

Høringssvar til "udkast til strategi for trafikstøj i Roskilde kommune"

Indledning

Indledningsvist vil vi gerne kvittere for, at Roskilde Kommune har valgt at fastsætte en strategi for trafikstøj i kommunen, inkl. mulige tiltag, som kan igangsættes for at såvel forebygge som ændre de store gener, som særligt trafikstøj medfører og dermed mindske de sundhedsskadelige påvirkninger, som støj har på kommunens beboere.

Dog kan man, når man læser udkastet til støjstrategien, få den opfattelse, at arbejdet med støj er et nyt initiativ, eller noget som Roskilde kommune først i de senere år har haft fokus på. Det virker lidt paradoksalt, når kommunen jf. Planlovens §15 a og Miljøstyrelsens dertilhørende Vejledning om Støj fra veje siden 2007 har været forpligtet til at arbejde med problemet ved fx ny lokalplanlægning.

Vi har som spørgestiller konkret været involveret i en sag, hvor forvaltningen, Plan- og Teknikudvalget samt byrådet ikke har opfyldt deres forpligtelser samt har undladt at overholde den specifikke lovgivning på området (Planlovens § 15 a). Der er handlet i direkte modstrid med lovgivningen samt de principper og arbejdsmetoder, som beskrives i støjstrategien, i forbindelse med Roskilde Kommunes udarbejdelse af lokalplan 669. Resultatet heraf er, at der er dokumenteret støj over grænseværdien i vores lokalplanområde – et lokalplanområde, som er underlagt en lokalplan, der er vedtaget i 2020, og hvor området derfor kun har været beboet i små 2 år. Vi har derfor som spørgestiller nogle generelle spørgsmål til, hvordan der er sammenhæng mellem den strategi, som der fremlægges, og det reelle arbejde, eller mangel på samme, som Roskilde Kommune udøver.

Spørgsmål som ønskes besvaret

1:

I indledningen skriver I: *"Vi har opmærksomhed på udfordringerne og må samtidig erkende, at de er opbygget over lang tid i takt udbygning af infrastrukturen og i takt med en stigende trafikmængde i samfundet generelt."*

Siden 1986 har det været lovpligtigt at arbejde med støj særligt i forbindelse med ny lokalplanlægning i kommunerne – og siden 2007 har det været Kommunens ansvar at sikre, at lovgivningen, som tilsiger, at støjfølsom anvendelse såsom boliger ikke må udlægges i støjfølsomme områder, bliver overholdt.

Vedtagelsen af lokalplan 669 imellem St. Valby og Ågerup er besluttet af et samlet Byråd i 2020. Men der er forud for vedtagelsen jf. Roskilde Kommunes forvaltning ikke foretaget de lovgivningsmæssige påkrævede støjberegninger. Miljøstyrelsens Vejledning fra 2007 om Støj fra veje siger specifikt, at hvis et område ligger nær det overordnede vejnet, bør der foretages en detaljeret støjkortlægning af området. Når vi har været i dialog med forvaltningen og spørger, hvordan en lokalplan nær det overordnede vejnet i 2020 kan være blevet vedtaget uden de påkrævede støjberegninger, er svaret, at man ikke har kortlagt støj eller arbejdet med støjberegninger før arbejdet med støjstrategien i 2023 – altså, selvom det har været lovpligtigt siden 2007.

Hvordan forholder kommunen sig til, at man i 2020 har godkendt en lokalplan med støj over grænseværdien på områder udlagt til støjfølsom anvendelse?

Og hvor mange af kommunens støjproblemer kan skyldes kommunens ulovlige praksis?

Og hvordan kommer denne nye støjstrategi til at sikre, at forvaltningen forstår lovgivning og praksis på området?

Vi ser ikke nogen steder i strategien, at Kommunen påtager sig et ansvar ift. at rette op på de fejl, der er begået i sagsbehandlingen i kommunen. Hvordan påtænker kommunen at prioritere at få rettet op på de fejl, I har lavet ved at føre ulovlig praksis?

2:

På side 3 skriver I: *Der er også tiltag, som kan gennemføres alene af kommunen og under det eksisterende driftsbudget alene ved at have fokus på, at støjen skal begrænses. Der er også forebyggende tiltag, som relativt hurtig vil kunne udmøntes i kommunal planlægning, såfremt det berører relevante områder.*

Hvad er det for et budget, der refereres til her, og hvordan prioriteres der i dette/lægges der en plan baseret på støjproblemer for dette?

3:

På side 4 skriver I: *Ved at anvende støj som et designparameter i bl.a. lokalplanlægningen og den overordnede byudvikling, kan kommunen i højere grad forebygge at nye byggerier påvirkes af trafikstøj og indarbejde at nye byggerier kan dæmpe støjpåvirkede eksisterende boliger. Det dækker også over indsatser, som både er en del af planlægningen og den løbende drift, som for eksempel arbejdet med bæredygtig mobilitet, hvor sigtet bl.a. er at fremme cykling frem for anvendelse af biler.*

Som belyst ovenfor har det siden 2007 jf. Planlovens § 15 a og dertilhørende praksis jf. Miljøstyrelsens Vejledning af 2007 om Støj fra veje været kommunens ansvar at sikre, at der ikke udlægges støjfølsom anvendelse i støjbelastede områder.

Hvordan forholder kommunen sig til, at man ved vedtagelsen af lokalplan 669 i 2020 ikke har foretaget de lovpligtige støjberegninger og har udlagt netop støjfølsom anvendelse i et støjplaget område? Og hvordan forholder kommunen sig til, at man planlægger at udstykke videre i samme område, på trods af at kommunens egen støjkortlægning viser, at der er støj over grænseværdien på de fælles opholdsarealer, der deles mellem rammelokalplan 669 og lokalplan 730? Vi har oplyst både Roskilde Kommunes forvaltning samt Roskilde Kommunes viceborgmester Jette Tjørnelund, som i øvrigt er næstformand i Plan- og Teknikudvalget, om denne problematik, men alligevel fortsættes arbejdet med lokalplan 730 uden så meget som at nævne støj i arbejdet, herunder i referat af seneste møde i udvalget den 3. oktober 2023, hvor lokalplan 730 blev behandlet, og hvor udarbejdelse af lokalplanen blev godkendt af udvalget. Dette på et tidspunkt, hvor forvaltningen såvel Jette Tjørnelund skriftligt er gjort bekendt med, at der er blevet udstykket i strid med planlovens § 15 a i området under rammelokalplan 669, som omfatter lokalplan 730.

4:

På side 4 skriver I: *I forhold til den kommunale drift kan der foretages en række ændringer og tilpasninger som kan reducere støjen, som vil have en direkte og umiddelbar effekt. Det omfatter bl.a. forebyggelse af støj fra trafikken, f.eks. i forhold til bedre vedligeholdte vejbelægninger, at tunge køretøjer på el og at dæktyperne på kommunale køretøjer skal være mere støjsvage.*

Som naboer til Ågerupvej oplever vi dagligt at køretøjer, der på den ene eller anden måde har tilknytning til driften i Roskilde Kommune, kører langt over de tilladte 60 km/t. Dette gælder især bus 216, skolebussen (Viking-bussen), renovationskøretøjer og kommunebilerne. Dette skaber selvfølgelig både utryghed samt unødvendig støj.

Hvordan vil kommunen sikre, at dette ikke sker for fremtiden, og at kommunen dermed selv bidrager til bekæmpelsen af støj?

5:

På side 6 citerer I Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj. Det virker paradoksalt, at I citerer disse, når forvaltningen tydeligvis ikke beskæftiger sig med dem i praksis, med den konsekvens, at den gældende lovgivning på området ikke overholdes (Planlovens §15 a).

Hvordan vil I sikre, at forvaltningen overholder lovgivningen samt rette op på tilfælde, hvor lovgivningen beviseligt ikke er overholdt?

6:

På side 11 skriver I: *Lavere hastigheder giver mindre støj. Kommunen har gennemført hastighedsnedsættelser på mange vejstrækninger og hastighedszoner på 40 km/t især i mange landsbyer og mindre bysamfund. De fleste hastighedsnedsættelser er skiltningen suppleret med hastighedsdæmpende foranstaltninger, som fx bump og/eller chikaner. Det er udført som del af den løbende trafiksikkerhedsindsats.*

Når vi siden 2020 har spurgt kommunen, hvorfor hastigheden, og dermed støjen, ikke kan nedsættes på Ågerupvej foran området for lokalplan 669, begrundes forvaltningen det med, at politiet har truffet afgørelse, om, at det kan man ikke grundet vejens udformning. Når vi beder om aktindsigt viser det sig, at "afgørelsen" er følgende skrivelse mellem Roskilde Kommune og Roskilde Politi fra 2011-2013, altså 7 år, før lokalplan 669 overhovedet blev vedtaget. Hvis dette er hvad, man som borger bliver mødt af, når man beder kommunen se ind i en hastighedsnedsættelse, hvordan er ovenstående initiativer så blevet prioriteret og kommet igennem? Og hvordan bliver et initiativ på Ågerupvej prioriteret? For det gøres tydeligvis ikke ved at indgå en dialog med forvaltningen.

Fra: Marianne Rask [<mailto:Mariannerask@roskilde.dk>]

Sendt: 19. november 2012 14:08

Til: MVSJÆ FP Vejsager

Emne: Anmodning om politiets tilladelse til skiltning på Tofteengen og Bakkeengen i Ågerup

Til Jørgen Petersen, Midt- og Vestsjællands Politi.

Hermed videresendes afmærkningsplan for Tofteengen og Bakkeengen ved Ågerup til politiets eventuelle godkendelse.

Som du måske husker, besigtigede vi i november sidste år området, og konstaterede at det endnu ikke var så udbygget, at det kunne forsvares at flytte byzonetavlen. Desuden er der ingen planer om at bebygge området syd for Ågerupvej.

Når nu der i dette projekt anlægges en sti med udkørsel til Ågerupvej, vil jeg ved samme lejlighed spørge om vi nu kan få politiets tilladelse til at flytte den eksisterende byzonetavle på Ågerupvej til umiddelbart vest for Bakkeengens udmunding i Ågerupvej?

Venlig hilsen

Marianne Rask

Civilingeniør, Trafiksikkerhedsrevisor

Veje og Grønne områder

Fra: "mvsj-vejsager@politi.dk" <mvsj-vejsager@politi.dk>

Til: "Marianne Rask" <Mariannerask@roskilde.dk>

Emne: SV: Anmodning om politiets tilladelse til skiltning på Tofteengen og Bakkeengen i Ågerup

Dato: fre., nov. 23, 2012 08:21

Hej Marianne!

Ville du måske kunne acceptere en tavle A21 med undertavle UA21,1 i stedet for at flytte byzonetavlerne??

/JØP

Fra: Marianne Rask [<mailto:Mariannerask@roskilde.dk>]

Sendt: 23. november 2012 11:53

Til: MVSJÆ FP Vejsager

Emne: SV: Anmodning om politiets tilladelse til skiltning på Tofteengen og Bakkeengen i Ågerup

Muligvis.

Hvad med C55 til 50 eller 60 km/h?

-Marianne

(Sendt fra min HTC-telefon)

Fra: mvsj-vejsager@politi.dk [<mailto:mvsj-vejsager@politi.dk>]

Sendt: 4. december 2012 11:44

Til: Marianne Rask

Emne: SV: Anmodning om politiets tilladelse til skiltning på Tofteengen og Bakkeengen i Ågerup

Hej Marianne!

Vi holder fast på etablering af A 21 tavlerne. Jeg har drøftet en lokal hastighedsbegrænsning på 60 km/t med Peter Stryhn.

Politiet kan godkende etablering 60 km/t på strækningen Ågerupvej mellem byzonetavlerne til Store Valby og Ågerup. Jeg imødeser fremsendelse af skilteplan til endeligt samtykke.

/JØP

7:

På side 13 skriver I: *Kommunal indsatser i forhold til drift og planlægning: 7. Hensyn til forebyggelse af trafikstøj øges og mere systematisk indgår i planmæssige overvejelser.*

Hvordan kan I tillade jer at skrive, at hensyn til forebyggelse af trafikstøj øges og skal indgå mere systematisk i planmæssige overvejelser, når det siden 2007 har været jeres ansvar, at sikre, at lovgivningen på området blev overholdt?

8:

På side 13 skriver I: *Kommunal indsatser i forhold til drift og planlægning: 10. Foretage en hastighedsanalyse for at udpege strækninger til hastighedsnedsættelse.*

Når vi siden 2020 har henvendt os til kommunen omkring hastigheden og den dertilhørende støj fra Ågerupvej, har kommunen svaret, at en hastighedsnedsættelse på Ågerupvej vil kræve fartdæmpende foranstaltninger, som der ikke er prioriteret budget til.

Hvordan kan kommunen skrive, at I vil foretage en hastighedsanalyse for at udpege strækninger til nedsættelse af hastighed – hvori ligger budgettet til de fartdæmpende foranstaltninger, der skal til for at nedsætte hastigheden? For det må være et eksisterende budget, der skal dække dette, idet initiativet ikke nævnes på side 14, hvor der ses et separat afsnit om de tiltag, der vil kræve flere/ekstra afsatte midler. Er det bare varm luft, når I nævner en hastighedsanalyse som et virkemiddel, eller hvor vil budgettet til hastighedsnedsættelse af den type, som vi bør have på Ågerupvej, komme fra?

9:

På side 21 skriver I: *At der udføres hastighedskontrol er et vigtigt middel til at sikre en overholdelse af de gældende hastighedsgrænser. Ud over trafiksikkerhed har hastigheden også betydning for trafikstøjen. Politiet er ansvarlig for hastighedskontrol, herunder også på de kommunale veje. Det sker ved politiets automatiske trafikkontrol (ATK-vogne), der dagligt flyttes imellem forskellige vejstrækninger i de ti kommuner i Midt og Vestsjællands politikreds.*

Forvaltningen vil fortsætte dialogen med politiet om mest mulig kontrol i Roskilde Kommune og om hvilke strækninger, som politiet bør prioritere. Politiet har blandt andet i flere år prioriteret at opsætte ATK vogne på indfaldsvejene til Roskilde by og større veje ned mod Roskilde Havn på udvalgte torsdage i sommerhalvåret. Midt- og Vestsjællands Politi får i 2023 tildelt én ekstra ATK-vogn, hvilket giver mulighed for yderligere hastighedskontrol på vejene i Roskilde Kommune.

Når vi siden 2020 har henvendt os til kommunen og gjort dem opmærksomme på den høje hastighed samt den utryghed og støj dette skaber for os beboere, har svaret været, at hastighed ikke er kommunens ansvar, men politiets. Hvordan harmonerer dette med, at I her skriver, I samarbejder med politiet omkring hastighed? Samtidig er der kun én ATK-vogn til hele Roskilde Kommune. Dette punkt virker ærlig talt som varm luft, uden indhold.

På side 24 skriver I: *Ved at anvende støj som et designparametre i lokalplanlægningen vil det potentielt være muligt at planlægge en fremtid byudvikling, hvor nye projekter ikke i samme grad påvirkes af trafikstøj. I forbindelse med udarbejdelsen af lokalplaner i Roskilde Kommune udarbejdes der et 11 punktsprogram, hvori der bl.a. indgår en miljøscreening (punkt 5 – Miljø, mål og politikker). I miljøscreening indgår trafikstøj som et punkt, der screenes på lige fod med mange andre punkter og der udarbejdes en bæredygtighedsprofil af projektet. I den forbindelse opliste initiativer, som kan gøre lokalplanen mere bæredygtig. For at forbedre planlægning af støjfølsomme arealer kan der tilføjes et afsnit i punkt fem. Punktet skal tydeliggøre en særlig fokus på eksempelvis trafikstøj, som miljøscreeningen giver udtryk for, kan være en udfordring. I skabelonen kan skrives "Fremgår det af miljøscreeningen at der er områder, som vi skal være særligt opmærksomme på i lokalplanlægningen som fx trafikstøj." Dette både for at tydeliggøre et bestemt miljømæssigt emne, men også for at få politisk opbakning til at der tages særligt hensyn til dette emne, når 11 punktsprogrammet vedtages.*

Det har været kommunens forpligtigelse siden 2007 at sikre, at støjfølsom anvendelse ikke udlægges i støjplagede områder. Alligevel har Roskilde Kommune i 2020 vedtaget lokalplan 669 uden at have fortaget de støjberegninger, der jf. Miljøstyrelsens Vejledning om Støj fra veje netop skal sikre, at dette overholdes. Helt konkret har Roskilde Kommune skrevet i den miljøscreening, som I ovenfor henviser til som et konkret værktøj i bekæmpelsen af støj, der tilhører lokalplan 669, at der ikke er støj i området, uden at have lavet nogen form for støjberegninger. Dette har forvaltningen oplyst både på skrift og mundtligt. Roskilde Kommunes Viceborgmester er også oplyst om denne problematik, samt om at man jf. Planlovens §15 a samt Miljøstyrelsens Vejledning om Støj fra veje ikke kan videreudstykke under rammelokalplan 669, idet der er dokumenteret støj over grænseværdien på de fælles opholdsarealer, som lokalplan 730 deler med rammelokalplan 669. Dette vælger viceborgmesteren at sidde overhørig og er som nævnt den 3. oktober med til at vedtage, at der arbejdes videre med lokalplan 730, selvom der ikke er foretaget de lovpligtige støjberegninger og lovpligtige trafikfremskrivninger, der tager højde for den megen mertrafik, som St. Valby og Ågerup har udsigt til i de kommende år. Hvordan forholder kommunen sig til dette? Hvordan vil man være bekendt at sende en støjstrategi med lokalplanlægning, som et fremhævet virkemiddel i høring, samtidig med at selveste viceborgmester og næstformand i Plan- og Teknikudvalget vælger at ignorere, at Planlovens §15 a ikke overholdes ved ny lokalplanlægning?

10:

På side 27 skriver I: *Hastighedsnedsættelser på nogle veje kan udføres løbende inden for det eksisterende driftsbudget. Der er afsat en årlig pulje til cyklisme, trafiksikkerhed og mobilitet*

på 15 mio. kr. årligt. Der er ikke-prioriterede mindre projekter til mulig realisering i puljen til over 150 mio. kr. Jo flere veje, der ønskes lavere hastighed på jo flere midler kræver det og her kan puljen være en mulig finansiering.

Hvordan vil I prioritere hastighedsnedsættelser med et årligt budget på 15 mio., når der ligger ikke-realiserede projekter for 150 mio. kr., hvoraf mange slet ikke er relateret til hastighed? Forvaltningen har oplyst os, at Byrådet sidst i 2018 har prioriteret puljen, og her var støj ikke prioriteret – hvordan sikrer I, at det bliver det nu?

Med venlig hilsen Grundejerforeningen St. Valby-klyngerne (lokalplan 669)