

Referat Greve Kommunes Støjråd 30. marts 2023

Tilstede: Torben Hoffmann, Leif Limkilde, Henrik Marker, Rikke Hvelplund, Svend Otto Ott (ref.)

Afbud: Brigitte Klintskov Jerkel, Erik Thysell, Michael Viktor Jensen, Helle Olsen, Lars Ellesgård, Bettina K. Mortensen, Torben Steen Hansen

1. Formanden har ordet

- Ingen bemærkninger til ref.

2. Byudvikling og støj: Kommunens arbejde med støj i planlægningen

- Det er endog meget svært at gøre noget ved støjproblemerne, hvor den eksisterende by er planlagt og etableret uden hensyn til trafikstøj. Derfor stiller planloven krav om, at de vejledende grænseværdier skal overholdes ved planlægning af nye boligområder og andre støjfølsomme anvendelser.
- I eksisterende byområder, som er belastet af støj, er det ofte umuligt at overholde grænseværdierne, fx hvor støjbelastede boliger rives ned og der frigives et areal til nybyggeri. Derfor giver planloven mulighed for at tillade overskridelse af grænseværdierne på facaden, hvis støjen inde i boligerne og på de udendørs opholdsarealer overholder de vejledende grænseværdier.
- Kommunerne har gennem årene udviklet en praksis for hvordan reglerne skal fortolkes.
- Planklagenævnet, der behandler klager over lovligheden af kommunernes planlægning, har de senere år præciseret reglerne og lukket for lempelige tolkninger af reglerne.
- Greve Kommune følger den generelle trends, hvilket bl.a. kan ses i de seneste lokalplaner og i den gældende kommuneplan, hvor retningslinjerne for lokalplanlægning i støjbelastede områder er strammet op ift. tidligere.

3. Pause og sandwich

4. Opsamling fra sidste møde: Prioritering af indsatsen ift. motorvejen

- Motorvejen er dominerende i støjbilledet og derfor kan der ikke opnås mærkbare forbedringer for borgerne uden en markant indsats fra statens side.
- De projekter, der hidtil har modtaget statslige midler til støjbekæmpelse fra puljen på 3 mia. kr., som blev afsat i infrastrukturaftalen, er typisk projekter, der inden for et afgrænset område giver en væsentlig forbedring, dvs. typisk over 6 dB for et antal boliger
- Beregningerne af effekten af 7 meter støjskærm i Greve Kommune viser, at effekten de fleste steder i Greve ligger mellem 3 og 6 dB. Derfor er der brug for supplerende virkemidler, der kan "løfte" effekten op på den rigtige side af 6 dB for så mange boliger som muligt.
- Udover hastighedsnedsættelse til 90 km/t (1,8 dB) er drænasfalt (3,7 dB) en mulighed, som skal tages i betragtning. Det samme gælder variabel hastighed med fx 80 km/t om natten, hvor det vil have en effekt på den tunge trafik og hvor støjen er mest generende. Dertil kommer forhøjelse af eksisterende støjvolde, sum typisk giver 1-2 dB i den sydlige del af motorvejen.
- Det betyder, at vi fortsat bruger støjbelastningstallet til sammenligning af genererne i forskellige områder, men at vi fokuserer på effekten i dB, når vi prioriterer virkemidler.

- Rådet besluttede desuden at den beregnede effekt skal indgå som beslutningsgrundlag for hvilke værktøjer og strækninger der skal prioriteres højest.

5. Drøftelsen af virkemidler og effekter på kommunens egne veje:

- Generelt er det svært at finde virkemidler på de kommunale veje, der hver for sig eller sammen med andre virkemidler, giver en mærkbar effekt dvs. mindst 3 dB.
- Støjen fra de kommunale veje skal ses sammen med bidraget fra motorvejen, som i mange tilfælde er så meget større, at tiltag på de kommunale veje ikke giver mærkbare forbedringer, medmindre støjen fra motorvejen reduceres.
- De støjbelastede boliger langs de kommunale veje ligger stort set alle i 1. række mod vejen. Det betyder, at støjreduktion på de kommunale veje skal anvendes på forholdsvis lange strækninger, mens effekten er begrænset til forholdsvis få boliger.
- For de dyreste virkemidler som støjsvag asfalt, støjskærme og støjabsorberende autoværn er det derfor svært at finde delstrækninger, hvor effekten står mål med omkostningerne.
- Generelt er støjsvag asfalt det dyreste virkemiddel set i forhold til effekten på 1-1,5 dB. Forholdet mellem pris og effekt gør det ikke realistisk, at lægge ny asfalt alene ud fra støjhensyn. Støj kan derimod godt indgå som en del af prioriteringen af udlæg af ny asfalt, som led i den almindelige vedligeholdelse af kommunens veje.
- Støjabsorberende autoværn giver en effekt på 3-5 dB. Men kan kun etableres få steder og da de støjbelastede boliger typisk alle ligger i 1. række mod vejen, skal effekt og omkostninger ses i sammenhæng med mulighederne for tiltag på egen grund.
- Nedsættelse af hastigheden til maks. 50 km/t i byområder, vil give en effekt på ca. 1,5 dB på de veje, der i dag giver mulighed for 60 km/t. Omkostningerne er begrænsede ændret skiltning. Sættes hastigheden ned til 50-40 km/t er effekten ca. 1,2 dB, men det kræver bump eller lignende ombygning af vejen og giver andre gener. Virkemidlet giver ikke i sig selv en mærkbar effekt (dvs. 3 dB) og skal derfor suppleres med andre virkemidler.
- Lokalplaner for nye områder sikrer, at der ikke bygges nye støjbelastede boliger.
- De eksisterende lokalplan stiller i nogle tilfælde krav til fx hegning, som hindrer tiltag på egen grund fx støjhegn mod vejen eller i haven og derfor skal det findes en løsning, som tænker støj og æstetik sammen.

Et første bud på indsatsen på de kommunale veje er derfor

1. Maks 50 km/t i kommunens byområder
2. Sikre, at eksisterende og nye lokalplaner ikke står i vejen for tiltag på egen grund
3. Fremme tiltag på egen grund (som er emnet for næste møde i Støjrådet)

6. Næste møde vil fokusere på tiltag på egen grund.

7. Evt. Projektlederen tager kontrakt til Rambøll med henblik på at få regnet på støjkonsekvenser af de virkemidler Støjrådet har prioriteret. Inden beregningerne bestilles, sendes forslag til hvad der skal regnes på til høring i Støjrådet via mail.