



KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Center for Miljø

NOTAT

26.01.2011

Sagsnr.
2011-12947

Dokumentnr.
2010-866555

Sagsbehandler
Karen Forsting

Hvidbog for høring af forslag til støjhandlingsplan 2013

Februar 2011

Trafik og VVM

Njalsgade 13
Postboks 259
2300 København S

Telefon
3366 3184

E-mail
Z83S@tmf.kk.dk

Indledning	3
Den videre proces	3
Sammenfattende vurdering	4
Resume og vurdering af indkomne høringssvar	4
Generelt om handlingsplanen	4
Ambitiøs målsætning	4
Støjkilder omfattet af støjhandlingsplanen	4
Støjhandlingsplanen omfattet af ”Lov om Miljøvurdering af planer og programmer”	5
Generel støjhandlingsplan	5
Nye boliger	5
Videncenter for støjbekæmpelse	6
Bemærkninger af praktisk karakter	6
Støjafskærmning	6
Facadeisolation	6
Støjsvage køretøjer/dæk	7
Tung trafik	8
Transportstruktur	9
Trafikplanlægning og hastighed	11
Vejbelægning	13
Marbjergvej	13
Fortegnelse over samtlige høringssvar	15

Indledning

Københavns Kommune har udarbejdet et Forslag til Støjhandlingsplan 2013. Støjhandlingsplanen er udarbejdet efter Støjbekendtgørelsen, som fastsætter regler for kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af handlingsplaner.

Støjhandlingsplanen har været i offentlig høring i perioden 29. september 2010 - 29. november 2010.

I høringsperioden blev støjhandlingsplanen præsenteret på to offentlige møder arrangeret af Det Økologiske Råd i samarbejde med henholdsvis Østerbro Lokaludvalg og Indre By Lokaludvalg. På disse møder har der været paneldebat med politikere. Støjhandlingsplanen blev ligeledes præsenteret på et borgermøde arrangeret af Vanløse Lokaludvalg, og der er givet en kort præsentation af støjhandlingsplanen på Christianshavns Lokaludvalgs månedlige borgermøde under høringer.

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

Der er indkommet i alt 41 skriftlige bemærkninger, fordelt på 3 kommuner, 11 lokaludvalg, 1 lokalråd, 6 organisationer/foreninger, og 20 privatpersoner.

Mange af de fremkomne bemærkninger omhandler samme forhold, hvorfor det er valgt at udarbejde en samlet besvarelse. Resumé af høringssvar og kommunens vurderinger er samlet i afsnit om ”Resume og vurdering af indkomne høringssvar”.

Alle kommunens vurderinger er angivet med *kursiv*.

Den videre proces

Når Hvidbogen er tiltrådt af Borgerrepræsentationen, vil den blive sendt til dem, der har fremsendt bemærkninger. Samtlige høringssvar kan ses på www.blivhoert.kk.dk/hoering/st-jhandlingsplan.

Sammenfattende vurdering

Høringen har vist, at der er stor offentlig interesse i støjhandlingsplanen og trafikstøj generelt.

Emnerne i høringssvarene omfatter primært støjafskærmning, facadeisolation, støjsvage køretøjer/dæk, tung trafik, transportstruktur, trafikplanlægning/hastighed og støjdæmpende asfalt. De 4 sidste emner er der størst fokus på.

Det er forvaltningens vurdering, at de konkrete forslag ikke skal indarbejdes i støjhandlingsplanen, da der i implementeringsperioden skal ske en konkret vurdering i forhold til kommunens andre aktiviteter for at opnå størst mulig synergi. På den baggrund vurderer forvaltningen, at de indkomne høringssvar ikke giver anledning til ændringer i støjhandlingsplanen.

Resume og vurdering af indkomne høringssvar

Resumé og vurdering af indkomne bemærkninger er samlet under 8 generelle overskrifter, 7 overskrifter af praktisk karakter samt én overskrift der specifikt omhandler Marbjergvej.

Generelt om handlingsplanen

Ambitiøs målsætning

Generelt fremgår det af mange høringssvar, at målsætningen "...at alle københavnere skal kunne sove i fred fra sundhedsskadelig trafikstøj" er for ambitiøs i forhold til den planlagte indsats.

Københavns Kommune er opmærksom på det modsætningsfyldte i den ambitiøse målsætning contra omfanget af beskrevne støjdæmpende indsatser. Kommunen vil fortsat følge op på målsætningerne hvert år i Københavns Kommunes Miljøregnskab. Kommunen vil ligeledes arbejde videre med at opfylde målsætningen og finder, at vi i støjhandlingsplanen har et godt grundlag for det videre arbejde.

Støjklender omfattet af støjhandlingsplanen

I enkelte bemærkninger udtrykkes undren over at støjklender som havemaskiner, koncerter og forlystelser mv ikke er omfattet af støjhandlingsplanen.

Støjhandlingsplanen - som beskrevet i Støjbekendtgørelsen - omfatter støj fra trafik anlæg og virksomheder der er omfattet af IPPC-direktivet. Støjhandlingsplanen omhandler således ikke støj fra private havemaskiner mv. Støj fra fx koncerter, restaurationer og forlystelsesparker reguleres af Miljøbeskyttelsesloven. Der arbejdes på at reducere støjgenerne i henhold til Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier.

Støjhandlingsplanen omfattet af "Lov om Miljøvurdering af planer og programmer".

Svanemøllegruppen har behov for at få uddybet hvorfor kommunen mener, at Støjhandlingsplanen ikke er omfattet af "Lov om Miljøvurdering af planer og programmer".

Endvidere spørger Indre By Lokalråd hvorfor der er fravalgt at udarbejde VVM på de foreslåede indsatser til støjdemping.

Støjhandlingsplanen vil ikke fastlægge rammer for fremtidige anlægsstilladelser til projekter, der er omfattet af miljøvurderingslovens bilag 3 og 4, hvorfor Københavns Kommune har vurderet at støjhandlingsplanen ikke er omfattet af lov om miljøvurdering af planer og programmer.

Generel støjhandlingsplan

En del hørings svar anfører at støjhandlingsplanen er for generel. Der savnes beskrivelser af konkrete indsatsplaner for støjdemping på bydelsniveau.

Indsatsområder til støjdemping indgår i kommunens planlægning. Så længe der ikke bevilges midler til indsatsområder, vil det ikke være muligt at planlægge/offentliggøre omfang af indsatsområder.

Efter vedtagelse af støjhandlingsplanen vil kommunen arbejde videre med implementering af initiativer indenfor handlingsplanens fokusområder.

Nye boliger

Kongens Enghave Lokalråd og Tung Trafik Gruppen Island Brygge undrer sig over at der bygges boliger på meget støjbelastede arealer.

I Københavns Kommune er der retningslinjer for forebyggelse af støjgener ved nye boliger. Retningslinjerne sikrer at der ikke må bygges nye boliger hvor støjen på facaden er mere end 68 dB. Når støjen på facaden er mere end 58 dB stilles der krav til det indendørs støjniveau, både når vinduerne er lukkede og når vinduerne er på klem. Samtidig skal det sikres at boligerne har adgang til udeopholdsarealer hvor støjen er mindre end 58 dB. Det er kommunens vurdering at disse retningslinjer sikrer at støjforholdene er tilfredsstillende ved i alle nye boliger.

Videncenter for støjbekæmpelse

Indre By Lokaludvalg og Trafikforeningen Webersgade savner et videncenter hvor borgere og entreprenører mv. kan hente informationer om støj og støjdæmpning.

Kommunen mener ikke at et videncenter er en kommunal opgave. Boligejere og andre kan til enhver tid rette henvendelse til kommunen for besvarelse af spørgsmål på støjområdet.

Miljøstyrelsen har på deres hjemmeside en del information om trafikstøj og støjdæmpning. Her er både lovstof men også gode råd og vejledninger om dæmpning af trafikstøj.

Bemærkninger af praktisk karakter

Støjafskærmning

Der er ca. 17 % af høringsssvarene som omhandler støjafskærmning. En del hørings svar peger på muligheder for at opsætte støjskærme langs meget trafikerede veje. Bispebjerg Lokaludvalg anbefaler at der opsættes skærme langs fx Lyngbyvejen. Østerbro Lokalråd anbefaler at det undersøges om der kan anvendes midterrabatskærme og autoværnskærme.

Det er Københavns Kommunes vurdering, at det ikke er en god idé at opsætte større strækninger med støjskærme i byen, da disse bliver barrierer for færdsel - især for cyklister og gående.

Lyngbyvej er en statsvej, hvorfor Vejdirektoratet er ansvarlig herfor. Københavns Kommune opsætter støjskærme som en del af Nordhavnsvejprojektet langs den del af Lyngbyvej, som er påvirket af Nordhavnsvej.

Lokal støjafskærmning af udendørs lege- og opholdsarealer ved skoler og daginstitutioner indgår som mulige initiativer i støjhandlingsplanen.

Facadeisolation

Flere hørings svar omhandler facadeisolation, hvor vinduer mod trafikerede veje udskiftes til lydisolerende vinduer. Der opfordres bl.a. til støjpartnerskaber i stil med Folehave-projektet, hvor boliger facadeisoleres i et partnerskab mellem boligejere og Kommunen. Nørrebro Lokaludvalg anbefaler at der igangsættes en 100% finansieringsordning for meget støjbelastede boligejendomme i kommunen.

Kongens Enghave Lokaludvalg peger på at Ellebjerg Skole bør prioriteres i forbindelse med skolerenoveringer.

Københavns Kommune vil gerne deltage i projekter til facadeisolering af boliger, men der er pt ikke bevilget midler til det. Det er også en af årsagerne til at temaet støjparterskaber ikke har fået en mere central placering i støjhandlingsplanen.

Tiltag på støjramte skoler koordineres med genopretningsplanen for skoler, således at støjplagede skolefacader om muligt kan facadeisoleres og således sikre et lavere støjniveau fra trafik i undervisningslokaler.

Støjsvage køretøjer/dæk

I høringsvarene er der fokus på indsatser til støjsvage køretøjer/dæk - her er omtalt muligheden for at lade kommunale køretøjer være el- eller brint-drevne. Der er forslag om at gøre støjsvage dæk billigere end almindelige dæk. Der er forslag til afgifter på støjende køretøjer (fx gennem bilsyn) samt afgifter på ældre/støjende køretøjer når de passerer en evt. betalingsring. Det foreslås, at nye køretøjer typegodkendes, og at der heri indgår støjemission. Det foreslås endvidere at det gøres endnu mere attraktivt at benytte elbiler, fx gratis p-pladser.

En del bemærkninger omfatter motorcykler som en særlig støjgene og det foreslås at det gøres muligt at straffe motorcyklister som støjer unødigt.

Kommunen arbejder på at understøtte udvikling- og anvendelse af eldrevne køretøjer, så de på sigt kan blive mere fordelagtige at anvende. Det er ikke muligt på kommunalt niveau at afgiftsregulere benzin- og dieseldrevne køretøjer eller støjende dæk. Det er primært statens ansvar. Til kommunens egen drift anvendes flere eldrevne køretøjer og der igangsættes et projekt om mindre støjende dæk til kommunens egne køretøjer. Målsætningen for Kommunens bilpark er at 85% af kommunens personbiler kører på el eller brint i 2015.

Kommunens p-pladser til eldrevne køretøjer er afgiftsfrie. Kommunen arbejder sammen med private parter på at sikre infrastruktur for el- og brintbiler i København.

Det er politiets opgave at gribe inde overfor køretøjer og kørsel som ikke overholder loven. Kommunen ville se positivt på en ordning, hvor støj som parameter kunne indgå i miljøzonen, men det vil kræve lovændringer.

Tung trafik

Støjkrav i udbud

Der er ønsker om at støjen fra tung trafik nedsættes, fx i udbud af buskørsel/renovationskørsel/taxikørsel.

Københavns Kommune søger altid at opnå det bedst mulige miljøhensyn i sine udbud, som står i forhold til pris og service.

I udbud af renovationsordninger indgår støjhensyn med fx tidsrestriktioner og krav til renovationskøretøjers støjniveau.

Trafikselskabet Movia udbyder bustrafik i Københavns Kommune. Movia har klare og veldefinerede krav til bussernes emissioner, herunder også krav til maksimalt acceptabelt støjniveau.

Tung Trafik

Tung Trafik Borgergruppen Islands Brygge håber på en implementering af "Det Røde Rutenet" for tung trafik.

Der har været stor politisk debat om den tunge trafik i København i de seneste år. På den baggrund har kommunen udarbejdet en strategi for tung trafik med 12 forskellige konkrete tiltag. Hovedformålet med strategien er at begrænse den tunge trafik i Københavns Centrum og samle den tunge trafik på det overordnede vejnet - det såkaldte Røde Rutenet. Kommunen arbejder på at lede den tunge trafik fra Nordhavnsområdet mod nord ad Ring 2 (Strandvænget-Strandvejen-Tuborgvej) i stedet for gennem Indre By. Når Nordhavnsvej åbner i 2015 ændres Ring 2, så den forløber af Lyngbyvej-Nordhavnsvej. Dette tiltag afventer lige nu politiets godkendelse. Det anbefalede rutenet er netop nu ved at gennemgå en miljøvurdering. Gennemførelsen af 'Det Røde Rutenet' afhænger af resultaterne af denne vurdering.

Kommunen har netop fået støtte fra Trafikstyrelsens Grønne Trafikpulje til at udarbejde et koncept for grøn varelevering til indre by, hvor varerne fra store lastbiler omlastes til el-varebiler på en omlastningscentral i udkanten af byen. Tiltaget er primært rettet mod mindre butikker med mange små leverancer fra mange forskellige leverandører.

Tung trafik om natten

Der er generelt modstand imod forslag om tung trafik om natten (varelevering og skraldebiler).

Mere støj om natten er i modstrid med Københavns Kommunes målsætninger i Miljømetropolen. Mere varelevering om natten vil skabe mere lastbiltrafik om natten og dermed mere generende støj.

Kommunen har generelt ikke mulighed for at hindre varelevering om natten, men i praksis er det ikke muligt at overholde støjkravene for virksomheder ved varelevering om natten, hvis der er boliger i nærheden.

Kommunen kan desuden gennem regulering af brugen af offentlige arealer have indflydelse på tidspunkter for varelevering. Fx gennem standsningsforbud. Der er eksempler på forretninger, der af disse årsager får leveret varer om natten.

Transportstruktur

Kollektiv transport

Generelt er der mange bemærkninger om at styrke den kollektive trafik, så der anvendes offentlig transport i højere grad. Brønshøj-Husum Lokaludvalg anbefaler etableringen af metroanlæg i området omkring Frederikssundsvej. Parkeringsfaciliteter i forbindelse med kollektiv trafik samt lavere billetpriser i den kollektive trafik fremgår endvidere som fokusområder. En borgergruppe foreslår en udvidelse af parkeringszonen.

Husejerforeningen ved Øster Farimagsgade (kartoffelrækkerne) og Trafikforeningen Webersgade foreslår eldrevne kollektive transportmidler på Webersgade. Førstnævnte opstiller en detaljeret model for bil- cykel- og kollektiv trafik i form af eldrevne busser i ringruter ind i /ud af Byen.

Kollektiv transport

Københavns Kommune optimerer løbende de kollektive transportsystemer, således at de miljømæssigt er tidssvarende. Eksempelvis er linie 11A kun betjent af elbusser. Det er ikke muligt at anvende eldrevne busser i hele busnettet i København, da kapaciteten i busserne er for lille og busserne dyre.

Kommunen er i øjeblikket i gang med et projekt på Frederikssundsvej, der handler om at forbedre den kollektive bustrafiks fremkommelighed og regularitet, og skabe en god forbindelse fra bydelene til det kommende trafikknudepunkt ved Nørrebro St.

Kommunen er desuden i gang med en analyse af de langsigtede udbygningsmuligheder for den kollektive trafik i København, og i denne forbindelse undersøges både løsninger med bus, letbane og metro.

Københavns Kommune arbejder videre med forbedring af den kollektive transport i "Busnet 2018" og på længere sigt med mere metro.

Parkering

Københavns Kommune har gennem flere år brugt parkering som et instrument til at dæmpe pendlingen i bil til byen. I 2006 blev taksterne for at parkere i gennemsnit hævet med ca. 50 %. I 2007 blev området med betalingsparkering desuden udvidet fra kun at gælde i Indre By til at gælde i både Indre By og de indre brokvarterer ud til Jagtvejslinien. Efterfølgende er det besluttet også at inddrage Frihavnen og de private veje i Indre By i betalingsordningen. Den øgede betalingsparkering har medført et fald i biltrafikken til og fra Indre By med ca. 18.000 biler i døgnet, svarende til 6 %. Københavns Kommune vil fortsat arbejde med parkeringsregulering som instrument til at dæmpe biltrafikken og det forventes, at der vil blive udarbejdet en ny parkeringspolitik i 2011, der beskriver hvilke indsatser, der skal fokuseres på de kommende år.

Det indgår ikke i kommunens planlægning at etablere ”parker og rejs”-principper indenfor kommunegrænsen, da det ikke vil løse støj- eller trængselsproblematikken at få pendlertrafikken ind i kommunen.

Der er en del bemærkninger om styrkelse af cykeltransporten som sikker cykeltrafik, bedre belægning og afskærmning på cykelstier.

Cykeltrafik

Trygt, hurtigt, komfortabelt og masser af byliv - sådan skal det opleves at cykle i København. Københavns Kommune arbejder med en lang række indsatser på cykelområdet der skal få flere til at vælge at cykle.

I perioden 2006-2010 blev der investeret ca. 100 mio. om året i cykelfremmende tiltag. Alene i 2010 er det besluttet at afsætte 150 mio. kr. til cykelindsatser i perioden 2011-13.

Bispebjerg Lokaludvalg opfordrer kommunen til at gå i dialog med virksomheder mht. fælles pendler transport.

Københavns Kommune er ved at udarbejde en Handlingsplan for Grøn Mobilitet. Formålet med handlingsplan er at sætte nye ambitiøse for. hvordan København kan imødekomme behovet for en mere effektiv og samtidig mere grøn mobilitet. I den forbindelse arbejdes på at synliggøre grønne transporttilbud fx samkørsel i samarbejde med virksomheder.

Enkelte høringsvar omhandler trængselsafgifter så trafikken tvinges væk fra byen. Dog mener Gentofte Kommune, at der for dem vil en trængselszone give for mange negative konsekvenser (økonomiske, trafikssikkerhedsmæssige, merbelastning på Gentoftes vejnet mv)

Endvidere mener Indre By Lokaludvalg at trafikbelastningen generelt skal reduceres gennem byen.

Københavns Kommune har foretaget analyser af, hvordan biltrafikken vil blive påvirket på vejnettet i og udenfor København, såfremt der indføres trængselsafgifter og den kollektive trafik udbygges som foreslået af Kommuneforum-samarbejdet. Resultaterne viser, at der på store dele af vejnettet i Gentofte vil ske en reduktion af biltrafikken. De største stigninger ses for motorvejene Mortorring 3, Amager - og Øresundsmotorvejen, mens de største reduktioner ses på de radiale motorveje som fx. Helsingørmotorvejen m.v. Der er tale om, at trafikken i en vis grad overflyttes fra det almindelige vejnet og radialmotorvejene til ringmotorvejstrækningerne. Mindre trafik på vejene vil alt andet lige medføre større trafiksikkerhed, bedre lokalmiljø, og mindre belastning af vejene i Gentofte

Københavns Kommune ønsker at indføre trængselsafgifter i form af en betalingsring rundt om København. Men kommunen har i dag ikke mulighed for at opkræve afgift fra kørsel på vejene jf. vejlovens § 107 og det kræver derfor en ændring af lovgivningen, før kommunen kan indføre trængselsafgifter.

Trafikplanlægning og hastighed

En stor del af bemærkningerne peger på, at støjen kan reduceres ved trafikplanlægning. Det nævnes i knap halvdelen af bemærkningerne, at hastigheden er essentiel. På følgende strækninger foreslås hastighedsnedsættelser: Valby Langgade, Folehaven, Jyllingevej, Roskildevej, Webersgade, Roskildevej, Frederikssundsvej og Englandvej. 3 lokaludvalg anbefaler at sænke hastigheden til 40 km i udvalgte lokalområder/boligområder/indre by. Af høringssvar fremgår det endvidere, at trafikken bør omdirigeres således at bl.a. Nørre/Øster Søgade, Folehaven og P. Knudsensgade ikke belastes som i dag.

Det fremgår af høringssvarene at det er vigtigt at hastighedsnedsættelser også søges overholdt.

Kommunen har planer om at sætte hastigheden ned på Englandsvej fra 60 til 50 km/t på strækningen mellem bygrænsen og Vejlands Allé. Dette udføres sammen med et mindre trafiksikkerhedsprojekt, når vi finder penge hertil.

På Folehaven er der planer om at sætte hastighedsgrænsen ned fra 60 til 50 km/t, men der er pt. ikke finansiering. Hastighedsnedsættelsen skal ske ved ændring af skiltning og den grønne bølge i signalerne og - hvis der bliver mulighed for at lægge nyt slidlag samtidig - også ved en ændring af afstribning.

P. Knudsensgade fik i starten af 2005 sat hastighedsgrænsen ned fra 60 til 50 km/t. Politiet vurderede efter en forsøgsperiode, at dette kunne gøres permanent. 60 km/t skiltene blev fjernet, og der blev anbragt kampagnetavler med "HUSK 50".
Desuden bliver der i 2011 opsat variable hastighedstavler på p. Knudsensgade ved Ellebjerg skole som en del af Projekt Sikre Skoleveje.

Roskildevej er en vigtig fordelingsgade. En fordelingsgade skal sikre forbindelse mellem bydelene og skal derfor kunne bære en vis gennemkørende trafik. En stor del af Roskildevej ligger i Frederiksberg kommune. Københavns Kommune har pt. ikke planer om trafikale ændringer på Roskildevej, men mange af de generelle tiltag såsom fremme af cykeltrafik, evt. trængselsafgifter i fremtiden, opsætning af automatisk hastighedskontrol osv. kan være med til at en generel dæmpning af trafikken og støjen, der også kan vise sig på Roskildevej.

Jyllingevej og Øster/Nørre Søgade er i dag regionalveje, der forbinder København med den øvrige region og er derfor en af de veje, der skal håndtere gennemkørende biltrafik. Københavns Kommune har pt. ikke planer om ændringer på disse veje, men mange af de generelle tiltag såsom fremme af cykeltrafik, evt. trængselsafgifter i fremtiden, opsætning af automatisk hastighedskontrol osv. kan være med til at en generel dæmpning af biltrafikken og støjen.

Gentofte Kommune er modstander af en hastighedsnedsættelse på Tuborgvej, idet der er behov for fremkommelighed på denne strækning.

Københavns Kommune er meget interesseret i at indføre automatisk hastighedskontrol. Der har været et landsdækkende forsøg med de såkaldte stærekasser, dvs. kameraer på ubemandede standere, som er blevet evalueret med et positivt resultat. Vejdirektoratet arbejder derfor sammen med Rigspolitiet om et forslag til, hvordan en landsdækkende ordning kunne se ud. Når dette er på plads håber kommunen, at det bliver muligt også at indføre på de kommunale veje

Lettere trafikafvikling

Lettere afvikling af trafikken er endvidere et fokusområde. To høringssvar anbefaler grønne venstresvingspile og Nørrebro Lokaludvalg anfører vigtigheden af automatiske trafiklys på busruter, som kan give en mere glidende og derved støjreduceret trafik. Der er flere forslag til etablering af vejbumper, heller, vejindsnævringer, begrænse antal vejbaner, grønne bølger mv.

Københavns Kommune søger i trafikudviklingsprojekter at gøre trafikken så jævn og glidende som muligt.

Husejerforeningen ved Øster Farimagsgade (kartoffelrækkerne) savner en varig løsning til erstatning for den midlertidige løsning (fra 1972) med 2 spor i én retning på Webersgade.

Efter udlægningen af støjdæmpende asfalt på Webersgade (2012) vil afstribningen samtidig blive ændret, hvilket forventes at dæmpe bilernes hastighed. Gaden er ensrettet og fortsætter i Fredensbro. Her blev hastigheden sat ned fra 60 til 50 km/t i september 2010 netop for at sikre, at bilister på Webersgade ikke blev fristet til at sætte farten op frem mod Fredensbro.

Vejbelægning

Der er bred enighed om at støjreducerende asfalt er en god løsning for at nedbringe vejtrafikstøjen. En stor del af høringssvarene anbefaler, at der udlægges støjreducerende asfalt i endnu større omfang end planlagt og også på strækninger der ikke opfylder kommunens krav om hastighed og belastning. Der er en del forslag til lokale strækninger, hvor borgerne anbefaler, at der udlægges støjreducerende asfalt.

I forbindelse med kommunens løbende vejvedligeholdelse udlægges støjreducerende asfalt på strækninger, som har en hastighed på mere end 40 km/t og en trafik på mere end 2000 køretøjer pr. døgn. Der udlægges ca. 12 km vejstrækning med støjreducerende asfalt pr. år med de nuværende budgetter. I høringen er kommet en række forslag om at udlægge støjreducerende asfalt på en række konkrete strækninger. Kommunen har desværre ikke mulighed for - udelukkende af støjhensyn - at prioritere disse strækninger til strækninger med støjreducerende asfalt i vejvedligeholdelse, og der er ingen af de foreslåede strækninger, hvis belægning udskiftes til støjreducerende asfalt i 2011.

Af de af borgerne foreslåede vejstrækninger med støjreducerende asfalt har enkelte strækninger allerede støjreducerende asfalt bl.a. størstedelen af Frederikssundsvej.

Den kommende Nordhavnsvej får støjreducerende asfalt ved anlæg.

Københavns Kommune forventer at lægge støjdæmpende asfalt på Webersgade i 2012.

Marbjergvej

Der er indkommet 9 høringssvar fra beboere på Marbjergvej i Brønshøj. Beboerne udtrykker deres frustration over at Marbjergvej er meget trafikeret med bl.a. tung trafik. Beboerne oplever både støj- og vibrationsgener. Der udtrykkes endvidere frustration over hastigheden

på vejen som sættes op for at bilisterne kan nå de grønne lys i hver ende af vejen. Beboerne foreslår hastighedsnedsættelse til 40 km, fartbegrænsningstiltag som heller og vejbump.

Marbjergvej er en fordelingsgade. En fordelingsgade skal sikre forbindelse mellem bydelene og skal derfor kunne bære en vis gennemkørende trafik. Københavns Kommune har ikke planer om trafikale ændringer på Marbjergvej, men mange af de generelle tiltag såsom fremme af cykeltrafik, evt. trængselsafgifter i fremtiden, opsætning af automatisk hastighedskontrol osv. kan være med til at en generel dæmpning af trafikken og støjen, der også kan vise sig at have effekt på Marbjergvej.

Fortegnelse over samtlige høringssvar

Markeringerne viser, hvilke typiske emner der indgår i hørings-svarene.

	Støj-afskærmning	Facade-isolation	Støjsvage køretøjer	Tung trafik	Trafik-planlægning/trans-port-struktur	Hastig-hed	Vej-belæg-ning
Lokaludvalg							
Vanløse	x	x	x				x
Chr. Havn							
Bispebjerg	x				x		
Nørrebro		x	x		x	x	x
Valby						x	x
Brønshøj-Husum	x				x	x	x
Amager Øst							
Vesterbro		x					x
Kongens Enghave		x	x		x	x	x
Indre By			x		x	x	
Østerbro							
Østerbro Lokalråd	x		x		x	x	x
Kommuner							
Frederiksberg	x				x		x
Herlev					x		
Gentofte				x	x		
Foreninger							
Nørrebro Miljøpunkt	x	x	x		x		
Trafikforeningen Webersgade					x	x	x
Tung Trafik Borgergruppe				x			
Grundejerforeninger							
Vanløse Ny Villakvarter						x	
Svanemøllegruppen							
”Kartoffelrækkerne”			x		x	x	

	Støj- afskærm- ning	Facade- isolation	Støjsvage Køretøjer	Tung trafik	Trafik- planlæg- ning/transp ort-struktur	Hastig- hed	Vej- belæg- ning
Private							
Jens Hovmand						X	
Marie Hauerslev Müller					X	X	X
Gunnar Perner				X			
Bent Frystyk							X
Susanne Vick Mortensen	X	X				X	X
Philip Douglas			X				X
Kjeld Bentzen				X			
Iselin C. Herman							
Lilo Breum							X
Per Nielsen		X					X
Ulrik Danneskiold-Samsøe			X	X			
Private, Marbjergvej							
Elisabeth Holm Hansen				X	X	X	
Mogens Thorning				X	X	X	
Nicholas Egelund Jensen				X	X	X	
Ivar Gershardt					X		
Helen Kjestrup Jensen				X	X		
Tina Kaffka Gershardt					X		
Jacob Rosenberg					X		X
Mette Liisberg Andersen				X	X	X	X
Jens Peter Hansen					X	X	