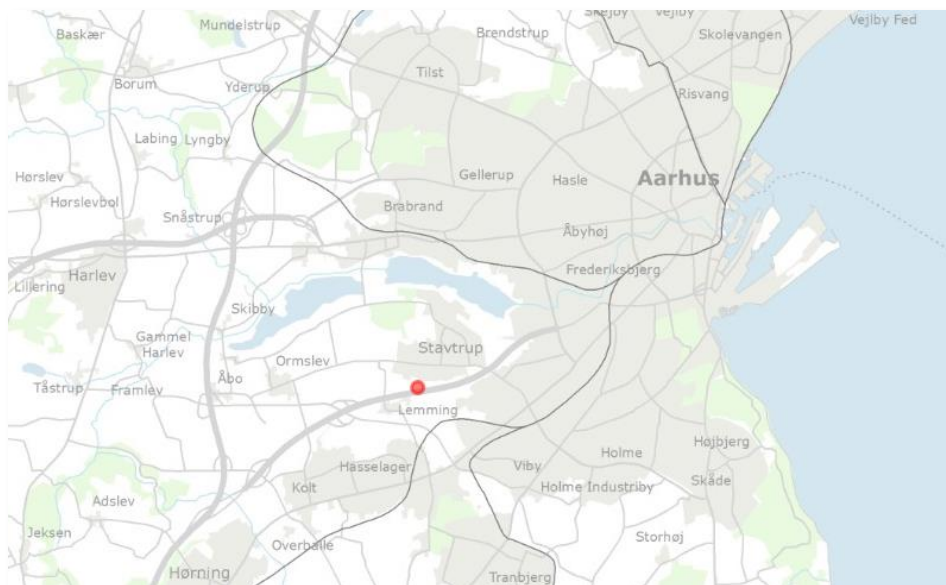


Støjvold – Stavtrup



Indhold

1. Baggrund.....	2
2. Støjproblemets omfang	2
3. Området og landskabet	15
4. Beskrivelse af støjvolden	18
Jordtyper og -kategorier	20
Landskabelig tilpasning	21
5. Tidsplan.....	22
6. Tilkørselsforhold og nabogener	23
Nordskovvej	23
Stavtrupvej	24
7. Grundvand og recipienter.....	24
Afstrømning af overfladevand	25
8. Positivt klima-, miljø og samfundsbidrag	26

Bilag A Fire mulige tiltag foreslået af Aarhus Kommune på møde 1. maj 2018

Bilag B Miljøfaglig risikovurdering

Bilag C Støjberegninger med detaljerede støjværdier

Ansøgning, Stavtrup støjvold

Version 6, Dato: 4. juni 2020

På vegne af lodsejer, I/S Robakgård, CVR-nr. 20973889, fremsender jord.dk hermed ansøgning om tilladelse til etablering af en støjvold på dennes ejendom op til E45 ved Aarhus, nærmere bestemt på matrikel 8L og 3E Lemming By, Kolt.

Lodsejer har indgået aftale med Jord.dk om myndighedsansøgning og efterfølgende anlæg af støvjvolden såfremt der gives tilladelse til etablering af denne.

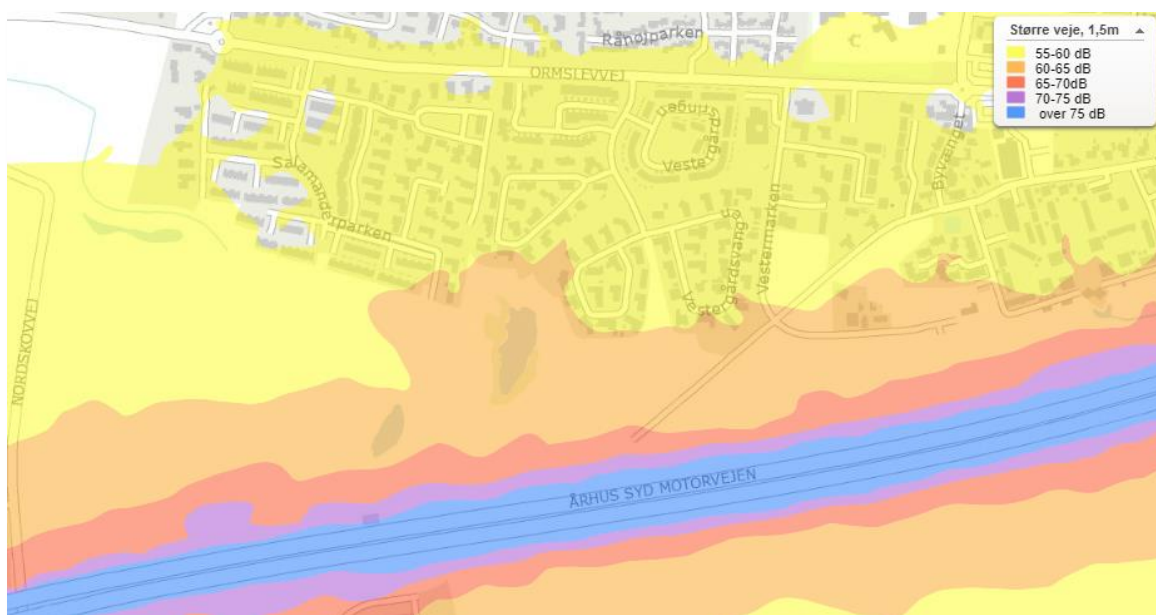
Ansøgningsprocessen har været fra 2017 til dags dato, hvorfor visse trafikdata er fra 2017. Da trafikdata alligevel er fremskrevet til 2038 har ansøgeren i den endelige version af ansøgningen valgt at fastholde dette beregningsudgangspunkt, da der ikke i mellemtiden er sket ændringer i antagelserne for fremskrivningen.

1. Baggrund

Der har gennem mange år været støjproblem i Stavtrup grundet biltrafik på motorvejen og problemet skønnes stigende på grund af stigende trafik. Lodsejeren ønsker at anvende det pågældende areal til anlæg af en støjvold, til fordel for støjplagede beboere i Stavtrup.

2. Støjproblemets omfang

Miljøstyrelsens vurdering er at den sydlige del af Stavtrup i dag er påvirket af støj over styrelsens tærskel for sundhedsskadelig støj på 58 db (se Figur 1).



Figur 1. Støj billedet i det sydvestlige Stavtrup 2017. Kilde: Miljøstyrelsens støj beregning

De fleste lokalplaner i området sætter en øvre grænse på 55 db for udendørs trafikstøj. Dette ses f.eks. i [lokalplan 803](#), [lokalplan 808](#) og (den mest relevante) [lokalplan 845](#).

For 2019 har Vejdirektoratet opgjort trafiktallet på strækningen til ca. 30.000 køretøjer pr. døgn (årsdøgn). Yderligere forventes trafikmængden at stige i de kommende år.

Det vil være yderst uheldigt at underdimensionere volden til fremtidens trafik, idet udvidelse af en støjvold efter anlægstidspunktet er en meget bekostelig sag. Derfor risikerer man stor utilfredshed fra borgerne, hvis volden senere viser sig underdimensioneret. Der er talrige eksempler på dette, f.eks. Bramdrupdam og Allerød, hvor grupper af borgere har mobiliseret sig til kamp for bekostelige udvidelser af støjvolde (se [Facebook-gruppen fra Bramdrupdam](#) og [Facebook-gruppen fra Allerød](#)). I Bramdrupdam har Vejdirektoratet i 2018-2019 monteret en støjskærm på samme strækning som den utilstrækkelige støjvold, og i Allerød kæmper borgerne fortsat for en udvidelse af støjdæmpningen. Derfor bør der regnes med det forventede fremtidige trafikniveau og volden dimensioneres derefter.

Trafikken på den konkrete motorvejsstrækning forventes i de kommende år at stige grundet

- den kommende til- og frakørsel ved Ormslevvej,
- motorvejens udvidelse til seks spor mod syd samt
- den generelle befolkningstilvækst på ca. 5000 personer om året i Aarhus (Kilde: [Trafik i Aarhus 2030](#)) samt erhvervsvækst.

For at ansøgningen kan begrundes faktuel, er der i forbindelse med nærværende ansøgning foretaget en analyse af offentligt tilgængelige oplysninger omkring trafikstatistik og -prognoser for den konkrete strækning og generelt.

1. Der forventes fra kommunal side en stigning i biltrafikken fra 2008 til 2030 på 59% (fra 1.255.140 til 1.995.400 bilture pr. døgn) svarende til 2,1% om året. Kilde: [Trafik i Aarhus 2030](#) (side 26).
2. På det fulde danske motorvejsnet er antallet af kørte kilometer steget med 31% i perioden 2010-2017, eller 4% om året. Kilde: [Vejdirektoratet](#).
3. Konkret på Aarhus Syd motorvejen er antallet af biler steget med 20% i perioden 2011-2019, eller 2,6% om året. Se Figur 2. Kilde: [Vejdirektoratet](#).
4. Konkret på Aarhus Syd motorvejen siger Vejdirektoratets prognose at trafiktallet frem mod 2030 vil stige med >1,5% årligt (se Figur 3). Ved direkte henvendelse har Vejdirektoratet ikke kunnet præcisere hvor meget mere end 1,5% trafikken forventes at stige.

Ansøgeren har bedt den certificerede rådgivende ingeniørvirksomhed SWECO om at udfærdige støjberegninger. Der lægges i beregningerne til grund at den fremtidige trafik at trafiktallet vil stige med 2% om året, hvilket (sammenlignet med den historiske stigning på 2,6% nævnt i punkt 3 herover) anses for at være et konservativt estimat underbygget af de ovennævnte statistik-/prognoseinformationer samt de kommende og igangværende motorvejs-/rampeudvidelser.

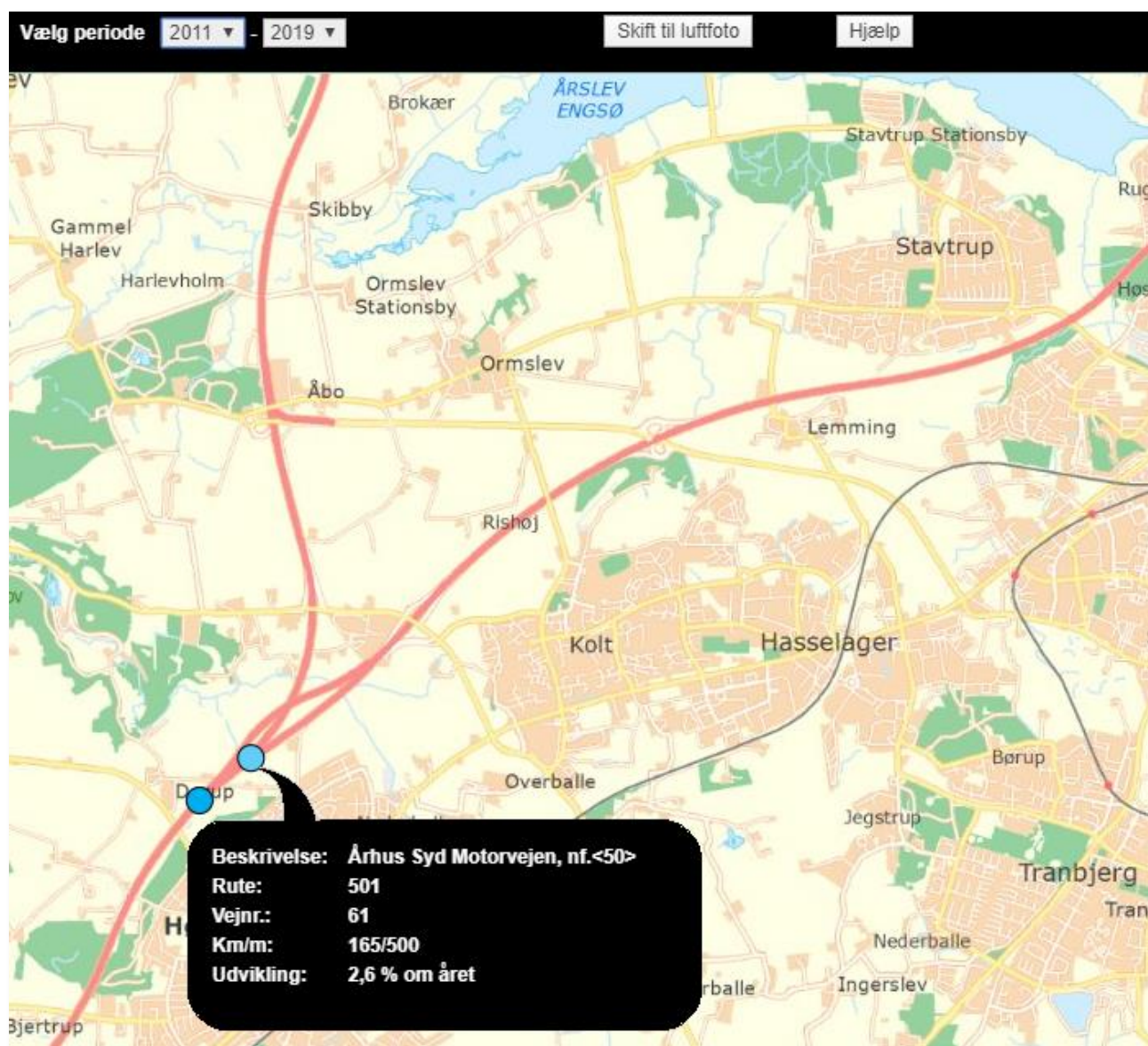
Baseret på den fremskrivning vises støjniveauet i 2039 i Figur 4-Figur 7 dels uden vold, dels med en vold med alternative højder. Figur 8 – Figur 10 viser reduktionen i støj på basis af samme fremskrevne trafikdata. I forhold til fremskrivningsperiodens længde bemærkes det at volden først forventes færdiganlagt flere år efter ansøgningstidspunktet, hvorfor den 20-årige horisont fra 2019 er rimelig for at dække en årrække efter voldens anlæg. Den 20-årige horisont er valgt efter ønske fra Aarhus Kommune frem for en 10-årig horisont.

De til støjberegningen anvendte trafikdata, som stammer fra et udtræk fra Vejdirektoratet, ser således ud:

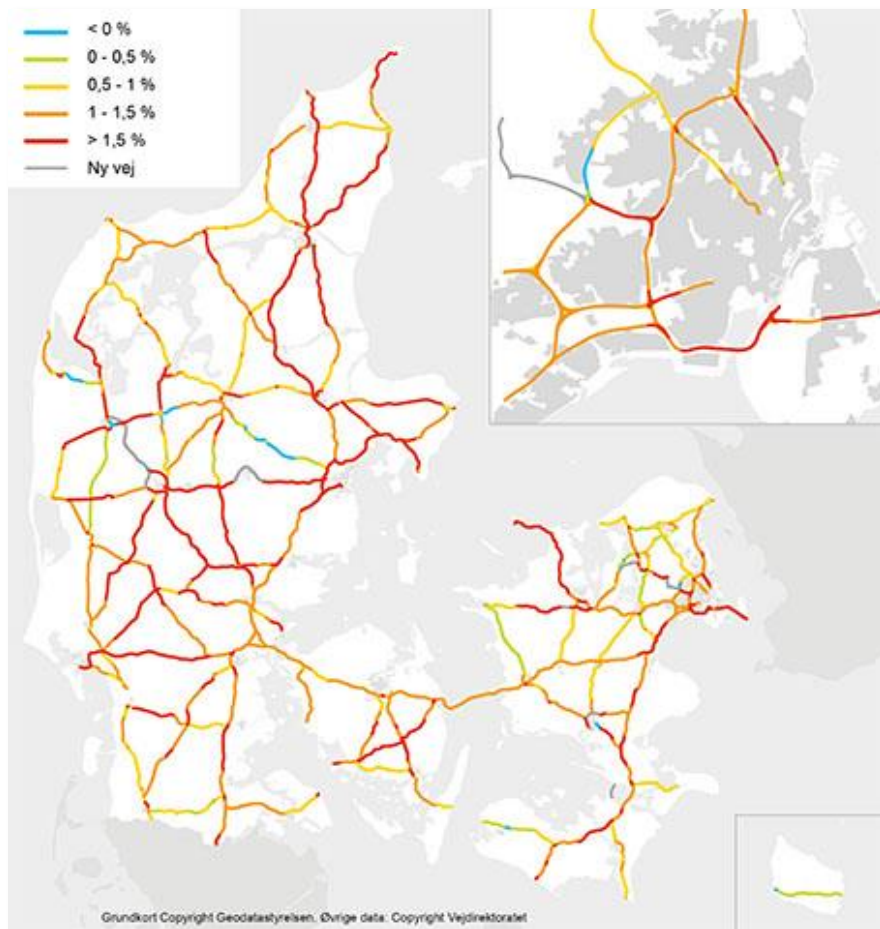
2019-tælling	Lette køretøjer (<5.5m)	Mellemtunge køretøjer (5.5-12.5m)	Tunge køretøjer (>12.5m)
Dag (07-19)	1924	89	63
Aften (19-22)	889	23	11
Nat (22-07)	393	20	14

2039-fremskrivning	Lette køretøjer (<5.5m)	Mellemtunge køretøjer (5.5-12.5m)	Tunge køretøjer (>12.5m)
Dag (07-19)	2859	132	94
Aften (19-22)	1321	34	16
Nat (22-07)	584	30	21

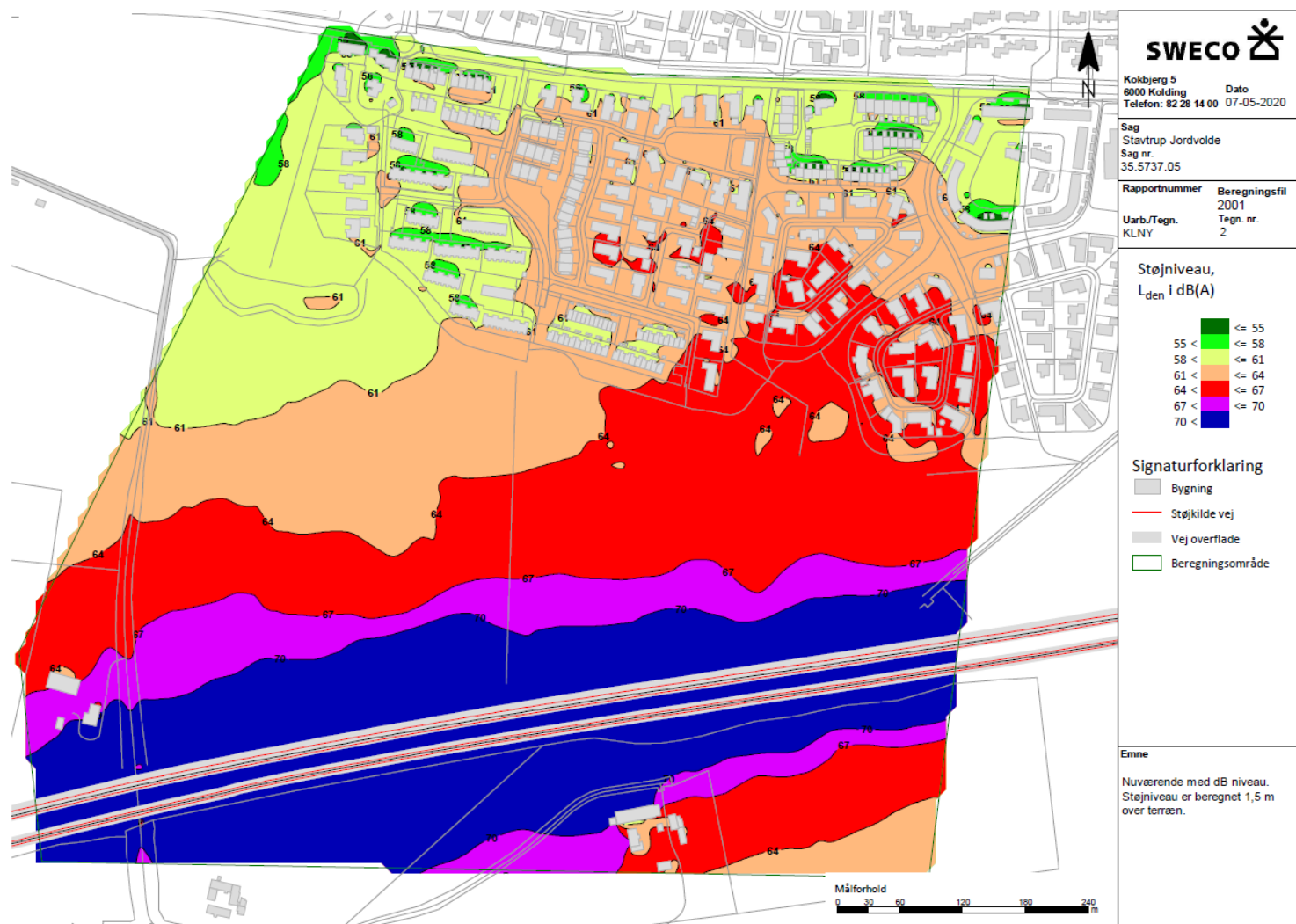
Hastigheder (km/t)	Lette køretøjer (<5.5m)	Mellemtunge køretøjer (5.5-12.5m)	Tunge køretøjer (>12.5m)
Dag (07-19)	115,5	88,9	98,8
Aften (19-22)	116,2	90,4	100,6
Nat (22-07)	116,0	88,6	99,4



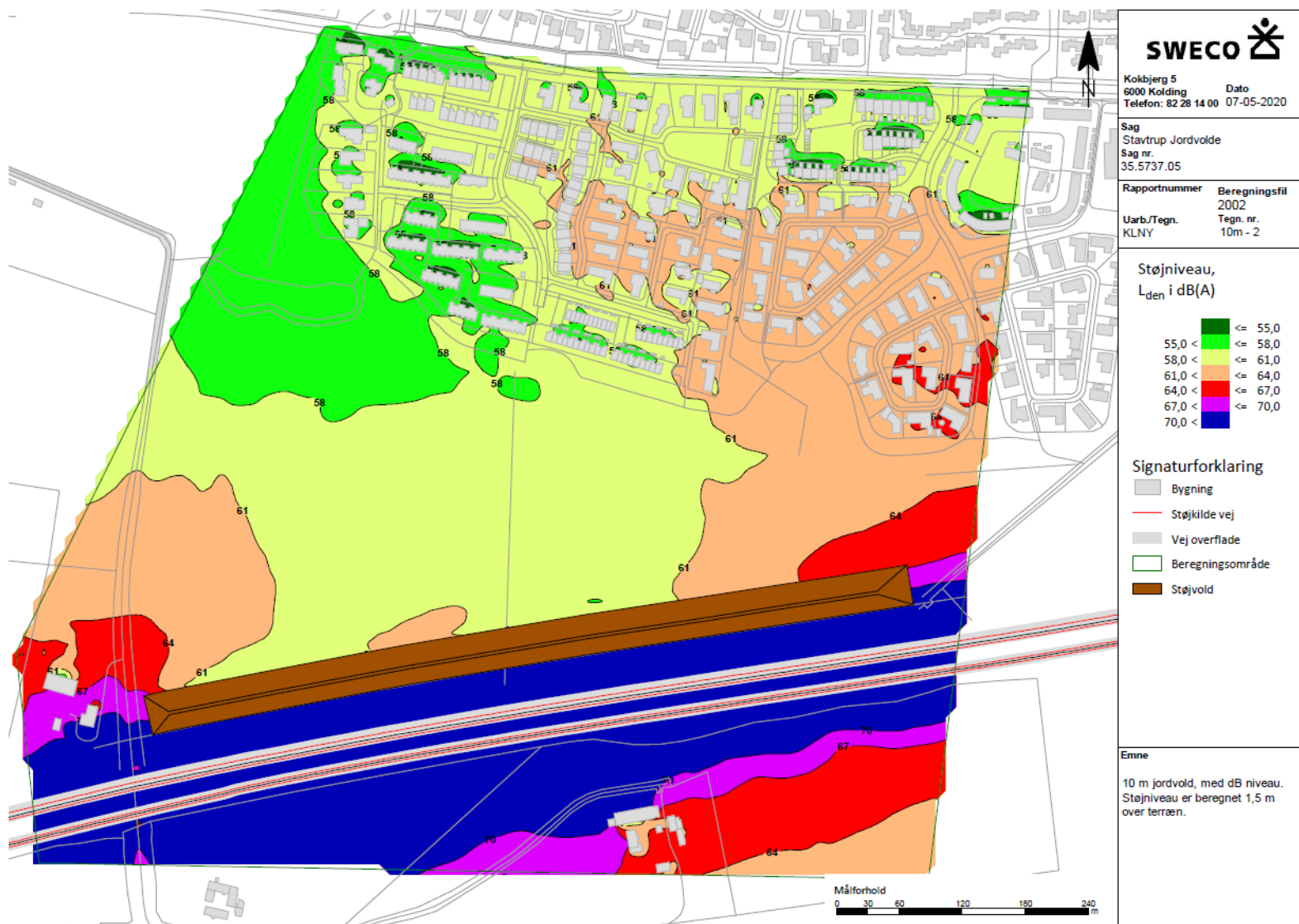
Figur 2. Årlig historisk stigning i trafikken på Aarhus Syd motorvejen i perioden 2011-2019. Kilde: [Vejdirektoratet](http://vejdirektoratet.dk).



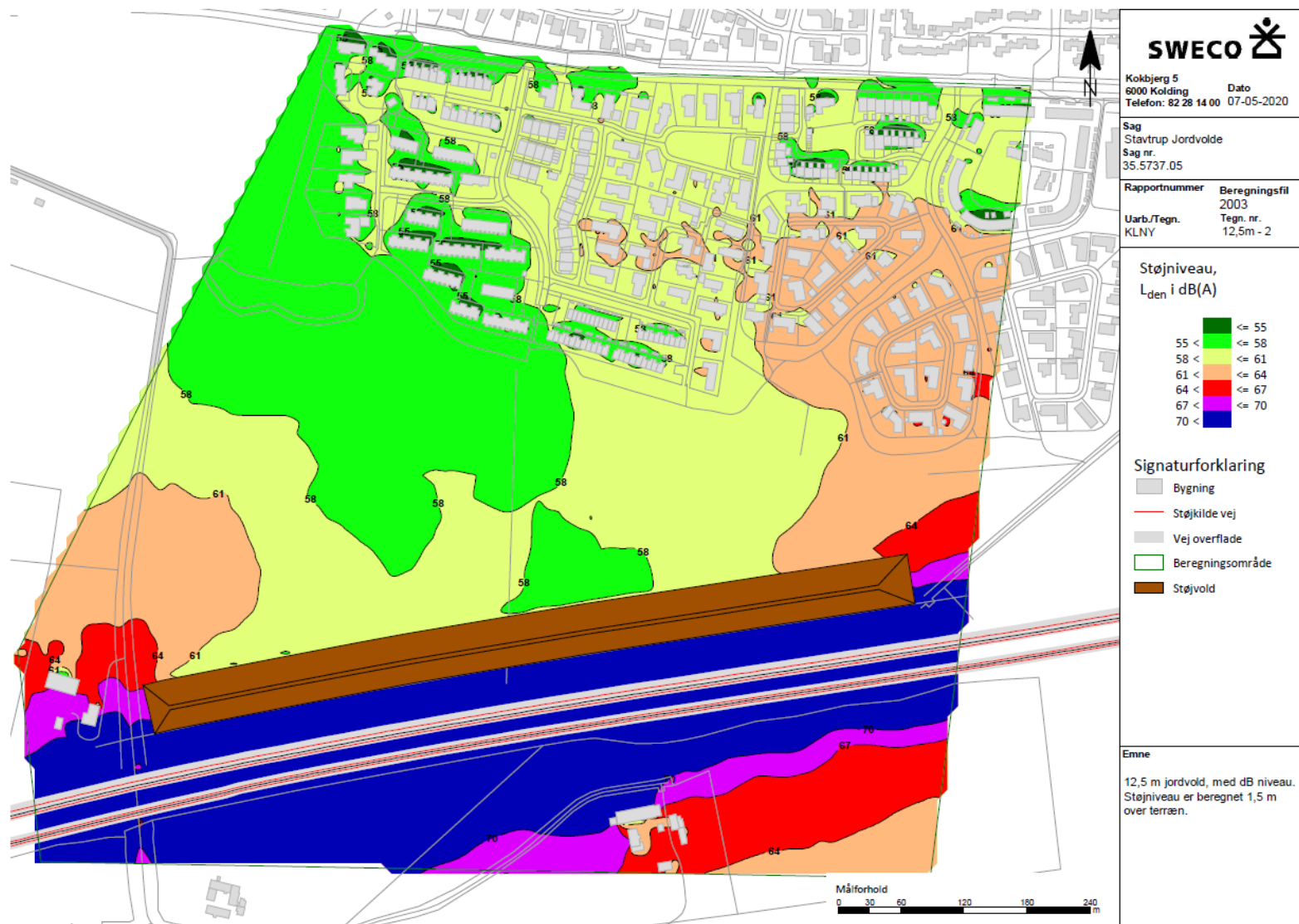
Figur 3. Prognose for konkrete motorvejsstrækninger for perioden 2015-2030. Kilde: [Vejdirektoratet](http://vejdirektoratet.dk).



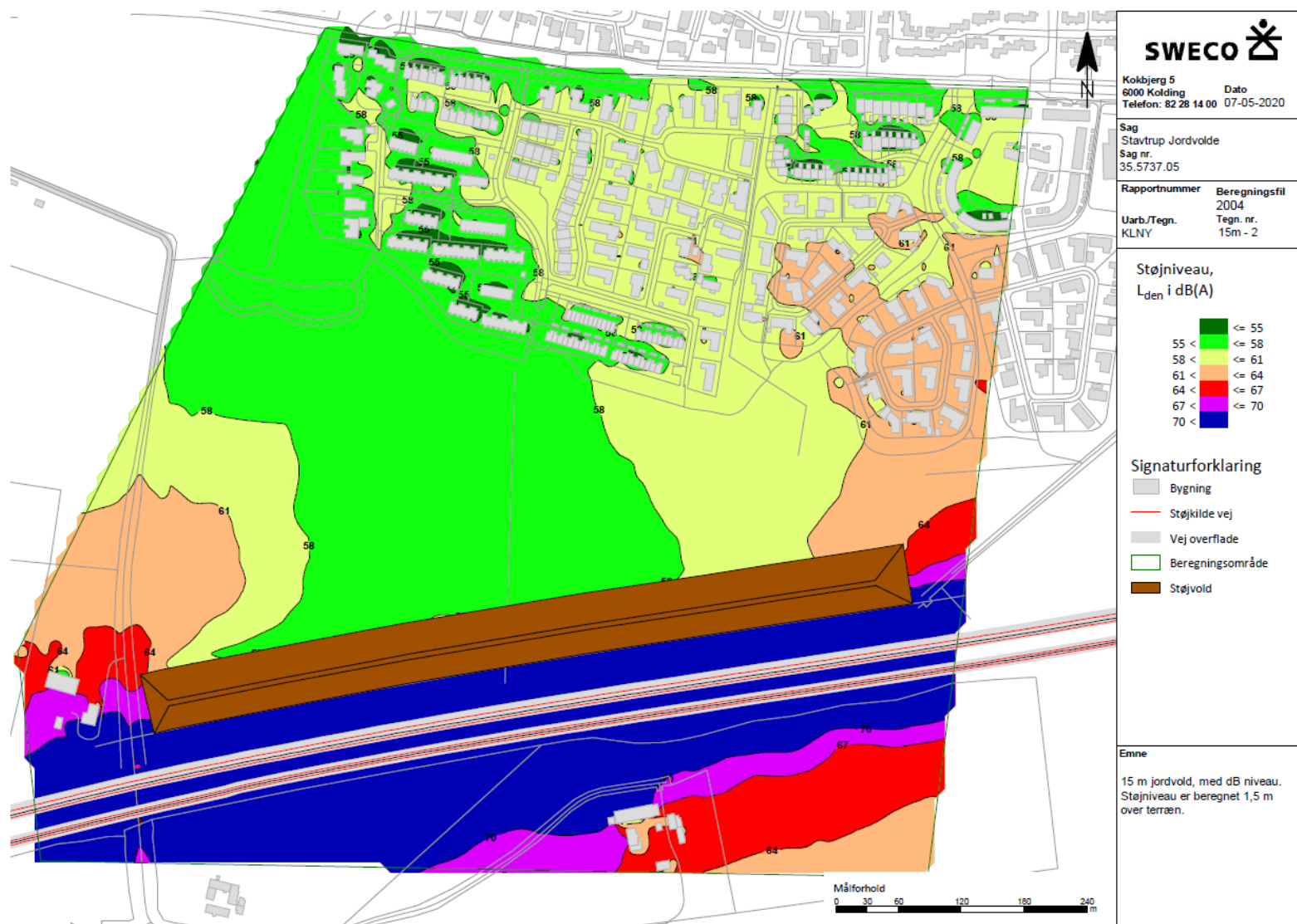
Figur 4. Støjudbredelse 2039 uden jordvold



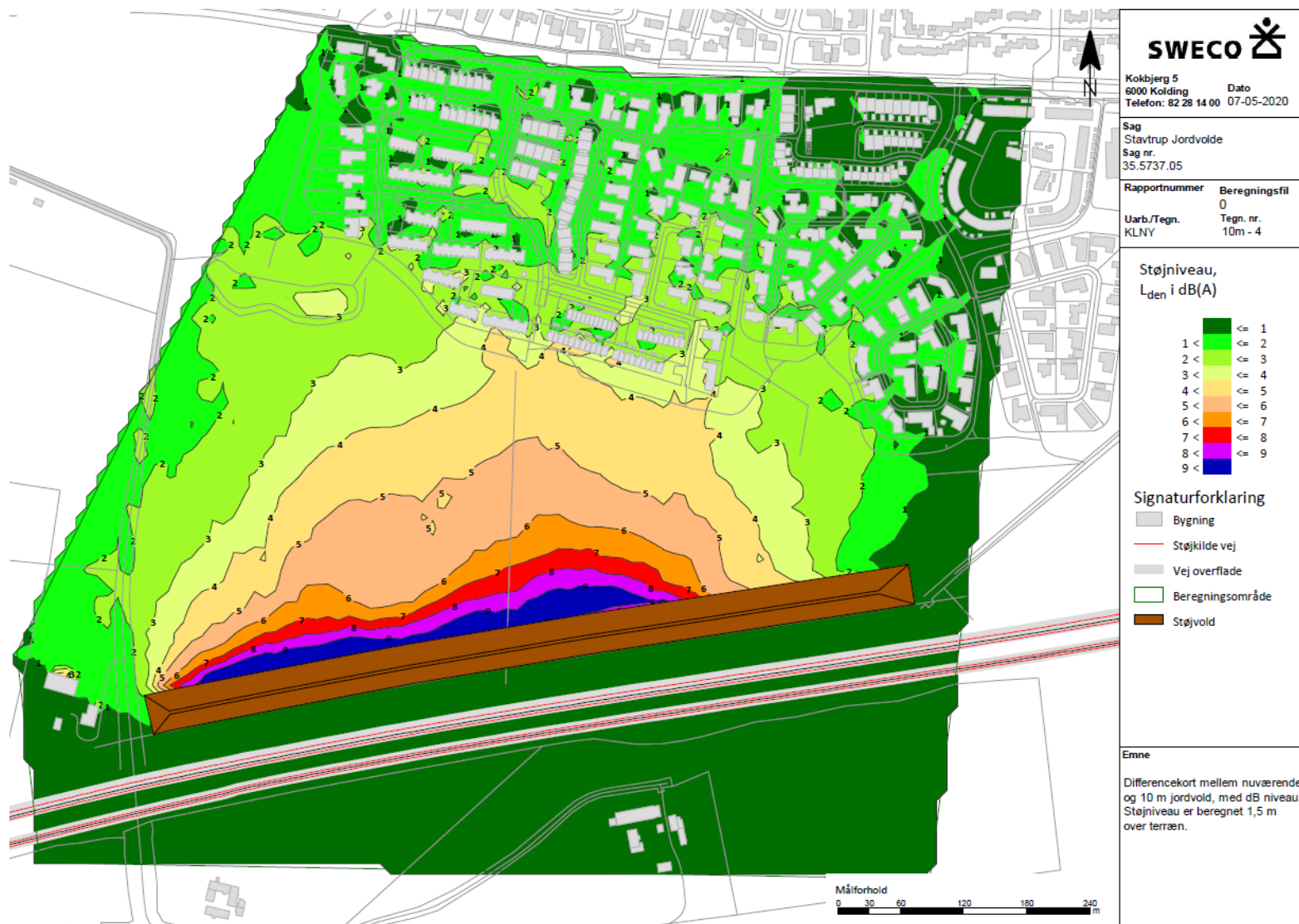
Figur 5. Støjudbredelse 2039 med en 10 meter høj jordvold



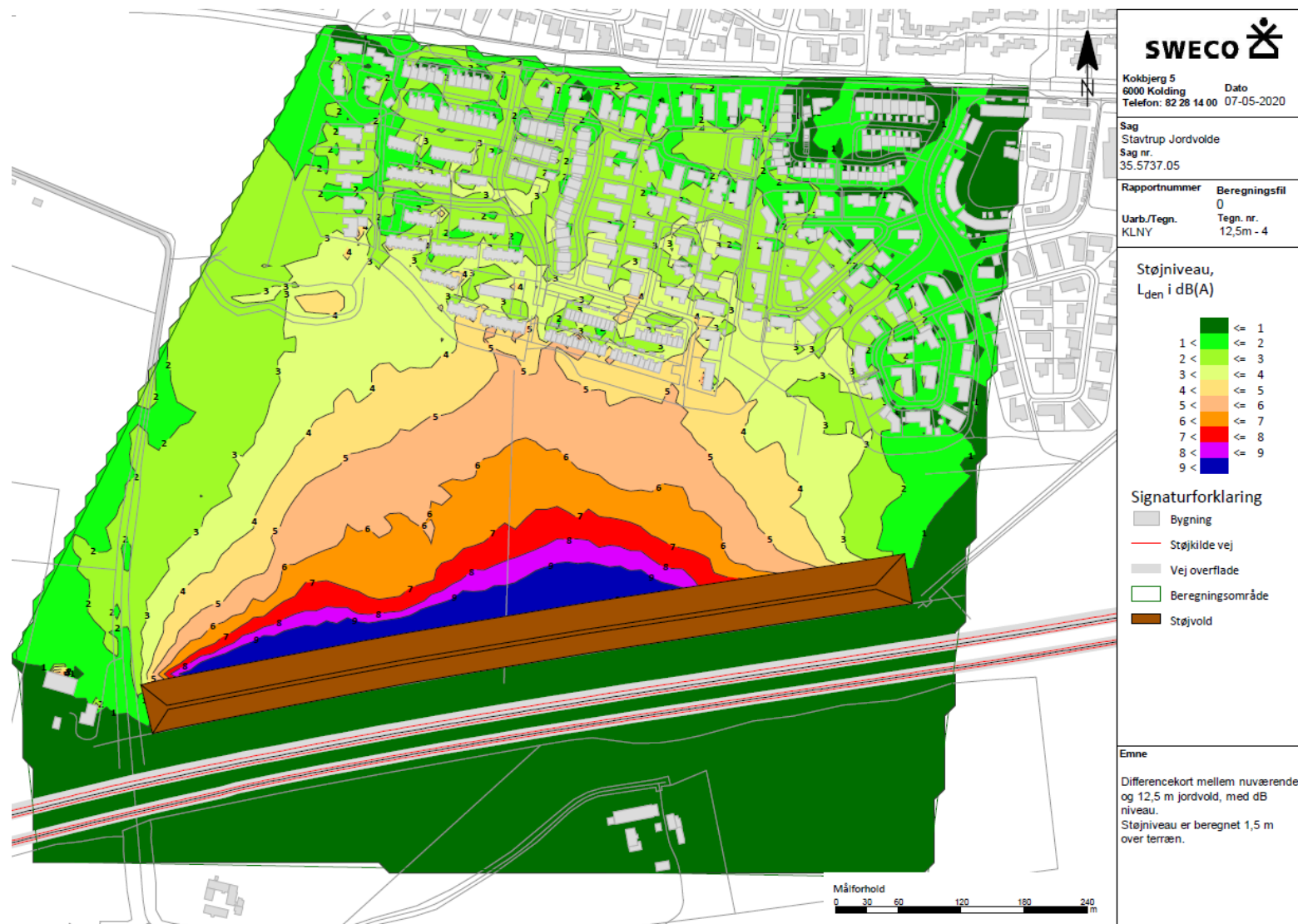
Figur 6. Støjudbredelse 2039 med en 12,5 meter høj jordvold



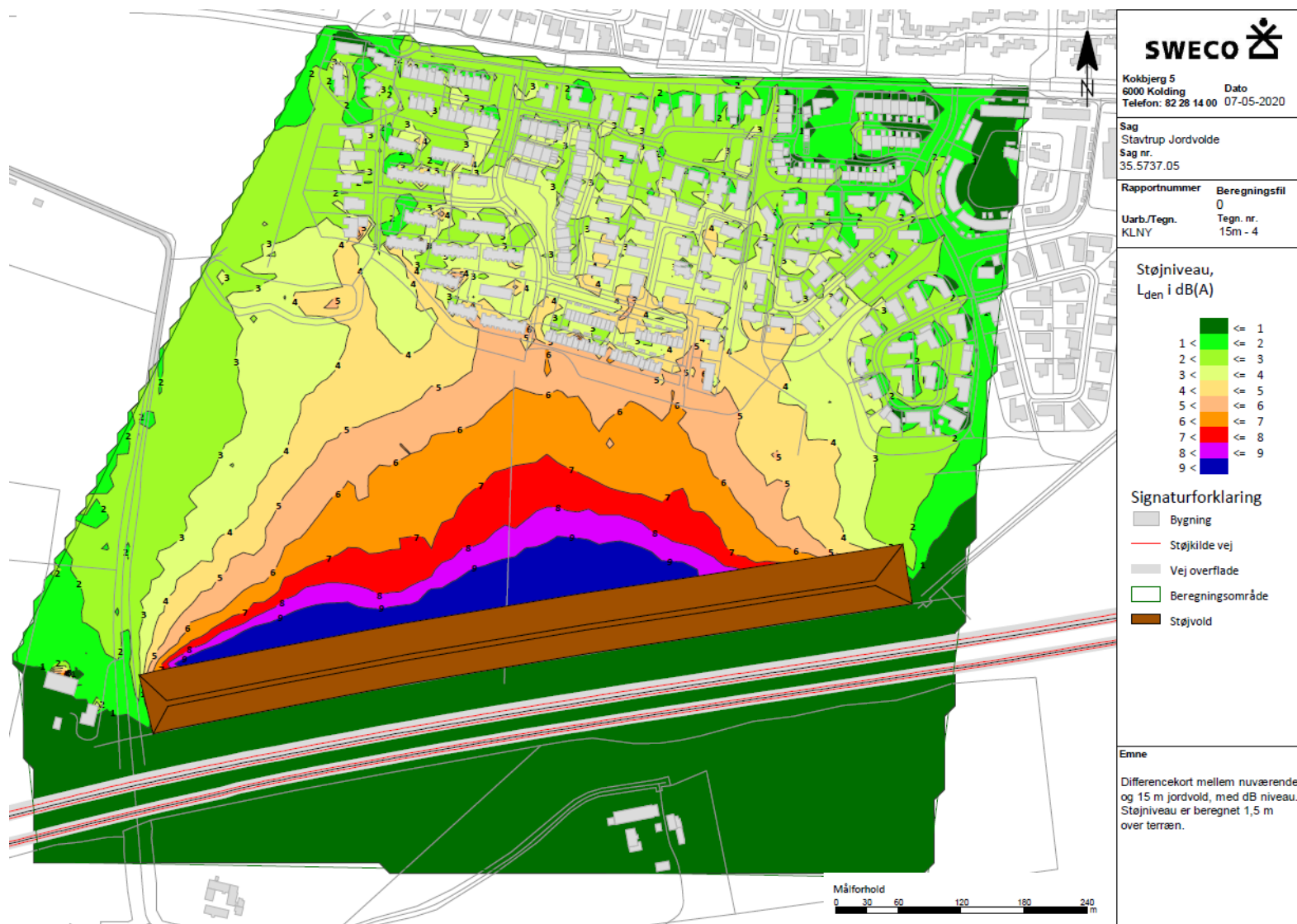
Figur 7. Støjudbredelse 2039 med en 15 meter høj jordvold



Figur 8. Støjreduktion i 2039 med en 10 meter høj jordvold



Figur 9. Støjreduktion 2039 med en 12,5 meter høj jordvold



Figur 10. Støjreduktion 2039 med en 15 meter høj jordvold

Konkluderende konstateres det at støjniveauet uden jordvold ifølge Figur 4 vil ligge på en L_{den} -værdi på 58-67 db i hele det sydvestlige Stavtrup, hvilket både er over lokalplanernes grænse på 55 db samt Miljøstyrelsens tærskel for sundhedsskadelig støj på 58 db for de 200-230 husstande inden for det beregnede område. Dermed er det klart berettiget at gøre noget ved støjgenen.

Af Figur 8-Figur 10 fremgår det yderligere at springet fra en voldhøjde på 10 m til 12,5 m vold vil medføre en betydelig forbedring for store dele af beregningsområdet, hvor det for en 10 m høj vold kun er den sydvendte facade på den nærmeste række boliger, som dæmpes med mere end 3 db, hvilket betragtes som skæringspunktet for at volden udgør en betydelig nytteværdi. Betragtes springet fra 12,5 til 15 m, medfører dette yderligere en støjdæmpning, men ansøgeren vurderer ikke at dette er signifikant nok til at begrunde anvendelsen af den langt større mængde jord til en 15 m vold. Således vil anlæg af volde på 10 m henholdsvis 15 m ikke kunne betegnes som nyttiggørelse af overskudsjord, mens anlæg af en vold på 12,5 m må betragtes som nyttiggørelse. Derfor findes sidstnævnte variant berettiget og nødvendig for at nedbringe støjen tilstrækkeligt, og der søges hermed tilladelse til voldvarianten på 12-13 meters højde. Se yderligere beskrivelse af anlægget i Afsnit 4 "Beskrivelse af støjvolden".



Figur 11. To konkrete landskabspunkter ønsket som fokuspunkter af Aarhus Kommune

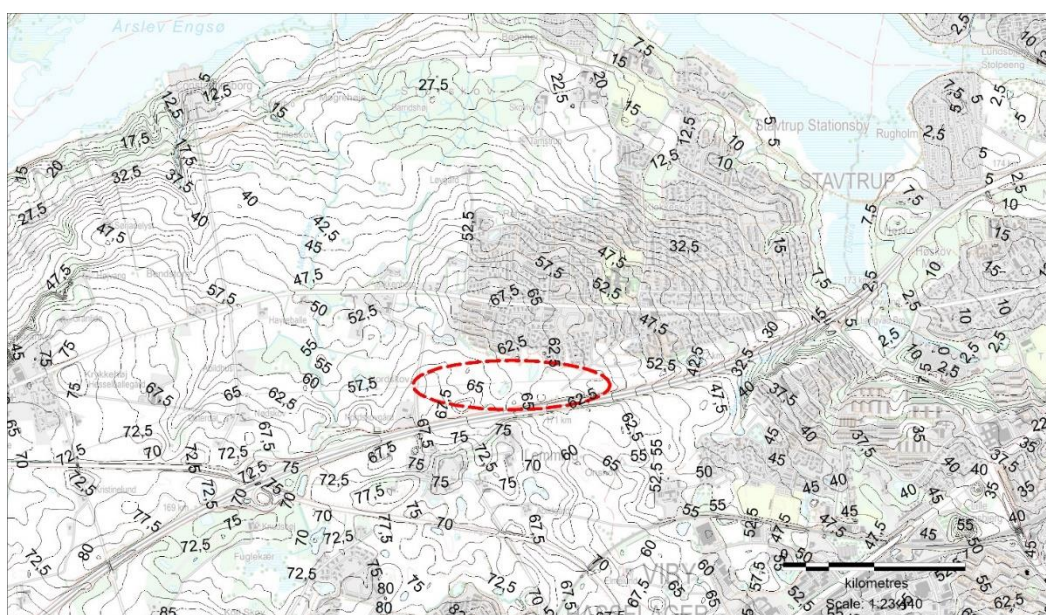
På opfordring af Aarhus Kommune i ansøgningsprocessen fremdrages her to konkrete punkter i landskabet (se Figur 11). Som det ses i bilag C med de detaljerede støjværdier vil der gælde følgende i de to beregningspunkter:

	Støj <u>d</u> æmpning i punktet	Støj <u>n</u> iveau i punktet
Punkt 1	4,1 – 4,9 db	58,1 – 60,6 db
Punkt 2	0,7 – 1,0 db	62,6 – 63,2 db

Dette viser yderligere at det kan være relevant at forlænge jordvolden mod øst eller opføre højere bygninger, som ligeledes vil have en støjdæmpende effekt. En eventuel jordvold eller støjdæmpende bebyggelse øst for den ansøgte vil på ingen måde overflødiggøre den ansøgte vold. Tværtimod vil de to støjdæmpende foranstaltninger forstærke hinanden med mere end dobbelt dæmpningseffekt til følge.

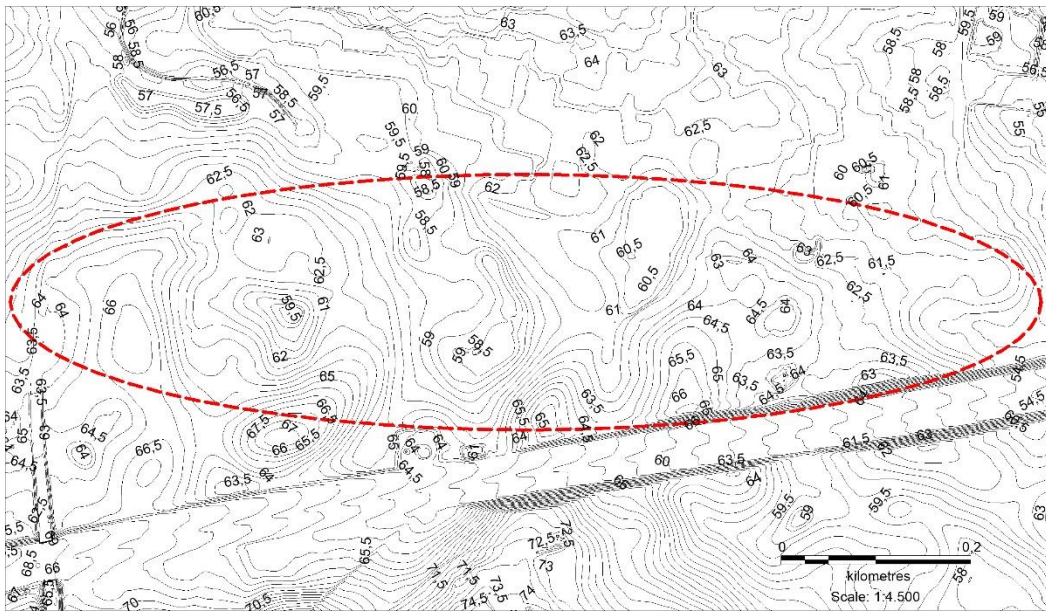
3. Området og landskabet

Lokaliteten er beliggende i et stærkt kuperet terræn ovenfor den sydlige flanke af Brabranddalen, der fra Aarhus strækker sig ud mod Ormslev og i området nord og nordøst for Stavtrup er mellem 750-1000 m bred. Den synlige del af flanken af dalen strækker sig i området fra et punkt i kote 67,5 m lige omkring bydelen ved Råhøj og ned mod Brabrand søens bred i kote 5 m. Højdepunktet ved Råhøj er beliggende ca. 400 m nord for lokaliteten (se Figur 12 og Figur 13).



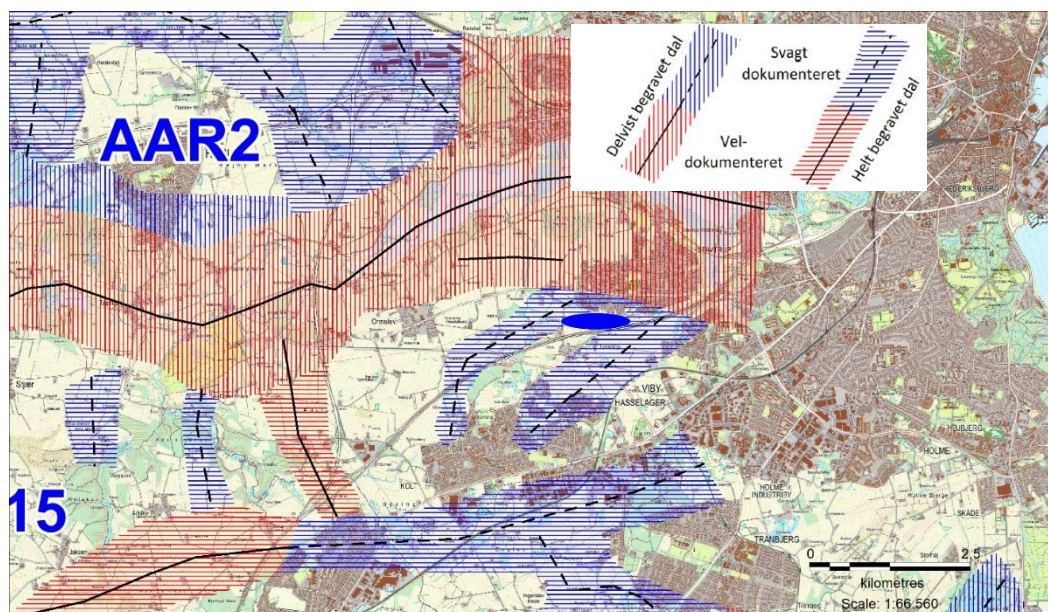
Figur 12: Kort over højdekurverne (2,5 m) for området ved Stavtrup. Lokaliteten er markeret med en rød, stiple linje. Data indhentet fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering.

På kortet i Figur 13 ses en afbildning af højdekurverne for hver halve meter. Af dette kort fremgår det, at det naturlige terræn i området er kuperet og at koten varierer mellem 58 og 66 m. Landskabet udgør den nordlige del af et dødislandskab, der generelt fremstår stærkt kuperet (se Figur 12 og Figur 15).



Figur 13: Kort over højdekurverne (0,5 m) for området mellem Lemming og Råhøj. Lokaliteten er markeret med en rød, stipleet linje. Data indhentet fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering.

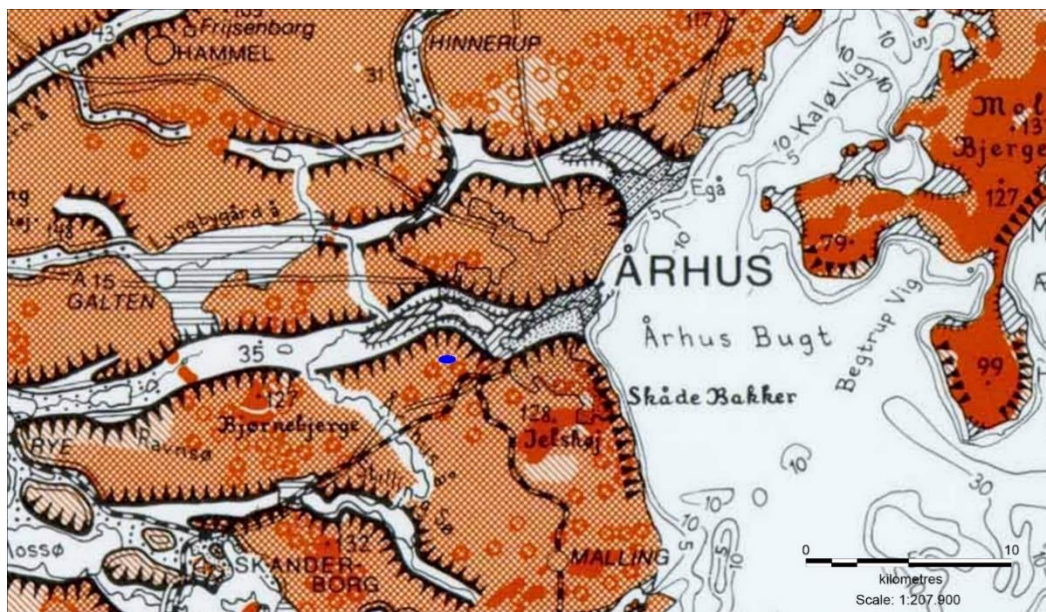
Brabranddalen, der huser både Brabrandssøen og Årslev Engsø, er et markant landskabselement, der tolkes dannet ved erosion dels af smeltevand og dels af gletchere. Fund af interglaciale aflejringer i borer i området indikerer, at dalens dannelse strækker sig tilbage til i hvert fald Saale Istiden eller ældre. Dalens synlige morfologi udgør kun en del af dalen, idet den er skåret dybt ned i de prækvarterne aflejringer i området og således stedvist når dybere end kote -100 m (Miljøcenter Århus, 2010). Dalen indgår i et system af begravede og delvist begravede dale omkring Aarhus. På Figur 14 ses placeringen af de begravede dale. Lokaliteten mellem Lemming og Råhøj er markeret med en blå signatur og det ses, at den ligger udenfor Brabranddalens udstrækning på plateauet mellem to helt begravede sidedale, der strækker sig ned mod Brabranddalen.



Figur 14: Oversigt over begravede og delvist begravede dale vest for Aarhus. Kilde: Sandersen og Jørgensen (2016).

Analyser af indfyldningen i de begravede dale tyder på, at den øverste del er afsat i forbindelse med det sidste fremstød i Weichsel Istiden, det Ungbaltiske isfremstød, der således formodentlig også endeligt har formet det nuværende landskab i området. (Sørensen et al. 2005). I Brabranddalen er der påtruffet postglaciale marine aflejringer, der stammer fra Littorinahavets indtrængen i dalen for ca. 8000 år siden. Havniveauet var dengang mellem 2-3 m over det nuværende terræn.

En sammenfatning af landskabets udformning ses af Per Smeds Landskabskort i Figur 15. Af kortet fremgår det at lokaliteten er beliggende i udkanten af et dødisområde og ovenfor den sydlige flanke af Brabranddalen. I et dødisområde er terrænet typisk kuperet, sådan som det også fremgår af højdekurverne. Boringer i området viser, at der i den øverste del af lagserien er truffet et ca. 20 m tykt lag af moræneler og at der herunder findes vekslende smeltevands- og moræneaflejringer. Der kan desuden forventes en anelse skred- og flydejerde i den øverste del af lagserien i forbindelse med afsmeltningen af dødisen.



Figur 15. Udsnit af Per Smeds landskabskort. Kilde: Smed (1981). Lokaliteten er markeret med en blå prik

4. Beskrivelse af støjvolden

Projektområdet strækker sig over to matrikler i det kuperede terræn mellem motorvejen og det vestlige Stavtrup. Figur 16 viser de eksisterende forhold.



Figur 16. Eksisterende forhold inkl. matrikelskel og højdekurver

Volden vil følge E45 og strække sig over en længde på ca. 750 m i begge matriklers fulde længde. Den vil rumme op mod 290.000 m³ tilkøbt jord.

Vejdirektoratet har i relation til motorvejen påført matriklerne en byggelinje i en afstand af 50 m, plus 2 gange højdeforskellen fra vejbanen, fra motorvejens midte. Vejdirektoratet søges om dispensation til at placere volden i en konstant afstand på 50 m fra vejmidten. Der placeres ikke lettere forurenede jord inden for byggelinjen.

Kommunen ansøges om tilladelse til at placere volden med følgende afstande til nabomatriklerne:

- 50 meter fra motorvejens midte
- 2 meter fra vejmatiklen Nordskovvej
- 2 meter fra vejmatiklen Stavtrupvej
- 2 meter fra nabomatriklerne 8A og 5DT Lemming By, Kolt

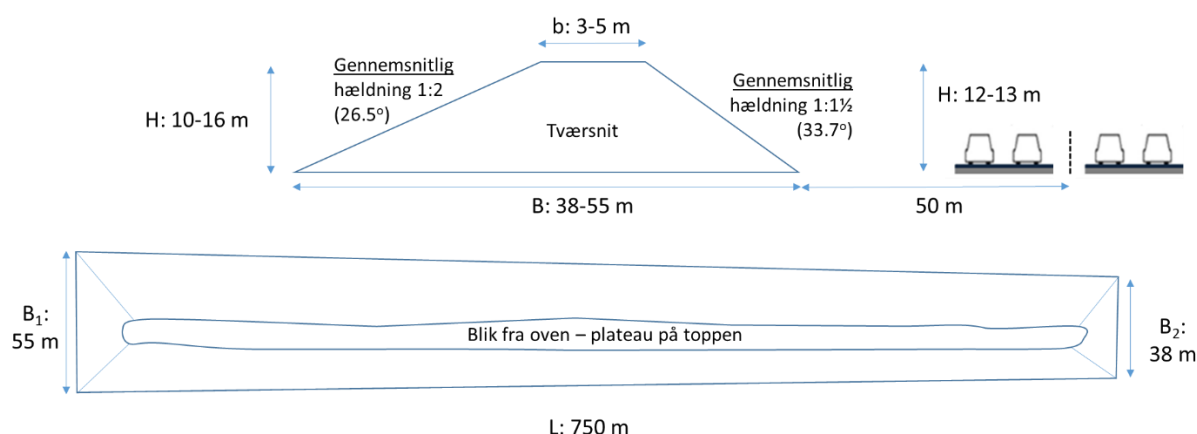
Placeringen af volden fremgår i yderligere detaljer af Figur 17, mens de detaljerede dimensioner kan ses i Figur 18.



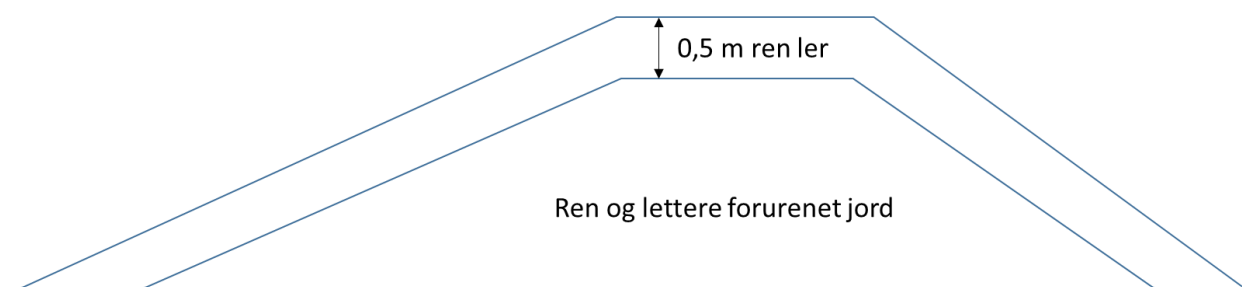
Figur 17. Placering af volden

Dimensioner

Støjvolden vil have en højde på 12-13 meter i forhold til motorvejen



Figur 18. Dimensioner – alene til illustration af maksimale dimensioner, ikke udformning



Figur 19. Illustration af jordtypers og -kategoriers placering i anlægget (tværsnit, ikke målfast)

Jordtyper og -kategorier

Jordtypen anvendt til volden vil være råjord af varierende kornstørrelser, eventuelt iblandet mindre mængder muldjord. Overfladen af primært råjord vil blive afsluttet uden besåning eller beplantning for at tillade naturligt hjemmehørende plantearter at etablere sig på stedet. Med tiden vil volden udvikle sig helt naturligt, som det har været tilfældet på stedet før området blev kultiveret af mennesker. Dette vil i høj grad understøtte og fremme biodiversiteten i området.

Til opbygning af volden vil der blive anvendt ren og lettere forurennet jord ¹.

Til vished for at anvendelsen af lettere forurennet jord ikke udgør en risiko for grundvandet, er der udarbejdet en miljøfaglig risikovurdering af en uafhængig rådgivende ingeniør. Denne risikovurdering er vedlagt ansøgningen i Bilag B og diskuteres i detaljer i Afsnit 7 "Grundvand og recipienter".

¹ Som defineret i Bekendtgørelse og Definition af Lettere Forurennet Jord, BEK nr 554,

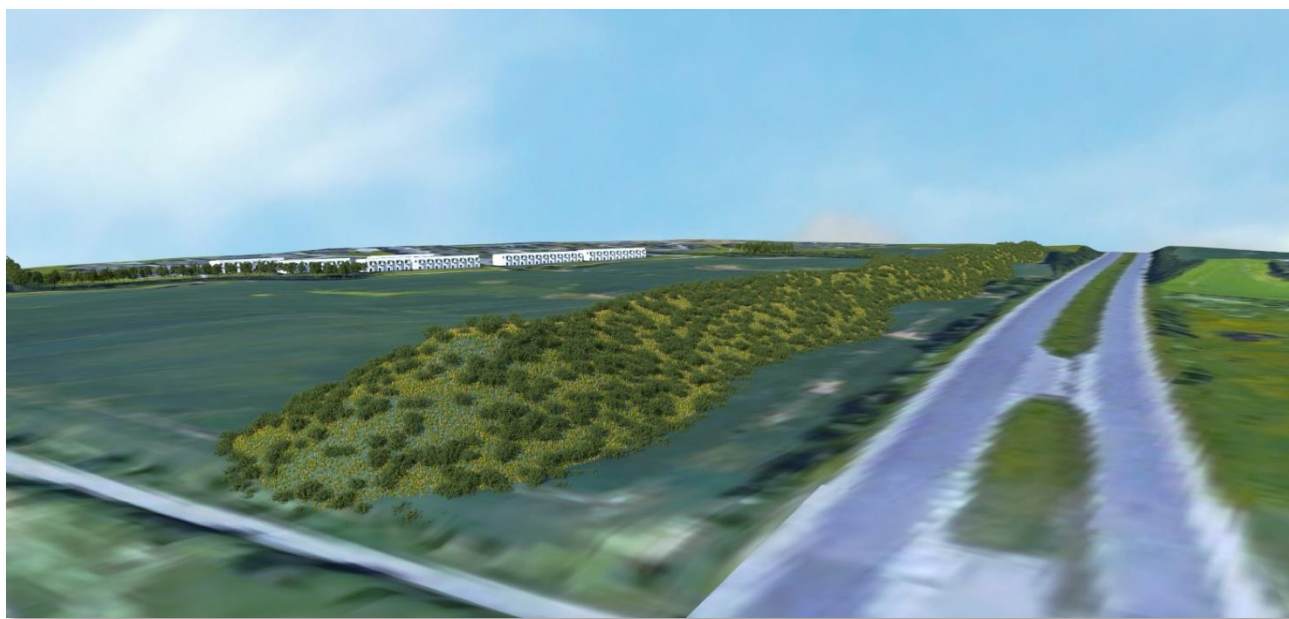
Landskabelig tilpasning

Der er arbejdet grundigt og i god dialog med kommunen med at tilpasse anlægget til det kuperede landskab beskrevet i Afsnit 3 "Området og landskabet". Det bør generelt undgås at variere en støjvold for meget i højden, idet det forringer den støjdæmpende effekt, så variation i voldens udseende opnås i stedet primært ved at variere sidehældninger og bredde, hvilket vil give et bugtet udseende.

Figur 20 – Figur 23 viser 3D-illustrationer af anlægget.



Figur 20. Teknisk illustration af anlægget



Figur 21. Visuel illustration af anlægget set over motorvejen mod nordøst



Figur 22. Visuel illustration af anlægget set over Stavtrup mod vest



Figur 23. Visuel illustration af anlægget set fra Salamanderparken mod sydvest

5. Tidsplan

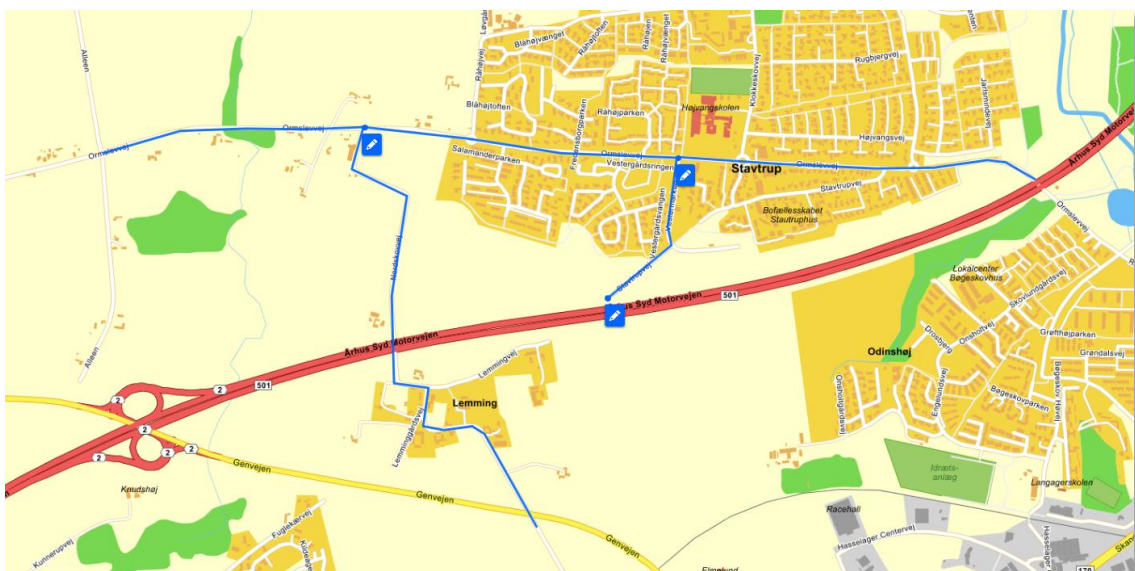
Anlægsarbejdet igangsættes så snart myndighedsgodkendelse foreligger og løber i op til fem år.

Arbejdet vil almindeligvis pågå i tidsrummet 07-18 på hverdage.

6. Tilkørselsforhold og nabogener

I alt vil anlægget blive tilkørt af 15-20.000 lastvognlæs fordelt på en periode på 3-5 år. Trafikbelastningen vil sandsynligvis ikke være konstant over perioden, idet der kan være perioder med ingen eller lav belastning.

Den primære tilkørselsvej er Ormstrupvej (Stavtrup), som er beliggende nord for støjvolden, sekundært fra Lemmingvej (Lemming). Herfra vil tilkørslen fordele sig på Nordskovvej og Stavtrupvej og ind på de marker hvor jorden placeres (se Figur 24).



Figur 24. De blå linjer angiver kørevejene til anlægget

Nordskovvej

Nordskovvej er en asfalteret 2-sporet vej. Inden tilkørsel fra offentlig vej til markarealet etableres en indkørsel fra Nordskovvej til matrikel 8i. Overkørslen udføres med tilslutning til den eksisterende befæstelse og dimensioneres efter tung trafik. Således sikres Nordskovvej bedste muligt ved ind- og udkørsel. Overkørslen etableres med en længde på ca. 10 m og en bredde på 3 m. Den omtrentlige placering fremgår af nedenstående Figur 25, markeret med blå.

Der vil ikke blive opsat lysregulering, men udfærdiget en politigodkendt skilteplan. For at opnå forsvarlig oversigt ved ind- og udkørsel, reguleres den eksisterende bevoksning i fornødent omfang. Det skønnes at bevoksningen løbende reetablerer sig. Bevoksningen er markeret med grøn.

Internt på matrikel etableres en 6 m bred kørevej (se Figur 25). Denne etableres i grus eller knust beton. Kørevejen er sammenhængende med/fra Nordskovvej til/med Stavtrupvej.



Figur 25. Blå, omtrentlig placering af overkørsel. Grøn, regulering af læhegn. Gul, intern kørevej.

Stavtrupvej

Stavtrupvej er fra Ormstrupvej etableret som grusvej. Overgangen mellem den interne kørevej og Stavtrupvej etableres derfor også i grusmaterialer.

Nærmeste beboelse er én husstand, Nordskovvej 15, Viby J, ca. 75 meter fra voldens vestlige ende og derudover Stavtrup by mindst ca. 140 meter fra voldens østlige ende.

I åbningsperioden kan der forekomme projektørbelysning på området, men det vil ikke genere beboelse idet lysretningen ikke vil være mod beboelse.

7. Grundvand og recipienter

En del af arealet er kortlagt som nitrutfølsomt område.

Kommunen har i ansøgningsprocessen udtalt sig med bekymring om risiko ved tilførsel af jord, som på oprindelsesstedet har været sprøjtet med pesticider. I dag drives anlægsarealet imidlertid som konventionelt landbrug – med andre ord anvendes der i dag sprøjtemidler på stedet. For det første vil voldanlægget derfor ikke være til yderligere grundvandsbelastning ved tilførsel af jord fra andre konventionelt drevne landbrugsarealer. For det andet vil det forhold at voldarealet tages ud af landbrugsdrift, betyde at det ikke fremover sprøjtes, altså en reduktion af de på stedet anvendte sprøjtemidler. Det vil sige at, såfremt sprøjtemidler anses for en grundvandstrussel på stedet, vil anlægget af volden udgøre en nettoforbedring af grundvandsforholdene.

På baggrund af ovennævnte bekymring for nedsivning af pesticider fremlagde Aarhus Kommune på et møde med ansøgeren den 1. maj 2018 fire mulige alternativer til den på daværende tidspunkt foreslåede udformning. Kommunens alternativer er vedhæftet med håndskrevne mødenoter som Bilag A.

Ansøger vil nu gerne imødekomme Aarhus Kommune på dette punkt og søger hermed om godkendelse af udformningen foreslået i punkt 1 i Bilag A, nemlig anlæg af en 0,5 m tyk lerkappe øverst på volden, hvilket vil forhindre nedsivning af pesticider, som jo er opløselige i vand og derfor relativt mobile i jordlagene.

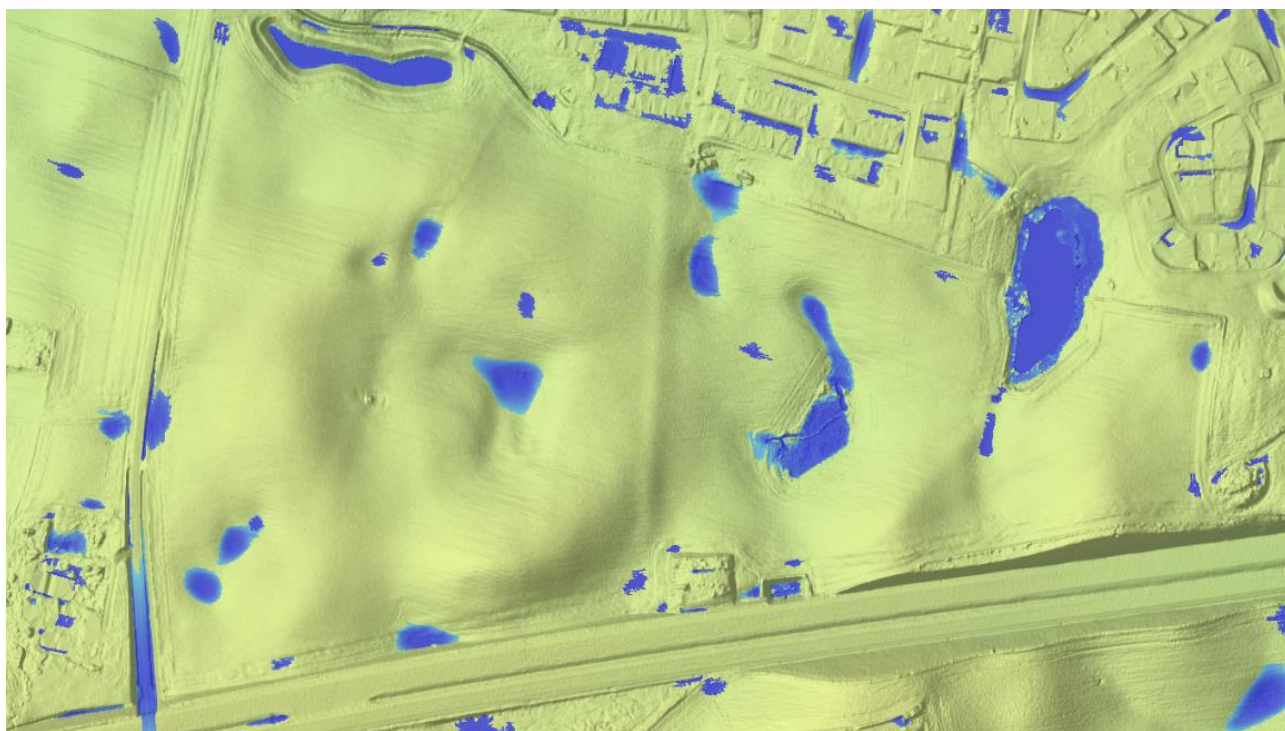
Da kommunen finder denne løsning tilstrækkelig til at forebygge nedsivning af mobile stoffer i volden, er løsningen selvsagt også tilstrækkelig til at forebygge nedsivning af de immobile stoffer beskrevet i Bekendtgørelse om Definition af Lettere Forurenede Jord.

Dette understøttes af den uafhængige, miljøfaglige risikovurdering vedlagt i Bilag B.

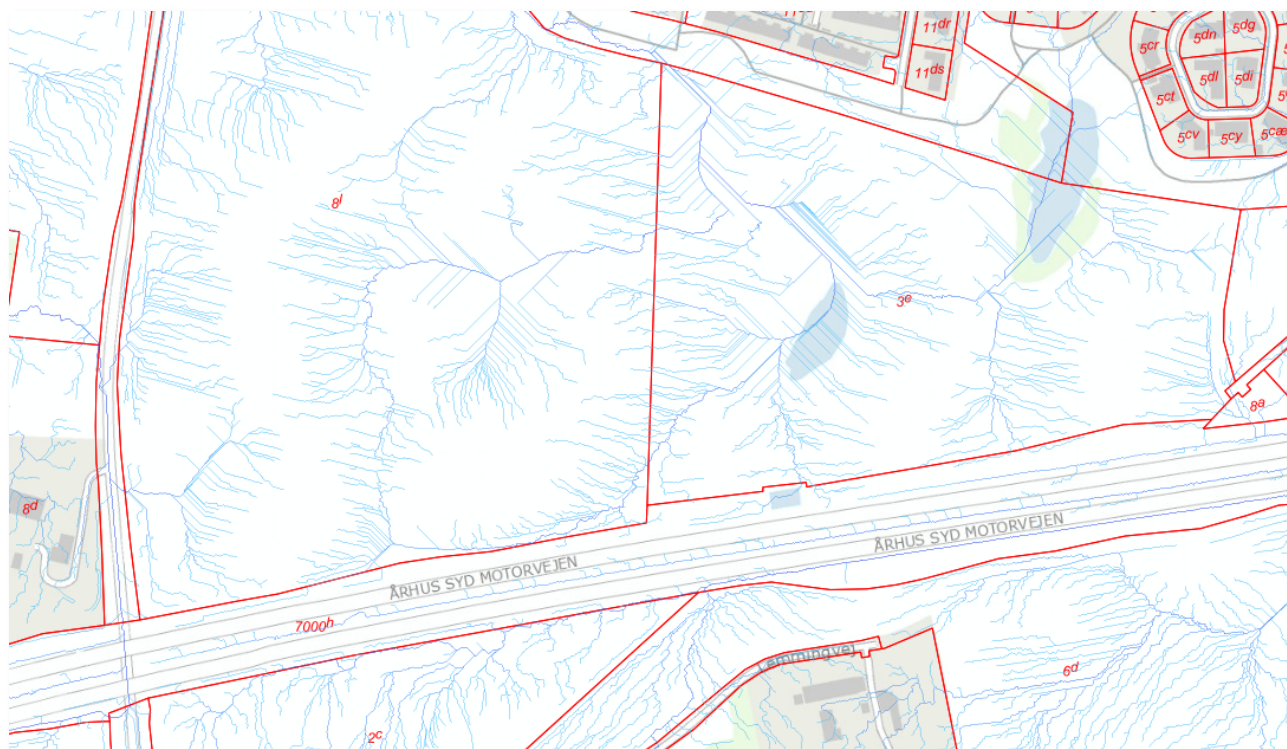
Det vurderes sammenfattende at der med 0,5 m lerkappe ikke er risiko for nedsivning af hverken pesticider eller stofferne fundet i lettere forurenede jord – tilmed reduceres nedsivningen af pesticider i forhold til i dag, hvor marken sprøjtes løbende.

Afstrømning af overfladevand

Betragtes den naturlige overfladehydrologi, vil regnvandet samle sig i lokale forsænkninger i marken som det allerede gør i dag (se Figur 26). Som det ses på Figur 27, udgør Motorvejen i dag et vandskel og overfladevand søger overalt mod nord væk fra volden, og derfor anses ændringerne i afstrømningen som undseelige. I forbindelse med etablering af køreveje vil der blive etableret lokale grøfter, og vandet ledes derhen hvor det i dag samles.



Figur 26. Oversigt over vandstuvning ved ekstreme nedbørssituationer eller ved afsmeltning



Figur 27. Oversigt over strømningsveje for overfladevand

8. Positivt klima-, miljø og samfundsbidrag

Nærværende projekt reducerer støj for borgere der er enormt støjplagede. For borgerne er støjen et problem, som gennem længere tid også har haft politisk og mediemæssig bevågenhed. Men også Aarhus Kommune har med projektet mulighed for at leve op til ambitionen i de aktuelle lokalplaner, som foreskriver et maksimalt støjniveau på 55 db.

Ydermere bidrager støjvolden til en samfundsmæssig besparelse og en besparelse der er i overensstemmelse med Århus Kommunes Klimastrategi og Klimaplan. I dag transporteres jord fra byggeri i Århus blandt andet til Låsby i Silkeborg Kommune, Ølst i Randers Kommune og Seest i Kolding Kommune. Ved en etablering af støjvolden, reduceres transportlængden derfor som minimum med ca. 25 km hver vej. Dette medfører en samlet reduceret køreafstand på 725.000 km (eller svarende til en lastvognstur til månen og tilbage igen!), et reduceret forbrug af fossile brændstoffer på ca. 240.000 liter, og CO-udledningen reduceres med 650.000 kg som direkte konsekvens af voldanlægget ².

² Forudsætninger for regnestykket er, at der etableres en vold på 290.000 m³. At en lastbil kører med 20 m³ jord og at den kører 3 km/l diesel. Ved forbrænding af 1 l/diesel dannes 2,68 kg CO₂.

Om JORD.DK

JORD.DK er en formidlingsportal for overskudsjord fra anlægsprojekter. Vi har et vidtrækkende netværk af entreprenører, vognmænd og bygherrer for, og vi formidler kontakt mellem anlægsprojektet og en række forskelligartede jordmodtagere.

Jord.dk arbejder ud fra en miljørigtig håndtering af jorden, og vi er stolte af at vores jordanlæg har et positivt miljø- og klimabidrag. Det sker fordi der spares tusindvis af transportkilometer idet køreafstanden i forhold til traditionelle jordmodtagere erstattes af en kortere køreafstand.

Spørgsmål

Eventuelle spørgsmål vedr. ansøgningen bedes rettet til:

Rolf Mørk Nielsen, administrerende direktør. direkte tlf. 41 19 41 39, e-mail rolf.m.nielsen@jord.dk.