

Handlingsplan for vejstøj 2018-2023

HØRINGSTYPE

Andet

OMRÅDE

Hele byen

TIDSPERIODE FOR HØRINGEN

1. march 2019 til 1. may 2019

INDSENDELSESFRIST FOR HØRINGSSVAR

1. may 2019

HØRINGEN ER LUKKET

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

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

Handlingsplan for Vejstøj 2018-2023 var i offentlig høring i foråret 2018 og blev sendt tilbage til forvaltningen efter behandling i Borgerrepræsentationen den 23. august 2018 med et ønske om, "at forvaltningen vender tilbage med en opdateret handlingsplan, der bruger nedsættelse af benzin og dieseltrafik som hovedredskabet til at nedbringe vejstøj." Handlingsplan for Vejstøj 2018-2023 er nu opdateret jævnfør Borgerrepræsentationens beslutning.

- [Se udkast til handlingsplan for vejstøj 2018-2023](#)
- [Se vejstøj på Københavnerkortet](#)
- [Link til Borgerrepræsentationens beslutning den 23. august 2018](#)

HØRINGSSVAR

ID	DATO	INSENDT AF	ORGANISATION	POSTNR	BY
51	30.04.2019	Janne Weston		2300	København S
50	01.05.2019	Lars Georg Jensen	Grundejerforeninge n Vanløse Ny Villakvartér	2720	Vanløse
49	01.05.2019	Niels Kaalund	Frederiksberg Kommune	2000	Frederiksberg
48	01.05.2019	Nørrebro Lokaludvalg	Nørrebro Lokaludvalg	2200	København N
47	01.05.2019	amager vest lokaludvalg		2300	københavn s

46	01.05.2019	Ole Damsgaard	Danmarks Naturfredningsforening, København	2100	København
45	01.05.2019	Vesterbro Lokaludvalg	Vesterbro Lokaludvalg	1758	København V
44	30.04.2019	Christoffer Skovmose		2300	Copenhagen
43	30.04.2019	Kgs. Enghave Lokaludvalg		2450	Kbh SV
42	30.04.2019	Hans-Henrik Tind Ohlsen		2100	København Ø
41	30.04.2019	Niels Kjølholt	Amager Øst Lokaludvalg	2300	København S
40	30.04.2019	Kristian Thorup		2200	KBH N
39	30.04.2019	Mikkel Dohm Andersen	Andelsboligforeningen Søbo	2100	København Ø
38	30.04.2019	Indre By Lokaludvalg	Indre By Lokaludvalg	1466	København K
37	30.04.2019	Christianshavns Lokaludvalg	Christianshavns Lokaludvalg	1466	København K
36	29.04.2019	Andelsboligforeningen Ellebo		2450	København SV
35	29.04.2019	Vanløse Lokaludvalg		2720	Vanløse
34	29.04.2019	Brønshøj-Husum Lokaludvalg	Brønshøj-Husum Lokaludvalg	2700	Brønshøj
33	29.04.2019	Jan Hertel		2500	Valby
32	29.04.2019	Karen Forsting		2500	Valby
31	29.04.2019	Alex Heick	Bispebjerg Lokaludvalg	2400	København NV
30	28.04.2019	Rodrigo Velázquez Bernabéu		2300	København S
29	28.04.2019	Ingolf Ibus	Trafikforeningen Webersgade	2100	København Ø
28	28.04.2019	Linda Udby		2500	Valby

27	27.04.2019	Thomas Skødt	A/B Valbyborg	2500	Valby
26	27.04.2019	Anders Drud		2200	KBH N
25	26.04.2019	Dennis Lange	FDM	2800	Kongens Lyngby
24	22.04.2019	Pia Jennings		2200	København N
23	20.04.2019	Rasmus Funk		2200	København N
22	18.04.2019	Christian Petersen		2200	KBH N
21	18.04.2019	Camilla Ottsen		2209	Kbh n
20	18.04.2019	Nicky Guerrero		2200	Kbh. N
19	18.04.2019	Karina Mogensen		2200	København N
18	18.04.2019	Anders Budtz-Jørgensen	Privat	2200	Copenhagen N
17	15.04.2019	Kirsten Stigsgaard-Larsen	Stigsgaard Copenhagen	2200	KBH N
16	14.04.2019	Nina Skov Halberstadt		2200	København N
15	12.04.2019	Københavns Politi		1567	København V
14	12.04.2019	Jan Danø		2200	København N
13	11.04.2019	Valby Lokaludvalg	Valby Lokaludvalg	2500	Valby
12	11.04.2019	Nete Jørgensen		2200	København
11	11.04.2019	Michael Penther		2100	København Ø
10	11.04.2019	Jytte Olsen		2200	København
9	11.04.2019	Vita Grzona		2200	København N
8	11.04.2019	Hans-Henrik Storskov		2200	Kbh. N
7	11.04.2019	Morten Nielsen		2200	København N
6	11.04.2019	Helle larsen		2200	København n

5	11.04.2019	Pia Weise Pedersen	Københavns Ældreråd	2200	København N
4	19.03.2019	Camilla Engelhardt Kirkegaard		2100	København Ø
3	18.03.2019	Britt Boesen	Privat	2400	Kbh NV
2	13.03.2019	Metroselskabet I/S	Metroselskabet I/S	2300	København S
1	07.03.2019	Niels Kongshaug	selvstændig + formand for foreningen Grønne Facader	1264	København

Svar til: Hearing 48290 af: Janne Weston

APPLICATION DATE

30. april 2019

SVARNUMMER

51

INDSENDT AF

Janne Weston

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Amager Strandvej 122

HØRINGSSVAR

Hej

Jeg vil gerne vide hvad der ligger af konkrete planer for at reducere især den tunge trafik på Amager Strandvej. Vi bor i et nybygget hus i nr. 122, og udenfor myldretid og med lukkede Velfac døre, overstiger larmen fra vejen den tilladte grænseværdi i følge den ingeniørrapport vi har fået lavet. Vi er derfor i en situation, hvor vi er nødt til at flytte fra vores drømmelejlighed som vi har ventet på i 3 år, hvis det ikke er planlagt en ændring af støjen.

Svar til: Hearing 48290 af: Lars Georg Jensen

APPLICATION DATE

1. may 2019

SVARNUMMER

50

INDSENDT AF

Lars Georg Jensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Grundejerforeningen Vanløse Ny Villakvartér

BY

Vanløse

POSTNR.

2720

ADRESSE

Tudskærvej 32

HØRINGSSVAR

Vedhæftet er høringssvar fra Grundejerforeningen Vanløse Ny Villakvartér. Det er på høje tid, at der bliver gjort en indsats for at nedsætte støjforureningen, luftforureningen og manglen på trafiksikkerhed for fodgængere og andre svage trafikanter på en af Københavns mest trafikerede veje, Jyllingevej i Vanløse.

MATERIALE:

hoeringssvar_til_opdateret_stoejhandlingsplan_2018-2023.pdf



Høringssvar

G/F Vanløse NY Villakvartér

Vanløse, d. 30. april 2019

Høringssvar – opdateret udgave af Handlingsplan for vejstøj 2018-2023.

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

Grundejerforeningens medlemmer er 255 husstande, som er placeret rundt om et af Københavns mest trafikerede indfaldsveje: Jyllingevej i Vanløse, hvor 30-40.000 biler dagligt på en fire-sporet vej skærer direkte igennem et 100 år gammel villakvarter.

Det er en situation, som man skal lede meget længe for at finde noget som helst andet sted i Københavns Kommune.

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

Igennem mange år har grundejerforeningen derfor ønsket at få nedbragt vejstøjen. Allerede i 2010 indsendte Grundejerforeningen høringssvar til det daværende udkast til Støjhandlingsplan 2013. Allerede dengang var der i planen forslag til, at hastigheden på Jyllingevej sættes ned til 50 km/t. Men der skete ingenting.

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

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

I den forbindelse vil vi komme med følgende uddybende kommentarer:

- 1) Det er afgørende, at forslaget om hastighedsnedsættelse på Jyllingevej prioriteres økonomisk, dvs. at der rent faktisk afsættes midler til at gennemføre det. Som nævnt fandtes Forslaget om hastighedsnedsættelse også i den foregående Støjhandlingsplan, men blev ikke gennemført i den første planperiode, da der ikke blev afsat penge til formålet. I mellemtiden er trafikbelastningen



Høringssvar

G/F Vanløse NY Villakvartér

og dermed støjen og forureningen øget mærkbart. Denne gang bør projektet derfor gives prioritet.

- 2) En hastighedsnedsættelse kan ikke stå alene, men bør suppleres af støjreducerende asfalt, en anden indretning af vejen og øget fartkontrol. Der er brug for en samlet indsats i form af tiltag, der understøtter hinanden. I dag overholdes den nuværende fartgrænse på 60 km/t ikke af mange bilister, specielt uden for myldretiden, bl.a. fordi indretningen af vejen ikke giver incitament til at køre med den påbudte hastighed. Politiet har stort set opgivet at lave fartkontroller på stedet.
- 3) En hastighedsnedsættelse på de 600 meter af Jyllingevej, der her er tale om, bør suppleres af en tilsvarende nedsættelse af hastigheden og ændring af vejforløbet på resterende del af Jyllingevej fra kommunegrænsen ved Damhusengen/Krogebjergparken til Rødovrevej. Der bør derfor indledes en dialog med Rødovre Kommune om at koordinere en hastighedsnedsættelse og ombygning af vejen.
- 4) Indretningen af Jyllingevej til en ny og lavere hastighed bør samtænkes med en løsning af trafiksikkerheden ved fodgængerovergangen ved Krogebjerg. Denne fodgængerovergang er i de senere år i stigende omfang blevet farlig for de krydsende fodgængere, dels p.g.a den generelle stigning i biltrafik på vejen, dels fordi der er betydeligt flere krydsende fodgængere end tidligere, fordi busrute 9A, der har stoppested ved fodgængerovergangen, er blevet en stor succes.

Handlingsplanen for Vejstøj 2018-2023 er kun noget værd, hvis man også prioriterer gennemførelsen af planens projekter i de årlige budgetforhandlinger. Jyllingevej har i de seneste 10 år været identificeret som et af byens mest udsatte steder, hvor der virkelig er brug for en indsats, men alligevel er intet sket. Derfor bør Jyllingevej prioriteres højt i såvel Støjhandlingsplan som budgetforhandlingerne for 2020!

På Grundejerforeningens vegne

Anne-Mette Høiriis

Formand

Svar til: Hearing 48290 af: Niels Kaalund

APPLICATION DATE

1. may 2019

SVARNUMMER

49

INDSENDT AF

Niels Kaalund

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Frederiksberg Kommune

BY

Frederiksberg

POSTNR.

2000

ADRESSE

Smallegade 1

HØRINGSSVAR

Jf. vedlagte dokumenter

MATERIALE:

hoering_kk_stoej_pdf.pdf

hoering_fk_mz.pdf

Frederiksberg Kommune

Københavns Kommune

Teknik- og Miljøforvaltningen

Byens Udvikling

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



1. maj 2019

Sagsbeh.: NKJ

J.nr.: 09.10.04-G01-1-18

Niels Kaalund Jensen (nije01)

Høring af Handlingsplan for vejstøj (2018-2023).

Frederiksberg Kommune har modtaget Københavns Kommunes Handlingsplan for vejstøj (2018-2023) i høring frem til 1. maj 2019. Frederiksberg Kommune skal i den sammenhæng anføre følgende bemærkninger:

Frederiksberg Kommune er generelt positivt indstillet overfor forslaget. Planen indeholder en række initiativer, som vurderes også at have positiv virkning for reduktionen af vejstøjen på Frederiksberg – især initiativerne i forhold til udviklingen af den grønne og bæredygtige mobilitet og dermed en reduktion i benzin- og dieseltrafikken - f.eks. emissionsfrie bybusser, eldrevne taxaer, større udbredelse af delebiler, grøn varelevering, signaloptimering, udbygning af cykelstinet med supercykelstier samt brugen af støjsvag asfalt og støjsvage dæk i kommunale køretøjer. Mange af initiativerne er sammenfaldende med Frederiksberg Kommunens Støjhandlingsplan 2018-2023 (vejstøj), vedtaget af Kommunalbestyrelsen 28. januar 2019, som kan ses på Frederiksberg Kommunens hjemmeside www.frederiksberg.dk

Frederiksberg Kommune har følgende specifikke bemærkninger til Københavns Kommunes handlingsplan for vej (2018-2023), jf. særligt Temaet - støj fra biler, forslagets side 11;

Etablering af miljøzone

Frederiksberg Kommune har i forbindelse med lovforslaget, primo 2019, om udvidelse af miljøzonen med skærpede krav til lastbiler og busser samt varebiler afgivet høringssvar. For så vidt bemærkninger til lovforslaget skal henvises til vedlagte afgivne høringssvar – tiltrådt af Kommunens By- og Miljøudvalg 28. januar 2019. En udvidelse af miljøzonen forventes som sideeffekt – udover en reduktion i luftforureningen – også at give en støj-mæssig gevinst – i form af fremme af nyere og mindre støjende køretøjer. Frederiksberg Kommune er generelt positivt indstillet overfor en udvidelse af miljøzonen, jf. høringssvar.

Forsøg med roadpricing

Københavns Kommune anfører, at man ønsker at gennemføre et forsøg med roadpricing i storskala-forsøg, i et formelt samarbejde mellem kommuner, region og staten. I samarbejdet indgår analyser, modelberegninger samt afklaring af teknologiske muligheder for herved at danne et beslutningsgrundlag for at gennemføre forsøget.

Vej, Park og Miljø

Frederiksberg Rådhus

2000 Frederiksberg

www.frederiksberg.dk

Telefon: 38212121

E-mail: nije01@frederiksberg.dk

Telefontid

Mandag-Torsdag: 10-14

Fredag: 10-13

Selvbetjening

www.frederiksberg.dk

Personlig henvendelse

Kun efter aftale

Frederiksberg Kommune skal anføre, at kommunen ikke på nuværende tidspunkt har taget politisk stilling til et forsøg med "roadpricing". Kommunen ønsker derfor, såfremt Københavns Kommune går videre med forsøget, at drøfte form og indhold nærmere, med henblik på politisk stillingstagen.

Forhøjelse/miljødifferetiering af beboerlicenser og parkeringstakster

Det anføres at Københavns Kommune ønsker at benytte muligheden for, at nul- og lavemissionsbiler fritages for almindelig timebetaling, således at støjsvage køretøjer fremmes, således som bekendtgørelse om parkering på offentlig, §7, giver mulighed for. Ligeledes overvejes timetakster og beboerlicenser hævet markant, med henblik på at beboere og besøgende enten fravælger biler – eller skifter til en grønne transportform.

Frederiksberg Kommune skal gøre opmærksom på, at en markant ændring af taksterne for parkering i København, kan have betydelig negativ trafik- og parkeringsmæssig betydning for Frederiksberg. Såfremt Københavns Kommune påtænker dette, ønsker Frederiksberg Kommune, at de trafik- og parkeringsmæssige konsekvenser for Frederiksberg nærmere belyses og drøftes.

Miljøforskrift varelevering

Frederiksberg Kommune har desuden noteret sig, at man påtænker (jf. f.eks. forslagets side 21) at udarbejde en lokal miljøforskrift om støjsvag varelevering i ydertimerne og at denne skal omfatte hele byen. Frederiksberg Kommune skal her nævne, at Kommunen tidligere har været i dialog med Miljøstyrelsen om en sådan forskrift. Miljøstyrelsen oplyste på daværende tidspunkt, at en sådan forskrift juridisk alene vil være gældende på virksomhedens område. Da varelevering ofte sker i det offentlige gaderum vil værdien af en sådan forskrift, efter Frederiksberg Kommunens vurdering, være støjmæssig beskeden.

Venlig hilsen

Jan Bøge Sørensen
Vej-, Park- og Miljøchef

/

Niels Kaalund Jensen
Civilingeniør/Miljøkonsulent

Frederiksberg Kommune

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



Miljø- og Fødevareministeriet
Slotsholmen 2
1216 København K
mfvm@mfvm.dk

29. januar 2019
Sagsbeh.: NKJ

J.nr.: 09.10.04-G01-1-18
Niels Kaalund Jensen (nije01)

Høring af ændring af miljøbeskyttelsesloven – skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler (MFVM, j. nr. 2018-14863).

Frederiksberg Kommune har modtaget "Høring over udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler" med høringsfrist til den 28. januar 2019. Frederiksberg Kommune skal i den sammenhæng anføre følgende bemærkninger:

Frederiksberg Kommune er generelt positivt indstillet overfor forslaget. Frederiksberg Kommune udpegede i 2008 sammen med Københavns Kommune den første miljøzone i Danmark. De af Staten fastsatte krav i zonen er ikke blevet ændret/skærpet siden 2010. Værdien af den nuværende zonen – hvor op til 13 år gamle tunge dieselskøretøjer kan køre uden krav – er således miljømæssigt stærkt begrænset. Der er derfor behov for at revitalisere miljøzonen med skærpede krav især overfor den sundhedsskadelige partikelforurening.

Forslagets ambitionsniveau – skærpelse af normer og krav til varebiler
Forslaget omfatter en gradvis skærpelse af kravene i zonen, således at køretøjerne i zonen efterhånden skal leve op til mindst Euronorm 6 eller have godkendt partikelfilter. Kommunen finder det positivt, at lovforslaget gradvis skærper kravene til køretøjerne i zonen og nu også omfatter varebiler. Det er dog kommunens opfattelse, at forslaget på varebilsområdet, med fordel kunne være mere ambitiøst. Forslaget, i sin nuværende form, betyder at op til 13-15 år gamle varebiler med Euronorm 4 vil kunne køre lovligt i zonen helt frem til 2022. For varebiler sker der et betydeligt fald i partikeludslippet ved overgangen fra Euronorm 4 til 5, hvorfor man efter kommunens opfattelse, med fordel kunne overveje om indfasningen af Euronorm 5 varebiler kunne ske hurtigere.

Personbiler bør medtages miljøzoneordningen

Det fremgår af bemærkninger til lovforslaget, at trafikens bidrag til partikelforureningen fordeler sig således; Den tunge trafik står for ca. 12 %, dieseldrevne varebiler for ca. 30 % og personbiler ca. 58 %. Beregninger i tilknytning til lovforslaget fra DCE (Nationalt Center for Energi og Miljø) viser, at såfremt forslaget også omfattede krav til personbiler - f.eks. til og med Euronorm 4 - vil reduktionen af partikelforureningen fra trafikken være større end det nuværende forslags 25 % - anslået af DCE til knap 60 %. Et forslag om personbiler vil berøre flere køretøjer - anslået af COWI til ca. 20.000 personbiler.

Vej, Park og Miljø
Frederiksberg Rådhus
2000 Frederiksberg
www.frederiksberg.dk

Telefon: 38212121
E-mail: nije01@frederiksberg.dk

Telefontid
Mandag-Torsdag: 10-14
Fredag: 10-13

Selvbetjening
www.frederiksberg.dk

Personlig henvendelse
Kun efter aftale

Det er derfor ud fra en samlet afvejning Frederiksberg Kommunes opfattelse, at forslaget med fordel kunne udvides til også at omfatte krav til personbiler. Frederiksberg Kommune skal derfor opfordre til, at der på baggrund af en nærmere teknisk, miljømæssigt og økonomisk analyse, udarbejdes et konkret forslag til miljøzone, der også omfatter krav til personbiler.

Koblingen til fremme af den "grønne transport"

Regeringen foreslog i efteråret 2018 med sit Klima- og Luftudspil 38 grønne initiativer til gavn for drivhusgasudledningen og luftkvaliteten. Forslagene omfatter blandt andet et forslag om stop for salg af nye benzin- og dieselbiler i 2030 og intentioner om op til 1 mio. elbiler i 2030. Erfaringen fra den nuværende miljøzone tilsiger, at skærpede krav i miljøzonen medfører en hurtigere udskiftning af køretøjer end normalt, og dermed fremmer nye køretøjer med mere moderne teknologier. Miljøzonens krav og tidshorizonten for implementeringen kunne derfor, efter Frederiksberg Kommunens opfattelse, med fordel samtænkes med overgangen til det "grønne transport" samfund – brug af fossilfrie elkøretøjer mv.

Samspil med øvrige luftforureningsindsatser

Luftforureningen i byerne består af en langt række kilder og er i høj grad også udefrakommende. Det er derfor, efter Frederiksberg Kommunens opfattelse vigtigt, at miljøzonen ikke står alene, men at bekæmpelse af luftforureningen omfatter en lang række øvrige initiativer. Af de 38 initiativer anført i Klima- og Luftudspillet har Frederiksberg Kommune særligt noteret sig følgende øvrige indsatser; Højere skrotningspræmier for ældre dieselkøretøjer, en indsats med ældre brændeovne med blandt andet skrotningspræmier, slut med NOx-snyd, fremme af grønne taxier og busser samt initiativer til fremme af det fossilfri transportsamfund. Frederiksberg Kommune forventer i 2019 at udarbejde en ny strategi til bekæmpelse af luftforurening. Det er her vigtigt, at staten ved implementeringen øvrige initiativer er opmærksom på, at fastsætte rammer, der giver kommunerne optimale muligheder for at fremme bekæmpelsen af luftforurening, også i den lokale planlægning.

Krav om åbne filtre på varebiler

Lovforslaget betyder at varebiler omfattes af miljøzonen. Varebilerne kan enten opfylde kravene via motornormen – euronormen – eller ved at påmontere et godkendt partikelfilter. Kommunen finder det her betænkeligt, at man for varebiler accepterer åben filter som godkendte filter. Åbne filter har lav effektivt – en rensningsgrad på 40-50 %, og virker slet ikke på de sundhedsskadelige ultrafine partikler. Kommunen er opmærksom på, at der er tekniske forhold, der kan nødvendiggøre brug af åbne filter, men finder generelt, at man bør overveje skærpede krav, hvor det er muligt.

Håndhævelse – udenlandske køretøjer

Håndhævelse af de nye skærpede forventes understøttes af et særskilt lovforslag om digital og automatiseret kontrol blandt andet via brug af DMR (Det digitale Mortorregister). Brug af obligatorisk miljøzonomærkat udgår hermed. Kommunen er overordnet positivt indstillet overfor en digitalisering og automatisering af kontrollen, men finder det betænkeligt at de udenlandske køretøjer nu helt undtages fra mærkning og registrering. Kontrollen og vanskeligheder med at opkræve bøder overfor udenlandske køretøjer, er allerede i den nuværende ordning mangelfuld, og risikere såfremt der ikke findes en effektiv kontrolordning, efter kommunens opfattelse, at blive yderligere forringet.

Økonomi – DUT

Det fremgår af lovforslagets bemærkninger, at kommunerne forventes at anvende ca. 15 mio.kr. til skiltning, informationskampagne etc. På mødet den 17. dec. 2018 oplyste ministeriet, at man ikke forventede at lovforslaget medførte compensation til kommunerne, da kommunerne – som en del af lovforslaget – "bare kunne melde sig ud af miljøzoneordningen". Forslaget var dermed frivilligt for kommunerne, og derfor ikke omfattet af de almindelige DUT-udligningsprincipper mellem Stat og Kommune. Frederiksberg Kommune finder det stærkt betænkeligt, at man med denne form for lovgivningsmæssigt "frivillighed" kan undgå de sædvanlige udligningsprincipper, og skal konkret forslå at miljøzoneordningen gøres obligatorisk for kommunerne, med tilhørende DUT-kompensation. Frederiksberg Kommune skal desuden pege på, at kommunen har en helt særligt beliggenhed – midt i Københavns Kommune – som reelt vil gøre det umuligt for kommunen at melde sig ud af miljøzoneordningen. Alene af den grund bør der ske compensation.

Frederiksberg Kommune står naturligvis til rådighed for en drøftelse af ovennævnte synspunkter.

Venlig hilsen

Jan Bøge Sørensen
Vej-, Park- og Miljøchef

/

Niels Kaalund Jensen
Civilingeniør/Miljøkonsulent

CC:
Kommuneres Landsforening (KL)
Københavns Kommune
Århus Kommune
Odense Kommune
Aalborg Kommune
Region Hovedstaden

Svar til: Hearing 48290 af: Nørrebro Lokaludvalg

APPLICATION DATE

1. may 2019

SVARNUMMER

48

INDSENDT AF

Nørrebro Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Nørrebro Lokaludvalg

BY

København N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Bragesgade 8b

HØRINGSSVAR

Nørrebro Lokaludvalgs undersøgelse om vejstøj kan femsendes, hvis der er interesse for at læse den.

MATERIALE:

hoeringssvar_fra_noerrebro_lokaludvalg_vedr._hoering_om_handlingsplan_for_vejstoej_2018-2023.pdf

1. maj 2019

Sagsnr.
2019-0118169

Dokumentnr.
2019-0118169-1

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

Nørrebro Lokaludvalg har en række ønsker til ændringer til Københavns Kommunes Handlingsplan for Vejstøj 2018-2023, som vi mener skal skærpes væsentligt, bl.a. efter de seneste oplysninger fra WHO.

En nylig undersøgelse omkring vejstøj udført af Nørrebro Lokaludvalg blandt 2.700 borgere på Nørrebro viser, at en stor del borgere føler sig generet af vejstøj¹. Dette kan give større risiko for en lang række sygdomme som for eksempel blodpropper, slagtilfælde, hjertekarsygdomme, diabetes og stress ifølge WHO². 38 % af de respondenter, der er generet af vejstøj, svarede desuden, at de har overvejet at flytte pga. støjbelastningen ved deres bolig. Lokaludvalget mener, at det er altafgørende, at denne belastning nedsættes.

Vi har følgende ønsker til ændringer til handlingsplanen:

1. Skraldebiler

Vi ønsker vi, at kommunen indfører støjsvage, eldrevne kommunale køretøjer. I en nylig undersøgelse hos 2.700 medlemmer af borgerpanelet under Nørrebro Lokaludvalg har en stor del borgere svaret, at de særligt oplever gener fra vejstøj fra kommunens skraldebiler. De har indtastet 'skraldebil' uopfordret, når de får muligheden for beskrive hvad der er særligt generende, hvilket styrker opfattelsen af, at dette er et stort problem. Det er særligt bekymrende, at støj fra skraldebiler forekommer om natten eller de tidlige morgentimer, og derfor forstyrrer borgernes søvn.

Denne vejstøj kan reduceres ved hurtig indførsel af kommunale

**Sekretariatet for Nørrebro
Lokaludvalg**

Bragesgade 8B
2200 København N

EAN nummer
5798009800275

¹ Nørrebro Lokaludvalgs borgerpanel. Undersøgelse omkring vejstøj. April 2019.

² Burden of disease from environmental noise – Quantification of healthy life years lost in Europe, WHO, EU JRC, 2011.

eldrevne skraldebiler, som i øvrigt også bidrager til reduktion af NOx-gasser, partikler og CO₂. Frederiksberg Kommune har allerede meget gode resultater med el-skraldebiler, som fx har dobbelt så lang levetid og giver bedre arbejdsmiljø end en tilsvarende dieselvogn.

På Frederiksberg bliver skraldebiler alle eldrevne i 2023³ [5]. Københavns Kommune bør hurtigst muligt gå samme vej.

2. Hurtigere introduktion af støjsvage dæk og adfærd

Nørrebro Lokaludvalg vil bede om at der indføres støjsvage dæk på alle kommunale køretøjer. Dækkene skal leve op til EU's fremtidige grænseværdier på pt. 72 dB (mærket med 2 lydbølger). Varelevering i ydertimerne skal udføres med støjsvage og certificerede køretøjer og materiel samt krav om uddannelse af chauffører i støjsvag adfærd, samt at der gives plads i Movias køreplaner til hensigtsmæssig kørsel (som også vil give bedre komfort i bussen).

3. Grøn mobilitet

Vi ønsker øget miljødifferentiering af beboerlicenser og parkeringstakster, prioritering af grønne transportformer, herunder cykelinfrastruktur (blandt andet gennem etablering af cykelstier ved at reducere vejarealet til biler og parkering).

Desuden mener vi, at antallet af biler i København skal nedbringes ved indførelse af *road pricing* og/eller trængselsring i København.

3. Nedsættelse af hastigheden på større veje.

Kommunens indsats 2013-2018 har nedsat hastigheden på mellemstore og store veje svarende til ca. 23 km vejstrækning samt udlægning af ca. 36 km støjreducerende asfalt. Vi ønsker, at hastighedsgrænser på 40 km/t skal indføres på alle veje og 30 km/t på egnede veje på Nørrebro.

4. Støjreducerende asfalt

Lokaludvalget ønsker indførelse af støjreducerende asfalt og meget gerne i større omfang. Kommunen planlægger at udlægge

³ Heidi Engelund: "Alle skraldebiler bliver eldrevne i 2023", Min By, 08.04.2019. minby.dk/2019/04/08/114272/alle-skraldebiler-bliver-eldrevne-i-2023

støjreducerende belægning på 20 km vejstrækning pr. år (i alt 100 km i planperioden), men vi ønsker at dette tal sættes højere. I forsøg med nye typer vejbelægning, herunder skybrudsprojekter, bør kommunen bruge støjreducerende vejbelægning. Vi anbefaler, at der bruges asfalt, der er både støjreducerende og samtidig kan forsinke regnvand. Se tidligere notat om drænasfalt.

5. Støjmålsætning bør følge WHO

Vi mener, at kommunens handlingsplan skal tage højde for, at Verdenssundhedsorganisationen, WHO, er kommet med konkrete anbefalinger til en ny støjgrænse, som er markant lavere end den nuværende danske grænse for vejstøj. Udsættes en bolig for støj over 53 decibel, så er det potentielt set sundhedsskadeligt at bo der, fastslår WHO.

I Danmark har den nuværende grænse for trafikstøj i boligområder været fastsat til 58 decibel. København bør have en målsætning om at sætte den ned til 53 decibel, så den følger WHO's anbefalinger. Dette bør der tages højde for i handlingsplanen.

Ovenstående tiltag mener vi vil være det bedste værktøj til at nedbringe støjen fra vores veje på Nørrebro.

Med venlig hilsen

Mogens Petersen

Formand for Nørrebro Lokaludvalg

Svar til: Hearing 48290 af: amager vest lokaludvalg

APPLICATION DATE

1. may 2019

SVARNUMMER

47

INDSENDT AF

amager vest lokaludvalg

BY

københavn s

POSTNR.

2300

ADRESSE

sundholmsvej 8

HØRINGSSVAR

høringssvar fra amager vest Lokaludvalg er vedlagt

MATERIALE:

hoeringssvar_vejstoej.pdf



KØBENHAVNS KOMMUNE

Økonomiforvaltningen

Sekretariatet for Amager Vest Lokaludvalg

TMF Byens Udvikling

8. april 2019

Sagsnr.

2019-0076919

Dokumentnr.

2019-0076919-6

Høringssvar vedr. handlingsplan for vejstøj

Som svar op høringen vedr. handlingsplan for vejstøj anbefaler Amager Vest Lokaludvalg, at Københavns Kommune tager følgende i betragtning:

Det er lokaludvalgets holdning, at den eneste reelle måde at reducere vejstøj på at reducere biltrafikken generelt.

Husk, at vejstøj er en stor belastning for de grønne områder

Lokaludvalget har med stor interesse læst støjkonturkortet og fundet, at Amager Vest faktisk er ret belastet af vejstøj. Men sammenligner man med opgørelsen over støjbelastede boligfacader sammenholdt med totalt antal boliger i de forskellige bydele, ser Amager Vest mindre belastet ud. I den forbindelse ønsker lokaludvalget at gøre opmærksom på, at vejstøjen belaster store grønne områder i Amager Vest. Og man bør huske på, at vejstøj ikke kun er en belastning for mennesker i boligområderne, men også for de dyrene og de mennesker, der bruger de grønne områder.

Brug lokalplanlægningen til reducere af vejstøj

Lokaludvalget er desuden optaget af, at man bør planlægge byggeri med afstand til vejen med plads til det grønne kantzoner, da byggeri tæt på vejen forværrer trafikstøjen. Desuden bør kommunen i højere grad sikre, at parkeringspladser til el-biler og el-cykler skal opprioriteres i lokalplanlægningen.

Arbejd for varelevering med ladcykel

Forvaltningen anbefaler, at varelevering i ydertimerne skal udføres med støjsvage og certificerede køretøjer og materiel samt krav om uddannelse af chauffører i støjsvag adfærd. Lokaludvalget vil gerne bakke op om det mål, men også tilføje et forslag om, at Københavns Kommune arbejder for, at mere varelevering generelt udføres med ladcykel.

Arbejd for regionale og statslige køretøjer med støjsvage dæk

Handlingsplanen sætter som mål, at der skal være støjsvage dæk til alle kommunale køretøjer. Her bør Københavns Kommune tilføje et mål om, at alle statslige og regionale køretøjer, der kører indenfor kommunegrænsen, også bør have støjsvage dæk.

Med venlig hilsen André Just Vedgren, Formand for Amager Vest Lokaludvalg

**Sekretariatet for Amager Vest
Lokaludvalg**

Sundholmsvej 8
2300 København S

EAN nummer
5798009800275

Svar til: Hearing 48290 af: Ole Damsgaard

APPLICATION DATE

1. may 2019

SVARNUMMER

46

INDSENDT AF

Ole Damsgaard

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Danmarks Naturfredningsforening, København

BY

København

POSTNR.

2100

ADRESSE

H.C. Lumbyes Gade 6

HØRINGSSVAR

Vejstøj er en væsentlig parameter i forhold til Københavns kvalitet som by og bymiljø. Derfor er det dybt beskæmmende, at 45% af samtlige boliger stadig har en støjbelasning, som ligger over miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58dB. Ydermere, at 22.800 boliger af disse endda er stærkt støjbelastet med en belastning i facadeniveau på mere end 68dB understreger alvoren af støjproblemet. Til trods for at vejstøjen er blevet mindre igennem de sidste 10 år, så er niveauet stadig alt for højt! se dokument

MATERIALE:

dn_bem_vejstoej.pdf

DN København

Formand: Ole Damsgaard, H.C. Lumbyes Gade 6, 2100 København Ø
Telefon: 50515880, koebenhavn@dn.dk:



Dato: 1. maj 2019

Til: Københavns Kommune
Hele Byen

Handlingsplan for vejstøj, 2018 - 2023

Vejstøj er en væsentlig parameter i forhold til Københavns kvalitet som by og bymiljø. Derfor er det dybt beskæmmende, at 45% af samtlige boliger stadig har en støjbeklædning, som ligger over miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58dB. Ydermere, at 22.800 boliger af disse endda er stærkt støjbelastet med en belastning i facadeniveau på mere end 68dB understreger alvoren af støjproblemet. Til trods for at vejstøjen er blevet mindre igennem de sidste 10 år, så er niveauet stadig alt for højt!

Sammenholder man vejstøjen med andre former for miljøbelastning, og mere specifikt med partikelforureningen, som også i væsentlig grad stammer fra bilerne, tegner der sig et billede af København som en usund by, hvor byens borgere lever kortere og har et forringet helbred i forhold til det de ellers kunne have haft, hvis byens transport blev afviklet på en mere hensigtsmæssig måde.

På den alvorlige baggrund er det derfor positivt, at Borgerrepræsentationen har besluttet at hovedredskabet til at bekæmpe vejstøj skal være reducere af benzin og dieseltrafikken i København. I handlingsplanen peges der på en række løsninger, som skal reducere trafikmængden, f.eks. ved at få flere til at cykle, bruge kollektiv trafik, køre i elbil eller bruge delebil. Der peges også på andre støjreducerende metoder såsom en generel hastighedsnedsættelse på de overordnede veje, støjreducerende asfalt og byfornyelse med støjisolering af støjramte boliger mv.

Der peges videre på løsningsmetoder, som kræver ændret lovgivning og nationale initiativer såsom roadpricing, udfasning af benzin og dieselmotorer og øget brug af miljøzoner. Der er for DN ikke tvivl om at disse sidstnævnte løsninger, vil være nødvendige for at opnå en markant bedring af det københavnske bymiljø.

Ud over de nævnte metoder kan tilføjes reducere af antallet af parkeringspladser i de centrale bydele og formindske af fremkommeligheden til og fra København som metoder, der også kan anvendes.

Videre undrer det, at en planlægning af byens udvikling, der ikke fremmer trafikbelastningen og lokalisering af stærkt trafik genererende funktioner i de centrale bydele slet ikke inddrages i overvejelserne.

Det er tværtimod DN opfattelse, at planlægningen af København gennem en meget høj udnyttelse af de byggemuligheder, der findes f.eks. i havnen og på centralt beliggende grunde i høj grad medvirker til at forværre støjproblemet og til, at de støjreducerende indsatser der allerede er gjort i regi af Handlingsplan for vejstøj 2013 - 2018 har fået mindre effekt end de ellers

ville have haft, fordi den samlede trafikmængde i Københavns kommune i samme periode er vokset med 2 – 3% om året.

DN har ved gentagne tilfælde indsendt bemærkninger ved høringer af lokalplaner for større projekter om, at de trafik og støjmessige konsekvenser ikke behandles i lokalplanen og dermed ikke indgår i beslutningsgrundlaget for gennemførelsen af selv meget store projekter.

Ydermere er der bygget nye boliger i områder, hvor støjbelastningen i facadeniveau er mere end 68dB. Dette burde ikke foregå i en moderne storby!

Ud over støjbelastningen af den enkelte bolig omtaler handlingsplanen støjbelastningen af boligernes friarealer og større rekreative arealer. På nuværende tidspunkt er kendskabet til den faktiske belastning mangelfuld.

Målet er – gennem analyse af eksisterende lokalplaner med stærkt støjbelastede udendørs opholdsområder samt optælling af lokalplaner med støjfrie miljøer – at tilvejebringe viden om, hvordan der kan arbejdes med opfattelsen af udendørs støj. Dette kan DN fuldt ud støtte. Det er, som det nævnes essentielt for borgere, der bor støjbelastet, at have adgang til områder i byen uden støj. Dette gør sig også gældende for byens øvrige borgere. Værdien og nyttens af grønne friarealer er i høj grad betinget af, at disse ikke er støjbelastede. Derfor opfordres til at reducere støjbelastningen i de store og mellem store grønne områder medtages i den fremtidige planlægning.

Med venlig hilsen

Ole Damsgaard,
formand for DN København

Svar til: Hearing 48290 af: Vesterbro Lokaludvalg

APPLICATION DATE

1. may 2019

SVARNUMMER

45

INDSENDT AF

Vesterbro Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Vesterbro Lokaludvalg

BY

København V

POSTNR.

1758

ADRESSE

Lyrskovgade 4, 4. sal

HØRINGSSVAR

Vedhæftet

MATERIALE:

hoeringssvar_handleplan_vejstoej.pdf

KØBENHAVNS KOMMUNE

Økonomiforvaltningen

Sekretariatet for Vesterbro og Kgs. Enghave Lokaludvalg

1. maj 2019

Sagsnr.

2019-0118144

Dokumentnr.

2019-0118144-1

Høringssvar: Handlingsplan for vejstøj 2018-2023

Vesterbro har som det fremgår af kortmaterialet mange veje, der er kraftigt støjbelastet. Vesterbros boligmasse er hovedsageligt en ældre boligmasse, hvor vinduer og døre ofte er utætte, hvorfor støj fra gaden i stor udstrækning betyder støj i lejlighederne. Derfor er Vesterbro Lokaludvalg interesseret i, at Handlingsplanens forslag fremmes, og at der laves en tidsfølgeplan, hvor særligt støjende veje i ældre boligområder prioriteres.

Vesterbro Lokaludvalg kan i store træk tilslutte sig mange af de foranstaltninger, der foreslås i handlingsplanen, men vil i dette høringssvar særligt lægge vægt på tre ting:

1. Grundlæggende er Vesterbro Lokaludvalg enig i, at man skal søge at begrænse trafikstøj mest muligt, idet støjen ud over at kunne være generende også kan påvirke menneskers sundhed. Et af de greb, der lægges vægt på i handlingsplanen, er hastighedsnedsættelser. Her vil Vesterbro Lokaludvalg pege på, at en mere jævn og glidende trafikafvikling vil have stor betydning for støjen, da stop og igangsætning udvikler markant mere støj end glidende kørsel – ikke mindst for den tunge trafik. Det vil derfor være af stor betydning, at der indføres de foreslåede generelle hastighedsgrænser, så bilkørslen i byen bliver jævn med ensartede hastighedsgrænser i byområderne. Bedre plads til cyklisterne ved indskrænkning af vejarealet kan Vesterbro Lokaludvalg også tilslutte sig, men også i den forbindelse vil det være gavnligt med ensartede hastighedsgrænser.

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

Lyrskovgade 4
1758 København V

EAN nummer
5798009800275

2. Et andet af de greb, der nævnes i handlingsplanen, er støjreducerende vejbelægning. Det fremgår af handlingsplanen, at støjreducerende asfalt har en ikke uvæsentlig positiv effekt på vejstøjen. Det undrer i den sammenhæng, at der kun lægges op til at udlægge 20 km vejstrækning pr. år. Det finder Vesterbro Lokaludvalg er helt utilstrækkeligt, særligt da målet i den hidtidige handlingsplan for 2013-2018 for udlægning af støjreducerende asfalt ikke er blevet indfriet. Kommunen bør opstille en mere ambitiøs plan for udlægning af støjreducerende asfalt, herunder at prioritere gennemfartsveje som f.eks. Enghavevej og Ingerslevsgade.
3. Den tunge trafik, herunder de mange busser, bidrager væsentligt til det samlede støjbillede og her vil Vesterbro Lokaludvalg opfordre til, at overgangen til elektrificering fremmes, og at kommunen sikrer, at de eksisterende dieselbusser i praksis overholder de gældende støjgrænser for køretøjsgodkendelserne. Vesterbro Lokaludvalg skal i den sammenhæng pege på, at Fjernbusterminalen under Dybbølsbro bør fremmes, så den meget uheldige situation med fjernbusser på Ingerlsevsgade kan ophøre. Vesterbro Lokaludvalg ønsker, at busnettet gennem Vesterbro hurtigst muligt elektrificeres. Især ønsker Vesterbro Lokaludvalg at den nuværende linje 3A, kommende linje 1A, fremmes, da den går gennem meget støjbelastede områder.

Med venlig hilsen

Thomas Engholm
Formand for Vesterbro Lokaludvalg

Svar til: Hearing 48290 af: Christoffer Skovmose

APPLICATION DATE

30. april 2019

SVARNUMMER

44

INDSENDT AF

Christoffer Skovmose

BY

Copenhagen

POSTNR.

2300

ADRESSE

Fællediget 3

HØRINGSSVAR

Vej: Vejlands Allé

Strækning: Ørestads Boulevard – Englandsvej

Længde 1,0 km

Udpeget vejstrækning til fartreduktion fra 60 km/t til 50 km/t. Dette ser vi frem til.

Meget positive tanker omkring klimaveje, herunder kan der på Vejlands Allé endvidere indtænkes de forslag som blev udarbejdet i "Konkretisering af skybrudsplan Amager og Christianshavn". I hovedplanen blev Vejlands Allé udpeget som potentiel vandkorridor der kunne udvikles som grønt parkstrøg. Tiltaget vil have en trafik- og støjreducerende effekt bl.a. grundet ændring af vejudformning, reducere fra fire spor til to spor, såvel som den vil fungere som klimasikring.

For reduktion af trafikmængden og støj på Vejlands Allé kan sikkerhedsforbedringer på vejen overvejes. Der kan bl.a. blive lavet tiltag i form af bump, hvilket vil reducere mængden af biler/motorcykler som bruger Vejlands Allé til motorvejskørsel, hvilket desværre lader til at være en tiltagende tendens og en kilde til væsentlig støj.

Svar til: Hearing 48290 af: Kgs. Enghave Lokaludvalg

APPLICATION DATE

30. april 2019

SVARNUMMER

43

INDSENDT AF

Kgs. Enghave Lokaludvalg

BY

Kbh SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Wagnersvej 19

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede høringssvar fra Kgs. Enghave Lokaludvalg

MATERIALE:

hoeringssvar_fra_kgs._enghave_lokaludvalg_handleplan_vedr._vejstoej.pdf



KØBENHAVNS KOMMUNE

Økonomiforvaltningen

Sekretariatet for Vesterbro og Kgs. Enghave Lokaludvalg

Teknik- og Miljøforvaltningen

25. april 2019

Sagsnr.

2019-0101436

Dokumentnr.

2019-0101436-6

**Høringssvar fra Kgs. Enghave Lokaludvalg vedrørende
handleplan for vejstøj 2018-2023**

Kgs. Enghave Lokaludvalg har behandlet Handlingsplan for vejstøj.

Kgs. Enghave er en bydel med mange boliger der er belastet af trafik, herunder støjplager, og kan kraftigt bakke op om, at der gøres noget for at bremse generne – også selvom støjen er mindsket de seneste år.

Lokaludvalget mener dog, at der er behov for en overordnet trafikplanlægning, som har fokus på at begrænse trafikmængderne. Der er behov for mere helhedstænkning, da støj kun er en af de mange gener fra trafikken.

Lokaludvalget bakker op at der fortsat arbejdes med udskiftning til støjdæmpende asfalt. Det er dog vigtigt, at der ved udskiftning af asfalt vælges at fremrykke udskiftning på de vejstrækninger, hvor der er mange støjplagede boliger – og ikke kun som en del af genopretning af veje, som det er sket i 2013-2018. Vi vil i den forbindelse gøre opmærksom på, at der i vores bydel er et stort behov for at mindske støjen på Sydhavnsvej, P. Knudsens Gade og Ellebjergvej mellem Sjælør Boulevard og Haydnsvej.

Da der for nogle år siden blev bevilget penge til støjdæmpende asfalt i Sydhavnen, måtte vi til vores skuffelse konstatere, at det IKKE var på de vejstrækninger med mange støjplagede boliger.

Lokaludvalget hilser muligheden for at nedsætte hastigheden til 40 km/t på støjplagede veje velkommen, og vi anbefaler at denne mulighed benyttes i vores bydel i Sydhavnsvej og på Ellebjergvej.

Med venlig hilsen

Joan Røge

Formand for Kgs. Enghave Lokaludvalg

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

Lyrskovgade 4
1758 København V

EAN nummer
5798009800275

Svar til: Hearing 48290 af: Hans-Henrik Tind Ohlsen

APPLICATION DATE

30. april 2019

SVARNUMMER

42

INDSENDT AF

Hans-Henrik Tind Ohlsen

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Webersgade 21, 2. tv.

HØRINGSSVAR

Jeg bor i en af de boliger, som også ifølge WHO er med til at gøre mig syg.

<https://www.dr.dk/nyheder/indland/stoejkortlaegger-who-saetter-danmarks-...>

Jeg har i USA fundet nogle ørepropper, som dæmper 33 dB, og kun hvis jeg stopper dem helt ind i ørerne er de i stand til at tage støjen fra Webersgade, ikke mindst de Moviabusser som holder og starter nedenfor mit soveværelsesvindue, i sommertiden med højt larmende air conditionanlæg på tagene. Jeg må jævnligt til læge for at få rensset ørerne for den ørevoks der sådan bliver skubbet ind og mod mine trommehinder. Dertil kommer at jeg for mange år siden fik konstateret Søvnapnø. Det specielle ved det er at man på måleapparatets resultater, efter jeg havde sovet med det på en nat i min egen seng, kunne se at jeg sov som en baby indtil klokken halv seks, hvor morgenmyldretiden begynder, og så går min krop i panik og nægter at ånde - jeg ligger i op til 40 sekunder uden åndedræt og kvæles af min egen krop, på grund af vejstøjen fra Webersgade. Jeg har fået en CPAP som delvis klarer det, men ikke helt.

Dertil kommer astma, som ikke direkte kan tilskrives vejstøjen, men nærmere det faktum, at jo tættere man bor på en trafikeret vej, jo dårligere er ens helbred. Det er en kombination af støj, rystelser, udstødningsgasser og ting der slides af køretøjernes bremses osv. Helt konkret er jeg blevet rigtig syg af at bo i Webersgade, og som handicappet har jeg ikke råd til at flytte et andet sted hen.

Så, kære Teknik- og Miljøforvaltning, hvor langt vil I gå? Skal jeg "blot" være syg af de valg I træffer mht. Webersgade, eller vil I slå mig helt ihjel?

Jeg er bekendt med at BR-medlemmerne, ikke mindst i Teknik- og Miljøudvalget, også har noget at sige, men det er Jer der støber kuglerne, og kommer med anbefalingerne til politikerne.

For et par år siden var der tre beboere i AndelsBoligforeningen Søbo, Webersgade 21/Øster Søgade 38, med 25 lejligheder, som døde af kræft. Det er i sig selv ikke bemærkelsesværdigt, men det er det faktum at ikke een af dem var i stand til at komme sig og blive kureret for kræften, er. Når man bor i Webersgade, så er der simpelthen ingen remission at vente. Kun mere sygdom. Det ved jeg også af personlig erfaring.

Det var fint at I lagde støjdempende asfalt, den virkede også en tid, ikke mindst mens busserne stadig lå i den midterste kørebane i Webersgade og ikke blev presset op imod AB Søbos husvægge (2,1m mellem bus og husvæg). Nu, hvor en eller anden hos Jer synes det er så smart for busserne at de skal så tæt på menneskelig bebyggelse som muligt, så er alle andre tiltag - støjdempende asfalt, støjdempende vinduer - ikke i stand til at klare den intense støj. Er I stolte?

Tillad mig at foreslå nogle ting, som om ikke andet kan dæmpe denne altovervældende støj. Flyt busserne ud i den midterste kørebane, så beboerne på begge sider af Webersgade har mindre støj. Stop buslinjerne 15E, 150S, 184 og 185 fra at køre fra Nørreport - igennem Webersgade - og flyt deres endestation til Hans Knudsens Plads, Ryparken St. eller Vibenhush Runddel, og den nye ringmetrostation der, som fint dækker Nordre Campus med de op til 900 meter man skal acceptere at gå fra en station. Det er fuldstændig fjollet at køre studerende gennem et snævert bebygget og beboet boligområde for, 4 minutter efter, at sætte dem af på Nørre Alle - i dieseldrevne langtursbusser! Det en ommer...

Jeg håber virkelig, at vi fremover vil kunne få mindre støj i Webersgade, ved at der bl.a. indføres roadpricing, som jeg til min glæde ser nævnt i høringsoplægget. Men udnyt nu at der kommer en Vibenhush Runddel Metrostation, og mind de studerende om at der kører - elektriske - S-tog til Lyngby, og kører lokalbusser deroppe ud til DTU, så de ikke længere skal køre i dieselbusser gennem snævre, beboede gader. For disse dieselbusser ødelægger helt bogstaveligt livet for Københavnerne.

Svar til: Hearing 48290 af: Niels Kjølholt

APPLICATION DATE

30. april 2019

SVARNUMMER

41

INDSENDT AF

Niels Kjølholt

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Amager Øst Lokaludvalg

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Jemtelandsgade 3, 4. sal

HØRINGSSVAR

Se vedhæftet høringssvar som vedtaget på lokaludvalgsmøde den 25. april 2019.

MATERIALE:

amager_oest_lokaludvalgs_svar_paa_hoeringer_over_handlingsplan_for_vejstoej.pdf

KØBENHAVNS KOMMUNE

Økonomiforvaltningen

Sekretariatet for Amager Øst Lokaludvalg



TMF Byens Udvikling

30. april 2019

Sagsnr.

2019-0099738

Dokumentnr.

2019-0099738-3

Amager Øst Lokaludvalgs svar på høringer over Handlingsplan for vejstøj 2018-2023

Amager Øst lokaludvalg takker for muligheden for at afgive høringssvar vedr. Handlingsplan for vejstøj 2018-2023. Lokaludvalget har følgende bemærkninger.

Indsatsområde: Lavere hastighed reducerer støj.

Lokaludvalget anbefaler, at man går videre med at reducere hastigheden på flere gader, da der stadig er stort potentiale at indfri i forhold til støjreduktion.

Flere gader kan med fordel reduceres fra 50 km/t til 40 km/t på udvalgte strækninger, fx Backersvej, Engvej, Strandlodsvej, Kastrupvej og Amager Strandvej.

Dette også af hensyn til trafiksikkerheden, idet mængden af køretøjer her er steget efter Ny Amagerbrogade blev gennemført.

Indsatsområde: Støjreducerede vejbelægning

Lokaludvalget skal kraftigt anbefale, at det er drænasfalt der bliver pålagt de strækninger, der skal have ny asfalt.

Med venlig hilsen

Ole Pedersen
Formand

**Sekretariatet for Amager Øst
Lokaludvalg**

Jemtelandsgade 3
2300 København S

EAN nummer
5798009800275

Svar til: Hearing 48290 af: Kristian Thorup

APPLICATION DATE

30. april 2019

SVARNUMMER

40

INDSENDT AF

Kristian Thorup

BY

KBH N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Fredensgade 15, st.th,

HØRINGSSVAR

Trafikstøjen fra gaden er massiv og det er umuligt at have åbne vinduer, hvis man vil tale sammen. Selv når vinduerne er lukkede, er støjen meget tydelig, selv med de specielle lyddæpende vinduer vi har anskaffet i foreningen. Når der er tung trafik - busser og lastvogne, så ryster huset. Ydermere er der alle udrykninger og helikopterne fra Rigshospitalet på den anden side af gaden.

Svar til: Hearing 48290 af: Mikkel Dohm Andersen

APPLICATION DATE

30. april 2019

SVARNUMMER

39

INDSENDT AF

Mikkel Dohm Andersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Andelsboligforeningen Søbo

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Webersgade 21, 4. th.

HØRINGSSVAR

AB Søbo, København, d. 29. april 2019

Høringssvar for Andelsboligforeningen Søbo

Idet vi henviser til Københavns Kommunes eget støjkort på <https://kbhkort.kk.dk/>, hvor vi er nævnt som værende ramt med over 68 dB, vil vi som nogle af de værst ramte i København bede om, at Københavns Kommune iværksætter tiltag, som begrænser vejstøj på Webersgade, ikke mindst ud for Webersgade 21 og Øster Søgade 38, hvis lejligheder på venstre side vender ud mod Webersgade.

Dette inkluderer det faktum, at Movia-busserne i dag presses op mod væggen på Webersgade 21, og dermed både skaber unødvendig støj direkte fra busserne, men også rystelser og bygningstransmitteret støj. Denne bygningstransmitterede støj bør Københavns Kommune ved første mulige lejlighed forholde sig til.

Som det vedhæftede dokument fra Movia viser (side 5-7), larmer 6A-busserne op til tre gange så meget på venstre side som på højre side. Det siger sig selv, at når en bus så skubbes ind med kun 2,10m afstand til husmuren, så giver det gener. Dertil kommer generne fra air conditionen på taget af busserne, som skaber yderligere støj for lejlighederne på 1-5 sal. Vi må forlange, at bussernes kørerute som minimum bliver flyttet ud på midten af gaden, så larmen til begge sider bliver mindst mulig.

Beboerne er nødt til at sove med ørepropper i ørerne for at holde vejstøjen ude, og det er muligt at sove. Det håndterer desværre ikke rystelserne fra busserne og andre tunge køretøjer. Vi havde tre beboere som døde af kræft forrige år – når man bor i så meget støj og vibrationer, så er der ikke noget der hedder remission, det er sandsynligt at det var medvirkende til kræftens udvikling og deres bortgang. Som artiklen, der linkes til, fortæller, er trafikstøj sygdomsfremkaldende, i værste fald dødelig i sig selv. Det mener vi ikke, at Københavns Kommune tager ordentlig hensyn til.

Endvidere vil vi bede Københavns Kommune foranledige, at de tunge langtursbusser som i dag kører fra Nørreport – 15E, 150S, 184 og 185 – får flyttet afgangsstedet til fx Hans Knudsens Plads eller Rymarken St., således at deres støj fjernes fra Indre By. Når Københavns Kommune erstatter alle bybusser med elektriske busser, vil dette kun have begrænset effekt på ikke mindst støjniveauet i Indre By på grund af langtursbusserne. Det er tankevækkende at Movia mener, at studerende skal køres den korte strækning fra Nørreport til Nørre Alle i dieseldrevne langtursbusser. Ikke mindst med ankomsten af Ringmetroen og dens station på Vibenshus Runddel, bør de studerende motiveres til at bruge den, hvis station let ligger indenfor de 900 meters afstand man regner med, og ellers 6A til den vestlige ende af campus.

<https://www.dr.dk/nyheder/indland/who-dumper-danske-stoejgraenser-langt-...>

Idet vi beder om at Københavns Kommune tager vore helbred alvorligt, ser vi frem til hvilke foranstaltninger der vil blive taget.

Med venlig hilsen

Mikkel Dohm Andersen
Formanden
Andelsforeningen Søbo
Webersgade 21, 4. th.
2100 København Ø

MATERIALE:

redegoerelse-om-partikel-og-stoejudledning-movia-20160930.pdf
hoeringssvar-20190429-ab_soebro.pdf



KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Byens Udvikling

Anders Jørn Jensen
Ag2.anders@gmail.com

08-12-2016

Sagsnr.
2016-0424398

Dokumentnr.
2016-0424398-2

Henvendelse om partikelforurening fra busser

Kære Anders Jørn Jensen

Tak for din henvendelse fra den 30. november 2016 til teknik- og miljøborgmester Morten Kabell vedrørende måling af partikelforurening. Borgmesteren har bedt mig om at svare, da din henvendelse vedrører mit ansvarsområde i forvaltningen.

I forbindelse med kontrolmåling af busser, anvendes der i dag en - efter vores vurdering - utidssvarende EU-standardiseret målemetode, som måler opaciteten eller røggastætheden. Brug af denne målemetode betyder, at selv meget store udslip af ultrafine partikler ikke vil blive registreret.

Da det er staten, der er myndighed på området, har Københavns Kommune, på den korte bane, ikke mulighed for at ændre på målemetoden.

Til gengæld har Borgerrepræsentationen, i forbindelse med Budget 2017, vedtaget en hensigtserklæring om, at den kollektive busdrift i København skal omlægges til el-drift frem imod 2025.

Jeg håber, at ovenstående giver svar på dine spørgsmål. Ellers er du velkommen til at vende tilbage.

Med venlig hilsen

Lene Mårtensson
Centerchef

**Center for Bydækkende
Strategier**

Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

Telefon
2015 2681

E-mail
FS5T@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149

Notat



Til:

Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Miljøstyrelsen

Sagsnummer
Sag-402518
Movit-3340632

Sagsbehandler CST
Direkte +45 36 13 18 83
Fax -
cst@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

30. september 2016

Redegørelse om partikel- og støjledning

BT har siden søndag 24. september bragt artikler om målinger af henholdsvis partikeludledning og støj på en række af Movias busser. Målingerne er gennemført af Det Økologiske Råd ved Kåre Press-Kristensen i samarbejde med BT. Målingerne viser generelt et højere niveau af partikler og støj, end det Movia stiller krav om i udbud, og som Movias egne målinger viser.

Vedrørende måling af partikeludledning (PM)

BT har sammen med Det Økologiske Råd gennemført målinger af udledning af partikler på en række af Movias busser: 14 målinger er gennemført på linje 6A og 150S, som er Scania Omnilink busser, 4 målinger på linje 4A, som er Mercedes Citaro-busser og 7 målinger på linje 184, som er Volvo 8900-busser. Busserne på linje 4A og 184 er begge Euro 6 busser med et fabriksmonteret filter. Busserne på linje 6A og 150 S er Euronorm EEV, der som en del af Luftpakken er opgraderet med filter leveret af Amminex. Euronorm EEV ligger over Euro 5 busser, men under Euro 6 busser.

BTs målinger viser, at alle de målte busser på linje 6A, 150S og 184 havde en udledning på 500.000 partikler eller flere per cm³. Ifølge Det Økologiske Råd skal et nyt og optimalt fungerende filter sikre, at en bus ikke udleder mere end 10.000 pr. cm³. Det er oplyst, at BT ved målingerne har anvendt et måleapparat P-TRAK, og at dette måleapparat kan måle op til 500.000 partikler.

Movia anvender ikke P-TRAK, men følger op på, om partikelfiltrene på busserne er virksomme via en såkaldt opasitetsmåling, som er den målemetode statens synsvirksomheder anvender. Opasitetsmåling er i dag den certificerede måde at vurdere, om filteret fungerer eller ikke fungerer på. Ved en opasitetsmåling testes, om der er røggas til stede i bussens udstødning. Bussen skal overholde enheden 0,2 l/m. Movia anvender således ikke den

samme målemetode, som BT har anvendt i samarbejde med Det Økologiske Råd.

Movia henviser i den forbindelse til Miljøstyrelsens vurdering af P-TRAK metoden, som styrelsen ikke finder velegnet til kontrolmåling ved syn, idet målemetoden er alt for følsom. Det fremgår af Miljøstyrelsens miljøprojekt 1396, Målemetoder til kontrol af eftermonterede partikelfiltre på tunge køretøjer:

"DUST-TRAK og P-TRAK kan ikke anvendes til at måle direkte i udstødningen. De er begge udmærkede målemetoder, men med et andet formål end udstødningsmålinger. Instrumenterne kan ikke tåle vanddamp og høj temperatur og kræver derfor en fortynding af udstødningsgassen. Dette kan opnås ved at placere måleren lidt væk fra udstødningen, men det er umuligt at sige, hvor meget røggassen bliver fortyndet ved denne metode. Fremgangsmåden kan kun i bedste fald give en indikation af niveauet i udstødningen og vil derfor ikke være velegnet til kontrolmåling ved syn. P-TRAK har i øvrigt en øvre målegrænse der muligvis nås allerede før kontrolværdien overskrides".

Se også: <http://www2.mst.dk/Udgiv/publikationer/2012/04/978-87-92779-62-5.pdf>

Det er på den baggrund Movias administrations opfattelse, at BT og Det Økologiske Råd har målt bussernes udstødning med et måleapparat, som Miljøstyrelsen ikke anser for at være anvendeligt til denne form for måling.

Amminex' redegørelse og luftpakkens krav

Miljøstyrelsen har sammen med Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune i 2014 indgået aftale med Movia om, at Movia skulle udbyde en opgave vedrørende eftermontering af filtre, der kunne begrænse udledningen af NO_x og partikler. Aftalens samlede værdi er 84 mio. kr., hvoraf Miljøstyrelsen har betalt 74 mio.kr., og Frederiksberg og Københavns Kommuner har betalt tilsammen 10 mio.kr. Firmaet Amminex har som følge af udbuddet fået til opgave at påmontere filter på 299 busser af typerne Euro 3, Euro 4, Euro 5 og EEV.

Trafik- og Byggestyrelsen har principgodkendt det påmonterede partikelfilter, samt selve påmonteringen. Trafik- og Byggestyrelsens principgodkendelse indgår som krav i forbindelse med opfyldelsen af Luftpakken.

Amminex har leveret vedlagte afrapportering, som viser, at Teknologisk Institut forinden påmonteringen har testet filteret til at levere et partikelantal, der er 72 pct. lavere end grænseværdien for udledningen i busser af typen Euro 6. Herudover har Amminex via prøvningsinstituttet Emission Analytics gennemført en såkaldt PEMS-måling (Prædiktivt Emissions Måle System), som er den mest avancerede og detaljerede måling, det er muligt at gennemføre. Denne måling viser en udledning, som er 43 pct. lavere end grænseværdien for Euro 6. Målingen blev gennemført i marts i år efter hovedparten af filtrene var monteret på busserne.

Forklaringen på, at der kan være forskel på den målte udledning før og efter montering af filtrene kan f.eks. være relateret til slidageniveauet i bussens motor, ligesom eftermonterede filtre kan påvirke selve justeringen af motoren, hvilket kan medføre ændring i udledningen af partikler. Movias administration bemærker, at begge målinger ligger under grænseværdien for udledning i busser af typen Euro 6.

For at sikre filternes fortsatte funktionalitet efter installationen, er der sammen med filtersystemet installeret en række mekanismer til identifikation af eventuelle fejl i filterets funktions-
evne. Busserne har således et display ved chaufførkonsollen, som indikerer om filteret generelt fungerer, som det skal, eller om f.eks. modtrykket er for højt eller lavt. Et for højt modtryk indikerer, at filteret er stoppet til og skal renses. Et for lavt modtryk indikerer, at der er hul på filterkernen. Ved problemer med filteret tændes en rød lampe i displayet ved chaufførkonsollen, og der varsles tillige med en ubehagelig hyletone. Via Amminex' online overvågningssystem sendes samtidig en alarm på e-mail til den berørte busoperatør. Movias administration modtager ikke en tilsvarende mail, idet driftsansvaret for busserne er udliciteret til operatørerne. Men Movia vil via Amminex online løsning fremover kunne følge med i, om alarmer relateret til filteret udløses.

Så snart alarmen aktiveres er det i henhold til kontrakten operatørens ansvar at tage bussen ud af drift. Alarmer om fejl lagres elektronisk i bussen i op til 12 måneder, og Movia kan til enhver tid bede operatøren aflæse og sende fejllister til Movia. Endvidere vil Movia i henhold til kontrakten løbende foretage stikprøvekontrol af, om bussernes alarmer er aktiveret, ligesom busserne vil indgå i Movias stikprøvekontrol med udtagning til udledningskontrol hos f.eks. Teknologisk Institut, Applus eller lignende. I forlængelse af færdigmonteringen af filtrene er arbejdet med at opdatere Movias miljøsynsmanual iværksat. Arbejdet pågår stadig, men i efteråret 2016 forventes gennemført 50 ekstraordinære miljøsyn, og tilsvarende 50 ekstraordinære miljøsyn i foråret 2017. Fra medio 2017 vil busserne omfattes af Luftpakken blive synet i henhold til Movias miljøsynsmanual, hvori både partikelmasse og partikelantal indgår.

Amminex har overfor Movia oplyst, at der siden færdigmonteringen af filtrene i marts 2016 er registreret i alt 65 alarmer. 50 af disse har resulteret i en udskiftning af filteret. De øvrige 15 alarmer drøftes i den videre dialog med operatørerne.

Movia har iværksat ekstraordinært miljøsyn 27. september 2016

BTs henvendelser har skabt bekymring for, om filtrene fortsat fungerer, som de skal. Movia har på den baggrund indhentet synsrapporter fra de otte busser på linje 6A, som har været til ordinært periodisk syn i 2016. Ved det årlige periodiske syn foretages en røggasmåling, som består af et gennemsnit af tre målinger. Røg-gasmålingerne kan vise om filteret er defekt eller ej. En gennemgang af synsrapporterne viser, at alle otte busser blev godkendt.

Movia har tirsdag 27. september 2016, i samarbejde med Applus – det tidligere Statens Bilinspektion, som er ISO certificeret og underlagt løbende kontrol af Trafik- og Byggestyrelsen, endvidere gennemført ekstraordinære miljøsyn på i alt syv tilgængelige busser – to busser på linje 6A og fem busser på 150S med her-og-nu måling af røggassen – det er de buslinjer, som BTs målinger også er foretaget på. Det ekstraordinære miljøsyn skal sikre dokumentation for, om filteret virker efter hensigten. Resultaterne af det ekstraordinære miljøsyn viser, at filtrene på de pågældende busser er velfungerende. Applus gav ved de ekstraordinære kontrolmålinger udtryk for, at filtrene var synligt rene, og at målingsresultaterne generelt var gode.

De konkrete måleresultater er som følger:

Opacitet (grænseværdi: 0,2 l/m)					
Buslinje	Busnr.	Måling 1	Måling 2	Måling 3	Gns.
150S	1161	0,00	0,00	0,00	0,00
150S	1164	0,00	0,00	0,00	0,00
150S	1172	0,00	0,00	0,00	0,00
150S	1175	0,00	0,00	0,01	0,00
150S	1181	0,00	0,00	0,02	0,01
6A	1103	0,00	0,00	0,00	0,00
6A	1109	0,02	0,04	0,02	0,03

Opsummering

Busserne på linje 184 og 4A, som BT har målt, er begge af typen Euro 6 med fabriksmonteret filter – hvilket altså er niveauet over EEV busser. Ingen af de to linjer er derfor en del af Luftpakken.

Movia har til Luftpakken købt filtre med en dokumenteret udledning af partikler, der ligger under grænseværdien for Euro 6. Målinger udført før og efter monteringen af filteret viser, at udledningen af partikler ligger under grænseværdien for Euro 6. Efterfølgende stikprøvekontrol har bekræftet dette.

2.5.10 På linje 6A og 150S kører busser af typen Euro EEV, som ligger over Euro 5, men under Euro 6 busser. De ordinære synsrapporter fra busserne på linje 6A viser ikke tegn på, at filtrene ikke fungerer efter hensigten. Movias ekstraordinære miljøsyn af syv busser 27. september på busser på linje 6A og 150S viser ligeledes ikke tegn på, at filtrene ikke skulle fungere efter hensigten.

Movias administration vil, jf. kontrakten med busoperatørerne, jævnligt følge med i synsrapporter på busser med påmonteret filter og foretage lejlighedsvis stikprøvekontroller med henblik på at sikre, at filtrene fortsat lever op til kravene. Movia forventer i efteråret 2016 at gennemføre 50 ekstraordinære miljøsyn, og tilsvarende 50 ekstraordinære miljøsyn i foråret 2017. Fra medio 2017 vil busserne omfattet af Luftpakken blive synet i henhold til Movias miljøsynsmanual, hvori både partikelmasse og partikelantal indgår. Via Amminex online løsning vil Movia endvidere fremover kunne følge med i, om alarmer relateret til filteret udløses.

Amminex har overfor Movia oplyst, at der siden færdigmonteringen af filtrene i marts 2016 er registreret i alt 65 alarmer. 50 af disse har resulteret i en udskiftning af filteret. De øvrige 15 alarmer drøftes i den videre dialog med operatørerne.

Vedrørende måling af bussernes støjniveau (dB)

BT har sammen med Det Økologiske Råd målt støjniveauet på 28 busser på linje 6A. BTs målinger viser, at 17 af busserne støjede mere end 80 dB, 5 busser støjede mellem 77 og 80 dB, mens 6 busser støjede mindre end 77 dB. BT oplyser, at den anvendte støjmålingsmetode nogenlunde svarer til de kriterier, Movia selv har for støjmålinger.

Movias stiller i sine udbudskontrakter krav om maksimalt støjniveau på 76 eller 77 dB – afhængigt af, hvornår udbud af den pågældende kontrakt er gennemført. 76 dB er kravet i Movias seneste udbudte kontrakter.

Til brug for fastlæggelse af støjniveauet måler Movia det udvendige støjniveau ved en såkaldt standmåling. Målemetoden følger Trafik- og Byggestyrelsens detailforskrifter for støjmåling, jf. bek. nr. 434 af 29. april 2014 om detailforskrifter for motorkøretøjer. Målingen gennemføres ved, at bussen holder stille, mens motoren kører med maksimalt reguleret motoromdrejningstal. Målingen foretages tre gange på hver side af bussen. Bussens udvendige støjniveau beregnes for henholdsvis højre og venstre side som et gennemsnit af de gennemførte målinger i overensstemmelse med Trafik- og Byggestyrelsens målemetode II. Der anvendes faste målepositioner.

Det fremgår af Movias kontrakter, at støj måles efter ovenstående metode. Såfremt der forekommer støj på mere end 76/77 dB målt udvendigt, har Movia i henhold til kontrakten med operatøren ret til at kræve den pågældende bus udtaget af driften omgående. Efter Movias kontrakter med busoperatørerne er al unødigt støj fra busserne ikke tilladt.

Trafik- og Byggestyrelsens målemetode II tager ikke særskilt højde for støj fra blæseren. Det skyldes, at støj fra blæseren er komplekst at måle, idet blæseren kun aktiveres lejlighedsvist. Blæseren anvendes til at køle motorens kølevand, og kører derfor efter den pågældende motors behov. Behovet afhænger af motorens belastning og udetemperaturen. Det er, så vidt Movias administration er bekendt, ikke muligt manuelt at tvinge blæseren til at køre, med

mindre der er et samtidigt behov for nedkøling af motoren.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Opsummering

! Movia lægger vægt på, at grænseværdierne i Movias kontrakter og lovkrav overholdes. Vi ser med alvor på, hvis der kan sås tvivl om de målemetoder, Movia anvender.

De målinger, Movia gennemfører, følger Trafik- og Byggestyrelsens støjmålemetode og viser, at busserne overholder Movias krav til støj på 76/77 dB for de pågældende busser. Men Movias administration finder, at der er behov for at undersøge, om målemetoden er tilstrækkelig til at måle støjniveauet, når blæseren er tændt.

Udarbejdelse af nye autoriserede målemetoder bør ske i samarbejde mellem myndigheder og den pågældende sektor. Det er Movias holdning, at såfremt der findes en anden og bedre måde at måle støj på, som også kan tage højde for blæserstøj, skal dette indgå i det videre udviklingsarbejde vedrørende Movias udbud af buskontrakter og i samarbejdet med myndighederne, herunder Trafik- og Byggestyrelsen. Movia er i gang med at indhente erfaringer fra samarbejdspartnere fra udlandet.

! Movia har år til dato modtaget samlet 61 kundeklager om støj, heraf 18 relateret til "anden støj". Disse 18 klager vil kunne omfatte støj fra blæser.

AB Søbo, København, d. 29. april 2019

Høringssvar for Andelsboligforeningen Søbo

Idet vi henviser til Københavns Kommunes eget støjkort på <https://kbhkort.kk.dk/>, hvor vi er nævnt som værende ramt med over 68 dB, vil vi som nogle af de værst ramte i København bede om, at Københavns Kommune iværksætter tiltag, som begrænser vejstøj på Webersgade, ikke mindst ud for Webersgade 21 og Øster Søgade 38, hvis lejligheder på venstre side vender ud mod Webersgade.

Dette inkluderer det faktum, at Movia-busserne i dag presses op mod væggen på Webersgade 21, og dermed både skaber unødvendig støj direkte fra busserne, men også rystelser og bygningstransmitteret støj. Denne bygningstransmitterede støj bør Københavns Kommune ved første mulige lejlighed forholde sig til.

Som det vedhæftede dokument fra Movia viser (side 5-7), larmer 6A-busserne op til tre gange så meget på venstre side som på højre side. Det siger sig selv, at når en bus så skubbes ind med kun 2,10m afstand til husmuren, så giver det gener. Dertil kommer generne fra air conditionen på taget af busserne, som skaber yderligere støj for lejlighederne på 1-5 sal. Vi må forlange, at bussernes kørerute som minimum bliver flyttet ud på midten af gaden, så larmen til begge sider bliver mindst mulig.

Beboerne er nødt til at sove med ørepropper i ørerne for at holde vejstøjen ude, og det er muligt at sove. Det håndterer desværre ikke rystelserne fra busserne og andre tunge køretøjer. Vi havde tre beboere som døde af kræft forrige år – når man bor i så meget støj og vibrationer, så er der ikke noget der hedder remission, det er sandsynligt at det var medvirkende til kræftens udvikling og deres bortgang. Som artiklen, der links til, fortæller, er trafikstøj sygdomsfremkaldende, i værste fald dødelig i sig selv. Det mener vi ikke, at Københavns Kommune tager ordentlig hensyn til.

Endvidere vil vi bede Københavns Kommune foranledige, at de tunge langtursbusser som i dag kører fra Nørreport – 15E, 150S, 184 og 185 – får flyttet afgangsstedet til fx Hans Knudsens Plads eller Rymarken St., således at deres støj fjernes fra Indre By. Når Københavns Kommune erstatter alle bybusser med elektriske busser, vil dette kun have begrænset effekt på ikke mindst støjniveauet i Indre By på grund af langtursbusserne. Det er tankevækkende at Movia mener, at studerende skal køres den korte strækning fra Nørreport til Nørre Alle i dieseldrevne langtursbusser. Ikke mindst med ankomsten af Ringmetroen og dens station på Vibenshus Runddel, bør de studerende motiveres til at bruge den, hvis station let ligger indenfor de 900 meters afstand man regner med, og ellers 6A til den vestlige ende af campus.

<https://www.dr.dk/nyheder/indland/who-dumper-danske-stoejgraenser-langt-flere-ramt-af-farlig-stoej>

Idet vi beder om at Københavns Kommune tager vore helbred alvorligt, ser vi frem til hvilke foranstaltninger der vil blive taget.

Med venlig hilsen

Mikkel Dohm Andersen

Formanden

Andelsforeningen Søbo

Webersgade 21, 4. th.

2100 København Ø

Svar til: Hearing 48290 af: Indre By Lokaludvalg

APPLICATION DATE

30. april 2019

SVARNUMMER

38

INDSENDT AF

Indre By Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Indre By Lokaludvalg

BY

København K

POSTNR.

1466

ADRESSE

Rådhusstræde 13

HØRINGSSVAR

Se det vedhæftede høringssvar+bilag.

MATERIALE:

indre_by_lokaludvalg_om_handlingsplan_for_vejstoej_2018-2023.pdf

indre_by_lokaludvalg_om_stoejhandlingsplanen_maj_2018.pdf



Teknik- og Miljøforvaltningen

Dette høringssvar skal ses i forlængelse af vores første høringssvar i sagen, som vi sendte den 18. maj 2018 – vedlagt.

Vi vil indledningsvis gerne rose Københavns Kommune for deres tiltag om at indtænke virkemidler for betalingsring og indsats over for dieslbiler mv. samt flere strækninger med hastighedsbegrænsninger i Handleplanen for Vejstøj.

I Hovedrapportvurdering af luft og støj, kortlægning og virkemiddelkatalog fra Region Hovedstaden/Cowi, er det nævnt, at støjsvag asfalt, reduceret hastighed og støjsvage dæk er de mest effektfulde virkemidler. Rapporten beskriver samtidig, at der er en usikkerhed i forhold til at vurdere, hvor mange boliger i Region Hovedstaden, som er påvirket af støj /1/.

Hertil kommer en væsentlig usikkerhed omkring, hvordan trafikstøjen påvirker beboerne i den enkelte bolig og arten af gamle boliger, specielt i Indre By.

I Indre By var det i 2017 opgjort at være 55 % af alle boliger, der er generet af vejstøj, enten som støjbelastet (over 58 db) eller som stærkt støjbelastet (over 68 db) (Udkast til Handlingsplan for Vejstøj 2018-2023, s. 11).

Beboelseskvartererne i Indre By skiller sig ud på væsentlige punkter, hvilket der må tages højde for i indsatsen:

- Bebyggelserne er kompakte og massive, og gadestrukturen er mange steder tæt med smalle gader. Det giver øget støjpåvirkning af boliger, også fra granit og brostensbelægninger, samt resonans i de smalle gader.
- Der er visse steder korte intervaller mellem lyskryds, hvilket giver øget accelerationsstøj. Der må derfor også ses på, hvordan der kan skabes en mere glidende trafikafvikling.
- Flertallet af de gamle beboelsesejendomme er bygget på de gamle fundamenter og i en tid, hvor byggestandarden var en anden end i dag. Trafikken genererer derfor både støj og vibrationer inde i boligerne i beboelsesejendomme.
- Der er fredede og bevaringsværdige bygninger, hvilket udelukker visse former for udvendig støjdæmpning af husene.

30. april 2019
J.nr. 2019-0095734

Der er således nogle særlige udfordringer ved at skulle dæmpe vejstøjen på de trafikerede veje og gader i Indre By. Det betyder, at der er brug for at støjdampe tættere ved kilden, da det er vanskeligt at støjdampe ved og i boligerne.

Det må gerne prioriteres højt, at der er beboere, der skal have nattesøvn, og at de skal kunne opholde sig i deres boliger uden at blive udsat for de sundhedsskadelige virkninger af den belastende vejstøj.

I Udkast til Handlingsplan for Vejstøj peges på løsninger, som vi finder, er de mest anvendelige i Indre By:

- Hastighedsbegrænsninger er en af dem. 30-40 km i timen fra Søerne og til havnefronten vil kunne dæmpe vejstøjen.
- Udlægning af støjdæmpende asfalt i form af drænasfalt vil både have en betydelig støjdæmpende effekt og samtidig være med til et klimasikre mod skybrud. Den ny poroelastiske belægning har en lovende høj støjdæmpning, og kan forsøgsvis blive udlagt i belastede gader.

På side 19 i udkastet fremgår, at der i Københavns Kommune er ca. 270 km vejstrækninger, som er belastet af vejstøj. Det fremgår desuden på side 18, at målet er, at der udlægges på ca. 20 km årligt ny støjreducerende asfalt om året.

I Indre By, hvor der kører tung trafik og er mange busruter, må det forventes, at holdbarheden af støjdæmpningen fra ny asfalt slides hurtigt og derved vil have en langt kortere levetid end de 13 år, som kommunen forventer.

Såfremt levetiden halveres for den støjdæmpende asfalt på grund af den tunge trafik, betyder det omkostninger i sundhedssektoren og i værste fald menneskeliv, såfremt målet for forebyggelse ikke opjusteres.

I udkastet peges på andre indsatser, som vil kunne afhjælpe problemerne i Indre By, fx miljøzoner med skærpede krav til køretøjer.

Hertil kan komme ruter for tung trafik uden om tætte beboelsesområder og reducere af busruter i tætte beboelsesområder, og at det er her der først overgås til el-drift måske i mindre busser.

Roadpricing vil kunne minimere de kortere ture i bil og gøre dem til cykelture, og kan med en miljødifferentiering af prisen være med til at skabe mere grøn trafik med lavere støj.

Støjsvage dæk skal bredes mere ud, evt. ved kampagner om fordelene, og økonomisk støtte.

Princippet med multimodal station og knudepunkter kan kædes sammen med mindre eldrevne busser f.eks. fra Nørreport til Hans Knudsens Plads, hvor der kan skiftes til busser med længere rækkevidde og til diverse togforbindelser.

En mulighed for en bedre trafikafvikling kan være ved at ensrette Søgaden fra Fredens Bro til Gyldenløvesgade og Farimagsgade fra Gyldenløvesgade og videre af Sølvgade (modsat den nuværende ensretning).

Foruden mulighed for bedre afvikling, giver det muligheder for busfremkommelighed mod Nørreport og fra Nørreport i de to gader, med busser gennem Frederiksborggade. Herved kan Sølvgade fra Sølvtorvet til Voldgaden fredeliggøres til glæde for museums- og parkgæsterne i området. Dette projekt forudsætter, at det ikke giver mere trafik, at hastigheden afpasses til en trafikafvikling på max 40 km og at buslinjerne bliver el-drift. Desuden vil der være fordele ved, at de uoverskuelige kryds ved Sølvtorvet og Fredens Bro kan gøres mere sikre og forenkles.

Den største konflikt mellem cyklister og køretøjer vil være mellem cyklister, der skal fra Fredens Bro og videre mod Frederiksstad, og motorkøretøjer, der skal til højre af Søgaden, samt motorkøretøjer, der kommer fra Farimagsgade og skal til venstre af Sølvgade.

Cykelfremkommeligheden kan enten løses ved at gøre den ensrettede del af Sølvgade tilgængelig for cyklister i begge retninger, som det er gjort flere andre steder i Indre By, eller ved at gøre Webersgade til en grøn cykelgade.

Ved indsatser som ovenstående vil vejstøjen kunne reduceres med måske op til 10 db, støjbelastede boliger vil ikke længere være støjbelastede, og antallet af stærkt støjbelastede boliger vil blive reduceret og målet om en halvering af disse vil komme nærmere. Som det frem går af ovennævnte, er det ikke helt enkelt at finde de rigtige løsninger til støjdæmpning fra vejstøj i og ved husene.

Til hjælp for de borgere, der har problemer med at finde relevante løsninger, vil det være en god idé, at man i kommunen har en konsulent med viden på området, som man kan kontakte for at få hjælp. Herved undgås, at hver enkelt borger med mere eller mindre held skal opsøge eksperter, hvor der også kan være andre interesser på spil end at hjælpe borgeren.

Endelig mener lokaludvalget, at der skal være en grundig borgerdialog, inden der laves omlægninger af trafikken. Trafikomlægninger har stor betydning for hverdagslivet for mange mennesker.

Afslutningsvis vil vi foreslå, at grænseværdimålene i handlingsplanen bliver bindende og at mål for støj fra varelevering og affaldshåndtering indarbejdes i handlingsplanen.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,
formand

/1/

Hovedrapportvurdering af luft og støj, kortlægning og virkemiddelkatalog fra Region Hovedstaden/Cowi:

[https://www.regionh.dk/til-fagfolk/trafik/Analyser-og-rapporter-om-trafik/miljoe_og_klima/Documents/Rapport%](https://www.regionh.dk/til-fagfolk/trafik/Analyser-og-rapporter-om-trafik/miljoe_og_klima/Documents/Rapport%20om%20trafik.pdf)



Teknik- og Miljøforvaltningen

18. maj 2018

Sagsnr.
2018-0131300

Dokumentnr.
2018-0131300-4

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

Lokaludvalget har følgende bemærkninger:

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

Indre By Lokaludvalg

Rådhusstræde 13
1466 København K

EAN nummer
5798009800275

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

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

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

Derudover ønsker lokaludvalget at bemærke følgende:

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

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

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

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,
formand

Svar til: Hearing 48290 af: Christianshavns Lokaludvalg

APPLICATION DATE

30. april 2019

SVARNUMMER

37

INDSENDT AF

Christianshavns Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Christianshavns Lokaludvalg

BY

København K

POSTNR.

1466

ADRESSE

Rådhusstræde 13

HØRINGSSVAR

Se det vedhæftede høringssvar.

MATERIALE:

christianshavns_lokaludvalg_om_handlingsplan_for_vejstoej.pdf



Teknik- og Miljøforvaltningen

Vi henviser til vores første høringsvar af 14. maj 2018 vedr. handlingsplanen for vejstøj – se nedenfor. Derudover har vi følgende bemærkninger:

- De positive resultater, der er opnået ved overgang fra diesel til el som drivmiddel i busser, bør udbredes i resten af byen så hurtigt som muligt, og ligeledes tages i brug i havnerundfarten og i taxaer.
- Vi ser gerne, at der sættes ind mod støj fra motorcykler, ved at man håndhæver eksisterende støjgrænser. Selvom støj fra motorcykler er ”punktkilder,” er den pludselige og meget høje støj en væsentlig kilde til ubehag for beboerne.
- Vi værdsætter, at man nu har som mål at nedsætte hastighedsgrænsen til 30 km/t på egnede veje, så støj fra trafikken reduceres. Dette er der behov for på dele af Christianshavn.
- Vi værdsætter, at man har mål om at udlægge støjreducerende vejbelægning. Vi har ønske om, at man snarest lægger støjreducerende vejbelægning på Amager Boulevard, da trafikstøjen fra denne vejstrækning er generende for beboerne i den sydlige del af Christianshavn, ligesom den forstyrrer oplevelsen af Christianshavns Vold.
- Det er fint at have lydisolerende vinduesløsninger på programmet, men overordnet set skal der andre løsninger til. Det skal være muligt for beboerne at åbne deres vinduer, især om sommeren, uden at opleve generende vejstøj.
- Facadebeplantninger kan både rense luften og reducere støjen, så Københavns Kommune må udbrede, promovere og støtte dette på både kommunale og private facader.
- Lokaludvalget foreslår, at målene for vejstøj bliver bindende.

30. april 2019 J.nr. 2019-0108208

Med venlig hilsen

Poul Cohrt,
formand

BILAG

Lokaludvalgets høringssvar af 14. maj 2018

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

På Christianshavn mærker vi de trafikale effekter af befolkningstilvækst og øget bilejerskab. Trafikken mellem Amager og Indre By bringer Torvegade op i støjkortets øverste blå felt på mere end 78 DB. Fjernelsen af busslusen på Holmen har øget den gennemkørende trafik i Prinsessegade og på Danneskiold-Samsøes Allé, hvilket har haft en negativ effekt for de boliger og institutioner, der ligger her. Prinsessegade befinder sig i det mørkt orange felt på 68-73 DB, mens beboere og institutioner ved Danneskiold-Samsøes Allé er blevet lyst orange med generende 63-68 DB.

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

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

I handlingsplanen anføres, at der kan sættes ind med hastighedsbegrænsninger, brug af støjreducerende drænasfalt og reduktion af tung trafik gennem boligområder f.eks. ved anlægsarbejder. Vi skal henstille, at disse tiltag til støjreduktion hurtigst muligt sættes i værk på de nævnte støjplagede veje på Christianshavn. Vi er opmærksomme på, at politiet hidtil har været meget restriktivt, når det gjaldt godkendelse af hastighedsbegrænsninger. Dette har betydet, at bydelen er plastret over med de kommunale vejledende blå zoneskilte i stedet for bindende røde hastighedsbegrænsninger.

I handlingsplanen henvises til en ny bekendtgørelse udstedt af transport-, bygnings- og boligministeren, som skal gøre det nemmere for politiet at tillade lavere hastighedsgrænser i byerne, så der skabes bedre rammer for bylivet.

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

I myldretiden snegler trafikken sig af sted, men indførsel af en hastighedsbegrænsning på 30 km/t vil have en betydelig effekt på de tidspunkter af døgnnet, hvor der er mulighed for at køre hurtigt. En

hastighedsbegrænsning på 30 km/t vil ikke alene være et effektivt middel til begrænsning af støj, men vil også skabe større sikkerhed for fodgængere og cyklister. Der er et påtrængende behov for, at især ældre og børn kan føle sig mere trygge, når de færdes i trafikken på Christianshavn.

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

Svar til: Hearing 48290 af: Andelsboligforeningen Ellebo

APPLICATION DATE

29. april 2019

SVARNUMMER

36

INDSENDT AF

Andelsboligforeningen Ellebo

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Ellebjergvej 34

HØRINGSSVAR

Hermed høringssvar fra Andelsboligforeningen Ellebo.

Bemærkning omkring støjkort: Ellebo består af bygningerne der ligner L M J omkring midten af støjkortet.

MATERIALE:

20190429203138210.pdf

report7384877378069202417.pdf

**Andelsboligforeningen Ellebo
Bestyrelsen**

København SV den 15.4.19.

Ellebjergervej 34
2450 København SV
T 3617 8257
ab-ellebo@comxnet.dk
www.ab-ellebo.dk**Handlingsplan for vejstøj 2018-2023.**

Handlingsplan for vejstøj 2018-2023.

Andelsboligforeningen Ellebo (Herefter Ellebo) har med stor interesse læst Københavns Kommunes Handlingsplan for vejstøj 2018-2023.

Ellebo ligger i et område, med meget trafikstøj, hvilket selvfølgelig betyder at interessen for denne handlingsplan er ekstra stor.

Som udgangspunkt skal det nævnes, at Ellebo er positivt stemte i forhold til at søge at begrænse støj, for menneskers sundhed til følge. Københavns Kommune lader til at prioritere de folk, som vælger at bo i byen ved at lave tiltag som denne handlingsplan beskriver.

Der er dog noget i handlingsplanen som man kan undre sig over.

I handlingsplanen er beskrevet, hvordan 11 steder er udvalgt til at få sat hastigheden ned, fra 60 til 50 km/t. Det undrer her Ellebo, at blandt andet Ellebjergervej ikke er en af de udvalgte steder.

Hvis man kigger på støjkortet anno 2017, (Bilag) er det tydeligt, at Ellebo ligger i et meget støjplaget område. På samme vis som en del af de udvalgte steder, ligger der bebyggelse tæt op ad den 4-sporede indfaldsvej. Dette på trods af, at der er flere skoler i vejens umiddelbare nærhed, hvorfor vejen krydses af mange unge fodgængere og cyklister ved både Sjælør Boulevard og Strømmen. (Hayskolen og Al-Hikma Skolen)

Ellebo ønsker at forlænge 50 km/t-zonen fra P. Knudsens Gade indtil Strømmen. Det virker naturligt at ophøre 50 km/t zonen netop her, da man da bevæger sig væk fra et tætbygget beboelsesområde. Ellebo mener, at denne strækning skal med i denne omgang, da støjniveauet den kommende tid er ekstra stort:

- Der bliver arbejdet med metro i nærheden, hvilket bevirker væsentligt mere tung trafik. Dette opleves allerede nu, i begge retninger og forventes først færdigt når metroarbejdet er færdigt i 2023.
- Ringstedbanen åbner i år. Her forventes der mere banestøj end den nuværende S-togsline giver. Som det ses af bilaget, ligger Ellebo midt imellem Ellebjergervej og banen.
- Byggeri ved Carlsberg og grønttorvet giver væsentligt mere tung trafik på Ellebjergervej.

Med en forlængelse af 50-km-zonen fra Sjælør Boulevard til Strømmen (ca. 450 meter) vil dette påvirke omtrent 40 opgange, med ca. 6 lejligheder i hver. Dette er 240 lejligheder, som huser både familier med børn, par og enlige, som ville kunne opleve at trafikstøjen blev nedsat med 1,5 dB! Prisen for nedsættelsen af strækningen bør ikke være mere end prisen for nogle nye skilte.



Andelsboligforeningen Ellebo

Ellebo oplever det positivt, at der arbejdes på, at få lavet Bekendtgørelsen om lokale hastighedsgrænser ændret som det står på side 16 og 17 i udkastet til handlingsplanen. Dette venter foreningen i spænding på mere information om, da det ville give nogle nye muligheder for at få folk til at tage toget i stedet for bilen, og det ville være fantastisk for byen.

Ellebo mener generelt, at alle 60 km/t-zoner med bebyggelse i den umiddelbare nærhed, bør ændres til 50 km-zoner. Helt mærkeligt er det, at man ikke nedsætter hastigheden til 50 km/t fra Holbækmotorvejens afslutning ved Folehaven, da der i selve handlingsplanen anvendes flere billeder fra Folehaven til at fremhæve et sted der er plaget af trafikstøj.

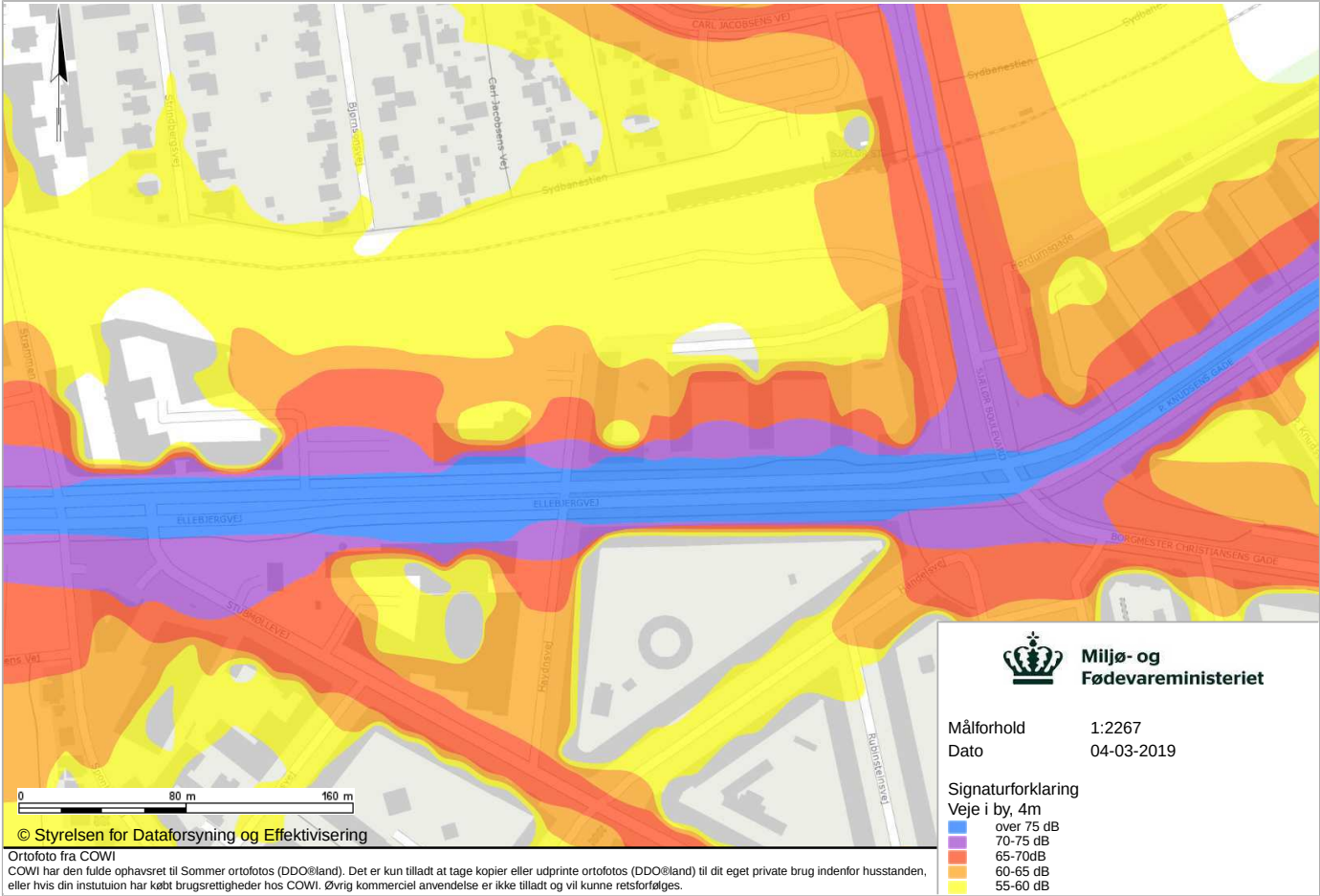
Med venlig hilsen

Andelsboligforeningen Ellebo



Bestyrelsesmedlem

Leif Bak Rudal
Formand



Svar til: Hearing 48290 af: Vanløse Lokaludvalg

APPLICATION DATE

29. april 2019

SVARNUMMER

35

INDSENDT AF

Vanløse Lokaludvalg

BY

Vanløse

POSTNR.

2720

ADRESSE

Frode Jakobsens Plads 4, 1. sal

HØRINGSSVAR

Vanløse Lokaludvalg har ingen bemærkninger til Handlingsplan for vejstøj 2018-2023

Svar til: Hearing 48290 af: Brønshøj-Husum Lokaludvalg

APPLICATION DATE

29. april 2019

SVARNUMMER

34

INDSENDT AF

Brønshøj-Husum Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Brønshøj-Husum Lokaludvalg

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Kobbelvænget 65

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedr. Handlingsplan for vejstøj 2018-2023

Brønshøj-Husum Lokaludvalg er generelt meget tilfredse med, at der arbejdes med at reducere støjen fra vejene i Københavns kommune, og skulle der blive mulighed for at intensivere arbejdet, vil det blive hilst velkomment.

I forhold til indsatser i Handlingsplanen for vejstøj 2018 - 2023 ser lokaludvalget for Brønshøj-Husum også gerne, at Københavns Kommune taler borgernes sag overfor Vejdirektoratet. Vores område er belastet af støj fra Hillerød motorvejen og Motorring 3 - begge er vejstrækninger, som ifølge Vejdirektoratets egne opgørelser er blandt de 10 mest trafikkede vejstrækninger i Danmark.

Strækningen på ring 3 mellem Frederikssundsvej og Jyllingevej er Danmarks næstmest trafikerede vejstrækning, og den ligger tæt på Brønshøj-Husum. Støjen herfra ses på Københavnerkortet, men den fremgår især tydeligt af Miljøstyrelsens støjkortlægning. Også vejstøjen fra Hillerød motorvejen påvirker store boligområder i vores bydel, ligesom de rekreative arealer ved Utterslev Mose er stærkt påvirket. Lokaludvalget ser muligheder i at lægge støjabsorberende asfalt, opsætte støjabsorberende skærme på de nævnte strækninger, samt yderligere hastighedsbegrænsninger. Konkret foreslår vi, at hastigheden på Hillerød motorvejen og Hareskovvej nedsættes yderligere, således at hastigheden allerede nedsættes til 80 km/t nord for Tingbjerg, for derefter hurtigt at nedtrappes til 60 km/t og 50 km/t på strækningen ind mod Frederikssundsvej. Vi er selvfølgelig opmærksom på, at de konkrete tiltag skal beslattes og sættes i gang af Vejdirektoratet.

Når Handlingsplanen for vejstøj 2018 - 2023 skal gennemføres, vil lokaludvalget for Brønshøj-Husum gerne henlede Københavns Kommunes opmærksomhed på strækningen på Frederikssundsvej fra Islevhusvej/Storegaardsvej til Novembervej. Denne vejstrækning giver meget støj og er i meget dårlig stand. Det vil derfor være hensigtsmæssigt at prioritere at lægge støjabsorberende asfalt på denne strækning.

Med venlig hilsen

Hans S. Christensen
Formand for Brønshøj-Husum Lokaludvalg

Palle Lolk
Formand for Byudviklingsudvalget

MATERIALE:

hoeringssvar_handlingsplan_for_vejstoej_2018-2023_broenshoej-husum_lokaludvalg.pdf

KØBENHAVNS KOMMUNE

Økonomiforvaltningen

Sekretariatet for Brønshøj-Husum Lokaludvalg



25. april 2019

Høringssvar vedr. Handlingsplan for vejstøj 2018-2023

Sagsbehandler
Ditte Tøfting-Kristiansen

Brønshøj-Husum Lokaludvalg er generelt meget tilfredse med, at der arbejdes med at reducere støjen fra vejene i Københavns kommune, og skulle der blive mulighed for at intensivere arbejdet, vil det blive hilst velkomment.

I forhold til indsatser i Handlingsplanen for vejstøj 2018 - 2023 ser lokaludvalget for Brønshøj-Husum også gerne, at Københavns Kommune taler borgernes sag overfor Vejdirektoratet. Vores område er belastet af støj fra Hillerødmotorvejen og Motorring 3 – begge er vejstrækninger, som ifølge Vejdirektoratets egne opgørelser er blandt de 10 mest trafikerede vejstrækninger i Danmark.

Strækningen på ring 3 mellem Frederikssundsvej og Jyllingevej er Danmarks næstmest trafikerede vejstrækning, og den ligger tæt på Brønshøj-Husum. Støjen herfra ses på Københavnerkortet, men den fremgår især tydeligt af Miljøstyrelsens støjkortlægning. Også vejstøjen fra Hillerødmotorvejen påvirker store boligområder i vores bydel, ligesom de rekreative arealer ved Utterslev Mose er stærkt påvirket. Lokaludvalget ser muligheder i at lægge støjabsorberende asfalt, opsætte støjabsorberende skærme på de nævnte strækninger, samt yderligere hastighedsbegrænsninger. Konkret foreslår vi, at hastigheden på Hillerødmotorvejen og Hareskovvej nedsættes yderligere, således at hastigheden allerede nedsættes til 80 km/t nord for Tingbjerg, for derefter hurtigt at nedtrappes til 60 km/t og 50 km/t på strækningen ind mod Frederikssundsvej. Vi er selvfølgelig opmærksom på, at de konkrete tiltag skal beslattes og sættes i gang af Vejdirektoratet.

Når Handlingsplanen for vejstøj 2018 – 2023 skal gennemføres, vil lokaludvalget for Brønshøj-Husum gerne henlede Københavns Kommunes opmærksomhed på strækningen på Frederikssundsvej fra Islevhusvej/Storegaardsvej til Novembervej. Denne vejstrækning giver meget støj og er i meget dårlig stand. Det vil derfor være hensigtsmæssigt at prioritere at lægge støjabsorberende asfalt på denne strækning.

Med venlig hilsen

Hans S. Christensen
Formand for Brønshøj-Husum Lokaludvalg

Palle Lolk
Formand for Byudviklingsudvalget

**Sekretariatet for Brønshøj-
Husum Lokaludvalg**

Kobbelvænget 65
2700 Brønshøj

EAN nummer
5798009800275

Svar til: Hearing 48290 af: Jan Hertel

APPLICATION DATE

29. april 2019

SVARNUMMER

33

INDSENDT AF

Jan Hertel

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Valby Langgade 139

HØRINGSSVAR

Jævnfør <https://blivhoert.kk.dk/sites/blivhoert.kk.dk/files/handlingsplan-for-ve...>

Indsigelse mod "hastighedsnedsættelse"

I Tabel 7.1.2: Udpegede vejstrækninger, som nedsættes fra 60 km/t til 50 km/t på side 17 fremgår det, at hastigheder på nogle vejstrækninger ikke sættes ned fra 60 km/t til 50 km/t, men tværtimod sættes op fra 40 km/t til 50 km/t eller kun nedsættes til 60 km/t. Det synes ikke at være nævnt og behandlet i teksten hvilken støjreducerende effekt disse tiltag vil have og overskriften på tabellen er misvisende? Afsnittet handler om hastighedsnedsættelse fra 60 km/t til 50 km/t, fra 70 km/t til 50 km/t, fra 60 km/t til 40 km/t eller 30 km/m og potentialet for at reducere støjen. Det er helt uacceptabelt at højeste tilladte hastighed forøges under dække af at den sættes ned og ikke i overensstemmelse med god forvaltningsskik.

Indsigelse mod 'evaluering'

På side 17 nævnes "Evaluering/opfølgning: Teknik- og Miljøforvaltningen opgør årligt længden af vejstrækninger, hvor hastighedsgrænsen nedsættes i planperioden. Opgørelserne afrapporteres i forbindelse med evaluering af støjhandlingsplanen." Der er ikke sat et tidspunkt for, hvornår evalueringen (senest) foreligger og det bør være før evaluering af Handlingsplan for Vejstøj i 2023 eventuelt i årlige offentligt tilgængelige opgørelser/rapporteringer. Tilsvarende mangler der frister for evalueringer på side 22, side 24 og side 25. Generelt kræves en årlig rapportering af handlingsplanens fremdrift frem mod evalueringen i 2023 og næste plan.

Øvrigt

Det undrer, at handlingsplanen ikke nævner, at en væsentlig kilde til forhøjet vejstøj er kørsel med ulovlige motorkøretøjer (i form af ændringer af den godkendte konstruktion) af alle typer, men især brændstofdrevne motorcykler og knallerter?

Svar til: Hearing 48290 af: Karen Forsting

APPLICATION DATE

29. april 2019

SVARNUMMER

32

INDSENDT AF

Karen Forsting

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Clara Pontoppidansvej 12, 2. th

HØRINGSSVAR

Tak for endnu en grundig og gennearbejdet støjhandlingsplan. Jeg iagtager, at I bruger nogle flotte og kække farver! Og så noterer jeg mig med glæde at støjniveauet omkring Njalsgade er faldet betragteligt indenfor den sidste måneds tid. Fedt mand!

MVH Karen F.

Svar til: Hearing 48290 af: Alex Heick

APPLICATION DATE

29. april 2019

SVARNUMMER

31

INDSENDT AF

Alex Heick

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Bispebjerg Lokaludvalg

BY

København NV

POSTNR.

2400

ADRESSE

Tomsgårdsvej 35

HØRINGSSVAR

se vedhæftede

MATERIALE:

bispebjerg_lokaludvalgs_hoeringssvar_handlingsplan_vejstoej_april_2019.pdf



Bispebjerg
LOKALUDVALG

BIBLIOTEKET
Rentemestervej 76
2400 København NV
www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk

side 1 / 2

Teknik og Miljøforvaltningen

Høringssvar: handlingsplan for vejstøj

29.04.2019

Bispebjerg Lokaludvalg takker for muligheden for at kommentere på handlingsplanen. Den reviderede version af handleplanen skulle i højere grad handle om tiltag, som reducerer benzin og dieseltrafik, for derigennem at reducere støjen. Regulering af trafik, højere parkeringstakster og større prioritering af cykeltrafik er nogle af de nye tiltag, der nævnes.

”Vejstøj i København er årsag til ca. 19 for tidlige dødsfald årligt” fortæller planen. Det er et skræmmende men vigtigt budskab – og det skal vi gøre noget ved. Visionen for København er, at antallet af stærkt støjbelastede boliger over 68 db skal være halveret inden udgangen af 2025. Det lyder både ambitiøst og godt.

Reduktion af trafik som hovedgreb

Lokaludvalget er enige i, at støj skal tages alvorligt. Vi mener også, at forvaltningen med fordel kunne tænke støj og partikelforurening sammen. De områder, som rammes af støjen, er sammenfaldende med de områder som har en høj koncentration af ultrafine partikler.

Bispebjerg Bydel er en bydel med megen støj, der særligt er koncentreret langs de store indfaldsveje gennem bydelen. Et eksempel er på Ring 2, hvor der på lange strækninger ligger mange almene boliger direkte ud til denne stærkt belastede trafikåre, og som Bispebjerg Hospitals nye akut afdeling jo også bliver direkte nabo til. De store indfaldsveje Borups Alle og Helsingørmotorvejen er i en særklasse for sig.

Nu hvor politikernes ønske er, at planen skal have nedsættelse af benzin og dieseltrafik som hovedgreb, så savner vi en vision for hvordan bilismen tænkes udviklet over de kommende år. Faktum er, at hvor trafikken omkring søerne (i midtbyen) har været faldende over en årrække, så er trafikken i de yderste dele af kommunen stigende. Fra 2013 til 2016 er antallet af køretøjer, der krydsede kommunegrænsen, steget med 8 %, mens trafikken omkring søerne i midtbyen er faldet 2 % i samme periode.

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

Den forventede snarlige ændring af bilparken fra fossile brændsler i retning mod stadig flere el-biler kan forventes at få enorm betydning for støjniveauet. Denne udvikling bør derfor understøttes, og effekten heraf bør medovervejes i den langsigtede planlægning.





Bispebjerg LOKALUDVALG

BIBLIOTEKET
Rentemestervej 76
2400 København NV
www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk

side 2 / 2

Indsatser: Mest effekt for kronerne?

Planen foreskriver, at der udlægges 20 km støjreducerende asfalt om året. Støjreducerende belægning er dyr, og den holder desværre også kun få år. Bispebjerg Lokaludvalg er derfor tilhænger af, at der også arbejdes med de nye typer vejbelægning til klimaveje, som ligeledes er effektive til støjdemning – og forhåbentlig har længere levetid. Nedsættelse af hastigheden på de større veje anser Lokaludvalget for en effektiv og en billig måde at sænket støjniveauet.

Støj i boliger:

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

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

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

Støj fra vejtrafik i omgivelser:

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

Herudover ønsker lokaludvalget svar på, hvordan man sikrer sig at kravene til støj i nye boliger bliver håndhævet. Bliver der taget stikprøver, når byggerier står færdige, så man sikrer sig, at de lever op til reglerne?

Med venlig hilsen

Alex Heick
Formand
Bispebjerg Lokaludvalg



Svar til: Hearing 48290 af: Rodrigo Velázquez Bernabéu

APPLICATION DATE

28. april 2019

SVARNUMMER

30

INDSENDT AF

Rodrigo Velázquez Bernabéu

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Hyttehusvej 6

HØRINGSSVAR

Jeg synes at det er rigtig gode nyheder at Københavns Kommune udviser interesse for det vigtige emne vejstøj. Det er en stor glæde.

Nedsættelse af hastigheden på de nævnte storveje er et godt initiativ. Men desværre kun et første skridt. Bilerne, lastbilerne og især store motorcykler kører langt over 60 km/t uden for myldretiden og i weekenden på Vejlands Allé. Det handler om en lang strækning, med brede kørebaner, uden forhindringer og som ligger i tæt forbindelse med motorvejen. Og selvfølgelig uden hastighedskontroller. Det skaber stor risiko for personskader og det skaber store støjgener til os der bor i området.

I denne forbindelse finder jeg det også paradoksalt at Københavns Politis kommentar om initiativet er at det "vil give en dårligere fremkommelighed på disse strækninger, særligt uden for myldretiden". Er Københavns Politi lige glade med den risiko der forekommer med de mange køretøjer der kører igennem en beboede areal med en upassende høj hastighed? Er "fremkommelighed" (for privatpersoner i egne biler) også førsteprioritet for Københavns Kommune?

Det skal også reduceres mængden af trafik. Københavns Kommune har en meget konservativ "ja tak"-politik til private køretøj som de fleste storbyer i Europa har allerede ændret. Fra Madrid til Stockholm. Begrænsninger for biler som kun transportere én person, en betalingsring for bilister der kører ind i København eller lukning af byen for privatbiler af ikke-bosatte personer en nogle initiativer som andre byer har sat i gang for at gøre det mindre attraktivt at bruge en bil i byen. Her i København byder vi stadig biler velkomne med store parkeringhuse i centrum og med brede kørebaner i tætbeboede områder, hvor man må køre med 60-70 km/t.

Så ja, rigtig godt initiativ, rigtige gode ideer og et rigtig godt første skridt. Men stadig rigtig meget at gøre.

Svar til: Hearing 48290 af: Ingolf Ibus

APPLICATION DATE

28. april 2019

SVARNUMMER

29

INDSENDT AF

Ingolf Ibus

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Trafikforeningen Webersgade

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Webersgade 36

HØRINGSSVAR

Vedhæftet høringssvar fra Trafikforeningen Webersgade

MATERIALE:

hoeringssvar_webersgade.pdf

Høringssvar til den reviderede handlingsplan for vejstøj 2018-2023

Webersgade er en lille smal gade, der forbinder Sølvtorvet med Fredens Bro ved Øster Søgade, hvor trafikken er ensrettet mellem Sølvtorvet og Øster Søgade. Gaden er stærkt trafikeret med stærk belastende trafikstøj. På den ene side af gaden ligger Kartoffelrækkehuse bygget for mere end 130 år siden, og som er omfattet af en bevarende lokalplan, og på den anden side 5-6 etagers bygninger bygget lidt senere. Gaden rummer omkring 165 boliger, og der bor omkring 400 personer.

Gadens anvendelse som gennemkørselgade blev besluttet som en midlertidig løsning i 1972 i forbindelse med, at Søringsprojektet blev taget af bordet.

Gaden er udfordret af trafikstøj på flere måder. Gadens underlag og husenes gamle fundamenter er ikke konstrueret til dagens tunge trafik. Rystelser og vibrationer skaber sætninger i gadens underlag, hvilket får asfalten og husene til at slå revner, og på det sidste har det skabt brud på kloakken.

Derfor forekommer der ikke kun vejstøj fra motorer og dæk, men også vibrationsstøj. Den korte afstand mellem de to lyskryds i hver sin ende af gaden, og det dårligt anlagte kryds ved Sølvtorvet, bevirker tillige stærk accelerationsstøj. Husenes tæthed får vejstøjen til at forøges. Støjniveauet med den tunge trafik og de mange buslinjer gennem gaden bevirker at det synes umuligt at støjdampe husene, hvorfor en støjdamper primært må ske ved en reduktion af trafik (ikke mindst den tunge trafik), hastighedsbegrænsning, samt asfalt med en betydelig støjdæmpende effekt. Den støjdæmpende asfalt, der blev etableret i 2012 er på nuværende tidspunkt så nedslidt at den ingen effekt har længere. Webersgade kan ikke afvente at det bliver gadens tur ud fra en normal turnus. Mange beboere har forinden mærket til den sundhedsskadelige effekt ved den stærkt belastende vejstøj. Gaden synes velegnet til at indgå som pilotprojekt med den nye poroelastiske belægning.

Miljøzoner, hvor tung trafik kører uden om et så tæt beboelsesområde, og hvor ikke så mange beboere er generet og som bedre er bygget til det, mindre eldrevne busser med støjsvage dæk, effektiv støjdæmpende ny asfalt, flere biler på el og med støjsvage dæk vil forandre vejstøjsniveauet i gaden markant.

Ved at ensrette Øster og Nørre Søgade fra Fredens Bro til Gyldenløvesgade og Nørre og Øster Farimagsgade fra Gyldenløvesgade til Sølvgade, ændre ensretningen i Sølvgade, vil der ikke komme mere trafik og støj i disse gader, men der vil kunne skabes en bedre trafikafvikling og mulighed for busbaner og busfremkommelighed. Gennemkørende trafik i Webersgade og i Sølvgade mellem Øster Voldgade og Sølvtorvet ville blive overflødig, idet den kollektive trafik kan betjenes gennem Frederiksborggade og Nørre og Øster Voldgade.

28. april 2019

Formand Ingolf Ibus
Trafikforeningen Webersgade

Svar til: Hearing 48290 af: Linda Udby

APPLICATION DATE

28. april 2019

SVARNUMMER

28

INDSENDT AF

Linda Udby

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Lykkebovej 6A

HØRINGSSVAR

Jeg tilslutter mig hørings-svaret fra Valby Lokal udvalg, specielt er jeg meget enig i at en reduktion af vejstøjen på Vigerslev Allé er meget tiltrængt. I denne forbindelse vil jeg påpege at man bør inkludere Lykkebovej mellem Vigerslevvej og Vigerslev Allé i en plan for støjreduktion f.eks. ved støjdempende asfalt og fartdæmpning.

Den pågældende strækning af Lykkebovej benyttes i vid udstrækning til gennemkørsel mellem Vigerslevvej og Vigerslev Allé, både af pendlere og lastbiltrafik, begge uden ærinde i området. Denne tunge og tætte gennemkørende trafik medfører enorme støjgener for de omkringliggende boliger fra tidlig morgen til sen aften og det ville forøge livskvaliteten væsentligt både beboerne, men også alle de som færdes til fods og på cykel til og fra Lykkebo skole og diverse dagstilbud på Lykkebovej, at medtage Lykkebovej som en del af støjreduktionen på det sammenhængende vejnet Vigerslevvej-Lykkebovej-Vigerslev Allé.

Svar til: Hearing 48290 af: Thomas Skødt

APPLICATION DATE

27. april 2019

SVARNUMMER

27

INDSENDT AF

Thomas Skødt

VIRKSOMHED / ORGANISATION

A/B Valbyborg

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Valby Langgade 73

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede

MATERIALE:

hoeringssvar_til_koebenhavns_kommunes_handlingsplan_for_vejstoej_2018-2023.pdf
stoejkort_valby_tingsted.jpg

Høringssvar til Københavns Kommunes Handlingsplan for vejstøj 2018-2023

På vegne af Andelsboligforeningen Valbyborg beliggende Valby Langgade 73 og Skolegade 2 i Valby har jeg følgende bemærkninger:

Ligesom Valby Lokaludvalg hilser vi handlingsplanen velkommen og vi er i lighed med Valby Lokaludvalg meget tilfredse med effekten af den støjreducerende asfalt, der allerede er udlagt i Valby. Vi synes dog, at Københavns Kommune har afsluttet udlægningen af støjreducerende asfalt i det centrale Valby for tidligt og det nye opdaterede støjkort for 2017 viser meget tydeligt, at der er en lavthængende frugt, der kan plukkes på Valby Langgade ved Valby Tingsted.

Hastighedsgrænsen på Valby Langgade fra Annexstræde i vest til Gl. Jernbanevej i øst er på hele strækningen reduceret til 40 km/t og har været det i mange år. Et kig på støjkortet viser, at på hele strækningen er vejstøjen registreret til 68-73 dB, undtagen på strækningen ved Valby Tingsted, hvor den er registreret til 73-78 dB. Det er mellem tre og fire gange det tilladte niveau på 58 dB, hvilket er rigtig ærgerligt både for os, der bor ved Tingstedet, og for alle de mennesker udefra, der benytter det fantastiske byrum, som Valbys gamle tingsted udgør.

Som lokal beboer kan man ikke være i tvivl om årsagen til forskellen i støjniveauet. På stykket fra Annexstræde til Tingstedet ligger der støjreducerende asfalt, på stykket fra Tingstedet til Gl. Jernbanevej ligger der almindelig asfalt, mens der på Tingstedet ligger brosten. Brostenene er ujævne og har hulrum imellem sig, hvilket genererer den ekstra støj. Løsningen er lige så simpel som årsagen: Læg asfalt i stedet for brosten. Det ville være rigtig dejligt, hvis det blev støjreducerende asfalt, men almindelig – og billigere – asfalt vil også give en stor del af den ønskede effekt. Anlægningen af ny belægning kan gennemføres uden at risikere de negative konsekvenser for fremkommelighed for biltrafikken, som Københavns Politi udtrykker bekymring for i deres høringssvar, undtagen i selve anlægsperioden. Derudover er der også positive bivirkninger ved at sløjfe brostensbelægningen i form af bedre vejgreb til bilerne og mindsket ubehag for cyklisterne og deraf følgende incitament til at cykle på fortovet.

Vi er ved tidligere dialog med Teknik- og Miljøforvaltningen blevet informeret om, at der i sin tid blev anlagt brosten på Valby Langgade for at skabe et *"shared space, hvor trafikanterne skal tage hensyn til hinanden og bilisterne følge skiltningen med den anbefalede hastighedsgrænse på 40 km/t"*. Selv hvis man kan få et begreb som *shared space* til at give mening, mener vi ikke, at det retfærdiggør en så markant overskridelse af grænseværdierne for vejstøj som der her er tale om, især ikke når der fra politisk hold er fokus på at reducere netop vejstøj. Vi er helt på det rene med, at der er trafik i byen og at Valby Langgade som delvis fordelingsgade og delvis strøggade må tage sin del af trafikken, men det virker absurd, at kommunen vil

bekæmpe vejstøj generelt og samtidig vælger en støjforstærkende indretning på denne strækning. Kommunen har i forlængelse af den tidligere dialog forsøgt sig med at lægge mere grus ud mellem brostenene i håb om, at det ville hjælpe på støjen. I teorien burde det virke, men resonansen – og dermed støjen – mellem brostenene opstår uanset om der er adskillige centimeter eller kun få millimeter frit rum mellem brostenene, og da der sidst blev lagt grus ud i november måned, kunne vi da heller ikke mærke nogen nævneværdig effekt af gruset. Og selv om det havde virket, ville virkningen være kortvarig på grund af, at gruset lige så stille ville forsvinde og mellemrummene hurtigt komme tilbage. En sådan løsning ville kræve, at kommunen med jævne mellemrum, sandsynligvis på månedlig basis, ville være nødt til at efterfylde grus. Det lyder som en umulig kamp og i det lange løb ville der heller ikke være meget at spare i forhold til udlægning af asfalt.

Vi mener heller ikke, at der er færre problemer med overholdelse af hastighedsgrænsen på det brostensbelagte stykke end på den øvrige del af det stykke, hvor der er en hastighedsbegrænsning på 40 km/t, så det savner grundlag i virkeligheden at argumentere for brostensstykket ud fra en betragtning om, at det virker hastighedsbegrænsende. Hvis kommunen alligevel er bekymret for, at en fjernelse af brostensstykket skal medføre generelt højere hastighed, foreslår vi, at de skæver til den løsning, som Frederiksberg Kommune har valgt på Gammel Kongevej. Der er der ingen brosten, men til gengæld ændrer vejen forløb flere gange på strækningen, hvilket bidrager til nedsat hastighed. På Tingstedet er der brede fortov til begge sider, så det bør ikke være noget problem f.eks. at konstruere en midterhelle ved fodgængerfeltet (hvorved man også kan mindske risikoen for de meget farlige situationer, der opstår med jævne mellemrum, hvor én bilist holder tilbage for fodgængere, mens en anden bilist overhaler venstre om den holdende bil) og føre vejbanen længere ud til siderne med deraf følgende nedsat hastighed.

Med venlig hilsen

Thomas Skødt

Formand for bestyrelsen i A/B Valbyborg

stoejkort_valby_tingsted.jpg



Svar til: Hearing 48290 af: Anders Drud

APPLICATION DATE

27. april 2019

SVARNUMMER

26

INDSENDT AF

Anders Drud

BY

KBH N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Fredesngade 15,

HØRINGSSVAR

FREDENSGADE på Nørrebro er en af Københavns mest befærdigede indfaldsveje til Købehavns bymidte. Med sin direkte forbindelse til Lyngbyvejen og lange lige vej-strøg med 4 vejbaner + 2 busbaner, er Fredensgade en hovedåre for den tunge trafik. Det digitale støjkort viser at trafikstøjen anslås ml 73-78 DB (højeste kategori), og på Købehavnerkortet viser en traffiktællingen at antallet af køretøjer kun er overgået af Åboulevarden.

De lige vejbaner bevirker at trafikken er meget hastig, og som beboer oplever vi høj trafikstøj. Vejkrydset Blegdamvej/Fredensgade har som følge heraf, også en uhyggelig statistik for personskader. Med 8 nedkørsler mellem 2010-2014 ligger krydset nr 1. med flest personskader i København. <https://www.tv2lorry.dk/artikel/koebenhavns-otte-farligste-vejkryds>

I 2014 tillod Københavns Kommune at fælde de kastanjetræer som udgjorde det eneste støjværn fra den tunge trafik, da vejbanerne skulle udvides for busbaner. Rydningen fik den konsekvens at trafikstøjen frit bevæger sig op langs boligkarren.

I Oktober 2018 anmodede vi som beboere om at modtage en Støj og Partikel-måler fra Miljøpunkt Nørrebro for foretage konkrete målinger på effekterne af den tunge trafik, især med fokus på sundhedsfarlige diesel-partikler.

Miljøpunkt Nørrebro svarede at der ikke var behov for målinger på Fredensgade, fordi Støj og Partikel forureningen allerede er kendt, og at især partikel forureningen på Fredensgade er høj.

Jeg vil derfor anmode om, at der rettes fokus på FREDENSGADE 2200 med henblik på at dæmpe trafikstøjen, regulere trafik-adfærden (nedsættelse af hastighed), og mulighed for yderligere begrønning.

Mvh.

Anders Drud

Svar til: Hearing 48290 af: Dennis Lange

APPLICATION DATE

26. april 2019

SVARNUMMER

25

INDSENDT AF

Dennis Lange

VIRKSOMHED / ORGANISATION

FDM

BY

Kongens Lyngby

POSTNR.

2800

ADRESSE

Firskovvej 32

HØRINGSSVAR

Se venligst vedhæftede fil.

MATERIALE:

hoeringssvar_fdm.pdf



Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen

26-04-2019

Dir. tlf.
+45 45 27 07 13

E-Mail
dbl@fdm.dk

Sagsnr.
S19-6945

Ref: DBL/

Handlingsplan for vejstøj 2018-2023

I forbindelse med høringen af 'Handlingsplan for vejstøj 2018-2023' har FDM følgende bemærkninger.

Grundlæggende er FDM enig i, at man skal søge at begrænse trafikstøj mest muligt, idet støjen ud over at kunne være generende også kan påvirke menneskers sundhed. FDM mener derfor at trafikstøj bør bekæmpes i den udstrækning det er rentabelt og giver samfundsmæssigt mening. Det er afgørende at arbejdet med at reducere støjen ikke står alene, og holdes op imod hensynet til, at København er en by, der også skal fungere med hensyn til mobilitet. Som landets hovedstad er København ikke kun en by for københavnere, men hele landet. Mange har derfor behov for at kunne transportere sig let og bekvemt til og fra byen i forbindelse med arbejde, møder, kulturtilbud, indkøb etc. Faktum er, at en stor del af danskerne – også dem, der bor i og ved København – har behov for bilen for kunne få hverdagen til at hænge sammen; et behov der for mange ikke kan løses af de nuværende tilbud af kollektiv transport.

Et af de greb, der lægges vægt på i handlingsplanen, er hastighedsnedsættelser. FDM mener, at hastighedsgrænserne først og fremmest skal have til formål at sikre balancen mellem fremkommelighed og færdselssikkerhed. Det er afgørende, at man er opmærksom på, at det ikke nytter noget, heller ikke i relation til støjen, at sætte byen i stå på med hastighedsnedsættelser. Det vil blot genere helt almindelige mennesker, der har behov for at transportere sig til og fra København, og som reelt ikke har andre gode alternativer end bilen. I forhold til støj vil FDM pege på, at en mere jævn og glidende trafikafvikling vil have større betydning for støjen end om hastighedsgrænsen er eksempelvis 10 km/t lavere. Det skyldes, at netop igangsætning udvikler markant mere støj end glidende kørsel – ikke mindst for den tunge trafik. Netop den tunge trafik, herunder de mange busser, bidrager væsentligt til det samlede støjbillede og her vil FDM opfordre til at overgangen til elektrificering fremmes, og at kommunen sikrer at de eksisterende dieselbusser i praksis overholder de gældende støjgrænser for køretøjsgodkendelserne.

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk



Faktum er endvidere, at på de fleste større veje, hvor der morgen og eftermiddag kører mange biler, når hastigheden i myldretiden sjældent op på den tilladte hastighed. En hastighedsnedsættelse vil således alt andet lige have begrænset effekt, da den vil have lille eller ingen praktisk effekt i de tidsrum, hvor støjen er størst. Og uden for disse tidsrum vil effekten også være begrænset, da trafikmængden er lav. Tværtimod kan en hastighedsnedsættelse betyde en øget negativ miljøpåvirkning i tidsrummene uden for myldretiden, da bilernes brændstofeffektivitet forværres ved meget lav hastighed og mange stop.

Et andet af de greb, der nævnes i handlingsplanen er støjreducerende vejbelægning. Det bemærkes i den sammenhæng, at der kun lægges op til at udlægge 20 km vejstrækning pr. år. Dette forekommer som et ganske uambitiøst mål. Det skal i den sammenhæng bemærkes, at målet i den hidtidige handlingsplan for 2013-2018 for udlægning af støjreducerende asfalt ikke blev indfriet. Hvis kommunen reelt vil arbejde for at reducere vejstøjen, burde kommunen i højere grad gøre en indsats på de fronter, hvor kommunen selv bestemmer tempoet – som fx udlægning af støjreducerende asfalt. Det fremgår af handlingsplanen, at støjreducerende asfalt har en ikke uvæsentlig positiv effekt på vejstøjen. FDM vil således opfordre kommunen til at opprioritere udlægningen af støjreducerende vejbelægning.

Med venlig hilsen

Dennis Lange
Juridisk konsulent

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

Svar til: Hearing 48290 af: Pia Jennings

APPLICATION DATE

22. april 2019

SVARNUMMER

24

INDSENDT AF

Pia Jennings

BY

København N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Ågade 108

HØRINGSSVAR

Bor på hjørnet af Ågade og Jagtvej. Her er meget støj på grund af den tunge trafik. Men det værste er den forurening der er målt. Krydset er meget farligt, da der ofte køres overfor rødt.

Svar til: Hearing 48290 af: Rasmus Funk

APPLICATION DATE

20. april 2019

SVARNUMMER

23

INDSENDT AF

Rasmus Funk

BY

København N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Prs. Charlottes Gade 43, 3.tv.

HØRINGSSVAR

På beboelsesgader som vores kan reduceret hastighed reducere støjen enormt meget. Vi har to ældre fartbump som er meget ineffektive.

Jeg tror nye bump med mere "kant" samt øer med træer der kun tillader et enkelt køretøj at passere ad gangen ville gøre rigtig meget for støjen.

Svar til: Hearing 48290 af: Christian Petersen

APPLICATION DATE

18. april 2019

SVARNUMMER

22

INDSENDT AF

Christian Petersen

BY

KBH N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Nørrebrogade 60

HØRINGSSVAR

Jeg bor på hjørnet af Nørrebrogade og Møllegade og mit gæt er, at Møllegade er den mindre gade i København med mest trafik. Der kører biler og lastbiler ned gennem gaden 24 timer i døgnet. Det skyldes i høj grad, at Møllegade er den "sidste" gade mod Guldbergsgade/Tagensvej, inden Nørrebrogade lukker af.

En løsning der ligger lige for er tilskud til tøjisolerende vinduer.

Svar til: Hearing 48290 af: Camilla Ottsen

APPLICATION DATE

18. april 2019

SVARNUMMER

21

INDSENDT AF

Camilla Ottsen

BY

Kbh n

POSTNR.

2209

ADRESSE

Møllegade 2 1. Tv

HØRINGSSVAR

Trafikken i Møllegade er alt for voldsom til så lille en gade - grundet ensretning i de andre gader.

Svar til: Hearing 48290 af: Nicky Guerrero

APPLICATION DATE

18. april 2019

SVARNUMMER

20

INDSENDT AF

Nicky Guerrero

BY

Kbh. N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Sigynsgade 2 st th

HØRINGSSVAR

Bor på hjørnet af Sigynsgade, Rovsingade og Slangerupgade.

Den nye vejbelægning på Rovsingade har hjulpet lidt på støjen. Men der er stadig

Støj fra biler der gasser op, måske det ville hjælpe med vej bump da nogle bilister har rigeligt med fart på for at nå lyset på Tagensvej. Der er også lidt støj fra det midlertidige 4A busstoppested ved Slangerupgade. Så er der lidt støj fra racerbiller fra Banevingen der drejer ud på Rovsingade og lyder som jet-fly der er ved at gå på vingerne.

Svar til: Hearing 48290 af: Karina Mogensen

APPLICATION DATE

18. april 2019

SVARNUMMER

19

INDSENDT AF

Karina Mogensen

BY

København N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Jagtvej 21

HØRINGSSVAR

For at reducere støj og forurening i København, foreslår jeg at man genoptager undersøgelser om en betalingsring for at komme ind i København, så vi kan formindske pendlertraffikanter, så københavnerne egne biler har plads til parkering. Samtidig skal den offentlige transport forbedres. I mit nærområde foreslår jeg at man "genopliver" pullerterne i Rantzausgade ved den grønne kile. Her drøner trafikanter igennem med langt over den tilladte hastighedsgrænse for området. Det skaber farlige situationer for alle andre i området. Indtil re-etableringen bør man samarbejde med politiet og få en fast kontrol, alternativt en stærekasse.

Svar til: Hearing 48290 af: Anders Budtz-Jørgensen

APPLICATION DATE

18. april 2019

SVARNUMMER

18

INDSENDT AF

Anders Budtz-Jørgensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Privat

BY

Copenhagen N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Hillerødgade 22. st. tv

HØRINGSSVAR

Støjen er bare et problem ved de mange biler i København. Luftforurening og trafiksikkerhed er to andre. Problemet bør løses ved at reducere mængden af trafik. Det kan gøres ved at indføre en miljøzone og bruge indtægterne til at investere i offentlig trafik, så det bliver lettere at pendle. Man bør også se på antallet af parkeringspladser. Hvad koster det at leje en parkeringsplads for år for en Københavner? Hvor i byen kan man ellers leje 8 km til samme pris? Det vil være bedre med cykelstier. Så længe, der er bør i København, der bliver afleveret i skole med bil og ikke på cykel, er der plads til fremskridt.

Svar til: Hearing 48290 af: Kirsten Stigsgaard-Larsen

APPLICATION DATE

15. april 2019

SVARNUMMER

17

INDSENDT AF

Kirsten Stigsgaard-Larsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Stigsgaard Copenhagen

BY

KBH N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Guldbergsgade 24 4. tv

HØRINGSSVAR

Vedr. vejstøj. Som beboer i Guldbergsgade/Møllegade krydset, uden vinduer/værelser ud mod gården, er jeg tvunget til at opholde mig og sove i rum, som kun har vinduer ud mod gaden. Dette betyder at jeg opholder mig i rum, som befinder sig i gul og orange støjzone og jeg har fået målt, at der på en helt almindelig dag er minimum 50 db støj i mine beboelses og soverum, - med lukkede vinduer. Efter at have haft stresssymptomer i form af at vågne hver nat med hjertebanken og uro i kroppen etc. i flere år, konstaterede jeg at disse symptomer aftog væsentligt, når jeg opholdt mig steder, hvor der ikke er støj i nogle dage. Støjen er tiltaget VÆSENLIGT efter at man valgte at lukke Nørrebrogade for gennemkørende trafik, således at gennemkørende trafik tvinges gennem de smalle sidegader Møllegade/Peter Fabersgade og Guldbergsgade, hvorved vi nu har konstant gennemkørende trafik i alle døgnets 24 timer. Jeg har været i korrespondance med Københavns kommune siden 2012 om disse gener (også de farlige situationer det skaber), og det endte med at man opsatte et højresvingsforbud på hjørnet af Møllegade/Guldbergsgade, som har hjulpet noget. Men vi har fortsat gennemkørende trafik i døgndrift, og det betyder, at vi ikke kan bebo vores lejligheder uden at være udsat for støjgener og få symptomer på dette. En børnefamilie i min opgang, måtte flytte af denne årsag, da deres nyfødte baby ikke kunne sove pga støjen. Jeg har spurgt min udlejer om han ville opsætte støjdempende ruder, og fik et klart NEJ. Jeg har undersøgt om Københavns kommune har en pulje jeg kan søge til at få støjisoleret vinduerne, men har heller ikke haft held med dette, så eneste valg jeg har er selv at betale kr 40 000 for at støjisolere vinduerne, eller at fraflytte. Jeg synes som minimum at Københavns kommune burde tilbyde at betale for støjisolerende vinduer til lejelejligheder, som har denne støjbelastning (især når de er blevet påført af kommunen pga. etablering af busslusen), - og så synes jeg i øvrigt at man burde lade taxier og lastbiler få lov at køre i busslusen på Nørrebrogade, således at trafikken blev fordelt mere jævnt (Eller helt droppe busslusen, så bilerne kan køre på de brede gader som er lavet til tæt trafik igen). Det giver jo ingen mening at Nørrebrogade ligger øde hen, mens sidegader oversvømmes med gennemkørende trafik (Og så skal beboere her, som ønsker støjisolerende vinduer naturligvis også have det). Nørrebrogade havde mere liv og flere butikker før trafikomlægningen, i hvertfald på strækningen fra Møllegade til Dronnings Louises bro, og den kan SAGTENS tåle at der kører lidt taxier og lastbiler dér, i stedet for gennem

smalle beboelsesgader, hvor de ikke har noget at gøre ! Jeg håber virkelig I vil tage problemet alvorligt, og ser frem til at få støtte til at få støjisoleret mine vinduer, så jeg kan blive boende med helbredet i behold.

MATERIALE:

08-05.17.jpg



Svar til: Hearing 48290 af: Nina Skov Halberstadt

APPLICATION DATE

14. april 2019

SVARNUMMER

16

INDSENDT AF

Nina Skov Halberstadt

BY

København N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Mimersgade 56, st. tv.

HØRINGSSVAR

Efter at lukningen af Mimersgade bag Nørrebrohallen er ophørt, er trafikken på vejen tiltaget betydeligt. Det største problem er gennemkørende biler, der virkelig kan få fart på på den nu ubrudte vejstrækning. Jeg håber, at man vil overveje at etablere en ny og mere permanent lukning af den ene ende af Mimersgade. Det vil både eliminere trafikstøj og farlige situationer for skolebørn og cyklister.

Svar til: Hearing 48290 af: Københavns Politi

APPLICATION DATE

12. april 2019

SVARNUMMER

15

INDSENDT AF

Københavns Politi

BY

København V

POSTNR.

1567

ADRESSE

Politigården

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede høringssvar fra Københavns Politi.

MATERIALE:

hoeringssvar_vedroerende_handlingsplan_for_vejstoej_2018-2023.pdf

KØBENHAVNS POLITI

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Byens Udvikling

Dato: 9. april 2019
J.nr.: 0100-10162-00031-19
Sagsbehandler: MER

Sendes til:
www.blivhoert.kk.dk

KØBENHAVNS POLITI

Juridisk afdeling
Politigården
1567 København V

Høring vedrørende Handlingsplan for Vejstøj 2018-2023

Ved e-mail af 1. marts 2019 har Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen, sendt Handlingsplan for Vejstøj 2018-2023 i høring. Udkastet beskriver forskellige muligheder for i fremtiden at nedbringe vejstøjen i byen til fordel for borgerne.

Direkte:
mer0022@politi.dk
Mobil: 93 50 00 63

Københavns Politi skal i den anledning bemærke følgende:

I udkast til Handlingsplan om Vejstøj 2018-2023 (herefter handlingsplanen) afsnit 7.1.1 beskrives de igangsatte og fremtidige tiltag for reduktion af benzin- og dieseltrafik. Det nævnes således i udkastet side 5 og 14, at man vil regulere biltrafikken, ”blandt andet gennem etablering af cykelstier ved at reducere vejarealet til biler og parkering”.

Det er Københavns Politis vurdering, at en reduktion af det nuværende vejareal til biler og parkering vil have negative konsekvenser for fremkommelighed for biltrafikken.

I udkast til handlingsplanen afsnit 7.1.2 beskrives, at målet inden 2023 er at få nedsat hastigheden på 11 delstrækninger til 50 km/t fra de nuværende 60 eller 70 km/t, og hvor der er behov for at nedsætte hastighedsgrænsen af hensyn til trafiksikkerhed, tryghed og støj. Under målene nævnes det ligeledes, at man er i dialog med Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, Vejdirektoratet samt Miljø- og Fødevareministeriet med det formål at skabe grundlag for de relevante lovændringer, der er nødvendige for generel nedsættelse af hastighedsgrænsen i byerne.



I udkastet til handlingsplanen nævnes på side 16 i baggrundsbeskrivelsen den gældende bekendtgørelse nr. 1486 af 13. december 2017 om lokale hastighedsgrænser (hastighedsbekendtgørelsen), og det anføres, at der i denne bekendtgørelse er åbnet op for at sætte hastighedsgrænsen til 40 km/t i de fleste boligområder og 30 km/t i særligt udsatte områder ved skoler, institutioner, særlige områder med meget byliv m.m.

Side 2

Det er Københavns Politis vurdering, at det rent praktisk godt kan lade sig gøre inden for den gældende lovgivning at nedsætte hastighedsgrænserne på de vejstrækninger, der i dag har tilladt 60 eller 70 km/t til 50 km/t. Det er dog Københavns Politis vurdering, at en følgevirkning af at nedsætte hastigheden til 50 km/t på disse veje, der er regional- og fordelingsveje og en del af det overordnede vejnet, vil give en dårligere fremkommelighed på disse strækninger, særligt uden for myldretiden.

For så vidt angår Københavns Kommunes fortolkning af mulighederne for at nedsætte hastighedsgrænserne til 40 og 30 km/t efter hastighedsbekendtgørelsen, som nævnt ovenfor, bemærkes, at der i hastighedsbekendtgørelsens § 6, stk. 1, nævnes de muligheder, der er for at nedsætte hastigheden til 40 km/t, nemlig ved ældreinstitutioner, skoler, børnehaver og lignende institutioner for børn. Det fremgår af andet punktum, at dette dog ikke gælder på strækninger, der har en væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling.

I stk. 2 nævnes, at hvis ikke kriterierne i stk. 1 er opfyldt, kan hastigheden nedsættes til 40 km/t, når væsentlige trafiksikkerhedsmæssige eller andre trafikale hensyn taler herfor, herunder når hastigheden udgør en væsentlig ulykkesårsag eller –risiko, eller når vejens funktion, udformning eller begrænsede oversigtsforhold gør det påkrævet af hensyn til fodgængere eller cyklister.

Vedrørende muligheden for at nedsætte hastigheden til 30 km/t, beskriver hastighedsbekendtgørelsens § 6, stk. 4, at dette kun kan ske på opholds- og legeområder samt på veje med hastighedsdæmpende foranstaltninger, der er egnet til særligt lave hastigheder. Hastighedsgrænsen kan endvidere fastsættes til 30 km i timen eller derunder, når ganske særlige vejforløb med særligt dårlige oversigtsforhold, snævre kurver eller smalle vognbaner gør det påkrævet af hensyn til fodgængere eller cyklister.

Københavns Politi vurderer, at de nuværende bestemmelser ikke åbner for en mere lempelig tolkning af muligheden for at lave hastighedsgrænser på 30 km/t, som kommunen beskriver.



Københavns Politi har ikke yderligere bemærkninger til høringen.

Med venlig hilsen

Rikke Freil Laulund
Stabschef



Svar til: Hearing 48290 af: Jan Danø

APPLICATION DATE

12. april 2019

SVARNUMMER

14

INDSENDT AF

Jan Danø

BY

København N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Brohusgade 1, 1.sal

HØRINGSSVAR

ensret rantzausgade og brohusgade, forbyd lastvogstrafik i brohusgade og åben trafikslusen på rantzausgade ved jagtvej for kørsel med varer til forretninger i kvarteret i tidsrummet mellem 10 og 14

Svar til: Hearing 48290 af: Valby Lokaludvalg

APPLICATION DATE

11. april 2019

SVARNUMMER

13

INDSENDT AF

Valby Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Valby Lokaludvalg

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Valgårdsvej 4-8

HØRINGSSVAR

Se vedlagte høringssvar

MATERIALE:

valby_lokaludvalgs_hoeringssvar_vedr_docx.pdf

11. april 2019

Sagsnr.
2019-0095677

Dokumentnr.
2019-0095677-2

Valby Lokaludvalgs høringssvar vedr. handlingsplan for vejstøj

Valby Lokaludvalg har fået Handlingsplan for Vejstøj 2018-2023 i høring og har behandlet sagen i lokaludvalgets By og Trafikudvalg den 2. april. Høringssvaret er behandlet og vedtaget på lokaludvalgets møde den 9. april 2019.

Lokaludvalget hilser handlingsplanen velkommen, idet vejstøj er et væsentligt problem som har store konsekvenser for de påvirkede borgere og på bymiljøet som helhed, ikke mindst i en bydel som Valby, hvor der er mange vejstrækninger med høj trafikbelastning. Vi ser også med tilfredshed, at det kan dokumenteres, at de forudgående handlingsplaner har haft en positiv effekt.

I Valby er flere veje blevet renoveret med støjreducerende asfalt, herunder Vigerslevvej, Ålholmvej, Roskildevej, Valby Langgade og senest Folehaven. Det har haft en mærkbar effekt og opleves som en væsentlig forbedring af forholdene. Den igangværende renovering af dele af Gl. Køge Landevej forventes færdiggjort i dette forår.

Vi har som det højst prioriterede ønske, at Vigerslev Allé fra Toftegårds Plads til Vigerslevvej bliver prioriteret meget højt, da det er et mangeårigt ønske, der berører rigtig mange borgere. Der har været igangsat forberedende planlægning af en renovering af strækningen, og vi ønsker, at denne strækning bliver rykket frem til renovering og støjreducering så hurtigt som muligt. Ønsket er aktualiseret af, at byggeriet på FL Smidth-grunden nu er næsten færdigt. Hvis arbejdet etapeopdeles, ønsker vi, at strækningen nærmest Toftegårds Plads bliver prioriteret højest. Desuden er det et ønske, at Toftegårds Plads - Toftegårds Allé - Søndre Fasanvej prioriteres i forhold til støjdæmpning.

Tilsvarende har vi oplevet en mærkbar effekt af de strækninger, hvor hastigheden er blevet nedsat fra 60 km/t til 50 km/t. Det gælder Ring II på Ålholmvej, Vigerslevvej og Folehaven samt strækningen på Vigerslev Allé mellem Sjælør Boulevard og Enghavevej.

Det er derfor Valby Lokaludvalgs ønske, at hastigheden også nedsættes på strækningen af Roskildevej fra Skellet til Damhustorvet, hvilket vi blev stillet i udsigt som en del af renoveringen. Dette er

**Sekretariatet for Valby
Lokaludvalg**

Valgårdsvej 8
2500 Valby

EAN nummer
5798009800275

imidlertid ikke effektueret. På den østlige del af denne strækning bor der mange borgere, der er påvirket af støjen, og ved Damhussøen sker der en stor støjdebredelse i hele området ved søen.

Vi ser også gerne de mange andre positive tiltag videreført.

Med venlig hilsen

Michael Fjeldsø
Formand for Valby Lokaludvalg

Svar til: Hearing 48290 af: Nete Jørgensen

APPLICATION DATE

11. april 2019

SVARNUMMER

12

INDSENDT AF

Nete Jørgensen

BY

København

POSTNR.

2200

ADRESSE

Refsnæsgade 47

HØRINGSSVAR

For at formindske både støj, ulykker og forurening er man nødt til at formindske den daglige trafik. Det gøres ved betaling af kørsel ind i byen og billigere offentlig trafik. Hvorfor er udgifter til transport på vejene dækket af det offentlige, mens offentlig transport kun er delvist offentligt finansieret?

Svar til: Hearing 48290 af: Michael Penther

APPLICATION DATE

11. april 2019

SVARNUMMER

11

INDSENDT AF

Michael Penther

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Emblasgade 29

HØRINGSSVAR

Der bliver kørt for hurtigt og farligt ved Roivsingsgade mod lyngbyvej efter krydset ved Vermundsgade. Dette dels grundet alle bil forhandlerne, at der ikke er respekt for loven i området. Vejen er lige blevet genoprettet, hvilke har mindsket støjen lidt, men der burde laves bump og evt. sving på vejen for at nedsætte den høje hastighed mange har.

Svar til: Hearing 48290 af: Jytte Olsen

APPLICATION DATE

11. april 2019

SVARNUMMER

10

INDSENDT AF

Jytte Olsen

BY

København

POSTNR.

2200

ADRESSE

Slotsgade

HØRINGSSVAR

Jeg bor i Slotsgade. Her ligger en Nettobutik på hjørnet til Nørrebrogade. De får leveret varer på mange tidspunkter af døgnet af store lastbiler. Lastbilerne larmer og støjer og forurener. Mit forslag er et PÅBUD til vareleverandørerne om at OMLASTE til mindre varevogne udenfor byen. De store lastbiler hører efter min mening ikke hjemme i en lille bitte vej på Indre Nørrebro. De er meget støjende med deres køleanlæg kørende o. a.

Svar til: Hearing 48290 af: Vita Grzona

APPLICATION DATE

11. april 2019

SVARNUMMER

9

INDSENDT AF

Vita Grzona

BY

København N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Sjællandsgade 33

HØRINGSSVAR

Vælg støjdæmpende vejbelægning. Nedsæt hastighedsbegrænsningen. Etabler en betalingsring rundt om København. Forbedring af den offentlige trafik.

Svar til: Hearing 48290 af: Hans-Henrik Storskov

APPLICATION DATE

11. april 2019

SVARNUMMER

8

INDSENDT AF

Hans-Henrik Storskov

BY

Kbh. N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Henrik Rungs Gade 5

HØRINGSSVAR

Se de mange gener (støj, luft, trængsel...) i sammenhæng.

- Reducér antallet af biler i byen med mindst 50%.
 - Priorité i stedet den kollektive trafik.
 - Priorité et offentligt rum, hvor vi fysisk kan høre hinanden, har plads omkring os og kan trække vejret frit.
 - Anlæg mange (gratis) p-pladser uden for centrum.
 - Gør det meningsløst at tage bilen med ind i byen.
 - Sørg for at sidde på diskursen fra start af (ikke flere "betalingsringe")
- Politikere skal turde gå forrest. Lyt, men gem jer ikke bag "folkestemninger".

Svar til: Hearing 48290 af: Morten Nielsen

APPLICATION DATE

11. april 2019

SVARNUMMER

7

INDSENDT AF

Morten Nielsen

BY

København N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Elmegade 5, 3.th

HØRINGSSVAR

Det er min erfaring, at den stærkeste kilde til vejstøj på Elmegade er lastbiler, der holder i tomgang, enten i forbindelse med af- og pålæsning, eller når chaufføren holder frokostpause med motoren kørende. Det er en enerverende støj, der samtidig er stærkt forurenende.

Svar til: Hearing 48290 af: Helle larsen

APPLICATION DATE

11. april 2019

SVARNUMMER

6

INDSENDT AF

Helle larsen

BY

København n

POSTNR.

2200

ADRESSE

Guldbergsgade

HØRINGSSVAR

Åbne nogle af alle vejspærringerne så biler bliver fordelt og de ikke skal kører flere kilometer end nødvendigt for ar komme rundt

Svar til: Hearing 48290 af: Pia Weise Pedersen

APPLICATION DATE

11. april 2019

SVARNUMMER

5

INDSENDT AF

Pia Weise Pedersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Københavns Ældreråd

BY

København N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Wesselsgade 2, 1. Th.

HØRINGSSVAR

Jeg bor på hjørnet af Wesselsgade og Baggesensgade. Her er utrolig meget støj fra gadearbejde "Hofer" og store lastbiler. Flaskecontainer, skraldebiler, gade fejrer og Destorcién og mange arrangementer ved søerne. Trafikken på Nørrebrogade er flyttet ind Baggesensgade der er utrolig meget støj her.

Svar til: Hearing 48290 af: Camilla Engelshardt Kirkegaard

APPLICATION DATE

19. march 2019

SVARNUMMER

4

INDSENDT AF

Camilla Engelshardt Kirkegaard

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Webersgade 42

HØRINGSSVAR

Der henstilles til at også Webersgade tages med i handlingsplanen. Dette er en stærkt trafikeret vej, med høj hastighed og meget højt støjniveau, hvilket også fremgår af støjkortet.

Svar til: Hearing 48290 af: Britt Boesen

APPLICATION DATE

18. march 2019

SVARNUMMER

3

INDSENDT AF

Britt Boesen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Privat

BY

Kbh NV

POSTNR.

2400

ADRESSE

Rådvalsvej 49, 1

HØRINGSSVAR

Vedr. Trafikstøj på Rådvalsvej(rød/orange/gul zone).

I 2018 blev lagt nu asfalt på vejen, hvilket har hjulpet på karakteren af vejstøj. Det blev ikke støjreducerende asfalt, fordi fartgrænsen er 40 km/t. Hvilket en ud af tyve overholder. Der er nogle heller/chikaner, som udfordrer de modige billister, til at tage dem i modsatte vejbane, for så behøver de ikke sænke farten. Herligt, når man har egne børn, der krydser vejen alene, samt Utterslev skoles børn, som bruger Stefans baner hele sommer hver dag til idræt. Men alt det slet skjulte brøk til side. Mit forslag er, at aftenbelysningen på Rådvalsvej sænkes. I uge 10 eller 11 i 2019 skete det, at hver anden lampe var slukket. Der skete det magiske, at folk faktisk sænkede farten, fordi vejen pludselig ikke længere var lyst op, som et TV-Køkken. Den langsommere kørsel betød reduceret støj til os der bor der. Dertil forventer jeg, at Kommunen har sparet noget på El-regningen på en vej, som helt uden grund er oplyst som ... osv. efter kl 22. Et helt kinderæg: 1)mindre vejstøj 2) mere sikker kørsel 3) gladere beboere og så ja, 4) reduceret el og CO2 forbrug.

Svar til: Hearing 48290 af: Metroselskabet I/S

APPLICATION DATE

13. march 2019

SVARNUMMER

2

INDSENDT AF

Metroselskabet I/S

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Metroselskabet I/S

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Metrovej 5

HØRINGSSVAR

Se venligst vedhæftede bilag.

MATERIALE:

cr-x-3p-cr-64-0012.pdf



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

Cityringen. Metroselskabets bemærkninger til revideret Handlingsplan for vejstøj 2018-2023

Metroselskabet har den 1. marts modtaget anmodning om udtalelse i forbindelse med udarbejdelse af revideret Handlingsplan for vejstøj 2018-2023.

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

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

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

Med venlig hilsen

Matilde Basse Poniewozik
Areal og Rettigheder

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

T +45 3311 1700
E m@m.dk

2019-03-13

Svar til: Hearing 48290 af: Niels Kongshaug

APPLICATION DATE

7. march 2019

SVARNUMMER

1

INDSENDT AF

Niels Kongshaug

VIRKSOMHED / ORGANISATION

selvstændig + formand for foreningen Grønne Facader

BY

København

POSTNR.

1264

ADRESSE

Store Kongensgade 108

HØRINGSSVAR

Trafikstøjen kan elimineres ved en mere effektiv udnyttelse af eksisterende veje. Forestil Jer en chauffør som en slags centerforward på et fodboldhold, han (undskyld til kvinderne :-) kommer kørende ind mod byen nordfra. Hvordan vælger han at køre? Han kører enten ad den nye korte tunnel-smutvej eller videre ad Lyngbyvejen og ind til Søerne via Fredensbro.

Søgaderne har været frede siden vi fik stoppet Søringen, men som af der var aktiv med dette i Fredensgade, forstår jeg ikke, at Søgaderne skal ligge hen som glemte forureningskatastrofer, lad os få gjort noget ved forureningen. Det gør jeg ved at effektivisere som en centerforward. Det ser så nemt ud for disse, og mit forslag er også nemt og enkelt: Før trafikken langs søerne, hvorfra man kan komme ind flere steder end kun Sølvgade og over Kgs. Nytorv.

Mit forslag til en Vestre Ringgade er fra November, og indeholder en overdækning af jernbanegraven ved Palads, Denne overdækning er ikke nødvendig for mit forslag. Det kan gennemføres indenfor anlægsbudgetterne ved at regulere vejbaner, lyskryds osv. Ja, det vil blive bedre med overdækninger og viadukter osv. Men lad os lave Vestre Ringgade nu, så aflastningen sker med det samme, ikke kun for vejstøj.

MATERIALE:

to_ruter.jpg

