

# Referat

<b>Emne</b>	Støjforhold i Harlev og Lillering	
<b>Tidspunkt</b>	Torsdag d. 25. marts kl. 14.00 – 15.00	
<b>Sted</b>	Teams Online møde	
<b>Deltagere</b>	Per Vinther (PV)	Harlev
	Carsten Dam Hyldal (CDH)	Harlev
	Merete Jelsbak Raundahl (MJR)	Harlev
	Jakob Fryd (JAF)	Vejdirektoratet
	Kristine Hillig (KHI)	Vejdirektoratet

## Fraværende

Per Vinther har henvendt sig til Vejdirektoratet om støjforholdene ved Lillering og Harlev. Efter en indledende dialog pr. e-mail i 2. februar – 12. marts 2021, blev det aftalt at holde dette møde. Per Vinther havde som en del af grundlaget for mødet fremsendt referat fra møde med Vejdirektoratet d. 6. juli 2017 samt skriftligt sammendrag af sagen omkring støjdemningen ved Lillering og Harlev.

PV gjorde rede for historikken omkring problematikken vedr. støj i Harlev og Lillering.

JAF gjorde rede for Vejdirektoratets retningslinjer for støjensyn ifm. eksisterende veje og for Vejdirektoratets Støjhandlingsplan 2018-2023. Der er ingen bindende grænseværdier for støj ved boliger ved eksisterende veje. Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB gælder for planlægning af nye boligområder. Miljøstyrelsen anbefaler også at man opfylder disse vejledende grænseværdier ved anlæg af nye veje og udbygning af eksisterende veje.

I støjhandlingsplanen er boligområder over 65 dB udpeget. Det er en landspolitisk beslutning om at afværge støjen ved eksisterende boliger langs statens veje og hvorvidt der afsættes støjpuljemidler. Såfremt der bliver afsat penge, er det er Vejdirektoratets opgave at indstille projekter der giver mest støjreduktion for pengene.

PV spurgte ind til om støjen beregnes eller måles.

JAF nævnte at støjen opgøres som en årsmiddelværdi der er baseret på beregninger. Det nordlige Harlev er udpeget i Støjhandlingsplanen, da der er boliger med støjniveauer over 65 dB. Da der allerede er støjskærme, bliver de ikke prioriteret i nuværende støjhandlingsplan.

PV nævnte at borgerne oprindeligt blev lovet at støjskærmen skulle forlænges helt mod vest til Lillering. Borgerne undrer sig over hvorfor dette ikke er sket. PV nævnte at støjen primært kommer fra vest, især i vestenvind.

JAF gjorde rede for at støjberegningerne tager højde for at vejforholdene varierer over året og at vinden i Danmark oftest kommer fra V og SV. Det er svært at afskærme for støjen fra motorvejen mod vest, fordi

afstanden fra vejen til Lillering og Harlev er for stor. Det er meget vanskeligt at skærme sig fra støjen fra vejen på disse afstande. Støjniveauerne fra den seneste kortlægning ved Harlev og Lillering er ikke høje nok til at de kommer med i en prioriteringsindsats af evt. støjpuljemidler.

PV spurgte om der vil være mulighed for at støjreduktion ved Harlev indgår. Fx ny belægning og anlæg af støjdæmpende autoværn. PV spurgte desuden om Vejdirektoratet undersøger andre tiltag.

JAF forklarede at støjreducerende autoværn ikke vil være den bedste løsning ved dette område. Støjreducerende autoværn virker bedst på tæt på vejen, på landeveje (smalt vejprofil). Støjdæmpende autoværn er i princippet en 90 cm støjskærm der kan monteres bag autoværnet. Placeres autoværnet i fladt terræn kan man opnå 0-2 dB. Vejdirektoratet har som forsøg opsat støjreducerende autoværn ved Pårup (rute 13). Der er derudover foretaget beregninger af effekten med støjautoværnet langs en motorvej, som viste at autoværnet er for lavt til at kunne afskærme støjen fra brede motorvejsprofiler.

JAF forklarede at vi løbende undersøger skærmlængder og højder og en delvis overdækning af motorvejen. Den delvise overdækning er ikke besluttet at skulle anvendes, da det er en meget dyr løsning. Ift. støjreducerende asfalt er den strukturelle holdbarhed ikke så god som hidtil antaget, og den støjreducerende effekt er ikke så god som først antaget. Fremadrettet er det besluttet at anvende klimavenligt slidlag (KVS), som har en mere glat overflade, og som dermed gør rullemodstanden (og brændstofforbrug) en smule mindre end en traditionel asfalttype. Dette medfører en smule lavere CO<sub>2</sub> udledning. Det vurderes pt. at belægningen reducerer med omkring 1 dB. Den er derfor ikke decideret støjreducerende.

Med henvisning til planlagte støjskærmstiltag langs E45 spurgte MJR om man ville have gjort det anderledes hvis man havde anlagt vejen i dag.

JAF forklarede at man ville undersøge de boligområder hvor støjen overstiger 58 dB og om en støjskærm vil have tilstrækkelig effekt. Støjskærmen ved Harlev ville sandsynligvis blive anlagt længere og højere. Motorvejen blev planlagt i 90'erne og åbnet i 2003. Med den generelt stigende trafik, er der med tiden kommet øget fokus på støj. Det medfører at der i dag ses at behov for at bygge større støjskærme.

PV spurgte hvornår asfalten skulle udskiftes og om der er regler for hvornår den skal skiftes.

JAF nævnte at driften har forklaret at asfalten forventes udskiftet i 2024, og at det bliver med klimavenligt slidlag. Det er en driftsvurdering hvornår den skal udskiftes. Der sker en løbende overvågning/måling af asfaltslidlag på statsvejene, og generelt udskiftes asfalten først når den strukturelle levetid vurderes at være opbrugt. Vi vil følge op på hvorfor den ikke er udskiftet (se opfølgning fra mødet nederst i referat).

PV spurgte om Vejdirektoratet ser andre muligheder for støjreduktion mod motorvejen som borgerne selv kan igangsætte.

JAF forklarede at man kan anlægge støjvolde. Vejdirektoratet går ikke som udgangspunkt ind og planlægger støjvolde. En støjvold skal være relativt høj (12 meter) og have en vis udstrækning for at have en effekt. Anlægges 1:2, kræver et bælte på 50-60 meter i bredden. En støjvold skal have en støjreducerende effekt og der er bl.a. en række miljøtekniske krav der skal overholdes. Støjvolde kan ofte anlægges for forholdsvis få midler, såfremt der kan skaffes overskudsjord fra fx byggeprojekter. Dog skal der opkøbes areal til anlægget.

JAF forklarede at brede beplantningsbælter muligvis kan give en effekt. Det er ikke noget man kan regne på, og Vejdirektoratet har ikke erfaring med at bruge det som støjreducerende virkemiddel og kender ikke til projekter hvor det er brugt. Der går lang tid før beplantningen har en virkning.

PV spurgte om Harlev Fællesråd kan gøre noget ift. kommunen og kommunens udbygning af erhvervscentret og deres støjhandlingsplan. Han påpeger at kommunen har henvist til Vejdirektoratet og at Vejdirektoratet henviser til kommunen.

JAF forklarede at den ekstra trafik sandsynligvis ikke vil medføre væsentlig mere støj, da støjpåvirkningen i forvejen er høj.

PV forklarede at nogle kommuner påtager sig ansvaret og spurgte til om Vejdirektoratet kender til fortilfælde hvor der er indgået samarbejde med kommunen.

MJR spurgte om den tunge trafik fra området ikke vil påvirke genen af støjen. Ændrer det noget at det ikke er et transportcenter men stort erhvervsområdet. Kunne man inddrage støjbidraget fra Stillingvej.

JAF forklarede at Vejdirektoratet desværre ikke kan tage hensyn til dette ved eksisterende veje i vores støjplanlægning. I Støjhandlingsplanen vil den tunge trafik indgå i beregningerne. Ændrede hastigheder giver større ændringer end den trafikale ændring.

JAF forklarede at trafikmængden er fordoblet indenfor de sidste 10 år. 10-15% af køretøjerne er tunge. Det vides ikke hvor meget ekstra tung trafik et område vil have af betydning.

CDH spurgte om støjen vil dæmpes med 3-4 dB når asfalten udskiftes. Og om en hastighedsnedsættelse kan give yderligere 1dB.

JAF forklarede at udskiftning af en gammel og udtjent asfalt med en ny asfalt, vil medføre en støjreduktion, men at effekten af belægning aftager over tid (hør lytteeksempler her: [Auralisering: Lytteeksempler - vejbelægningens alder betyder noget for vejstøj \(forcetechnology.com\)](#))

Hvis man skal lave hastighedsreduktioner af støjhensyn, er det nok mere hensigtsmæssigt ved tættere bebyggelser/større bysamfund hvor boligkæthed er høj og flere får gavn af tiltaget. Nedsættelse af hastigheden er ikke et virkemiddel der pt. bruges pga. støj. Samfundsøkonomisk kan det være en dyr løsning da trafikanternes rejsetid reduceres. Der er dog gennemført et forsøg ved Holbækmotorvejen ved København som pt. evalueres.

PV spurgte om der er fortilfælde af samarbejde med kommunen. Og hvordan får vi hjælp til at få kommunen til at afhjælpe de støjproblemer erhvervsområdet giver.

JAF forklarede at erhvervsområdet vil betragtes som virksomhed. Så snart det er på offentlig vej, også er det ikke regulerbart. JAF vil undersøge fortilfælde om samarbejde med kommunerne og borgerne (se opfølgning fra mødet nederst i referat).

Referent:  
Kristine Hillig

Opfølgning efter mødet:

#### Udskiftning af asfaltslidlag

Vi har kontaktet driften som forklarede at den eksisterende belægning er 80 SMA fra 2003 som har en forventet gennemsnitlig levetid på 16 år, men som det er med gennemsnitlig levetid, noget lever længere og noget lever kortere.

Driften vil også i år inspicere motorvejsstrækningen. Hvorvidt det vil give anledning til at fremskynde udskiftningen, vides derfor endnu ikke. Det pt bedste bud på nyt slidlag er 2024 og det bliver klimavenligt slidlag.

#### Transportcenter ved Årslev

Der er tilbage i 2001 gennemført en VVM-analyse (Vurdering af Virkninger på Miljøet) for placering af transportcenter i Århus-området (se: <https://docplayer.dk/112915075-Aarhus-kommune-vvm-analyse-for-placering-af-transportcenter-i-aarhus-omraadet.html>). Herefter er der foretaget supplerende miljøvurderinger i fm. udarbejdelse af konkrete lokalplaner for områderne (se [Miljøvurdering ERHVERVSOMRÅDE VED ÅRSLEV ETAPE 2. Rætebølvej. Østjyske Motorvej. Edwin Rahrsvvej. Herningmotorvejen. Silkeborgvej - PDF Gratis download \(docplayer.dk\)](#)). Som nævnt på mødet forholder støjvurderingerne sig til støjen fra selve erhvervsområdet (virksomhedsstøj). Der er så vidt det kan ses ikke foretaget vurderinger af trafikstøjen på offentlig vej. Som nævnt på mødet vurderer Vejdirektoratet ikke at erhvervscentret vil medføre støjmæssige konsekvenser fra statsvejene. Fsva. påvirkningen af lokalvejnettet må vi henvise til Aarhus Kommune.

Vejdirektoratet og kommuner samarbejder fra tid til anden om opsætning af støjskærme langs eksisterende statsveje. Det er primært ifm. med nye boligområder, hvor der er behov for støjafskærmning for at over lokalplanbestemmelser om støj, at kommune/bygherre bekoster opsætning af støjskærm langs statsvej. Et andet eksempel er en støjskærm ved et eksisterende boligområde ved Bramdrupdam/Kolding langs E45, som er samfinansieret mellem kommunen/staten.