



Hvidbog høring af udkast Støjhandlingsplan 2024-2029

Fra	Høringssvar (resumé)	Forvaltningens bemærkninger	Forvaltningens forslag
1) Erling Nielsen Tornerosevej 148 2730 Herlev Modtaget 27. oktober 2024	(Omkring støjværn langs Motorring 3.) Hvis støjværnet på motorring 3 blev erstattet af et støjværn af træ, vil det dæmpe støjen langt bedre end det nuværende af metal. Alternativt kan det nuværende værn beklædes med træ. Et boligselskab i Gladsaxe, som ligger ud mod Hillerødmotorvejen, har opsat et træhegn som næsten holder alt støj væk.	Støjskærme langs motorveje (statsveje) driftes udelukkende af Vejdirektoratet. Støjskærme langs motorveje (statsveje) driftes af Vejdirektoratet. Høringssvaret videresendes til Vejdirektoratet med ønske om besvarelse med kopi til Herlev Kommune.	Medfører ikke ændringer i Støjhandlingsplan 2024-2029.
2) Tommy Kaysen Hækmosen 80G 2730 Herlev Modtaget 16. oktober 2024	(Omkring at Hækmosen ikke er medtaget i udkast trods meget gennemkørende trafik på strækningen, at der er meget trafik på Ring 4 (statsvej) som støjer ind til boliger langs Hækmosen, at der på O4 (statsvej) er et igangværende BRT-projekt og at der er planer om et nyt center på den nuværende Netto grund på Hækmosen.) Hej	I de forrige tre støjhandlingsplaner har O4 været omtalt, for der er meget trafik på O4 igennem Herlev med ÅDT på 21.500 (VD, 2025) og gennemsnitshastigheder på 58 km/t (VD,2025). Men støjbelastningstallet SBT for denne vejstrækning har typisk været lav, da der er få boliger helt tæt ved O4 strækningen	I Støjhandlingsplan 2024-2029 indarbejdes Hækmosen, vest for Sortemosevej med et muligt støjreducerende tiltag med opstilling af to fartvisere "Din fart", som fanger bilistens opmærksomhed på egen

	Jeg kan desværre ikke se at kvarteret ved Ring 4 og Hækmosen fra Sortemosevej til Syvendehusvej er med i jeres fremtidige planer for miljø og trafik. Kigger man på den nuværende trafik På Hækmosen mellem Sortemosevej og Syvendehusvej, så er den befærdet af stor trafik af personbiler og store lastbiler døgnet rundt, Hækmosen bliver bl.a. brugt som en gennemkørselvej for det nordlige Herlev, samt til Ballerup, Hareskoven, samt Værløse kommune. Kigger man på støjniveaut på Hækmosen så er det langs Hækmosen højt. På ring 4 er støjen også meget høj, som har indvirkning på bebyggelsen langs Hækmosen dagligt og særligt når vinden er i retning mod Hækmosen. På Ring 4 er der i øjeblikket undersøgelser for udvidelse af kørebanerne til 4, 2 hver vej, samt et BRT projekt. Ved at gennemlæse Høringsnotater, kan jeg desværre ikke se at Herlev kommune deltager med kommentarer (det er kun Gladsaxe Furesø og Ballerup kommune, som har kommentarer). Bliver Ring 4 projektet gennemført vil det få konsekvenser for trafikken på krydset Ring 4- Sortemosevej og Hækmosen.	igennem Herlev. Dertil er der nogle skærmende volde og private hegn/skærme langs O4 igennem Herlev ind mod boliger ved Hækmosen. O4 er en statsvej og eventuelle støjreducerende tiltag langs O4 er under Vejdirektoratet, som tidligere har udlagt støjreducerende asfalt på O4 igennem Ballerup/Herlev/Furesø kommuner. O4 igennem Herlev er nævnt i VDs Støjhandlingsplan 2024-29, men uden støjreducerende tiltag. Hækmosen har ikke været med i de tidligere støjhandlingsplaner, da trafikmængder ADT 3.725 og gennemsnitshastigheder 35 km/t på Hækmosen har været betydelig mindre sammenlignet med O4. Det er de tættest beliggende boliger mod Hækmosen, der kan generes af trafikstøjen fra Hækmosen, mens trafikstøj ude fra O4 er mere spredende ind over flere boliger dog i et lavere niveau. Nævnte projekter med flere kørespor og et muligt BRT-projekt er i en miljøundersøgelsesfase og udføres af Vejdirektoratet, og i sådanne	hastighed og som kan få bilisten til at sætte farten lidt ned. Hvis der skal ske et udviklingsprojekt inde på Hækmosen, der skulle udarbejdes en analyse af blandt trafikstøj. Spørgsmål til O4 (statsvej) videresendes til Vejdirektoratet med ønske om, at spørgsmål besvares med kopi til Herlev Kommune herunder spørgsmål til der forventes af udvikling på O4 i fremtiden (flere spor, motorvej, BRT-projekt etc.).
--	--	--	--

	Desuden så ligger der planer fra boligselskabet 3B (KAB) om nyt center på Netto grunden langs Hækmosen, desværre. Dette vil også øge trafikken og støjen langs Hækmosen gevaldigt. Mit ønske er at i tager dette med i jeres fremtidig Støjbehandlingsplan for 2024-2029	miljøundersøgelser indgår altid vurderinger af udviklingen i trafikken, trafikstøj og eventuelle støjreducerende tiltag. Omkring en udvikling af arealet med den nuværende Netto butik inde på Hækmosen, er dette sat på pause for nuværende, og det vides ikke om det genoptages. Men hvis et sådant projekt skal gennemføres, vil det være en forudsætning at der udarbejdes en analyse af stedets specifikke forhold, også med henblik til trafikstøj.	
3) Michael B. Pedersen Fløjtevej 10 2730 Herlev Modtaget 16. oktober 2024	(Omkring at der bør være 50 km/t gennem hele kommunen på Herlev Ringvej da hastighedsnedsættelse er den mest effektive måde at nedsætte støj og forurening fra trafik, at de nye opstillet støjværn/-skærme er ringere end de gamle fordi de er lettere, at kommunen får sig en "rettesnor" hen imod bedre (tungere) støjskærme, at asfalt hjælper men slides hurtigt, at støj er værst i kulde da lydbølger bøjes nedad, at støjmåling bør foretages tidlig om morgenen (koldest) i tæt trafik, og at om der er en ærlig agenda for at afskaffe støj i Herlev andet end ny støj fra flere byggerier og mere trafik?) "Høringssvar på udkast til Herlev Kommunes Støjbehandlingsplan 2024-2029" Forslag:	I indspil fra kommuner langs O3 til letbaneprojektet i de indledende faser, ønskede Herlev Kommune en ny lavere hastighedsgrænse på 50 km/t på hele Herlev Ringvej. I anlægsloven for letbaneprojektet er der kun medtaget 50 km/t på strækningen Herlev Hovedgade – Hjortespringvej og uændret 70 km/t på de øvrige ydre strækninger på Herlev Ringvej. De gamle støjskærme langs Herlev Ringvej var ca. 3 meter høje og med Ivarcem-profilplader (fibercement) og disse plader vejede ca. 14-15 kg/m². De gamle skærme havde dog ikke en kerne af mineraluld, og	I Støjhandlingsplan 2024-2029 indarbejdes nogle punkter, der kan bruges til udformning og design af eventuelle nye støjskærme langs trafikerede veje i Herlev Kommune.

	1) Der bør selvfølgelig være 50 km/t gennem hele kommunen på Herlev Ringvej pga øget støjpåvirkning fra mere trafik, nu også fra jernskinner. Især med de ringere støjværn. Tyndere støjskærme betyder at lavfrekvent støj suser lige igennem. Dermed er de nye skærme mest "til pynt." 2) De støjskærme, der er sat op på Herlev Ringvej, er ringere end de gamle, der blev fjernet. Simpelthen fordi de indeholder lavere massevolume/vejer mindre. Et problem jeg forudsagde allerede for 5 år siden ville ske. Derfor foreslår jeg nu, at man skal lave sig en "vigtig rettesnor" mod at "arbejde" sig hen imod tungere støjskærme -se nedenfor-, da de den mest effektive måde at nedbringe støj og forurening fra trafik, næst efter nedsættelse af hastigheden. Asfalt hjælper også, men slides hurtigt (ca 1 år). Tynde støjskærme betyder at lavfrekvent støj suser lige igennem. Dermed er de nye skærme mest "til pynt." Af indlysende årsager tages LAVFREKVENT støj ikke alvorligt af myndighederne, da den kun ned bringes i støj skærme, ved stor/større masse volume,	reflekterede både fra forsiden og bagsiden af skærmen. De nye letbane aluminiums-kassette hedder "One side absorbing acoustic panel GDG NA 8.2", er ca. 3 meter høje og vejer ca. 13 kg/m². De har absorberende forsider mod trafikken og en kerne med mineraluld. Man anbefaler normalt ca. 15 kg/m² langs veje. I udkast Støjhandlingsplan 2024-2029 er der regnet på en hastighedsnedsættelse mellem - 5 til -10 km/t på Herlev Ringvej med en uændret trafikmængde, med forskudte kørespor qua letbanens placering i midten og med tidligere støjskærms støjdæmpende effekt. I en næste støjkortlægning 2029 og efterfølgende støjhandlingsplan 2030 vil man se hvordan trafikken har udviklet sig på O3 og Herlev Ringvej, når letbanen så har kørt i tre år og der kan regnes på trafikstøjen med de at letbanen opstillede støjskærme. I letbaneprojektet udlægges der et støjreducerende slidlag på hele O3 og dermed på Herlev Ringvej.	
--	---	--	--

	hvilket gør at de vil fylde mere, fordi de skal være fulde af jord for at virke. F.eks vil accelererende lastbilstøj og andet lavfrekvent støj, slet ikke blive neutraliseret i de nye støj skærme, men støjen går lige gennem "marv og ben." Til gengæld kunne man plante i dem og gjort dem til hængende haver/bevoksning! Beplantning i støj skærme med stor volumen opsuger både støj og partikelforurening fra f.eks større dækslid fra de nye tungere biler. Noget jeg også gjorde opmærksom på for 5 år siden. Jeg fandt en masse materiale til kommunen for 5 år siden fra Tyskland om beplantede støjskærme! Effektive støjskærme vil så længe, der ikke bores underjordiske vejttunneller gennem Herlev, være det, der forhøjer livskvaliteten bedst i Herlev. At støj er værst i kulde, fordi den søger nedad påpegede jeg også for 5 år siden, -alle grinte. Men nu står det da i rapporten! Alle grinte i det støjvalg, borgmesteren havde oprettet. Konsekvensen heraf burde jo være, at al støjmåling også bør foretages tidlig om morgenen, når der er koldest og iøvrigt tæt trafik! Gør den det?	Man måler normalt ikke trafikstøj, da forskellige vejparametre (snevejr, regnvejr, medvind/modvind etc.) og trafikken en pågældende dag for målinger kan være anderledes end dagen før og dagens efter. Man regner på trafikstøj, og nu ved to forskellige beregningsmetoder, CNOSSOS til EU regi og NORD200 til brug i DK. Man bruger det samme trafikale grundlag omkring trafik, asfalt, støjskærme, boliger etc. i/ ved Herlev Kommune til disse beregninger, som udføres af Miljøstyrelsen. I støjberegninger er der indsat parametre for vejr, vind, bygninger, overflader, asfalt etc., så der regnes på mere ens grundlag hver gang. Så længe der er trafik med rullende dæk mod asfalterflader, så længe er der trafikstøj, så det at afskaffe trafikstøjen i Herlev er en umulighed. Vi kan arbejde på at reducere trafikstøjen i Herlev, og det kan gøres via støjkortlægninger og støjhandlingsplaner som udføres hvert femte år og som fortæller hvordan trafikstøjen udvikler sig og hvad vi kan gøre for at reducere trafikstøj i Herlev.	
--	--	---	--

	Støjudvalget viste sig desværre kun at være en løftestang for en socialdemokratisk undskyldning for en slikken hinanden i nakken på Christiansborg med borgmesteren på de bonede gulve. Er der overhovedet nogen ærlig agenda for at afskaffe støj i Herlev, andet end mere støj med tætte byggerier og endnu mere trafik? Hvis det er muligt at søge EU/stats midler til forsøg med støjreducering, kunne man anligge beplantede støjskærme i Herlev. Desværre lader EU's formuleringer om vejstøj meget, rigtig meget, tilbage at ønske sig, og det begrænser jo nok enhver fornuftig handling lokalt,- eller hvad? EU CITAT: Resultater i forbindelse med bekæmpelse af støjforurening EU's tilgang til støjforurening er todelt: en generel ramme for identifikation af støjforureningsniveauer, der kræver handling på både medlemsstats- og EU-plan, og lovgivning om de vigtigste støjklender, f.eks. støj fra vej-, luft- og jernbanetransport og støj fra maskiner til udendørs brug. Rammedirektivet om ekstern støj fra 2002 har til formål at begrænse eksponeringen for ekstern støj gennem en harmonisering af støjindikatorer og		
--	--	--	--

	vurderingsmetoder for ekstern støj, indsamle oplysninger om udsættelse for støj i form af såkaldte "støjkort" og gøre disse oplysninger tilgængelige for offentligheden. På denne baggrund forpligtes medlemsstaterne til at udarbejde handlingsplaner til at løse støjproblemer. Støjkort og handlingsplaner skal som minimum revideres hvert femte år. Den seneste gennemførelsesrapport, offentliggjort i marts 2023, bekræftede, at de fleste medlemsstater generelt har gjort gode fremskridt i gennemførelsen af direktivet trods visse indledende forsinkelser. Med forordningen fra 2014 om motorkøretøjers støjniveau indføres der en ny testmetode til måling af støjemission, de aktuelle gyldige støjgrænseværdier sænkes, og der indføres supplerende bestemmelser om støjemission i proceduren for typegodkendelse. Andre bestemmelser omhandler støjgrænser for knallerter, motorcykler og dæk. Siden juni 2016 har EU's regler for flystøji overensstemmelse med den "afbalancerede strategi", der er udarbejdet af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO), været anvendt på lufthavne med mere end 50 000 civile flyvninger om året. Denne strategi består af fire hovedelementer, der har til formål at indkredse den mest omkostningseffektive måde at imødegå støj fra luftfartøjer ved hver enkelt lufthavn: reduktion af støjniveauet ved kilden gennem anvendelse af		
--	--	--	--

	moderne luftfartøjer, bæredygtig forvaltning af jorden omkring lufthavne, tilpasning af operationelle procedurer for at mindske støjbelastningen på jorden og, om nødvendigt, indførelse af driftsrestriktioner såsom forbud mod natflyvninger. I forbindelse med direktivet om jernbaners interoperabilitet fra 2016 fastsættes der i en teknisk specifikation for interoperabilitet om støj, som blev ændret i 2019, maksimale grænseværdier for støj fra nye (konventionelle) jernbanevogne. Store industri- og landbrugsanlæg, der er omfattet af direktivet om industrielle emissioner, må kun drives, hvis de er i besiddelse af en tilladelse, som er knyttet til betingelser vedrørende emissionsgrænser, herunder støj, og anvendelse af den bedste tilgængelige teknik. Støj fra entreprenørmaskiner samt fra fritidsfartøjer eller udstyr til udendørs brug er også reguleret. Så støjplaner, også i Herlev, forbliver nok en gold akademisk, abstrakt øvelse, uden sigte på virkeligheden, med "vigtige rettesnore" mest for at holde "arbejdet" i EU grevernes forvaltning og arbejdspladser i gang og tilfreds.		
--	---	--	--

4) Julie Egevang Petersen Borgerdiget 129 2730 Herlev Modtaget 16. oktober 2024	<i>(Omkring at Borgerdiget ikke er medtaget i udkast, at Borgerdiget var medtaget i forrige støjhandlingsplan, at der forsat er meget gennemkørende trafik på Borgerdiget, og at der kommer nogle løsninger der kan mindske støjgener og hastighedsbrud på Borgerdiget.)</i> Jeg vil gerne indgive et høringssvar vedrørende den nye støjbehandlingsplan, som i øjeblikket er i høring, idet jeg med bekymring bemærker, at Borgerdiget ikke længere er nævnt i støjbehandlingsplanen, som var tilfældet for planen fra 2018-2023. Dette til trods for de udfordringer vi oplever med trafikstøj og høje hastigheder samt tunge køretøjer på daglig basis. I den forrige plan blev vores vej nævnt, og der blev endda omtalt mulige løsninger. Trafikbelastningen på Borgerdiget er dog ikke mindsket, og vi oplever fortsat betydelig støjforurening fra køretøjer som kører langt over hastighedsgrænsen, ligesom større køretøjer som burde benytte Herlev Ringvej eller Herlev Hovedgade ofte benytter Borgerdiget. Der er mange børn som til og fra skole kun kører på fortorvet af frygt for at køre på vejen pga. høj hastighed. Det er med til at skabe fare for børnene og dem der skal køre ud af deres indkørsel, som i forvejen om morgenen kan være en farlig begivenhed, da bilerne kører så stærkt.	I Støjhandlingsplan 2018-2023 blev der regnet på trafikstøj på Borgerdiget, og disse beregninger viste 73 boliger og 182 personer med trafikstøj over 58 dB, men ingen over 68 dB. Det tilhørende støjbelastningstale SBT lå på henholdsvis 8 og 21. Støjbelastningstallet SBT beskriver den samlede genevirkning fra vejtrafikstøj på boliger og personer i et område. Da oplevelsen af ekstern støj er individuel og meget varierende, anvendes SBT for at kunne give en objektiv vurdering af hvilke vejstrækninger, der er mest støjbelastede. Et SBT på 0 angiver, at støjpåvirkningen er acceptabel, idet støjgenerne langs en given vejstrækning for alle tilstødende boliger er under de vejledende støjgrænseværdier. Til sammenligning var SBT for Vindebyvej 27 for boliger og 39 for personer, for Klausdalsbrovej 7 og 15, og for Herlev Hovedgade 301 og 483. Som muligt støjreducerende tiltag på Borgerdiget blev der i Støjhandlingsplan 2018-2023 regnet på ny støjreducerende asfaltbelægning på hele strækningen. Den støjreducerende effekt af et sådan tiltag fik	I Støjhandlingsplan 2024-2029 indarbejdes Borgerdiget med et muligt støjreducerende tiltag med opstilling af fire fartvisere "Din fart", som fanger bilistens opmærksomhed på egen hastighed og kan få bilisten til at sætte farten ned. To fartvisere "Din Fart" kan opstilles på strækningen Herlev Hovedgade – Tvedvangen og to fartvisere "Din fart" kan opstilles på strækningen Tvedvangen – Hjortespringvej.
--	---	--	---

	Jeg vil derfor opfordre kommunen til at genoverveje at inkludere Borgerdiget i den nye støjbehandlingsplan og arbejde på konkrete løsninger for at reducere støjgener og hastighedsbrud. Dette kunne f.eks. være gennem hastighedsbegrænsende foranstaltninger som etablering af helleområder på vejen, trafikomlægninger for større køretøjer som skal benytte andre veje, etablering af bump mv. Jeg håber, at kommunen vil tage hensyn til vores bekymringer og sikre, at de nødvendige tiltag bliver medtaget i rapporten samt iværksættelse kraftigt overvejes, så vi kan få forbedret vores livskvalitet i de kommende år.	SBT til at falde fra 8 til 7 for boliger og 21 til 18 for personer. Udlæg af støjreducerende asfalt på en vejstrækning som Borgerdiget er måske ikke det mest oplagte støjreducerende tiltag, da effekten af mindre støjende asfalt er bedst ved høje hastigheder som på motorveje. I udkast Støjhandlingsplan 2024-2029 var Borgerdiget ikke taget med, da vejstrækningens tidligere SBT-tal var små.	
5) Flemming Skytte flemming.skytte@tryg.dk Bosat i Eventyrkvarteret 2730 Herlev Modtaget 17. oktober 2024	(Omkring at træplantning og lavere hastighedsgrænse på Herlev Hovedgade er fornuftigt dog må der ikke reduceres i antal kørespor qua trafikmængden, at brug af støjdæmpende asfalt og måske en lavere hastighedsgrænse på Motorring 3 er godt, og at beplantning måske også kan afhjælpe støjgener, da hele det område i Kagsåparken hvor alt nu er fældet, at det ikke ligefrem har hjulpet på støjen.) Hej Jeg har læst handlingsplanen og har følgende kommentarer.	Træplantning og en lavere hastighedsgrænse på hele Herlev Hovedgade, der omtales i udkast Støjhandlingsplan 2024-2029, er med uændrede 2x 2 kørespor, uændret trafikmængde, uændret asfaltbelægning, men gennemsnitshastighederne er gjort -7 km/t mindre qua projektet med træplantning og en ny lavere hastighedsgrænse på 50 km/t. Nuværende hastighedsgrænse er 60 km/t, og tidligere var der tilladt 70 km/t som dog blev	Spørgsmål til fældning af træer og anden bevoksning i regnvandsprojektet i Kagsåparken sendes videre til projektet med ønske om besvarelse med kopi til Herlev Kommune. Spørgsmål til brug af støjdæmpende asfalt og måske en lavere

	- Træplantning og en lavere hastighedsgrænse på Herlev Hovedgade Eftersom mængden af TRAFIK med stor sandsynlighed ikke bliver mindre i de kommende år, så finder jeg det IKKE fornuftigt, at ændre sporbrede eller måske indskrænke til 1 spor i begge retninger. Dog finde jeg det fornuftigt at nedsætte hastigheden til 50 kmt. Undre mig faktisk over, at den ikke allerede er det, eftersom vi har bebyggelse. Om muligt, ku det måske gælde helt ned forbi BIG Tror hvis man ser på erfaringerne fra Skovlunde, så skaber det blot trafikpropper, når man fra Boulevarden samler til 1 spor. Og fra Søborg Hovedgade, hvor man har gjort noget tilsvarende. Endog UDEN buslomme, så al trafik stoppes af holdende bus. -Støjdæmpende asfalt Som beboer i Eventyrkvarteret, kan jeg kun være fortaler for det. Måske også en hastignedsættelse, men omvendt tænker jeg, at lavere hastighed betyder langsommere afvikling af trafikken, hvilket giver støj og forurening over et længere tidsrum.	nedsat i 2012 i forbindelse med Støjhandlingsplan 2010-2012. Qua at Herlev Hovedgade er en vejstrækning med rutenr. 211 (Frederikssundsvej), har Vejdirektoratet ret til at udtale sig hvis f.eks. Herlev Kommune ville reducere antal kørespor til 2x 1 spor. På Motorring 3 (statsvej) blev der i forbindelse med udvidelsen af motorvejen i 2008-10 udlagt et støjreducerende slidlag (SRS). Men denne asfaltbelægning er støjreduceringsmæssigt set ved at være udtjente. Det mulige støjreducerende tiltag med en ny støjdæmpende asfalt Motorring 3, der omtales i udkast Støjhandlingsplan 2024-2029, skal regnes over hele asfaltens levetid. Den valgte asfalttype har en mindre støjreducerende effekt på -0,8 dB set over asfaltens levetid. Dette betyder, at ca. 295 personer langs Motorring 3 bosat i Herlev Kommune vil opleve mindre støj (fra 1630 til 1335 personer > 58 dB i 1,5 m højde).	hastighedsgrænse på Motorring 3 sendes videre til Vejdirektoratet med ønske om besvarelse med kopi til Herlev Kommune. Medfører ikke ændringer i Støjhandlingsplan 2024-2029.
--	--	--	---

	Og når det er sagt, så kunne støjgener m.v. også afhjælpes af beplantning (læs træer og buske), på hele det område i Kagsåparken, hvor alt nu er fældet. Det har ikke ligefrem hjulpet på støjen !!! Håber mine kommentarer vil indgå i det videre arbejde.		
6) Anita Jensen Tornerosevej 77 1.tv. 2730 Herlev Modtaget 27. oktober 2024	<i>(Omkring at kommunen ønsker at fastholde 70 km/t på Herlev Ringvej nord for krydset Hjortespringvej / Tornerosevej, at der bør opstilles størekasser på Herlev Ringvej mellem Herlev Hovedgade – Hospitalskrydset hvor der køres ræs hver dag og fortages ulovlige U-vendinger i kryds, samt at politiet ikke har mulighed for at kontrollere dette.)</i> Herlev Kommune Vedr. forslag til støjdæmpende tiltag på Herlev Ringvej. Jeg har læst med interesse kommunens forslag til støjdæmpende tiltag rundt om i kommunen, desværre må jeg konstatere at det så ikke kommer til at berører de 6 røde blokke der ligger lige ud til Herlev Ringvej op mod Gladsaxe hvor man fra kommunens side ønsker at fastholde de nuværende 70 km i timen.	Et af Herlev Kommunes ønsker i forbindelse med anlæg af letbane på O3 og Herlev Ringvej var, at der skulle blive en generel hastighedsgrænse på 50 km/t på hele Herlev Ringvej, som følge af anlæg af letbane i midten af vejen. Da anlægsloven blev vedtaget, fik Herlev Kommune kun en hastighedsgrænse på 50 km/t på midterstrækningen mellem Herlev Hovedgade og Hjortespringvej på den strækning hvor bygninger ligger tættest på kørebanen. På de øvrige ydrestrækninger skulle der uændret være en hastighedsgrænse på 70 km/t. Vi vil gerne se om bilister qua de nu smallere kørespor, snart med letbanetog i drift i midten af vejen og de ændrede signaler i kryds kan medføre, at bilister generelt kører	Spørgsmålet til opstilling af størekasser kan sendes videre til politiet. Medfører ikke ændringer i Støjhandlingsplan 2024-2029.

	Jeg må derfor komme med mine forslag som koster en større investering men på den lange bane vinder så rigeligt ind.: Opstilling af stærekasser ved følgende vejkryds i begge retninger : Herlev Hovedgade - Tornerosevej/Hjortespringvej - og Hospitalskrydset. Der bliver kørt ALT for stærkt på de nævnte strækninger samt kørsel overfor for både gult og rødt og ikke mindst ulovlige Uvendinger. Kamera op på begge sider af den blå bro og evt. kamera op på lyskurve på først nævnte lyskryds og sidst nævnte, det vil virkelig være noget der får bilisterne til at tænke sig om og nedsætte hastigheden, jeg har meget svært ved at få øje på, hvem der skulle holde øje med at bilisterne overholder en hastighedsnedsættelse på 50 km i timen fra Herlev Hovedgade og op til vores ringvejskryds Tornerosevej/Hjortespringvej.... Det giver slet ikke mening. Vi oplever dagligt ræs, folk der kører over for både gult og rødt, i stor stil, måske en politimæssigt opgave at holde øje med men, vi ved alle de har ikke de muligheder der skal til at være allevegne Vestegnen er en stor kreds og der sker rigtig mange ting i kredsen. De stærekasser der står rundt om på vestegnen og ikke mindst mod Ballerup og videre har jo haft en super fin effekt-	langsommere på Herlev Ringvej end tidligere. Opstilling af stærekasser er en politimæssig ting, og derfor skal politiet give tilladelse og have budget til opstilling af stærekasser. Ulovlige u-vendinger er en politisag. Der er i alle kryds på Herlev Ringvej u-vendingsforbud, da letbanen kører i midten af vejen og u-vendende biler ikke skal holde i vejen og spærre for letbanetog. Dette skal bilisterne lære og måske skal politiet på et tidspunkt "hjælpe med" at lære bilisterne dette.	
--	--	---	--

	Jeg håber i vil tage mine forslag med i jeres overvejelser så vi alle kan få en meget mere rolig tilværelse når vi er hjemme og vi så kommer af med dem som har en meget tung speederfod. Med venlig hilsen Anita Jensen beboer i blok 2 / nabo til ringvejskryds Tørnerosevej/Hjortespringvej og den nye letbane.		
7) Lena Resentvig, Tørnerosevej 135 2730 Herlev Modtaget 5. november 2024	<i>(Omkring at trafikstøj har en betydelig negativ indvirkning på helbred og boligpriser, at mange oplever forstyrret søvn og øget stressniveau på grund af konstant støj, at øget brug af støjreducerende asfalt skal ske, at der opstilles flere støjskærme strategisk valgte steder, at der indføres lavere hastighedsgrænser, at der bliver en øget politikontrol, at der bliver en øget beplantning, at der opstilles støjskærme langs letbanespor og at en udvidelse af kapacitet på Motorring 3 med kørsel i nødspor nødvendiggør yderligere støjreducerende tiltag og en lavere hastighedsgrænse til mindst 90 km/t.)</i> Emne: Høringssvar vedrørende trafikstøj i Herlev Til Herlev Kommune, Jeg skriver for at udtrykke min bekymring over den nuværende situation med trafikstøj i vores by.	I udkast Støjhandlingsplan 2024-2029 bruges Miljøstyrelsens beregningsmodel for helbredsmæssige effekter af trafikstøj anvendes for første gang. De helbredsmæssige effekter er nye tilfælde incidens/hyppighed af iskæmiske hjertesygdomme, stærkt generede ved støjeksponering og søvnforstyrrelser, som kan være en konsekvens ved for meget trafikstøj. Miljøstyrelsens mål er at få oplyst antal personer der kan få en positiv effekt, da støjreducerende tiltag kan minimere trafikstøj og dermed have en positiv effekt på de nævnte helbredsmæssige effekter. Herlev Kommune har haft indtil for nylig en støttepulje til udskiftning til nye støjreducerende vinduer, når forskellige	Spørgsmål til brug af støjdæmpende asfalt og en lavere hastighedsgrænse på Motorring 3 sendes videre til Vejdirektoratet med ønske om besvarelse med kopi til Herlev Kommune. Medfører ikke ændringer i Støjhandlingsplan 2024-2029.

	Som beboer i Herlev oplever jeg dagligt de negative konsekvenser af den høje trafikstøj, som påvirker både min livskvalitet og helbred. Jeg har bemærket, at der er blevet gjort nogle tiltag for at reducere trafikstøjen, men jeg mener ikke, at disse tiltag er tilstrækkelige. Trafikstøjen har en betydelig negativ indvirkning på vores helbred og boligpriser. Mange af os oplever forstyrret søvn og øget stressniveau på grund af den konstante støj. Statistikker viser, at over 1,3 millioner danskere er påvirket af trafikstøj, som ligger over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi. Trafikstøj kan medføre alvorlige helbredsffekter som forhøjet blodtryk, hjertesygdomme, søvnbesvær og stress. Ifølge Verdenssundhedsorganisationen (WHO) koster trafikstøj hvert år mindst 1.000.000 sunde leveår i Vesteuropa. Cirka 800.000 danske boliger er udsat for støj fra veje, der overskrider den vejledende grænseværdi på 58 decibel (dB). Jeg vil gerne foreslå følgende tiltag for at forbedre situationen: 1. Øget brug af støjreducerende asfalt: Implementering af støjreducerende asfalt på de mest trafikerede veje kan hjælpe med at reducere støjniveauet betydeligt.	forudsætninger (støjpåvirkning, alder nuværende vinduer, ejerbolig etc.) har været opfyldt. Mulige svar på de foreslåede tiltag er disse: 1. Mindre støjende asfalt hjælper naboer, bilisten selv og rekreative områder (skov, grønne arealer) med mindre udsendelse af støj. I Herlev Kommune er der udlagt støjreducerende asfalt på Vindebyvej, Stationsalléen ud for BIG, Herlev Hovedgade øst for Herlev Ringvej og delvis på Herlev Ringvej syd for Herlev Hovedgade. I udkast Støjhandlingsplan 2024-2029 er der regnet på, hvad en asfalttype SMA8 kan give af støjreduktion for Herlev Hovedgade vest for Herlev Ringvej, Vindebyvej, Hjortespringvej og Motorring 3 (statsvej) set i forhold til en mere almindelig asfalttype SMA11 og med et udgangspunkt i en erfaringsmæssig støjreducerende effekt mellem de to asfalttyper på -0,8 dB for SMA8 set over asfaltens levetid. 2. Støjskærme hjælper mest de boliger/beboere, der bor tættest op mod støjskærmen. Jo længere væk, jo mere aftagende støjreducerende effekt. Absorberende skærmelementer vil suge støj til sig, men man kan ikke se igennem	
--	---	--	--

	Støjreducerende asfalt, også kendt som "Whisper" eller SRS-belægninger, kan reducere støjen fra dæk og vejbane med mellem 3 til 7 dB. Denne type asfalt anvender mindre stenstørrelser og højere hulrum end almindelige asfaltslidlag, hvilket hjælper med at absorbere og reducere støjen. 2. Opsætning af støjskærme: Strategisk placering af støjskærme langs de mest belastede vejstrækninger kan beskytte beboerne mod den værste støj. 3. Lavere hastighedsgrænser: Reduktion af hastighedsgrænserne i boligområder kan mindske støjen fra køretøjer. 4. Øget kontrol og håndhævelse: Strengere kontrol med og håndhævelse af hastighedsgrænser og andre trafikregler kan bidrage til at reducere støjen. 5. Øget beplantning: Træer og buske kan fungere som naturlige støjbarrierer, der absorberer og reflekterer lyd, hvilket kan hjælpe med at reducere trafikstøjen. 6. Støjskærme ved letbanen: Jeg bor i et område, hvor der er ved at blive anlagt en letbane. Det er kritisabelt, at der ikke er planlagt nogen støjskærme på denne strækning i forhold	skærmen. En glasstøjskærm stopper støj, men reflekterer også støj retur. 3. Lavere hastighedsgrænser vil give mindre udsendelse af støj fra dæks kontakt med vejens belægning. Jo stærkere man kører og jo mere man kan nedsætte farten, jo mere støjreducerende effekt opnår man. I udkast Støjhandlingsplan 2024-2029 er der omtalt fartvisere "Din fart", der kan få bilister til at køre langsommere. 4. Dette er en politimæssig opgave. 5. Træer kan camouflere trafikstøj med vindens susen i træer og bladenes raslen. En støjgenemæssig effekt af beplantning er mest tydelig, hvis udsynet til en støjende vej pludselig helt hindres af beplantning. 6. og 8. Letbaneprojektet langs Herlev Ringvej har etableret nye støjskærme på de strækninger, hvor der i forvejen var opstillet støjskærme. I udkast Støjhandlingsplan 2024-2029 er der forsøgt regnet på en hastighedsnedsættelse mellem -5 til -10 km/t på Herlev Ringvej med en uændret trafikmængde, med forskudte kørespor qua letbanens placering i midten og med tidligere støjskærms støjdæmpende effekt. Den nævnte hastighedsnedsættelse er en	
--	---	--	--

	til mit hus beliggenhed, hvilket vil forværre støjproblemet yderligere. Jeg opfordrer kraftigt til, at der opsættes støjskærme langs letbanen for at beskytte beboerne mod den øgede støj. 7. Bekymringer vedrørende udvidelsen af Motorring 3: Mit hus ligger mellem Ringvej 3 og Motorringvej 3, hvor der er planer om at udvide med ekstra kørebaner. Selvom der er planlagt hastighedsnedsættelse på denne strækning, vil den øgede kapacitet og trafikmængde forværre støjproblemet for os naboer. Jeg opfordrer til, at der tages yderligere støjreducerende foranstaltninger i forbindelse med udvidelsen, herunder opsætning af støjskærme langs hele ruten på Motorring 3 for at beskytte beboerne mod den øgede støj. 8. Letbanens påvirkning af trafikstøj: Letbanen på Ring 3 vil have både positive og negative effekter på trafikstøjen. På den ene side kan letbanen reducere antallet af biler på vejene, hvilket kan føre til mindre trafikstøj. På den anden side vil anlægsarbejdet og driften af letbanen medføre støjgener, især i de områder, hvor letbanen kører tæt på boliger. Det er derfor afgørende, at der implementeres effektive støjreducerende foranstaltninger,	vurdering af, at der nu er en hastighedsgrænse på 50 km/t på Herlev Ringvej mellem Herlev Hovedgade og Hjortespringvej, og at bilister måske køre en anelse langsommere på "ydre" strækninger af Herlev Ringvej mod Gladsaxe i nord og mod Rødovre/Glostrup i syd. 7. og 9. I udkast Støjhandlingsplan 2024-2029 er der forsøgt regnet på Vejdirektoratets projekt med at øge kapaciteten på Motorring 3 med brug af permanent kørsel i nødspor og en permanent hastighedsgrænse på 90 km/t i forhold til nuværende 110 km/t for hele strækningen fra Lyngby i nord til med Ishøj i syd. Der er regnet på en hastighedsnedsættelse på -15 km/t på Motorring 3 i/ved Herlev Kommune med en uændret trafikmængde, kørsel i nødspor, med uændret asfaltbelægning og med nuværende støjskærms støjdæmpende effekt.	
--	--	--	--

	såsom støjskærme og støjreducerende materialer, langs letbanens rute. 9. Udvidelsen af Motorring 3: Motorring 3 er en af Danmarks mest trafikerede motorveje med over 145.000 biler i døgnet. Den planlagte udvidelse indebærer inddragelse af nødsporet og smallere vognbaner, hvilket vil øge kapaciteten fra tre til fire spor i begge retninger. Hastighedsgrænsen vil blive sænket fra 110 km/t til 90 km/t for at forbedre trafiksikkerheden. Selvom disse tiltag kan afhjælpe trængselsproblemerne, vil de også medføre øget trafikstøj, hvilket er en stor bekymring for os naboer. Jeg opfordrer derfor til, at der tages yderligere støjreducerende foranstaltninger i forbindelse med udvidelsen, herunder opsætning af støjskærme langs hele ruten på Motorring 3 for at beskytte beboerne mod den øgede støj. Jeg håber, at Herlev Kommune vil tage disse bekymringer og forslag i betragtning for at forbedre livskvaliteten for alle beboere i området. Med venlig hilsen Lena Resentvig Tornrosevej 135 2730 Herlev		
--	--	--	--

8) Susan Baerens Engskolevej 36 2730 Herlev Modtaget 8. november 2024	<i>(Omkring at Marielundvej ikke er nævnt i udkast, at der er larmende og stor trafikmængde på Marielundvej, at trafikmængden kun stiger qua mere boligbyggerier på Hørkær, at den nuværende støjskærm i glas kan forlænges ned af Marielundvej, at der kan komme hastighedsbegrænsning og fartvisere på Marielundvej, at der kan udlægges støjreducerende asfalt på Marielundvej, at den nuværende glas støjskærm langs Herlev Hovedgade kan forbindes sammen og at der er kommet meget mere trafikstøj fra Ring 3 i de sidste par år.)</i> Herlev Kommune - Trafik Kommentarer til Hvidbog for Kommunens Støjhandlingsplan 2024-2029. ---- 1) Marielundvej er ikke nævnt i støjhandlingsplanen? Det undrer os beboere i området, der er tæt på Marielundvej og nær ved Herlev Hovedgade. Trafikmængden til-fra industrikvarteret har altid været stor og larmende, men mængden bliver ikke mindre, fordi der nu og fremadrettet også kommer mange privatbiler til de nye boligbyggerier på Hørkær. 2) Muligheder: a) Der er glas-støjskærm ved hjørnet Marielundvej/Herlev Hovedgade og GLAS-støjskærm kunne forlænges langs med bebyggelserne ved Marielundvej, dog med mulighed	Svar på nævnte punkter i høringssvar er disse. 1) I Støjhandlingsplan 2016-2018 blev der regnet på trafikstøj på Marielundvej, og disse beregninger viste 42 boliger og 68 personer med trafikstøj over 58 dB, men ingen over 68 dB. Det tilhørende støjbelastningstale SBT lå på henholdsvis 5 og 9. Støjbelastningstallet SBT beskriver den samlede genevirkning fra vejtrafikstøj på boliger og personer i et område. Da oplevelsen af ekstern støj er individuel og meget varierende, anvendes SBT for at kunne give en objektiv vurdering af hvilke vejstrækninger, der er mest støjbelastede. Et SBT på 0 angiver, at støjpåvirkningen er acceptabel, idet støjgenerne langs en given vejstrækning for alle tilstødende boliger er under de vejledende støjgrænseværdier. Til sammenligning var SBT for Vindebyvej 30 for boliger og 47 for personer, for Klausdalsbrovej 1 og 3, og for Herlev Hovedgade 317 og 563.	I Støjhandlingsplan 2024-2029 indarbejdes Marielundvej med et muligt støjreducerende tiltag med opstilling af seks fartvisere "Din fart", som fanger bilistens opmærksomhed på egen hastighed og kan få bilisten til at sætte farten lidt ned. To fartvisere "Din Fart" kan opstilles på strækningen Herlev Hovedgade – Hørkær/Ellekær, to fartvisere "Din fart" kan opstilles på strækningen Hørkær/Ellekær – Mileparken og to fartvisere "Din fart" kan opstilles på strækningen Mileparken – Lyskær. Spørgsmål til at der er kommet meget mere trafikstøj fra Ring 3 (Motorring 3) i de sidste par år sendes videre til
--	--	--	---

	for at kunne komme ud til cykelstien ved vore stier og krydse over til Vesterlundvej. b) Hastighedsbegrænsning og fartviser på Marielundvej.. c) Støjdæmpende asfalt på Marielundvej.. d) Forbinde glas-støjskærmene langs Herlev Hovedgade mellem boligblokkene, med en udgang mod Vindebyvej. Den manglende del af støjskærmen giver støj for boligblokken og forplanter trafikstøjen ned til en del af rækkehusene og skolen. 3) Støjskærme tæt på boliger, bør kun være med en fast del nederst (stærkere) og glas øverst, ellers bliver lysindfaldet og udsynet dårligt og dermed forringes livskvaliteten bag en kompakt og mørk støjskærm. 4) Besøger venner i musikkvartret, og der er kommet meget mere trafikstøj fra Ring 3 i de sidste par år. --- Venlig hilsen Susan Beboer og formand i G/F Herlev-Marielund	I Støjhandlingsplan 2018-2023 og i udkast Støjhandlingsplan 2024-2029 er Marielundvej ikke taget med, da vejstrækningens tidligere SBT-tal var små. 2a) Hvis den nuværende glasstøjskærm fra hjørnet Herlev Hovedgade - Marielundvej f.eks. skulle forlænges til/med alle rækkehuse på Engskolevej, vil det være en strækning på ca. 240 lbm En støjskærm koster ca. 15.000 kr./lbm + moms for projekt, levering og opstilling, så en glasstøjskærm på ca. 240 lbm vil koste ca. 3,5 mio. kr. + moms. 2b) Et muligt støj- og fartreducerende tiltag på Marielundvej kan være opstilling af fartvisere "Din fart", der kan få bilister til at sænke deres fart. Udlægning af fartdæmpende bump på Marielundvej, hvor der er en stor blanding af forskellige køretøjer (personbiler, lastvogne, MOVIA busser) vil betyde, at fartdæmpende bump vil skulle være mere flade = mindre fartdæmpende end hensigtsmæssigt. 2c) Som muligt støjreducerende tiltag på Marielundvej blev der i Støjhandlingsplan 2016-2018 regnet på ny støjreducerende asfaltbelægning på hele strækningen. Den støjreducerende effekt af et sådan tiltag fik	Vejdirektoratet med ønske om besvarelse med kopi til Herlev Kommune.
--	---	--	---

		SBT til at falde fra 5 til 4 for boliger og 9 til 6 for personer. Udlæg af støjreducerende asfalt på en vejstrækning som Marielundvej er måske ikke det mest oplagte støjreducerende tiltag, da effekten af mindre støjende asfalt er bedst ved høje hastigheder som på motorveje. 2d) Københavns Amt opstillede i 2001 glasstøjskærme langs Herlev Hovedgade ud for facaderne Kærlundevej 2-22 og 46-64, mens Kærlundevej 24-44 ikke ønskede disse støjskærme. Der er pilestøjskærme i skel omkring Kærlundevej 2-22 og 46-64 mod Kærlundevej 24-44, så trafikstøj fra Herlev Hovedgade ikke springer bagom glasskærmene. I 2022 havde Herlev Kommune dialog med Kærlundevej 2-22, 46-64 og 24-44 om et projekt med at opstille "den manglende støjskærm" langs Herlev Hovedgade ud for Kærlundevej 24-44. Men af forskellige årsager blev projektet ikke realiseret. 3) Støjskærme kan være absorberende, men så kan der ikke kigges igennem skærmen. Er en støjskærm af glas, er skærmen ikke-	
--	--	--	--

		absorberende (reflekterende) og man kan kigge igennem skærmen. I forbindelse med letbaneprojektet er der opstillet støjskærme, hvor der skiftes mellem absorberende skærme på "frie strækninger" og med glasskærme ud for vinduer i bagved liggende boliger. 4) I udkast Støjhandlingsplan 2024-2029 er der forsøgt regnet på Vejdirektoratets projekt med at øge kapaciteten på Motorring 3 med brug af permanent kørsel i nødspor og en permanent hastighedsgrænse på 90 km/t i forhold til nuværende 110 km/t for hele strækningen fra Lyngby i nord til med Ishøj i syd. Der er regnet på en hastighedsnedsættelse på -15 km/t på Motorring 3 i/ved Herlev Kommune med en uændret trafikmængde, kørsel i nødspor, med uændret asfaltbelægning og med nuværende støjskærms støjdæmpende effekt. Og i udkast Støjhandlingsplan 2024-2029 er der forsøgt regnet på perspektiveret på om flere el-biler medfører mindre trafikstøj. Dette med udgangspunkt i, at el-biler i 2024 har ofte bredere dæk end nuværende benzin-	
--	--	---	--

		/dieselbil og da bredere dæk oftest støjer mere end smallere dæk gør, da øget kontakthflade/-areal mellem dæk-kørebane betyder øget udsendelse af støj.	
9) Frederik og Nikoline Snemandsvej 27B 2730 Herlev Modtaget 12. december 2024	<i>(Høringsbrev med 244 underskrifter omkring, at der skal foretages nye støjmålinger da de nuværende støjmålinger ikke afspejler de reelle forhold da trafiktal i udførte støjberegninger er påvirket af daværende Covid-19-pandemien, at der er regnet på trafikstøj før beplantningen i Kagsåparken blev fjernet, at tilgangen til støjproblematikken er holistisk, at der er bekymring over fjernelsen af beplantningen i Kagsåparken og dettes indvirkning på støjniveauerne, at der sker en fokuseret og effektiv reetablering af beplantning, at der er støtte til de nævnte støjreducerende tiltag i udkastet, at fokus på elbiler er essentielt da elbiler trods deres mindre støjende motorer ofte er tungere på grund af batteri og har bredere dæk, at overveje muligheden for at forhøje eksisterende støjskærme eller etablere nye skærme i midterrabatten (på Motorring 3) for bedre støjbeskyttelse, at påpege støjens indvirkning på sundhed og helbred er en central bekymring, at støjniveauet kan påvirke boligpriser og livskvalitet negativt, at borgernes observationer og bekymringer bliver taget alvorligt i den videre planlægning, og at støjens indvirkning på sundhed og helbred er en central bekymring som også understreges i udkastet til støjhandlingsplanen.)</i>	Herlev Kommune har leveret oplysninger omkring trafik (tællinger fra 2019-2021), asfalt, støjskærme, boliger vedrørende Herlev Kommune til Miljøstyrelsen til for styrelsens støjkortlægning i 2022. Det samme har Vejdirektoratet leveret for statsveje og Banedanmark for jernbaner. Trafiktal kan være præget af en ændret trafikafvikling som følge af daværende Covid 19-epidemi. I næstkommende støjkortlægning 2027 og i efterfølgende støjhandlingsplan 2030-2034 vil man bedre kunne sammenligne og se udvikling, da støjkortlægninger ala 2022 og 2027 vil udføres på ens vis af Miljøstyrelsen og trafikafviklingen har fundet sin trafikafvikling efter letbaneprojektet på O3 og da regnvandsprojektet i Kagsåparken er på vej til at afsluttes. Man måler ikke trafikstøj, da forskellige vejparametre (snevej, regnvej, medvind/modvind etc.) og trafikken en	Spørgsmål til fældning af træer og anden bevoksning i regnvandsprojektet i Kagsåparken sendes videre til projektet med ønske om besvarelse med kopi til Herlev Kommune. I relation med højere støjskærme, nye støjskærme i midterrabatten og ny mindre støjende asfalt på Motorring 3 er det alene et spørgsmål, som kun Vejdirektoratet kan svare på da Motorring 3 er en statsvej. Derfor sendes spørgsmålet videre til Vejdirektoratet med ønske om besvarelse med kopi til Herlev Kommune.

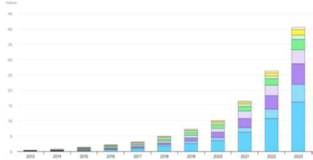
	Til rette vedkommende i Herlev Kommune Vi fremsender hermed vores høringssvar vedrørende den offentlige høring af kommunens støjhandlingsplan for perioden 2024-2029, som er i høring frem til den 15. december 2024. Høringssvaret har fundet opbakning fra naboer og borgere, der med deres underskrift, tilslutter sig svarets problemstilling og temaer. Underskrifterne er afgivet enten digitalt eller traditionelt i hånden. Høringssvaret samt de 244 underskrifter er vedlagt denne mail. Vi anmoder venligst om en skriftlig bekræftelse på modtagelsen af denne mail. Med venlig hilsen Frederik og Nikoline Snemandsvej 27B Høringssvar til Støjhandlingsplan 2024-2026 Herlev Kommune Indledning Vi hedder Frederik Anthonisen og Nikoline Yderstræde Baumann, og vi er bosiddende på Snemandsvej 27B i Eventyrkvarteret i Herlev. Med vores høringssvar ønsker vi at bidrage til den igangværende dialog om Herlev Kommunes udkast til Støjhandlingsplan 2024-2029.	pågældende dag for målinger kan være anderledes end dagen før og dagens efter. Man regner på trafikstøj, og nu ved to forskellige beregningsmetoder, CNOSSOS til EU regi og NORD200 til brug i DK. Man bruger det samme trafikale grundlag omkring trafik, asfalt, støjskærme, boliger etc. i/ ved Herlev Kommune til disse beregninger, som udføres af Miljøstyrelsen. I støjberegninger er der indsat parametre for vejr, vind, bygninger, overflader, asfalt etc., så der regnes på mere ens grundlag hver gang. Spørgsmål til fældning af træer og anden bevoksning i regnvandsprojektet i Kagsåparken må sendes til projektet. I udkast Støjhandlingsplan 2024-2029 er der ikke kigget nærmere på dette projekt. I udkast Støjhandlingsplan 2024-2029 omtales, at et godt beplantet areal kan "dæmpe/mindske" støj via en mere porøs absorberende skovbund og en skærmende/camouflerende effekt fra træer og blade med ca. 1-4 dB. I udkast Støjhandlingsplan 2024-2029 er det forsøgt perspektiveret på om flere el-biler	Medfører ikke ændringer i Støjhandlingsplan 2024-2029.
--	--	---	---

	Som nabo til Motorring 3 har vi, i de år vi har boet her, altid været bevidste om trafikstøjen fra Motorring 3 og accepteret den som et vilkår for lokalmiljøet. Dog har vores oplevelse af støjen ændret sig siden regnvandsprojektet i Kagsåparken blev påbegyndt ultimo august i år. Indholdet i vores høringssvar er således tæt knyttet til det projekt og de støjmæssige konsekvenser heraf, både fysisk og psykisk. Indledningsvis ønsker vi at udtrykke vores bekymring over, at de støjmålinger, der er blevet anvendt i udkastet til støjhandlingsplanen, muligvis ikke er retvisende. Det skyldes det i udkastet nævnte faktum, at trafiktallene indsendt af Herlev Kommune potentielt er påvirket af de ændringer i trafikken, der opstod under Covid-19-pandemien (Herlev Kommune, 2024, s.6). Derudover kan det faktum, at målingerne er blevet udført, før beplantningen i Kagsåparken blev fjernet, yderligere forvrænge resultaterne. I lyset af de omstændigheder appellerer vi til, at der foretages nye støjmålinger, da de nuværende målinger i udkastet til støjhandlingsplanen ikke afspejler de reelle forhold, især i området omkring Kagsåparken. Vi mener, at retvisende og aktuelle målinger er afgørende for en korrekt vurdering af udkastet og for at sikre det bedst mulige resultat. Uden pålidelige data kan planlægningen af et så vigtigt område risikere at mangle det nødvendige fundament.	medfører mindre trafikstøj. Dette med udgangspunkt i, at el-biler i 2024 har ofte bredere dæk end nuværende benzin-/diesebil og da bredere dæk oftest støjer mere end smallere dæk gør, da øget kontaktflade/-areal mellem dæk-kørebane betyder øget udsendelse af støj. I relation med højere støjskærme, nye støjskærme i midterrabbatten og ny mindre støjende asfalt på Motorring 3 er alene et spørgsmål, som kun Vejdirektoratet kan svare på da Motorring 3 er en statsvej. I Herlev Kommunes Støjplan 2018-2023 er der forsøgt beregnet på forhøjede nuværende støjskærme, nye lave støjskærme i midterrabbatten og ny mindre støjende asfalt på Motorring 3 i/ved Herlev Kommune og mulige ændringer i tilhørende SBT før-efter nævnte støjreducerende tiltag: Før 258/603 SBT boliger/personer Efter 113/302 SBT boliger/personer I udkast Støjhandlingsplan 2024-2029 er der forsøgt beregnet på en hastighedsnedsættelse på -15 km/t på Motorring 3 i/ved Herlev Kommune med en uændret trafikmængde, med kørsel i nødspor, med uændret	
--	--	---	--

	Selvom vi er overbeviste om, at de nuværende støjmålinger ikke er retvisende, vil vi fortsat inddrage vores bekymringer og observationer i vores høringssvar. Nye målinger vil sandsynligvis vise en stigning i støjniveauet, hvilket kun gør det mere relevant, at tilgangen til støjproblematikken er holistisk. Bekymringer og observationer Projektet i Kagsåparken, som sigter mod bedre klimatilpasning og håndtering af regnvand, er et initiativ, vi grundlæggende har forståelse for og støtter. Vi anerkender, at projektet har en afgørende betydning for det lokale miljø og områdets fremtidige modstandsdygtighed over for ekstreme vejrforhold (Novafos, 2024). Dog har projektet også rejst en række bekymringer, som vi finder nødvendige at belyse. Især er vi opmærksomme på de potentielle sundhedsmæssige konsekvenser af ændrede støjniveauer, både fysisk og psykisk, da støj kan have en dokumenteret negativ effekt på helbredet (Herlev Kommune, 2024, s. 3, 35). Afsnittet herunder vil gennemgå vores observationer og bekymringer. Beplantningens betydning Beplantningens primære faktor beskrives i støjhandlingsplanen som én, der har en psykologisk effekt på støjniveauet snarere end en egentlig fysisk	asfaltbelægning og med nuværende støjskærms støjdæmpende effekt og tilhørende SBT før-efter: Før -/160 SBT -boliger/personer Efter -/60 SBT -boliger/personer Miljøstyrelsens beregningsmodel for helbredsmæssige effekter af trafikstøj anvendes for første gang i forbindelse med støjhandlingsplaner 2024. De helbredsmæssige effekter er nye tilfælde incidens/hyppighed af iskæmiske hjertesygdomme, stærkt generede ved støjeksposering og søvnforstyrrelser, som kan være en konsekvens ved for meget trafikstøj. Antal personer, der er berørt af den skadelige virkning ved trafikstøj udregnes i denne beregningsmodel og opgøres som en del af støjhandlingsplanen. Miljøstyrelsens mål er at få oplyst antal personer der kan få en positiv effekt, da støjreducerende tiltag kan minimere trafikstøj og dermed have en positiv effekt på de nævnte helbredsmæssige effekter.	
--	--	--	--

	støjdæmpende effekt. Den kan mindske det visuelle udsyn til støjklender som motorveje, hvilket kan reducere den subjektive oplevelse af støj (Herlev Kommune, 2024, s. 40). Omend udkastet ikke blankt afviser, at beplantning også kan have en fysisk støjdæmpende virkning, pointerer det heller ikke den mulighed. Det gør det vigtigt at gøre opmærksom på nyere forskning. Udover at bekræfte den, ikke-uvæsentlige, psykologiske effekt af beplantningens evne til at reducere støj nævner Vejdirektoratet også beplantningens potentiale for fysisk støjreduktion (Vejdirektoratet, 2021). Den fysiske støjreducerende effekt bekræftes i international forskningssammenhæng. Forskningen konkluderer, at vegetation har en støjreducerende effekt, når den anvendes korrekt især i sammenhæng med andre støjreducerende tiltag (Xu et al., 2022). Grundet den manglende danske dokumentation af effekten bør internationale forskningsresultater indgå som en meget vigtig del af overvejelserne i støjhandlingsplanen. Ovenstående observationer er af væsentlig karakter, især set i lyset af det pågående regnvandsprojekt i Kagsåparken. I forbindelse med opstarten af projektet blev det meldt ud, at meget af beplantningen skulle fjernes for at muliggøre anlægsarbejdet, mens beplantningen langs Motorring 3 skulle bevares.	Så længe der er trafik med rullende dæk mod asfalterflader, så længe er der trafikstøj, så det at afskaffe trafikstøjen i Herlev er en umulighed. Vi kan arbejde på at reducere trafikstøjen i Herlev, og det kan gøres via støjkortlægninger og støjhandlingsplaner som udføres hvert femte år og som fortæller hvordan trafikstøjen udvikler sig og hvad vi kan gøre for at reducere trafikstøj i Herlev.	
--	---	---	--

	"vi er nødt til at rydde mange træer og buske for at gøre plads til de nye regnvandssøer og lavninger, hvor vandet kan samle sig under skybrud – og for at få plads til at udføre anlægsarbejdet. Beplantningen langs støjskærmen mod Motorring 3 bevares" (Novafos, 2024). Selvom vi ikke vil påstå, at dette ikke er sket, kan vi konstatere, at en betydelig del af beplantningen langs Motorring 3 faktisk er blevet fjernet. Som følge heraf har vi fra vores matrikel og det omkringliggende område nu et frit udsyn til motorvejen samt et grafittiovermalet støjværn, hvilket vækker stor bekymring hos os. Vi sætter spørgsmålstegn ved, om der er blevet fjernet mere beplantning, end hvad der indledningsvist blev kommunikeret. Af gode grunde har vi ikke friske støjmålinger, da vi mangler ressourcer til det, men vi oplever, at støjniveauet er markant værre nu end før, beplantningen blev fjernet. I forbindelse med støjhandlingsplanen ønsker vi derfor at rette fokus mod Kagsåparken og den omgivende beplantning, så der ikke fjernes mere vegetation, end højst nødvendigt – hvis dette ikke allerede er sket. Vi er opmærksomme på, at beplantningen i videst mulige omfang skal reetableres: "det vil både være grupper af træer og enkeltstående træer, der har en		
--	--	--	--

	højde på 4-6 meter..." (Novafos, 2024). Vi opfordrer til, at man overvejer at plante større træer end dem, der er angivet i informationsmaterialet, hvor den maksimale højde er 6 meter. Samtidig ønsker vi, at man grundigt undersøger og overvejer, hvilken beplantning der er mest gavnlig for at fremme en effektiv støjreduktion. Udviklingen i antallet af elbiler I takt med den stigende interesse for bæredygtighed ser vi en markant stigning i antallet af elbiler globalt. Ifølge IEA's Global EV Outlook 2024 forventes det, at elbiler vil udgøre en betydelig del af den globale bilbestand, hvilket naturligt inkluderer Danmark og dermed Herlev (International Energy Agency [IEA], 2024). Nedenstående visualiserer udviklingen i antallet af elbiler på et globalt plan, hvor den lilla farve repræsenterer Europa.  <table border="1"><caption>Estimated data from IEA's Global EV Outlook 2024 chart (in millions)</caption><thead><tr><th>Year</th><th>Europe (Lilla)</th><th>Other Regions</th><th>Total</th></tr></thead><tbody><tr><td>2020</td><td>0.1</td><td>0.1</td><td>0.2</td></tr><tr><td>2021</td><td>0.2</td><td>0.2</td><td>0.4</td></tr><tr><td>2022</td><td>0.3</td><td>0.3</td><td>0.6</td></tr><tr><td>2023</td><td>0.5</td><td>0.5</td><td>1.0</td></tr><tr><td>2024</td><td>0.8</td><td>0.8</td><td>1.6</td></tr><tr><td>2025</td><td>1.2</td><td>1.2</td><td>2.4</td></tr><tr><td>2026</td><td>1.8</td><td>1.8</td><td>3.6</td></tr><tr><td>2027</td><td>2.5</td><td>2.5</td><td>5.0</td></tr><tr><td>2028</td><td>3.5</td><td>3.5</td><td>7.0</td></tr><tr><td>2029</td><td>4.5</td><td>4.5</td><td>9.0</td></tr><tr><td>2030</td><td>5.5</td><td>5.5</td><td>11.0</td></tr></tbody></table> Kilde: IEA's Global EV Outlook 2024 I lyset af de tidligere nævnte bekymringer vedrørende vegetationen i Kagsåparken er fokus på	Year	Europe (Lilla)	Other Regions	Total	2020	0.1	0.1	0.2	2021	0.2	0.2	0.4	2022	0.3	0.3	0.6	2023	0.5	0.5	1.0	2024	0.8	0.8	1.6	2025	1.2	1.2	2.4	2026	1.8	1.8	3.6	2027	2.5	2.5	5.0	2028	3.5	3.5	7.0	2029	4.5	4.5	9.0	2030	5.5	5.5	11.0		
Year	Europe (Lilla)	Other Regions	Total																																																
2020	0.1	0.1	0.2																																																
2021	0.2	0.2	0.4																																																
2022	0.3	0.3	0.6																																																
2023	0.5	0.5	1.0																																																
2024	0.8	0.8	1.6																																																
2025	1.2	1.2	2.4																																																
2026	1.8	1.8	3.6																																																
2027	2.5	2.5	5.0																																																
2028	3.5	3.5	7.0																																																
2029	4.5	4.5	9.0																																																
2030	5.5	5.5	11.0																																																

	elbiler essentielt. Det fremgår af udkastet til støjhandlingsplanen, at elbiler, trods deres mindre støjende motorer, ofte støjer mere end almindelige benzin- og dieslbiler, da de typisk er tungere på grund af det store batteri og har bredere dæk (Herlev Kommune, 2024, s. 37-38). Vi ønsker derfor at anerkende de støjreducerende tiltag, der nævnes i udkastet til støjhandlingsplanen, såsom implementeringen af støjreducerende asfalt og muligheden for sænkelse af hastigheden. Trenden i elbilmarkedet understreger dog også vigtigheden af at rette opmærksomheden mod yderligere tiltag, såsom beplantningen langs Motorring 3. Støjskærme I udkastet til støjhandlingsplanen nævnes der ikke noget om muligheden for at forhøje eksisterende støjskærme eller lave nye skærme i midterrabatten. Til gengæld nævnes det, at der tidligere er udført støjreducerende tiltag, herunder støjskærme, og det må derfor antages, at disse tiltag tidligere har haft en gavnlig effekt (Herlev Kommune, 2024, s.22). Vi vil derfor gerne henvise til Herlev Bladet, som den 24. oktober 2024 skriver: "I år forventer man desuden resultatet af, om det kan betale sig at forhøje de eksisterende støjskærme, lave nye støjskærme i midterrabatten og eventuelt forsøge sig med drænasfalt" (Hougaard, 2024, s. 6). Vi appellerer til, at dette resultat inddrages nøje i den videre		
--	--	--	--

	planlægning for at forbedre støjbeskyttelsen i vores område – især på grund af den mindre beplantning i Kagsåparken. Opsummering -Anmodning om, at der foretages nye støjmålinger, især i området omkring Kagsåparken, da de nuværende målinger ikke afspejler de reelle forhold. -Vægt på, at retvisende og aktuelle målinger er afgørende for en korrekt vurdering af udkastet og for at sikre det bedst mulige resultat. -Appel til, at tilgangen til støjproblematikken bør være holistisk, hvilket inkluderer alle relevante faktorer. -Bekymring over fjernelsen af beplantningen i Kagsåparken og dens indvirkning på støjniveauerne og med en fokuseret og effektiv reetablering af beplantning. -Støtte til de nævnte støjreducerende tiltag i udkastet, såsom implementering af støjreducerende asfalt og mulighed for sænkelse af hastigheden. -Anmodning om at overveje muligheden for at forhøje eksisterende støjskærme eller etablere nye skærme i midterrabatten for bedre støjbeskyttelse.		
--	--	--	--

	-Påpege, at støjens indvirkning på sundhed og helbred er en central bekymring, og at støjniveauet kan påvirke boligpriser og livskvalitet negativt. -Opfordring til, at borgernes observationer og bekymringer bliver taget alvorligt i den videre planlægning. Afslutning Afslutningsvis er det vigtigt at fremhæve, at støjens indvirkning på sundhed og helbred er en central bekymring, som også understreges i udkastet til støjhandlingsplanen. Vi er vidne til en betydelig bygningsaktivitet i Herlev, herunder det igangværende Letbane-projekt, som har krævet borgernes tålmodighed over en længere årrække. Samme tålmodighed bliver afprøvet de næste fire år i forbindelse med anlægsarbejdet i Kagsåparken. I den sammenhæng er det essentielt, at beslutningstagere medtager flest mulige betragtninger inden vedtagelse af en ny støjhandlingsplan. Vi appellerer til, at støjmålingerne fra udkastet forkastes, da de ikke afspejler den nuværende situation korrekt. Støjniveauet i området kan have negative konsekvenser for boligpriser og livskvalitet, hvilket gør det afgørende at overveje, hvordan man kan minimere disse påvirkninger.		
--	---	--	--

	Vi anerkender de støjrreducerende tiltag, der foreslås i udkastet til støjhandlingsplanen, herunder implementeringen af støjrreducerende asfalt og muligheden for sænkelse af hastigheden. Vi håber, at vores bidrag kan være med til at udvide den holistiske ramme for støjreduktion i Herlev. Med venlig hilsen Frederik Anthonisen og Nikoline Baumann Kilder Herlev Kommune. (2024). Støjhandlingsplan 2024-2025 er i offentlig høring. Hentet fra https://herlev.dk/nyheder/2024/okt/stoejhandlingsplan-2024-2029-er-i-offentlig-hoering Hougaard, K. K. (2024, 24. oktober). Lavere hastighed en vej til mindre støj. Herlev Bladet. International Energy Agency (IEA). (2024). Global EV Outlook 2024. Hentet fra https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2024/trends-in-electric-cars Novafos. (2024). Kagsåparkens regnvandsprojekt. Hentet fra https://www.novafos.dk/klima/kagsaaparkens-regnvandsprojekt		
--	---	--	--

	Vejdirektoratet. (2021). Støjvirkemiddelkatalog. Hentet fra https://www.vejdirektoratet.dk/cls/planlaegning-og-projektering/stoejvirkemiddelkatalog Xu, C., Han, B., Lu, F., C Wu, T. (2022). Assessing the traffic noise reduction effect of roadside green space using LiDAR point cloud data in Shenzhen, China. Forests, 13(5), 765. https://doi.org/10.3390/f13050765		
10) Miljøstyrelsen Vejdirektoratet BDK Gate21	Kun Miljøstyrelsen har svaret retur 15. oktober 2024: "Håber at I får nogle gode høringssvar - et af hovedformålene med støjkortlægning, handlingsplan og høring er at oplyse og inddrage borgerne."	Vi samler op på høringssvar i en hvidbog og vurdere undervejs om høringssvar fører til ændringer, før en endelig Støjhandlingsplan 2024-2029 godkendes af Kommunalbestyrelsen.	Antal høringssvar og resultat af høringsperioden 10. oktober 2024 – 15. december 2024 skal skrives ind i Støjhandlingsplan 2024-2029.
11) Ballerup Kommune Gladsaxe Kommune Glostrup Kommune Kbh. Kommune Rødovre Kommune	Kun Furesø Kommune har svaret retur 14. oktober 2024: "Mange tak for den fremsendte udkast til Støjhandlingsplan 2024-2028 for Herlev Kommune. Det er dejligt at bliver orienteret og det er et meget fint og godt arbejde der virker meget brugsorienteret!"	Vi samler op på høringssvar i en hvidbog og vurdere undervejs om høringssvar fører til ændringer, før en endelig Støjhandlingsplan 2024-2029 godkendes af Kommunalbestyrelsen.	Antal høringssvar og resultat af høringsperioden 10. oktober 2024 – 15. december 2024 skal skrives ind i Støjhandlingsplan 2024-2029.