

Støjhandlingsplanen 2024

5 forslag så vi igen “kan bo, arbejde og opholde os i gode miljøer”

Jakob Aarøe Dam
jakob@aarhusworks.com
Grundejerforeningen Tandervej i Mårslet (ca. 700 borgere)

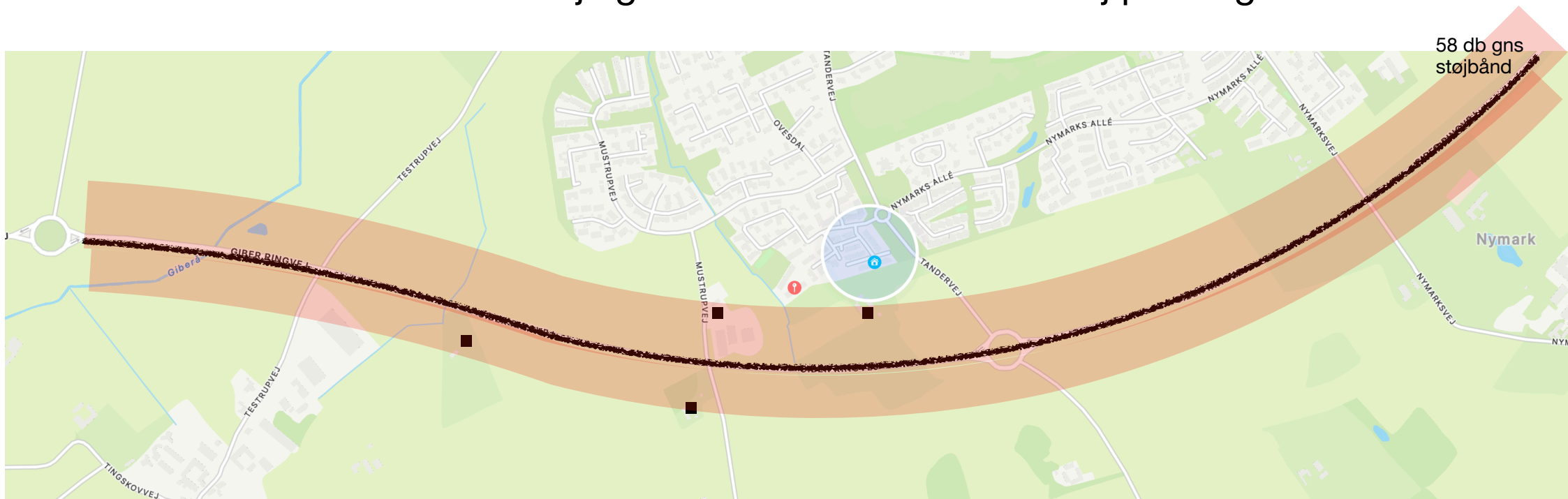
23. september 2024

Fodbad

**37 grader varmt vand i gns.
Hvem har lyst?**

“Mårslet ingen problemer - vi hopper videre”

- Støjingeniøren til naboer vedr. støj på borgermøde 2018



Hvordan gik det mon i virkeligheden?

Mårslet Hørings svar

Søvnrelateret

"Vi lever nu med trafikstøj fra morgen- og hjemtrafik, tunge **lastbiler** der bremser ned og gasser op ved de mange rundkørsler, bil- og motorcykel entusiaster der nyder at kunne drifte i rundkørslerne og køre meget hurtigt på ny lækker asfalt - gerne om natten. Thorbjørn

Som nabo til vejen oplever vi på alle døgnets 24 timer, at der er voldsom larm
- især fra **lastbiler** og endnu værre bliver det, når det regner. Dækkene hyler højt,
- og det kan høres indenfor selv i højsolerede boliger. - Asbjørn

"Især **lastbilerne** er helt forfærdelige og kan vække beboere om natten, så meget larm det fra vejen. - Camilla

lastbilerne bremser og accelererer to gange ifbm. rundkørslerne. Dette afføder et meget højt støjniveau, som høres tydeligt - selv indendørs med lukkede vinduer. Et andet problem er motorcykler i sommerhalvåret, hvor vejen ofte bliver brugt til teste alle hestekræfter." Claus

for at være sikker på, at larmen virkelig kan genere er der lavet et felt med "hylende" striber, som de fleste **lastbiler** kører henover for at slippe for at korrigere for vejens drejning. Så er man sikker på, at borgerne i det område er oppe ved 5-tiden, når lastbilerne begynder at komme." - Lasse

"Det er helt uheldigt at planen ikke indeholder foranstaltninger og handlingsplaner for Gibber Ringvej hvor støjklager har været massive siden vejens tilblivelse i slut 2022." - Klaus

Støjen fra Gibber Ringvej er meget værre end forventet - Dagmar

støjgenerne her er helt utålelige - Susanne

Støjen er meget værre end det, vi beboere blev stillet i udsigt - Allan

flere støjdæmpende tiltag som støjmur/støjvolde hvor belastningen er størst, nedsat trafik hastighed - Henrik

"Støjen fra vejen er meget værre end forventet og kan ikke ignoreres hverken ude eller inde." - Caroline

Det støjer mere end forventet især får vi støj fra der, hvor det blev vurderet at støjreducerende tiltag ikke var nødvendige." - Louise

vi har dog aldrig troet at vi skulle høre lyden fra bilerne inde i vores **soveværelse** og så er vinduerne endda lukket. - Michael

Efter vores mening er der sket det modsatte af hvad der blev lovet. Vejen er hævet meget hvor vi bor, og der er intet støjreduktion lavet. - Yvonne

Kl 00.30 vågner vi ved en enerverende hyl. Er der nogen, der græder? Hvad sker der? Jo, det er bare nogle ungersvende der kører ræs og drifter rundt i rundt i rundkørslerne ud for Mårslet sydvest i et støjinferno. Merete

"Jeg sidder (ikke) udenfor mod Tandervej. Desuden har jeg ikke længere åbent vindue om natten, da jeg bliver generet af **lastbiltrafik**." - Annemette

vi er ret påvirkede af støjen fra vejen! Den påvirker desværre livskvaliteten for mange beboere i nærområdet betydeligt" - Mille

er meget generet af støj fra vejen... og kraftig nedbremsning af **tunge** køretøjer før rundkørslen og acceleration efter er voldsomt støjende især når vejen er våd og vindretningen er vest/syd. Hanne

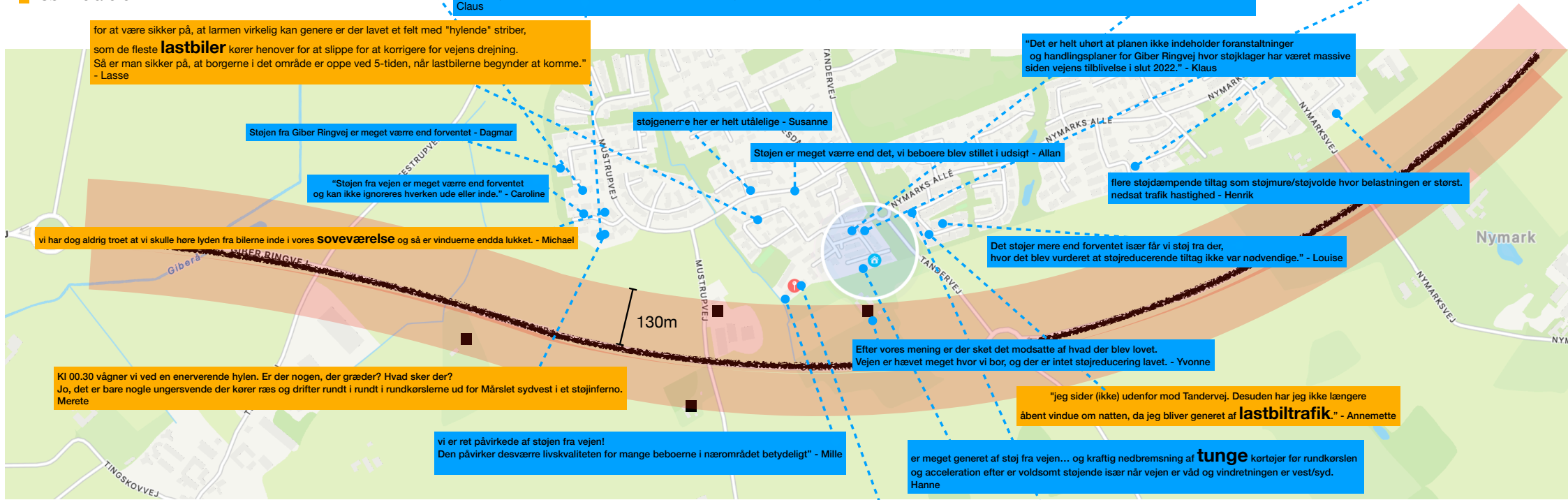
Man kan høre vejen indenfor, selvom vinduerne er lukkede. Det er svært at sove på den side ud mod vejen. ... Desværre kan man ikke længere pga **lastbilsstøjen** og den konstante susen som fra en motorvej, opholde sig i sin have i foråret/sommerperioden. ... Nu, hvor foråret er kommet og sommeren er om hjørnet, går vi et sandt støjhelvede i møde. - Tine

Som bebor i første række fra Gibberingvej er vi meget plaget af støj fra vejen. - Kristi

som bosiddende i Mårslets udkant mod syd er jeg meget påvirket af trafikstøjen derfra" Kirstine

Selv inde i huset "synger" **lastbilerne**, også selvom vinduerne er lukkede. Det er forfærdeligt. - Lisbeth

Men som beboer tæt på Gibber Ringvej er det blevet svært at sove selv for lukkede vinduer pga **lastbilernes** hylende støj fra ca kl 0230!!!! - Bente



Mårslet Høringssvar

Søvnrelateret

lastbilerne er helt forfærdelige og kan vække beboere om natten - Camilla

støjgenerne her er helt utålelige - Susanne

vi har dog aldrig troet at vi skulle høre lyden fra bilerne inde i vores soveværelse. - Michael

Kl 00.30 vågner vi ved en enerverende hyl. (...) Hvad sker der?
Jo, det er bare nogle ungersvende der kører ræs og drifter rundt i rundt i rundkørslerne ud for Mårslet sydvest i et støjinferno.
Merete

Man kan høre vejen indenfor, selvom vinduerne er lukkede. Det er svært at sove på den side ud mod vejen. ...
Desværre kan man ikke længere pga lastbilstøjen og den konstante susen som fra en **motorvej**, opholde sig i sin have i foråret/sommerperioden. - Tine

Selv inde i huset "synger" lastbilerne, også selvom vinduerne er lukkede. Det er forfærdeligt. - lisbeth

Men som beboer tæt på Giber Ringvej er det blevet svært at sove selv for lukkede vinduer pga lastbilernes hylende støj fra ca kl 0230!!!! - Bente

Giber Ringvej er langt den værste kommunale vej målt på høringssvar

Og udsigt til kun mere støj i støjhandlingsplanen

Giber Ringvej
Grenåvej

52 svar
29 svar

Skal vi gøre noget ved det?



- 7 At der suppleres med øget støjdemning ved boliger i det åbne land, ved Tranbjerg, ved Mårslet, ved forlængelsen til Beder Landevej og ved Kolt, inden for en økonomisk ramme på ca. 20 mio. kr., jf. Byrådsbeslutningen den 14. september 2016.

[VVM-tilladelse, s. 3]

RAMBØLL

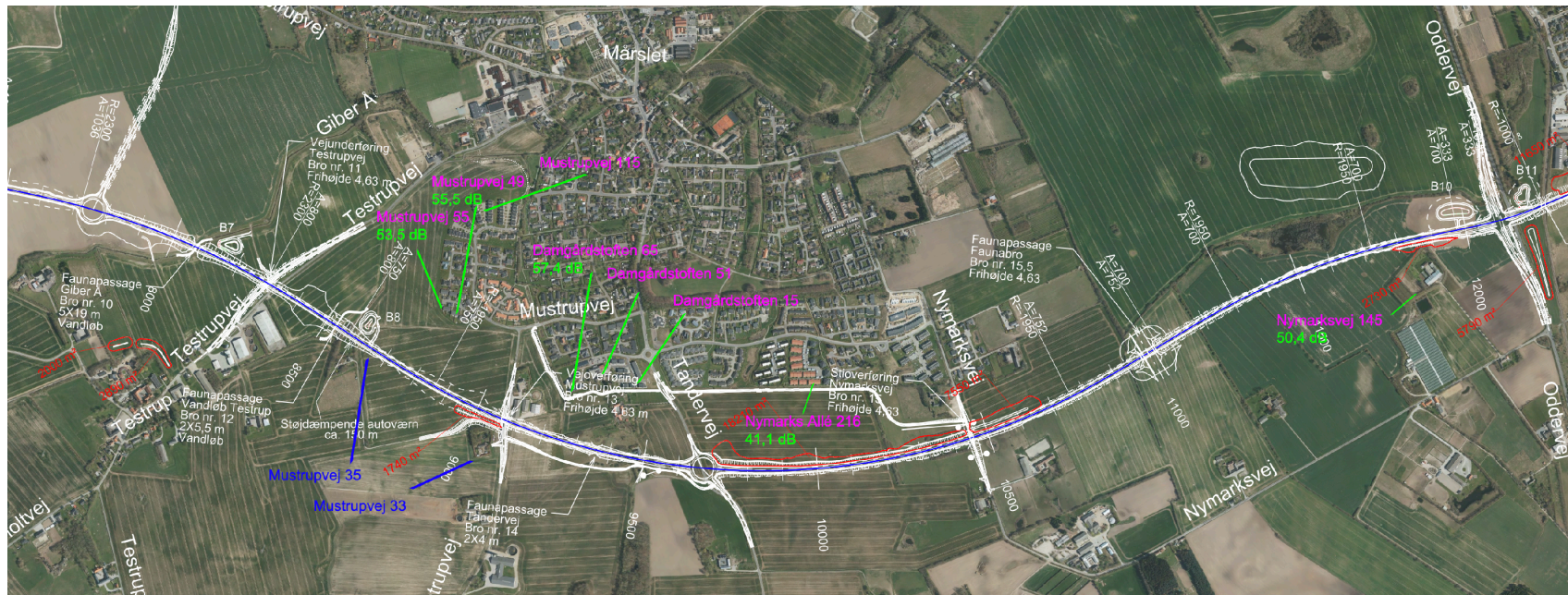
Hvis pkt. 8, 9 og 10 udgår, bliver det samlede beløb **17.280.000 kr.**

[Rambøll-notat]

Politisk Forslag /1

Den resterende del af puljen til 'øget støjdemning', 2.72 millioner kr., skal indgå i støjhandlingsplanen og benyttes til støjtiltag langs Giber Ringvej for at opfylde VVM-tilladelsen.

5 støjvolde er ugyldige



Oversigtsplan - Støj

RAMBØLL

I [notat til Teknisk Udvalg](#) [s.1] (23/08/2023) beskrives de juridiske krav for at etablere en støjvold. Kravet er, at "der udarbejdes en VVM-screening, og der skal søges en landzonetilladelse. Det betyder, at en støjvold skal have en dokumenteret støjdæmpende effekt".

Notatet beskriver yderligere, "Der er samlet etableret 16 støjvolde langs Giber Ringvej jf. kort vedlagt som bilag 4". Og i [kort-bilag](#)et, udarbejdet af Rambøll, til Teknisk Udvalg, er jordvoldene markeret med rødt og deres størrelse i kvm er påtegnet - et udsnit er vist ovenover.

[notat, s.1]

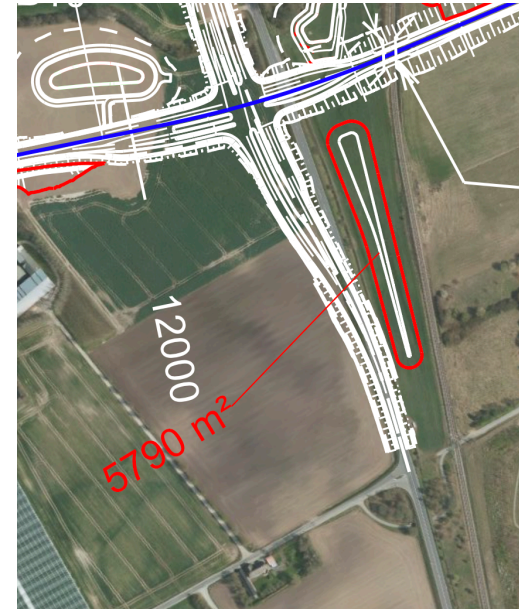
Deponibunken ved Ingerslevvej



Er det en støjvold? Døm selv - fra tilladelsen: *"...men da der i projektet ikke er medsendt dokumentation for ej heller lagt vægt på at jordvolden har en støjdæmpende effekt anses projektet primært som et anlæg til bortskaffelse af affald, hvor projektområdet efterfølgende igen kan indgå i landbrugsmæssig drift."*

Estimeret pris ~ 2.2 millioner kr.

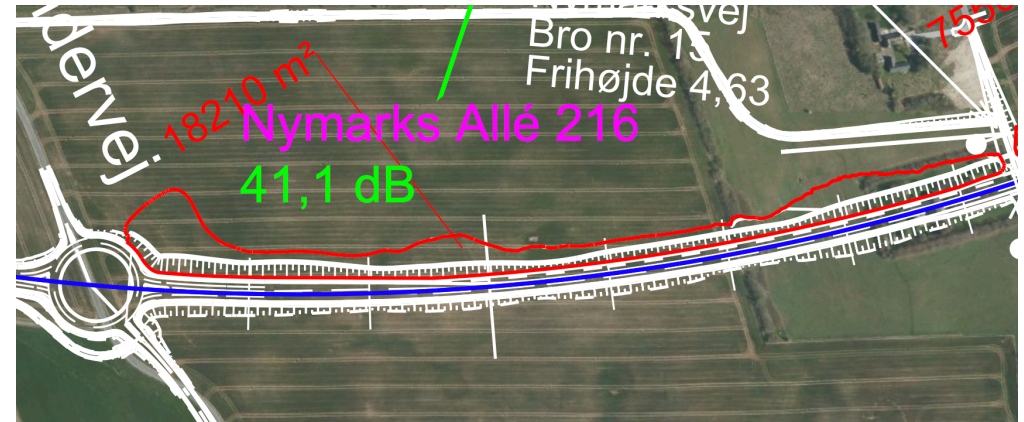
Letbane-skråningen mellem Beder-Malling



Der findes ikke en landzonetilladelse

Estimeret pris ~ 0,76 millioner kr.

Spøgelsesvolden ved Mårslet



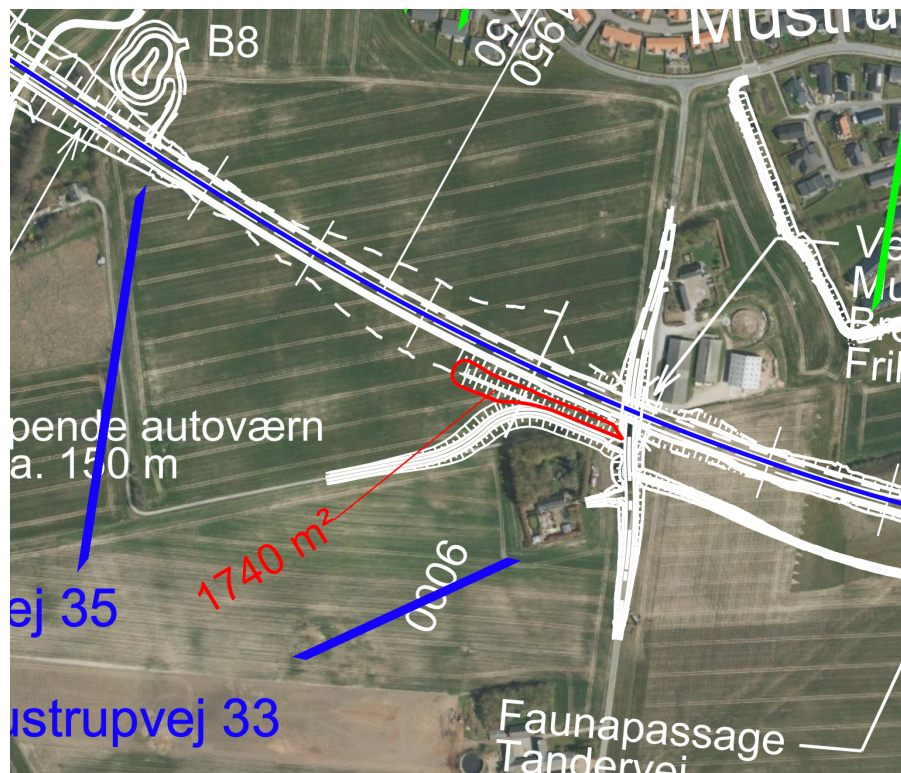
Der findes en landzonetilladelse.

Fra tilladelsen: "Støjvolden etableres med en 2 meter bred top (kronebredde), 1 meter over terrænen og med et skråningsanlæg 1:2 mod Bering-Beder Vejen og et skråningsanlæg 1:10 på bagsiden..."

Da volden ikke kan identificeres i landskabet, må vi konkludere at den aldrig er blevet etableret, vejen er blot gravet ind i bakken.

Estimeret pris ~ 2.4 millioner kr.

Tilkørselsvejen ved Mustrupvej



Der findes ikke en landzone-tilladelse til denne

Estimeret pris ~ 0.23 millioner kr.

Volde ved Testruphøjskole



Denne er godkendt via en landzonetilladelse, men tilladelsen nævner ikke støj, men i stedet kosmetik:

"Vi har herudover lagt vægt på, at bakkerne/volden vil medvirke til, at der fra højskolen ikke er direkte udsigt til Beder-Bering vejen."

Estimeret pris ~ 0,64 millioner kr.

Politisk Forslag /2

De ca. 6.3 millioner kr. som er ugyldigt trukket fra puljen til 'øget støjsikring', skal indgå i støjhandlingsplanen og benyttes til støjtiltag langs Giber Ringvej for at dennes VVM-tilladelse er overholdt.

[høringssvar med detaljer om voldene]

Politisk Forslag /3

Overskudsjord til etablering af støjvolde bør stadig indgå i støjhandlingsplanen, og der bør åbnes for at kunne ekspropriere jord i det åbne land, til dette formål, med henblik på at sikre borgerne mod sundhedsskadelig støj (også under 58dB).

Politisk Forslag /4

Vi henstiller til at GR-vejanlægget sløres med beplantning ved nærliggende tæt bebyggelse som lovet i [VVM, s.77], med henblik på at opnå den modererende effekt omtalt i støjhandlingsplanen.

Politisk Forslag /5

Vi henstiller til at hastigheden på de bynære dele af GR reduceres med henblik på både at reducere støjen, men også ændre karakteren af den, så den bliver mindre generende, samt at holde støjen ude af soveværelserne.

BESKRIVELSE

Vejnettet er skelettet i mobilitetssystemet. Ved at indrette vejnettet anderledes er det muligt at komme tættere på en ny transportmidelfordeling, fredeiggørelse af bysamfund og kvarterer, samtidig med at der fastholdes en robust afvikling og fremkommelighed for biltrafikken på de store veje.

HVAD KAN BYRÅDET?

Byrådet kan vedtage nye styrende principper for indretning af vejnettet i Aarhus. På baggrund heraf vil Teknik og Miljø kunne udarbejde en handlingsplan for udrulning af principper samt lokale trafikstrukturplaner for de forskellige dele af Aarhus by som åbningstræk.

Eksempler for principper:

1) OPRYDNING AF VEJTYPER I VEJNETTET

Vejnettet er inddelt i forskellige vejtyper og har forskellige roller.

Trafikvejene består af tre vej kategorier, Overordnede trafikveje, herunder motorveje, store trafikveje og trafikveje. Trafikvejene er de veje som forbinder landsdele/regioner, store og små bysamfund samt bydele og bykvarterer og hvor der afvikles både lokal og gennemkørende trafik.

Den øvrige del af vejnettet består af fordelingsveje/lokallveje/boligveje i de enkelte byer og bykvarterer.

Indretningen af vejnettet og hastigheden på vejen modsvarer flere steder i kommunen ikke den faktiske brug af vejen. Det er derfor oplagt af gentænke indretningen og hastigheden på vejnettet. Se kortet til højre.

2) BILTRAFIKKEN SAMLES PÅ TRAFIKVEJE, MENS LOKALSAMFUND FREDELLIGGØRES MED MOBILITETSZONER

Biltrafikken skal primært køre på de tre typer af trafikvejene, mens lokalvejene/fordelingsvejene afvikler lokaltrafik i bysamfund og bykvarterer.

En samling af biltrafikken på trafikvejene muliggør målrettet støjtjandsat, vandhåndteringstøetag og indsats i forhold til trafiksikkerhed og fremkommelighed.

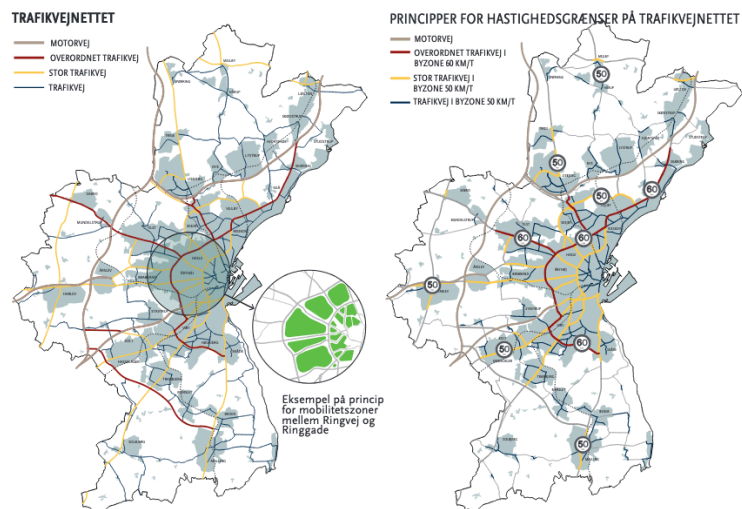
Etablering af *mobilitetszoner* i mellemrummene i trafikvejnettet gør det muligt at skabe trykke og rolige byer og bykvarterer. Hvor det er muligt at færdes, hvis man bor eller har ærinde i bykvarteret, men hvor gennemkørende biltrafik ikke kan færdes. Kun kollektiv trafik, cyklister og gående kan bevæge sig frit på tværs af mobilitetszonerne.

For hver mobilitetszone skal der foretages en vurdering af, hvilke trafikale reguleringer - ensretning, svingmuligheder, busluser, signalstyring mv. - der kan understøtte den enkelte mobilitetszone.

3) HASTIGHEDEN SÆTTES NED

For at sikre et roligere, mere trafikikkert og attraktivt miljø i byerne og bykvartererne kan hastigheden sænkes. En justering af hastigheden på trafikvejene inden for byzone til 60 og 50 km/t vil naboerne til vejene opleve mindre støjgener, trafikikkerheden vil blive bedre med færre alvorlige uheld og en mere glidende trafikafvikling, uden stor negativ effekt på rejseliden. I mobilitetszonerne kan den tilladte hastighed reduceres til 40 og 30 km/t. Det vil skabe mere tryghed og gøre det mere attraktivt at færdes til fods og på cykel på korte ture.

KORT / ILLUSTRATION



Eksempel til ny trafikstruktur samt principiel udpegning af vejtyper og mobilitetszoner.

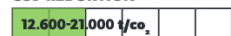
Eksempel til hvordan nye hastighedsgrænser på vejnettet kan se ud med afsæt i ny trafikstruktur.

HVAD ER EN MOBILITETSZONE?
 En mobilitetszone, er et afgrænset område, typisk en bydel eller et mindre lokalsamfund, hvor vejnettet indrettes sådan at det ikke er muligt at skyde genvej i bil. Indenfor mobilitetszonen er det muligt at komme rundt som beboer eller hvis man har ærinde.

EFFEKTURDERING*



CO₂-REDUKTION



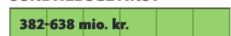
Effekten kan øges, hvis forholdene for kollektiv trafik, gang og cyklisme samtidig forbedres.

BYKVALITET



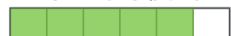
I de lokale bysamfund og bykvarterer vil vilkår for et sundt, trygt og roligere bymiljø blive forbedret.

SUNDHEDSGEVINST***



Mobilitetszoner vil gøre det mere attraktivt at bruge aktiv mobilitet og nedbringe støj og luftforurening.

KAPACITET FOR GRØN MOBILITET



Mobilitetszoner vil sikre en markant øget kapacitet for cyklisme og gang i lokalområder.

OMKOSTNINGER**

ANLÆG

Fase 0 overslag: 640-1.320 mio. kr.

Heraf vil 785 mio. kr. gå til etablering af mobilitetszoner i hele Aarhus Kommune (ca. 65 i det sammenhængende Aarhus og 50 i omkringliggende bysamfund).

Dette indeholder anlægsudgifter til evt. busluser, ensretninger, krydsombygninger, tilpasninger på vejnet mv.

Ca. 270 mio. kr. vil gå til omstilling på hele vejnettet ved hastighedsændringer.

DRIFT

Der estimeres 0,9 % af anlægssummen.

5,8-12 mio. kr.

SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

- Indsatsen med en ny indretning af trafikvejnettet skal udarbejdes i tæt sammenhæng med strategi for citylogistik (indsats 25), ny kollektiv trafikplan (indsats 21) og den videre udbygning af cykelinfrastrukturen (indsats 5 og 7), det kollektive trafik net (1, 15, 18 og 19), parkeringsregulering (indsats 28 og 30) og ny grøn signalstyring (34).

- Etablering af de første mobilitetszoner i Midtbyen (indsats 23) og Kongelunden/Sybyen (indsats 24) er oplagte åbningstræk.

BEMÆRKNINGER

- For at sænke hastigheden i byzone under 50 km/t uden brug af fysiske fartdæmpere (som bump og chikaner) skal der ske en lovændring. Aarhus har i dag etableret 20 40-km/t zoner i en forsøgsordning. Det forventes, at forsøget, når det er afsluttet, vil lede til lovgivningsændring.

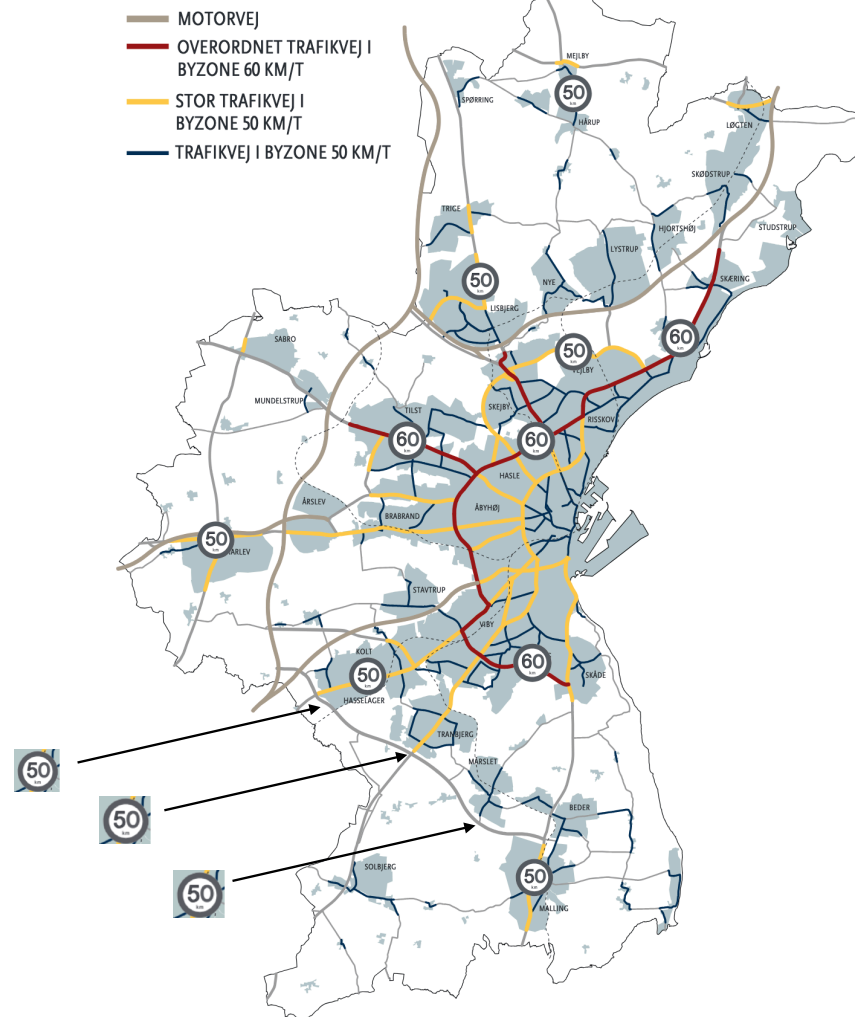
- Ny lovgivning forventes fremlagt i efteråret 2024. Det er usikkert, hvornår lovgivningen vedtages, og hvad den præcist indeholder.

*METODE FOR EFFEKTURDERINGER ER BESKREVET I BILAG A

**ANLÆGSOVERSLAG ER BESKREVET I BILAG B

*** DETTE ER SAMFUNDSØKONOMISKE GEVINSTER, SOM IKKE KAN DISPONERES OVER I KOMMUNENS ØKONOMI

PRINCIPPER FOR HASTIGHEDSGRÆNSER PÅ TRAFIKVEJNETTET



Eksempel til hvordan nye hastighedsgrænser på vejnettet kan se ud med afsæt i ny trafikstruktur.

Hastighednedsættelse (vs. ?) fremkommelighed Bruxelles efter 'City 30'

journey times were very similar for motorists before and after the change, with a time loss of only 10-15 seconds on distances of between 5-10 km. For public transport, (...) **average speed of buses was slightly faster**.

The lesson from the journey time comparison is that although traffic is marginally slower on average, the **traffic flow is steadier**, which compensates for the effects of the lower speed limit.

Menneskeliv først - København og omegn går foran



Michael Fenger

8. feb. • 🌐

STØJ FRA MOTORVEJEN

Trafikstøj er til stor gene for de mennesker, der er udsat for den, og for de borgere, der bor tæt på Helsingørmotorvejen, må støjen siges at være konstant.

En lavere hastighed vil straks reducere støjen. Gentofte er derfor en af 12 kommuner, der i samarbejdet Silent City arbejder målrettet på en nedsættelse af hastigheden på motorvejsnettet til 80 km/t og det omkringliggende vejnet til 50 km/t.

Støjen forsøges også dæmpet ved hjælp af støjskærme. Vejdirektoratet etablerer fx en støjskærm langs motorvejsnettet rundt om Ved Ungdomsboligerne, og arbejdet forventes gennemført i 2024-2025.

For yderligere at aflaste støjplagede borgere, planlægges det at nedsætte hastigheden flere steder i kommunen, som man allerede har gjort det fx på Tuborgvej, Lyngby Omfartsvej og Skovgårdsvej. Det kan være fra 60 km/t til 50 km/t eller fra 50 km/t til 40 km/t og gælder blandt andet Klampenborgvej og Bernstoffsvej i forbindelse med den planlagte begrønning.

Ved udskiftning af vejbelægning skiftes altid til den mest støjreducerende belægning i forhold til vejtypen.

Vi arbejder samlet i Kommunalbestyrelsen for at

Hastighedsnedsættelser: politi-veto på vej ud

🔒 via.ritzau.dk

Regeringen ønsker i sit finanslovsforslag at reducere med 1.000 statslige ansatte. Derfor har de lavet et katalog over opgaver, der kan reduceres eller falde bort. En af de opgaver er politiets hidtidige veto ift. hastighedsgrænser og andre trafikale tiltag, så det alene er vejmyndigheden (typisk kommunen), der har ansvaret.

Spørgsmål?