



**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Center for Miljø

## **Støjhandlingsplan 2013**

### **Samlede høringssvar**

03-01-2011

Sagsnr.  
2010-141821

Dokumentnr.  
2011-658

Sagsbehandler  
Karen Forsting

### **Trafik og VVM**

Njalsgade 13  
Postboks 259  
2300 København S

Telefon  
3366 3184

E-mail

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



Københavns Kommune  
Center for Miljø

**Vedr. Høring over Københavns Kommunens støjhandlingsplan 2013**

Frederiksberg Kommune har gennemlæst Københavns kommunes forslag til støjhandlingsplan og sammenholdt forslaget med Frederiksberg Kommunes eksisterende Støjhandlingsplan 2008-2013, som kan ses på [www.frederiksberg.dk](http://www.frederiksberg.dk). Frederiksberg Kommune skal på den baggrund anføre følgende:

Da Frederiksberg Kommune er placeret midt i Københavns Kommune, skal Frederiksberg Kommune pege på vigtigheden af at koordinere tiltagene med Frederiksberg Kommune - især indenfor fokusområderne støjreducerende asfalt, trafikplanlægning, samt påvirkning af transportstruktur. Koordinering af tiltag med Københavns Kommune indgår i Frederiksberg Kommunens eksisterende Støjhandlingsplan 2008-2013 side 26, med følgende bemærkning: "Frederiksberg Kommune vil - sammen med Københavns Kommune - undersøge mulighederne for at optimere den støjreducerende indsats i de støjbelastede områder på tværs af kommunegrænsen. Det kan f.eks. være i form af en koordineret indsats om udlægning af støjsvag asfalt, opsætning af støjskærme m.v."

En udpegning af grønne stilleområder på tværs af kommunegrænserne kunne også være et vigtigt fremtidigt koordinationsområde.

Frederiksberg Kommune deltager gerne i et samarbejde omkring ovennævnte.

Venlig hilsen

Niels Kaalund  
Civilingeniør, Miljøkonsulent

29. november 2010  
Sagsbeh: ZKJ  
Sagsnr.:1147-113605  
Dokument: 2010-112558

**By- og Miljøområdet**  
Bygge, Plan og Miljø  
Rådhuset  
2000 Frederiksberg  
[www.frederiksberg.dk](http://www.frederiksberg.dk)

Telefon 3821-4076  
Telefax 3821 4525  
[bpm@frederiksberg.dk](mailto:bpm@frederiksberg.dk)



**Herlev**  
Kommune

Københavns Kommune  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Center for Miljø / By og Klima  
Njalsgade 13  
Postbox 259, 2300 København S

Teknisk Forvaltning  
Park og Vej  
tf@herlev.dk

Den 29. november 2010

Journal nr. 163-2010-71866

### Høringssvar på udkast til Københavns Kommunes Støjhandlingsplan 2013

Tak for det tilsendte udkast til kommunens "Støjhandlingsplan 2013 - efter støjbekendtgørelsen".

Vi har kigget udkastet igennem og har nogle bemærkninger:

- På side 29 omtales at I vil arbejde med at sænke hastighedsgrænser på udvalgte større veje med hastighedsgrænse over 50 km/t. På side 30 kan det ses, at I blandt andet kigger på Frederikssundsvej på strækningen mellem Marbjergvej og kommunegrænsen til Herlev. Dette er dog ikke vist på kortet på side 29.
- På side 30 omtales brugen af ITS (Intelligente Transport Systemer) til at forbedre fremkommeligheden for biltrafikken ved optimering af lyssignaler og måske brug af variable hastighedstavler, så der kan opnås færrest mulige "stop and go".
- På side 32 omtales et eventuelt system med trængselsafgifter, der vil have en god støjreducerende effekt "i byen" som følge af færre biler "indenfor betalingsringen" og mindre effekt "udenfor byen - udenfor betalingsringen".

I Herlev Kommunes Støjhandlingsplan 2010-2012 har vi kig på netop vores del af Frederikssundsvej, Herlev Hovedgade. Trafik- og støjbelastningen fra den tidligere amtsvej er meget markant i vores bybillede. Faktisk er Herlev Hovedgade den vej i Herlev med det højeste støjbelastningstal (368 for boliger og 659 for personer).

Med afsæt i vores støjhandlingsplan og i vores trafikplan for de tidligere amtsveje skal vi i samarbejde med politiet sænke hastighedsgrænsen på Herlev Hovedgade. I første omgang til 60 km/t alene ved ændring af hastighedstavler. Og på et senere tidspunkt til 50 km/t, når vi kan indsnævre Herlev Hovedgade fra 2x 2 spor til 2x 1 spor for at give Herlev Hovedgade et mere lokalt præg af en lokal hovedgade/handelsgade.

Har I ellers gode erfaringer med den sænkede hastighedsgrænse på Ågade - Åboulevard - Gyldenløvsgade og tilpasningen af signalanlæg på strækningen til en lavere hastighedsgrænse?

Venlig hilsen

Morten Lasse Møller  
Ingeniør



**GENTOFTE KOMMUNE**  
BORGMESTEREN

Københavns Kommune  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Center for miljø  
Rådhuset  
1599 København V

057918-2010

**Vedr.: Høringssvar i forbindelse med Københavns Kommunes Forslag til Støjhandlingsplan 2013**

Københavns Kommune har sendt forslag til Støjhandlingsplan 2013 for Københavns Kommune til høring.

Gentofte Kommunalbestyrelse har de nedenfor anførte bemærkninger til støjhandlingsplan.

**Tung trafik**

Gentofte Kommune henviser til kommunens breve af 5. september 2008 til Center for byudvikling og 13. marts 2009 til Center for trafik samt brev af 7. november 2008 til Rigspolitichefen. Gentofte Kommune finder det helt uacceptabelt, at der etableres en skiltningsordning, der leder lastbiler over 18 tons fra Nordhavn nordpå via Ring 2 til Lyngbyvej, idet forslaget gennemføres vil medføre en væsentlig merbelastning af Gentofte Kommunes vejnet og skade trafiksikkerhed og miljøforhold i Gentofte Kommune, jf. Gentofte Kommunes brev af 29. maj 2009 til Center for byudvikling.

**Trængselszone**

Med en trængselszone som den foreslåede placeret langs grænsen mellem Københavns Kommune og Gentofte Kommune, vil konsekvensen for Gentofte Kommune blandt andet være øget trafik på kommunens veje i form af omkørsel uden om ringen - for at undgå betaling. En anden konsekvens vil være et øget antal parkerede biler på vejene i Gentofte Kommune, hvis pendlere vælger at køre ind til zonegrænsen for at parkere bilen og tage offentlig transport resten af vejen. En tredje konsekvens vil være den ekstra "skat", som pålægges gentofteborgere, som arbejder i København og som benytter bil som transportmiddel. Der henvises til Gentofte Kommunes brev af 29. maj 2009 til Center for byudvikling.

Ud fra blandt andet disse betragtninger finder Gentofte Kommune, at en trængselszone er uacceptabel.

Borgmesteren  
Telefon:  
Borgmesteren@gentofte.  
dk  
Faxnr.: 3998 0004

Bernstorffsvej 161  
2920 Charlottenlund  
Hovedtlf.nr.: 3998  
0000  
www.gentofte.dk

Mandag-Onsdag 8.00-  
16.00  
Torsdag 8.00-18.00  
Fredag 8.00-14.00

Side  
1 af 2



**GENTOFTE KOMMUNE**  
BORGMESTEREN

**Hastighedsreduktion på Tuborgvej**

En hastighedsreduktion fra 60 km/t til 50 km/t på Tuborgvej bør ikke fremmes, idet der fortsat er behov for stor grad af fremkommelighed på Tuborgvej. Desuden vil en hastighedsreduktion for Tuborgvej næppe kunne gennemføres uden udgifter for Gentofte Kommune, da det umiddelbart vurderes vanskeligt at forestille sig en reduktion af hastigheden på Københavns Kommunes del af Tuborgvej uden, at dette samtidig sker på Gentofte Kommunes del af vejen. Gentofte Kommune ønsker derfor, at konsekvenserne af en reduktion af den lovpligtige hastighed belyses nærmere, men Gentofte Kommune er villige til at indgå i en dialog om spørgsmålet.

Med venlig hilsen

Hans Toft  
Borgmester

/

Trine Lindholm Holmberg  
Teknisk Direktør

4.11.2010

### **Høringssvar fra Husejerforeningen ved Øster Farimagsgade (Kartoffelrækkerne) til Københavns Kommunes forslag til "Støjhandlingsplan 2013".**

Kartoffelrækkerne er omsluttet af meget trafikerede veje, og den første række - Webersgade - er stærkt trafikeret døgnet rundt. Webersgade er, med Kartoffelrækkehusene i den ene side fra 1880'erne og de senere tilkomne etageejendomme på den anden side, oprindeligt et tæt bebygget beboelseskvarter. Webersgade er blevet den trafikale port både ud af indre by og for transit fra bl.a. Amager. Trafikken i gaden føres sammen med trafikken fra Nørre Søgade ud af byen over Fredens Bro.

Konsekvensen af at "Søringsprojektet" blev skrinlagt i 1972, blev en tilfældig *midlertidig* løsning af det trafikproblem, som var opstået ved Helsingør- og Lyngbymotorvejens indførelse til Hans Knudsens Plads. Denne *midlertidige* løsning der bl.a. indbefattede, at trafikken kunne køre af to spor i hver retning af Webersgade/Sølvgade. Denne løsning eksisterer stadig og ingen har siden forsøgt at finde mere *varige* løsninger, således at transittrafikken nordfra ikke kommer ind igennem indre by. Hvis trafikstøjproblemerne i København skal løses, er det her der skal sættes ind.

Transittrafikken indebærer, at der er en trafiktæthed på ca. 30.000 biler i døgnet gennem Webersgade/Sølvgade, der er ensrettet i hver sin retning. Dette bevirker at støjforholdene i Webersgade er stærkt belastende og særdeles sundhedsskadelig for beboerne i gaden. Støjen er således beregnet til 72 dB i gaden. (Trafikmængden og støjtal er oplyst af Center for Trafik).

Vi er derfor glade for, at der er kommet fokus på trafikstøjen og handlingsplaner til løsning heraf. Vi ser derfor frem til målsætningen i støjhandlingsplanen og Miljømetropolen om, at alle københavnere skal kunne sove i fred for sundhedsskadelig støj om natten fra år 2015. Dette kræver dog en betydelig større indsats end den støjhandlingsplanen lægger op til.

Hvis trafikstøjen i Webersgade skal reduceres og komme ned i nærheden af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB, er det langt fra tilstrækkeligt med støjdæmpende asfalt. Det vil kræve trafikstrategier med indsatser i form af at holde den tunge trafik ude af indre by og sikring af at transittrafik til Amager ikke kører igennem indre by f.eks. gennem trængselsafgifter og oprettelse af nye trafikruter, hvor trafikstøjen ikke har samme indflydelse på borgernes sundhedstilstand eller nemmere kan reduceres. Det vil også kræve en hastighedssænkning til 40 km i timen i hele indre by, hvilket sammen med sikring af hastighedens overholdelse generelt vil sikre et lavere støjniveau. Samtidigt må der være et markant fokus på forbedring af den kollektive trafik, og tillige stilles krav om at indsætte kollektiv trafik i indre by, som har det mindst mulige støjniveau.

Forslaget om at lade den tunge trafik med varer køre om natten vil virke direkte modsat af støjhandlingsplanens målsætninger og vil forstyrre nattesøvnen og forværre sundhedstilstanden både for gadens beboere og resten af borgerne i indre by.

I stedet ser vi det som en udfordring for Københavns Kommune fremover at finde løsninger, hvor den kollektive trafik i indre by bliver betjent med enten eldrevne busser eller letbane. I stedet for at fungere som det trafikale bindeled mellem indre by og motorvejsnettet kan Webersgade fremover betjene den kollektive trafik til det nye Nørre Campus/Rigshospitalet fra Nørreport Station og

herved kan der både medtænkes reduktion af trafikstøj og busfremkommelighed ind i fremtidige løsningsmodeller.

**På denne baggrund vil vi pege på følgende konkret løsning på omtalte støj- og trafikproblemer. Løsningsforslagets pointe er en ringrute med el-drevne busser (inspireret af el-ringbussen i indre by) mellem Nørreport og Hans Knudsens Plads/Ryparken Station:**

**RINGRUTEN UD AF BYEN: (# betyder stoppested)**

# Fra Nørreport

via Webersgade

via Tagensvej

# Panum/Rigshospitalet

via Nørre alle til krydset ved

#Lersø Park alle (hvorfra linie 42 og 43 starter) til

# Hans Knudsens Plads/Ryparken Station (hvorfra linie 150S, 184 og 185 starter)

**RINGRUTEN TILBAGE IGEN TIL BYEN**

# Fra Hans Knudsens Plads/Ryparken Station (hvor passagerer fra 150S, 184 og 185 står på)

via Nørre alle til krydset ved

# Lersø Park Alle (hvor passagerer fra 42 og 43 står på) til Tagensvej til

# Panum/Rigshospitalet

via Blegdamsvej

# Panum/Sct. Hans Torv

via Fælledvej og Nørrebrogade til

# Nørreport

**Det kommer til at betyde at**

**BUSTRAFIKKEN**

- Der vil kun køre EL-bus og bus 6A gennem Webersgade
- Bustrafikken føres ud af byen i busbaner (der næsten findes i dag) gennem Sølvgade/Webersgade/Fredens Bro/Fredensgade/Nørre allé/Lersø Park Alle til Hans Knudsens Plads og
- føres ind til byen i busbaner Nørre Allé/Lersø Park Allé/Tagensvej/Blegdamsvej/Fælledvej/Nørrebrogade til Nørreport (så den ikke hænger fast i proppen ved Fredens Bro/Øster Søgade).

**BILTRAFIKKEN**

- føres gennem Sølvgade i begge retninger (som i "gamle dage"), hvor der i begge sider fortsat vil være bilparkeringspladser,
- hvilket vil betyde at der i Webersgade vil kunne være bil-parkeringer i begge sider, da der KUN skal køre busser.

**CYKELTRAFIKKEN**

- føres ud af byen på cykelstier som hidtil gennem Webersgade osv.
- føres ind mod byen på cykelstier som hidtil gennem Sølvgade osv.

**DET VIL OGSÅ KOMME TIL AT BETYDE:**

- at der kun vil være tre stoppesteder: Nørreport Station – Nørre Allé/Lersø Park Allé - Hans Knudsens Plads/Ryparken – altså en hurtigbus,
- at der ikke bliver stoppesteder mellem Nørreport og Panum.
- at Bus 6A kører som nu gennem Webersgade og tager den lokale trafik fra Nørreport til bl.a. Museumsøen, Sølvtorvet, Fredensgade osv.
- at der slet ikke kører busser gennem Sølvgade
- at der samlet set kommer til at køre meget færre el-busser og alm. busser i særlige busbaner mellem Nørreport og Hans Knudsens Plads/Ryparken Station
- at der både ved krydset Lersø Park Alle/Nørre Alle og Hans Knudsens plads/Ryparken bliver en busholdeplads som en væsentlig erstatning for busholdepladsen ved Nørreport fordi de overtager en hel del bustrafik nordpå.

Disse forslag til at nedsætte trafikmængden og forbedring af den kollektive trafik vil ikke kun være til gavn for beboerne i Webersgade og reducere støjforholdene her og løse de ”skæve” uheldsramte trafik kryds for begge ender af gaden. Trafikken i indre by vil som helhed blive reduceret og Københavns Kommune vil både få løst støjproblemer fra trafikken og forureningsproblemerne, og vil samtidigt få mulighed for at skabe bedre sammenhængende rekreative områder ved Botanisk Have og Østre Anlæg og ved Søerne.

Dette vil samtidigt være et væsentligt bidrag til Københavns Kommunes visioner omkring grøn vækst og forbedring af livskvalitet og om at blive førende som Miljømetropol.

Fællesudvalget for Husejerforeningerne ved Øster Farimagsgade (Kartoffelrækkerne)  
v/ Jens-Jacob Paludan  
formand  
Jens Juels Gade 50  
2100 København Ø



Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Støjhandlingsplan](#) > [Svar](#) > Høringssvar: Fleming Kjer > Høringssvar: Fleming Kjer

---

## Høringssvar: Fleming Kjer

**Navn:**

Fleming Kjer

**Virksomhed / organisation:**

SVANEMØLLEGRUPPEN

**Postnr:**

2100

**By:**

København Ø

**Adresse:**

Strandvænget 3

**Email:** [fkjer@oncable.dk](mailto:fkjer@oncable.dk) <sup>[1]</sup>

SVANEMØLLEGRUPPEN

Svanemøllegården den 26. november 2010

Københavns Kommune

Høringssvar vedr. Støjhandlingsplan 2013 for Københavns Kommune.

Med henvisning til side 8 i Forslag til Støjhandlingsplan 2013  
citat:

"Københavns Kommune har vurderet at støjhandlingsplanen ikke er omfattet af lov om miljøvurdering af planer og programmer ( lov nr. 936 af 24. sept. 2009).

Støjhandlingsplaner beskriver de handlinger som Københavns Kommune og andre myndigheder vil gennemføre frem til 2013 for at forebygge og reducere den eksisterende støj i byområdet. Støjhandlingsplanen indeholder derudover strategi for støjbekæmpelse og – forebyggelse på længere sigt.

Støjhandlingsplanen vil ikke fastlægge rammer for fremtidige anlægstilladelser til projekter, der er omfattet af miljøvurderingslovens bilag 3 og 4."

Som det fremgår så skønner Københavns Kommune at dele af lov om Miljøvurdering af planer og programmer (Lov nr. 936 af 24 september 2009) ikke omfatter rammer, anlægstilladelse og projekter m.v. i Støjhandlingsplanen jf. miljøvurderingslovens bilag 3 og 4.

Københavns Kommune har ikke begrundet deres skøn, hvorfor det er nødvendigt, at der skal ske undtagelser af Miljøvurderingsloven bilag 3 og 4.

Ved gennemgang af adskillige allerede vedtagne Støjhandlingsplaner i andre

kommuner, er der ingen af disse kommuner, som laver undtagelser fra Miljøvurderingsloven.

Det er Svanemøllegruppens opfattelse, at det skønnede af Københavns Kommune er en tilsidesætte af Miljøvurderingsloven og dermed er det ikke lovligt, derfor er det Svanemøllegruppens opfattelse at Støjhandlingsplanen også skal omfatte Miljøvurderingslovens bilag 3 og 4.

Dette synspunkt har Svanemøllegruppen forelagt mundtligt for Miljøstyrelsen, By og Landskab.

Miljøstyrelsen foreslår at Svanemøllegruppen kan indgive påklage til Naturklagenævnet – hvis Københavns Kommune fastholder sit skøn i Støjhandlingsplanen at Miljøvurderingslovens bilag 3 og 4, ikke er gældende i planen.

Med venlig hilsen  
Svanemøllegruppen  
EB.  
Fleming Kjer  
Strandvænget 3  
2100 København Ø  
Tlf.: +45 39 27 87 44  
E-mail: [flkjer@oncable.dk](mailto:flkjer@oncable.dk)

**Høring:**  
**Støjhandlingsplan** <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://blivhoert.kk.dk/svar/2296>

**Links:**

[1] <mailto:flkjer@oncable.dk>

[2] <http://blivhoert.kk.dk/hoering/st-jhandlingsplan>

# ***G/F Vanløse NY Villakvartér***

Vanløse, d. 29. november 2010

Til:

Københavns Kommune

## Høringssvar til Københavns Kommunes forslag til Støjhandlingsplan 2013.

Grundejerforeningen Vanløse Ny Villakvartér skal hermed tilkendegive sin støtte til støjhandlingsplanens forslag om, at hastigheden på Jyllingevej fra jernbanen til kommunegrænsen nedsættes til 50 km/t, og at der iværksættes foranstaltninger til, at hastighedsgrænsen overholdes.

Grundejerforeningen Vanløse Ny Villakvartér tæller ca. 250 parceller, som ligger direkte ud til eller i umiddelbar nærhed af Jyllingevej på strækningen mellem Jyllingevej S-togs station og kommunegrænsen til Rødovre ud for Damhusengen og Krogebjergparken.

På denne strækning af Jyllingevej kører der ifølge Københavns Kommunes tællinger ca. 40.000 biler dagligt, hvilket medfører betydelige gener for de mennesker, der bebor husene ud til eller i nærheden af Jyllingevej. Beboerne oplever gener fra trafikken i form af støj, luftforurening og mangel på sikkerhed i forbindelse med krydsning af vejen, både for trafikanter og fodgængere.

Helt konkret er der ifølge Miljøstyrelsens støjkortlægning en betydelig del af boligerne i nærheden af Jyllingevej på strækningen fra Jyllingevej Station til kommunegrænsen, der er udsat for støjniveauer langt over det acceptable – mange i niveauet 70-75 db og endnu flere i niveauet 65-70 db. Mange af vores medlemmer er således, hvad kommunen selv kalder "stærkt støjbelastede".

Støjbelastningen knytter sig indlysende til mængden af biler, men også den hastighed, der køres med. På strækningen er der på nuværende tidspunkt en fartbegrænsning på 60 km/t, men det er vores klare oplevelse, at hastighedsgrænsen ikke overholdes, specielt uden for myldretiden. Hver eneste aften kan man efter kl. 19 opleve biler og motorcykler, som passerer strækningen i høj fart, med megen støj til følge.

Situationen skærpes yderligere af, at Jyllingevej i strategien for tung trafik foreslås udlagt som lastbil-rute. Hertil skal lægges, at Frederikssundsmotorvejens udbygning må forventes at gøre situationen endnu værre. Beboerne i nærheden af Jyllingevej har således udsigt til, at de i de kommende år vil blive belastet af endnu mere støj og forurening.

Hastigheden er et væsentligt parameter: da der blev skiftet belægning på Jyllingevej for cirka 4 år siden, var hastigheden nedsat til 40 km/timen og trafikken blev ført frem i én bane i hver retning, hvilket betød en væsentlig støjreduktion for såvel 1. som 2. række til Jyllingevej.

Det bør endvidere bemærkes, at Rødovre kommune for nylig har nedsat hastigheden på sin del af Jyllingevej fra 70 til 60 km/t, uden at Københavns Kommune har foretaget en tilsvarende hastighedsnedsættelse.

Grundejerforeningen anerkender, at Jyllingevej er vigtig for afviklingen af trafikken ind og ud af København, men gør samtidig opmærksom på, at der her er tale om en firesporet vej, der løber direkte igennem et næsten 100 år gammelt villakvartér. På trods af, at der i dag findes i dag en række værktøjer til dæmpning af støj, fart og forurening, anvendes INGEN af disse på Jyllingevej.

En sænkning af hastigheden fra 60 km/t til 50 km/t suppleret med foranstaltninger til sikring af overholdelsen heraf, ville være en væsentlig velfærdsforbedring for de mennesker, der bor i nærheden

# ***G/F Vanløse NY Villakvartér***

af vejen. Foranstaltningerne til overholdelse kunne f.eks. udføres som det er sket i Hillerødgade, hvor en stærkt trafikeret vej ligeledes løber igennem et gammelt villakvarter.

Med venlig hilsen

Lars Georg Jensen  
Formand for Grundejerforeningen Vanløse Ny Villakvartér  
Tudskærvej 32  
2720 Vanløse

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

Forside > Støjhandlingsplan > Svar > Høringssvar: Carsten Thomsen > Høringssvar: Carsten Thomsen

---

## Høringssvar: Carsten Thomsen

**Navn:**

Carsten Thomsen

**Virksomhed / organisation:**

Tung Trafik Borgergruppen Islands Brygge

**Postnr:**

2300

**By:**

København

**Adresse:**

Islands Brygge 34B, 5tv

**Email:** [cthomsen@its.jnj.com](mailto:cthomsen@its.jnj.com) <sup>[1]</sup>

**Øvrige kontakt- oplysninger:**

mobil: 29998404

Borgergruppen mod Tung Trafik på Islands Brygge har følgende forslag til støjhandlingsplanen 2013:

- Vedr. side 30 Tung Trafik strategi: Vi ønsker at kommunen bliver mere konkret i sin strategi og fremskynder implementeringen af det anbefalede røde rutenet til tung trafik samt omformulere "anbefaling" til påbud.

- I punkt 7 nævnes ikke nogen krav til tiltag om hastighedsdæmpende bump. Flere steder på Islands Brygge er der etableret bump med det til følge at de tomme ladvogne larmer endnu mere.

- I punktet "parkering" side 31 nævnes ikke hvad kommunen har tænkt sig at gøre ved nye tæt bebyggede områder som ligger tæt på pendlervejene ind mod byen. Eksempelvis hvad kommunen har tænkt sig at gøre med Lossepladsvej, Artillerivej og Islands Brygge. Tung Trafik Borgergruppen foreslår en udvidelse af parkeringszonen til at omfatte disse nye by områder eftersom at de ligger tæt på en gammel kendt pendlervej (Lossepladsvej).

- Side 26 - i følge retningslinierne for kommuneplan 05 må der ikke bygges boliger hvor støjniveauet overstiger 65 db. I anden korrespondance med kommunen har vi fået at vide, at Kommunens egne målinger tilbage i 2005 viser støjmåling op til 69 db på Islands Brygge. Hvorfor tillades der nu i november 2010 så opstart af byggeri på "Kajkanten" (JM Danmarks byggeri) Islands Brygge 36? Borgergruppen ønsker derfor også en præcis beskrivelse støjhandlingsplanens mandat eftersom tidligere planlove tydeligvis ikke bliver overholdt.

Med Venlig Hilsen

Tung Trafik Borgergruppen

ved Carsten Thomsen  
(Tung Trafik Borgergruppen er repræsenteret med et mandat fra 26 boligforeninger og 2500 husstande på Islands Brygge).

**Høring:**  
**Støjhandlingsplan** <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2257>

**Links:**

[1] <mailto:cthomsen@its.jnj.com>

[2] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/st-jhandlingsplan>

## Høringssvar fra Trafikforeningen Webersgade på Københavns Kommune Støjhandlingsplan 2013

I 1972 blev Webersgade midlertidigt gjort til en del af et vejnet, der skulle sikre en videreførelse af trafikken fra og til Lyngbyvej efter at "Søringen" blev skrinlagt. Dette bevirker at Webersgade stadig er en trafikal port mellem lokal trafik fra Indre By og gennemkørende trafik fra Amager mv. Webersgade/Sølvgade betjener således ca. 30.000 køretøjer i døgnet. Trafikstøjen i Webersgade er således stærkt uacceptabel og giver beboerne store støjgener. Gaden og husene er slet ikke konstrueret til den trafikmængde der kører igennem den.

Webersgade er en gade, der i forhold til nedsættelse af trafikstøj giver rigtig mange udfordringer.

Gaden er smal, hvilket bevirker at afstanden fra trafikken og trafikstøjen og ind til facaderne er rigtig lille. Dette afstedkommer rystelser inde i husene når den tunge trafiks passerer.

Trafikken kommer ind i den ene ende af gaden med lav fart pga. et sving, og herefter bliver der - hvis det er muligt - accelereret voldsomt ned gennem gaden, ofte til fart langt over det tilladte, for at nå Øster Søgade lyskrydset for grønt eller gult (og også rødt).

De høje etageejendomme i den ene side og de lave rækkehuse i den anden side skaber en akustisk og støjrefleksioner, der gør at der ikke bliver støjfri bagside på rækkehusene.

Rækkehusene er bevaringsværdige, og der må ikke laves om på facade. Derfor kan der ikke foretages optimal støjisolering på facaden.

Beboerne i gaden har brugt rigtig mange penge til støjisolering ved facaden, først og fremmest af vinduerne. Det har ikke altid været nemt for håndværkere og beboere at finde den mest optimale løsning. Nogle gange er der forsøgt flere løsninger før den bedste blev fundet. Derfor har vi savnet et videncenter for trafikstøj, hvor erfaring og viden kan opsamles og videregives. Der bør oprettes et sådan, så dette sammen med en pulje til støtte af isolering af støjplagede boliger kan være et af skridtene på vejen til bedring af støjproblemerne.

Med Webersgades udformning, trafikens adfærd og sammensætning og antallet af biler, kan det alligevel ikke lade sig gøre at begrænse støjen indendørs til et acceptabelt niveau kun ved hjælp af støjdemping ved facaden. Der må også støjdempes ved støjklenderne fra trafikken og vejen, for at støjen kan blive acceptabel, og for at det kan lade sig gøre at beboerne kan sove om natten for trafikstøjen. Kun herved kan det sikres, at trafikstøjen ikke forårsager støjrelaterede sygdomme og dødsfald i gaden.

Gaden er tilstrækkelig kort til at afprøve virkningen af drænasfalt. Dette sammen med en hastighedssænkning til 40 km/t og sikring af overholdelse af hastigheden, vil kunne sænke støjen en del. En indskrænkning til et spor i nattetimerne vil reducere nattetøjen fra trafikken. Disse enkle tiltag vil være et skridt på vejen til at reducere støjen for gadens ca. 150 boliger.

Støjproblemet løses dog ikke uden en reduktion af trafikmængden. Gennemgående trafik fra Amager og nord på bør begrænses, således at Webersgade/Sølvgade kun kommer til at betjene trafik til og fra Indre

By, hvilket kan gøres ved hjælp af et kørespor i hver retning og samtidigt give plads til busfremkommelighed.

Eldrevne kollektive transportmidler fra Nørreport til Hans Knudsens Plads/Ryparken i tilstrækkelig mængde vil kunne betjene Nørre Campus og Rigshospitalet, og vil både give mindre trafikstøj i Københavns Kommune og Indre By og mindre luftforurening.

Mere af den mindre støjende kollektive trafik og mindre af den mere støjende biltrafik og tung trafik vil være vejen frem mod at løse støjgenerne for de støjplagede beboere i Webersgade og resten af København.

Situationen omkring trafikstøjen i Webersgade er på nuværende tidspunkt helt uholdbar, og det er derfor vigtigt at gøre noget med det samme for at mindske den stærkt uacceptable og sygdomsfremkaldende trafikstøj.

Trafikforeningen Webersgade

v/ Formand Ingolf Ibus

Webersgade 36

2100 Kbh. Ø





Kære Københavns Kommune

## Høringssvar vedr. kommunens støjhandlingsplan

Miljøpunkt Nørrebro har med stor interesse læst Københavns Kommunes støjhandlingsplan.

Miljøpunkt Nørrebro hæfter sig ved, at ifølge støjhandlingsplanen er ca. 70 % af boligmassen på Nørrebro støjforurenet til over den vejledende grænseværdi (58 dB), mens ca. 20 % af boligerne er stærkt støjplagede (> 68 dB) og ca. 3,5 % er ekstremt stærkt støjplagede (> 73 dB).

Dette skyldes, at Nørrebro er gennemskåret af store indfaldsveje. Nørrebro har således en stor udfordring, hvad angår sundhedsskadelig støjforurening. Nørrebro har derfor en større andel stærkt støjplagede boliger end f.eks. Indre By.

Derfor er det vigtigt at prioritere støjbekæmpelse på Nørrebro.

Støjhandlingsplanen opstiller imidlertid ingen initiativer eller målsætninger på bydelsniveau, men opremser blot generelle initiativer, som Københavns Kommune vil eller planlægger at gennemføre. Derfor er det ikke direkte muligt at forholde sig til planen i forhold til støjproblematikken i Nørrebro.

Miljøpunkt Nørrebro er enig i de generelle initiativer til støjbekæmpelse, men savner at også andre støjdæmpende foranstaltninger inddrages f.eks. pæne grønne støjskærme ved de største veje. Genåbning af ladegårds å, Grønne korridore, lommeparker mv. Samtidig bør støjpartnerskaber få en endnu mere central placering i støjhandlingsplanen.

Endelig ønsker miljøpunktet, at der laves detaljerede målsætninger og klare indsatsplaner på bydelsniveau. Dette bør suppleres med årlige evalueringer i de enkelte bydele, så kommunen såvel som miljøpunktet, kan sikre at støjbekæmpelsen på Nørrebro er på rette vej.

Afslutningsvis vil Miljøpunkt Nørrebro gerne udtrykke bekymring over, at kommunen ikke vil leve op til målsætningen i Miljømetropolen fra 2008, hvor en enig Borgerrepræsentation besluttede følgende mål for 2015: *københavnerne skal kunne sove i fred for sundhedsskadelig støj fra gadetrafikken*. Målsætningen nås ikke med den skitserede indsats, hvilket naturligvis er utilfredsstillende.

Vanlig hilsen

Erik Jørgensen - Centerleder Miljøpunkt Nørrebro

## Trafikudvalget Miljøudvalget



25. november 2010

### Kommentarer til Københavns Kommunes Støjhandlingsplan

#### 1. Introduktion

Østerbro Lokalråd har drøftet sin stillingtagen til Københavns Kommunes Støjhandlingsplan 2013 på sit ordinære møde den 3. november 2010. På mødet blev det besluttet, at overdrage besvarelsen af Lokalrådets høringssvar til formændene for trafikudvalget og miljøudvalget. Herudover besluttede Lokalrådet, at besvarelsen skulle ansues set ud fra en "snæver" Østerbro-vinkel. De to udvalgsformænd har – så vidt mulig - forsøgt at være loyale over for denne beslutning, og dette høringssvar skal derfor opfattes som hele lokalrådets høringssvar.

#### 2. Vejtrafikstøj

Vejtrafikstøj er det dominerende støjproblem på Østerbro. Ganske som det er i Københavns andre bydele. Derfor bør enhver ny vejudformning ledsages af en vurdering af de anlægstekniske muligheder for at gøre noget ved støjen fra trafikken. Det vil sige følgende:

##### Anlægstekniske foranstaltninger

- Hastighedsændringer. Langsommere, jo mindre støj.
- Grønne bølger. Jo flere grønne bølger jo mindre støj er der fra acceleration af køretøjer. Det er især et problem ved støj fra tunge køretøjer og fra visse motorcykler
- Lydabsorberende asfalt. Dette er relevant, hvor hastighederne er høje, og bidraget fra dækstøj derfor er betydeligt.
- Midterrabatskærme og autoværnskærme. Disse foranstaltninger bruges næsten ikke, men bør bestemt ikke ignoreres. Ugebladet Ingeniøren havde fornylig en reportage om nyudvikling af autoværnstøjskærme. Læs her: <http://ing.dk/artikel/111535-dansk-opfinder-bag-stoejabsorberende-autovaern>

##### Sammentænkning med byudviklingen

Konkret for Østerbro vil følgende være relevant:

- Østerbrogade og Nordre Frihavsgade er bydelens dominerende handelsgader. Alt hvad der kan dæmpe støjen i det åbne byrum, vil gavne handel og miljø. Derfor ønsker Lokalrådet trafiktekniske foranstaltninger, som har sigte på at gavne mange ting på én gang, herunder også støjdemping. De nuværende foranstaltninger i Nordre Frihavsgade må gerne udstrække sig til hele gaden. Østerbrogade mellem Jagtvej og Svanemøllen forsynes med beplantning og ét spor i hver retning.
- Nørre Allé, Jagtvej og en række andre primærgader i bydelen kunne passende forsynes med støjdempende asfalt og – eventuelt – opstilling af støjskærme i midterrabatten. Den kommende Nordhavnsvej bør have skærme både i vejkanterne og i midterrabatten samt – naturligvis – støjdempende asfalt.

##### Krav til kommunale køretøjer og entreprenører

København er med rette kendt for miljørigtig energiforsyning og miljøprioriteret trafikplanlægning (Ex: Favorisering af cykeltrafik). Men når det kommer til byens egne køretøjer,

ligger det mere tungt. De nye el-busser er dog et eksempel på en start med miljørigtig kollektiv trafik.

Men kommunen bør gøre følgende:

- Ny kommunale køretøjer bør indkøbes med skrappe specifikationer på støjniveau. Kommunen er en stor kunde i markedet og må kunne påvirke udbyderne. Et konkret eksempel er køretøjer, som anvendes fejning.
- I nye kontrakter med operatører af buslinier bør støjniveau vægtes højere i afgørelsen om, hvilken udbyder der skal tildeles kontrakt. Der kan gøres mere ved bussernes støjniveau.

### 3. Støj fra bygge- og anlægsarbejder

På Østerbro vil der i det kommende årti blive foretaget to store offentlige anlægsarbejder, nemlig Nordhavnsvej og Metrobyggeriet.

Hvert projekt bør have en fast medarbejder eller ekstern konsulent med speciale og erfaring i dæmpning af støj fra maskiner og byggeaktiviteter. Denne person skal blande sig i alle beslutninger, der har støj som konsekvens. Der er virkelig mange ting, som entreprenør/bygherre kan gøre for at reducere støjgenerne. Eksempelvis følgende:

- Valg af metode i udførelsen (Ex: Pilotering)
- Valg af støjende/støjsvage maskiner og køretøjer.
- Valg af mindre støjfølsomme transportruter.
- Beboervarsling af støjende aktiviteter.
- Valg af mindre støjfølsomme tidsrum for udførelsen af støjfrembringende aktiviteter.
- Vurdering af lokal støjafskærmning tæt på de støjestrålende komponenter og maskiner

### 4. Støj fra anden støjfrembringende aktivitet

Der er også andre aktiviteter, som giver anledning til støj. Dog mest i begrænsede tidsrum. På grund af tidsbegrænsningen anser Lokalforsamlingen ikke disse gener at være lige så generende, som vejtrafikstøj. Som hovedregel bør der derfor ikke ske ændringer her, men det er ikke forbudt at tænke sig om.

|                 |                                                                                                                                                                     |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Forlystelser:   | Aktiviteter i Parken og omkring spillesteder kan give anledning til tidsbegrænsede støjgener. Lokalforsamlingen foreslår at den eksisterende regulering fortsættes. |
| Fælledparken:   | Motorløb for veteransportsvogne finder sted én gang årligt. Såfremt der eksisterer regulering heraf, bør den fortsættes i uændret eller - gerne - skærpet form.     |
| Jernbanetrafik: | S-togene er støjsvage og giver ikke anledning til bemærkninger.                                                                                                     |
| Krydstogtskibe: | Lokalforsamlingen ønsker By og Havns planer om indførelse af "landstrøm" til skibene bliver fremmet mest muligt.                                                    |

Virksomheder: Den gennem mange år velfungerende regulering bør videreføres.

## 5. Afsluttende bemærkninger

Efter ret mange års "tørke" i debatten om støj ser vi nu, at medierne begynder at interessere sig for støj.

FDB's blad Samvirke havde således i sit seneste nummer, november 2010 et temanummer om støj. Bladet kan læses på nettet her:

<http://www.samvirke.dk/samvirke/temaer/stilhed/Sider/forside.aspx>

Politiken har i de sidste par dage omkring 25. november 2010 haft reportage fra beboere, der er udsat for kraftig påvirkning af trafikstøj i deres bolig på Åboulevarden i København. To af disse artikler kan læses her:

<http://politiken.dk/indland/ECE1126282/frustrerede-laesere-stoejhelvede-holder-os-bag-lukkede-vinduer/>

<http://politiken.dk/indland/ECE1125024/800000-danskere-bor-i-stoejhelvede/>

Lokalrådet håber, at medierne løbende vil fokusere på støjen og de skader, den forvolder. På den måde bidrager også medierne til, at Københavns Støjhandlingsplan 2013 bliver virkeliggjort.

Med venlig hilsen .

Ulrik Danneskiold-Samsøe  
Formand for trafikudvalget  
Østerbro Lokalråd

Sebrina Burchard  
Formand for miljøudvalget  
Østerbro Lokalråd

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Støjhandlingsplan](#) > [Svar](#) > Høringssvar: Østerbro Lokaludvalg > Høringssvar: Østerbro Lokaludvalg

---

## Høringssvar: Østerbro Lokaludvalg

**Navn:**

Østerbro Lokaludvalg

**Postnr:**

2100

**By:**

København Ø

**Adresse:**

Randersgade 35, parterre

**Email:** [oesterbrolokaludvalg@okf.kk.dk](mailto:oesterbrolokaludvalg@okf.kk.dk) <sup>[1]</sup>

### Høring om forslag til Støjhandlingsplan 2013

Der blev den 11. oktober afholdt et støjseminar på Østerbro arrangeret af Det Økologiske Råd med økonomisk støtte fra Østerbro Lokaludvalg. På støjseminaret blev forslaget til Støjhandlingsplan 2013 gennemgået, og der var i denne forbindelse stor opbakning til handlingsplanens forslag vedrørende trafikstøj. Der var dog også deltagere, som var forundrede over, at Støjhandlingsplanen stort set kun behandler trafikstøj, og der blev derfor ytret ønske om, at andre kilder til støj, eksempelvis nabostøj, støj fra koncerter mv. i højere grad også blev behandlet.

Østerbro Lokaludvalg har også selv diskuteret forslag til Støjhandlingsplan 2013 og skal yderligere foreslå følgende:

I forslaget nævnes hastighedsplanen som Borgerrepræsentationen vedtog i 2005 i forhold til støjreducering ved hastighedsnedsættelse. Østerbro Lokaludvalg vil i den forbindelse foreslå, at der med støjhandlingsplanen følges op på tiltag med generel nedsættelse af hastighedsgrænsen til 40 km/t i beboelsesområder.

Grundlæggende ser lokaludvalget positivt på forslaget og deltager gerne i arbejdet med den videre proces omkring de opridsede fokusområder, som forslaget lægger op til.

Med venlig hilsen

Torkil Groving Linda Christensen

ff. Østerbro Lokaludvalg ff. Fagudvalget for teknik og miljø

**Høring:**

[Støjhandlingsplan](#) <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2221>

**Links:**

[1] <mailto:oesterbrolokaludvalg@okf.kk.dk>

[2] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/st-handlingsplan>

Teknik- og Miljøforvaltningen

### **Støjhandlingsplan - høringssvar**

Indre By Lokaludvalg har i sit møde den 11. november 2010 besluttet følgende høringssvar vedr. støjhandlingsplanen:

#### ***Borgerdialog***

Lokaludvalget vil i et notat opsummere et borgerdialogmøde d. 17. november om trafikstøj i Indre By, som lokaludvalget er medarrangør af, og sende notatet til forvaltningen.

#### ***Lokaludvalgets konklusioner***

Den væsentligste kilde til ekstern støj i Københavns Kommune stammer fra vejstøj fra trafikken. Vejstøjen giver anledning til støjrelaterede sygdomme med dødsfald og hospitalsindlæggelser til følge. Vejstøjen giver ligeledes indlæringsvanskeligheder og koncentrationsbesvær på kommunens skoler og i daginstitutionerne. Kun gennem væsentlige nedsættelser af vejstøjen kan problemerne løses på effektiv måde.

Det er lokaludvalgets synspunkt, at den største effekt til støjnedsættelse opnås ved at reducere støjen ved kilden. Dette kan efter lokaludvalgets mening ske ved

- en trafikregulering med bl.a. reduktion af trafikken gennem byen
- at udarbejde strategier for tung trafik med forbud for lastbiler om natten
- at sætte hastighedsbegrænsninger på 40 km/t i Indre By
- at sikre at hastighedsgrænserne overholdes
- at begrænse vejbanerne til en kørebane i hver retning i Indre By
- at styrke den kollektive trafik
- at stille krav til den kollektive trafik om støjsvagthed
- at forbedre forholdene for eldrevne biler for byens beboere

16-11-2010

Sagsnr.  
2010-162911

Dokumentnr.  
2010-791747



***Vejstøjens helbredseffekter***

Der har været meget fokus på trafiksikkerhed og trafikken luftforurening. Der har til gengæld ikke været så meget offentligt søgelys på de sundhedsskadelige virkninger af ekstern støj.

WHO påviste i 1999 at ekstern støj har en sundhedsskadelig effekt og fremkalder hjertesygdomme og forhøjet blodtryk. Vejstøj fra trafikken er den største kilde til sygdomsfremkaldende ekstern støj. Nyere undersøgelser bekræfter vejstøjens sundhedsskadelige virkninger og det anslås at mellem 200-500 personer dør årligt for tidligt pga. vejstøjsrelaterede sygdomme og 800-2200 personer indlægges af samme grund.

Vejstøjens skadelige virkninger ligger således på niveau med trafikuheld og må derfor have samme prioritet i den forebyggende indsats.

Regeringen satte i 2003 gennem sin Vejstøjstrategi fokus på vejstøjens helbredseffekter og for første gang blev der sat tal på effekternes omfang. I arbejdsrapport fra miljøstyrelsen nr. 1 2010 "Evaluering af vejstøjstrategien, hovedrapport" kan det 6 år senere konstateres, "at flere undersøgelser bekræfter vejstøjens negative påvirkning af helbred og livskvalitet, og problemet er ikke blevet mindre:

- Helbredseffekterne er uændrede
- Antallet af støjbelastede boliger er ikke blevet lavere
- 7,8 % af befolkningen er jævnlige generet af vejstøj i deres bolig
- De samfundsmæssige omkostninger er ikke reduceret

I Københavns Kommune har udbygningen af Amager og lukningen af Nørrebrogade været med til at ændre på trafikken. Dette har flyttet trafikstøjen, men ikke mindsket det samlede støjbillede.

***Støjhandlingsplan 2013 for Københavns Kommune***

Københavns Kommune er lovgivningsmæssigt blevet pålagt at udfærdige støjkortlægning over den eksterne støjs udbredelse og en støjhandlingsplan der skal fornys i 2013 og fremover hver 5. år. Støjhandlingsplanen er et styringsredskab for hvordan Københavns Kommune vil få den sundhedsskadelige eksterne støj bragt ned. Det må forventes at tiltagene for nedbringelse af den eksterne støj kan ses ved næste støjkortlægning.

Vejstøj fra trafikken er den væsentligste støjkilde af ekstern støj i Københavns Kommune. Der er aktuelt ingen andre forpligtelser i forhold til støjhandlingsplan end vejstøjen. Der er ingen virksomheder, som kommunen er forpligtet til at medtage i en støjhandlingsplan. Ligeledes er flystøj ikke en del af kommunens

anliggende. Togstøj ligger inden for vejledende grænseværdi på 64 dB.

Vejstøjen har foruden den sundhedsskadelige effekt en indvirkning på indlæringsvanskeligheder og manglende koncentration i skoler og daginstitutioner.

### ***Miljømetropolen***

Med Miljømetropolen er det besluttet, at København skal vise internationalt lederskab på miljøområdet og målet for 2015 er, at "København skal med rette være kendt som den af verdens hovedstæder, der har det bedste storbymiljø". Dette er vedtaget af en enig borgerrepræsentation. Dette forpligter også i forhold til ekstern støj.

2 ud af 13 konkrete mål for 2015 for Miljømetropolen handler således om trafikstøj: 1) Københavnerne skal kunne sove i fred for sundhedsskadelig støj fra trafikken. 2) Alle skoler og daginstitutioner må i dagtimerne kun være udsat for et lavt støjniveau fra trafikken.

### ***Problemets omfang i Københavns Kommune***

Københavns Kommunes støjkortlægning viser, at omkring 100.000 boliger eller 34 % af de københavnske boliger er udsat for vejstøj ved facaden på over 55 dB om natten, som er miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for vejstøj om natten. Beboerne i disse boliger har en forhøjet risiko for søvnforstyrrelser.

Der ligger omkring 50.000 boliger i kommunen der er udsat for stærk støjbelastning fra vejstøj med et vægtet døgngennemsnit på over 68 dB. Hertil kommer yderligere omkring 125.000 boliger, der har en støjbelastning mellem 58 og 68 dB. Disse tilsammen omkring 175.000 har en støjbelastning på over 58 dB, og overstiger således miljøstyrelsens vejledende grænseværdi. Beboere i disse boliger er udsatte for en forhøjet risiko for at udvikle hjertesygdomme og forhøjet boldtryk. Sammenlignet med de angivne tal for hele landet må det formodes at mellem 50-100 personer i Københavns Kommune dør årligt pga. vejstøjsrelaterede sygdomme.

I Indre Bys område befinder der sig ca. 600 boliger der er stærkt støjbelastede af vejstøj (over 68 dB), yderligere ca. 15.600 boliger der er støjbelastede, og kun ved 6.200 boliger ud af ca. 22.400 i Indre By er der vejstøj under Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi.

Kun 18 af de kommunale skoler svarende til 25 % befinder sig, hvor vejstøjen er under den vejledende grænseværdi på 58 dB. 21 private skoler (45 %) befinder sig under grænseværdien. 22 kommunale skoler eller 30 % er stærkt støjbelastede (over 68 dB) og 5 private skoler svarende til 12 %. De resterende 32 kommunale og 20 private befinder sig i et vejstøjbelastet område (58-68 dB).



403 eller 63 % af de kommunale daginstitutioner og 23 (54 %) af de private daginstitutioner befinder sig hvor vejstøjen er under 58 dB. 55 kommunale (9 %) og 1 privat (3 %) daginstitution befinder sig ved stærkt støjbelastning fra vejstøj (over 68 dB). 175 (28 %) af de kommunale og 18 (43 %) af de private daginstitutioner yderligere befinder sig hvor der er støjbelastning fra vejstøj.

Støjbelastende vejstøj er således et problem for 54 kommunale og 25 private skoler, 230 kommunale og 19 private daginstitutioner. Dette svarer til at 67 % af skolerne og 37 % af daginstitutionerne befinder sig hvor der er støjbelastning fra vejstøj.

Ud over de generelle betragtninger som støjkortlægningen fremviser, vil Indre By Lokaludvalg påpege, at der lokalt kan være støjbelastninger, der er betydeligt større. Således er der visse steder med megen tomgangsstøj fra biler og kølevogne, støj fra faste ventilations- og køleanlæg, støj fra taxaer på jagt efter kunder, støj fra diesellokomotiver, støj fra turistbusser, støj fra cruisere og fra trafikken til og fra disse.

Hertil kommer at udformning af veje og bygninger og fredningsbestemmelser kan vanskeliggøre støjbekæmpelse ved boligen mv. Det kan i denne forbindelse være vigtigt at drage borgerne med ind for at definere de lokale støjklender og udforme strategier til løsning heraf.

En række anlægsarbejder, herunder Metro-byggeriet, vil med gravemaskiner og transport i store lastvogne fremover udgøre en ekstra støjbelastning.

Der er således alt mulig grund til at tage den eksterne støj og i særdeleshed trafikstøjen alvorligt og gøre en effektiv indsats for at nedbringe den.

Der forventes en stigning i befolkningstilvæksten i Københavns Kommune i de næste år. Dette giver en udfordring i på den ene side at sikre nødvendige transportmuligheder og på den anden side at reducere trafikstøjen.

Københavns Kommune redegør med Støjhandlingsplan 2013 for, hvilke planer og strategier kommunen har for at løse problemerne med ekstern støj. Støjhandlingsplanen opererer med 6 fokusområder: 1) Støjreducerende asfalt, 2) skoler og daginstitutioner, 3) tiltag på eksisterende boliger, 4) støjensyn ved nye boliger, 5) trafikplanlægning og 6) påvirkning af transportstruktur.

I vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 4 2007: "Støj fra veje" deles virkemidlerne til at reducere støj op i støjbegrænsning ved kilden,

støjbegrensning under støjens udbredelse og ved modtageren. For at støjbegrense ved kilden opstiller Miljøstyrelsen følgende strategier: 1) Omfordeling af trafik, 2) Støjreducerende vejbelægninger, 3) Reduktion af hastigheden, 4) Færre lastbiler og busser – særligt om natten, 5) Overdækning af vejen (eller nedgravning).

### ***Løsningsstrategierne i "Støjhandlingsplan 2013"***

I Støjhandlingsplanen 2013 for Københavns Kommune forventes det, at der udlægges 48 km støjreducerende asfalt med støjreducerende slidlag, hvorved antallet af stærkt støjbelastede boliger (over 68 dB) falder med ca. 2.800. En forventet gennemførelse af hastighedsplan i 2013, hvor hastigheden nedsættes fra 60 km/t til ca. 50 km/t på ca. 15 km vej, vil yderligere nedsætte antallet af boliger der er stærkt støjbelastede med 500 boliger.

Ud over disse mere konkrete forslag er der en række hensigtserklæringer i Støjhandlingsplanen, bl.a. ved at medinddrage støjforhold ved fremtidige renoveringsarbejder ved støjramte skoler og en konsulentundersøgelse til belysning af problemets omfang og de bygningsmæssige forhold for daginstitutionerne.

Støjbekæmpelse ved modtageren løses i "Støjhandlingsplan 2013" ved en strategi med støjisolering af vinduer og oprettelse af en pulje til tilskudsordninger. I denne forbindelse sætter Københavns Kommune en grænseværdi for vejstøjen på 60 dB om natten, hvilket er 5 dB højere end Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi.

Lokaludvalget skal påpege, at mange beboelsesejendomme i København og især i Indre By ikke er udformet til at klare den nuværende trafikstøj. Der er andre støjsvage punkter i gamle ejendomme end vinduerne ligesom rystelser i ejendommene kan bringe støjen videre. Fredningsbestemmelser kan ligeledes lokalt give problemer med at anvende de meste effektive måder at støjisolere på, hvis der samtidigt skal være udluftningsmuligheder.

Vi savner en overordnet vurdering af, hvad de foreslåede indsatser vil føre til i retning af at løse støjproblemet, f.eks. i form af en VVM rapport (Vurdering af Virkninger for Miljøet). Vi vil således spørge Københavns Kommune, hvorfor man har fravalgt at udarbejde en sådan rapport. En sådan rapport finder Lokaludvalget meget relevant.

### ***Forslag til løsningsstrategier fra Indre By Lokaludvalg***

Indre By Lokaludvalg vil påpege, at reduktion af støjen ved kilden vil være den mest effektive måde at reducere støjgenerne på og vil være til gavn for flest mulige borgere, gavne miljøet, nedsætte støjforholdene omkring skoler og daginstitutioner.

Det er Indre Bys Lokaludvalg vurdering, at virkningen af de nævnte initiativer i "Støjhandlingsplanen 2013 for Københavns Kommune" er

beskedne og utilstrækkelige, hvis den sundhedsskadelige støj skal reduceres væsentligt. Københavns Kommune må tage et ansvar for miljøet og Københavnernes sundhedsstilstand og leve op til intentionerne i Miljømetropolen. Vi ser derfor kun en trafikregulering med bl.a. en reduktion af trafikken som en effektiv løsningsmodel. Herved sættes beboernes trivsel og sundhed og børnenes indlæringsmuligheder over trafikken.

Miljøstyrelsen anbefaler en omfordeling af trafikken, reduktion af hastigheden, færre lastbiler og busser er strategier, der kan reducere vejstøjen væsentligt.

Med udgangspunkt heri vil Indre By Lokaludvalg derfor pege på en række strategier, der kan fremme Miljømetropolens målsætninger om trafikstøj:

Trafikken gennem København må reduceres, hvis støjgenerne skal reduceres mærkbart. Transittrafikken må ledes igennem områder, hvor vejstøjen ikke er til gene, fordi der enten ikke er beboelsesområder eller hvor støjen bedre kan reduceres under støjens udbredelse.

Tung trafik strategi bl.a. med forbud for lastbiler om natten.

Hastighedsbegrænsning i Indre By på 40 km/t.

Højst en kørebane i hver retning i Indre By, bortset fra H.C. Andersens Boulevard/Åboulevarden, suppleret med busbaner og cykelstier.

Styrkelse af den kollektive trafik med satsning af eldrevne busser eller letbane fra indfaldsvejene og til indre By. F.eks. kan betjeningen af Nørre Campus og Rigshospitalet ske med eldrevne busser med tilstrækkeligt lavt tidsinterval og på en rute med størst mulig fremkommelighed fra Nørreport til Hans Knudsens Plads/ Ryparken og evt. videre til Gentofte Hospital. Omstigning fra længere rækkende busser eller parkeringsmuligheder for bil, kan gøre det mere attraktivt at køre videre med eldrevne bus fra indfaldsvejene. På dette punkt har Københavns Kommune muligheder for strategier omkring krav til buslinjer, bustyper og støjsvage dæk.

Forbedring af forholdene for eldrevne biler med p-pladser til de fastboende beboere.

Der er en nøje sammenhæng mellem grøn vækst og livskvalitet, Miljømetropolens målsætninger og størst mulig reduktion af støjgenerne fra ekstern støj. Indsatser på støjområdet er samtidigt indsatser der fremmer grøn vækst og livskvalitet og mindsker luftforureningen og dermed den heraf følgende skadelige effekt på

helbredet. Dette vil derfor være medvirkende til at gøre København til en bedre og mere attraktiv by at bo i.

Gennemførelse af anlægsprojekter til reduktion af trafikken, forbedrede forhold for eldrevne køretøjer (busser, lastbiler og personbiler) kan give besparelser på budgetterne fremover, og give plads til at anvende den dyrere, men mere effektiv støjdæmpende drænasfalt som yderligere støjbekæmpende foranstaltning.

#### ***Videncenter for støjbekæmpelse***

I "Evaluerings af vejstøjstrategien, hovedrapport" påpeges vanskeligheden ved tilgængeligheden af at finde de rigtige løsninger for at reducere støjen ved boligen.

Indre By Lokaludvalg vil derfor anbefale, at Københavns Kommune opretter et videncenter for støjbekæmpelse, hvor der opsamles viden og erfaringer, som kan være tilgængelige med vejledning for borgere, der kæmper med støjgener, og hvor håndværkere kan finde de rigtige løsningsforslag.

#### ***Statsligt medansvar***

Endelig vil Indre By Lokaludvalg påpege, at støjbekæmpelse fra vejstøj i et bredere perspektiv må ske i et samarbejde med tilstødende kommuner, ligesom Staten også er en medspiller. Med princippet om at forurenere selv betaler for forureningen kan en støjafgift alt efter køretøjets støjniveau – også gældende for motorcykler – være en mulighed, som dels vil være med til at fokusere på problemet, dels vil give anledning til at flere vil vælge mere støjsvage køretøjer, og dels vil bidrage med midler til støjbekæmpelsen.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,  
Formand

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Støjhandlingsplan](#) > [Svar](#) > Høringssvar: Indre By Lokaludvalg > Høringssvar: Indre By Lokaludvalg

---

## Høringssvar: Indre By Lokaludvalg

**Navn:**

Indre By Lokaludvalg

**Postnr:**

1550

**By:**

Kbh. V

**Adresse:**

Rådhuspladsen 77, 4. sal

**Email:** [indrebylokaludvalg@okf.kk.dk](mailto:indrebylokaludvalg@okf.kk.dk) <sup>[1]</sup>

Som bilag til høringssvaret, som Indre By Lokaludvalg tidligere har indsendt, er her et referat af borgermødet den 17. november 2010 om støjhandlingsplanen, som lokaludvalget havde arrangeret i samarbejde med Det Økologiske Råd og Miljøpunkt Indre By-Christianshavn -se det vedhæftede dokument.

**Materiale:**

■ [Referat af møde den 17. november om støjhandlingsplanen.pdf](#) <sup>[2]</sup>

**Høring:**

[Støjhandlingsplan](#) <sup>[3]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://blivhoert.kk.dk/svar/2292>

**Links:**

[1] <mailto:indrebylokaludvalg@okf.kk.dk>

[2] [http://blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Referat af møde den 17. november om støjhandlingsplanen.pdf](http://blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Referat%20af%20m%C3%B8de%20den%2017.%20november%20om%20st%C3%B8jhandlingsplanen.pdf)

[3] <http://blivhoert.kk.dk/hoering/st-jhandlingsplan>



Indre By Lokaludvalg - Støj møde den 17. november 2010

## Kan du høre hvad du tænker?

Ca. 30 deltog i mødet.

Arrangører:

- Det Økologiske Råd
- Miljøpunkt Indre By-Christianshavn
- Indre By Lokaludvalg

Kåre Press-Kristensen, civilingeniør hos Det Økologiske Råd, åbnede mødet med et oplæg om støjens udfordringer og løsninger i Indre By. Ca. 700.000 boliger i Danmark er støjplaget og ca. 150.000 af dem er stærkt støjplaget. Ifølge Kåre Press-Kristensen har dette nogle sundheds- og samfundsøkonomiske konsekvenser. Hvert år dør der mellem 200-500 for tidligt som konsekvens af støjrelateret følgesygdomme som forhøjet blodtryk og hjertekar-sygdomme. Ligeledes viser undersøgelser, at for hver Db, støjen stiger over 58 Db, falder husprisen med mellem 0,5 og 1 % i værdi. Der er dermed både gevinster at hente inden for den offentlige sundhed såvel som samfundsøkonomien ved at afhjælpe støjen i de stærkt belastet områder i byen.

Københavns Kommune satte sig en målsætning om at alle Københavns borgere, skulle kunne sove i fred uden støjgener fra trafikken i 2015. Denne målsætning ser ifølge Kåre Press-Kristensen ikke ud til at kunne nås, med mindre der bliver gået drastisk til værks. Han oplister forskellige alternativer der kunne tages, for at kunne nå 2015-målene.

- Sænk hastigheden i byen og sørg for den bliver overholdt
- Sænk den tunge trafik i byen
- Støjabsorberende asfalt (1-3 Db)
- Støjskærme på de mest trafikerede veje (10-12 Db)
- Bedre lydisolerende vinduer (12.15 Db)

Herefter var det Lone Reiff fra Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning der fortalte om Kommunens støjhandlingsplan, som er et initiativ, Københavns Kommune ifølge EU skal gennemføre. Ifølge EU-direktivet har alle ret til at kunne sove i fred. I øjeblikket er der ca. 100.000 boliger i København, der oplever for meget støj, hvilket vil sige at de oplever mere end grænseværdien på 55 Db. Hun pointerede dog, at ikke alle er generet af støjen og at mange lejligheder var bygget på en måde, så der var soveværelse ud mod gården, hvor man ikke var generet af støj fra gaden. Dermed var det reelle antal støjbelastede boliger på ca. 30.000.

Ifølge støjhandlingsplanen er der 6 fokusområder, der vil modtage ekstra opmærksomhed. De 6 fokusområder i støjhandlingsplanen er:

- Støj regulerende asfalt
- Skoler og daginstitutioner
- Tiltag på eksisterende boliger
- Forebyggelse af nye støjbelastende boliger
- Trafikoplægning
- Transportkulturen

Til sidst var der debat mellem de fremmødte og de 4 inviteret politikere for at få input til det hørringssvar, som Indre By Lokaludvalg er i gang med at udforme. De 4 politikere var

- Signe Goldmann (SF)
- Morten Kabell (Ø)
- Lars Weiss (A)
- Jimmy Sinddahl (V)

Der blev under første spørgsmålsrunde spurgt om følgende:

1. Kan Københavns Kommune ikke tvinge Movia til at indføre eldrevne busser på deres strækninger?
2. I forbindelse med ombygningen af Nørreport, vil der så blive lagt lydabsorberende asfalt på vejene omkring?
3. Skal der køre vareleverancer om natten i Københavns Kommune?

1.1. Der var bred enighed blandt politikerne om, at det ikke var muligt for Kommunen at tvinge Movia til at indføre eldrevne busser, dette på trods af at Kommunen næsten var ene kunde. Der blev ligeledes pointeret, at teknologien endnu ikke eksisterer til, at busserne kan køre de lange strækninger, uden at skulle lades op.

2.1. Angående ombygningen af Nørreport blev det gjort klart, at der ikke var afsat penge til at lægge støjabsorberende asfalt på vejene omkring stationen.

3.1. Det blev slået fast af samtlige politikere, at der ikke ville komme vareleverancer om natten. Man kunne ikke forbyde lastbiler om natten, men man kunne forbyde, at de leverede varer om natten. Jimmy Sinddahl fra Venstre pointerede, at Trafikministeren ikke havde foreslået, at der skulle være varetransport om natten, men blot at det var blevet lagt op til debat. Der blev fra publikum spurgt, om ikke citylogistik kunne være en interessant idé. Politikerne mente dog, at det rent logistisk ikke kunne lade sig gøre, og at de byer i Europa, hvor citylogistik fungerede, var betydeligt mindre end København.

I anden spørgerunde blev der spurgt om følgende:

1. Om der vil blive lavet en undersøgelse af påvirkningen af trafikken, når der næste år kommer VM i landevejscykling i København.
2. Hvilke initiativer kan der laves for at dæmpe støjen i denne valgperiode?
3. Kommer der en opfølgning på støjhandlingsplanen?
4. Hvorfor bruges der 8 gange så mange penge på bilparkering, som der bliver investeret i cykeltrafikken?

1.1. Lars Weiss fra Socialdemokraterne sagde, at de selvfølgelig ville holde øje med, hvad der sker med trafikken, når man lukker H.C. Andersens Boulevard ned i en uge, men at der ikke kommer en reel undersøgelse.

2.1. Borgerrepræsentationen vil forsøge at sænke antallet af støjbelastet boliger gennem støjhandlingsplanen, men det var svært at foretage andre initiativer i denne valgperiode, da mange af Borgerrepræsentationens forslag, som f.eks. bompeng, blev vetoet af regeringen. Socialdemokraterne, SF og Enhedslisten var tilhængere af at indføre bompeng, hvorimod Venstre var modstander af forslaget.

3.1. Det blev slået fast, at der vil komme en opfølgning på støjhandlingsplanen og at den ville blive erstattet af en ny, når denne nuværende udløber.



4.1. Lars Weiss fortalte, at der var blevet brugt rigtig mange penge på at bygge et underjordisk P-hus ved Nørre Allé, hvilket var hovedgrunden for det store beløb, der var blevet brugt på bilparkering. Hans estimat lød på, at hver parkeringsplads vil koste ca. 600.000 kroner. Men at der også var blevet investeret i cykeltrafikken, heriblandt Bryggebroen, som havde været en stor succes.

Til sidst blev der sagt, at der de næste år, mens metrobyggeriet er i gang og Nørreport er under ombygning, vil være kaos i København.

#### **Skriftlige bemærkninger fra mødedeltagerne den 17. november 2010 på Rådhuset om støjhandlingsplanen**

---

- Støjforurening fra lastbiler: Den ”dybe” støj giver depressioner
- Har regeringen givet tilladelser til en uges lukning af byen for al trafik i september 2011 i forbindelse med cykelløbet?
- Støj skal (bør) bekæmpes ved kilden!
- Undersøg støjabsorberende beplantning op ad husene.
- Forslag: Der skal støjdæmpende asfalt på Nørre Søgade og Farimagsgade og penge til vinduer



Københavns Kommune  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Center for Miljø  
Att.: [miljoe@tmf.kk.dk](mailto:miljoe@tmf.kk.dk)

Kongens Enghave Lokaludvalg  
Valdemarsgade 4  
1665 København V

E-mail  
[aeo@okf.kk.dk](mailto:aeo@okf.kk.dk)

10. november 2010

### Høringssvar vedr. Støjhandlingsplan 2013

Kgs. Enghave Lokaludvalg har behandlet ovenstående høring og godkendt nærværende høringssvar på lokaludvalgsmødet d. 11. november 2010.

Kgs. Enghave Lokaludvalg håber at der med udarbejdelsen af en støjhandlingsplan for København vil komme langt mere fokus på dette område. I Kgs. Enghave er det største problem af alle **trafik** og de afledte virkninger heraf på bymiljøet og udviklingen af bydelen. To meget store indfalsveje til det centrale København går igennem Kgs. Enghave, dels P. Knudsens Gade med forbindelse til Holbækmotorvejen, og dels Sydhavnsgade – Sjællandsbroen der rammer Amagermotorvejen med forbindelse til Øresundsbroen og sydmotorvejen. Begge disse veje mødes i Kgs. Enghave og fordeles via centrumlinien (Sydhavnsgade, Scandiagade, Vasbygade) og via Enghavevej til Indre by.

Vi ser derfor frem til at der ved prioritering af indsatsområderne vil blive taget udgangspunkt i de sværest belastede bydele og ser frem til at Kgs. Enghave vil nyde godt af dette og gerne meget hurtigt. I støjhandlingsplanen savner vi netop en prioritering af de forskellige indsatsområder og en prioritering af de tiltag, der tænkes igangsat under de enkelte områder.

Ikke fordi vi er negative, men Københavns Kommune udarbejdede i 2001 en Trafikplan for Kgs. Enghave og meget lidt er efterfølgende blevet omsat til virkelighed. Generne er derfor i dag endnu større end dengang og kalder på handling 10 år efter den første plan.

Kgs Enghave Lokaludvalg finder at de seks fokusområder i handlingsplanen er meget relevante, men håber ikke rækkefølgen er et udtryk for den overordnede prioritering. Hvis der er tale om prioritering bør rækkefølgen efter vor mening være:

Sagsnr.  
2010-160427

Dokumentnr.  
2010-781294



1. Støjreducerende asfalt
2. Tiltag på eksisterende boliger
3. Påvirkning af transportstruktur
4. Trafikplanlægning
5. Støjhensyn ved nye boliger
6. Skoler og daginstitutioner

#### *1. Støjreducerende asfalt:*

I modsætning til oplægget i støjhandlingsplanen mener vi ikke en indsats med støjreducerende asfalt skal tage udgangspunkt i vejenes tilstand, hvor trafikken er større end 2000 køretøjer.

Støj er et meget stort problem især i boligområder og indsatsen med støjreducerende asfalt bør derfor tage udgangspunkt i de mest støjbelastede veje uanset vejenes nuværende tilstand. Det er støjen, der er problemet, der skal løses og kan det falde sammen med at en vej skal renoveres er det godt, men det bør omvendt ikke betyde at en renovering udskydes, hvis støjbelastningen er høj. I planerne for støjreducerende asfalt bør følgende veje have højeste prioritet: P. Knudsensgade, Scandiagade, vejene omkring Sydhavns Plads, Enghavevej, Vasbygade og Sydhavnsgade.

Området med støjreducerende asfalt bør opprioriteres i Københavns Kommunes budgetlægning.

#### *2. Tiltag på eksisterende boliger:*

I Kgs. Enghave har vi, på trods af at vi er en lille bydel, en meget høj andel af boliger, der er meget hårdt belastet af støj. Årsagen er beskrevet ovenfor og skyldes de store indfaldsveje gennem bydelen. Vi ser derfor meget gerne, at der igen sker en prioriteret indsats til fordel for de sværest belastede boligområder og hvor udgangspunktet igen er støj og ikke om bygningerne trænger til vedligeholdelse.

Københavns Kommune bør med udgangspunkt i størrelsen af problemet beskrevet i støjhandlingsplanen (50.000 boliger eller mere er hårdt belastet) øge indsatsen på området og langt mere aktivt gå ind i processen. Al respekt for et forsøg i Folehaven med 36 boliger, men det rækker altså ikke. Der skal tænkes og handles i helt andre baner. I Kgs. Enghave er en meget høj koncentration af almene boliger og Københavns Kommune bør i højere grad gå sammen med boligselskaberne og sikre igangsættelse af afhjælpning på store boligområder. I den netop vedtagne finanslov for 2011 er der afsat mange milliarder til netop dette formål, så benyt muligheden for en fælles indsats og tag et hurtigt initiativ.

#### *3. Påvirkning af transportstruktur:*

Lokaludvalget i Kgs. Enghave vil igen opfordre til, at der kommer langt mere fokus på dette område. Hvordan påvirker vi udviklingen, så vi får ændret sammensætningen af trafikken – bort fra biler.

Støjhandlingsplanen nævner nogle af områderne som Lokaludvalget er enige i, men vores opfattelse er, at udviklingen i Københavns Kommune går for langsomt og indsatserne sker ukoordineret, fordi de forskellige indsatsområder er placeret i forskellige forvaltninger.

Vi vil gerne foreslå, at man måske ikke satser på alle områder på en gang, men iværksætter tiltag straks, der hvor der kan forventes en høj effekt. Dette kunne være cykelstier, hvor vi foreslår, at man som cyklist i København i løbet af få år virkelig føler, at man bliver tilgodeset og gerne på bekostning af biler.

Superbelægning på alle hovedcykelstier, sikker afskærmning mod biler, prioritet ved lyskryds, sikker passage af lyskryds, gode parkeringsforhold ved stationer o.s.v.

Vi har flere meget benyttede cykelstier i Kgs. Enghave og indgår gerne i en dialog for at fremme processen.

Lokaludvalget vil gerne opfordre til, at overgang til Elbiler fremstår langt tydeligere i støjhandlingsplanen, og at der i planen redegøres for de initiativer der indgår. Som inspiration kan nævnes: Fortrin for elbiler ved P-pladser (flere pladser), lavere P-afgifter (gerne gratis), gratis opladning, alle kommunale køretøjer er eldrevne år ?, alle taxaer i Københavns Kommune er eldrevne år ?, alle busser er eldrevne år ?, opladning sker intelligent, København går foran med nye oplade- eller batteriudskiftningsstationer ved planlægningen af infrastruktur o.s.v. Da kgs. Enghave ligger ved de store indfaldsveje vil vi gerne medvirke med forslag til placering af en central oplade-/batteriudskiftningsstation.

#### *4. Trafikplanlægning:*

Lokaludvalget ser med bekymring på en udvikling om at koncentrere biltrafikken på de overordnede veje, hvis det som det fremgår af planen, betyder at disse veje belastes med yderligere støj. Kgs.

Enghave har netop denne vejtype, som et meget stort problem i dag og kan ikke acceptere at støj- og trafikbelastningen øges yderligere. Som skrevet i indledningen er det bydelens største problem og vejene har nået deres maksimum kapacitet.

Særligt P. Knudsensgade, hvor der ligger rigtig mange boliger, er meget belastet. Og Lokaludvalget mener, at der bør gøres en indsats for at sende trafikken af motorvejsnettet over Kalvebodbroen og Amagermotorvejen i stedet for ind igennem Folehaven og P. Knudsensgade.

Ligeledes arbejder Lokaludvalget for at gøre Enghavevej 2-sporet ved at få omdannet de to spor ind mod bebyggelsen til rekreativt område. Der er i dag kapacitet nok på vejen med to spor og Lokaludvalget ønsker ikke at trafikken øges. Ligeledes vil lukningen af de inderste spor øge afstanden til bebyggelse og dermed medvirke til at reducere støjen ved boligernes facader.

#### *5. Støjensyn ved nye boliger:*

I høringsvar til Teglværkshavnen – tillæg 4 til lokalplan 310 har Lokaludvalget bl.a. gjort indsigelse imod at der planlægges med bygning af nye boliger ud mod Vasbygade, der har en trafikbelastning på mere end 50.000 biler pr. dag.

Indsigelsen falder helt i tråd med intentionerne i Støjhandlingsplanen, og der bør ikke bygges boliger, hvor de fra start er udsat for endog meget høj støjbelastning. Området bør bruges til erhverv.

Med afsæt i dette konkrete eksempel vil Lokaludvalget igen opfordre til, at der sker en bedre koordinering mellem de forskellige forvaltninger inden planer sendes i høring. Det virker ikke umiddelbart som om at værktøjet til vurdering af bæredygtighed er helt i funktion endnu Københavns Kommune. Lokaludvalget kan kun opfordre til at dette sker hurtigst muligt, så kommende planer underkastes en kritisk vurdering.

#### *6. Skoler og daginstitutioner:*

At lokaludvalget har placeret dette indsatsområde sidst er ikke et udtryk for at vi ikke finder det vigtigt, men det bør ses i en anden sammenhæng.

En lang række af Københavns Kommunens skoler er vedligeholdelsesmæssigt nødlidende eller meget nødlidende.

Initiativer til reduktion af støj bør derfor indgå med høj prioritet ved fordeling af de økonomiske ressourcer til renovering af skoler og de skoler med høj støjbelastning bør prioriteres meget højt, her vil vi gerne pege på Ellebjerg Skole som et oplagt emne til en hurtig indsats.

Kgs. Enghave Lokaludvalg håber at støj erkendes som værende endog meget miljøskadelig og vi håber derfor at Kgs. Enghave området opprioriteres og synliggøres i støjhandlingsplanen, samt at der sker en væsentlig forøget indsats i de områder af København med høj støjbelastning.

Med venlig hilsen

Joan Røge

Formand

P.v.a. Kgs. Enghave Lokaludvalg

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Støjhandlingsplan](#) > [Svar](#) > Høringssvar: Vesterbro Lokaludvalg > Høringssvar: Vesterbro Lokaludvalg

---

## Høringssvar: Vesterbro Lokaludvalg

**Navn:**

Vesterbro Lokaludvalg

**Virksomhed / organisation:**

Vesterbro Lokaludvalg

**Postnr:**

1665

**By:**

København V

**Adresse:**

Valdemarsgade 4

**Email:** [vesterbrolokaludvalg@okf.kk.dk](mailto:vesterbrolokaludvalg@okf.kk.dk) <sup>[1]</sup>

Høringssvar vedr. "Støjhandlingsplan 2013"

### Mål for handlingsplan

Københavns kommune har udarbejdet en støjhandlingsplan for at vise hvad de vil gøre for at mindske støjen frem til 2013. I 2013 vil man så udarbejde en ny handlingsplan frem til år 2015, så man kan indfri den samlede Borgerrepræsentations beslutning i 2007 om at "alle københavnere i 2015 skal kunne sove i fred for sundhedsskadelig støj fra trafikken og at alle skoler og daginstitutioner i dagtimerne, kun må være udsat for et lavt støjniveau fra trafikken." Meget flotte mål der er sat, men med meget få midler afsat.

### Konklusion

Med de meget få penge som er sat af til støjbekæmpelse af trafikstøj i Københavns Kommune, så vil kommunen nok få meget svært ved at nå de mål man har sat sig, om at alle københavnere skal kunne sove godt om natten og at skoler og daginstitutioner skal have et lavt støjniveau i dagtimerne inden år 2015.

### Lydskodder og støjdæmpende asfalt

Denne første støjhandlingsplan har nogle udmærkede initiativer til at få nedsat trafikstøjen, især den trafikdæmpende asfalt og udvendige lydskodder ser ud til at have været virkningsfulde, uden at være meget dyre løsninger. Kommunen har dog ikke brugt disse muligheder nok fra 2007-2010. Kun 1 pilotprojekt og 1 støjpartnerskab om lydskodder og lokal støjafskærmning er ikke nok, hvis intentionerne inden 2015 skal nås.

Der bliver også udlagt for lidt støjdæmpende asfalt, kommunen har indtil nu udlagt støjdæmpende asfalt på 35 km kommunale veje og planlægger kun at udlægge på yderligere 48 km veje indtil udgangen af 2013, det er i alt 83 km ud af 155 km støjbelastede københavnske veje. Så er der små 2 år til at nå de sidste 48 % støjbelastede kommunale veje inden 2015. Det når kommunen nok ikke.

Andre indsatser mod støj

Kommunen skal satse på indsatser som de 2 ovennævnte, da mange af de andre nævnte muligheder for støjdemping, vil være udenfor kommunal indflydelse. Kommunen kan f.eks. ikke påregne at få en betalingsring eller andre trængselsafgifter foreløbig - i hvert fald ikke med den nuværende regering og måske heller ikke med en evt. ny regering, og selv hvis en ny regering om 1 års tid godkender det, vil det tage yderligere 2 år at implementere afgifterne. Kommunen kan ikke diktere udenlandske dækfabrikanter og slet ikke de danske bilejere at producere/købe støjdempende dæk. Kommunen kan formentlig heller ikke få de udenlandske bilproducenter til at fremstille rimeligt billige brintbiler. Elbiler, som også stadig er for dyre, kan man prøve at få københavnere til at køre i, men foreløbig med et meget pauvert resultat. Kommunens intention om 85 % el/brintbiler i 2015 i kommunal regi er en rigtig god ide og de kommunale medarbejdere bør selvfølgelig gå forrest ved kun at benytte elbiler i arbejdstiden. Det er også godt (og på høje tid) at kommunen nu vil opsætte flere elstandere i byen, da der er langt mellem dem i øjeblikket. Kommunen tager hensyn til cykeltrafikken og har planer om flere cykelstier i byen og det er også rigtig godt. Man kunne prøve at udbrede den glimrende ide fra Metro-selskabet som sender deres arkæologer rundt til Metro-udgravningerne i København på cykel.

#### Støjpartnerskaber

Ideen om støjpartnerskaber er rigtig god, men kommunen skal fremover tydeligt annoncere muligheden for at opnå 50% tilskud ved indgåelse af disse støjpartnerskaber, således at alle ejere af bygninger, der alligevel f.eks. skal ombygge/reparere/male facader, vinduer eller tag eller som af en anden grund skal have sat stillads op på gadesiden i et støjplaget område, kan søge om tilskud. Dette vil kunne sætte gang i en kraftig støjreduktion i de støjplagede områder, hvis pengene ellers bliver sat af, der er øjensynlig ikke afsat nogen midler til disse støjpartnerskaber.

#### Skoler og daginstitutioner

København har desværre 5 støjplagede skoler og 10 støjplagede daginstitutioner og BR har vedtaget et projekt til 8 mio. kr. til støjbekæmpelse af trafikstøjen ved disse skoler/institutioner. Der er dog slet ikke afsat nogle penge til projektet, og man vil i stedet fremover lade støjbekæmpelse indgå i eventuelle renoveringsprojekter pga. vedligehold eller genopretning af disse støjplagede skoler og daginstitutioner. Da ingen projekter er nævnt, ses denne mulighed for støjreduktion af skoler og daginstitutioner ud til at være meget lille.

I støjhandlingsplanen vil man lave en konsulentundersøgelse og spille penge på det. Vi mener at det vil være bedre at bruge konsulentpengene til støjdempende foranstaltninger som lydskodder på så mange skoler/institutioner som muligt inden år 2015.

#### Støjberegning

Det er utroligt irriterende at der er så mange forskellige grænseværdier og måleværdier nævnt i materialet. Alt fra 30 til 73 dB nævnes i én skøn pærevælling, det er utroligt vanskeligt at sammenligne tallene. Det virker også helt forkert at man opererer med forskellige støjniveauer for togstøj og trafikstøj, tog må åbenbart støje meget mere end almindelige biler, busser og lastbiler. Det kan ikke være rigtigt.

Man burde i øvrigt også måle og måske indregne støj fra f.eks. kirkeklokker, som vi er en del besværet af på Vesterbro, med de utrolig mange kirker vi har i bydelen.

Med venlig hilsen

René Rud Mikkelsen  
Fungerende formand

**Materiale:**

■ Dok nr 2010-794054 - Høringssvar vedr \_Støjhandlingsplan 2013\_.DOC <sup>[2]</sup>

**Høring:**

Støjhandlingsplan <sup>[3]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2244>

**Links:**

[1] <mailto:vesterbrolokaludvalg@okf.kk.dk>

[2] [http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Dok nr 2010-794054 - Høringssvar vedr \\_Støjhandlingsplan 2013\\_.DOC](http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Dok%20nr%202010-794054%20-%20H%C3%B8ringssvar%20vedr%20_St%C3%B8jhandlingsplan%202013_.DOC)

[3] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/st-jhandlingsplan>

Teknik- og Miljøforvaltningen  
Center for Miljø, by og klima  
Att.: Civilingeniør Lone Reiff



Amager Øst Lokaludvalg  
Kvarterhuset lok. 417  
Jemtelandsgade 3  
2300 København S

[www.amageroestlokaludvalg.kk.dk](http://www.amageroestlokaludvalg.kk.dk)  
[amageroestlokaludvalg@okf.kk.dk](mailto:amageroestlokaludvalg@okf.kk.dk)

24. november 2010

### **Vedr.: Høringssvar på "Forslag til Støjhandlingsplan 2013"**

Hermed fremsendes høringssvar på "Støjhandlingsplan".

Høringssvaret er udarbejdet af Amager Øst Lokaludvalg og vedtaget på Lokaludvalgets ordinære møde, torsdag den 18. november 2010;

"Amager Øst lokaludvalg støtter at kommunen arbejder med at reducere støj i byen. Vi mener dog at støjhandlingsplanen er vanskelig at forholde sig til i den generelle form den har. Vi foreslår derfor en udbygning af støjhandlingsplanen på bydelsniveau, med målinger og kortlægninger af støjproblemer i bydelen og konkrete forslag til støjreduktioner".

Amager Øst Lokaludvalg vil meget gerne modtage en tilbagemelding når endelig politisk behandling har fundet sted.

Med venlig hilsen

Ole Pedersen  
Formand, Amager Øst Lokaludvalg



Et lokaludvalg i  
**KØBENHAVNS KOMMUNE**

Amager Øst Lokaludvalg er en uafhængig lokal forsamling, der er oprettet af Københavns Kommune. Lokaludvalget fungerer som bindeled mellem københavnere i bydelen og politikere på Københavns Rådhus.



Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Støjhandlingsplan](#) > [Svar](#) > Høringssvar: Brønshøj-Husum Lokaludvalg > Høringssvar: Brønshøj-Husum Lokaludvalg

---

# Høringssvar: Brønshøj-Husum Lokaludvalg

**Navn:**

Brønshøj-Husum Lokaludvalg

**Postnr:**

2700

**By:**

Brønshøj

**Adresse:**

Kulturhuset Pilegården, Brønshøjvej 17B

**Email:** [2700lokaludvalg@okf.kk.dk](mailto:2700lokaludvalg@okf.kk.dk) <sup>[1]</sup>

## HØRINGSSVAR STØJHANDLINGSPLAN 2013

Som det fremgår af Støjhandlingsplanen er Brønshøj-Husum den bydel, hvor man har det mindste antal af trafikstøjbelastede boliger. Københavns Kommune har allerede gjort meget for de støjbelastede boliger bl.a. ved at biltrafikken samles på det overordnede vejnet.

Der er i København 155 km. vej, som er støjbelastet med mere end 68 dB. Ved udgangen af 2009 er der kun udlagt støjreducerende asfalt på ca. 35 km. offentlig vej. Anvendelsen af støjreducerende asfalt er kun tænkt benyttet på veje med hastigheder på mere end 40 km/t. Ved en hastighed på 50 km/t. vil den gennemsnitlige støjreduktion være 1,5 dB. Ved en hastighed på 40 km/t. vil den gennemsnitlige støjreduktion være 1,2 dB.

Da man i planen samtidig arbejder på at sænke hastigheden i lokalområderne til 40 km/t., vil dette for vores bydel betyde, at en vej som Frederikssundsvej som er udlagt som strøggade, ikke vil blive omfattet af tildelingen af støjreducerende asfalt.

Det er i støjhandlingsplanen også beskrevet, hvordan man ønsker den tunge trafik flyttet til det overordnede vejnet, netop for at begrænse vejstøjen. Belastningen på Frederikssundsvej af tung trafik fra de mange buslinjer, vil efter vores opfattelse berettige til, at man selv efter en hastighedsnedsættelse til 40 km/t. stadig bør anvende en støjreducerende asfalt.

En på længere sigt fornuftig afhjælpning af problemet på Frederikssundsvej vil være, at fjerne den store transittrafik med personbiler og busser på Frederikssundsvej ved at etablere et underjordisk Metro anlæg som dækker de samme destinationer som i dag dækkes af buslinjerne mod Gladsaxe, Herlev og Ballerup.

Brønshøj-Husum Lokaludvalg ser positivt på de øvrige tiltag i Støjhandlingsplanen som er beskrevet under de seks fokusområder og deltager gerne i den videre proces

omkring gennemførslen.

Med venlig hilsen

Med venlig hilsen

Christian Hesselberg  
Formand for Brønshøj-Husum Lokaludvalg

Freddy Ingvorsen  
Formand for Byudviklingsudvalget

**Høring:**  
Støjhandlingsplan <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://blivhoert.kk.dk/svar/2273>

**Links:**

[1] <mailto:2700lokaludvalg@okf.kk.dk>

[2] <http://blivhoert.kk.dk/hoering/st-jhandlingsplan>

Center for Miljø  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Njalsgade 13  
2300 København S

VALBY LOKALUDVALG  
Valby Kulturhus, 1. sal  
Valgåardsvej 4-8  
2500 Valby

[www.valbylokaludvalg.kk.dk](http://www.valbylokaludvalg.kk.dk)

## **HØRINGSSVAR FRA VALBY LOKALUDVALG VEDR. STØJHANDLINGSPLAN**

**25.11.2010**

Valby Lokaludvalg har modtaget ovenstående til høring. Lokaludvalgets planudvalg har på dets møde d. 2. november 2010 diskuteret oplægget. Efterfølgende har Valby Lokaludvalg d. 9. november 2010 diskuteret høringsmaterialet og godkendt planudvalgets udkast til høringssvar.

Valby Lokaludvalg hilser udspillet velkomment, idet lokaludvalget er enige i, at støj er et meget stort problem, som kræver handling her og nu.

Valby Lokaludvalg finder, at udspillet giver anledning til at pege på nogle konkrete støjrelaterede problemstillinger i Valby, som vi i særlig grad ønsker prioriteret:

- Hastighedsgrænsen på strækninger hvor det er tilladt at køre 60 km/t bør sættes ned til 50 km/t. Det omhandler stykket ved Folehaven samt det yderste stykke af Roskildevej.
- Hastighedsgrænsen gennem det centrale Valby samt på Valby Langgade fra Damhussøen til Gl. Jernbanevej bør sættes ned til 40 km/t.
- Der bør lægges støjdæmpende asfalt omkring Toftegårds Plads / Toftegårds Alle og hele vejen op til Søndermarken ved kommunegrænsen.
- Mange borgere i Valby mener, at Københavns Kommune bør adressere de store støjgener, brostensbelægningen omkring Valby Tingsted medfører.



- Der opleves en stor støjbelastning på Lyshøjgårdsvej fra især tog og busser.
- Valby Lokaludvalg foreslår, at der i forbindelse med Ringstedbanens anlæg, hvor der skal laves omfattende jordarbejde i Vigerslevparken, anlægges en støjvold ud mod Holbækmotorvejens afslutning. Den vil også medvirke til at kompensere boligområderne for den ekstra støj, der kommer fra banen.

Med venlig hilsen

Valby Lokaludvalg

Lisbeth Ritter, formand

Michael Fjeldsøe, formand for planudvalget

Center for Miljø  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Njalsgade 13  
2300 København S

Nørrebro Lokaludvalg  
Lundtoftegade 87  
2200 København N

Telefon  
26770582  
E-mail  
BC50@okf.kk.dk

### Høringssvar fra Nørrebro Lokaludvalg vedr. Støjhandlingsplan

Nørrebro er et af Københavns mest støjbelastede områder. Bydelen har flest boliger i den høje og uacceptable ende af skalaen i forhold til de foretagne undersøgelser. Derfor ser vi fra Nørrebro Lokaludvalg med glæde frem til alle initiativer der gør at støjbelastningen mindskes.

Vi er enige i, at farten bør nedsættes. Men Lokaludvalget syntes absolut ikke, at det er nok at man kun nedsætter farten fra 60 km/t til 50 km/t på 15 km. af byens veje. Vi foreslår, at man indfører max. 40 km/t i hele byen.

Det er en god ting at bruge støjdæmpende asfalt trods merudgiften og den korte levetid. Det giver livskvalitet til beboere og naboer til disse veje og færre hospitalsindlæggelser mv. – jfr. regerings strategi for bekæmpelse af vejstøj. Den årlige rate på foreløbig 12 km veje med støjsvagt asfalt skal derfor øges. Man bør også se på kriterierne for at belægge med støjsvagt asfalt og overveje om støjsvagt asfalt med fordel kan bruges på veje med mindre trafik.

De boliger, der ligger op til de hårdest belastede områder bør som udgangspunkt have tilbudt 100 % finansiering af støjreducerende tiltag så som støjskærme og støjdæmpende vinduer. Endvidere bør man – efter trafikomlægningerne bl.a. på Nørrebrogade gå ind og revurdere de nu meget trafikbelastede sidegader, som Baggesensgade, Fælledvej, Guldbergsgade m.fl.. Forslaget om at afdække behovet for tilskud til støjdæmpende vinduer mv. ved hjælp af en forsøgspulje er som start en god ide.

Dokument: Brevdato

Sagsnr.

Dokument: Sagsnr.

Dokumentnr.

Dokument: Dokumentnr.

Man bør udarbejde og offentliggøre planer over hvilke støjdæmpende tiltag der foretages frem til 2015 med angivelser af hvor og hvornår disse foretages. På den måde kan beboere op til stærkt støjbelastende veje se, hvornår de kan forvente, at der kommer en løsning på deres støjproblem. Hvis der er lange udsigter til dette, om der i så tilfælde er



KØBENHAVNS KOMMUNE

Nørrebro Lokaludvalg er en uafhængig lokal forsamling, der er oprettet af Københavns Kommune. Lokaludvalget fungerer som bindeled mellem københavnere i bydelen og politikerne på Københavns Rådhus.

mulighed for, at opnå tilskud fra puljer el. lign. til at få løst Deres støjproblemer.

Nørrebro Lokaludvalg kræver at man for alvor tager fat på de store færdselsårer – såsom Ågade/Åboulevarden og Tagensvej og får gennemført støjdæmpende løsninger i gadernes fulde længde og ikke kun på korte stykker.

Nørrebro Lokaludvalg ønsker at fastholde at biltrafikken ikke stiger eller sikre at den falder og støtter tiltag til at dette sker. Københavns Kommune bør også hæve ambitionerne omkring den bilpark man selv har indflydelse på via egen drift eller udbud, f.eks. busdrift og renovationskørsel, således at denne kørsel fremover bliver erstattet af mindre støjende køretøjer og forurenende el - og brintdrevne køretøjer.

Vi ønsker en glidende trafik som giver mindre støj, men uden at dette åbner for mere pendlertrafik i København med mindre det foregår via tog og Metro. Dette gennemføres via intelligente trafiklys løsninger som skifter efter trafikintensiteten suppleret med ”grønne venstresvingspile”, hvor dette kan lade sig gøre. Dette kan hindre megen tomgangskørsel, opgasning og nedbremsninger. I forbindelse med disse løsninger skal der naturligvis i vid udstrækning tages hensyn til at cykel- og fodgængertrafik kan afvikles nemt, glidende og hurtigt.

Der bør også arbejdes på at indrette trafiklys på busruter, så de reagerer på eller betjenes fra bussen – dette ville formentlig give færre støjende opbremsninger og en mere glidende bustrafik. Samtidig bør man bl.a. via udbud kræve at busselskaberne skal efterse deres bremses, hydraulik og motorer oftere end nu for at undgå unødvendig støj fra disse.

Endelig bør man skæve til strategien for Tung Trafik – herunder specielt opdele byen i zoner med restriktioner for tung trafik samt udbrede læssezonerne fra Nørrebrogade til andre dele af byen og lave forsøg med grøn varelevering.

Ved renovering og nyopførelse af institutioner (skoler, daginstitutioner og plejehjem) bør der stilles skærpede krav om støj dæmpning f.eks. ved materialevalg og omkringliggende trafik anlæg.

Vi hilser alle tiltag til mindre støj på Nørrebro velkommen.

Med venlig hilsen

Formand Kim Christensen



Københavns Kommune  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Center for Miljø  
Kalvebod Brygge 45  
Postboks 259  
1502 København V

BISPEBJERG LOKALUDVALG  
Kulturhuset Bispebjerg Nordvest  
Tomsgårdsvej 35.  
2400 København N

[www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk](http://www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk)

## HØRINGSSVAR VEDR. FORSLAG TIL STØJHANDLEPLAN

29.11.2010

Bispebjerg Lokaludvalg har med interesse gennemgået forslaget til støjhandleplan. Lokaludvalget finder, at det er positivt, at der nu udarbejdes en støjhandlingsplan, og vi støtter op om de mange gode og konstruktive forslag, som der lægges op til med forslaget til støjhandlingsplan. Vores kommentarer til forslaget koncentrerer sig om tre emner, idet vi opfordrer til:

- en mere ambitiøs målsætning med planen
- at der gøres mere for at nedbringe trafikmængden
- at der opsættes støjværn ved alle stærkt trafikerede veje som f.eks. Lyngbyvejen.

### Mere ambitiøs målsætning

Vi vil opfordre til, at målsætningen med støjhandleplanen bliver endnu mere ambitiøs. Den langsigtede målsætning om max 40 dB bør allerede nu indskrives som et egentligt mål med fastlagt tidshorisont. Som det fremgår af forslaget til støjhandlingsplan, drejer det sig om københavnernes liv og sundhed – fra hovedpine til dødsfald. Indfører kommunen allerede nu en mere ambitiøs målsætning, så sikrer man, at der ikke laves halve løsninger, som kun reducerer støjgenerne utilstrækkeligt, og som derfor skal laves om ganske snart, hvis tilstrækkelige sundhedsmæssige og dermed også økonomiske gevinster skal opnås.

### Støjværn ved trafikerede veje

Bispebjerg er præget af flere stærkt trafikerede gennemfartsveje. Vi vil opfordre til, at der sættes støjværn op ved byens stærkt trafikerede veje som f.eks. Lyngbyvejen.

### Nedbringelse af trafikmængden

Vi vil gerne påpege, at det vigtigste fokusområde må være at nedbringe trafikmængden. Som det også fremgår af forslaget til støjhandleplan er trafikmængden den altdominerende kilde til støj, og det er derfor også det



Et lokaludvalg i

**KØBENHAVNS KOMMUNE**

Bispebjerg Lokaludvalg er en uafhængig lokal forsamling, der er oprettet af Københavns Kommune. Lokaludvalget fungerer som bindeled mellem københavnere i bydelen og politikerne på Københavns Rådhus.

mest effektive sted at sætte ind. Københavns kommune indgår som den største kommune i et samlet byområde, og det vil derfor være naturligt, at København påtager sig at undersøge mulighederne for et samarbejde med de andre kommuner.

Ved at styrke (eller presse på for at få styrket) den kollektive trafik i hele det samlede byområde, vil man formentlig kunne nedbringe mængden af især pendlertrafik betragteligt, hvis man stiller gode parkeringsfaciliteter til rådighed i udkanten af byområdet. Disse parkeringspladser skal naturligvis ligge i direkte forbindelse med den offentlige transport.

En markant reducere af prisen for kollektiv transport vil også hjælpe, især hvis den samtænkes med højere afgifter for parkering. Samtidig kan endnu bedre forhold for cyklister anspore flere til at cykle, enten hele vejen til arbejde eller fra udkantsparkeringspladsen og resten af vejen.

Vi vil også opfordre til, at Københavns kommune går i dialog med store virksomheder med mange pendlere. Dialogen skal gerne resultere i, at virksomheden selv tager et ansvar. Som inspiration kan vi pege på Novozymes nye ”rullende kontor”; en fuldt udstyret bus, der dagligt kører fra Kalundborg til København med de medarbejdere, der ellers ville pendle. Fordelen for København er åbenlys. Fordelen for medarbejderne er, at de kan begynde deres arbejdsdag allerede i bussen, som er udstyret med kontorfaciliteter. På den måde sparer medarbejderne tid. Det er formentlig en type medarbejderpleje, som også andre store virksomheder i København vil kunne se fordelene i.

I forhold til at lokke pendlere til at tage cyklen i stedet for bilen, kan kommunen også med fordel indlede samtaler eller egentligt partnerskab med store virksomheder. Man kunne forestille sig en bemandet cykelparkering med ansatte cykelsmede, som kunne fixe et fladt dæk inden fyraften. Det kunne betales af virksomhederne selv, men kommunen kan med fordel være den part, der indleder dialogen og initierer samarbejdet mellem forskellige store arbejdspladser, som ligger i umiddelbar nærhed af hinanden.

Bispebjerg Lokaludvalg håber, at vores kommentarer vil indgå i det videre arbejde med støjhandleplanen. Lokaludvalget bidrager gerne i den videre dialog om, hvordan planen kan realiseres i Bispebjerg.

Med venlig hilsen

Alex Heick

Formand

Bispebjerg Lokaludvalg

Lasse Kofoed Nielsen

Formand

Udvalget for Miljø og Byrum



Christianshavn  
Lokaludvalg  
Rådhuspladsen 77, st.  
1550 København V

Teknik- og Miljøforvaltningen

### **Støjhandlingsplanen - høringssvar**

Christianshavns Lokaludvalg takker forvaltningen for orienteringen i Christianshavnermødet den 3. november 2010 om støjhandlingsplanen. På mødet var der en bemærkning fra en borger om at støjhandlingsplanen bør omtale den støjabsorberende virkning af facadebeplantning. Lokaludvalget kan tilslutte sig dette, men har derudover ingen bemærkninger til planen.

Med venlig hilsen

Poul Cohrt,  
formand

29-11-2010

Sagsnr.  
2010-174440

Dokumentnr.  
2010-825586

Københavns Kommune  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Center for Miljø

### **Vanløse Lokaludvalgs vedr. kommunens støjhandlingsplan**

Vanløse Lokaludvalg har med stor interesse læst Københavns Kommunes støjhandlingsplan.

Lokaludvalget noterer, at ifølge støjhandlingsplanen er over 50 % af boligmassen i Vanløse støjforurenet til over den vejledende grænseværdi (58 dB), mens knap 25 % af boligerne er stærkt støjplagede (> 68 dB) og ca. 3,5 % er ekstremt stærkt støjplagede (> 73 dB). Trods flere store villaområder står Vanløse således med en meget stor udfordring, hvad angår sundhedsskadelig støjforurening. Dette skyldes primært, at Vanløse er gennemskåret af store indfaldsveje. Vanløse har derfor en større andel stærkt støjplagede boliger end f.eks. Indre By. Derfor er det vigtigt at prioritere støjbekæmpelse i Vanløse.

Støjhandlingsplanen opstiller imidlertid ingen initiativer eller målsætninger på bydelsniveau, men opremser blot generelle initiativer, som Københavns Kommune vil eller planlægger at gennemføre. Derfor er det ikke direkte muligt at forholde sig til planen i forhold til støjproblematikken i Vanløse.

Vanløse Lokaludvalg er enig i de generelle initiativer til støjbekæmpelse, men savner, at også andre støjdæmpende foranstaltninger inddrages f.eks. pæne beplantede støjskærme, f. eks. med stedsegrøn efeu, ved de største veje (eventuelt som forsøgsordning).

25-11-2010

Sagsnr.  
2010-173292

Med hensyn til støjdæmpende asfalt synes vi, at teksten i Støjhandlingsplanens side 2, 1. afsnit bør strammes op til at lyde, at "frem til udgangen af 2009 er udlagt ca. 35 km støjdæmpende asfalt i kommunen, deraf ca. 50 % på stærkt støjbelastede veje". Vi håber virkelig, der er tale om 50 %, men dér må forvaltningen oplyse det rigtige tal.

Dokumentnr.  
2010-818927

Med hensyn til støjpartnerskab om lydskodder i Folehaven mener vi, at forvaltningen er meget tilbageholdende i omtalen af dette



formentlig vellykkede forsøg. På planens side 2, 2. afsnit bør tilføjes, at "en endelig evaluering er under færdiggørelse. Med det foreløbige resultat der er angivet på side 25, giver lydkodderne en særdeles kraftig dæmpning". Vi ser frem til flere støjpartnerskaber, finansieret i fællesskab mellem boligejer og kommune, når evalueringen offentliggøres. Dét vil have stor interesse i mange etageboliger beliggende direkte ud til stærkt støjbelastede fordelingsgader, som i Vanløse. I det hele taget bør støjpartnerskaber gives en endnu mere central placering i støjhandlingsplanen.

Endelig ønsker lokaludvalget, at der laves detaljerede målsætninger og klare indsatsplaner på bydelsniveau. Dette bør suppleres med årlige evalueringer i de enkelte bydele, via opdaterede støjberegninger, så kommunen, såvel som lokaludvalget, kan sikre at støjbekæmpelsen i Vanløse er på rette vej.

Afslutningsvis vil Vanløse Lokaludvalg gerne udtrykke bekymring over, at kommunen ikke vil kunne leve op til målsætningen i Miljømetropolen fra 2008, hvor en enig Borgerrepræsentation besluttede følgende mål for 2015: *Københavnernes skal kunne sove i fred for sundhedsskadelig støj fra gadetrafikken*. Målsætningen nås ikke med den skitserede indsats, hvilket naturligvis er utilfredsstillende.

Vanløse Lokaludvalg afholdt d. 10. november et borgermøde, hvor borgerne foreslog:

- At støjen fra *blinde-bib'ere* ved lyskryds kontrolleres jævnligt.
- At der særlig sættes fokus på aften- og natstøj.
- At de store kryds i Vanløse gennemgås.
- At der plantes flere vejtræer.
- At nedbringe støjen fra busser.
- At det ikke tillades, at der kan leveres varer til butikkerne om natten.

Med venlig hilsen

Bent Christensen, Vanløse Lokaludvalg

## Lone Reiff

---

**Fra:** JensHovmand [jenshovmand@mail.dk]

**Sendt:** 26. november 2010 23:57

**Til:** Miljoe

**Emne:** Trafikstøj

Amager 261110

I er blevet nævnt i dagspressen om støjgener.

Den nemmeste og billigste måde at nedsætte belastningen fra trafik er at sætte hastigheden ned.; f.eks. så den på hovedstrøg er max 50 km/t, på mindre veje 40 km/t og på lokal-do 30 km/t.

Jeg går ud fra at larmen stiger med kvadratet på hastigheden, men især i vådt føre er stigningen vel ca.20 %, hvorfor hastigheden ved vådt vejunderlag bør sænkes yderligere, gerne med de 20 %.

Endvidere er voldsomme ac- og de-celerationer årsag til larm helt ude af proportioner hvorfor det bør straffes særskilt, her skal opmærksomheden særskilt henledes på de ski... knallerter og motorcykler.

Jeg aner ikke om larm straffes i øjeblikket men det bør det, jf. færdselslovens formålsparagraf, og jo før jo bedre.

Med venlig og til tider desperat hilsen

J Hovmand  
Kornblomstvej 9,3 tv  
2300 Kbh S

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://blivhoert.kk.dk>)

Forside > Støjhandlingsplan > Svar > Høringssvar: Marie Hauerslev Müller > Høringssvar: Marie Hauerslev Müller

---

## Høringssvar: Marie Hauerslev Müller

**Navn:**

Marie Hauerslev Müller

**Postnr:**

2300

**By:**

København S.

**Adresse:**

, Englandsvej 29, 1. Sal

**Email:** [marietoftmuller@gmail.com](mailto:marietoftmuller@gmail.com) <sup>[1]</sup>

Det er med stor interesse, at jeg har læst Forslag til støjhandlingsplan 2013 - efter støjbekendtgørelsen.

Det er meget positivt, at Københavns Kommune har sat støjgener på dagsordenen med denne handleplan. Som nabo til den tungt trafikerede Englandsvej oplever jeg luftforureningen og støjgenerne på nærmeste hold. Den villa, som jeg bor i, ligger ud til det inderste af Englandsvej. Her lever vi i følge Miljøstyrelsens måling med et støjniveau på mere end 65 db, hvilket i følge støjhandlingsplanen er sundhedsskadeligt. Den tætte trafik er støjmæssigt især generende i de tidlige morgentimer samt sent om aftenen/først på natten. Derudover medfører trafikken luftforurening og sætningsskader på bygningerne.

Målet med den foregående støjhandlingsplan fra 2003 var også at komme den sundhedsskadelige trafikstøj til livs. Da det ikke er sket, bør det af den nye støjhandlingsplan i højere grad fremgå, hvordan målet konkret vil blive realiseret. Det bliver kun desto mere vigtigt i lyset af, at der ikke blev afsat midler til puljen til støjpartnerskaber i budgetforhandlingerne, jf. s. 23-24. Er der fundet andre midler til at finansiere denne indsats?

Jeg har en række konkrete forslag til, hvordan støjen fra Englandsvej kan reduceres:

- Trafikdæmpende og støjdæmpende foranstaltninger i form af heller, hastighedsgrænse på 40 km/t, støjdæmpende asfalt, samt automatisk fartkontrol på det inderste af Englandsvej, som er en kommunal byvej
- Indsnævring af den indre del af Englandsvej og plantning af vejtræer på den side, hvor der er boliger. Dermed kan vejen flyttes væk fra boligerne og over mod indkøbscenter, træningscenter samt benzintank.
- Etablering af en fodgængerovergang fra Skipper Clements Allé for de mange fodgængere, der krydser vejen over mod det grønne areal med fodgængersti samt indkøbs- og træningsfaciliteter..

Jeg håber, at de beskrevne forslag kan være med til at påvirke den fremtidige planlægning omkring Englandsvej. Jeg er meget interesseret i at indgå i yderligere dialog om disse forslag og ser frem til at følge den konkrete implementering af handleplanen.

**Høring:**

Støjhandlingsplan <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://blivhoert.kk.dk/svar/2281>

**Links:**

[1] <mailto:marietoftmuller@gmail.com>

[2] <http://blivhoert.kk.dk/hoering/st-jhandlingsplan>

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Støjhandlingsplan](#) > [Svar](#) > Høringssvar: Gunnar Perner > Høringssvar: Gunnar Perner

---

## Høringssvar: Gunnar Perner

**Navn:**

Gunnar Perner

**Virksomhed / organisation:**

Foreningen SAM / SAMMEN OM BRYGGEN.

**Postnr:**

2300 S.

**By:**

København

**Adresse:**

Bergthoragade 2, st.tv.

**Email:** [gunnarperner@bryggepost.dk](mailto:gunnarperner@bryggepost.dk) <sup>[1]</sup>

1. Jeg mener, at det er vigtigt, at KK på i en eller anden form tager støj fra musikarrangementer med i støjplanen.
2. Det er meget vigtigt, at KK tager skraldebilers støj med i Støjplanen:  
Skraldebiler af enhver slags ved beboelse bør følge de tider, hvor håndværkere kan udføre støjende arbejde:  
Kun mandag til fredag kl. 7-18 og slet ikke lørdag, søndag og helligdage.

**Høring:**

[Støjhandlingsplan](#) <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2251>

**Links:**

[1] <mailto:gunnarperner@bryggepost.dk>

[2] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/st-jhandlingsplan>

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

Forside > Støjhandlingsplan > Svar > Høringssvar: Bent Frystyk > Høringssvar: Bent Frystyk

---

## Høringssvar: Bent Frystyk

**Navn:**

Bent Frystyk

**Postnr:**

1264

**By:**

København K

**Adresse:**

Store Kongensgade 116, 2.tv.

**Email:** [bent@frystyk.dk](mailto:bent@frystyk.dk) <sup>[1]</sup>

**Øvrige kontakt- oplysninger:**

Tlf.: 21438045

Tak for indlæg på seminaret på Københavns Rådhus den 17. november om kommunens støjhandlingsplaner.

Efterfølgende talte vi lidt om motorstøj, som tilsyneladende ikke direkte indgår i overvejelserne om støjbekæmpelse.

Nedenfor uddyber jeg mine bemærkninger.

Mens støjhandlingsplanen fremfører gode initiativer til at bekæmpe dækstøj (støjdæmpende asfalt mv.), er der intet direkte initiativ til at bekæmpe motorstøj (bortset fra regulering eller omdirigering af trafikken, hvilket naturligvis er effektivt, men som desværre møder stor modstand). El-biler kan også afhjælpe problemerne, men det har nok lange udsigter.

Jeg bor i Store Kongensgade, hvor der for nogle år siden blev lagt støjdæmpende asfalt. Men vejstøjen er bestemt ikke blevet mindre. Lastbiler, turistbusser (især de udrangerede dobbeltdækkerbusser fra London) og ikke mindst de mange store motorcykler med fri udblæsning støjer utroligt meget.

Støj bekæmpes som bekendt bedst ved kilden.

Jeg mener ikke det er uoverkommeligt (dyrt) at bekæmpe motorstøj:

- Motorstøj kan måles. Miljøstyrelsen har udviklet to enkle metoder til måling af støjemission fra motorkøretøjer (Arbejdsrapport nr. 47/2003).
- EU Kommissionen har udgivet direktiver for støjemission fra køretøjer (Rådets direktiv 92/97/EØF, 1992 og 97/24/EF, 1997).
- Nye biler og motorcykler skal typegodkendes, hvilket også omfatter støjemission (fabrikstest).
- Vi har periodisk bilsyn (som dog desværre pt. ikke omfatter motorcykler, hvilket bør ændres). Her kunne støjemissionen kontrolleres.

Jeg håber, at ovenstående kan indgå i jeres fremtidige overvejelser.



Med venlig hilsen

Bent Frystyk

PS. Jeg er medlem af Indre By Lokaludvalg, som har udarbejdet et høringssvar på støjhandlingsplanen. Jeg tilslutter mig helt og fuldt til dette høringssvar. Men jeg ønsker mere fokus på direkte bekæmpelse af motorstøj.

**Høring:**

Støjhandlingsplan <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2247>

**Links:**

[1] <mailto:bent@frystyk.dk>

[2] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/st-jhandlingsplan>

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

Forside > Støjhandlingsplan > Svar > Høringssvar: Susanne vick Mortensen > Høringssvar: Susanne vick Mortensen

---

## Høringssvar: Susanne vick Mortensen

**Navn:**

Susanne vick Mortensen

**Postnr:**

2100

**By:**

København Ø

**Adresse:**

Borgmester Jensens Allé 2 3. th.

**Email:** [svm@dvconsulting](mailto:svm@dvconsulting) [1]

Forslag til støjhandlingsplan.

Vi bor Borgm. Jensen`s Alle 2, 3. th. 2100 København Ø. Det er i Borgm. Jensen`s Alle i den ende der er lige ud til Jagtvejen.

Vi har vinduer ud mod Jagtvejen, og 2 i Borgm. Jensen`s Alle. Støjen fra bilerne er der hele tiden. Det ville være rigtig dejligt, hvis der på Jagtvejen på strækningen fra Lyngbyvej til Strandboulevarden blev lagt støjdæmpende asfalt.

Det ville også være dejligt, hvis bilerne kørte langsommere. Der køres om natten som om, det er en motortrafikvej.

Når de store biler kører forbi på Jagtvejen ryster gulvet i vores lejlighed.

Vi bor i KAB`s ejendom som ligger Jagtvej, Borgm. Jensen`s Alle, Kanslergade. Vi har boet i ejendommen i 23 år. 17 år i denne lejlighed.

Ejendommen oplyser vi har støjdæmpende ruder i lejligheden. Disse ruder er imidlertid så gamle (ca. 18 år) at der ikke kan skaffes beslag/ hængsler til dem mere. Firmaet gik konkurs. Hængslerne er slidte og trænger til at blive skiftet ud. Vi kan ikke lukke vinduerne ordentligt. Der er sparet på isoleringen, da der blev skiftet vinduer.

Gavlen er slidt. Gavlmuren trænger til at blive isoleret/ repareret i fugerne.

Jeg tænker selvfølgelig på Jeres notat om:

Boligerne skal støjdæmpes eller afskærmes

Hvis målsætningen om, at københavnernes skal kunne sove i fred for trafikstøjen, skal nås, vil det bl.a. kræve støjisolering vha. støjdæmpende vinduer eller afskærmning af de mest støjbelastede boliger, hvor soveværelser vender mod trafikken. Der foreligger ikke noget overblik over, hvor mange af de støjbelastede boliger, som allerede i dag har støjdæmpende vinduer. Og det vides ikke, i hvilket omfang der fremover vil ske en

udskiftning hertil. Det vurderes i gennemsnit at koste 40.000 kr. at støjdampe en bolig.

Jeg vedlægger Jer mine tidligere mail til Københavns Politi, Teknik og miljøforvaltningen og til Lars Barfod om støjen på Jagtvej, samt Deres svar.

Jeg har sendt denne mail CC: KAB da jeg synes det er et problem med vores vinduer. Et problem som KAB har, da en del af lejlighederne i denne boligblok ligger lige ud til Jagtvej. Og – det kan godt være vi har støjdampende ruder, men når vi ikke kan få skiftet dårlige hængsler der ikke virker mere, så vinduerne ikke lukker ordentligt, så må vi forsøge at blive hørt et andet sted.

Som I kan se – KAB – så forsøger jeg også at give andre forslag til støjdamning, så I har tilfredse lejere.

Med venlig hilsen

Susanne Vick Mortensen

Borgm. Jensen`s Alle 2, 3. th

2100 København Ø

**Materiale:**

- [Fartmålere til teknik og miljø.docx](#) [2]
- [vedr. fartkontrol på jagtvejen.docx](#) [3]
- [AEC40999.pdf](#) [4]

**Høring:**

[Støjhandlingsplan](#) [5]

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2223>

**Links:**

- [1] <mailto:svm@dvconsulting>
- [2] [http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Fartmålere til teknik og miljø.docx](http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/Fartmålere%20til%20teknik%20og%20miljø.docx)
- [3] [http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/vedr. fartkontrol på jagtvejen.docx](http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/vedr.%20fartkontrol%20på%20jagtvejen.docx)
- [4] <http://www.blivhoert.kk.dk/sites/default/files/svar/materiale/AEC40999.pdf>
- [5] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/st-jhandlingsplan>

Susanne Vick Mortensen  
Borgm. Jensen's Alle 2, 3. th.  
2100 København Ø

svm@dvconsulting.dk

## JUSTITS MINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen

Dato: 13. august 2010  
Kontor: Færdsels- og våben-  
kontoret  
Sagsbeh: Andreas Emil Chri-  
stensen  
Sagsnr.: 2010-83-4184  
Dok.: AEC40999

Justitsministeriet har fra Transportministeriet modtaget Deres e-mail af 4. august 2010 om de såkaldte stærekasser.

Justitsministeriet kan i den forbindelse oplyse, at der den 15. januar 2009 blev iværksat et forsøg med ubemandet og fastmonteret automatisk trafikkontrol (stærekasser), som blev opstillet på 10 udvalgte strækninger på Sjælland.

Forsøget er i øjeblikket ved at blive evalueret af DTU Transport, og resultatet af evalueringen forventes at foreligge omkring den 1. september 2010. Evalueringen vil bl.a. omfatte en effektiv vurdering af det danske forsøg, indhentelse af erfaringer fra udlandet og beregning af de optimale opsætningsprincipper, herunder valg af teknologi, ved en eventuel landsdækkende brug af stærekasser eller alternative teknologier samt en vurdering af de hermed forbundne udgifter og (bøde)indtægter.

Justitsministeriet har i denne forbindelse noteret sig Deres forslag og synspunkter og takker for den interesse, De har vist sagen.

Med venlig hilsen

Andreas Christensen

Slotsholmsgade 10  
1216 København K.

Telefon 7226 8400  
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk  
jm@jm.dk

## STØJHANDLINGS-PLAN 2013

comments by Philip Douglass

As a resident of København whose sleep is disturbed by traffic noise, I'm glad to see this issue being taken seriously.

*“Målsætningen på lang sigt er 40 dB, da der under dette niveau kun ses moderat påvirkning af søvnkvaliteten.”*

I think this information is much too important to be buried in the middle of page 18. While the problem seems almost intractable, this fact makes the current standard seem inadequate.

*“Støjkortlægning beskriver gennemsnitlige forhold.”*

Only considering the average noise ignores the distribution of noise sources, as well as the maximum noise levels. There are a few vehicles on the road (motorcycles, poorly maintained cars, old trucks) that produce very high levels of noise. Allowing these anti-social road users to dump their pollution into our city without regulation or punishment clearly signals a lack of respect for the health of the city's residents. Since other parts of the plan refer to changes on the law that are outside the remit of the city government, I suggest another: control the noise emissions from vehicles when they go to “syn”, just as the other harmful emissions are controlled today. Forbid the worst offenders from entering our “miljøzone”.

*“Støjreducerende asfalt”:*

*“Den type støjreducerende asfalt som udlægges på vejene i Københavns kommune forventes at medføre en gennemsnitlig støjreduktion på 1,5 dB ved en hastighed på ca. 50 km/t”*

I think it is a mistake to choose the same type of asphalt for very different types of roads. A road such as Glasvej (in NV) has a different traffic pattern than Borups Alle, why should they have the same type of asphalt? To correctly quantify the benefits of noise reducing asphalt, two parameters should be considered: the reduction in noise per unit of traffic, and the quantity of traffic on the road. The dB scale is logarithmic, so a noise reduction from 65 to 63.5 is much less than a reduction from 75 to 73.5. This suggests that concentrating resources on the noisiest roads will be the most cost effective way to reduce the total amount of noise pollution. The asphalt on Øster Søgade shows what can be done with a higher budget, and I hope that the health of the city's residents is valuable enough to justify using this type of asphalt in other places.

*Påvirkning af transportstruktur*

*“Metropol for mennesker” er der sat et mål om...at skabe bedre **komfort**, mere tryghed og fremkommelighed for fodgængere.”*

This section is missing an acknowledgment of the strong influence traffic noise has on the comfort of “blød trafikanter”.

An acknowledgment of this relation would lead to an analysis of ways that reducing noise could have a positive effect on people's choice of transport mode. For example, reducing the noise level experienced by passengers walking to, and waiting at busy bus stops could increase of market share of public transport.

### *“Brintbiler”*

There are numerous references to hydrogen-fueled vehicles, which I think are misleading. There are two techniques for using hydrogen as a transport fuel: in an internal combustion engine (instead of petrol), and in a fuel-cell. In the latter case (“brintelektriske”), a fuel cell acts as a battery to deliver electricity to motors which provide traction. ICE's fueled with hydrogen do not sound any different from ICE's fueled with petrol or natural gas. Electric cars with hydrogen fuel cell batteries do not sound any different from electric cars with Li-Ion, NiMh or Pb-acid batteries. Therefore, I see the distinction between “El – og BrintBiler” confusing and unnecessary.

### *“Dæk”*

“Foreløbig arbejder EU på en mærkningsordning, således at forbrugere kan købe mindre støjende dæk, hvis man vil.”

I think relying on car drivers to make choices in the interest of society goes against all experience. Price signals are more reliable mechanism to spreading low noise tires (i.e. they need to be cheaper than the alternatives).

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Støjhandlingsplan](#) > [Svar](#) > Høringssvar: Kjeld Bentzen > Høringssvar: Kjeld Bentzen

---

## Høringssvar: Kjeld Bentzen

**Navn:**

Kjeld Bentzen

**Postnr:**

2700 Brønshøj

**By:**

København

**Adresse:**

Hyrdevangen 18 ,

**Email:** [kjeld.bentzen@gmail.com](mailto:kjeld.bentzen@gmail.com) <sup>[1]</sup>

**Overset støjområde:**

maskiner til grønne områder.

Plæneklippere, kanttrimmere, jordfræsere, bladblæsere, bladsugere, hækklippere mv.

Alle disse maskiner støjer generelt rigtig meget, ---men disse maskiner kan fås i væsentligt støjdæmpede udgaver , --

Som nabo til stort grønt område, med 3 forskellige viceværter og et stort parkområde for Københavns Kommune, kender jeg til støjproblemerne, når disse 4 aktører, slår græs på hver sin dag ugen igennem, samt alle de øvrige maskinudførte løbende vedligeholdelse.

Jeg ved disse maskiner kan fås næsten lydløse, da jeg for et par år siden, var nær blevet kørt ned af en af kommunens store traktor-plæneklippere fordi jeg ikke havde hørt den ???

Jeg håber I vil se på dette område inden for unødigt støj, og medtage nogle regler herom, så vi stille og roligt kan få udskiftet disse meget støjende maskiner.

med venlig hilsen

Kjeld Bentzen

**Høring:**

[Støjhandlingsplan](#) <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2140>

**Links:**

[1] <mailto:kjeld.bentzen@gmail.com>

[2] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/st-jhandlingsplan>

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Støjhandlingsplan](#) > [Svar](#) > Høringssvar: Iselin C. Hermann > Høringssvar: Iselin C. Hermann

---

## Høringssvar: Iselin C. Hermann

**Navn:**

Iselin C. Hermann

**Postnr:**

1367

**By:**

København

**Adresse:**

Kjeld Langesgade 14, 4.tv

**Email:** [i@iselin.dk](mailto:i@iselin.dk) <sup>[1]</sup>

At bo ud til Søerne er en gave. Forudsat at man er døv. Trafikstøjen er ganske enkelt ulidelig.

At bo ud til Søerne forudsætter desuden et ualmindelig godt helbred, da partikelforureningen langt overskrider de - af EU - fastsatte grænseværdier.

At bo ud til Søerne er som at bo ud til en motorvej, med alt hvad dertil hører af konstante gener, rystelser og støjrelateret stress. Det er ikke muligt at lufte ud i lejlighederne da forureningen lægger sig som et lag over alt og støjen umuliggør åbne vinduer.

Det er NU der må skrides ind overfor den massive trafik der kører langs Østersø- og Nørresøgade.

NU! Vi dør slet og ret af støj- og luftforurening.

**Høring:**

[Støjhandlingsplan](#) <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2076>

**Links:**

[1] <mailto:i@iselin.dk>

[2] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/st-jhandlingsplan>



Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Støjhandlingsplan](#) > [Svar](#) > Høringssvar: Lilo Breum > Høringssvar: Lilo Breum

---

## Høringssvar: Lilo Breum

**Navn:**

Lilo Breum

**Postnr:**

1070

**By:**

København

**Adresse:**

Vingårdstræde 21

**Email:** [lilo-ib@webspeed.dk](mailto:lilo-ib@webspeed.dk) <sup>[1]</sup>

Er den nye støjhandlingsplan gældende fra d.d. Miljø ministeren oplyser her til morgen på "LORRY" at han med acc. fra Københavns Overborgmester påtænker at omlægge skraldeafhentning aflevering og afhentning af gods-varer m.m. fra store lastbiler fra dag til nattimer. Hvis disse planer realiseres, er en støjhandlingsplan jo helt til grin.

**Høring:**

[Støjhandlingsplan](#) <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2071>

**Links:**

[1] <mailto:lilo-ib@webspeed.dk>

[2] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/st-jhandlingsplan>

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Støjhandlingsplan](#) > [Svar](#) > Høringssvar: Lilo Breum > Høringssvar: Lilo Breum

---

## Høringssvar: Lilo Breum

**Navn:**

Lilo Breum

**Postnr:**

1070

**By:**

København

**Adresse:**

Vingårdstræde 21,2

**Email:** [lilo-ib@webspeed.dk](mailto:lilo-ib@webspeed.dk) <sup>[1]</sup>

Efter 2 års gravearbejde på strækningen Gl.mønt-Kr.Bernikovsg.-Bremerholm er vejbanen af flere gange astfalteret og fremstår nu som meget ujævn, og lappet. Belægningen bevirker at vejstøjen er helt uudholdelig for de mange beboere på strækningen. Trafikken på strækningen er steget betydelig, efter påbegyndelse af gravearbejderne på Kgs.Nytorv. Ønske: en cykelsti på strækningen.

**Høring:**

[Støjhandlingsplan](#) <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2241>

**Links:**

[1] <mailto:lilo-ib@webspeed.dk>

[2] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/st-jhandlingsplan>

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Støjhandlingsplan](#) > [Svar](#) > Høringssvar: Per Nielsen > Høringssvar: Per Nielsen

---

## Høringssvar: Per Nielsen

**Navn:**

Per Nielsen

**Postnr:**

2450

**By:**

København

**Adresse:**

Sydhavnsgade 4, 1tv

**Email:** [ghspen@ofir.dk](mailto:ghspen@ofir.dk) <sup>[1]</sup>

Til støjhandlingsplan.

Man har tidligere talt om, at man ville bruge støjreducerende asfalt på flere veje. Her bør man kigge på Sydhavnsgade. Det må være en af Københavns mest trafikerede veje.

Ligeledes ville et tilskud til støjreducerend vinduer være et mægtig initiativ.

Os der bor i Sydhavnsgade er voldsomt støjplagede af trafik. Man kan nok ikke regne med trafikomlægning i den nære fremtid.

**Høring:**

[Støjhandlingsplan](#) <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2061>

**Links:**

[1] <mailto:ghspen@ofir.dk>

[2] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/st-jhandlingsplan>

Ulrik Danneskiold-Samsøe



Københavns Kommune  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Center for Miljø

Soldalen 12  
2100 København Ø  
Danmark

Telefon: 39 29 61 30  
Mobil: 31 37 61 30

[ulrik@danneskiold-samsøe.dk](mailto:ulrik@danneskiold-samsøe.dk)

Dato: 28. november 2010

## Høringsvar på

### Forslag til Støjhandlingsplan 2013 for Københavns Kommune efter støjbekendtgørelsen 2010

#### Introduktion

Jeg skal herved fremsende høringssvar til ovennævnte plan. Synspunkterne er helt mine egne og skal ikke henføres til nuværende og – især - forhenværende medlemskaber og ejerskaber af organisationer og virksomheder inden for fagområdet.

#### Bemærkninger til forslaget

Ud fra de forudsætninger som Københavns Kommune har haft i retning af internationale og nationale direktiver for kortlægning og igangsættelse af initiativer for dæmpning af støj i byen er det foreliggende forslag et flot stykke arbejde. Ud fra de givne forudsætninger kan man dårligt erklære sig uenig med dets udformning.

Men det er netop forudsætningerne, der er problemet. Nemlig at støjen fra et køretøj er en given ting, som man bare må leve med. En forudsætning som man efter min opfattelse ikke bør acceptere.

#### Forureneren betaler princippet

I Danmark har vi siden vedtagelsen af Miljøbeskyttelsesloven i 1972 knæsat princippet om, at forureneren betaler. De forureningsramte skal i videst mulig udstrækning holdes skadesløse.

Det princip lever Københavns Kommunes forslag ikke op til. Hvis det skulle følges, var det støjen fra selve køretøjerne, som skulle dæmpes. Og køretøjsejerne som skulle afholde alle udgifterne dermed. Københavns Kommunes forslag er drejet 180°. Her er det "ofrene", som selv skal afholde omkostningerne til beskyttelse.

Ofrene er i denne sammenhæng Københavns Kommunes skatteydere og beboere, som er ramt af trafikstøj. De skal betale enten indirekte over skattebilletten til støjdæmpning af veje – taget i vid betydning - eller direkte til afskærmning eller facadeisolering af boligerne.

Skurken er bilindustrien, der ikke har gjort nok for at støjdampe bilerne. Det samme gælder disses underleverandører, eksempelvis dækproducenterne. Først i de senere år er der – kraftigt tilskyndet af EU-forskningspenge - kommet gang i dækproducenternes udviklingsarbejde. Førhen skete der ingenting.

### **Eksempler på støjdemping af trafikmidler ved kilden**

Hvis viljen er der, kan det godt lade sig gøre at dæmpe støjen fra kilderne. Til illustration her blot tre kendte eksempler fra den Københavnske hverdag:

1. Hyrevogne skal slukke motorern, når de holder stille. En foranstaltning, som Københavns Kommune indførte for en række år siden. Til start var der de sædvanlige protester. I tager alle det for en selvfølgelig ting.
2. For ikke så mange år siden blev alle fly ved gaten i Københavns Lufthavn elforsynet fra egen generator med tilhørende jetmotor, som er monteret i flyets hale. Det gav naturligvis larm i lufthavnsområdet og dets omgivelser. Dette problem ophørte brat, da Københavns Lufthavn stillede krav om elforsyning af holdende fly fra elnettet og samtidig leverede den nødvendige infrastruktur. Flyselskaber måtte da montere el-stik i flyene.
3. Den nye fjerde generation S-tog er et tredje eksempel. DSB stillede som kunde støjkrav til leverandøren ALSTOM/Siemens i konsortium. Det blev gjort, før konstruktionsarbejdet blev påbegyndt. Herved kunne der udvikles en ganske lang række konstruktive detaljer, som samlet har medført, at de Københavnske S-tog hører til Europas mest støjsvage nærtrafiktog. Yderligere har DSB S-tog installeret et overvågningsanlæg, som i trafikken overvåger kvalitetstilstanden af alle hjulene. Herved kan "dårlige" hjul holdes under skarp kontrol, og blive repareret så tidligt som muligt.

### **Hvad kan Københavns Kommune gøre?**

Selvom initiativet til dæmpning af støjen fra kilderne ligger på nationalt plan – eller mere korrekt – på fælles europæisk plan, så er der dog eksempler på, at det er muligt at gøre noget. Neden for er nævnt en række, som Københavns Kommune eventuelt kunne tage initiativ til:

- Københavns Kommune kan gøre det dyrt for støjende køretøjer at passere en eventuelt kommende betalingsring. Der ved bliver der et incitament for bilisterne til at passere betalingsringen med støjsvage køretøjer. Eventuelt kan støjniveau indgå i "miljøpakke", som bilisterne kan stræbe til at leve opefter.
- For at belønne støjsvage køretøjer kan Københavns Kommune – over for landets miljømyndigheder – argumentere for at afgiften på ældre køretøjer, som ikke lever op til dagens maksimumkrav til støjniveau for nye køretøjer, forhøjes. Det vil nok give jyske protester, hvor støjproblemet er mindre og bilerne ældre. Hertil kan man sige, at forsikringsselskaber sagtens kan operere med stedafhængige bilforsikringspræmier. Så må staten også kunne operere med stedafhængige afgifter, hvor støjemission kunne være et eksempel på en sådan afgift.
- Københavns Kommune kan skærpe vigtigheden af lavt støjniveau til bybus-, renovations- og andre eksterne operatører ved fremtidige licitationer. Kommunen kan gøre lavt støjniveau til en vigtig parameter i udvælgelsesproceduren. Enhver med teknisk indsigt i støjdemping kan hurtigt konstatere, at det er muligt dæmpe støjen fra bybusser mere, end det er tilfældet i dag.

- Miljømyndighederne kan give eksisterende bilejere et økonomisk incitament til at skifte de nuværende dæk ud med støjsvage dæk. Hvis denne foranstaltning blev sat i værk, ville det skærpe dækproducenternes appetit på udvikling af støjsvage dæk. Herved ville Københavns Kommune kunne spare støjdæmpende vejbelægning på en række strækninger.
- Københavns Kommune kan skærpe kontrolindsatsen over for køretøjer – og kørsel – som helt åbenlyst bevidst støjer for meget. Det klassiske eksempel er motorcykler, hvoraf en væsentlig del i dag kører med ulovlige lydpotter. Til illustration kan man blot lytte til forskellen i støjniveauet fra en ”typisk” motorcykel og fra en Politimotorcykel, hvor sidstnævnte lever op til kravet om maksimalt støjniveau. Også knallerter er et klart støjmæssigt problem, som der kunne gøres mere ved.

#### **Afsluttende bemærkninger**

Jeg godt klar over, at mine oven for fremsatte synspunkter kan synes noget ”skæve” og måske ikke forholder sig tilstrækkeligt konkret til det fremsatte høringsforslag. Men høringer har man netop for at høre borgernes mere ”utraditionelle” synspunkter. Ellers kunne man lige så godt springe høringsarbejdet over.

Venlig hilsen

Ulrik Danneskiold-Samsøe

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Støjhandlingsplan](#) > [Svar](#) > Høringssvar: Elisabeth Holm Hansen > Høringssvar: Elisabeth Holm Hansen

---

## Høringssvar: Elisabeth Holm Hansen

**Navn:**

Elisabeth Holm Hansen

**Postnr:**

2700

**By:**

Brønshøj

**Adresse:**

Marbjergvej 21, 2.tv.

**Email:** [elisaholmhansen@gmail.com](mailto:elisaholmhansen@gmail.com) <sup>[1]</sup>

Det at bo på en så befærdet vej som Marbjergvej betyder, at vi året igennem har svært ved at sove for åbne vinduer. Omkring klokken 4 starter den tunge trafik på vejen, der forstyrrer hele familiens nattesøvn og så skal vinduerne lukkes. Der køres derudover meget stærkt på både Islevhusvej og Marbjergvej, med støj til følge, og de trafikovervågningskameraer der for et års tid siden blev stillet op har tilsyneladende ikke haft nogen effekt på farten. Det er så kun den støjforurenende del af det. Begge vore børn har sovet ude i barnevogn i de første år, og det er da skræmmende at tænke på, hvor mange skadelige partikler de har indåndet i den tid. Man kan så sige, at det er et af vilkårene ved at bo i en storby som København, men det må da kunne gøres bedre i en kommune, der ønsker at "tilbyde et af verdens reneste og sundeste storbymiljøer" - det være sig både mht. støj - og anden form for forurening.

**Høring:**

[Støjhandlingsplan](#) <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2269>

**Links:**

[1] <mailto:elisaholmhansen@gmail.com>

[2] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/st-jhandlingsplan>

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Støjhandlingsplan](#) > [Svar](#) > Høringssvar: mogens thorning > Høringssvar: mogens thorning

---

## Høringssvar: mogens thorning

**Navn:**

mogens thorning

**Postnr:**

2700

**By:**

brønshøj

**Adresse:**

marbjergvej 16

**Email:** [mtthorning@hotmail.com](mailto:mtthorning@hotmail.com) <sup>[1]</sup>

Marbjergvej, der tidligere var en jævn stille villavej i husum, har desværre udviklet sig til en meget benyttet gennemkørselsvej.

Særlig stor er trafikken i myldretiderne, morgen (ca. kl. 7,30 - 9,00) og aften (ca. kl. 15,30 - 17,00).

Oftentimes er der kø fra den ene ende til den anden i begge retninger.

foruden motorstøj - som er den største støjforurener - er vi plaget af en masse bilos, samt støj fra spillende bilradioer, som "drøner" for åbne vinduer.

Endvidere har vi konstateret en stigende trafik af tunge lastbiler.

I begge ender af Marbjergvej er der lyskurv, hvilket appellerer uansvarlige trafikanter til at overskride de 50 km. i timen for at kunne nå at "komme over" for grønt i den anden ende. Hastigheder på 60 - 70 km i timen forekommer ofte i dagens løb.

Da adskillige børn dagligt færdes på Marbjergvej til og fra skole/ institution, er der yderligere grund til hurtigt at få gjort noget ved trafik - og støjforholdene.

Og hvad kan der så gøres?

Her er nogle konkrete forslag:

- 1) 2 - 3 vejbumper etableres
- 2) etablering af små heller i vejsiden
- 3) etablering af fartgrænse på 40 km.

Mogens Thorning

**Høring:**

[Støjhandlingsplan](#) <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://blivhoert.kk.dk/svar/2294>

**Links:**

[1] <mailto:mtthorning@hotmail.com>

[2] <http://blivhoert.kk.dk/hoering/st-jhandlingsplan>



Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Støjhandlingsplan](#) > [Svar](#) > Høringssvar: Nicholas Egelund jensen > Høringssvar: Nicholas Egelund jensen

---

## Høringssvar: Nicholas Egelund jensen

**Navn:**

Nicholas Egelund jensen

**Postnr:**

2700

**By:**

Brønshøj

**Adresse:**

Marbjergvej 21

**Email:** [nissenicholas@hotmail.com](mailto:nissenicholas@hotmail.com) <sup>[1]</sup>

Selvom Marbjergvej er et forholdsvis lille stykke vej i Københavns kommune så er det en af de mest støj forurenende veje hvis decibel ligger langt over den tilladte. Vejen bliver brugt som hurtig-gennemkørsel til Mørkhøjvej samt motervejen længere fremme og det mærkes tydeligt af os som bor her. Hvis der ikke er kø fra den ene ende af vejen til den anden ende - ja så drøner bilisterne afsted med 70 km i timen for at nå de grønne lys i den anden ende af vejen!

Vi kan ikke føre en samtale i haven.

Vi kan ikke sove med åbne vinduer.

Vores barn bliver forgiftet af at ligge i barnevognen i haven.

Vores hus slår revner pga den tunge trafik.

Vi er frustrerede over den massive konstante støj og partikel forurening vi er udsat for døgnet rundt.

Med andre ord - så hjælp os med at gøre dette til et roligere, renere og mere sikkert sted at bo.

**Høring:**

[Støjhandlingsplan](#) <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://blivhoert.kk.dk/svar/2306>

**Links:**

[1] <mailto:nissenicholas@hotmail.com>

[2] <http://blivhoert.kk.dk/hoering/st-jhandlingsplan>

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Støjhandlingsplan](#) > [Svar](#) > Høringssvar: Ivan Gershardt > Høringssvar: Ivan Gershardt

---

## Høringssvar: Ivan Gershardt

**Navn:**

Ivan Gershardt

**Postnr:**

2700

**By:**

Brønshøj

**Adresse:**

Marbjergvej

**Email:** [ivan.kaff.ger@hotmail.com](mailto:ivan.kaff.ger@hotmail.com) <sup>[1]</sup>

Med bopæl på hjørnet at Marbjergvej og Islevhusvej bliver man konstant mindet om den øgede trafik i København. Det er næsten umuligt at have døre og vinduer åbne, ikke kun på grund af støjen, men også pga. forureningen, da der i 4-5 timer dagligt, konstant holder ventende biler, der skal videre til motorvejene. Rystelserne fra de tunge køretøjer, har gjort og gør stadig, at huset er udsat for store belastninger, hvilket bevirker at nogle vægge "revner"

**Høring:**

[Støjhandlingsplan](#) <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://blivhoert.kk.dk/svar/2302>

**Links:**

[1] <mailto:ivan.kaff.ger@hotmail.com>

[2] <http://blivhoert.kk.dk/hoering/st-jhandlingsplan>

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Støjhandlingsplan](#) > [Svar](#) > Høringssvar: Helen Kjestrup Jensen > Høringssvar: Helen Kjestrup Jensen

---

## Høringssvar: Helen Kjestrup Jensen

**Navn:**

Helen Kjestrup Jensen

**Postnr:**

2700

**By:**

Brønshøj

**Adresse:**

Marbjergvej 21

**Email:** [helenkjestrup@hotmail.com](mailto:helenkjestrup@hotmail.com) <sup>[1]</sup>

Jeg har boet på Marbjergvej i 18 år og støjen er blevet værre og værre på de år. Det er nogen gange næsten utåleligt. Om sommeren er det især slemt når det er varmt og man gerne vil sove med åbne vinduer. Jeg har nogen gange oplevet at gulvet i min stue gyngede når jeg har siddet med terressedøren åben og der er kommet tunge køretøjer kørende forbi. Marbjergvej kan godt sammenlignes med en motorvej.

**Høring:**

[Støjhandlingsplan](#) <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://blivhoert.kk.dk/svar/2298>

**Links:**

[1] <mailto:helenkjestrup@hotmail.com>

[2] <http://blivhoert.kk.dk/hoering/st-jhandlingsplan>

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Støjhandlingsplan](#) > [Svar](#) > Høringssvar: Tina Kaffka Gershardt > Høringssvar: Tina Kaffka Gershardt

---

## Høringssvar: Tina Kaffka Gershardt

**Navn:**

Tina Kaffka Gershardt

**Postnr:**

2700

**By:**

Brønshøj

**Adresse:**

Marbjergvej

**Email:** [tina.ger@ci.kk.dk](mailto:tina.ger@ci.kk.dk) <sup>[1]</sup>

Marbjergvej = Motorvej

Vores familie har været bosat på Marbjergvej i 27 år, og trafikken er steget voldsomt. Det er umuligt at komme til og fra sin parkeringsplads om morgen mellem 7:30- 9:00 samt om eftermiddagen fra 16:00-17:30 ca. pga. en lang stang metal, der bare holder og venter for at komme videre ad div. indfaldsveje. Støjen fra trafikken gør det umuligt at have vinduer og døre åbne, da man så ikke kan føre samtale indendørs. Når trafikken så holder ved lyskrydset, og skal starter, venter man automatisk med at starte eller svare i en samtale. Vi har nu bestilt specielt støjdæmpende døre og vinduer i bolig- foreningen, for at dæmpe noget af støjen.

Men støjgenerne stopper ikke der, vi har så mange rystelser i ejendommen, at der skal fuges i hjørner da vægge "slår revner",

Det sundhedsmæssige holder absolut ikke, med intentionen - københavn en ren by.

**Høring:**

[Støjhandlingsplan](#) <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2213>

**Links:**

[1] <mailto:tina.ger@ci.kk.dk>

[2] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/st-jhandlingsplan>

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Støjhandlingsplan](#) > [Svar](#) > Høringssvar: Jacob Rosenberg > Høringssvar: Jacob Rosenberg

---

## Høringssvar: Jacob Rosenberg

**Navn:**

Jacob Rosenberg

**Postnr:**

2700

**By:**

Brønshøj

**Adresse:**

Marbjergvej 15

**Email:** [jros@mailme.dk](mailto:jros@mailme.dk) <sup>[1]</sup>

Marbjergvej er en relativ kort stump vej i Husum, men den benyttes meget af gennemkørende trafik mellem Rødovre og Herlev/Gladsaxe.

I myldretiden går trafikken langsomt og der er ingen støjgener. Dette fik også et betydeligt løft da der blev lagt støj-reducerende belægning for ca. 3 år siden.

Men det ændrer ikke ved de støjgener vi har på andre tidspunkter af dagen, hvor trafikken tillader at man kan ræse igennem, for kan jo være at man lige kan nå over for grønt i den anden ende af vejen.

Motorcykler og det der vel bedst kan betegnes som "røde" bilister udgør en stor støjgene og ikke bare for beboerne ud til selve Marbjergvej. Larmen høres også tydeligt på sidevejene.

Mit forslag er derfor at der etableres 2 bump på Marbjergvej. Der er ingen offentlig transport der vil blive generet af dette. Det er ikke nok at anlægge chikaner som man har gjort på Islevhusvej lige ved siden af. Vi kan tydeligt høre hvordan de røde bilister blot ser disse chikaner som ekstra krydderi på deres racerkørelse. Bump får alle køretøjer uanset typen til at sætte hastigheden ned.

Og lad nu venligst være med at bruge den uetlige ambulancetur gennem Marbjergvej som undskyldning. 2 bump vil ikke kræve mere end 10 sekunders ekstra kørsel for en ambulance.

**Høring:**

[Støjhandlingsplan](#) <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2125>

**Links:**

[1] <mailto:jros@mailme.dk>

[2] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/st-jhandlingsplan>

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Støjhandlingsplan](#) > [Svar](#) > Høringssvar: Mette Liisberg Andersen > Høringssvar: Mette Liisberg Andersen

---

## Høringssvar: Mette Liisberg Andersen

**Navn:**

Mette Liisberg Andersen

**Postnr:**

2700

**By:**

Brønshøj

**Adresse:**

Marbjergvej 21 st th

**Email:** [mettex@hotmail.com](mailto:mettex@hotmail.com) <sup>[1]</sup>

MARBJERGVEJ - HUSUMS MOTORVEJ - her bor vi!

Vi leger i haven og Asta på 2 år holder sig pludselig for ørerne og skriger højt af skræk - endnu en motorcykel accelerer kraftigt og drøner afsted som var det en motorvej.

Vi er kraftigt generet af den konstante trafik støj hvor det om dagen ikke er muligt at føre en normal samtale ude i haven og om natten hvor vi på en varm sommernat ikke kan åbne vinduerne pga. af støjen. For ikke at tænke på alt den luft forurening vi indånder hver eneste dag. I nærområdet er en skole, fritidshjem og flere institutioner og deraf naturligvis mange børn. Burde vi ikke også tænke på dem – både hvad angår sikkerhed og forurening?! Ikke nok med trafikken er massiv, støjende og der køres langt over de tilladte 50 km i timen, så er trafikken så tung at den har forårsaget revner i vores husmur både udvendig og indvendig.

Husum er et dejligt område – men at bo på denne motorvej er frustrerende. Vi håber inderligt at der vil blive gjort noget ved trafikstøjen her på Marbjergvej, det kunne f.eks. være i form af støjdæmpende asfalt samt vej bump. Det ville være med til at forbedre mange beboeres livskvalitet og helbred. Skulle der imod min forventning blive prioriteret til anden side så må jeg anmode om at vi i det mindste får et nyt vejnavn – Motorbjergvej.

Tak.

**Høring:**

[Støjhandlingsplan](#) <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2085>

**Links:**

[1] <mailto:mettex@hotmail.com>

[2] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/st-jhandlingsplan>

Publiseret den *BLIV HØRT* | Københavns kommunes digitale høringsportal  
(<http://www.blivhoert.kk.dk>)

[Forside](#) > [Støjhandlingsplan](#) > [Svar](#) > Høringssvar: Jens Peter Hansen > Høringssvar: Jens Peter Hansen

---

## Høringssvar: Jens Peter Hansen

**Navn:**

Jens Peter Hansen

**Postnr:**

2700

**By:**

Brønshøj

**Adresse:**

Marbjergvej 20, Husum

**Email:** [schmidthansen@3mail.dk](mailto:schmidthansen@3mail.dk) <sup>[1]</sup>

**Øvrige kontakt- oplysninger:**

mobil 20411772

Vi bor i et område der hører ind under kommuneplanen fra 2009. Marbjergvej er plaget af kolosal trafik, især i morgen- og eftermiddagstimerne, hvor bilerne holder i kø fra den ene ende af Marbjergvej til den anden i begge retninger. Men også uden for myldertiden er Marbjergvej voldsomt trafikeret. Vi har fornemmelsen at Marbjergvej er blevet et alternativ til Motorring 3 uden støjvold. Vi føler os meget generet af støj, lugt fra bilerne, desuden er det meget svært at komme ud af vores indkørsel når vi skal på arbejde. Vi har begge meget hjemmearbejdsplads, men har svært ved at koncentrere os. Ofte må vi opholde os i den del af huset, der vender væk fra Marbjergvej bare for at få lidt ro. Vi bruger vores hus som støjdamper!!!

**Høring:**

[Støjhandlingsplan](#) <sup>[2]</sup>

---

**Destinations URL:** <http://www.blivhoert.kk.dk/svar/2080>

**Links:**

[1] <mailto:schmidthansen@3mail.dk>

[2] <http://www.blivhoert.kk.dk/hoering/st-jhandlingsplan>