

Til: Ishøj Kommune

Høringssvar til udkast til Ishøj Kommune støjhandlingsplan 2024

Grønt Råd besluttede på sit møde 19. september 2024 at sende høringssvar til udkast til Ishøj Kommunes støjhandlingsplan, jf. dagsordenspunkt 52 ved Klima- og miljøudvalgets møde 10. september 2024. Forslag skulle udarbejdes i regi af ad hoc arbejdsgruppen om støjhandlingsplanen og behandles i Grønt Råd pr. e-mail.

Grønt Råd aftalte samtidig, at dets notat af 3. juni 2024 ”Input til Ishøj Kommunes støjhandleplan 2024”, herefter ”inputnotatet”, kan indgå i høringssvar som bilag. I den forbindelse henvises også til Grønt Råds møde 19. juni 2024, hvor det jf. referatet blev aftalt, at forslag og obs-punkter i input-notatet ville indgå i administrationens og rådgiverens arbejde med støjhandlingsplanen.

Grønt Råd tager de indledende afsnit i udkastet til støjhandlingsplan om analyser af vejstøj og beskrivelse af forskellige muligheder for bekæmpelse til efterretning og har ikke kommentarer hertil. Dog stiller Grønt Råd sig fortsat tvivlende overfor den reelle effekt af støjvolden, jf. inputnotatet.

Grønt Råd har noteret sig, at udkastet til støjhandlingsplan alene omfatter vejstøj og ikke det samlede trafikale støjtryk. Grønt Råd anbefaler fortsat, at Ishøj Kommune udvider støjundersøgelserne til at omfatte al trafikstøj, igen jf. inputnotatet. Ved alene at arbejde med vejstøj er der risiko for en utilstrækkelig indsats. Bekæmpelse af andre støjklender kan blive fordyret unødigt.

For så vidt angår politiske muligheder for at understøtte støjbekæmpelsen henviser Grønt Råd til de allerede afgivne anbefalinger i inputnotatet. Dog anerkender Grønt Råd på baggrund af gennemgangen af mulige foranstaltninger til dæmpning af vejstøj på mødet 19. juni 2024, at effekten af indadbuende støjskærme langs motorvejene i forhold til andre foranstaltninger bør undersøges nærmere.

Med hensyn til forslaget om ”nudging” initiativer sidst i inputnotatet er der fremkommet et konkret forslag om indsnævring af Ishøj Parkvej og brug af frigiven plads til p-pladser, især omkring Børneinstitutionen Bøgely og ved Gadekæret.

Vi fremhæver igen, at Grønt Råd henstiller til Ishøj Byråd, at beslutte fremadrettet at overholde WHO's anbefalede støjgrænse på 53 dB, dvs. at der vedtages en politik om dette. Se nærmere i inputnotatet.

I forhold til beskrivelsen af ”huller” i støjvolden i inputnotatet (ved Tranegildestien, ved Ishøj Stationsvej og ved Baldersbækken/Ishøjstien ud for Ørnekers Vænge) vurderer Grønt Råd, at støjvoldens afslutning mod syd bør inddrages i kommunens støjbekæmpelse, dvs. i alt 4 ”huller”.

F.s.v.a. sidstnævnte har Ishøj Kommune tidligere fremhævet, at en forlængelse af støjvolden mod syd (uofficielt kaldet etape 3) kræver forhandlinger med Greve Kommune, men der er Grønt Råd bekendt i flere år endnu ikke taget initiativ til sådanne. Vi mener at Ishøj Kommune bør igangsætte en forundersøgelse af denne etape. Der er faktisk fri udsigt til bilerne på Køge Bugt motorvejen fra den sydlige del af Ørnekers Vænge bebyggelserne, dvs. ingen afskærmning.

Med hensyn til ”hullet” ved Baldersbækken/Ishøjstien (ved den såkaldte ”Ishøj sammenfletning”) har Grønt Råd via Grundejerforeningen Ørnebjerggårds hjemmeside erfaret, at der i juni 2024 har været møde mellem Grundejerforeningen, Vejdirektoratet og Ishøj Kommune. På mødet gav vejdirektoratet iflg. Ishøj Kommunes vedhæftede referat udtryk for, at effekten af en forbedret støjskærm på stedet ikke var proportional med den nødvendige investering. Iflg. referatet gav Vejdirektoratet tilsagn om, at støjafskærmningen ville indgå i den igangværende miljøkonsekvensvurdering ifm. udbygningen af motorring 4 syd. Grønt Råd vurderer dog, på baggrund af udmeldingen om manglende proportionalitet med investeringen, at det må anses for yderst tvivlsomt om direktoratet kan formås til at prioritere støjdemping ved Ishøj sammenfletningen. Denne opfattelse understøttes af teksterne om Ishøj i Vejdirektoratets støjhandlingsplaner 2018-2023 og 2024-2029.

Grønt Råd vurderer derfor, at da Ishøj Kommune med etableringen af støjvolden har påtaget sig støjbekæmpelse fra Køge Bugt motorvejen, bliver det desværre Ishøj Kommunes eget problem at løse de tilbageværende problemer. Der er derfor behov for en politisk prioritering både i kommunen op på statsligt plan, hvis denne holdning skal ændres.

Endelig fastholder Grønt Råd, at Ishøj Kommune bør forholde sig til den øgede støjbelastning, der efter opførelsen af støjvolden opleves i Tranegilde og i Strandgårdsparken, jf. inputnotatet.

Sammenfatning:

Grønt Råd støtter de initiativer, der foreslås i udkastet til støjhandlingsplan, men fastholder anbefalingerne fra inputnotatet af 3. juni 2024.

Endvidere bør Ishøj Kommune ved eget initiativ arbejde med foranstaltninger ved de 4 ”huller” i Støjvolden og undersøge mulighederne for at hjælpe beboerne i Tranegilde og Strandgårdsparken.

- - - o o o - - -

Bilag:

- Grønt Råds ”Input til støjhandleplan 2024”, 3. juni 2024
- Ishøj Kommunes referat af møde 13. juni 2024 mellem Grundejerforeningen Ørnebjerggård, Vejdirektoratet og Ishøj Kommune

Input til Ishøj Kommune støjhandleplan 2024

Baggrund

På sit møde 25. januar 2024 nedsatte Grønt råd en ad hoc arbejdsgruppen (herefter arbejdsgruppen), der i første omgang fik til opgave at udarbejde oplæg til Grønt Råds input til Ishøj Kommunes arbejde med støjhandleplan, jf. budgetforliget for 2023. Byrådet besluttede, at bestille en støjkortlægning af vejstøj i kommunen med henblik på senere at udarbejde en egentlig støjhandleplan. Arbejdsgruppens aktivitet er blevet forsinket af, at det første udkast til kortlægningen ikke tog højde for støjvolden, så leverandøren af rapporten måtte udarbejde en ny udgave¹, der først forelå i løbet af marts måned 2024. Rapporten er fremlagt for KMU 16. april 2024 (dagsordenspunkt 20) og drøftet på Grønt Råds møde 24. april 2024. På mødet meddelte Grønt Råd også arbejdsgruppen en række fokuspunkter, der indgår i gruppens forslag nedenfor.

Grundlag

Ud over almindeligt lokalt borgerkendskab har gruppen brugt input fra:

- 1) "Ishøj Kommune – Støjkortlægning af vejstøj" (Artelia A/S, marts 2024)
- 2) "Støjkortlægning 2014 – Ishøj Kommune", (Tetraplan A/S, april 2015)
- 3) "Vejtrafikstøj ved Ishøj - Støjmålinger ved etablering af jordvold mod Køge Bugt motorvejen"² (Sweco Danmark A/S, 3. februar 2023), og som nævnt ovenfor
- 4) input fra Grønt Råds møde 24. april 2024.

Usikkerheder

Arbejdsgruppen vurderer, at følgende forhold gør det særdeles vanskeligt at arbejde med en samlet plan for støjbekæmpelse i Ishøj:

- "Hullet" i støjvolden ved Ishøjstien og Baldersbækken indgår ifølge det oplyste ikke i de beregninger, der ligger til grund for støjkortlægningen marts 2024. Resultatet heraf kan ses på belastningskortene i rapporten - der mangler en "udposning" af det højest støjbelastede areal på stedet.
- Arbejdsgruppen vurderer, at det er usikkert om "hullerne" i støjvolden ved Ishøj Stationsvej og Tranegildestien indgår i beregningerne. Manglende "udposninger" af de højest støjbelastede areal på stederne understøtter usikkerheden.
- Rapporten bygger på beregninger og ikke på målinger af den faktiske støjbelastning. Det er oplyst, at en undersøgelse på basis af målinger vil blive meget dyr, og støj fra andre støjkilder end vejstøj ville indgå i resultaterne, da der ikke vil kunne selekteres på støjkilder.
- Støjbelastningen fra Ringstedbanen og S-banen indgår ikke i beregningerne. Der er kun regnet på vejstøj. Det er oplyst, at det er Banedanmark og/eller DSB, som skal stå for sådanne beregninger, så der er ikke opstillet et samlet billede af al trafikstøjstøj.
- Målingerne nævnt under 3) ovenfor tyder efter arbejdsgruppens opfattelse ikke på, at anlægget af støjvolden har haft en reel støjdæmpende effekt.

¹ Se referatet af KMU møde 5. marts 2024, dagsordenspunkt 13, "Meddelelser fra formand og administration".

² Målinger med til formålet opsatte mikrofoner før, under og efter anlægget af støjvolden på adresserne Pilegårds Vænge 71, Pilegårds Vænge 116, Vibeholms Vænge 109 og Ørnekers Vænge 40.

Lokal opfattelse af ændringer i støjtryk

I Tranegilde landsby er det opfattelsen, at etableringen af støvolden har medført, at vejstøjen fra Køge Bugt Motorvejen i langt højere grad end tidligere reflekteres af støvjvolden, så støjen opfattes værre end før støvjvolden blev anlagt.

En tilsvarende opfattelse gives der udtryk for fra repræsentanter for Strandgårdsparken. Det er opfattelsen, at vejstøjtrykket fra Køge Bugt Motorvejen ”hvirvles op” af støvjvolden og ”falder ned” længere væk, så støjbelastningen reelt er blevet øget.

Ishøj Kommune har i sin omtale af 2024 kortlægningen af vejstøj konkluderet, at antallet af boliger, der ligger over Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB er steget med næsten 50 %, mens antallet af svært belastes boliger er faldet markant. Det er kommunens opfattelse, at faldet efter alt at dømme skyldes støvjvolden. Arbejdsgruppen finder på baggrund af rapporten ”Vejtrafikstøj ved Ishøj - Støjmålinger ved etablering af jordvold mod Køge Bugt motorvejen” – 3) under ”Grundlag” ovenfor, at det er usikkert, om der er belæg for denne opfattelse. Samtidig konstaterer arbejdsgruppen, at Ishøj Kommune ikke lægger op til at støtte WHO’s anbefalede grænse på 53 dB og heller ikke lægger op til en samlet kortlægning af al trafikstøj, f.eks. inkluderer støjtrykket fra jernbanerne.

Arbejdsgruppens forslag til Grønt Råds anbefalinger til Ishøj Byråd, Byrådets medlemmer og partigrupperne:

- Ishøj Byråd øger presset på Vejdirektoratet, Transportministeriet, ”Christiansborg” og KL for reel støtte til støjbekæmpelse i Ishøj.
Eksempel: Krav om etablering af indadbuede støjvægge langs motorvejene
- Ishøj Kommune gør det til sin politik at overholde WHO’s anbefalede støjgrænse på 53 dB fremover. Det indebærer bl.a., at der vedtages en politik, hvorefter fremtidige planer (lokalplaner, kommuneplantillæg etc.) understøtter støjbekæmpelse/-dæmpning og ikke modarbejder den.
Eksempel: Strandgårdsparkens lokalplan, hvor der stilles krav til antal parkeringspladser ved et eventuelt kommende forsamlingshus for bebyggelsens borgere.
- Byrådets enkelte medlemmer og partigrupper lægger via partiorganisationerne øget pres på lokalt valgte folketingsmedlemmer, f.eks. Mattias Tesfay.
- Ishøj Byråd foreslår støjbekæmpespuljen på 3 mia. kr. fra infrastrukturplanen forøget betragteligt. Det vil formentlig indebære en helt ny national plan for støjbekæmpelse. Ishøj kan godt sætte sig i spidsen for et sådant initiativ. Kravet kan også rejses via KL.
- Ishøj Byråd undersøger årsagerne til, at der tilsyneladende bevilliges centrale/statslige midler til støjvægge i Vallensbæk og Brøndby kommuner og hastighedsbegrænsninger i Hvidovre Kommune, men intet til Ishøj.
*Er årsagen stadig, at Ishøj, herunder både Ishøj Strand og Tranegilde, blev taget ud af Vejdirektoratets Støjhandlingsplan for Statens Veje 2018-2023?*³
- I forbindelse med den planlagte udbygning af Motorring 4 Syd anbefaler gruppen, at Ishøj Byråd tager initiativ til at sikre, at Vejdirektoratet ikke slipper af sted med en holdning om, at beboerne i de omliggende områder kommer til at ”leve med” en støjbelastning, der let kan blive højere end den nuværende. Arbejdsgruppen vurderer, at man kan tolke Vejdirektoratets høringsnotat forud for miljøvurderingen således.

³ Vejdirektoratets rapport nr. 593, side 82-84

- Miljøvurderingen og deraf afledte foranstaltninger ifm. den kommende nye lokalplan og det tilhørende kommuneplantillæg for Ørnækærs Vænge Syd bruges som inspiration.

Grønt Råds konkrete forslag til ”hurtig handling

Det er almindelig anerkendt, at hastighedsbegrænsning har en støjdæmpende effekt. Derudover har hastighedsbegrænsning også en sikkerhedsmæssig effekt. Sidstnævnte er ganske vist ikke Grønt Råds område, men kan være en nyttig sideeffekt.

- Hastighedsbegrænsning fra 70 km/t til 50 km/t på Køgevej fra kommunegrænsen mod Vallensbæk til Ishøj Stationsvej.
- Hastighedsbegrænsning fra 70 km/t til 50 km/t på Ishøj Stationsvej fra krydset Ishøj Boulevard/Vildtbanevej og til Brentevej/Industribuen.
- Hastighedsbegrænsning fra standard 50 km/t til 30 km/t på alle stikveje i ”vængerne” langs Køge Bugt Motorvejen.
- ”Nudging” initiativer for at understøtte overholdelse af eksisterende hastighedsbegrænsninger. Eksempel: På Ishøj Parkvej er der i dag standardhastighedsbegrænsning på 50 km/t af hensyn til støjbelastningen på de omgivende boliger. Vejen er i dag 4-sporet. Det ”inviterer” til at køre for hurtigt, og politiet har derfor ofte ATK kontrol, specielt i sydgående retning. Kan der etableres en kreativ ”nudging”, kan mange trafikbøder undgås og ønsket om støjdæmpning understøttes bedre.

--- o o o ---



Sagsbehandler:

Caroline C. Eskesen
Telefon: 21 57 61 48
Email: caeske@ishoj.dk

Journalnummer:

05.01.02-P35-1-24

27.06.2024

Referat af møde med Grundejerforeningen Ørnebjerggård, Vejdirektoratet og Ishøj Kommune d. 13. juni 2024, kl. 14.00-15.00

Mødedeltagere:

Fra grundejerforeningen: Viggo Petersen og Niels Østergaard

Fra VD: Leise Neel Pihl og Tue Nymand Mørk

Fra Ishøj Kommune: Caroline Eskesen, Martin Mehlsen og Bianka Saarnak

Mødet var foranlediget af Ishøj Kommune på baggrund af tidligere møde mellem kommunen og grundejerforeningen angående støj fra motorvejen, og grundejerforeningens utilfredshed med støjafskærmningen ved stiunderføringen Ishøjstien. Dette skyldes blandt andet, at Ishøj Kommune i forbindelse med støjvoldsprojektet ikke opfører en støjsluse på stedet.

Vejdirektoratet orienterede på mødet om at man havde undersøgt effekten af støjskærmen ved stiunderføringen og havde fundet, at effekten af forbedret støjskærm ikke var proportionel med den nødvendige investering. Nu arbejder vejdirektoratet med udbygning af motorring 4, og i den forbindelse tilkendegav Vejdirektoratet at omtalte støjskærm ville indgå i miljøkonsekvensvurderingen på grund af forventet ændret støjbillede. Vejdirektoratet fortalte også at støjskærmen ved udfletning ville blive omfattet af vurderingen.

Vejdirektoratet bekræftede på mødet at støjforebyggende foranstaltninger var inkluderet i finansieringen af anlægsprojektet til udvidelse af motorring 4.

Det blev på mødet drøftet, at der på den nuværende støjskærm ved stiunderføringen var et hul mellem vejoverside og støjskærmens underside, som tillader støj at finde derigennem. Vejdirektoratet indvilligede i at undersøge om det ville have effekt at lukke dette hul, og om det ville kunne lade sig gøre fra støjskærmens yderside. I modsat fald ville omkostningerne ved tiltaget blive for store.

Vejdirektoratet oplyste, at de forventede at miljøkonsekvensvurdering for udvidelse af motorring 4, ville være afsluttet i begyndelse af 2025.