



Direktiv om ekstern støj 2002/49/EF
Støjhandlingsplaner – afrapportering fra Danmark til EU Kommissionen

Miljøteknologi
J.nr. MST-59-00005
Ref. frape
Den 14. januar 2014

Støjhandlingsplaner - foreløbig afrapportering fra Danmark

Indledning

Miljøstyrelsen har modtaget støjhandlingsplaner fra en række myndigheder i henhold til direktiv om ekstern støj 2002/49/EF, der i Danmark er implementeret via støjbekendtgørelsen om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner.

Overordnet set, er det Miljøstyrelsens indtryk, at de ansvarlige vejmyndigheders arbejde med kortlægning af støj og med støjhandlingsplaner har positiv betydning for støjbekæmpelsen. Mange af planerne indeholder gode og varierede forslag og initiativer til at reducere støjen. Planerne indeholder beskrivelser af sundhedskonsekvenserne af vejstøj og analyser af muligheder og omkostningerne ved at investere i at reducere støjen.

Herudover er det Miljøstyrelsens opfattelse, at kortlægning og handlingsplaner har været med til at systematisere arbejdet med støj og sætte fokus på støj hos de ansvarlige myndigheder og borgerne.

To kommuner har endnu ikke udarbejdet deres støjhandlingsplaner og i fire kommuner mangler den endelige politiske vedtagelse. Nedenstående resumé er udarbejdet på baggrund af de modtagne handlingsplaner, herunder de fire planer, der stadig er i høring og ikke er endeligt vedtagne.

Afsnittene 1 og 3.1 er således foreløbige, mens de resterende afsnit i disse planer er endelige. Når de sidste handlingsplaner er modtaget, færdiggøres afsnit 1 og 3.1 og afrapporteringen afsluttes endeligt.

De modtagne støjhandlingsplaner er offentliggjort på Miljøstyrelsens hjemmeside www.mst.dk.

Gennemgangen af støjhandlingsplanerne er systematiseret efter, hvem der er den ansvarlige myndighed, dvs. en opdeling efter nedenstående syv kategorier:

- 1) Kommunerne i hovedstadsområdet
- 2) Kommuner med større veje
- 3) Større byer uden for hovedstadsområdet
- 4) Statslige trafikmyndigheder – vejstøj
- 5) Statslige trafikmyndigheder og trafikselskaber – togstøj
- 6) Statslige og kommunale myndigheder med lufthavne
- 7) Statslige myndigheder med virksomheder

Udover støjdirektivets krav til støjkort og støjhandlingsplaner har Danmark siden 2003 haft en national vejstøjstrategi med en række statslige initiativer. Vejstøjstrategiens formål har især været at hjælpe de lokale myndigheder (kommunerne) med at reducere støjen, da 9 ud af 10 støjbelastede

boliger i Danmark er ved kommuneveje. Vejstøjstrategien blev evalueret i 2010, og heri indgår en status for arbejdet med støjbekæmpelse i alle større byer i Danmark.

Den første generation af støjhandlingsplanerne blev udarbejdet i 2008. Denne anden generation af støjhandlingsplanerne omhandler også byområderne Odense, Aarhus og Aalborg, hvilket giver det nationale overblik over den kommunale støjindsats et ekstra perspektiv.

Alle dB L_{den} værdier i 4 m angives som dB med mindre andet er anført. Procenter er afrundet til hele procenttal. Tal over 1.000 er afrundede og delelige med 100.

1. Kommunerne i hovedstadsområdet

Introduktion og sammenfatning

14 kommuner i hovedstadsområdet skal som følge af støjbekendtgørelsen om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner, der implementerer direktiv om ekstern støj 2002/49/EF i Danmark, udarbejde støjhandlingsplaner på grundlag af den tidligere udførte støj-kortlægning af vejstøj. Det drejer sig om kommunerne: Albertslund, Ballerup, Brøndby, Frederiksberg, Gentofte, Gladsaxe, Glostrup, Herlev, Hvidovre, København, Lyngby-Taarbæk, Rødovre, Tårnby og Vallensbæk. Det samlede indbyggertal i disse byer var 1.145.100 i 2013, og det samlede areal 398 km².

Herlev og Brøndby har ikke udarbejdet støjhandlingsplaner. Miljøstyrelsen er i dialog med kommunerne men er endnu ikke blevet informeret om, hvornår planerne forventes færdige. Albertslund, Gentofte og Glostrup har endnu ikke politisk godkendt deres handlingsplaner, men har sendt deres forslag til planer i offentlig høring. Planerne forventes endeligt godkendt i marts 2014 og ligger til grund for dette foreløbige afsnit om kommunerne i hovedstadsområdet.

Overordnet er det Miljøstyrelsens indtryk, at de ansvarlige vejmyndigheders arbejde med kortlægning af støj og med støjhandlingsplaner har positiv betydning for støjbekæmpelsen. Mange af planerne indeholder gode og varierede forslag og initiativer til at reducere støjen. Planerne indeholder beskrivelser af sundhedskonsekvenserne af vejstøj og analyser af muligheder og omkostningerne ved at investere i at reducere støjen.

Det er Miljøstyrelsens opfattelse, at kortlægning og handlingsplaner har været med til at systematisere arbejdet med støj og sætte fokus på støj hos de ansvarlige myndigheder og borgerne.

I første fase af støjdirektivet havde fire kommuner uden for hovedstadsområdet (Furesø, Greve, Køge, Horsens) frivilligt valgt at udarbejde en støjhandlingsplan for hele byområdet, udover hvad støjbekendtgørelsen stiller krav om. Miljøstyrelsen har ikke fået oplysninger om, at kommuner frivilligt har udarbejdet handlingsplaner i denne fase af støjhandlingsplanerne.

Mange kommuner henviser til, at der også tidligere har været en vis støjindsats i kommunen, enten i form af rene støjhandlingsplaner eller som led i mere helhedsorienterede trafik- og miljøhandlingsplaner, som mange kommuner udarbejdede første gang i 1990'erne. De obligatoriske støjhandlingsplaner som følge af støjdirektivet bygger ovenpå disse tidligere støj- og trafikplaner.

Kommunerne har screenet, om der er IPPC-virksomheder, som kommunen er miljømyndighed for, og som kan forventes at give anledning til industristøj over 55 dB L_{den} eller 50 dB L_{night} . Disse støjni-veauer er noget højere end de danske vejledende grænseværdier for støj fra virksomheder. Scree-

ningen viste, at der ikke var virksomheder, som skulle støjkortlægges. Staten - Miljøstyrelsen - er miljømyndighed for nogle IPPC-virksomheder, og en af disse virksomheder i hovedstadsområdet har ved screening vist sig at give støj over 55 dB L_{den} og 50 dB L_{night} . Støjhandlingsplanerne for virksomheder er omtalt i afsnit 7 i denne sammenfatning.

Kortlægning

De 14 kommuner har tidligere kortlagt støjen som følge af støjbekendtgørelsen, og disse data er formidlet videre til Kommissionen og er fremlagt via støjkort på Miljøstyrelsens hjemmeside. Fem af kommunerne har vurderet, at der ikke skulle foretages en ny støjkortlægning i 2012, da der ikke havde været mærkbare ændringer, som har indflydelse på støjbelastningen siden den første kortlægning 2008. Kommunerne har i de fleste tilfælde opgjort antal støjbelastede boliger og mennesker ud fra den danske vejledende grænseværdi på 58 dB som supplement til opgørelsen i intervaller á 5 dB, dog har enkelte kommuner opgjort støjen ud fra 55 dB.

Det skal bemærkes, at Danmark i forbindelse med den seneste nationale støjkortlægning i 2012 har fået beregnet, at i alt 723.000, mod 785.000 boliger i 2007, over hele landet er belastet med over 58 dB. Heraf er det beregnet, at 141.000 boliger er stærkt støjbelastet med et niveau over 68 dB. Det er et fald på 26 % fra 2007, hvor der var 190.000 stærkt støjbelastede boliger. En del af dette fald skyldes dog forskelle i metoden til at opgøre antal støjbelastede. Den nationale beregning tager blandt andet udgangspunkt i de støjkortlægninger, der er udført i 2012, suppleret med støjkortlægning i en række provinsbyer.

Målsætninger i de kommende støjhandlingsplaner

Nogle kommuner har fastsat ambitiøse målsætninger. De fleste mål går på, at ingen boliger må være belastet over 68 dB inden for en årrække, eller at begrænse antallet af støjbelastede boliger over grænseværdien for vejstøj på 58 dB. Andre kommuner har fokus på at bekæmpe den støj, der forstyrrer nattesøvnen og anvender en vejledende grænseværdi for trafikstøj i boligområder om natten på maks. 50 dB L_{night} , på baggrund af WHO's anbefaling og kortlægningens laveste interval på 50 dB.

Støjdæmpende asfalt

Alle 14 kommuner i hovedstadsområdet har anvendt støjreducerende slidlags belægninger (SRS) siden den første handlingsplan, og det indgår også i den fremtidige planlægning. SRS har fundet afgørende fodfæste i den danske støjbekæmpelse, da det kan implementeres til en beskedent merpris i forbindelse med den almindelige vedligeholdelse af vejene. SRS reducerer støjen med omkring 2 dB i middel over belægningens levetid.

Nedsat hastighed som middel til at reducere støjen

Mange kommuner har i en del år anvendt nedsat hastighed til at reducere støjen, eller de har planer om det. Nogle kommuner har sat hastigheden ned med 10-20 km/t på de overordnede trafikveje, og arbejder også med hastighedszoner på 30 km/t og 40 km/t i rene boligområder. Ved at sænke farten med 10 - 20 km/t, bliver støjen reduceret med 1 - 2 dB.

Tung trafik

Enkelte kommuner har overvejet at flytte den tunge trafik (lastbiler og busser) til det overordnede vejenet, og der er især fokus på støjbelastningen om natten. En kommune vil begrænse adgang til at levere varer i aften- og nattetimerne for butikker og virksomheder i nærheden af boliger. Dette vil medføre, at nattetøjen reduceres ved boliger beliggende i centerområder og i blandede bolig- og erhvervsområder. Desuden vil et sådan tiltag begrænse den tunge trafik i nattetimerne generelt i kommunen.

Støjpartnerskaber

Tre kommuner i hovedstadsområdet oplyser i deres støjhandlingsplaner, at de vil etablere støjpartnerskaber og har afsat midler til det. Støjpartnerskaber er projekter, hvor myndigheder og boligejere i fællesskab planlægger og betaler for at reducere støjen, både ved boligerne og ved vejen. 2 andre kommuner overvejer at etablere støjpartnerskaber. Ofte sættes der som kriterium, at boligerne er belastet med støj over 68 dB, for at der kan ydes et tilskud på 50 %.

Stilleområder

To kommuner har udpeget stilleområder: Frederiksberg og Hvidovre, mens otte kommuner vil undersøge mulighederne for at gøre det. Det er positivt, at over halvdelen af kommunerne i hovedstadsregionen har sat udpegnings- og beskyttelse af stilleområder på dagsordenen. Der er ikke fastsat en egentlig grænseværdi for stilleområder, men Miljøstyrelsen har udmeldt som kriterium, at støjen i stilleområder i byen er mindre end 55 dB. Frederiksberg Kommune oplyser, at de vil arbejde for at støjen ikke overstiger 45 dB i deres fire stilleområder.

Oplysningskampagner

Nogle kommuner giver information til borgerne om, hvad de selv kan gøre for at reducere støjen. Det kan både være i forhold til hvad man selv kan gøre for at beskytte mod støj i lejligheden (lydvinduer, soveværelse mod stille facade). Men også oplysninger om hvordan man som trafikant kan reducere støjen er enkelte steder nævnt (køb støjsvagt køretøj, undgå accelerationer, undgå at køre om natten, køb støjsvage dæk osv.)

Planlægning skal sikre, at der ikke etableres nye støjramte boliger

Alle kommuner beskriver, at de vil sikre, at ingen nye boliger belastes med vejstøj over grænseværdien på 58 dB, når der etableres nye veje og bygges nye boliger. På den måde vil kommunerne forebygge, at støjproblemet øges. Den danske planlov foreskriver, at støjbelastede områder ikke må udlægges til støjfølsom anvendelse, med mindre der træffes foranstaltninger mod støjen.

Overflytning af vejtrafik til andre transportformer, mobility management, elbiler

Mange kommuner beskriver i deres handlingsplan, at de vil reducere støjen fra vejtrafikken ved at fremme kollektiv transport og cyklisme. Dette skal ske via mobility management værktøjer (samkørsel, delebiler, flere cykelstier osv.). En enkelt kommune (Frederiksberg) nævner kommunale elbiler som en del af støjindsatsen.

Omkostningseffektive tiltag

I den danske nationale vejstøjstrategi, som blev offentliggjort i 2003, er der foretaget cost-benefit analyser af en lang række virkemidler til at reducere støj. Nogle kommuner er inspireret af disse cost-benefit analyser om de mest effektive virkemidler til at reducere støj, og lægger vægt på, at dette element indgår i til- og fravalg af virkemidler. Der er for eksempel ofte refereret til, at brugen af støjsvage slidlagsbelægninger er omkostningseffektivt.

Støj er i nogle kommuner tæt integreret i kommunens øvrige planlægning

I nogle kommuner er støjbekæmpelse integreret i kommunens øvrige trafikregulering, fx i kommunale mobilitets- eller trafik- og Miljøplaner. Dette er en model, som bygger på en lang tradition i Danmark for at udarbejde helhedsorienterede plangrundlag, der ser trafikens miljø- og sundhedsproblemer i en sammenhæng.

Ved at integrere hensynet til støj i en bred plankontekst øges mulighederne for, at hensynet til støj varetages i forbindelse med den generelle trafik- og kommuneplanlægning. Især de største byer arbejder med fredeliggørelse af bymidterne, nedsat hastighed osv., hvilket har en positiv afsmittende effekt på støjniveauet.

Støj er i nogle byer integreret i tværkommunale miljønetværk som Green Cities

To af kommunerne i hovedstadsområdet (Ballerup og Albertslund) deltager i et tværkommunalt miljø samarbejde, "Green Cities". En konsekvens af dette samarbejde er, at kommunerne har en ambitiøs målsætning om at begrænse støj om natten, idet støjen om natten i 2015 ikke må udsætte borgere for sundhedsskadelig påvirkning.

Finansiering af indsatser i støjhandlingsplaner

Nogle kommuner har udarbejdet projektkataloger over muligheden for at reducere støjen ved de mest støjfølsomme gader i kommunen, og har estimeret de mulige omkostninger. Generelt er planerne uden forpligtende politiske beslutninger om finansiering af de mange muligheder for støjreduktion. Det må forventes der i kommunerne skal følges op med politiske beslutninger som opfølgning på forslagene i støjhandlingsplanerne.

Generelt er det således, at kun få kommuner konkret har afsat midler til støjbekæmpelse, primært til støjpartnerskaber og støjreducerende asfalt. Mange kommuner har valgt ikke at sætte omkostninger på alle indsatser, men lader det være op til de kommende budgetforhandlinger, eller lader det være op til konkret vurdering, når kommende enkeltprojekter skal vedtages, som fx trafiksanering eller vedligeholdelse af vejene.

Støjdæmpende asfalt vurderes generelt at være 5-10 % dyrere end standard asfalt, og da støjsvag asfalt er udbredt i alle kommuner, vil støjindsatsen på dette punkt under alle omstændigheder betyde en omkostning af en vis størrelse.

En anden kommunal indsats til støjinitiativer er kommunale investeringer i at fremme elbiler. Elbiler vil først på længere sigt kunne få direkte effekt på antallet af støjbelastede borgere, men udgør alligevel et støjdæmpende tiltag. Flere kommuner anvender elbiler, og Frederiksberg kommune oplyser, at de har 22 elbiler og deriblandt en 26 tons skraldebil.

Andre initiativer som udskiftning af hegn til støjskærme ved rekreative områder og børneinstitutioner og udskiftning til støjreducerende vinduer i børneinstitutioner er eksempler på initiativer, som ikke er forsøgt prissat, men som har en omkostning og en positiv støjdæmpende effekt.

Høring af planer

Som nævnt i afsnittets indledning har ikke alle kommuner afsluttet høringen af støjhandlingsplanerne på nuværende tidspunkt. To kommuner har endnu ikke udarbejdet en handlingsplan.

Samarbejde med andre myndigheder

I alle byområder, som er belastet med støj fra statsveje (motorveje), har kommunen taget kontakt til Vejdirektoratet og har etableret et samarbejde og fremført ønsker til støjreduktion fra motorvejene.

Effekt af støjhandlingsplaner i hovedstadsområdet

Kun få af kommunerne oplyser, hvor mange støjbelastede boliger der forventes reduceret som følge af støjhandlingsplanerne. Effekterne er angivet i forhold til færre boliger under den danske vejledende grænseværdi for vejstøj på 58 dB og i forhold til de stærkt støjbelastede boliger på over 68 dB.

Kun Københavns Kommune forventer en stor effekt af planen. Samlet set forventer kommunen, at den teknologiske udvikling sammen med lavere hastighed på en række gader kan medføre en generel nedsættelse af vejstøjen med 2 dB i løbet af de næste 5 år, og 3 dB i løbet af de næste 10 år. Dette skøn forudsætter, at forbrugerne vælger støjsvage dæk. Det er dog usikkert, i hvilken grad mindre

støjende køretøjer rent faktisk vil vinde indpas. Hvis de 2 dB opnås, vil konsekvensen være, at der om 5 år er 32.000 færre støjbelastede boliger i København.

Frederiksberg Kommune forventer at mindst 200 boliger støjbeskyttes via indgåelse af nye støjpartnerskaber. Herved kan det indendørs støjniveau forbedres med 5 – 10 dB.

Alle andre kommuner har meget beskedne forventninger til støjreduktionens omfang. At mange kommuner ikke har angivet konkrete vurderinger af effekterne forklares i flere af planerne med, at det ikke politisk er afgjort, hvilke konkrete initiativer i planerne, der vil blive fundet finansiering til.

2. Kommuner med større veje

I den første støjkortlægning var der 20 kommuner, der skulle udarbejde en støjhandlingsplan, fordi de var vejmyndighed for større vejstrækninger med en årsdøgstrafik (ÅDT) på over 16.000 køretøjer. En enkelt kommune, med en strækning på 100 meter, udarbejdede dog ikke en støjhandlingsplan.

I den anden fase har Miljøstyrelsen imødekommet reaktionerne fra mange af de kommuner, der kortlagde støj fra større vejstrækninger i første kortlægning fase. I de foregående støjhandlingsplaner gav kommunerne udtryk for, at de havde vanskeligt ved at se begrundelsen for at udfærdige en handlingsplan for et par ofte korte vejstrækninger, hovedsagelig omfartsveje, mens der var store støjproblemer fra mindre trafikerede veje i deres tætbefolkede bycentre, som ikke er omfattet af krav om støjkortlægning.

En undersøgelse af de kommunale veje i Danmark viser, at næsten hver kommune har en eller få vejstrækninger med en trafikbelastning over 8.000 køretøjer, og at mange af disse veje hverken er knyttet til bycentre eller til det regionale vejnet.

Efterfølgende blev det besluttet, at større veje skal kortlægges, som en del af det regionale eller nationale vejnet, hvor Transportministeriet (Vejdirektoratet) er myndighed. Beslutningen blev meddelt til Generalsekretariatet for Europa Kommissionen og til det Europæiske Miljøagentur i et brev af 21. juni 2012.

3. Større byer uden for hovedstadsområdet

Introduktion

Ved den anden kortlægning af støj skal byområder med et indbyggerantal større end 100.000 indbyggere kortlægges, og der skal udarbejdes støjhandlingsplaner for disse byområder. Dermed kortlægges tre byer, som ikke tidligere har været kortlagt: Odense med 90.800 boliger og 182.200 indbyggere inden for kortlægningsområdet, Aarhus med 114.700 boliger og 227.800 indbyggere inden for kortlægningsområdet samt Aalborg med 67.700 boliger og 128.600 indbyggere.

3.1 Odense (Endelig støjhandlingsplan forventes vedtaget februar 2014)

Odense Kommune har udarbejdet en støjhandlingsplan. Kommunen giver dog udtryk for, at planen ikke har stor relevans, idet handlingsplanen vil være forældet, når kommunens planlagte trafikændringer træder i kraft fra 2014 og frem. Miljøstyrelsen har ikke forholdt sig til dette forhold.

Kortlægning

Kortlægningen viser, at 27.100 af boligerne svarende til 30 % og 50.800 (27 %) af indbyggerne er støjbelastede. 6 % af boligerne og indbyggerne er stærkt støjbelastede over 68 dB.

Målsætninger

Kommunen vil arbejde for at reducere støjforureningen fra trafikken blandt andet ved at begrænse behovet for biltransport ved byplanmæssige tiltag gennem fortætning af byen, ved at samlokalisere boliger og arbejdssteder og ved at placere trafikmål, så de bedst betjenes med gang-, cykel- eller kollektiv trafik.

Støjdæmpende asfalt

Kommunen foreslår, at der sker en omprioritering i driften, så støjdæmpende asfalt prioriteres højere på udvalgte trafikveje eventuelt på bekostning af antallet af veje, der kan få ny asfalt. I første halvdel af 2014 fremlægges en udviklingsplan for vejområdet, der beskriver eventuelle vedligeholdelsesefterslæb og prioriteringer.

Støjpartnerskaber

Kommunen foreslår, at der etableres en støjpulje på eksempelvis 4 mio. kr. til støjdæmpende tiltag med henblik på kommunal finansiering eller medfinansiering af støjdæmpende foranstaltninger på det kommunale vejnet. Støjpuljen prioriteres endeligt i forbindelse med budgettet for 2015.

Planlægning skal sikre, at der ikke etableres nye støjramte boliger

Kommunen vil sikre, at de gældende grænseværdier for vejtrafikstøj overholdes, når der etableres nye støjfølsomme funktioner i byen langs de trafikerede veje. Tilsvarende tilstræbes grænseværdierne overholdt, når der etableres nye veje, når veje udbygges og ved større trafikale ændringer.

Høring af planer

Forslaget til handlingsplanen er i offentlig høring fra den 5. december 2013 til den 30. januar 2014. Den endelig støjhandlingsplan forventes vedtaget i februar 2014.

Effekt af støjhandlingsplanerne

Kommunen mener ikke, at det giver mening at udarbejde en handlingsplan for den nuværende trafikstruktur, idet strukturen ændres i 2014. I stedet vil eventuelle støjdæmpende foranstaltninger blive indarbejdet i de projekter, der indgår i den nye trafikstruktur. Kommunen har derfor ikke udarbejdet en effektvurdering.

3.2 Aarhus

Aarhus Kommune havde 1. januar 2011 315.000 indbyggere og 147.500 boliger. Jævnfør støjbekendtgørelsen skal et større samlet byområde med 227.800 indbyggere og 114.700 boliger kortlægges. Aarhus Kommune har valgt at kortlægge hele kommunen. Handlingsplanen omfatter derfor hele kommunen.

Kortlægning

Støjkortlægningen i 2011 bygger på støjbelastning af boliger langs veje med mere end 500 køretøjer pr. døgn – i alt 817 km veje. Kortlægningen viser, at 53.200 boliger er belastet af støj over den vejledende grænseværdi på 58 dB, heraf ligger 47.700 inden for det område, der skal kortlægges - hvilket svarer til 42 %. 12.200 af kommunens boliger har et støjniveau over 68 dB, heraf ligger 11.900 inden for det område, der skal kortlægges. Støjbidraget fra statsvejene er medtaget i kortlægningen.

Målsætninger

Kommunen har som mål, at støjgenerne skal minimeres, så alle borgere kan bo, arbejde og opholde sig i gode miljøer. Fremtidige støjgener skal forebygges gennem arealplanlægning og anden planlægning, der tager størst mulige støj hensyn. Ny bebyggelse til støjfølsom anvendelse i eksisterende bymiljøer skal sikres gode indendørs støjforhold og gode miljøer på udendørs opholdsarealer. Antallet af eksisterende boliger, der er belastet af et højt støjniveau fra vejtrafik, skal reduceres.

Støjdæmpende asfalt

Med den aktuelle handlingsplan lægges der op til, at den systematiske anvendelse af støjreducerende belægninger, som blev startet op med den første støjhandlingsplan for større veje, fortsætter de næste fem år.

Nedsat hastighed som middel til at reducere støjen

I Aarhus er både indfaldsvejene og ringvejene skiltet med byzonetavlen, og lastbiler er derfor uanset hastighedsskiltningen i øvrigt underlagt en hastighedsbegrænsning på 50 km/t. Reduktion af hastigheden på det overordnede vejnet til 50 km/t har derfor alene en effekt på personbiltrafikken.

Støjpartnerskaber

Der lægges op til, at indgå partnerskaber med private om projekter til afhjælpning af støjgener gennem facadeisolering og støjafskærmning. Kommunen havde en støjpuljeordning i 2003-2007, der gav 50 % i tilskud til udskiftning af vinduer i en række ejendomme i den centrale del af Aarhus. I alt fik 371 boliger nye vinduer som følge af tilskudsordningen.

Planlægning skal sikre, at der ikke etableres nye støjramte boliger

De vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj og virksomhedsstøj er indarbejdet som en del af den gældende kommuneplans generelle rammebestemmelser. Med trafikplanlægningen koncentrerer trafikken, herunder den tunge trafik, på det overordnede og mest miljørobuste vejnet. Dette vil kunne reducere støjen på andre dele af vejnettet.

Omkostningseffektive tiltag

Kommunen prioriterer støjbekæmpelsen langs de kommunale veje således, at de mest belastede områder prioriteres højest og således, at der primært sættes ind, hvor flest mulige stærkt belastede boliger og personer, der bor eller færdes i området, får effekt af indsatsen.

Finansiering af indsatser i støjhandlingsplaner

Kommunen angiver, at det ikke er muligt at finansiere de beskrevne initiativer i den aktuelle handlingsplan fuldt ud inden for de gældende bevillinger, der er vedtaget af kommunen. Det vil derfor være en forudsætning for gennemførelse af initiativer, som beskrevet i planen, at der gives yderligere bevillinger. Den fortsatte brug af støjreducerende belægninger forventes at kunne afholdes inden for gældende bevillinger.

Høring af planer

Forslaget til støjhandlingsplanen har været i offentligt høring fra den 16. maj til den 15. august 2013. Der indkom i alt 9 skriftlige bemærkninger.

Effekt af støjhandlingsplanerne

Boliger med en støjbelastning på 58-63 dB vurderes at kunne få nedbragt deres støjbelastning til acceptable niveauer ved en systematisk anvendelse af støjreducerende vejbelægninger. Det drejer sig om 26.300 boliger. Ved de resterende 27.000 boliger er det nødvendigt at iværksætte yderligere tiltag. Støjbelastningen over 68 dB ved 12.200 boliger (11.100 af disse er etageboliger) kan nedbrin-

ges ved hjælp af facadeisolering. Kommunes tidligere erfaringer med støjpuljeordningen viser, at det koster i størrelsen 25.000 kr. pr. bolig at skifte til støjisolerende vinduer.

3.3 Aalborg

Aalborg Kommune havde 201.100 indbyggere og 98.000 boliger pr 1. januar 2012. Det største samlede byområde består af byerne Aalborg og Nørresundby med sammenlagt 122.600 indbyggere.

Kortlægning

Kortlægningen af trafikstøjen i 2012 omfatter veje med en døgntrafik på mere end 500 biler i byområdet i Aalborg og Nørresundby. Udstrækningen af det kortlagte vejnet er i alt 280 km. Samlet udgør antallet af støjbelastede boliger i det kortlagte område omkring 27.100 boliger eller 55.000 indbyggere. Det svarer til 48 % af de i alt 56.000 boliger i byområdet. Knap hver tredje af disse er stærkt støjbelastet.

Målsætninger

Aalborg Kommune vil arbejde for etablering af den 3. Limfjordsforbindelse vest om Aalborg, så de støjmæssige gevinster, der er forbundet hermed for den centrale midtby, kan realiseres.

Støjdæmpende asfalt

Der bruges støjdæmpende asfalt ved udskiftning af vejbelægninger på indfaldsvejene og de større ringveje. Det vurderes konkret i hvert enkelt tilfælde, om denne løsning er anvendelig.

Nedsat hastighed som middel til at reducere støjen

Aalborg Kommune vil lade tiltaget indgå i vurderingen af fremtidige hastighedsgrænser på de overordnede trafikveje i forbindelse med en kommende hastighedsplan for byerne.

Støjpartnerskaber

I de kommende års budgetforhandlinger vil der indgå overvejelser om at bevilge midler til støjrådgivning. Formålet med rådgivningen er, at give borgerne mulighed for at søge støtte og vejledning til støjisolering af deres boliger.

Planlægning skal sikre, at der ikke etableres nye støjramte boliger

Aalborg Kommune har opbygget en beregningsmodel for at sikre, at omdannelsen af de store byområder centralt i Aalborg kan realiseres, uden at dette fører til en forøgelse af trafikstøjproblemerne i områderne.

Omkostningseffektive tiltag

Ved at anvende en støjberegningsmodel ved alle bygge- og byudviklingsprojekter er der mulighed for at forebygge og løse støjgener på en omkostningseffektiv måde.

Finansiering af indsatser i støjhandlingsplaner

Kommunen har hidtil ikke afsat særlige midler til støjbekæmpelse. I de kommende fem år bør dette overvejes som følge af den gennemførte kortlægning. I forbindelse med nye større vejanlæg indgår støjhensyn som en del af grundlaget for de nye anlæg, og udgifter til løsning af støjgener er dermed indeholdt i budgettet.

Høring af planer

Forslaget til støjhandlingsplanen har været i offentlig høring frem til den 15. maj 2013. Kommunen har modtaget i alt 122 hørings svar primært fra privatpersoner.

Effekt af støjhandlingsplanerne

Aalborg Kommune vil belyse, om de gennemførte initiativer har den ønskede effekt. Kommunen gennemfører allerede før- og eftermålinger på de vejstrækninger, hvor der er anvendt støjdæmpende asfaltbelægninger med henblik på at opsamle erfaringer. I hastighedszonerne sker der en opfølgning ved måling af hastighedsændringen.

4. Statslige trafikmyndigheder - vejstøj

Introduktion

Vejdirektoratet har udarbejdet ”Støjhandlingsplan for statens veje 2013-2018”. Desuden har Sund & Bælt udarbejdet to handlingsplaner: En for A/S Storebælts motorvejsstrækning og en for A/S Øresunds motorvejsstrækning. Hovedvægten er lagt på Vejdirektoratets støjhandlingsplan, mens de to handlingsplaner for broforbindelserne motorvejsstrækninger omtales kort til slut i afsnittet.

Kortlægning

Kortlægningen viser, at 120.000 boliger langs alle de statslige veje er belastet med støj over 58 dB – i alt 3.800 km vej. En del af de støjbelastede boliger ligger i byområder, hvor disse boliger også er belastet af vejstøj fra kommuneveje.

Målsætninger

Når der planlægges og bygges nye vejanlæg, vil Vejdirektoratet fortsat arbejde for at forebygge og reducere støjgenerne i omgivelserne. Ved nye vejprojekter vil Vejdirektoratet tilstræbe at nedbringe støjen for sammenhængende boligområder, sommerhusområder, kolonihaveområder med overnatning, børne- og undervisningsinstitutioner og lignende, hvor vejstøjen overstiger 58 dB.

Støjdæmpende asfalt

Hvor trafikken på motorveje og andre statsveje belaster byområder med støj over 58 dB, og hvor det vurderes hensigtsmæssigt at vægte støjgener højt, er det Vejdirektoratets målsætning at anvende støjreducerende asfalt.

Støjbekæmpelse ved udbygningsprojekter

I den seneste periode for støjhandlingsplan 2008-2013 har Vejdirektoratet afsluttet en række større vejprojekter, der samlet har medført at antallet af støjbelastede boliger er blevet reduceret. Ved udbygninger af eksisterende veje er støjen blevet reduceret ved hjælp af eksempelvis støjafskærmninger, støjisolering af boliger eller anvendelse af støjreducerende asfalt. Ved anlæg af helt nye vejstrækninger er der i mange tilfælde sket en trafikal og støjmæssig aflastning af eksisterende bysamfund. Samlet vurderes projekterne at have medført 1.500 færre støjbelastede boliger (over 58 dB).

Nedsat hastighed som middel til at reducere støjen

Der er ikke overvejelser om nedsat hastighed som virkemiddel i handlingsplanen.

Støjpartnerskaber

Der er ikke indgået aftaler om støjpartnerskaber.

Omkostningseffektive tiltag

Princippet for støjbekæmpelsen langs de eksisterende statsveje vil fortsat være at prioritere indsatsen der, hvor der opnås størst støjmæssig effekt per investeret krone.

Finansiering af indsatser

Indsatsen for at reducere støjen fra de eksisterende statsveje, hvor der ikke pågår eller planlægges nye anlægsprojekter, er afhængig af særlige bevillinger til støjisolering, støjskærme og andre tiltag. I aftalen om "En grøn transportpolitik" fra januar 2009 og frem til 2014 blev der afsat en samlet støjpulje på 400 mio. kr. til en målrettet indsats for at reducere støjproblemer langs statens jernbaner og veje ved hjælp af støjafskærmninger og støjisolering af boliger samt andre tiltag.

Støjpuljemidlerne har på vejområdet resulteret i en række støjskærmsprojekter, tilskud til støjisolering af boliger, herudover er der afsat 10 mio. kr. til forsknings- og udviklingsaktiviteter. Støjpuljemidlerne forventes at være opbrugt i 2014. Vejdirektoratet har ikke kendskab til, hvilke økonomiske midler, der stilles til rådighed efter 2014. Vejdirektoratet arbejder løbende på at prioritere relevante støjskærmsprojekter, således at det så vidt muligt sikres, at der opnås mest mulig støjdæmpning pr. investeret krone. I sidste ende er det en politisk beslutning, hvilke projekter der bevilges midler til.

Høring af planen

Forslaget til støjhandlingsplanen var i offentlig høring fra den 3. juni til den 25. august 2013. Vejdirektoratet har givet bemærkninger til alle 27 høringssvar. I alt 29 kommuner var repræsenteret i høringssvarene, mens 3 høringssvar var fra borgere.

Samarbejde med andre myndigheder

I forbindelse med kortlægningen er der udarbejdet detaljeret støjkort for delstrækninger i hver af de kommuner, som den enkelte strækning påvirker støjmæssigt. Flere kommuner ønsker samarbejde eller dialog vedrørende forslag til løsninger, hvilket Vejdirektoratet er åben overfor. Derudover udvikler Vejdirektoratet løbende nye redskaber og metoder til støjbekæmpelse, der kan fungere som inspiration i kommunerne.

Vejdirektoratet gennemfører forsknings- og udviklingsaktiviteter om vejstøj for den samlede danske vejsektor. Det sker med afsæt i danske forhold. Vejdirektoratet indgår også i et omfattende internationalt samarbejde, der omfatter de nordiske vejmyndigheder, der har tradition for tætte relationer med en omfattende udveksling af viden og fælles udviklingsprojekter, samt de øvrige europæiske lande.

Effekt af støjhandlingsplanen

Vejdirektoratet anvender løbende forskellige metoder til evaluering af effekten af støjreducerende tiltag fx ved beregning af støjen eller ved undersøgelser af borgernes oplevede støjgener før og efter tiltag til begrænsning af støj.

Det er skønnet, at støjpuljens støjskærmsprojekter pr. 2012 samlet har medført 900 færre støjbelastede boliger (over 58 dB), mens 500 boliger er blevet støjisoleret. Midlerne fra støjpuljen har haft fokus på at dæmpe støjen for boliger, der er stærkt støjbelastede (over 68 dB).

Vejdirektoratet har i 2012 foretaget en evaluering af projektfølget for den første del af støjpuljens støjisoleringsordning omfattende i alt 592 boliger langs en motorvej. Et vigtigt resultat af evalueringen har været den oplevede effekt af støjisoleringen. Heraf fremgår det, at andelen af boligejere der føler sig "meget" eller "en del" generet af støj fra vejtrafikken er faldet fra 60 % før gennemført støjisolering til 9 % efter.

A/S Storebælt

Vest for Storebælt har A/S Storebælt i 2010 udskiftet det eksisterende slidlag (3 km) ved Knudshoved med et støjreducerende slidlag. Øst for Storebælt blev slidlaget (2 km) ved Halsskov udskiftet i

2011 i motorvejens vestgående retning, og i 2013 vil A/S Storebælt også udskifte den sidste del af slidlaget ved Halsskov i østgående retning med støjreducerende slidlag.

Udskiftningen til støjreducerende slidlag forventes at reducere antallet af støjbelastede boliger ved Halskov til 94 boliger under 60 dB. A/S Storebælt vurderer, at effekten ved at anvende støjreducerende slidlag er større end ved at udbygge de eksisterende støjskærme og volde. A/S Storebælt har planer om at udskifte og vedligeholde vejbelæggningerne med en støjreducerende belægningstype.

A/S Øresund

På Øresundsmotorvejen (9 km) der går gennem København og Tårnby kommune, blev der i 2012 udlagt støjreducerende slidlag. Det har nedbragt antallet af boliger belastet med støj over 58 dB fra 759 til 405.

De omfattende støjdæmpende foranstaltninger i forbindelse med anlægget af motorvejsstrækningen kombineret med udskiftningen til støjreducerende slidlag betyder, at A/S Øresund ikke inden for de følgende 5 år har planlagt yderligere foranstaltninger for at nedbringe antallet af støjbelastede boliger.

5. Statslige myndigheder - togstøj

Introduktion

Banedanmark har udarbejdet handlingsplanen "Banedanmarks Støjhandlingsplan - August 2013". Dertil kommer to handlingsplaner - en for A/S Storebælt's banestrækning og en for Metroselskabets tre overjordiske banestrækninger. Hovedvægten her er lagt på Banedanmarks støjhandlingsplan, mens de to andre handlingsplaner omtales kort til slut i afsnittet.

Kortlægning

Banedanmarks støjkortlægning omfatter i alt 870 km jernbanestrækning. Optællingen viser, at der er 7.000 boliger med i alt 13.000 beboere, som er støjbelastet med togstøj over den vejledende grænseværdi på 64 dB.

Væsentligste hidtidige indsats (Banedanmarks støjprojekt)

Banedanmarks støjprojekt har været i gang siden 1986, hvor støjen langs alle større banestrækninger og S-banen er blevet dæmpet, enten ved opsætning af skærme eller ved støjisolering af boliger langs banen. Reglerne for støjpuljen fastlægger, at den er rettet mod de stærkt støjbelastede boliger, som er opført før 1984, og at midlerne disponeres under ledelse af en styregruppe med deltagelse af Banedanmark, Trafikstyrelsen og Miljøstyrelsen.

Projektet har omfattet 21.900 boliger, hvoraf 4.400 er beskyttet af 48 km støjskærme, der er opsat i årene 1987-2007. Desuden er 17.500 boliger blevet tilbudt tilskud til støjisolering, hvoraf 4.700 har valgt at tage imod tilskuddet. Tilskuddet varierer mellem 50-90 % af omkostningerne afhængigt af støjniveauet. Samlet er i alt 9.100 boliger blevet beskyttet mod støj svarende til 42 % af boligerne.

Indsats i de kommende år

Det er besluttet at oprette en toårig ansøgningspulje i 2013 og 2014 om tilskud til støjisolering eller afskærmning, som kan tilgodese boliger langs hoved- og S-togsstrækninger. Ordningen iværksættes som en endelig opsamlingsrunde på Banedanmarks Støjprojekt fra 1986.

Banedanmark vil fortsætte med udviklingsprojekter, hvor støjdæmpning kan ske ved kilden, ved foranstaltninger omkring togene og/eller skinnerne. Banedanmark vil øge indsatsen med skinne-

slibning, som kan reducere støjen med op til 10 dB. Det største potentiale ved kilden ligger i forbedring af togene. I Europa foregår der større udviklingsarbejder for at forbedre godstogenes bremse-systemer. Banedanmark har kun indirekte indflydelse på forbedring af godsvogne, men har sæde i de internationale fora, hvor problemerne undersøges.

Høring af planen

Der er gennemført en høring i 8 uger. I alt blev der givet et høringssvar fra en kommune. Banedanmark har givet bemærkninger til høringssvaret.

Finansiering og omkostningseffektivitet

Banedanmark har siden 1986 anvendt 1 % af de årlige anlægsudgifter til støjbekæmpelse. Ved afslutning af Banedanmarks støjprojekt i 2012 havde Banedanmark anvendt 420 mio. kr. til støjbekæmpelse langs hoved- og S-togsstrækninger i Danmark. I den toårige ansøgningspulje 2013-14 er der afsat 15 mio. kr. årligt til støjisolering/ -afskærmning. I perioden 2010-2014 er der afsat 22 mio. kr. til en øget skinneslibning af Statens jernbanenet.

Effekt

Det forventes, at antallet af støjbelastede boliger reduceres i de kommende to år på strækninger omfattet af kortlægningen via den toårige ansøgningspulje, hvor det skønnes, at 1.500-2.000 boliger vil ansøge om tilskud, og at 500 af disse vil blive støjisoleret.

Indsatsen vil årligt blive vurderet, og der vil ske en sammenligning af den nuværende kortlægning med den næste lovpligtige kortlægning.

Storebælt A/S

A/S Storebælt har kortlagt to banestrækninger: Vest for Storebælt ved Knudshoved og Nyborg Station (4,5 km), og øst for Storebælt ved Halsskov og Korsør Station (3 km). Kortlægningen af støjen viser, at i 1,5 meters højde er 3 boliger belastet med støj over den vejledende grænseværdi på 64 dB og i højden 4 meter er 6 boliger støjbelastet.

Strækningen over Storebælt er med i Banedanmarks Støjprojekt, hvor Banedanmark har afsat op til 1 % af det årlige anlægsbudget til støjbekæmpelse. A/S Storebælt agter at slibe skinnerne hvert tredje år. Dette giver ikke en reduktion af støjbelastede boliger, da kvaliteten af skinnerne ikke indgår i beregningerne ved kortlægning af togstøj, men slibningen giver lavere maksimalstøj samt en generel reduktion af skinnestøjen ved kilden på op til 10 dB.

Forslaget til handlingsplanen har været i offentlig høring i perioden fra d. 4. juni til d. 31. juli 2013. Der er ikke modtaget kommentarer eller spørgsmål til handlingsplanen i høringsperioden.

Metroselskabet I/S

Metroselskabet I/S har udarbejdet støjhandlingsplaner for tre overjordiske banestrækninger, som passerer gennem kommunerne Tårnby, København og Frederiksberg: Etape 1: Vestamager (5,2 km), etape 2B: Frederiksberg (2 km) og etape 3: Østamager og Tårnby (4,1 km).

Da den seneste støjkortlægning fra 2007 viser, at ingen personer eller boliger er belastet med mere end 55 dB L_{den} eller 50 dB L_{night} , er der ikke planlagt støjreducerende foranstaltninger. På lang sigt vil Metroselskabet I/S arbejde for, at støjbekæmpelse primært sker ved kilden. I 2009 gennemførte Metroselskabet I/S støjbegrænsende foranstaltninger ved at montere et skinne-smøresystem ved Øresund Station.

Forslaget til handlingsplanen har været i offentlig høring i otte uger, med afslutning den 31. august 2013. Der har i denne periode ikke været henvendelser vedrørende handlingsplanen.

5.1 Trafikselskaber - togstøj

Trafikselskabet Movia - Lokalbaneln A/S

Trafikselskabet Movia har udarbejdet en støjhandlingsplan for Nærumbanen, som overvejende ligger i Lyngby-Taarbæk kommune (7,5 km).

Kortlægningen af støjen fra jernbanen på Nærumbanen har vist, at i 1,5 meters højde er 2 boliger belastet med støj over den vejledende grænseværdi på 64 dB. I højden 4 meter er ingen boliger støjbelastede. Der er ikke tidligere foretaget støjreducerende tiltag langs Nærumbanen, og der er heller ikke planer om at igangsætte nye støjreducerende tiltag.

6. Statslige og kommunale myndigheder med lufthavne

Miljøstyrelsen

Miljøstyrelsen er miljømyndighed for Københavns Lufthavn i Kastrup. Støjhandlingsplanen er baseret på støjkortlægningen fra 2006 med i alt 258.400 starter og landinger samt 20,9 mio. passagerer og 380.000 tons fragt. I alt er 1.760 boliger og 3.850 personer i Dragør og Tårnby kommuner belastet med støj fra lufthavnen over 55 dB. Hovedparten (1.460 boliger) ligger i Tårnby Kommune, som indgår i det større samlede byområde, hovedstadsområdet.

Støjhandlingsplanen for Københavns Lufthavn indeholder ikke en indsats i form af støjbegrænsende foranstaltninger. Det skyldes, at Miljøstyrelsen i 2013 forventer at afslutte en revurdering af vilkårene om støj, herunder flystøj, i lufthavnens rammegodkendelse. I revurderingen vil muligheder for støjbegrænsende foranstaltninger blive undersøgt.

Flystøj fra Københavns Lufthavn er reguleret ved Miljøstyrelsens rammegodkendelse fra 30. april 1997, som indeholder vilkår om støjreducerende tiltag af støj fra starter og landinger, taxiing og motorafprøvning. Med virkning fra 2005 blev flere af støjvilkårene strammet, herunder den totale støj fra starter og landinger. Desuden blev grænsen for den maksimale støj sænket fra 85 til 80 dB ved 6 målestationer i tidsrummet kl. 23-06. Herudover har Statens Luftfartsvæsen fastsat en række støjbegrænsende bestemmelser om bl.a. flyveveje og banebenyttelse.

Forslaget til støjhandlingsplan 2013 for Københavns Lufthavn, Kastrup, har været i høring i perioden den 8. april til den 3. juni 2013. Miljøstyrelsen har ikke modtaget nogle høringssvar.

Roskilde Kommune

Roskilde Kommune er miljømyndighed for Roskilde Lufthavn. Støjhandlingsplanen er baseret på en støjkortlægning fra 2011 med 70.000 starter og landinger. Resultaterne viser, at der er 15 boliger svarende til 33 personer, hvor støjbelastningen er mellem 55-60 dB, hvilket er et fald fra 31 boliger i 2006. Der er ingen boliger, som er belastet af støj over 50 dB L_{night} .

Ud fra støjkortlægningen i 2011 vurderer Roskilde Kommune, at det ikke er nødvendigt at iværksætte konkrete handlinger for at reducere støjgenerne fra starter og landinger i lufthavnens nærområder. Det skyldes, at kommunen vurderer, at de berørte boliger ligger relativt tæt på start- og lan-

dingsbanerne, hvilket gør det svært at mindske generne fra starter og landinger set i lyset af, at lufthavnen har en relativt begrænset beflyvning.

De berørte boliger i boligområdet ligger indenfor Regionplan 2005's skrappeste støjkonsekvensområde, med planlægningsrammer der accepterer over 60 dB. Inden for dette område kan der hverken gives tilladelse til boligbebyggelse, rekreative områder med overnatning, støjfølsomme bygninger til offentligt formål eller andre rekreative områder uden overnatning. Med disse regler og set ud fra lufthavnens nuværende drift, vurderer kommunen derfor, at problemet med støjbelastede boliger i boligområdet ikke vil vokse væsentligt, da der ikke vil komme nye boliger til. Med den nuværende beflyvning vurderer Roskilde Kommune derfor, at der med faldet i lufthavnens samlede støjbelastning er tale om en reduktion i antallet af støjbelastede boliger, og at der samtidig er tale om en mindre overskridelse af de vejledende støjgrænser.

Kommunen har modtaget fire høringssvar indenfor høringsfristen den 2. april 2013. De modtagne høringssvar har ikke givet anledning til ændringer i støjhandlingsplanen.

Billund Kommune

Billund Kommune er miljømyndighed for Billund Lufthavn. Støjhandlingsplan er baseret på kortlægningen fra 2007. I 2012 havde lufthavnen 50.000 starter og landinger.

I forbindelse med en større udvidelse af Billund Lufthavn blev der i 1998 udarbejdet VVM-redegørelse for Lufthavnen, hvor lufthavnens støjpåvirkning og mulige støjreducerende foranstaltninger blev nøje vurderet. VVM redegørelsen blev fulgt op af en Miljøgodkendelse. Godkendelsen blev revurderet den 4. juli 2007 for så vidt angår støjbelastningen og indeholder en lang række støjreducerende foranstaltninger og procedurer. Der er ikke planlagt yderligere støjbekæmpelse.

Kommunens virkemidler er derfor gennem kommune- og lokalplanlægningen at undgå, at der etableres støjfølsom arealanvendelse indenfor lufthavnens støjkonsekvenszoner. I øvrigt har kommunen udpeget et stilleområde i forbindelse med støjhandlingsplanen.

Forslaget til handlingsplanen har været i offentlig høring i perioden 6. september til 28. oktober 2013. De modtagne høringssvar har ikke givet anledning til ændringer i støjhandlingsplanen.

7. Statslige myndigheder med virksomheder

Miljøstyrelsen er miljømyndighed for flere IPPC-virksomheder. To af disse, Orthana A/S og Aalborg Portland A/S, har ved screening vist sig at give støj over 55 dB L_{den} og 50 dB L_{night} .

Orthana A/S ligger i Tårnby Kommune i et industriområde omgivet af åben og lav boligbebyggelse. Virksomheden udvinder enzymer ved oparbejdning af animalske råvarer

Støjhandlingsplanen tager afsæt i støjkortlægningen fra 2007, som viser, at 53 boliger og 115 personer er belastet med støj over 55 dB, samt den aktuelle revurdering af virksomhedens miljøgodkendelse og nye støjberegninger af de væsentligste støjkilder. Beregningerne viser, at støjen er reduceret siden 2004. Resultaterne fra de nye beregninger indgår i Natur- og Miljøklagenævnets afgørelse fra den 24. maj 2013 af virksomhedens klage over støjvilkårene i miljøgodkendelsen fra 2006. Miljøstyrelsen har ikke planer om at træffe foranstaltninger på baggrund af afgørelsen ud over forhold, der er omfattet af den hidtidige praksis for reduktion af støj fra virksomheden.

Forslaget til handlingsplanen har været i høring, og Orthana A/S afgivet det høringssvar, at yderligere begrænsning af støjen vil være uden miljømæssig eller samfundsmæssig nyttevirkning.

Aalborg Portland A/S ligger i Aalborg Kommune omgivet af Aalborg by og to landsbyer. Virksomheden producerer mere end 500 tons cementklinker om dagen. En meget stor del af råvarer, brændsler og produkter ind- og udskibes fra egen havn eller transporteres med lastbiler. Støjhandlingsplanen er udarbejdet på grundlag af den seneste støjkortlægning i 2011, som viser, at 60 boliger og 100 personer er belastet med støj over 55 dB. Planen indeholder ikke tiltag i form af støjbegrænsende foranstaltninger, da der i miljøgodkendelsen er fastlagt en strategi vedrørende reduktion af støjen. Strategien omfatter, at der ved udskiftning af støjende anlæg fokuseres på støjsvag teknologi, og at mulighederne for at nedbringe støjen løbende vurderes blandt andet med en opdateret dokumentation af støjen hvert 4. år.

Forslaget til handlingsplan har været i offentlig høring i perioden den 9. april 2013 til den 4. juni 2013. Miljøstyrelsen har ikke modtaget høringssvar i offentlighedsperioden.