at søge tilskud til støjisolerende vinduer på eksisterende byggeri gennem støjpuljen på www.kk.dk/byfornyelse.

Ad h2)

Der kan ikke ydes tilskud til renovering i lejelejligheder, hvis ikke ejendommens ejer ønsker det. Lejlighedens ejer kan godt søge støjpuljen på www.kk.dk/byfornyelse.

Ad h3)

I bygningsfornyelsen har kommunen erfaring med ventilationsvinduer/russervinduer i eksisterende byggeri,

og udviklingen følges tæt inden for støjreducerende vinduer.

Ved meget vejstøj kan det blive nødvendigt med forsatsvinduer ud over støjisolerende vinduer. Teknik- og Miljøforvaltningen opfordrer til, at borgerne tager fat i en teknisk rådgiver for drøftelse af konkrete vinduesløsninger.

Ad h4)

Kommunen stiller krav til byggeriet i byggesagerne og kræver dokumentation på, at der indarbejdes vinduesløsninger, som overholder støjkravene indendørs med både åbne og lukkede vinduer. Kommunen fører løbende tilsyn med færdigt byggeri, men har begrænsede midler til dette.

i. Indsatsområde: Vedligeholdelse af skoler og daginstitutioner

- i1. Der er bemærkninger om, at der er høje hastigheder og farlige situationer på skoleveje, herunder ved Ellebjergvej, Lykkebovej, Mimersgade og Rådvalsvej.
- i2. Indre By Lokaludvalg bemærker, at der ikke bør tillades støj ved institutioner.
- i3. Christianshavns Lokaludvalg bemærker, at støjen ved institutioner er intensiveret efter åbningen af busslusen på Prinsessegade.

Københavns Kommunes bemærkninger vedr. i) Vedligeholdelse af skoler og daginstitutioner

Ad i1)

Teknik- og Miljøforvaltningen arbejder generelt med sikkerhed omkring skoler og har en praksis ved nye skolebyggerier, hvor der skal udarbejdes en sikker skolevejsanalyse. Der er ikke en sikker skolevejsanalyse for de nævnte skoler, men trafiksikkerhed er altid et emne, der løbende tages op i forvaltningens arbejde med skoler. Generelt arbejdes der for 40 km/t i nogle områder.

Ad i2)

Forvaltningen er enig i bemærkningen om, at der ikke bør tillades støj ved institutioner, og det tages til efterretning i det videre arbejde med institutioner.

Ad i3)

Forvaltningen er klar over problematikken på Prinsessegade, og har fokus på trafikudviklingen i området i forbindelse med fremtidig byudvikling.

Andre bemærkninger

j. Støj fra anlæg, drift og arrangementer

j1. Der opleves gener fra HOFORs gadearbejde, flaskecontainere, skraldebiler og Distortion.

Københavns Kommunes bemærkninger vedr. j) Støj fra anlæg, drift og arrangementer

Ad j1)

Borgere kan klage over støjende arbejde fra byggepladser udenfor tilladt arbejdstid, støj fra barer, restauranter og lignende, støj fra ventilationer, køleanlæg og lignende, lugt fra restauranter, bagerier, værtshuse og lignende samt støj fra musikarrangementer på <https://www.seerupit.com/klageovervirksomhed/>. Høringssvaret er sendt videre til enhed for støjgener til orientering.

Vedrørende skraldebiler henvises til Teknik- og Miljøforvaltningens bemærkninger under f. Indsatsområde: Støjsvag kørsel og varelevering.

Alle bygge- og anlægsarbejder i Københavns Kommune skal overholde krav til arbejdstider og støjende aktiviteter, som er oplistet i Bygge- og anlægsforskrift i København, december 2016.

k. Sundhed og helbred samt luftforurening

k1. Luftforurening, særligt fra lastbiler, er grund til at reducere den daglige trafik og til indførsel af miljøzoner. Høringssvarene udtrykker generelt bekymring for, at vejstøj og luftforurening er sundhedsskadeligt og kan medvirke til stress. Det er ydermere ikke muligt at restituere efter sygdomsforløb i støjbelastede boliger, og nogle borgere overvejer at flytte på grund af støjbelastningen.

- k2. Danmarks Naturfredningsforening bemærker, at partikelforureningen og støjbelastningen tegner et billede af København som en usund by, hvor byens borgere lever kortere og har et forringet helbred i forhold til det, de ellers kunne have haft, hvis byens transport blev afviklet på en mere hensigtsmæssig måde. Der er ros til planens hovedredskab om at reducere benzin og dieseltrafikken.
- k3. Luftforurening bør tænkes sammen med støjbekæmpelse. Der er generelt tilslutning til elektrificering, som bidrager til reduktion af NO_x, partikler og CO₂.
- k4. Indre By Lokaludvalg spørger ind til hvilke effekter, der forventes i forhold til sundhed.
- k5. Christianshavns Lokaludvalg foreslår, at kommunen bør promovere og støtte facadebeplantning, som både renser luften og isolerer mod støj.
- k6. Beboere har anmodet om at få foretaget konkrete støj- og partikelmålinger på effekterne af den tunge trafik især med fokus på sundhedsfarlige diesel-partikler på Fredensgade.
- k7. Frederiksberg Kommune bemærker, at staten ved implementeringen af initiativer om luftforurening er opmærksom på at fastsætte rammer, der giver kommunerne optimale muligheder for at fremme bekæmpelsen af luftforurening, også i den lokale planlægning.

Københavns Kommunes bemærkninger vedr. k) Sundhed og helbred samt luftforurening

Ad k1-k4)

Teknik- og Miljøforvaltningen ser alvorligt på luftforureningsproblematikken, og både støj og luft indgår som argumenter for at reducere den benzin- og dieseldrevne trafik i kommunen. Luftforurening er ifølge Det Europæiske Miljøagentur det miljøproblem, som isoleret set har de største sundhedsmæssige konsekvenser. Forvaltningen arbejder med luftforurening som en væsentlig parameter i forhold til planlægningen af eksempelvis miljøzoner. Hovedformålet med miljøzonerne i København er at reducere udledningen af CO₂ og luftforurening, og vedrører i København de tunge køretøjer. For uddybning se forvaltningens bemærkninger til afsnit b. Indsatsområde: Reduktion af benzin- og dieseltrafik.

I Handlingsplan for Vejstøj 2018-2023 er der nævnt en række sundhedseffekter, som blandt andet omfatter sygdomme som stress, forhøjet blodtryk og hjerte-kar-sygdomme med

for tidlige dødsfald som følge. Der er henvist til forskningen i handlingsplanens referenceliste. Forvaltningen er enig i, at de sundhedsskadelige effekter af vejstøj er alvorlige.

Ad k5)

Borgerrepræsentationen har d. 10. december 2015 vedtaget politikken Bynatur i København 2015-2025 og d. 26. maj 2016 vedtaget Københavns Kommunes Træpolitik for 2016-2025. Disse politikker bliver gjort konkrete gennem forvaltningens arbejde med nye områder såvel som pleje af eksisterende grønne områder. I lokalplaner arbejdes der blandt andet med at skabe gode forudsætninger for at facader bliver grønne ved nyt byggeri.

Ad k6)

Københavns Kommune foretager ikke luftmålinger, da det er statens ansvarsområde at overholde EU's grænseværdier. Kommune foretager ligeledes ikke støjmålinger, da grænseværdierne er baseret på beregnede værdier.

Ad k7)

Bemærkningen fra Frederiksberg Kommune er taget til efterretning.

1. Lovgivning og regulering af støjkilden

11. Der er gener fra lastbiler i tomgang og støj fra motorcykler samt forslag om, at indsatsen mod motorcykler og ulovlige installationer på køretøjer intensiveres.
12. Der er gener i forbindelse med støj fra racerbiler på Banevingen.

Københavns Kommunes bemærkninger vedr. I) Lovgivning og regulering af støjkilden

Ad 11)

Københavns Kommune vedtog i marts 1990 et tomgangsregulativ, der har til formål at begrænse luftforurening, brændstofforbrug og gener for beboere og forbipasserende. Ifølge regulativet er det forbudt at lade sit køretøj holde i tomgang i mere end ét minut, hvis der ikke er behov for dette. Håndhævelsen af regulativet er en politimæssig opgave og overtrædelse kan straffes med bøde.

Politiet håndhæver ulovlige og støjende installationer på racerbiler og motorcykler.

Teknik- og miljøborgmesteren har taget problematikken om støjende motorcykler videre til politidirektøren ved et møde i marts 2019. Københavns Politi er ligeledes optaget af problematikken og af at finde en måde at håndtere det på.

Ad 11)

Problematikken omkring støjende racerbiler på Banevingen er ny for Teknik- og Miljøforvaltningen og tages til efterretning til det videre arbejde med indretning af Røvsingsgade.