

# BILAG 4. Høringssvar

## Handlingsplan for vejstøj 2018-2023 - forslag

### HØRINGSTYPE

Andet

### OMRÅDE

Hele byen

### TIDSPERIODE FOR HØRINGEN

23. march 2018 til 18. may 2018

### SAGSNUMMER

2018-0064876

### INSENDELSESRIST FOR HØRINGSSVAR

18. may 2018

### HØRINGEN ER LUKKET

Handlingsplan for vejstøj 2018-2023 sætter rammen for, hvordan der vil blive arbejdet med støj fra vejtrafikken i København.

Støj fra vejtrafik er et miljøproblem og udgør en helbredsrisiko for de mennesker, som hver dag udsættes for støjen. I Teknik- og Miljøforvaltningens vision Fællesskab København er målet at antallet af stærkt støjbelastede boliger over 68 dB skal være halveret inden udgangen af 2025. For at nå målet skal der gennemføres særlige støjreducerende foranstaltninger, som er beskrevet i handlingsplanen.

[pdfHandlingsplan for vejstøj 2018-2023.pdf](#)

[Københavnerkortets støjkort](#)

### SEKUNDÆRT INDHOLD (VISES UNDER BRØDTEKST)

Opdatering af Høringsportalen - Støj

### HØRINGSSVAR

ID	DATO	INSENDT AF	ORGANISATION	POSTNR	BY
25	18.05.2018	Klaus Bach Andersen		2450	København SV
24	18.05.2018	Pia Santesson og Jens Kærsgaard		2100	København Ø
23	18.05.2018	Østerbro Lokaludvalg	Østerbro Lokaludvalg	2100	København Ø
22	18.05.2018	Indre By Lokaludvalg	Indre By Lokaludvalg	1466	København K

21	18.05.2018	Lars Georg Jensen	Grundejerforeningen Vanløse Ny Villakvarter	2720	Vanløse
20	18.05.2018	Kgs. Enghave Lokaludvalg		2450	Kbh SV
19	18.05.2018	Vesterbro Lokaludvalg		1652	København V
18	18.05.2018	Brønshøj-Husum Lokaludvalg		2700	Brønshøj
17	18.05.2018	Bispebjerg Lokaludvalg		2400	København NV
16	18.05.2018	Hans-Henrik T. Ohlsen	Uofficielt på vegne af AB Søbo	2100	København Ø
15	17.05.2018	Ingolf Ibus	Trafikforeningen Webersgade	2100	København Ø
14	16.05.2018	Lars Stage Thomsen		2500	Valby
13	15.05.2018	Københavns Politi		1567	København V
12	14.05.2018	Christianshavns Lokaludvalg	Christianshavns Lokaludvalg	1466	København K
11	13.05.2018	Charlotte Tørngre		2720	Vanløse
10	09.05.2018	Valby Lokaludvalg	Valby Lokaludvalg	2500	Valby
9	09.05.2018	Marianne Spang Bech	Miljøpunkt Indre By & Christianshavn	1550	København V
8	08.05.2018	Fleming Kjer		2100	København Ø
7	07.05.2018	Amager Vest Lokaludvalg		2300	København
6	07.05.2018	Nørrebro Lokaludvalg	Nørrebro Lokaludvalg	2200	København N
5	04.05.2018	Ulrik Danneskiold-Samsøe	Østerbro Lokalråd, Trafikudvalget	2100	København Ø
4	30.04.2018	Daniel Van kranendonk		2100	København Ø

<b>3</b>	<b>26.04.2018</b>	<b>Anne Marie Johansen, Bjarne Roupé, Ole Matthiessen</b>		<b>2100</b>	<b>København</b>
<b>2</b>	<b>08.04.2018</b>	<b>Jacob Suhr</b>		<b>2300</b>	<b>København S</b>
<b>1</b>	<b>26.03.2018</b>	<b>Metroselskabet I/S</b>	<b>Metroselskabet I/S</b>	<b>2300</b>	<b>København S</b>

Herudover har forvaltningen modtaget følgende hørings svar inden for høringsperioden, som vedlægges forrest i dokumentet:

<b>26</b>	<b>18.04.2018</b>	<b>Frederiksberg Kommune</b>	<b>2000</b>	<b>Frederiksberg</b>
<b>27</b>	<b>18.04.2018</b>	<b>Herlev Kommune</b>	<b>2730</b>	<b>Herlev</b>

APPLICATION DATE  
18. may 2018  
SVARNUMMER  
27

18.05.2018

Tak for mail og orientering omkring København Kommunes høring af udkast til Københavns Kommunes Handlingsplan for vejstøj 2018-2023.

Vi har læst den igennem med interesse og noteret os den fine måde, I arbejder med støjreducerende tiltag inde i København.

En kommentar:

- Fælles mellem jer og os er Frederikssundsvej 211, hos os Herlev Hovedgade. Her arbejder vi på sigt med en lavere hastighedsgrænse på 50km/t mod nuværende 60 km/t på vores del af Frederikssundsvej 211.
- I oplyser ikke i planudkastet, at I arbejder med en lavere hastighedsgrænse på jeres strækning af Frederikssundsvej 211 tæt på kommunegrænsen til er Herlev.

Vi har ingen yderligere kommentarer.

Sender du mig et svar retur?

Venlig hilsen

**Morten Lasse Møller**  
**Ingeniør**

Trafik  
Herlev Kommune  
Herlev Bygade 90  
2730 Herlev  
Tlf: 4452 6468  
[Morten.Lasse.Moller@herlev.dk](mailto:Morten.Lasse.Moller@herlev.dk)



APPLICATION DATE  
18. may 2018  
SVARNUMMER  
26

Frederiksberg Kommune har modtaget Forslag til Handlingsplan for vejstøj 2018-2023 i Københavns Kommune.  
Frederiksberg Kommune har ikke bemærkninger til forslaget.

Venlig hilsen

**Niels Kaalund Jensen**  
Civilingeniør/Miljøkonsulent

Vej, Park og Miljø  
By- og Miljøområdet  
Frederiksberg Rådhus  
Smallegade 1  
DK - 2000 Frederiksberg  
[www.frederiksberg.dk](http://www.frederiksberg.dk)

F R E D E R I K S B E R G  
K O M M U N E



## **Svar til: 2018-0064876 af: Klaus Bach Andersen**

APPLICATION DATE

18. may 2018

SVARNUMMER

25

INDSENDT AF

Klaus Bach Andersen

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Teglholm Tværvej 29, 3 Tv

HØRINGSSVAR

se vedlagte høringsvar.

MATERIALE:

hoeringsvar\_handlingsplan\_for\_vejstoej\_2018-2023.pdf

**Høringssvar vedr. Handlingsplan for vejstøj 2018-2013**

**18-05-2018**

Det er glædeligt, at Københavns kommune udarbejder en handlingsplan for vejstøj med konkrete mål for reduktion af antallet af stærkt støjbelastede boliger (boliger med over 68 dB). Og det er glædeligt, at man har udarbejdet et vejstøjkort, der viser den aktuelle støjbelastning langs de større veje i kommunen.

Desværre betyder kommunens iver for at skaffe nye boliger, at der bygges en del boliger, som fra starten er støjbelastede og nogen endog stærkt støjbelastede. Det skyldes, at kommuneplanen 2015 har opgivet at håndhæve de tidligere skrappe krav om, at nye boliger ikke måtte belastes med mere end 58 dB på facaden. Nu må man sågar bygge, hvor støjen overstiger 68 dB (en mangedobling af støjniveauet i forhold til tidligere), blot man sikrer, at bygningen fungerer som støjskærm, så beboerne "kan søge ly for støjen" i opholdsareal på bagsiden. Men at sikre at støjen holdes væk fra bagsiden er i praksis næsten umuligt på grund af sideveje og huller i bebyggelsen. Nogen af disse bygninger har ovenikøbet altaner ud mod den stærkt trafikerede vej, og da en altan er et opholdsareal, burde 58 dB være støjgrænsen.

Kommunen har også et krav om et indendørs støjniveau på max. 46 dB ved delvist åbne vinduer. Der synes ikke at være nogen dokumentation for, at dette krav kan opfyldes, hvis det udendørs støjniveau er højt.

Der er således en række problemer ved at bygge boliger langs stærkt trafikerede veje, og derfor gemte man tidligere boligerne bag en beskyttende facade af erhvervsbygninger ud mod trafikvejen. Men de tider er desværre forbi.

Kommunen burde undersøge, om man i byggesagsbehandlingen har sikret sig, at de nye boliger, der bygges i disse år, rent faktisk er blevet støjdæmpede efter intentionerne. Det bør ske ved at indføre et indsatsområde i handlingsplanen, hvor man udvælger en række allerede opførte boliger langs stærkt trafikerede veje og måler/beregner det faktiske støjniveau inde og ude. Til undersøgelsen kan man finde eksempler på "problembyggerier" bla. på følgende veje: Vasbygade, Artillerivej, Gl. Køge Landevej i Valby, Amager Strandvej v. Strandparken, Kalkbrænderihavns gade v. Nordhavn og Teglmolmsgade- Støberigade-Sluseholmen. Her kan man finde altaner, hvor støjniveauet er klart overskredet jf. vejstøjkortet.

Venlig hilsen

Klaus Bach Andersen

Teglmolm Tværvæg 29 3 tv.

2450 København SV

## **Svar til: 2018-0064876 af: Pia Santesson og Jens Kærsgaard**

### APPLICATION DATE

18. may 2018

### SVARNUMMER

24

### INDSENDT AF

Pia Santesson og Jens Kærsgaard

### BY

København Ø

### POSTNR.

2100

### ADRESSE

Strandvænget 25

### HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune, politikere og embedsmænd. Ros til jer for initiativet om en handlingsplan for vejstøj i kommunen. En forudsætning for et godt liv i den fortættede by er, at begrænsning af vejstøj og luftforurening tages alvorligt og prioriteres når byen skal udvikles - det er et borgerønske, et politikeransvar, og tilmed i samfundsinteresse. Det kan være svært i den etablerede by, men ved nye projekter er der alle muligheder, og kun dårlige undskyldninger, for ikke at leve op til ambitionerne. Men hvad sker der så derude i virkeligheden? Desværre er det ikke just høje ambitioner vi har oplevet som beboere på Strandvænget i forbindelse med anlæg af den nye Nordhavnsvej. Et nyt stort anlægsprojekt, som skal understøtte infrastrukturen for udvikling af det nye Nordhavnsområde, et nyt projekt, hvor alle muligheder var til stede for at udføre et projekt som peger ind i fremtiden. Men i relation til støj og luftforurening, må vi desværre konstatere, at Nordhavnsvej projektet er udført på et rystende lavt ambitionsniveau, hvor et meget stort areal i zonen mellem den tætte by og de rekreative områder ved Svanemøllehaven er plastret til med asfalt, beton og et virvar af skilte, trafikinformation og vejbaner - forurening i højeste potens! Men hvor også støjisolering i tunnelmundinger er sparet væk, hvor vejbaner er hævet uden tilsvarende hævning af støjhegn, hvor forurenede tunnelluft blæses u-rensset ud i beboelseskvarter og rekreativt område osv - alt i alt desværre løsninger som hører fortiden til. Vi er vidner til et helt nyt projekt, hvor EU grænseværdier for støj og luftforurening overskrides - bevidst må vi formode, for det skorter ikke på debat og indsigelser. Jeg vil undlade facts om målinger, grænseværdier mv. i dette indlæg, og henvise til hvad der er skrevet om det fra andre beboere på Strandvænget. Politikernes ambitioner kommunikerer så flot, men hvor er viljen og evnen til handling? Noget kan nås endnu - ting kan stadig rettes, suppleres og gøres bedre for Nordhavnsvejen, alt andet er ikke rimligt eller værdigt - må vi se vilje og handling. Det vil være klædeligt for Kommunen og den kommende handlingsplans troværdighed, for projekt Nordhavnsvejen, og for andre infrastruktur projekter i kommunen fremover.

vh. Pia Santesson og Jens Kærsgaard



## **Svar til: 2018-0064876 af: Østerbro Lokaludvalg**

APPLICATION DATE

18. maj 2018

SVARNUMMER

23

INDSENDT AF

Østerbro Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Østerbro Lokaludvalg

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Jagtvej 169A, atuen

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedtaget på møde i Østerbro Lokaludvalg den 16. maj 2018

MATERIALE:

hoeringssvar\_vedr\_handlingsplan\_for\_vejstoej.pdf



**KØBENHAVNS KOMMUNE**

Økonomiforvaltningen

Østerbro Lokaludvalg

16. maj 2018

Sagsnr.  
2018-0129981

Dokumentnr.  
2018-0129981-1

### **Udkast til høringssvar vedr. Handlingsplan for vejstøj**

Trafikstøj er en helt væsentlig ulempe for bylivet. Østerbro Lokaludvalg tilslutter sig de i Forslaget opstillede mål og indsatser for en reduktion af trafikstøjen, herunder de tænkte eksperimenter med at skabe ikke-usunde lyd miljøer.

Lokaludvalget ser desuden frem til, at der udarbejdes en strategi for en samlet støjnedsættelse i København.

Med venlig hilsen

Allan Marouf  
Formand for Østerbro Lokaludvalg

**Sekretariatet for Østerbro  
Lokaludvalg**

Jagtvej 169A  
2100 København Ø

EAN nummer  
5798009800275

# **Svar til: 2018-0064876 af: Indre By Lokaludvalg**

## APPLICATION DATE

18. maj 2018

## SVARNUMMER

22

## INDSENDT AF

Indre By Lokaludvalg

## VIRKSOMHED / ORGANISATION

Indre By Lokaludvalg

## BY

København K

## POSTNR.

1466

## ADRESSE

Rådhusstræde 13

## HØRINGSSVAR

Teknik- og Miljøforvaltningen har den 23. marts 2018 sendt et forslag til handlingsplan for vejstøj 2018-2023 i offentlig høring på [bliv hørt-portal](#) med svarfrist den 18. maj 2018. Lokaludvalget har følgende bemærkninger: 1. Handleplanen for vejstøj bør indledningsvis indeholde en beskrivelse af, hvorfor der skal gøres noget ved vejstøj. Hvilke effekter forventes der af at igangsætte indsatserne i planen, betydning for sundhed osv. Det er vigtig viden ift. at forstå betydningen af planen. 2. Der bør generelt udarbejdes en politik for, hvilken trafik der er nødvendig, så man kan neddrose trafikken fra omegnskommunerne, evt. ved miljøzoner, p-afgifter, roadpricing og i stedet få pendlertrafikken over i den kollektive trafik. Målsætningen i Strategien Grøn Mobilitet bør tages alvorligt, altså højst 1/3 i bil, 1/3 med kollektiv transport og 1/3 på cykel. 3. Et forslag kan være at bruge p-afgiften til at regulere typen af køretøjer, som får lov at køre og parkere i København. Det kan samtidig sikre, at det alene er den "nødvendige" trafik, som kører (og støjer) i byen. Det er en model man med succes har anvendt i de større byer i Norge. 4. Det kan fx arbejdes med en model, hvor det er en økonomisk fordel at køre med støjsvage dæk på bilen, mens det vil være dyrt at køre med tung, støjende trafik. 5. Med strammere krav til den trafik, som tillades i København, krav til dæk (støjsvage), mindre krav til elbiler, krav til varelevering med elbiler (herunder skraldebiler), større p-afgifter til bilister som tager bilen til byen, men ikke bor i den, må der forventes, at et større antal vil tage den offentlige transport. Roskilde Kommune har indført el-busser og Århus har el-skraldebiler. Der bør være et minimumskrav i alle offentlige udbud om kørsel i miljørigtige og støjsvage køretøjer. City Logistik tilbyder i dag varelevering med el-biler samtidig med mere optimal udnyttelse af køretøjets kapacitet ved at kunne medtage varer retur, efter varelevering. Både teknologi og logistiske systemer findes og bør udnyttes bedre. Beboerlicenser bør også drøftes. 6. Det foreslås, at antallet af busser og busruter, suppleret med S-tog og Metro (Metro-ring i 2019) opretholdes og gerne udvides i takt med stramning af krav til biltrafikken. Her henvises til Oslo, som udvider alle former for kollektiv trafik i takt med strammere krav til trafikken til byen. 7. Kommunen bør samtidig opfordre Region Hovedstaden til en optimeret indsats for flere gratis P-pladser eller parkeringshuse uden for eller i kanten af København, i tilknytning til tog og metro. 8. Der bør samtidig ses på mulighederne for at indføre miljørigtig transport (støj og luft) fra krydstogtskibene til centrum. Rigtig mange turistbusser støjer, ikke kun mens de kører, men også når de holder i tomgang. En mulighed kan være at benytte vandvejen, fra

skibene til centrum. En anden mulighed kan være at anvise kørevej uden om de i forvejen støjbelastede områder. 9. Drøftelserne omkring miljøzoner bør genoptages ikke kun aht. støj, men også aht. luftforurening. 10. Der bør indføres flere zoner med max. 30-40 km/time, ikke kun i Indre By. Der er tidligere undersøgt, at denne hastighed giver det bedste flow gennem byen, hvorved der undgås start/stop støj ved kryds, herunder forurening. Kampagne: Tag den offentlige transport eller din cykel gennem byen. 11. Der kan forventes en kortsigtet effekt ved de foreslåede løsninger på de særligt støjbelastede strækninger (270 km strækning). Støjsvag asfalt holder i ca. 10 år, og er en økonomisk dyr løsning. Dermed skal strækninger udskiftes, belægges på ny, inden alle strækninger har fået pålagt den støjsvage asfalt. Der bør derfor lægges over 20 kilometer støjsvag asfalt pr. år. 12. Det foreslås, at alle strækninger skal ned på et max støjniveau på Miljøstyrelsens støjgrænse på 58 (63) dB(A), og at Miljøstyrelsens støjgrænse bør anvendes som Støjhandlingsplanens succeskriterium. 13. Der bør ikke tillades støj ved institutioner. Børn er sårbare og foranstaltninger mod støjpåvirkning ved institutioner bør prioriteres højt, evt. ved at reducere trafikken, alternativt flytte institutionen. 14. Det er et generelt problem, hvis foranstaltning mod støj tænkes løst ved isolering af vinduer. I forhold til sundhed er det nødvendigt med udluftning. Der bør ses på alternative løsninger og teknologier. 15. Der bør afsættes midler til yderligere at få belyst vejstøjens konsekvenser for borgernes sundhed, heriblandt hvilke konsekvenser de to forskellige støjgrænser har for stress og forøget dødelighed og vejstøjens betydning for fraflytningsfrekvens på de mest udsatte vejstrækninger. Derudover ønsker lokaludvalget at bemærke følgende: 16. Det fremgår af de viste kort bagerst i planen, at støjen i flere af de grønne områder falder jo længere væk man kommer fra vejarealerne. Er der målt støj i parkerne eller er det beregnet? Såfremt det lavere niveau i de grønne områder i Indre By er et udtryk for faktiske tal bør det lavere støjniveau sikres opretholdt. Der er ikke mange steder tilbage i byen, hvor det er muligt at finde lidt ro. Flere af byens parker bruges oftere og oftere til fester, arrangerede som selvbestaltede. Ordensregler med forbud mod forstærket lyd kan sikre den fortsatte ro. Det giver ikke mening, at der kun arbejdes for at nedbringe støjen fra trafikken, når der tillades støj af anden karakter. Der kan skeles til Frederiksberg, som har udpeget en række områder i kommunen, som stilleområder. 17. Der bør afsættes et årligt beløb til forsøg, gerne med studerende, borgere og privat erhverv, som handler om muligheder for at skabe nye løsninger og foranstaltninger til at sænke støjen fra biltrafikken. Her tænkes på udvikling af endnu ikke kendte løsninger eller teknologi, og gerne i et nært samarbejde/involvering med de lokale borgere og erhverv. Da lokaludvalget godkendte ovenstående høringssvar i sit lokaludvalgsmøde den 17. maj 2018, havde lokaludvalgsmedlem Peter Stakemann, som repræsenterer Det Konservative Folkeparti, følgende protokolbemærkning: - Vi skal have mere metro til alle bydele for at vi kan bruge byrummet til beboerne og busbanerne kan laves til cykelstier. - P-afgifter nedsættes for alle beboere. Med venlig hilsen Bent Lohmann, formand

#### MATERIALE:

indre\_by\_lokaludvalg\_om\_stoejhandlingsplanen.pdf



Teknik- og Miljøforvaltningen

18. maj 2018

Sagsnr.  
2018-0131300

Dokumentnr.  
2018-0131300-4

Teknik- og Miljøforvaltningen har den 23. marts 2018 sendt et forslag til handlingsplan for vejstøj 2018-2023 i offentlig høring på [bliv hørt-portalen](#) med svarfrist den 18. maj 2018.

Lokaludvalget har følgende bemærkninger:

1. Handleplanen for vejstøj bør indledningsvis indeholde en beskrivelse af, hvorfor der skal gøres noget ved vejstøj. Hvilke effekter forventes der af at igangsætte indsatserne i planen, betydning for sundhed osv. Det er vigtig viden ift. at forstå betydningen af planen.
2. Der bør generelt udarbejdes en politik for, hvilken trafik der er nødvendig, så man kan nedrosle trafikken fra omegnskommunerne, evt. ved miljøzoner, p-afgifter, roadpricing og i stedet få pendlertrafikken over i den kollektive trafik. Målsætningen i Strategien Grøn Mobilitet bør tages alvorligt, altså højst 1/3 i bil, 1/3 med kollektiv transport og 1/3 på cykel.
3. Et forslag kan være at bruge p-afgiften til at regulere typen af køretøjer, som får lov at køre og parkere i København. Det kan samtidig sikre, at det alene er den ”nødvendige” trafik, som kører (og støjer) i byen. Det er en model man med succes har anvendt i de større byer i Norge.
4. Det kan fx arbejdes med en model, hvor det er en økonomisk fordel at køre med støjsvage dæk på bilen, mens det vil være dyrt at køre med tung, støjende trafik.
5. Med strammere krav til den trafik, som tillades i København, krav til dæk (støjsvage), mindre krav til elbiler, krav til varelevering med elbiler (herunder skraldebiler), større p-afgifter til bilister som tager bilen til byen, men ikke bor i den, må der forventes, at et større antal vil tage den offentlige transport. Roskilde

**Indre By Lokaludvalg**

Rådhusstræde 13  
1466 København K

EAN nummer  
5798009800275

Kommune har indført el-busser og Århus har el-skraldebiler. Der bør være et minimumskrav i alle offentlige udbud om kørsel i miljørigtige og støjsvage køretøjer. City Logistik tilbyder i dag varelevering med el-biler samtidig med mere optimal udnyttelse af køretøjets kapacitet ved at kunne medtage varer retur, efter varelevering. Både teknologi og logistiske systemer findes og bør udnyttes bedre. Beboerlicenser bør også drøftes.

6. Det foreslås, at antallet af busser og busruter, suppleret med S-tog og Metro (Metro-ring i 2019) opretholdes og gerne udvides i takt med stramning af krav til biltrafikken. Her henvises til Oslo, som udvider alle former for kollektiv trafik i takt med strammere krav til trafikken til byen.
7. Kommunen bør samtidig opfordre Region Hovedstaden til en optimeret indsats for flere gratis P-pladser eller parkeringshuse uden for eller i kanten af København, i tilknytning til tog og metro.
8. Der bør samtidig ses på mulighederne for at indføre miljørigtig transport (støj og luft) fra krydstogtskibene til centrum. Rigtig mange turistbusser støjer, ikke kun mens de kører, men også når de holder i tomgang. En mulighed kan være at benytte vandvejen, fra skibene til centrum. En anden mulighed kan være at anvise kørevej uden om de i forvejen støjbelastede områder.
9. Drøftelserne omkring miljøzoner bør genoptages ikke kun aht. støj, men også aht. luftforurening.
10. Der bør indføres flere zoner med max. 30-40 km/time, ikke kun i Indre By. Der er tidligere undersøgt, at denne hastighed giver det bedste flow gennem byen, hvorved der undgås start/stop støj ved kryds, herunder forurening. Kampagne: Tag den offentlige transport eller din cykel gennem byen.
11. Der kan forventes en kortsigtet effekt ved de foreslåede løsninger på de særligt støjbelastede strækninger (270 km strækning). Støjsvag asfalt holder i ca. 10 år, og er en økonomisk dyr løsning. Dermed skal strækninger udskiftes, belægges på ny, inden alle strækninger har fået pålagt den støjsvage asfalt. Der bør derfor lægges over 20 kilometer støjsvag asfalt pr. år.
12. Det foreslås, at alle strækninger skal ned på et max støjniveau på Miljøstyrelsens støjgrænse på 58 (63) dB(A), og at Miljøstyrelsens støjgrænse bør anvendes som Støjhandlingsplanens succeskriterium.

13. Der bør ikke tillades støj ved institutioner. Børn er sårbare og foranstaltninger mod støjpåvirkning ved institutioner bør prioriteres højt, evt. ved at reducere trafikken, alternativt flytte institutionen.
14. Det er et generelt problem, hvis foranstaltning mod støj tænkes løst ved isolering af vinduer. I forhold til sundhed er det nødvendigt med udluftning. Der bør ses på alternative løsninger og teknologier.
15. Der bør afsættes midler til yderligere at få belyst vejstøjens konsekvenser for borgernes sundhed, heriblandt hvilke konsekvenser de to forskellige støjgrænser har for stress og forøget dødelighed og vejstøjens betydning for fraflytningsfrekvens på de mest udsatte vejstrækninger

Derudover ønsker lokaludvalget at bemærke følgende:

16. Det fremgår af de viste kort bagerst i planen, at støjen i flere af de grønne områder falder jo længere væk man kommer fra vejarealerne. Er der målt støj i parkerne eller er det beregnet? Såfremt det lavere niveau i de grønne områder i Indre By er et udtryk for faktiske tal bør det lavere støjniveau sikres opretholdt. Der er ikke mange steder tilbage i byen, hvor det er muligt at finde lidt ro. Flere af byens parker bruges oftere og oftere til fester, arrangerede som selvbestaltede. Ordensregler med forbud mod forstærket lyd kan sikre den fortsatte ro. Det giver ikke mening, at der kun arbejdes for at nedbringe støjen fra trafikken, når der tillades støj af anden karakter. Der kan skeles til Frederiksberg, som har udpeget en række områder i kommunen, som stilleområder.
17. Der bør afsættes et årligt beløb til forsøg, gerne med studerende, borgere og privat erhverv, som handler om muligheder for at skabe nye løsninger og foranstaltninger til at sænke støjen fra biltrafikken. Her tænkes på udvikling af endnu ikke kendte løsninger eller teknologi, og gerne i et nært samarbejde/involvering med de lokale borgere og erhverv.

Da lokaludvalget godkendte ovenstående høringssvar i sit lokaludvalgsmøde den 17. maj 2018, havde lokaludvalgsmedlem Peter Stakemann, som repræsenterer Det Konservative Folkeparti, følgende protokolbemærkning:

- Vi skal have mere metro til alle bydele for at vi kan bruge byrummet til beboerne og busbanerne kan laves til cykelstier.
- P-afgifter nedsættes for alle beboere.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,  
formand



## **Svar til: 2018-0064876 af: Lars Georg Jensen**

### APPLICATION DATE

18. may 2018

### SVARNUMMER

21

### INDSENDT AF

Lars Georg Jensen

### VIRKSOMHED / ORGANISATION

Grundejerforeningen Vanløse Ny Villakvarter

### BY

Vanløse

### POSTNR.

2720

### ADRESSE

Tudskærvej 32

### HØRINGSSVAR

De mest trafik- og dermed støjbelastede boliger bør prioriteres først, herunder Jyllingevej i Vanløse, der i mange år har trængt til hastighedsnedsættelser, støjreducerende asfalt, og generel ombygning. Jyllingevej er en af byens mest trafikerede indfaldsveje - en fire-sporet vej der med 30.000 biler dagligt pløjer direkte ind igennem et 100 år gammelt villakvarter. Samtidig bør en meget farlig fodgængerovergang, som man skal krydse for at komme til bus 9A, reoveres. Se nærmere i vedhæftede høringssvar.

### MATERIALE:

hoeringssvar\_til\_stoejhandlingsplan\_2018-2023.pdf



# Høringssvar

## ***G/F Vanløse NY Villakvartér***

Vanløse, d. 15. maj 2018

### Høringssvar – forslag til Handlingsplan for vejstøj 2018-2023.

Grundejerforeningen Vanløse Ny Villakvartér skal hermed fremsende høringssvar til Københavns Kommunes udkast til Handlingsplan for Vejstøj 2018-2023.

Grundejerforeningens medlemmer er 255 husstande, som er placeret rundt om et af Københavns mest trafikerede indfaldsveje: Jyllingevej i Vanløse, hvor over 30.000 biler dagligt på en fire-sporet vej skærer direkte igennem et 100 år gammel villakvarter.

Konsekvenserne af så megen trafik er mærkbare: Ifølge Københavnerkortets støjkort er omtrent halvdelen af boligerne i vores grundejerforening belastet med vejstøj over Miljøstyrelsens grænseværdi for vejstøj på 58 dB, og over 30 boliger i grundejerforeningen er såkaldt stærkt støjbelastede (over 68 dB).

Igennem mange år har grundejerforeningen derfor ønsket at få nedbragt vejstøjen fra Jyllingevej – hidtil uden held.

Derfor hilser vi det velkomment, at der i forslaget til Handlingsplan for vejstøj 2018-2023 stilles forslag om, at hastigheden på Jyllingevej på strækningen fra kommunegrænsen og frem til S-banen (0,6 km), nedsættes fra de nuværende 60 km/t til 50 km/t.

Gennemførelse af forslaget om nedsættelse af hastigheden på Jyllingevej er af stor betydning for Grundejerforeningen og dens medlemmer.

I den forbindelse vil vi komme med følgende kommentarer:

- 1) Det er afgørende, at forslaget om hastighedsnedsættelse på Jyllingevej prioriteres, dvs. at der rent faktisk afsættes midler til at gennemføre det. Forslaget om hastighedsnedsættelse er ikke nyt: Det fandtes også i den foregående Støjhandlingsplan, men intet er sket – tværtimod er trafikbelastningen og dermed støjen (og forureningen) øget.
- 2) En hastighedsnedsættelse kan ikke stå alene, men bør suppleres af støjreducerende asfalt, en anden indretning af vejen og øget fartkontrol. Der er brug for en samlet indsats i form af tiltag, der understøtter hinanden. I dag overholdes den nuværende fartgrænse på 60 km/t ikke af mange bilister, specielt uden for myldretiden, bl.a. fordi indretningen af vejen ikke giver incitament til at køre med den påbudte hastighed.



# Høringssvar

## ***G/F Vanløse NY Villakvartér***

- 3) Indretningen af Jyllingevej til en ny og lavere hastighed kan med fordel inkludere, dvs. samtænke, en løsning af trafikikkerheden ved fodgængerovergangen ved Krogebjerg. Denne fodgængerovergang er i de senere år i stigende omfang blevet farlig for de krydsende fodgængere, dels p.g.a den generelle stigning i biltrafik på vejen, dels fordi der er betydeligt flere krydsende fodgængere end tidligere, fordi busrute 9A, der har stoppested ved fodgængerovergangen, er blevet en stor succes.
- 4) Støjpuljer til isolering af boliger (støjvinduer, facadeisolering m.v.) bør komme alle støjbelastede boliger til gode - ikke kun de boliger der har vinduer der er over 25 år gamle, som reglerne er nu.

Handlingsplanen for Vejstøj 2018-2023 er et godt redskab. Men det er det kun, hvis man rent faktisk bruger planen til at få gjort noget ved støjproblemerne på nogle af de mest udsatte steder i byen, dvs. prioriterer de steder, hvor der er mest trafik. Jyllingevej har i mange år været et af byens mest udsatte steder. Derfor bør det prioriteres!

På Grundejerforeningens vegne

Anne-Mette Høiriis

Formand

## **Svar til: 2018-0064876 af: Kgs. Enghave Lokaludvalg**

APPLICATION DATE

18. may 2018

SVARNUMMER

20

INDSENDT AF

Kgs. Enghave Lokaludvalg

BY

Kbh SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Wagnersvej 19

HØRINGSSVAR

Se vedlagte høringssvar fra Kgs. Enghave Lokaludvalg

MATERIALE:

hoeringssvar\_stoejhandlingsplan.pdf

## Høringssvar fra Kgs. Enghave Lokaludvalg: Handlingsplan for vejstøj 2018-23

Kgs. Enghave Lokaludvalg har behandlet Handlingsplan for vejstøj.

Kgs. Enghave er en bydel med mange boliger der er belastet af trafik, herunder støjplager, og kan kraftigt bakke op om, at der gøres noget for at bremse generne – også selvom støjen er mindsket de seneste år. Lokaludvalget mener dog, at der er behov for en overordnet trafikplanlægning, som har fokus på at begrænse trafikmængderne. Der er behov for mere helhedstænkning, da støj kun er en af de mange gener fra trafikken.

Lokaludvalget bakker op at der fortsat arbejdes med udskiftning til støjdæpende asfalt. Det er dog vigtigt, at der ved udskiftning af asfalt vælges at fremrykke udskiftning på de vejstrækninger, hvor der er mange støjplagede boliger – og ikke kun som en del af genopretning af veje, som det er sket i 2013-2018 (jævnfør s. 2 i bilag). Vi vil i den forbindelse gøre opmærksom på, at der i vores bydel er et stort behov for at mindske støjen på Sydhavnsgade, P. Knudsens Gade og Ellebjergvej mellem Sjælør Boulevard og Haydnsvej. Da der for nogle år siden blev bevilget penge til støjdæpende asfalt i Sydhavnen måtte vi til vores skuffelse konstatere, at det IKKE var på de vejstrækninger med mange støjplagede boliger.

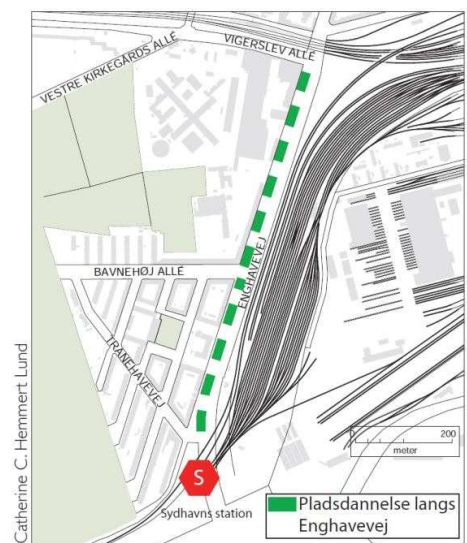
Lokaludvalget bakker op om, at hastigheden kan nedsættes til 50 km i timen – og ser gerne at dette sker på Sydhavnsgade.

Lokaludvalget ser derudover trafikplanlægning lokalt, som et væsentligt værktøj til at begrænse generne. Et af vores vigtige projekter i *Bydelsplan for Kongens Enghave*, er derfor at indsnævre Enghavevej til to spor fra Vigerslev Alle til Sydhavn Station, så der kun afvikles trafik i de vejbaner der ligger længst væk fra bebyggelsen. Dette vil fredeliggøre boligerne og samtidig give rum for idræts- og kulturaktiviteter i byrummet. Vi håber, at der kan arbejdes videre med dette i forbindelse med den kommende Områdefornyelse for Bavnehøj.

Vedrørende indsatsområde 7.3.1 Støjreduktion i byfornyelsesprojekter finder lokaludvalget, at det også er vigtigt, at almene boligforeninger kan søge tilskud til støjreducerende løsninger. Normalt kan byfornyelsesmidler ikke søges af disse. En stor del af de støjplagede boliger i Kgs. Enghave er almene boliger.

Med venlig hilsen

Jan Røge  
Formand, Kgs. Enghave Lokaludvalg



## **Svar til: 2018-0064876 af: Vesterbro Lokaludvalg**

### APPLICATION DATE

18. may 2018

### SVARNUMMER

19

### INDSENDT AF

Vesterbro Lokaludvalg

### BY

København V

### POSTNR.

1652

### ADRESSE

Lyrskovgade 4, 2. sal

### HØRINGSSVAR

Vi har i Vesterbro Lokaludvalg debatteret Handlingsplanen for Vejstøj. Vi er glade for, at der fortsat arbejdes med denne problematik, der også på Vesterbro opleves som alvorlig. Vi er kede af, at der i planen kun findes fælles tal for Vesterbro og Kongens Enghave. Det gør det svært at debattere evidensgrundlaget for problematikken. Det er vores oplevelse, at vi (også her) adskiller os fra Kongens Enghave. Vi oplever, at bydelen Vesterbro som sådan er plaget af vejstøj - men dog uden de problemer som beboerne på eksempelvis P. Knudsens Gade i Kongens Enghave oplever. Det er derfor ærgerligt, at grundlaget for debatten udviskes og gøres ugennemsnitlig. Vi vil derfor gerne have udleveret tal og oversigter for Vesterbro. Altså egentlige tal og beskrivelser for vores bydel. Vi har bemærket, at der ret ofte dispenseres for de bestemmelser, der findes i den allerede vedtagne Støjplan, når der skal udvikles lokalplaner og kommuneplantillæg. Det finder vi problematisk. Det virker underligt, at der vedtages politikker, som der som hovedregel altid dispenseres fra. Eksempler på dette er bl.a. i lokalplanerne for Sundevedsgadekarreen (boligerne ved Enghavevej og Vestebrogade) og Kalvebod Brygge Vest 2 (det sydligste boligårn). Vi finder det ønskværdigt, at der fortsat arbejdes videre med vejstøj. Vesterbro Lokaludvalg vil støtte op bag de overvejelser og konkrete politikindsatser der findes i Handlingsplanen for Vejstøj. Med venlig hilsen Thomas Egholm  
Formand for Vesterbro Lokaludvalg

### MATERIALE:

2018-0103382-6\_hoeringssvar\_vedr\_27761704\_1\_0.pdf



**KØBENHAVNS KOMMUNE**

Økonomiforvaltningen

Sekretariatet for Vesterbro og Kgs. Enghave Lokaludvalg

18. maj 2018

Sagsnr.  
2018-0103382

Dokumentnr.  
2018-0103382-6

### **Høringssvar vedr. Handleplan for Vejstøj 2018-2013**

Vi har i Vesterbro Lokaludvalg debatteret Handlingsplanen for Vejstøj. Vi er glade for, at der fortsat arbejdes med denne problematik, der også på Vesterbro opleves som alvorlig.

Vi er kede af, at der i planen kun findes fælles tal for Vesterbro og Kongens Enghave. Det gør det svært at debattere evidensgrundlaget for problematikken. Det er vores oplevelse, at vi (også her) adskiller os fra Kongens Enghave. Vi oplever, at bydelen Vesterbro som sådan er plaget af vejstøj - men dog uden de problemer som beboerne på eksempelvis P. Knudsens Gade i Kongens Enghave oplever. Det er derfor ærgerligt, at grundlaget for debatten udviskes og gøres ugenomsnitlig. Vi vil derfor gerne have udleveret tal og oversigter for Vesterbro. Altså egentlige tal og beskrivelser for vores bydel.

Vi har bemærket, at der ret ofte dispenseres for de bestemmelser, der findes i den allerede vedtagne Støjplan, når der skal udvikles lokalplaner og kommuneplantillæg. Det finder vi problematisk. Det virker underligt, at der vedtages politikker, som der som hovedregel altid dispenseres fra. Eksempler på dette er bl.a. i lokalplanerne for Sundevedsgadekarreen (boligerne ved Enghavevej og Vestebrogade) og Kalvebod Brygge Vest 2 (det sydligste boligårn).

Vi finder det ønskværdigt, at der fortsat arbejdes videre med vejstøj. Vesterbro Lokaludvalg vil støtte op bag de overvejelser og konkrete politikindsatser der findes i Handlingsplanen for Vejstøj.

Med venlig hilsen

Thomas Egholm  
Formand for Vesterbro Lokaludvalg

**Sekretariatet for Vesterbro og  
Kgs. Enghave Lokaludvalg**

Lyrskovgade 4  
1758 København V

EAN nummer  
5798009800275

## **Svar til: 2018-0064876 af: Brønshøj-Husum Lokaludvalg**

### APPLICATION DATE

18. may 2018

### SVARNUMMER

18

### INDSENDT AF

Brønshøj-Husum Lokaludvalg

### BY

Brønshøj

### POSTNR.

2700

### ADRESSE

Kobbelvænget 65

### HØRINGSSVAR

Brønshøj-Husum Lokaludvalg er generelt meget tilfredse med, at der arbejdes med at reducere støjen fra vejene i Københavns kommune, og skulle der blive mulighed for at intensivere arbejdet, vil det blive hilst velkomment. I forhold til indsatser i Handlingsplanen for vejstøj 2018 - 2023 ser lokaludvalget for Brønshøj-Husum også gerne, at Københavns Kommune taler borgernes sag overfor Vejdirektoratet. Vores område er belastet af støj fra Hillerødmotorvejen og Motorring 3 - begge er vejstrækninger, som ifølge Vejdirektoratets egne opgørelser er blandt de 10 mest trafikkede vejstrækninger i Danmark. Strækningen på ring 3 mellem Frederikssundsvej og Jyllingevej er Danmarks næstmest trafikerede vejstrækning, og den ligger tæt på Brønshøj-Husum. Støjen herfra ses på Københavnerkortet, men den fremgår især tydeligt af Miljøstyrelsens støjkortlægning. Også vejstøjen fra Hillerødmotorvejen påvirker store boligområder i vores bydel, ligesom de rekreative arealer ved Utterslev Mose er stærkt påvirket. Lokaludvalget ser muligheder i at lægge støjabsorberende asfalt, opsætte støjabsorberende skærme på de nævnte strækninger, samt yderligere hastighedsbegrænsninger, men vi er selvfølgelig opmærksom på, at de konkrete tiltag skal besluttes og sættes i gang af Vejdirektoratet. Når Handlingsplanen for vejstøj 2018 - 2023 skal gennemføres, vil lokaludvalget for Brønshøj-Husum gerne henlede Københavns Kommunes opmærksomhed på strækningen på Frederikssundsvej fra Islevhusvej/Storegaardsvej til Novembervej. Denne vejstrækning giver meget støj og er i meget dårlig stand. Det vil derfor være hensigtsmæssigt at prioritere at lægge støjabsorberende asfalt på denne strækning. Med venlig hilsen Hans S. Christensen, formand Palle Lolk, formand for Byudviklingsudvalget



## **Svar til: 2018-0064876 af: Bispebjerg Lokaludvalg**

APPLICATION DATE

18. may 2018

SVARNUMMER

17

INDSENDT AF

Bispebjerg Lokaludvalg

BY

København NV

POSTNR.

2400

ADRESSE

Tomsgårdsvej 35

HØRINGSSVAR

se vedhæftede dokument

MATERIALE:

bispebjerg\_lokaludvalgs\_hoerings svar\_handlingsplan\_vejstoej\_faerdig.pdf



**Bispebjerg**  
LOKALUDVALG

BIBLIOTEKET  
Rentemestervej 76  
2400 København NV  
[www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk](http://www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk)

side 1 / 2

Teknik og Miljøforvaltningen

## Hørings svar: handlingsplan for vejstøj

18.05.2018

Bispebjerg Lokaludvalg takker for muligheden for at kommentere på handlingsplanen for vejstøj.

Først og fremmest stor ros til planen fordi den formidler et kompliceret stof på en let tilgængelig måde, og forklarer, hvorfor støj skal tages alvorligt.

Herudover skitserer handlingsplanen en vision på området, og peger på en række konkrete indsatsområder.

Vi er enige i, at støj skal tages alvorligt. Bispebjerg Bydel er en bydel med megen støj, der særligt er koncentreret langs de store indfaldsveje gennem bydelen.

Et eksempel er på Ring 2, hvor der på lange strækninger ligger mange almene boliger direkte ud til denne stærkt belastede trafikåre, og hvor Bispebjerg Hospital nye Akut afd. jo også bliver direkte nabo til.

De store indfaldsvej Borups Alle og Helsingørmotorvejen er i en særklasse for sig. De mindre, men også stærkt trafikerede veje i området, hvor der kører en del trafik hele døgnet rundt, er strækninger som Frederikssundsvej, Nordre Fasanvej, Tagensvej og Frederiksborgvej.

Derfor er dette et emne, som ligger lokaludvalget på sinde.

### Fra vision til handling:

”Vejstøj i København er årsag til ca. 19 for tidlige dødsfald årligt” fortæller planen. Det er et skræmmende men vigtigt budskab – og det skal vi gøre noget ved.

Visionen for København er, at antallet af stærkt støjbelastede boliger over 68 db skal være halveret inden udgangen af 2025. Det lyder både ambitiøst og godt. Planen foreskriver, at der udlægges 20 km støjreducerende asfalt om året. Det lyder ligeledes positivt, og vi håber at politikerne i praksis lever op til denne udmærkede vision.

### Mere trafik i de ydre områder?

Fra 2013 til 2016 er antallet af køretøjer, der krydsede kommunegrænsen, steget med 8 %. Trafikken fordeler sig dog ikke ens i hele kommunen. Omkring søerne (midtbyen) er biltrafikken faldet 2 % i samme periode.

Det vil sige, at den øgede belastning særligt forekommer i de ydre bydele. Det taler for, at teknik og miljøforvaltningen bør have ekstra fokus på støjbelastning i de ydre områder som Bispebjerg.

### Indsatser: Mest effekt for kronerne?

Støj fra biler:

Støj fra privatbilisme er en svær størrelse at styre. Herudover handler det også om





**Bispebjerg**  
**LOKALUDVALG**

BIBLIOTEKET  
Rentemestervej 76  
2400 København NV  
[www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk](http://www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk)

side 2 / 2

at få mest effekt for pengene.

Støjreducerende belægning er dyr, og den holder desværre også kun få år. Bispebjerg Lokaludvalg er derfor tilhænger af, at der også arbejdes med de nye typer vejbelægning til klimaveje, som ligeledes er effektive til støjdemning – og forhåbentlig har længere levetid.

Nedsættelse af hastigheden på de større veje anser Lokaludvalget er en effektiv og billig måde at sænket støjniveauet.

Støj i boliger:

Støjreducerende tiltag i forhold til boliger (vindues- og facadeløsninger) som en del af byfornyelsen skal der naturligvis arbejdes videre med. Desværre er boligområdets uderum også tit støjplagede.

Der bør derfor også arbejdes på, hvordan vi kan aflaste støjbelastede udearealer. Her vil vi foreslå, at der i videst mulig udstrækning plantes træer langs alle støjbelastede og stærkt trafikerede veje.

Selv om træerne kun dæmper en mindre del af støjen, dæmper træer de såkaldte standbølger, så refleksioner af støj fra bygninger langs vejen reduceres, hvorved den oplevede støjgen mindskes. Desuden pynter det.

Støj fra vejtrafik i omgivelser:

Der er masser af regler for vejstøj, når der planlægges nye veje og bygninger – men der savnes et redskab ift. eksisterende byggeri.

En analyse af lokalplaner for at opnå viden om støjmiljøer kunne måske godt være et nyttigt redskab.

Med venlig hilsen

Alex Heick  
Formand  
Bispebjerg Lokaludvalg



## **Svar til: 2018-0064876 af: Hans-Henrik T. Ohlsen**

### APPLICATION DATE

18. may 2018

### SVARNUMMER

16

### INDSENDT AF

Hans-Henrik T. Ohlsen

### VIRKSOMHED / ORGANISATION

Uofficielt på vegne af AB Søbo

### BY

København Ø

### POSTNR.

2100

### ADRESSE

Webersgade 21, 2. tv.

### HØRINGSSVAR

AB Søbo er desværre udsat for at Movia-busserne presses op imod husvæggen på Webersgade, så der kun er 2,10 meter mellem bus og husvæg/vinduer. Som det kan ses i vedhæftede side fra Movias egen støjmålinger af busser fra linje 6A larmer busserne 5-8 dB mere på venstre side, hvilket er den side som vender ind mod husmuren. Og 3dB er en fordobling af støjen. Se TMF sag 2016-0424398. Som vedhæftede bestyrelsesberetning fortæller, har vi oplevet, at hele tre mennesker det seneste foreningsår er døde mens de bor i AB Søbo, Robert boede direkte ud mod busserne der holder op mod vor husmur på Webersgade. Derudover er tre ud af 24 lejligheder blevet fraflyttet, og kun en genbesat, så støjen koster også AB Søbo i tabte beboerafgifter. Er det en form for støj Borgerrepræsentationen/TMF finder okay? Hvis ikke ville det være livsbekræftende at få busserne flyttet ud midt i Webersgade. Med venlig hilsen Hans-Henrik T. Ohlsen

### MATERIALE:

ab-soebo-bestyrelsens-aarsberetning-20180424.pdf

redegørelse-om-partikel-og-stoejudledning-movia-20160930-side-7.pdf

## Bestyrelsens årsberetning 2017 til generalforsamlingen 24.04.18 kl. 18.00

Kære alle,

2017 har budt på lidt af hvert.

I 2017/18 har vi sagt/siger vi pænt farvel til Torben Maibøll, Anna Schmidt og Thomas Braae/Amanda Bremland. Derfor er der kommet lidt nye ansigter i opgangene. Vi håber i tager godt imod de nye i foreningen:

- Sarah Maibøll, ØS 38, 2. th,
- W21, 5. tv. Salg pågår
- ØS38, 5. tv. Salg pågår

I det forgange år har vi desværre mistet Maria Forbert Ø. 38, 3. tv, Robert, W 21, st. th. og Preben Sand Ø. 38, 4. tv. Æret være deres minde.

### Afsluttede projekter:

- *Erhvervslokaler:* Vi har i år genudlejet erhvervslokalet på hjørnet af W21/ØS38 til "Det brugte hjørne". Indehaveren, Claus, er altid frisk på en god snak, så tag endelig et smut forbi. Vagn i rammebutikken har opsagt sit lejemål grundet flytning med udgangen af 30.04.18. Vi har en konkret interesse fra 2 kunstnere der vil bruge lejemålet til atelier og fremvisning.
- Vi har fået udarbejdet en rapport omkring vores el og ventilationsforhold. Der er konstateret en række forhold, som skal udbedres. De andelshavere, der skal foretage lovpligtige ændringer ved deres køkken- eller badeværelsesinstallationer får direkte besked fra bestyrelsen. Bestyrelsen vil finde et firma, der kan udføre en samlet udbedring. Bemærk alle udskiftninger er for egen regning.
- Af andre væsentlige tiltag kan nævnes servicering af fyret, VVS-arbejder, etablering af støjhæmmende loft i erhvervslokale, ajourføring af tv-pakker, rapportering til Copydan, aflæsning af el-målere, rådføring med administrator, cykeloprydning mfl.

### Fremtidige projekter:

Vi har som nævnt i begyndelsen af beretningen afsluttet en ikke uvæsentlig del af vores igangværende projekter og har således kun nogle få fremtidige projekter, som består af:

- I henhold til Klima-, Energi- og Bygningsministeriets bekendtgørelse nr. 563 af 02/06/2014 skal der inden den 31. december 2016 installeres målere til måling af forbruget af varmt vand. Vi har haft en tekniker fra Techem, som siger at vi formentlig ikke kan få dispensation. Umiddelbart er omkostningerne forbundet hermed ca. 50.000.
- Som følge af vores nedslidte vandrør, kan det være nødvendigt, at der indenfor en kort årrække 1-5 år skal ske udskiftning heraf. Vi afventer dog dette projekt på nuværende tidspunkt.
- Mindre sædvanlig vedligeholdelse, herunder servicering og rensning af varmekedel samt diverse forfaldent arbejde (maling af facade til gården, pudsning af vinduer mv.).

Hvis I støder på nogle ting som I mener der bør udbedres eller lignende må I endelig give besked til en af os fra bestyrelsen, så vil vi gå videre med sagen.

### **Nyt fra gårdlaug:**

Det går fremad med affaldssorteringen i karreen og det ser ud til at flere og flere beboere sorterer korrekt. Gårdlaugets bestyrelse oplyser, at det dog er vigtigt, at vi får de sidste med, både af hensyn til miljøet, men også fordi Københavns Kommune i løbet af foråret foretager en ny containerberegning, dvs. at der samlet set bliver færre containere til restaffald.

Man kan bestille flere bio-affaldsposer hos kommunen på <https://www.kk.dk/bioposer>

### **Bestyrelsens opfordringer**

- **Ryging:** Vi har desværre stadig problemer med røggener i både trappeopgange og i de enkelte lejligheder. Vi skal gøre opmærksom på, at rygning på fællesarealer ikke er tilladt. Derudover håber vi at rygerne, såvel som alle andre viser hensyn til hinanden. Det kan gøres ved at ryge på altanen, lufte ud dagligt mv. (se opslag om naborøg).
- **Altanbrug:** Vi har desværre oplevet en stigende mængde klager over larm og støj ved brug af altanerne (det gælder både for os og gårdlaug). Vi må henvise til såvel AB Søbos husorden samt gårdlaugets hjemmeside [www.1307.dk](http://www.1307.dk) omkring altanbrug. Vi kan i bestyrelsen kun opfordre til, at vi viser hensyn til hinanden, såvel foreningens beboere og gårdens.
- **Hjemmeside:** Vi vil fremadrettet bruge vores nye hjemmeside [www.absøbo.dk](http://www.absøbo.dk). Hvis der er nogle som ligger inde med billeder, historier eller lignende må I endelig hive fat i os.
- **Brandalarmer:** Når brandalarmerne bipper pga. dødt batteri så bedes i tage den ned og ligge i opgangen, så vil Dorrit eller en anden sørge for at få skiftet batteriet.
- **Hasper på vinduer:** Når i lukker vinduer i opgangen, såvel som i jeres egne lejligheder bedes i sikre, at alle hasper er lukket. Vinduerne bliver skæve og vi risikerer at de punkterer eller mister den lydisolerende effekt.
- **Udlejning og AIRBNB:** Vi har desværre stadig, på trods af sidste års opfordring, problemer med at kende folk i opgangen. Til de af jer der benytter sig af udlejning gennem AirBnB eller almindelig udlejning, bestyrelsen kontaktes forinden således vi er bekendt med hvem der befinder sig i ejendommen, både for tryghed og sikkerhed ved akutte skader.
- **Parkering af cykler:** Der opfordres til at parkere cykler i gården eller i cykelkælderens, da cykler parkeret foran ejendommen mindsker pladsen på fortovet.

**Husk oprydning i pulterrummene og tørreloftet inden 1. maj.**

**Søndag d. 6. maj kl. 10-16** indkaldes alle i foreningen til en oprydnings- og hyggedag med fælles frokost. Vi rydder op på køkkentrappen og i loftsrummet i Ø. 38 samt i pulterrummet i W 21. Vi påtænker også at udføre lidt lettere malerarbejde.

Hilsen Bestyrelsen i AB Søbo

mindre der er et samtidigt behov for nedkøling af motoren.

Støj fra blæseren kan derfor være vanskeligt at måle, som en integreret del af Trafik- og Byggestyrelsens målemetode II.

I forlængelse af BTs og Det Økologiske Råds målinger har Movia forsøgt at gennemføre en måling af en bus med aktiveret blæser. Målingen er ikke gennemført som en standmåling, og følger derfor ikke kravet i kontrakten med operatøren, men resultatet af den konkrete måling var et støjniveau på 82,5 dB. Det er Movias umiddelbare vurdering, at dette kan skyldes blæseren.

Movia finder ikke testresultatet tilfredsstillende, da det ligger over den tilladte grænseværdi i Movias udbudte kontrakter og i lovgivningen. Movia har derfor løftet sagen over for den pågældende operatør. Movias administration ser samtidig på, om der kan etableres et testmiljø, som på den ene side følger Trafik- og Byggestyrelsens forskrifter, og på den anden side kan bidrage til at tilvejebringe de fornødne data, som vil kunne afdække, om bussernes udvendige støj overskrider grænseværdierne generelt ved aktiveret blæser, eller om dette kan relateres til andre forhold, f.eks. vedligeholdelse. Movia inddrager i dette arbejde internationale erfaringer.

Movia har i anledning af BTs henvendelse om støjmålinger gennemført otte nye støjmålinger på linje 6A. Målingerne er gennemført 23. september 2016. Resultatet var som følger:

**Bus nr. 1086.** Venstre side. 69,6 dB. Højre side. 62,9 dB.

**Bus nr. 1099.** Venstre side. 74,4 dB. Højre side. 69,4 dB.

**Bus nr. 1094.** Venstre side. 72,2 dB. Højre side. 65,5 dB.

**Bus nr. 1095.** Venstre side. 71,1 dB. Højre side. 64,4 dB.

**Bus nr. 1106.** Venstre side. 70,6 dB. Højre side. 65,9 dB.

**Bus nr. 1107.** Venstre side. 70,7 dB. Højre side. 65,9 dB.

**Bus nr. 1103.** Venstre side 72,2 dB. Højre side. 66,2 dB.

**Bus nr. 1112.** Venstre side. 71,2 dB. Højre side. 64,1 dB.

Movia kan endvidere oplyse, at Movia år til dato har modtaget samlet 61 kundeklager om støj, heraf 18 relateret til "anden støj". Disse 18 klager vil kunne omfatte støj fra busser som følge af blæser.

## **Svar til: 2018-0064876 af: Ingolf Ibus**

### APPLICATION DATE

17. may 2018

### SVARNUMMER

15

### INDSENDT AF

Ingolf Ibus

### VIRKSOMHED / ORGANISATION

Trafikforeningen Webersgade

### BY

København Ø

### POSTNR.

2100

### ADRESSE

Webersgade 36

### HØRINGSSVAR

Høringssvar til "Handlingsplan for vejstøj 2018-2023" Der er beboelsesområder og gader i og omkring indre by i København der er stærkt belastede af vejstøj. Handlingsplan for vejstøj er netop sat i værk for at mindske de sundhedsskadelige virkninger af vejstøj og dette bør Københavns Kommune tage alvorligt og forpligtige sig til og i højere grad at gøre noget ved end tilfældet er ved "Handlingsplan for vejstøj 2018-2023". Dette vil både komme byens borgere til gavn og mindske de sundhedsskadelige virkninger af vejstøjen, eksempelvis i form af stress, gavne byens udvikling og mindske presset på sundhedsvæsenet. Som beboer i en af de stærkt støjbelastede gader i København, Webersgade, kan jeg nemt få øje på nogle løsninger, der kan komme de støjplagede gader der har højere støjbelastning fra vejstøj end den vejledende grænseværdi på 58 dB til undsætning. Udgifterne hertil kan passende dækkes af P-afgifterne. For det første skal al nødvendig trafik have første prioritet, og mere unødvendig trafik, f.eks. pendler trafik og gennemkørende trafik, ledes hhv. over i den kollektive trafik og uden om byen. For det andet skal der indføres miljøzoner der er styrende for at vejstøjen kan mindskes. Det kan være i form af forbyde tung trafik i indre by i København. Det kan være at kun biler med godkendte støjsvage dæk har adgang til indre by. Det kan være forbud mod dieslbiler. For det tredje skal der være et højere flow i pålægning af støjdæmpende asfalt. Med 20 km ny belægning om året, når man aldrig igennem før asfalten er helt nedslidt og har været uden støjdæmpende virkning i adskillige år. For det fjerde skal der være hastighedsbegrænsninger på 30/40 km i timen i indre by med et flow der passer til lyssignalerne. Meget trafikstøj kommer fra biler og ikke mindst motorcykler der accelererer. I Webersgade kan det med selvsyn ses og høres hvilken betydning det har for vejstøjen, når der accelereres for at nå overfor grønt eller også gult ved Øster Søgade. Pga. vejstøjen er det umuligt at opholde sig i gaden eller at tale sammen. Der kan også sættes spørgsmålstejn ved nødvendigheden af at have 2 kørespor i hver sin retning i parallelgaderne Sølvgade og Webersgade. Med et kørespor i hver sin retning, mindre hastighed, mindre mulighed for at accelerere og et bedre trafikflow ved lyssignalerne, vil både vejstøjen mindskes væsentligt og trafikken kunne afvikles på en bedre måde. Dette er med held afprøvet på andre vejstrækninger, f.eks. på Vesterbrogade, Roskildevej, Gl. Køge Landevej mv. Webersgade vil kunne indrettes med parkeringspladser i begge sider med et midterstykke med parkering forbudt i den ene side for at kunne have en vigeplads i tilfælde af udrykningsfartøjer skal igennem. Der vil stadig kunne være 4



opmarchbaner i krydset ved Øster Søgade til hurtig afvikling af trafikken. Hvis der samtidigt bliver plantet træer på udvalgte steder i forbindelse med parkeringspladserne, hvilket også har en lyddæmpende effekt, vil gaden få en helt anden karakter af, at der bor mennesker, trafikmønstret vil ændre sig, og livskvaliteten for beboerne vil stige væsentligt. De mange busruter gennem gaden synes også unødvendig, idet de fleste busser kun er  $\frac{1}{4}$  og højst halvt fyldte. En af de måder der påpeges til at nedsætte støjen på inde i boligerne er f.eks. at installere lyddæmpende vinduer. Dette har selvfølgelig en effekt for lyden inde i boligerne, men generne af at der ikke kan udluftes til 2 sider vil ikke forsvinde. Betydningen heraf for indeklimaet er velkendt gennem mange år. I Webersgade har bebyggelsen en karakter med en effekt, der bevirker at støjen reflekteres og derfor også bliver kraftig ud til gårdsiden. Dette kan kun afhjælpes ved at mindske vejstøjen. Trafikforeningen Webersgade v/ formand Ingolf Ibus

## **Svar til: 2018-0064876 af: Lars Stage Thomsen**

APPLICATION DATE

16. may 2018

SVARNUMMER

14

INDSENDT AF

Lars Stage Thomsen

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Gammel Jernbanevej 13, st 4

HØRINGSSVAR

Kære politikere Den mest effektive måde at forebygge støj på, er ved at ændre på de motorer, der driver bilerne. El, gas og brint-motorer er alle mere støjsvage end benzin og diesel. Mit forslag er derfor at reservere veje og kørebaner tæt på bebyggelse at køretøjer med disse typer motorer. Jeg foreslår gerne min egen vej, Gammel Jernbanevej, som et godt sted til en forsøgsordning med et forbud mod benzin og diesel-biler. Med venlig hilsen Lars

## **Svar til: 2018-0064876 af: Københavns Politi**

### APPLICATION DATE

15. may 2018

### SVARNUMMER

13

### INDSENDT AF

Københavns Politi

### BY

København V

### POSTNR.

1567

### ADRESSE

Politigården

### HØRINGSSVAR

Høring vedrørende Københavns Kommunes udkast til handlingsplan for vejstøj 2018-2023 Ved e-mail af 23. marts 2018 har Københavns Kommune fremsendt en offentlig høring over Københavns Kommunes udkast til handlingsplan for vejstøj 2018-2023 og anmodet om Københavns Politis eventuelle bemærkninger hertil. Københavns Politi skal i den anledning bemærke følgende: I Københavns Kommunes udkast til handlingsplan, der skal afløse den nuværende plan for perioden 2013-2018, er beskrevet en række tiltag, herunder bl.a. sænkning af hastighedsgrænsen på en række forskellige vejstrækninger. Det er således målsætningen at nedsætte hastigheden på 10 delvejstrækninger, hvor hastigheden er højere end 50 km/t. Københavns Politi skal i den anledning generelt bemærke, at politiet træffer afgørelse om lokale hastighedsbegrænsninger, for så vidt angår offentlig vej efter forhandling med vejmyndigheden, og, for så vidt angår privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, efter forhandling med vejmyndigheden, jf. færdselslovens § 92 a, stk. 2. I forbindelse med trafiksaneringer og lokale handlingsplaner for trafikken i tættere bebygget område, kan vejmyndigheden over for politiet tage initiativ til, at der træffes afgørelse om nedsættelse af hastigheden efter § 92 a, stk. 2. Københavns Politi finder på den baggrund, at Københavns Kommune, i det omfang kommunen ønsker en lavere hastighedsgrænse på en given vejstrækning, må indgive ansøgning herom til Københavns Politi (Færdselsafdelingen) i overensstemmelse med sædvanlig praksis. Københavns Politi har ikke yderligere bemærkninger til den fremsendte handlingsplan. Med venlig hilsen John Vestergaard stabschef

# **Svar til: 2018-0064876 af: Christianshavns Lokaludvalg**

## APPLICATION DATE

14. may 2018

## SVARNUMMER

12

## INDSENDT AF

Christianshavns Lokaludvalg

## VIRKSOMHED / ORGANISATION

Christianshavns Lokaludvalg

## BY

København K

## POSTNR.

1466

## ADRESSE

Rådhusstræde 13

## HØRINGSSVAR

Christianshavns Lokaludvalg værdsætter, at Københavns Kommune har fokus på at reducere støj fra vejtrafik, som udgør et stort miljø- og helbredsproblem for mange københavnere. På Christianshavn mærker vi de trafikale effekter af befolkningstilvækst og øget bilejerskab. Trafikken mellem Amager og Indre By bringer Torvegade op i støjkortets øverste blå felt på mere end 78 DB. Fjernelsen af busslusen på Holmen har øget den gennemkørende trafik i Prinsessegade og på Danneskiold-Samsøes Allé, hvilket har haft en negativ effekt for de boliger og institutioner, der ligger her. Prinsessegade befinder sig i det mørkt orange felt på 68-73 DB, mens beboere og institutioner ved Danneskiold-Samsøes Allé er blevet lyst orange med generende 63-68 DB. I betragtning af støjens ødelæggende virkning for borgere og byliv bør ambitionsniveauet øges, så der inden for kortere tid, end der lægges op til, gennemføres en fredeliggørende støjreduktion. Det var en klar fejl at fjerne busslusen og at åbne Prinsessegade for gennemkørende trafik. Vi har efterlyst aktuelle trafikmålinger, som viser trafikbelastningen i løbet af døgnets timer, herunder for de tidspunkter af dagen, hvor biltrafikken toppe. I handlingsplanen anføres, at der kan sættes ind med hastighedsbegrænsninger, brug af støjreducerende drænasfalt og reduktion af tung trafik gennem boligområder f.eks. ved anlægsarbejder. Vi skal henstille, at disse tiltag til støjreduktion hurtigst muligt sættes i værk på de nævnte støjplagede veje på Christianshavn. Vi er opmærksomme på, at politiet hidtil har været meget restriktivt, når det gjaldt godkendelse af hastighedsbegrænsninger. Dette har betydet, at bydelen er plastret over med de kommunale vejledende blå zoneskilte i stedet for bindende røde hastighedsbegrænsninger. I handlingsplanen henvises til en ny bekendtgørelse udstedt af transport-, bygnings- og boligministeren, som skal gøre det nemmere for politiet at tillade lavere hastighedsgrænser i byerne, så der skabes bedre rammer for bylivet. Vi skal anbefale, at forvaltningen følger op på denne mulighed og gerne med Christianshavn som testområde. I andre byer f.eks. Berlin er der en udbredt brug af en hastighedsbegrænsning på 30 km/t for at reducere støjen for beboerne. I myldretiden snegler trafikken sig af sted, men indførelse af en hastighedsbegrænsning på 30 km/t vil have en betydelig effekt på de tidspunkter af døgnnet, hvor der er mulighed for at køre hurtigt. En hastighedsbegrænsning på 30 km/t vil ikke alene være et effektivt middel til begrænsning af støj, men vil også skabe større sikkerhed for fodgængere og cyklister. Der er et påtrængende behov for, at især ældre og børn kan føle sig mere trygge, når de færdes i

trafikken på Christianshavn. Vi ser frem til et samarbejde med forvaltningen om reduktion af vejstøj på udsatte områder i vores bydel. Med venlig hilsen Poul Cohrt, formand

**MATERIALE:**

[christianshavns\\_lokaludvalg\\_om\\_handlingsplan\\_for\\_vejstoej\\_2018-2023.pdf](#)



Teknik- og Miljøforvaltningen

14. maj 2018

Sagsnr.  
2018-0118062

Dokumentnr.  
2018-0118062-2

Christianshavns Lokaludvalg værdsætter, at Københavns Kommune har fokus på at reducere støj fra vejtrafik, som udgør et stort miljø- og helbredsproblem for mange københavnere.

På Christianshavn mærker vi de trafikale effekter af befolkningstilvækst og øget bilejerskab. Trafikken mellem Amager og Indre By bringer Torvegade op i støjkortets øverste blå felt på mere end 78 DB.

Fjernelsen af busslusen på Holmen har øget den gennemkørende trafik i Prinsessegade og på Danneskiold-Samsøes Allé, hvilket har haft en negativ effekt for de boliger og institutioner, der ligger her. Prinsessegade befinder sig i det mørkt orange felt på 68-73 DB, mens beboere og institutioner ved Danneskiold-Samsøes Allé er blevet lyst orange med generende 63-68 DB.

I betragtning af støjens ødelæggende virkning for borgere og byliv bør ambitionsniveauet øges, så der inden for kortere tid, end der lægges op til, gennemføres en fredeliggørende støjreduktion.

Det var en klar fejl at fjerne busslusen og at åbne Prinsessegade for gennemkørende trafik. Vi har efterlyst aktuelle trafiktællinger, som viser trafikbelastningen i løbet af døgnets timer, herunder for de tidspunkter af dagen, hvor biltrafikken topper.

I handlingsplanen anføres, at der kan sættes ind med hastighedsbegrænsninger, brug af støjreducerende drænasfalt og reduktion af tung trafik gennem boligområder f.eks. ved anlægsarbejder. Vi skal henstille, at disse tiltag til støjreduktion hurtigst muligt sættes i værk på de nævnte støjplagede veje på Christianshavn.

Vi er opmærksomme på, at politiet hidtil har været meget restriktivt, når det gjaldt godkendelse af hastighedsbegrænsninger. Dette har betydet, at bydelen er plastret over med de kommunale vejledende blå zoneskilte i stedet for bindende røde hastighedsbegrænsninger.

I handlingsplanen henvises til en ny bekendtgørelse udstedt af transport-, bygnings- og boligministeren, som skal gøre det nemmere

**Christianshavns Lokaludvalg**

Rådhusstræde 13  
1466 København K

EAN nummer  
5798009800275

for politiet at tillade lavere hastighedsgrænser i byerne, så der skabes bedre rammer for bylivet.

Vi skal anbefale, at forvaltningen følger op på denne mulighed og gerne med Christianshavn som testområde. I andre byer f.eks. Berlin er der en udbredt brug af en hastighedsbegrænsning på 30 km/t for at reducere støjen for beboerne.

I myldretiden snekler trafikken sig af sted, men indførsel af en hastighedsbegrænsning på 30 km/t vil have en betydelig effekt på de tidspunkter af døgnet, hvor der er mulighed for at køre hurtigt. En hastighedsbegrænsning på 30 km/t vil ikke alene være et effektivt middel til begrænsning af støj, men vil også skabe større sikkerhed for fodgængere og cyklister. Der er et påtrængende behov for, at især ældre og børn kan føle sig mere trygge, når de færdes i trafikken på Christianshavn.

Vi ser frem til et samarbejde med forvaltningen om reduktion af vejstøj på udsatte områder i vores bydel.

Med venlig hilsen

Poul Cohrt,  
formand

## **Svar til: 2018-0064876 af: Charlotte Tørngre**

### APPLICATION DATE

13. may 2018

### SVARNUMMER

11

### INDSENDT AF

Charlotte Tørngre

### BY

Vanløse

### POSTNR.

2720

### ADRESSE

Linde Allé 30C, st.th.

### HØRINGSSVAR

Jeg har med interesse læst handlingsplanen, og jeg er ret sikker på, at ingen kan være uenige i, at det kun kan være en fordel for alle at få dæmpet støjen fra såvel trafik, byggeri og den helt Almindelige støj i boligområder, som kommer fra indbyggernes øvrige færden. Man skal være opmærksom på, at støj ikke kun kommer fra vejene, som omgiver os. Med hensyn til vejstøj, så kan det kun gå for langsomt med at få renoveret vejene og lagt støjdæmpende asfaltbelægning - og hvor de mest trafikerede veje som H.C. Andersens Boulevard, O2, Jyllingevej, Amagerbrogade m.fl. naturligvis skal have en ny asfaltbelægning først - da det vil have den største effekt her, og med den sideeffekt, at vejene bliver mere sikre at færdes på. Og her vil det tillige være nødvendigt, at Københavns Kommune laver en langsigtet vedligeholdelsesplan for vejene - for det nytter ikke meget, at man istandsætter dem, hvis de ikke efterfølgende bliver vedligeholdt - hvis man f.eks. ser på O2, som den er nu medmasser af huller fra Lyngbyvej til Roskildevej, så laver det også ekstra støj, når køretøjerne kører hen over disse huller - unødvendig støj som hidrører fra manglende vedligeholdelse. Med hensyn til dækkene, er der ikke nok ikke meget at komme efter i forhold til dæk med et støjniveau under 72 dB - jeg var inde og tjekke dækkene til min egen bil - der var 29 dæk fra forskellige producenter, og kun ét af disse havde en støjgrænse på over 70 dB (et sommerdæk). Så mon ikke at dette er retvisende for de dæk, som produceres, og monteres på vores biler. Med hensyn til nedsættelse af hastigheden på udvalgte strækninger fra 60 km/t til 50 km/t, er dette ikke ubetinget en god idé, da det forsinker trafikafviklingen, så den lidt nedsatte støj vil være der i længere tid, og at køretøjerne oftere vil holde for rødt - og i tomgang Dette kan ses på f.eks. O2, hvor dette blev indført for nogle år tilbage. En stor kilde til støj og trafikstøj er alle de byggeprojekter, som er rundt om i byen - både fra den øgede transport af større køretøjer, og støj fra selve bygeriet - her tænker jeg, at man er nødt til at støjafskærme byggerierne mest muligt under opførelse - det gælder selvfølgelig også ved vedligeholdelses- opgaver. Og så kunne man med fordel få opdateret den "miljøzone", så den kan leve op til de nuværende standarder. Med hensyn til støj i boligerne, så er den støj, der påvirker beboerne mest støj fra andre beboere/borgere - dette nedsætter livskvaliteten betydeligt. Her kræves det, at de enkelte boligforeninger/daginstitutioner/skoler o.lign laver en egen støjhandlingsplan for at reducere denne del af støjen. Det er nødvendigt at der laves et sæt fælles spilleregler. Anden støj fra omgivelserne kan langt hen ad vejen afhjælpes ved at indtænke typen af vinduer ved vinduesudskiftning - men nyere vinduer er mere lydisolerende end gamle.



## **Svar til: 2018-0064876 af: Valby Lokaludvalg**

APPLICATION DATE

9. may 2018

SVARNUMMER

10

INDSENDT AF

Valby Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Valby Lokaludvalg

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Valgårdsvej 4-8

HØRINGSSVAR

Se vedlagte høringssvar

MATERIALE:

2018-0126118-3\_valby\_lokaludvalgs\_hoeringssvar\_vedr\_27663911\_1\_0.pdf

9. maj 2018

Sagsnr.  
2018-0126118

Dokumentnr.  
2018-0126118-3

### **Valby Lokaludvalgs høringssvar vedr. Handlingsplan for Vejstøj**

Valby Lokaludvalg har på sit møde den 8. maj drøftet og vedtaget høringssvar til Handlingsplan for vejstøj 2018-2023.

Lokaludvalget finder, at vejstøj er en stor belastning for borgerne, som det er vigtigt at gøre mest muligt for at reducere. Valby er en bydel med store gennemkørselsveje, som i særlig grad er belastede med vejstøj. Lokaludvalget hilser derfor velkomment, at der sikres en fortsat indsats i forhold til reduktion af vejstøj.

I forhold til renovering af veje og udlægning af støjreducerende asfalt vil vi i særlig grad påpege behovet for at prioritere følgende vejstrækninger: 1) Vigerslev Allé; 2) Toftegårds Plads og Toftegårds Allé; 3) Gl. Køge Landevej. Her er ifølge kortene over støjbelastning størst belastning og der er et stort antal borgere, der bor ud til disse veje. Vi ønsker fokus på, at der afsættes tilstrækkelige midler på Københavns Kommunes budget til at gennemføre renovering af disse strækninger hurtigst muligt.

I forhold til nedsættelse af hastigheden på strækninger med 60 km/t til 50 km/t støtter vi ønsket om at Roskildevej får nedsat hastigheden, hvilket i øvrigt blev stillet os i udsigt i forbindelse med renoveringen af denne stækning i 2017. Hastigheden er nedsat, så snart vejen når ind i Frederiksberg Kommune.

Desuden stiller vi os uforstående over for, at Folehaven, Ellebjergvej og den sydligste del af Gl. Køge Landevej ikke er optaget på listen over veje, hvor hastigheden søges nedsat. Uanset at der nu bliver lagt ny asfalt på Folehaven, er det entydigt i forhold til støjkortene, at Folehaven og Ellebjergvej uden sammenligning er de mest støjbelastede strækninger i bydelen. Vi ønsker derfor, at også disse veje får nedsat hastigheden til 50 km/t, hvilket er en effektiv måde at sænke støjniveauet på.

Med venlig hilsen

Michael Fjeldsøe  
Formand for Valby Lokaludvalg

**Sekretariatet for Valby  
Lokaludvalg**

Valgårdsvej 8  
2500 Valby

EAN nummer  
5798009800275

## **Svar til: 2018-0064876 af: Marianne Spang Bech**

### APPLICATION DATE

9. may 2018

### SVARNUMMER

9

### INDSENDT AF

Marianne Spang Bech

### VIRKSOMHED / ORGANISATION

Miljøpunkt Indre By & Christianshavn

### BY

København V

### POSTNR.

1550

### ADRESSE

Regnbuepladsen 7, st. tv.

### HØRINGSSVAR

Miljøpunkt Indre By & Christianshavn sender hermed hørings svar til forslag til handlingsplan for vejstøj 2018-2023. Hørings svaret giver input til en generel større samtækning af områder, som kan have en indflydelse på forslagene i handleplanen, ift. effekt, ressourcer, lokal involvering og idéudvikling (samskabelse).

### MATERIALE:

hoerings svar\_til\_handleplan\_for\_vejstoej\_fra\_mp\_indre\_by\_og\_chr\_7-5-2018.pdf  
stilleomraader\_frederiksberg\_-\_berlingske\_21-08-2017.pdf

7. maj 2018

## Høringssvar til

### ”Handlingsplan for vejstøj” fra Miljøpunkt Indre By & Christianshavn

Københavns Kommune har sendt forslag til ”Handlingsplan for vejstøj 2018-2023” i offentlig høring frem til den 18. maj 2018. <https://blivhoert.kk.dk/hoering/handlingsplan-vejstoj-2018-2023-forslag>

Miljøpunkt Indre By & Christianshavn har læst handleplanen og samlet følgende input til høringssvar:

1. Det fremgår af de viste kort bagerst i planen, at støjen i flere af de grønne områder falder, jo længere væk man kommer fra vejarealerne. Er der målt støj i parkerne eller er det beregnet? Såfremt det lavere niveau i de grønne områder i Indre By er et udtryk for faktiske tal bør det lavere støjniveau sikres opretholdt. Ændring af hegn, pleje, beskæring og fældning af træer kan have en betydning for støjniveauet i parker og grønne områder i byen, og dette kan indtænkes i driften af parkerne. Der er ikke mange steder tilbage i byen, hvor det er muligt at finde lidt ro. I tillæg hertil bør det overvejes at lave ordensregler for aktiviteter i parkerne. Flere af byens parker bruges oftere og oftere til fester, godkendte arrangementer som selvbestaltede. Ordensregler med forbud mod forstærket lyd kan sikre den fortsatte ro. Det giver ikke meget mening, at der arbejdes for at nedbringe støjen fra trafikken, mens der tillades støj af anden karakter. Der kan skeles til Frederiksberg, som har udpeget en række områder i kommunen, som stilleområder.



Stilleområder  
Frederiksberg, Berlinç

Områder med ro er et tema, som drøftes for tiden:

<https://www.dr.dk/tv/se/jagten-pa-stilheden/-/temaloerdag-jagten-pa-stilheden>

2. Miljøpunkt Indre By & Christianshavn foreslår, at der afsættes et årligt beløb til forsøg, gerne med studerende, borgere og privat erhverv, hvor der kan arbejdes med udvikling og skabes nye løsninger og foranstaltninger for at sænke støjen fra biltrafikken. Her tænkes på udvikling af endnu ikke kendte løsninger eller teknologi, og gerne i en nært samarbejde/involvering/proces med de lokale.

Miljøpunkt Indre By & Christianshavn uddyber gerne ovenstående og deltager også gerne i et senere udviklingsarbejde og involvering af lokale borgere og erhverv.

Med venlig hilsen

Marianne Spang Bech  
Centerleder



# FIND STILHEDEN MIDT I BYEN

**Storbyens støj udgør en reel helbredsrisiko for indbyggerne, og derfor har Frederiksberg Kommune skabt otte »stilleområder«, hvor man kan finde ro. Og flere følger de kommende år.**

**Af Katrine Irminger Sonne**



På hjørnet af Nørregade og Sankt Peders Stræde er der basis for at finde ro i gårdrummet ved Sankt Petri Kirke. Fra bogen »Stille København« skrevet af Peter Olesen udgivet på forlaget Frendendahl. Foto: Kurt Rodahl Hoppe



En lille, rolig lomme i København - Otto Busses Vej på jernbaneterrænet mellem Ingerslevsgade og Vasbygade. Fra bogen »Stille København« af Peter Olesen. Foto: Kurt Rodahl Hoppe

**L**ydtræppet på Solbjerg Parkkirkegård udgøres af susen i trætoppene, der - når man lukker øjnene - lyder lidt som havets brusen. Få meter borte buldrer Roskildevej ellers derudad med tung trafik og et støjniveau, som kan stresser selv en sommerferieudhvilet hjerne.

»Det er en lise for sjælen,« konstaterer stadsgartner i Frederiksberg Kommune cand. hort. arch. Karsten Klintø, mens vi lytter til naturens lyde.

»Det har jo vist sig, at støj er direkte helbredstruende. Derfor er det vigtigt, at man har mulighed for at trække sig tilbage fra byens larm. Her på kirkegården er vi heldige at have en mur, der tager noget af støjen. Det er i stedet de store træer og fuglelyde, der danner lydniveauet,« siger han.

Frederiksberg er en af de kommuner, der har valgt at udpege særlige stilleområder. Kommunalplanen for 2017 indeholder otte stilleområder, og netop nu arbejder man på at udpege flere til de kommende års kommunalplaner.

At noget er et stilleområde, betyder dog ikke, at medborgere kan tisse på hinanden, eller at lydskilder som mobiltelefoner og samtaler er bandlyst. Men hvad skal der så til, for at et område bliver udnevnt til at være særligt stille? Det spørgsmål får Karsten Klintø ofte.

»Det bliver et stilleområde i det øjeblik, kommunalbestyrelsen har udpeget et egnet rekreativt areal til at være det. Mange kommer til at tænke på en stillekøpe, men så bogstaveligt skal det ikke tages. Vi skiltes heller ikke med, at det er et stilleområde. Udgangs-

punktet er, at den primære lydskilde gerne skulle være fuglesang og susen i træerne. Her er for eksempel ingen motortrafik. Man har mulighed for lejlighedsvist at afholde en event, men det må ikke være en vedvarende støjkilde, så en permanent fodboldbane eller skaterpark ville ikke være foreneligt med et stilleområde. Men almindelig brug af friarealerne er selvfølgelig tilladt,« siger Karsten Klintø.

Mens store statsparker som Frederiksberg Have og Søndermarken, som ligeledes er stilleområder, flittigt bruges af både københavnere og borgere på Frederiksberg, er der færre, som finder vej til Solbjerg Parkkirkegård. En enkelt kvinde har taget plads på en af bænkene, der står omkranset af en tæt, høj hæk. Paradishaven, hedder den. Dele af Solbjerg Parkkirkegård bliver i 2020 omlagt helt til park, den centrale del dog først i 2050. Men dét, at det bliver en regulær park, giver den ekstra potentiale som stilleområde, mener Karsten Klintø.

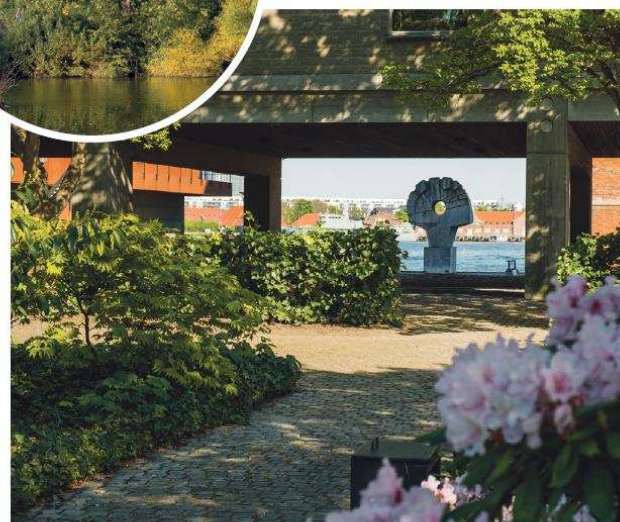
»Det er videnskabeligt bevist, at adgang til grønne friarealer øger borgernes livskvalitet, og det er min påstand, at de prioriterede stilleområder flerdobler værdien. Vi forsøger at udpege og skabe små oaser af stilhed, hvor man kan få en lille pause fra den travle, støjende by. De bør så vidt muligt være fordelt over hele kommunen, så alle borgere har let adgang til deres lokale stilleområde. For på trods af, at Frederiksberg er tæt bebygget, bilder vi os ind, at vi har en meget grøn kommune, og det er noget, vi arbejder målrettet for.«

Få meter væk løber den grønne cykelsti. Denne strækning er også en stillezone - for eksempel må man ikke køre knallert på stien. Landbohøjskolens have er desuden med på listen, og flere er på vej. Også på den anden



Saxoparken bag Westend på Vesterbro byder på en lille, grøn oase i form af en snoet gang- og cykelsti, der blev etableret sidst i 80'erne. Fra »Stille København« af Peter Olesen. Foto: Kurt Rodahl Hoppe

Efterår i Østre Anlæg. Foto: Torben Christensen



Heerup Haven bag Energistyrelsen på hjørnet af Amaliegade og Toldbodgade? Fra »Stille København« af Peter Olesen. Foto: Kurt Rodahl Hoppe

side af kommunegrænsen, i København, er der ro at finde. Her er stederne ikke kategoriserede som stilleområder, men ifølge journalist og forfatter Peter Olesens seneste guidebog, »Stille København«, er der rig mulighed for også at stikke af fra larm og støj i København.

Peter Olesen har udvalgt sine 40 favoritsteder, hvor han selv tager en pause i ny og næ.

»Jeg synes, det er dejligt at gå ned ad et menneskemyldrende strøg, men så skal jeg også have en pause. Hvis man ikke en gang imellem søger ro, får man knald i låget,« siger Peter Olesen, der mener, at København generelt er privilegeret, hvad angår små, rolige lommer.

»Bystyret er dybest set god til at begrænse trafikken sammenlignet med for eksempel Oslo og Stockholm, som begge har meget mere biltrafik. Vores vildeste gadegennembrud er H.C. Andersens Boulevard, der fører op til Bispebjerg.«

I bogen nævner Olesen blandt andet Akademiets Have i Carlsberg, Østre Anlæg og området omkring Bispebjerg Kirkegård. Men også steder som bagsiden af West End på Vesterbro og muren ved Sankt Petri Kirke i Sankt Peders Stræde har fået plads blandt favoritterne.

»Det er jo ikke kun grønne steder, der er stille steder - det giver for eksempel sig selv, at der er ro i Kastellet. Derfor er jeg også gået efter steder midt i larmen, men hvor der ikke er trafik, og det kan ligeså godt være en baggård som en egentlig park.«

Med andre ord: Der er forskel på den ro, man finder i naturen, og den, man finder i byen. Men det betyder langt fra, at man behøver at bruge tid på transport for at få en pause, mener Peter Olesen.

der er rig mulighed for at finde steder, hvor man kan tage en pause væk fra trafikstøj, og det forudsætter, at du kender din by. Lige da bogen udkom, var pokémon-bølgen godt nok på sit højeste, så flere af de steder, jeg havde vist i bogen, var alt andet end stille, men den slags ebber jo ud igen.«

**S**elv om Peter Olesen taler varmt om københavnernes muligheder for at finde ro, mener han, at Frederiksberg Kommune er den kommune i hovedstaden, der er allerbedst til at skabe de rolige zoner.

»Hvis du spørger frederiksbergere, om de er klar over, at der findes stilleområder, så tror jeg ikke, de ved det, men effekten af det mærker de måske. I og med at man definerer noget som stilleområde, forpligter man sig til, at trafikken rundt om ikke tager til,« siger han.

Tilbage på Solbjerg Parkkirkegård svinger en kvinde på cykel ind og stiger af, inden hun slår sig ned på en bænk, lægger cykelhjelm og tager sig en pause. Stadsgartneren sender en reference til ingen ringere end New York, hvor undersøgelser har vist, at det især er de roligste områder af Central Park, byens indbyggere søger mod, når de besøger parken.

»Her ser man, at det især er de steder, hvor man er mest i fred for storbyens larm, at folk søger hen. Hvis det hjælper at prioritere stilleområder i Central Park på Manhattan, virker det også i Solbjerg Parkkirkegård på Frederiksberg,« konkluderer Karsten Klinto.

## **Svar til: 2018-0064876 af: Fleming Kjer**

### APPLICATION DATE

8. maj 2018

### SVARNUMMER

8

### INDSENDT AF

Fleming Kjer

### BY

København Ø

### POSTNR.

2100

### ADRESSE

Strandvænget 3, 2.th

### HØRINGSSVAR

KØBENHAVNS KOMMUNE Høringsportalen Svanemøllegården den 8 maj 2018 Hørings svar vedr.: Handlingsplan for vejstøj 2018-2023 Forslag Handlingsplan for vejstøj 2018 - 2+23 sætter rammer for, hvordan der vil blive arbejdet med støj fra vejtrafikken i København. Støj fra vejtrafik er et miljøproblem og udgør en hel-bredsrisiko for de mennesker, som hver dag udsættes for støjen, herunder 24/7. I Teknik- og Miljøforvaltningen's vision Fællesskab København er målet at antallet af stærkt støjbe-lastede boliger over 68 dB skal være halveret inden udgangen af 2025. For at nå målet skal der gennemføres særlige støjreducerende foranstaltninger, som er beskrevet i handlingsplanen. Københavns Kommune bør vedr. trafikstøj indsætte denne tekst i handlingsplanen - lige som Vejdirektoratet og Århus Kommune har: (Forslag) Ved anlæg af ny vej, eller en væsentlig omlægning af en eksisterende vej, gennem et boligområde, skal den vejledende grænseværdi ved drift altid overholdes på <58dB(A)Lden. Og der bør også i Handlingsplanen 2018 - 2023 indskrives (Forslag): At ved nyanlæg af veje eller renovering af et trafik anlæg m.v. skal der altid opstilles en sundhedsfaglig vurdering af projektet, med oplysninger om de skadevirkningerne borgeren vil blive udsat for hvis projektet gennemføres. Desuden skal der være en økonomisk miljømæssig opstilling i kr. for omkostningerne mv.: For tidlig døde, sygedage, medicin, hospitalsindlæggelser, tabt arbejdstid osv. osv. jf. normale opstillinger fra sundhedsmyndighederne, således at beslutningstagerne ved hvad de sundhedsskadelige påvirkning borgerne udsættes for, og den økonomiske konsekvensen ved projektet. Der skal altid i projektbeskrivelsen indgå et alternativ forslag for at forhindre sundhedsskadelig støj og økonomisk tab for borgerne i København. Begrundelse: Når der ska bygges nyt på en matrikel, findes der klare støjregler og der gælder særlige støjnormer for hvilken støj facaderne på flere side af huset påvirkes af, målet i dB(A)Lden . Denne regel bør der også være når der anlægges en ny vej eller, at der ændres væsentligt på en eksisterende vej. Dermed ligestilles beboerne i kommunen ved en ny vej eller en væsentlig ændring af vejen i et boligområde som vis der skulle bygge et nyt hus ved en trafikeret vej. Boligejerne hvor der anlægges eller ændres væsentligt på den vej hvor de bor, har i dag ingen muligheder/sikkerhed for, at kommunen pålægges, at overholde den anbefalede grænseværdi ved <58dB(A)Lden, som desværre er vejledende. Da det er kommunen som bestemmer vejføringen i Københavns Kommune - må det ligeledes være kommunen der tilgodeser, at deres borger holders støjfri, således at de ikke udsættes for sundhedsskadeligt støj som det beskrives i flere lægefaglige rapporter fx fra: Sundhedsstyrelsen, Miljøstyrelsen, Aarhus Universitet Miljø og Københavns Universitet fakultet Folkesundhed. Samt WHO og EU. Københavns Kommune har netop afsluttede bygger af en ny vej Nordhavnsvej samt ændredet væsentligt på

Strandvænget. Støjen er dæmpet ved en opsat støjskærm på 4 meter, den dæmper støjen væsentligt fra nr. 5 til 19 på Strandvænget. I 1995 var støjen i Strandvænget ca. 55dB(A) (trafik mængde HVDT 4.000). Der er i år 2018 estimeret en støjbelastning for boligerne i Strandvænget 1+ 2+ 3 i alt antal 41 boliger. Støjen er estimeret til >70dB(A)Lden og en trafikmængde >10.900 køretøjer ÅDT, og som vil stige jf. prognose oplyst over for Økonomiudvalget i september 2017 med ca. 2% p.a., frem til år 2050. Der skal henvises til støjkort fra 2016 udarbejdet for Nordhavnsvejsprojektledelsen af Rambøll Acostica. BEMÆRK!!! Boligblokken Strandvejen 6 og Strandvænget 2 - ville ikke kunne bygges i dag, efter de pt. gældende regler om trafikstøj og belastningsgraden for boliger. Dvs. at de 41 boliger udsættes for en påvirkning af støjen som direkte er sundhedsskadelig. Med et åbent vindue ud til Strandvænget vil den vejledende støjnorm ikke kunne overholdes. Desuden har Vejdirektoratet, Miljøstyrelsen og Realkreditrådet ved rapporter godtgjort, at boligens værdiforringes med 1 til 1,2% for hver dB som ligger over 58dB(A)Lden Det sidste nye er, at der på flere ejendomsmæglerkæders hjemmeside, benyttes støjkort ved boligen og med et enkelt klik fremkommer støjkortet - desuden bliver prisen også fastsat ud fra et parameter støj >58dB(A)Lden, her vil ske en prisnedsættes. Det vil sige at næsten 100 borger i kommune har udsigt til at de udsættes for sundhedsskadelig støj og taber penge på deres bolig - årsag er: Manglende rettidig omhu og vilje ved beslutningsfasen af Københavns Kommune for anlæg af Nordhavnsvejen - idet kommune tilsidesætter 100 borgers helbred - og det hjælper ikke at skrive i VVM-redegørelsen med miljøvurdering Nordhavnsvej januar 2009 - at nogle boliger vil få mere støj end oprindelig - dermed er det en bevist valg i kommunen, at man giver disse borger mere støj - til trods for, at kommunen var informeret om projekter som ikke i nær samme grad ville påvirke borgerne støjmæssig og dermed sundhedsmæssigt. Der er en meget snæversynet og kritisabelt tilgang i kommunen, og prisen for denne sygdomsfremkaldende støjbelastning betales af borgerne med sygdom om dårlig helbred og dermed også samfundet generelt. Er Nordhavnstunnellen en tikkende bombe? Og vil luftforureningen og støjen giver en relateret sygdomsfremkaldende effekt for borgerne? Virkeligheden er, at Svanemøllehavnen/Strand og området ved Strandvænget og de mindre tilstødende villaveje er et rekreativt område, men snart vil Strandvænget ved tunnelportalerne være endnu et støjbefængte og luftforurenede område uegnet for mennesker. Desuden er det en alvorlig sag med støj og luftforurening samtidig det er særdeles sygdomsfremkaldende, når støj er over den anbefalede støjgrænse pares med stor luftforurening - sidste nye forskningsresultater. I 2016 udarbejdede Vejdirektoratet en grundig VVM-redegørelse Nordhavnstunnelen, med miljøvurdering. Heri tilkendegives, at grænseværdierne for NOxer ikke kan overholde gældende luftdirektivet ved op- og nedkørselsportalerne til Nordhavnstunnelen ved Kattegatvej. Derfor vil det være nødvendigt med menneskefrie zoner på 50 meter rundt om portalerne. Dvs. et areal inkl. rampen er på størrelse med 4½ fodboldbaners areal. Der er skabt et vejkruds eller monsterkruds for Nordhavnsvej, Strandvænget og Strandpromenaden med ca. 23 signalmaster med op til 4 signallyskasser på hver mast i rekreativt område. 1. Nordhavnsvejsprojektet er udført ved et rekreativt område med beboelse, strandpromenade, Svanemøllestranden og Danmarks største lystbådehavn, og hvor det er estimeret, at der via den nye Nordhavnsvej årligt vil passere over og under jorden mindst 30 millioner køretøjer, heraf 2 mio. lastbiler pr. år ~ støjhelvede. 2. At der ligger en tikkende bombe i form af en naturgasfordelingsledning max 50 bar og med et drifttryk på ca. 37 bar. Arbejdsministeriet og Københavns Kommune betegnet denne naturgasfordelingsledning som et terrormål, idet denne gasledningen ligger midt i vejkrudset mellem asfalten og tunneldækket, hvor trafikken passerer hen over denne naturgasfordelingsledning - det er det eneste sted i Danmark at man lader en naturgasfordelingsledning fareklasse B, ligger i et trafikalt vejkruds med op og nedkørsler til en tunnel. Uforståeligt. 3. Desuden er Strandvænget også udlagt som tvangs rute for farligt gods. Det vil sige, at køretøjer transporter olie, gas, benzin, både flydende og pulverkemikalier, krudt, granater, fyrværkeri i container med sortkrudt/TNT ovenpå tunnelen og på vejen, forbi boliger på Østerbro. Fyrværkeriulykken i Seested ved Kolding, komme til at ligne en mindre bordbombe, hvis eller når der sker en antændt gasulykke i vores område. 4. På grund af manglende luftrensning i tunnelen vil placering af den kommende Nordhavnsvej og medfølgende portaler være en livsfarlig hån mod de mennesker, der bor på Ydre Østerbro. 5. At boligerne ca. 40 ejerligheder i Svanemøllegården,



og ca. 28 lejemål i Strandvænget 2 og Strandvejen 6 (to boligblokke) udsættes for  $>75\text{dB(A)}_{\text{Lden}}$  efter etableringen af Nordhavnsvej - i 1995 var støjen på Strandvænget  $>58\text{dB(A)}$ . Derfor er det nødvendig, at udvise rettidig omhu ved sådanne projekter, det er der overhoved ikke udvis her - men alene er et flertal i Borgerrepræsentationen gået efter en discount løsning - og har været mindre optaget af beboerne veg og vel og tilsyneladende immune overfor at borgerne udsættes for sundhedsskadelig støj og luftforurening - dette er ganske utilstedeligt, idet der var alternative løsninger som på ingen måde ville påvirket Svanemølleområdet kreative arealer og boliger m.v.

## **Svar til: 2018-0064876 af: Amager Vest Lokaludvalg**

APPLICATION DATE

7. may 2018

SVARNUMMER

7

INDSENDT AF

Amager Vest Lokaludvalg

BY

København

POSTNR.

2300

ADRESSE

Sundholmsvej 8

HØRINGSSVAR

Se venligst uploadede høringsvar.

MATERIALE:

hoeringssvar\_fra\_amager\_vest\_lokaludvalg\_vedr.\_handleplan\_for\_vejstoej.18.05.2018.pdf



KØBENHAVNS KOMMUNE  
Økonomiforvaltningen  
Sekretariatet for Amager Vest Lokaludvalg

Københavns Kommune  
Njalsgade 13, Postboks 380  
2300 København



7. maj 2018

Sagsnr.  
2018-00097291

### Høringssvar fra Amager Vest Lokaludvalg vedrørende "Handleplan for Vejstøj 2018-2023"

Amager Vest Lokaludvalg takker for at blive hørt i forbindelse med den offentlige høring vedr. "Handleplan for Vejstøj 2018-2023" med høringsfrist d. 18. maj 2018.

Vi har i samarbejde med Miljøpunkt Amager gennemgået planen. Overordnet set mener vi, at det er en god og omfattende handlingsplan, som forholder sig til de væsentligste problemstillinger i relation til vejstøj. Den primære støj i byen kommer fra den motoriserede trafik, og handlingsplanen sigter på at gøre brug af to overordnede redskaber:

- Inddæmning af støjen (støjdæmpende asfalt, støjskærme og vinduesudskiftning)
- Justering af støjilden (hastighedszoner, krav til dæk og transportmiddelvalg)

#### Inddæmning af støjen

Inddæmning af støjen er den mest ressourcekrævende indsats, men samtidig den mest politisk gangbare tilgang. Indsatsen med inddæmning af støjen er virkningsfuld, men må også hele tiden justeres i forhold til den trafikale udvikling. Ved inddæmning af støjen stilles der i udgangspunktet inden krav til køretøjer.

Lokaludvalget ser som Miljøpunkt Amager positivt på støjdæmpende asfalt og vil i den sammenhæng pege på, at der bør gøres forsøg med permeable støjdæmpende asfaltyper, således af støjdæmpning sammentænkes med klimatilpasning.

Støjskærme skæmmes byen og bør anvendes i begrænset omfang. Vinduesudskiftning er et symptom på at der er for meget støj, ikke en løsning på problemet. Vinduesudskiftning hjælper ikke på støjgener ved udendørsophold.

#### Justering af støjilden

Justering af støjilden kan være mere politisk kontroversielt, men også

Amager Vest Lokaludvalgssekretariat

Sundholmsvej 8

2300 København S

EAN nummer  
5798009800275

Email: [info@avlu.dk](mailto:info@avlu.dk)

den langt mest effektive løsning på støjproblemer fra veje. Lokaludvalget og Miljøpunkt Amager er tilhængere af at gøre yderligere forsøg med flere hastighedsreducerede zoner samt at se på det generelle transportmiddel (flere cykler – færre motoriserede køretøj). Der skal stilles skrappe krav til støj fra den kollektive trafik (busser og tog) og motorcykler.

#### **Andre redskaber**

Lige veje larmer mere end snoede veje. Det bør indgå i den fremtidige byudvikling.

#### Specifikke udfordringer på Amager

Områderne ved Ørestad omkring motorvejen, Vejlands Allé, Center Boulevard og Ørestad Boulevard, Røde Mellemvej, Englandsvej, Amager Boulevard og Amagerbrogade er ramt af meget støj fra vejene. Der bør sættes særligt fokus på at få støjdæmpende asfalt på disse strækninger.

Med venlig hilsen

André Just Vedgren  
Formand for Amager Vest Lokaludvalg

## **Svar til: 2018-0064876 af: Nørrebro Lokaludvalg**

APPLICATION DATE

7. may 2018

SVARNUMMER

6

INDSENDT AF

Nørrebro Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Nørrebro Lokaludvalg

BY

København N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Bragesgade 8b

HØRINGSSVAR

Se det vedhæftede høringssvar.

MATERIALE:

hoeringssvar\_fra\_noerrebro\_lokaludvalg\_vedr.\_hoering\_om\_handlingsplan\_for\_vejstoej\_2018-2023.pdf



7. maj 2018

Sagsnr.  
2018-0129786

Dokumentnr.  
2018-0129786-1

### **Høringssvar fra Nørrebro Lokaludvalg vedr. høring om handlingsplan for vejstøj 2018-2023**

Det er yderst positivt, at kommunen tager initiativ til at udlægge 100 km støjreducerende asfalt i 2018-23. Økonomien i permeabel og støjreducerende asfalt skal ikke ses isoleret, men ses i sammenhæng med behovet for effektive skybrudsløsninger i den nære fremtid.

jf. planens indsats om at "Igangsætte forsøg med nye typer vejbelægning herunder veje, der indgår i kommunens skybrudsprojekter med fokus på støj og at aflede vand ved skybrud", så mener vi dette er meget positivt, og vi ser gerne, at støjreducerende asfalt allerede nu i højere grad integreres med skybrudsindsatsen, som pågår i disse år.

Normalt, når der lægges støjreducerende asfalt i København, bliver den nye asfalt lagt ovenpå den eksisterende, og man laver ikke vejkassen om, så man kan ikke opbygge løsningen til at være særligt vandafledende eller magasinierende.

I skybrudsindsatsen skal hele vejkasser, fx på Blegdamsvej, graves op og omlægges til skybrudsvej. Hvis man her opbygger vejkassen som magasin/afledning og lægger permeabel og støjreducerende asfalt, så får man en løsning der skybrudssikrer, støjreducerer og opsamler forurening fra vejen.

Ift. miljøhensyn, så peger nedenstående opsamlingsnotat på, at der i København sandsynligvis ikke skal bruges mere salt end ved normal asfalt. Hvis der alligevel skal anvendes mere salt, bør man være ekstra påpasselig med at indrette vejen og tilstødende områder med vejtræer/grønne områder, så afsmeltning med salt ikke løber hen til træerne (saltning bidrager i dag væsentligt til, at Københavns træer kun bliver i gennemsnit 6 år gamle). Dette vil passende kunne ske i de tilfælde, hvor vejkassen skal lægges om i forbindelse med indretning til skybrudsvej.

Nørrebro Lokaludvalg mener, at hvis myndighederne vil gøre alvor af planerne om hurtigkørende motorcykel lignende køretøjer på

**Sekretariatet for Nørrebro  
Lokaludvalg**

**Nørrebrogade 208  
2200 København N**

**EAN nummer  
5798009800275**

cykelstierne, skal man begynde at overveje støjdempende asfalt på cykelstierne.

Der er vedhæftet et opsamlingsnotat fra Miljøpunkt Nørrebro, hvor der også er linket til to centrale rapporter om støjreducerende og permeabel asfalt, hvor der refereres til internationale erfaringer.

## NOTAT

Dette opsamlingsnotat er baseret på [Vejdirektoratets rapport](#) fra 2015 samt en rapport om permeabel belægning lavet af [COWI](#), også fra 2015.

### Fordele:

Drænasfalt er kendt for at have gode støjreducerende egenskaber i forhold til bl.a. tæt asfaltbeton (se tabeller på side 9, 12, 17, 24, 26 og 47). De vigtigste fysiske karakteristika med indflydelse på støjmissionen fra en drænasfaltbelægning vurderes ifølge Vejdirektoratets rapport at være:

- Overfladens tekstur har indflydelse på dannelsen af vibrationer i dækket. Finere tekstur medfører færre vibrationer i dækket og dermed også mindre støj, når dækket ruller hen over vejoverfladen.
- Belægningens tykkelse og det indbyggede hulrum har betydning for den støj, der opstår ved luftpumpningen mellem dækket og vejoverfladen. Jo højere hulrum og jo større lagtykkelse, jo mere effektivt kan belægningen reducere støj der stammer fra luftpumpning, fordi luften kan undslippe ned i belægningens poresystem frem for at blive komprimeret mellem dæk og belægning.

En af fordelene ved permeable belægninger er, at der i bærelagene findes et stort volumen til magasinering og forsinkelse af regnvandet. Dette kan reducere behovet for vejvandskloak. Ligeledes kan permeable belægninger medvirke til at forsinke afstrømning fra kraftig nedbør, det har en gunstig støjreducerende effekt, og har en selvrensende effekt ved kørehastigheder over cirka 70 km/t. Ved brug af sten på en størrelse af 8-11 mm i diameter er støjreduktionen og afledningen af vand mest optimal (VD s. 4). Derfor er denne belægning spændende at arbejde med, da den altså afhjælper flere problemer på samme tid (VD s. 29).

Permeabel asfalt skal typisk udskiftes efter 10-12 år, hvor almindelig tæt asfalt skiftes efter ca. 15 år. På denne baggrund anbefaler COWI, at man anvender permeable belægninger til store P-pladser og ved nyanlæg af veje f.eks. i forbindelse med lokale skybruds/LARtiltag. Byområder med begrænset plads vil generelt være gode kandidater til permeable belægninger. På større veje kan sidearealer som P-lommer anvendes i forbindelse med permeable belægninger. Stier, rasteanlæg og sidearealer kan anvendes som afvandingselementer med permeable belægninger (COWI s. 9-10).

### **Økonomi:**

Da drænasfalten kræver mere vedligeholdelse end almindelig asfalt, resulterer dette i en dyrere løsning. Dog skal dette holdes op imod de iøjnefaldende fordele og mulige besparelser, der er ved drænasfaltens evne til at aflede vand, hvilket vil skabe en økonomisk gevinst ift. at håndtere regnvand, som ellers kan resultere i store skader på bebyggelse og infrastruktur (COWI).

De tekniske udfordringer med permeable vejbelægninger er overskuelige, da der er tale om materialer, som allerede er kendte i Danmark, eller som ligner kendte materialer. Den primære vejtekniske opgave er at udarbejde udbudsforskrifter for materialerne, så der kan opnås ensartede materialer i nødvendig kvalitet, så det bliver muligt at inkludere permeable belægningsmaterialer i udbud på lige fod med traditionelle vejmaterialer (COWI s. 13).

### **Miljøhensyn:**

Den primære bekymring ved at bruge drænasfalt som skybrudssikring, er risikoen for nedsivning af overfladeforurening fra vejene, som siver med vandet ned gennem asfalten.

Målinger fra Holland tyder på, at drænasfalten tilbageholder store mængder af vejvandets tungmetaller og PAH, og undersøgelsen konkluderer, at det må være drænasfaltens store hulrum og dermed indre overflade, der formår at tilbageholde stofferne (Vejdirektoratet).

Desuden betyder den drænende overflade, at der er væsentligt mindre sprøjt fra asfalten til vejens omgivelser. De hollandske forfattere mener, at dette er en af de største faktorer i at sprede forurening til omgivelserne, så derfor har en drænasfalt meget stor positiv virkning på forureningen af omgivelserne (Vejdirektoratet).



Videoer om Permeabel asfalt:

<https://www.youtube.com/watch?v=I16WGau3jxE>

<https://www.youtube.com/watch?v=7LHPzybDWtc>

<https://www.youtube.com/watch?v=8rbNznCBKI8>

En konklusion på ovenstående kunne pege mod, at man ved opbygning af nye vejkasser til skybrudshåndtering og reduceret støj, skal være opmærksom på mulighed for forurening ved utilsigtet nedsivning.

### **Saltning af permeable belægninger (VD)**

Drænasfalt er kendt for at have gode støjreducerende egenskaber i forhold til bl.a. tæt asfaltbeton. Der er dog rapporteret om problemer med at anvende normal vintervedligeholdelse af drænasfalt, som både kan skyldes belægningens åbne overfladestruktur, der kan bortlede smeltevand og dermed salt samt at drænasfaltens overflade evt. kan have en anden temperatur end almindelige tætte vejbelægninger. (7). Der anvendes 30-40% mere salt ved vintervedligeholdelse af drænasfalt end på tætte vejbelægninger (i Schweiz). s. 42

Forsøgsstrækningerne ved Viskinge og på Øster Søgade har i vinterperioderne løbende været overvåget af de relevante vejmyndigheder og der er ikke observeret specielle problemer i forhold til vintervedligeholdelse. Begge strækninger er blevet vintervedligeholdt med saltning og snerydning lige som de tilstødende tætte slidlag. (VD s. 28)

Vand på vejbanen skaber et særligt kompliceret mønster. Dels ændres den porøse vejbanes varmekapacitet og varmeledningsevne ved at luft fortrænges af vand. Specielt varmekapaciteten øges, hvilket mindsker den daglige variation i temperatur. Dette holder generelt nat temperaturen oppe, mens dagtemperaturen bliver holdt nede. Såfremt den porøse asfalt tørrer hurtigere, reduceres fordampningen fra vejoverfladen, hvilket betyder at den porøse asfalt afkøles langsommere. Det er dog usikkert, hvor meget vand der fastholdes i de porøse belægninger, specielt set i lyset af en manglende mulighed for dræning af drænasfalten ved rasteanlægget. (VD s. 37-38).

Det skal dog samtidigt understreges, at forskellene typisk ikke er mere end ca. 1 grad i ekstreme situationer, og at det derfor i praktiske sammenhænge formentligt kun vil betyde, at der skal saltes en halv time tidligere og lidt oftere i marginale tilfælde. (VD s. 38)

En konklusion på ovenstående kan være, at der i København sandsynligvis ikke skal bruges mere salt end ved normal asfalt. Hvis der alligevel skal anvendes mere salt bør man være ekstra påpasselig med at indrette vejen og tilstødende områder med vejtræer, så

afsmeltning med salt ikke løber hen til træerne. Saltning bidrager i dag væsentligt til, at Københavns træer kun bliver i gennemsnit 6 år gamle.

Med venlig hilsen

Andreas Juhl-Rhode  
Administrativ medarbejder

## **Svar til: 2018-0064876 af: Ulrik Danneskiold-Samsøe**

APPLICATION DATE

4. may 2018

SVARNUMMER

5

INDSENDT AF

Ulrik Danneskiold-Samsøe

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Østerbro Lokalråd, Trafikudvalget

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Soldalen 12

HØRINGSSVAR

Separat dokument i PDF er uploadet.

MATERIALE:

180504\_stoejhandlingsplan\_hoeringssvar.pdf

4. maj 2018

## Høringssvar til Københavns Kommunes Handlingsplan for vejstøj 2018 – 2023

### 1. Introduktion

Dette er høringssvar fra Trafikudvalget under Østerbro Lokalråd. Som følge af en tidsmæssig forskydning, så foreligger der ikke en officiel godkendelse fra Lokalrådet. Det er alene Trafikudvalget, som står som afsender af dette svar.

Kontaktperson for forvaltningen er følgende:



#### Formand for trafikudvalget

Ulrik Danneskiold-  
Samsøe  
Soldalen 12  
2100 KØBENHAVN Ø

T: 39 29 61 30  
M: 31 37 61 30  
E: [ulrik@danneskiold-  
samsøe.dk](mailto:ulrik@danneskiold-samsøe.dk)

### 2. Handlingsplanens politiske grundlag

Trafikudvalget er fuldt klar over, at Københavns Kommune – stort set – er afskåret fra at stille krav til støjklenderne. Det vil sige til køretøjerne. Reguleringen af disse krav er dels en statslig, dels en international opgave. Handlemulighederne for Københavns Kommune dels at gøre noget ved køretøjets omgivelser og driftsvilkår, dels at gøre noget ved støjramte bygninger og byrum.

Det er ærgerligt, da støjdemping ved kilden – det vil sige reduktion af køretøjernes støjudsendelse – klart er den billigste og mest effektive metode. Tilbage er de mere omkostningstunge og mindre effektive metoder til demping af støj. Næmlig vejudformning, byarkitektur, trafikstyring og bygningsisolering.

### 3. Offeret betaler og forureneren går fri

Den overordnede regel i dansk miljøpolitik har siden vedtagelsen af Miljøbeskyttelsesloven i 1970'erne været at "Forureneren betaler"!

Dette princip bryder den aktuelle handlingsplan med. Handlingsplanen beskriver i detaljer, hvad offeret kan gøre for at beskytte sig. Og offeret er denne sammenhæng borgerne og Københavns Kommune i forening. Og da Københavns Kommune finansieres af borgernes skatter, så ender regningen – uanset hvad – hos kommunens borgere.

Men forureneren er ejerne af motordrevne køretøjer. Det vil sige motorcykler, personbiler, varebiler, lastbiler, busser og erhvervskøretøjer. Og det er inklusive eldrevne biler og køretøjer.

Forureneren går fri for at skulle betale for demping af støjen. Og den sammenhæng har forureneren opfattet ganske klart. Det medfører, at en væsentlig del af køretøjerne er ligeglade

med køretøjets støjudsendelse, da de ikke på nogen måde bliver straffet for at støje. Ja, et mindretal gør endda noget for at støje så meget som muligt. Her er et par konkrete eksempler:

- Gennem de sidste par år har der været et betydeligt stigende salg af SUV-personbiler. Disse biler har brede dæk, og de støjer derfor ved høj hastighed mere, end biler, der har dæk med ”normal” bredde, eller smallere dæk. Den øgede støjudsendelse bekymrer ikke SUV-bilejeren.
- En væsentlig del – og det er formentlig hovedparten - af alle motorcykler kører bevidst med ulovlige lydpotter. Hensigten er at støje mest muligt. Men det er teknisk muligt at køre med væsentligt mere lydsvage motorcykler. Lyt til en politomotorcykel. Støjniveauet er meget lavere, end støjniveauet fra en ”normal” motorcykel. Igen slipper forureneren helt gratis. Dog undtaget de situationer, hvor han vil investere i en ekstra støjende lydpotte til motorcykel.

#### **4. Eksempler på støjsvage trafikanter**

Elbiler er meget støjsvage. I hvert fald når de kører langsomt. Derfor er de godt egnede til gader og veje, hvor er hastighedsbegrænsning. Men når elbiler kommer op i fart, så begynder dækstøjen at blive væsentlig. Og jo hurtigere man kører, jo mere bliver støjen fra en elbil og fra en bil med forbrændingsmotor den samme. Prøv at lytte til en Tesla, som kører stærkt. På grund af Teslaens brede dæk larmer den som en SUV. Så bilens dæk er nøglekomponenten, hvis der skal gøres reelle fremskridt. I hvertfald når man bekymrer sig om støjen fra de store hovedfærdselsårer, hvor man normalt har lov til at køre stærkt.

Men på trods af at køretøjsejere således kan støje uden nogen negative konsekvenser for dem selv, så er der – heldigvis - også positive tendenser. Her er nogle konkrete eksempler på køretøjsfabrikanter eller -operatører, som har gjort en indsats:

##### **Movia**

Det er en kendt sag, at Movia har et ønske om en trinvis indfasning af elbusser. Da bybusser normalt ikke kører særligt stærkt, så vil overgang til elbusser bidrage til en væsentlig reduktion af støjen fra busserne. Mere om dette på <https://www.moviatrafik.dk/>

##### **DSB S-tog**

Et trafikmiddel som betyder meget i København, er den skinnebårne trafik. Og her er S-toget klart den støjmæssige juvel. S-toget hører til Europas mest støjsvage forstadstog. Og det har det gjort siden midten af 1990'erne, hvor de de første tog blev sat i drift. På Side 5 er der en nærmere specificering af, hvad der konstruktivt er gjort for at få S-toget støjsvagt.

S-toget er et af de klareste eksempler på, at støjdæmpning ved kilden – samfundsøkonomisk - betaler sig. Siden den nye 4. generation S-tog blev idriftsat, har det ikke været nødvendigt at opsætte støjskærme langs banelinjerne. Det har sparet Banedanmark for meget store beløb både i investering og i sporvedligehold. Ingen naboer har investeret i private støjskærme i haven eller i lydisolering af facader, som vender mod jernbanen. Og støjudsendelsen holdes under kontrol dels ved rengøring/slibning af skinnerne, dels ved afdrejning af hjulene.

### **Scania Lastbiler**

Scania Lastbiler lancerer netop nu sin nye generation af lastbiler til brug i støjfølsomme byrum. Scania anvender især hybrid teknologi. En nærmere præsentation kan læses på Side 6.

### **Renault Lastbiler**

Også Renault Lastbiler starter i 2019 produktionen af eldrevne lastbiler, som er udviklet på basis af 10 års udviklings- og testarbejde. En nærmere præsentation kan læses på Side 7.

## **5. Mindre beløb til støjsvage dæk eller meget store beløb for at realisere handlingsplanen**

Det støjsvage S-tog blev leveret, fordi køber krævede et støjsvagt tog. Scania og Renault udvikler støjsvage lastbiler, fordi det er vigtigt for deres købere. I begge tilfælde fordi der for køberne ved driften er en økonomisk gevinst at hente.

For Københavns borgere er der et stort besparelspotentiale i mindre udgifter til støjskærme, bygningsudformning og bygningsisolering, hvis fremtidens køretøjer er støjsvage.

Nøglekomponenten er køretøjets dæk. Dæk findes på alle køretøjer uanset fremdrivningsmiddel. Over en vis hastighed – dog eksklusive motorcykler - er det i langt de fleste tilfælde køretøjets hovedstøjkilde. Kan vi få reduceret dækstøjen, så ligger der et kæmpebesparelspotentiale lige til at samle op.

Her smider Handlingsplanen håndklædet, idet alene den europæiske mærkningsordning omtales. På den har Københavns Kommune ingen indflydelse. Og det er formentlig årsagen til, at dækstøjen ikke omtales mere i Handlingsplanen. Et yderligere argument for den manglende omtale er antageligvis det forhold, at bilisten frit kan vælge dæk. Uanset om det er et støjende dæk eller et støjsvagt dæk. Og ligegyldigt hvor meget dækket støjer, så har det ingen økonomisk konsekvens for bilisten.

På den baggrund er det jo helt logisk, at dækfabrikanterne ikke anstrenger sig særligt meget for at udvikle støjsvage dæk.

Men var der gode støjsvage dæk at købe, så kunne Københavns borgere spare mange penge. Præcis som Banedanmark har gjort som følge af et lavt hjul/skinne støjniveau fra 4. generation S-tog.

## **6. Støjsvage trafikanter bør belønnes**

Handlingsplanen nævner ikke på noget sted, hvordan købere og brugere af ovennævnte eksempler på støjsvage lastbiler fra Scania og Renault kan belønnes. Var der en økonomisk ”gulerod” i at investere i støjsvage køretøjer, så ville den sandsynligvis bidrage til at øge anvendelsen af støjsvage køretøjer. Og på den måde kom de egentlige forurenere – nemlig trafikanterne i de ”normalt-støjende” køretøjer – til at betale.

En belønning for brugen af et støjsvagt køretøj kunne tænkes som gennemførelse af et enkelt eller som en kombination af nedenstående punkter:

- Variation i afgifter. Det vil sige, at køretøjets afgiftsforpligtelse blev afhængig af dets emissioner, således at de køretøjer, som havde de mindste emissioner blev favoriseret. Det er naturligvis ikke noget som Københavns Kommune kan indføre på egen hånd. Det er et generelt landsdækkende politisk valg. Det er allerede gjort som følge af køretøjets energiforbrug, idet biler som kører langt pr. liter brændstæf favoriseres med lavere afgifter.
- Variation i adgang (tidspunkt, sted) kunne være en lokal mulighed i København. Det vil sige, at kun køretøjer med et lavt støjniveau havde adgang til bestemte byområder og/eller i bestemte tidsrum. Lige nu gives der af private ejendomsjere adgang til baggårde bag supermarkeder. Men dette princip kunne udvides til offentlig vej, hvor de pågældende køretøjer havde en særlig skiltning ved siden af nummerpladen. Det ville gøre det muligt – ved overvågning med kamera, mikrofoner eller anden automatisk teknik - at ”straffe” konventionelle køretøjer, som kører i de støjfølsomme områder. Hvor kun de støjsvage køretøjer må komme.
- Variation i parkeringsadgang. Københavns Kommune kunne reservere en del af det kommunale P-areal til støjsvage køretøjer. På den måde ville der være et incitament til at investere i støjsvage køretøjer, da ejeren ville have nemmere ved at finde en P-plads end hendes kollega, som har et konventionelt køretøj.

## 7. Afsluttende bemærkninger

Handlingsplan 2018 – 2023 er et imponerende værk. Men planen er skrevet ud fra en forudsætning om, at den helst ikke skal vække debat men holde ”snuden i det samme spor”, som støjplanlægningspolitikken hidtil har været i. Og derfor får vi nogle dyre og mindre effektive løsninger.

Kursen skal ændres. Der skal stilles krav til kilderne, hvilket i praksis vil være disses fabrikanter. Præcis som DSB gjorde, da man i i begyndelsen af 1990’erne skulle udskifte 2. generation og 3. generation S-tog ud med de nye 4. generation S-tog. Det medførte støjdemping. Til en meget billigere samlet pris, end hvis jernbaneselskabet blot var fortsat i samme spor.

## Extremely low-noise urban rail cars in Copenhagen



### *Reduced sound radiation area*

- Fewer wheels than normal
- Smaller wheel diameter than normal

### *Reduced wheel structure-borne sound level*

- 16 of 20 wheels are equipped with brake discs
- Vibration absorber ring

### *Elimination of curve squeal*

- Single-axle steered bogie

### *Prevention of wheel surface failures*

- Higher axle load than normal
- Effective electrical wheel slide prevention system
- Hard steel alloy
- Motor braking on 4 out of 5 bogies
- On-line wheel condition monitoring system \*)

### *Quiet machinery*

- Gear box with skew toothmesh
- Noise-optimized air cooling of inverter
- Motor fitted with silencer
- Electrical power supply
- Screw compressor

\*) Track mounted system that is not part of the car.

Operator:  
Supplier:  
Low-noise design:  
Project manager:  
Delivered:

DSB S-Tog  
ALSTOM LHB & SIEMENS in consortium  
Ødegaard & Dannekiold-Samsøe  
Henrik W. Thrane  
1996 - 2006



  
Ødegaard & Dannekiold-Samsøe A/S  
is a member of the  
Lloyd's Register Group

### **DSB's S-tog.**

**Har i årtier hørt til Europas mest støjsvage bybanetog. Som køber stillede DSB krav til et lavt støjniveau. Og kravene blev opfyldt af leverandøren. Det har sparet Banedanmark for meget store investeringer i støjskærme langs banne og isolering af udsatte bygninger tæt på banne.**





Renaults nye elektriske bylastbil

# RENAULT TRUCKS I 2019

## ELEKTROMOBILITET ER HJØRNESTENEN I RENAULT TRUCKS' STRATEGI FOR BÆREDYGTIG DISTRIBUTION I BYERNE.

Renault Trucks har meddelt, at de vil lancere en række elektriske lastbiler i 2019, baseret på erfaringerne fra ti års test af elektriske lastbiler under virkelige forhold med kunder. Alle elektriske lastbiler er designet til brug i byområder og vil blive produceret på Renault Trucks fabrikken i Blainville-sur-Orne, Normandiet i Frankrig.

Elektromobilitet er hjørnestenen i Renault Trucks' strategi for bæredygtig distribution i byerne. Elektriske køretøjer vil være uundværlige for morgendagens bytrafik. Disse nul-emissionskøretøjer vil bidrage til at forbedre luftkvaliteten, nedbringe trafikbelastningen og i og med, at de er støjsvage, vil det i højere grad være muligt at køre om natten.

Siden 2009 har Renault Trucks investeret kraftigt i forskning og udvikling inden for elektromobilitet og har arbejdet med omfattende feltprøver i samarbejde med sine kunder. Forskellige typer 100 % elektriske 12-16 tons lastbiler er blevet testet i samarbejde med Speed Distribution for Guerlain, Stef for Carrefour, Nestlé og Delanchy Group – hvilket har givet Renault Trucks adgang til at høste vigtige erfaringer om brugsbetingelser, batteridrift, opladningsinfrastruktur og vedligeholdelseskrav til elektriske lastvogne.

Ud over disse testkøretøjer har Renault Trucks solgt elektriske lastbiler i 4,5 tons segmentet siden 2010: Elektrisk Maxity: "Vores kommercielle erfaring med Electric Maxity har givet vores netværk vigtige erfaringer med at sælge, servicere og reparere elektriske køretøjer", forklarer François Savoye, som er ansvarlig for Renault Trucks' energieffektivitetsstrategi. "Nutidens elektriske køretøjer er en konkurrencedygtig løsning, hvilket ikke var tilfældet i 2010."

Ud over de vigtige tiltag, der er gjort for at sætte sig ind i kundens behov og markedets krav, er Renault Trucks i en position, hvor man kan drage fordel af de imponerende forsknings- og udviklingsressourcer, Volvo-gruppen har opnået, og for eksempel udnytte den velprøvede teknologi og synergien mellem de forskellige forretningsenheder, der arbejder med udvikling af elektriske køretøjer, som for eksempel busser. Takket være disse stordriftsfordele er Renault Trucks nu i stand til at markedsføre et omkostningseffektivt udvalg af køretøjer til sine kunder i 2019.

Et dedikeret samlebånd til de elektriske lastbiler er ved at blive installeret på Renault Trucks' fabrik i Blainville-sur-Orne i Normandiet.



## Scanias teknologi gør byer grønnere

Partikelforurening, støj og udledning af CO<sub>2</sub> er nogle de udfordringer, som skal håndteres, når der også skal være plads til lastbiltrafik i byerne. Men et solidt udviklingsarbejde med fokus på energi-effektive og støjsvage lastbiler, der desuden kan køre på biobrændstoffer, betyder, at byen allerede i dag kan blive grønnere at bo i.

af: **Lasse Lundberg Andreassen**

Lastbiler er helt afgørende for, at byer kan fungere. De bruges til at bringe varer ud, forsyner f.eks. både borgere, byggenier og hester byens affald. Problemet er bare, at de fylder på vejene og de traditionelle dieselmotorer udløder bl.a. CO<sub>2</sub>. Heldigvis skal man ikke kigge langt ind i fremtiden for at finde løsninger på problemerne. For allerede nu findes der teknologi, der kan danne op for traditionelle lastbilers påvirkninger af byen.

Lastbil- og busproducenten Scania står bag udviklingen af nye typer motorer og fremdriftsteknologi, som kan afhjælpe de gener, traditionelle lastbiler har. Det fortæller Anton Friisløben, som er salgsdirektør i Scania.

«Hos Scania har vi udviklet teknologi, som her og nu kan nedbringe udledningen af de skadelige luftpartikler og reducere støjen i byrummet,» påpeger Anton Friisløben.

Det drejer sig bl.a. om et program af biogasmotorer og alternativ hybrid-teknologi, hvor brændselsenergi opsamles og kan genanvendes ved lysvæg 100 procent el-drift.

Man kan ikke umiddelbart se den store forskel på lastbilene, men effekten af den nye teknologi taler sit tydelige sprog.

«Biogasmotoren udløder slet ingen sod fra selve forbrændingen, og kun ekstremt små mængder fra den smule smørelolie som forbrændes. Biogasbilens rækkevidde er ikke helt på højde med dieselmotorers, så derfor er biogasmotorerne oplagt til bykørsel hvor kørestrækningen er begrænset.»

Bl.a. derfor har Københavns Kommune skiftet hele flåden af renovationsbiler til biogasbiler. Samtidig anvendes biogasmotorerne i større og større grad til by- og regionalbusser. Og mange andre danske byer som Fredericia, Frederiksund, og Aalborg er også i gang med en omstilling til miljøvenlige transportformer i byerne.

**Ny teknologi giver mindre støj**  
Scanias nyeste hybridbil-version er særligt raffineret. Det skyldes, at den kombinerer rækkevidden fra en traditionel dieselmotor med evnen til at køre på «akstrum støjvæg el-drift». Det kan lade sig gøre på grund af bromsenergien, der lagres som elektrisk energi i et batteri. Hver gang bilen bremser, skabes der simpelthen energi, som kan opmagasineres i batteriet. Når chaufføren har brug for at kunne køre uden at støje, kan han frakoble forbrændingsmotoren og køre på ren el-drift.

Det er ikke blot en fordel for naboen. Ved at distribuere om natten kan man desuden planlægge varerfløvet og rutar ud fra den korteste rute i stedet for at fokusere på fremkommelighed. I dag planlægges kørselsruter ofte ud fra, hvordan man nemmest kommer gennem trafikken. Men ved at køre om natten, undgår man en masse omveje og i sidste ende overbelastning af vejnettet.

«Brodproducenten Schulstad og dagligvarebutikker som NETTO og RIGMA1000 er gået over til hybridbiler, og flere kommer til,» lyder det fra salgsdirektøren.

**Scanias grønne dagsorden**  
Miljøet står højt på den offentlige dagsorden og for Scania. Og med de nye teknologier er virksomheden med til at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen, som er en væsentlig faktor i klima-udfordringerne.

«Vores motorer bidrager med at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen med 90 procent, når man f.eks. kører på biogas eller biodieselprodukt som HVO. Og det er vel at mærke ikke en meget dyrere løsning. Vi har gjort op, at ved at få leveret varo med anvendelse af biobrændstoffer, stiger f.eks. typiske supermarkedsvare med få promiller i pris. Det svarer nogenlunde til, at et glas syltetøj kommer til at koste ca. 10 øre mere, pointerer Anton Friisløben.» ■

”  
Et glas syltetøj stiger med blot to øre hvis det skal transporteres frem til supermarkedet med 90% CO<sub>2</sub>-reduktion.

«Det er f.eks. smart for de chauffører, som leverer varer til dagligvarebutikker. Mange steder må man først lovare efter kl. 7, da lyden af lastbiler ellers vil genere naboerne. Men når bilen kører på batteri, er driften næsten lydløs, og det åbner muligheden for, at kommunerne kan tillade, at butikkerne får leveret

## **Svar til: 2018-0064876 af: Daniel Van kranendonk**

APPLICATION DATE

30. april 2018

SVARNUMMER

4

INDSENDT AF

Daniel Van kranendonk

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Heisesgade 2 st

HØRINGSSVAR

Indføre elektriske biler ( start med at fjerne afgifterne ) og ulovligør de meget støjende ( Harley Davidson type ) motorcykler og håndhæv lovgivningen. Så er den største del af problemet løst.

# **Svar til: 2018-0064876 af: Anne Marie Johansen, Bjarne Roupé, Ole Matthiessen**

## APPLICATION DATE

26. april 2018

## SVARNUMMER

3

## INDSENDT AF

Anne Marie Johansen, Bjarne Roupé, Ole Matthiessen

## BY

København

## POSTNR.

2100

## ADRESSE

Strandvænget 23

## HØRINGSSVAR

I Handlingsplan for vejstøj 2018-2023 står der bl.a. i afsnittet med overskriften "Status for indsatser i handlingsplan for vejstøj 2013-2018": Støjskærme: "Etablering af støjskærme i områder og ved nye projekter, hvor det giver mening, fx Nordhavnsvej. Skærme opsættes i byggesager i fornødent omfang. Skærme er opsat langs Nordhavnsvej og tilkørselsramper." Vores kommentarer: Vi har nu i ca. et halvt år levet med den nye Nordhavnsvej og en, efter vores mening, ufærdig støjløsning i tunnelportalene/tilkørselsramperne. Afstanden til den Nordlige tunnelportal/tilkørselsrampe, der går fra Øst mod Vest, er 17 meter målt ved skel Strandvænget 23 matrikel. I det gamle projekt var afstanden til tunnelportalen med 4 spor 50 meter målt fra skel i nr. 23 til tunnelvæggen/tunnelportalen. Efter vedtagelsen af videreførelse af tunnelen til Nordhavn, blev tunnelportalen flyttet, og der blev ikke i forbindelse med det ændrede projekt foretaget nye beregninger omkring ændrede støjforhold og forurening for beboerne. Det samme gælder for tunnelopkørslen på sydsiden af anlægget ved DSB Helgoland. Man har samtidig hævet vejniveauet med 1,5 meter, hvilket betyder at toppen af alle lastbiler, som kører ned i tunnelen fra Øst mod Vest kan ses fra Strandvænget Stillevej og fra beboernes vinduer i stueetagen. Beboerne i Strandvænget blev ved et borger/nabomøde på Svanemølle Kaserne med TMF-CAN-Nordhavnsvej lovet, at dette ikke ville ske. Trafikstøjen transmitteres gennem tunnelportalernes åbne dagslys/solskærme. Resultatet er trafikstøj og rumlen indendørs fra den tunge trafik - selv når trafikken er langt inde i tunnelen, og især når asfalten er våd. På Strandvænget Stillevej kan man høre udrykningskøretøjer, motorcykler, og støjende biler hele vejen igennem tunnelen fra Øst til Vest. Man kan ikke tale sammen, når der gasses op på tilkørselsramperne i den nordlige tunnelportal. Der er ikke monteret støjreducerende materiale på betonvæggene, ved tilkørselsramperne eller i selve tunnelportalen, eller i Strandvænget. Al trafikstøj reflekteres og kastes frem og tilbage mellem alle betonvægge, inden den transmitteres ud i området, dette gælder også helikopterstøj fra overflyvende helikoptere. Trafikstøj fra krydsene ved Strandpromenaden, Svaneknoppen, Strandvænget og Kalkbrænderihavnsgade reflekteres af alle betonvæggene i Strandvænget og tunnelportalene. Støjen bliver ledt op af Strandvænget og Strandvænget Stillevej, og kommer især fra motorcykler og hurtige biler, som står stille og gasser op, mens man venter på grønt lys. Man har etableret en gennemsigtig støjskærm længere mod syd ud mod Svanemølle havn og cykelstien i bunden af Strandvænget, som ikke er til megen hjælp for beboerne i Strandvænget. Luftforureningen er særlig slem i forbindelse med de lange kødannelser i

myldretiderne, som i perioder strækker sig langt ned i tunnelen og forbi Svanemølleværket i retning mod Centrum. Citat fra Magasinet KBH: "Arkitektonisk er en motortrafikvej en motortrafikvej og en vej tunnel en vej tunnel. Men Nordhavnsvej har alligevel en særlig æstetisk detalje til glæde for de opmærksomme: De store specialdesignede solskærme over ind- og udkørslerne til tunnelen. Dagslysskærmene er sat sammen af aluminiums-kuber i varierende størrelser, som for tunnelens ender sikrer en glidende overgang mellem lys og mørke, så bilisterne ikke bliver blændet." Man har tillagt design og æstetik større betydning end støjreduktion og luftkvalitet i udførelsen af Nordhavnsvejs tunnelportaler på trods af, at portalerne efter ændringen af det oprindelige projekt, nu ligger henholdsvis 17 meter fra Strandvænget 23 matrikel, og ca. den samme afstand er der til DSB Helgoland. "Ved nyanlæg af vej eller betydelig ændring af bestående vej gennem boligområde må støjen ikke overstige 58dB(A)Lden - således som der arbejdes efter i Vejdirektoratet og Århus Kommune - fordi 58dB(A) er den anbefalede max støjgrænse i veje med bebyggelse. Denne grænse er dog kun vejledende - den bør være permanent i Københavns Kommune," - derfor bør man overveje, at der lægges panserglass oven på solskærmen ved ind- og udkørslen fra Nordhavnsvejs tunnelportaler - dermed dæmpes trafikstøjen fra 4 vejbaner på ca. 300 meter - og samtidig bør man overveje at installere et luftrensningsanlæg i stedet for de 4 jetfans, som pt skubber den forurenede luft ud af tunnelportalerne. I dag udledes den urensede luft ved Strandvænget over hele området, arbejdspladserne hos DSB Helgoland, alle boliger, stranden og lystbådehavnen. Ifølge planerne fra Vejdirektoratet vedrørende den eventuelle fortsættelse af Nordhavnsvej i Nordhavn, vil der ved den kommende op og nedkørsel til tunnelen være et areal på 50 meter rundt om op og nedkørsel. Det svarer til 4,5 fodboldbaners areal, hvor der ikke må opholde sig mennesker, da det ikke overholder EU's luftdirektiv. Hvorfor gælder de samme regler ikke forholdene på den anden side af vandet ved Østerbro og Strandvængets boliger, DSB Helgoland og Svanemølle havn? Med venlig hilsen Beboerne i Strandvænget 23, 2100 Kbh.Ø

MATERIALE:

nordhavnsvej\_tunnelportaler.jpg

nordhavnsvej\_tunnelportaler.jpg



## **Svar til: 2018-0064876 af: Jacob Suhr**

### APPLICATION DATE

8. april 2018

### SVARNUMMER

2

### INDSENDT AF

Jacob Suhr

### BY

København S

### POSTNR.

2300

### ADRESSE

Vejlands Allé 114

### HØRINGSSVAR

Vi vil hermed blot støtte handlingsplanen for vejstøj og særligt kvittere for, at Vejlands Allé indgår. Trafikken er enorm og stigende - herunder store mængder tunge køretøjer. De af kommunen opsatte hastighedsvisere kan vi ved selvsyn konstatere ikke har nogen effekt: Uden for myldretiden er det praktisk taget hver minut, at hastighedsgrænsen overskrides. Mængden af støj og forurening er dermed nærmest konstant ekstrem på grund af trafikmængden, trafiksammensætningen og/eller hastigheden. Den manglende effekt af hastighedsviserne understreger - ud over nedsættelsen af hastigheden til 50 og gerne 40 km/t - behovet for, at der etableres reelt hastighedsnedsættende foranstaltninger. Gerne indsnævring af Vejlands Allé til ét spor hver vej, bump eller chikaner og, såfremt det måtte være muligt, "stærekasser". Vi håber, at Vejlands Allé prioriteres som et af de første projekter, som gennemføres.

## **Svar til: 2018-0064876 af: Metroselskabet I/S**

APPLICATION DATE

26. march 2018

SVARNUMMER

1

INDSENDT AF

Metroselskabet I/S

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Metroselskabet I/S

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Metrovej 5

HØRINGSSVAR

Se venligst vedhæftede bilag.

MATERIALE:

cr-x-3p-cr-64-0009.pdf





Københavns Kommune  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Byens Udvikling  
Postboks 348  
1503 København V

**Cityringen. Metroselskabets bemærkninger til udkast til Handlingsplan for vejstøj 2018-2023**

Metroselskabet har den 23. marts 2018 modtaget anmodning om udtalelse i forbindelse med udkast til Handlingsplan for vejstøj 2018-2023.

Handlingsplanen sætter rammerne for, hvordan der i den kommende planperiode vil blive arbejdet med at reducere støj fra vejtrafikken i København.

Metroselskabet har gransket det fremsendte materiale og har ingen bemærkninger hertil.

Hvis kommunen har eventuelle bemærkninger til ovenstående, kan der rettes henvendelse til Metroselskabet, Areal og Rettigheder på mailadressen [AR-3parts@m.dk](mailto:AR-3parts@m.dk).

Med venlig hilsen

Christine Hammer Jespersen

**Metroselskabet I/S**  
Metrovej 5  
DK-2300 København S  
m.dk

T +45 3311 1700  
E m@m.dk

2018-03-26