

Støjhandlingsplan 2024-2029

Brøndby Kommune

Kampen mod trafikstøj er højt prioriteret

Der er få dagsordener, der er så vigtige i disse år, som kampen mod trafikstøj. Trafikstøj er et af de vigtigste miljømæssige problemer, og støj fra trafikken er uden sammenligning den værste støjkilde - ikke bare i Brøndby, men i hele Danmark. Nogle af landets mest befærdede veje går igennem Brøndby. Og mere end 60 % af alle boliger i vores kommune er støjplagede på grund af trafikstøj. Støj, der både går ud over vores sundhed og trivsel – men også vores mulighed for byudvikling.

Derfor tager alle i kommunalbestyrelsen kampen mod trafikstøj meget seriøst. Og vi arbejder benhårdt sammen med andre støjplagede kommuner i Silent City på at få Vejdirektoratet og politikerne på Christiansborg til at tage støjproblematikken seriøst. Vi gør naturligvis selv, hvad vi kan for at nedbringe trafikstøjen i Brøndby. Men det er svært for alvor at rykke noget, når synderen hovedsagelig er de statsejede motorveje.

Derfor er kampen mod trafikstøj et langt sejt træk, som vi ufortrødent fortsætter. Det handler bl.a. om, at vi vil have nedsat hastigheden på motorvejene, og det handler om flere støjskærme.

Læs mere om vores arbejde og få også inspiration til, hvad du selv kan gøre for at mindske støjen i og omkring din egen bolig.

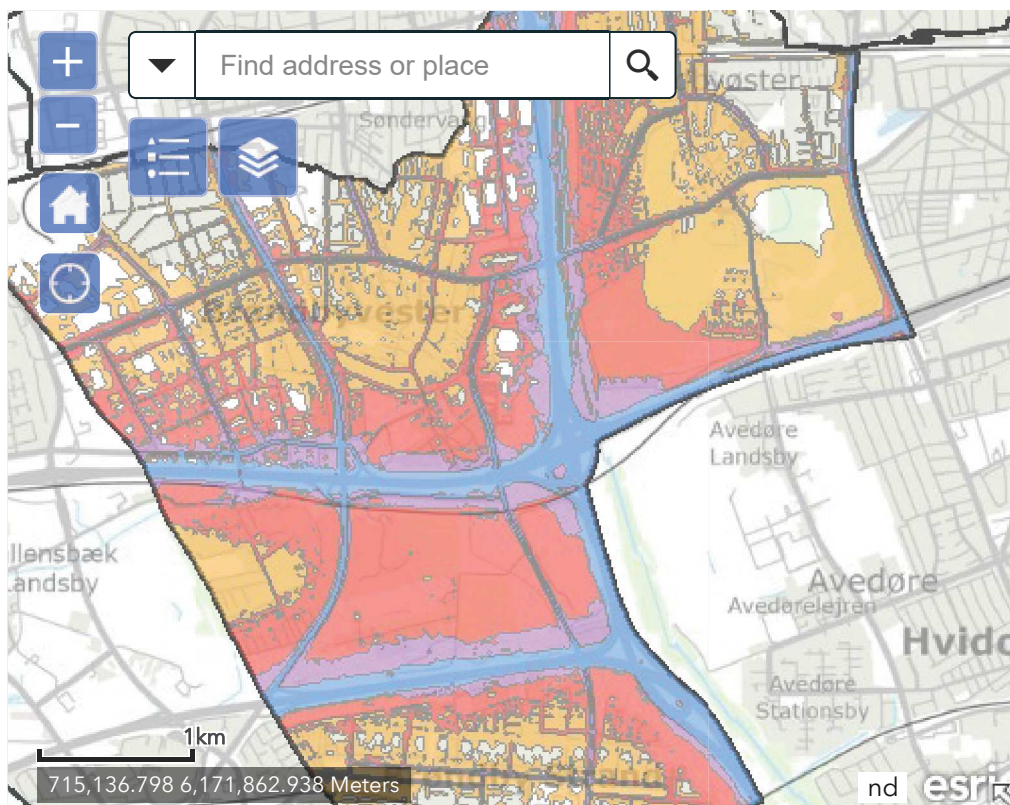
Kent Magelund, Borgmester

Indholdsfortegnelse

Støj i Brøndby	3
Hvad er støj	7
Grænseværdier	11
Jernbanestøj	13
Konsekvenser for sundhed	14
Baggrund for kortlægningen	17
Særligt støjbelastede områder	20
Støj fra statens veje og jernbaner	22
Vision	23
Langsigtet strategi	25
Byudvikling	28
Byudvikling i støjbelastede områder	29
Krav til udvikling	30
Hvad kan du selv gøre?	33
Hvad gør Kommunen?	34
Handlingsplan	35
Silent City	43
Kortlægning af støjreducerende projekter	46
Udførte handlinger 2018-2023	47
Vores grundlag	49
Lovgivning	50
Miljøvurdering	53
Økonomi	54
Høring	55

Kortlægning af støj i Brøndby

I 2022 blev trafikstøjen fra kommunale og statslige veje kortlagt. Formålet med kortlægningen var at danne grundlag for en ny støjhandlingsplan.



Støjkortet giver et overblik over støjen i et givent område og viser, hvordan støjen breder sig i landskabet. Du kan søge på din adresse og se, hvordan din bolig er påvirket af vejtrafikstøj.

Kortets farvesignaturer er vist i 5 dB-intervaller. Blå er den højeste støjbelastning på mere end 73 dB, mens orange svarer til en støjbelastning på mellem 58 og 63 dB. 58 dB er Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for acceptabel vejstøj ved boliger, og kortet viser derfor ikke lavere støjværdier end 58 dB.

Resultat af kortlægningen

Af Brøndby Kommunes ca. 17.000 boliger er 64 % (11.023 boliger og 24.371 personer) belastet med vejtrafikstøj over den vejledende grænseværdi på L_{den} 58 dB. De betragtes derfor som støjbelastede.

Dette er en markant stigning i antallet af belastede boliger sammenlignet med sidste kortlægning fra 2017, hvor 48 % (ca. 7.800) af Brøndby Kommunes boliger var belastet med trafikstøj over den vejledende grænseværdi. Årsagen er bl.a. en stigning i trafikken på (motor)vejene, at der er opført flere boliger i støjbelastede områder, og at beregningsmetoden er blevet ændret.

I 2017 blev det maksimale støjniveau på facaden af alle boliger beregnet 1,5 meter over terræn. Dette niveau blev anvendt som udtryk for støjbelastningen af hele boligen, også når der var tale om en etagebolig, som reelt var beliggende i en helt anden højde. Det har i nogle tilfælde medført, at støjen på facaden af især etageboliger blev undervurderet, fordi støjniveauet på fx 2., 3. og 4. sal var højere end i 1,5 meter over terræn, hvor andre bygninger og støjskærme kan have reduceret støjen. I en kommune som Brøndby, hvor der er en høj andel af etageboliger, giver den nye beregningsmetode derfor et mere retvisende billede af, hvor mange boliger der er støjbelastede.

De øvrige 36 % udsættes for støj under grænseværdien. De betragtes derfor ikke som støjbelastede.

I tabellen nedenfor kan du se antallet af støjbelastede personer og boliger opgjort i forhold til grænseværdien på 58 dB ved hjælp af NORD2000-modellen.

Støjniveau - L_{den}	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	>73 dB	I alt
Antal boliger	7.979	2.357	687	0	11.023
Antal personer	17.284	5.620	1.467	0	24.371

Tabel 1: Antal af støjbelastede boliger og personer opgjort til grænseværdien 58 dB. Vejtrafikstøjen er beregnet 1,5 m over terræn (NORD2000).

Den gennemførte støjkortlægning omfatter også støj fra motorvejene. Støjkortene viser, at en stor del af støjgenerne i Brøndby Kommune stammer fra motorvejene. Det er Vejdirektoratet, der er ansvarlig for at

udarbejde en støjhandlingsplan for motorvejene.

Antallet af støjbelastede boliger og personer er også opgjort i forhold til EU-direktivets støjintervaller. Se herunder.

EU Støjkortlægning (CNOSSOS)

I Danmark foretages kortlægninger typisk med en større præcision, end hvad EU direktivet foreskriver. Det skyldes, at datagrundlaget er betydeligt bedre, end hvad der findes i visse europæiske lande. Vi har i Danmark et meget præcist kortgrundlag på adresseniveau, som gør det muligt at udføre en kortlægning, hvor bolig/personoptællingen kan foretages på etageniveau. Dette skal ses i kontrast til EU-kortlægningen (CNOSSOS), som foretages i én højde på 4 meter, og hvor alle boliger inden for et boligområde ses som en samlet mængde.

Du kan se resultatet af CNOSSOS-kortlægningen på kortet ovenfor, hvis du vælger det på laglisten.

EU kortlægningen viser, at 52% af alle indbyggere i Brøndby Kommune (8.314 boliger og 18.699 personer) er belastet med vejtrafikstøj over den vejledende grænseværdi på LDEN 55 dB i 4 meters højde over terræn. De betragtes derfor som støjbelastede.

I tabellen nedenfor kan du se antallet af støjbelastede personer og boliger opgjort i forhold til grænseværdien på 55 dB ved hjælp af CNOSSOS modellen.

Støjniveau - L _{den}	55-60 dB	60-65 dB	65-70 dB	70-75 dB	>75 dB	I alt
Antal boliger	6.131	1.825	350	8	0	8.314
Antal personer	13.583	4.219	873	24	0	18.699

Tabel 2: Antal af støjbelastede boliger og personer opgjort til grænseværdien 55 dB. Vejtrafikstøjen er beregnet 4 m over terræn (CNOSSOS).

Hvad er støj

Lyd måles i decibel (dB). 0 dB er den svageste lyd, man kan høre, når hørelsen er normal. Smertegrænsen er 120-130 dB.

- En stigning på 1 dB kan næsten ikke høres
- En stigning på 3 dB opfattes tydeligt
- En stigning på 10 dB opfattes som en fordobling af lyden

Når vi taler om reducere/stigning i støj, er det vigtigt at huske, at dB er en "logaritmisk" skala. En stigning på 10 dB svarer til en fordobling af lydstyrken. Nogle få dB kan derfor være udtryk for en stor ændring af lydenergien.

Denne figur illustrerer, hvordan vi oplever lyd:

Hvad svarer støjniveauet til



Kilde: Vejdirektoratet

Trafikstøj måles i L_{den}

Man måler styrken af støj i decibel (dB). Selvom støjen fra en vej ikke er konstant, så har det vist sig, at der er god sammenhæng mellem menneskers oplevelse af støjen og støjen angivet som en gennemsnitsværdi over et døgn. Man ved imidlertid også, at vejstøj er mere generende for vejens naboer om aftenen og om natten end om dagen.

Derfor har man indført en særlig måleenhed for trafikstøj, L_{den} , som er en vægtet middelværdi for støjen over et døgn, hvor:

- Støj i aftenperioden (kl. 19–22) tillægges et genetillæg på 5 dB.
Dvs. støjen fra en bil om aftenen tæller tre gange så meget som om dagen
- Støj i natperioden (kl. 22–07) tillægges et genetillæg på 10 dB.
Dvs. støjen fra en bil om natten tæller 10 gange så meget som om dagen

Du kan læse mere om fastsættelse af grænseværdier her:

Grænseværdier

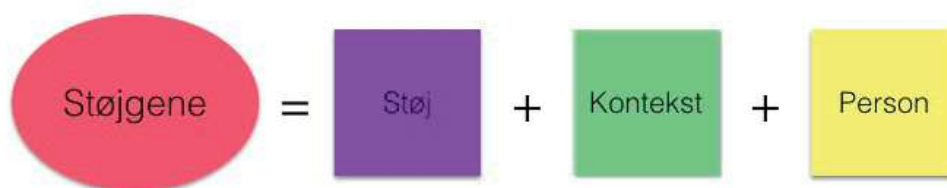
Oplevelse af støj

Helt generelt betyder mere støj i gennemsnit højere støjgene. Hvis vi nedbringer støjen, så mindskes støjgenerne. Der er også andre faktorer, der har betydning for støjgenerne.

Hvornår støj bliver en gene afhænger af støjniveauet, konteksten som støjen optræder i og hvilke personer, der er udsat for støj.

Konteksten er de sammenhænge, som støjen optræder i. Det vil sige alle de omstændigheder og betingelser, som har betydning for den personlige oplevelse af støjen. Det indbefatter: støjkilden, tidspunktet på døgnet, varigheden, stedet (fx indendørs eller udendørs), omgivelserne, arbejds- eller fritidssituation og lignende.

Personens demografiske karakteristika såsom baggrund, forventninger, humør og støjfølsomhed har også betydning for den oplevede støjgene.



Figuren ovenfor illustrerer, at der ikke er en én-til-én sammenhæng mellem støj i dB og støjgenen. Støjgenen afhænger også af de omstændigheder, støjen optræder i og hvilke personer, der er udsat for støjen.

Beregning af vejtrafikstøj

Støjkortet er beregnet ved hjælp af støjberegningsmodellen NORD2000 på baggrund af oplysninger om blandt andet trafik, asfaltbelægning, terrænforhold, bygninger, støjskærme og støjvolde. Støjkortet viser derfor en beregnet årsmiddelværdi, dvs. den gennemsnitsværdi, man ville finde efter at have målt støjen i et helt år med gennemsnitligt forekommende vejr- og trafikforhold.

I et andet lag på kortet vises den samme beregning ud fra EU-kortlægningen, der udføres efter en anden metode (CNOSSOS).

Grænseværdier for trafikstøj

I et byområde som Brøndby Kommune er den vejledende grænseværdi for trafikstøj 58 dB.

Miljøstyrelsen har fastsat følgende vejledende grænseværdier for trafikstøj:

- Rekreative områder i det åbne land (sommerhusområder, grønne områder, campingpladser): 53 dB
- Rekreative områder i eller nær byområder (parker, kolonihaver, nyttehaver, turistcampingpladser): 58 dB
- Boligområder (boligbebyggelse, daginstitutioner m.v., udendørs opholdsarealer): 58 dB
- Offentlige formål (hospitaller, uddannelsesinstitutioner, skoler): 58 dB
- Liberale erhverv m.v. (hoteller, kontorer m.v.): 63 dB.

De vejledende støjgrænser er et udtryk for en støjbelastning, som Miljøstyrelsen vurderer er miljømæssigt og sundhedsmæssigt acceptabel. Der er tale om en afvejning mellem de virkninger, som støjen har på mennesker, og samfundsøkonomiske hensyn. Typisk vil de vejledende grænseværdier svare til et støjniveau, hvor omkring 10-15 % (de mest støjfølsomme) angiver at være stærkt generede af støjen.

Hvis støjen er lavere end de vejledende grænseværdier, vil kun en mindre del af befolkningen opleve støjen som generende, og den forventes ikke at have helbredseffekter.

Grænseværdierne er i første række til planlægningsbrug og anvendes ved planlægning af nye boligområder langs eksisterende veje, men lægges også til grund, når man skal vurdere støjulemper ved eksisterende boliger langs eksisterende veje. Det anbefales også, at der ved planlægning af nye vejanlæg og vejudbygninger tages hensyn til støjkonsekvenserne og sikres det lavest mulige støjniveau i eksisterende støjfølsomme områder.

Støjgrænser hos Miljøstyrelsen

Læs mere om, hvordan Miljøstyrelsen fastsætter
grænseværdierne

Jernbanestøj

De vejledende grænseværdier for støj fra jernbaner er fastlagt af Miljøstyrelsen. I et byområde som Brøndby Kommune er den vejledende grænseværdi for jernbanestøj L_{den} 64 dB.

Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for jernbanestøj

- Rekreative områder i det åbne land (sommerhusområder, campingpladser): 59 dB
- Rekreative områder i eller nær byområder (bydelsparker, kolonihaver, nytehaver, turistcampingpladser): 64 dB
- Boligområder (boligbebyggelse, daginstitutioner m.v., udendørs opholdsarealer): 64 dB
- Offentlige formål (hospitaller, skoler o.l.): 64 dB
- Liberale erhverv m.v. (hoteller, kontorer): 69 dB.

Grænseværdier

De vejledende grænseværdier for støj fra jernbaner fremgår af et [tillæg til Miljøstyrelsens vejledning fra juli 2007](#) nr. 1/1997 [Støj og vibrationer fra jernbaner](#).

Konsekvenser for sundhed

Et af formålene med at kortlægge støj og udarbejde støjhandlingsplaner er at skabe et grundlag for at undgå, forebygge eller begrænse de skadelige virkninger på menneskers sundhed, som ekstern støj kan medføre.

Med et værktøj fra Miljøstyrelsen har vi beregnet hvor mange borgere i kommunen, der potentielt er udsat for negative helbredseffekter pga. støj.

Den høje grad af trafikstøj har konsekvenser for borgernes sundhed. Ifølge beregningerne kan støjen være årsag til en "høj grad af gener" for 5.835 borgere samt søvnforstyrrelser for 1.965 borgere. Det betyder, at stress, irritation og søvnforstyrrelser på grund af trafikstøj kan give mange af borgerne forøget risiko for hjertekarsygdomme, overvægt, diabetes og kræft.

Beregningerne er lavet ud fra både data fra Nord2000 (i 1,5 meters højde) og CNOSSOS (4 meters højde).

Høj grad af gener

Støjniveau - L_{den}	53-58 dB	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	>73 dB	I alt
Nord2000	1.503	2.692	1.211	429	0	5.835
CNOSSOS	1.741	749	213	8	0	2.711

Tabel 1: Antallet af borgere i Brøndby, der beregnes at være ramt af en høj grad af gener pga. støj

Søvnforstyrrelser

Støjniveau - L_{night}	45-50 dB	50-55 dB	55-60 dB	60-65 dB	>65 dB	I alt

Nord2000	415	941	453	156	0	1.965
CNOSSOS	422	116	6	0	0	544

Tabel 2: Antallet af borgere i Brøndby, der beregnes at være ramt af søvnforstyrrelser pga. støj

Støj skader sundheden - i tal

En rapport fra 2021, udarbejdet af Kræftens Bekæmpelse på vegne af Region Hovedstaden, understreger vigtigheden af at tage trafikstøjs negative konsekvenser for sundheden alvorligt.

Ifølge rapporten er der videnskabelig baggrund for at sige, at trafikstøj medfører forøget risiko for blodprop i hjertet, slagtilfælde, type 2-diabetes og død som følge af hjertekarsygdom.

Rapporten finder, at følgende alvorlige helbredskonsekvenser skyldes vejtrafikstøj hvert år i Danmark:

- 136–401 personer dør af hjertekarsygdom
- 191–561 personer får iskæmisk hjertesygdom
- 170–501 får slagtilfælde
- 358-1061 personer får diabetes
- 175–515 får hjertesvigt

Støj fra trafikken er uden sammenligning den værste støjkilde i Danmark i dag. Over 720.000 boliger eller 1,4 millioner danskere (tal fra 2012) er ifølge Silent City påvirket af trafikstøj, som ligger over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi. På europæisk plan vurderes det, at 125 millioner europæere er påvirkede af trafikstøj, og at over 20 millioner er direkte generede. WHO har derfor udpeget trafikstøj som det andetstørste miljøproblem i EU – kun overgået af luftforurening.

Trafikstøj har også vist sig at have en social slagside, så det er folk med laveste indkomster og uddannelsesniveau, der rammes hårdest.

Endelig har vejstøj også betydelige økonomiske omkostninger, men det er usikkert, hvor store de er. Trafikstøjens direkte omkostninger betales af boligejere, som oplever et værditab af deres boliger. Kommuner og regioner betaler for behandling af det forøgede antal sygdomstilfælde. Og hele samfundet mister arbejdsindtægter på grund af sygdomstilfælde og ikke mindst antallet af for tidlige dødsfald.

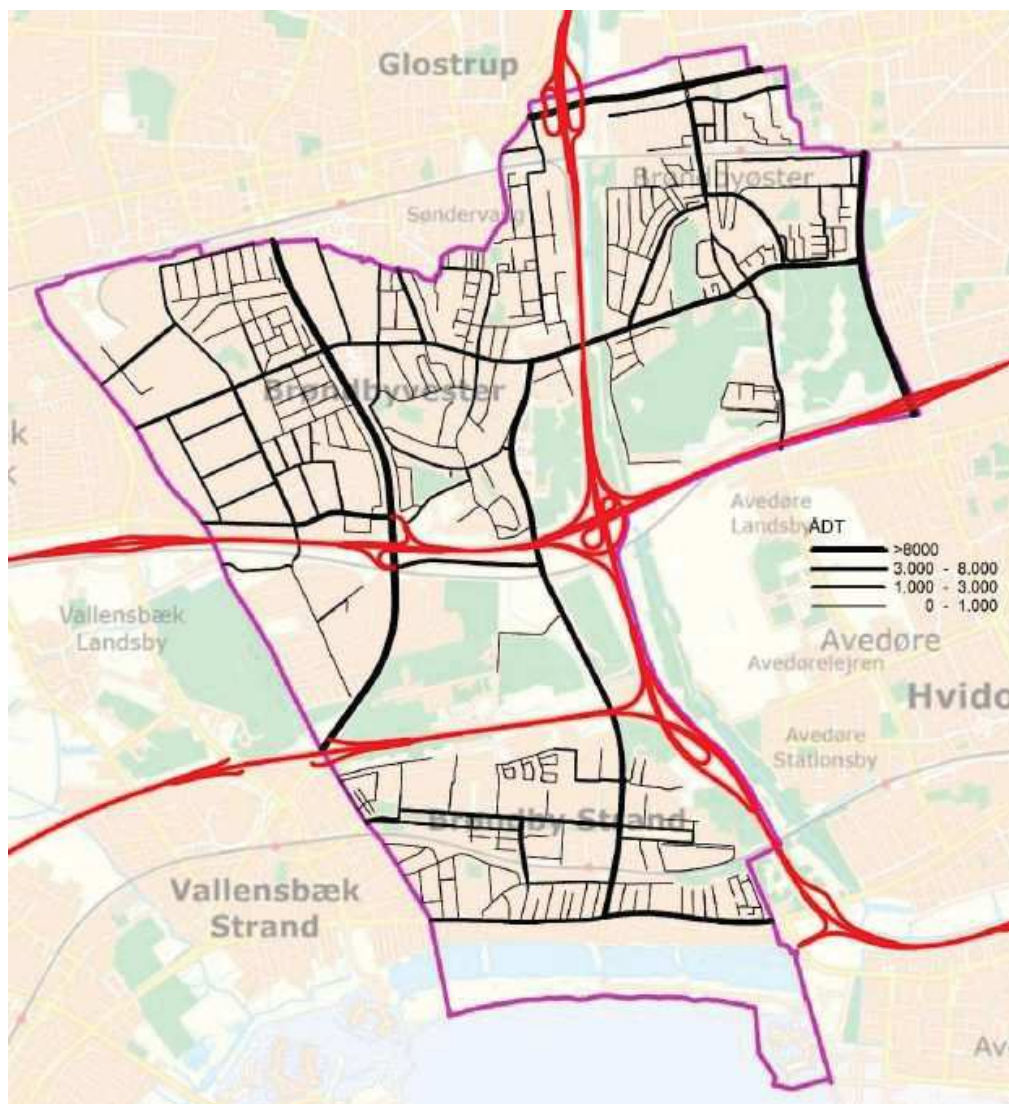
Rapport om vejstøj, sygdom og død

**Læs rapporten "Tilfælde af sygdom og død i Region
Hovedstaden og Danmark som følge af vejtrafikstøj" som
PDF**

Baggrund for kortlægningen

Brøndby Kommune har et samlet areal på ca. 21 km² og omkring 35.600 indbyggere fordelt på ca. 17.200 boliger (tal fra 2022). Støj kortlægningen er udført i 2022.

Det kortlagte område omfatter hele Brøndby Kommune. Støj kortlægningen omfatter vejtrafikstøj fra alle betydende kommuneveje og alle statsveje indenfor kommunegrænsen. På kortet kan du se hvilke veje, der er indgået i kortlægningen. Vejstøj fra betydende veje (kommunale og statslige) i nabokommunerne indgår ligeledes i beregningerne.



Figur 1: Veje der indgår i støj kortlægningen

Det samlede vejnet inden for kommunegrænsen, der indgår i kortlægningen, har en længde på godt 172 km. Heraf er ca. 81 % kommunale veje, og de resterende veje udgøres af statsveje bestående af motorveje og tilslutningsanlæg. Nogle veje, som indgår i støjkortlægningen, er private fællesveje.

Brøndby Kommune bliver påvirket af støj fra fire motorveje:

- Køge Bugt Motorvejen
- Holbækmotorvejen
- Motorring 3
- Amagermotorvejen

De øvrige offentlige veje i kommunen ejes og administreres af Brøndby Kommune. En del mindre veje er private fællesveje, som ligeledes administreres af Brøndby Kommune.

Hvad indgår i kortlægningen?

Vejtrafikstøj

Kortlægningen af trafikstøj i Brøndby Kommune er udført for Miljøstyrelsen i 2022-2023. Kortlægningen af Brøndby er udført samtidigt med kortlægningen København, Frederiksberg, Ballerup, Herlev, Gladsaxe, Glostrup, Gentofte, Albertslund, Hvidovre, Lyngby-Taarbæk, Rødovre, Tårnby, Vallensbæk, Odense, Aarhus og Aalborg kommuner efter ensartede metoder.

Oplysninger om trafikmængder, gennemsnitshastighed og belægningstype for de kommunale veje er indlæst i en computermodel sammen med bl.a. data om eksisterende støjskærme, luftfotos og kort over bygninger.

Hvad indgår ikke i kortlægningen?

Støj fra midlertidig aktivitet

Det igangværende anlægsarbejde med den kommende letbane bidrager til støjbilledet i Brøndby. Da anlægsarbejdet kun foregår i en begrænset tidsperiode, vil det blive behandlet separat og håndteret i

overensstemmelse med gældende regler fremfor i denne støjhandlingsplan, der omfatter nuværende støjklender - og først og fremmest vejtrafikstøj.

Støj fra jernbaner

S-banen mod Køge går gennem Brøndby Strand, Vestbanen mod Korsør går gennem Brøndbyøster, og den nyere København-Køge-Ringsted-bane løber gennem kommunen langs Holbækmotorvejen. Støj fra jernbaner er ikke medtaget i kortlægningen, men kan ses under **Støj fra statens veje og jernbaner**.

Støj fra virksomheder

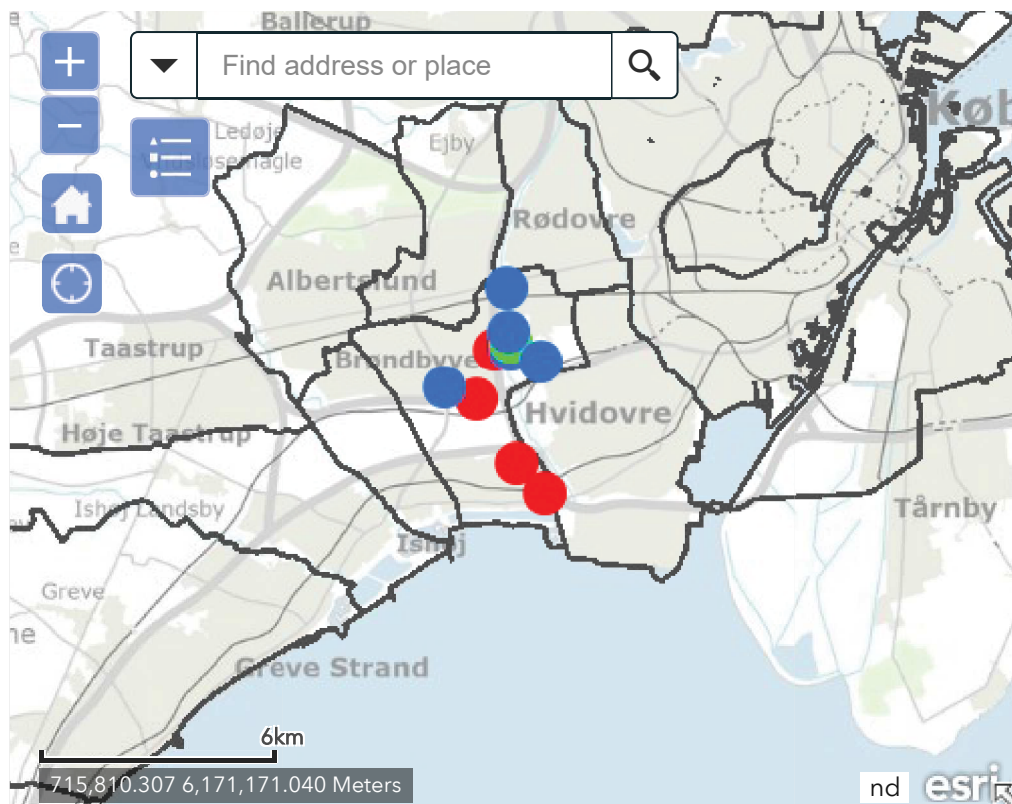
Støjkortlægningen og støjhandlingsplanen skal også omfatte eventuelle særligt forurenende virksomheder (de såkaldte IED-virksomheder (Industrial Emissions Directive)), som bidrager til støj i større, samlede byområder, hvor kommunen har kompetencen som miljøgodkendelsesmyndighed.

Brøndby Kommune har 2 IED-virksomheder, som efter screening af miljøgodkendelsen ikke kræver kortlægning i henhold til **Bekendtgørelse om godkendelse af listevirksomhed**.

Virksomhederne er STEEL-TECH ApS og Brøndby Strand Fjernvarmeværk.

Særligt støjbelastede områder i Brøndby

Vejdirektoratet definerer særligt støjbelastede boligområder som samlede boligbebyggelser, hvor mindst 5 boliger er belastede over 63 dB, og hvor mindst én bolig er belastet med over 65 dB.



I Vejdirektoratets støjhandlingsplan 2018-2023 er der udpeget fire områder, der klassificeres som særligt støjbelastede. Alle fire områder indgår i Vejdirektoratets videre undersøgelser om prioritering af eventuelle fremtidige midler til støjreducerende tiltag.

De fire områder udpeget af Vejdirektoratet

- Kærlunden - Boligområdet ligger vest for Motorring 3.
- Strandfogedvej - Boligområdet ligger vest for Amagermotorvejen.
- Bygaden Brøndbyvester - Boligområdet ligger langs nordsiden Holbækmotorvejen ved Bygaden. Vejdirektoratet har i 2023 opsat en 7 meter høj og 1 km lang støjskærm.
- Park Allé - Boligområdet ligger syd for Park Allé og vest for Motorring 3.

Områder, som kommunen mener bør udpeges

I Brøndby Kommunes høringsvar til Vejdirektoratets støjhandlingsplan 2018-2023 foreslog vi, at følgende områder bliver udpeget som særligt støjbelastede:

- Øst for Motorring 3 og nord for Park Allé (Dammene – Grønnedammen, Nederdammen m.fl.)
- Øst for Motorring 3 og syd for Park Allé (Skovbuen, Baunedammen m.fl.)
- Øst for Motorring 3 og syd for Roskildevej (Brøndby Nord Vej)
- Nord for Holbækmotorvejen vest for Brøndbyøstervej (psykiatrisk hospital)
- Nord for Holbækmotorvejen øst og vest for Søndre Ringvej (Kirkebakken, Kirkeskellet og Folemarksvej)
- Kolonihaveområderne syd for Holbækmotorvejen ved Brøndbyøstervej

Støj fra statens veje og jernbaner

"Danmarks støj kort" fra Miljøstyrelsen samler kortlægningen af vejstøj i kommunerne i hovedstadsområdet og byområderne i Aarhus, Odense og Aalborg kommuner samt Transportministeriets kortlægning af støjen fra de største statslige veje og jernbaner. Det er alt sammen kortlægninger udført med beregningsmodellen CNOSSOS.

I forhold til vejstøj viser kortet de samme resultater som Brøndby Kommunes kortlægning (efter CNOSSOS-modellen - bemærk at vi primært tager udgangspunkt i NORD2000-modellens resultater i denne støjhandlingsplan). Nemlig at de statslige motorveje, der skærer gennem kommunen, står for en meget stor del af trafikstøjen i Brøndby.

Kortlægningen viser også, at kommunerne på Vestegnen belastes langt mere af støjen fra de statslige infrastrukturanlæg end andre kommuner. Det er Vejdirektoratet, der er ansvarlig for at udarbejde en støjhandlingsplan for motorvejene.

Udbredelsen af jernbanestøj er størst i den nordlige del af kommunen. Den vejledende grænseværdi for banestøj er 64 dB for boligområder og rekreative områder. Støjbelastninger af denne størrelse er begrænset til den nordlige del af kommunen ved banestrækningen mod Roskilde, og omfatter mest baneterræn, industriområder samt en række private haver og fællesområder.

Danmarks støj kort

[Se Miljøstyrelsens samlede kortlægning af støj fra veje og jernbaner](#)

[Se kortet kun med støj fra jernbaner](#)

Vision

Støjhandlingsplanen skal beskytte byens værdier, sikre kvalitet i bylivet og skabe synergier.

I Brøndby Kommune har vi fokus på de idéer og projekter, som skaber synergier. Støj fra veje er desværre til stor gene for rigtig mange borgere i kommunen. Med støjhandlingsplanen ønsker vi at skabe synergier, så vi får skabt øget kvalitet i bylivet. For at mindske støjen vil vi derfor indtænke støjreducerende løsninger i såvel store som små anlægsprojekter.

Store projekter som udvikling af nye boligområder skal indtænke støj helt fra den tidlige planlægningsperiode, så nye boligområder ikke bliver støjbelastede.

I mindre projekter, hvor vi alligevel skal "i jorden", vil vi indtænke støjreducerende løsninger - fx når vi vedligeholder vores veje og renoverer offentlige institutioner og udearealer. Vi vil særligt prioritere bløde og grønne overflader i byrummet med flere træer, buske og blomster. Det har både en støjdæmpende effekt samtidig med, at det styrker biodiversiteten og klimatilpasningen, fordi mere regnvand har mulighed for at løbe i regnvandsbede frem for i kloak.

Synergi handler også om samarbejde på tværs af fagligheder og kommunegrænser, mellem grundejere, boligselskaber, virksomheder og ikke mindst kommunens egne institutioner og forvaltninger.

Prioriteringer

Trafikstøjen stammer overvejende fra statens motorveje. Brøndby Kommune vil derfor, gennem det tværkommunale samarbejde Silent City, indgå i dialog med Vejdirektoratet om at få reduceret hastigheden på motorvejene og få prioriteret andre støjdæmpende tiltag såsom støjhegn langs motorvejsstrækningerne.

Brøndby Kommune vil også indarbejde støjhensyn og støjbekæmpelse i relevante dele af den fysiske planlægning. Det betyder bl.a., at en vurdering af de støjmessige konsekvenser vil

indgå i fremtidige anlægsopgaver med henblik på at reducere det samlede antal støjbelastede boliger og støjbelastningen af friarealer.

Derudover vil støjmæssige forhold indgå i planlægningen af den fremtidige arealanvendelse, således at det sikres, at alle bygninger placeres så hensigtsmæssigt som muligt set ud fra et støjhensyn.

I Brøndby vil vi prioritere at få merværdi ved at undersøge mulighederne for at sænke støjen for de eksisterende boliger i forbindelse med igangværende projekter. Som eksempler kan nævnes:

- I nye lokalplansforslag skal det undersøges om en bebyggelse, støjhegn eller lignende kan bidrage til at reducere trafikstøjen for eksisterende boliger.
- Hvis en vejstrækning skal renoveres, indsnævres, udvides eller på anden måde ændres, skal støjreducerende tiltag undersøges og prioriteres
- Kommunen vil nedsætte hastigheden på de veje, hvor det vurderes, at det vil have en gavnlig effekt på støjen, trafiksikkerheden og mobiliteten.

Brøndby Kommune vil også gerne hjælpe private, bolig- og grundejerforeninger med at koordinere og facilitere støjskærmsprojekter eller andre idéer, der kan bidrage til en sænkning af støjniveauet i kommunen.

Langsigtet strategi

Brøndby Kommunes langsigtede strategi for reduktion af trafikstøj er at indarbejde støjhensyn i kommunens generelle fysiske planlægning og aktiviteter.

Brøndby Kommune vil arbejde for at nedbringe støjen fra de kommunale veje ved at indarbejde støjhensyn i kommunens generelle fysiske planlægning og aktiviteter samt ved hastigheds- og belægningsændringer.

Det betyder, at Brøndby Kommune vil have fokus på at:

- Vedligeholde veje og cykelstier, fordi veje uden huller støjer mindre, og gode cykelstier gør det mere attraktivt at vælge cyklen frem for bilen.
- Nedsætte hastigheden i boligområder til 40 km/t og omkring skoler til 30 km/t.
- Prioritere bløde og grønne overflader i byrummet som både virker støjdæmpende, øger biodiversiteten og hjælper med klimatilpasning lokalt.
- Overflytte flest mulige fra bil til (el)cykel, løbehjul, gang og kollektiv transport. Det er transportformer med minimal støjforurening og potentiale til at reducere trafikmængderne og dermed trafikstøjen. Indsatserne vil blive beskrevet i mobilitets- og trafikhandlingsplanen, som vi forventer bliver vedtaget ved udgangen af 2024.

Planlægning og byudvikling

Ifølge planloven må kommunen ikke planlægge ind i et støjproblem. Derfor skal støjen håndteres, hvis en bygherre ønsker at bygge nyt i områder, hvor støjniveauet overstiger 58 dB. Det kan eksempelvis gøres ved at etablere støjafskærmning. Samtidig vil kommunen tilstræbe at placere nye bygninger, så de fungerer som afskærmning for fx boliger.

Ved bevarelse og fornyelse af bymiljøer, hvor det er vanskeligt at reducere støjniveauet ved boligen på traditionel vis, vil kommunen også lægge vægt på de arealer, som beboerne benytter dagligt til ophold. Den samlede støjsituation kaldes boligens *lydlandskab*. Det betyder, at kommunen ved behandling af støjforholdene vil tage hensyn til følgende:

- Støjniveauet på for- og bagsiden af boligen
- Det indendørs støjniveau
- Støjniveauet om natten
- Støjniveauet i det omkringliggende kvarter, på altaner og udearealer
- At indendørs opholds- og soverum bør vende ud mod en stille facade

[Læs mere om støj og byudvikling.](#)

Andre myndigheder

Motorveje

Det er Vejdirektoratet, der er den ansvarlige myndighed for de tre motorveje, der går gennem Brøndby Kommune. Hvis Brøndby skal lykkes med at reducere støjen for kommunens borgere, er det derfor nødvendigt, at Vejdirektoratet og dermed staten prioriterer støjdæmpende foranstaltninger på deres veje.

Brøndby Kommune vil derfor:

- forsat samarbejde med andre kommuner i partnerskabet Silent City for at få nedsat hastigheden på motorvejene til 90 km/t
- Brøndby Kommunes Borgemester Kent Magelund deltager, sammen med fem andre borgmestre fra kommuner i Silent City, i en borgmestergruppe. Gruppen skal sikre partnerskabets politiske relevans og agenda på nationalt niveau.
- arbejde imod udvidelse af motorvejene - aktuelt Motorring 3 og Amagermotorvejen

Jernbaner

Det er Banedanmark, der er den ansvarlige myndighed for jernbanerne, der går gennem Brøndby Kommune.

Banedanmark har en målsætning om i størst muligt omfang at begrænse støj fra jernbanetrafikken og fra anlægs- og vedligeholdelsesarbejderne langs banen. Det sker bl.a. med støjdæmpende tiltag og konstruktioner i form af støjskærme langs banen og støjdæmpende vinduer i huse langs banen.

Banedanmark arbejder desuden løbende på at dæmpe støjen og vibrationerne ved kilden, hvor dette er muligt. Det kan være i form af hyppigere vedligehold af skinnerne eller ændret konstruktion af sporet.

I forbindelse med etablering af nye jernbaner eller større hastigheder på eksisterende strækninger, vil Banedanmark beregne støj- og vibrationsniveauet og kontakte de berørte naboer.

Kilde: Banedanmark

Byudvikling i Brøndby

I forbindelse med planlægning og byudvikling skal støjensyn indgå som en vigtig parameter i udviklingen af nye lokalplaner.

I følge planloven må kommunen ikke planlægge for støjfølsom anvendelse (fx nye boliger og institutioner) i støjbelastede områder uden samtidig at sikre, at det er muligt at støjskærme tilstrækkeligt. Det vil sige, at alle nye boligprojekter skal overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for vejstøj.

En stor del af Brøndby Kommune er påvirket af trafikstøj over de vejledende grænseværdier. Det udgør en særlig udfordring, når vi ønsker at byudvikle i kommunen.

Konkret er der tale om følgende udviklingsområder, hvor det er muligt at bygge boliger og anden støjfølsom anvendelse:

- Sportsbyen (meget støjbelastet fra motorvej)
- Kirkebjerg (moderat støjbelastet fra Sdr. Ringvej)
- Brøndby Strand Centrum (ikke særligt støjbelastet)

Byudvikling i støjbelastede områder

I Brøndby Kommune er støj ofte en begrænsende faktor for byudviklingen. I det følgende skitseres hvordan man alligevel kan bygge nyt i støjbelastede områder.

I Kommuneplanen er der retningslinjer der skal sikre, at støjbelastede arealer ikke udlægges til støjfølsom anvendelse, medmindre den fremtidige anvendelse kan sikres mod støjgenerne. Nye lokalplaner skal have bestemmelser om støjafskærmning, der skal overholdes ved nybyggeri, og som vil være en betingelse for byggetilladelse og ibrugtagning af nybyggeri.

Ved udarbejdelsen af lokalplanen for områderne skal der sammen med en akkrediteret akustiker vises nogle løsningsforslag til hvordan det er muligt at bygge, så der er tilstrækkelige udedørs opholdsarealer med et støjniveau under 58 dB. Normalt betaler bygherre for akustikeren efter planlovens regler om bygherres bistand til planens udarbejdelse.

I praksis betyder det, at hvis der skal bygges i støjbelastede områder, er det bygherres ansvar at vise Kommunen, at det nye byggeri kan sikres mod støjgener.

[Læs mere om minimumskrav for støj.](#)

Hvad er støjfølsom anvendelse?

- Rekreative områder, herunder kolonihaver
- Boliger, herunder plejehjem og døgninstitutioner
- Daginstitutioner og skoler
- Hospitaler
- Nogle typer af erhverv, herunder kontorer, kursusvirksomhed og hoteller

Krav til udvikling

Hvornår er et område støjbelastet?

Støjkortlægningen har udpeget de støjbelastede arealer, der har et støjniveau på 58 dB og derover. Kommuneplanen udpeger på et retningslinjekort de ejendomme der har støjbelastede arealer, og hvor der i nye lokalplaner skal være bestemmelser om støjafskærmning, der kan sikre mod støjgener.

Hvornår glæder kravene om støjafskærmning?

Krav om støjafskærmning gælder kun for ny planlægning. Det vil sige, når der skal udarbejdes en ny lokalplan for et område.

Hvis der i forvejen er en gældende lokalplan, der giver mulighed for at anvende ejendommen inden for et støjbelastet område til en støjfølsom anvendelse, fx et nyt parcelhus, er det fortsat muligt.

Afskærmning af udearealer

For at overholde grænseværdierne for støj på udendørs opholdsarealer er det ofte nødvendigt at opsætte en form for afskærmning.

Afskærmning af udendørs arealer mod støj kan ske på flere måder:

- Afskærmning tættest muligt på støjkilden, f.eks. støjskærme langs veje og jernbaner
- Afskærmning tættest muligt på opholdsarealet, f.eks. med bygninger, mure eller skærme
- Jordvold mellem støjkilden og opholdsarealet

Da støjen fra motorvejene i Brøndby når langt ud i byområderene vil afskærmning tættest muligt på de udendørs opholdsarealer som regel være den mest oplagte løsning. Større volde er reelt

kun mulige, når der udarbejdes lokalplan for et større antal ejendomme.

Afskærmning tættest muligt på de udendørs opholdsarealer kan ske ved at:

- Byggeriet placeres så opholdsarealer vender væk fra støjilden
- Der opsættes skærme ud fra facaden så skærm og bygning tilsammen afskærmer
- Der opsættes fritstående skærme omkring et mindre område, f.eks. for at sikre sollys

De afskærmede udendørs arealer skal have en størrelse der passer til anvendelsen. Du kan læse mere om krav til størrelsen af de udendørs opholdsarealer under *Krav til boliger* og *Krav til institutioner*.

Krav til nye boliger

Hvis der skal bygges nye boliger på støjbelastede arealer er det nødvendigt at sikre inde- og udearealerne mod støjgener.

Nye boliger skal have adgang til udearealer af en rimelig størrelse med en god lysorientering i forhold til solen, hvor støjen ikke overskrider 58 dB. Derudover skal udearealet have en rummelighed, så det fx er muligt at placere havemøbler.

Hvad er en rimelig størrelse?

Hvornår altanen, gården eller haven har en rimelig størrelse er en individuel vurdering, der skal foretages for hvert projekt i forbindelse med udarbejdelsen af den nye lokalplan.

Krav til nye institutioner

Institutioner såsom vuggestuer, børnehaver og skoler klassificeres som støjfølsom anvendelse. De udendørs opholdsarealer skal derfor overholde grænseværdierne for støj

og have en størrelse der passer til anvendelsen.

Størrelsen af udendørsarealet, der overholder grænseværdierne, vil variere alt efter hvilken institution der er tale om. En individuel vurdering af hvert projekt vil derfor være nødvendig.

Ved vuggestuer vil der fx være behov for flere typer af udendørs opholdsarealer. Der skal fx være mulighed for at børnene kan sove middagslur udendørs, der skal være dele af legepladsen hvor de kan side og lege i ro, og der skal være udendørs opholdsarealer til personalet.

Derimod er det ikke lige så vigtigt at fx boldbaner, parkeringspladser og skralderum overholder grænseværdierne for støj.

Hvad kan du selv gøre?

Som enkelt person er det ikke let at gøre noget ved trafikstøj. Men i det følgende har vi samlet et par fif til, hvordan du kan støjdempe din bolig.

Hvis du er støjplaget i din bolig kan du overveje om følgende råd kunne hjælpe hos dig.

- Støjsolering af din bolig. Udskiftning af utætte vinduer og døre kan have en stor støjdempende effekt inde i din bolig.
- Overvej om du fx kan flytte soveværelserne til den ende af boligen, som vender væk fra støjilden.
- Hvis det ikke er muligt at støjskærme hele haven, så kan du måske skabe stillerum omkring din terrasse, eller andre steder i haven, hvor du ønsker at sidde i ro.

Du kan kontakte en akustiker, hvis du ønsker råd og vejledning til hvordan du bedst bekæmper støjen i netop din bolig.

Mere viden om trafikstøj i og omkring boligen

Du kan læse mere om, hvad du selv kan gøre mod støj, på

roligbolig.dk

Hvad gør Kommunen?

Hovedformålet med støjhandlingsplanen er at begrænse støjgenerne i hele kommunen til gavn for eksisterende og fremtidige boliger.

Nye lokalplaner

I udarbejdelsen af nye lokalplaner vil Kommunen tage hensyn til følgende forhold:

- Støjniveauet på for- og bagsiden af boligen
- Det indendørs støjniveau Støjniveauet om natten
- Støjniveauet i det omkringliggende kvarter, på altaner og udearealer
- Placering af bygningen, så den evt. kan fungere som støjskærm for bagvedliggende boligområder
- At opholds- og soverum bør vende ud mod en stille facade

De konkrete løsninger vil afhænge af det enkelte projekt, og bliver defineret nærmere i selve projektet.

Støj fra motorvejene

Meget af vejtrafikstøjen i Brøndby Kommune stammer fra motorvejsnettet, og dermed Vejdirektoratets arealer. Derfor er en vigtig del af Støjhandlingsplanen at arbejde for, at få Staten og Vejdirektoratet til at nedsætte hastigheden til 90 km/t og prioritere støjafskærmning langs motorvejene i Brøndby Kommune.

Det gør vi fx ved at deltage aktivt i det tværkommunale samarbejde Silent City. Brøndby Kommune prioriterer derudover at afgive høringssvar, når Vejdirektoratet fx planlægger at lave kapacitetsudvidelse af Motorring 3 og Amagermotorvejen.

Handlingsplan

De tiltag, som Brøndby Kommune vil udføre for at nedbringe trafikstøjen i kommunen i perioden 2024-2029, er samlet i en handlingsplan.

Handlingsplanen beskriver:

- Hvad der skal gøres
- Hvad formålet er
- Hvornår det skal ske
- Hvem der har ansvaret, og hvem der er samarbejdsparter

Herunder kan du læse en gennemgang af de forskellige tiltag inden for de fem fokusområder i handlingsplanen.

Støjvolde

Fodbold+

Støjvolden *Foldbold+* langs Motorring 3 mellem Holbækmotorvejen og Køge Bugt motorvejen er under opførelse. Vi vil fortsætte opbygningen i de kommende fem år. Den skal medvirke til at reducere trafikstøjen fra Motorring 3 ind i Den Grønne Kile.

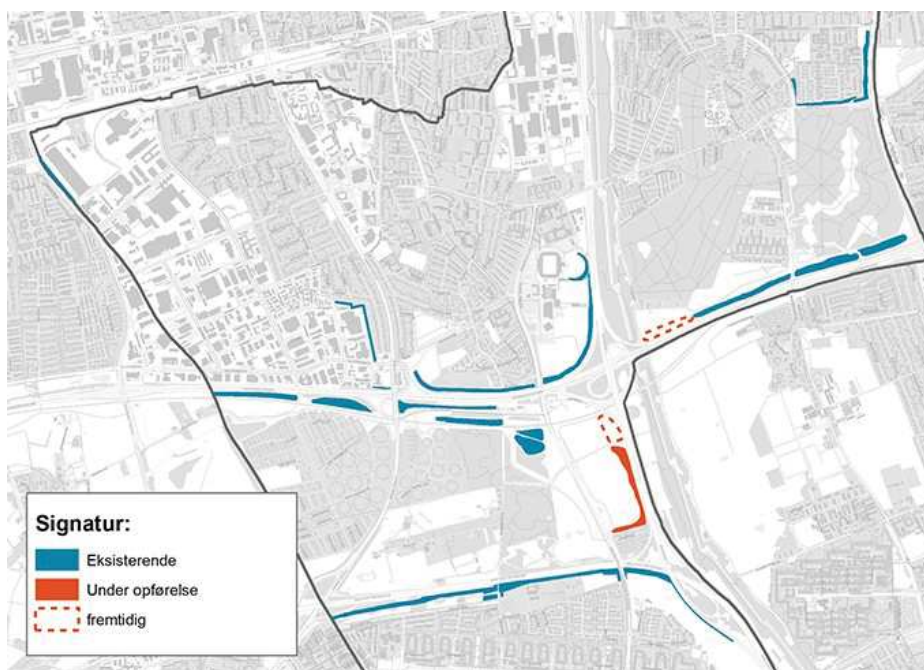
Råderetten til at udlægge jord på støjvolden er delt mellem Banedanmark og Brøndby Kommune.

Udformning af støjvolden:

- Den vil blive ca. 550 meter lang og maksimalt 8 meter høj med en hældning mellem 1:5 og 1:2
- Bredden ved foden bliver 45-125 meter
- Volden skal gives en landskabelig bearbejdning, og den skal være offentlig tilgængelig og understøtte områdets rekreative karakter (se også [Lokalplan 406 § 3.3.3](#)).

Bakkeskoven

Vi vil også undersøge potentialet for at forlænge den eksisterende støjvold, der ligger syd for Bakkeskoven, helt frem til Vestvolden. Formålet er at reducere trafikstøjen fra Holbækmotorvejen ind i Bakkeskoven. Indkigget til Vestvolden i dette område er dog fredet, og der ligger desuden nogle større elkabler i jorden - begge dele gør, at en forlængelse af volden vil være kompleks.



Figur 1: Støjvolde i Brøndby

Hvorfor støjvolde?

Støjvolde kan være et effektivt middel til at reducere støj fra veje. Afhængigt af højden på støjvolden kan den dæmpe støjen med op til 10-15 dB. En sådan reduktion vil opleves som en halvering af støjen.

En udfordring ved støjvolde er dog, at de kræver meget areal. En 5 meter høj støjvold, med en hældning på 1:1,5, vil eksempelvis blive 15 meter bred ved foden. Jo højere volden skal være, jo bredere bliver den. En støjvold er derfor sjældent en mulig løsning tæt ved eksisterende bebyggelser.

Trafikale tiltag

Vedligeholdelse af veje og cykelstier

Vi vil udarbejde en vedligeholdelsesrapport for veje og cykelstier. Rapporten skal danne grundlag for prioriteringen af vedligeholdelse i de efterfølgende 5 år.

Veje i god stand uden huller er nemlig med til at reducere støjen fra trafikken. Og gode cykelstier indbyder til aktiv transport, der ikke støjer.

Overflytning til aktiv og kollektiv transport

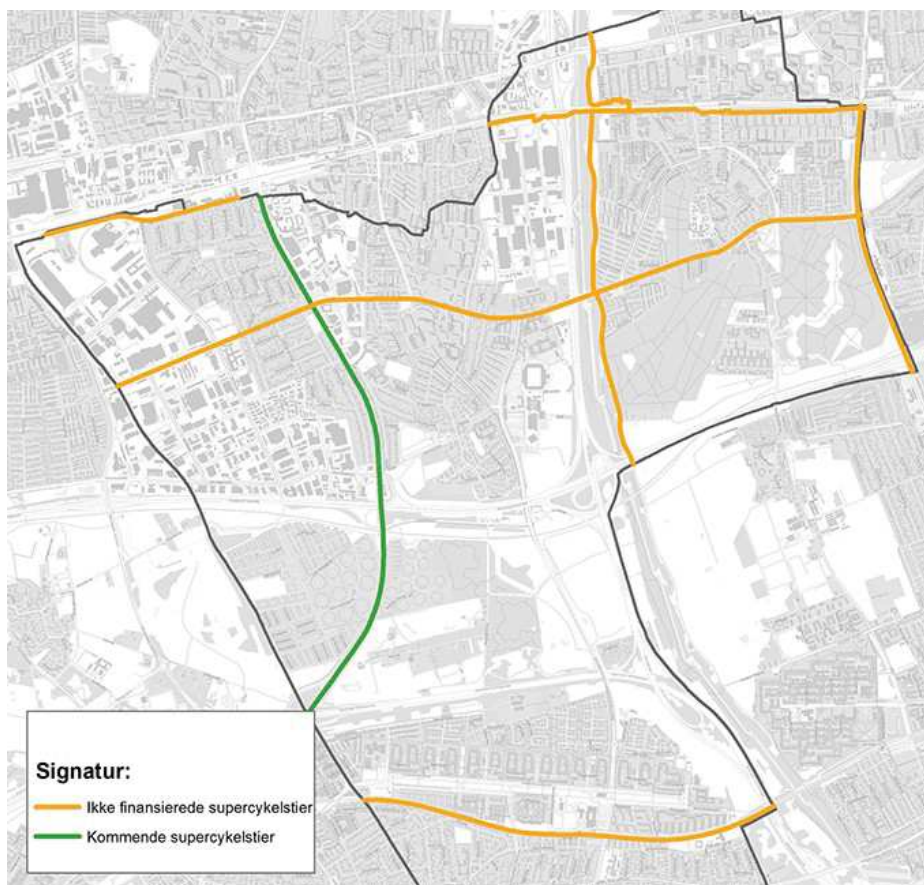
Vi vil arbejde for, at flere borgere i det daglige vælger kollektiv transport, cykel, gang mm. Målet er at overflytte flest mulige fra private biler for at reducere antallet af biler på vejene - og dermed trafikstøjen. Mere aktiv transport vil samtidig gavne borgernes sundhed gennem reduceret trafikstøj og mere bevægelse.

De konkrete indsatser hertil vil blive fastlagt i den kommende Mobilitets- og trafikhandlingsplan, der bliver færdig i slutningen af 2024.

Etablering af supercykelstier

Vi vil etablere flere supercykelstier for at skabe bedre forhold for cyklisterne. De skal fremme cyklismen og styrke overflytningen fra personbiler til aktiv transport.

En Supercykelsti langs Søndre Ringvej er på vej, men der er også idéer om supercykelstier langs Park Allé, langs Køge Bugt-banen, langs Avedøre Hanevej og flere andre strækninger. Læs mere på supercykelstier.dk.



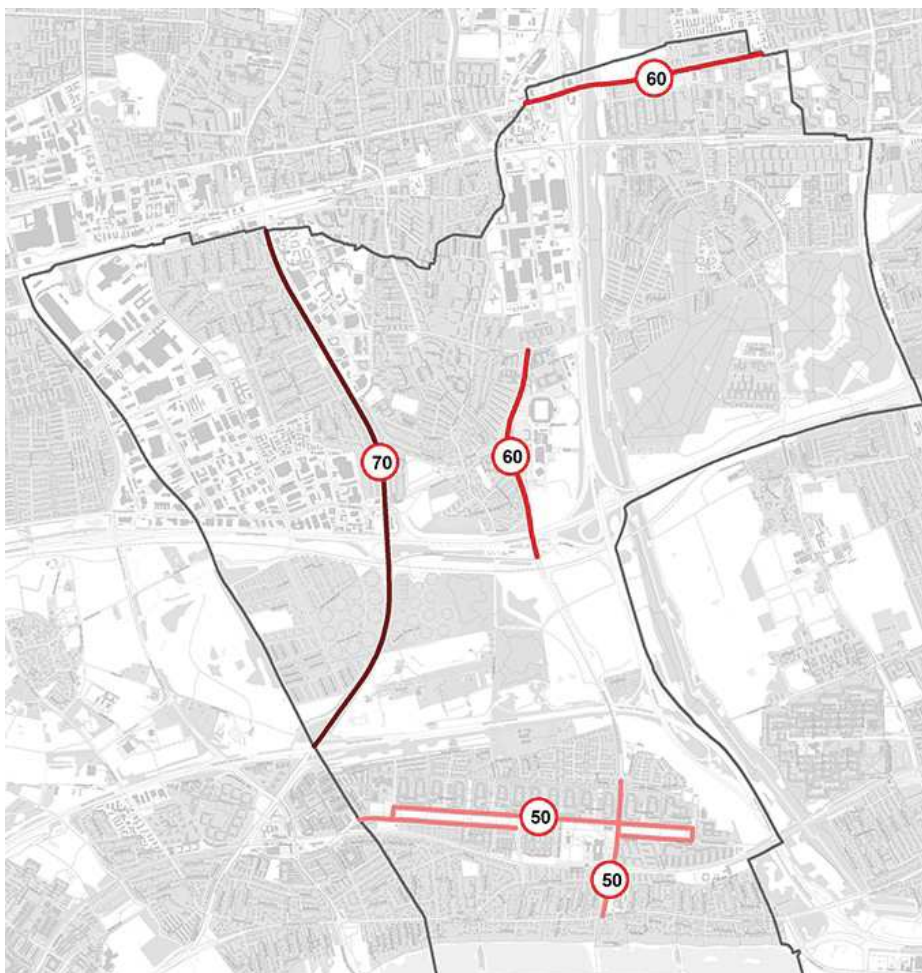
Figur 2: Planer for supercykelstier igennem Brøndby

Nedsættelse af hastigheden

Nedsættelse af hastigheden på vejene er et af de mest virksomme værktøjer mod trafikstøj, vi som kommune har adgang til. Vi vil derfor gennemføre en generel nedsættelse af hastigheden til 40 km/t i boligområder og 30 km/t omkring skoler. En nedsættelse fra 50 km/t til 40 km/t kan reducere støjniveauet med 1,2 dB, og ved 30 km/t med 1,9 dB.

Vi vil derudover nedsætte hastigheden på følgende større kommunale veje:

- Strandesplanaden - fra 70 km/t til 50 km/t
- Søndre Ringvej - fra 80 km/t til 70 km/t på hele strækningen
- Borgmester Kjeld Rasmussens Boulevard – Gl. Køge Landevej til rundkørslen fra 70 km/t til 50 km/t, samt Sydgårdsvej til Park Allé fra 70 km/t til 60 km/t
- Roskildevej – undersøges af politiet, vi ønsker fra 70 km/t til 60 km/t



Figur 3: De planlagte hastighedsnedsættelser på større veje

Derudover vil vi undersøge mulighederne for at nedsætte hastigheden på følgende veje - samt gennemføre det, hvor det er muligt:

- Park Allé - fra 60 km/t til 50 km/t
- Gammel Køge Landevej - fra 60 km/t til 50 km/t
- Borgmester Kjeld Rasmussens Boulevard (fra Sydgårdsvej til Park Allé) - fra 70 km/t til 50 km/t
- Østbrovej - fra 60 km/t til 50 km/t

På disse veje skal der laves yderligere undersøgelser, søges om godkendelse hos politiet m.m. inden vi ved, hvad det vil kræve at nedsætte hastigheden.

Støjreduktion på statens veje

Motorvejene, der går gennem Brøndby Kommune, er den største kilde til trafikstøj. Dem bestemmer vi som kommune dog ikke over.

Vi vil arbejde for at påvirke Vejdirektoratet til at prioritere reduktion af trafikstøjen fra motorvejene, fx igennem støjhegn, støjvolde, støjreducerende asfalt og nedsættelse af hastigheden fra 110 km/t til 90 km/t. Staten bør tage ansvar for at reducere trafikstøjen fra statslige veje.

Samarbejde

Samarbejde i Silent City

Vi vil fortsat deltage aktivt i Silent City – et samarbejde på tværs af kommuner, der skal øge opmærksomheden på støjproblemerne i Storkøbenhavn med særligt fokus på statens veje. I samarbejdet deles der viden og arbejdes for at påvirke staten til at prioritere reduktion af støj fra de statslige veje.

[Læs mere om Silent City her.](#)

Information til borgerne

De borgere, der er udsat for trafikstøj, har selv nogle muligheder for at begrænse støjen i deres bolig og have. For at skabe større viden om hvilke lokale tiltag, der har den største støjreducerende effekt, vil vi invitere borgere og boligorganisationer fra støjplagede områder til et informationsmøde mindst én gang i planperioden.

Vi vil også udarbejde en vejledning til borgerne med fokus på, hvad de selv kan gøre derhjemme.

Renoveringer af boliger

De borgere, der bliver tilbudt et energitjek af deres bolig (jf. **[Klimaplan for Brøndby](#)**), og som bor i støjplagede områder, vil vi vejlede om støjreducerende muligheder i forbindelse med renovering af boligen. Det skal gøre flere opmærksomme på mulige støjreducerende tiltag, når de renoverer.

Byudvikling

Fokus i lokalplaner

Vi vil sikre, at udviklingen af støjbelastede områder overvejende overholder Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for trafikstøj. Det indebærer, at nye boligområder bliver afskærmet eller bygget på en måde, der begrænser trafikstøjen i boliger og udendørs opholdsområder, for at beskytte beboerne mod støjgener.

Når nye lokalplaner bliver udarbejdet, vil vi undersøge, om placeringen eller udformningen af ny bebyggelse kan medvirke til at reducere støjniveauet i eksisterende, tilstødende boligområder.

Se også [afsnittet om byudvikling](#).

Flere bløde og grønne overflader

Når vi udarbejder lokalplaner og udvikler kommunale arealer, vil vi prioritere bløde overflader og beplantning. Bløde overflader dæmper støjen betydeligt mere end hårde overflader, og har potentiale til at reducere støj med op til 5 dB sammenlignet med fx asfalt- eller fliseoverflader.

Evaluering

Evaluering af indsatser / fremdrift

For at sikre fremdrift i indsatserne i Støjhandlingsplanen, og for at fastholde fokus på reduktion af trafikstøj i kommunen, vil vi give en årlig status til Teknik- og Miljøudvalget for indsatserne i planen.

Udarbejde ny støjhandlingsplan

Støjhandlingsplanen skal revideres hvert femte år med udgangspunkt i nye støjberegninger. Støjberegningerne skal udføres i 2027, og den næste plan skal udarbejdes i 2028 og 2029.

Handlingsplan

Læs hele handlingsplanen som PDF

Samarbejde i Silent City

Trafikstøj kender ingen grænser. Vejnettet bruges af trafikanter fra alle dele af landet, vejene stopper ikke ved kommunegrænsen og trafikstøjen påvirker borgerne og miljøet langs vejene. Støjen fra de statslige motorveje belaster borgerne i kommunerne.

Derfor er det en fordel at samarbejde om at skabe ny viden om trafikstøj og om at udvikle politik på forskellige niveauer i samfundet, at koordinere arbejdet med støjskærme og andre indsatser, og sammen gå til staten når det handler om støj fra motorvejene.

Silent City – samarbejde om trafikstøj i hovedstadsområdet

For at fremme samarbejde og innovation indenfor trafikstøj har en række omegnskommuner i hovedstadsområdet, Region Hovedstaden og Gate 21 dannet partnerskabet Silent City.

Partnerskabet har siden 2015 arbejdet på tre områder:

- At skabe og dele ny viden
- At påvirke den nationale politik og investeringer
- At teste og demonstrere løsninger

De seneste år er det lykkedes at sætte trafikstøj på dagsordenen gennem blandt andet en offentlig høring på Christiansborg, konferencer og seminarer, udarbejdelse af videnshåndbøger og med konkrete demonstrationsprojekter.

Partnere i Silent City i 2023

De 13 kommuner Albertslund, Brøndby, Gentofte, Gladsaxe, Glostrup, Hvidovre, Høje-Taastrup, Ishøj, Køge, Lyngby-Taarbæk, Rudersdal, Solrød og Vallensbæk samt Region Hovedstaden og Gate 21.

Tværkommunale og regionale handlinger

Udover at sætte støj på dagsordenen lokalt og nationalt igangsætter Silent City, at der opnås ny viden om trafikstøj. Eksempler på ny viden er om sundhedseffekter, hastighedsnedsættelser, beplantning og gener. Partnerskabet arbejder også med borgerdialog, kommunernes støjpuljer og spredning af viden om samfundsmæssige beregninger og måling af støj.

Silent City arbejder også med at demonstrere støjdæmpende løsninger i fuld skala ude i bymiljøet, hvor løsningerne findes gennem innovation, test og samarbejde i aktive partnerskaber. Her deltager både borgere, kommuner, regioner, virksomheder og lovgivere. Eksempler på det er nye former for støjskærme, støjfrie miljøer i borgeres haver og en stillebænk som byrumsinventar. Løsningerne bliver evalueret, viden om løsningerne bliver formidlet og virksomhederne kan skalere løsningerne.

De kommende år vil der tværkommunalt blandt andet blive arbejdet for at:

- Der langs motorvejene etableres støjafskærmning der virker, som for eksempel motorvejsoverdækninger og højere skærme og reduktion af trafikstøj gennem lavere hastigheder
- Samle mere viden om de negative helbredseffekter og at de bliver taget alvorligt.
- Øge viden om beplantningens indvirkning på menneskets støjgene
- Formidle viden, lave kampagner og påvirke regulering omkring dækstøj

Silent Citys vision

Silent Citys vision for fremtiden er, at vi vil have sunde og gode byer. Derfor skal trafikstøjen i hovedstadens omegnskommuner reduceres markant. Ingen borgere må være støjbelastede i en grad, der går ud over sundhed og livskvalitet.

Trafikstøj fra motorvejsnettet er i særligt fokus og skal bekæmpes gennem øgede investeringer, der hjælper flest mulige borgere. Det forudsætter bedre samfundsøkonomiske beregninger, som vægter sundhed, klima og støj på en realistisk måde.

Løsningerne skal findes gennem innovation, test og samarbejde i aktive partnerskaber mellem borgere, kommuner, regioner, virksomheder og lovgivere.

Godkendt af Silent City borgmestermøde 19. juni 2023

Kortlægning af støjreducerende projekter

Konsulentfirmaet Rambøll udarbejdede i 2019 en kortlægning for Brøndby Kommune, der skulle udpege relevante vejstrækninger, hvor det gav mening at lave støjdæmpende tiltag. Det kunne bl.a. være støjskærme, hastighedsnedsættelse eller støjreducerende belægning.

Analysen indeholdt også en oversigt over de økonomiske konsekvenser og omkostningseffektivitet for støjskærmene.

Denne analyse skulle danne grundlag for fremtidige beslutninger om indsatser på støjområdet.

Der er ikke lavet en nyere analyse siden da, og resultaterne er stadig relevante i dag.

Læs rapport fra Rambøll

**[Brøndby Kommune - Mulige støjreducerende projekter -
Vejstøj](#)**

Udført i planperioden 2018-2023

Brøndby Kommune arbejder kontinuerligt på at påvirke beslutningstagere i forhold til de statslige veje, og på at mindske støjen ved konkrete initiativer på de kommunale veje. Herunder giver vi en kort opsummering over udførte handlinger i [planperioden 2018-2023](#).

Støjreducerende asfalt

Der er ikke udlagt støjreducerende asfalt på de kommunale veje i planperioden 2018-2023. Årsagen er, at støjreducerende asfalt har en relativt lav effekt, især set i forhold til den betydeligt kortere levetid og de meget højere anlægsomkostninger.

Kommunen har derfor prioriteret almindelig vedligehold af vejene, da det i sig selv forebygger unødvendig støj fra vejene.

Støjvolde

Støjvolden langs Holbækmotorvejen ved Bakkeskoven blev færdig i 2020.

Omlægning af veje og hastighedsreduktion

- Østbrovej - hastigheden er sat ned fra 70 km/t til 60 km/t
- Roskildevej mellem Brøndbyvestervej og kommunegrænsen til Rødovre - hastigheden er sat ned fra 70 km/t til 60 km/t.
- Borgmester Kjeld Rasmussens Boulevard
 - Politiet har godkendt, at hastigheden nedsættes fra 70 km/t til 50 km/t fra Gammel Køge Landevej til rundkørslen ved Bækkelunden
 - Politiet har godkendt, at hastigheden nedsættes fra 70 km/t til 60 km/t fra Sydgårdsvej til Park Allé
- Søndre Ringvej fra kommunegrænsen ved Vallensbæk til Vallensbækvej - politiet har godkendt, at hastigheden kan nedsættes fra 80 km/t til 70 km/t
- Roskildevej - cykelstien er omdannet til en supercykelsti

Statsveje

Opsætning af støjskærm

Vejdirektoratet har opsat en ny støjskærmen langs den nordlige side af Holbækmotorvejen nær Bygaden i Brøndbyvester.

Støjskærmen er 7 m høj og ca. 1.000 m lang.

Støjskærmen vil reducere støjen med > 3 dB for 108 boliger og med >6 dB for fire boliger.

Kapacitetsudvidelse

Vejdirektoratet har i september 2023 offentliggjort

Miljøkonsekvensvurderingen for kapacitetsudvidelse på:

- Motorring 3 fra Lyngby til Holbækmotorvejen
- Amagermotorvejen fra Holbækmotorvejen og ud over Amager

Vores grundlag

Trafikstøj er til gene for mange mennesker og påvirker helbredet og livskvaliteten. Brøndby Kommune ønsker at bidrage til en øget livskvalitet for dig som borger. Vi vil gerne reducere den trafikstøj, du udsættes for, når du opholder dig i eller ved din bolig.

Hovedformålet med støjhandlingsplanen er at give et overblik over hvilke handlinger, vi vil sætte i gang de næste 5 år, for at mindske støjen fra kommunens og statens veje.

Støjhandlingsplanen er lavet på baggrund af støjkortlægningen fra 2022. Støjkortlægningen giver et objektive (beregnet) billede af, hvor i kommunen, der er problemer med støjniveauer, som overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier.

Handlingsplanen behandler og belyser følgende punkter:

- Resume og resultater af støjkortlægningen
- Baggrunden for denne kortlægning
- Planlagte indsatser til reduktion af støj, som Brøndby Kommune agter at udføre i de kommende fem år
- Kommunens vision og langsigtede strategi på støjområdet
- Kommunens tilgang til byudvikling
- Lovgrundlaget

Bekendtgørelsen om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner sætter rammerne for Støjhandlingsplanen.

Planperioden

Hvert femte år skal Brøndby Kommune udføre en ny støjkortlægning med tilhørende støjhandlingsplan.

Denne støjhandlingsplan er den fjerde støjhandlingsplan for Brøndby Kommune. Den er gældende for perioden 2023-2029. Næste støjkortlægning skal udføres i 2027.

Lovgivning

Det retslige grundlag for denne støjhandlingsplan er Bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner nr. 2092 af 18. november 2021. Bekendtgørelse pålægger kommunen at udarbejde en støjhandlingsplan hvert femte år.

Bekendtgørelse er en implementering af Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv 2002/49/EF om vurdering og styring af ekstern støj i Danmark.

De danske retningslinjer er yderligere beskrevet i Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2006: "Støjkortlægning og støjhandlingsplaner" og vejledning nr. 4/2007 "Støj fra veje". De vejledende grænseværdier for støj er beskrevet i Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007 "Støj fra Veje".

Ansvarlige myndigheder for trafikstøj i Brøndby

Myndighed for kommunale veje og støj fra virksomheder er Brøndby Kommune

Myndighed for motorveje er Vejdirektoratet

Myndighed for jernbaner og S-tog er Banedanmark

Kortlægning af støj - fordeling af ansvaret

I Brøndby Kommune er ansvaret for kortlægning af støj fordelt mellem følgende myndigheder (jf. støjbekendtgørelsens § 11):

1. Miljøstyrelsen, der er ansvarlig for udarbejdelsen af støjkort for større veje, der bidrager til støjen i det større, samlede byområde og i hovedstadsområdet.
2. Kommunalbestyrelsen, der er ansvarlig for udarbejdelse af støjkort for de virksomheder, lufthavne og flyvepladser, hvor kommunalbestyrelsen er godkendelsesmyndighed i medfør af kapitel 5 i lov om miljøbeskyttelse, og som bidrager til støjen i det større samlede byområde.

3. Transportministeriet, der er ansvarlig for udarbejdelse af støjkort for større statsejede jernbaner, der bidrager til støjen i det større, samlede byområde.
4. Transportministeriet, der er ansvarlig for udarbejdelse af støjkort for den københavnske metro og de københavnske S-tog.
5. Infrastrukturforvalter af letbaner er ansvarlig for udarbejdelse af støjkort for letbaner, der bidrager til støjen i det større samlede byområde.

Krav til støjhandlingsplanen

§26 i **Bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner** stiller en række krav til indholdet i handlingsplanen. I det følgende kan du se, hvor i planen du kan finde de obligatoriske punkter.

En støjhandlingsplan skal være klar, forståelig og lettilgængelig. Støjhandlingsplanen skal omfatte en periode på 5 år og skal mindst indeholde oplysninger om følgende:

1. En oversigt over de vigtigste punkter i støjhandlingsplanen:
Vores grundlag
2. En beskrivelse af det større, samlede byområde, de større veje, større jernbaner og større lufthavne og eventuelle stilleområder samt andre støjklender, der er taget hensyn til:
Baggrund for kortlægningen, Støj fra statens veje og jernbaner
3. De ansvarlige myndigheder og det retlige grundlag:
Lovgivning
4. Alle gældende grænseværdier: **Grænseværdier**
5. Resumé af støjkortene: **Kortlægning af støj i Brøndby**
6. En vurdering af det anslåede antal personer og boliger, der udsættes for støj i de støjkortlagte intervaller, og en indkredsning af de problemer og situationer, der skal forbedres, samt en prioritering heraf: **Kortlægning af støj i Brøndby, Kortlægning af støjreducerende projekter**
7. En beskrivelse af alle allerede indførte støjbekæmpelsesforanstaltninger og alle projekter, som

forberedes: Udført i planperioden 2018-2023,
Handlingsplan

8. Foranstaltninger, som de ansvarlige myndigheder agter at træffe i de følgende 5 år, herunder alle foranstaltninger til beskyttelse af stilleområder: Handlingsplan
9. Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede personer opgjort med hensyn til færre gener, søvnforstyrrelser, helbredseffekter mv. jf. bilag 5:
Kortlægning af støjreducerende projekter
10. Strategi på lang sigt: Langsigtet strategi
11. Finansielle oplysninger (hvis de er tilgængelige): Budgetter, omkostningseffektivitetsanalyse og cost-benefitanalyse:
Økonomi
12. Påtænkte tiltag til evaluering af gennemførelsen og resultaterne af støjhandlingsplanen: Handlingsplan
13. Referat af den offentlige høring af forslaget til støjhandlingsplanen: *Kommer*

Planperioden

Hvert femte år skal Brøndby Kommune udarbejde en ny støjhandlingsplan på baggrund af Miljøstyrelsens kortlægning af trafikstøjen.

Denne støjhandlingsplan er den fjerde støjhandlingsplan for Brøndby Kommune. Den er gældende for perioden 2024-2029. Handlingsplanen er udarbejdet på baggrund af den støjkortlægning, der blev udført i 2022/2023.

Næste støjkortlægning skal udføres i 2027.

Miljøvurdering

Støjhandlingsplan 2024-2029 er blevet miljøscreenet med henblik på at afgøre, om planen skal have en egentlig miljøvurdering.

På baggrund af screeningen vurderer Brøndby Kommune, at Støjhandlingsplan 2024-2029 ikke har en væsentlig indvirkning på miljøet og derfor ikke skal miljøvurderes. Der vil blive taget stilling ved hver enkelt indsats, om de skal miljøscreenes og evt. miljøvurderes, når de skal implementeres.

[Læs miljøscreeningen her](#)

Proces for miljøvurdering og lovgivning

I henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) (LBK nr. 4 af 03/01/2023) har myndigheder pligt til at miljøvurdere planer og programmer, der fastlægger rammer for fremtidige anlægstilladelser til projekter, der kan have en VÆSENTLIG indvirkning på miljøet. For en uddybning af hvilke planer og programmer, der er omfattet, henvises til lovens § 2.

På baggrund af en screening af planens påvirkning af miljøet har vi foretaget en samlet vurdering af de i screeningen anførte miljøpåvirkninger. Den samlede vurdering munder ud i en anbefaling af, hvorvidt der skal foretages miljøvurdering eller ej.

Den endelige afgørelse af, om der skal udarbejdes en miljøvurdering, foretages af kommunen og er baseret på en konkret vurdering på baggrund af denne screening, høringssvar fra de berørte myndigheder og evt. uddybende undersøgelser. Kommunens beslutning offentliggøres.

Økonomi

Trafikale tiltag

Renovering af veje vil hovedsagelig blive finansieret fra drifts- og anlægsbudgettet. Dette vil ske løbende og i det omfang, der er afsatte midler til dette i puljen.

Finansiering af hastighedsnedsættelser og andre vejændringer, der begrænser trafikstøj, vil blive finansieret fra anlægsbudgettet.

Deltagelse i Silent City og information til borgerne

Brøndby Kommunes deltager i partnerskabet Silent City. Finansiering af partnerskabet sker indenfor den eksisterende serviceramme.

Udarbejdelse af information og borgermøder bliver finansieret af Klima og Miljø indenfor den eksisterende serviceramme.

Høring

Forslaget til støjhandlingsplan 2024-2029 var i offentlig høring fra d. 14. december 2023 til d. 18. februar 2024.

I høringsperioden modtog Brøndby Kommune 11 høringssvar, der har givet anledning til to mindre præciseringer i planen.

Høringssvar

Læs resumé af indkomne høringssvar og Brøndby Kommunes kommentarer

Høringssvar til Støjhandlingsplan 2024-2029

Høringsperiode: 14. december 2023 til 18. februar 2024

Resume af høringssvar og Brøndby Kommunes kommentarer

Nr.	Resume af høringssvar	Afgivet af	Forvaltningens kommentar
1	De mange gode intentioner i Støjbehandlingsplan 2024-2029 er stort set blot en kopi af forrige støjbehandlingsplan. Det står tvivl om, hvorvidt Brøndby Kommune prioriterer området. Støjvolden syd for Bakkeskoven burde være færdiggjort for længst, eftersom Hvidovre Kommune færdiggjorde deres del for ca. 10 år siden og endda tjente penge på det ved at modtage rensed jord. Hans ejendom ligger i det område langs M3, hvor trafikstøjen er værst, og sådan har det været i 20 år. Han genkender alle generne ved støjen. Borgerens familie er i stigende grad generet af trafikstøj, bl.a. ved søvnbesvær. Støjen kommer fra M3 og Holbækmotorvejen, hvor der ingen form for støjdempering er. I forbindelse med etableringen af Ringstedbanen er dette også blevet påtalt.	Tommy Sørensen	I Brøndby Kommune tager vi støjproblemerne og støjens konsekvenser for sundheden meget alvorligt. Vi gør, hvad vi kan på de områder, hvor vi har lov – fx er der mange hastighedsnedsættelser, vi ønsker at lave, der også afhænger af andre parter. Den største kilde til trafikstøj er fortsat motorvejene, og derfor er flere fokusområder i den nye støjhandlingsplan videreført fra den tidligere plan. Vi bliver fx ved med at prøve at få staten til at tage ansvar for støjen fra motorvejene, selvom det er en svær og langvarig indsats. Det er rigtigt, at den eksisterende støjvold syd for Bakkeskoven endnu ikke er ført helt frem til Vestvolden. Det skyldes, at indkigget til volden er fredet, og at der ligger store elkabler i jorden i området, hvilket komplicerer sagen. Vi har nu præciseret dette i støjhandlingsplanen. Vi undersøger fortsat mulighederne for at forlænge volden det sidste stykke.
	Da de flyttede ind i Tingstedparken i 1978, var det et roligt område. Køge Bugt Motorvejen var endnu hverken planlagt eller etableret. Støjen fra motorvejen er meget generende og overstiger grænsen for at være skadelig for mennesker. 1 ud af 10 dage er støjen markant lavere pga. vindretningen. Der er ulidelig støj døgnet rundt, så de hverken kan være i haven eller have havedør og vinduer åbne, hvilket giver problemer med søvn og varme. Støjniveauet er blevet markant højere	Jan Nielsen og Lillian Fabricius	I Brøndby Kommune ønsker vi også at sænke hastigheden på motorvejene til 90 km/t. Det er netop én af de ting, vi arbejder for i Silent City, som er et tværkommunalt samarbejde mellem 15 kommuner og Region Hovedstaden. Støjreducerende asfalt er allerede noget, Vejdirektoratet prioriterer. Undersøgelser har dog vist, at effekten på trafikstøj desværre ikke er så stor som håbet. Staten og Vejdirektoratet er ansvarlige for støjvolden ved Køge Bugt motorvejen, så Brøndby Kommune kan ikke selv sætte gang i en opgradering af støjvolden.

	gennem årene. Frygter stigende støj i fremtiden pga. stigende trafikmængde. Idéer til støjdæmpende tiltag ved motorvejen: • Hastighedsnedsættelse til 90 km/t • Støjdæmpende asfalt • Yderligere støjhegn oven på eksisterende støjvold i Brøndby Strand En langsigtet løsning kunne være overdækning af motorvejen, som man har gjort i Hamborg. Håber, at Brøndby Kommune vil give støjproblemerne fra motorveje fornødent fokus og gøre fælles front med nabokommunerne om at rejse problemet på nationalt niveau.		Overdækning af motorvejsstrækninger er en interessant idé, som vi vil følge i fremtiden. Blandt andet har Københavns Kommune lavet nogle undersøgelser af potentialet.
2	Tusindvis af borgere i Brøndby plages af sundhedsskadelig støj fra motorvejene, og kommunalpolitikkerne gør ikke noget ved det. Den mest brugte undskyldning er, at motorvejene er statens ansvar, men i nabokommunerne har kommunalpolitikkerne godt kunne indføre støjreducerende tiltag, fx hastighedsbegrænsninger i Hvidovre og støjskærme i Vallensbæk. Motorring 3 er den mest befærdede motorvej i Danmark, og støjgenerne er steget med hele 16% på 7 år. Da Vejdirektoratet sidste år fremlagde en plan for udvidelse af Motorring 3 til otte spor, kom flere kommunalbestyrelsesmedlemmer med forslag til støjreduktioner, herunder støjdæmpende asfalt, støjvolde og lukkede tunneller med solceller på taget. Vejdirektoratet har dog ingen støjreduktion med i projektet. Folketingets Trafikudvalg underkendte Vejdirektoratets forslag, bl.a. fordi der ikke var støjreducerende tiltag i forslaget.	Tommy Rex Mortensen	Brøndby Kommune er helt enige i, at staten og Vejdirektoratet bør prioritere at nedbringe støjen fra de statslige motorveje. Vi deltager aktivt i Silent City, som er et samarbejde mellem en række kommuner i hovedstadsområdet og Region Hovedstaden. Her arbejder vi for at få trafikstøj i hovedstadens omegnskommuner reduceret markant. Vores borgmester Kent Max Magelund er en del af borgmestergruppen i Silent City, fordi det er en prioritet for kommunalbestyrelsen at bekæmpe trafikstøj og påvirke staten til at tage ansvar. Der er bl.a. lavet en analyse, der viser, at hastighedsnedsættelser på motorvejsnettet fra 110 km/t til 80 km/t vil medføre mærkbare reduktioner af trafikstøj. Du kan læse mere om analysen her: Analyse: Hastighedsnedsættelser og trafikstøj

	Kommunalbestyrelsen må træde i karakter og presse på over for Folketinget for at reducere de store støjgener i kommunen, især på baggrund af de alvorlige sundhedsmæssige konsekvenser ved støjen.		
3	Stor ros til alle dem, der arbejder for færre støjgener i vores kommune. Det vil være en stor fejl, hvis ikke Park Allé og Østbrovej kommer med i planerne om hastighedsnedsættelser. Lige nu står der kun, at man vil undersøge mulighederne. <i>Begrundelser for Østbrovej:</i> Vejen går igennem et område med mange boliger og legepladser, og trafik med 60 km/t i timen giver store støjgener. Østbrovej er udformet, så den indbyder til kørsel over hastighedsgrænsen, hvilket øger støjen. Dens udformning bør gentænkes. En lavere hastighed på Østbrovej vil også øge trafiksikkerheden. Mange ældre eller gangbesværende mennesker er nødt til at krydse vejen uden for fodgængerfelterne, fordi der er for langt mellem lyskrydsene ved Park Allé og Rema1000 i Glostrup, bl.a. hvis man står af bussen. Der er brug for en ekstra overgang mellem de to kryds. Inspiration til en alternativ udformning af Østbrovej kunne være Gl. Køge Landevej i Hvidovre (med busbane) og Vallensbækvej i Vallensbæk (med brede siderabatter). At gøre Østbrovej étsporet med brede, beplantede midter- og siderabatter kunne gavne biodiversiteten og nedsivningen af regnvand. <i>Begrundelser for Park Allé:</i> Lidt de samme som Østbrovej. Derudover er der mange skolebørn, der krydser vejen, og der er mange bløde trafikanter, udkørsler m.m., så vejen egner sig ikke til 60 km/t.	Martin Hermansen	Både Park Allé og Østbrovej er blevet tilføjet planerne om hastighedsnedsættelser efter ønske fra kommunalbestyrelsen. Der står, at Park Allé og Østbrovej skal "undersøges", da processen her ikke er lige så fremskreden som ved fx Søndre Ringvej. Hastighedsnedsættelser er en længere proces, der bl.a. kræver ansøgning om godkendelse hos politiet og videre undersøgelser. Vi har nu præciseret dette i støjhandlingsplanen. Vi har sendt dit forslag om en ekstra overgang på Østbrovej videre til vores vejteam. Vi vil også tage det med i arbejdet med den nye mobilitets- og trafikhandlingsplan, som vi arbejder på i øjeblikket.

	Lige nu er Brøndby kommune meget en by for bilerne.		
4	Oplever konstante støjgener fra Køge Bugt Motorvejen på trods af høje træer og kan ikke have åbne vinduer om sommeren. Der mangler støjdemper, herunder ved tunnelen under motorvejen på Ulsøparken samt ved broen over Borgmester Keld Rasmussens Boulevard.	Elsebeth Paustian	Vi har stor forståelse for, at trafikstøjen fra motorvejen er til gene. Det er statens opgave at reducere støjen fra de statslige motorveje, og derfor arbejder Brøndby Kommune aktivt for at få staten til at tage ansvar gennem Silent City, som er et samarbejde mellem en række kommuner i hovedstadsområdet og Region Hovedstaden.
5	Efterspørger reduktion af generende og skadelig støj fra Motorring 3.	Pau Poulsen	Vi har stor forståelse for, at trafikstøjen fra motorvejen er til gene. Det er statens opgave at reducere støjen fra de statslige motorveje, og derfor arbejder Brøndby Kommune aktivt for at få staten til at tage ansvar gennem Silent City, som er et samarbejde mellem en række kommuner i hovedstadsområdet og Region Hovedstaden. I forbindelse med den planlagte udvidelse af Motorring 3 har Brøndby Kommune for nylig afgivet et høringssvar, hvor vi efterspørger støjdemper.
6	Efterspørger fuld overdækning af motorvejene af hensyn til naboerne. Gerne med solceller ovenpå og rensning af luften fra tunnelen. Investeringer i motorveje bør gå til dette i stedet, indtil støjen er væk.	Anne Dreyer Walther	Overdækning af motorvejsstrækninger er en interessant idé, som vi vil følge i fremtiden. Blandt andet har Københavns Kommune lavet nogle undersøgelser af potentialet.
7	Ville køre mindre i bil, hvis der kom bedre busforbindelse på Gl. Køge Landevej, enten en ny linje eller et nærmere stoppested for 500S.	Jane Mikkelsen	At sikre god og optimal busbetjening i hele kommunen er et tema i den kommende mobilitets- og trafikhandlingsplan, som vi arbejder på lige nu. Dit forslag er givet videre til vores vejteam – der er dog ikke planer om yderligere stoppesteder for 500S lige nu.
8	Efterspørger hastighedsnedsættelser på motorvejene til 70-90 km/t Refererer til, at det i andre lande er uhørt med så høje hastigheder på motorveje tæt på boliger.	Sven Wilhelm (kommentar på Facebook)	I Brøndby Kommune ønsker vi også at sænke hastighedsgrænserne på motorvejene til 90 km/t. Derfor deltager vi aktivt i samarbejdet Silent City for at påvirke staten til at tage ansvar og prioritere at nedbringe støjen fra de statslige motorveje.

			Silent City er et samarbejde mellem 15 støjplagede kommuner i hovedstadsområdet og Region Hovedstaden.
9	Oplever støjgener fra S-toget i Brøndby Strand og mener, at det er værre end støjen fra motorvejene.	Johnny Hansen (kommentar på Facebook)	Støj fra S-togene er Banedanmarks ansvar. De laver deres egne kortlægninger af støj fra jernbanerne og deres egne planer for at holde støjen under grænseværdierne. Det er derfor uden for Brøndby Kommunes ansvarsområde.
10	Efterspørger overdækning af motorveje og henviser til Tårnbytunnelen.	Joe Michael Andreasen (kommentar på Facebook)	Overdækning af motorvejsstrækninger er en interessant idé, som vi vil følge i fremtiden. Blandt andet har Københavns Kommune lavet nogle undersøgelser af potentialet.