

TÅRNBY KOMMUNE

STØJHANDLINGSPLAN
2019 - 2024

Indholdsfortegnelse

1. Introduktion	3
2. Det samlede byområde.....	3
3. De ansvarlige myndigheder og det retlige grundlag	3
4. Gældende grænseværdier.....	3
5. Støjkort	4
6. Antal støjpåvirkede personer og boliger	6
7. Reduktion af støj – generelle virkemidler.....	6
8. Indført støjbekæmpelse	7
9. Tiltag under forberedelse	7
10. Effekt og prioritering af tiltag	8
11. Strategi på lang sigt	8
12. Økonomi.....	8
13. Evaluering	8
14. Offentlig høring.....	8

1. Introduktion

Støjhandlingsplanen er baseret på ekstern støj fra kommunens veje, nabokommuners veje samt Øresundsmotorvejen. I november 2017 blev der udarbejdet en ny støjkortlægning for Tårnby Kommune.

I støjhandlingsplanen ser vi nærmere på, hvordan støjen er spredt ud over vejene og boliger. Vi kommer bl.a. ind på det estimerede antal personer, der er/kan være berørt af støj. Vi kommer ind på tiltag der er etableret og som er under forberedelse.

Støj

Hvad er støj? Støj er lyd, som er uønsket. Det er individuelt, om lyd bliver opfattet positivt eller negativt. Personer, som opfatter lyden negativt, bliver påvirket i en højere grad end personer som opfatter lyden positivt. Der er på den baggrund indført vejledende grænseværdier for støjpåvirkning for at man politisk/administrativt kan have fokus på at reducere støjgener for borgere i forhold til trafik. (jfr. afsnit 4 nedenfor)

2. Det samlede byområde

Tårnby Kommune dækker et areal på ca. 65 km² og er en del af det større sammenhængende byområde København, hvor der skal udføres en strategisk støjkortlægning.

Tårnby Kommune er afgrænset af Københavns Kommune mod nord, Dragør Kommune mod syd, Øresund mod øst og Køge Bugt mod Sydvest. Der er metrolinje i den østlige side af kommunen og regional tog (Øresundstog), der går tværs igennem Kommunen ved Lufthavnen og Tårnby st. Pr. 1. januar 2017 havde Kommunen 43.010 indbyggere.

Der er ca. 69 km kommunal vej og 105 km private fællesveje. Der er ikke udpeget stilleområder i Tårnby Kommune, hverken i byzone eller landzone.

3. De ansvarlige myndigheder og det retlige grundlag

Det retlige grundlag udgøres af bekendtgørelse nr. 1065 af 12. september 2017 om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner. Baggrunden er EU-parlamentets og Rådets Direktiv 2002/49/EF om vurdering og styring af ekstern støj.

De danske retningslinjer er yderligere udmøntet i Miljøstyrelsens vejledning nr.4/2007: "Støj fra veje"

Tårnby Kommune er ansvarlig myndighed for støjkortlægning af veje indenfor kommunen og har støjkortlagt disse. Undtaget er Øresundsmotorvejen, hvor Sund&Bælt er ansvarlig myndighed for støjkortlægning og støjhandlingsplan.

4. Gældende grænseværdier

De vejledende grænseværdier for vejstøj jf. vejledning nr. 4/2007 "støj fra veje".

Figur 1: Danske grænseværdier for vejstøj

Område	Grænseværdi
--------	-------------

Rekreative områder i det åbne land, sommerhusområder, campingpladser o. lign.	$L_{den} = 53 \text{ dB}$
Boligområder, børnehaver, vuggestuer, skoler og undervisningsbygninger, plejehjem, hospitaler o. lign. Desuden kolonihaver, udendørs opholdsarealer og parker.	$L_{den} = 58 \text{ dB}$
Hoteller, kontorer mv.	$L_{den} = 63 \text{ dB}$

Der er ikke nogen gældende grænseværdier for støj om natten (L_{night}), men WHO Europe¹ har angivet en grænse på 40 dB. Over 40 dB forværres ens velbefindende og man får søvnforstyrrelser. Over 55 dB vil effekterne være alvorlige.

EU-støjintervaller er 55-60, 61-65, 66-70, 71-75 og >75 og det er støjkort med disse intervaller, som Miljøstyrelsen skal offentliggøre.

Grænseværdier for støj fra virksomheder er reguleret af Miljøbeskyttelsesloven og fastsættes i miljøgodkendelsen for den enkelte virksomhed.

L_{den} = års-middelværdien af støjen udendørs, indikator som tillægger aften- og natstøj højere vægt end dagsstøj.

L_{night} = års-middelværdien for støj om natten (denne er ikke en del af handlingsplanen)

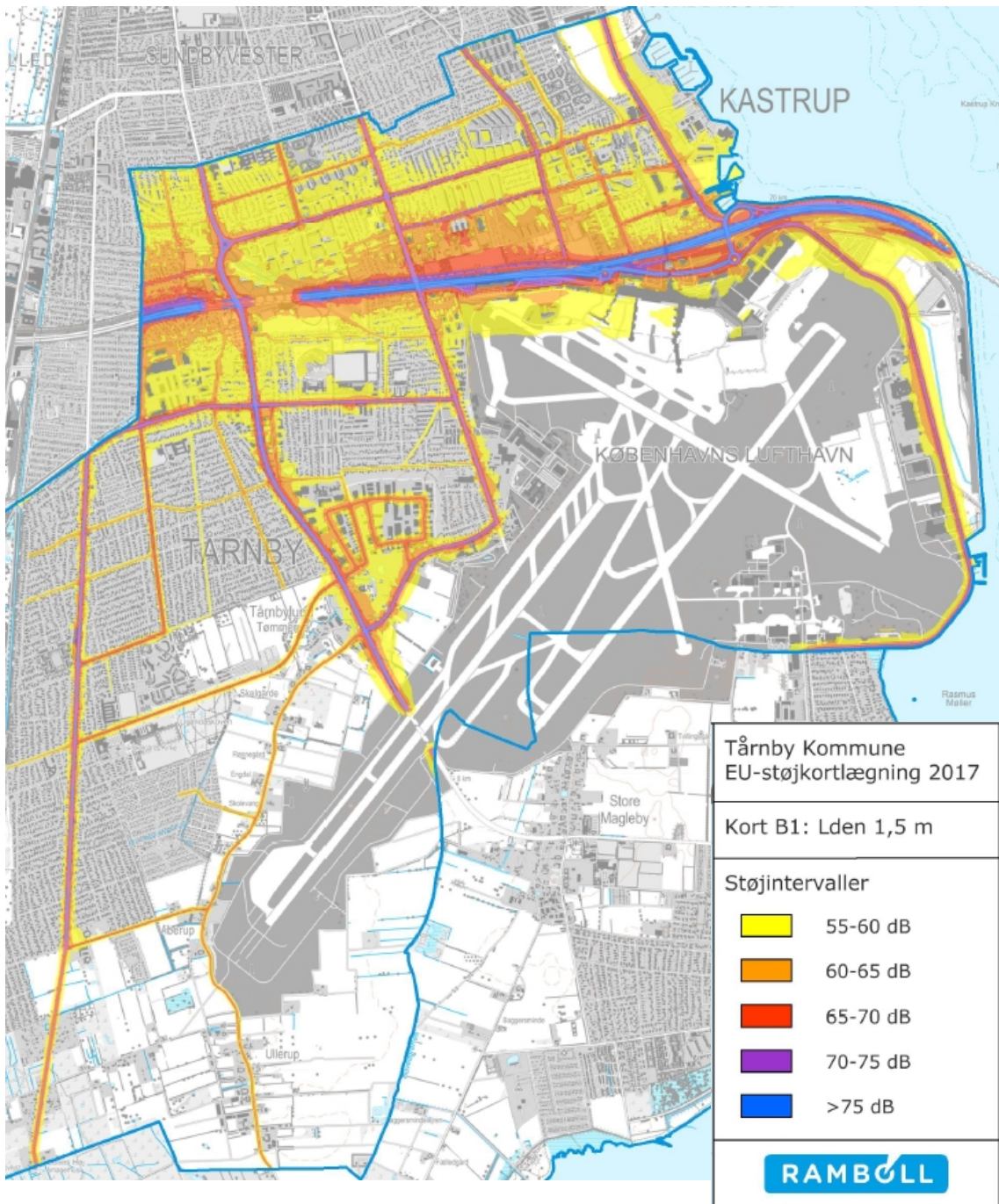
5. Støjkort

I 2017 blev der udarbejdet et nyt støjkort for Tårnby Kommune. Baggrunden for dette er, at den tidligere støjkortlægning er fra 2009 og de trafikale forhold har ændret sig. Ifølge Tårnby Kommunes trafiktællinger er der sket en udvikling på hovedfærdselsårene, som gør, at det har været nødvendigt at få udarbejdet en ny støjkortlægning. Den væsentligste ændring mellem denne kortlægning og den forrige er, at Øresundsmotorvejen er beregnet med i den nye kortlægning. Derudover er veje med en ÅDT på 250 og derover medberegnet, hvor i forrige kortlægning var det veje med en ÅDT på over 500. Disse ændringer har bidraget til en stor forskel i det estimerede antal af boliger, der er belastet af vejstøj med L_{den} over 55 dB fra den forrige handlingsplan til denne.

Støjkortlægningen er udført som en teoretisk beregning, der udtrykker et årsmiddeldøgn L_{den} og kan derfor afvige fra øjebliksmålinger af den faktiske støj. Beregningsmodellen er videreudviklet i de 8 år, der er gået, og derfor er den nye beregning mere detaljeret end tidligere. Dvs. spredningen af støjen kan aflæses mere præcist.

Støjkortet viser støjens udbredelse fra vejmidten og forbi bygningerne til støjniveauet lige netop er under 55 dB. Ved beregning af antal boliger og personer, der er udsat for vejstøj, benyttes støjniveauet på facaden. Dvs. at støjniveauet midt på vejen ikke nødvendigvis er det støjniveau boliger og personer er udsat for.

¹ WHO Europe: Night Noise Guidelines For Europe



Støjkortlægningen viser at motorvejen har den største indvirkning på støjbelastningen i Tårnby Kommune, da dens spredning er markant både mod syd og nord. I forhold til forrige støjkortlægning er der på Kongelundsvej, Tårnbyvej, Saltværksvej, Sirgræsvej, Løjtegårdsvej, Kystvejen og Tømmerupvej mellem Englandsvej og Amager Landevej sket en forøgelse af vejstøjen med ca. 5 dB. På Amager Landevej er vejstøjen faldet med ca. 5 dB. Den er uændret på Englandsvej og Amager Strandvej på mere end 75 dB. (Støjniveauet på vejene er målt midt på vejen)

6. Antal støjpåvirkede personer og boliger

Det beregnede støjniveau på facaden benyttes til at beregne hvor mange boliger og personer, der er udsat for støj. Nedenunder ses opgørelsen fordelt på intervaller i henhold til de danske grænseværdier.

Figur 3: Støjbelastede boliger og personer efter de danske grænseværdier.

Støjinterval (Ved facade)	Støjbelastede boliger L_{den}	Støjbelastede personer L_{den}
58-63	4525	9236
63-68	1616	3470
68-72	41	108
>73	0	0

Det har ikke været muligt at sammenligne denne opgørelse med opgørelsen fra Støjhandlingsplanen 2013-2018, da den opgørelse ikke indberegner støj fra Øresundsmotorvejen.

7. Reduktion af støj – generelle virkemidler

Der er 3 enkelte typer tiltag, man kan benytte sig af, når man skal reducere støjen på en eksisterende vej.

Støjniveauet kan nedbringes ved trafikomlægning, anvendelse af støjreducerende asfalt (1,5 dB – 2 dB), hastighedsregulering (1,5 dB/10 km) og støjskærm (3 dB – 10 dB).

Ændringer i støjniveauet kan netop høres ved 2 dB, men ved 5 dB er det en mærkbar og tydelig ændring.

Dæmpning af støjen:	Kan opnås ved at:	Ændringen opleves som:
1 dB	Fjerne 25 % af trafikken eller sænke hastigheden med 10 km/t	En meget lille ændring
2 dB	Anvende støjreducerende asfalt eller sænke hastigheden med 10 – 20 km/t	En netop hørbar ændring
3 dB	Fjerne 50 % af trafikken, øge afstanden til vejen til det dobbelte eller sænke hastigheden med 20 km/t	En hørbar, men lille ændring
5 dB	Fjerne 65 % af trafikken eller anvende støjvold eller støjskærm	En væsentlig og tydelig ændring
10 dB	Fjerne 90 % af trafikken eller anvende høj støjvold eller støjskærm	En halvering af støjen
20 dB	Fjerne 99 % af trafikken eller bygge etageboliger med lukkede gårdrum	En meget stor ændring

Indholdet i tabellen er fundet i Vejdirektoratets "Støjhandlingsplan for statens veje 2013-2018".

8. Indført støjbekæmpelse

Evaluering af støjbekæmpelsen siden sidste støjhandlingsplan

På baggrund af at beregningsmodellen har udviklet sig samt Øresundsmotorvejen er indregnet i den nye kortlægning, har det ikke været muligt at foretage en evaluering af de enkelte tiltag nævnt i Støjhandlingsplanen 2013-2018 samt foretage en samlet vurdering af gennemførelsen af støjhandlingsplanen 2013-2018.

Udført støjbekæmpelse

1. Der er udarbejdet en trafikhandlingsplan, som har sat fokus på nedbringelsen af hastighedsoverskridelser på Kommunens veje.
2. Der er fortsat fokus på optimering af lyskryds. Tårnby Kommune har allerede udskiftet flere lyskurve og lysreguleringen er blevet optimeret således, at der er sammenhæng mellem hastighed og kapacitet.
3. Der er udlagt asfalt med støjreducerende effekt på disse veje;
 - Amager Landevej
 - Engelsvej
 - Amager Strandvej
 - Kongelundsvej
 - Kastrup Strandpark
 - Kirstinehøj
 - Brønderslev Alle
 - Bøjlevej
 - Herkules Alle
 - Kastruplundgade
 - Kastrupvej
 - Sneserevej
 - Tårnbyvej
 - Ugandavej
 - Østlige ende af Bredagervej

9. Tiltag under forberedelse

Vejområdet

1. Trafikplan for Kastrup Syd er fortsat under udarbejdelse. Der er fokus på reducere trafikmængden på Amager Strandvej.
2. Løbende vedligeholdelse med støjreducerende asfalt på de veje, hvor det vil have en effekt.
3. 6 vejstrækninger er udvalgt til nærmere undersøgelse i 2019 for efterfølgende at komme frem til støjdæmpende tiltag. Disse 6 vejstrækninger er udvalgt på baggrund af et højt støjniveau, og sammenfald med trafikhandlingsplanen og skolevejsanalysen.
 - a. Amager Strandvej
 - b. Kastrupvej
 - c. Kongelundsvej
 - d. Løjtegårdsvej
 - e. Sirgræsvej
 - f. Tårnbyvej

Byplanlægning

Der er ikke planlagt konkrete tiltag mod støjproblemer.

Lokalplanlægning for støjramte arealer vil fremadrettet indeholde bestemmelser om, at støjfølsomme anvendelser – herunder boliger – sikres mod støj gennem afskærmning og støjisolering jf. lov om planlægning §15. stk. nr. 13, 22 og 25.

Støjkortlægningen indarbejdes løbende i kommuneplanlægningen, således at de støjramte områder løbende redefineres.

10. Effekt og prioritering af tiltag

I undersøgelsen 2019 foreslås det, at hver vejstrækning vil blive analyseret for forskellige tiltag. Tårnby Kommune vurderer, at det skal tilstræbes at reducere støjen med min. 5 dB. Disse tiltag vil blive effektvurderet og prioriteret for alle strækninger, som forelægges politikerne. Politikerne tager den endelige beslutning.

11. Strategi på lang sigt

Tårnby Kommunes mål er at begrænse udviklingen af støjniveauet og antallet af boliger som er påvirkede. Den fremtidige indsats vil have fokus på tiltag, som kan reducere støjniveauet og dermed antallet af boliger som er belastet af støj.

Trafikken skal samles på det overordnede vejnet, således at lokale boligområder bliver belastet mindst muligt.

Der vil i forbindelse med vejvedligeholdelse blive udlagt støjreducerende asfalt på steder, hvor der vil være en målbar effekt.

Der skal i den fremtidige kommuneplanlægning planlægges for eventuelle stilleområder. Generelt skal bygninger med boliger og andre støjfølsomme anvendelser støjisoleres ved nybyggeri eller ændringer i henhold til byggelovgivningen.

12. Økonomi

Undersøgelsen vil blive udført i foråret 2019 og er skønnet til en omkostning på 80.000 kr. På baggrund af denne undersøgelse vil en plan med prioriterede tiltag blive udarbejdet med økonomi.

13. Evaluering

Resultater af gennemførte tiltag vil blive evalueret ved næste støjhandlingsplan.

14. Offentlig høring

Den offentlige høring er foretaget i perioden d. 23. april til d. 17 juni 2018, hvor støjhandlingsplanen kunne downloades fra Kommunens hjemmeside.

Der er indkommet 5 høringssvar omhandlende spørgsmål om selve udregningen af vejstøjen til støjproblemer ved konkrete lokaliteter til ønske om konkrete tiltag.

Der er udarbejdet særskilt besvarelse til hvert høringssvar.