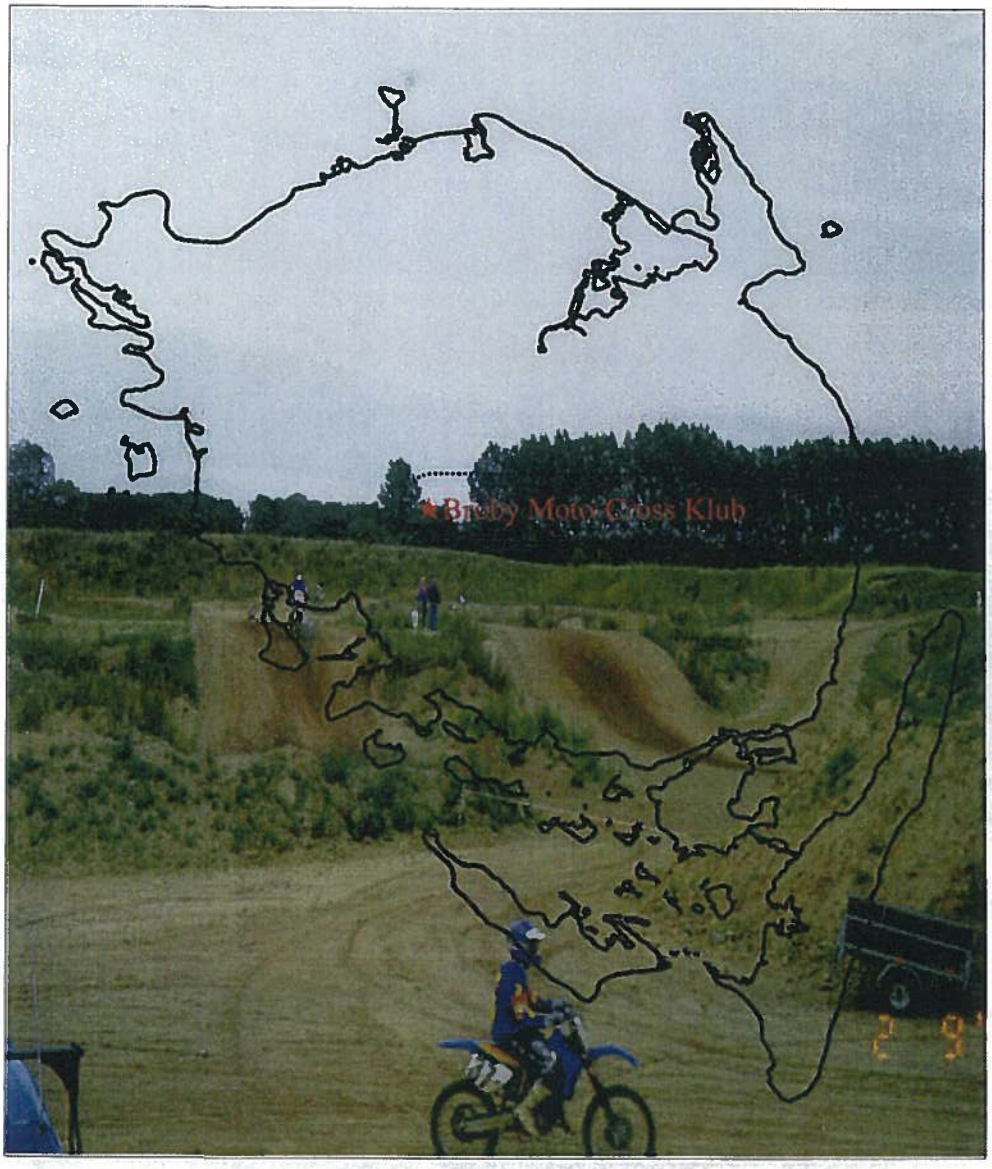
Miljøgodkendelse

Broby Moto-Cross Klub



Tidsbegrænset miljøgodkendelse af den eksisterende motorbane på matr. nr. 35-a Nr. Broby, beliggende Assensvej, Broby kommune.

April 2000

Fyns Amt
Trafik- og Miljø udvalget

Indholdsfortegnelse

Forhistorie	side	2
Relationer til miljø- og planlovgivningen.	side	2
De foreliggende oplysninger		
Beliggenhed	side	3
Indretning og drift	side	3
Støjbelastning til omgivelserne.	side	5
Reduktion af støjen.	side	9
Renere teknologi - støjdæmpning af crossmaskiner.	side	9
Støjbegrænsning med skærme eller volde.	side	14
Støjbegrænsning ved reduktion af aktivitetsnivauet.	side	15
Støjbegrænsning ved ændring af træningstidsrummet.	side	16
Sammenfatning af mulighederne for reduktion af støjen.	side	17
Miljø- og Arealafdelingens konklusion.	side	17
Egenkontrol og journalføring.	side	18
Øvrige forhold fra ansøgningen.	side	19
Broby Kommunes udtalelse.	side	20
Fyns Amts afgørelse		
Vilkår for indretning og drift	side	21
Klagevejledning	side	24
Søgsmål, Ibrugtagning og udløb af godkendelsen.	side	25

Bilag

1 : Beliggenhedsplan.

2 : Oversigtsplan med støjvolde

3 : Kort med støjkonsekvenskurver omkring banen

4: Kørselsmønstre

Trafik- og Miljøudvalget

Fax: 6556 1594
Tlf: 6556 1000
E-mail: lho@maa.fyns-amt.dk

Broby Moto-Cross Klub
v/ Ejner Rasmussen
Assensvej 3
5672 Broby

8-76-1-425-1-1999
LHO

7. april 2000

Vedr.: **Motorbane på ejendommen matr. nr 35 a, Nr. Broby, Assensvej, Broby Kommune. CVR-nr. 19042731.**

Tidsbegrænset miljøgodkendelse.

Fyns Amt meddelte den 31. oktober 1995 miljøgodkendelse til klubbens træningsaktiviteter én dag pr. uge hele året rundt og op til seks løbsarrangementer pr. år. Godkendelsen var tidsbegrænset til 1. oktober 1999. Miljøgodkendelsen blev ikke påklaget indenfor klagefristen og der er ikke modtaget klager over støj fra banen i den forløbne periode.

Klubben har søgt om forlængelse af miljøgodkendelsen på uændrede vilkår. Ansøgningen er modtaget fra Broby Kommune den 27. april 1999. Der er senest givet supplerende oplysninger den 31. august 1999.

Fyns Amt gav den 1. oktober 1999 en forlængelse af miljøgodkendelsen til 31. marts 2000 på uændrede vilkår. Denne godkendelse blev ikke påklaget.

Der blev i marts 2000 udsendt et udkast til nærværende miljøgodkendelse og den 16. marts 2000 holdt møde med Broby Kommune og klubben, hvor der deltog såvel politikere som embedsmænd. Kommentarerne fra mødet og efterfølgende korrespondance er såvidt muligt imødekommet og indarbejdet i miljøgodkendelsen.

Forhistorie.

Motocross-aktiviteterne blev påbegyndt i en råstofgrav på en del af den nuværende lokalitet i 1969. I 1990-91 blev banen omplaceret i forbindelse med afslutningen af råstofudvindingen. Broby Kommune iværksatte i 1992 en lokalplanlægning for crossbanen.

Broby Moto-Cross Klub søgte i 1993 om miljøgodkendelse af motocrossbanen. Aktivitetsniveauet ønskedes fastholdt på det hidtidige niveau.

I den hidtidige miljøgodkendelse er der accepteret store overskridelser af Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser.

Relationer til lovgivningen.

Planloven.

Banen er placeret i område 5.L.39, der i henhold til Broby Kommunes "Kommuneplan 1991-2002" er udlagt til motocrossbane.

Broby Kommune vedtog i oktober 1995 kommuneplantillæg og lokalplan nr. 39 for Motocrossbane ved Broby.

Lokalplanen fastlægger bl.a.,

- at der kun må køres motocross på området,
- at området skal omkranses af en 25 meter bred beplantning af skovlignende karakter,
- at banen skal holdes afspærret udenfor åbningstiderne og
- at der ikke må oplagres methanol.

Samlebekendtgørelsen - regler om VVM (Vurdering af virkningen på miljøet).

Motorsportsbaner kan henføres til bilag 2 punkt 11a " Permanente væddeløbs- samt prøvekørsels-baner for motorkøretøjer" i bekendtgørelse nr. 428 af 2. juni 1999 vedr. supplerende regler i medfør af lov om planlægning (Samlebekendtgørelsen).

Miljøbeskyttelsesloven.

Motocrossbaner er omfattet af punkt H1, Udendørs motorbaner og knallertbaner på listen over godkendelsespligtig virksomhed, jvf. bekendtgørelse nr. 807 af 25. oktober 1999 om godkendelse af listevirksomheder, der trådte i kraft den 3. november 1999. H1 er ikke "i-mærket", dvs. ikke omfattet af reglerne for IPPC-virksomheder/aktiviteter.

De foreliggende oplysninger.

Beliggenhed.

./. Beliggenheden af banen fremgår af bilag 1.

Banen er beliggende syd/sydøst for Nr. Broby i et forholdsvist fladt landskab, bortset fra Odense å-dal, som løber syd og øst om banen.

Afstanden fra banens midte til nærmeste beboelse ved samlet og spredt bebyggelse fremgår af nedenstående tabel:

Beregningspunkt	Retning	Afstand [m]
1: Assensvej 3 (Bybjerggård)	vest/nordvest	ca. 200
2: Assensvej 18	nordvest	ca. 300
3: Faaborgvej 10	nordøst	ca. 500
4: Faaborgvej 12	øst/sydøst	ca. 750
5: Allerup	syd	ca. 1400
6: Assensvej 5	vest	ca. 300

Punkt 2 er ved den samlede bebyggelse i Nr. Broby og punkt 5 er ved samlet bebyggelse i Allerup, mens de øvrige er beliggende i det åbne land.

Indretning og drift.

./. Indretningen fremgår af vedlagte bilag 2.

Heraf fremgår også banens sporforløb og placeringen og højderne på de anlagte støjvolde. Sporforløbet er anlagt på en anden måde end skitseret i ansøgningen til den hidtidige miljøgodkendelse. Derfor er bilag 2 resultatet af amtets optegnelser efter tilsyn på banen.

Ligeledes er resultaterne af amtets kontrolmålinger af voldenes højder angivet som voldenes faktiske højde i forhold til banesporet. De vold-højder, der er forudsat i den hidtidige miljøgodkendelse, er angivet i parantes. Det fremgår, at voldene flere steder er højere end forudsat i støjberegningerne, der ligger til grund for den hidtidige miljøgodkendelse.

Banen har en samlet længde på 1380 meter og er indrettet med 9 hop. Sporet er fra 4 meter til 7 meter bredt.

Der søges om godkendelse af følgende aktiviteter:

Træning:

Træningskørsel på banen foregår 1 gang om ugen med en samlet køretid på 2 timer og 45 minutter. Træningen tilrettelægges således, at de mindste maskiner (80 cc) kører for sig selv, mens de øvrige større maskiner kører samtidig. De to klasser kører hver 30 minutter ad gangen.

Der køres ikke heats med samlet start.

Der køres med maksimalt 15 crossmaskiner på 80 til 750 cc på én hverdag kl 17:15 - 20:00 i sommerhalvåret (1. april til 30. september). I vinterhalvåret (1. oktober til 31. marts) køres der om lørdagen kl 13:15 - 16:00. Antallet af maskiner til træning kan variere afhængig af vejret og arrangementer andre steder.

Det ansøgte omfang af træningsaktiviteter svarer til det hidtidige niveau.

Antallet af maskiner, køretid og lydeffekt, der indgår i støjberegningerne fremgår af nedenstående tabel:

Antal maskiner	Slagvolumen [cc]	Lydeffekt [dB(A)]		Køretid pr. time [min]
		pr. maskine	ialt	
15	80	121	133	30
5	125	123	130	30
5	250	128	135	30
5	500	125	132	30
4	4-takt: 500-750	129	135	30

Den stiblede linie adskiller de to klasser, der hver kører 30 minutter per time. 4-takterne under den prikkede linie kører samtidig med de øvrige større maskiner, hvis antal reduceres tilsvarende således at der maksimalt kører 15 maskiner ad gangen.

MLK angiver den samlede kildestyrke til 139 dB(A).

Efter MLK-Fyn i 1995 udarbejdede støjberegningerne, jvf. senere, der ligger til grund for den nuværende miljøgodkendelse, har Miljøstyrelsen frigivet nye data vedr. støjemissionen. De benævnes "Emissionskatalog 1991" og er udført af Ødegaard & Danneskiold-Samsøe Aps. Heraf fremgår, at 125cc-maskinernes lydeffekt er steget 5 dB(A) til 128 dB(A) og 500cc-maskinernes lydeffekt er nedsat med 1 dB(A) til 124 dB(A).

Der er i MLK-Fyn's beregninger fra 1995 ikke oplyst om støjen fra 4 takt-maskinerne på 500-750cc, men Broby Moto-Cross Klub havde oplyst, at disse maskiner, som der kører 3 - 4 stykker af, ikke støjer mere end 500cc-maskinerne. Af "Emissionskatalog 1991" fremgår imidlertid, at lydeffektniveauet er 4 dB(A) højere end forudsat for disse maskiner, hvilket klubben også efterfølgende oplyste.

Fyns Amt har på baggrund af ovenstående udregnet en ny samlet kildestyrke til 141 dB(A), hvilket er 2 dB(A) højere end MLK's kildestyrke. Udregningen er behæftet med en mindre usikkerhed, idet frekvensfordelingen ikke er sammenlignet.

Der er ikke motorer i gang udenfor banen, udover opvarmning i ryttergården.

Ved siden af motocrossbanen er anlagt en micro-bane til brug for børnemaskiner, der er laveffektmaskiner op til ca. 5 hk på 50 - 80cc. Der kører op til 15 maskiner ad gangen med en effektiv køretid på 60 minutter pr. time. Aktiviteterne på microbanen foregår samtidig med

aktiviteterne på crossbanen. Der er ikke givet oplysninger om støj fra micro-maskinerne.

Der foretages ikke reparation eller andre aktiviteter, der frembringer spildevand, kemikalieaffald eller lignende.

Løb.

Der søges om godkendelse til afholdelse af ét løbsarrangement per år. Løbet påregnes afholdt på en lørdag, søndag eller en helligdag i tidsrummet kl 08 - 18.

Derudover påregnes afviklet op til 5 løbslignende arrangementer (specielle træningsforløb) indenfor tidsrummene, hvor der ellers køres træning.

På mikrobanen ønskes mulighed for afholdes af op til 3 lørdags- eller søndagsarrangementer pr. år med op til 50 deltagere. Der vil ikke blive anvendt højtalere.

Udenfor de ovennævnte tidsrum anvendes banen ikke til andre støjfremkaldende aktiviteter, idet banen dog klargøres mellem træningerne med en traktor med diverse slæberedskaber. Klargøringen foretages på hverdage i dagtimerne kl 7 - 18.

Støjbelastning til omgivelserne.

Den hidtidige godkendelse er udarbejdet på baggrund af støjredegørelse dateret den 6. juni 1995 med efterfølgende mindre rettelser/tilføjelser i 1995. Den er udarbejdet af det akkrediterede støjlaboratorium MLK-Fyn, nu Miljøcenter Fyn/Trekantsområdet.

Resultat af beregningerne

Beregningerne for støj fra træning tager udgangspunkt i vejledning om "Støj fra motorbaner". Der er taget udgangspunkt i "Emissionskatalog 1982 Støj fra motorsports-køretøjer, Ødegaard og Danneskiold-Samsøe, december 1982".

Resultatet fremgår af nedenstående tabel. Kolonnen"Overskridelse af de vejledende grænser" er korrigeret af Fyns Amt på baggrund af udmelding fra MLK-Fyn, da støjvoldene jvf. side 7 er anlagt højere end forudsat i beregningerne.

Beregningspunkt	MLK's beregninger	Skønnet effekt af forhøjelser af støjvoldene ift.det forudsatte	Skønnet effekt af forhøjet kildestyrke	Vejledende grænseværdi [dB(A)]	Overskridelse af de vejledende grænser
		MLK/Fyns Amt	Fyns Amt	aften/dag	aften/dag
1: Assensvej 3 (Bybjerggård)	61 dB(A)	- 3 dB(A)	+2 dB(A)	50/55	10/5
2: Assensvej 18 *	56 dB(A)	- 3 dB(A)	+2 dB(A)	45/50	10/5
3: Faaborgvej 10	61 dB(A)	- 2 dB(A)	+2 dB(A)	50/55	11/6
4: Faaborgvej 12	56 dB(A)	- 2 dB(A)	+2 dB(A)	50/55	6/1
5: Allerup *	46 dB(A)	0 dB(A)	+2 dB(A)	45/50	3/0
6: Assensvej 5	63 dB(A)	- 3 dB(A)	+2 dB(A)	50/55	12/7

I tabellen sammenholdes de beregnede støjbelastninger med Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier gældende for hverdage indtil kl. 18 og lørdage indtil kl. 14 ("dag") samt hverdage kl. 18-20 og lørdage kl. 14-18 ("aften"). De med "*"-markerede punkter er beliggende i del af sammenhængende boligbebyggelse.

Aktiviteterne på den nuværende bane medfører overskridelse af de vejledende støjgrænser på op til 10-12 dB(A) efter klokken 18 på hverdage og klokken 14 på lørdage.

Der er i beregningerne ikke antaget nogen støjdæmpning af maskinerne udover den standarddæmper, der kræves for at overholde DMU's reglement for støj fra motorsportsmaskiner.

Der er ikke fremsendt nye oplysninger om banens støjpåvirkning i forbindelse med behandling af nærværende miljøgodkendelse.

Usikkerheden.

Usikkerheden på MLK-Fyn's beregninger blev angivet til 1 dB(A) ved beregningspunkt 2 og 3. MLK-Fyn skønnede usikkerheden på beregningsresultatet ved de øvrige punkter til samme størrelsesorden.

Ifølge Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1993 om beregning af støj er usikkerheden på resultater af beregninger, hvor der indgår tabelværdier 5-10 dB(A). Jørgen Jacobsen fra Delta Akustik (Miljøstyrelsens Referencelaboratorium for støjmålinger) har oplyst, at ved anvendelse af motorstøjdata fra firmaet Ødegård Danneskjold-Samsøe i en ILYD-beregning er usikkerheden +/- 5 dB(A).

Støjvolde

Klubben har fulgt anvisningerne fra MLK-Fyns beregninger, benævnt "beregningsversion d"i ovenfor nævnte beregninger, idet støjvoldene mod sydøst og syd er forhøjet med 1 meter i forhold til det oprindelige forslag. Voldene er anlagt til kote 27. Volden mod nord mod Broby er ca. ½ meter højere end forudsat. Desuden er volden i banens nordvestlige side ved P-pladsen, 1,5 meter højere end forudsat. De enkelte voldes højder i forhold til banesporet fremgår af nedenstående:

	Projekteret		Udført	
Støjvoldenes placering	Topkote	Højde i terrænet [m]	Topkote	Højde i terrænet [m]
vest/nordvest (v/indkørslen)	28.0	ca. 5	29.5	7,5
nord	29.0	ca. 7	29,5	7,5
øst	27.0	3-4	28,0	5-6
sydøst	26.0	2	27,0	5
syd (v/p-pladsen og microbanen)	26.0	4	27,0	2

Retningerne er set fra banens midte.

Støjvoldene skulle ifølge miljøgodkendelsens vilkår 3.2 være færdige den 1. oktober 1996, men på grund af bl.a. manglende tilførelse af materialer mv. blev støjvoldene først færdige pr. 1. oktober 1998. Til gengæld er de flere steder, som nævnt, højere end forudsat. Fyns Amt har accepteret forsinkelsen i forhold til miljøgodkendelsen.

Antal støjbelastede naboer.

Miljø- og Arealafdelingen har optalt antallet af boliger/ejendomme omkring banen, hvor der forekommer støjniveauer over de vejledende støjgrænser. Optællingen er foretaget på baggrund af beregninger udført af Delta Akustik&Vibration for Fyns Amt som de fremgår af rapport dateret 23. april 1996. Støjzonekortet fremgår af bilag 3. Da optællingen er foretaget udfra et kort i størrelsesforholdet 1:15000 må antallet af boliger betragtes som en cirka-angivelse:

	Antal ejendomme hvor af de vejledende støjgrænser overskrides.			
Område\ Intervaller	1-5 dB(A)	6-10 dB(A)	over 10 dB(A)	I alt
Det åbne land	9	10	4	23
Boliger i Nr. Broby	76	156	88	320
Total	85	166	92	ca. 343

Det skønnes at optællingen af antallet af støjramte boliger er rimeligt retvisende, idet den højere kildestyrke, jvf. side 5 skønnes at blive udlignet af effekten af den forøgede voldhøjde.

Hvis overskridelsen af de vejledende støjgrænser reduceres med 5 dB(A), reduceres antallet af

støjbelastede boliger til mellem 100-200 boliger. Hvis der reduceres med 10 dB(A) skønnes antallet af belastede boliger til under 100.

Delta har i modsætning til MLK-Fyn, i beregningerne af støjzonekortet, taget udgangspunkt i Emissionskatalog 1991, herunder at lydeffektniveauet for 125cc er 128 dB(A) . Der er ikke indregnet forøget støj fra 4-takterne. Det forudsættes, at der maksimalt kører 15 maskiner, heraf 4 stk. 4-taktere, hvorfor den forøgede støj fra disse ikke vurderes at have væsentlig betydning ved optællingen af antallet af boliger.

Når ovenstående tages i betragtning, er der rimelig overensstemmelse mellem støjniveauerne bestemt af MLK-Fyn og niveauerne som de kan aflæses for de samme punkter på støjzonekortet.

Miljøstyrelsens vejledning.

Vurdering af støj fra motocrossbaner tager udgangspunkt i Miljøstyrelsens vejledning om "Støj fra motorsportsbaner" nr. 3/1997:

Vejledende støjgrænser/Miljøstyrelsens vejledning nr. 3/1997/:

	Ved boliger i sammenhængende bebyggelser	Ved boliger i det åbne land
Før kl 18 på hverdage og før kl 14 om lørdagen.	50 dB(A)	55 dB(A)
Efter kl 18 på hverdage og efter kl 14 om lørdagen.	45 dB(A)	50 dB(A)

De vejledende grænseværdier for støj er 5 dB(A) lavere efter kl. 18 på hverdage og efter kl. 14 om lørdagen.

Grænseværdierne vedrører kun støj fra træningsaktiviteter, normalt 1 eller 2 hverdage pr. uge. Ved flere dage pr. uge skal der fastlægges et lavere støjniveau pr. dag for disse. Støj fra løbsarrangementer, hvor der ofte indgår flere kørere end ved træning og anvendes højtalere m.v., reguleres ved fastsættelse af et maksimalt antal løbsdage pr. år, normalt 3 - 5 stykker. Desuden fremgår, at motorsportsaktiviteter normalt bør indstilles senest kl. 20.

Ved godkendelse af eksisterende baner skal der lægges vægt på de samme hensyn som ved godkendelse af nye baner. Hvis banen ikke umiddelbart kan overholde de vejledende støjgrænser, kan der meddeles godkendelse under forudsætning af, at klubben fremlægger en handlingsplan for nedbringelse af støjbelastningen og viser evner og vilje til at nedbringe støjen til et acceptabelt niveau inden for en rimelig tidsfrist.

For visse eksisterende baner kan det vise sig umuligt, at overholde de vejledende støjgrænser. Efter en konkret vurdering kan der gives et tillæg til de vejledende støjgrænser.

Regionplan 1997-2009: Allerede udlagte støjfølsomme områder, herunder boliger, jvf. kommuneplanen for Broby Kommune, berøres ikke af bestemmelse 4.3.2 i Regionplan 1997-2009, men hvis nærværende miljøgodkendelse fastlægger uændrede støjgrænser med deraf følgende støjkonsekvensområde, jvf. bilag 3, kan der ikke ibrugtages støjfølsom arealanvendelse indenfor støjkonsekvensområdet før andet eventuelt besluttes.

Fyns Amt, Miljø- og Arealafdelingens vurdering af støjbelastningen.

Miljø- og Arealafdelingen finder, at der ved vurdering af støjen fra motocrossbanen skal tages udgangspunkt i Miljøstyrelsens vejledning om Støj fra motorsportsbaner.

Miljø- og Arealafdelingen finder, at der er tale om store overskridelser af de vejledende støjgrænser og at antallet af støjramte boliger er højt i sammenligning med forholdene omkring de øvrige motorsportsbaner på Fyn. Der er anlagt store støjvolde omkring banen, men de er ikke tilstrækkelige til at sikre at de vejledende støjgrænser tilnærmelsesvis kan overholdes.

Banesporet har en anden udformning end forudsat i miljøgodkendelsen, men det findes ikke at øge støjen i omgivelserne.

Ved microcross-aktiviteter på andre baner i amtet, er der ikke konstateret støj fra disse udenfor banen, når de øvrige motor-aktiviteter foregår. Derfor findes det ikke relevant at fastlægge særlige vilkår for afvikling af disse aktiviteter.

Reduktion af støjen.

Forurening skal i henhold til principperne i miljøloven i første omgang søges undgået. Hvis dette ikke er muligt skal forureningen søges minimeret ved anvendelse af den til enhver tid bedst tilgængelige renere teknologi. Den resterende forurening skal herefter søges nedbragt mest muligt ved afskærmende foranstaltninger el. lignende.

Derfor gennemgås nu i denne rækkefølge de muligheder for reduktion af støjen, der er oplyst eller på anden måde anses for mulige for Broby Moto-Cross Klub.

Renere teknologi - støjdæmpning af crossmaskiner.

Der er ikke forudsat gennemført nogen støjdæmpende foranstaltninger på crossmaskinerne i støjrapporten fra MLK-Fyn. Maskinerne forudsættes således kun udstyret med standard lyddæmpere.

<u>Ansøgningens indhold /Bekendtgørelse om godkendelse af listevirksomhed nr. 807 af 25. oktober 1999/:</u> I ansøgningen skal virksomheden redegøre for mulighederne for anvendelse af den mindst forurenende teknologi og de bedst mulige miljøbeskyttende foranstaltninger.

Ansøgningen indeholder ingen redegørelse for renere teknologi- muligheder for crossmaskiner.

Støjen stammer fra motorernes indsugning, udstødning og fra motorblokken. Mulige støjdæmpende foranstaltninger på disse kilder skal derfor afvejes i forhold til den mest betydende støjkilde.

I de følgende fakta-bokse angives en række muligheder for støjdæmpning. Kilden til oplysningerne er angivet imellem to //. Derudover henvises til litteratur-oversigten i bilag 5.

Dæmpning af udstødningen, /Forhandler af motocrossmaskiner Bruun-Larsen, Odense, 1995 og 2000/

Det er lyd fra den bageste del af udstødningen, der er den primære støjkilde. Der sker løbende udvikling hen imod forbedrede lyddæmpende foranstaltninger. Alle nyere maskiner, der er solgt i Danmark indenfor de seneste 2-3 år(fra 1992/93), er dæmpet til, som minimum, at kunne overholde Dansk Motor Unions grænse for det maksimale lydtrykniveau på 98 dB(A) målt ½ meter bag maskinen, mens denne kører med et nærmere angivet omdrejningstal (Standmåling).

Dæmpningerne opnås ved en kombination af nye materialer til stopning af lyddæmperne og ændring af perforeringerne i den inderste del af inderrøret. Disse forbedringer udføres også på ældre maskiner for at de kan overholde grænserne. Derudover er det af støjhensyn vigtigt, at maskinerne vedligeholdes korrekt, det vil sige efterspændes og at lyddæmpernes forring fornyes jævnligt.

Samme forhandler har desuden oplyst, at i blandt andet Sverige, Norge, Finland og Tyskland anvendes lyddæmpere af typen ENDURO, når maskinerne anvendes på offentlig vej. Disse dæmpere sænker lydeffektniveauet med 20 - 25 dB(A) og koster fra 490 til 900 kr afhængig af maskin-type. En dæmpning af den angivne størrelsesorden forudsætter imidlertid samtidig et specielt foret for-rør. Hvis der kun anvendes lyddæmper på den bagerste del af udstødningen, eventuelt efter den standard-monterede dæmper, kan der opnås en dæmpning på cirka 10 dB(A).

ENDURO-dæmperne sænker ifølge forhandleren motor-ydelsen ubetydeligt og kan derfor anvendes i forbindelse med træningsaktiviteter og uanset om der anvendes luft- eller vandkølede maskiner. Der kræves allerhøjst en regulering af karburatorerne, og lyddæmperne kan monteres på både vand- og luftkølede maskiner.

Forhandleren mener ikke, at andre lydkilder, f.eks. indsugningen vil blive primære lydkilder, såfremt der foretages dæmpning af udstødningen i den nævnte størrelsesorden (10 dB(A)).

Alternativt kan de nuværende lyddæmpere stoppes med lydpotteuld af fiberglas, der blandt andet produceres i Tyskland. Dette materiale nedbrydes ikke af udstødningsvarmen og der er målt en dæmpningseffekt på 2-3 dB(A). Udgiften hertil er cirka 300 kr pr. maskine.

Forhandleren er kontaktet igen i februar 2000 for ajourføring af ovenstående. Han oplyste, at pt. er det kun relativt få cross-maskiner, hvortil der kan købes ENDURO-dæmpere. Prisen for en løs dæmper kan være op til 5000 kr. Det omtalte dæmpermateriale af fiberglas kan pt. ikke skaffes. Istedet anvendes en kombination af kendte materialer.

Støj fra indsugningen.

Der er efter det oplyste ingen umiddelbar effekt ved at dæmpe støjen fra indsugningen, idet de fleste maskiner er udstyret med kraftige filtre, der dæmper optimalt.

Forbedringer med ENDURO-dæmpere /Importør af crossmaskiner Lars Kløgger, Yamaha Motor, Odense, 1995 og 2000/

Personen er autoriseret til at udføre støjmålinger af motorkøretøjer, der skal typegodkendes, og har målt støj fra nye crossmaskiner med ENDURO-lyddæmpere. Der blev her målt en forbedring på ca. 7 dB(A). Importøren anså på baggrund af måleresultaterne det for realistisk, at der indenfor 1 års tid, dvs. i 1996, kunne tilbydes støjdæmpere med en effekt på 7 -10 dB(A) målt ved forbi-kørende maskiner under accelleration. Dæmperne kan anvendes på nye og op til 2 år gamle cross-maskiner af gængse fabrikater, dvs. maskiner fra 1992/93. Prisen anslås til cirka 2000 kroner pr. maskine afhængig af om der også kræves dæmpning af indsugningen. Importøren mener, at med den nuværende udskiftningsfrekvens for crossmaskiner, kan alle maskiner realistisk kræves dæmpet med et tilsvarende niveau indenfor 4 - 5 år, dvs. omkring 1999/2000.

På motocrossbanen i Højbjerg, blev der i maj 1996 afprøvet lyddæmpere, indkøbt i Tyskland, som efter de første afprøvninger bekræftede, at der formodentlig kan opnås støjdæmpning af ovenstående størrelsesorden på nyere maskiner. Afprøvningerne, der er afrapporteret den 7.juli 1996, blev foretaget af Fyns Motor Sport og firmaet Ødegaard & Danneskiold-Samsøe.

Importøren er kontaktet igen i februar 2000 for ajourføring af oplysningerne. Han bekræftede ovennævnte oplysninger og anførte, at de afprøvede dæmpere havde en effekt på minimum 4-5 dB(A) . Dæmperne kan udvikles og tilpasses til montering på de gængse motocrossmaskiner indenfor en kortere årrække. Flere og flere anvender 4-taktsmaskiner, der er nemmere at støjdæmpe. Alle kører på bly-fri benzin.

Muligheder for dæmpning af motorsportskøretøjer, - evt. ved anvendelse af eksisterende tekniske foranstaltninger /Delta Akustik & Vibration's tekniske notat, 1999/.
Det fremgår af notatet, at der for motocross-maskiner formodentlig kan opnås reduktion i støjen på op til 15-20 dB(A) ,- nogle endda 25 dB(A) ved montering af lyddæmpere, der allerede findes til sammenlignelige maskiner godkendt til gadebrug. Den endelige størrelsesorden afhænger af, hvor stor en del af den angivne støj, der stammer fra udstødningen og hvormeget der stammer fra øvrige kilder på maskinerne. Ifølge notatet kan man ved at beholde det oprindelige ekspansionsrør foretage montering af de angivne lyddæmpere ved hjælp af nogle få tilpasningsstykker.

Notatet konkluderer desuden følgende:
- montering af et bestemt lyddæmpersystem på diverse motorsportsmaskiner er enkel. For motocross, hvor der anvendes flere og forskellige maskintyper end i forhold til f.eks. speedwaysporten, kan ekspansionsrøret beholdes og lyddæmperen kan monteres ved hjælp af få tilpasningsstykker,
- reduktion af motorcyklens effekt kan begrænses eller måske helt undgås, hvis lyddæmperen vælges med omhu,
- vægtforøgelsen og dermed ændringen i køretøjets balance er beskeden ved montering af en gadelyddæmper,
- gadelyddæmperen er typisk større end motorsportsdæmperen, og det bør vurderes nærmere, om dette reelt vil give problemer,
- prisniveauet for de 2 dæmpersystemer er nogenlunde det samme. Gadedæmperne er de dyreste, men til gengæld også de mest holdbare.

Konklusionen har været drøftet på et møde den 26. oktober 1999 med repræsentanter for Danmarks Motor Union, Motorsportens Akustiklaboratorium, Miljøstyrelsen og Fyns Amt. Der var ingen indvendinger imod notatets konklusioner. Motorsportens Akustiklaboratorium fandt resultaterne så lovende, at der bør arbejdes videre hermed.

Der er ikke foretaget afprøvning af konkrete muligheder for støjdæmpning.

Af den hidtidige miljøgodkendelse fremgår, at Fyns Amtsråd, Regionudvalget i 1995 anså det for sandsynligt, at alle klubbens motorcykler kunne forsynes med væsentlig mere effektive lyddæmpere indenfor en periode på 4-5 år (1999/2000) og at en gradvis sænkning af det maksimale tilladelige støjniveau fra maskinerne, ville føre til at Miljøstyrelsen's vejledende støjgrænser på længere sigt, kunne overholdes (godkendelsens side 14).

Fyns Amt fremsendte i brev af 3. juni 1999 til Broby Moto-Cross Klub ovennævnte tekniske notat, der er udført for Fyns Amt af Delta Akustik & Vibration. Notatet redegør som anført for mulighederne for dæmpning af motorsportskøretøjer incl. motocrossmaskiner ved anvendelse af eksisterende tekniske foranstaltninger.

Broby Moto-Cross Klub blev i samme skrivelse anmodet om at redegøre for mulighederne for:

- A: Overholdelse af Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for motorsportsaktiviteter.

- B: Samme som 1, men med et tillæg på 5 dB(A).

Redegørelsen skulle indeholde en teknisk og økonomisk gennemgang af mulighederne, herunder

de muligheder, der er skitseret i rapporten. Det blev anbefalet, at klubben udvælger de kombinationer af støjdæmpning, der af klubben opfattes som de mest optimale. Dernæst burde der udføres kildestyrkemålinger med henblik på en undersøgelse af mulighed A og B. Fyns Amt anbefalede, at undersøge effekten af støjdæmpning af maskinerne i kombination med følgende:

- støjvoldenes højde (nuværende og eventuelt forhøjede).
- aktivitetsniveauet på banen (eventuelt lavere aktivitetsniveau pr. time i forhold til nu).
- tidsrum for træning (evt. flytning til tidsrum hvor de vejledende støjgrænser er højere).

Ansøgers vurdering af mulighederne for støjdæmpning.

Klubben finder det påfaldende, at den som lille klub skulle kunne løse lydproblemet, når Danmarks Motor Union (DMU) m.fl. ikke har formået det. Et centralt iværksat forskningsprojekt om kildestøj og målemetoder har pt. mistet sin fremdrift og skal revurderes. Der findes efter klubbens opfattelse endnu ikke lyddæmpersystemer, som er anvendelige, men de Fynske Motor Klubber har sammen henvendt sig til DMU for at få støjdæmpning udviklet.

Klubben vil kun kræve dæmpning af støjen på maskinerne, hvis DMU nedsætter grænseværdierne i reglementet. Det skyldes blandt andet, at klubben ikke har økonomi til at foretage undersøgelser af mulige støjdæmpninger og at mange af de aktive kører på ældre maskiner, og derfor ikke formodes at ville investere i lyddæmpere eller nye maskiner for at køre træning nogle få timer om ugen.

Klubben anfører, at disse kørere muligvis istedet vil køre udenfor autoriserede baner.

Broby Moto-Cross Klub oplyser endvidere, at der kører mange forskellige modeller indenfor de forskellige klasser (80cc, 125cc, 250cc, 500cc og 4 takt´s) på banen og at det derfor vil være et meget omfattende arbejde, at dæmpe støjen. Klubben finder, at aktiviteterne vil ophøre, hvis der bliver stillet krav om, at der kun på Broby-banen skal anvendes specielle lyddæmpere.

Fyns Amt, Miljø- og Arealafdelingens vurdering af mulighederne for støjdæmpning med renere teknologi.

Fyns Amt har i henhold til miljøloven, som tidligere nævnt, pligt til at fremme anvendelse af den mindst forurenende teknologi.

I nærværende sag er der fra branchefolk og i Fyns Amts projekt vedr. støjreduktioner indenfor motorsporten (Delta´s notat), redegjort for, at der indenfor nogle år er mulighed for færdigudviklet støjdæmpningsudstyr til de anvendte crosstyper. De forventes at kunne anvendes uden effekttab og uden andre gener for udøverne.

Der er angivet mulige støjdæmpninger i forhold til de nuværende maskiner på mellem 4 og 25 dB(A);- og realistisk set dæmpninger på ihvertfald 4-5 dB(A) og muligvis op til 10 dB(A) indenfor en kortere årrække.

Indtil de nævnte støjdæmpende foranstaltninger er færdigudviklede, foreligger der mulighed for at udskifte materialet i lyddæmperne og derved opnå en dæmpende effekt på 1 - 2 dB(A) .

Klubben har ikke selv foreslået alternative former for støjdæmpning af maskinerne med deraf reducerede støjniveauer.

I de følgende afsnit gennemgåes de øvrige muligheder for reduktion af støjen fra banen og dermed reduktion i antallet af boliger, der påvirkes af støj over Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser.

Støjbegrænsning med skærme eller volde.

Broby Moto-Cross Klub har henvist opmærksomheden på, at tidligere beregninger har vist, at en yderligere forhøjelse af de nu op til 8 meter høje volde, kun vil have en lille effekt, ligesom en forhøjelse vil virke fysisk voldsomt for området.

Der henvises til MLK-Fyns notat af 10. august 1995:

> Forhøjelse af støjvolde / MLK-Fyn, 1995/
> En yderligere forhøjelse af volden mod nordøst med 1 meter til kote 30 (nuværende er i kote 29) vil dæmpe støjen med 2-3 dB(A), hvorved overskridelsen af de vejledende støjgrænser i Nr. Broby vil være på 10-11 dB(A).
> Hvis der udelukkende anvendes støjvolde for at dæmpe støjen til omgivelserne, skal der anlægges en jordvold på 18 meter for at overholde de vejledende støjgrænser ved nærmeste enkelt-beliggende ejendom, mens der i Nr. Broby fortsat vil være en overskridelse på ca 8 dB(A). På den baggrund anser MLK-Fyn det for urealistisk at opnå støjdæmpning med yderligere forhøjelse af støjvoldene.

Broby Moto-Cross Klub har tilkendegivet, at anlæggelsen af støjvoldene i årene 1995-99 har været et kæmpe projekt;- økonomisk såvel som arbejdsmæssigt. Beplantningen af de i alt 13.000 m^2 yderside udføres i marts/april i 2000.

Fyns Amt, Miljø- og Arealafdelingens vurdering af mulighederne for forhøjelse af støjvoldene.

Fyns Amt var på tilsyn på banen den 1. september 1998, hvor det kunne konstateres, at støjvoldene var anlagt i overensstemmelse med miljøgodkendelsen. Fyns Amt har efterfølgende i december 1998 foretaget opmåling af voldenes højder og banens forløb. Støjvoldene er, jvf. tidligere, på flere strækninger anlagt højere end forudsat og banesporet har en lidt anden udformning.

Da støjvoldene er ved at blive tilplantet finder Miljø- og Arealkontoret det ikke relevant, at pege på yderligere forhøjelse af støjvoldene med jord. Hvis der skal ske forhøjelse af afskærmningen kan det ske ved skærme på toppen af voldene.

Støjbegrænsning ved reduktion af aktivitetsnivauet.

Reduktion af støjen ved halvering af køretiden / Fyns Amt , 2000/ En halvering af den effektive køretid pr. time fra de nuværende 60 minutter pr. time til 30 minutter pr. time vil sænke støjniveauet i omgivelserne med cirka 3 dB(A).

Reduktion af støjen ved halvering af antallet af maskiner pr. time / Fyns Amt , 2000/ En halvering af antallet af maskiner pr. time fra de nuværende 15 pr. time, vil sænke støjniveauet i omgivelserne med cirka 3 dB(A).

Klubben ønsker ikke at sænke den effektive køretid pr. time eller antallet af aktive maskiner ad gangen.

Der er således ikke fra klubbens side redegjort for hvilket lavere aktivitetsniveau pr. time i forhold til den nugældende miljøgodkendelse, klubben kan acceptere.

Klubben vil, hvis aktiviteten pr. time reduceres, søge om tilsvarende udvidelse af den samlede træningstid pr. uge. I brev af 18. august 1999 er der således redegjort for, at der findes at være behov for 11 timers træning pr. uge hvis den effektive køretid reduceres til 15 min. pr. time.

Klubben har tilkendegivet, at den finder, at det er en meget dårlig idé at udsprede aktiviteterne til f.eks. lørdag før kl. 14, da omgivelserne så vil opleve det som en udvidelse af aktiviteterne. Samtidig mener klubben, at den vil kunne opnå ret til 6 løbsdage pr. år, hvilket også vil kunne genere de omkringboende yderligere.

Fyns Amt, Miljø- og Arealafdelingens vurdering af mulighederne for reduktion af aktivitetsniveauet.

De fleste andre motorbaner på Fyn kører med en effektiv køretid, der er væsentlig mindre end 60 min. pr. time og har samtidig typisk 2 træningsdage pr. uge. Støjen omkring disse baner er altså mindre end ved 60 min. pr. time, men forekommer oftere eller i længere perioder pr. gang.

Miljø-og Arealafdelingen finder, at en reduktion af aktivitetsniveauet pr. time,- evt. midlertidigt, som led i nedbringelsen af støjniveauet til de vejledende støjgrænser, vil være en mulighed, men vi har forståelse for argumentet om at støjen så "spredes ud over et større tidsrum".

Klubben har i den hidtidige miljøgodkendelse haft tilladelse til at afholde 1 løb og 5 løbslignende aktiviteter pr.år, hvor vejledningen anfører det typiske niveau til 3-5 løb pr. år.

Støjbegrænsning ved ændring af træningstidsrummet.

Reduktion af overskridelse af støjgrænserne ved flytning af køretidspunkterne / Fyns Amt, 2000/ Flytning af træningen om lørdagen, således at denne afsluttes senest kl 14, reducerer overskridelsen af de vejledende støjgrænser med 5 dB(A). Det samme sker, hvis træningen på hverdage afsluttes senest kl 18.

Klubben finder ikke, at træningstidspunkterne kan ændres, så træningen afsluttes før 18 på hverdage og kl 14 om lørdagen hvor grænseværdierne er højere, da der af sikkerhedsmæssige årsager kræves cirka 15 voksne med en official-uddannelse på banen. Disse kan ikke "skaffes" før de ansøgte træningstidsrum. Træning om lørdagen kl 11-14 vil desuden være midt i middagsstunden.

Der er ikke redegjort for hvilke andre tidsrum for træning, herunder mulige tidsrum hvor de vejledende støjgrænser er højere, klubben kan acceptere.

Klubben finder, at amtet skal lægge vægt på, at der ikke blev klaget over den nuværende miljøgodkendelse og at der ikke er indgivet klager siden. Klubben har fra lokalkomitéen af Danmarks Naturfredningsforening fået oplyst, at de heller ikke har kendskab til borgere i Broby, der føler gener ved motorbanen.

Fyns Amt, Miljø- og Arealafdelingens vurdering af mulighederne for støjreduktion ved ændring af træningstidspunktet.

For afvikling af de ansøgte træningsaktiviteter kan start- tidspunktet rykkes frem, eller der kan trænes to hverdage pr. uge. Der er ikke argumenteret mod, at en flytning af træningen til før kl. 14 om lørdagen er urealistisk;- eventuelt i en overgangsperiode indtil de nødvendige støjdæmpende foranstaltninger til maskinerne er anskaffet.

Da der, jvf. årsjournalerne ofte er mange flere kørere tilstede på banen, end der kan være aktive, må disse på skift kunne fungere som sikkerhedsfolk.

Sammenfatning af mulighederne for reduktion af støjen.

Der er beskrevet en række muligheder for, at motocrossbanen's støjniveau kan nedbringes til Miljøstyrelsen's vejledende støjgrænser:

Foranstaltning	Effekt
Renere teknologi i 2000: Forbedret dæmper-uld	ca 2 dB(A)
Renere teknologi i 2002/3: Mere effektive lyddæmpere	ca 4-5 dB(A)
Halvering af antal kørere	3 dB(A)
Halvering af køretid per time	3 dB(A)
Flytning af træningstidspunkt (evt. kun lørdag)	5 dB(A)

Miljø- og Arealafdelingens konklusion.

Fyns Amt havde som tidligere nævnt forventet, at alle klubbens motorcykler kunne forsynes med væsentlig mere effektive lyddæmpere inden 1999/2000.

Miljø- og Arealafdelingen finder, at klubben nu har haft 4 år til at fremlægge en handlingsplan, men at der ikke er vist vilje eller evne til at søge overskridelserne reduceret ved vurdering af støjdæmpnings mulighederne, ved flytning af træningstidspunkterne eller ved reduktion af aktivitetsniveauet pr. time.

Klubben har ikke fundet anledning til at følge Fyns Amts henvisning til, at DMU har tilbudt at være behjælpelig med udredningsarbejder mv. Det findes derfor relevant, at der stilles vilkår om en redegørelse/handleplan i henhold til Miljøstyrelsens vejledning for mulighederne indenfor 1 år fra godkendelsestidspunktet.

Hvis overskridelsen af de vejledende støjgrænser reduceres med 5 dB(A), reduceres antallet af støjbelastede boliger fra ca. 350 til mellem 100-200 boliger. Hvis der reduceres med 10 dB(A) skønnes antallet af belastede boliger til under 100.

Miljø- og Arealafdelingen skønner, at det vil være mere teknisk- og økonomisk optimalt, at anvende forbedrede støjdæmpere end at forhøje støjvoldene, flytte banen eller lignende.

Der findes at kunne stilles krav om, at der indenfor en nærmere angivet periode skal anvendes støjdæmpningsudstyr, der har en tilsvarende eller større effekt end de oplyste typer fra firmaet ENDURO (4-10 dB(A)).

Indtil dette udstyr er færdigudviklet og anskaffet af alle kørere, finder Miljø-og Arealafdelingen, at der er mulighed for at stille vilkår om reduktion af aktivitetsniveauet og antallet af kørere pr. time, som led i nedbringelsen af støjniveauet til de vejledende støjgrænser.

Det findes muligt, at Miljøstyrelsen's vejledende grænseværdier kan overholdes i løbet af sommersæsonen 2000, hvis

- materialet i lyddæmperne optimeres (potte-uld),
- antallet af aktive maskiner halveres,
- den effektive køretid pr. time sænkes,
- træningstidsrummet ændres til før kl. 1800 på hverdage og kl.1400 på lørdage.

Det fremgår af Miljøstyrelsens vejledning, jvf. s. 8, at hvis banen ikke umiddelbart kan overholde støjgrænserne, kan der meddeles godkendelse under forudsætning af, at klubben fremlægger en handlingsplan for nedbringelse af støjbelastningen og viser evner og vilje til at nedbringe støjen til et acceptabelt niveau inden for en rimelig tidsfrist.

Når mulighederne for støjdæmpning af maskinerne er undersøgt og eventuelt indført, vil én eller flere af ovenstående forholdsregler kunne ændres i takt med at de nødvendige reduktioner i støjen er dokumenteret.

Muligheder for regulering

I mangel af forslag fra klubben kan Miljø- og Arealafdelingen foreslå følgende:

- Fra den 1. juli 2000 skal overskridelserne af de vejledende støjgrænser reduceres med 5 dB(A) ved at flytte træningstidsrummene til kl. 12- 14:45 på lørdage (vinterhalvåret) og til kl. 16-18:45 på en anden hverdag end lørdag i sommerhalvåret, hvor aktiviteterne efter kl. 14/18 består af 30 min. med 80cc og 10 min. med de større maskiner.

- Senest den 1. april 2001 skal der fremsendes en handlingsplan, der viser, hvordan klubben agter at nedbringe støjniveauet til de vejledende støjgrænser senest den 1.april 2003 med de i nærværende godkendelse omtalte foranstaltninger.

Egenkontrol og journalføring.

Der kommer 3-4 gange årligt uanmeldt kontrol fra DMU. Hvis en cykel støjer for meget bliver den omgående taget ud. Det gælder også når klubben 1 gang pr måned, selv kontrollerer maskinernes lydniveau i forhold til DMU's reglement med egen lydmåler.

Klubben fører en journal for hver træningsarrangement med angivelse af antallet af hhv.
- "50/80 cc micromaskiner",
- "80 cc-cross",
- "klasse C +Old" fordelt på 125 cc, 250 cc, 500 cc og 4 takt, og
- "klasse A+B" ligeledes fordelt på 125 cc, 250 cc, 500 cc og 4 takt.

Klubben har ladet udarbejde 6 kørselsmønstre benævnt A-F. Det er mulige træningsforløb pr. time. Der er ikke udført støjberegninger for hver. Kørselsmønstrene er angivet i bilag 4. A-C bruges i sommerhalvåret, mens D-F anvendes i vinterhalvåret.

I sommerhalvåret af 1998 er der fortrinsvis trænet efter kørselsmønster A.

I vinterperioden er der sjældent mere end 10-12 til træning. Derfor kører de tilstedeværende alle på samme tid.

Fyns Amt, Miljø- og Arealafdelingens vurdering af egenkontrollen.

Fyns Amt har efter gennemsyn af egenkontrollen, ved skrivelse af 20. maj 1998, indskærpet, at der ikke må køre mere end 15 maskiner på banen ad gangen. Indskærpelsen skyldes, at det af egenkontrollen fremgik, at der var langt flere kørere til stede end der må være aktive pr.time, hvorfor der fandtes at være tvivl om, hvorvidt det maksimale antal maskiner pr. træningstime, der ligger til grund for miljøgodkendelsen, kunne overholdes.

Klubbens eftervisning af, at motocross-maskinerne er tilstrækkeligt støjdæmpede, findes mest hensigtsmæssigt at kunne ske ved tilbagevendende målinger af lydeffektniveauerne på de forskellige anvendte crossmaskiner i henhold til DMU's kommende vejledning.

Der bør fortsat indsendes et årsprogram for aktiviteterne på crossbanen til Fyns Amts accept inden den 15. marts hvert år, for at muliggøre en rettidig underretning af de omkringboende om årets kørselsaktiviteter, inden sæsonstarten.

Øvrige forhold fra ansøgningen.

Eventuel støvudsendelse til omgivelserne kan forhindres ved at vande banen med jævne mellemrum.

Til- og frakørsel til trænings- og løbsarrangementer sker udelukkende via en kort grusvej til amtsvej nr. 522 Odense- Nr. Broby. Til træning er der maksimalt 60 personbiler. Til løbsarrangementer forventes maksimalt 250 personbiler. Udkørslen til amtsvejen er godkendt i 1955 og amtets Vejvæsen har den 22. september 1998 ajourført tilladelsen, således at den er i overensstemmelse med de faktiske forhold.

I henhold til Dansk Motor Union's Miljøplan, anvendes der blyfri benzin til alle motorer.

Fyns Amt, Miljø- og Arealafdelingens vurdering af de øvrige forhold.

Til- og frakørsel til banen vurderes at kunne ske uden støjgener for de omkringboende. Ved løbsarrangementer bør Broby Moto-Cross Klub i samråd med politiet foretage skiltning for en hensigtsmæssig til- og frakørsel, således at færrest mulige beboelser bliver generet af trafikstøjen.

Idet det forudsættes, at der ikke, ved de omkringliggende boliger, kan høres motor- eller højtalerstøj fra de 3 ansøgte lørdags- eller søndagsarrangementer med op til 50 deltagere på mikrobanen, og til- og frakørsler sker direkte til en overordnet amtsvej, findes mikro-arrangementerne ikke at skulle sidestilles med de øvrige løbsarrangementer ved opgørelsen af antallet af løb pr. år.

Da klargøringen af banen er henlagt til dagtimerne på hverdage og har en relativ kort varighed, findes det ikke relevant at fastsætte støjgrænser for denne aktivitet. Såfremt klargøring af banen giver anledning til støvgener i omgivelserne, bør der forinden foretages vanding.

Broby Kommunes udtalelse.

Broby Kommune har ved skrivelse af 26. april 1999 udtalt, at kommunen kan anbefale, at der meddeles fortsat tilladelse til kørsel, da man kun har hørt positivt om banen og der ikke er modtaget nogen klager i miljøgodkendelsens periode.

Ved skrivelse af 16. marts 2000 fra kommunen v/borgmesteren og kommunaldirektøren er tilkendegivet følgende:

" Motocrossbanen har fungeret i mange år, siden 1969, uden at det har givet anledning til klager fra naboer eller andre.

Det er vores opfattelse at klubben absolut drives sagligt og seriøst, herunder overholdelse af de meget begrænsede køretider der er tale om.

Når der som nævnt ikke er klager fra borgerne over køretiderne, skyldes det efter vores opfattelse bl.a. at tidspunkterne er i god harmoni med lokalbefolkningens ønsker til placering af køretiden. Flyttes køretiden om lørdagen f.eks. til mellem 11 og 14 vil det være i middagsstunden, og den er "hellig" på landet. Endvidere har man vænnet sig til køretidspunkterne, hvorfor vi ikke kan anbefale, at disse ændres, selv om det på et teoretisk plan gør det muligt at overholde støjgrænserne eller begrænse generne.

Klubben har gjort et stort stykke arbejde for at nedbringe støjen ved anlæggelse af jordvolde m.m. Det er vores opfattelse, at klubben vil indføre nyt teknisk udstyr på crossmaskinerne, når nyt udstyr bliver udviklet og afprøvet tilstrækkeligt, med henblik på at begrænse støjen yderligere.

Det er flere gange tilkendegivet at indførelsen skal ske generelt i motorsporten, når de tekniske muligheder er tilstede.

Indføres der særskilte krav til denne bane eller til nogle af crossmaskinerne er det jo reelt det samme som at lukke banen.

Det er vores opfattelse, at klubben gennem alle årene har bestræbt sig på og vist vilje til at begrænse støjen indenfor de muligheder der reelt er til rådighed.

Klubben har været initiativtager til at få Dansk Motor Union til at arbejde med at fremme udviklingen af bedre lyddæmpere. Der har været afholdt møde om emnet den 18. august 1999.

Det fremhæves tillige, at det må være bedre at motocross-kørerne har et sted til at afvikle deres kørsel, i stedet for at det kommer til at foregå forskellige andre steder til gene for andre.

Opmærksomheden henledes på at den seneste miljøgodkendelse udløb den 1. oktober 1999 og at der blev givet en forlængelse til den 31. marts 2000. Det haster derfor med at få en ny godkendelse.

Den forløbne 4-års periode samt 6 månederes forlængelse har ikke givet anledning til problemer og det anbefales derfor, at det overvejes at give en ny godkendelse for en 8-årig periode."

Fyns Amts afgørelse.

Fyns Amtsråd, Trafik- og Miljøudvalget har behandlet sagen på møde den 6. april 2000.

Trafik- og Miljøudvalget finder, at der med de udførte støjvolde er sket nedbringelse af støjen ved de omgivende boliger. Samtidig konstateres, at det maksimalt tilladelige lydeffektniveau, som den enkelte maskine må udsende, løbende er blevet nedsat og at Broby Motorcross Klub løbende kontrollerer, at de udøvende overholder DMU's regler. Udvalget erkender, at det ikke, som påregnet ved godkendelsen i 1995, har været muligt, at forsyne klubbens motorcykler med væsentlig mere effektive lyddæmpere inden 1999/2000.

Udvalget har tiltro til, at en gradvis sænkning af det maksimalt tilladelige støjniveau i henhold til DMU-reglementet, vil føre til, at Miljøstyrelsen's vejledende støjgrænser på længere sigt kan overholdes.

Det konstateres samtidig, at banen ønskes godkendt til et lavere aktivitetsniveau end de øvrige motorbaner på Fyn, idet der kun påregnes træning én gang pr. uge og kun afviklet ét decideret løb pr. år, hvilket findes at begrunde, at der ikke på nuværende tidspunkt kræves støjdæmpende foranstaltninger, der går ud over det ansøgte. Henset til de gennemførte drøftelser med klubben og under hensyn til udtalelsen fra Broby Kommune, findes det ansøgte aktivitetsniveau (løbs- og træningsaktiviteter) således at kunne godkendes.

Udvalget finder ikke grundlag for at kræve ændring af træningstidspunkterne til tidspunkter med højere støjgrænser, idet der ikke er indgivet klager over de hidtidige aktiviteter. En sænkning af den effektive køretid pr. time vil medføre, at de omkringboende påføres gener i længere tid, hvilket Broby Kommune finder uhensigtsmæssigt.

Henset til det anførte om, at det indenfor nogle år anses som sandsynligt, at der er udviklet væsentlig mere effektive lyddæmpere, finder udvalget, at godkendelsen må gøres tidsbegrænset til 1. april 2004, hvorefter udvalget i forbindelse med en fornyelse af miljøgodkendelsen og på baggrund af en redegørelse om renere teknologi-muligheder, vil vurdere om det på det tidspunkt findes rimeligt, at kræve støjen nedbragt til vejledende støjgrænser.

I henhold til Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 698 af 22. september 1998 af lov om miljøbeskyttelse kapitel 5, § 33 meddeles herved en tidsbegrænset miljøgodkendelse af den eksisterende motorbane på matr. nr. 35-a Nr. Broby, beliggende Assensvej, Broby Kommune.

Fyns Amt vil føre tilsyn med aktiviteten i henhold til miljøbeskyttelseslovens § 66.

Godkendelsen meddeles på baggrund af de foranstående oplysninger og under forudsætning af overholdelse af nedenstående vilkår:

Generelt.

1. Indretningen og driften af motorbanen skal være i overensstemmelse med de oplysninger, der er lagt til grund for godkendelsen med de ændringer og præciseringer, der fremgår af nedenstående vilkår.

2. I de tidsrum, hvor banen benyttes, skal der være en ansvarlig fra klubben eller en af klubben udpeget person. Denne person skal være bekendt med indholdet af nærværende godkendelse og sikre den overholdt.

3. Ved banens indgang eller ved klubhuset skal der forefindes opslag om banens åbningstid samt tidspunkterne for godkendte løbsarrangementer, jf. vilkår 4.2.

Banens anvendelse:

4. Der må **trænes** på én hverdag kl 17:15 - 20:00 i sommerhalvåret (1. april til 30. september). I vinterhalvåret (1. oktober til 31. marts) må der køres om lørdagen kl 13:15 - 16:00.

5. Der må ved træning maksimalt køres med crossmaskiner på 80 cc til 750 cc. Den samlede effektive køretid må maksimalt være 60 minutter pr. time fordelt således:

Fordeling per time	Antal	Størrelse	Effektiv tid
1. ½ time	15	80 cc	30 min.
2. ½ time	5 5 5 eller 4	125 cc 250 cc 500 cc 750 cc	ialt 30 min.

Alternativt kan anvendes en anden fordeling eller antal maskiner, såfremt det kan dokumenteres, at denne maksimalt medfører samme støjniveau.

Der kan på samme måde anvendes andre maskiner, hvis tilsynsmyndigheden på forhånd har meddelt accept heraf på baggrund af en redegørelse for disses støjudsendelse i forhold til de allerede godkendte.

Der må køres med op til 15 micromaskiner på 50 - 80 cc på en særlig bane ved parkeringspladsen. De må kun køre i tidsrum, hvor der er motocross-aktiviteter på den store bane.

Alle de anvendte maskiner skal kunne overholde de til enhver tid gældende regler for maksimal støjudsendelse i henhold til reglementerne fra Dansk Motor Union.

6. Der må afvikles op til 6 **løbsarrangementer** pr. år i form af 1 arrangement på en lørdag, søndag eller helligdag indenfor tidsrummet kl. 8 - 18. De 5 øvrige arrangementer skal afvikles indenfor tidsrummene for træning, jævnfør vilkår nr 4.

Der kan på mikrobanen afholdes op til 3 lørdags- eller søndagsarrangementer pr. år med op til 50 deltagere, hvor der ikke anvendes højtalere, idet det forudsættes, at der ikke kan høres motor-støj fra mikrobanen ved omkringliggende boliger.

7. Udenfor de ovennævnte tidsrum må banen ikke anvendes og skal holdes afspærret.

8. Motorer må ikke startes udenfor banen.

9. Højtalere må kun anvendes i forbindelse med løbsarrangementer;- dog gælder undtagelsen nævnt i vilkår 6.

10. Klargøring af banerne må foretages på hverdage i tidsrummet kl 07 - 18.

11. Såfremt kørsel med crossmaskiner eller klargøring af banen giver anledning til støvgener i omgivelserne, skal støvudsendelse søges hindret ved tilstrækkelig regelmæssig vanding af banen.

Støj fra aktiviteterne.

12. Støj fra kørsel i forbindelse med træningsaktiviteter må maksimalt bidrage til det ækvivalente støjniveau over 1 time, målt i dB(A) som angivet nedenfor:

Beregningspunkt	Støjgrænse	
	Hverdag mellem kl. 17:15 og kl. 20:00 Lørdag mellem kl 13:15 og kl. 16.	
Assensvej 3 (Bybjerggård)	60 dB(A)	55/50
Assensvej 18	55 dB(A)	50/45
Faaborgvej 10	61 dB(A)	55/50
Faaborgvej 12	56 dB(A)	55/50
Allerup	48 dB(A)	50/45
Assensvej 5	62 dB(A)	55/50

13. Der skal senest den 1. april 2001 fremsendes en handlingsplan, der viser, hvordan klubben agter at nedbringe støjniveauet til de vejledende støjgrænser senest den 1.april 2003 med de i nærværende godkendelse omtalte foranstaltninger eller andre tilsvarende.

Handlingsplanen skal beskrive effekten af støjdæmpning af maskinerne, om nødvendigt i kombination med følgende:

a. støjvoldenes højde (nuværende og eventuelt forhøjet med skærme),
b. aktivitetsniveauet på banen (eventuelt lavere aktivitetsniveau pr. time i forhold til nu).
c. tidsrum for træning (træning i tidsrum hvor de vejledende støjgrænser er højest).

14. Broby Moto-Cross Klub skal på tilsynsmyndighedens forlangende lade foretage støjmålinger eller beregninger til eftervisning af, at ovenstående støjgrænser overholdes. Sådanne målinger eller beregninger kan højest kræves een gang årligt.

Målingerne eller beregningerne skal foretages af et firma, der er akkrediteret til at udføre dette arbejde.

Måle- og/eller beregningsresultaterne skal indsendes til Fyns Amt og være ledsaget af oplysninger om de omstændigheder, hvorunder de er fremkommet.

Såfremt målinger eller beregninger viser, at de gældende støjgrænser ikke kan overholdes uden udførelsen af støjbegrænsende foranstaltninger, skal Broby Moto-Cross Klub senest 3 måneder efter støjmålingerne/beregningerne er udført, lade udarbejde og indsende et projekt herfor til amtets godkendelse.

Egenkontrol.

15. Der skal føres en journal over aktiviteterne på banen. Journalen skal indeholde oplysninger om dato og køretidspunkter, samt hvilke kørselsmønstre, der er benyttet indenfor de enkelte træningstidsrum. Journalen skal oplyse om resultat af udførte støjmålinger for de til enhver tid aktive motocross-maskiner.

    Journalen skal på forlangende forevises for tilsynsmyndigheden, Fyns Amt. Den skal indsendes til Fyns Amt én gang årligt i forbindelse med fremsendelse af årsprogrammet for det efterfølgende år, jf. vilkår 16.

16. Årsprogrammet med oplysninger om planlagte trænings- og løbsarrangementer for den kommende sæson, skal fremsendes til Fyns Amts accept senest den 15. marts i det pågældende år.

    Senest 2 uger før sommer-sæsonen påbegyndes i et nyt kalenderår, skal Broby Kommune og de omkringboende underrettes skriftligt om datoerne for afvikling af løbsarrangementer i det aktuelle år. Underretning til de omkringboende kan eventuelt ske ved annoncering i dag- og/eller ugeaviser for området.

Klagevejledning.

Nærværende afgørelse kan påklages til Miljøstyrelsen.

Klage kan indgives af den, til hvem afgørelsen er rettet og af enhver, der har en individuel, væsentlig interesse i sagens udfald, samt af klageberettigede myndigheder, foreninger og organisationer i overensstemmelse med miljøbeskyttelseslovens §98 og 99. Desuden kan lokale foreninger klage i henhold til § 100, såfremt der forinden er sket underretning til amtet, jvf. lovens § 76.

En eventuel klage skal i givet fald indgives skriftligt til Fyns Amt, Miljø- og Arealafdelingen, Ørbækvej 100, 5220 Odense SØ og skal være amtet i hænde senest 4 uger fra offentliggørelsen, der vil ske i dagspressen den 11. april 2000. Klagefristen udløber således den 9. maj 2000.

Søgsmål.

Opmærksomheden henledes på miljølovens § 101 vedrørende søgsmål. Heraf fremgår, at hvis afgørelsen ønskes prøvet ved domstolene, skal sagen være anlagt senest 6 måneder efter, at afgørelsen er meddelt.

Fristen for anlæggelse af søgsmål udløber således den 6. oktober 2000.

Ibrugtagning.

Godkendelsen kan umiddelbart udnyttes.

Efter udløb af godkendelsen.

Hvis Broby Motocross Klub ønsker at fortsætte aktiviteterne på banen efter udløbet af nærværende godkendelse, skal der i god tid forinden fremsendes en ny ansøgning indeholdende en redegørelse for i hvilket omfang, der anvendes de mindst støjende maskiner og om mulighederne for at støjdæmpe de anvendte optimalt, herunder eventuelle igangværende initiativer eller projekter for nedbringelse af støjen fra maskinerne, incl. tekniske oplysninger om funktion, forventet effekt, eventuelle tekniske problemer, tekniske og økonomiske konsekvenser m.v.

Hvis de øvrige forhold på banen er uforandrede, kan ansøgningen indskrænkes til ovenstående.

Ansøgningen skal sendes til Broby Kommune, der videresender den til Fyns Amt.

Venlig hilsen

Carsten Ablid
Formand

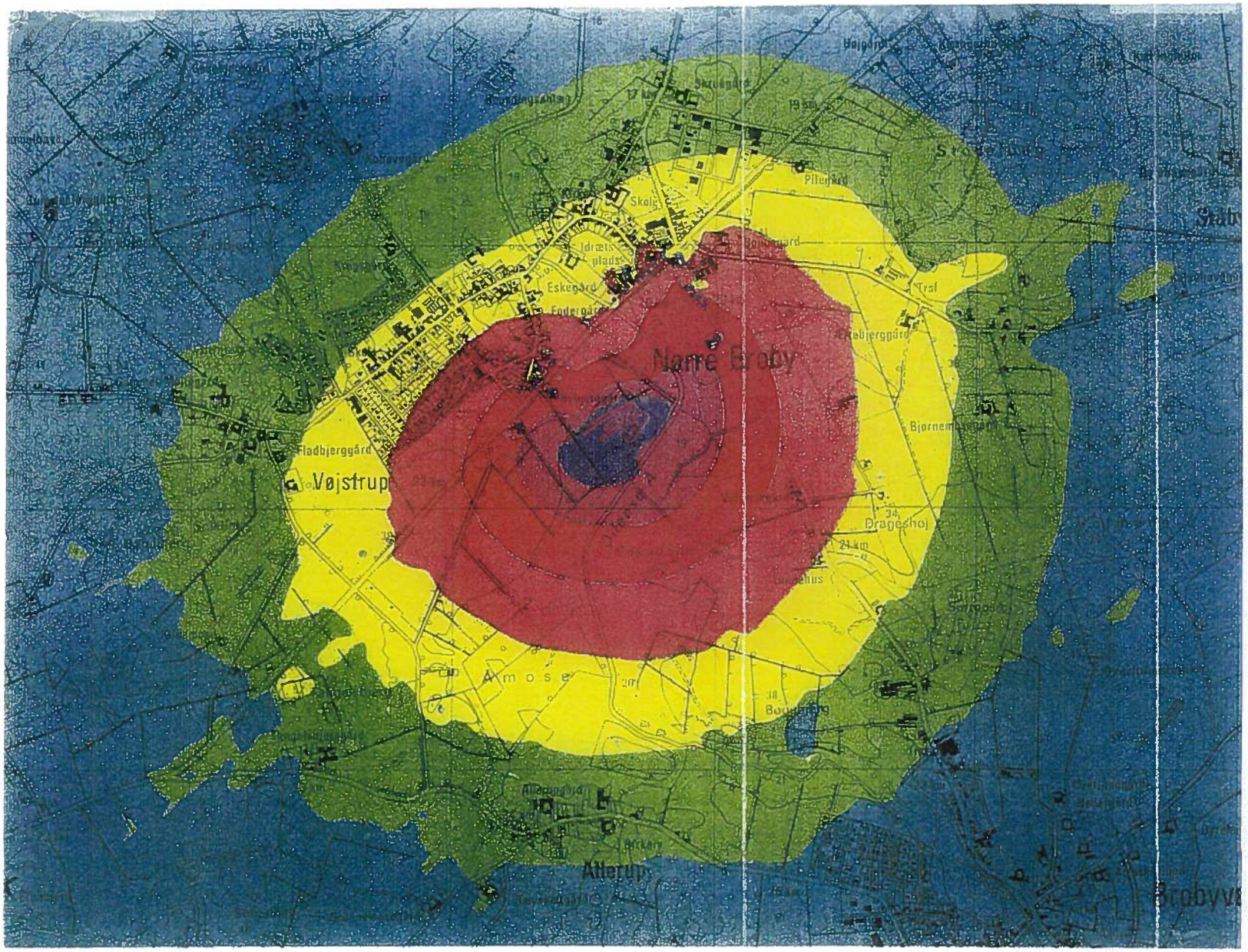
Thorbjørn Sørensen
Miljøchef

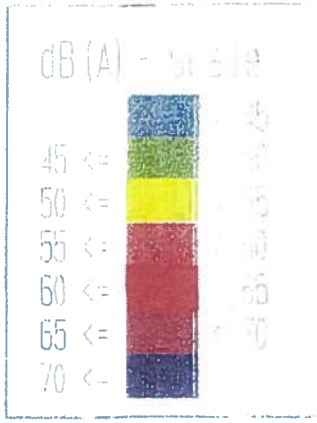
Kopi til orientering:

Broby Kommune, Teknisk Forvaltning, Rådhuset, 5672 Broby

Embedslægeinstitutionen, Tolderlundsvej 2, 5000 Odense C

Danmarks Naturfredningsforening, Masnedøgade 20, 2100København Ø





Figur 2
Støjzonekort 1:15.000. Støjbelastningen er anført som L_{Aeq} over 1 time i dB re 20 µPa.
Kort- og Matrikelstyrelsens kort 1:25.000 er benyttet som kortbaggrund.

N

1:15.000

1000 m 500 0 1 km

Udgivet af DELTA Akustik & Vibration med Kort- og Matrikelstyrelsens tilladelse (A 83). Copyright.

Bilag 3

Forbedring af journalerne.

Vi vil foreslå at der fremover på træningsrapporten, forefindes at afkrydsningsfelt til kørselsmønsteret som bruges på dagen.

Her en oversigt over de forskellige måder som træningen afvikles på.

A.

17.15 - 17.30	C 80
17.30 - 17.50	C + OLD
17.50 - 18.10	A + B
18.10 - 18.30	B 80
18.30 - 18.40	C 80
18.40 - 19.05	C + OLD
19.05 - 19.30	A +B
19.30 - 19.50	B 80
19.50 - 20.00	C 80

B.

17.15 - 17.30	80
17.30 - 18.00	C-OLD + A-B
18.00 - 18.30	80
18.30 - 19.00	C-OLD + A-B
19.00 - 19.30	80
19.30 - 20.00	C-OLD + A-B

C.

17.15 - 17.40	80
17.40 - 18.00	C-OLD + A-B
18.00 - 18.20	80
18.20 - 18.40	C-OLD + A-B
18.40 - 19.00	80
19.00 - 19.20	C-OLD + A-B
19.20 - 19.40	80
19.40 - 20.00	C-OLD + A-B

D.

13.15 - 13.30	C 80
13.30 - 13.50	C + OLD
13.50 - 14.10	A + B
14.10 - 14.30	B 80
14.30 - 14.40	C 80
14.40 - 15.05	C + OLD
15.05 - 15.30	A + B
15.30 - 15.50	B 80
15.50 - 16.00	C 80

E.

13.15 - 13.30	80
13.30 - 14.00	C-OLD + A-B
14.00 - 14.30	80
14.30 - 15.00	C-OLD + A-B
15.00 - 15.30	80
15.30 - 16.00	C-OLD + A-B

F.

13.20 - 13.40	80
13.40 - 14.00	C-OLD + A-B
14.00 - 14.20	80
14.20 - 14.40	C-OLD + A-B
14.40 - 15.00	80
15.00 - 15.20	C-OLD + A-B
15.20 - 15.40	80
15.40 - 16.00	C-OLD + A-B

Fyns Amt Amtsgården Ørbækvej 200 · 5220 Odense SØ Telefon 65 56 10 00	Emne: **Kørselmønstrene**	
		Miljø- og Arealafdelingen **Industrimiljøkontoret**
J.nr.: 8-76-1-425-1-1999	Mål:	
Odense, den 29. februar 2000		

Bilag 5	Litteratur-/reference-oversigt.

1. Støjredegørelse udarbejdet af det akkrediterede støjlaboratorium MLK-Fyn, nu Miljøcenter Fyn/Trekantsområdet., dateret den 6. juni 1995 med efterfølgende mindre rettelser/tilføjelser i 1995.

2. Miljøstyrelsens vejledning om "Støj fra motorsportsbaner" nr. 3/1997.

3. Støjzonekort udført af Delta Akustik&Vibration for Fyns Amt, rapport dateret 23. april 1996.

4. Dæmpning af udstødningen, telefoniske oplysninger fra Bruun-Larsen, Odense, der bl.a. forhandler motocrossmaskiner, 1995 og 2000.

5. Forbedringer med ENDURO-dæmpere, telefoniske oplysninger fra Lars Kløgger, Yamaha Motor, Odense, der bl.a. importerer crossmaskiner, 1995 og 2000.

6. Muligheder for dæmpning af motorsportskøretøjer, - evt. ved anvendelse af eksisterende tekniske foranstaltninger. Delta Akustik & Vibration´s tekniske notat udført for Fyns Amt i 1999.

Fyns Amt Amtsgården Ørbækvej 200 · 5220 Odense SØ Telefon 65 56 10 00	Emne: **Litteratur-/reference-oversigt**	
		Miljø- og Arealafdelingen **Industrimiljøkontoret**
J.nr.: 8-76-1-425-1-1999	Mål:	
Odense, den 29 .februar 2000		