

INDLÆG TIL FORDEBAT

Angående ”Bolig – og erhvervsområde ved Fladbrovej , Neder Hornbæk by , Hornbæk”.

Området, der er indrammet i debathæftets forside, udgør en del af landskabet, der åbner sig op, når man passerer ud af byen over motorvejsbroen på Fladbrovej. Arealet var før landbrugsareal, og har i mange år markeret overgangen fra by til land som en del af en grøn kile ind mod byen. Den bevaringsværdige gård ligger i landlige omgivelser og har passende afstand til nabobebyggelse.

Den vestlige del af kommunen i 2007 karakteriseret som: ”Området er udlagt som landbrugsareal med særlige rekreative interesser. Området skal så vidt muligt forblive i landbrugsmæssig drift som dyrkningsareal eller som græsningsareal eller henligge udyrket med den naturlige beplantning som skov/krat/mose” Sign. J. Sivert Bak. Landinspektør. Randers Kommune. Se BILAG 1.

Ved kommuneplanlægningen i 2017 blev området tildelt sin nuværende status. Man har tilsyneladende dengang opfattet området, som en simpel forlængelse af erhvervsområderne på Normansvej og omkring Thomas Edisonsvej. Disse områder ligger på flade arealer nær motorvejen. Landskabsmæssigt udgør rammeområdet imidlertid et helt andet æstetisk betydningsfuldt areal. Området udgør jo en del af den nordlige skrånende begrænsning af ådalen og ses dagligt af 30 – 40.000 bilister, der nok ikke vil glæde sig over synet af erhvervsbyggeri her.

Området egner sig til at forblive udlagt som rekreativt område og/eller dyrket jord. Der kunne derved skabes forbindelse mellem det store skovområde på skrænten mod vest og den unge skov mod øst (på ”præstegårdsjorden”) Allerede i : ”§ 15 – rammer for Randers Kommune ”. November 1978 , er der skitseret et stisystem mellem øst og vest gennem området.

Området er i dag en livlig befærdekorridor, der også forbinder dyrelivet i de nævnte skovområder, med den rige fauna i den brede ådal. Dyrene benytter derved området til at vandre og bevæge sig frit mellem de 3 naturområder: Gudenå engene, mark med ny skov og den gamle skov i Hornbæk. Der ses dagligt rådyr og hvert år rå med lam indenfor området. Nogle år ræv med hvalpe. Til stadighed harer og fasaner. Af og til en flok agerhøns. Opsat vildtkamera viser hver gang flere passager af ræve og rådyr. Der er observeret grævling og husmår. De sidste ca. 25 år er der udrøget i alt 50 – 75 tårnfalke fra en kasse på området. I år et kuld natugler fra kasse på Fladbrovej 34. Se venligst fotografierne fra området.

Der spørges i debathæftet, om der er særlige hensyn at tage. - Det er derfor nødvendigt at komme ind på støjproblemet. De sidste 20 år har vi 4 familier været vidne til et stadigt forværrende støjmiljø, især hidrørende fra motorvejen og dilatationsfugerne mellem brofagene.

Der foreligger flere støjberegninger for den vestlige del af området i ubebygget tilstand:

Miljøstyrelsens støjkort viser en belastning på 60 – 65 db

Vejdirektoratets støjkort viser 58 – 63 db , nærmest 63.

Jf. BILAG 2

For begge disse gælder, at støjen fra Fladbrovej ikke er iberegnet, så der er tale om minimumstal.

Sweco (et stort ingeniørfirma) beregner til 62 – 63 db inkl.. Fladbrovej .

Jf. BILAG 3

Alt i alt betyder dette, at området på forhånd er uegnet som boligområde.

Der må erindres om at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser er som følger:

Rekreative områder i det åbne land (sommerhusområder, grønne områder, campingpladser) : 53 db

Rekreative områder i eller nær byområder (parker, kolonihaver, nyttehaver, turistcampingpladser): 58db.

Boligområder (boligbebyggelse., daginstitutioner m.v., udendørs opholdsarealer) : 58 db.

Offentlige formål(hospitaler, uddannelsesinstitutioner, skoler) : 58 db.

Liberale erhverv m.v. (hoteller, kontorer m.v.) 63 db.

Endvidere gælder: ”- at støjgrænserne skal overholdes alle steder i det område man ser på. ”

Jf. ”Støj fra veje” afsnit 2.2.2, Miljøstyrelsen. Se BILAG 6

De udbredte skraverede områder på BILAG 4, hvor støjen langt overskrider 58 db, kolliderer frontalt med denne bestemmelse.

Udover den beregnede standardstøj fra motorvejen og Fladbrovej, belastes området af støj fra kørsel over dilatationsfugerne på de i alt 400 m lange brofag over eng og å. Brofagene ligger midt i den del af den blottede motorvej, hvorfra det meste af støjen til området kommer, nemlig fra sydøst.

Støjen fra dilatationsfugerne er ikke anerkendt som et selvstændigt miljøproblem, men ude i den virkelige virkelighed eksisterer den og er et påtrængende problem for naboerne. Se BILAG 7

Støjen fra dilatationsfugerne er ikke medregnet i ovennævnte beregninger, og skal derfor lægges oveni for at nå frem til den sande belastning. Ligeledes BILAG 7

I myldretiden flyder klapre lydene fra fugerne sammen og lægger sig som en op til 20 db forøgelse af støjen på motorvejen. Denne er betegnet som ” over 75 db ” på vejdirektoratets kort. Totalstøjen fra brofagene bliver således op imod 95 db , hvilket burde være udgangspunktet for beregninger herfra i stedet for 75 db. Aften og nat udsendes skarp separat impulsstøj, der ikke maskeres af myldretidsstøjen. Denne kommer især fra de højre kørebaner, hvor den tunge trafik kører. I højre banerne er der sporrriller (ses ved regnvej) der forhøjer hoppet over dilatationsfugernes stålsatte kanter. Der optræder derfor aften og nat et skydebanelignende støjbillede, der nemt høres op til Lindgrensvej 1000 m borte og ca. 22 m over motorvejsniveau.

Natlig støj betragtes almindeligvis som særlig skadelig.

Impulsstøj betragtes ligeledes som meget skadelig.

Der blev i 2017 foretaget en udglatning af dilatationsfugerne med det formål at mindske støjen. En måling før og efter arbejdet konkluderede, at der havde været effekt heraf. Der er imidlertid flere forhold, der svækker denne konklusion: Se venligst BILAG 8.

I BILAG 7 behandles problemerne med dilatationsfugestøjen. Hvis denne var industristøj, og især omfattende impulsstøj, skulle der tillægges 5 db til de beregnede støjniveauer. Vejdirektoratets og Miljøstyrelsens belastninger ville dermed ikke være ca. 62 db, men 67 db, dvs.. 9 db over miljøstyrelsens overgrænse for støj ved boliger på 58 db. Da decibelskalaen er logaritmisk og et spring på 3 db betyder en fordobling af støjen, betyder det, at den reelle faktiske eksisterende støjbelastning på området kan være op til OTTE gange højere end Miljøstyrelsen anbefaler.

Disse forhold gør, at hvad angår det foreliggende projekt med 10 gårdhavehus og kontorbygning (og det foreligger jo) - så vil den største del af det fælles udendørs opholdsområde der er markeret med skrå skravering på BILAG 4 blive belastet med mellem 58 og 63 db iflg. standardberegningen. De afgrænsede private gårdhaver i projektet kan ikke medregnes til fællesopholdsområde, hvilket tydeliggør problemet med at opholde sig udendørs på arealet.

Medregnes dilatationsfugestøjen, der i højeste grad er reel, så bliver niveauet 63 til 68 db, og den gule farve skifter til orange. Dette ændres ikke ved indretning af et beskyttelsesområde i det nordøstlige hjørne. BILAG 6

Ifølge Planlovens § 15, stk. 2, pkt. 13 kan en lokalplan indeholde bestemmelser om afskærmningsforanstaltninger mod støj. Dette er ikke opfyldt i tilstrækkelig omfang på projektet. Belastningen på de fælles udendørs opholdsområder overskrider langt Miljøstyrelsens anbefalede 58 db. Det er næppe heller

muligt at gennemføre en afskærmning lokalt på en æstetisk acceptabel måde. Den radikale varige løsning er en støjskærm langs motorvejen. Der foreligger p.t. ingen sikkerhed for opførelse af en sådan skærm (støjberegningsegnet projekt og budgetlagt bevilget finansiering).

Projektet har været forelagt Miljøstyrelsen, der imidlertid ikke kommenterer enkeltprojekter, men henviser til forskellige paragraffer (anvendt her). BILAG 5

Til ovennævnte følger sig usikkerheden om, hvorvidt motorvejen skal udvides til 6 spor.

Helbredsmæssigt forvolder vejstøj i Danmark årligt : 200-600 dødsfald, 600 slagtilfælde og 1400 tilfælde af diabetes. Blodtrykket påvirkes. Hertil kommer visse psykiske lidelser og mulige udviklingsforstyrrelser hos børn. Vejstøjen synes at forårsage næsten dobbelt så megen elendighed, som trafikulykker gør.

Støjmiljøgrænserne må forventes overholdt alle steder, det overhovedet er muligt. I dette boligprojekt er de ikke overholdt. Hvis en kommune via en lokalplan står fadder til et boligbyggeri, må de evt. kommende ejere/ lejere kunne gå ud fra, at samtlige love og regler for byggeriet er overholdt. De mulige kommende beboere vil ikke kunne undgå at opleve, at Miljøstyrelsens støjgrænser langt fra er overholdt. Disse uheldige mennesker vil med rette kunne føle sig krænkede miljømæssigt, føle sig bragt i fare helbredsmæssigt og ført bag lyset i juridisk forstand. Kommunen og lokalplanlægningen vil være medansvarlige herfor.

Boligerne vil kun kunne sælges i en frisk nordvestlig vind – til udenbys købere. Førstegangskøberne vil stå overfor tab ved salg, når bebyggelsen har fået det omdømme, at den er stærkt støjbelastet.

Vi synes ikke man bør udsætte flere mennesker for det samme, som vi har været udsat for de senere år. Projektet strider klart mod Miljøstyrelsens støjgrænser og harmonerer dårligt med en ”Grøn og bæredygtig kommune”.

I besvarelse af forvaltningens spørgsmål stillet til fordebatten kan derfor svares:

A) Det foreslås, at rammeområdet tilbageføres til rent landbrugsmæssige / rekreative formål.

Subsidiært : At nuværende status bevares.

B) Området bør af helbredsgrunde ikke benyttes til boligbebyggelse.

På vegne af 4 nabofamilier : Fladbrovej 34, 36 og 38 samt Gl.Viborgvej 41.

Med venlig hilsen
Kaare Rosleff
Fladbrovej 34
86411311 / 51511147