



KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Byens Udvikling

NOTAT

Bilag 3

25. maj 2018

Sagsnr.
2018-0064876

Hvidbog for Handlingsplan for Vejstøj 2018-2023

Dokumentnr.
2018-0064876-4

Mobilitet

Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

EAN nummer
5798009809452

Indhold

Indledning.....	3
Videre proces.....	3
Sammenfattende vurdering.....	3
Høringssvar og forvaltningens bemærkninger	4
Generelle bemærkninger.....	4
Hastighed.....	5
Lovgivning og regulering af støjkilden samt støjfrie dæk.....	6
Vejbelægning.....	7
Støj på udendørs områder, stilleområder og støjskærme.....	8
Trafikplanlægning, forslag til konkrete trafikløsninger og trafiksikkerhed	9
Støj på eksisterende boliger og vinduer.....	10
Tunge køretøjer og busser	11
Sundhed og helbred	12
Lokalplanlægning	13

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 1065 af 12/09/2017), som fastsætter regler for kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af handlingsplaner.

Handlingsplan for vejstøj 2018-2023 har været i offentlig høring i perioden 23. marts – 18. maj 2018.

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

Der er indkommet i alt 27 skriftlige høringssvar, fordelt på 10 lokaludvalg, 2 kommuner, 9 privatpersoner, et trafikudvalg, et miljøpunkt, en trafikforening, en grundejerforening, Metroselskabet og Københavns Politi.

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

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

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.

Sammenfattende vurdering

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

Emnerne i høringssvarene omfatter bl.a. hastighedsnedsættelser, vejbelægning, overordnet trafikplanlægning, støjsvage køretøjer, tung trafik og regulering af støjende køretøjer, støj på udendørs områder og støjafskærmning. Hastighed, vejbelægning og regulering har fået størst opmærksomhed i høringssvarene. Der er et generelt ønske om at igangsætte flere indsatser, som kan bidrage til en hurtigere reduktion af støjen i hele byen. En stor del af høringssvarene indeholder forslag

til lokale indsatser i særligt støjplagede områder. I handlingsplanen er der udpeget 10 vejstrækninger med en hastighedsgrænse på 50 km/t, som har mange boliger og hvor der af hensyn til støj, trafiksikkerhed og tryghed er planlagt at gennemføre hastighedsnedsættelser.

Høringssvarene har ikke givet anledning til ændringer i Handlingsplan for Vejstøj 2018-2023.

Høringssvar og forvaltningens bemærkninger

De specifikke emner i høringssvarene vil blive besvaret tematisk nedenfor. Som bilag til høringssvarene er vedlagt en skematisk oversigt over alle høringssvarene.

Generelle bemærkninger

Generelt er det holdningen, at støjreduktionen i byen går for langsomt, og flere mener, at der er for få indsatser. Der ønskes en større indsats for at reducere den støjende trafik i København. Der efterspørges sammenhæng med Handlingsplan for Grøn Mobilitet i helhedsplanlægningen af trafikken samt helhedstænkning mellem tiltag som støjreducerende asfalt, hastighedsnedsættelser og regulering. Derudover har 6 høringssvar berørt luftforurening.

Forvaltningens bemærkninger

Teknik- og Miljøforvaltningen arbejder generelt for at reducere antallet af køretøjer i Københavns Kommune. Som eksempel undersøger Københavns Kommune p.t. mulighederne for at etablere Østlig Ringvej i samarbejde med Vejdirektoratet. Den forventes at kunne reducere den del af trafikken, der ville have kørt ind igennem de indre dele af København.

Indsatserne om vejbelægning, hastighedsreduktion og støjfrie dæk i støjhandlingsplanen hænger indbyrdes sammen. Teknik- og Miljøforvaltningen arbejder med de forskellige initiativer, som værktøjer til at reducere vejstøjen i København.

Handlingsplan for Vejstøj 2018-2023 bidrager til en reduktion af vejtrafikken i samspil med en bred vifte af andre initiativer fra Kommuneplan 2025, KBH 2025 Klimaplanen, Ren Luft Plan, Handlingsplan for Grøn Mobilitet og Københavns Cykelstrategi 2011-2025.

Forvaltningen vil i det videre arbejde med implementering af handlingsplanen anvende ideer fra høringen, når det er muligt. I planperioden skal der ske en konkret vurdering i forhold til kommunens egne aktiviteter for at opnå størst mulig synergi mellem hensyn til støjreduktion og andre hensyn, fx trafiksikkerhed, klimatilpasning mv. På den baggrund vurderer Teknik- og

Miljøforvaltningen, at de indkomne hørings svar ikke giver anledning til ændringer i handlingsplanen.

Hastighed

(nr. 2, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 17, 18, 20, 21, 22 og 27)

Høringssvarene påpeger, at de savner en generel prioritering og planlægning af hastighedsreduktioner. Nogle ønsker zoner med hastighedsbegrænsning på 30-40 km/t i byen, og et høringssvar nævner, at der ikke er nogen effekt af de opsatte hastighedsmålere. Det påpeges, at man i højere grad bør arbejde med snoede veje end med lige veje. Et høringssvar påpeger, at hastighedsnedsættelser ikke ubetinget er en god ide, da det forsinker trafikken, så trafikken er på strækningen i længere tid og oftere holder for rødt i tomgang. Der stilles spørgsmålstegn ved, hvorfor hastigheden ikke nedsættes på Folehaven, Ellebjergvej, Gammel Køge Landevej og Sydhavnsgade. Herlev Kommune udtrykker ønske om, at der på Frederikssundsvej 211 (Herlev Hovedgade) skal arbejdes med lavere hastighedsgrænse på 50 km/t, som svarer til Herlev Kommunes hastighedsbegrænsning. Derudover ønskes hastighedsdæmpende foranstaltninger, fx i form af indsnævring af Enghavevej, samtænkte løsninger i forbindelse med fodgængerovergang på Jyllingevej, trafiksikkerhed og med støjreducerende asfalt.

Forvaltningens bemærkninger

Generelt har Københavns Kommune et ønske om at nedsætte hastighedsgrænsen i boligområder til 40 km/t. Der er løbende i dialog med Københavns Politi om at udbrede de zoner, der allerede i dag er etableret bl.a. på Ydre Østerbro og i Indre By.

Det er forvaltningens erfaring, at hastighedsviserne har en positiv effekt på hastigheden. Det er dog ikke nogen garanti for, at ingen kører for hurtigt. Rejsetiden bliver kun marginalt ændret ved ændring af hastighedsgrænsen. Det afgørende er samspillet mellem signalerne. Teknik- og Miljøforvaltningen vil i forbindelse med en ændring af hastighederne samtidig indstille signalerne, så der i størst muligt omfang etableres grønne bølger. I forhold til forslag om snoede veje er det Københavns Kommunes intention at planlægge vejene med tiltag, som kan reducere hastigheden, herunder prioritering af korte vejstrækninger og indretning af vejene. Det er ikke muligt i alle planer, da nogle områder kan være underlagt et stramt arkitektonisk greb.

Der er i støjhandlingsplanen blevet prioriteret de vejstrækninger, hvor det er vurderet, at flest boliger får glæde af en hastighedssænkning. Vejene, der er nævnt i høringssvarene er veje på det helt overordnede vejnet, hvor det i denne omgang er prioriteret at fastholde 60 km/t på Folehaven, Ellebjergvej og Gammel Køge Landevej.

For ca. et år siden blev hastighedsgrænsen på Sydhavnsgade ændret fra 70 km/t til 60 km/t. Sydhavnsgade er en del af det helt overordnede

vejnet, og er en meget central ind- og udfaldsvej fra København. Der er ikke aktuelle planer om at hastighedsgrænsen skal sænkes yderligere. Der er de sidste år gjort en del på strækningen på Enghavevej for at fredeliggøre den. Hastighedsbegrænsningen er ændret fra 60 km/t til 50 km/t, og der er etableret signalanlæg ved Baunehøjhallen. Ønsket om en generel indsnævring af Enghavevej til et spor, kræver en større trafikale analyse, der ligger udenfor støjhandlingsplanens rammer.

Der arbejdes på at finde penge til ændring af fodgængerfeltet på Jyllingevej. Jyllingevej og Frederikssundsvej er i Handlingsplan for Vejstøj udpeget som en af de strækninger, hvor Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker at nedsætte hastighedsgrænsen fra 60 km/t til 50 km/t.

Lovgivning og regulering af støjilden samt støjfrie dæk

(nr. 4, 5, 7, 11, 12, 14, 15, 16, 21 og 22)

Høringssvarene indeholder blandt andet forslag om at lette afgiften på køretøjer med alternative drivmidler, herunder gas-, brint- og eldrevne biler. Derudover er der forslag om at benytte miljøzoner, roadpricing og p-afgifter til at regulere typen af køretøjer og dermed vejstøjen, og til at reservere veje eller kørebaner tæt på boliger til støjsvage køretøjer.

Tre høringssvar omhandler støjsvage dæk, og der foreslås en ordning, hvor det er økonomisk fordelagtigt at køre med støjsvage dæk.

Desuden bør Københavns Kommune stille krav til støjilderne, så støjforurenere betaler. Motorcykler har fået fokus i høringssvarene, og Københavns Kommune opfordres til at håndhæve lovgivningen, så der lovgives mod støjende køretøjer.

Det foreslås at opretholde og udvide den offentlige transport.

Forvaltningens bemærkninger

Trafikplanlægning i Københavns Kommune har afsæt i en helhedstænkning i forhold til, at det skal være nemt, sundt og effektivt at bevæge sig rundt samtidig med, at byens sammenhængskraft sikres. Det betyder, at god fremkommelighed og udnyttelse af pladsen i byen især skal opnås gennem et højt serviceniveau i den kollektive trafik og gode forhold for cyklister og gående. Den bil- og varetrafik, der stadig er nødvendig for byens sammenhængskraft, skal i videst muligt omfang foregå i de rene mulige køretøjer, ligesom den skal optimeres, bl.a. gennem signalstyring og hastighedsgrænser. Hovedformålet med den nuværende miljøzone i København er at reducere luftforurening med partikler fra tunge køretøjer som lastbiler og busser i byen. Dette gennem at stille krav om montering af filtre på køretøjer, som ikke lever op til emissionskrav i euronorm 4, ved at stille krav til køretøjernes emissioner. En ændring af den eksisterende miljøzone kræver ændringer i loven om miljøzoner. Københavns Kommune har ikke p.t. planer om at etablere en

miljøzone med krav til støj, hvorfor forslaget om støjzoner tages til efterretning.

Det er Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering, at varig reservering af vejbaner til særlige drivmidler ikke er muligt at gennemføre inden for lovgivningens rammer. Forslaget om forsøgsordninger med reservering af særlige kørebaner er dog taget til efterretning. Støjdæmpning gennem fremme af elbiler m.v. er kun effektiv ved hastigheder op til 40 km/t. Hvis hastigheden er højere, vil det være dækkene, som støjer.

Handlingsplan for Vejstøj 2018-2023 indeholder en indsats om, at alle Københavns kommunes køretøjer skal leve op til EU's krav til støjfrie dæk.

Vejbelægning

(nr. 6, 7, 9, 10, 11, 12, 15, 17, 18, 20, 21 og 22)

Høringssvarene omhandler støjreducerende vejbelægning. Der er ønsker om prioritering af særlige vejstrækninger, herunder Jyllingevej, Ring 2 og Amagerbrogade fra lokaludvalgs og borgeres side, og fire høringssvar opfordrer til at igangsætte forsøg med drænasfalt og til at tænke asfaltløsninger sammen med klimatilpasning. Udlægningen af støjreducerende asfalt går for langsomt og bør lægges, hvor det kommer flest boliger til gode, og ikke kun ved genopretning af vejene.

Forvaltningens bemærkninger

Renoveringsbehovet på kommunens veje overstiger de midler, Teknik- og Miljøforvaltningen har til rådighed, hvilket betyder, at vejene i dårligst stand prioriteres højest. Derudover er vejvedligeholdelsesarbejderne koordineret således, at trafikken kan afvikles optimalt. Der kan ikke igangsættes større renoveringsarbejder uden have koordineret grundigt med omkringliggende større anlægsprojekter, fx et klimaprojekt.

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 køretøjer.

Om strækningen er egnet til støjreducerende slidlag eller ej, har ikke direkte betydning for prioriteringen. Hastigheden er højest på de mest trafikerede veje og på den måde indgår både årsdøgnstrafikken og hastigheden indirekte i prioriteringen, da disse faktorer sammen med tilstanden er grundstenene i prioriteringen.

For Amagerbrogade, Jyllingevej, Frederikssundsvej, HC Andersens Boulevard, Vejlands Allé, Center Boulevard, Ørestad Boulevard, Røde Mellemsvej, Englandsvej, Amager Boulevard, Ring 2, Borups Allé, Frederikssundsvej, Nordre Fasanvej, Tagensvej og Frederiksborgvej, som alle er nævnt i høringssvarene gælder, at

hastigheden er over 40 km/t, hvilket vil resultere i støjreducerende slidlag i forbindelse med renovering.

Drænasfalt anvendes ikke som slidlag, da kendskabet ikke er tilstrækkeligt. Der planlægges et forsøg med drænasfalt/permeabel belægning, som skal give Teknik- og Miljøforvaltningen den fornødne erfaring med denne type belægning i fremtiden. Herved kan der opsættes kriterier for anvendelse af drænlag. Københavns Kommune arbejder med at gennemføre klimatilpasningsprojekter og koordinerer og samtænker dette med lokalplaner og byfornyelsesprojekter i den udstrækning, det er muligt.

Støj på udendørs områder, stilleområder og støjskærme

(nr. 3, 7, 9, 17, 18, 22, 23, 24 og 25)

Der ønskes svar på, om støjniveau i parker er målt eller beregnet. Høringssvarene udtrykker desuden ønske om at pleje af grønt i parker og etablering af træer ved parkeringspladser indarbejdes i forbindelse med reducere af trafikstøj, da det har betydning for støjniveauet. Københavns Kommune bør desuden overveje at lave ordensregler for aktiviteter i parker, så der opretholdes stille steder i byen, eventuelt ved udpegning af stilleområder.

Der er forslag om at støjskærme anlægsprojekter og vedligeholdelsesprojekter.

Konkret ønskes forbedring af støjskærme ved Nordhavnsvej i form af støjskærmsmateriale på inderside af Nordhavnstunnellen.

Grænseværdien på 58 dB overskrides ved eksisterende boliger på grund af nyanlæg af vej i forbindelse med etablering af Nordhavnsvej.

Forvaltningens bemærkninger

Støj i støjkortlægningen er beregnet på baggrund af trafikdata, omkringliggende overflader og statistisk vejrdato efter Miljøstyrelsens retningslinjer.

Borgerrepræsentationen har vedtaget en politik for bynatur i København den 10. december 2015 og en træpolitik for 2016-2025 den 26. maj 2016. Disse politikker bliver gjort konkrete gennem forvaltningens arbejde med nye områder såvel som pleje af eksisterende grønne områder. Beplantning dæmper ikke støjen i sig selv, men påvirker menneskers opfattelse af støj fra især veje, fordi lydene fra bladenes rislen blander sig med lyden fra vejtrafik. Det er Københavns Politi, som regulerer såkaldte selvbestaltede arrangementer, festen i gaden, gadeorden 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.

Støjhandlingsplanen indeholder ikke prioritering af stilleområder, men en indsats om at tilvejebringe viden om, hvordan man kan arbejde med støjfrie miljøer og opfattelsen af støj i lokalplanlægningen fremover. Teknik- og Miljøudvalget har pålagt Teknik- og Miljøforvaltningen med inddragelse af andre relevante forvaltninger at udarbejde en drøftelsessag om retningslinjer for støjpolitik for Københavns Kommune. Denne forventes fremlagt til politisk behandling i udvalget i 2018.

I mange større anlægsprojekter (fx Nordhavnsvejen og metroen) etableres der afskærmning. I forhold til afskærmning af strækninger for transport til og fra projekterne vil afskærmning sjældent være en brugbar løsning bl.a. på grund af de ringe pladsforhold i byen.

I forbindelse med detailprojekteringen af Nordhavnsvej – og særligt tilslutningsanlægget blev alternative støjafskærmninger undersøgt. Bl.a. blev der beregnet på effekten af lydabsorberende paneler på rampevæggene. Det fremgik heraf, at panelerne er uden betydning for støjforholdene i boligområdet.

Det er ikke korrekt, at den anbefalede grænseværdi på 58 dB overskrides som følge af nyanlæg af vej i forbindelse med etablering af Nordhavnsvejen.

Det fremgår af støjkortlægningen i forbindelse med undersøgelserne af Nordhavnsvej, at trafikstøjen ved Strandvængets boliger før igangsætning af anlægsarbejdet for Nordhavnsvej er konstateret at ligge i intervallet L_{den} 60-65 dB (Københavns Kommune 2011).

Uden etablering af Nordhavnsvejen ville trafikstøjen ved Strandvængets boliger stige yderligere til L_{den} 63-68 dB (jf. VVM-undersøgelsen). Etablering af Nordhavnsvejen med de planlagte støjskærme indebærer imidlertid, at støjen ved disse boliger reduceres til L_{den} 58-63 dB.

Sammenfatning af resultaterne fra støjkortlægning før og efter anlæg af Nordhavnsvej:

Boliger ved Strandvænget og Svanemøllegårdens facade mod Nordhavnsvejen: Etablering af Nordhavnsvejen medfører mindre vejstøj, fordi trafikken på Strandvænget reduceres og støjen fra Nordhavnsvejen dæmpes af tunnel og støjskærme.

Svanemøllegårdens facader ved Strandvejen og facader på Strandvejen 59: Etablering af Nordhavnsvejen er uden betydning for den fremtidige trafikstøj fordi det er trafikken på Strandvejen og Ryvangs Allé, der er dominerende.

Trafikplanlægning, forslag til konkrete trafikløsninger og trafiksikkerhed

(nr. 2, 12, 15, 16, 17, 18, 20 og 21)

Høringssvarene spørger ind til eller savner helhedstænkning i trafikplanlægningen eller har generelle og konkrete ønsker til trafikplanlægningen og trafiksikkerheden. Kgs. Enghave Lokaludvalg ønsker at indsnævre Enghavevej til to spor, så der kun afvikles trafik i sporene længst væk fra bebyggelsen. Der savnes desuden mere fokus på trafiksikkerheden blandt andet ved fodgængerovergangen på Jyllingevej ved Krogebjerg. Her efterspørges en samtænkt løsning, hvor trafiksikkerhed, hastighed og støjreducerende asfalt tages i betragtning.

Forvaltningens bemærkninger:

Hovedformålet med trafikplanlægningen i Københavns Kommune er at gøre det nemt, sundt og effektivt at bevæge sig rundt i byen, samtidig med at byens sammenhængskraft sikres. Dette sker blandt andet ved investeringer i den kollektive trafik som f.eks. busser, metro samt cykelinfrastrukturen.

I de senere år er der igangsat mange tiltag for at forbedre Enghavevej. Hastighedsbegrænsningen ændret fra 60 km/t til 50 km/t, og der er etableret signalanlæg ved Baunehøjhallen. Ønsket om en generel indsnævring af Enghavevej til et spor kræver en større trafikal analyse, der ligger udenfor støjhandlingsplanens rammer.

Der arbejdes på at finde penge til ændring af fodgængerfeltet på Jyllingevej. Jyllingevej er i Handlingsplan for Vejstøj 2018-2023 udpeget som en af de strækninger, hvor Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår at nedsætte hastighedsgrænsen fra 60 km/t til 50 km/t.

Støj på eksisterende boliger og vinduer

(nr. 7, 15, 17, 20, 22 og 25)

Generelt udtrykker høringssvarene et ønske om færre lydruder og støjskærme, da de virker som symptombehandling og ikke mindsker støjproblematikken ved kilden. Støjskærme skæmmer byen og bør anvendes i begrænset omfang.

Der ses dog positivt på, at der arbejdes videre med vinduer i byggesagsbehandlingen og i Område- og Byfornyelsen for at beskytte de støjplagede borgere. Et høringssvar udtrykker et ønske om, at almene boliger bør kunne søge tilskud til lydisolering af vinduer. Støjpuljer bør også omfatte og kunne søges til nyere boliger.

Forvaltningens bemærkninger:

Det er et mål i Fællesskab København, Teknik- og Miljøforvaltningens vision for 2025, at skabe en sammenhængende by. Derfor er det ikke et mål i sig selv at arbejde med støjskærme, men det kan være nødvendigt at anvende støjskærme i enkelte tilfælde for at skærme og beskytte de bagvedliggende funktioner.

Lydruder og lydisolerende oplukkelige vinduesløsninger anvendes udelukkende for at beskytte de indendørs opholdsrum mod sundhedsskadelig støj, og beskytter ikke udendørs. Handlingsplan for

Vejstøj 2018-2023 indeholder en indsats om at tilvejebringe viden om udendørs støj, og hvordan der fremadrettet kan arbejdes med opfattelsen af støj og støjfrie miljøer i Københavns Kommunes lokalplaner.

Almene Boliger har mulighed for at søge støtte gennem landsbyggefonden til renoveringsprojekter. Et sådant projekt kan også indeholde støjisolering. Byfornyelsesloven giver kun mulighed for at give støtte til private ejerboliger.

Det eksisterende byggeri reguleres efter de regler, som var gældende, da byggeriet fik byggetilladelse. Derfor kan det være en udfordring at støjsikre den eksisterende boligmasse. Her arbejder støjhandlingsplanen med at nedsætte hastigheden på udvalgte strækninger, der har behov for nedsat hastighed i forhold til trafiksikkerhed, tryghed og støj. Fra 1984 krævede bygningslovgivningen, at bygherrer skulle sikre et lavt støjniveau indendørs fra trafik ved etablering af lydvinduer, hvor det er nødvendigt. Derfor burde nyere boliger ikke have behov for lydisolerende vinduer.

Tunge køretøjer og busser

(nr. 5, 11, 12, 15, 16 og 22)

Høringssvarene omhandler støj fra busser og anden tung trafik og henstiller generelt til en reduktion af den tunge trafik. Der er et konkret forslag til supplerende af støjhandlingsplanen om, at der ved anlæg af ny vej eller en væsentlig omlægning af en eksisterende vej gennem et boligområde ved drift altid skal overholdes en vejledende grænseværdi af antallet af køretøjer, som er givet ved en forudgående prognose.

To af høringssvarene indeholder konkrete forslag om reduktion af antallet af spor på Webersgade samt planlægning af bussporet væk fra bebyggelsen. Busruterne gennem Webersgade ses som unødvendige. Indre By Lokaludvalg ønsker desuden miljørigtig transport til krydstogtskibe.

Der deles desuden det synspunkt, at fjernelse af busslusen på Holmen var en fejl.

Forvaltningens bemærkninger

Som grundlag for "Handlingsplan for vejstøj 2018-2023" har Københavns Kommune fået udarbejdet en kortlægning af trafikstøjen gældende for 2017. Kortlægningen omfatter alle betydende kommuneveje og alle statsveje inden for kommunegrænsen. Denne støjkortlægning er et øjebliksbillede for 2017. Da kortlægningen blev afsluttet sommeren 2017, hvor fx det nye anlæg af Nordhavnsvejen ikke var åbnet. Det er derfor valgt, at det oprindelige vejanlæg lægges til grund for beregningerne.

Ved næste støj kortlægning, som kommer i 2022, vil Nordhavnsvejen indgå med den trafik, der forekommer på det tidspunkt.

Teknik- og Miljøforvaltningen arbejder løbende på at reducere mængden af tung trafik i København. Åbningen af Nordhavnsvejen har fx betydet, at en stor del af trafikken fra Nordhavnen kører nord ud af byen.

Webersgade er en af de meget centrale udfaldsveje i København og indgår i det overordnede vejnet. Der er ikke umiddelbart planer om at ændre på det.

I forbindelse med etableringen af ”Den kvikke vej”, hvor busserne på Fredensbro kører i midten af vejen, blev det nødvendigt at få busserne ud i yderste spor. Det skyldes den store ombygning i Fredensbro og Fredensgade og videre ud af byen, hvor busserne nu kører i de to spor midt på vejen. Allerede ved krydset ved Sølvgade, Øster

Farimagsgade og Webersgade skal busserne lægge sig over i venstre kørespor, fordi de efter krydset ved Øster Søgade skal ind i de særlige busbaner, hvor kun busser må køre ind på Fredensbro.

Forslaget om miljørigtig transport til krydstogtskibe er taget til efterretning.

Efter nedlæggelsen af busslusen på Holmen er der gennemført tællinger i maj, august og oktober 2016 for at dokumentere trafikens udvikling. Evalueringen blev fremlagt Teknik- og Miljøudvalget den 27. november 2017, som på denne baggrund besluttede, at busslusen på Danneskiold-Samsøes Allé, Holmen nedlægges endeligt. Nedlæggelse af busslusen har medført en begrænset stigning i trafikken internt mellem Christianshavn og Holmen, men ikke ind og ud af området som helhed. Forvaltningen vil udarbejde et budgetnotat til forhandlingerne om Budget 2019 om forlængelse af cykelsti, hastighedsnedsættelse, skiltning, afsætningsforhold ved Christiania, tællinger og opfølgning.

Sundhed og helbred

(nr. 8, 11, 15, 16 og 22)

Indre By Lokaludvalg efterspørger, at der afsættes midler til undersøgelse af fraflytningsfrekvens på udsatte vejstrækninger.

Høringssvarene efterspørger de effekter, som forventes i forhold til sundhed som følge af vejstøj, og enkelte mener, at handlingsplanen er for uambitiøs i forhold til sundhedsskadelige virkninger.

Et høringssvar påpeger, at boliger på Strandvænget ikke overholder gældende grænseværdier, og at de ikke ville kunne bygges i dag på grund af støjen fra Nordhavnsvej.

Forvaltningens bemærkninger

Det er ikke en del af den lovpligtige støjhandlingsplan at undersøge fraflytning som følge af støjpåvirkninger. Teknik- og Miljøforvaltningen har taget forslaget om at afsætte midler til dette til efterretning.

Teknik- og Miljøforvaltningen er meget opmærksomme på de sundhedsskadelige helbredseffekter. Forskning viser, at trafikstøj kan give stress og sygdomme som forhøjet blodtryk og hjerte-kar-sygdomme med for tidlige dødsfald til følge. Disse helbredseffekter tages meget alvorligt, og er grundlæggende for, at Københavns Kommune arbejder på at nedbringe antallet af støjbelastede boliger gennem indsatserne i støjhandlingsplanen. I Handlingsplan for Vejstøj 2018-2023 er disse sundhedseffekter nævnt, og der er henvist til forskningen i handlingsplanens referenceliste.

Det er korrekt, at støjniveauet ved boligerne i Strandvænget overstiger 58 dB, både med og uden anlæg af Nordhavnsvej. Det er gældende for ca. 135.000 boliger i København – eller 45 % af den samlede boligmasse i byen. Det fremgår af støjkortlægningen i forbindelse med undersøgelserne af Nordhavnsvej, at trafikstøjen ved Strandvængets boliger før igangsætning af anlægsarbejdet for Nordhavnsvej er konstateret at ligge i intervallet L_{den} 60 og 65 dB (Københavns Kommune 2011). Se desuden uddybning af dette under temaet ”Støj på udendørs områder, stilleområder og støjskærme”.

Lokalplanlægning

(nr. 17, 19 og 25)

Et høringssvar skriver om, at der dispenseres fra gældende støjplan i lokalplaner og i kommuneplanen ved nye boliger.

Et savner forklaring på regler for støj på opholdsarealer, på altaner og indendørs og stiller forslag om eftermålinger eller tilsyn på nybyggede boliger i byggesagsbehandlingen.

Det påpeges desuden, at indsatsen omkring analyse af lokalplaner kan være et godt værktøj til at opnå viden om støjmiljøer.

Forvaltningens bemærkninger

Krav i Kommuneplan 2015 er inspireret af Miljøstyrelsens vejledning og indarbejdes i lokalplaner. Støjhandlingsplanen har ikke handlepligt og skal betragtes som en visionsplan. Der er således ikke tale om dispensation.

Der vil ikke være støjkrav til boligers altaner på nye boligbyggerier, så længe boligerne har adgang til tilstrækkeligt støjbeskyttet friareal. Hvis altanerne er støjbelastede, kan de ikke regnes med som friareal. Det er vanskeligt at håndhæve dette krav for etablering af altaner på allerede støjbelastede boliger, da det vil betyde, at mange boliger ikke kan få tilladelse til nye altaner.

Der foretages tilsyn som en del af byggesagsbehandlingen. I forbindelse med byggesager bliver vinduesløsninger desuden dokumenteret med støjmålinger og -beregninger.