

Miljøgodkendelse til Slangstrup Speedway Klub

(revurdering)



Datablad

Slangerup Speedway Klub er reguleret efter bekendtgørelse om godkendelse af listevirksomhed (BEK nr. 1458 af 12/12/2017) med tilhørende bilag om standardvilkår for motorsportsbaner.

Generelle oplysninger:

Godkendt af Frederikssund Kommune:	9. april 2019
Beliggenhed:	Hørup Skovvej 5, 3550 Slangerup
Matrikelnumre:	2d, 2h, 2i, 2x, 2v, 2u og 2b, Slangerup By, Slangerup
Listebetegnelse:	H 201 – Motorbaner
CVR. Nr.:	12312679
P-nummer:	1000367295
Grundejer:	Frederikssund Kommune
Lånekontrakt:	udløber 31. december 2024
Kontaktperson i foreningen:	Adam Tommerup, Formand
Tlf.nr.:	31 49 88 37
Tilsynsmyndighed:	Frederikssund Kommune
Sagsbehandler:	Mette Fjellerad mfjel@frederikssund.dk

Indholdsfortegnelse

Miljøgodkendelse til Slangerup Speedway Klub	1
Indledning	4
Beskrivelse.....	4
Afgørelse og vilkår.....	4
Meddelelse om miljøgodkendelse.....	4
Vilkår.....	4
Generelt.....	4
Indretning og drift	4
Luftforurening	5
Beskyttelse af jord, grundvand og overfladevand	5
Egenkontrol.....	6
Driftsjournal	6
Myndighedsvurdering.....	6
Beliggenhed og planforhold	6
Støj	6
Miljøteknisk beskrivelse	8
Indretning af anlægget.....	8
Trafik og adgangsforhold	8
Grundvandsinteresser	8
Beskyttelse af jord, grundvand og overfladevand	8
Spildevand	9
Offentliggørelse	9
Lovgivning	9
Klagevejledning	9
Partshøring og naboorientering.....	9
Partshøring hos naboer	9
Partshøring af grundejer	9
Partshøring af Slangerup Speedway Klub.....	9
Bilag:.....	10

Indledning

Slangerup Speedway Klub har den 30. april 2018 med efterfølgende korrespondance, søgt om revurdering af deres miljøgodkendelse, da klubben ønsker, at køre på andre tider og klubben har fået nye maskiner at køre på.

Beskrivelse

Der er siden den gældende miljøgodkendelse af 27/10-1998 sket en del både på anlægget og med kildestøjen. Ansøgningen må anses som værende en driftsmæssig udvidelse, da Slangerup Speedway Klub, ifølge lejekontrakt med Frederikssund Kommune, har fået udvidet brugsretten til området Hørup Skovvej (speedway-anlægget) i forhold til det, der er anført i den tidligere miljøgodkendelse beskrevne.

Afgørelse og vilkår

Meddelelse om miljøgodkendelse

Frederikssund Kommune meddeler hermed miljøgodkendelse til Slangerup Speedway Klub, Hørup Skovvej 5A, 3550 Slangerup, matrikel nr. 2d, 2h, 2i, 2x, 2v, 2u og 2b, Slangerup By, Slangerup.

Miljøgodkendelsen er gældende fra 9. april 2019. Miljøgodkendelsen meddeles på følgende vilkår, der som udgangspunkt er retsbeskyttet i en periode på 8 år fra godkendelsens dato.

Eksisterende miljøgodkendelse af 27. oktober 1998 ophæves ved meddelelse af denne miljøgodkendelse.

Vilkår

H 201 er omfattet af standardvilkår. Vilkår følger her og er markeret ikke relevant, hvor vilkår ikke giver mening for denne speedwaybane.

Generelt

1. Ved driftsophør skal Speedway klubben forinden orientere Frederikssund Kommune og der træffes de nødvendige foranstaltninger for at undgå forureningsfare og for at efterlade stedet i tilfredsstillende tilstand.
2. Hvor der i vilkårene anvendes betegnelsen »befæstet areal« menes en fast belægning, der giver mulighed for opsamling af spild og kontrolleret afledning af nedbør. Hvor der i vilkårene anvendes betegnelsen »tæt belægning« menes en fast belægning, der i løbet af påvirkningstiden er uigennemtrængelig for de forurenende stoffer, der håndteres på arealet.

Indretning og drift

3. Uden for banens åbningstid skal baneområdet være afspærret, så adgang effektivt forhindres.
4. Ved indgangen til baneområdet skal der findes et tydeligt opslag med åbningstider og løbsarrangementer.
5. Baneanlægget, herunder støjdempende foranstaltninger og støjvolde, skal være indrettet således som det er lagt til grund for godkendelsen.

Frederikssund Kommune kan forlange landinspektørattest til dokumentation af, at forudsætningerne er opfyldt, dog højst hvert andet år.

6. Der skal opsættes opslag til brugere af anlægget med information om, hvad der ligger til grund for støjdokumentationen, herunder hvor mange og hvilke typer køretøjer der må køre samtidigt.

1. Banerne må anvendes til træning samt løb i tidsrummene:

	Lille bane	Stor bane
tirsdag	16.00 - 20.00	17.30 – 19.30
onsdag	16.00 - 20.00	17.30 – 19.30
torsdag	16.00 - 20.00	
lørdag	10.00 - 16.00	10.00 – 16.00

2. Træning skal foregå indenfor de ovennævnte tidspunkter. Nogle af dagene bliver benyttet til løbsafvikling.
3. Derudover kan der afholdes løbsarrangementer og konkurrencer (kaldet særarrangementer) 10 gange om året, hvoraf 4 gange kan være om søndagen. Løb om søndagen kan afholdes i tidsrummet kl. 10.00 – 16.00. Løb på hverdage kan afholdes i tidsrummet kl. 18.00 -22.00. Det skal tilstræbes, at løbene afvikles inden kl. 20.00.
4. Hvert år inden 1. april skal Slangerup Speedway Klub sende en plan til tilsynsmyndigheden med datoer og tidsrum for løb/konkurrencer i den kommende sæson. Planen skal også offentliggøres på klubbens hjemmeside og i den lokale avis.
5. Der må udelukkende anvendes højtaleranlæg i forbindelse med afholdelse af stævner. Højtaleranlægget må kun anvendes til meddelelser, speakning og musik, når der afvikles løb. Højtaleranlægget skal være placeret på en sådan måde, at det ikke giver anledning til væsentlige gener. Tilsynet kan forlange, at højtaleranlægget omplaceres, hvis der er væsentlige gener i forbindelse med brugen af anlægget.
6. Der må afvikles speedway camp for børn i en uge i juli måned, mandag til torsdag i den givne uge i tidsrummet 10.00 – 18.00.

Luftforurening

7. Driften må ikke give anledning til støvgener udenfor banen, som efter Frederikssund Kommunes opfattelse er væsentlige. Baner, der kan afgive støv, skal overvandes i tørre perioder umiddelbart før kørsel.

8. Driften må ikke give anledning til lugtgener uden for banen, som efter Frederikssund Kommunes opfattelse er væsentlige.

Beskyttelse af jord, grundvand og overfladevand

9. Brændstof, olie og kemikalier samt affaldsprodukter herfra skal opbevares i egnede, tætte og lukkede beholdere, der er mærket med indhold. Beholderne skal opbevares under tag og være beskyttet mod vejrlig. Oplagspladsen skal være sikret mod påkørsel og være forsynet med en tæt belægning.

Oplagspladsen skal være indrettet således, at spild kan holdes inden for et afgrænset område uden mulighed for afløb til jord, grundvand, overfladevand eller kloak. Området skal kunne rumme indholdet af den største beholder, der opbevares. Ovenstående gælder ikke for oplag i tanke omfattet af bekendtgørelse om indretning, etablering og drift af olietanke, rørsystemer og pipelines.

10. Overjordiske tanke til fyringsolie og motorbrændstof skal sikres mod påkørsel. Påfyldningsstudse og aftapningshaner (aftapningsanordninger) for olieprodukter, herunder motorbrændstof, skal placeres inden for konturen af en tæt belægning med kontrolleret afledning af afløbsvandet. Alternativt skal

eventuelt spild opsamles i tæt spildbakke eller grube. Udendørs spildbakker eller gruber skal tømmes, således at regnvand i bunden maksimalt udgør 10 % af spildbakkens eller grubens volumen.

11. Oplagspladsen nævnt i vilkår 9 skal være aflåst uden for åbningstiden.

12. Spild af brændstof, olie og kemikalier skal straks opsamles. Der skal til enhver tid forefindes opsugningsmateriale hos speedway klubben. Alt opsamlet spild af brændstof, olie og kemikalier inkl. brugt opsugningsmateriale skal opbevares og bortskaffes som farligt affald.

13. Reparation og vedligehold af køretøjer må kun foregå på arealer med en tæt belægning, der kan modstå brændstof, olie, kølevæske mv., eller på en spildbakke, der kan rumme den mængde væske, der håndteres.

14. Vaskepladsen skal være befæstet med fald mod afløb, hvorfra der sker kontrolleret afledning af afløbsvandet. Vilkår ikke relevant her, da der ikke er vaskeplads.

Egenkontrol

15. Speedwayklubben skal løbende og mindst en gang årligt foretage visuel kontrol for utætheder, revnedannelser og vedligeholdelsesstand af befæstede arealer og tætte belægninger herunder opsamlingskar, gruber, tankgrave og bassiner. Utætheder skal udbedres, så hurtigt som muligt efter at de er konstateret.

Driftsjournal

16. Dato for visuel kontrol for utætheder, revnedannelser og vedligeholdelsesstand af befæstede arealer og tætte belægninger, gruber, mv. samt dato for eventuelle udbedringer af revner eller andre skader noteres i en driftsjournal, jf. vilkår 15.

Myndighedsvurdering

Frederikssund Kommune vurderer at:

- de støjdæmpende foranstaltninger sikrer, at aktiviteterne kan ske uden væsentlig gener for naboer,
- speedwaybanen har truffet de nødvendige foranstaltninger til at forebygge og begrænse forureningen ved anvendelse af bedste tilgængelige teknologi,
- speedwaybanen kan drives på stedet uden at påføre omgivelserne forurening, som er uforenelig med hensynet til omgivelsernes sårbarhed og kvalitet,
- der er sikret en tilfredsstillende beskyttelse af jord, grundvand, overfladevand og natur med dens bestande af vilde planter og dyr og deres levesteder.

Beliggenhed og planforhold

Speedwaybanen ligger indenfor lokalplanområde nr. 54, lokalplan for et fritidsområde ved Hørup Ruder. Lokalplanen skal sikre, at områdets anvendelse fastlægges til offentlige fritidsområder med baner til lervedskydning, speedway, modelflyvning samt museum og lignende aktiviteter, der efter byrådets skøn kan indpasses i området.

Speedwaybanen forbliver på samme arealer som tidligere, og der er derfor ingen overvejelser om beliggenhed og lokalisering.

Støj

Da Slangerup Speedway Klubs baner forbliver på samme sted, vil det ikke give anledning til miljømæssige problemer.

For speedwaybaner bruges de vejledende støjgrænser for motorsportsbaner som angivet i motorsportsvejledningen.

I vejledningen er der også fastsat krav for det højeste støjniveau i forbindelse med speedway for de tilladte køretider til træning og løb på træningsdage.

Slangerup Speedway Klub har ikke sendt en støjberegning for banen i forbindelse med denne revurdering af godkendelsen. Vi har lavet støjvurderingen med udgangspunkt i kildestøjsmålingerne på de ny køretøjer.

Der er foretaget kildestøjsmålinger, som viser, at der særligt på 85cc og 500cc er sket en væsentlig reduktion af udledt kildestøj.

	NU / dB	Tidligere /dB	Reduktion / dB
50cc (ved fuldlast)	106,5	-	-
85cc (ved fuldlast)	121,9	124,1	2,2
500cc (ved fuldlast)	131,5	135,0	3,5

Det betyder, at der for 85cc er sket en reduktion på 2,2 dB, svarende til en reduktion af støjen på 60 % af den tidligere.

For 500cc er der sket en reduktion på 3,5 dB, svarende til en reduktion af støjen på 45 % i forhold til tidligere.

Ovenstående kildestøjsmålinger er foretaget af Mortersportens Akustiklaboratorium (MA), som ejes af Dansk Automobil Sports Union (DASU). Dasu har foretaget målinger af den immissionsrelevante støjmission for speedway, se bilag.

Vi vurderer, at de nye kilderstyrker kan bruges i vurderingen af støjniveauet fra Slangerup Speedwaybane.

Efter motorsportsvejledningen bør motorsportsbaner ikke benyttes efter kl. 20 (mandag til fredag) med mindre støjniveauet er meget lavt. Slangerup Speedway Klub har ikke søgt om køretid til træning efter kl. 20. Særarrangementer kan forekomme efter kl. 20.

Vi vurderer, at det er sandsynliggjort, at støjgrænserne for træning kan overholdes.

Efter motorsportsvejledningen skal der ikke fastsættes støjgrænser for løb og konkurrencer, men derimod skal der sættes grænser for antallet af arrangementer pr. år samt en tidsmæssig begrænsning af kørslen på de enkelte løbsdage. En forudsætning for at afholde løb er, at de deltagende speedwaycykler overholder motorsportens regler om støjbegrænsning.

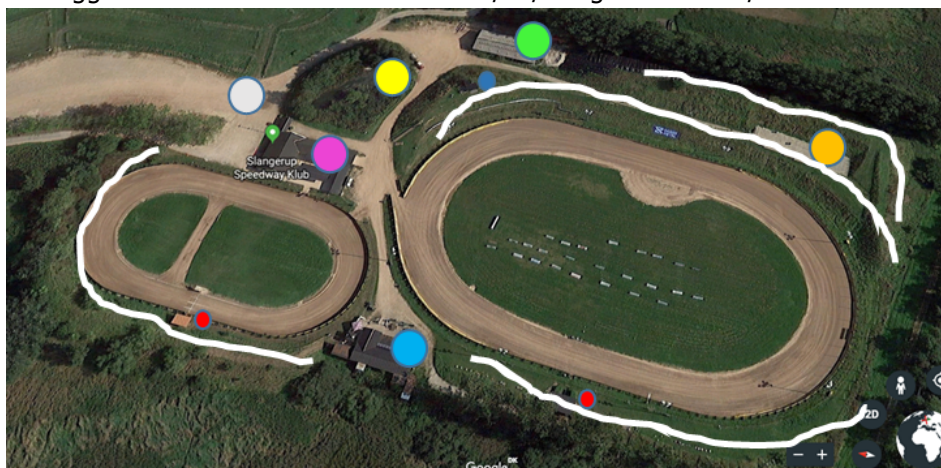
Miljøteknisk beskrivelse

Nedenstående oplysninger er udarbejdet på baggrund af ansøgningsmaterialet og observationer i forbindelse med miljøtilsyn.

Indretning af anlægget

Arealet ejes af Frederikssund Kommune. Der er indgået lånekontrakt, som udløber den 31. december 2024.

Anlægget rummer to baner – en til 50 cc/85/cc og en til 250cc/500cc



P-plads

Vandhul

Ryttergård inkl. omklædningsrum

Maskinhal

Flisebelagt område

Klubhus

Dommertårne

Skur

P-pladsen er belagt med grus.

Begge speedwaybaner er belagt med grus, slagge, knust tegl, stenmel, sand og er forsynet med sikkerhedsbarriere hele vejen rundt på banens ydre periferi.

Der er anlagt støjvolde godkendt til formålet, markeret langs banerne med en hvid streg.

Vold øst og vest for den store bane er 8 meter over terræn.

Den nordlige del af volden ved den store bane er 5 meter over terræn.

Den nordlige del af støjvold/sikkerhedsbarrierer ved den lille bane er 5 meter over terræn.

Trafik og adgangsforhold

Til- og frakørsel til området sker via Hørup Skovvej. Der er opsat skiltning med angivelse af koordinater m.v. i tilfælde af, at der er behov for at tilkalde assistance i form af ambulance (som altid er til stede, jf. bekendtgørelse, ved publikumsløb) eller andre former for redningskøretøjer.

Grundvandsinteresser

Speedway Klubben ligger i et område med særlige drikkevandsinteresser. Der tilladelse til indvinding.

Beskyttelse af jord, grundvand og overfladevand

Der er etableret aflåseligt miljørum. I rummet er der beholdere til opsamling af olieaffald. Miljørummet er opført under tag i ryttergården, og er med faste vægge og dermed er påkørsel af beholdere ikke mulig. Miljørummet er kun åbent, når der er træning/løb, hvor kørerne på forsvarlig vis kan anbringe olieaffald i de dertil indrettede beholdere. I miljørummet er der opsat

dokumentationsjournal. Affaldet bortskaffes til den kommunale miljøstation efter behov, og som minimum én gang årligt.

Der er altid spildbakke/måtte under maskinerne når de befinder sig i ryttergården. Hvis der skulle ske en læk, vil olie/benzin blive opsamlet af denne bakke/måtte.

Spildevand

Der er kloakeret på anlægget jævnfør indhentede byggetilladelser i forbindelse med opførelse af ryttergård og klubhus. Spildevand ledes til offentlig kloak.

Offentliggørelse

Godkendelsen offentliggøres på Frederikssund Kommunes hjemmeside, under Politik, Få indflydelse.

Lovgivning

Lov om miljøbeskyttelse nr. 1121 af 03/09/2018, § 33 stk. 1.

Bekendtgørelse om standardvilkår i godkendelse af listevirksomheder, Bek. nr. 1474 af 12/12/2017, bilag 1, afsnit 13.

Klagevejledning

Afgørelsen kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet af enhver, der har individuel væsentlig interesse i sagens udfald samt de i miljøbeskyttelsesloven nævnte klageberettigede organisationer m.v.

Eventuel klage over denne afgørelse skal ske til Miljø- og Fødevareklagenævnet via klageportalen som findes som et link til på forsiden af [Miljø- og Fødevareklagenævnets hjemmeside](#).

Klagefristen er 7. maj 2019.

Denne afgørelse kan indbringes for domstolene, jf. Miljøbeskyttelsesloven § 101. En eventuel sag skal være anlagt inden 6 måneder efter annonceringen.

Partshøring og naboorientering

Partshøring hos naboer

Der er foretaget partshøring i henhold til forvaltningslovens § 19, stk. 1. Udkast til miljøgodkendelse er den 6. marts 2019 sendt i partshøring hos naboer med frist den 6. april 2019 til at komme med kommentarer. Der er kommet kommentarer fra 2 beboere. Begge henvendelser er blevet besvaret og indarbejdet i miljøgodkendelsen og vedlagt som bilag.

Partshøring af grundejer

Udkast til miljøgodkendelse har været i høring hos grundejer, Frederikssund Kommune, Center for Trafik og Ejendom den 6. marts 2019 med frist for tilbagemelding den 6. april 2019. Grundejer havde ikke nogen bemærkninger.

Partshøring af Slingerup Speedway Klub

Udkast til miljøgodkendelse har været i høring hos Slingerup Speedway Klub den 6. marts 2019 med frist for tilbagemelding den 6. april 2019. Slingerup Speedway Klub havde ikke nogen bemærkninger.

Bilag:

- Ansøgning om miljøgodkendelse
- Oversigtstegning
- Kildestøjsmåling
- Oversigtskort
- Højdekort
- Høringssvar fra Hørup Skovvej 1
- Høringssvar fra Hjorthøjvej 1

MILJØ
Torvet 2
3600 Frederikssund

Telefon: 47 35 24 88

mfjel@frederikssund.dk
www.frederikssund.dk

Frederikssund Kommune
Att.: Miljømyndighederne

Slangerup d. 19/3-18

Ansøgning om miljøgodkendelse for

Slangerup Speedway Klub

Hørup Skovvej 5A

3550 Slangerup

1. Beskrivelse af det ansøgte projekt

Slangerup Speedway Klub søger hermed pr. 1/4-2018 om fornyet/opdateret miljøgodkendelse. Der er siden den gældende miljøgodkendelse af 27/10-1998 sket en del både på anlægget og med kildestøjen. Ansøgningen må anses som værende en driftsmæssig udvidelse, idet vi i vores lejekontrakt med Frederikssund Kommune har fået udvidet brugsretten til området Hørup Skovvej (speedway-anlægget) i forhold til det i den tidligere miljøgodkendelse beskrevne.

Der medsendes følgende bilag til ansøgningen:

Bilag1: Oversigtstegning over støjvold, fra byggesagsarkiv

Bilag2: Kildestøjsmåling udarbejdet af DASU

Bilag3: Oversigtskort over anlægget med angivelse af bygn. m.v.

Bilag4: Højdekort – angivelse af højden på volde m.v.

Bilag5: Alment reglement DMU

Bilag6: Grenspecifikt reglement speedway

2. Planlagt anvendelse af banen

Der ansøges om at anvende banen som følger:

Den lille bane for 50cc og 85cc

tirsdage, onsdag, torsdag i tidsrummet 16.00-20.00 samt

lørdage i tidsrummet 10.00-16.00

Den store bane for 500cc:

tirsdage og onsdage i tidsrummet 17.30-19.30 samt

lørdage i tidsrummet 10.00-16.00

De planlagte aktiviteter vil omfatte speedwaytræning samt -løb (konkurrencer).

Træning vil kunne foregå på de ovennævnte tidspunkter. Nogle dage i løbet af året vil træningstiden blive benyttet til løbsafvikling, disse vil i udgangspunktet blive afviklet på lørdage og kan udgøre op til 20 løb årligt (afhængig af hvordan løbsplanlægningen kan falde på plads – dvs. nogle år vil der være lidt flere løb, andre år lidt færre. Herudover søger vi særskilt om særarrangementer jf. forskrifterne til afvikling af ligaløb (eliteafdelingen), VM/EM/DM løb (dette kan være inden for 50cc, 85cc og 500cc).

Endvidere søges om mulighed for at afvikle speedway camp for kommunens børn. Dette ønskes afholdt i en uge i juli-måned. Vi ansøger derfor om køretid i en given uge i juli måned, mandag – torsdag i tidsrummet kl. 10.00 – 18.00.

Herudover ønskes der mulighed for, at kunne afvikle op til 4 speedwayløb på søndage i løbet af året. Dette for at imødekomme særligt 50cc og 85cc ønske om også at lave sociale aktiviteter på tværs af klubber i landet.

3. Indretning og drift - Til- og frakørselsforhold

Slangerup Speedway Center er beliggende i et område i det åbne land udlagt som offentligt fritidsområde. Arealet ejes af Frederikssund Kommune og omfatter ud over speedwaycenteret også fugleflugtsskydningsanlæg, område for modelflyvning samt to hundeklubber. Af sikkerhedsmæssige hensyn koordineres der med særligt fugleflugtskydningsklubben om deres aktiviteter. I samarbejde mellem klubberne i området udarbejdes kalender for det samlede område, således at det for alle parter er sikkerhedsmæssigt forsvarligt at færdes der.

Til- og frakørsel til området sker via Hørup Skovvej. Der er opsat skiltning med angivelse af koordinater m.v. i tilfælde af, at der er behov for tilkalde assistance i form af ambulance (som altid er til stede, jf. bekendtgørelse, ved publikumsløb) eller andre former for redningskøretøjer.

4. Indretning og drift - Tegning over anlæggets indretning

Vedhæftet er tegning over anlæggets indretning med angivelse af hvilke bygninger der rummer hvilke aktiviteter samt med angivelse af hvilke maskinklasser der benytter den enkelte bane.

Anlægget rummer to baner – én til 50cc/85cc (den lille) og én til 250cc/500cc (den store).

P-plads

Vandhul

Ryttergård inkl. omklædningsrum

Maskinhal

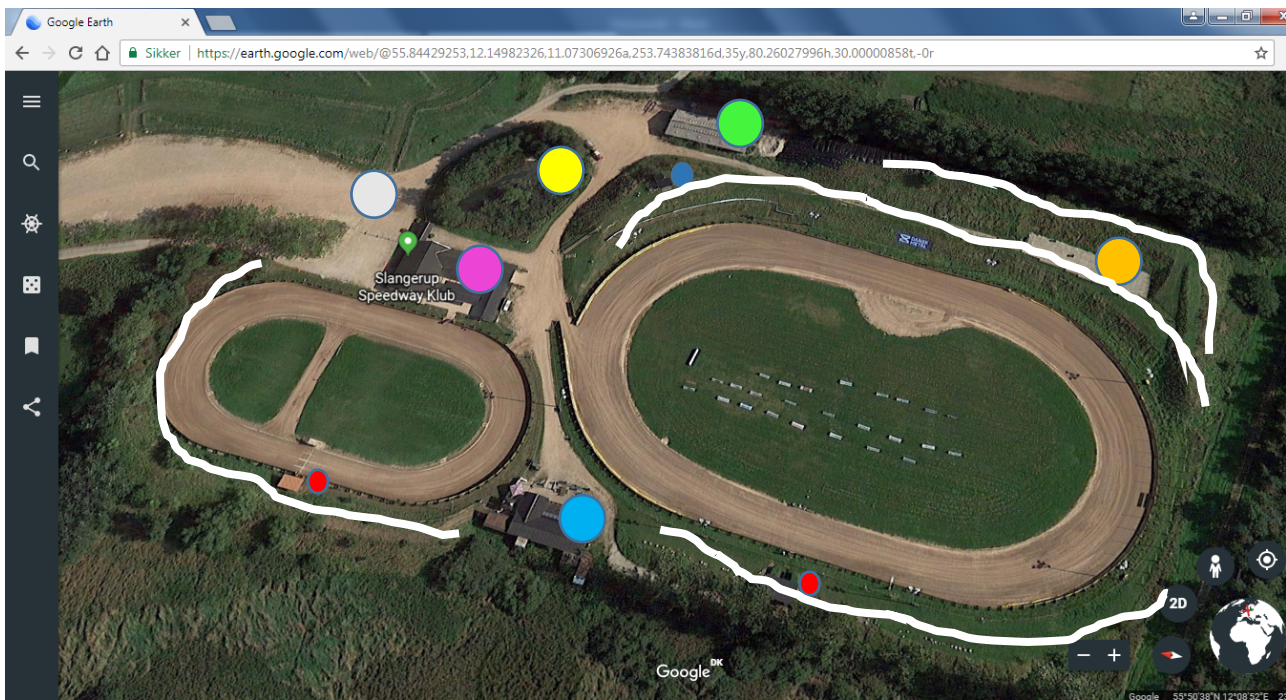
Flisebelagt område

Klubhus

Dommertårne

Skur

Den lille bane – 50cc/85cc er den til venstre i billedet, og den store bane – 500cc er den til højre i billedet.



P-pladsen er belagt med grus.

Begge speedwaybaner er belagt med grus, slagter, knust tegl, stenmel, sand og er forsynet med sikkerhedsbarriere hele vejen rundt på banens ydre periferi.

Ved begge baner er der anlagt støjvolde (se bilag1 og bilag4) disse er på tegningen markeret langs banerne med en hvid streg.

Vold øst og vest for den store bane er 8 meter over terræn.

Nordlige del af volden ved den store bane er 5 meter over terræn.

Nordlige del af støjvold/sikkerhedsbarrierer ved den lille bane er 5 meter over terræn.

Påfyldning af brændstof foregår i maskinhal, her forefindes godkendt beholder med de i forskrifterne beskrevne opsamlingskar (godkendt af miljømyndigheden v. Frederikssund Kommune). Der foretages kun i meget lille omfang reparationer på udstyr/maskiner. Ved større reparationer hentes maskinerne og fragtes på forsvarlig vis til mekaniker.

Der forefindes ingen bygningen med skorsten.

Der er kloakeret på anlægget jf. indhentede byggetilladelser i forbindelse med opførelse af ryttergård og klubhus. Der forefindes ingen nedgravede tanke på anlægget.

5. Indretning og drift - Støj

Der er ikke siden den nuværende miljøgodkendelse foretaget støjberegning. Dog er der foretaget kildestøjsmålinger (kildestøjsmåling vedlagt som bilag2) – altså måling af støj fra kilden (i vores tilfælde speedwaymaskinerne), som viser at der særligt på 85cc og 500cc er sket en ikke væsentlig reduktion af udledt kildestøj.

Der er således dokumenteret følgende:

	NU	tidligere	reduktion
50cc (ved fuldlast):	106,5 dB	?	-
85cc (ved fuldlast):	121,9 db	124,1 dB	2,2 dB
500cc (ved fuldlast):	131,5	135,0 dB	3,5 dB

Det betyder at der for 85cc er sket en reduktion på 2,2 dB, svarende til en reduktion af støjen til 60% af den tidligere.

For 500cc er der sket en reduktion på 3,5 dB, svarende til en reduktion i støjen til 45% af tidligere.

Ovenstående kildestøjsmålinger er foretaget af Mortersportens Akustiklaboratorium (MA), som ejes af Dansk Automobil Sports Union (DASU). Dasu har foretaget målinger af den immissionsrelevante støjmission for speedway.

Da kildestøjen er mindsket væsentligt, håber vi at nærværende ansøgning kan være med til at tegne et billede af en mindsket støjbelastning for området. Af denne årsag har vi for nuværende valgt ikke at få udarbejdet støjberegning, idet dette vil udgøre en bekostelig post for en frivillig folkeoplysende forening som vores. Skulle det vise sig, at en ny støjberegning vil være et krav for en revurdering/opdatering af vores miljøgodkendelse, så hører vi gerne om dette.

Endvidere kan oplyses, at der yderligere er anlagt støjvolde/støjværn, som ikke fandtes på anlægget i samme omfang i 1998 (ved den sidst miljøgodkendelse). Kort over området (se bilag3 og bilag 4) der viser, hvor støjvoldene/støjværn er, samt højden på disse.

Det skal bemærkes, at ovenstående målinger er ved fuld belastning. I trænings- og løbssammenhænge vil belastningen være mindre end ovenfor angivet, idet der ikke køres med fuld belastning på i det fulde tidsrum. Der føres træningsjournaler, af hvilke det fremgår hvor hård belastningen er.

Klubbens formodning, på baggrund af kildestøjsmålinger og træningsjournaler, er at der er en udnyttelsesgrad på ca. 50%, svarende til maks. 2 maskiner i konstant drift (baseret på tidligere målinger samt det nuværende antal kørere).

Der foretages løbende kontrol af alle maskiner – lydmålinger jf. Danmark Motorsports Unions (DMU) forskrifter, dette for at sikre den lavest mulige støjledning.

6. Indretning og drift – opslag til brugere

Er reguleret via DMU reglement (se bilag5 og bilag6)

7. Luftforurening – støvgener

Der er umiddelbart ingen støvgener fra anlægget. I tørre perioder vandes banerne, således at omgivelserne ikke er generet af støv. Banen vandes med regnvand, som pumpes op fra regnvandsbassin (se bilag3).

8. Luftforurening – Lugtgener

Der forekommer luftforurening fra speedwaymaskinernes motorudstødning. 500cc maskiner kører på metanol, som forbrændes fuldstændigt. 50cc og 85cc kører på blyfri benzin. Der er umiddelbart ingen mærkbare lugtgener forbundet med driften af og på anlægget.

9. Beskyttelse af jord, grundvand og overfladevand - Miljøaffald

Der er på anlægget etableret særligt aflåseligt miljø-opsamlingsplads. I denne er beholdere, beregnet til formålet, til opsamling af olieaffald. Miljørummet er opført under tag i ryttergården, og er således med faste vægge og dermed er påkørsel af beholderne ikke mulig. Endvidere er miljørummet beskyttet mod vejrlig, det er aflåseligt og kun åbent når der er træning/løb, hvor kørerne på forsvarlig vis kan

anbringe evt. olieaffald i de dertil indrettede beholdere. Beholderne i rummet er opstillet efter anvisning fra og godkendelse fra miljømyndigheden i Frederikssund Kommune. I Miljørummet er opsat dokumentationsjournal. Affaldet bortskaffes til den kommunale miljøstation efter behov, og som minimum én gang årligt. Endvidere kan det oplyses at der fra Danmarks Motorsports Union (DMU) stilles krav om, at der altid er spildbakke/måtte under maskinerne når de befinder sig i ryttergården – således at skulle der ske en læk, så vil olie/benzin blive opsamlet af denne bakke/måtte.

10. Beskyttelse af jord, grundvand og overfladevand – brændstofbeholdere

Der forefindes på anlægget, i maskinhallen (under tag), en brændstofbeholder. Denne er placeret således at denne ikke kan påkøres. Der er monteret tappehan med slange, således at brændstof tappes direkte fra beholderen og over i køretøjet (traktoren i vores tilfælde). Brændstoftanken er, som miljømyndigheden har anvist, forsynet med en stor spildbakke/opsamlingsbakke, således at brændstof ikke løber ud på belægninger/jord ved en evt. læk. Det skal bemærkes af maskinhallen er aflåst uden for træningstiden.

11. Beskyttelse af jord, grundvand og overfladevand – aflåsning af oplagsplads

Både Miljørum/depot samt maskinhal er forsvarligt aflåst uden for træningstiden.

12. Beskyttelse af jord, grundvand og overfladevand – spild af brændstof m.v.

Materialer som foreskrevet forefindes i maskinhallen. Hvis spild skulle forekomme vil det opsamlede materiale bliver forsvarligt opbevaret i miljødepot, og afskaffes som farligt affald.

13. Beskyttelse af jord, grundvand og overfladevand – reparationer

Større reparationer udføres på værksted/hos mekaniker, små reparationer i meget lille omfang kan foretages på anlægget. Dette sker naturligvis i området med tæt belægning jf. forskrifterne.

14. Beskyttelse af jord, grundvand og overfladevand – vaskeplads

Ikke relevant - Der forefindes ingen vaskeplads på anlægget

15. Egenkontrol – visuel kontrol af evt. revnedannelse

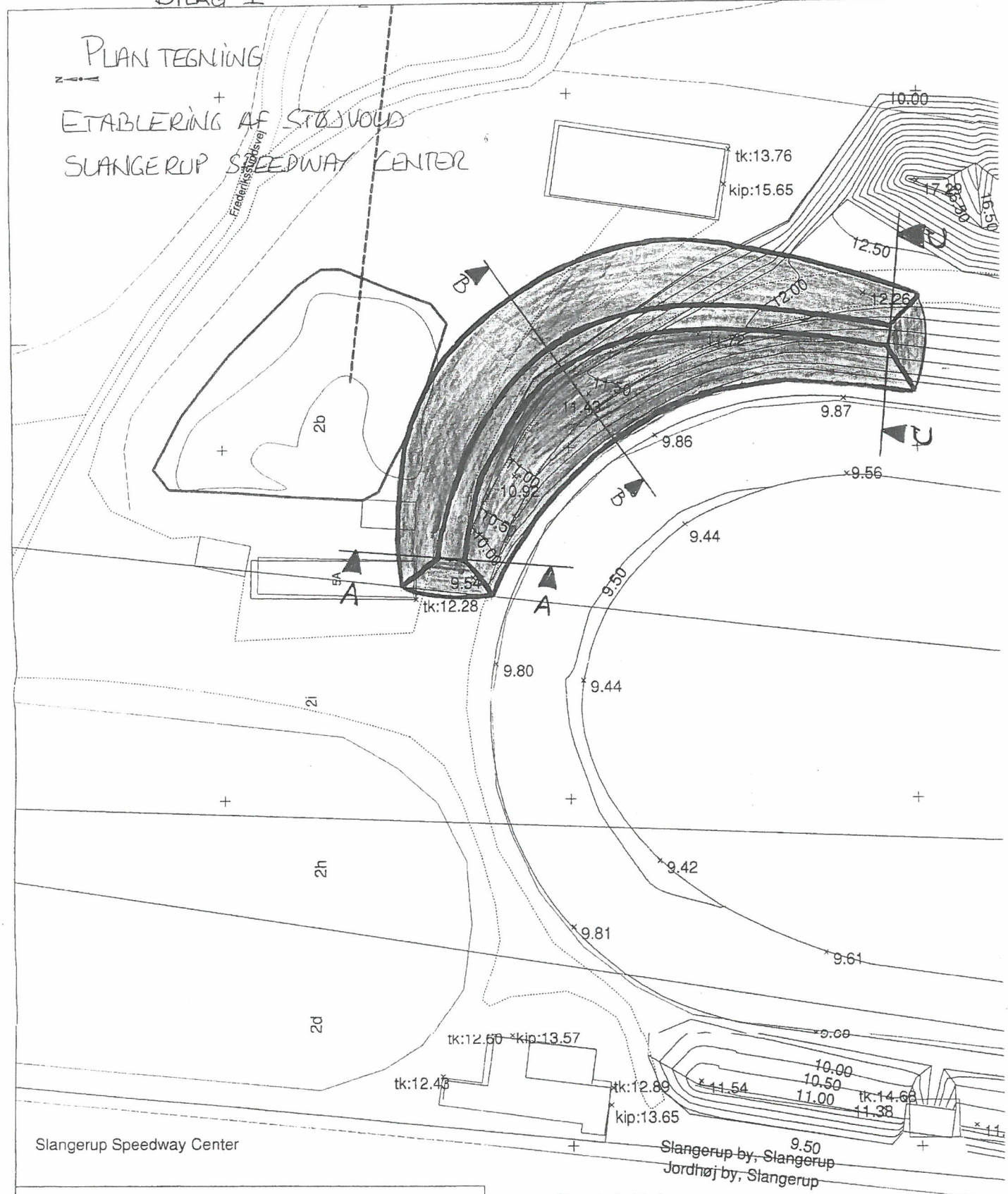
Der foretages løbende tilsyn for evt. revnedannelse

16. Egenkontrol – Driftsjournal

Journal forefindes i miljørummet.

Bilag 1

PLAN TEGNING
 ETABLERING AF STØJVOUD
 SLANGERUP SPEEDWAY CENTER



Landinspektørerne Børge Hansen & Erik Jensen
 Lundevej 44, 3600 Frederikssund, tf:47310423, fax:47383990

Matr.nr. 2a m.fl.
 Slangerup by, Slangerup

sag nr.: 00056	Situations- og kurveplan	Mål: 1:500	målt: jpp	Tegn.: jpp
Tegn.nr.: 1	Dato: 0703200000056p01	File:		

Signaturforklaring:

tk: 11.25 tagkote
 kip: 11.25 kote til tagkip
 11.25 terræmkote

NIV. lokalt



Godkendt den
 03 NOV. 2003

Slangerup Kommune
 Teknisk Forvaltning

Handwritten signature



Slangerup Kommune

Slangerup Speedway
V./ Miljøansvarlig Ole Nørskov-Nielsen
Bøgevej 6
3650 Ølstykke

Dato: 3. november 2003

Journalnr.: 100012488

Teknisk Forvaltning

Kongensgade 18
3550 Slangerup

Tlf.: 47 33 83 00
Fax: 47 33 84 80
E-mail: kommune@slangerupkomm.dk
Web: www.slangerupkomm.dk

Abningstid:
man-ons 9 - 15
tors 9 - 18
fre 9 - 13

Kontaktperson: Jakob Lion Meyer
E-mail: jame@slangerupkomm.dk

KOPI

Byggetilladelse

I anledning af Deres ansøgning om byggetilladelse vedrørende ejendommen

Ejendommens adresse

Frederikssundsvej 5A

Ejendommens matrikelnr. og ejerlav

2b Slangerup By, Slangerup

Ejendomsnummer	Bygningsnr.	Vejkode	Husnr.	B	Etage	Side/dømr.	Ejerlejlighedsnr.
035696		2220	005	A			

Meddeles tilladelse efter

Bygningsreglement af 1995 BR 95

Bygningsreglement for småhuse BR-S 98

Byggearbejdets art og omfang

Etablering af støjvold:

- Støjvolden er på det bredeste sted ca. 25 m og ved ender ca. 14 m (begge værdier målt ved voldens bund).
- Støjvoldens højde stiger fra ca. 5 m over terræn ved ender til ca. 7,5 m over terræn på det højeste sted.
- Støjvolden er ca. 90 m lang (målt langs voldens centerlinien).

Det er en forudsætning for den givne byggetilladelse, at arbejdet udføres i overensstemmelse med de oplysninger der er givet ved fremsendelse af ansøgning om byggetilladelse, samt at de i byggetilladelsen stillede vilkår opfyldes.

Projektændringer skal fremsendes til godkendelse før arbejdet påbegyndes.

Kommunalbestyrelsen har på grundlag af de oplysninger der fremgår af ansøgningen konstateret at det ansøgte ikke er i strid med lov om planlægning, lov om naturbeskyttelse, lov om bygningsfredning, lov om skove, lov om miljøbeskyttelse, lov om affaldsdepoter, lov om arbejdsmiljø, lov om offentlige veje, lov om private fællesveje, lov om byfornyelse, lov om byfornyelse og boligforbedring, lov om varmforsyning, lov om midlertidig regulering af boligforholdene, beredskabsloven, museumsloven og lov om stormflodserstatning. Uddrag af museumsloven kan ses s.3. Jord skal håndteres som beskrevet s.4.

Kommunalbestyrelsen har ikke taget stilling til om projektet er i strid med eventuelle private servitutter, der påhviler ejendommen.

Gebyr

Gebyr jf. BR 95 1.11 og BR-S 98 1.10, fastsat af Byrådet den 23. oktober 2002, pristalsreguleret

Kr.

900,00 ✓

MOTORSPORTENS AKUSTIKLABORATORIUM

Idrættens Hus, Sektion C, 3. sal, DK-2605 Brøndby, Danmark

Certificeret til ”Miljømåling – ekstern støj” – Certificeringsnummer 24061

Dato: 25. september 2016
J. nr. MA 2016-DMU-01/02
Ref.: OD

Miljømåling – Ekstern støj

Måling af støjemission fra 3 speedway klasser:
50 ccm, 85 ccm og 500 ccm

Rekvirent: Danmarks Motor Union, Brøndby Stadion 20, 2605 Brøndby.

Opgave: Måling af støjemission for speedwaymaskiner.

Resume: Der er målt immissionsrelevant støjemission (kildestyrke) for 3 klasser speedwaymaskiner. Kildestyrken er for alle klasser målt ved fuldlast. Det samlede A-vægtede lydeffektniveau er for de forskellige klasser bestemt til:
for 50 ccm 106,5 dB, og
for 85 ccm 121,9 dB, og
for 500 ccm 131,5 dB
alle re. 1 pW.

Ubestemtheden på de angivne værdier er bestemt til 3 dB.

Rapporten indeholder værdier for støjemissionen pr. 1/1-oktav frekvensbånd til brug ved beregning af støj fra kørsel med disse SW klasser.

Generelt: Alle lydtrykkniveau er i rapporten angivet i dB re. 20 µPa og alle lydeffektniveau i dB re. 1 pW.

Resumeeet eller rapporten må gengives i sin helhed, uddrag efter skriftlig aftale

Indhold

1.	Indledning	2
2.	Målested	2
3.	Meteorologiske forhold	2
4.	Måleopstilling og akustiske forhold på målestedet	2
5.	Driftsforhold og målinger	2
6.	Instrumenter og edb software	4
7.	Bestemmelse af støjemission	4
8.	Målinger	5
9.	Resultater	5
10.	Usikkerhed	5

1. Indledning

Den tekniske udvikling i de forskellige motorcykelklasser har blandt andet medført ændringer, der indebærer bedre dæmpning af udstødningsstøjen, og Danmarks Motor Union (DMU) har derfor ønsket at få målt kildestyrken på en række af de motorcykelklasser, der er godkendt af DMU til motorcykelsport, blandt andet med henblik på, at dette kan danne grundlag for en opdatering af Bilag 1 til Miljøstyrelsens Motorbanevejledning [2]. Målingerne er udført af Motorsportens Akustiklaboratorium (MA) som ejes af Dansk Automobil Sports Union (DASU), som i den anledning har foretaget målinger af den immissionsrelevante støjemission for tre speedway (SW) klasser. Rapporten indeholder resultaterne angivet som det A-vægtede lydeffektniveau L_{WA} for klasserne 50 ccm, 85 ccm og 500 ccm, dels total og dels i 1/1 oktavnåbåndene fra 63 Hz til 8 kHz for kørsel med fuldlast.

2. Målested

Målingerne blev foretaget på Slangerup Speedway Center, Hørup Skovvej 5A, 3550 Slangerup, onsdag den 7. september 2016 i tidsrummet 17.30-19.00.

3. Meteorologiske forhold

I måleperioden var der på banen ingen regn, 2/8 skyet, 18°C og ingen vind.

De meteorologiske forhold er ikke tillagt indflydelse på lydudbredelsen og måleresultaterne.

4. Måleopstilling og akustiske forhold på målestedet

Målestrækningen for målingerne på 50 ccm klassen og 85 ccm klassen var en 40 m lang lige strækning med fast udjævnet grusbælgning, der ved starten og slutningen var markeret med en kegle, se fig. 1. Midt på målestrækningen var der med 2 kegler markeret en 1 m bred port, der, af hensyn til at opnå en veldefineret afstand til målemikrofonen, skulle gennemkøres under målingerne. Målepositionen er placeret 1,8 meter over terræn, lodret over sidebanden og 4 m fra midten af den 1 m brede port på midten af målestrækningen, se fig. 3. Terrænet under målepositionen var grus som selve banen. Mellem kilde og måleposition udbreder lyden sig frit over terræn. Der var ingen lydreflekterende eller skjærmende objekter af betydning for målingen i nærheden af målepositionen.

Målingerne på 500 ccm klassen foregik i 2 dele. Første del foregik på samme målestrækning som ved målingerne på 50 ccm og 85 ccm klasserne. Efter 10 passager blev målingerne afbrudt, idet kørerne fandt kørslen for farlig da gennemkørselsporten i måleopstillingen var forkert placeret i forhold til den naturlige kørelinie. Målepositionen blev derfor ændret, stadig med en 1 m bred port der skulle gennemkøres, men med en placering så den lå på den naturlige kørelinie, stadigvæk med mikrofonen 1,8 m lodret over sidebanden og nu en måleafstand på 6 m. I denne måleposition gennemførtes yderligere 20 passager.

5. Driftsforhold og målinger

Målingerne blev foretaget på en tør bane af komprimeret udjævnet grusmateriale.

Under målingerne var driftsbetingelserne således, at de svarer til maksimal støjemission på målestrækningen.

Ved målingerne på 50 ccm maskinerne kørte disse med langsom fart frem til starten på målestrækningen, hvor de så accelererede maksimalt og derefter gennemkørte målestrækningen med højst mulig hastighed. Der blev målt på 4 stk. 50 ccm maskiner, og hver maskine gennemkørte målestrækningen 8 gange, skiftevis i hver retning. Der er således målt ligeligt på begge side af køretøjerne.

Målingerne på 85 ccm maskinerne blev gennemført ligesom målingerne på 50 ccm maskinerne. Der blev målt på 3 stk. 85 ccm maskiner, og hver maskine gennemkørte målestrækningen 10 gange, skiftevis i hver retning. Der er således målt ligeligt på begge side af køretøjerne.

Ved målingerne på 500 ccm klassen deltog 3 stk. 500 ccm maskiner og målingerne blev foretaget under den normale træning, svarende til kørsel i heat, med hver 4 baneomgange. I første del af målingerne gennemførte de 3 maskiner i alt 10 passager, og i anden del af målingerne gennemførte de 20 passager.

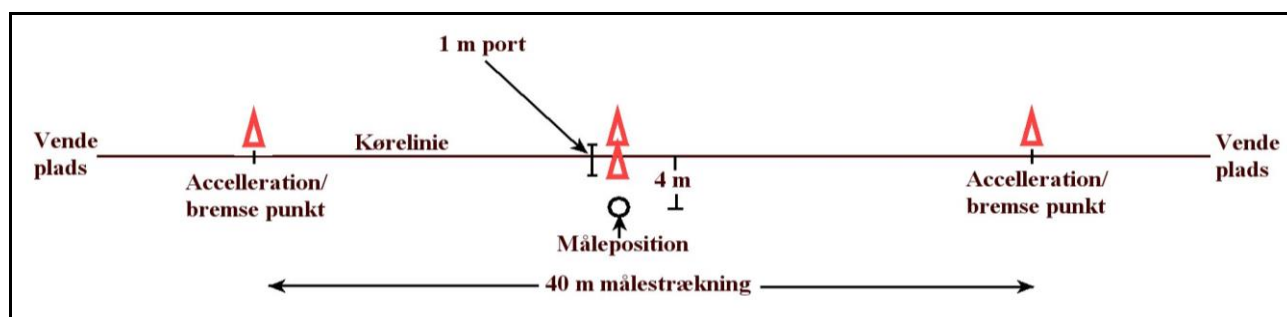


Fig 1 Principskitse af måleopstillingen

Målemetoden foreskriver en mikrofonplacering lodret over sidebanden. På grund af 500 ccm SW maskinernes konstruktion kan de kun køre venstre om på banen, således at der kun kan måles på maskinernes højre side. En måling på maskinernes venstre side med en mikrofon i banens inderkreds vil være behæftet med en ukendt usikkerhed fra refleksioner i banden, og gennemførtes ikke.

500 ccm SW maskinerne er monteret med en vindplade, der dækker baghjulet inden for fælgen, se fig. 2, så hele baghjulet reflekterer en stor del af udstødningsstøjen mod højre og afskærme den mod venstre. Støjen på højre side af maskinen er således højere end på maskinens venstre side. Der er målt på 500 ccm maskinernes højre side, og den herved fundne værdi af kildestyrken overestimerer maskinernes støjudsendelse mod venstre med skønsmæssigt 2-3 dB.



Fig 2 Speedwaymotorcykel med vindplade



Fig 3 Måleopstilling

De udførte målinger med 3-4 repræsentative køretøjer i hver klasse med i alt 30-32 forbikørsler opfylder netop kravene til Miljøstyrelsens Deklarationsmetode, som beskrevet i Motorbanevejledningen [2].

Baggrundsstøjen bestemtes ved en orienterende måling til ca. 50-51 dB(A). Denne er så lav at den ikke havde indflydelse på målingerne og er ikke medtaget i beregningerne.

Der var ikke andre støjkilder af betydning for målingerne.

6. Instrumenter og edb software

Til målingerne blev de i tabel 1 viste instrumenter anvendt:

Instrument edb program	Fabrikat	Type	Serie nummer	Kalibrerings-laboratorium	Seneste sporbare kalibrering
Lydtrykmåler	Brüel & Kjær	2260	2120210	Brüel & Kjær	17. juli 2015
Målemikrofon	Brüel & Kjær	4176	2316689	Exova Metech	6. juli 2015
Akustisk kalibrator	Brüel & Kjær	4231	2123005	Exova Metech	01. marts 2016
Evaluator	Brüel & Kjær	v.3.31	-	-	-

Tabel 1 Oversigt over måleinstrumenter

De oplagrede måleresultater i lydtrykmåleren er overført til PC med Brüel og Kjærs edb program Evaluator v.3.31, som har genereret udskrifterne i bilag 2.1 – 2.4 Udskrifter fra lydtrykmåler.

7. Bestemmelse af støjemission

På basis af det målte lydtrykniveau $L_{eq,t}$ SW'ernes hastighed og afstanden fra køresporet til mikrofonpositionen, kan lydeffektniveauerne bestemmes. Metoden der benyttes er den i Motorbanevejledningen [2] beskrevne deklarationsmetode, som er gengivet nedenstående:

Ved deklarationsmetoden bestemmes den gennemsnitlige støjemission for ét køretøj ud fra måling af flere passager af et antal køretøjer, fx under løb. Denne metode er beregnet på at bestemme nye – eller ajourførte – værdier af den typiske støjemission (kildestyrke) for en type eller klasse af motorkøretøjer til brug for beregninger af støjen i omgivelserne.

Ved måling efter deklarationsmetoden måles ækvivalentniveauet ($L_{eq,t}$ pr. 1/1-oktav) over et passende langt tidsrum, mens et antal køretøjer passerer målestedet en eller flere gange. Kildestyrken L_w er:

$$L_w = L_{eq,t} + 10 \log 4vat - \Delta L_{gd} - 10 \log N,$$

hvor

- L_w er kildestyrken pr. 1/1-oktav frekvens i dB re. 1pW.
- $L_{eq,t}$ er det målte ækvivalentniveau pr. 1/1-oktav frekvens i dB re. 20µPa, målt over tidsrummet (integrationstiden) t.
- v er den gennemsnitlige fart af køretøjerne, målt i m/s.
- a er den korteste afstand fra mikrofonen til midten af køresporet (måleafstanden), målt i m. Afstanden fra mikrofonen til de enkelte køretøjer kan variere op til ± 10%.
- t er integrationstiden i sekunder.
- N er antallet af forbikørsler.
- ΔL_{gd} er terrænkorrektionen til brug for deklarationsmetoden. Den er anført i Tabel 4.1.

Målestedet skal vælges ved en lige banestrækning, hvor køretøjerne kører med maksimal motorydelse, fx efter et sving.

Målestrækningen skal være så lang som praktisk muligt, gerne mindst 10 gange måleafstanden.

Måleafstanden skal være i intervallet 4 – 10 m, og mikrofonen skal være 1,5 – 1,8 m over terræn.

Der må ikke være genstande, som giver væsentlig skærmning eller betydende refleksioner i nærheden af målestedet.

Mikrofonposition:	63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1000 Hz	2000 Hz	4000 Hz	8000 Hz
porøst terræn	5,2 dB	4,7 dB	2,3 dB	-1,1 dB	1,4 dB	1,2 dB	1,1 dB	0,4 dB

Tabel 4.1. Terrænkorrektion til brug for deklarationsmetoden, ΔL_{gd} for grusbaner (Speedway).

Ubestemtheden på målemetoden afhænger af antallet af forbikørsler. Med 30 passager er ubestemtheden 3 dB. Hvis måleresultatet skal benyttes som typisk værdi for en klasse eller type af køretøjer, skal der måles

mindst 10 passager fra mindst 3 forskellige køretøjer, som hver vurderes at være typiske for den pågældende klasse.

8. Målinger

Måling af det ækvivalente lydtryk $L_{eq,t}$ i måleperioden t er udført med en Brüel & Kjær lydtrykmåler type 2260 monteret med 10 m forlænger kabel mellem lydtrykmåler og mikrofon.

Måleresultaterne er lagret internt i lydtrykmåleren, udskrifter herfra er vist i bilagene 2.1 – 2.4.

Lydtrykmåleren er kalibreret inden målingerne startede og efter de var afsluttede. Der blev kalibreret til 94,0 dB. Kalibreringen holdt sig konstant.

Målingerne er foretaget under en speciel arrangeret måleseance, hvor alle de deltagende 50 ccm og 85 ccm maskiner gennemkører målestrækningen under fuld acceleration med i alt h.h.v. 4 eller 5 fremkørsler og 4 eller 5 tilbagekørsler med h.h.v. 4 respektive 3 MXer.

500 ccm maskinerne var kun i stand til at køre venstre om på banen og målingerne gennemførtes ved at de tre maskiner kørte et antal træningsheats, hvor de under hvert heat kørte banen rundt 4 gange, afbrudt af pauser mellem heatene, hvor motorerne skulle køle ned. I forbindelse med en pause flyttedes til en ny måleposition.

Hastigheden på alle maskinerne blev bestemt ved tidtagning med stopur på den 40 m lange målestrækning.

9. Resultater

Den immissionsrelevante støjemission L_w , er bestemt efter deklarationsmetoden ved en måling af ækvivalentniveauet integreret over et måleforløb for hver SW type. Der er udført i alt 3 målinger på 3 SW typer. De A vægtede lydeffektniveauerne i de enkelte oktavnåb for de tre SW typer er vist i tabel 2.

	63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1 kHz	2 kHz	4 kHz	8 kHz	total
50 ccm speedway	59,5	81,5	93,3	96,2	102,7	101,7	95,8	90,6	106,5
85 ccm speedway	61,3	80,8	106,7	118,8	113,5	115,4	110,5	106,5	121,9
500 ccm speedway	94,8	108,6	119,3	129,0	123,9	121,6	119,8	114,0	131,5

Tabel 2 Immissionsrelevant A-vægtet lydeffektniveau pr. 1/1-oktav i dB re. 1pW.

10. Usikkerhed

Ifølge metodebeskrivelsen [1] er den udvidede usikkerhed, d.v.s. usikkerheden henregnet til et 90% konfidensinterval, 3 dB på de opnåede resultater.



25. september 2016
Otto Dyrnum

Referencer

- [1] Arbejdsrapport fra Miljøstyrelsen Nr. 47, 2003, , Motor Racing Vehicles - Measurement Methods, Development of Noise Emission Measurement Methods for Motor Racing Vehicles, Ingemansson Technology AB.
- [2] Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 2/2005, Støj fra motorsportsbaner.

Bilag

- 1.1 – 1.4 Måle- og beregningsdata
- 2.1 – 2.4 Udskrifter fra lydtrykmåler

Bilag 2.1 Udskrifter fra lydtrykmåler

Målested Slangerup Speedway Center
Dato 7. september 2016 kl. 17.30 – 19.00
SW klasse: SW 50 ccm 2T
Logfil 001.S1B

Instrument: 2260
Application: BZ7210 version 1.0
Start Time: 07-09-2016 17:33:55
End Time: 07-09-2016 17:41:10
Elapsed Time: 0:07:15
Bandwidth: 1/1 Octave
Peaks Over: 140,0 dB
Range: 29,8-109,8 dB

	Time	Frequency
Broad-band measurements:	S F I	A L
Broad-band statistics:	F	L

Instrument Serial Number: 2120210
Microphone Serial Number: 2096975
Input: Microphone
Pol. Voltage: 0 V
S. I. Correction: Frontal

Calibration Time: 07-09-2016 17:25:00
Calibration Level: 94,0 dB
Sensitivity: -25,9 dB
ZF0023: Not used

07-09-2016 17:33:55 - 17:41:10

Hz	LLeq	LLFMax	LLFMin
31,50	60,98	68,56	56,21
63	57,31	66,3	50,65
125	68,67	84	44,03
250	70,64	84,56	40,01
500	64,66	82,47	35,91
1000	70,51	83,24	37,89
2000	68,07	85,67	35,16
4000	62,28	79,77	---
8000	58,54	73,86	---
A	74,13	88,4	43,48
L	76,68	89,3	60,81

Bilag 2.2 Udskrifter fra lydtrykmåler

Målested Slangerup Speedway Center
Dato 7. september 2016 kl. 17.30 – 19.00
SW klasse: SW 50 ccm 2T
Logfil 002.S1B

Instrument: 2260
Application: BZ7210 version 1.0
Start Time: 07-09-2016 17:45:19
End Time: 07-09-2016 17:51:38
Elapsed Time: 0:06:19
Bandwidth: 1/1 Octave
Peaks Over: 140,0 dB
Range: 29,8-109,8 dB

	Time	Frequency
Broad-band measurements:	S F I	A L
Broad-band statistics:	F	L

Instrument Serial Number: 2120210
Microphone Serial Number: 2096975
Input: Microphone
Pol. Voltage: 0 V
S. I. Correction: Frontal

Calibration Time: 07-09-2016 17:25:00
Calibration Level: 94,0 dB
Sensitivity: -25,9 dB
ZF0023: Not used

07-09-2016 17:45:19 - 17:51:38

Hz	LLeq	LLFMax	LLFMin
31,50	61,51	70,68	53,26
63	58,17	67,89	51,17
125	67,06	89,62	44,19
250	83,04	100,23	39,72
500	86,37	103,57	35,92
1000	80,39	98,14	37
2000	80,83	99,87	36,65
4000	76,07	95,44	30,66
8000	73,45	93,4	---
A	87,43	104,3	43,06
L	89,73	105,5	58,68

Bilag 2.3 Udskrifter fra lydtrykmåler

Målested Slangerup Speedway Center
Dato 7. september 2016 kl. 17.30 – 19.00
SW klasse: SW 500 ccm 2T
Logfil 003.S1B

Instrument: 2260
Application: BZ7210 version 1.0
Start Time: 07-09-2016 18:00:25
End Time: 07-09-2016 18:04:02
Elapsed Time: 0:03:37
Bandwidth: 1/1 Octave
Peaks Over: 140,0 dB
Range: 29,8-109,8 dB

	Time	Frequency
Broad-band measurements:	S F I	A L
Broad-band statistics:	F	L

Instrument Serial Number: 2120210
Microphone Serial Number: 2096975
Input: Microphone
Pol. Voltage: 0 V
S. I. Correction: Frontal

Calibration Time: 07-09-2016 17:25:00
Calibration Level: 94,0 dB
Sensitivity: -25,9 dB
ZF0023: Not used

07-09-2016 18:00:25 - 18:04:02

Hz	LLeq	LLFMax	LLFMin
31,50	66,62	77,69	55,66
63	85,36	103,63	64,37
125	88,49	104,94	61
250	88,84	107,05	51,6
500	88,88	105,05	43,43
1000	82,9	98,99	42,41
2000	79,95	99,11	41,55
4000	77,71	97,8	36,6
8000	73,52	92,84	---
A	90,39	107,19	54,57
L	94,77	110,75	71,35

Bilag 2.4 Udskrifter fra lydtrykmåler

Målested Slangerup Speedway Center
Dato 7. september 2016 kl. 17.30 – 19.00
SW klasse: SW 500 ccm 2T
Logfil 004.S1B

Instrument: 2260
Application: BZ7210 version 1.0
Start Time: 07-09-2016 18:29:16
End Time: 07-09-2016 18:33:14
Elapsed Time: 0:03:58
Bandwidth: 1/1 Octave
Peaks Over: 140,0 dB
Range: 29,8-109,8 dB

	Time	Frequency
Broad-band measurements:	S F I	A L
Broad-band statistics:	F	L

Instrument Serial Number: 2120210
Microphone Serial Number: 2096975
Input: Microphone
Pol. Voltage: 0 V
S. I. Correction: Frontal

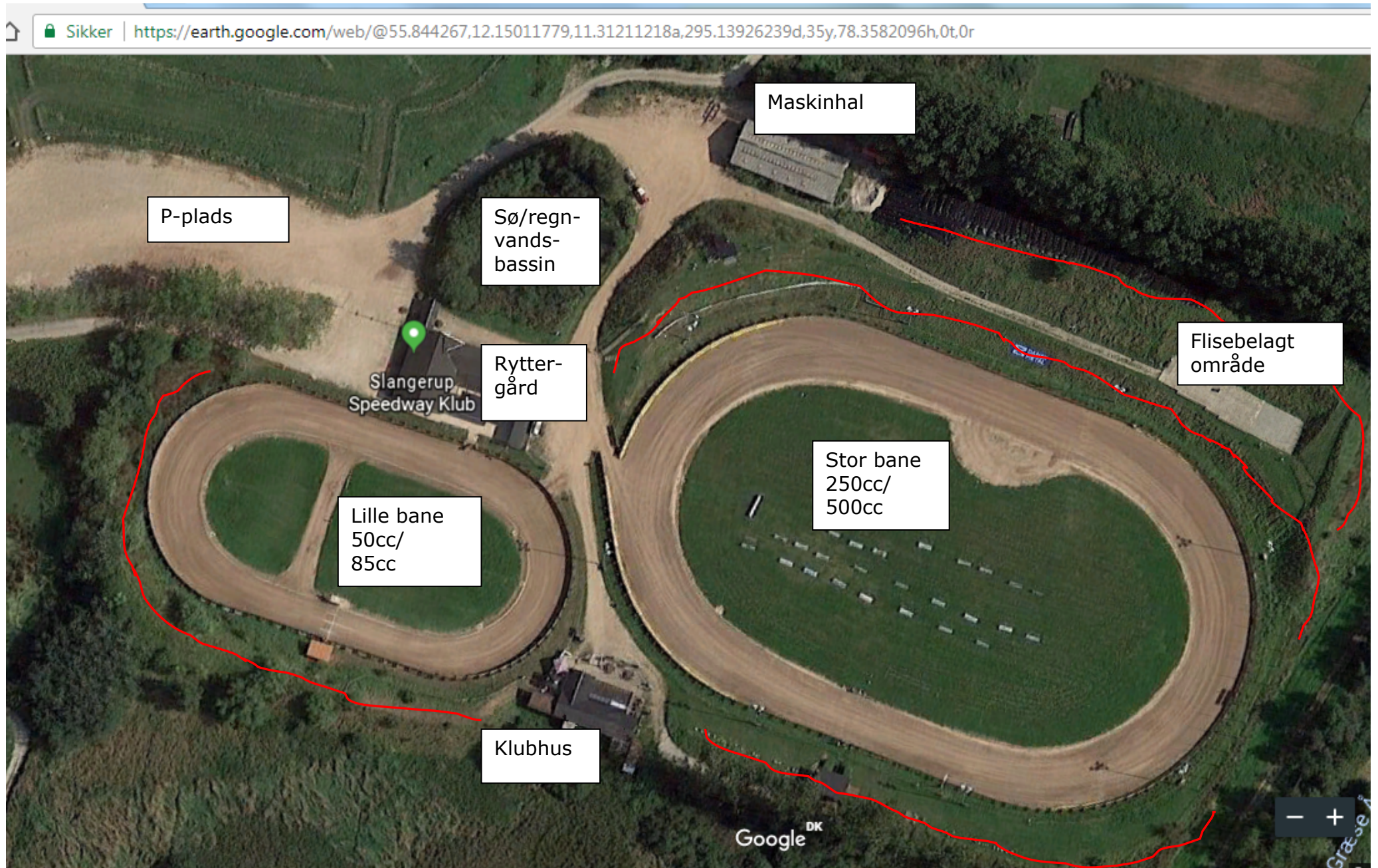
Calibration Time: 07-09-2016 17:25:00
Calibration Level: 94,0 dB
Sensitivity: -25,9 dB
ZF0023: Not used

07-09-2016 18:29:16 - 18:33:14

Hz	LLeq	LLFMax	LLFMin
31,50	65,52	86,87	53,17
63	87,57	101,97	63,41
125	90,88	105,24	70,38
250	91,84	106,43	60,02
500	92,96	105,89	52,83
1000	87,17	100,26	42,94
2000	83,23	97,06	40,92
4000	81,79	96,8	40,61
8000	77,26	92,53	32,69
A	94,16	107,2	57,33
L	98,04	110,61	73,84

BILAG 3

De røde markering viser hvor de eksisterende støjvolde er placeret.



< > 🌐 👤 🔍 🔍 📄 🖋️ ?

Søg ▾ Redigér ▾ Værktøjer ▾ Indstillinger ▾

- Grundkort 0/16 ▾
- Danmarks Arealinformation ▾
- Miljø ▾
- Natur ▾
- Plan ▾
- Vej og Trafik ▾
- Kultur, Social og Sundhed ▾
- Affald ▾
- Erhverv 0/1 ▾
- Kulturarv ▾
- Forsyning 0/4 ▾
- Danmarks Adm. Geo. Inddeling (SDFE) 1/8 ▾
- Matrikelkort (SDFE) 0/11 ▾
- Danmarks Højdemodel (SDFE) 1/10 ▾
- DHM/kurver, 2,5 m (SDFE)** ▾ ⏻
- DHM/kurver, 0,5 m (SDFE)** ▾ ⏻
Højdekurver med 0,5m ækvistand (formkurve). Kurverne er afledt fra Danmarks højdemodel og tilpasset visning i målestokken 1:5.000. Baseret på data indsamlet ved laserscanning fra fly (LiDAR) i perioden 2014-2015.
- M**
- DHM/kurver, 0,25 m (SDFE) ▾ 🔒
- DHM/Terræn (SDFE) ▾ ⏻
- DHM/Overflade (SDFE) ▾ ⏻
- DHM/Terræn skygge kort (SDFE) ▾ ⏻
- DHM/Terræn skygge kort, transparent ▾ ⏻
- DHM/Overflade skygge kort, ▾ ⏻
- DHM/Overflade skygge kort (SDFE) ▾ ⏻
- DHM 2007/Terræn skygge kort (SDFE) ▾ ⏻

Skitsetegning - x

📍 📏 📐 📄 📄 📄 📄 📄

WKT T 🗑️

Snap til tegnelag

The screenshot displays the Frederikssundkort web application interface. The main view is a 3D terrain map showing a large oval-shaped structure, possibly a stadium or arena, surrounded by trees and buildings. The interface includes a top navigation bar with icons for navigation, search, and editing, and a dropdown menu with options like 'Søg', 'Redigér', 'Værktøjer', and 'Indstillinger'. On the left, there is a sidebar menu with various map layers and data sources, including 'Grundkort', 'Danmarks Arealinformation', 'Miljø', 'Natur', 'Plan', 'Vej og Trafik', 'Kultur, Social og Sundhed', 'Affald', 'Erhverv', 'Kulturarv', 'Forsyning', 'Danmarks Adm. Geo. Inddeling (SDFE)', 'Matrikelkort (SDFE)', 'Danmarks Højdemodel (SDFE)', and several 'DHM' (Digital Height Model) options for different grid sizes and terrain types. A 'Skitsetegning' (Sketching) tool window is open in the center, providing drawing tools like lines, polygons, and text, along with a 'Snap til tegnelag' checkbox. A vertical toolbar on the left side of the map allows for zooming and navigation.

Ejvind Mortensen, Hjorthøjvej 1, Sundbylille 3600 Frederikssund.

EjvindMortensen@godmail.dk - Mobil: 2363 5089

Sundbylille d. 5. april 2019

Frederikssund Kommune

Torvet 2

3600 Frederikssund

Att. Mette Fjellerad (mfjel@Frederikssund.dk)

Bemærkninger til udkast til Miljøgodkendelse til Slangstrup Speedway Klub

Jeg skal hermed takke for det fremsendte udkast til ny miljøgodkendelse for Slangstrup Speedway Klub, med tilhørende bilag samt den efterfølgende fremsendte nu gældende miljøgodkendelse fra 27. oktober 1998.

På baggrund af en gennemgang af det fremsendte materiale har jeg følgende bemærkninger:

Der bør i miljøgodkendelsen anføres konkrete støjgrænser ligesom der mangler støjteknisk beregning som grundlag for at kunne vurdere at disse støjgrænser kan overholdes.

Jeg er af den opfattelse, at en revideret miljøgodkendelse bør tage udgangspunkt i Miljøministeriets vejledning nr. 2 fra 2005 (Støj fra motorsportsbaner).

I den sammenhæng mener jeg, at vurdering af støjbelastning bør ske ud fra beregnede støjniveauer i omgivelserne (vejledningens afsnit 4.2).

Som det klart fremgår af både ansøgning og udkast til miljøgodkendelse ligger der ikke nogen støjberegning til grund for en vurdering af aktivitetens støjbelastning, med deraf følgende vurdering af om vejledningens krav til støjbelastning af omgivelserne kan overholdes.

Det er efter min opfattelse en mangel, især fordi:

1. At beregninger lavet inden udarbejdelse af den nugældende miljøgodkendelse viste, at støjen fra banen langt oversteg de grænseværdier, som blev indarbejdet i miljøgodkendelsen, men at miljøgodkendelsen blev givet med forhåbning om at en række tiltag sammen med motorsportsunionens bestræbelser for at reducere kildestøjen fra maskinerne ville kunne løse problemet.

2. Det fremgår ikke af materialet, at der efterfølgende er gennemført støjtekniske beregninger som godtgør, at de tiltag, som er gennemført, har været tilstrækkelige til, at de nugældende grænseværdier overholdes.
3. Siden sidste miljøgodkendelse er der kommer en vejledning fra Miljøministeriet (Vejledning fra Miljøministeriet nr. 2, 2005 om støj fra motorsportsbaner), der så vidt jeg kan vurdere skal lægges til grund for en ny, revideret miljøgodkendelse, idet den nye miljøgodkendelse omfatter en aktivitetsudvidelse i forhold til den eksisterende miljøgodkendelse.

Det er således min umiddelbare vurdering, at ønsket om udvidet køretid sammen med indholdet i vejledningen, at støjkraevne i forhold til den gl. miljøgodkendelse, i udgangspunktet skal skærpes med 7 dB(A) jf. nedenstående tabeller:

Tabel 1 Støjkrav i eksisterende miljøgodkendelse

	dag	Aften
Boligområder - skulle opnås januar 2001 (håndrettet til januar 2002)	55 dB(A)	50 dB(A)
Spredt bebyggelse - skulle opnås januar 2003 (håndrettet til januar 2004)	60 dB(A)	55 dB(A)

Tabel 2 Vejledningens støjkrav for stor bane - kørsel 3 dg. pr. uge

	dag	Aften
Boligområder (v. 3 træninger om ugen)	48 dB(A)	43 dB(A)
Spredt bebyggelse (v. 3 træninger om ugen)	53 dB(A)	48 dB(A)

Tabel 3 Vejledningens støjkrav for 4. dags kørsel på lille bane

	dag	Aften
Boligområder (v. 4. træningsdag med micromaskiner)	47 dB(A)	42 dB(A)
Spredt bebyggelse (v. 4. træningsdag med micromaskiner)	52 dB(A)	47 dB(A)

På baggrund af ovennævnte er det min opfattelse, at vejledningens krav til støjgrænser skal skrives ind i godkendelsen samt, at det er nødvendigt med en støjteknisk beregning efter vejledningens retningslinjer for at såvel administration i forhold til miljøteknisk vurdering som offentlighed kan vurdere om grænseværdierne overholdes.

Der mangler tidsrammer for afholdelse af særarrangementer.

I udkast til miljøgodkendelse er der anført, at der kan afholdes løbsarrangementer og konkurrencer op til 10 gange pr. år, men uden tidsangivelse.

I Miljøstyrelsens vejledning (afsnit 3.1.3 side 31) står der: "Løb eller konkurrence kan foregå på et begrænset antal dage pr. år på andre tidspunkter end træningskørsel, og foregå inden for tidsmæssige rammer, som er fastlagt særskilt i miljøgodkendelsen samt med evt. afvigende krav til motorkøretøjerne."

En tidsangivelse bør derfor indføres i godkendelsen.

I den sammenhæng er det vigtigt at være opmærksom på at vejledningen anfører: *"Motorsportsbaner bør ikke benyttes efter kl. 20 (mandag – fredag, kl. 18 på lørdage) med mindre støjniveauet er meget lavt."*

Der bør stilles krav til placering og udformning af højtaleranlæg.

I udkast til miljøgodkendelse er der skrevet: "Der må kun anvendes højtaleranlæg i forbindelse med afholdelse af stævner. Højtaleranlægget må kun anvendes til meddelelser, speakning og musik og må ikke give anledning til væsentlige gener."

Dette er efter min vurdering en utilstrækkelig regulering da det ikke fremgår om der skulle være foretaget nogen reel vurdering af om højtaleranlæggets indretning og placering i forhold til at sikre at generne for omgivelserne er så små som muligt.

Der bør således i forbindelse med udarbejdelse af miljøgodkendelsen foretages en reel vurdering af om man med flere lavt placerede højtalere kan mindske påvirkningen af omgivelserne og om der evt. skal stilles krav til lydniveau fra højtalere.

Med venlig hilsen

Ejvind Mortensen

Ang. miljøgodkendelse til Slangerup Speedway Klub.

①

Efter min vurdering, er hensynet til Natur, miljø, og naboer i forbindelse med Slangerup Speedway Klub, ringere end nogen sinde.

At decibel skulle være formindsket, er ikke min erfaring, tvært om. Når 250 cc og - især - 500 cc træner, og det er Østervind, er støjniiveauet så voldsomt, at det er umuligt at opholde sig udenfor. Jeg er tvunget til at opholde mig indenfor, og lukke døre og vinduer. Man kan heller ikke føre en samtale udenfor. Når der er store løb, med alt hvad det indebærer af larm, er støjniiveauet på en højde som også er uutholdeligt indendøre.

Al larm fra området, bliver hamret ind i støjvoldene, og kastet direkte over til mig, i forstærket udgave. Det er blevet så ekstremt, at jeg nu også kan høre når publikum råber og klapper. Og det er ikke blevet bedre af, at de fleste af de træer der var på Kommunens område, er blevet fældet, for de var faktisk rimeligt effektive støjdæmpere, modsat voldene.

Støjvoldene er i sig selv, også en bekymrende miljøfaktor, der mere minder om en bekvem jorddeponering, og ikke burde være givet tilladelse til, i et sådan område.

Højttalermassen er også grotesk. Klubben's medlemmer holder meget af, at bruge højttalerne udenfor løbstiderne, og bruges dem til at 'snakke sammen'. De spilles også jævnligt musik over dem - udenfor løb. Hvad angår musik i højttalerne, så forbød det tidligere Frederiksberg Amt, klubben at bruge musik i højttalerne. Noget Amtet var opmærksomme på, er til stor- og unødvendigene, for naboerne. Nu kan klubben finde på at starte musik over højttalerne, allerede tidligt om formiddagen, de dage der er løb kl. 18³⁰. Plus, at der bliver snakket løs, indimellem.

Oversl, er der blevet opsat nye, enorme projektorer, d. 5. April, 2013.

De bades hele området i et kæmpe lyskvar, der er fuldstændigt unødvendigt, og voldsomt ubehageligt.

Der er også noget der hedder lysforurening.

Forøvrigt er der også konstant flere løb, end annonceret - også om Fredagen! Og løberne om Onsdagen, bliver ofte ved til kl. 21³⁰, eller længere. De sidste 2-3 år, er det ydermere blevet populært hos klubben's medlemmer, at benytte området om Fredagen (både formiddag og eftermiddag), til at køre rundt på mæ og fæ, og at holde og speede op i det uendelige

Trafikken til området er et andet enormt problem.

Der er et massivt opbud af køretøjer, både til og fra, og de tager overhovedet ingen hensyn til omgivelserne, hvilket klubben heller aldrig har gjort. Bilisterne raser afsted, og holder parkeret hvor det passer dem; ofte i min indkørsel. Publikum bruger min private vej og indkørsel, som losseplads og w.c. Især bliver der smidt mange plastbægre, de har haft med fra Speedwaycentret. Spørger jeg min vej af, fjerner folk afspærringen, ligesom det jævnligt hænder, at de kører ned af min vej, fordi de underligt nok, tror det er der, der er Speedway. Det er også blevet meget populært, at køre derover på motorcykel, og det larmer virkelig voldsomt! og især, når de kører derfra. De speedes op, og fraser hæmningsløst afsted på hele vejnettet.

Hvad angår luftforureningen, er den de senere år blevet så slæm, at der efter et løb, i vindstille vejr, ligger benzindampe så massivt over hele området, at det medfører voldsom hovedpine og kvalme, at opholde sig udesdørs.

Stanken fra slagterne, er bestemt heller ikke reduceret nævneværdigt.

Klubben opfører sig heller ikke ordentligt i forbindelse med den fælles indkørsel. Udover trafik og affald, så lader de diverse skilte ligge og flyde, og de flag de bruger når der er løb, for lov at stå

længe efter; nogle gange i ugevis. Det sker også jævnligt, at flagene ligger og flydes på jorden.

Det er også efterhånden temmeligt uddanset, hvor mange bygninger der bliver opført. Det er trods alt på landet, men begynder mest af alt, at minde om bymassig bebyggelse. Kommunen burde prioritere Naturen i området væsentligt mere.

Som om alt det ikke er slemt nok, så er Frederikssund Kommune også, siden November 2007, begyndt at drøne hele Hørup Ruder, for at mindske risikoen for oversvømmelser af banerne, og fritidsområdet, noget Frederiksborg Amt endelig var holdt op med.

Afvandingen er mildt sagt katastrofal for Naturen i Moseområdet. Nu er vandstanden konsekvent en halv meter lavere end normalt, hvilket ødelægger Mosen, og medfører at tørvlaget er brændt sammen, og Mosen har sænket sig (hvilket er ironisk, for det giver flere, og større, oversvømmelser). Og værre endnu: enorme mængder giftig okker bliver frigivet, og skylles ud i alle vandhullerne, og ud i Grøse Å. Ligeledes gælder det store mængder næringsstoffer. Tørvlaget ~~også~~ binder også CO₂ og metan, der derfor også bliver udledt. Altsammen en gentagelse af fortidens fejltagelser.

Hele fritidsområdet er ekstremt larmende, og en enorm miljøbelastning. Det er uforståeligt, at med den viden der i dag er om - og fokus på - Natur, miljø, og klima, at Slangerup Speedway Klub stadig bliver miljøgodkendt, og ovenikøbet ligger placeret i en af de mest sårbare Naturtyper der findes. Det er helt i modstrid med Naturbeskyttelsesloven.

Frederikssund Kommune bør også overveje, hvor dobbeltmoralisk det virker, at Kommunen iurigt støtter et skovretningsprojekt der ikke lægges skjul på, at vi der bor i området, bestemt ikke er velkomne til at blive boende, fordi vi måske kan komme til at forurene grundvandet, medens Kommunen bibeholder en

Speedwayklub, der rent faktisk udgør en reel trussel imod grundvandet og miljøet.

Anja Theilman,

Hørup Skovvej 1,

Hørup Ruder,

3550 Slangerup.