

### **3. Vedtagelse af Støjhandlingsplan 2013 (2011-12947)**

Borgerrepræsentationen skal godkende forslag til Københavns Kommunes Støjhandlingsplan 2013 samt tage stilling til, om implementering af indsatser i støjhandlingsplanen skal indgå i det videre arbejde med budget 2012, da ingen af indsatserne er finansieret.

#### **INDSTILLING OG Beslutning**

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget over for Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at Hvidbog for høring om Støjhandlingsplan 2010 tages til efterretning, jf. bilag 2 og 3)
2. at Støjhandlingsplan 2013 godkendes, jf. bilag 1
3. at midler til implementering af indsatser i støjhandlingsplanen indgår i det videre arbejde med budget 2012
4. at Teknik- og Miljøforvaltningen forelægger forslag for Borgerrepræsentationen til revision af Miljømetropolens målsætning om støj ultimo 2011, såfremt der ikke afsættes midler til implementering af initiativer fra Støjhandlingsplan 2013.

#### **Problemstilling**

Forslag til Københavns Kommunes støjhandlingsplan 2013 er udarbejdet efter støjbekendtgørelsen og er den første lovpligtige støjhandlingsplan for København. Vedtagelse af støjhandlingsplanen medfører ikke krav om implementering af indsatserne.

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

Københavns kommune vil ifølge Miljømetropolen tilbyde et af verdens reneste og sundeste storbymiljøer. Det betyder, at støjen skal bekæmpes. Målet for 2015 er,

- at alle københavnere skal kunne sove i fred for sundhedsskadelig støj fra trafikken,
- at alle skoler og daginstitutioner i dagtimerne kun må være udsat for et lavt støjniveau fra trafikken.

Forvaltningen vurderer, at ca. 60.000 boliger på nuværende tidspunkt har et støjniveau om natten på mere end 60 dB på den mest støjbelastede facade, samt at 2/3 af skolerne og 1/3 af daginstitutionerne har et for højt støjniveau.

Støjhandlingsplanen har 6 indsatsområder:

1. Støjdæmpende asfalt
2. Skoler og daginstitutioner
3. Tiltag på eksisterende boliger
4. Støjhensyn ved nye boliger
5. Trafikplanlægning (herunder hastighedsnedsættelser)
6. Transportstruktur

## Løsning

Høringen af forslag til Støjhandlingsplan resulterede i 41 høringssvar fra lokaludvalg, foreninger og borgere. Høringen er sammenfattet i en hvidbog, og heraf fremgår de væsentlige temaer for høringssvarene. Borgerne er positivt indstillede overfor, at støjhandlingsplanen er blevet udarbejdet. Det fremgår også, at borgerne efterspørger konkrete handlinger i forhold til kommunens meget ambitiøse mål på støjområdet. Der savnes konkrete indsatsplaner for støjdemping på bydelsniveau. Høringssvarene indeholder forslag til konkrete indsatser som støjskærme, støjdempende asfalt, facadeisolation, støjsvage køretøjer/dæk, regulering af trafik i forhold til hastighed, trafikplanlægning, tung trafik mm.

Forvaltningen vil i det videre arbejde med implementering af støjhandlingsplanen anvende ideer fra høringen. I implementeringsperioden skal der desuden ske en konkret vurdering i forhold til kommunens andre aktiviteter for at opnå størst mulig synergi. Det er forvaltningens vurdering, at de indkomne høringssvar ikke giver anledning til ændringer i støjhandlingsplanen, da høringssvarene i store træk allerede er dækket af planen. Til gengæld giver høringssvarene anledning til at konkretisere, hvilke indsatser i planen kommunen vil iværksætte.

Som det også fremgår af støjhandlingsplanen arbejder kommunen på at få indført trængselsafgifter for at nedbringe antallet af køretøjer i byen. Endvidere arbejdes der på at understøtte udviklingen og anvendelsen af el- og brintbiler i København.

Et par af støjhandlingsplanens initiativer, som handler om at anvende støjreducerende asfalt ved nybygning og vedligeholdelse af veje samt nedsættelse af hastigheden på veje med mange støjbelastede boliger, implementeres løbende. Implementeringen er dog ikke målrettet de mest støjbelastede boliger, da støjreduktion er en positiv effekt ved vejvedligeholdelse og trafiksikkerhedsarbejdet. I sig selv mindsker det støjen i hele byen, men det er desværre ikke nok til at nå Miljømetropolens målsætning, hverken i forhold til støjen om natten ved boliger eller ved skoler og daginstitutioner.

Det er en meget stor opgave at nedsætte støjen, og på grund af manglende finansiering har det indtil videre ikke været muligt at gennemføre andre støjprojekter, som er nødvendige for at arbejde hen imod at opfylde miljømetropolens målsætninger.

Målsætningen for støjreduktion ved skoler og daginstitutioner kan ikke nås uden støjisolering eller afskærmning af de mest belastede skoler og daginstitutioner. For kommunale skoler og daginstitutioner bør målet delvist kunne opnås som synergi i forbindelse med renovering og genopretning af kommunale bygninger. Forvaltningen vurderer, at opfyldelsen af målet kræver ressourcer afsat til formålet, som skal bruges i samarbejde med Børne- og Ungeforvaltningen og Kultur- og Fritidsforvaltningen. Støjdemping (facadeisolation) af de 22 mest belastede skoler skønnes at koste ca. 2,2 mio. kr. ekstra i forhold til genopretning af bygningerne, svarende til ca. kr. 100.000 kr. ekstra pr. skole på 22 skoler. Det vil koste yderligere ca. 5,5 mio. kr. at støjskærme udendørs opholdsarealer på 11 af skolerne - svarende til ca. 500.000 kr. pr. skole. Gennemførelse af disse tiltag til i alt 7,7 mio. kr. vurderes at kunne opfylde målet om støjreduktion ved kommunale skoler.

Øget udlægning af støjreducerende asfalt på strækninger med mange støjbelastede boliger og ved skoler og daginstitutioner vil også medvirke til at reducere støjen. Forvaltningen vurderer, at det over en 5 årig periode vil koste ca. 50 mio. kr. at udlægge støjreducerende asfalt på strækninger med

et øget behov for støjdemning. Vurderingen bygger på vejstrækninger med ekstremt støjbelastede boliger med et støjniveau på mere end 73 dB, hvor den resterende levetid for asfalten vurderes til at være mindre end 5 år. Støjniveauet reduceres herved for 5000 ekstremt støjbelastede boliger og et større antal stærkt støjbelastede boliger.

Der er således tale om strækninger, som inden for en kortere tidshorizont har behov for ny asfalt, og hvor der samtidig er en meget stort behov for at reducere trafikstøjen. Inden for forvaltningens normale drifts-/anlægs-pulje for asfalt har det hidtil ikke været muligt at opprioritere strækninger med særligt støjbelastede boliger, uden at det kommer i konflikt med de øvrige formål og prioriteringer af asfaltarbejder - trafikikkerhed og bevarelse af investeringerne i vejene.

Det foreslås at undersøge muligheden for indførelse nedsat hastighed til 40 km/t i hele byen for tunge køretøjer over 3,5 t mellem kl. 22 og 06 på hverdage. Ordningen skiltes som en zoneordning, der dækker hele kommunen svarende til miljøzonen. Forslaget skal medvirke til generelt at reducere trafikstøj i bymiljøet i de særligt følsomme nattetimer. Ordningen forudsætter politiets samtykke samt formentlig godkendelse som forsøgsordning under færdselslovens forsøgsparagraf § 92d.

Målsætningen om, at alle københavnere skal kunne sove i fred for sundhedsskadelig støj fra vejtrafikken, kan ikke nås alene med støjreducerende asfalt og hastigheds-nedsættelser uden facadeisolering af boliger. Dette sidste kan fx ske gennem støjpartnerskaber, hvor kommunen og boligejere deler udgiften til udskiftning af lydvinduer. Ved støjpartnerskaber tilstræbes det, at:

- Der tilbydes ca. 1/3 tilskud til facadeisolering (svarende til ca. kr. 15.000 pr. bolig)
- ca. halvdelen af boligejere accepterer at deltage i projektet og modtage tilskud.
- Der tilbydes tilskud til boliger med en trafikbelastning på facaden på mere end 65 dB, hvilket svarer til et 10 dB højere niveau end WHO's foreslåede mål for sundhedsskadelig støj om natten.

Ved disse forudsætninger vil tilskud til støjpartnerskaber ved de mest støjbelastede boliger i kommunen andrage ca. 6,3 mio. kr. hvert år i 10 år.

Disse tiltag vil reducere støjen om natten, især for boliger med en støjbelastning over 65 dB. Der vil fortsat være boliger med støj om natten på mere end 55 dB, som er WHO's foreslåede mål for sundhedsskadelig støj om natten. Forholdene for disse boliger kan forbedres ved særlige hastighedsbegrænsninger om natten eller ved støjkrav til biler i miljøzonen, fx anvendelse af støjsvage dæk. En sådan ordning vil kræve lovændring. Forvaltningen overvejer at tage kontakt til Miljøministeriet desangående.

Det anbefales samlet, at der i Budget 2012 bevilges midler til implementering af støjhandlingsplanen.

### **Økonomi**

Der er ingen økonomiske konsekvenser af vedtagelse af støjhandlingsplanen. Implementering af støjdempende tiltag i støjhandlingsplanen kræver finansiering.

Forvaltningen vurderer, at følgende anlægsbeløb er nødvendige for seriøst at nærme sig Miljømetropolens mål:

- Skoler, støjreduktion, 7,7 mio. kr. Reducerer støjen ved 22 skoler.
- Støjpartnerskaber, 6,3 mio. kr. pr. år i 10 år. Reducerer støjen i ca. 4200 boliger.
- Mere støjdempende asfalt på strækninger med mange støjbelastede boliger, 50 mio. kr. over

5 år. Reducerer støjen ved ca. 5000 ekstremt støjbelastede boliger og et større antal stærkt støjbelastede boliger.

### **Videre proces**

Støjhandlingsplanen videresendes til Miljøstyrelsen. Der udarbejdes en ny, revideret støjhandlingsplan i 2013 på grundlag af støjkortlægning, som udarbejdes i 2012. I den forbindelse gøres status for virkningen af de igangsatte initiativer. Forvaltningen vil desuden arbejde for at integrere støjhensyn i arbejdet med udsatte boligområder, hvor boliger samtidigt er støjbelastede.

Hjalte Aaberg

/Mikkel Aarø-Hansen

### **bilag**

[Bilag 1, Støjhandlingsplan 2013](#)

[Bilag 2: Hvidbog for høring om Støjhandlingsplan 2013](#)

[Bilag 3: Samlede høringssvar til støjhandlingsplan 2013](#)

### **Teknik- og Miljøudvalgets beslutning den 28.02.2011**

Der blev stemt om indstillingen:

For stemte 7 udvalgsmedlemmer: Bo Asmus Kjeldgaard (F), Peter Thiele (F), Morten Kabell (Ø), Mette Reissmann (A), Lars Weiss (A), Lise Thorsen (A) og Bo Normander (B).

Imod stemte 3 udvalgsmedlemmer: Karin Storgaard (O), Jakob Næsager (C) og Lars Berg Dueholm (I).

Ingen udvalgsmedlemmer undlod at stemme.

Indstillingen blev anbefalet.

Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance, og Dansk Folkeparti afgav protokolbemærkning:

"Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Dansk Folkeparti er imod lukning af flere gader, imod flere hastighedsnedsættelser samt imod trængselsafgifter. Vi ønsker andre virkemidler for at begrænse støjen."

