

4. maj 2018

Hørings svar til Københavns Kommunes

Handlingsplan for vejstøj 2018 – 2023

1. Introduktion

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

Kontaktperson for forvaltningen er følgende:



Formand for trafikudvalget

Ulrik Danneskiold-
Samsøe
Soldalen 12
2100 KØBENHAVN Ø

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

2. Handlingsplanens politiske grundlag

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

Det er ærgerligt, da støj dæmpning ved kilden – det vil sige reduktion af køretøjernes støj udsendelse – klart er den billigste og mest effektive metode. Tilbage er de mere omkostningstunge og mindre effektive metoder til dæmpning af støj. Nemlig vej udformning, byarkitektur, trafikstyring og bygningsisolerering.

3. Offeret betaler og forureneren går fri

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

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

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

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

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

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

4. Eksempler på støjsvage trafikanter

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

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

Movia

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

DSB S-tog

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

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

Scania Lastbiler

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

Renault Lastbiler

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

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

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

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

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

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

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

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

6. Støjsvage trafikanter bør belønnes

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

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

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

7. Afsluttende bemærkninger

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

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

Extremely low-noise urban rail cars in Copenhagen



Reduced sound radiation area

- Fewer wheels than normal
- Smaller wheel diameter than normal

Reduced wheel structure-borne sound level

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

Elimination of curve squeal

- Single-axle steered bogie

Prevention of wheel surface failures

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

Quiet machinery

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

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

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

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



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

DSB's S-tog.

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



Renaults nye elektriske bylastbil

RENAULT TRUCKS I 2019

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

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

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

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

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

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

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



Scanias teknologi gør byer grønnere

Partikelforurening, støj og udledning af CO2 er nogle de udfordringer, som skal håndteres, når der også skal være plads til lastbiltrafik i byerne. Men et solidt udviklingsarbejde med fokus på energi-effektive og støjsvage lastbiler, der desuden kan køre på biobrændstoffer, betyder, at byen allerede i dag kan blive grønnere at bo i.

At: **Lasse Lundberg Andreassen**

Lastbiler er helt afgørende for, at byer kan fungere. De bruges til at bringe varer ud, forsyner f.eks. både borgere, bygninger og henter byens affald. Problemet er bare, at de fylder på vejene og de traditionelle dieselmotorer udleder bl.a. CO2. Heldigvis skal man ikke kigge langt ind i fremtiden for at finde løsninger på problemerne. For allerede nu findes der teknologi, der kan danne op for traditionelle lastbilers påvirkninger af byen.

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

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

Det drøjer sig bl.a. om et program af biogasmotorer og alternativt hybrid-teknologi,

hvor bræmsenergien opsamlles og kan genanvendes ved lydsvag 100 procent el-drift.

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

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

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

Ny teknologi giver mindre støj
Scanias nyeste hybridbil-version er sær-

ligt raffineret. Det skyldes, at den kombinerer rækkevidden fra en traditionel dieselmotor med evnen til at køre på elektrisk støjsvag el-drift. Det kan lade sig gøre på grund af bræmsenergien, der lagres som elektrisk energi i et batteri. Hver gang bilen bremser, skabes der simpelthen energi, som kan opmagasineres i batteriet. Når chaufføren har brug for at kunne køre uden at støje, kan han frakoble forbrændingsmotoren og køre på ren el-drift.

”
Et glas syltetøj stiger med blot to øre hvis det skal transporteres frem til supermarkedet med 90% CO2-reduktion.

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

varer i løbet af natten. På den måde udnyttes lastbilen langt mere effektivt, ligesom det reducerer trængslen i dagtimerne og dermed også øger trafikikkerheden.»

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

«Brødproducenten Schulstad og dagligvarerbutikker som NETTO og REMA1000 er gået over til hybridbiler, og flere kommer til,» lyder det fra salgsdirektøren.

Scanias grønne dagsorden
Miljøet står højt på den offentlige dagsorden og for Scania. Og med de nye teknologier er virksomheden med til at reducere CO2-udledningen, som er en væsentlig faktor i klima-udfordringerne.

«Vores motorer bidrager med at reducere CO2-udledningen med 90 procent, når man f.eks. kører på biogas eller biodieselprodukt som HVO. Og det er val at mærke ikke en meget dyrere løsning. Vi har gjort op, at ved at få leveret varer med anvendelse af biobrændstoffer, stiger f.eks. typiske supermarkedvarer med få promiller i pris. Det svarer nogenlunde til, at et glas syltetøj kommer til at koste ca. 10 øre mere, pointerer Anton Friisløben.» ■