

# Henvendelse fra Odense Kommune og borgergrupper omkring motorvejene igennem Odense

(E20 og Svendborgmotorvej)



ODENSE  
KOMMUNE

I Odense skærer E20 og Svendborgmotorvejen, som er blandt landets største nationale trafikale årer, sig gennem byen. Beregninger viser, at cirka 8.400 borgere i Odense lever med støj fra motorveje, som overskrider Miljøstyrelsens fastlagte grænse på 58 decibel (WHO har en lavere grænse på 53 decibel). Heraf lever næsten 200 med et støjniveau på over 68 decibel. Altså et støjniveau, der overstiger Miljøstyrelsens grænse med 10 decibel. Dermed udsættes tusindvis af borgere i Odense for støj, der hver dag påvirker deres sundhed og livskvalitet.

I disse år bliver E20 på den fynske strækning udvidet, hvilket vil være med til at øge trafikken på motorvejen. Vejdirektoratets målinger viser, at trafikken på motorvejsstrækningen ved Odense er steget med 426 procent fra 12.800 bilister i gennemsnit pr. dag i 1988 til 67.377 bilister i 2019.

Bedre infrastruktur og fremkommelighed er vigtigt - især for en by som Odense, som er et centralt bindeled i hjertet af Danmark. Lige så vigtigt er det dog også at se på det øgede støjniveau, som den trafikale stigning vil bringe med sig. Mere transport på vejene vil nemlig skabe større støjgener for de borgere, der i forvejen er påvirkede. I Danmark bør bedre infrastruktur ikke være ensbetydende med mere støj og større gener for borgerne. Vi bør sigte mod et langt bedre forhold mellem en stærk infrastruktur og begrænsede støjgener. Vi ved, at udviklingen går mod et stigende behov for transport, men det må ikke blive på borgernes bekostning. Med denne henvendelse er det vores ønske at synliggøre udfordringerne med støj fra E20 og Svendborgmotorvejen, der begge skærer igennem Odense. Vi vil gøre forligspartierne bag Infrastrukturplan 2035 bekendt med omfanget af udfordringerne i Odense, så partierne bag planen har det bedst mulige grundlag for de kommende forhandlinger af midlerne om reduktion af støj i 2022.

## Borgergrupperne i Odense

Støj har i mange år været en problematik for et stort antal af de odenseanere, der bor langs E20- og Svendborgmotorvejen. På baggrund af udfordringerne har borgerne organiseret sig i en række "støjgrupper", der har varetaget arbejdet med at få skabt bedre rammer for boligejerne nær motorvejene. Støjgrupperne er organiseret efter geografiske områder og består af:

- Støjgruppen Odense
- Thujavejens Støjgruppe
- Lindved Støjgruppe
- Fraugde Støjgruppe
- Højby Støjgruppe
- Over Holluf Støjgruppe
- Støjgruppen Holluf Pile

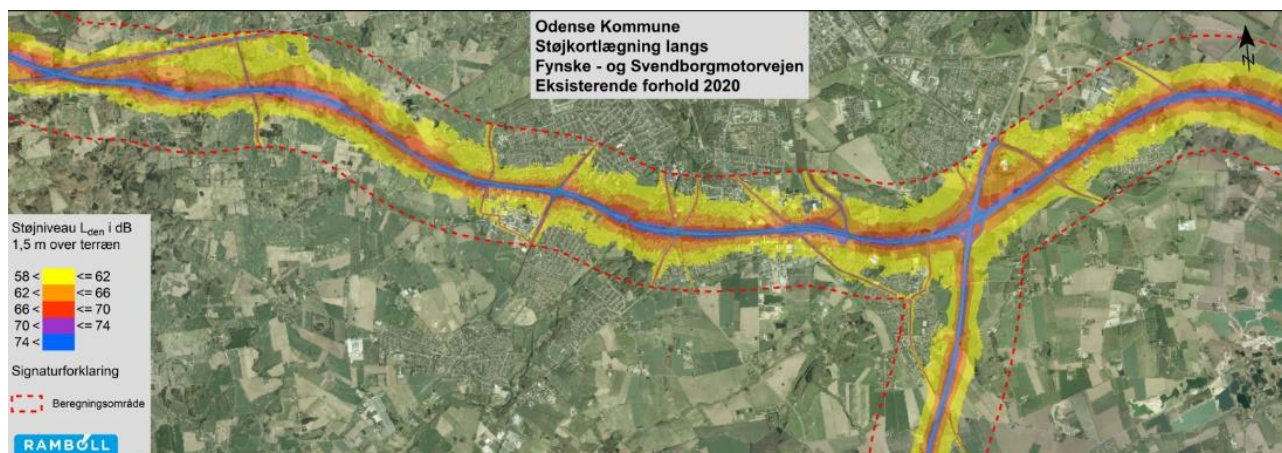
Fire af støjgrupperne (Lindved, Fraugde, Højby og Over Holluf støjgruppe) har lagt sig sammen som Odense S- og Odense SØ-støjgruppen. Odense Byråd er enig om, at der kræves en løsning på de store

støjudfordringer. Med budget 2022 blev det aftalt at lave en koordineret indsats for at skabe synlighed omkring de støjudfordringer, som rigtig mange borgere i Odense lever med.

### Processen

Hen over efteråret og vinteren 2021/2022 har støjgrupperne i fællesskab med Odense kommune arbejdet sammen om at få klarlagt støjudfordringerne for de forskellige områder og diskuteret løsningsmuligheder. I efteråret blev der afholdt borgermøde i bydelen Højby vedr. støjproblematikken med ca. 400 deltagere med deltagelse fra Vejdirektoratet og flere politikere. I september blev ingeniør-, arkitekt- og rådgivningsvirksomheden Rambøll ligeledes koblet på projektet og har leveret støjkort, analyser samt beregninger for de støjplagede områder. Disse beregninger og analyser er vedlagt som bilag til denne henvendelse.

Undersøgelsen og de præsenterede data er et forsøg på at gøre støjproblematikken tidssvarende, eftersom de seneste data, som Odense kommune havde adgang til, var tilbage fra 2017. Støjdataene viser, at



trafikken er øget betragteligt igennem de senere år.

## Støj i Odense: Det geografiske område

E20 motorvejen skærer som tidligere beskrevet igennem Odense. Samtidig ligger Svendborgmotorvejen tæt op ad flere af kommunens boligområder. Det betyder, at rigtig mange borgere spredt ud over et stort geografisk område plages af motorvejsstøj.

Undersøgelsen tager udgangspunkt i otte lokalområder i Odense, der hver er kendetegnet af forskellige geografiske forhold som eksempelvis forskellig placering af motorvejene i forhold til landskabet, elmaster op til motorvejsstrækningen og større erhvervsbyggeri langs motorvejen. Disse forhold giver forskellige udfordringer, og derfor peger analysen også på forskellige løsningsforslag i forhold til anbefalinger til støjdæmpende initiativer.

I Infrastrukturplan 2035 er der afsat 3 milliarder kroner til støjbekæmpelse af motorvejsstøj. I Odense Kommune kan denne støjpulje anvendes på motorvejsstrækningerne E20, øst for motorvejskrydset ved Svendborgmotorvejen og på Svendborgmotorvejen. Der er også i infrastrukturplanen afsat projektmidler til udbygning af motorvejen syd om Odense fra Blommenslyst til motorvejskrydset ved Svendborgmotorvejen, herunder til forbedret støjbekæmpelse på strækningen. Der er dermed i infrastrukturplanen mulighed for at afsætte midler til forbedret støjbekæmpelse på alle motorvejsstrækningerne i Odense Kommune.

Vi opfordrer til, at man ser på støjbekæmpelsen langs alle motorvejene i Odense Kommune med samme alvor, uafhængig af om midlerne kommer fra pulje- eller projektmidler<sup>1</sup>. Formålet bør være, at der afsættes de nødvendige midler til en effektiv støjbeskyttelse med henblik på, at alle borgere kommer under støjgrænsen langs statens motorveje. Samtidig bør de støjdæpende tiltag udføres hurtigst muligt og gerne inden udvidelsen af motorvejen syd om Odense, idet man dermed væsentligt kan begrænse perioden, hvor borgerne i Odense må leve med en uacceptabel høj støjbelastning.

## Borgere ramt af støj i Odense

Undersøgelsen fra Rambøll viser, at 4.402 boliger er generet af motorvejsstøj i så høj en grad, at støjen ligger over Miljøstyrelsens grænseværdi for trafikstøj på 58 decibel. Som det kan læses af nedenstående tabel, er borgerne jævnt fordelt udover de otte lokalområder. Der bruges en omregningsfaktor på 1,9<sup>2</sup>, hvilket resulterer i, at omkring 8.364 borgere i Odense er ramt af støj fra motorvejene.

Område	Antal boliger med støjniveau på facaden, L <sub>den</sub>				Sum af støjbelastede boliger	SBT
	58 – 63 dB	63 – 68 dB	68 – 73 dB	> 73 dB		
1 - Sanderum vest	637	63	1	-	701	81
2 - Sanderum øst (sydlig del af Dalum)	411	149	-	-	560	76
3 - Dyrup	266	36	1	-	303	34
4 - Hjallesø, S	384	271	13	-	668	103
5 - Hjallesø, N	431	210	1	-	642	90
6 - Højby	353	39	5	4	401	47
7 - Over Holluf	374	50	-	-	424	47
8 - Fraugde	361	32	2	-	395	44
Øvrige enkeltliggende boliger	165	67	64	12	308	74
<b>Samlet antal boliger</b>	<b>3.382</b>	<b>917</b>	<b>87</b>	<b>16</b>	<b>4.402</b>	<b>595</b>

Oversigt med opgørelser af antal støjbelastede boliger i 5 dB intervaller, summen af støjbelastede boliger samt støjbelastningstallet for de enkelte boligområder og for alle boliger beliggende nær en motorvejsstrækning i Odense Kommune.

<sup>1</sup> Puljemidlerne er de 3 milliarder som forligspartierne har afsat i en pulje i perioden 2022-2035 til bekæmpelse af trafikstøj. Projektmidlerne er midler til besluttede projekter i infrastrukturplanen.

<sup>2</sup> Faktoren fås fra Odense kommunes kortlægning af vejstøj i 2017 hvor både antal boliger og berørte borgere blev opgjort.

## Konsekvenser ved trafikstøj

Støj i det omfang, som tusindvis af borgere i Odense lever med, påvirker menneskers helbred negativt: Støj om natten, som borgerne langs motorvejen særligt mærker til, kan give problemer senere i livet. Studier viser, at støj kan ødelægge søvnen og dermed kroppens mulighed for at restituere fuldt ud.

Dette kan medføre store sundhedskonsekvenser, hvis man lever med støj i længere tid. Forskningsresultater viser blandt andet, at man har en 27 procent forhøjet risiko for at udvikle Alzheimers og 18 procent forhøjet risiko generelt for at udvikle demens, hvis man over en årrække eksponeres for trafikstøj over 55 decibel sammenlignet med en eksponering for støj mindre end 40 decibel (Cantuaria ML, Waldorff FB, Wermuth L, Pedersen ER, Poulsen AH, Thacher JD, et al. Residential exposure to transportation noise in Denmark and incidence of dementia: national cohort study). Fra 60 decibel kan man få høreskade ved længere tids påvirkning, og fra 65 decibel er der 20 procent øget risiko for hjertekarsygdomme.

## Støjdæmpende tiltag

Der er behov for løsninger på støjproblemerne i Odense.

Rambølls undersøgelse af mulige støjreducerende tiltag til afhjælpning af boliger beliggende langs E20 Fynske Motorvej og Svendborgmotorvejen viser forskellige scenarier: Det første er et scenarie, hvor den fynske motorvej er udbygget til tre spor i hver retning (fuld udbygning) med belægning af "Klimavenlig asfalt" på motorvejen. Et scenarie, hvor der ikke laves yderligere støjreducerende tiltag end den klimavenlige asfalt, som kan reducere støjen med cirka 1 decibel.

Undersøgelsen viser derefter tre scenarier, hvor der suppleres med et nyt støjreducerende tiltag ved hvert trin<sup>3</sup>

- 1) Udgangspunktet suppleret med etablering af volde og 7 meter høje støjskærme. (Nedsætter støjen med mellem -5 og -10 decibel)
- 2) Som ovenstående suppleret med hastighedsnedsættelse til 90 km/t for personbiler og 80 km/t for lastbiler (støjtækasser). (Nedsætter støjen med mellem -1 og -3 decibel)
- 3) Scenarie med volde, støjskærme og hastighedsnedsættelse suppleret med udlægning af drænasfalt (særlig støjreducerende). (Nedsætter støjen med mellem -3 og -4 decibel)

*Selvom hastighedsbegrænsningen og støjabsorberende asfalt ikke forventes indenfor forligets område, viser beregningerne med al tydelighed, at der er brug for at se på alle foranstaltninger, og at hastighed og ny*

---

<sup>3</sup> Ved alle undersøgelsessituationerne er der anvendt et grundlag, hvor trafikken er fremskrevet til 2032 for at imødekomme en forventet trafikstigning.

*asfalt er en vigtig del af en mulig løsning. Vi har derfor ligeledes undersøgt, hvad hastighedsbegrænsninger og støjabsorberende asfalt har af betydning for støjen.*

I undersøgelsen er der som udgangspunkt prioriteret at etablere støjvolde fremfor støjskærme. Bevæggrunden er en forventning om, at en del af overskudsgrunden fra udvidelsen af motorvejen og andre projekter kan bruges.

Ved områder, hvor terrænet tillader etablering af en kombineret løsning med støjvolde/skærme på længere strækninger, er det muligt at støjdampe fra -5 op til -10 decibel ved boligerne, som ligger tættest på støjvold/skærmen.

Støjvolde og støjskærme kan reducere støjen fra motorvejen, men det er dog ikke alle steder muligt at nedbringe støjen i et sådant omfang, at støjniveauet ved alle boliger langs motorvejen reduceres til under den vejledende støjgrænse på 58 decibel.

En hastighedsnedsættelse til 90 km/t for personbiler og 80 km/t for lastbiler kan give en generel støjdampering på -1 til -3 decibel i boligområderne. Det forudsættes, at der sættes støjstærkasser op, så hastighedsnedsættelsen på henholdsvis 90 km/t og 80 km/t overholdes. Drænasfalt, der har en udbredt anvendelse i eksempelvis Holland, kan give en dæmpering til området på -3 til -4 decibel afhængig af den eksisterende asfalt på motorvejen.

Disse undersøgelser og gennemgang af støjinitiativer for området fremgår af bilagene.

## **Opmærksomhedspunkter: Over Holluf**

I Vejdirektoratets støjhandleplan er der udpeget en række boligområder, som er særligt støjbelastede. Særligt støjbelastede boligområder er defineret som samlede boligbebyggelser, hvor mindst fem boliger indgår med en støjbelastning på over 63 decibel samt mindst én bolig med en støjbelastning på over 65 decibel. Boligområderne er i handleplanen opdelt efter, om de indgår eller ikke indgår i de videre undersøgelser af prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning (Det fremgår som grøn eller rød prik i Vejdirektoratets støjhandleplan).

I området E20 Fynske Motorvej, syd om Odense, er der udpeget ni områder, der ud fra 2017-målingen, er særligt støjbelastet. Otte af områderne indgår i de videre undersøgelser, mens Over Holluf-området (461-9) har fået en rød markering. Vejdirektoratets begrundelse herfor er, at boligområdet er omfattet af nyere lokalplan, og udbygning af området er stadig i gang. I henhold til planlovens §15a er det kommunens pligt at sikre det fremtidige støjhensyn ved udlægning af nye boliger. Derfor indgår området ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Dog henviser Odense kommune til, at det stigende antal boliger i Odense, der belastes med støj fra statsvejene, viser, at problemet med vejstøj generelt er stigende – især på grund af den konstant stigende trafik på vejene. Dette er for eksempel tilfældet ved Over Holluf, hvor de lokalplanlagte støjvoldene ikke længere er tilstrækkelige til at sikre, at Miljøstyrelsens støjrænser overholdes. Selvom der ved lokalplanlægningen i Odense Kommune normalt foretages en fremskrivning af trafikken – og dermed af støjen – med 10 år, vil den konstant stigende trafik på motorvejene medføre, at mange lokalplaner støjmæssigt bliver forældet.

Vi ønsker, at området medtages som en del af de boligområder, som er særligt støjbelastede og er med i de videre undersøgelser ifølge Vejdirektoratet, således at området kan indgå i forligskredsens prioriteringer af støjpuljen.

## **Heliosvænget – Ådalen, Sanderum Øst (Sydlig del af Dalum)**

Rambølls analyser illustrerer, at trods store støjvoldene ud for boligerne er det ikke muligt at nedbringe støjen i området, og mange boliger vil stadig være at betragte som støjbelastede.

Det skyldes, at det ikke er muligt at lukke af for motorvejsstøjen, især fra øst fordi terrænforskellen mellem boligerne og motorvejen ud over ådalen er ca. 14 – 16 meter og skulle man sætte skærme op langs motorvejen ville der stadig være direkte sigt mellem boligerne og trafikkanterne.

Problemstillingen i området viser at det er nødvendigt man forholder sig til hastighed og støjbelastende asfalt som støjreducerende tiltag med god effekt. Som tredje alternativ kan der arbejdes med lydisolering på boligerne, men dette løser ikke udfordringerne ved grønne områder.

## **Søparken, Dyrup**

I Rambøll analyse fremgår der et område ved Ådalen, hvor støjvoldene har en ringe virkning. Den ringe virkning af støjvolden skyldes, at det ikke er muligt at lukke af for motorvejsstøjen fra vest, fordi terrænforskellen mellem boligerne og motorvejen ud over ådalen er ca. 14 – 16 meter og skulle man sætte skærme op langs motorvejen ville der stadig være direkte sigt mellem boligerne og trafikkanterne. Å-dalen er dog et naturområde og derfor vil vi gerne understrege vigtigheden af at der tænkes i andre støjreducerende tiltag for området.

## Dyrup

I området ved Dyrup ligger Dæhnfeldt grunden som i øjeblikket er karakteriseret som erhvervsområde. Dog ønskes der en sammenhængende støjskærm, som også dækker området omkring Dæhnfeldt. Dette ønskes da bygningerne på grunden i dag fungerer som støjafskærmning for boligområdet lige bagved, og det er i øjeblikket usikkert, hvad der kommer i fremtiden – bygningerne forventes ikke bibeholdt.

## Ekstra afkørsel ved Højme

I december 2021 præsenterede Vejdirektoratet en miljøkonsekvensvurdering af udvidelsen af E20 på den fynske motorvej.

Her står der blandt andet: *Der er i det nuværende tilslutningsanlæg 51 Odense S væsentlige trafikale udfordringer, som vil blive søgt løst i forbindelse med udvidelsesprojektet.* Med henvendelsen vil Odense Kommune atter understrege behovet for en ekstra afkørsel ved Højme både for virksomhederne i området der har flere trafikale udfordringer med den manglende afkørsel, samt beboerne, der i øjeblikket er udfordret af støj og tung trafik igennem boligområder. En ekstra afkørsel ved Højme kan derfor også være et støjdæmpende tiltag.

## Elmaster ved Over Holluf og Højby

Analyserne fra Rambøll viser, at elmaster langs motorvejsstrækningen komplicerer støjreducerende initiativer ved Over Holluf og Højby. Der henvises derfor til, at mulighederne for placering af volde/skærme i tilknytning til eksisterende stærkstrømsforbindelser samt muligheden for at flytte elmastene må indgå i Vejdirektoratets videre arbejde med at fastlægge de optimale løsninger for støjdæmpning af motorvejene.

## Yderligere arbejde omkring støj på motorvejene

I Infrastrukturplan 2035 fremgår det, at: *Parterne ønsker desuden at fremme brugen af støjsvage dæktyper gennem internationalt standardiseringsarbejde.* Odense kommune stiller sig til rådighed i arbejdet med at fremme brugen af støjsvage dæktyper.

Ligeledes noterer vi os interesse i Infrastrukturplan 2035 for et mindre forsøg med solceller i forbindelse med støjskærmsprojekter. Dette er ligeledes noget, som vi i Odense Kommune meget gerne vil være en del af og også gerne indgår i forsøget.



## Opsamling

Med denne henvendelse vil Odense Byråd gerne gøre opmærksom på de omfattende støjuddfordringer, som mange borgere i Odense dør med langs E20 og Svendborgmotorvejen. Henvendelsen fremsendes til transportministeren og transportudvalget med henblik på at indgå i forhandlingerne omkring midlerne i Infrastrukturplan 2035

Som det fremgår af denne henvendelse og vedlagte bilag, er det markante støjuddfordringer, som flere tusind borgere lever med i Odense. Disse udfordringer kræver politisk handling. Vi er derfor mere end klar til at deltage i drøftelser eller på anden vis kvalificere dialogen.

### Støjgrupperne

---

Støjgruppen Odense

---

Støjgruppen Odense S & Odense SØ

---

Støjgruppen Thujavej

---

Støjgruppen Holluf Pile

### Byrådets partier

---

Borgmester, Peter Rahbæk Juel

---

For Socialdemokratiet

---

For Det Konservative Folkeparti

---

For Venstre, Danmarks Liberale Parti

---

For Socialistisk Folkeparti

---

For Radikale Venstre

---

For Enhedslisten

---

For Nye Borgerlige

