



Giber Ringvej Gruppen
giberringvejgruppen@gmail.com

13. oktober 2023
Side 1 af 11

Svar på henvendelse vedr. støj fra Giber Ringvej

Teknisk Udvalg havde d. 28. august 2023 en generel drøftelse af vejstøj og opfølgning på støjmålinger ved Giber Ringvej på dagsordenen. I den forbindelse havde I fremsendt en række spørgsmål og ønsker til Teknisk Udvalg og Teknik og Miljø.

Teknisk Udvalg blev på mødet præsenteret for resultaterne af støjmålingerne ved Giber Ringvej, og havde på den baggrund en drøftelse om støjmålinger og eventuelle handlemuligheder. Teknisk Udvalg var enige om, at trafikstøj er et problem som påvirker mange, og at det er et kompliceret emne både i forhold til kortlægning og bekæmpelse.

I forlængelse af drøftelsen har Teknisk Udvalg efterspurgt et notat, som beskriver, hvilke redskaber kommunen generelt har til bekæmpelse af vejstøj, ligesom der fremsendes svar på de af udvalget stillede spørgsmål.

Endelig blev det aftalt, at udvalget inddrages tidligt i processen omkring udarbejdelse af ny støjhandlingsplan 2024. Materiale til Teknisk Udvalg er offentligt tilgængeligt på <https://dagsordener.aarhus.dk>. Resultaterne af støjmålingerne mv. fremgår af materialet til mødet d. 28. august 2023.

Nedenfor finder I svar på jeres fremsendte spørgsmål og bemærkninger. Beskrivelse og forklaring om støjmålingerne indgår som en del af besvarelsen af spørgsmålene, særligt for svaret til Ad 8.

Ad 1)

Nedsæt hastigheden på vejen til 70 km på lige strækninger og 60 km/t ved rundkørsler/afkørsler.

Svar:

Hastighedsnedsættelse som støjdæmpende tiltag er en mulighed og blev også drøftet på mødet i Teknisk Udvalg. Hvis der er politisk ønske om at sænke hastigheden, vil Teknik og Miljø gå i dialog med Østjyllands Politi herom, da Østjyllands Politi skal godkende en eventuel hastighedsnedsættelse.

Det kan dog være en udfordring at få folk til at overholde en lavere hastighedsgrænse på en stor åben vej med godt udsyn. Herudover vil sænkning af hastigheden muligvis kunne medføre, at bilister vælger andre og mere lokale ruter, hvilket går imod hensigten med vejens formål som omfartsvej.

TEKNIK OG MILJØ

Byrum
Aarhus Kommune

Byrum

Karen Blixens Boulevard 7
8220 Brabrand

Direkte telefon: 21 33 34 25

Sagsbehandler:
Rasmus Stougaard Niiranen



13. oktober 2023
Side 2 af 11

Ad 2)

Foretag jævnlige fartkontroller

Svar:

Det er Østjyllands politi som udfører fartkontroller. Vi kan henvise til Politiets hjemmeside hvor der er mulighed for at bestille en hastighedskontrol.

<https://politi.dk/service-og-tilladelser/bestil-en-betjent/bestil-en-faerdselskontrol>

Teknik og Miljø måler hastighed tre steder på Giber Ringvej, som viser, at gennemsnitshastighederne generelt er omkring 80 km/t. dog kører ca. 10-20% for stærkt, heraf 1-4% der kører over 100 km/t.

Til og med august er det gennemsnitlige antal køretøjer pr. dag ved de tre målesteder mellem 5911 - 8152, med flest køretøjer i den vestlige ende af vejen. Der er målt henholdsvis ca. 650m nordvest for Oddervej, ca. 150m nordvest for rundkørsel med vej til Obstrupvej og ca. 400m sydøst for Kølsmosevej.

Ad 3)

Udnyt de fortsat eksisterende store mængder overskudsjord til at opføre støjvolde, og der hvor det ikke er nok, da opfør støjhegn (ved besigtigelse er det tydeligt at visse steder, fx fra Beder mod Mårslet er store mængder jordbunker hvor der stort set ingen naboer findes!)

Svar:

Indledningsvist bemærkes det, at anlægsarbejdet ikke er endeligt afsluttet. Bl.a. udestår der stianlæg mellem Mustrupvej og Nymarksvej, som noget af overskudsjorden skal anvendes til.

I forbindelse med etablering af en støjvold skal der udarbejdes en VVM-screening, og der skal søges en landzonetilladelse. Dette er udført for de støjvolde, som er etableret i forbindelse med projektet for Giber Ringvej.

Generelt for jordarbejder gælder, at hvis jorden ikke kan nyttiggøres, betragtes jorden som affald og skal derfor i et jorddeponi. Det betyder, at en støjvold skal have en dokumenteret støjdæmpende effekt, ellers kan der ikke opnås tilladelser til at etablere støjvolden. I forbindelse med projektvalg og beslutninger om placering af støjvolde har dette element haft en stor betydning.

Når et stort anlægsprojekt som Giber Ringvej planlægges og designes, er det ikke kun støjtiltag, som prioriteres. Der er også hensyn til trafikikkerhed, landskabelige hensyn samt ikke mindst miljøhensyn.



13. oktober 2023
Side 3 af 11

I store dele af projektområdet er der særlige drikkevandsinteresser, hvilket betyder, at der er skærpede restriktioner i forhold til jordhåndtering, og hvor jord kan flyttes fra og til. I forhold til etablering af støjvolde betyder det bl.a., at der ikke må tilføres jord fra et område udenfor drikkevandsinteresseområderne til drikkevandsinteresseområdet. Dette er for at beskytte vores fælles drikkevand.

Man har som grundejer mulighed for at ansøge kommunen om tilladelse til etablering af en støjvold på egen matrikel. Etablering af støjvolde vil normalt medføre, at der skal indhentes landzonetilladelse og/eller udarbejdes lokalplan. Dette skyldes, at planloven regulerer arealanvendelse, herunder bebyggelse og landskabelige forhold og en støjvold vil derfor sandsynligvis falde ind under disse kriterier. Læs mere her: [Skal du bygge i en landzone? \(aarhus.dk\)](https://www.aarhus.dk/da/om-aarhus/landzone). Herudover er der også mulighed for at grundejer uden behov for at søge tilladelse kan iværksætte tiltag som for eksempel indsætning af støjreducerende vinduer.

Ad 4)

Der er planeret enorme mængder jord ud ved Brdr. Kier, hvorfor?

Svar:

På dette areal er der planeret med henblik på evt. fremtidig udvikling af grundene til erhvervsmæssige formål.

Ad 5)

Foretag nye støjmålinger i samarbejde med GRG (udpegning af tid & sted).

Svar:

Teknik og Miljø lagde op til 7 lokationer som var baseret på hvor vi havde fået klager over støj fra og ud fra et ønske om at måle flere steder langs hele vejen. Det oplæg blev sendt til Giber Ringvej Gruppen. Gruppen foreslog yderligere 3 adresser, som blev inkluderet i bestillingen af støjmålinger.

I forhold til tidspunkt og varighed for målingerne har Teknik og Miljø ikke haft indflydelse herpå. Dette gennemgås nærmere i svar på Ad 8 nedenfor.

Det bemærkes, at arbejdet med trafikstøj både kommunalt og statsligt tager udgangspunkt i støjberegninger efter Nord2000-metoden fremfor støjmålinger, hvilket er i overensstemmelse med Miljøstyrelsens støjbekendtgørelse.

Støjmålingerne blev alene foretaget på baggrund af et politisk ønske og et ønske fra borgerne langs vejen. Teknik og Miljø ser ikke grundlag for at foretage nye støjmålinger.



13. oktober 2023
Side 4 af 11

Ad 6)

Besøge med GRG vejen mhp på udpegning af "skæve" støjbekæmpende tiltag (især asfaltering, jordvoldes højde, bredde, placering og manglende ditto, samt den reelle hastighed på vejen...)

Svar:

Områdechef Trine Buus Karlsen og projektleder Klaus Braad har d. 22. august 2023 været på besøg ved vejen efter invitation fra Giber Ringvej Gruppen.

Ad 7)

Hvem kan redegøre for hvorfor asfalten er ekstra støjende, især ved tung trafik, hvor der opstår en rumlen, der høres meget langt væk og den går helt ind i husene og ind i kroppen?

Svar:

Når der anlægges ny vej, er der bl.a. krav til en friktionskoefficient for vejens overflade samt til dens jævnhed. Efter Giber Ringvej blev anlagt, er den blevet målt med et specielt køretøj fra Vejdirektoratet (en profilograf), som måler vejens jævnhed. Målingerne herfra viser, at vejens belægning og herunder jævnhed overholder kravene.

Tung trafik som fx lastbiler vil altid larme mere end almindelig biltrafik, både på grund af mere støj fra større og flere dæk samt højere motorstøj. I støjberegninger tages der højde for forskellen i støj fra forskellige typer køretøjer.

Ad 8)

Nyligt offentliggjorte støjmåling er klart misvisende og utilstrækkelig. Foretaget 10 steder, på ½ times tid. NORD2000, som Danmark har forpligtet sig til at følge påbyder støjmålinger målt ud fra et ÅRSgennemsnit. Heraf følger at 10x½ times målinger er klart utilstrækkeligt som grundlag for en vurdering.

Svar:

Arbejdet med trafikstøj i Aarhus Kommune tager udgangspunkt i støjberegninger efter Nord2000-metoden i overensstemmelse med Miljøstyrelsens støjbekendtgørelse.

Bemærk at **støjberegninger** ikke er det samme som **støjmålinger**. Der anvendes i dag som udgangspunkt ikke støjmålinger i arbejdet med bekæmpelse af trafikstøj, hverken hos Vejdirektoratet eller kommunerne.

Hvorfor bruger man ikke støjmålinger i arbejdet med trafikstøj



Årsagen til at arbejdet med trafikstøj tager udgangspunkt i beregninger fremfor målinger, er, at grænseværdierne for trafikstøj er middelværdier for støjen over et helt år. Mange ting, som fx vejret, tidspunktet på døgnet eller ugen og andre lyde fra fx dyr eller mennesker har en afgørende effekt på det målte støjniveau. Derfor vil det være en meget langvarig og krævende opgave at måle støjen på en måde, så målingen siger noget om den generelle støjbelastning fra trafikken.

13. oktober 2023
Side 5 af 11

Desuden vil støjmålinger kun sige noget om støjen ved de få udvalgte punkter hvor der måles, og man får derfor ikke et overblik over, hvordan støjen udbreder sig over et større område, fx langs en vej eller i en hel by.

Hertil kommer, at der ofte også er brug for at vide noget om den fremtidige støj, ved anlæg af ny vej eller ændrede trafikmængder, hvor man af gode grunde kun kan undersøge det ved støjberegninger.

Alle støjberegninger er dog delvist baseret på målinger, da Vejdirektoratet og Miljøstyrelsen har gennemført målinger af støjen fra tusindvis af køretøjer på danske veje. Disse data er anvendt til at fastlægge den gennemsnitlige støj fra danske køretøjer, for eksempel både personbiler og lastvogne, som anvendes ved støjberegninger.

Udfordringen ved støjmålinger er med andre ord, at støjen varierer meget afhængigt af en lang række forhold, som gør det vanskeligt dels at få et præcist gennemsnitsbillede af støjbelastningen et givent sted og dels at få sammenlignelige resultater af støjmålinger forskellige steder. Derfor anvendes i stedet støjberegninger.

Nord2000 som metode for støjberegning

Nord2000 blev taget i brug i 2007 og er en meget avanceret beregningsmetode, idet hver bil er repræsenteret ved tre støjkluder i hver sin højde over vejen og trafikken deles op i personbiler og to slags lastbiler. Man bruger digitale kort til at lave en 3D-model, der er meget mere detaljeret end tidligere modeller til støjberegning. Der regnes på flere forskellige vejtyper, hvor både vind, temperatur, fugtighed og andet inddrages.

Før 2007 brugte man en simplere beregningsmetode hvor støjen fra hver bil var beregnet ud fra en linje 0,5 meter over vejen. Der blev tillige june skelnet mellem personbiler og lastbiler. Der blev heller ikke taget højde for forskellig vejbelægning eller vejforhold.

Fordi denne metode var mere simpel, kunne trafikstøjen både beregnes og måles efter denne metode. Det er denne metode som de nylige støjmålinger fra Giber Ringevej er lavet efter og resultaterne er efterfølgende "oversat" så de kan sammenlignes med støjberegningerne efter Nord2000-metoden.



Dette er beskrevet i rapporten fra VMAcoustics, som har lavet støjmålingerne.

13. oktober 2023
Side 6 af 11

VMAcoustics har desuden oplyst følgende:

”Når man måler trafikstøj, tælles der samtidig biler (delt op i personbiler og lastbiler). Efterfølgende korrigeres intensiteten af bilerne til den gennemsnitlige døgnintensitet. Så hvis man måler i myldretiden med flere biler/timen, så vil man skulle trække noget fra, da der kører flere biler/timen end det normal gennemsnitlige antal biler/time. Så det burde ikke have betydning for det endelige resultat om man måler i eller uden for myldretiden.

Under målingerne er der en del baggrundsstøj, der ikke kommer fra trafikken. Det er typisk fugle, blade i vinden, hestevrinsken etc. Hvis man måler i myldretiden, vil trafikstøjen være højere og derved er baggrundsstøjens betydning mindre. Dette giver typisk en måling med mindre usikkerhed, men det vil også resultere i et lavere beregnet trafikstøjniveau, da baggrundsstøjen så giver et lavere bidrag.

F.eks på Beringsvej 23 er målt (dog i to forskellige målepositioner) med to forskellige trafikintensiteter, og målingen med den højeste trafikintensitet gav det laveste resultat.”

Vedrørende støjkortlægning og støjhandlingsplan i 2023/24

Der foretages i 2023 en støjkortlægning for hele kommunen, som danner grundlag for støjhandlingsplan 2024.

Det datagrundlag, herunder trafikbelastningen på vejnettet, der skal anvendes i støjkortlægningen, der gennemføres i 2023, skulle ligge fast og være oplyst til Miljøstyrelsen den 1. marts 2022. Dette fremgår af støjbekendtgørelsen.

Støjkortlægningen er et udtryk for et her og nu billede af faktiske trafikmængder på færdiganlagte veje. Det vil sige at veje, der var under anlæg den 1. marts 2022, ikke er medtaget i den aktuelle kortlægning.

Giber Ringvej blev åbnet i december 2022, hvilket betyder, at den desværre først vil indgå i kortlægningen om 5 år. Teknik og Miljø er for nuværende i gang med at undersøge mulighederne for, mod normal arbejds gang i Miljøstyrelsen, at få lov til at medtage Giber Ringvej i støjkortlægningen.

Miljøstyrelsens støjkortlægning er et her og nu billede modsat VVM-vurderingen, der bygger på en fremskrivning af trafikken 10 år ud i fremtiden.



Byrådet vil i forbindelse med støjhandlingsplanen 2024 have mulighed for at sætte yderligere retning for og fokus på støjbekæmpelse i Aarhus Kommune. Der har eksempelvis tidligere været afsat midler til en pulje med henblik på at yde økonomisk støtte til udskiftning af vinduer i nogle af de mest støjbelastede områder af Aarhus.

13. oktober 2023
Side 7 af 11

Det er i forbindelse med sådanne ordninger vigtigt, at det sikres, at enkelte borgere ikke begunstiges fremfor andre, og at adgang til støtten er fastsat ud fra nogle saglige og objektive kriterier som beskytter kommunens borgere mod forskelsbehandling.

Ad 9)

Hvad var opgaven som blev stillet støjmålerne? Hvordan kan Teknisk Udvalg (og offentligheden) være sikre på, at der ikke kan skabes mistanke om interessesammenfald mellem målere og bygherrer? Se nedenfor.

Svar:

Teknik og Miljø har specificeret hvilke adresser der skulle udføres støjmålinger ved, men har ikke derudover haft indflydelse på udførelsen af målingerne.

Ad 10)

*Af de 10 målinger er de 6 foretaget en fredag, hvor mange især efter Corona har hjemmearbejdsdag, hvilket reducerer trafik og støj mængde.
<https://jyllands-posten.dk/indland/ECE16163523/fredag-og-mandag-er-det-blevet-mere-trygt-i-trafikken-fordi-mange-flere-arbejder-hjemme/>*

Af de 10 målinger er en yderligere en dag en tirsdag efter en helligdag, med sandsynlighed for fridags forlængelse og dermed mindre trafik/støj!

Det vil sige at 7 ud af 10 målinger er af tvivlsom værdi, og desuden er der ved Mustrupvej foretaget en måling i en lavning.

Mindst 2 af de 10 målinger er desuden angivet til forkert tidsrum. Fx hos vores Formand Jane Simonsen, hvor målingen hævdes at være foretaget tidlig morgen, men foregik i stedet for lidt i 11. Dette betyder i begge tilfælde en anderledes trafikmængde og igen en tvivl omkring målingernes troværdighed!

Mange af målingerne angiver så lave værdier at de bestyrker vores mistanke om en forkert målepraksis!

Svar:

Som det fremgår af svaret på Ad 8 er vurderingen fra VMAcoustics, at tidspunktet for måling ikke har betydning for resultaterne.



VMAcoustics har genbekræftet målingstidspunkterne og nævner i den forbindelse at der hos Jane Simonsen på Beringvej 23 er målt to gange, hvor den anden måling blev startet kl. 8.09. Vedr. målestedet ved Mustrupvej oplyser de, at der er målt lige uden for matriklen til Mustrupvej 55, og at terrænet er ret jævnt.

13. oktober 2023
Side 8 af 11

Ad 11)

Vi kan ikke se belæg for hverken i VVM-redegørelsen eller i disse første 10 målinger at man har taget hensyn til hverken udnyttelse af det forberedte tredje spor eller følger af kommende anlæggelse af Marselis tunnelen og lukning af motorvejskrydset ved Torshøjvej i Hasselager (som i en årrække vil belaste også trafikken på GR).

Svar:

VVM-redegørelsen og herunder støjberegningerne bygger på en fremskrivning af trafikken 10 år ud i fremtiden. Heri indgik også ekstra trafikmængder fra Ny Malling som efter nuværende planer ikke etableres. Dermed er der beregnet ud fra væsentligt højere trafikmængder end vejen ser i dag eller forventet trafik i de kommende år. Der er dog ikke indregnet eventuelle trafikale følgevirkninger som følge af anlæg af Marselistunnelen, da de trafikale løsninger i de forskellige faser af byggeriet endnu ikke er fastlagt af Vejdirektoratet og Aarhus Kommune.

Ad 12)

Vi anbefaler derfor NYE målinger, i samarbejde med GRG, som inddrager også udsatte steder langs GR, fx ved Ingerslevvej, hvor en verserende sag med en nabo til GR er udmøntet i et tilskud til nye vinduer, da støjen med lukkede er 59 db. Tankevækkende lydniveau, og hvor mange steder er situationen noget lignende? Eksemplet med ægteparret Inge og Sigfred på Nymarksvej er i så henseende også sigende og kræver bedre indsigt end de 10 mere eller mindre lemfældige målinger.

Hvis vi antager at computermodellen som er baggrundsgivende for mulige støjgener både for VVM redegørelsen og de 10 målingers vurdering kan korrigeres for alle ubekendte og variable som angivet og anført er de 10 målinger UNØDVENDIGE: Men netop kravet fra NORD2000 om at få foretaget et ekstra check af virkelighed kontra computer modellerne på basis af et årsgennemsnit, gør de 10 målinger og grundlaget for VVM beslutninger stærkt utilstrækkelige, derfor vores krav om NYE målinger i samarbejde med GRG.

Svar:

Jf. svar på Ad 5 og 8 er støjmålingerne alene foretaget på baggrund af et politisk ønske og et ønske fra borgerne langs vejen. Teknik og Miljø ser ikke grundlag for at foretage nye støjmålinger.



13. oktober 2023
Side 9 af 11

Ad 13)

*En lille krølle i sagen er at der IKKE som lovet i VVM planen er brugt støjdæmpende asfalt, men klimavenligt, set (og hørt) i sammenligning med fx Genvejen, hvor den voldsomme rungen fra lastbiler IKKE er!
Hvis bygherrer har afvejet fra dette punkt mellem plan og virkelighed, hvor mange andre smuthuller er der, inklusiv de klart utilstrækkelige 10 støjmålinger?*

Svar:

Der er udlagt klimavenlig asfalt med støjreducerende egenskaber, som er på samme niveau med den tidligere anvendte SRS (Støjreducerende asfalt), især på den lidt længere bane, da den klimavenlige asfalt har vist sig at være mere holdbar og bevare sine støjreducerende egenskaber i længere tid. Aarhus Kommune valgte at udlægge den klimavenlige asfalt, da Vejdirektoratet ligeledes er gået væk fra SRS og satser på den klimavenlige asfalt på baggrund af erfaringer og undersøgelser. [Læs: Regeringen vil udlægge klimavenlig asfalt på statsvejene \(trm.dk\).](#)

Ad 14)

Vi læser i Stiften d.d. at støjmålinger ved Tivoli Friheden indeholder/begrænses af en tilladt måle usikkerhed på 4,9 DB, hvilket gør "virkelighedens" støj ved Friheden sværere at vurdere.

Er der en lignende TOLERANCE mht de målinger som er foretaget langs Giber Ringvej?

Svar:

Støjmålinger i forbindelse med koncerter og lignende arrangementer kan ikke sammenlignes med støj-beregninger/målinger af trafikstøj. Det hænger sammen med, som nævnt under Ad 8, at støjgrænsen for vejstøj er fastsat ud fra et årsgennemsnit, og dermed kan støj i perioder være over grænsen, så længe gennemsnittet er under. Derimod er støjgrænsen ved koncerter i Tivoli Friheden en fast grænse som ikke må overskrides under koncerten.

Derudover kan det oplyses, at standardafvigelsen fremgår af rapporten fra VMAcoustics.

Ad 15)

Hvornår får Jakob Dam en reaktion/et svar på hans indlæg af 23.august? Det kan ikke komme som en overraskelse, at Jakob er medlem af Giber Ringvej Gruppen og derfor denne samlede henvendelse. [Indlæg af Jakob Dam fra d. 23. august 2023.](#)

Svar:

Teknik og Miljø forstår at indlægget er skrevet på websiden AarhusWorks men ikke fremsendt til Teknik og Miljø til egentlig besvarelse. På baggrund



af Giber Ringvej Gruppens forespørgsel vælger Teknik og Miljø at kommentere på indlægget.

13. oktober 2023
Side 10 af 11

Vi vil gerne anerkende den oplevelse af problemstillingerne omkring støj og støjbekæmpelse som Jakob beskriver. Støj har naturligvis fyldt en stor del af den politiske debat omkring vejen, både efter den åbnede, men også inden den blev besluttet. Dette fremgår også af [materialet fra byrådsmødet d. 14. september 2016](#) hvor vejen blev besluttet anlagt.

Det er korrekt, at der i arbejdet med støj er nogle retningslinjer og grænseværdier, som der tages udgangspunkt i når miljøpåvirkningen af mulige projekter undersøges. Støj er en kompliceret miljøpåvirkning og konklusionerne om det for et givent projekt, vil i sagens natur altid være en forsimplet version af virkeligheden. Det har derfor også betydning for hvad der fokuseres på i den politiske debat. Viden og metoder til at kortlægge og arbejde med støj udvikler sig fortsat og det er bestemt relevant for den videre politisk debat om støj og støjbekæmpelse.

I indlægget er der nogle misforståelser omkring VVM-redegørelsen, som der er søgt forklaret nedenfor.

I indlægget nævnes det, at det i VVM-redegørelsen skulle fremgå at: *"Den linjeføring hvor der er færrest støjbelastede boliger, er den linjeføring der går lige i baghaven på Mårslet og Tranbjerg."*

Dette er ikke korrekt. Der er i tabel 13.5 på side 225 en oversigt over antal støjbelastede boliger ved de forskellige linjeføringer (A, B1 og C) samt Basis 2030, som er scenariet hvor vejen ikke bygges.

Af tabellen fremgår det, at "Basis 2030" er det scenarie med flest støjbelastede boliger (i alt 1054). Som beskrevet i notatet til Teknisk Udvalg hænger det sammen med, at Giber Ringvej flytter trafik fra veje tættere på byområder, hvor bolig tættheden er stor, ud i det åbne land. Giber Ringvej har med andre ord omfordelt støjbelastningen for området.

"Alternativ A" som er den valgte linjeføring er dog den linjeføring med flest støjbelastede boliger (i alt 963 mod 933 for Alternativ B1 og 897 for Alternativ C). Dette var også et stort emne i den politiske debat om valg af linjeføring og støjbekæmpende tiltag.

Det fremgår både i VVM-redegørelsen og notatet til Teknisk Udvalg, at selvom hovedtendensen er, at der sker en støjmæssig forbedring, viser beregningerne også, at nogle ejendomme oplever en væsentligt øget trafikstøj. Herunder er der også bebyggelser, som oplever et forøget støjniveau, men som ikke overstiger 58 dB. Det kan være bebyggelser, der tidligere havde et støjniveau på fx 35 dB, hvor en forøgelse med 20 dB



stadig vil være under grænseværdien, men helt naturligt vil opleves som en markant forandring.

13. oktober 2023
Side 11 af 11

Afrunding

Trafikstøj er et stort og kompliceret problem i vores samfund generelt og mange steder i kommunen. Med den kommende støjhandlingsplan som afsæt vil Teknik og Miljø gøre hvad der kan gøres at bevæge samfundet i retningen af færre støjplagede borgere i Aarhus Kommune.

Med venlig hilsen

Nicolaj Bang
Rådmand

/

Tyge Wanstrup
Vicedirektør