

# Kolt-Hasselager Fællesråd



Aarhus Kommune  
Teknik og Miljø  
Karen Blixens Boulevard 7  
8220 Brabrand

Dato: 20. april 2024

## Støjhandlingsplan 2024 - Hørings svar

Kolt-Hasselager Fællesråd har gennemgået Aarhus Kommunes forslag til Støjhandlingsplan 2024 og den overordnede konklusion er, at planen er ukonkret, uambitiøs og på visse punkter endda mangelfuld.

### Et bysamfund omkranset af støj

Kolt-Hasselager er omkranset af trafikstøj på alle sider: Mod vest af E45 Østjysk Motorvej og Giber Ringvej/Torshøjvej, mod nord af Aarhus Syd Motorvejen, mod øst af Genvejen samt mod syd af jernbanen fra Aarhus H og sydover. Ligeledes løber den gamle landevej mod Skanderborg tværs gennem byen.

Størstedelen af borgerne i Kolt-Hasselager er således påvirket af støj fra disse store hovedfærdselsårer, der skal føre trafikken ind og ud af Aarhus.

Beboerne i de boligområder, der ligger tættest på de nævnte veje og jernbanen, er dog særlig belastede. Det gælder f.eks. landsbyen Lemming øst for Kolt-Hasselager, boligområdet ved Sønderholmvej/Sønderholmvejvænget og Torshøjvænget i den vestlige del af byen, de mindre landsbysamfund Edslev og Enslev og fritliggende ejendomme, der ligger ud mod motorvejene og Giber Ringvej samt de boligområder, der ligger direkte op til jernbanen.

Man kunne derfor som borger i Kolt-Hasselager og særligt dem, der bor i et af de specifikt nævnte områder, have en forventning om, at Aarhus Kommune havde nogle planer for afhjælpningen af støjbelastningen stammende fra trafikken i området.

### Støjkortlagte veje og handlingsplaner

Her bliver man så temmelig skuffet, når man læser støjhandlingsplanen:

Giber Ringvej, som er en kommunal vej, figurerer ikke i planen hverken på kort eller i teksten. Den igangværende udvidelse af Torshøjvej fra 2 til 4 spor og som kan ses som et led i en tilslutning af Giber Ringvej til motorvejsnettet, nævnes ligeledes ikke.

I forhold til motorvejene nævnes det kort, at støjbidraget fra disse veje er medtaget i Aarhus Kommunes kortlægning, men at motorvejene herudover er en del af Vejdirektoratets – og dermed statens – støjhandlingsplan.

Det fremgår ikke om de data, som kommunen har valgt at medtage i kortlægningen, vedrører støjbelastningen før eller efter den igangværende udbygning af E45 mellem Aarhus S og Aarhus N samt om den tilhørende ombygning af tilslutningsanlægget ved Hasselager V er en del af de medtagede støjbelastningsdata.

# Kolt-Hasselager Fællesråd



Støj fra jernbanen er heller ikke en del af den kommunale støjhandlingsplan og der henvises i stedet til støjkortlægning og støjhandlingsplaner for jernbaner fra Transportministeriet.

Genvejen, der også er en af de kommunale veje, er til gengæld vist på kortene i handlingsplanen, men er herudover ikke nævnt andre steder i planen og er ligeledes ikke en del af det lovbestemte kortlægningsområde – jf. næste afsnit.

Den sammenfattende konklusion i forhold til ovenstående må være, at borgerne i Kolt-Hasselager må sætte deres lid til både Vejdirektoratet, Transportministeriet og Aarhus Kommune (måske), hvis der skal ske noget i forhold til at dæmpe støjniveauet i byen.

## Støjniveauer i Kolt-Hasselager

Ved anvendelse af de støjkort, der er tilgængelig på det nationale støjkort samt miljøvurderinger vedrørende Giber Ringvej og udbygningen af E45 kan det konstateres, at landsbyen Lemming har et støjniveau i intervallet 58-63 dB eller højere, mens beboerne i området ud til Torshøjvej ved Sønderholmvej/Sønderholmvangen og Torshøjvangen fremadrettet må forvente et støjniveau i intervallet 58-63 dB. I det planlagte boligområde ud mod Genvejen (jf. lokalplan 1186) forventes støjniveauet at ligge under 58 dB, hvis der etableres en kombineret løsning med støjvold og -hegn ud mod vejen.

## Lovbestemte kortlægningsområder

I forslaget til støjhandlingsplan refereres der uden nærmere definition til det lovbestemte kortlægningsområde. Det vurderes, at det må omfatte de områder, der i lovgivningen omtales som større, samlede byområder. Miljøstyrelsens vejledning vedrørende støjbekendtgørelsen definerer det som områder med mere end 100.000 indbyggere, men definerer herudover ikke nærmere hvordan "samlede byområder" skal fortolkes.

Aarhus Kommune angiver i støjhandlingsplanen, at det lovbestemte kortlægningsområde udover den centrale del af Aarhus by omfatter området op mod Egå i nord over Vejlbj, Tilst, Brabrand og Viby til Højbjerg mod syd. Hvorfor bysamfundene Kolt-Hasselager, Stavtrup og til dels Tranbjerg, som alle efterhånden er vokset mere eller mindre sammen med det omtalte lovbestemte område, ikke er en del af dette fremgår ikke.

Ret tidligt i forslaget angives det, at: *"Støjkortlægningen omfatter hele Aarhus Kommune. Den lovbestemte del af kortlægningen udgør dog kun 82 km<sup>2</sup> af kommunens i alt 470 km<sup>2</sup>".* I forlængelse heraf vælger kommunen at skelne til hvor mange boliger med en vis støjbelastning, der ligger henholdsvis inden for og uden for det lovbestemte kortlægningsområde.

Læser man så efterfølgende de afsnit, der omhandler grundlaget for kommunens prioritering af støjindsatsen, hvor det angives, at prioriteringen overordnet sker efter princippet om mest mulige effekt pr. investeret krone, kan man godt sidde tilbage med spørgsmålet: Er jeg nu som borger mindre vigtig i forhold til den kommunale støjindsats, når jeg bor uden for det lovbestemte kortlægningsområde?

Hvis man har valgt, at kortlægningen omfatter hele kommunen, gælder støjhandlingsplanen vel også for hele kommunen? Og hvad er så grunden til overhovedet at skelne mellem de lovbestemte kortlægningsområder og øvrige områder?

# Kolt-Hasselager Fællesråd



## Støjdata og finansiering af støjdæmpende initiativer

Generelt savnes der data vedrørende de gennemførte kortlægninger af støjbelastningen i Aarhus Kommune. Dataene behøver ikke nødvendigvis at være inkluderet i handlingsplanen, men kunne være let tilgængelige på kommunens hjemmeside.

Ligeledes burde man som borger også let kunne finde frem til hvilke støjdæmpende initiativer, der finansieres via de kommunale budgetter i et givet år.

Ved at gøre disse oplysninger alment tilgængelig, kunne man som politiker eller ansat i Aarhus Kommune måske møde en større forståelse for, at der blev anvendt f.eks. 5 mio. kr. på støjdæmpende tiltag i midtbyen, der kunne tilgodeses f.eks. 5.000 borgere mod at anvende et tilsvarende beløb, der kun tilgodeses 500 borgere i Kolt-Hasselager.

## Støjdæmpende tiltag på kort og lang sigt

Aarhus Kommune beskriver i handlingsplanen en række tiltag til løsning af støjproblematikken i forhold til vejstøj, mens virksomhedsstøj og anden støj kun berøres perifert i planen samt henviser til statslige myndigheder for bekæmpelse af nogle af de største støjproblemer relateret til trafikstøj.

Kolt-Hasselager Fællesråd har følgende bemærkninger til de enkelte tiltag:

- Støjgunstige belægnings  
Aarhus Kommune skal helt klart fortsætte anvendelsen af støjgunstige belægnings på særligt støjplagede strækninger i **hele** kommunen.
- Støj ved nye boliger  
Aarhus Kommune skal helt klart fortsætte indsatsen i forhold til støjbegrænsende foranstaltninger ved opførelse af nye boliger. Dette bør også – som allerede indikeret i teksten - også omfatte bygninger med andre tilsvarende anvendelser.  
Tilsvarende bør det også tilsikres, at der kan opnås acceptable støjniveauer på bygningernes udearealer – både hvad angår boliger og bygninger, der anvendes til tilsvarende formål.
- Trafikplanlægning  
De beskrevne tiltag er alene rettet mod tung trafik og vi håber, at specielt brug af ITS kan medvirke til, at der ikke forekommer tung trafik på de små veje, der findes i vores lokalområde og som på ingen måde er egnede hertil.  
Det bemærkes dog, at det er intentionen i handlingsplanen, at den tunge trafik skal koncentreres om det overordnede vejnet, herunder indfaldsvejene. Det er i den forbindelse vores opfattelse, at bl.a. Hovedvejen gennem Kolt-Hasselager er en af de veje, som benyttes som indfaldsvej og her bør man i særlig grad være opmærksom på, at det er en vejstrækning, der fungerer som skolevej for børn og unge i lokalområdet. Det er desuden forventningen, at antallet af skolebørn, der krydser vejen, vil øges væsentligt, når den kommende Rema1000 åbner på den modsatte side af vejen i forhold til skolen.
- Mange transportformer  
Ønsket fra Aarhus Kommune er at få flere borgere over i den kollektive trafik eller op på cyklen for derigennem at mindske støjbelastningen som følge af personbilskørsel samt for at opnå, at Aarhus er klimaneutral i 2030.

# Kolt-Hasselager Fællesråd



Intentioner er ganske udmærkede, men når det eksisterende net for den kollektive trafik baseres på stort set samme fingerprincip, som gælder for indfaldsvejene ind til Aarhus midtby, bliver det en lidt tidskrævende øvelse at nå fra Kolt-Hasselager til Aarhus V og Aarhus N eller mod syd til f.eks. Tranbjerg. Man skal som minimum ind til Viby Torv for at finde en bus, der kører mod både nord og syd.

Tidsmæssigt skal man f.eks. bruge 15-30 minutter i myldretiden for at komme fra Kolt-Hasselager til Aarhus V i personbil, hvis du anvender Aarhus Syd Motorvejen. Fravælges motorvejen skal der tillægges 5-10 minutter, mens du i den kollektive trafik skal bruge over én time, hvis det hele spiller og der ikke opstår forsinkelser på de respektive busforbindelser. Så en flytning af borgerne til den kollektive trafik, kræver nok en omtænkning af de eksisterende ruter – og eventuelt en undersøgelse af befolkningens behov.

Skal du til Aarhus N skal der tillægges yderligere 5-10 minutter uanset om det er bilen eller bussen, der vælges.

Cykelturen til Aarhus V tager ca. 45 minutter og 10 minutter yderligere til Aarhus N.

Både i bil og på cykel går det lettere til Tranbjerg, hvor der skal regnes med henholdsvis 15 og 20 minutter. Vælges der til gengæld kollektiv transport, tager turen mellem 40 og 55 minutter.

- Hastighed

Hastigheds-sænkninger vurderes generelt som et godt virkemiddel til sænkelse af støjen. Vi ser derfor gerne, at Aarhus Kommune arbejder ihærdigt herfor – også når det gælder udvalgte motorvejsstrækninger og større trafikveje.

Kolt-Hasselager Fællesråd har desuden været fortalere for at sænke hastigheden på nogle af de interne veje i lokalområdet, hvor det i dag er tilladt at køre både 50 og 60 km/t. Til trods for, at det ofte kan lade sig gøre at overbevise den kommunale forvaltning om, at det er en god idé, oplever vi ofte, at politiet stiller sig på bagben og afviser en hastighedsnedsættelse. Der er således en udfordring, der skal arbejdes på at komme til livs.

- Tiltag ved eksisterende boliger

Handlingsplanen beskriver rigtig fint de udfordringer, der er forbundet med at reducere støjudfordringerne ved eksisterende boliger (og andre typer bygninger generelt). I forhold til private ejere af mindre boligenheder som enfamiliehuse kan det overvejes om, der fortsat skal være en kommunale pulje at søge ind til i forhold til økonomiske støtte til støjbegrænsende tiltag.

- Moderatorer

Effekten af de beskrevne moderatorer skal nok ikke negligeres – specielt ikke for så vidt angår de elementer, der går på at skjule støjilden enten ved et simpelt greb som beplantning eller ved etablering af egentlige støjskærme/-volde.

Derimod kan det være lidt mere tvivlsomt om, man som borger kan opbygge en tillid til den kommunale vejmyndighed, der kan påvirke opfattelsen af den oplevede støj. Det vil i høj grad afhænge af hvordan, den enkelte borger i øvrigt oplever kommunens agerende på andre områder, herunder særligt i forhold til den fysiske planlægning.

Endelig er der også det forhold, at borgere, der vælger en bolig tæt på en trafikeret vej, nok oftere vil være lidt mere tolerante i forhold til et kendt støjniveau på tidspunktet for

# Kolt-Hasselager Fællesråd



indflytning. Derimod kan efterfølgende væsentlige ændringer i støjniveauet som følge af den kommunale planlægning hurtigt resulterer i stor modstand.

## Afsluttende bemærkninger

Kolt-Hasselager Fællesråd er bekendt med, at foreningen Giber Ringvej Gruppen har givet et særdeles gennemarbejdet og grundigt høringssvar, som vi som fællesråd kun kan bakke op omkring.

Tilsvarende har en lang række enkeltpersoner, foreninger m.m. afgivet høringssvar, der er koncentreret om støjbelastning fra såvel Aarhus Syd Motorvejen og Giber Ringvej, der i langt de fleste tilfælde vurderes at være særdeles relevante i forhold til den kommunale støjbekæmpelsesindsats.

Ser man helt generelt på de høringssvar, der for nuværende er lagt op på høringsportalen, fremgår det med al tydelighed, at det er motorvejsstøjen, der generelt fylder meget. Selvom Aarhus Kommune ikke er ansvarlig for motorvejene og ikke som sådan er ansvarlig for at beskrive tiltag til gennemførelse af anlægstekniske foranstaltninger til nedbringelse af støjen fra disse veje i handlingsplanen, kunne det godt ønskes, at man indskrev et tiltag i handlingsplanen, der gik på at påvirke de statslige myndigheder at arbejde mere målrettet på en sænkelse af støjen.

Støjen på de helt store indfaldsveje får naturligt også en del opmærksomhed. Specifikt lægger vi fra Kolt-Hasselager Fællesråd også mærke til, at der er mange høringssvar, der vedrører Giber Ringvej – som man i handlingsplanen ikke har forholdt sig til; eller mere præcist har glemt.