

MOTORVEJ E20 - STOREBÆLT

STØJHANDLINGSPLAN

SEPTEMBER 2024



Indhold

1	INDLEDNING OG BAGGRUND.....	3
2	FAKTA OM STØJ	4
2.1	Støjindikatorer	4
2.2	Virkemidler til reduktion af støj fra motorveje.....	5
2.2.1	Støjafskærmning	5
2.2.2	Mindre støjende asfaltbelægning	5
2.2.3	Reduktion af hastigheden	5
3	STØJHANDLINGSPLANEN	6
3.1	De vigtigste punkter i støjhandlingsplanen	6
3.2	Beskrivelse af den kortlagte vejstrækning	6
3.3	Ansvarlige myndigheder og det retlige grundlag	8
3.4	Gældende grænseværdier	8
3.5	Resumé af støjkortene	9
3.6	Personer og boliger der udsættes for støj	10
3.7	Beskrivelse af udførte støjbeskyttende foranstaltninger	13
3.8	Planlagte foranstaltninger	14
3.9	Forventet reduktion af støjbelastningen	14
3.10	Strategi på langt sigt.....	15
3.11	Finansielle oplysninger	16
3.12	Evaluering af støjhandlingsplanen.....	16
3.13	Referat af den offentlige høring	16

1 INDLEDNING OG BAGGRUND

Sund & Bælt Holding A/S (herefter benævnt Sund & Bælt) er myndighed for motorvej og jernbane over Storebælt, som er omfattet af EU-direktiv 2002/49/EF om vurdering og styring af ekstern støj.

EU-direktivet er i Danmark udmøntet i bekendtgørelse nr. 2092 af 18. november 2021 om kortlægning af ekstern støj og udarbejdning af støjhandlingsplaner (støjkortlægningsbekendtgørelsen).

Det er et krav, at der senest den 18. juli 2024 og herefter hvert 5. år skal være udarbejdet en støjhandlingsplan med henblik på håndtering af støjproblemer i forhold til de større veje, hvor der er udarbejdet støjkort i medfør af § 3, stk. 1, jf. § 18 i støjkortlægningsbekendtgørelsen.

Større veje er defineret i støjkortlægningsbekendtgørelsens § 2, nr. 20 som værende:

“En regional, national eller international vej, hvor der passerer over 3 mio. køretøjer om året, og hvor staten eller Sund og Bælt Holding A/S eller selskaber ejet direkte eller indirekte af Sund og Bælt Holding A/S er ansvarlig for driften af vejen”.

Nærværende støjhandlingsplan omfatter motorvejsstrækningerne af E20 ved Storebælt dvs. ved henholdsvis Halsskov (Korsør) og Knudshoved (Nyborg), som begge udgør *“større veje”*.

Støjhandlingsplanen indeholder bl.a. oplysninger om støjbelastningen på de aktuelle strækninger samt en beskrivelse af allerede udførte støjbeskyttende foranstaltninger og planlagte fremtidige foranstaltninger. Den henvender sig til offentligheden og giver mulighed for at orientere sig om Sund & Bælts arbejde med at reducere støjen fra motorvejsstrækningen E20, henholdsvis øst og vest for Storebælt.

Støjhandlingsplanen erstatter Sund & Bælts tidligere støjhandlingsplan for 2018-2023.

2 FAKTA OM STØJ

Støj defineres normalt som uønsket lyd. Lyd måles i enheden decibel, forkortet dB. Støj fra vejtrafik er sammensat af dybe og høje toner, som det menneskelige øre ikke er lige følsomt overfor. Der tages ved opgørelse af støjen hensyn hertil ved at vægte de forskellige frekvenser svarende til, hvordan det menneskelige øre opfatter støjen - kaldet A-vægtning. I denne rapport er anvendt enheden dB, selvom der er tale om det A-vægtede lydtrykniveau.

Decibel er en logaritmisk enhed. Dette indebærer, at hvis man adderer to lige store lydtryk, vil det give et resulterende lydtryk som er 3 dB højere. Dette betyder i praksis, at en fordobling af trafikmængden giver en forøgelse af støjniveauet på 3 dB. En ændring af trafikmængden med 10 % vil medføre en ændring af støjniveauet på ca. 0,4 dB, mens en ændring af trafikmængden med 25 % vil medføre en ændring af støjniveauet på ca. 1 dB.

Den mindste ændring i lydtrykniveauet som det menneskelige øre kan opfatte, er en ændring på 1 dB når de to lydtrykniveauer sammenlignes umiddelbart efter hinanden. En ændring i lydtrykniveauet på 3 dB opfattes som tydeligt hørbar også efter længere tid. En reduktion af lydtrykniveauet på 8-10 dB opfattes som en halvering af støjen.

I denne rapport anvendes følgende definitioner og benævnelser:

Støjpåvirkning: Når støjen vurderes i forhold til boliger eller andre støjfølsomme områder.

Støjniveau: En konkret beregnet værdi af L_{den}/L_{night} angivet med enheden dB (se yderligere afsnit 2.1).

Decibel (dB): Logaritmisk enhed som angiver den relative forskel af et lydtryk i forhold til et specificeret referenceniveau. 0 dB svarer til et lydtryk på 20 mikropascal, som er den nederste grænse for hvad det menneskelige øre kan opfatte.

Støjbelastet: Hvis en bolig og/eller dens udendørs opholdsarealer udsættes for støj, der overstiger støjgrænseværdien L_{den} 58 dB, betragtes den som støjbelastet.

Strategisk støjkortlægning: Støjkortlægning med henblik på en overordnet vurdering af støjpåvirkningen af befolkningen langs udpegede veje og jernbanestrækninger.

Støjkort: En samlet betegnelse for grafiske støjkort og opgørelser af antal støjbelastede boliger og personer.

2.1 STØJINDIKATORER

Ved støjberegning bestemmes støjniveauet med støjindikatorerne L_{den} og L_{night} .

L_{den} er årsdøgnmiddelværdien for en sammenvejning af støjen i tidsperioderne dag, aften og nat, idet der bruges et genetillæg på 5 dB til støjen i aftenperioden (kl. 19-22) og 10 dB til støjen i natperioden (kl. 22-07). Formålet er at tage højde for menneskers særlige følsomhed for påvirkning af støj om aftenen og natten. Når støjen bestemmes som L_{den} , vurderes det, at det beregnede støjniveau bedre svarer til befolkningens opfattelse af en given støjpåvirkning. Støjen i hver af perioderne bestemmes som det A-vægtede gennemsnit (L_{Aeq}) i de pågældende perioder over et meteorologisk referenceår, og betegnes henholdsvis L_{day} , $L_{evening}$ og L_{night} .

L_{night} er gennemsnittet af støjniveauet i natperioden kl. 22-07 beregnet over et meteorologisk referenceår.

2.2 VIRKEMIDLER TIL REDUKTION AF STØJ FRA MOTORVEJE

Ved støjbeskyttelse af boligområder langs eksisterende motorveje, er det nødvendigt at prioritere indsatsen, da der generelt er mange støjbelastede boliger og begrænsede økonomiske muligheder. Derfor prioriteres boligområder og virkemidler, så der opnås størst støj­mæssig effekt pr. investeret krone.

2.2.1 Støjafskærmning

Støjskærme, jordvolde, bygninger og andre bygværker kan skærme for støjens udbredelse fra motorvejen. For at opnå en god effekt er det dog vigtigt at støjafskærmningen har en udstrækning langs motorvejen, på begge sider af boligområdet der ønskes støjafskærmet.

I praksis er det vanskeligt at reducere støjen med mere end 5-8 dB ved etablering af støjskærme og jordvolde. Effekten af en støjafskærmning er størst lige bag og midt for skærmen (5-8 dB), men aftager ved skærmens afslutning og i større afstande bag skærmen (1-3 dB).

2.2.2 Mindre støjende asfaltbelægning

Vejbelægningens opbygning har stor indflydelse på støj­uds­endelsen, som hidrører fra dækkets kontakt med vejoverfladen.

De mindre støjende slidlag der anvendes på statsvejene, er udført med en finkornet, jævn og åben overfladestruktur, som medfører en lavere støj­uds­endelse end traditionelle asfaltbelægninger. Den støjreducerende effekt er størst når belægningen er ny, men aftager derefter. Levetiden for mindre støjende slidlag er kortere end for traditionelle slidlag dvs. der kræves hyppigere udskiftning for at opretholde en god støjreducerende kvalitet af vejbelægningen. Levetiden for en traditionel belægning er ca. 25 år afhængigt af trafik­mængde og antallet af tunge køretøjer.

De mindre støjende slidlag har typisk en støj­uds­endelse som er 1-2 dB lavere end traditionelle asfaltbelægninger og erfaringsmæssigt en levetid på ca. 12 år.

2.2.3 Reduktion af hastigheden

Køretøjernes hastighed har stor indflydelse på støj­uds­endelsen fra motorveje.

Der er generelt et ønske om at samle trafikken på de overordnede veje med fokus på at forbedre fremkommeligheden dvs. at reducere rejsetiden. Dette giver derfor udfordringer i forhold til ønsker om at nedsætte hastigheden for at begrænse støjen fra motorveje.

Nedsættelse af hastigheden med 10 km/t vil typisk medføre en reduktion af støjen med ca. 1 dB, og nedsættes hastigheden med 20 km/t kan støjen forventes reduceret med ca. 2 dB.

3 STØJHANDLINGSPLANEN

Støjhandlingsplanen er disponeret jf. støjkortlægningsbekendtgørelsens kapitel 4, som fastlægger krav til indhold og struktur af en støjhandlingsplan.

Formålet med kortlægning af den eksterne støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner er at skabe et grundlag for at undgå, forebygge eller begrænse de skadelige virkninger, herunder gener, der skyldes eksponering for ekstern støj, samt at opretholde støjmiljøets kvalitet der, hvor det er acceptabelt, jf. støjkortlægningsbekendtgørelsens § 1, stk. 1.

3.1 DE VIGTIGSTE PUNKTER I STØJHANDLINGSPLANEN

Støjhandlingsplanen er baseret på resultater fra den seneste kortlægning af støjen fra motorvejen udført i juni 2023.

Støjhandlingsplanen giver et resume af støjkortlægningens resultater med beskrivelse af omfang og opgørelse af antallet af støjpåvirkede boliger og personer samt en vurdering og beskrivelse af planlagte og gennemførte tiltag for støjbeskyttelse af områderne langs motorvejen.

3.2 BESKRIVELSE AF DEN KORTLAGTE VEJSTRÆKNING

Støjkortlægningen for Storebælt omfatter 2 dele af motorvejsstrækningen E20, henholdsvis øst og vest for Storebælt. Årligt passerer der omkring 14 mio. køretøjer over Storebælt.

Halsskov, km 108,77 til 110,98

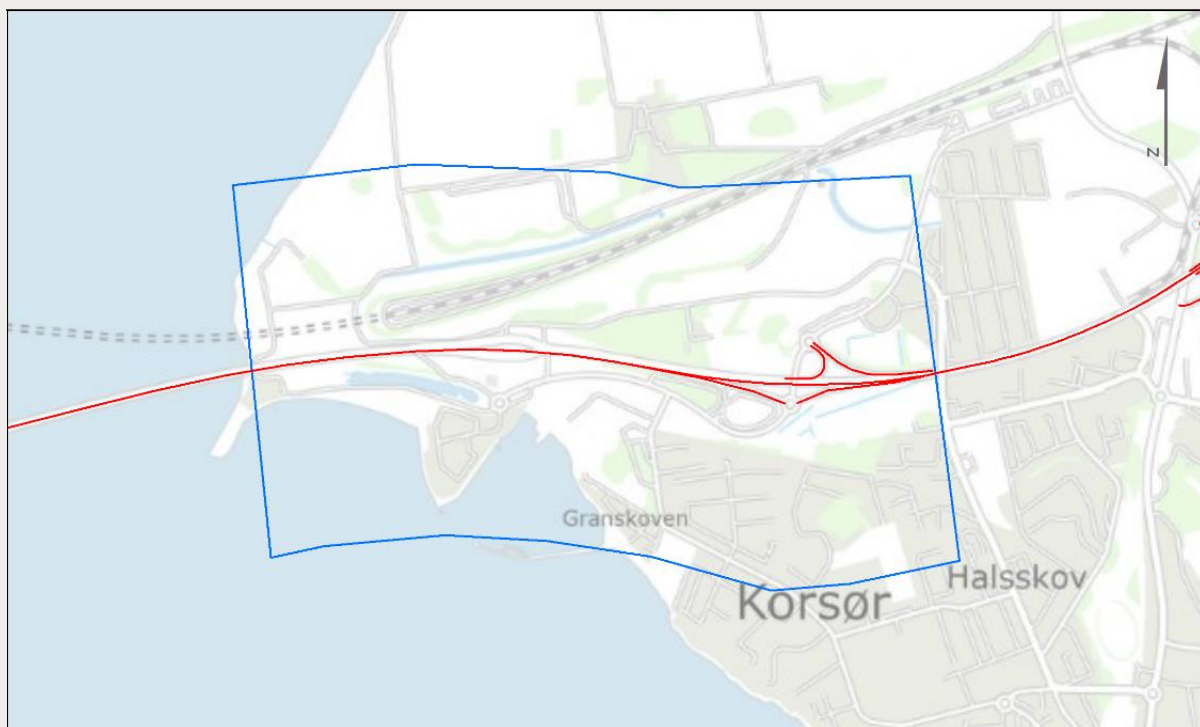
Området omfatter godt 2 km af motorvejen øst for Storebælt fra frakørsel 43 ved Korsør til det østlige landfæste. På strækningen ligger betalingsanlæg og administrationen for A/S Storebælt. Hastigheden på strækningen er skiltet til 90 km/t, dog undtaget strækningen omkring betalingsanlægget, hvor hastigheden trinvis nedsættes til 50 km/t.

Slidlagsbelægning på denne strækning er ca. 25 år gammel og forventes udskiftet inden for de kommende 5 år.

Syd for afkørsel 43, ca. 200 m fra motorvejen ligger et boligområde, overvejende bestående af parcelhusbebyggelse. Nord for motorvejsstrækningen ligger der enkelte ejendomme i åbent land. Det kortlagte område fremgår af nedenstående figur 3.1

FIGUR 3.1

Område for støjkortlægning af motorvej E20 ved Halsskov



Knudshoved, km 127,46 til 130,43

Området omfatter 3 km af motorvejen vest for Storebælt fra det vestlige landfæste til frakørsel 45 ved Nyborg.

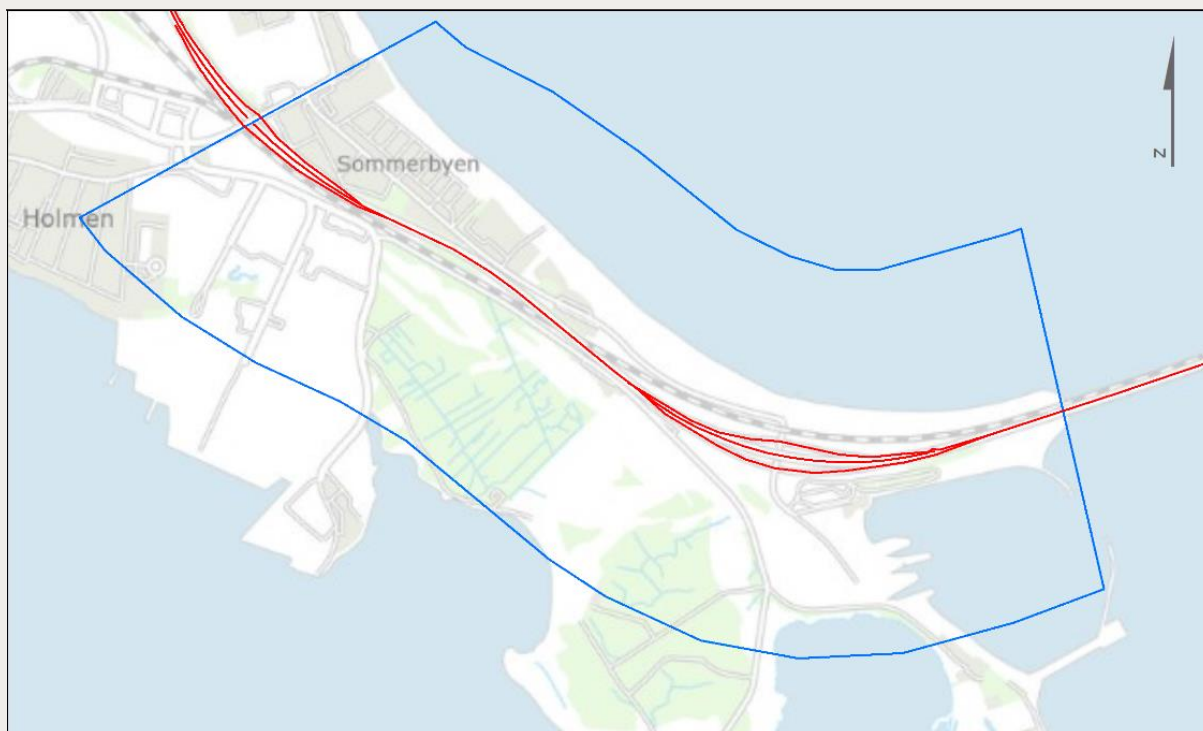
Hastigheden på strækningen er skiltet til 110 km/t.

Slidlagsbelægning på denne strækning er mindre end 5 år gammel og forventes derfor ikke udskiftet inden for de kommende 5 år.

Nord for motorvejsstrækningen ligger der ved frakørsel 45 et parcelhusområde og bag dette ca. 100 m fra motorvejen et sommerhusområde. Det kortlagte område fremgår af nedenstående figur 3.2

FIGUR 3.2

Område for støj kortlægning af motorvej E20 ved Knudshoved



3.3 ANSVARLIGE MYNDIGHEDER OG DET RETLIGE GRUNDLAG

Den ansvarlige myndighed for støjhandlingsplanen er Transportministeriet, der har overdraget udarbejdelse af støjhandlingsplanen til Sund & Bælt.

Det retlige grundlag udgøres af bekendtgørelse nr. 2092 af 18. november 2021 om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner, som implementerer Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv 2002/49/EF om vurdering og styring af ekstern støj.

De danske retningslinjer fremgår yderligere af Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2006 "*Støj-kortlægning og støjhandlingsplaner*" og vejledning nr. 4/2007 "*Støj fra veje*".

3.4 GÆLDENDE GRÆNSEVÆRDIER

De vejledende grænseværdier for støj fra vejtrafik er beskrevet i Miljøstyrelsens vejledning "*Støj fra veje*", nr. 4/2007.

De vejledende grænseværdier udtrykker en støjbelastning, der efter Miljøstyrelsens vurdering er miljømæssigt og sundhedsmæssigt acceptabel. Hvis støjen er lavere end den vejledende grænseværdi, vil kun en mindre del af befolkningen opleve støjen som generende, og den forventes ikke at have negative helbredseffekter.

Grænseværdierne anvendes i forbindelse med planlægning, når der skal udlægges arealer til nye boliger og anden støjfølsom anvendelse langs eksisterende veje, men lægges også til grund når støjgener ved eksisterende boliger langs eksisterende veje skal

vurderes. Der gælder ingen støjgrænseværdi for eksisterende boliger langs eksisterende veje. Overskrides støjgrænseværdien ved eksisterende boliger, findes der heller ikke en generel pligt til at reducere støj så grænseværdien kan overholdes. Dog kan den ansvarlige myndighed vælge at indføre støjdæmpende foranstaltninger, hvis det er økonomisk og praktisk muligt.

De vejledende grænseværdier for støj fra vejtrafik i planlægningssituationer er:

- Rekreative områder i det åbne land, sommerhusområder, campingpladser ol. $L_{den} = 53$ dB.
- Boligområder, børnehaver, vuggestuer, skoler og undervisningsbygninger, plejehjem, hospitaler ol. Desuden kolonihaver, udendørs opholdsarealer og bydelsparker $L_{den} = 58$ dB.
- Hoteller, kontorer mv. $L_{den} = 63$ dB.

Der er ikke fastsat vejledende grænseværdier for støj fra nye veje, men Miljøstyrelsen finder, at der bør tages samme hensyn til støjen, når man planlægger nye veje og vejudbygninger som ved planlægning af nye arealer til bolig-bebyggelse.

Miljøstyrelsen har ikke fastsat danske vejledende grænseværdier for støj i natperioden (L_{night}).

3.5 RESUMÉ AF STØJKORTENE

Støjkortlægningen er udført i juni 2023 jf. retningslinjer i støjkortlægningsbekendtgørelsens §§ 12-17 samt de tekniske krav i bilag 2 og bilag 3.

Støjkortlægningen er baseret på beregninger af støjniveauet, udtrykt med støjindikatorerne L_{den} og L_{night} .

Støjberegningerne er udført med SoundPLAN version 8.2/02-08-2022 med beregningsmetoden NORD2000¹. Der er udført beregninger af facadestøjniveauet i punkter placeret med indbyrdes afstand på 5 meter langs bygningsfacaden for alle relevante etager. Støj-udbredelsen er beregnet i et net (grid) af punkter med indbyrdes afstand på 25 meter med beregningshøjde 1,5 meter over terræn til optegning af støjkonturer.

De i støjberegningerne anvendte trafikdata er indhentet hos Vejdirektoratet, gældende for år 2022.

Opgørelse af antal støjpåvirkede boliger er foretaget via en database med beregningsresultater eksporteret fra SoundPLAN, som knyttes til adressepunkter med BBR-oplysninger. Via en række forespørgsler udvælges det højeste beregnede facadestøjniveau, som ligger nærmest det enkelte adressepunkt ved den aktuelle etage. Antallet af støjpåvirkede boliger summeres og grupperes i relevante 5 dB intervaller jf. støjkortlægningsbekendtgørelsen.

Resultatet af den strategiske støjkortlægning viser, at der i alt er 75 støjbelastede boliger langs motorvejsstrækningen ved Storebælt, dvs. boliger som har et støjniveau (L_{den}) over 58 dB.

¹ NORD2000 er en avanceret beregningsmetode, som med en separat kilde- og udbredelsesmodel kan beregne støjniveauet fra forskellige støjklender under komplekse lydudbredelsesforhold, og under hensyntagen til relevante meteorologiske parametre. Brug af metoden til beregning af støj fra vejtrafik er nærmere beskrevet i "Nord 2000. New Nordic Prediction Method for Road Traffic Noise, SP Rapport 2001:10 Acoustics, Borås 2001".

De beregnede støjkonturer fremgår af vedlagte bilag.

3.6 PERSONER OG BOLIGER DER UDSÆTTES FOR STØJ

Antallet af støjpåvirkede helårsboliger opgjort for områderne langs motorvejen ved henholdsvis Halsskov og Knudshoved fremgår af nedenstående tabeller. De forskellige intervaller for henholdsvis L_{den} og L_{night} fremgår af støjkortlægningsbekendtgørelsen. For L_{den} anvendes værdier med udgangspunkt i de danske støjgrænseværdier, mens der for L_{night} anvendes værdier fastsat jf. støjkortlægningsbekendtgørelsen.

TABEL 3.1

Antal boliger opgjort for L_{den} i interval fra 53 til over 73 dB for motorvejsstrækningen ved henholdsvis Halsskov (Slagelse Kommune) og Knudshoved (Nyborg Kommune)

Delstrækning	Antal boliger pr. støjinterval (L_{den})					Total
	53-58 dB	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	>73 dB	
Halsskov	134	4	2	1	0	141
Knudshoved	7	6	56	6	0	75

TABEL 3.2

Antal boliger opgjort for L_{night} i interval fra 45 til over 65 dB for motorvejsstrækningen ved henholdsvis Halsskov (Slagelse Kommune) og Knudshoved (Nyborg Kommune)

Delstrækning	Antal boliger pr. støjinterval (L_{night})					Total
	45-50 dB	50-55 dB	55-60 dB	60-65 dB	>65 dB	
Halsskov	155	6	2	1	0	164
Knudshoved	13	5	57	6	0	81

Der er ved støjkortlægningen ikke anvendt CPR oplysninger, hvorfor optælling af antal støjpåvirkede personer er opgjort på baggrund af oplysninger fra Danmarks Statistik om gennemsnit for antal personer pr. boligtype i de enkelte kommuner.

Antallet af støjpåvirkede personer opgjort for områderne langs motorvejen ved henholdsvis Halsskov og Knudshoved fremgår af nedenstående tabeller.

TABEL 3.3

Antal personer opgjort for L_{den} i interval fra 53 til over 73 dB for motorvejsstrækningen ved hhv. Halsskov (Slagelse Kommune) og Knudshoved (Nyborg Kommune)

Delstrækning	Antal personer pr. støjinterval (L_{den})					Total
	53-58 dB	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	>73 dB	
Halsskov	302	7	5	3	0	317
Knudshoved	16	15	140	15	0	186

TABEL 3.4

Antal personer opgjort for L_{night} i interval fra 45 til over 65 dB for motorvejsstrækningen ved hhv. Halsskov (Slagelse Kommune) og Knudshoved (Nyborg Kommune)

Delstrækning	Antal personer pr. støjinterval (L_{night})					Total
	45-50 dB	50-55 dB	55-60 dB	60-65 dB	>65 dB	
Halsskov	343	12	5	3	0	363
Knudshoved	31	12	142	15	0	200

Som kriterium for udpegning af støjbelastede boligområder anvendes Miljøstyrelsens vejledende støjgrænsseværdi for boliger som er L_{den} 58 dB.

I nedenstående figur 3.4 er vist adressepunkter der repræsenterer støjbelastede boliger langs motorvejen ved Knudshoved.

FIGUR 3.3

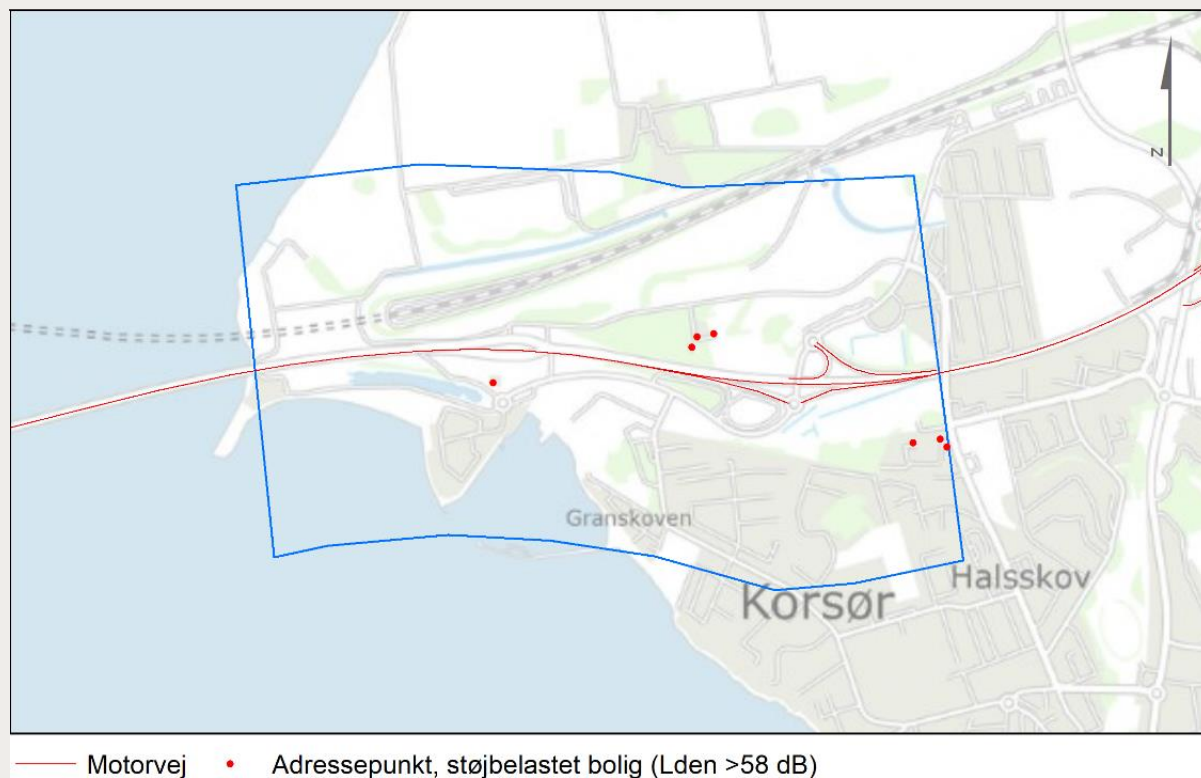
Adressepunkter for støjbelastede boliger ($L_{den} > 58$ dB) udpeget langs motorvejen ved Knudshoved



For motorvejsstrækningen ved Halsskov er der som vist i nedenstående figur 3.4 nogle få, mere spredt beliggende støjbelastede boliger.

FIGUR 3.4

Adressepunkter for støjbelastede boliger ($L_{den} > 58$ dB) udpeget langs motorvejen ved Halskov



Som det fremgår af ovenstående resultater, er der i boligområdet nord for motorvejen ved Knudshoved udpeget det største antal støjbelastede boliger og personer langs motorvejsstrækningen ved Storebælt. De støjbelastede boliger er beliggende indenfor et afgrænset område, hvorfor etablering af støjafskærmning vurderes at have en god effekt i forhold de økonomiske omkostninger. Det er derfor valgt at prioritere dette område, med henblik på at begrænse støjen fra motorvejen, så støjbelastningen af boliger og personer reduceres.

De støjbelastede boliger langs motorvejsstrækningen i Halsskov ligger mere spredt, hvorfor etablering af støjafskærmning vil have for store økonomiske omkostninger i forhold til den opnåede støjreduktion. Derfor er denne strækning ikke prioriteret i nærværende støjhandlingsplan.

3.7 BESKRIVELSE AF UDFØRTE STØJBESKYTTENDE FORANSTALTNINGER

Der er ved Halsskov, syd for naturrastepladsen mellem motorvej E20 og parcel-husområdet, anlagt en støjvold umiddelbart nord for parcelhusområdet.

I forbindelse med etableringen af Storebæltsbroen blev der etableret en støjskærm nord for motorvej E20 ved Knudshoved fra km 129,15 til km 129,65 og etableret en støjvold fra km 129,65 til km 130,50 samt en støjskærm fra km 130,00 til km 130,30.

Sund & Bælt har i løbet af de seneste år udskiftet de eksisterende asfaltbelægninger ved såvel Halskov som Knudshoved med en asfalttype med støjrreducerende kvaliteter.

3.8 PLANLAGTE FORANSTALTNINGER

Sund & Bælt har planlagt etablering/udskiftning af støjskærm ved Knudshoved med henblik på støjbeskyttelse af et boligområde nord for motorvejen. Etablering af støjafskærmningen er planlagt til udførelse i løbet af efteråret 2024.

Fra km 129,86 til km 130,04 etableres der en ny 3 m høj støjskærm på toppen af den eksisterende jordvold. Fra km 130,04 til km 130,41 etableres en ny 5 m høj støjskærm til erstatning for den eksisterende støjskærm.

FIGUR 3.5
Oversigtskort der viser område for etablering af støjskærm ved Knudshoved



Sund & Bælt agter at udskifte den eksisterende asfaltbelægning ved Halsskov med en tilsvarende asfalttype med støjrreducerende kvaliteter inden for de kommende 5 år.

3.9 FORVENTET REDUKTION AF STØJBELASTNINGEN

I boligområdet nord for motorvejen ved Knudshoved som støjbeskyttes i efteråret 2024, findes 67 af de i alt 68 støjbelastede ($L_{den} > 58$ dB) boliger ved Knudshoved og heraf er der 6 stærkt støjbelastede ($L_{den} > 68$ dB) boliger. Ved etablering af den planlagte støjafskærmning, vil der ved de fleste boliger opnås en støjreduktion på 3-6 dB. Efter etablering af den planlagte støjafskærmning forventes der i boligområdet forsat at være 65

støjbelastede boliger, men der vil ikke længere være stærkt støjbelastede boliger og antallet af boliger med støjniveau højere end 63 dB vil blive reduceret fra 55 til 9.

Antallet af støjpåvirkede helårsboliger er opgjort med indikatoren L_{den} for områderne langs motorvejen ved Knudshoved, henholdsvis uden og med den planlagte støjskærm, fremgår af nedenstående tabel.

TABEL 3.5

Antal boliger opgjort for L_{den} i interval fra 53 til over 73 dB motorvejsstrækningen ved Knudshoved, henholdsvis uden og med etablering af den planlagte støjskærm

Scenarie	Antal boliger pr. støjinterval (L_{den})					Total
	53-58 dB	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	>73 dB	
Uden støjskærm	7	6	56	6	0	75
Med støjskærm	9	56	10	0	0	75

Der er i forhold til støjkortlægningsbekendtgørelsens § 26 pkt. 9 udført vurdering af helbredseffekter ved brug af Miljøstyrelsens helbredseffekt regneark². Resultater viser, at "Antal tilfælde af IHD forårsaget af vejtrafik" for hele det kortlagte område ved Knudshoved er nul for såvel eksisterende situation som situation med etableret støjskærm. Det samlede antal af personer med "Høj grad af gener (HA)" reduceres fra 39 til 29 og det samlede antal af personer med "Søvnforstyrrelser (HSD)" reduceres fra 14 til 11.

For strækningen af motorvejen i Halsskov er det planlagt at udskifte den eksisterende asfaltbelægning med en tilsvarende asfalttype med støjreducerende kvaliteter.

Når der udlægges en ny asfaltbelægning, vil der i starten opleves en lille reduktion af støjen. Asfaltbelægninger slides og mister løbende noget af den støjreducerende effekt. Når der løbende foretages vedligehold af asfaltbelægninger, forventes der ikke en permanent reduktion af antallet af støjpåvirkede boliger og personer, men det sikres at antallet ikke øges.

3.10 STRATEGI PÅ LANGT SIGT

Sund & Bælt skal udarbejde ny støjkortlægning og støjhandlingsplan hvert femte år, men vil løbende vurdere om der skal foretages yderligere støjreducerende tiltag.

² Helbredseffekt-regneark_TC-101750 version 1.0 af 07-09-2021

Sund & Bælt agter at vedligeholde (løbende at forny) de eksisterende asfaltbelægninger, så der anvendes en asfalttype med støjreducerende kvaliteter på hele motorvejsstrækningen.

3.11 FINANSIELLE OPLYSNINGER

Som et af initiativerne for øget indsats for bekæmpelse af trafikstøj i infrastrukturplan 2035, er der afsat et budget på 11 mio. kr. til etablering af ny støjafskærmning ved Knudshoved (E20, Nyborg Ø).

Omkostninger til etablering af nyt slidlag i Halsskov vurderes at udgøre 8-12 mio. kr.

3.12 EVALUERING AF STØJHANDLINGSPLANEN

Evaluerings af støjhandlingsplanens gennemførelse og vurdering af effekten af de planlagte støjbeskyttende foranstaltninger samt øvrige ændringer, der har betydning for støjpåvirkningen af boligerne langs de kortlagte vejstrækninger, vil ske som led i udarbejdelse af en ny strategisk støjkortlægning og revision af støjhandlingsplanen, hvilket jf. støjkortlægningsbekendtgørelsen skal foretages hvert 5. år.

3.13 REFERAT AF DEN OFFENTLIGE HØRING

Sund & Bælt har udarbejdet støjhandlingsplaner for perioden 2024-2029, som har været i offentlig høring i 8 uger. Høringsperioden ophørte den 4. december 2024. Der er endvidere fremsendt information om den offentlige høring til relevante kommuner.

Der er indkommet ét høringssvar, og dette er fra Nyborg Kommune:

"Kommunen har med interesse læst Sund & Bælt høring til Støjhandlingsplaner for 2024-2029.

Angående Motorvej E20 – Storebælt, Støjhandlingsplan – September 2024, savner kommunen en stillingtagen/vurdering af campingpladsen placeret nord for motorvejen i Nyborg.

I punkt "3.4 Gældende grænseværdier" er campingplads nævnt under de anførte vejledende grænseværdier og i punkt "3.8 Planlagte foranstaltninger" er selve campingpladsen vist på figur 3.5. Derudover er campingpladsen ikke beskrevet i støjhandlingsplanen.

Kommunen finder at støjhandlingsplanen bør vurdere trafikstøjen ved campingpladsen, samt eventuelt behov for støjbeskyttende foranstaltninger.

Kommunen er bevidst om at kommunens høringssvar er afsendt 1 dag efter udløb af høringsfristen. Som det fremgår nedenfor af mail fra Sund & Bælt, er en revideret høring sendt til kommunen, med samme høringsfrist. Kommunen antager på den baggrund, at Sund & Bælt medtager kommunens høringssvar i den efterfølgende sagsbehandling."

Sund & Bælt skal indledende gøre opmærksom på, at det er et krav i støjkortlægningsbekendtgørelsen § 26, stk. 1, nr. 4, at støjhandlingsplanen bl.a. skal indeholde oplysninger om "alle gældende grænseværdier", hvorfor vejledende grænseværdier for støj fra vejtrafik i planlægningssituationer for "rekreative områder i det åbne land, sommerhuse, campingpladser o.l." er medtaget under punkt 3.4.

Opgørelsen af støjpåvirkningen og vurdering af eventuel relevante tiltag for støjreduktion på strækningen, omfatter alene boliger og personer i beboelsesbygninger (cpr-adresse), hvilke ligeledes er i overensstemmelse med støjkortlægningsbekendtgørelsen, Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2006 samt Direktiv 2002/49/EF.

Det fremgår af figur 3.5, hvilke bygninger der er boliger og som dermed er medtaget i støj-kortlægning og støjhandlingsplanen.

Det skal endeligt bemærkes, at det er nødvendigt at prioritere indsatsen for støjreduktion, da der generelt er mange støjbelastede boliger og begrænsede økonomiske muligheder, hvorfor Sund & Bælt har valgt at prioritere boligområder og virkemidler, hvor der opnås størst støjmæssig effekt pr. investeret krone.

