

Støjhandlingsplan for statens veje

2018-2023

Rapport 593

 Vejdirektoratet

Støjhandlingsplan for statens veje

2018 - 2023

Rapport 593

Dato:

Oktober 2018

ISBN (NET):

978-87-93674-15-8

Copyright:

Vejdirektoratet, 2018

Indhold

Indhold	
1. Indledning og resumé	6
2. Grænseværdier for vejstøj	8
3. Støjkortlægning af statens veje	10
4. Udvikling i støjbelastning	12
5. Støjgener og helbredseffekter	16
6. Metoder til begrænsning af vejstøj	18
7. Vejdirektoratets indsats for mindre vejstøj	24
8. Referat af offentlig høring	30
9. Opgørelser fra støjkortlægning	32
10. Særligt støjbelastede boligområder	34
Område 1: Brønderslev, Frederikshavn og Hjørring Kommune	36
Område 2: Jammerbugt og Aalborg Kommune	38
Område 3: Mariagerfjord, Rebild og Vesthimmerland Kommune	40
Område 4: Lemvig, Morsø, Skive, Struer og Thisted Kommune	42
Område 5: Favrskov, Randers og Viborg Kommune	44
Område 6: Norddjurs, Syddjurs og Aarhus Kommune	46
Område 7: Herning, Holstebro og Ringkøbing-Skjern Kommune	48
Område 8: Ikast-Brande, Silkeborg og Skanderborg Kommune	50
Område 9: Hedensted, Horsens og Vejle Kommune	52
Område 10: Billund, Esbjerg, Varde og Vejen Kommune	54
Område 11: Haderslev og Kolding Kommune	56
Område 12: Sønderborg, Tønder og Aabenraa Kommune	58
Område 13: Assens, Fredericia og Middelfart Kommune	60

Område 14: Kerteminde, Nyborg og Odense Kommune	62
Område 15: Faaborg-Midtfyn, Langeland og Svendborg Kommune	64
Område 16: Holbæk, Kalundborg og Odsherred Kommune	66
Område 17: Næstved, Slagelse og Sorø Kommune	68
Område 18: Faxe, Køge og Ringsted Kommune	72
Område 19: Frederikssund, Lejre og Roskilde Kommune	74
Område 20: Fredensborg, Frederiksværk-Hundested, Helsingør og Hillerød Kommune	76
Område 21: Allerød, Egedal, Furesø, Hørsholm, Lyngby-Taarbæk og Rudersdal Kommune	78
Område 22: Albertslund, Ballerup, Brøndby, Glostrup, Greve, Høje Tåstrup, Ishøj, Solrød og Vallensbæk Kommune	82
Område 23: Frederiksberg, Gentofte, Gladsaxe, Herlev, Hvidovre, København, Rødovre og Tårnby Kommune	86
Område 24: Guldborgsund, Lolland og Vordingborg Kommune	90
Område 25: Bornholms regionskommune	92
Bilag 1 - Referat af den offentlige høring	93

1. Indledning og resumé

Vejdirektoratet har ansvar for planlægning, projektering, anlæg samt drift og vedligeholdelse af statsvejnettet, herunder at forebygge og bekæmpe støjgener fra trafikken på statsvejene. Statsvejnettet udgør kun ca. 5 % af det samlede offentlige vejnet på knap 75.000 km, men ca. halvdelen af al trafik bliver afviklet på statsvejene.

Bekendtgørelse

Miljø- og Fødevareministeriets bekendtgørelse nr. 1065 af 12. september 2017 om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner, fastsætter regler for kortlægning af støj fra visse infrastrukturanlæg og større, samlede byområder samt udarbejdelse af støjhandlingsplaner for disse anlæg og byområder.

Ifølge bekendtgørelsen er Vejdirektoratet, som institution under Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, forpligtiget til hvert 5. år at gennemføre en kortlægning af støjen langs statens veje samt udarbejde en støjhandlingsplan for statsvejnettet. Sund & Bælt A/S er ansvarlig for de statslige anlæg Storebæltsforbindelsen, Øresundsmotorvejen og den danske del af den faste forbindelse over Øresund. I Danmark er kommunerne i Københavnsområdet, samt Aalborg, Aarhus og Odense i lighed med Vejdirektoratet, forpligtiget til at gennemføre kortlægninger af vejstøj samt at udarbejde støjhandlingsplaner. De øvrige medlemslande i EU har lignende forpligtigelser.

Formålet med kortlægning af den eksterne støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner er at skabe et grundlag for at undgå, forebygge eller begrænse de skadelige virkninger og gener, der skyldes belastning af støj, og at opretholde støjmiljøets kvalitet der, hvor den er acceptabel. Der fastsættes også regler for at oplysningerne stilles til rådighed for offentligheden.

Ekstern støj omfatter støj, som mennesker udsættes for navnlig i bebyggede områder, i offentlige parker eller stilleområder i større, samlede byområder, i stilleområder i det åbne land, nær skoler, hospitaler og andre støjfølsomme bygninger og områder. Men det omfatter ikke støj, der forårsages af den udsatte person selv, støj fra hjemlige gøremål, fra naboer, støj på arbejdspladsen, støj i transportmidler eller støj, der skyldes militære aktiviteter i militærområder.

Støjhandlingsplan 2018-23

Denne støjhandlingsplan er udarbejdet i henhold til bekendtgørelse nr. 1065, og den erstatter Vejdirektoratets støjhandlingsplan for 2013-2018. Planen omfatter alle statens veje og opfylder de formelle krav til indholdet af støjhandlingsplaner, som beskrevet i bekendtgørelsen. Støjhandlingsplanen henvender sig til den almindelige offentlighed, som via denne plan har mulighed for at orientere sig om hvordan Vejdirektoratet arbejder for at mindske støjgenerne fra statens veje.

Støjhandlingsplanen indeholder bl.a. oplysninger om støjbelastningen fra de statslige veje, Vejdirektoratets principper for arbejdet med at forebygge og reducere støjen, samt en beskrivelse af gennemførte og mulige støjreducerende tiltag langs det statslige vejnet. I støjhandlingsplanen er der på baggrund af en screening af hele statsvejnettet udpeget særligt støjbelastede boligområder.

Støjbelastning af boliger langs statens veje

Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for vejstøj ved boliger er fastsat til 58 dB. I Danmark betragtes en bolig som støjbelastet, når vejstøjniveauet overstiger den vejledende grænseværdi. Grænseværdien udtrykker en støjbelastning, der efter Miljøstyrelsens vurdering er miljømæssigt og sundhedsmæssigt acceptabel.

Vejdirektoratets støjkortlægning viser, at der langs statsveje i alt er ca. 106.000 boliger, der er udsat for støj over grænseværdien, se tabel 1. Støjkortlægningen kan ses på Vejdirektoratets [vejkort](#).

Til sammenligning var der ifølge Miljøstyrelsens opgørelse fra 2012 i alt ca. 723.000 boliger i Danmark, der var udsat for et støjniveau over den vejledende grænseværdi på 58 dB. Tabel 1 viser resultatet opgjort som antal boliger i 5 dB-intervaller. Ud af de ca. 106.000 støjbelastede boliger over 58 dB er ca. 5.600 boliger stærkt støjbelastede med støjniveauer over 68 dB.

	58-63 dB	63-68 dB	Over 68 dB	I alt
Antal boliger	77.486	21.695	5.578	106.452

Tabel 1. Antal støjbelastede boliger langs statsvejene i Danmark.



Indsatsen for at begrænse støjen

I den seneste støjhandlingsplanperiode 2013-2018 har Vejdirektoratet afsluttet en række større vejprojekter, der samlet har medført at antallet af støjbelastede boliger er blevet reduceret. Ved udbygninger af eksisterende veje er støjen blevet reduceret ved hjælp af eksempelvis støjafskærmninger, støjisolering af boliger eller anvendelse af støjreducerende asfalt. Ved anlæg af helt nye vejstrækninger er der i mange tilfælde sket en trafikal og støjmæssig aflastning af eksisterende bysamfund. I kapitel 7 er der en samlet beskrivelse af gennemførte vejprojekter i handlingsplanperioden.

Indsatsen for at reducere støjen fra de eksisterende statsveje, hvor der ikke pågår eller planlægges nye anlægsprojekter, er afhængig af særlige bevillinger til støjisolering, støjskærme mv. I aftalen om "En grøn transportpolitik" fra januar 2009 blev der afsat en samlet støjpulje på 400 mio. kr. til en målrettet indsats for at reducere støjproblemer langs statens jernbaner og veje. Støjpuljemidlerne har på vejområdet resulteret i en række støjskærmsprojekter og tilskud til støjisolering af boliger, som er beskrevet i kapitel 7 i denne støjhandlingsplan.

Overordnet vurderes de samlede projekter i perioden at have været medvirkende til et fald på ca. 11 % i antallet af støjbelastede boliger langs statsvejene, siden sid-

ste gang statsvejene blev kortlagt i 2012, hvor antallet af støjbelastede boliger over 58 dB blev opgjort til ca. 120.000 boliger.

Indsatsen fremover

Når der planlægges og bygges nye vejanlæg vil Vejdirektoratet fortsat arbejde for at forebygge og reducere støjgenerne i omgivelserne. Ved nye vejprojekter vil Vejdirektoratet have fokus på at nedbringe støjen for sammenhængende boligområder, sommerhusområder, kolonihaveområder med overnatning, børne- og undervisningsinstitutioner o. lign, hvor vejstøjen overstiger 58 dB. Der indarbejdes støjdæmpende indsatser i projektet, og den endelige udformning fastlægges som hovedregel med en anlægslov.

Principperne for støjbekæmpelsen langs de eksisterende statsveje vil fortsat være at prioritere indsatsen der, hvor der opnås størst støjmæssig effekt per investeret krone. Indsatsen vil være afhængig af de økonomiske midler der stilles til rådighed. Vejdirektoratet arbejdende løbende med grundlag for prioritering af støjskærmsprojekter, og har desuden udarbejdet en strategi for anvendelse af mindre støjende asfaltbelægninger, hvor trafikken på motorveje og andre statsveje støjbelaster byområder med mere end 58 dB. Principperne er nærmere beskrevet i denne støjhandlingsplan i kapitel 6.

2. Grænseværdier for vejstøj

Målestok for vejstøj

Støj fra en vej opgøres i decibel (dB), og angives som L_{den} , der er en fælles europæisk målestok for støj, som beskriver det gennemsnitlige støjniveau for et helt år. L_{den} er en forkortelse for Day-Evening-Night Level. I målestokken indgår, at støj om aftenen og om natten opleves som mere generende end om dagen.

Det betyder i praksis, at støjen beregnes separat for dagperioden (kl. 07-19), for aftenperioden (kl. 19-22) og for natperioden (kl. 22-07). Herefter gives et genetillæg på 5 dB i aftenperioden og 10 dB i natperioden, før det gennemsnitlige støjniveau (L_{den}) beregnes. Genetillægget betyder at én bil om aftenen tæller som tre biler om dagen, mens én bil om natten tæller som 10 biler om dagen.

Ved beregning af L_{den} indgår oplysninger om trafikken, men også vejrets påvirkning af lydudbredelsen. Det betyder, at de beregnede støjniveauer øst for en vej typisk kan være op til 2 dB højere end de tilsvarende niveauer vest for vejen i nogle hundrede meters afstand. Tæt på vejen vil der ikke være forskel i støjen.

Støjen om natten kaldes L_{night} . Det er en gennemsnitsværdi for støjen i tidsrummet kl. 22-07, hvor der ikke er givet et genetillæg.

Grænseværdier

Miljøstyrelsen har fastsat vejledende grænseværdier for vejstøj i forskellige områder, se tabel 2. De forskellige områdetyper i tabellen har forskellig støjfølsomhed og derfor også forskellige vejledende grænseværdier.

Boliger, der udsættes for vejstøj over L_{den} 58 dB, betragtes som støjbelastede. Hvis de udsættes for støj over L_{den} 68 dB betragtes de som stærkt støjbelastede.

Miljøbeskyttelsesloven indeholder ikke hjemmel til, at miljømyndigheder ved påbud eller lignende kan gribe ind over for støj fra vejtrafik. Støjulemper fra veje søges i stedet imødegået ved forebyggende hensyn i planlægningen.

De vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj, som fremgår af Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007 om støj fra veje, anvendes primært ved planlægning af nye boligområder langs eksisterende veje. Grænseværdierne lægges til grund, når det skal afgrænses, hvilke områder, der er støjbelastede i forbindelse med udarbejdelse af kommune- og lokalplaner, idet planloven indeholder bestemmelser, der begrænser mulighederne for at udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom arealanvendelse.

De vejledende støjgrænser finder også anvendelse i forbindelse med strategisk støjarbejde i forhold til eksisterende veje og beskrivelse af de støjmæssige konsekvenser ved anlæg af nye veje eller udvidelse af eksisterende veje. Der er i den forbindelse ikke nogen generel pligt til at overholde de vejledende støjgrænser, med grænseværdierne kan bl.a. indgå i en vurdering af effekten af eventuelle støjdæmpende foranstaltninger.

Når der planlægges og bygges nye vejanlæg, vil Vejdirektoratet arbejde for at forebygge og reducere støjgenererne i omgivelserne. Ved nye vejprojekter vil Vejdirektoratet have fokus på, om det er muligt at nedbringe støjen for sammenhængende boligområder, sommerhusområder, kolonihaveområder med overnatning, børne- og undervisningsinstitutioner og lignende, hvor vejstøjen overstiger 58 dB.

I Danmark er der ikke fastsat grænseværdier for støj i natperioden (L_{night}). Nattestøjen er kortlagt og kan ses på støjkortene på Vejdirektoratets [vejkort](#).

Områdetype	Grænseværdi L_{den} i dB
Rekreative områder i det åbne land, sommerhusområder, campingpladser o. lign.	53
Boligområder, børnehaver, vuggestuer, skoler og undervisningsbygninger, plejehjem, hospitaler o. lign. Desuden kolonihaver, udendørs opholdsarealer og parker.	58
Hoteller, kontorer mv.	63

Tabel 2. Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj.
Kilde: Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007, "Støj fra Veje".



3. Støjkortlægning af statens veje

I henhold til Støjbekendtgørelsen er Vejdirektoratet forpligtiget til at gennemføre en støjkortlægning af statsveje med en årsdøgntrafik (ÅDT) på mere end 8.000 køretøjer, hvilket svarer til ca. 2/3 af det statslige vejnet. Vejdirektoratet har dog valgt at lade støjkortlægningen omfatte alle statsveje – i alt ca. 3.800 km vej, så der er et ensartet grundlag for beskrivelse og vurdering af støjbelastningen af omgivelserne.

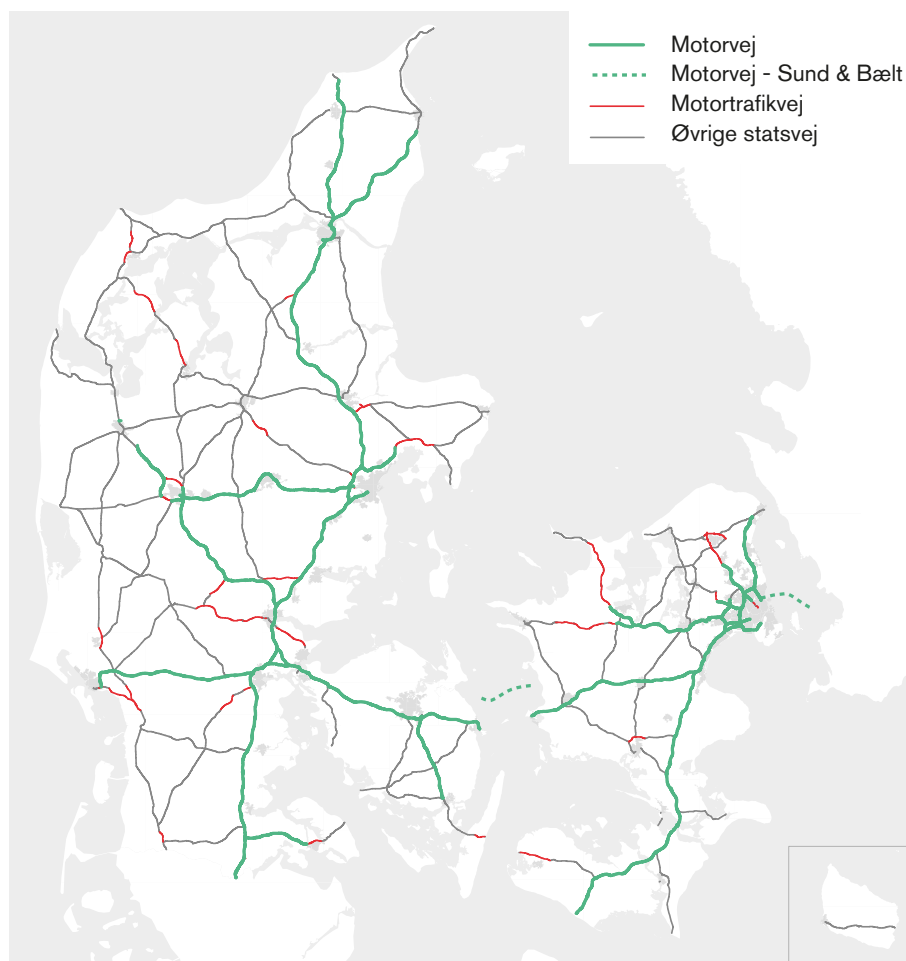
I støjkortlægningen indgår alle statsvejene som vist på figur 1. Det skal bemærkes at støjkortlægningen er baseret på statsvejnettets fysiske udformning og udstrækning per 31. december 2016.

Sund og Bælt A/S varetager drift og vedligeholdelse af vejforbindelserne Øresundsmotorvejen, der gennemskæ-

rer Københavns Kommune samt Tårnby Kommune, samt af vejanlæggene i forbindelse med Storebæltsforbindelsen. Disse strækninger er ikke omfattet af Vejdirektoratets støjkortlægning og støjhandlingsplan. Der henvises i stedet til Sund og Bælt Holding A/S.

Støjkortlægningsmetode

Støjen er blevet kortlagt og beregnet i henhold til metoder og retningslinjer beskrevet i Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2006 om støjkortlægning og støjhandlingsplaner, samt NORD 2000 håndbog om beregning af vejstøj i Danmark (Rapport 434, 2013, Vejdirektoratet og Miljøstyrelsen). Beregningerne omfatter alle statslige veje. I beregningerne indgår ikke støjbidrag fra det øvrige vejnet eller fra andre støjkilder.



Figur 1. Statsveje i Danmark 2017, som indgår i støjkortlægningen.

Der er både foretaget beregning af støjen på alle boligfacader langs statsvejene, såkaldte facadestøjberegninger, samt beregninger af støjen i terræn, såkaldte fladestøjberegninger. Facadestøjberegningerne anvendes til optælling af boliger i forskellige støjkategorier. Fladestøjberegningerne anvendes til at illustrere støjdbredelsen fra vejene, som er præsenteret på støjkort.

Støjkortlægningen er udført med den fælles nordiske beregningsmetode NORD2000. Beregningsmetoden medtager alle væsentlige forhold der har betydning for støjudsendelsen fra vejene, dvs. oplysninger om trafikmængder, andelen af tung trafik, trafikens hastighed og fordeling henover døgnet, terrænforhold, bygninger med deres højde og anvendelse, registrerede støjskærme og støjvolde. Støjkortlægningen tager desuden hensyn til de fremherskende vejforhold, og resultatet af støjkortlægningen er gennemsnitsværdier for et helt år.

I kortlægningen indgår trafikoplysninger for året 2016 på de forskellige dele af statsvejnettet. Det vil sige trafikmængden pr. døgn opgjort som et gennemsnit over året (årsdøgnetrafik, ÅDT), trafiksammensætning fordelt på lette og tunge køretøjer og køretøjernes gennemsnitshastighed.

I beregningerne er det generelt blevet forudsat at asfalten på vejene svarer til en af Vejdirektoratets standardbelægninger (SMA11), hvor SMA står for skærvemastiks, og 11 står for den maksimale stenstørrelse på 11,2 mm. Herudover er der forudsat mindre støjende asfaltbelægninger på strækninger, hvor der er anvendt mindre støjende asfaltslidlag i alle vognbaner i begge køreretninger. Generelt forudsættes asfaltbelægninger at være 8-9 år gamle.

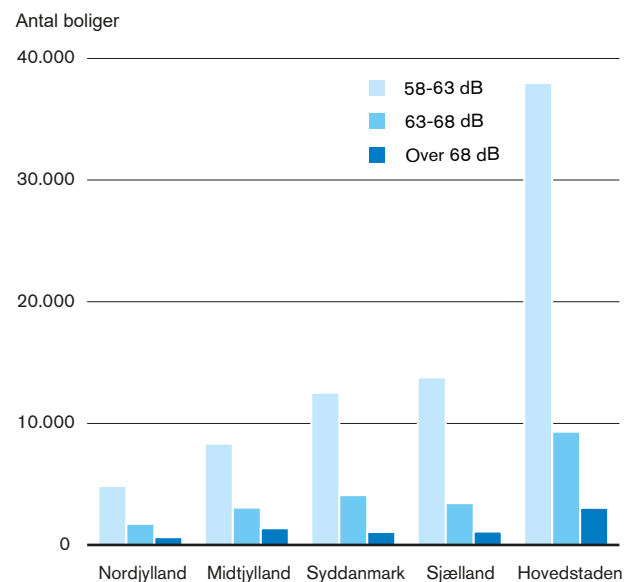
Resume af støjkortlægningens resultater

Støjkortlægningens resultater er i denne støjhandlingsplan gengivet således, at det er muligt at sammenligne støjniveauet med Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier, hvor en bolig betragtes som støjbelastet, hvis vejstøjen overstiger 58 dB, som et vægtet gennemsnit over året (L_{den}).

Tabel 3 viser resultatet opgjort som antal boliger i 5 dB intervaller. Ud af de ca. 106.000 støjbelastede boliger over 58 dB er ca. 5.600 boliger stærkt støjbelastede med støjniveauer over 68 dB.

	58-63 dB	63-68 dB	Over 68 dB	I alt
Antal boliger	77.486	21.695	5.578	106.452

Tabel 3. Antal støjbelastede boliger langs statsvejene i Danmark.



Figur 2. Antal støjbelastede boliger langs statslige veje fordelt på regioner i Danmark.

Figur 2 giver en oversigt over fordelingen af støjbelastede boliger langs statsvejene på landsplan fordelt på regioner.

I kapitel 10 er der en gennemgang og udpegning af særligt støjbelastede boligområder i hver kommune, samt optælling af støjbelastede boliger.

Man kan se den samlede støjkortlægning på Vejdirektoratets [vejkort](#). Det er et interaktivt kort, hvor man bl. a. kan søge på sin egen adresse og se støjbelastningen.

4. Udvikling i støjbelastning

Vejdirektoratet vil mindst hvert 5. år gennemføre en fornyet støjkortlægning af statens veje i henhold til Støjbekendtgørelsen. Støjkortlægningen vil være med til at gøre status for udviklingen i støjen langs statens veje.

Udvikling siden kortlægning i 2012

Vejdirektoratet har tidligere gennemført en kortlægning af støj fra statens veje i 2007, som er afrapporteret i Støjhandlingsplan 2008-2013. Den kortlægning omfattede imidlertid kun de største statslige veje med en årsdøgntrafik over 16.000 køretøjer i døgnet, svarende til ca. 25 % af statsvejnettet.

I 2012 offentliggjordes en støjkortlægning for alle statens veje, som blev afrapporteret i Støjhandlingsplan for statens veje 2013-2018. I forhold til støjkortlægningen fra 2012, er der med den nye støjkortlægning fra 2017, sket et fald i antallet af kortlagte støjbelastede boliger med ca. 11 %, fra ca. 120.000 boliger til ca. 106.000 boliger.

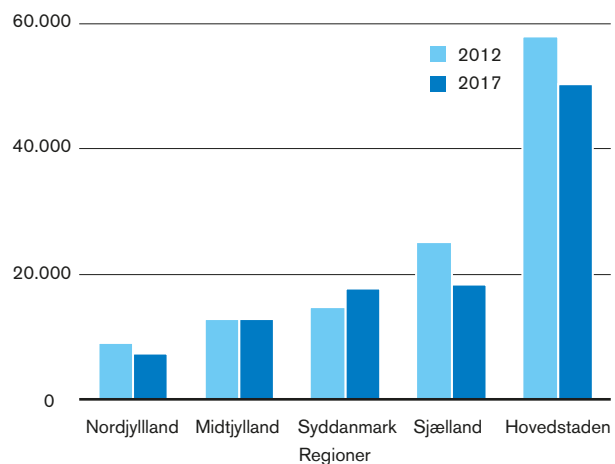
	Antal boliger			
	58-63 dB	63-68 dB	Over 68 dB	I alt
2012	77.327	31.334	11.032	119.693
2017	77.486	21.695	7.271	106.452
Forskel	+ 157	- 9.639	-3.761	-13.243

Tabel 4. Antal støjbelastede boliger i forskellige støjkategorier opgjort i 2012 og 2017.

Figur 3 viser antal boliger der er støjbelastet over 58 dB i kortlægningen fra 2012 og 2017, fordelt på de danske regioner. Som det ses er faldet i antallet af støjbelastede boliger primært sket i Region Hovedstaden, og i mindre grad indenfor Region Sjælland, hvorimod der i de andre regioner er en stigning i antallet af støjbelastede boliger.

På Vejdirektoratets [vejkort](#) kan man se støjkort fra henholdsvis 2012 og 2017. Der er således mulighed for at sammenligne resultaterne af kortlægningerne i forskellige områder.

Antal boliger over 58 dB



Figur 3. Antal støjbelastede boliger i forskellige støjklasser opgjort i 2012 og 2017, for de enkelte regioner.

Faktorer der har betydning for udvikling

Der er en række faktorer som har betydning for udviklingen i antal kortlagte støjbelastede boliger langs statsvejene. Det drejer sig primært om udvikling i trafikarbejdet og hastigheden på vejene, udbygning og anlæg af nye statsveje, samt omfanget af anvendelse af støjreducerende virkemidler som støjskærme, støjvolde og støjreducerende asfalt.

Herudover er sket justeringer og forbedringer af beregningsmodel og metode til opgørelse af støjbelastningen, hvilket alt andet lige gør, at de to kortlægninger der er foretaget med 5 års mellemrum, ikke er fuldstændigt sammenlignelige. Med "NORD2000 Håndbog - beregning af vejstøj i Danmark" (rapport 434, Vejdirektoratet, Miljøstyrelsen, 2013), blev der bl.a. indført nye korrektionsfaktorer for asfaltslidlag.

Trafikkens udvikling

Fra støjkortlægningen fra 2012 til 2017 er trafikarbejdet opgjort som mio. kørte kilometer per år steget med ca. 17 % på det samlede statsvejnet. Som det ses af tabel 5 er stigningen i trafikken sket på motorvejene, mens antal

Mio. kørte km	2010	2016	% ændring
Motorveje	13.060	16.516	+ 26 %
Øvrige statsveje	7.193	7.248	+ 1 %
Alle statsveje	20.253	23.764	+ 17 %

Tabel 5. Antal kørte kilometer på statsvejene i 2010 og 2016.

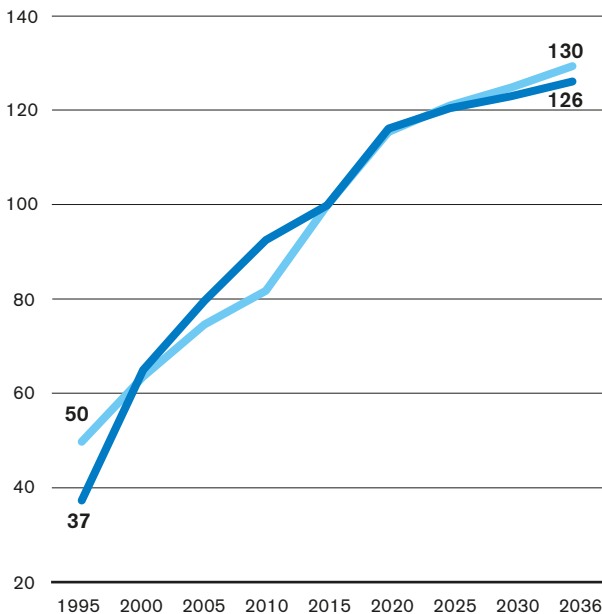
kørte kilometer på de øvrige statsveje er stort set uændret. På motorvejene er trafikken steget med ca. 26 %, hvilket, alt andet lige, vurderes at have medført en stigning i støjniveauet på i størrelsesordenen ca. 1 dB. På de øvrige statsveje er der generelt ikke sket en stigning i støjen.

Trafikkens udvikling har over tid haft stor betydning for udviklingen i støjbelastningen fra vejene. Stigningen i vejstøjen på grund af trafikstigning er dog generelt stagnerende, da den relative stigning i trafikken mindskes over år. Som

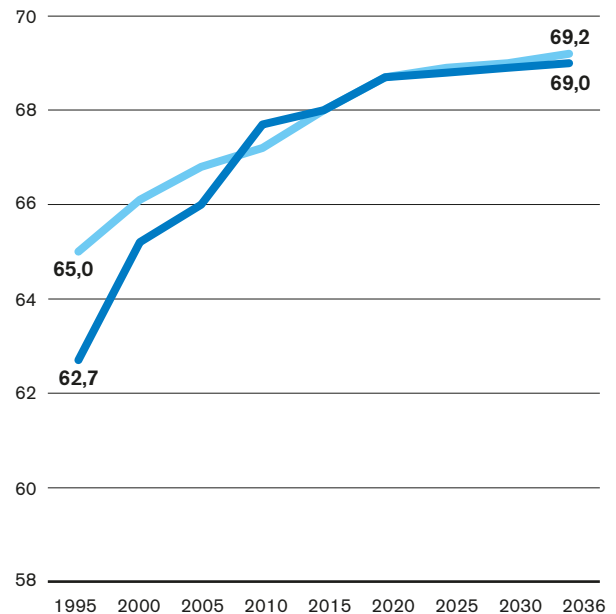
illustration viser figur 4 tendens i udviklingen af trafik og tilhørende udvikling i støjbelastning ved Vejlefjordsbroen og Vestmotorvejen i en periode fra 1995 - 2036.

I figur 4 er år 2015 referenceår med et trafikindeks på 100 (venstre diagram) og et tilhørende støjniveau i et givet punkt langs motorvejen på 68 dB (højre diagram). Som det ses er trafikken steget med ca. 100 % fra 1995 - 2015 ved Vejlfjordbroen, mens trafikken i samme periode er steget med ca. 170 % ved Ringsted (Storebæltsbroen åbnede i 1998 og medførte et stort trafikspring på Vestmotorvejen). Trafikstigningen i perioden fra 1995 til 2015 vurderes at have medført en stigning i støjen på ca. 3 dB ved Vejlfjordbroen og på godt 5 dB ved Ringsted (ved Vestmotorvejen blev hastighedsgrænsen sat op fra 110 km/t til 130 km/t i 2004, hvilket også har haft betydning for stigningen i støjen). Såfremt der sker en stigning i trafikken på forventeligt ca. 30 % frem til 2036, vil dette give anledning til en yderligere stigning i støjen på ca. 1 dB.

Trafikmængde 2015 = Indeks 100



Støjniveau i 2015 = 68 dB



— Østjyske Motorvej, Vejlefjordsbroen — Vestmotorvejen, øst for Ringsted

Figur 4. Trafikudvikling 1995 - 2036 i venstre diagram og udvikling i støj 1995 - 2036 i højre diagram.

Statsvejnettet udvikling

Siden kortlægningen fra 2012 er der sket en stor udvikling af statsvejene, med udbygning af eksisterende veje og anlæg af helt nye veje. Længden af det samlede statsvejnet er stort set den samme som sidste støjkortlægning, men længden af motorveje er øget med 124 km, mens længden af øvrige statsvej er mindsket med 107 km.

Længde	31. dec. 2010	31. dec. 2016	% ændring
Motorveje	1.081 km	1.205 km	11 %
Øvrige statsveje	2.705 km	2.598 km	-4 %

Tabel 6. Længden af statsvejene pr. 31.12.2010 og 31.12.2016.

Anlæg af nye motorveje og hovedlande har betydet at gennemkørende trafik, som følge af nogle af projekterne, er blevet flyttet væk fra de bynære samfund, hvor beboelsen typisk er mere sparsom, og hvor færre mennesker bliver generet af trafikstøjen. Projekterne har også indeholdt støjdæmpende foranstaltninger om nødvendigt. Som følge af anlæg af nye veje, er en række af statens veje gennem de bynære områder blevet nedklassificeret til

kommuneveje, og støjbelastede boliger langs disse veje indgår derfor ikke længere i Vejdirektoratets kortlægning.

Udbygninger af eksisterende veje har medført at der er blevet opført nye støjskærme og udlagt støjreducerende asfalt og støjisoleret boliger. I kapitel 6 er der en gennemgang af større vejanlægsprojekter der er afsluttet siden sidste støjkortlægning fra 2012.

Særskiilt indsats langs eksisterende veje

Indsats med støjafskærmninger, støjisolering af boliger og anvendelse af støjreducerende asfalt i forbindelse med den almindelige vejvedligeholdelse fremgår af kapitel 7.

Forventet udvikling i støjbelastningen

Det forventes at trafikken på det overordnede vejnet fremadrettet vil være stigende. Trafikudviklingen vil derfor, alt andet lige, medføre at støjen fra statens veje vil stige. Som det fremgår af figur 4, skal der store trafikstigninger til, før støjen stiger mærkbart. En stigning i trafikken på eksempelvis 30 % vil medføre et forøget støjniveau på ca. 1 dB, en ændring i støjen som i praksis ikke kan høres. Selvom stigningen i støjniveauet er marginal, vil det dog have betydning for støjkonsekvensområdet omkring vejene, som får en større udstrækning, og derfor også berører flere boliger, som dermed indgår i optællingen af støj-



belastede boliger over 58 dB. Trafikudviklingen vurderes derfor i sig selv at medføre flere støjbelastede boliger.

På visse strækninger vil hastighederne på det eksisterende vejnet blive sat op. I perioden 2018 - 2020 vil ca. 150 km statsveje vil blive opgraderet og få en tilladt hastighed på 90 km/t, hvor hastighedsgrænsen før var 80 km/t. Endvidere vil ca. 70 km motorvej i perioden 2020 - 2021 blive opgraderet fra skiltet 110 km/t til den generelle hastighedsbegrænsning på 130 km/t. Endelig vil ca. 30 km motorveje med 110 km/t i 2018 blive opgraderet og få en skiltet hastighed på 120 km/t.

På landevejsstrækningerne vurderes opgraderingen ikke at have nogen reel betydning for støjniveauet, da den gennemsnitlige hastighed kun vurderes at stige med 1 - 2 km/t. På strækninger hvor den tilladte hastighed forøges fra 110 km/t til 130 km/t kan der forekomme en lille stigning i støjen på op til ca. 1 dB, da gennemsnitshastigheden vurderes at blive forøget med ca. 7 - 8 km/t. Opgradering fra 110 km/t til 120 km/t vurderes umiddelbart at ændre gennemsnitshastigheden mellem 0 - 7 km/t - og vurderes reelt ikke at have nogen mærkbar indflydelse på støjniveauet.

Igangværende og besluttede anlægsprojekter - dvs. anlæg af nye veje og udbygninger af eksisterende veje - er

beskrevet i kapitel 7. I disse vejprojekter indgår støjreducerende foranstaltninger, som forudsat i anlægslove og tilhørende miljøkonsekvensrapporter (VVM-redegørelser). Samlet forventes projekterne at reducere antallet af støjbelastede boliger.

Der er også besluttet en række støjskærmsprojekter, se kapitel 7, som ligeledes vil medføre færre støjbelastede boliger. Vejdirektoratet har i sine basisbevillinger ingen midler til opsætning af nye støjskærme, støjisolering af boliger mv. langs de eksisterende veje. Støjdæmpende tiltag er afhængig af særbevillinger, som besluttet politisk i Folketinget. Udmøntningen af eventuelt fremtidige bevillinger til støjbekæmpelse, vil som udgangspunkt blive prioriteret ved særligt støjbelastede boligområder, hvor der kan opnås mest støjreduktion for pengene.

Vejdirektoratet vil anvende mindre støjende asfaltbelægninger i forbindelse med den almindelige vejvedligeholdelse. Vejdirektoratets strategi for anvendelse af mindre støjende asfaltbelægninger fremgår af kapitel 6. Anvendelsen af mindre støjende belægninger vil ske på strækninger ved tættere bebyggelser, og må forventes at medføre færre støjbelastede boliger.



5. Støjgener og helbredseffekter

Menneskers sundhed er et tema, der får større opmærksomhed i planlægningen af nye vejprojekter. Sundhedsbegrebet omfatter bl.a. risiko for tidligere død eller tab af sunde leveår, som kan blive forøget ved at blive udsat for vejstøj.

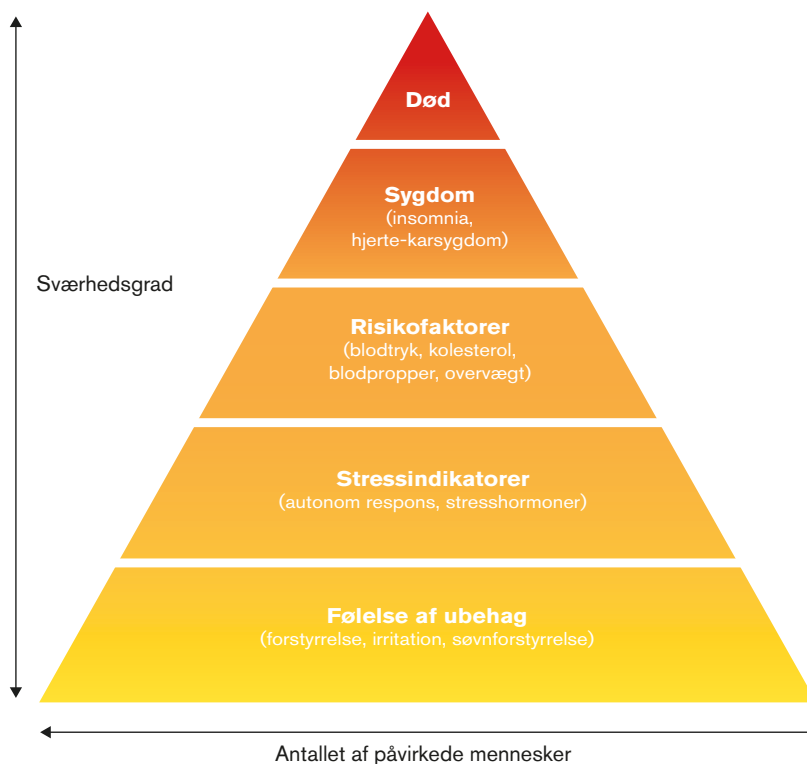
Helbredseffekter

Støj fra vejtrafikken giver ikke høreskader, men støjen kan være en stressfaktor, der forøger risikoen for helbredseffekter. Ifølge Verdenssundhedsorganisationen WHO kan trafikstøj medføre gener og helbredseffekter som kommunikationsbesvær, hovedpine, søvnbesvær, stress, forøget blodtryk, forøget risiko for hjertesygdomme og hormonelle påvirkninger.

Effekterne optræder ved forskellige støjniveauer, og graden af effekterne er i de fleste tilfælde også afhængige af den tid, man er udsat for støj. Støj, der forstyrrer nattesøvnen, vurderes at have væsentligt større helbredsmæssig effekt end støj om dagen.

Figur 5 illustrerer, hvordan støjbelastning påvirker sundhed og velvære. Hvis en befolkning er udsat for betydelig støj, vil der være en betydelig delmængde, som vil være generet af støjen i større eller mindre grad, og føle sig forstyrret, irriteret m.m. Ved påvirkning af støj over længere tid vil der endvidere være nogen, hvor niveauet af stresshormoner vil være forhøjet. Disse påvirkninger kan øge risikoen for forhøjet blodtryk, forhøjet kolesterol, udvikling af blodpropper m.m. For en relativt lille del af befolkningen kan disse faktorer medføre kliniske symptomer som søvnløshed og hjertekar-sygdomme, og som en konsekvens heraf, for tidlig død eller øget dødsfrekvens.

WHO udsender rapporter om de sundhedsmæssige effekter af støj, og arbejder løbende på at opsamle og analysere forskning omkring støj og helbredseffekter, derfor henvises der til WHO's udgivelser på [World Health Organization](http://www.who.int).



Figur 5. Effektpyramiden for støj ¹.

¹ Good practice guide on noise exposure and potential health effects, EEA Technical report No 11/2010.

WHO i Europa har udgivet en ny rapport i oktober 2018, som bygger på nyere undersøgelser om støjs indvirkninger på helbredet. Rapporten indeholder anbefalinger om at begrænse vejstøj ned til følgende støjniveauer:

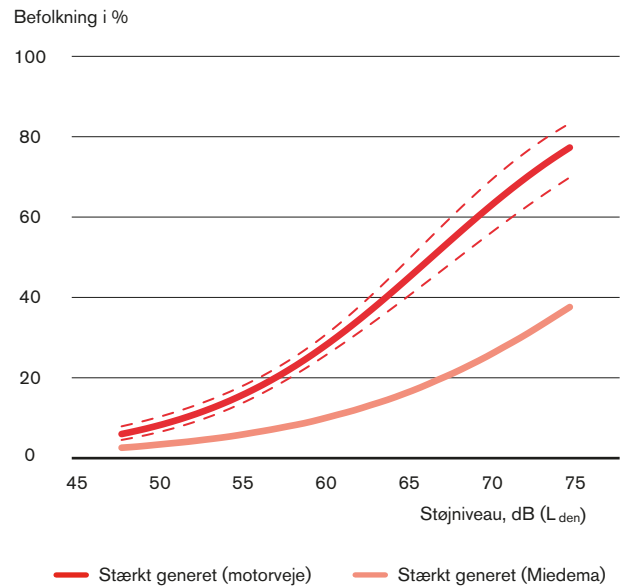
- L_{den} bør ikke overskride 53 dB, da vejstøj over dette niveau kan sættes i forbindelse med negative helbredseffekter
- L_{night} bør ikke overskride 45 dB, da vejstøj over dette niveau kan sættes i forbindelse med negative søvn-påvirkninger

Læs mere i rapporten [Environmental Noise Guidelines for the European Region](#).

Støjgener

Støjgener anses for at være den primære indikator for om støj er et problem, og støjgener i sig selv betyder, at livskvaliteten kan påvirkes negativt, hvilket også kan medføre at negative helbredseffekter. Derfor er sammenhængen mellem støjpåvirkningen og den oplevede gene relevant at kortlægge, og den bliver vist som såkaldte dosis-respons-kurver. Dosis-respons-kurver viser sammenhængen mellem den støjpåvirkning en befolkning udsættes for (dosis), sammenholdt med andelen af befolkningen, som oplever gener i større eller mindre omfang (respons). Der findes veldokumenteret sammenhæng mellem det støjniveau (L_{den}), som befolkningen udsættes for, og den grad af gene, som opleves.

Som det fremgår af figur 6, kan der opstilles forskellige dosis-responskurver. I 2002 opstillede EU-Kommissionen sammenhænge mellem støjniveau og befolkningens oplevede gene, kaldet "Miedema-kurverne" efter den ledende hollandske forsker. Vejdirektoratet har i 2016 gennemført en større undersøgelse af dosis-respons sammenhængen, hvilket er beskrevet i [Støjgener fra byveje og motorveje \(Vejdirektoratet, Rapport 551, 2016\)](#). Dosis-respons kurven for andelen af stærkt generet fra motorveje kan ses i figur 6 sammen med Miedema-kurven. Vejdirektoratets undersøgelse viser, at mennesker, der



Figur 6. Dosis-respons kurver for andelen af mennesker der føler sig stærkt generede af støj fra motorveje ved forskellige støjniveauer (Vejdirektoratet, 2016) samt den generelle europæiske støjgenekurve for vejstøj (Miedema, 2002).

bor langs motorveje, er væsentligt mere generede af vejstøj end mennesker, der bor langs byveje, når de er udsat for den samme støjbelastning på boligfacaden.

Der er en række faktorer, som har betydning for, hvor generende vejstøjen er. Blandt andet viste Vejdirektoratets undersøgelse, at såfremt man har en stille facade i boligen, kan det begrænse de oplevede gener. Lignende resultater ses i svenske undersøgelser. Det har også stor betydning for de oplevede gener om boligens soveværelser er placeret mod vejsiden eller mod en stille side. Højt støjniveau i boligens nabolag kan øge støjgenerne, mens adgang til stille områder, som parker eller grønne områder nær boligen, kan reducere generne.

6. Metoder til begrænsning af vejstøj

Statsvejene udgør det overordnede vejnet i Danmark. De har en central rolle for afvikling af trafikken og dermed for borgernes mobilitet og virksomhedernes konkurrenceevne. Statsvejnettet er rygraden i de centrale internationale transportkorridorer gennem Danmark og skal være med til at sikre en effektiv trafikafvikling mellem regioner, kommuner og større byer.

Metoder til støjdæmpning

Det er Vejdirektoratets opgave at skabe bedre fremkommelighed på vejene og bidrage til, at den eksisterende infrastruktur kan udnyttes bedst muligt. Det indebærer, at Vejdirektoratet bl.a. arbejder for at aflaste de mindre veje ved at tiltrække trafik til statens større veje, som er indrettet til hurtigere og mere effektivt at afvikle trafikken. Det betyder imidlertid også, at Vejdirektoratet normalt er afskåret fra at bruge nogle af de gængse metoder til begrænsning af vejtrafikstøj. Det gælder fx lavere hastighed, omlægning af trafikken til andre veje eller begrænsning af tung trafik. Disse metoder vil nemlig presse trafik tilbage på de mindre veje.

De metoder Vejdirektoratet bruger i indsatsen for begrænsning af vejstøjen er derfor først og fremmest støjreducerende asfalt, støjskærme, støjvolde, støjisolering af boliger og god planlægning af nye veje.

Effekt af de støjdæmpende indsatser

Det gælder for disse og andre metoder, at de ikke kan fjerne støjen, men kun dæmpe den. Støjreducerende asfalt dæmper mindre end støjskærme, men til gengæld er

det en billigere løsning, der desuden er til gavn for alle naboer til vejen, mens støjskærmen kun har effekt for de boliger og arealer, der ligger lige bag skærmen.

Anvendelse af støjdæmpende asfalt

Slidlaget er det øverste lag af vejbelægningen. De støj-dæmpende belægningstyper der anvendes på statsvejene, er udført med en mere finkornet, jævn og åben overfladestruktur, og giver dermed anledning til mindre støj end traditionelle belægninger. Den støjreducerende effekt er størst i belægningens første år, og aftager derefter over levetiden.

Der findes mange forskellige typer af asfaltbelægninger. I praksis opereres med anvendelse af tre typer af asfaltslidlag på statsvejene, det traditionelle slidlag (SMA 11), mindre støjende slidlag (SMA 8 STD), og støjreducerende slidlag (SRS). I forhold til det traditionelle slidlag (SMA 11) forudsættes den mindre støjende type slidlag (SMA 8 STD) at give en støjreduktion på ca. 1,8 dB, mens det støjreducerende slidlag (SRS) forudsættes at reducere støjen med 2,4 dB. Støjreduktionerne er opgjort som gennemsnit over slidlagenes levetid.

Vejdirektoratet har siden 2006 anvendt forskellige typer af støjdæmpende belægninger i en lang række projekter. Både i forbindelse med anlæg af nye veje og vedligeholdelse af eksisterende. For at målrette brugen af belægninger, der reducerer støjbelastningen for vejens naboer, har Vejdirektoratet udviklet en strategi for brugen af støj-dæmpende slidlag. Strategien skal også ses i lyset af, at

Dæmpning af støjen med:	Kan opnås ved at:	Ændringen opleves som:
1 dB	Fjerne 25 % af trafikken eller sænke hastigheden med 10 km/t	En meget lille ændring
2 dB	Anvende støjreducerende asfalt eller sænke hastigheden med 10 - 20 km/t	En netop hørbar ændring
3 dB	Fjerne 50 % af trafikken eller sænke hastigheden med 20 km/t	En hørbar, men lille ændring
5 dB	Fjerne 65 % af trafikken eller anvende støjskærm	En væsentlig og tydelig ændring
10 dB	Fjerne 90 % af trafikken eller anvende høj støjskærm	En halvering af støjen

Tabel 7. Eksempler på hvordan og hvor meget støjen kan dæmpes med forskellige metoder, og hvordan ændringer i støjniveauet opleves. Selv de mest effektive støjskærme kan ikke fjerne støjen, men kun dæmpe den.

Kort beskrivelse af slidlagstyper

SRS	Støjreducerende slidlag. Et slidlag betegnes som SRS, når støjreduktionen opfylder minimumskrav i vejregel om "Støjreducerende slidlag "SRS" – Vejledning" (2013)
SMA	Forkortelse for skærvemastiks, som er en samlebetegnelse for en asfalttype
SMA 11	SMA med maksimal kornstørrelse 11,2 mm. Foretrækkes af Vejdirektoratet på stærkt trafikerede veje
SMA 8 STD	SMA med maksimal kornstørrelse 8 mm. Undertiden betegnet som SMA 8 Standard (STD) for at skelne typen fra SMA 8 SRS. Den mindre kornstørrelse indebærer mindre støj end ved SMA 11. SMA 8 STD opfylder ikke mindstekrav om støjreduktion jf. vejregel, og kaldes derfor ikke støjreducerende, men "mindre støjende"
SMA 8 SRS	SMA med maksimal kornstørrelse 8 mm og en mere åben overfladestruktur, der medvirker til støjreduktionen.

anvendelse af mindre støjende og støjreducerende slidlag er forbundet med meromkostninger, bl.a. fordi levetiden for denne type slidlag er kortere end for et traditionelt slidlag, og de dermed skal udskiftes oftere.

Første skridt er at udpege, hvornår støjbelastningen langs en strækning er så stor, at man bør vælge en belægning, der reducerer støjen. På nuværende tidspunkt er baggrunden for udpegningen den nationale strategiske støjkortlægning fra 2012, hvor støjbelastningstallet (SBT) langs forskellige strækninger er blevet beregnet. SBT er et udtryk for den samlede gene langs en given strækning. SBT beregnes ved, at hver enkelt bolig i nærheden af vejen vægtes med en faktor (genefaktor), der afhænger af det beregnede støjniveau, sådan at stærkt støjbelastede boliger tildeles en større vægt end mindre støjbelastede. Til sidst sammentæller man alle de vægtede boliger, og man får på den måde støjbelastningstallet for det pågældende scenarie, som er udtryk for den samlede støjgene.

Figur 7 viser hvilke strækninger, der er udpeget til at få udlagt et slidlag der er mindre støjende end traditionelt slidlag. Kriteriet for udpegningen er at der på strækningen er boliger der er belastet over 58 dB og at SBT-tallet er større end 10 SBT per km. Det vurderes at ca. 70 % af alle boliger belastet med over 58 dB langs statsvejene er beliggende langs de udpegede strækninger.

Strategien vil løbende blive opdateret med de nye resultater fra den strategiske støjkortlægning i 2017 sammen med den nyeste viden og erfaring om asfaltbelægninger.

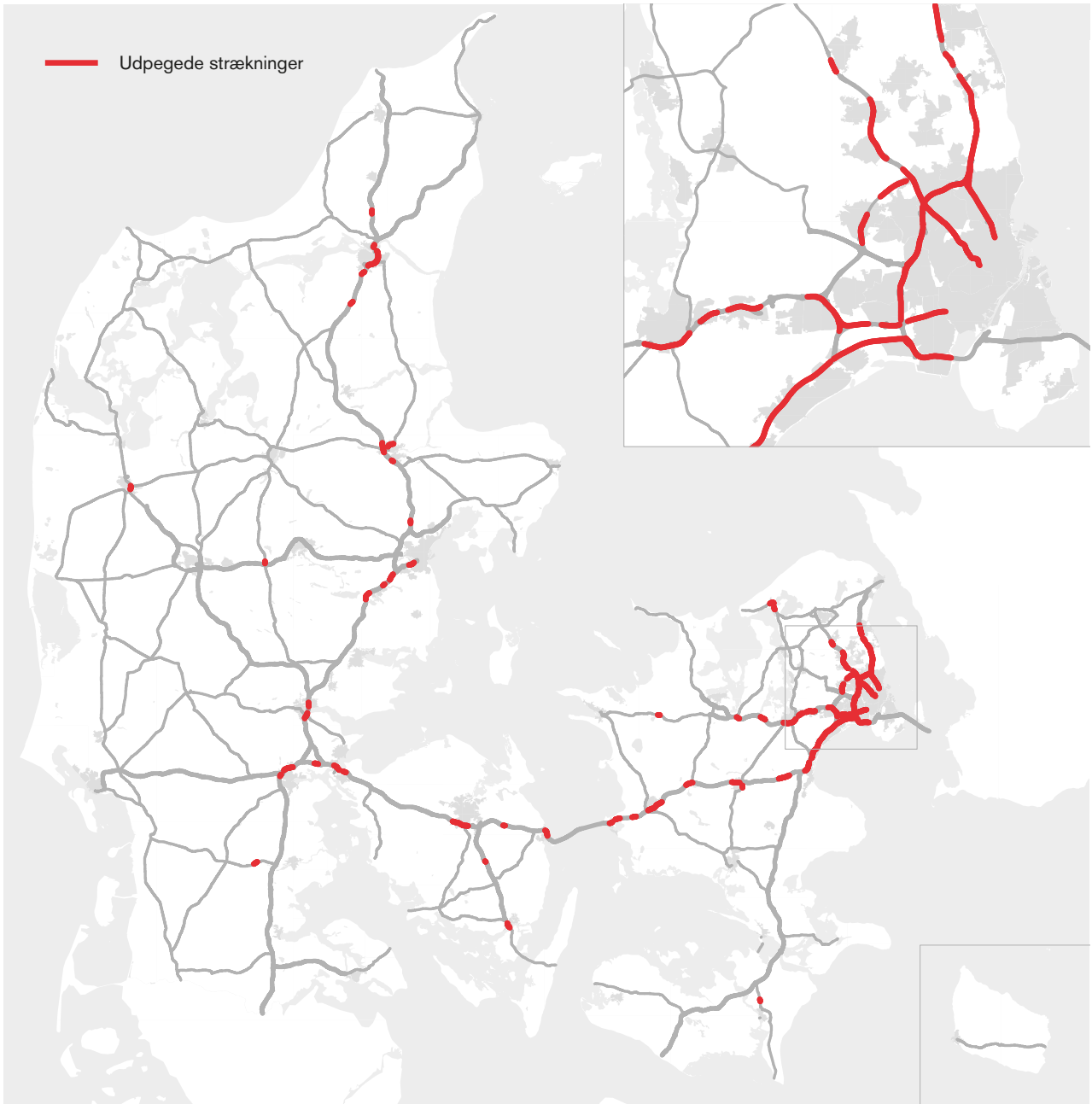
Et alternativ til støjdæmpende asfalttyper er Vejdirektoratet nye type belægning kaldet klimavenlig asfalt. Teststrækninger med klimavenlig asfalt har vist sammen støjreduktion som en SMA 8 STD, altså 1,8 dB i forhold til SMA 11. Støjens udvikling over belægningens levetid er endnu ikke valideret, men laboratorietest viser stor strukturel holdbarhed, hvilket også forventes at resultere i akustisk holdbarhed.

Støjskærme og jordvolde

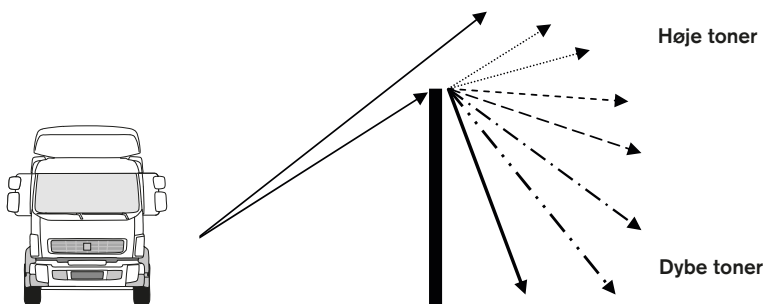
Bygninger, støjskærme, jordvolde, bakker i landskabet og tæt skov kan skærme for støjen. Støjskærme og jordvolde kan dæmpe støjen med op til 10 dB. I praksis langs de større veje, er det vanskeligt at nedbringe støjen med mere end 6-8 dB,

Støjdæmpningen er altid størst lige bag ved den skærmende genstand og aftager på større afstand. Som regel vil støjen gå lige gennem beplantning, men en tæt skov, fx med nåletræer, kan virke støjdæmpende. Beplantningen kan dog ofte skjule vejen, og dermed indirekte også give en støjdæmpende effekt.

Bakker i landskabet skal være høje for at dæmpe støjen nævneværdigt, fordi lydølgerne spredes i krumme baner, og derfor har en tendens til at gå hen over en bakke, der ligger langt fra vejen. Af samme årsag skal støjskærme helst stå tæt på vejen eller tæt på det område, hvor støjen skal dæmpes. En støjskærm har større effekt på støjens høje toner end på de dybe. Lastbiler udsender mere støj med dybe toner end personbiler. Derfor kan de enkelte lastbiler være tydeligere i støj-



Figur 7. Udpegede vejstrækninger, hvor der skal anvendes en støjreducerende belægningstype, når slidlaget skal skiftes.



Figur 8. En støjskærm har større effekt på støjens høje toner end på de dybe. Fordi tunge køretøjer udsender mere støj med dybe toner (lavfrekvent støj) end personbiler, kan de enkelte lastbiler være mere tydelige i støjbilledet, selvom skærmen dæmper den samlede støj.

billedet, selvom støjen er lavere, når der er opsat en støjskærm, se figur 8.

Hvis en støjskærm skal have god effekt, er det vigtigt, at den står i et sammenhængende forløb uden afbrydelser eller åbninger, hvor der kan slippe støj igennem. Det vil normalt også være nødvendigt, at støjskærmen strækker sig et godt stykke til begge sider forbi et boligområde, hvis den skal have god effekt for alle boliger i området. I dag er mange støjskærme udført i aluminium, evt. med elementer i gennemsigtig akryl. Men mange andre materialer som træ, beton, stål og plast kan anvendes. Nogle skærme udføres med en støjabsorberende overflade mod vejsiden, der forhindrer at støj kan reflekteres til den anden side af vejen.

Det kan også være en god løsning at bygge en jordvold frem for en støjskærm, hvis der er god plads langs vejen og adgang til overskudsjord i området.

Vejdirektoratets principper for støjskærme

Vejdirektoratet har i sine basisbevillinger ingen midler til støjafskærmende foranstaltninger langs det eksisterende

statsvejnet. Finansieringen af støjskærmsprojekter afhænger af særskilte bevillinger fra Folketinget.

Principperne for støjbekæmpelse langs de eksisterende statsveje er at prioritere indsatsen, hvor der opnås størst støjmæssig effekt per investeret krone.

Vejdirektoratet har udviklet en prioriteringsmodel for støjskærmsprojekter til indstilling og udmøntning af støjpuljemidler fra seneste store trafikforlig fra 2009, hvor der også blev afsat puljemidler til støjbekæmpelse. Formålet har været at tilgodese de absolut mest støjbela-stede boligområder først, samtidig med at projektet har den størst mulige omkostningseffektivitet målt som reduceret støjgene pr. investeret krone.

For udvalgte boligområder, hvor det umiddelbart er skønnet, at en støjskærm vil have den største støjreducerende effekt, er der gennemført beregning af støjen i boligområdet før og efter opsætning af en mulig støjskærm, og der er foretaget en indledende vurdering af tilhørende anlægsomkostninger. Med oplysninger om reduktionen af støjen i boligområdet – opgjort som et reduceret støjbe-



lastningstal (SBT) – samt den anslåede pris for støjskærmen, er det muligt at beregne projektets omkostningseffektivitet opgjort som reduceret støj pr. investeret krone (Δ SBT/kr.). De projekter, der giver mest støjreduktion pr. krone, bliver som udgangspunkt prioriteret først i Vejdirektoratets forslag til prioritering af puljemidler.

Vejdirektoratet arbejder løbende med udvikling af prioriteringsmodel samt opdatering af prioriteringsgrundlag.

Støjsolering af boliger

Støjskærme, volde og støjreducerende asfalt dæmper støjen både på de udendørs arealer og inde i boligerne. Det er imidlertid ikke altid, at disse løsninger kan anvendes eller er tilstrækkelige. Det kan fx være tilfældet for etageboliger, hvor støjskærme har ingen eller lille effekt på etager over 1. sal. Støjskærme bliver også uforholdsmæssigt dyre, hvis de skal etableres for at beskytte en enkelt eller få boliger langs strækninger i det åbne land. Et alternativ kan derfor være at støjisolere boligen, hvilket i de fleste tilfælde betyder udskiftning af vinduerne til nye typer med særlig høj evne til at isolere mod støj.

Støjsolering af boligen er en løsning, der i særlig grad tager sigte på at afhjælpe de søvnforstyrrelser, der anses for at være en vigtig årsag til vejstøjens helbredseffekter.

Det er ikke altid nødvendigt eller den bedste løsning at udskifte hele vinduet. Ofte kan man få en god effekt ved at udskifte ruden eller montere en forsatsrude. Et renoveret vindue er i mange tilfælde en både bedre og billigere løsning end en udskiftning. Ved at støjisolere vinduerne, får man i de fleste tilfælde også en bedre varmeisolering. Dertil kommer, at de nye vinduer eller ruder bidrager til et bedre indeklima med mindre kuldestråling og kuldenedfald.

Principper for tilskudsordninger til støjsolering

Vejdirektoratet har i sine basisbevillinger ingen midler til tilskud til støjsolering af boliger. Finansieringen af eventuelle tilskudsordninger af boliger langs de eksisterende statsveje afhænger af særskilte bevillinger fra Folketinget. I forbindelse med nyanlæg af veje - eller udbygning af eksisterende veje - indgår støjsoleringsordninger normalt i den tilhørende anlægslov for projektet.

Principperne for anvendelse af særskilte støjpuljemidler til tilskud til støjsolering af boliger langs det eksisterende statsvejnet, har været, at tilbyde støjsolering langs udpegede vejstrækninger med stærkt støjbelastede boliger (over 68 dB). Det forudsættes at de enkelte ejendomme, for at kunne opnå tilskud, besigtiges af en støjkonsulent med henblik på en nærmere vurdering af mulighederne for at støjisolere boligen. For at kunne opnå tilskud skal

der kunne opnås en mærkbar reduktion af det indendørs støjniveau. Det generelle krav er, at støjsoleringen skal reducere den indendørs støjbelastning med ca. 5 dB. Støjsoleringsordningen er nærmere beskrevet i Støjsolering af boliger mod trafikstøj - Evaluering af støjpuljens tilskudsordning til støjsolering (Vejdirektoratet, Rapport 4, 201).

Tilskudsstørrelsen for den enkelte ejendom er afhængig af det udendørs støjniveau ved boligens facade. Der benyttes følgende tilskudsstørrelser afhængig af støjniveauet ved boligen:

- Gruppe I (over 7 dB)
Tilskud er 90 % af isoleringsudgifterne
- Gruppe II (68-7 dB)
Tilskud er 75 % af isoleringsudgifterne
- Gruppe III (6-68 dB)
Tilskud er 50 % af isoleringsudgifterne

Det maksimale beløb, der gives tilskud til er ca. 124.000 kr. pr. bolig. Maksimalbeløbet indeksreguleres år for år.

Såfremt der fremadrettet bevilges særskilte midler til støjsolering, må som udgangspunkt forventes at følge ovenstående principper for udpegning og tildeling af tilskud.

Vejdirektoratet arbejder løbende med udvikling af principper og grundlag for støjsoleringsordning.

Støjensyn i planlægningen

Ved anlæg af nye veje eller udbygning af eksisterende, indgår støjbekæmpelse som en del af anlægsprojektet. Der vil som regel være gode muligheder for at indarbejde effektive støjafskærmninger, ligesom støjreducerende asfalt og støjsolering af udsatte boliger kan være en del af vejprojektet. Linjeføringer på passende afstand af støjfølsomme områder, nedgravning eller overdækning af vejen er metoder, der undertiden også kan anvendes. Den samlede afvejning af forskellige muligheder for at reducere støjen indgår i sammenhæng med andre hensyn, som en del af VVM-undersøgelsen, der gennemføres af alle nye veje og væsentlige ændringer af eksisterende veje. VVM står for Vurdering af Virkningerne på Miljøet. Se også kapitel 7.

Det har siden 1984 været kommunernes pligt at sikre støjensynet ved nye boliger og andre nye støjfølsomme funktioner langs eksisterende veje gennem kommune- og

³ EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) Nr. 540/2014 af 16. april 2014 om motorkøretøjers og udskiftningslyddæmpnings-systemers støjniveau.

lokalplanlægningen. I Planloven er der krav om, at støjbelastede arealer ikke udlægges til eksempelvis boliger eller rekreative områder, med mindre arealet med støjdæmpende foranstaltninger kan sikres mod støj.

Støj fra kilden

Den bedste metode til begrænsning af vejstøj er dæmpning af støjen ved kilden. Kilden består af støj fra køretøjerne og dæk, hvilket er også hænger sammen med køretøjernes hastighed. Støjen afhænger endvidere af trafikens sammensætning, da en lastbil støjer cirka 10 gange så meget som en personbil. Det betyder, at antallet af tunge køretøjer på en vej har stor betydning for støjbelastningen. Endelig spiller trafikens hastighed også ind, da højere hastighed giver mere støj.

Køretøjer

På EU-niveau er der fastsat et krav om, hvor meget nye køretøjer må støje. Kravene, der blev revideret i 2014 efter at have været uændrede i 20 år, omfatter den samlede støj fra selve bilen, herunder også støjen fra dækkene ³.

De nye krav kritiseres for at være lempelige og uden udsigt til, at borgerne reelt vil opleve mindre støj fra bilparken før om 30 år. Det lange tidsperspektiv er en kombination af lange tidsfrister til bilindustrien, og at de nye krav først gælder fuldt ud fra 2026 - det tager cirka 15 år før den europæiske bilpark er udskiftet.

Dæk

EU har indført et krav, som er fuldt gældende fra november 2016, om at alle dæk skal forsynes med et mærke, der blandt andet fortæller, hvor meget støj dækket udsender i omgivelserne (se figur 10). Dækmærkingen gør det lettere for forbrugerne at sammenligne forskellige dæk. Mærkingen er fælles for alle EU-lande og den består af symboler, så det samme mærke kan bruges i alle lande, uanset sprog. Forskellen i støjudsendelsen fra de støjbedste og ringeste dæk er op til 6 dB. Det er så meget, at det tydeligt kan høres, og det er på niveau med den støjdæmpende virkning af en støjskærm.

Det forventes, at disse regler for dæk, og de kommende regler om typegodkendelse, over en årrække vil have en vis effekt på den samlede støj fra køretøjerne. Det skal dog nævnes, at der mangler en grundig gennemgang af, om EU's mærkningsordning for dækstøj er helt retvisende for alle dæktyper.

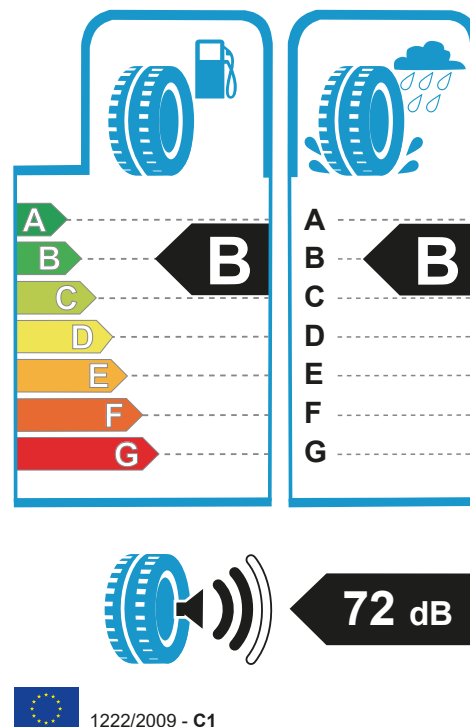
Vejdirektoratet har i samarbejde med de norske og svenske statslige vejadministrationer undersøgt dæk-vejbanestøjen på typiske nordiske vejbelægninger, i forhold til mærkingen dækkenes støjniveau. Undersøgelsen vi-

ser, at dækmærkningsordningen ikke er repræsentativ for dæk som anvendes på typiske nordiske asfaltslidlag. Undersøgelsen kan læses i rapporten "Potential effects on society of regulating vehicle tyre/road noise - Summary report on the NordTyre projects". Report number 2018- 3, NordFoU.

Hastighed

Udsendelsen af støj fra køretøjerne hænger sammen med køretøjernes hastighed. Der bliver ofte stillet forslag om at nedsætte hastigheden på statsvejene med det formål at begrænse støjen fra trafikken. Det er en vanskelig balancegang at samle trafikken på de overordnede veje samtidig med at begrænse støjgenerne fra trafikken mest muligt. Der er stort fokus på at forbedre fremkommeligheden, hvilket ikke harmonerer med at sætte hastigheden ned på det overordnede vejnet.

I 2017 er der blevet udarbejdet en bekendtgørelse om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser (BEK nr 1486 af 13/12/2017 kaldet hastighedsbekendtgørelsen). Det er ifølge § 8 muligt i særlige tilfælde på motortrafikveje og motorveje gennem tættere bymæssig bebyggelse og andre støjfølsomme områder, at fastsætte en lavere hastighedsgrænse end den generelle alene af hensyn til at nedbringe støjniveauet.



Figur 10. Dækmærkning om rullemodstand, vådgreb og støj, som skal mindske brændstofforbruget, øge sikkerheden på vejene og mindske støjen fra dæk.

7. Vejdirektoratets indsats for mindre vejstøj

Vejdirektoratets indsats går på flere ben. Når der planlægges og bygges nye vejanlæg, tilstræbes det at forebygge og reducere støjgenerne i omgivelserne. Langs de eksisterende veje prioriteres indsatsen ved de boligområder, der er mest støjbelastede, og hvor det vurderes der kan opnås mest støjreduktion for pengene.

I det følgende er der en kort gennemgang af Vejdirektoratets indsats i perioden 2013-2018 samt en beskrivelse af den forventede indsats fremover.

Støjensyn når der anlægges nye veje

Støjensynet til omgivelserne indgår som en integreret del af planlægningen, når en eksisterende vej skal udbygges, eller når der anlægges en helt ny vej.

Støjgenerne søges så vidt muligt reduceret ved hjælp af støjafskærmninger, støjisolering og anvendelse af støjreducerende asfalt. Støjgenerne kan om muligt forebygges ved at anlægge vejen i en passende afstand fra eksisterende støjfølsomme områder eller ved at nedgrave vejen.

Miljøstyrelsen har i sin vejledning om støj fra veje⁴ anført, at der bør tages samme hensyn til støjen, når man planlægger nye veje og vejudbygninger, som når man planlægger nye boliger. Vejdirektoratet anser det derfor som vigtigt at have et rimeligt beskyttelsesniveau ved nye vejanlæg, ligesom det er målet at opnå et rimeligt beskyttelsesniveau i forbindelse med udbygning af eksisterende veje.

I forbindelse med miljøkonsekvensvurderinger af nye vejprojekter, foretages der undersøgelser af mulighederne for at reducere støj for boliger der belastes over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB. I praksis er det dog langt fra alle boliger, hvor det er økonomisk muligt at reducere støjen. I hvert tilfælde foretages en konkret vurdering af lokaliteten, herunder vurdering af effekten og pris af et givent tiltag. Vejdirektoratet har ligeledes praksis for, at undersøge mulighederne for beskyttelse af kolonihaveområder og sommerhusområder, hvis de tilhørende vejledende støjgrænser er overskredet. I hvilket omfang støjskærme kommer til at indgå i den endelige miljøkonsekvensrapport beror på en konkret vurdering. Den

endelige projektudformning fastlægges som hovedregel ved en anlægslov.

Ejere af helårsboliger der belastes med støj over 63 dB efter vejanlægget er taget i brug, får normalt tilbudt tilskud til støjisolering. Det drejer sig om boliger, hvor det enten ikke skønnes hensigtsmæssigt at etablere støjafskærmning, eller hvor en støjskærm ikke har en tilstrækkelig effekt. Ved lydisolering af bygninger tilstræbes det, at det indendørs støjniveau reduceres til mindst 33 dB, svarende til Bygningsreglementets krav til det indendørs støjniveau i nye boliger.

Ved nye vejprojekter vil finansiering af støjreducerende foranstaltninger være indeholdt i anlægsbudgettet.

Nye vejanlæg 2011 - 2016

Støjkortlægningen baseres på statsvejnettets fysiske udformning og udstrækning per 31.12.2016. Den forrige støjkortlægning fra 2012 blev baseret på statsvejnettets fysiske udformning og udstrækning per 31.12.2010. I det følgende er en kort gennemgang af vejprojekter der er anlagt og færdiggjort i perioden fra sidste støjkortlægning, og som har haft indflydelse på støjpåvirkningen fra statsvejene. Generelt har projekterne haft en positiv indflydelse på antallet af støjbelastede boliger. Det skal dog bemærkes, at nye vejanlæg også betyder støjpåvirkning af nye områder, der ikke tidligere har været udsat for støj. Der er dog typisk tale om områder med færre boliger.

Midtjyske Motorvej, Brande - Give, nyanlæg af 4-sporet motorvej

Anlæg af 8 km ny motorvej mellem Brande og Give, der lukker hullet mellem Brande Omfartsvej og motorvejen ved Give. Motorvejen blev åbnet i 2011 og medfører at de lokale veje i området bliver aflastet, når trafikken flyttes over på motorvejen.

Midtjyske Motorvej, Riis - Ølholm, udbygning fra motortrafikvej til 4-sporet motorvej

Udbygning af ca. 10 km motortrafikvej Riis-Ølholm til motorvej. Strækningen er en del af udbygningen af Rute 18 mellem Herning og Vejle. Motorvejsstrækningen åbnede i 2012.

⁴ Miljøstyrelsens vejledning 4/2007, Støj fra veje

*Midtjyske Motorvej, Ølholm - Vejle (E45),
anlæg af 4-sporet motorvej*

Anlæg af en 14 km land motorvej mellem Ølholm og motorvejskrydset på E45 nord for Vejle, som åbnede i 2013. Rute 18 mellem Herning og Vejle var dermed udbygget til højklasset vej.

*Midtjyske Motorvej, Brande Omfartsvej,
udbygning fra motortrafikvej til 4-sporet motorvej*

De sidste 7 kilometer på Brande Omfartsvej blev i 2014 åbnet, og hele strækningen mellem Herning og Vejle er udbygget til motorvej.

*Motortrafikvej mellem Sdr. Borup - Assentoft
(syd om Randers) (2014)*

Anlæg af ca. 5 km mellem Nordjyske Motorvej (E45) ved Sdr. Borup og Assentoft. Vejen har trafik- og støjaflastet den daværende hovedlandeveisstrækning igennem den sydlige del af Randers. Naboer til den nye vej er i fornødent omfang blevet tilbudt tilskud til støjisolering.

*Østjyske Motorvej, Skærup - Vejle N,
udbygning af motorvej fra 4 til 6 spor*

Udbygning af ca. 13 km af Østjyske Motorvej fra 4 til 6 spor mellem Skærup og Vejle S, med åbning i 2013. I projektet indgik støjreducerende foranstaltninger, som støjskærme, støjreducerende asfalt og støjisolering af boliger.

*Herningmotorvejen, Bording - Hårup,
nyanlæg af 4-sporet motorvej*

Motorvejsanlægget er på i alt ca. 41 km. Strækningen mellem Bording og Funder (ca. 12 km) blev åbnet i 2012 og strækningen mellem Hårup og Låsby (ca. 12 km) blev åbnet i 2014. Den resterende ca. 17 km lange strækning mellem Funder og Låsby, gennem Silkeborg by, åbnede i 2016. Motorvejen har generelt medført aflastning af eksisterende bysamfund, da trafikken på den daværende rute 15 er blevet reduceret. Samlet har motorvejsprojektet medført færre støjbelastede boliger. Vejdirektoratet planlægger etablering af supplerende støjreducerende foranstaltninger på dele af bystrækningen gennem Silkeborg samt ved Funder Kirkeby.

*Esbjergmotorvejen - Esbjerg Havn,
nyanlæg af hovedlandevej*

Vejdirektoratet har anlagt en ny og bedre vej frem til Esbjerg Havn fra motorvej E20. Over en strækning på 3 km er der anlagt en helt ny vej samt foretaget udbygning af eksisterende Gammelby Ringvej. Den nye vejforbindelse flytter den tunge trafik ned på havnearealet, hvilket aflaster bytrafikken og formindsker støj- og luftforureningen på Gammelby Ringvej. Vejprojektet stod færdigt i 2012.

*Sønderborgmotorvejen, Kliplev - Sønderborg,
nyanlæg af 4-sporet motorvej*

Sønderborgmotorvejen er anlagt for at forbedre vejforbindelsen mellem Sønderborg og den sønderjyske motorvej (E45). Motorvejsstrækningen blev åbnet i 2012. Med den ny motorvej er trafikbelastningen af den nuværende rute 41 og 8 mellem Sønderborg og E45 blevet væsentligt trafikaflastet.

*Fynske Motorvej, Middelfart - Nr. Aaby,
udbygning af motorvej fra 4-6 spor*

Udbygning af ca. 10 km motorvej med åbning i 2014. I projektet indgik støjreducerende foranstaltninger, som støjskærme, støjreducerende asfalt og støjisolering af boliger.

*Kalundborgmotorvejen, Elverdam
(Holbækmotorvejen) - Ringstedvej (Regstrup),
udbygning til 4-sporet motorvej*

Vejdirektoratet har bygget de første ca. 7 km af Skovvejen mellem Holbækmotorvejen (Elverdam) og Ringstedvej (Regstrup) om fra motortrafikvej til en 4-sporet motorvej (Kalundborgmotorvejen). Motorvejen blev indviet i 2013.

*Holbækmotorvejen, Roskilde - Fløng,
udvidelse af motorvej fra 4 til 6 spor*

10 km udbygning af Holbækmotorvejen mellem Fløng og Roskilde Vest, fra 4 til 8 spor igennem Fløng mellem Baldersbrønde og Hedelandsvej, og fra 4 til 6 spor på den øvrige strækning mellem Hedelandsvej og Roskilde Vest. I projektet indgik støjreducerende foranstaltninger, som støjskærme, støjreducerende asfalt og støjisolering af boliger. Anlægsprojektet blev færdigt i 2012.

Holbæk - Vig, ny motortrafikvej

Den nye 20 km lange motortrafikvej som åbnede i 2013 har medført at den tidligere rute 21 mellem Tuse og Vig er trafikalt aflastet og nedklassificeret til kommunevej. En række bysamfund på denne vejstrækning er blevet støjaflastet.

*Frederikssundmotorvejen, Motorring 3 - Motorring 4,
ny motorvej og udbygning af eksisterende motorvej*

Mellem Motorring 3 og Nordre Ringvej (O3) er anlagt ca. 6 km ny motorvej. Fra Nordre Ringvej (O3) til Motorring 4 er ca. 2 km motorvej udbygget fra 4 til 6 spor. I forbindelse med projektet er overskudsjord anvendt til støjvolde. Anlægsprojektet blev afsluttet i 2011.

*Frederikssundmotorvejen, Motorring 4 - Tværvæg N,
nyanlæg af 4-sporet motorvej samt motortrafikvej*

5 km ny motorvej og motortrafikvej mellem Motorring 4 og Smørum. Den nye vejstrækning har medført et fald i

trafikken på Frederikssundsvej mellem Ring 4 og Balle-rup Byvej, som er blevet nedklassificeret til kommunevej. I forbindelse med anlægsprojektet er overskudsjord anvendt til støjvolde. Anlægsprojektet blev afsluttet i 2015.

Køge Bugt Motorvejen, Greve S. - Køge, udbygning af eksisterende motorvej

I alt 14 km udbygning af Køge Bugt Motorvejen fra 6 til 8 spor. Udbygningsprojektet var delt i to etaper, hvor etape-n Greve S - Solrød S åbnede i efteråret 2015, mens anden etape Solrød S - Køge åbnede i 2017 (støjredu-cerende tiltag Solrød S - Køge er det valgt at medtage i støjkortlægning 2017 selvom anlægget officielt først var færdigt efter 31.12.2016). Projektet har medført en række støjskærme, støjvolde, støjreducerende asfalt og støjisole-ning af boliger.

Slagelse Omfartsvej

Anlæg af ca. 5 km ny omfartsvej vest om Slagelse, åb-ning i 2015. Omfartsvejen har betydet støjaflastning af den eksisterende Sdr. Ringgade og Kalundborgvej gen-nem Slagelse, som samtidig er nedklassificeret til kom-munevej. Overskudsjord fra anlægsprojektet blev anvendt til etablering af en støjvold ved Amerika/Afrika-kvarteret.

Nykøbing Falster Omfartsvej

Anlæg af ca. 6 km ny omfartsvej fra Skovalléen til Ged-ser Landevej som Nykøbing Falster Omfartsvej, åbning i 2014. Omfartsvejen ligger øst om Nykøbing Falster og støjafaster Nykøbing Falster by for gennemkørende trafik til og fra Gedser Havn m.m. I projektet indgik støjredu-cerende foranstaltninger.

Helsingørmotorvejen, Øverødvej - Hørsholm S

Udbygning af 4 km af Helsingørmotorvejen fra 4 til 6 kø-respor på strækningen Hørsholm S - Gl. Holte. I pro-jektet indgik støjreducerende foranstaltninger, som støjskærme, støjreducerende asfalt og støjisolering af boliger. Anlægsprojektet blev afsluttet i 2016.

Nordlig omfartsvej ved Næstved

Anlæg af omfartsvej nord om Næstved fra Vestre Ring-vej/Slagelsevej til Køgevej. Vejen er ca. 7 km lang og er anlagt som en 2+1 motortrafikvej. Som en del af pro-jektet er anlagt en højbro over Susådal. Omfartsvejen har betydet støjaflastning af den eksisterende Sdr. Ring-gade og Kalundborgvej gennem Slagelse, som samtidig er nedklassificeret til kommunevej. Anlægsprojektet blev afsluttet i 2016.

Kommende vejanlæg 2018 - 2023

I tabel 8 ses hvilke vejprojekter, Vejdirektoratet forven-ter færdige i løbet af handlingsplanperioden 2018 - 2023. Samlet vurderes projekterne at medføre færre støjbela-

stede boliger, på grund af etablering af støjreducerende foranstaltninger langs strækningerne, trafikal aflastning bysamfund mm.

Vejprojekt	Forventet åbningsår
Kalundborgmotorvejen, Syd om Regstrup	2019
Fynske Motorvej, udbygning fra 4 til 6 spor, Nørre Aaby - Odense V	2022
Østjyske Motorvej, udbygning fra 4 til 6 spor, Aarhus S - Skanderborg S	2019
Ribe Omfartsvej, udbygning af rute 11 i Ribe	2020
Fjordforbindelsen Frederikssund, nyanlæg	2019

Tabel 8. Igangværende større vejprojekter som samlet vil bidrage til færre støjbelastede boliger langs statens veje.

Eksisterende veje

Indsatsen for at reducere støjen fra de eksisterende statsveje, hvor der ikke pågår eller planlægges nye an-lægsprojekter, er afhængig af særlige bevillinger til støj-isolering, støjskærme mv.

I aftalen om "En grøn transportpolitik" fra januar 2009 blev der afsat en samlet støjpulje på 400 mio. kr. til en målrettet indsats for at reducere støjproblemer langs sta-tens jernbaner og veje, ved hjælp af støjafskærmninger og støjisolering af boliger mm. Støjpuljemidlerne har på vejområdet resulteret i en række støjskærmprojekter, til-skud til støjisolering af boliger.

Støjskærmsprojekter

Vejdirektoratets kriterium for udpegning af mulige støjskærmsprojekter mm. har som udgangspunkt været, at tilgodese de mest støjbelastede boligområder først (mindst én boliger er udsat for støj over L_{den} 68 dB), samt at projektet har den størst mulige omkostningseffektivitet målt som reduceret støjgenene pr. investeret kr.

I praksis er der gennemført en indledende screening af statsvejnettet med henblik på at udpege mulige støjskærmsprojekter ved boligområder belastet over 68 dB. Herefter er der for udvalgte områder gennem-ført beregning af støjen i boligområdet med og uden opsætning af en støjskærm, og der er foretaget en vur-dering af anlægsomkostningerne til en mulig støjskærm. Med oplysninger om antallet af støjbelastede boliger over L_{den} 58 dB med og uden støjskærm samt prisen for støjskærmen, er det muligt at beregne projektets støjre-ducerende effekt per investeret krone. De projekter der giver størst effekt per krone, prioriteres højest i Vejdi- rektoratets forslag til udmøntning af puljemidler.

En samlet oversigt over støjpuljens gennemførte støjskærmsprojekter fremgår af tabel 9 (samt figur 11) på næste side.

For fortsat at sikre en tilstrækkelig høj omkostningseffektivitet ved eventuelle udmøntninger af midler til støjreduktion langs det eksisterende statsvejnet, ønsker Vejdirektoratet at reducere tærskelværdien for udpegningen af særligt støjbelastede boliger med 3 dB til 65 dB. Derved kan der opnås et bredere udvalg af støjprojekter, og det vurderes at grundlaget for at udpege omkostningseffektive projekter derved styrkes.

Udpegningskriteriet for områder der indgår i de fremadrettede undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning er fastsat til, at boligområdet skal bestå af mindst én bolig der er belastet over 65 dB, samt mindst 5 boliger der er belastet over 63 dB. Udpegede boligområder fra støjkortlægningen kan ses i kapitel 10 om "Præsentation af støjkortlægning og udpegning af særligt støjbelastede boligområder".

Vejdirektoratet arbejder løbende med udvikling af prioriteringsmodel samt opdatering af prioriteringsgrundlag.

Tilskud til støjisolering af boliger

Med aftalen om "En grøn transportpolitik" af 29. januar 2009 blev der afsat i alt 15 mio. kr. til støjisolering af boliger. Efterfølgende blev der med aftale af 5. maj 2011 bevilget yderligere 7,5 mio. kr. til støjisolering, hvoraf 2,5 mio. kr. blev reserveret særligt støjramte enkeltliggende boliger udenfor byområder.

Støjpuljens tilskudsordning er identisk med Vejdirektoratets øvrige tilskudsordninger, fx når der ydes tilskud til støjisolering af boliger i forbindelse med anlæg af nye veje.

Udpegning af boligområder indbudt til deltagelse i tilskudsordningen er sket på baggrund af en screening af statsvejnettet ud fra Vejdirektoratets strategiske støjkortlægning fra 2007. Ved screeningen blev identificeret vejstrækninger, hvor der dels er en høj boligtaethed, dels et højt støjniveau, og dels hvor det ikke er teknisk eller økonomisk muligt at etablere støjafskærmning.

Boligejere langs følgende vejstrækninger er blevet tilbudt tilskud til støjisolering:

- Dele af Helsingørmotorvejen i Gentofte Kommune
- Den inderste del af Holbækmotorvejen i Hvidovre Kommune
- Roskildevej ved Ortved i Lejre Kommune
- Hareskovvejen i Københavns Kommune
- Dele af Fredericiavej i Vejle.

Udpegning af enkeltliggende boliger udenfor byområder, der er blevet tilbudt tilskud til støjisolering fra den særlige pulje på 2,5 mio. kr., er ligeledes sket på baggrund af Vejdirektoratets strategiske støjkortlægning. Her er stærkt støjbelastede boliger i landzoneområder udsat for støj over 68 dB blevet prioriteret højest.

Indsatsen fremover er afhængig af hvilke økonomiske midler der bliver stillet til rådighed.

Mindre støjende asfalt

Mindre støjende asfalt anvendes i forbindelse med den løbende vedligeholdelse af vejene. Der henvises til kapitel 6 for nærmere beskrivelse.

Forskning, udvikling og formidling

Vejdirektoratet gennemfører forsknings- og udviklingsaktiviteter om vejstøj for den samlede danske vejsektor. Det sker med afsæt i danske forhold, men Vejdirektoratet indgår også i et internationalt samarbejde. Det omfatter de nordiske vejmyndigheder, der har tradition for tætte relationer med en omfattende udveksling af viden og fælles udviklingsprojekter. Vejdirektoratet samarbejder fx med de nordiske lande om den nordiske støjberegningsmodel og den fælleseuropæiske støjberegningsmodel, som fremover skal anvendes til den strategiske støjkortlægning.

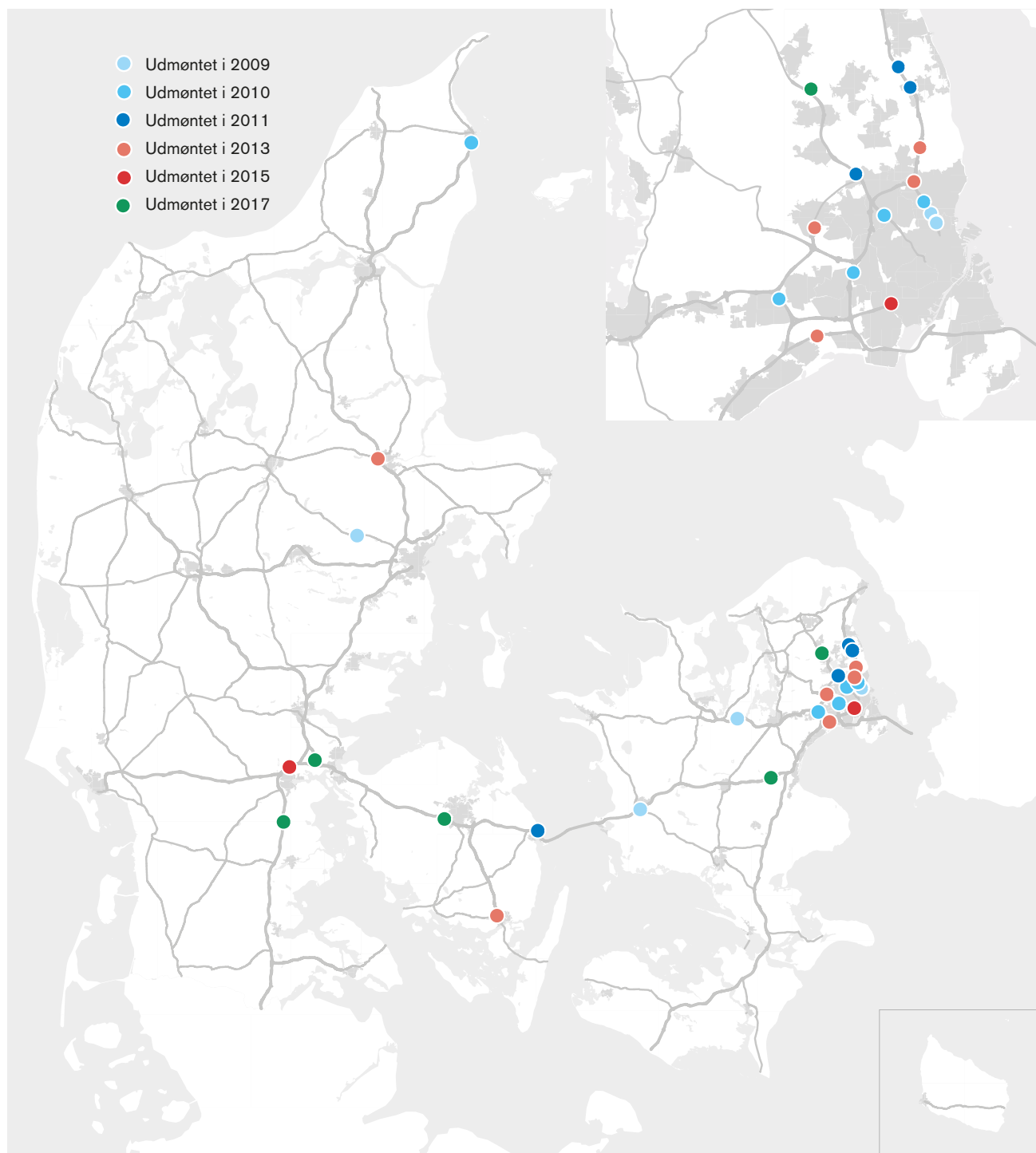
I en årrække har Vejdirektoratet arbejdet med at udvikle og teste støjreducerende vejbelægninger, bl.a. i en række internationale forskningsprojekter. Det sker i et tæt samarbejde med asfaltindustrien, kommunale vejmyndigheder og andre forskningsenheder i EU.

Vejdirektoratet har endvidere gennemført en spørgeskemaundersøgelse om støjgener, hvor der er indsamlet et stort analysegrundlag om støjgener, for at få bedre viden om, hvordan vejtrafikstøj påvirker mennesker. Denne viden kan fremadrettet anvendes til at målrette, forbedre og optimere indsatsen imod vejstøj.

Støjskærme opført siden sidste støjkortlægning 2011 - 2016			
Nr.	Lokalitet	Vejstrækning	Opførelsesår
1	Thorkildstrup	Holbækmotorvejen	2011
2	Dyssegårdsvej og Hans Jensens Vej	Helsingørmotorvejen	2012
3	Emdrup Sø og boligområde	Helsingørmotorvejen	2012
4	Bernstorffsvej, København	Helsingørmotorvejen	2011
5	Slagelse	Vestmotorvejen	2011
6	Anbæk	Viborgvej	2011
7	Vestvolden ved Rødovre	Moterring 3	2013
8	Tåstrup ved Roskildevej	Holbækmotorvejen	2012
9	Mørkhøjvej, Gladsaxe	Hillerødmotorvejen	2012
10	Søgårdsvej, Gentofte	Helsingørmotorvejen	2012
11	Europavej, Frederikshavn	Europavej	2012
12	Skovdigebroen, Gladsaxe	Hillerødmotorvejen	2013
13	Ubberød	Helsingørmotorvejen	2015
14	Vejdammen	Helsingørmotorvejen	2015
15	Nyborg	Fynske Motorvej	2012
16	Syd for Viborgvej, Randers	Nordjyske Motorvej	2015
17	Kornvænget, Ballerup	Nordre Ringvej (O4)	2015
18	Sløjfen, Gentofte	Helsingørmotorvejen	2014
19	Eremitageparken	Helsingørmotorvejen	2016
20	Gjedesvej/Nysøvej, Vallensbæk	Køge Bugt Motorvejen	2015
21	Syd for J. Jørgensensvej, Svendborg	Sundbrovej	2015

Beslutede støjskærme			
Nr.	Lokalitet	Vejstrækning	Forventet
22	Alling, Hvidovre	Holbækmotorvejen	2018
23	Bramdrupdam, Kolding	Sønderjyske Motorvej	2018
24	Taulov nord	Taulovmotorvejen	2018-2019
25	Tapsøre, Kolding	Sønderjyske Motorvej	2018-2019
26	Bjæverskov	Vestmotorvejen	2018-2019
27	Bregnerød	Hillerødmotorvejen	2018-2019
28	Sanderum, Odense	Fynske Motorvej	2018-2019

Tabel 9. Oversigt over støjskærmsprojekter fra transportaftaler mv. 2009 - 2017.



Figur 11. Oversigtskort med realiserede og planlagte støjskærmsprojekter fra 2009 - 2017 (jf. tabel 9).

8. Referat af offentlig høring

Forslag til støjhandlingsplan for statens veje 2018-2023 var i offentlig høring i perioden fra d. 13. april til den 8. juni 2018. Støjhandlingsplanen kunne downloades fra Høringsportalen samt Vejdirektoratets hjemmeside. Herudover blev der fremsendt information om den offentlige høring til kommuner i Danmark.

Vejdirektoratet modtog i alt 74 høringssvar, fordelt på 30 høringssvar fra kommuner og 44 høringssvar fra borgere, grundejerforeninger o. lign. I alt 31 kommuner var repræsenteret i høringssvarene, mens et antal borgere var repræsenteret af grundejerforeninger mv.

Langt hovedparten af høringssvarene (ca. 95 %) omhandlede støjproblematikker ved konkrete lokaliteter langs statsvejnettet, med ønsker om lokale støjreducerende foranstaltninger. En mindre del af høringssvarene (ca. 16 %) indeholdt bemærkninger og forslag af mere principiel karakter – herunder principper for støjbekæmpelse og indholdet i støjhandlingsplanen. En mindre del af høringssvarene (ca. 7 %) indeholder redaktionelle rettelser samt uddybende spørgsmål af teknisk karakter.

Resultatet af den offentlige høring er sammenfattet i bilag 1 til denne støjhandlingsplan. I sammenfatningen er det valgt at resumere og kommentere bemærkninger og forslag af mere principiel og almen karakter. Redaktionelle rettelser mv. er blot indarbejdet i støjhandlingsplanen.

For høringssvar med ønsker om lokale støjtiltag, ved en konkret adresse eller boligområde, er det valgt ikke at udarbejde særskilte svar til disse typer af henvendelser. Denne type høringssvar drejer sig om ønsker til støjreducerende tiltag ved en konkret adresse eller boligområde – eller for et større samlet område – eksempelvis svarende til at en kommune ønsker et støjramt område opprioriteret og tilgodeset i støjindsatsen. I sammenfatningen forholder Vejdirektoratet sig samlet til lokale ønsker om støjreducerende foranstaltninger, herunder til overvejelser om kriterier for udpegning af områder, der indgår i den fremadrettede prioritering (udpegning af særligt støjbelastede boligområder).

Den offentlige høring har ikke givet anledning til væsentlige ændringer af støjhandlingsplanen, som var i høring.



9. Opgørelser fra støjkortlægning

Opgørelserne af antal boliger og personer pr. støjklasser i de følgende tabeller, er resultatet af støjkortlægningen langs alle statsvejene, og de data der er indrapporteret til Miljøstyrelsen og EU-Kommissionen.

I henhold til bekendtgørelse nr. 1065 af 12. september 2017 om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner, skal støjen opgøres i henholdsvis 1,5 m og 4 m over terrænen for støjindikatorerne L_{den} (årsgennemsnit inkl. genetillæg i aften og nat) samt L_{night} (gennemsnit i natperiode kl. 22-07). Herudover skal der foretages opgørelser af antal boliger og personer der belastes af støj i 5 dB støjklasser som fremgår af tabellerne. Resultatet af støjkortlægningen med de forskellige støjindikatorer kan ses på [Miljøstyrelsens Støjd danmarkskort](#).

Det skal bemærkes, at støjklasserne ikke passer sammen med de danske grænseværdier, hvor den vejledende støjgrænse er fastsat til 58 dB (L_{den}). Optællingen af antal

støjbelastede boliger og personer i de følgende tabeller er derfor Vejdirektoratets rapportering til Miljøstyrelsen, som sender de danske bidrag til den fælles europæiske støjkortlægning til EU-Kommissionen.

Vejdirektoratet har udarbejdet andre analyser af støjkortlægningens resultater, som passer bedre til danske forhold, da optællingen af støjbelastede boliger baseres på den danske vejledende grænseværdi på 58 dB. Disse resultater findes i kapitel 10 og danner grundlaget for Vejdirektoratets støjhandlingsplan. Der er yderligere oplysninger om EU-støjkortlægningen på [Miljøstyrelsens hjemmeside](#).

Optælling af antal personer i tabellerne 10 og 12 er baseret på at der i gennemsnit bor 1,877 personer i en dansk bolig (kilde: Danmarks Statistik, 2017).



Antal boliger og personer pr. støjklasser for L_{den} langs statens veje

	Antal boliger					I alt
	55-59 dB	60-64 dB	65-69 dB	70-74 dB	> 75 dB	
L_{den} 1,5 m	139.002	49.288	12.274	3.102	1.008	204.678
L_{den} 4 m	144.731	51.063	15.302	5.269	1.710	218.075

Tabel 9. Antal boliger for L_{den} 1,5 m og 4 m over terræn.

	Antal personer					I alt
	55-59 dB	60-64 dB	65-69 dB	70-74 dB	> 75 dB	
L_{den} 1,5 m	298.003	107.648	27.896	6.996	1.917	442.460
L_{den} 4 m	310.857	110.927	34.978	12.094	3.382	472.238

Tabel 10. Antal personer for L_{den} 1,5 m og 4 m over terræn.
Antal boliger og personer pr. støjklasser for L_{night} langs statens veje

	Antal boliger					I alt
	50-54 dB	55-59 dB	60-64 dB	65-69 dB	> 70 dB	
L_{night} 1,5 m	85.914	25.219	5.801	1.385	418	118.737
L_{night} 4 m	89.573	28.142	8.158	2.323	730	128.926

Tabel 11. Antal boliger for L_{night} 1,5 m og 4 m over terræn.

	Antal personer					I alt
	50-54 dB	55-59 dB	60-64 dB	65-69 dB	> 70 dB	
L_{night} 1,5 m	185.007	56.073	13.197	2.897	766	257.940
L_{night} 4 m	192.638	62.294	18.914	5.048	1.358	280.252

Tabel 12. Antal personer for L_{night} 1,5 m og 4 m over terræn.

10. Særligt støjbelastede boligområder

I dette kapitel præsenteres resultatet af støjkortlægningen for hver kommune i Danmark. Det er valgt at opdele Danmark i i alt 25 områder, hvor der i hvert område er et antal kommuner i et sammenhængende område. For hvert område præsenteres et kort med oplysninger:

- Om støjkonsekvensområde omkring statsvejene, hvilket vil sige angivelse af areal omkring statsvejene, der er belastet med et støjniveau op til 58 dB (1,5 meter over terræn).
- Udpegning af boligområder som er særligt støjbelastede. Særligt støjbelastede boligområder er defineret som samlede boligbebyggelser, der indgår mindst 5 boliger der er belastet over 63 dB, samt mindst én bolig der er belastet med mere end 65 dB. Boligområderne er opdelt efter om de indgår eller ikke indgår i de videre undersøgelser af prioritering af evt. fremtidige midler til støjafskærmning.

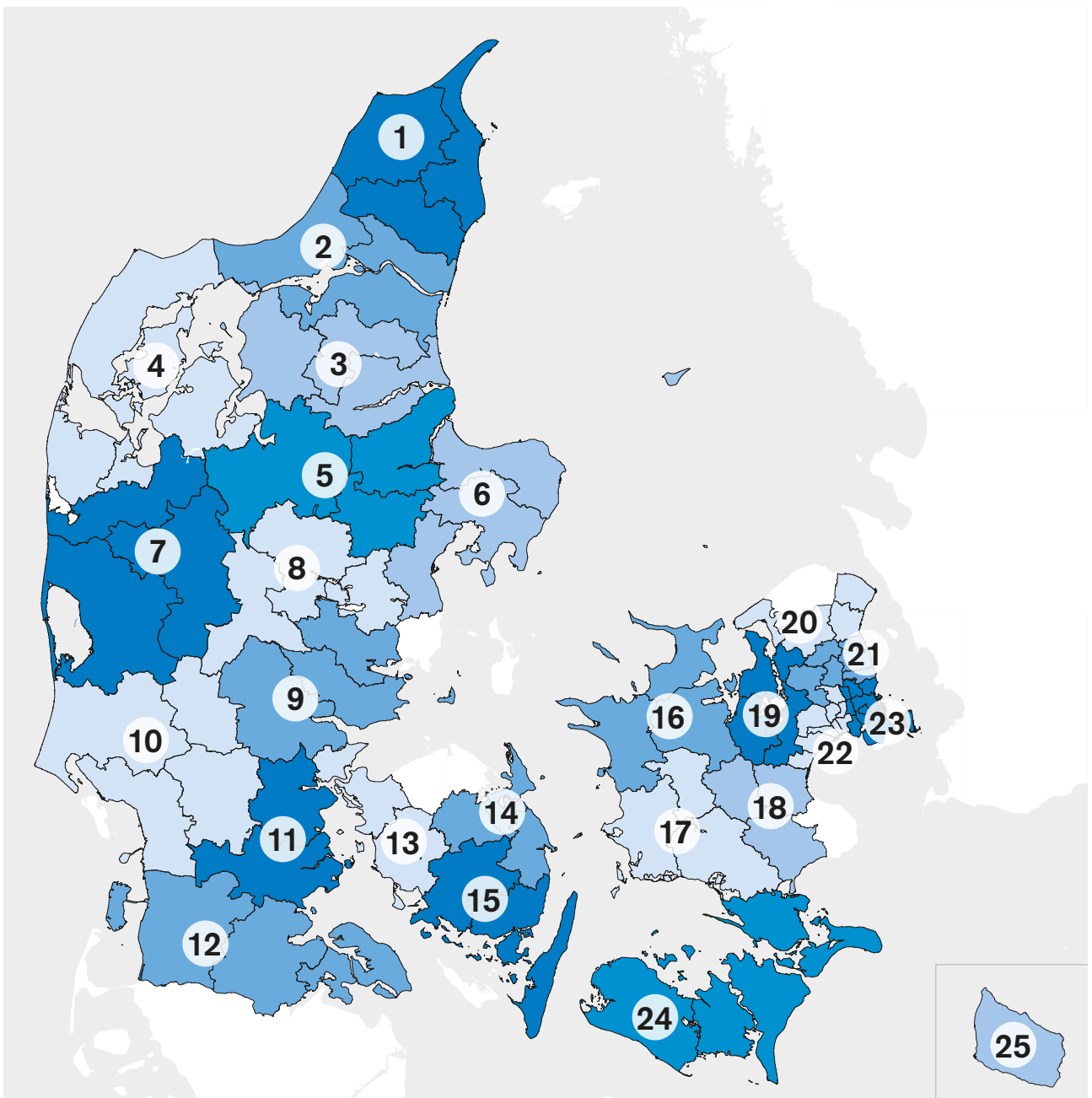
Områder der indgår i de videre undersøgelser af prioritering af evt. fremtidige midler til støjafskærmning, er på kortene markeret med grønne prikker. Det er områder hvor Vejdirektoratet vil (eller allerede har foretaget) foretage en mere detaljeret vurdering af mulighederne for støjafskærmninger. Disse vurderinger vil efterfølgende danne grundlag for den videre prioritering, som derved løbende vil blive opdateret og revideret.

Hvis områder ikke indgår i de videre undersøgelser, kan det fx være fordi det ikke vurderes muligt at gennemføre nye eller yderligere støjafskærmende foranstaltninger. Disse områder er vist med røde prikker på kortene i det følgende.

I den fremadrettede prioritering indgår også hvornår boligområdet er planlagt/anlagt. Nyere boligområder som er lokalplanlagt eller anlagt efter 2007, vil som udgangspunkt ikke komme til at indgå i den fremadrettede prioritering.

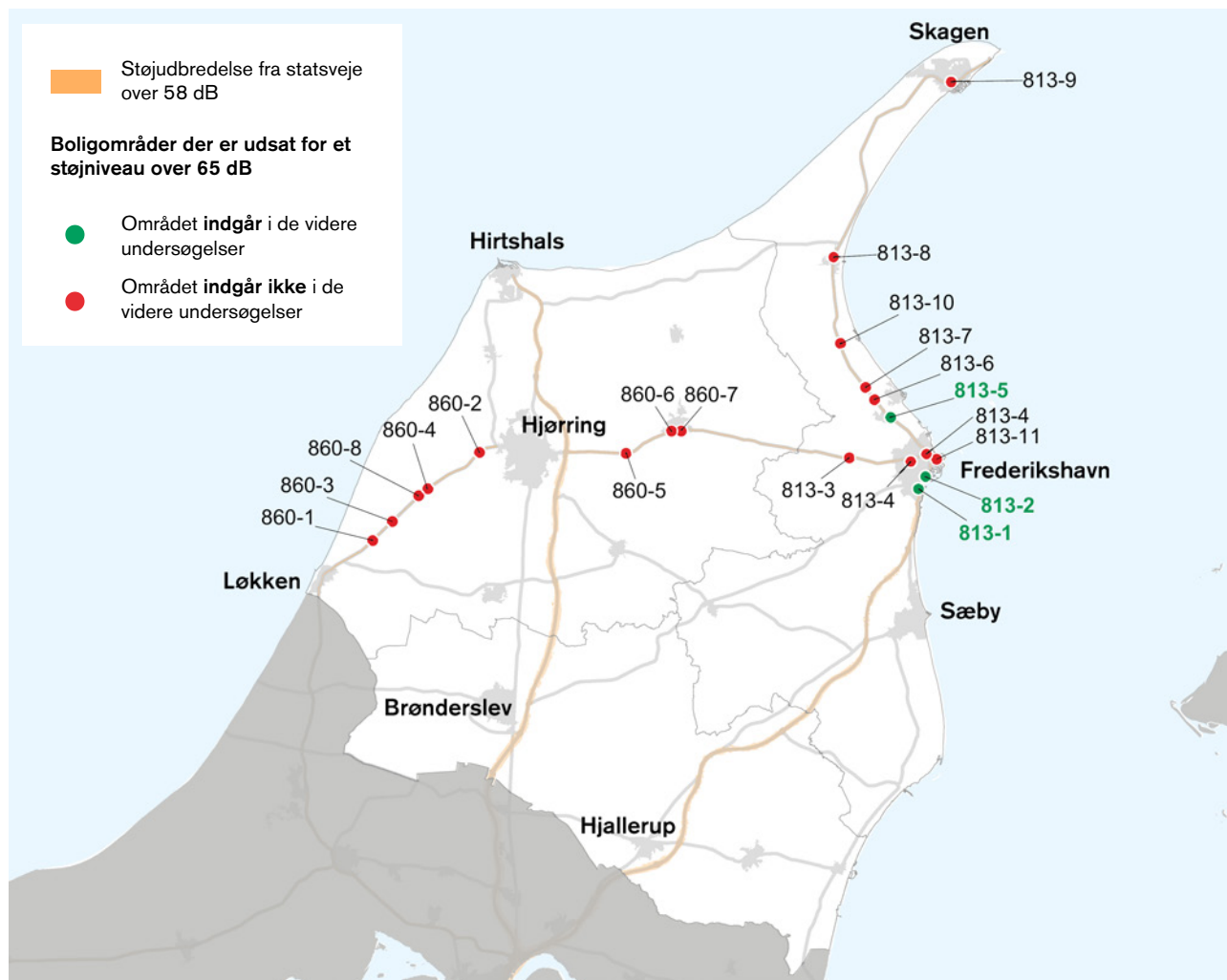
Fordeling af kommuner i områderne

1. Brønderslev, Frederikshavn og Hjørring Kommune
2. Jammerbugt og Aalborg Kommune
3. Mariagerfjord, Rebild og Vesthimmerland Kommune
4. Lemvig, Morsø, Skive, Struer og Thisted Kommune
5. Favrskov, Randers og Viborg Kommune
6. Norddjurs, Syddjurs og Aarhus Kommune
7. Herning, Holstebro og Ringkøbing-Skjern Kommune
8. Ikast-Brandø, Silkeborg og Skanderborg Kommune
9. Hedensted, Horsens og Vejle Kommune
10. Billund, Esbjerg, Varde og Vejen Kommune
11. Haderslev og Kolding Kommune
12. Sønderborg, Tønder og Aabenraa Kommune
13. Assens, Fredericia og Middelfart Kommune
14. Kerteminde, Odense og Nyborg Kommune
15. Faaborg-Midtfyn, Langeland og Svendborg Kommune
16. Holbæk, Kalundborg og Odsherred Kommune
17. Næstved, Slagelse og Sorø Kommune
18. Faxe, Køge og Ringsted Kommune
19. Frederikssund, Lejre og Roskilde Kommune
20. Fredensborg, Frederiksværk-Hundested, Helsingør og Hillerød Kommune
21. Allerød, Egedal, Furesø, Hørsholm, Lyngby-Taarbæk og Rudersdal Kommune
22. Albertslund, Ballerup, Brøndby, Glostrup, Greve, Høje Tåstrup, Ishøj, Solrød og Vallensbæk Kommune
23. Frederiksberg, Gentofte, Gladsaxe, Herlev, Hvidovre, København, Rødovre og Tårnby Kommune
24. Guldborgsund, Lolland og Vordingborg Kommune
25. Bornholms Regionskommune



Område 1: Brønderslev, Frederikshavn og Hjørring Kommune

Kortet viser støjdbredelse fra statsveje over 58 dB, og boligområder der er udsat for et støjniveau over 65 dB.



Antal støjbelastede boliger

Nr.	Kommunenavn	Antal boliger			I alt
		58-63 dB	63-68 dB	Over 68 dB	
810	Brønderslev	66	15	1	82
813	Frederikshavn	519	366	128	1.013
860	Hjørring	163	172	77	412

Statsveje i kommunerne

Brønderslev Kommune påvirkes af støj fra Frederikshavnmotorvejen (M80) og Hirtshalsmotorvejen (M90).

Frederikshavn Kommune påvirkes af støj fra Frederikshavnmotorvejen (M80) samt hovedlandevejene Sæby-Frederikshavn (hldv. 437), Frederikshavn-Skagen (hldv. 438) og Hjørring-Frederikshavn (hldv. 452).

Hjørring Kommune påvirkes af støj fra Hirtshalsmotorvejen (M90) samt hovedlandevejene Hjørring-Hirtshals (hldv. 448), Hjørring-Aabybro (hldv. 451) og Hjørring-Frederikshavn (hldv. 452).

Boligområder udsat for støj over 65 dB

Frederikshavn 813-1 Europavej / Høyersgade til Bovinsgade

Boligområdet mellem Viadukten og Thodesvej vest for Europavej indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Frederikshavn 813-2 Europavej / Viadukten til Thodesvej

Boligområdet mellem Høyergade og Bovinsgade vest for Europavej indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Frederikshavn 813-3 Ravnshøj

Boligerne ligger langs begge vejsider med direkte adgange til Hjørringvej. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Frederikshavn 813-4 Nørregade

Boligerne ligger langs begge vejsider med direkte adgange til Nørregade. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Frederikshavn 813-5 Elling

Boligområdet ved Kingosvej vest for Skagensvej indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Frederikshavn 813-6 Skagensvej / Egerisvej

Boligerne ligger langs begge vejsider med direkte adgange til Skagensvej. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Frederikshavn 813-7 Nielstrup

Boligerne ligger langs begge vejsider med direkte adgange til Skagensvej. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Frederikshavn 813-8 Ålbæk

Boligerne ligger langs begge vejsider med direkte adgange til Skagensvej. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Frederikshavn 813-9 Skagen

Boligerne ligger langs begge vejsider med direkte adgange til Frederikshavnsvej. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Frederikshavn 813-10 Jerup

Boligerne ligger langs begge vejsider med direkte adgange til Skagensvej. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Frederikshavn 813-11 Gammel Torv

Randbebyggelse langs Gammel Torv. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Hjørring 860-1 Vittrup

Boligerne er beliggende langs begge vejsider med direkte adgange til Løkkensvej. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Hjørring 860-2 Løkkensvej/Ågårdsvvej

Boligerne er beliggende langs begge vejsider med direkte adgange til Løkkensvej. Der er ikke planer om støjafskærmende tiltag på strækningen.

Hjørring 860-3 Sønder Rubjerg

Boligerne er beliggende langs begge vejsider med direkte adgange til Løkkensvej. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Hjørring 860-4 Bakholm Hundelelev

Boligerne er beliggende langs begge vejsider med direkte adgange til Løkkensvej. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Hjørring 860-5 Sønderskov

Boligerne er beliggende langs begge vejsider med direkte adgange til Hjørringvej. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Hjørring 860-6 Oremose Huse

Boliger er beliggende med direkte overkørsler til Hjørringvej. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Hjørring 860-7 Sindal

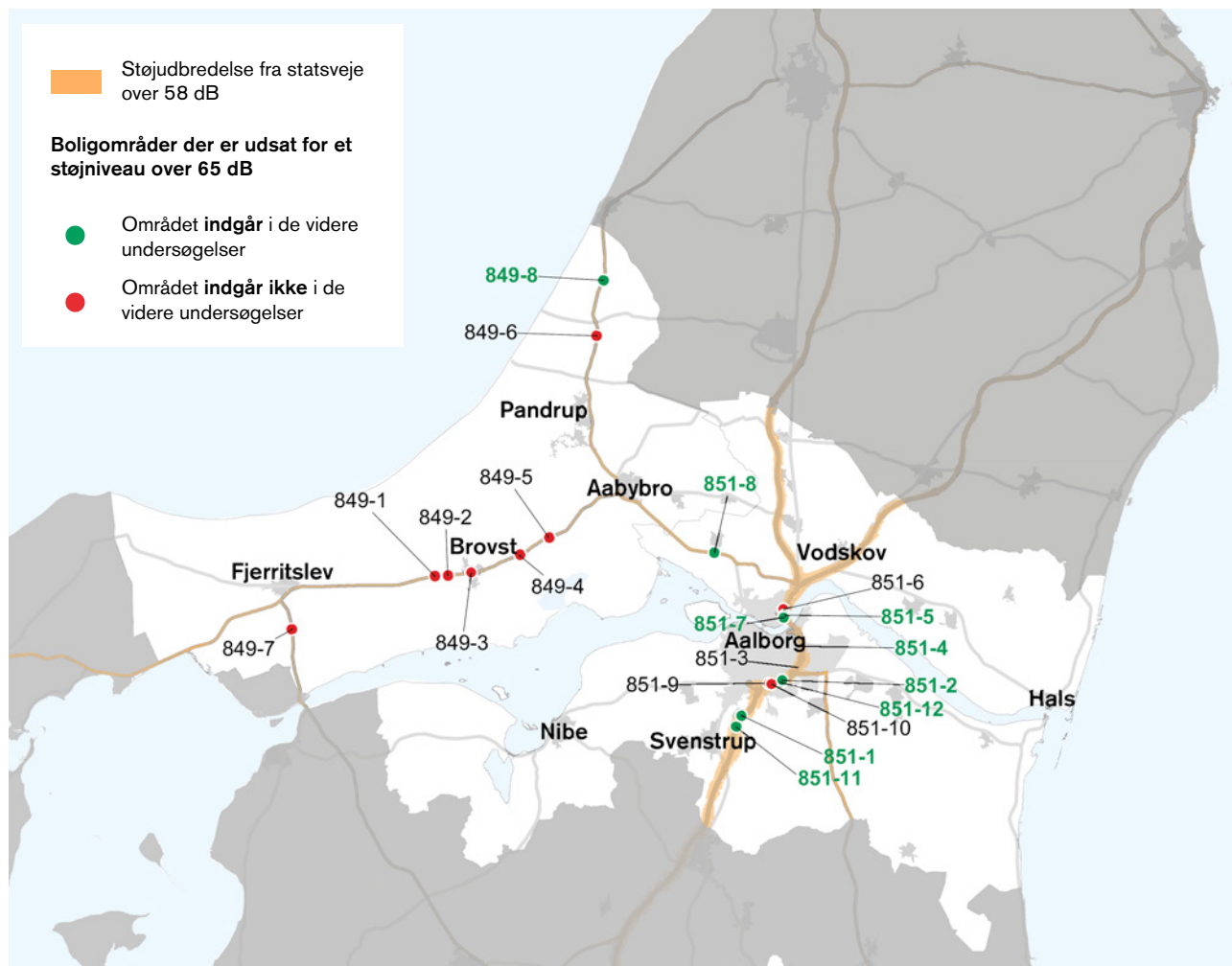
Boligområdet øst for Toftegade har direkte adgange til Vestergade, Østergade og Frederikshavnsvej. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Hjørring 860-8 Hundelelev

Boligerne er beliggende langs begge vejsider med direkte adgange til Løkkensvej. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Område 2: Jammerbugt og Aalborg Kommune

Kortet viser støjdbredelse fra statsveje over 58 dB, og boligområder der er udsat for et støjniveau over 65 dB.



Antal støjbelastede boliger

Nr.	Kommunenavn	Antal boliger			I alt
		58-63 dB	63-68 dB	Over 68 dB	
849	Jammerbugt	286	200	217	703
851	Aalborg	2.950	707	110	3.767

Statsveje i kommunerne

Jammerbugt Kommune påvirkes af støj fra hovedlandevejene Thisted-Fjerritslev (hldv. 427), Aabybro-Fjerritslev (hldv. 428), Bouet-Aabybro (hldv. 450), Hjørring-Aabybro (hldv. 451) og Aggersund-Fjerritslev (hldv. 468).

Aalborg Kommune påvirkes af støj fra Nordjyske Motorvej (M70) Mariendals Mølle Motorvejen (M76), Kridtsvingent (M76), Nørresundbygrenen (M77), Thistedgrenen (M78), Frederikshavnmotorvejen (M80), Hirtshalsmotorvejen (M90) samt hovedlandevejene Bouet-Aabybro (hldv. 450) og Aalborg Hadsund (hldv. 505).

Boligområder udsat for støj over 65 dB

Jammerbugt 849-1 Øster Svenstrup Janumvej

Boligområdet har direkte adgange til Krobakken. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Jammerbugt 849-2 Øster Svenstrup Ny Skovsgaard

Boligområdet har direkte adgange til Krobakken. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Jammerbugt 849-3 Brovst

Boligområdet har direkte adgange til Østergade. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Jammerbugt 849-4 Halvrimmen

Boligområdet har direkte adgange til Thistedvej og Aalborgvej. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Jammerbugt 849-5 Arentsminde

Boligområdet har direkte adgange til Thyvej. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Jammerbugt 849-6 Saltum

Boligområdet har direkte adgange til Tinghøjgadej. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Jammerbugt 849-7 Skerping

Boligområdet har direkte adgange til Aggersundvej. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Jammerbugt 849-8 Ingstrup

Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Aalborg 851-1 Dall Villaby

Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Aalborg 851-2 Bavnevungen/Godske Lindenovs Vej

Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Aalborg 851-3 Esbjergparken

Ved Esbjergparken er der en eksisterende støjskærm. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Aalborg 851-4 Thomas Kingos Vej/Wesselvej

Boligområder er beliggende på begge sider af motorvejen. Der er eksisterende støjskærme. Områderne indgår ikke i den videre planlægning vedr. etablering af supplerende støjskærme langs statsvejnettet.

Aalborg 851-5 Østre Strandvej

Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Aalborg 851-6 Uttrupvej

Ved etageejendommene ved Uttrupvej er der etableret støjafskærmning. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Aalborg 851-7 Røgildsvej

Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Aalborg 851-8 Vadum

Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Aalborg 851-9 Urbakken

Ved Urbakken er der en eksisterende støjskærm. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Aalborg 851-10 Kværnen/Vingen

Ved Kværnen/Vingen er der en eksisterende støjskærm. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Aalborg 851-11 Dall

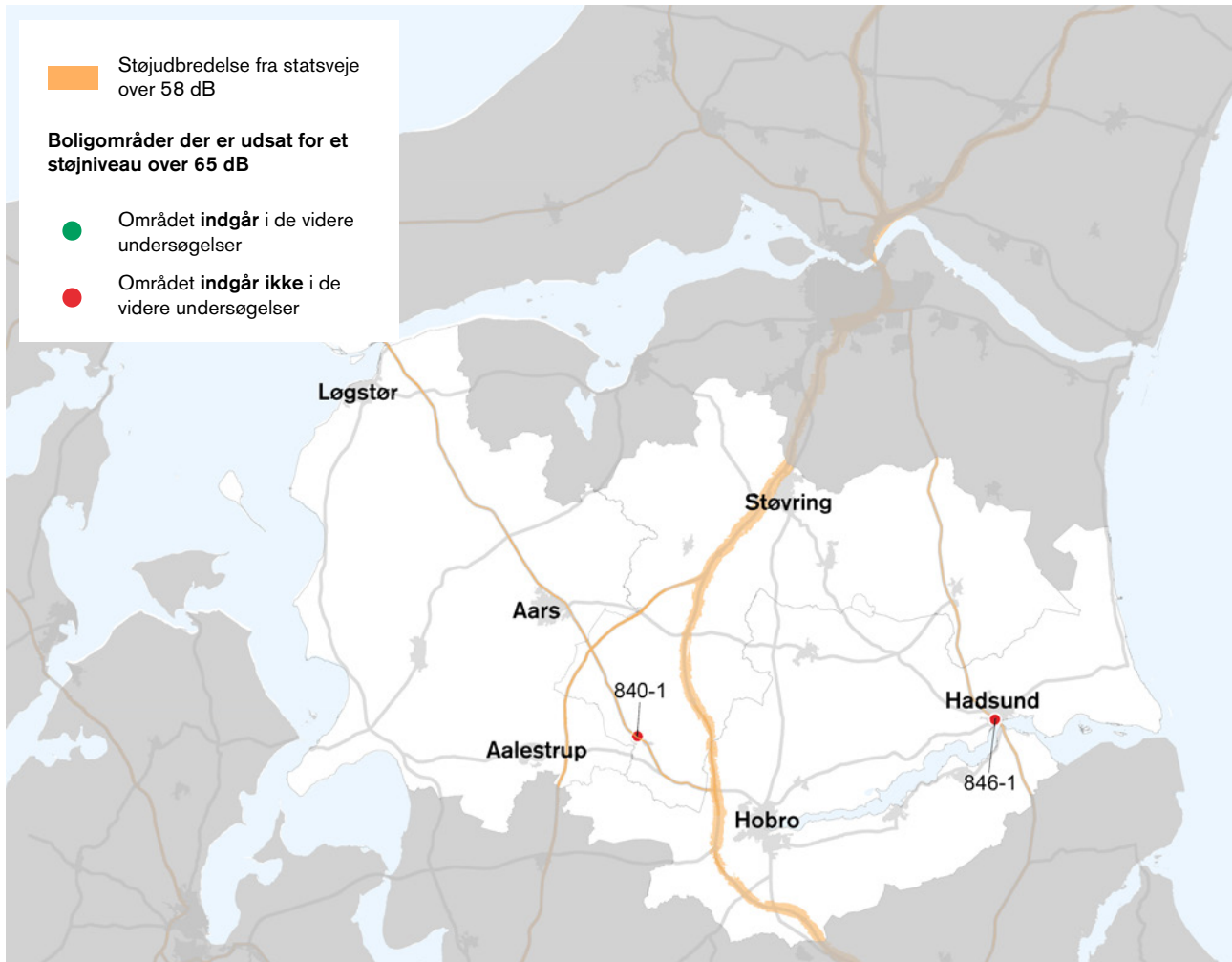
Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Aalborg 851-12 Byplanvej

Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Område 3: Mariagerfjord, Rebild og Vesthimmerland Kommune

Kortet viser støjdbredelse fra statsveje over 58 dB, og boligområder der er udsat for et støjniveau over 65 dB.



Antal støjbelastede boliger

Nr.	Kommunenavn	Antal boliger			I alt
		58-63 dB	63-68 dB	Over 68 dB	
846	Mariagerfjord	168	84	10	262
840	Rebild	320	99	33	452
820	Vesthimmerland	56	16	5	77

Statsveje i kommunerne

Mariagerfjord Kommune påvirkes af støj fra Den Nordjyske Motorvej samt hovedlandevejene Randers-Hadsund (hldv. 462), Hobro-Aggersund (hldv. 467) og Aalborg-Hadsund (hldv. 505).

Rebild Kommune påvirkes af støj fra den Nordjyske Motorvej (M70) samt hovedlandevejene Viborg Sønderup (hldv. 411), Hobro-Aggersund (hldv. 467) og Aalborg-Hadsund (hldv. 505).

Vesthimmerlands Kommune påvirkes af støj fra hovedlandevejen Viborg-Sønderup (hldv. 411), Hobro-Aggersund (hldv. 4467) samt Aggersund-Fjerritslev (hldv. 468). Jf. støjkortlægningen 2017 er der ingen boligområder der er udsat for et støjniveau over 65 dB.

Boligområder udsat for støj over 65 dB

Rebild 840-1 Nørager

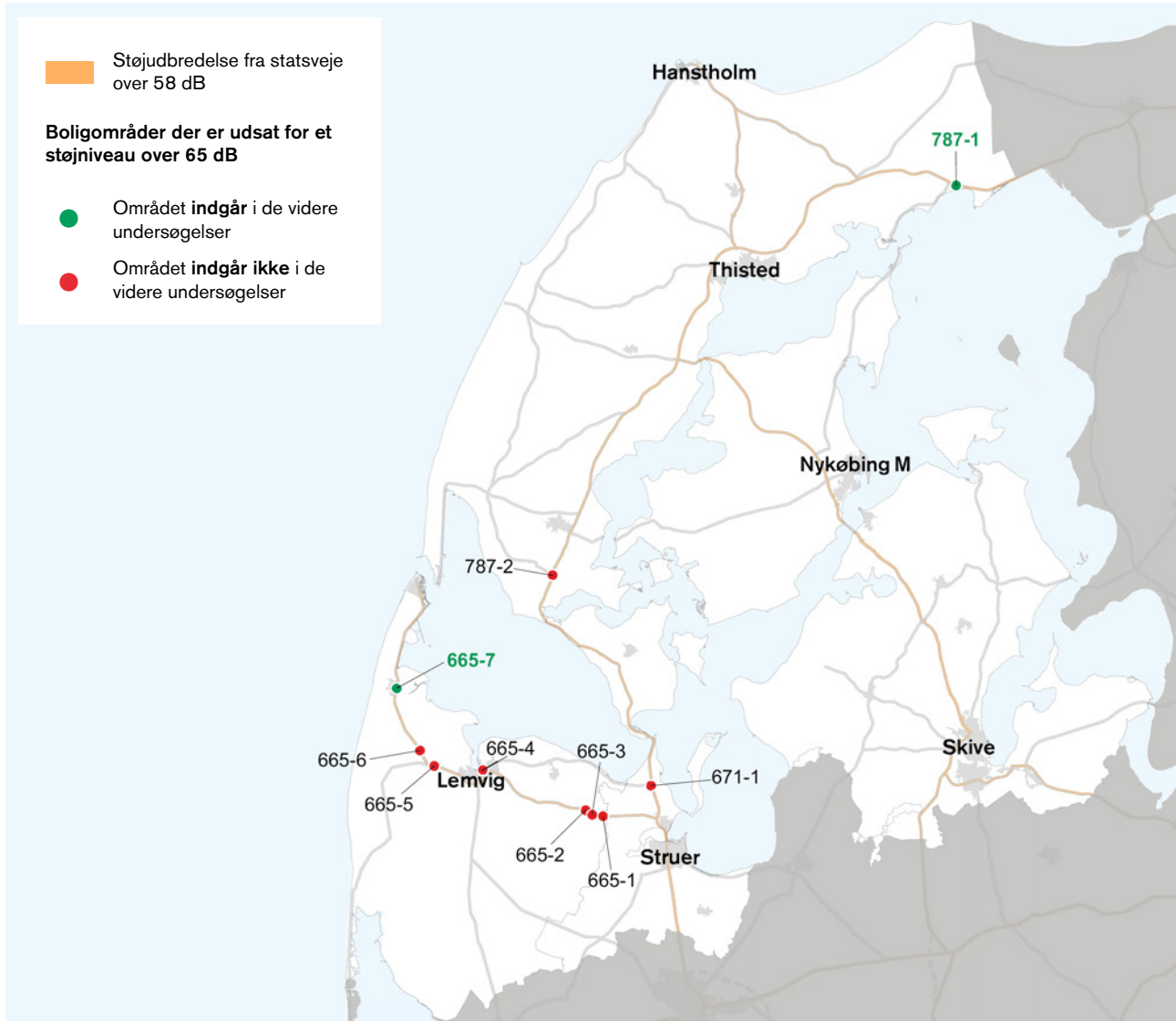
Nørager gennemskæres af hovedlandevejen med boliger langs begge sider med direkte adgange til vejen. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Mariagerfjord 846-1 Hadsund

Langs begge sider af Randersvej ligger boliger med direkte adgange til hovedlandevejen. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Område 4: Lemvig, Morsø, Skive, Struer og Thisted Kommune

Kortet viser støjdbredelse fra statsveje over 58 dB, og boligområder der er udsat for et støjniveau over 65 dB.



Antal støjbelastede boliger

Nr.	Kommunenavn	Antal boliger			I alt
		58-63 dB	63-68 dB	Over 68 dB	
665	Lemvig	161	135	87	383
773	Morsø	49	13	1	63
779	Skive	85	25	16	126
671	Struer	74	66	131	271
787	Thisted	279	83	32	394

Statsveje i kommunerne

Lemvig Kommune påvirkes af støj fra hovedlandevejene Struer-Lemvig (hldv. 475) og Lemvig-Thyborøn (Hldv. 476).

Morsø Kommune påvirkes af støj fra hovedlandevejen Sallingsund - Vilsund (hldv. 445/rute 26).

Skive Kommune påvirkes af støj fra hovedlandevejene Hagebro - Skive (hldv. 430), Viborg - Skive (hldv. 441/rute 26), Skive - Sallingsund (hldv. 442/rute 26) samt Skive forbindelsesvej (hldv. 443/rute 26).

Struer Kommune påvirkes af støj fra hovedlandevejene Struer-Lemvig (hldv. 475) og Lemvig-Thyborøn (hldv. 476).

Thisted Kommune påvirkes af støj fra hovedlandevejene Thisted-Oddesund (hldv. 426), Thisted-Fjerritslev hldv. 427), Sallingsund-Vilsund (hldv. 445), Thisted-Hanstholm (hldv. 480) samt Østerild-Ræhr (hldv. 481).

Boligområder udsat for støj over 65 dB

Lemvig 665-1 Gudum, Gudumbro

Boligerne ligger langs nordsiden af Fabjergvej med direkte adgange til denne. Der er ikke planer om støjafskærmende tiltag på strækningen

Lemvig 665-2 Gudum vest

Boligerne ligger langs nordsiden af Fabjergvej med direkte adgange til denne. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Lemvig 665-3 Gudum øst

Boligerne ligger langs nordsiden af Fabjergvej med direkte adgange til denne. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Lemvig 665-4 Enghavevej

Boligerne ligger langs begge sider af Enghavevej med direkte adgange til denne. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Lemvig 665-5 Tørring Huse

Klinkby påvirkes af støj fra Thyborønvej med boliger langs begge vejsider og med direkte adgange til denne. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Lemvig 665-6 Klinkby

Tørring Huse påvirkes af støj fra Lemvigvej med boliger langs begge vejsider og med direkte adgange til denne. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Lemvig 665-7 Lærkegade

Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Struer 671-1 Humlum

Boligområderne er beliggende langs begge sider af Holstebrovej med direkte adgange til denne. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Thisted 787-1 Øsløs

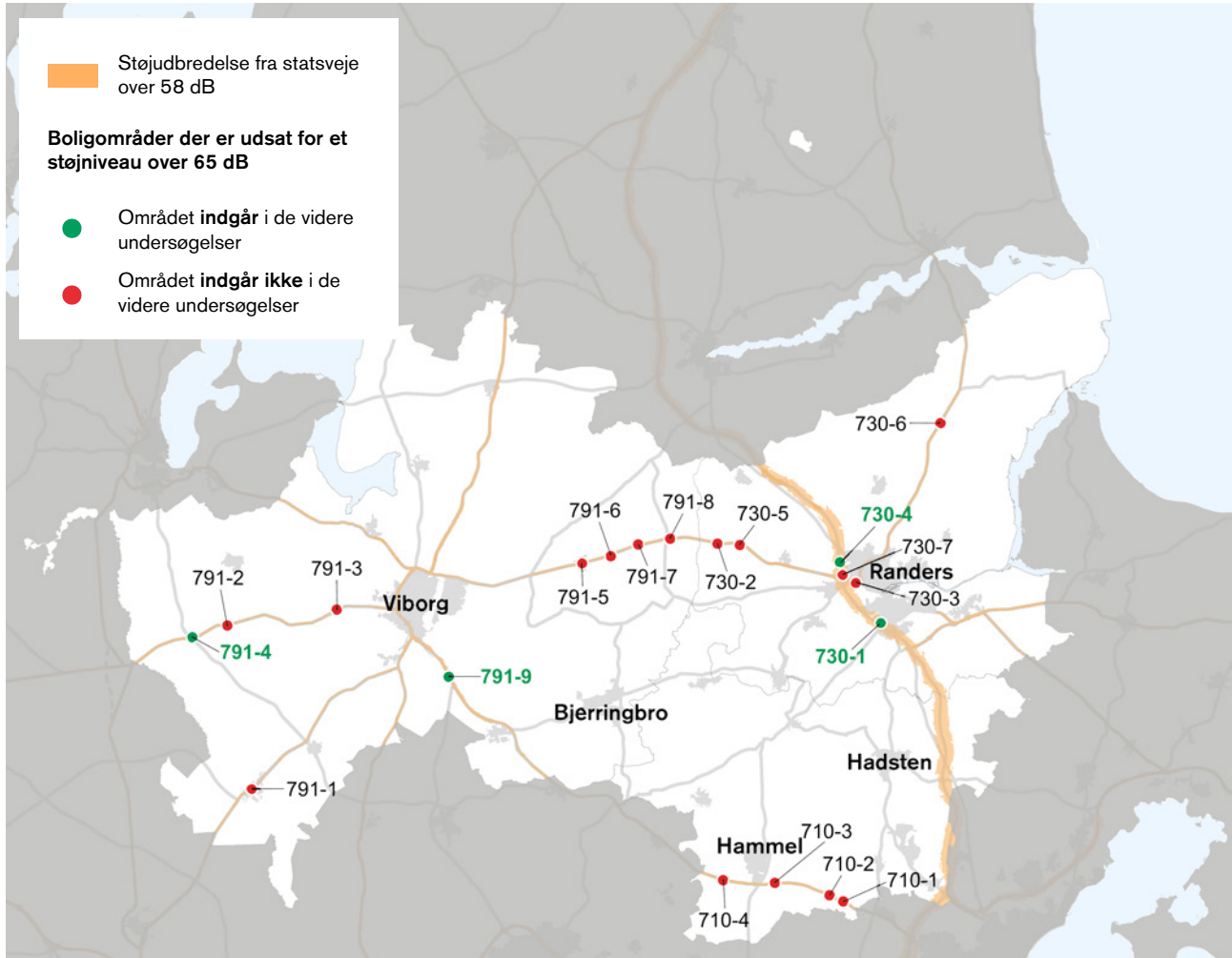
Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Thisted 787-2 Ydby

Området ligger langs begge sider af Oddesundvej med direkte adgange til denne. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Område 5: Favrskov, Randers og Viborg Kommune

Kortet viser støjdbredelse fra statsveje over 58 dB, og boligområder der er udsat for et støjniveau over 65 dB.



Antal støjbelastede boliger

Nr.	Kommunenavn	Antal boliger			I alt
		58-63 dB	63-68 dB	Over 68 dB	
710	Favrskov	274	104	84	462
730	Randers	1.489	656	109	2.254
791	Viborg	546	337	139	1.022

Statsveje i kommunerne

Favrskov Kommune berøres af støj fra den Østjyske Motorvej (M60), den Nordjyske Motorvej (M 70), Djurslandmotorvejen (M72) samt hovedlandevej Viborgvej (hldv. 407).

Randers Kommune påvirkes af støj fra Den Nordjyske Motorvej (M70) samt hovedlandevejene Drastrup- Følle (hldv. 414), Randers-Grenå (hldv. 415), Randers-Viborg (hldv. 416), Randers-Kongensbro (hldv. 459), Randers-

Hadsund (hldv. 462), Randers-Grenaa (hldv. 415) og Ringvejen i Randers (hldv. 532).

I 2014 åbnede Ringvej Syd mellem Sdr. Borup ved E45 og Assentoft.

Viborg Kommune påvirkes af støj fra hovedlandevejene Vejle-Viborg (hldv. 348), Viborgvej (hldv. 407, Rute 26),

Søndre Ringvej (hldv. 409, rute 26), Vestre Ringvej (hldv. 410, rute 26), Viborg-Sønderup (hldv. 411), Randers-Viborg (hldv. 416), Viborg-Holstebro (hldv. 417), Viborg-Herning (hldv. 439) samt Viborg-Skive (hldv. 441).

Boligområder udsat for støj over 65 dB

Favrskov 710-1 Lading

Der er boliger på begge sider af Viborgvej i Lading. Boligerne har direkte adgange til Viborgvej. Der er ikke planer etablering af støjafskærmende tiltag på strækningen.

Favrskov 710-2 Fajstrup

Der er boliger på begge sider af Viborgvej i Fajstrup. Boligerne har direkte adgange til Viborgvej. Der er ikke planer etablering af støjafskærmende tiltag på strækningen.

Favrskov 710-3 Voldby

Der er boliger på begge sider af Viborgvej i Voldby. Boligerne har direkte adgange til Viborgvej. Der er ikke planer etablering af støjafskærmende tiltag på strækningen.

Favrskov 710-4 Svenstrup

Der er boliger på begge sider af Viborgvej i Svenstrup. Boligerne har direkte adgange til Viborgvej. Der er ikke planer etablering af støjafskærmende tiltag på strækningen.

Randers 730-1 Bøsbrovej

Langs motorvejen har Randers Kommune etableret en støjvold. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til supplerende støjafskærmning.

Randers 730-2 Læsten

Langs sydsiden af Viborgvej ligger boliger med direkte adgange til vejen. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Randers 730-3 Vester Tværvej/Vasen

Langs sydsiden af Viborgvej ligger boliger med direkte adgange til vejen. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Randers 730-4 Helsted

Boligområdet Helsted er beliggende langs motorvejens østside. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Randers 730-5 Sønderbæk

Langs begge sider af Viborgvej ved Byvejen ligger boliger med direkte adgange til vejen. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Randers 730-6 Gjerlev

Langs begge sider af Hadsundvej i Gjerlev, ligger der boligområder med og uden direkte adgange til Hadsund-

vej. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Randers 730-7 Hornbæk

Boligområdet Hornbæk er beliggende langs motorvejens østside og nord og syd for Viborgvej. Området nord for Viborgvej ved Oust Møllevej indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning. Randers Kommune har etableret en støjvold ved området.

Viborg 791-1 Karup

Viborgvej gennemskærer Karup. Der er direkte adgange fra de tilgrænsende boliger. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Viborg 791-2 Daugbjerg

Viborgvej gennemskærer Daugbjerg. Der er direkte adgange fra de tilgrænsende boliger. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Viborg 791-3 Ravnstrup

Holstebrovej gennemskærer Ravnstrup. Der er ikke planer om yderligere støjafskærmende tiltag på strækningen

Viborg 791-4 Sjørup

Boligområdet ved Skovvænget indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Viborg 791-5 Ørum

Boligerne i Ørum ligger langs begge sider af Vestergade og Østergade med direkte adgange til disse. Der er ikke planer om yderligere støjafskærmende tiltag på strækningen

Viborg 791-6 Mollerup

Boligerne i Mollerup ligger langs begge sider af Østergade med direkte adgange til denne. Der er ikke planer om yderligere støjafskærmende tiltag på strækningen

Viborg 791-7 Kvorning

Boligerne i Kvorning ligger langs begge sider af Viborgvej med direkte adgange til denne. Der er ikke planer om yderligere støjafskærmende tiltag på strækningen

Viborg 791-8 Hammershøj

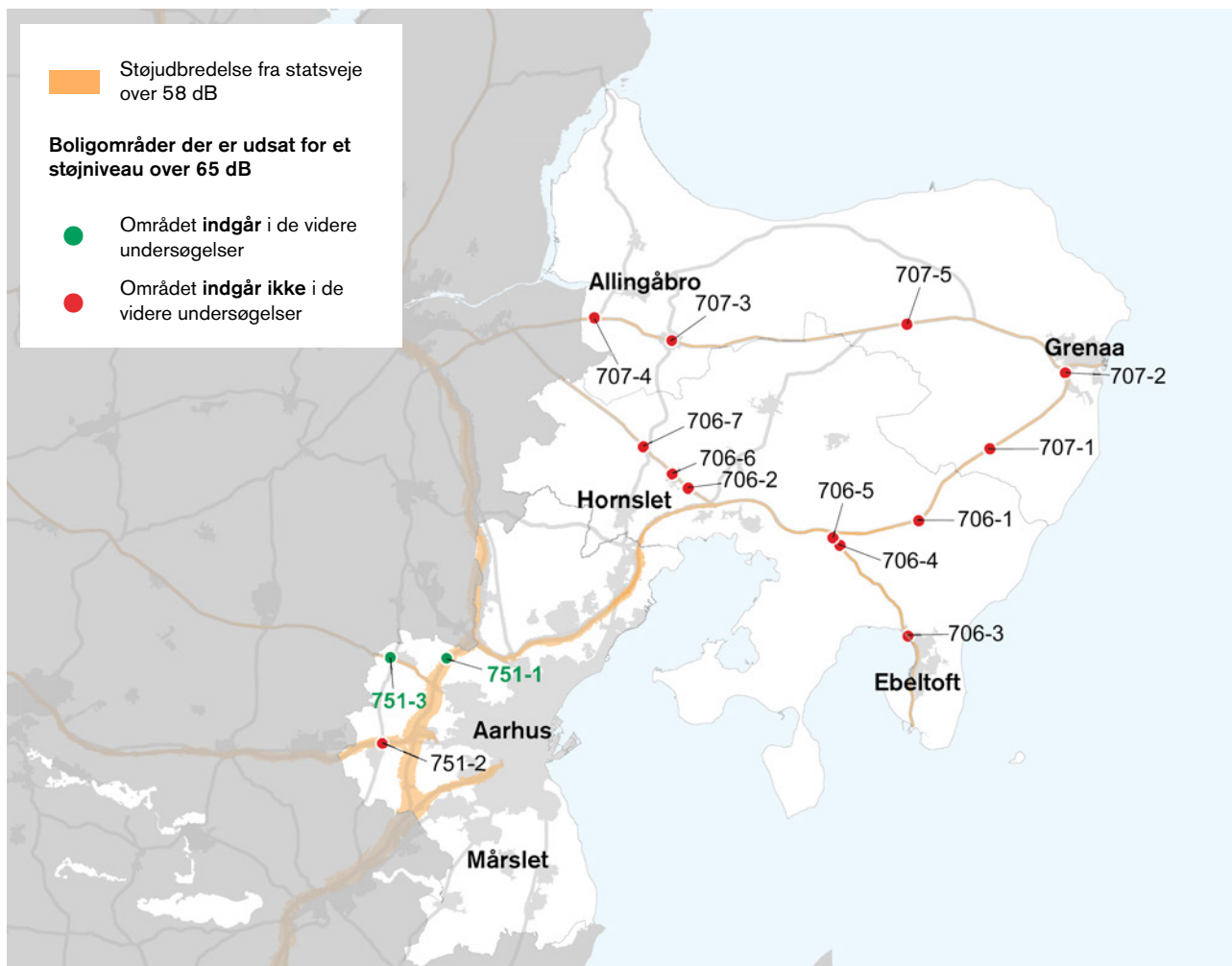
Boligerne i Hammershøj ligger langs begge sider af Viborgvej med direkte adgange til denne. Der er ikke planer om yderligere støjafskærmende tiltag på strækningen

Viborg 791-9 Rindsholm

Boligerne i Rindsholm ved Brobjerrevej belastes af støj fra Århusvej. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Område 6: Norddjurs, Syddjurs og Aarhus Kommune

Kortet viser støjdbredelse fra statsveje over 58 dB, og boligområder der er udsat for et støjniveau over 65 dB.



Antal støjbelastede boliger

Nr.	Kommunenavn	Antal boliger			I alt
		58-63 dB	63-68 dB	Over 68 dB	
707	Norddjurs	329	195	126	650
706	Syddjurs	293	221	103	617
751	Aarhus	1.883	251	30	2.164

Statsveje i kommunerne

Norrdjurs Kommune påvirkes af støj fra hovedlandevejene Grenaavej (hldv. 401) og Randers-Grenaa (hldv. 415).

Syddjurs Kommune påvirkes af støj fra Djurslandmotorvejen (M72) samt hovedlandevejene Grenåvej (hldv. 401), Tåstrup-Ebeltoft Færgehavn (hldv. 413), Drastrup-Følle (hldv. 414) og Randers-Grenaa (hldv. 415).

Aarhus Kommune påvirkes af støj fra Den Østjyske Motorvej (M60), Aarhus Syd (M62), Herningmotorvejen (M66), Den Nordjyske Motorvej (M70), Djurslandmotorvejen (M72), samt hovedlandevejene Grenåvej (hldv. 401) og Viborgvej (hldv. 407). Der gennemføres udbygning til or på Den Østjyske Motorvej mellem Skanderborg S og Aarhus S i perioden 2017-2019.

Boligområder udsat for støj over 65 dB

Norrdjurs 707-1 Trustrup

Boligområderne ligger på begge sider af Århusvej. De områder der har direkte adgange til Århusvej indgår ikke i den videre planlægning vedr. etablering af støjskærme langs statsvejnettet. Strækningen langs nordsiden af Århusvej uden adgange til denne,

Norrdjurs 707-2 Grenå/Århusvej

Boligområderne ligger på begge sider af Århusvej. Der er direkte adgange til denne fra boligområdet vest for Århusvej. Der er ikke planer om yderligere støjafskærmende tiltag på denne strækning. Strækningen langs østsiden af Århusvej indgår i den videre planlægning.

Norrdjurs 707-3 Auning

Boligområderne ligger på begge sider af Hovedvejen. Der er direkte adgange til denne. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Norrdjurs 707-4 Fausing

Boligområderne ligger på begge sider af Vestergade og Østergade. Der er direkte adgange til disse. Der er ikke planer om støjafskærmende tiltag på strækningen

Norrdjurs 707-5 Ørum

Boligerne ved Overbrovej er beliggende med direkte overkørsler til Hovedvejen. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Syddjurs 706-1 Tirstrup

Boligerne langs Århusvej i Tirstrup har direkte adgange til hovedlandevejen. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Syddjurs 706-2 Ommestrup

Boligerne langs Ebeltoftvej i Ommestrup har direkte adgange til hovedlandevejen. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Syddjurs 706-3 Egsmark Strand

Boligområderne langs begge sider af Rute 21, nord og syd for Kystvejen, indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Syddjurs 706-4 Feldballe

Boligerne langs Ebeltoftvej i Feldballe har direkte adgange til hovedlandevejen. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Syddjurs 706-5 Tåstrup

Boligerne langs Ebeltoftvej i Tåstrup har direkte adgange til hovedlandevejen. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Syddjurs 706-6 Mørke

Boligerne langs Ebeltoftvej i Mørke har direkte adgange til hovedlandevejen. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Syddjurs 706-7 Termestrup

Boligerne langs Ebeltoftvej i Termestrup har direkte adgange til hovedlandevejen. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Aarhus 751-1 Kvottrupvej

Boligerne langs Kvottrupvej er beliggende vest for motorvejen. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelle fremtidige midler til støjafskærmning.

Aarhus 751-2 Harlev

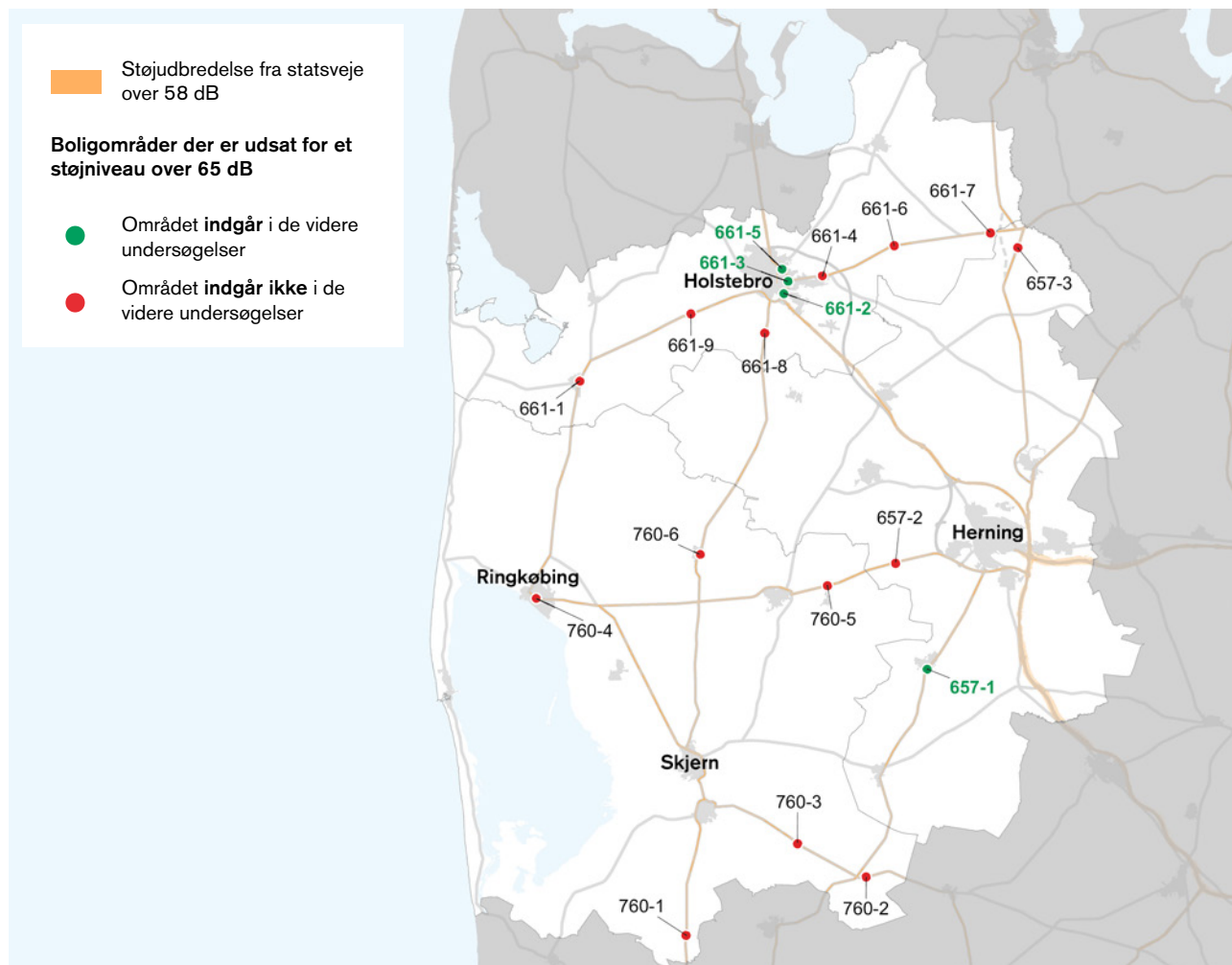
Langs motorvejen er der etableret en støjskærm. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Aarhus 751-3 Sabro

Boligområdet ved Bjørnkærvej er beliggende nord for Viborgvej. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Område 7: Herning, Holstebro og Ringkøbing-Skjern Kommune

Kortet viser støjdbredelse fra statsveje over 58 dB, og boligområder der er udsat for et støjniveau over 65 dB.



Antal støjbelastede boliger

Nr.	Kommunenavn	Antal boliger			I alt
		58-63 dB	63-68 dB	Over 68 dB	
657	Herning	337	149	88	574
661	Holstebro	240	270	137	647
760	Ringkøbing-Skjern	359	292	170	821

Statsveje i kommunerne

Holstebro Kommune påvirkes af støj fra hovedlandevejene Viborg-Holstebro (hldv. 417), Ringkøbing-Holstebro (hldv. 418), Holstebro-Skjern (hldv. 420), Holstebro-Herning (hldv. 422), Ringvejen i Holstebro (hldv. 423), Holstebro-Oddesund (hldv. 425) samt Hagebro-Skive (hldv. 430).

Vejdirektoratet anlægger 39 kilometer motorvej mellem Herning og Holstebro og godt to kilometers forlængelse

af ringvejen nord for Holstebro. De første ti kilometer motorvej vest om Herning åbnede i 2017. Resten af projektet åbner i 2018. Strækningen ved Herning indgår ikke i nærværende støjkortlægning, som bygger på statsvejnetets fysiske udformning per. 31.12.2016.

Ringkøbing-Skjern Kommune gennemskæres af hovedlandevejene Skjern-Varde (hldv. 333), Tarm-Grindsted

(hldv. 339), Røgind-Skjern (hldv. 349), Herning-Ølgod-Varde (hldv. 370), Ringkøbing-Silkeborg (hldv. 404), Ringkøbing-Holstebro (hldv. 418) samt Holstebro-Skjern (hldv. 420).

Boligområder udsat for støj over 65 dB

Herning 657-1 Kibæk

Boligområdet ved Kibæk er beliggende vest for Vardevej. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Herning 657-2 Haunstrup

Boligerne langs Haunstrup Hovedgade i Haunstrup har direkte adgange til hovedlandevejen. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Herning 657-3 Haderup

Boligerne i Haderup har direkte adgange til Herningvej. Vejdirektoratet anlægger Haderup Omfartsvej i perioden 2018-2020. Omfartsvejen vil medføre en støjafslætning af Haderup.

Holstebro 661-1 Ulfborg

Boligerne i Ulfborg ligger langs begge vejsider med direkte adgange hovedlandevejen. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Holstebro 661-2 Ringvejen/Mejdalvej

Boligområdet ligger vest for Ringvejen nord og syd for Mejdalvej. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Holstebro 661-3 Ringvejen ved Viborgvej

Boligområderne ligger langs begge sider af Ringvejen nord og syd for Viborgvej. Områderne indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Holstebro 661-4 Mejrup

Boligerne i Mejrup ligger langs begge vejsider med direkte adgange hovedlandevejen. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Holstebro 661-5 Fabersvej

Boligområder øst for Ringvejen ved Fabersvej. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Holstebro 661-6 Skave

Boligerne i Skave ligger langs begge vejsider med direkte adgange til hovedlandevejen. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Holstebro 661-7 Bjergby

Boligerne i Bjergby ligger langs begge vejsider med direkte adgange til hovedlandevejen. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Holstebro 661-8 Nørre Felding

Boligerne i Nørre Felding ligger langs begge vejsider med direkte adgange til hovedlandevejen. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Holstebro 661-9 Idom

Boligerne ved Idom ligger langs begge vejsider med direkte adgange til Ringkøbingvej. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Ringkøbing-Skjern 760-1 Lyne

Lyne påvirkes af støj fra Vardevej. Boliger har direkte adgang til Vardevej. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Ringkøbing-Skjern 760-2 Hoven

Hoven påvirkes af støj fra Bredgade. Boliger har direkte adgang til Bredgade. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Ringkøbing-Skjern 760-3 Vejlevej

En mindre samling huse langs begge sider af Vejlevej. Boliger der har direkte adgang til Vejlevej. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Ringkøbing-Skjern 760-4 Ringkøbing/Ndr. Ringvej

Boligerne langs Ndr. Ringvejs vestsider indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Ringkøbing-Skjern 760-5 Vorgod-Barde

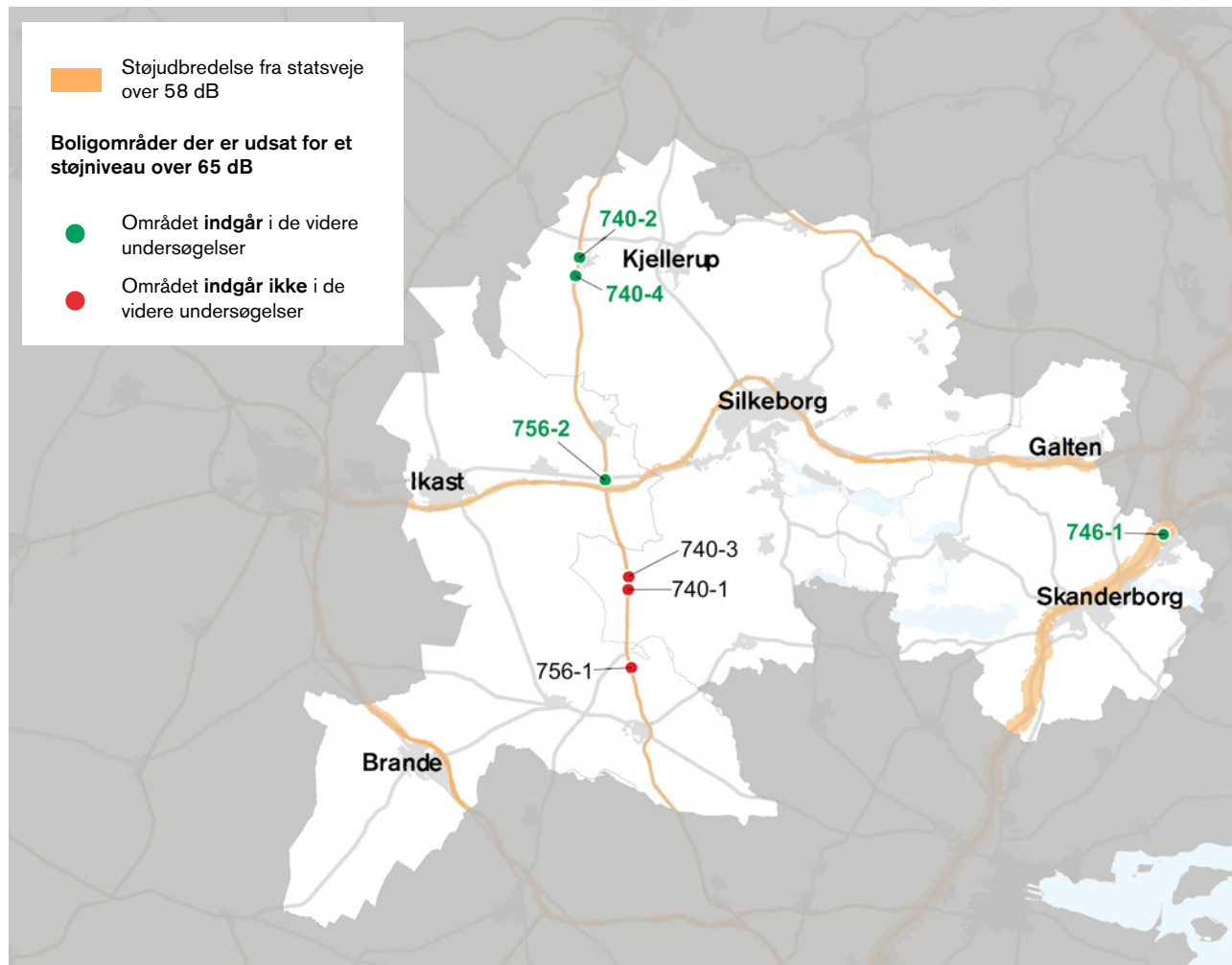
Vorgod-Barde påvirkes af støj fra Herningvej. Boliger har direkte adgang til Herningvej. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Ringkøbing-Skjern 760-6 Spjald

Spjald påvirkes af støj fra rute 11/Holstebrovej. Boliger har direkte adgang til Holstebrovej. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Område 8: Ikast-Brande, Silkeborg og Skanderborg Kommune

Kortet viser støjdbredelse fra statsveje over 58 dB, og boligområder der er udsat for et støjniveau over 65 dB.



Antal støjbelastede boliger

Nr.	Kommunenavn	Antal boliger			I alt
		58-63 dB	63-68 dB	Over 68 dB	
756	Ikast-Brande	88	29	30	147
740	Silkeborg	279	71	60	410
746	Skanderborg	1.397	198	22	1.617

Statsveje i kommunerne

Ikast-Brande Kommune påvirkes af støj fra Den Midtjyske Motorvej (M 64), Herningmotorvejen (M66) samt hovedlandevejene Give-Herning (hldv. 344) og Vejle-Viborg (hldv. 348). Siden sidste støjkortlægning er motorvejsstrækningen mellem Bording og Funder (Herningmotorvejen) åbnet i 2012 og motortrafikvejen uden om Brande er udbygget til motorvej i 2014. Bording-Funderstrækningen har givet anledning til støjaflastning af byerne Bording og Pårup. Udbygningen af motortrafikvejen uden om Brande har medført opsætning af bl.a. en støjskærm mhp. at mindske støjgenerne.

Silkeborg Kommune påvirkes af støj fra Silkeborgmotorvejen/Herningmotorvejen (M66), hovedlandevejene Vejle-Viborg (hldv. 348) og Viborgvej (hldv. 407, Rute 26). Langs Silkeborgmotorvejen (Funder-Hårup), som åbnede i 2016, planlægges supplerende støjreducerende foranstaltninger på dele af bystrækningen gennem Silkeborg samt ved Funder Kirkeby. Silkeborgmotorvejen har generelt medført en støjaflastning af Silkeborg by.

Skanderborg Kommune påvirkes af støj fra Den Østjyske Motorvej (M 60), Århus Syd (M 61) samt Silkeborgmotorvejen/Herningmotorvejen (M 66). Den Østjyske Motorvej udbygges fra 4 til 6 spor i perioden 2017-2019.

Boligområder udsat for støj over 65 dB

756-1 Gammel Hampen

Boligområdet i Gammel Hampen påvirkes af støj fra Viborgvej. Boliger har direkte adgang til hovedlandevejen. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Ikast-Brande 756-2 Pårup

Boligområderne langs vestsiden af Viborgvej i Pårup indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning. Ved Pårup er der som forsøg opsat et støjreducerende autoværn i 2017.

Silkeborg 740-1 Lille Højlund

Lille Højlund påvirkes af støj fra Vejlevej. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Silkeborg 740-2 Thorning

Boligområderne i Thorning ligger langs østsiden af Aalborgvej. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Silkeborg 740-3 Højlund

Langs Viborg Hovedvej ligger boligerne i Højlund langs vejens østside med direkte adgange til denne. Der er ikke planer om støjafskærmende tiltag på strækningen

Silkeborg 740-4 Nørre Knudstrup

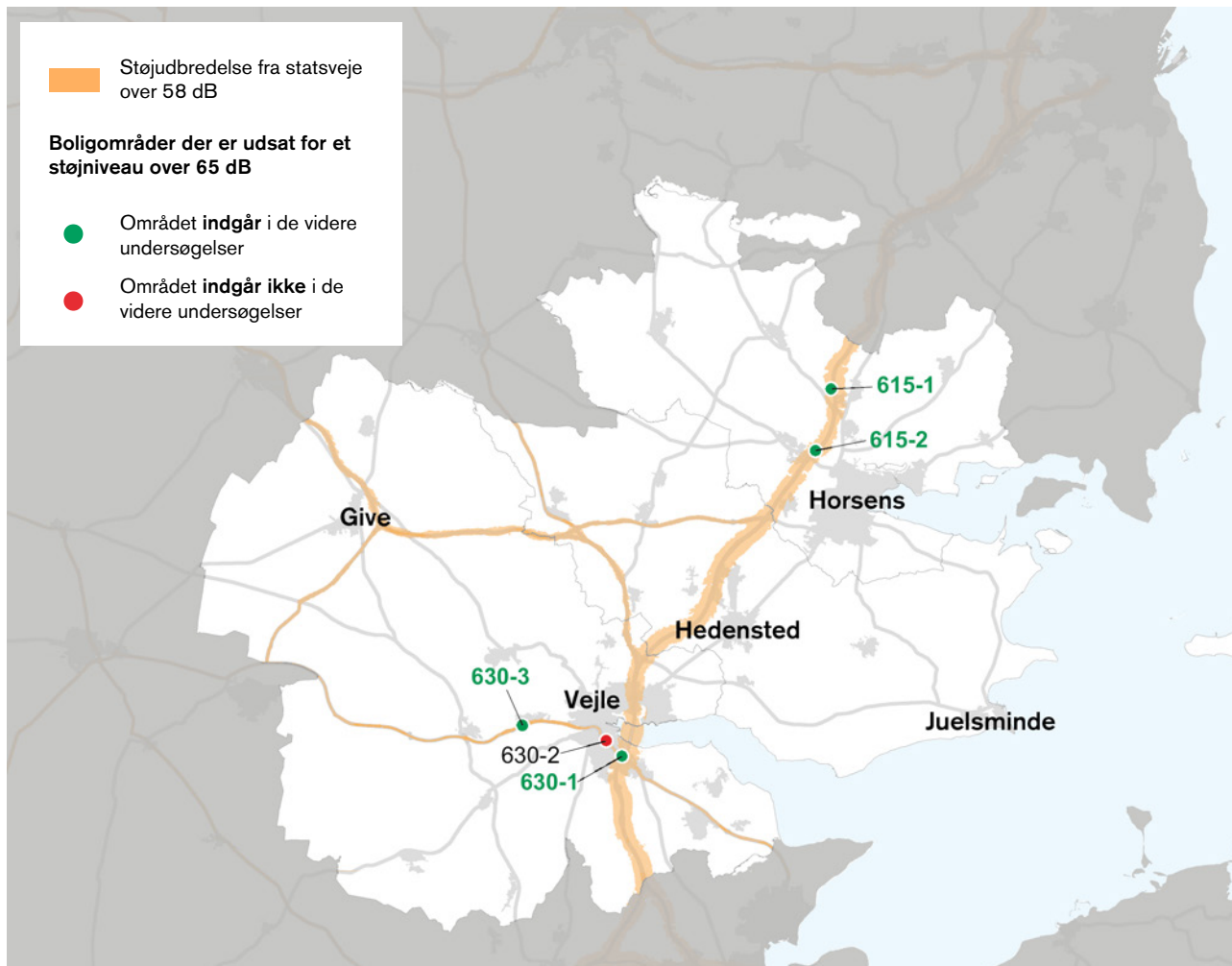
Nørre Knudstrup ligger langs vestsiden af Aalborgvej. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Skanderborg 746-1 Hørning

Boligområdet i den nordvestlige del af Hørning er belastet af støj fra Østjyske Motorvej/Århus Syd Motorvejen. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Område 9: Hedensted, Horsens og Vejle Kommune

Kortet viser støjdbredelse fra statsveje over 58 dB, og boligområder der er udsat for et støjniveau over 65 dB.



Antal støjbelastede boliger

Nr.	Kommunenavn	Antal boliger			I alt
		58-63 dB	63-68 dB	Over 68 dB	
766	Hedensted	344	47	31	422
615	Horsens	154	30	18	202
630	Vejle	1.660	339	84	2.083

Statsveje i kommunerne

Hedensted Kommune påvirkes af støj fra Den Østjyske Motorvej (M60), Den Midtjyske Motorvej (M64), samt hovedlandevejene Tørring-Viborg (hldv. 348) og Ølholm-Horsens (hldv. 338). I forhold til sidste støjkortlægning er strækningen af Midtjyske Motorvej mellem Ølholm og Vejle åbnet i 2013.

Horsens Kommune påvirkes af støj fra Den Østjyske Motorvej (M60).

Vejle Kommune påvirkes af støj fra Den Sønderjyske Motorvej (M50), Den Østjyske Motorvej (M60), Den Midtjyske Motorvej (M64), samt hovedlandevejene Billund-Give (hldv. 340), Vejle brovad (hldv. 341), Vejle-Viborg (hldv. 348), Vejle-Grindsted (hldv. 363), Vinding-Gårslev-Fredericia (hldv. 528) og Give-Billund (hldv. 514).

Vejdirektoratet har siden sidste støjkortlægning udbygget motorvej E45 mellem Skærup og Vejle N fra 4 til 6 spor. Anlægsprojektet blev afsluttet i 2013. Udvidelsen af motorvejsstrækningen har medført etablering af en række støjskærme samt støjisolering af boliger.

Boligområder udsat for støj over 65 dB

Horsens 615-1 Nymøllevej

Lille boligområde vest for Østjyske Motorvej. Området indgår i de videre overvejelser om undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Horsens 615-2 Bøgehøjvej

Lille boligområde vest for Østjyske Motorvej. Området indgår i de videre overvejelser om undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Vejle 630-1 Fredericiavej-Bøgeparken/Taalsvej

Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Vejle 630-2 Damhaven og Bredstenvej i Vejle

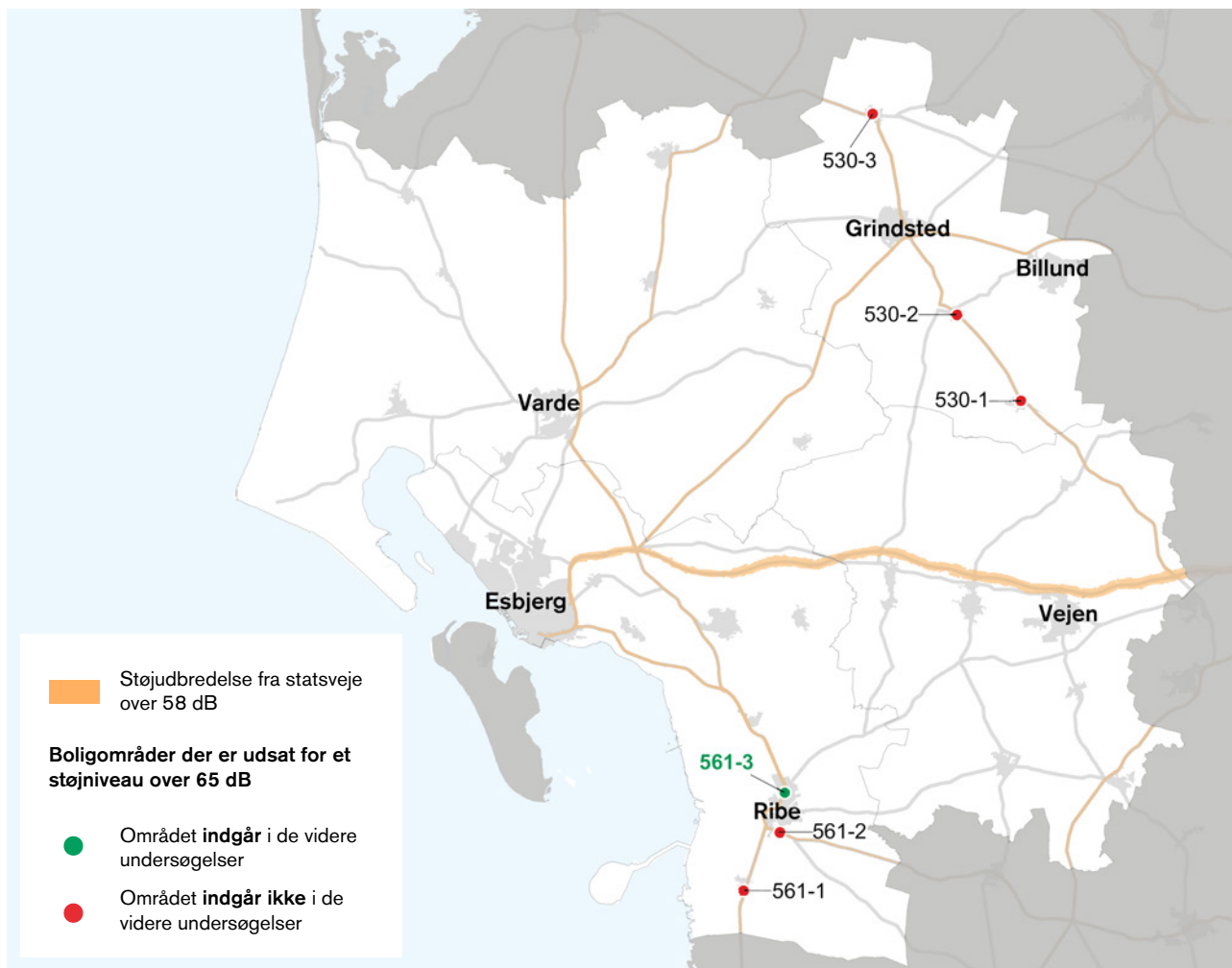
Boligområderne ligger syd for Bredstenvej. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Vejle 630-3 Skibet Bakkevej

Boligområderne ligger nord for Bredstenvej. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Område 10: Billund, Esbjerg, Varde og Vejen Kommune

Kortet viser støjdbredelse fra statsveje over 58 dB, og boligområder der er udsat for et støjniveau over 65 dB.



Antal støjbelastede boliger

Nr.	Kommunenavn	Antal boliger			I alt
		58-63 dB	63-68 dB	Over 68 dB	
530	Billund	190	192	76	458
561	Esbjerg	215	202	59	476
573	Varde	99	56	28	183
575	Vejen	80	57	23	160

Statsveje i kommunerne

Billund Kommune påvirkes af støj fra hovedlandevejene Korskro-Grindsted (hldv. 337), Tarm-Grindsted (hldv. 339), Kalvslund-Grindsted (hldv. 362), Vejle-Grindsted (hldv. 363) samt Lunderskov-Hejnsvig (hldv. 520).

Esbjerg Kommune påvirkes af støj fra Esbjergmotorvejen (M 52), samt hovedlandevejene Ribe-Gram-Gabøl (hldv. 325), Esbjerg-Kærgård (hldv. 327), Rute 11 (hldv. 331), Varde-Ribe (hldv. 332) og Korskro-Grindsted (hldv. 337). I Esbjerg Kommune gennemføres anlæg af Ribe Omfartsvej i perioden 2019-2021. Projektet omfatter etablering af støjskærm langs Trojelsvej.

Varde Kommune påvirkes af støj fra hovedlandevejene Varde-Ribe (hldv. 332), Skjern-Varde (hldv. 333), Korskro-Grindsted (hldv. 337) samt Herning-Ølgod -Varde (hldv. 370).

Vejle Kommune påvirkes af støj fra Esbjergmotorvejen (M52) samt hovedlandevejene Kolding-Gabøl (hldv. 321), samt Lunderskov-Hejnsvig (hldv. 520).

Boligområder udsat for støj over 65 dB

Billund 530-1 Vorbasse

Vorbasse påvirkes af støj fra hovedlandevejen. Der er direkte adgang fra naboejendomme til vejen, hvorfor der ikke er planer om støjafskærmende tiltag på strækningen.

Billund 530-2 Hejnsvig

Hejnsvig påvirkes af støj fra hovedlandevejen. Der er direkte adgang fra naboejendomme til vejen, hvorfor der ikke er planer om støjafskærmende tiltag på strækningen.

Billund 530-3 Sønder Omme

Sønder Omme påvirkes af støj fra hovedlandevejen. Der er direkte adgang fra naboejendomme til vejen, hvorfor der ikke er planer om støjafskærmende tiltag på strækningen.

Esbjerg 561-1 Egebæk-Hviding

Egebæk-Hviding påvirkes af støj fra Ribevej. Der er direkte adgang fra naboejendomme til vejen, hvorfor der ikke er planer om støjafskærmende tiltag på strækningen.

Esbjerg 561-2 Damhus

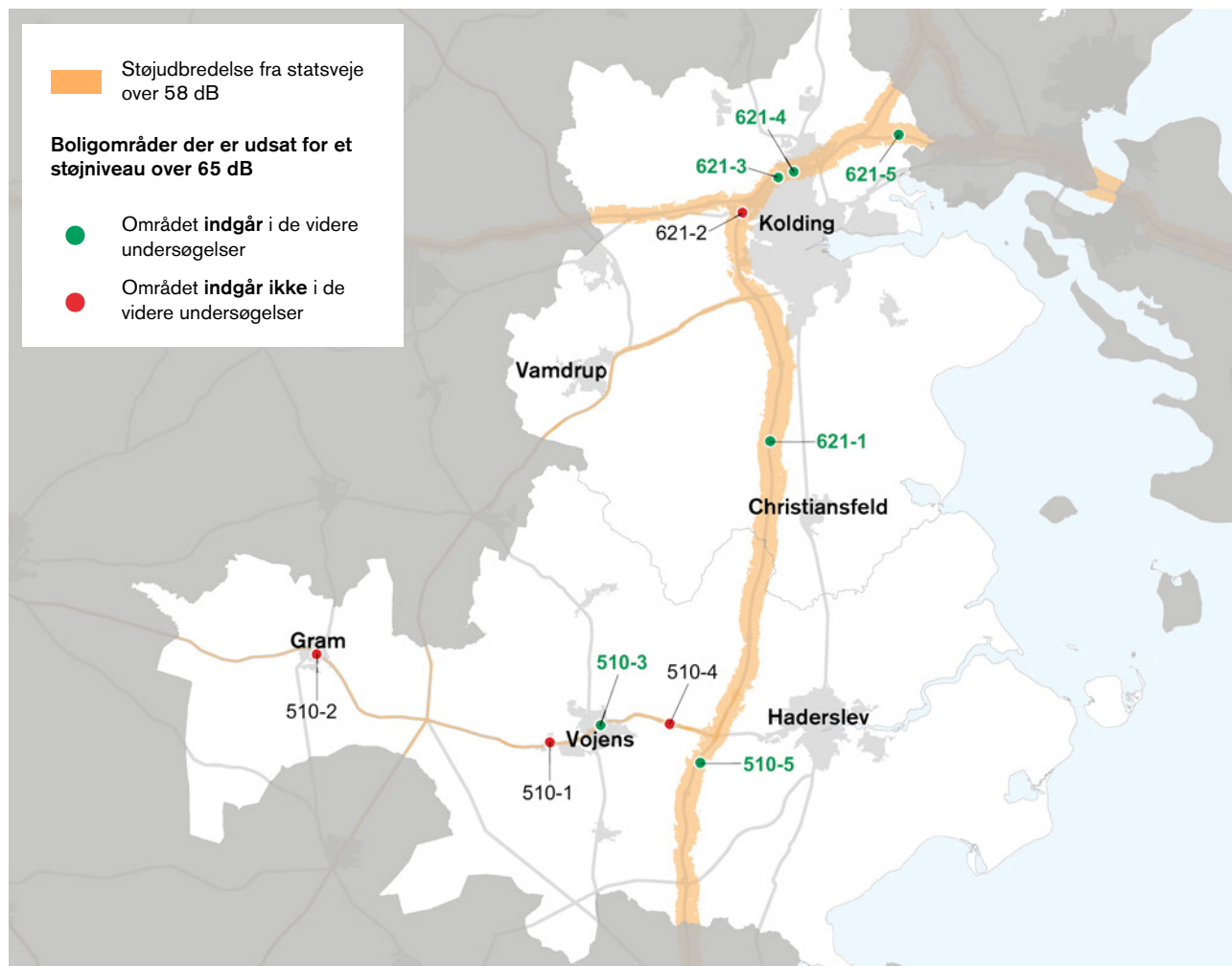
Damhus påvirkes af støj fra Haderslevvej. Der er direkte adgang fra naboejendomme til vejen, hvorfor der ikke er planer om støjafskærmende tiltag på strækningen.

Esbjerg 561-3 Ribe Nørmark

Ribe Nørmark ligger langs den østlige side af hovedlandevejen. I forbindelse med anlæg af Ribe Omfartsvej etableres støjafskærmning syd for Nørremarksvej. Nord for Nørremarksvej er der enkelte passager hvor der ikke er ejendomme med direkte overkørsler. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Område 11: Haderslev og Kolding Kommune

Kortet viser støjdbredelse fra statsveje over 58 dB, og boligområder der er udsat for et støjniveau over 65 dB.



Antal støjbelastede boliger

Nr.	Kommunenavn	Antal boliger			I alt
		58-63 dB	63-68 dB	Over 68 dB	
510	Haderslev	436	168	53	657
621	Kolding	972	248	85	1.305

Statsveje i kommunerne

Haderslev Kommune påvirkes af støj fra Den Sønderjyske Motorvej (M 50) samt hovedlandevejene Kolding-Gabøl (hldv. 321), Abild-Gabøl (hldv. 322), Haderslev-Gabøl (hldv. 323) samt Ribe-Gram-Gabøl (hldv. 325).

Kolding Kommune påvirkes af støj fra Den Fynske Motorvej (M40), Den Sønderjyske Motorvej (M50), Esbjerg-motorvejen (M52) samt hovedlandevejen Kolding-Gabøl (hldv. 321).

Boligområder udsat for støj over 65 dB

510-1 Skrydstrup

Skrydstrup påvirkes af støj fra Ribevej. Delstrækningen ved Møllebakken indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning. På de øvrige dele af strækningen er der direkte adgange til Ribevej, hvorfor der ikke er mulighed for støjafskærmning.

510-2 Gram

Gram påvirkes af støj fra hovedlandevejen. Delstrækningen ved Brombærvej indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning. På de øvrige dele af strækningen er der direkte adgange til Ribevej, hvorfor der ikke er mulighed for støjafskærmning.

510-3 Vojens

Vojens påvirkes af støj fra Ribevej. Delstrækningen ved Nordre Ringvej indgår i de videre undersøgelser af prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

510-4 Styding

Styding påvirkes af støj fra Ribevej. Der er direkte adgang fra naboejendomme til vejen, hvorfor der ikke er planer om støjafskærmende tiltag på strækningen.

510-5 Søndergårdsvej/Christiansdalvej

Boligområdet er beliggende langs den vestlige side af Sønderjyske Motorvej lige syd for frakørsel 68. Området indgår i de videre undersøgelser af prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

621-1 Tapsøre

Tapsøre ligger langs østsiden af Den Sønderjyske Motorvej. Der etableres støjafskærmning ved Tapsøre 2018-2019.

621-2 Harte

Harte er beliggende på den vestlige side af motorvejen. Området indgår ikke i den videre planlægning vedr. etablering af støjafskærmninger langs statsvejen, da det umiddelbart vurderes meget vanskeligt at reducere støjen omkostningseffektivt ved hjælp af støjskærme.

621-3 Bramdrupdam

Der etableres støjafskærmning i 2018.

621-4 Bramdrupdam

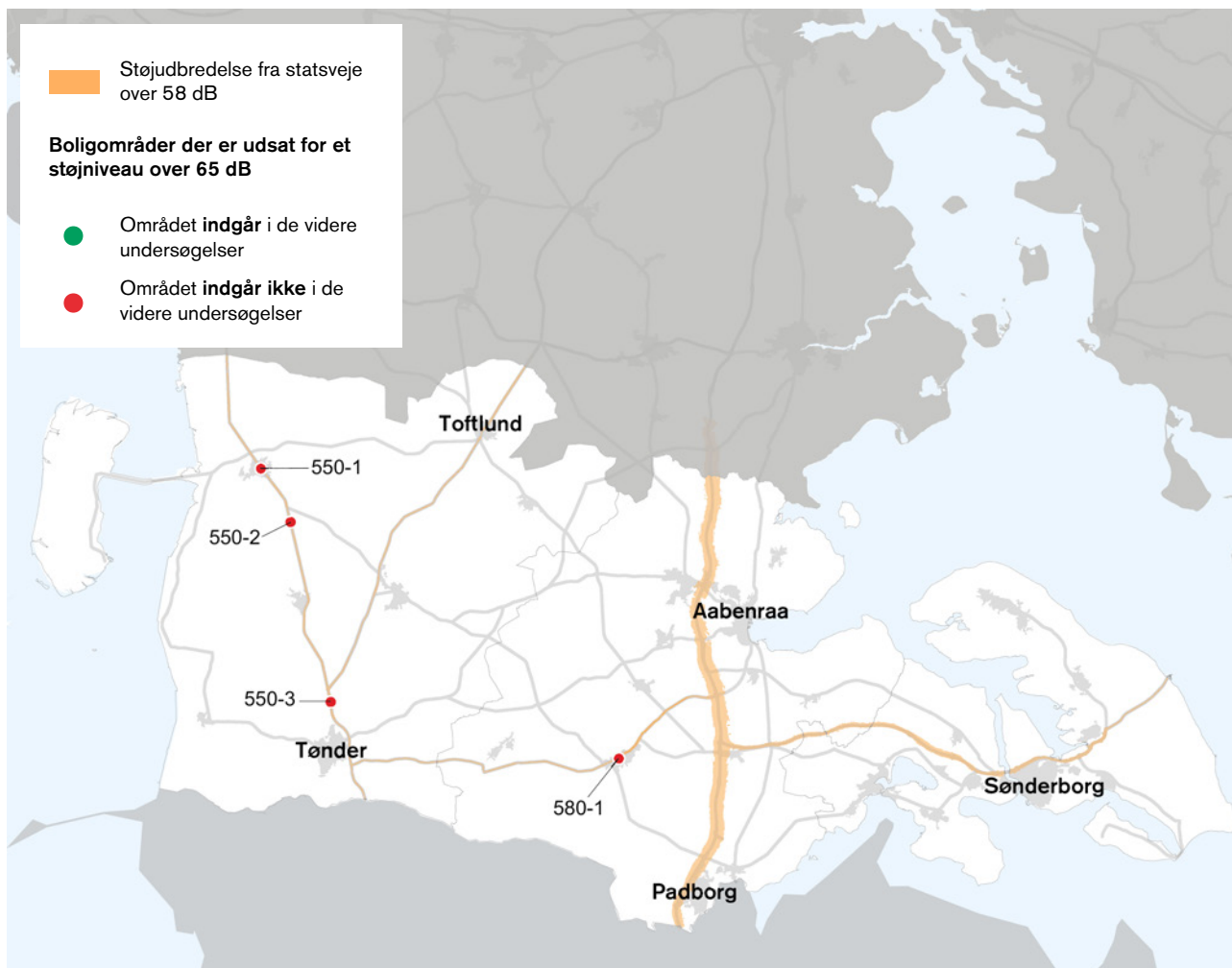
Der etableres støjafskærmning i 2018.

621-5 Sønder Vilstrup

Sønder Vilstrup er beliggende på den nordlige side af motorvejen. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Område 12: Sønderborg, Tønder og Aabenraa Kommune

Kortet viser støjdbredelse fra statsveje over 58 dB, og boligområder der er udsat for et støjniveau over 65 dB.



Antal støjbelastede boliger

Nr.	Kommunenavn	Antal boliger			I alt
		58-63 dB	63-68 dB	Over 68 dB	
540	Sønderborg	183	19	4	206
550	Tønder	321	165	37	523
580	Aabenraa	286	106	151	543

Statsveje i kommunerne

Sønderborg Kommune påvirkes af støj fra Sønderborgmotorvejen (M51) og hovedlandevejen Sønderborg-Fynshav (hldv. 316). Vejen Sønderborg-Aabenraa er nedklassificeret til kommunevej. Sønderborgmotorvejen åbnede for trafik i foråret 2012, og indgik derfor ikke i sidste støjkortlægning.

Tønder Kommune påvirkes af støj fra hovedlandevejene Tinglev-Tønder (hldv. 317), Abild-Gabøl (hldv. 322) og rute 11 (hldv. 331).

Aabenraa Kommune gennemskæres af Den Sønderjyske Motorvej (M 50), Sønderborgmotorvejen (M51) samt hovedlandevejene Tinglev-Tønder (hldv. 317), og Torp (motorvejen)-Tinglev (hldv. 318). Landevejen (rute 41) mellem Aabenraa og Sønderborg er efter åbningen af Sønderborgmotorvejen nedklassificeret til kommunevej, hvor en række bysamfund har fået reduceret støjen.

Boligområder udsat for støj over 65 dB

Tønder 550-1 Skærbæk

Skærbæk påvirkes af støj fra Tøndervej og Ribevej. Der er boligbebyggelser med direkte adgang til hovedlandevejen på begge sider af vejen. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Tønder 550-2 Døstrup

Døstrup påvirkes af støj fra Tøndervej. Der er direkte adgang fra naboejendomme til vejen, hvorfor der ikke er planer om støjafskærmende tiltag på strækningen.

Tønder 550-3 Abild

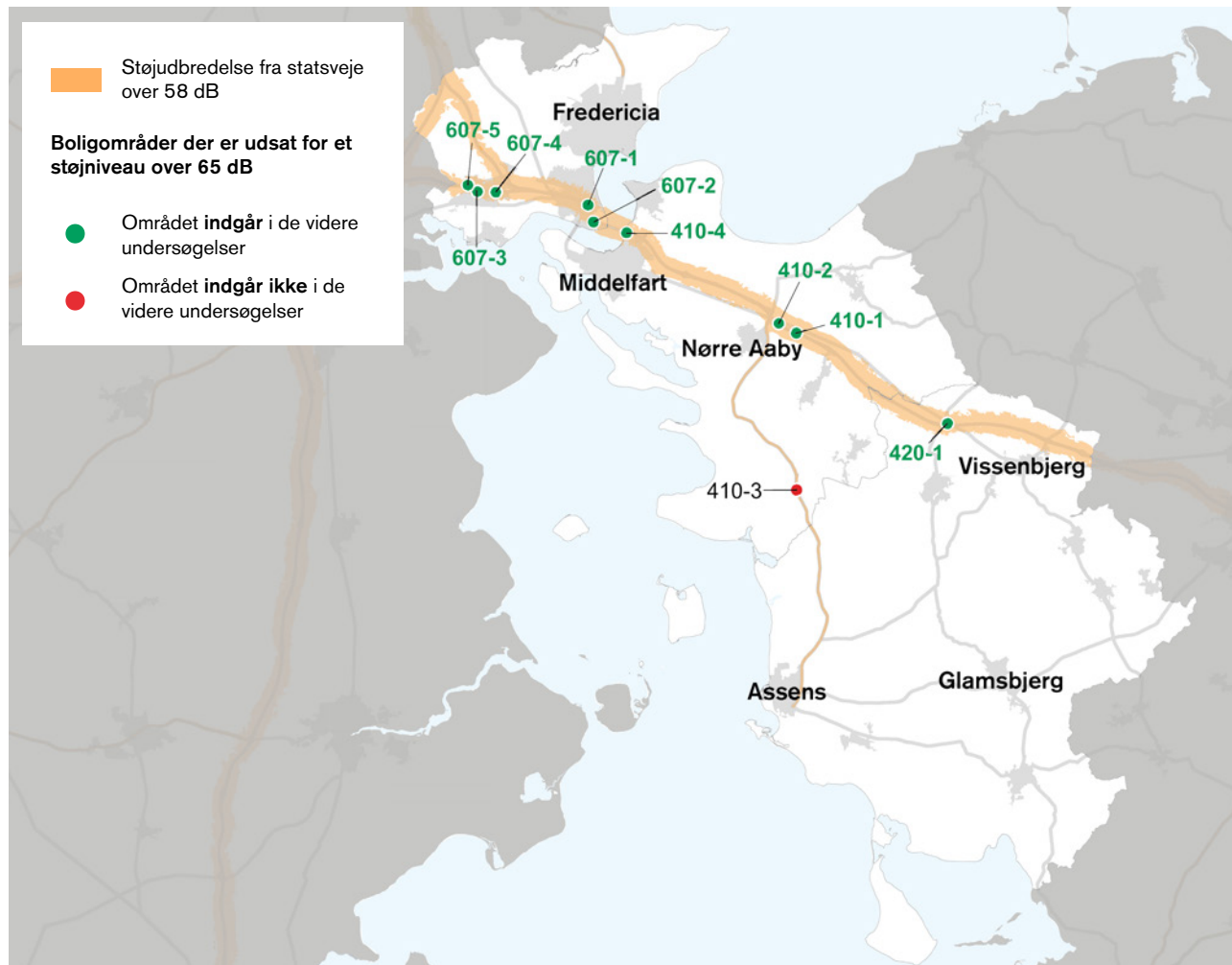
Abild påvirkes af støj fra Ribelandevej. Der er direkte adgang fra naboejendomme til vejen, hvorfor der ikke er planer om støjafskærmende tiltag på strækningen.

Aabenraa 580-1 Tinglev

Tinglev påvirkes af støj fra statsvejen. Der er direkte adgange fra de tilgrænsende ejendomme. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Område 13: Assens, Fredericia og Middelfart Kommune

Kortet viser støjbreddelse fra statsveje over 58 dB, og boligområder der er udsat for et støjniveau over 65 dB.



Antal støjbelastede boliger

Nr.	Kommunenavn	Antal boliger			I alt
		58-63 dB	63-68 dB	Over 68 dB	
420	Assens	454	84	30	568
607	Fredericia	1.326	160	35	1.521
410	Middelfart	302	127	28	457

Statsveje i kommunerne

Assens Kommune påvirkes af støj fra den Fynske Motorvej (M40) og hovedlandevej Assens-Nørre Aaby (hldv. 609).

Middelfart Kommune påvirkes af støj fra den Fynske Motorvej (M 40) og hovedlandevej Assens Nørre Aaby (hldv. 609).

Der er vedtaget en anlægslov for udbygning af Fynske Motorvej mellem Middelfart og Odense V til 6 spor, og første etape fra Middelfart til Nr. Aaby er gennemført. Vej-direktoratet forventer, at den færdige udvidelse kan stå klar i 2022. I anlægsloven indgår en række støjskærme på strækningen. I forbindelse med udbygningen af ca. ti kilometer motorvej mellem Nørre Aaby og Middelfart med åbning i 2014, er der udført støjdæmpende foranstaltninger således som det er godkendt i projektet, hvilket vil sige ved Timsgyden/Asperup og Staurby.

Fredericia Kommune påvirkes af støj fra Den Fynske Motorvej (M 40), Den Sønderjyske Motorvej (M 50), Den Østjyske Motorvej (M 60) samt hovedlandevejen Vinding-Gårsløv-Fredericia (hldv. 528). Der udføres støjafskærmning ved Taulov nord i 2018-2019.

Boligområder udsat for støj over 65 dB

Assens 420-1 Gribsvad/Grønnemose

Området er beliggende nord for motorvejen. Støjafskærmning er omfattet af anlægslov om udbygning af motorvejen mellem Nørre Aaby og Odense Vest.

Fredericia 607-1 Erritsø

Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Fredericia 607-2 Snoghøj

Boligområdet ved Ravnsgårdsvej er påvirket af støjen fra Østjyske Motorvej. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Fredericia 607-3 Taulov nord

Der etableres støjafskærmning i 2018-2019.

Fredericia 607-4 Børupvænget

Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Fredericia 607-5 Vesterled

Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Middelfart 410-1 Indslev

Området er beliggende syd for motorvejen. Støjafskærmning er omfattet af anlægslov om udbygning af motorvejen mellem Nørre Aaby og Odense Vest.

Middelfart 410-2 Ved Langgyden

Området er beliggende nord for motorvejen. Støjafskærmning er omfattet af anlægslov om udbygning af motorvejen mellem Nørre Aaby og Odense Vest.

Middelfart 410-3 Tanderup

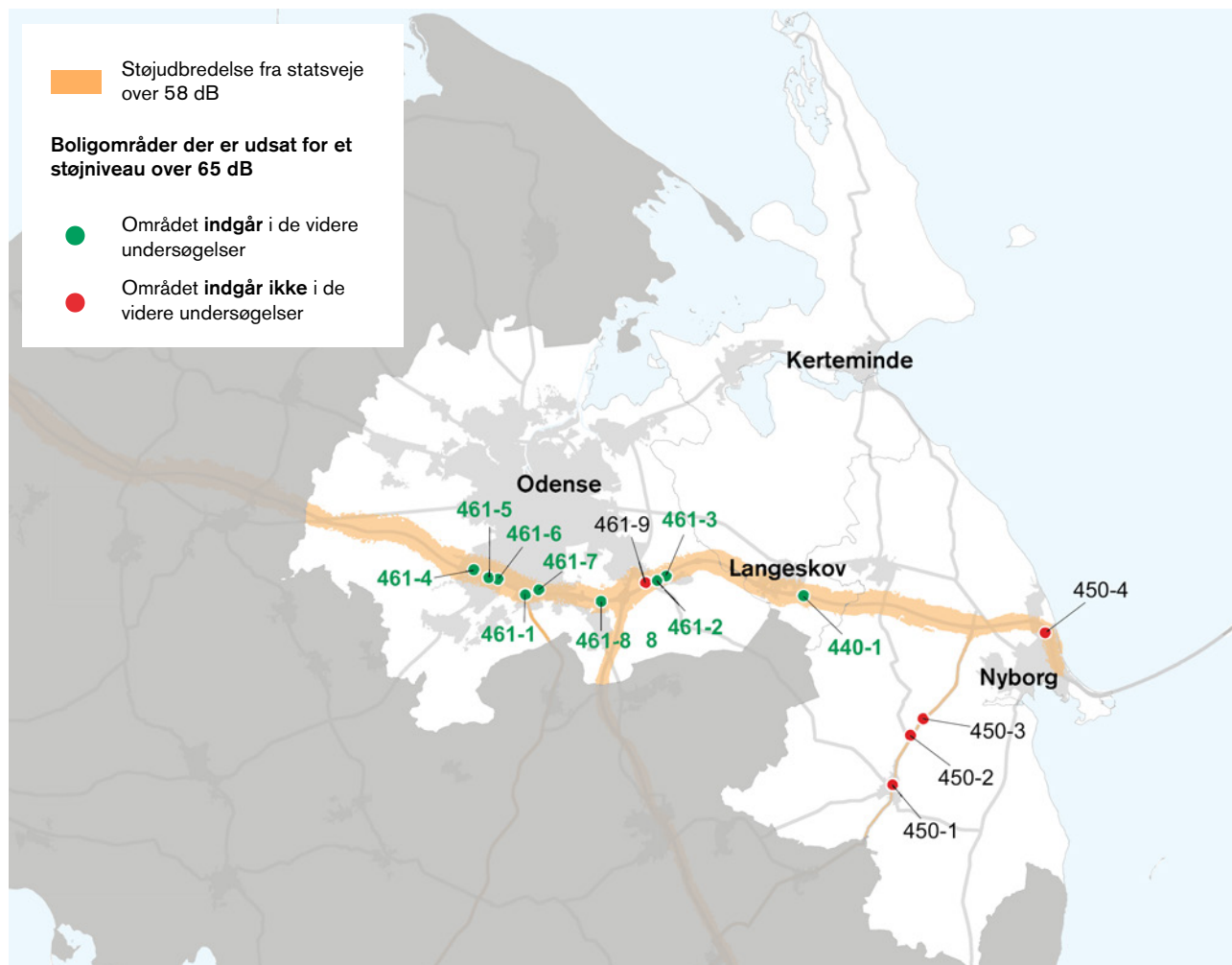
Tanderup er beliggende langs Assensvej. Der er direkte adgang fra naboejendomme til vejen, hvorfor der ikke er planer om støjafskærmende tiltag på strækningen.

Middelfart 410-4 Strandvej/Gl. Strandvej

Boligområdet er beliggende syd for motorvejen og Lillebæltsbroen. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Område 14: Kerteminde, Nyborg og Odense Kommune

Kortet viser støjbreddelse fra statsveje over 58 dB, og boligområder der er udsat for et støjniveau over 65 dB.



Antal støjbelastede boliger

Nr.	Kommunenavn	Antal boliger			I alt
		58-63 dB	63-68 dB	Over 68 dB	
440	Kerteminde	561	44	2	607
450	Nyborg	979	234	99	1.312
461	Odense	3.442	1.198	70	4.710

Statsveje i kommunerne

Kerteminde Kommune påvirkes af støj fra Den Fynske Motorvej (M 40).

Nyborg Kommune påvirkes af støj fra den Fynske Motorvej (M40) og hovedlandevej Nyborg-Bøjden (hldv. 704).

Odense Kommune påvirkes af støj fra den Fynske Motorvej (M40), Svendborgmotorvejen (M41) og hovedlandevej Odense-Faaborg (hldv. 521).

Der er vedtaget en anlægslov for udbygning af Fynske Motorvej mellem Middelfart og Odense V til 6 spor, og første etape fra Middelfart til Nr. Aaby er gennemført. I 2018 er der bevilget midler til udbygning af Fynske Motorvej på den resterende strækning mellem Nr. Aaby og Odense V. Vejdirektoratet forventer, at den færdige udvidelse kan stå klar i 2022. I anlægsloven indgår en række støjskærme på strækningen.

I 2013 er der vedtaget lov om udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense. I loven indgår en række støjdæmpende foranstaltninger langs projektstrækningen. Visse af nedenstående boligområder er omfattet af tiltag beskrevet i anlægsloven. I 2018 er der bevilget midler til støjafskærmning ved Sanderum i Odense, som en fremrykning af tiltag beskrevet i anlægsloven. Projektet forventes gennemført i 2018-2019.

Boligområder udsat for støj over 65 dB

Nyborg 450-1 Ørbæk

Ørbæk påvirkes af støj fra Nyborgvej. Det er ikke muligt at etablere støjskærme på grund af direkte adgange til hovedlandevejen.

Nyborg 450-2 Refsvindinge

Området påvirkes af støj fra Nyborgvej. Det er ikke muligt at etablere støjskærme på grund af direkte adgange til hovedlandevejen.

Nyborg 450-3 Nyborgvej ved Eskemosevej

Refsvindinge påvirkes af støj fra Nyborgvej. Det er ikke muligt at etablere støjskærme på grund af direkte adgange til hovedlandevejen.

Nyborg 450-4 Mølleparken og Strandparken

Boligområderne ligger på begge sider af motorvejen. Der er etableret støjskærme på strækningen. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Odense 461-1 Søparken, Humlebivængen

Området ligger syd for den Fynske Motorvej, henholdsvis vest og øst for tilslutningsanlæg 51. Støjafskærmning af området er omfattet af anlægslov om udbygning af Fynske Motorvej mellem Nørre Aaby og Odense V.

Odense 461-2 Fraugde vest

Boligområdet ved Toften i Fraugde ligger syd for motorvejen. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning. Tiltag skal eventuelt samtænkes med tiltag ved 461-3.

Odense 461-3 Fraugde øst

Boligområdet ved Virketofte i Fraugde ligger syd for motorvejen. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning. Tiltag skal eventuelt samtænkes med tiltag ved 461-2.

Odense 461-4 Sanderum

I 2018 er der bevilget midler til støjafskærmning ved Sanderum i Odense, som en fremrykning af støjreducerende tiltag beskrevet i anlægslov om udbygning af motorvejen syd om Odense. Projektet forventes gennemført i 2018-2019.

Odense 461-5 Thujavej

Boligområdet ved Thujavej. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning. Det skal bemærkes at området også belastes af støj fra Assensvej som ejes af Odense Kommune.

Odense 461-6 Heliosvænget

Støjafskærmning af området er omfattet af anlægslov om udbygning af Fynske Motorvej mellem Nørre Aaby og Odense V.

Odense 461-7 Hjallesø

Boligområdet ligger nord for Fynske Motorvej mellem Stenløsevej og jernbanen. Støjafskærmning af området er omfattet af anlægslov om udbygning af Fynske Motorvej mellem Nørre Aaby og Odense V.

Odense 461-8 Sellsøhøjvænget

Et lille boligområde syd for den Fynske Motorvej. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Odense 461-9 Over Holluf

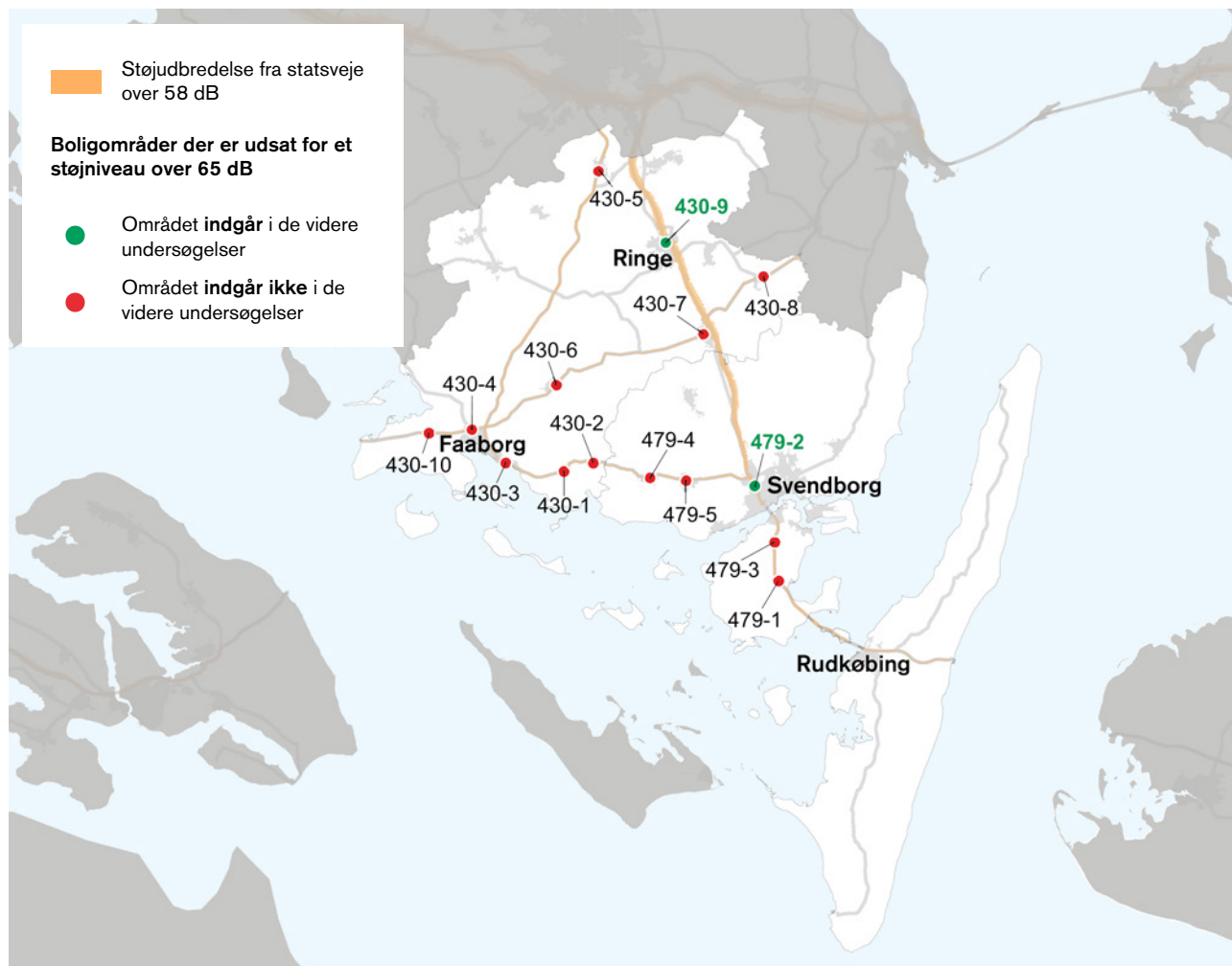
Boligområdet er omfattet af nyere lokalplan, og udbygning af området pågår stadig. I henhold til planlovens §15a er det kommunens pligt at sikre det fremtidige støj-hensyn ved udlægning af nye boliger. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Kerteminde 440-1 Rønninge

Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Område 15: Faaborg-Midtfyn, Langeland og Svendborg Kommune

Kortet viser støjbredelse fra statsveje over 58 dB, og boligområder der er udsat for et støjniveau over 65 dB.



Antal støjbelastede boliger

Nr.	Kommunenavn	Antal boliger			I alt
		58-63 dB	63-68 dB	Over 68 dB	
430	Faaborg-Midtfyn	691	461	75	1.227
482	Langeland	52	14	15	81
479	Svendborg	283	231	123	637

Statsveje i kommunerne

Faaborg Kommune påvirkes af støj fra Svendborgmotorvejen (M 41) samt hovedlandevejene Kværndrup-Svendborg (hldv. 205), Odense-Faaborg (hldv. 521), Nyborg-Bøjden (hldv. 704) og Svendborg-Faaborg (hldv. 714).

Svendborg kommune påvirkes af støj fra Svendborgmotorvejen (M41) samt hovedlandevejene Kværndrup-Svendborg (hldv. 205), Svendborg-Spodsbjerg (hldv. 206) og Svendborg-Faaborg (hldv. 714).

Langelands Kommune påvirkes af støj fra hovedlandevej Svendborg-Spodsbjerg (hldv. 206).

Boligområder udsat for støj over 65 dB

Faaborg-Midtfyn 430-1 Astrup

Boligområderne ved Svendborgvej i Astrup ligger langs begge sider af vejen. Der er direkte adgang til vejen fra de tilgrænsende ejendomme. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Faaborg-Midtfyn 430-2 Vester Aaby

Boligerne ved Svendborgvej i Vester Aaby ligger langs begge sider af vejen. Der er direkte adgang til vejen fra tilgrænsende ejendomme. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Faaborg-Midtfyn 430-3 Svendborgvej i Faaborg

Boligerne ved Svendborgvej i Faaborg ligger langs begge sider af vejen. Der er direkte adgang til vejen fra tilgrænsende ejendomme. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Faaborg-Midtfyn 430-4 Nyborgvej/Assensvej i Faaborg

Boligerne ved Nyborgvej/Assensvej i Faaborg ligger langs begge sider af vejen. Der er direkte adgang til vejen fra tilgrænsende ejendomme. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Faaborg-Midtfyn 430-5 Nørre Lyndelse

Boligerne i Nørre Lyndelse ligger langs begge sider af vejen. Der er direkte adgang til vejen fra tilgrænsende ejendomme. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Faaborg-Midtfyn 430-6 Korinth

Boligerne ved Rewentlowsgade i Korinth ligger langs begge sider af vejen. Der er direkte adgang til vejen fra tilgrænsende ejendomme. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Faaborg-Midtfyn 430-7 Kværndrup

Boligerne ved Bøjdenvej i Kværndrup ligger langs begge sider af vejen. Der er direkte adgang til vejen fra tilgrænsende ejendomme. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Faaborg-Midtfyn 430-8 Gislev

Boligerne i Gislev ligger langs begge sider af vejen. Der er direkte adgang til vejen fra tilgrænsende ejendomme. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Faaborg-Midtfyn 430-9 Rynkeby

Boligområdet ved Stubhøjvej og Banevænget er beliggende ud til Svendborgmotorvejen. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Faaborg-Midtfyn 430-10 Horne

Boligerne i Horne ligger langs begge sider af vejen. Der er direkte adgang til vejen fra tilgrænsende ejendomme. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Svendborg 479-1 Sundbrovej ved Nørreskovvej

Boligområderne ved Sundbrovej ved Nørreskovvej ligger langs begge sider af vejen. Der er direkte adgang til vejen fra de tilgrænsende ejendomme. Der er ikke planer om yderligere støjafskærmende tiltag på strækningen

Svendborg 479-2 Sundbrovej ved Vestergade

Boligerne er beliggende syd for Fåborgvej og nordøst for Sundbrovej ved Vestergade i Svendborg. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Svendborg 479-3 Bregninge

Boligområderne ved Sundbrovej i Bregninge ligger langs begge sider af vejen. Der er direkte adgang til vejen fra de tilgrænsende ejendomme. Der er ikke planer om yderligere støjafskærmende tiltag på strækningen

Svendborg 479-4 Vester Skerninge

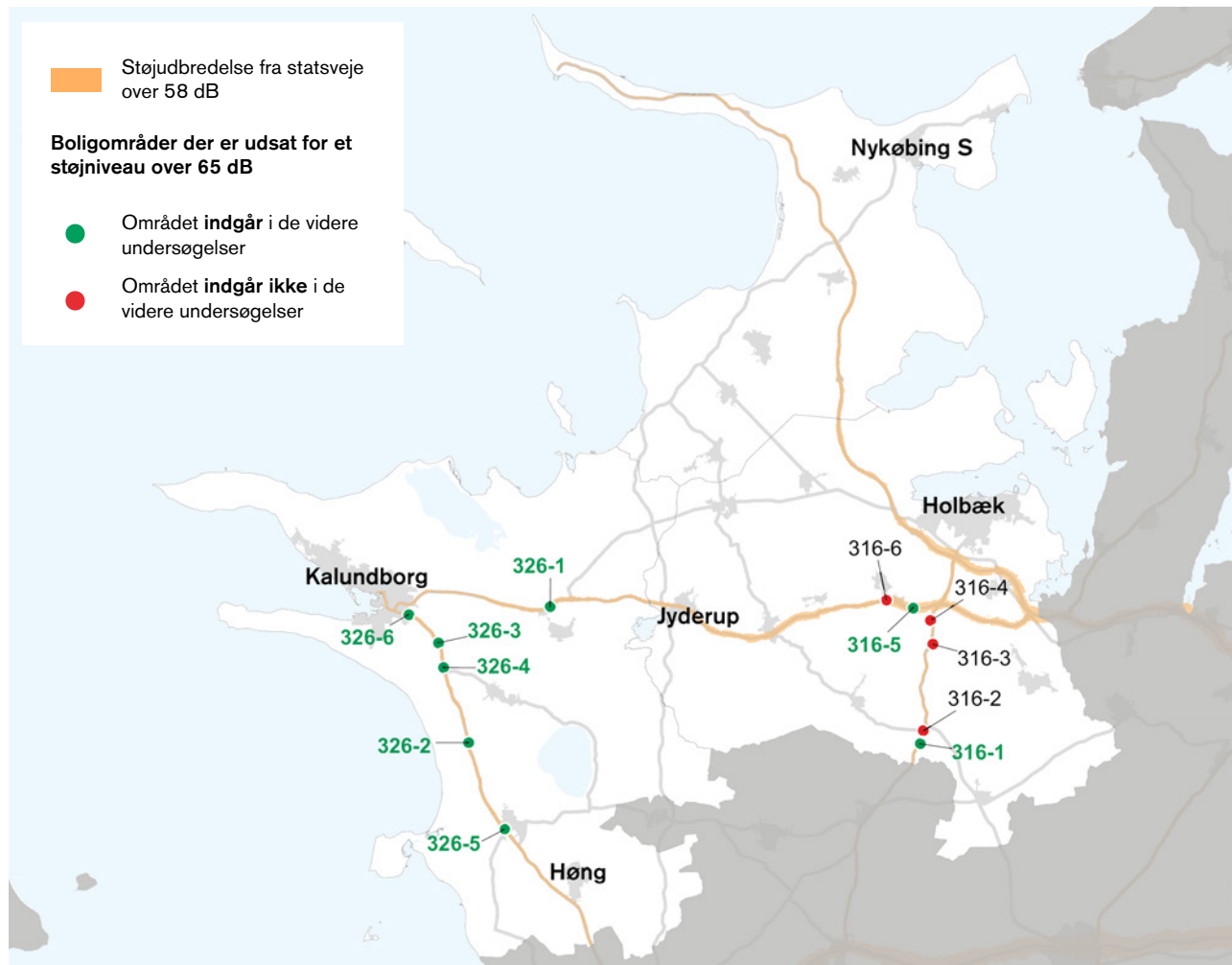
Boligområderne ved Faaborgvej i Vester Skerninge ligger langs begge sider af vejen. Der er direkte adgang til vejen fra de tilgrænsende ejendomme. Der er ikke planer om støjafskærmende tiltag på strækningen

Svendborg 479-5 Ollerup vest

Boligområderne ved Svendborgvej i Ollerup i Vester Skerninge ligger langs begge sider af vejen. Der er direkte adgang til vejen fra de tilgrænsende ejendomme. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Område 16: Holbæk, Kalundborg og Odsherred Kommune

Kortet viser støjdbredelse fra statsveje over 58 dB, og boligområder der er udsat for et støjniveau over 65 dB.



Antal støjbelastede boliger

Nr.	Kommunenavn	Antal boliger			I alt
		58-63 dB	63-68 dB	Over 68 dB	
316	Holbæk	376	170	98	644
326	Kalundborg	198	110	112	420
306	Odsherred	40	28	10	78

Statsveje i kommunerne

Holbæk Kommune påvirkes af støj fra Holbækmotorvejen (M 11) samt hovedlandevejene Elverdam-Jyderup-Kalundborg (hldv. 119) og Holbæk-Sorø (hldv. 145).

Kalundborg Kommune påvirkes af støj fra hovedlandevejene Slagelse-Kalundborg (hldv 125) og Elverdam-Jyderup-Kalundborg (hldv. 119).

Odsherred Kommune påvirkes af støj fra hovedlandevejene Lumsås-Odden Færgehavn (hldv.123) og motortrafikvejen (M11) fra Holbækmotorvejen til Lumsås.

Siden sidste støjkortlægning 2012 er fortsættelse af Holbækmotorvejen mellem Tuse Nord og Vig (Holbæk og Odsherred Kommune) anlagt som motortrafikvej med åbning i 2013. Den nye motortrafikvej har medført at den tidligere rute 21 mellem Tuse og Vig er nedklassificeret til kommunevej, og at en række bysamfund på denne vejstrækning er blevet støjaflastet.

Vejdirektoratet er i gang med at udbygge Skovejen, der er en motortrafikvej, til motorvej. Motorvejen har fået navnet Kalundborgmotorvejen. 1. etape af Kalundborgmotorvejen blev indviet august 2013. Den 2. etape er en ny motorvej syd om Regstrup, som tilsluttes Skovvejen ved Dramstrup forventes åbnet i 2019. I projektet indgår støjafskærmning ved Sønder Jernløse.

Boligområder udsat for støj over 65 dB

Holbæk 316-1 Frederiksvej, syd for Ugerløse

Boligerne på Frederiksvej er beliggende langs østlige side af Sorøvej. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Holbæk 316-2 Ugerløse

Boligerne er beliggende langs begge vejsider med direkte adgange til Sorøvej. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Holbæk 316-3 Igelsø

Boligerne er beliggende langs begge vejsider med direkte adgange til Ringstedvej. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Holbæk 316-4 Kvanløse

Boligerne er beliggende langs begge vejsider med direkte adgange til Ringstedvej. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Holbæk 316-5 Sdr. Jernløse

Området er beliggende syd for Skovvejen. Der opføres støjskærm i forbindelse med udbygning af Skovvejen til motorvej.

Holbæk 316-6 Nørre Jernløse

Nørre Jernløse er belastet med støj fra den eksisterende Skovvejen. I forbindelse med udbygning af Skovvejen til motorvej, føres den nye motorvej mere sydligt ved Nørre Jernløse, hvilket samlet vil bidrage til mindre støjbelastning af Nørre Jernløse. Området indgår derfor ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Kalundborg 326-1 Viskinge

Boligområdet i den nordøstlige del af Viskinge indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Kalundborg 326-2 Bjerge

Bjerge ligger på østsiden af Bjerge Landevej. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Kalundborg 326-3 Rørby

Rørby ligger på østsiden af Slagelsevej. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Kalundborg 326-4 Ugerløse

Boligområdet er beliggende ud til Slagelse Landevej. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Kalundborg 326-5 Gørlev

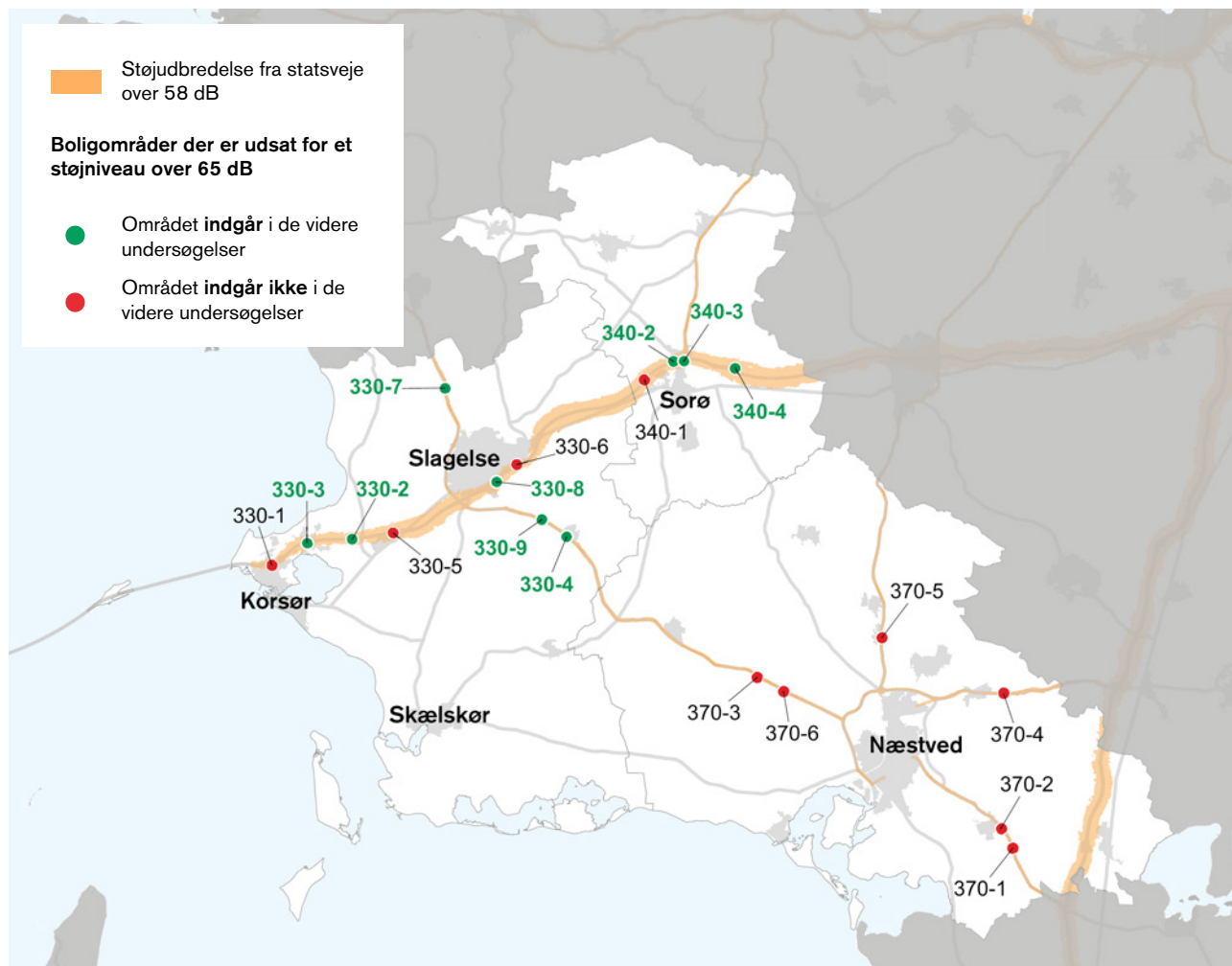
Boligområdet ved Møllevangen. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Kalundborg 326-6 Hareskovvej/Slagelsevej (Kalundborg SØ)

Området ligger på begge sider af Hareskovvej og Slagelsevej. Der er direkte adgang til hovedlandevejen fra mange ejendomme. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Område 17: Næstved, Slagelse og Sorø Kommune

Kortet viser støjdbredelse fra statsveje over 58 dB, og boligområder der er udsat for et støjniveau over 65 dB.



Antal støjbelastede boliger

Nr.	Kommunenavn	Antal boliger			I alt
		58-63 dB	63-68 dB	Over 68 dB	
370	Næstved	306	165	98	569
330	Slagelse	1.225	440	93	1.758
340	Sorø	628	104	46	778

Statsveje i kommunerne

Næstved Kommune påvirkes af støj fra Sydmotorvejen (M 30) og hovedlandevejene Næstved-Slagelse (hldv 126), Ringsted-Næstved (151), Næstved-Rønnede (hldv 614), Næstved-Bårse (hldv. 617) samt Ladby-Næstved Syd (Næstved omfartsvej) (hldv. 628). Vejdirektoratet har siden sidste støjkortlægning anlagt en nordlig omfartsvej

ved Næstved med åbning i 2016. Projektet vurderes ikke at have haft væsentlig indflydelse på antallet af støjbelastede boliger i Næstved.

Slagelse Kommune påvirkes af støj fra Vestmotorvejen (M20), Slagelse-Kalundborg landevej (hldv. 125) og Næst-

ved-Slagelse landevej (hldv.126). Siden sidste støjkortlægning 2012 er der anlagt en ny omfartsvej vest om Slagelse med åbning i 2013. Omfartsvejen har betydet støjaflasting af den eksisterende Sdr. Ringgade og Kalundborgvej gennem Slagelse, som samtidig er nedklassificeret til kommunevej.

Ved Slagelse er der anlagt støjskærm langs Vestmotorvejen mellem Idagårds Allé og Skælskørvej, samt støjvold ved Amerika/Afrika-kvarteret af overskudsjord fra Slagelse Omfartsvejsprojektet. Endelig har Region Sjælland etableret en støjskærm ved det nye Regionssygehus.

Sorø Kommune påvirkes af støj fra Vestmotorvejen (M20) og hovedlandevej Holbæk-Sorø (hldv. 145).

Boligområder udsat for støj over 65 dB

Næstved 370-1 Blangslev

Blangslev er beliggende på begge sider af Præstø Landevej. Der er flere direkte adgange til landevejen. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Næstved 370-2 Mogenstrup

Mogenstrup er beliggende på begge sider af Præstø Landevej. Der er flere direkte tilslutninger til landevejen. Der er ikke planer om støjafskærmende tiltag på strækningen.

Næstved 370-3 Kyse

Langs Kyse Bygade er der bebyggelse langs begge sider. Der er direkte adgange fra de tilgrænsende ejendomme. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Næstved 370-4 Toksværd

Langs Landevejen i Toksværd er der bebyggelse langs begge sider. Der er direkte adgange til landevejen. Der er ikke planer om støjafskærmende tiltag på strækningen

Næstved 370-5 Gelsted

Langs Suså Landevej er der spredt bebyggelse langs begge vejsider. Der er direkte adgange fra de tilgrænsende ejendomme. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Næstved 370-6 Vallensved

Langs Vallensved Bygade er der bebyggelse langs begge vejsider. Der er direkte adgange fra de tilgrænsende ejendomme. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Slagelse 330-1 Motalavej

Motalavej ligger syd for motorvejen. Der er etableret støjskærm på strækningen. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Slagelse 330-2 Tjæreby

Området er beliggende langs sydsiden af motorvejen i Tjæreby. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Slagelse 330-3 Svenstrup

Områderne er beliggende på begge sider af motorvejen ved Svenstrup. Vest for Mejerivej er der langs nordsiden af motorvejen etableret støjskærm, langs sydsiden er der etableret private støjvolde, i forbindelse med et nyere boligområde. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Slagelse 330-4 Sørbymagle

Området er beliggende langs nordsiden af Slagelse Landevej i Sørbymagle. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Slagelse 330-5 Vemmelev/Forlev

Området er beliggende syd for motorvejen ved Vemmelev og Forlev. Der er etableret støjskærme langs motorvejen. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Slagelse 330-6 Slagelse/Byskovvej

Området er beliggende langs nordsiden af motorvejen mellem Nykobbelvej og Skovvej. Mellem Nykobbelvej og Rønnebærvej er der etableret kommunal støjvold i forbindelse med nybyggeri. På strækningen mellem Rønnebærvej og Skovvej er etableret støjskærm. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Slagelse 330-7 Havrebjerg

Området er beliggende vest for Kalundborgvej i Havrebjerg. Syd for Krænkerupvej har boligerne direkte adgang til landevejen, på denne strækning er det således ikke muligt at etablere støjskærme. Nord for Krænkerupvej har boligerne adgang til Smedelodden. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Slagelse 330-8 Slagelse/Grønningen

Området er beliggende langs nordsiden af motorvejen ved Grønningen. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Slagelse 330-9 Rosted

Området er beliggende langs nordsiden af Slagelse Landevej i Rosted. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Sorø 340-1 Haverupvej

Boligområdet er beliggende nordvest for Vestmotorvejen. Støjafskærmning vurderes ikke at være omkostningseffektiv. Området indgår derfor ikke på nuværende tidspunkt i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Sorø 340-2 Pedersborg

Området kan opdeles i 3 delboligområder, der er beliggende nord og syd for Vestmotorvejen i Pedersborg. Boligområderne indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Sorø 340-3 Elmevænget

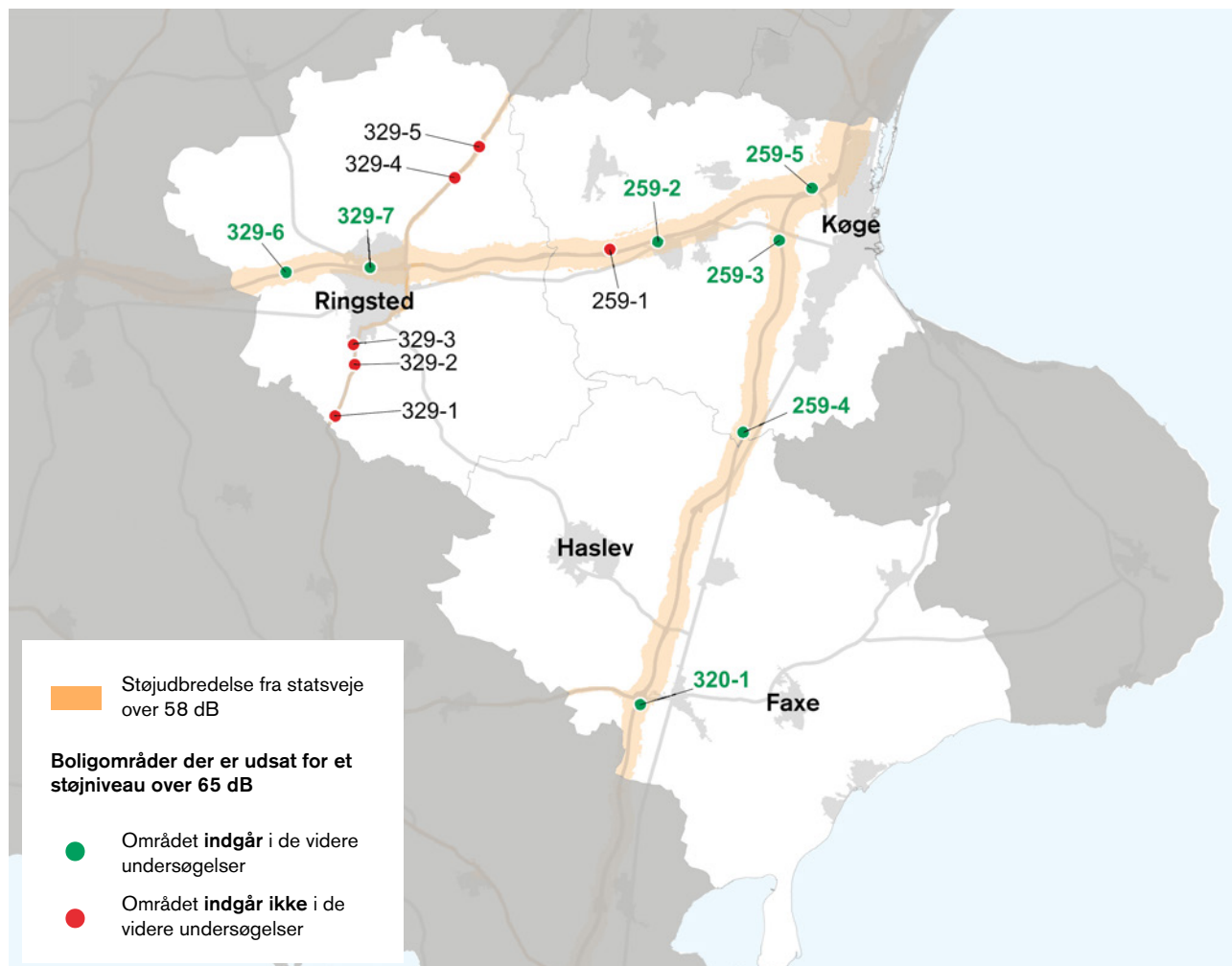
Boligområdet er beliggende ved tilslutningsanlæg 37 til Vestmotorvejen, Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Sorø 340-4 Slaglille Bjergnede

Boligområdet er beliggende nord for Vestmotorvejen. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Område 18: Faxe, Køge og Ringsted Kommune

Kortet viser støjdbredelse fra statsveje over 58 dB, og boligområder der er udsat for et støjniveau over 65 dB.



Antal støjbelastede boliger

Nr.	Kommunenavn	Antal boliger			I alt
		58-63 dB	63-68 dB	Over 68 dB	
320	Faxe	151	75	30	256
259	Køge	2.025	278	40	2.343
329	Ringsted	686	230	132	1.048

Statsveje i kommunerne

Faxe Kommune påvirkes af støj fra Sydmotorvejen (M30) og hovedlandevej Rønnede-Næstved (hldv. 614).

Køge Kommune påvirkes af støj fra Køge Bugt Motorvejen (M10), Vestmotorvejen (M20) og Sydmotorvejen (M30). Siden sidste kortlægning er der sket udbygning af Køge Bugt Motorvejen fra Greve Syd og Køge. I Køge er der opsat ca. 2,8 km støjskærme langs østsiden af motorvejen hhv. nord og syd for tilslutningsanlæg 32 ved Lyngvej. Sidst del af udbygningen er endeligt afsluttet i 2017. I støjkortlægningens resultater indgår det nye anlægsprojekt inkl. støjskærme mm. Herudover er der anlagt en støjvold af overskudsjord fra baneprojektet København-Ringsted langs sydsiden af motorvejen ved Vemmedrup.

Ringsted Kommune påvirkes af støj fra Vestmotorvejen (M20), hovedlandevej Roskilde-Ringsted (hldv. 102) og hovedlandevej Ringsted-Næstved (hldv. 151).

Boligområder udsat for støj over 65 dB

Faxe 320-1 Kongsted-Borup

Området er beliggende øst for motorvejen i Kongsted-Borup ved Rønnede. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Køge 259-1 Regnemark

Boligområdet er beliggende nord for motorvejen ved Regnemark. En eventuel støjskærm vurderes at ville have meget begrænset effekt. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Køge 259-2 Bjæverskov

Området er beliggende syd for motorvejen i Bjæverskov. Der vil blive anlagt en støjskærm ved Bjæverskov i 2018-2019.

Køge 259-3 Lellinge øst

Boligområdet er beliggende vest for Sydmotorvejen. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Køge 259-4 Algestrup

Boligområdet er beliggende på vestlig side af motorvejen. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Køge 259-5 Ølby

Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Ringsted 329-1 Veterslev

Området er beliggende langs begge sider af Næstvedvej i Veterslev. Der er direkte adgange til Næstvedvej fra de fleste af de tilgrænsende ejendomme. Området indgår i ikke de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Ringsted 329-2 Høm

Området er beliggende langs begge sider af Næstvedvej i Høm. Der er direkte adgange til Næstvedvej fra de fleste af de tilgrænsende ejendomme. Området indgår i ikke de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Ringsted 329-3 Bengårds Alle

Området er beliggende langs begge sider af Næstvedvej mellem Bengårds Alle og Ditlevshøj. Der er direkte adgange til Næstvedvej fra de fleste af de tilgrænsende ejendomme. Området indgår i ikke de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Ringsted 329-4 Ortved

Området er beliggende langs begge sider af Roskildevej i Ortved. Der er direkte adgange til Roskildevej fra de fleste af de tilgrænsende ejendomme. Området indgår i ikke de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Ringsted 329-5 Egemose

Området er beliggende langs begge sider af Roskildevej ved Egemose. Der er direkte adgange til Roskildevej fra de fleste af de tilgrænsende ejendomme. Området indgår i ikke de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Ringsted 329-6 Ørslev Under Skoven

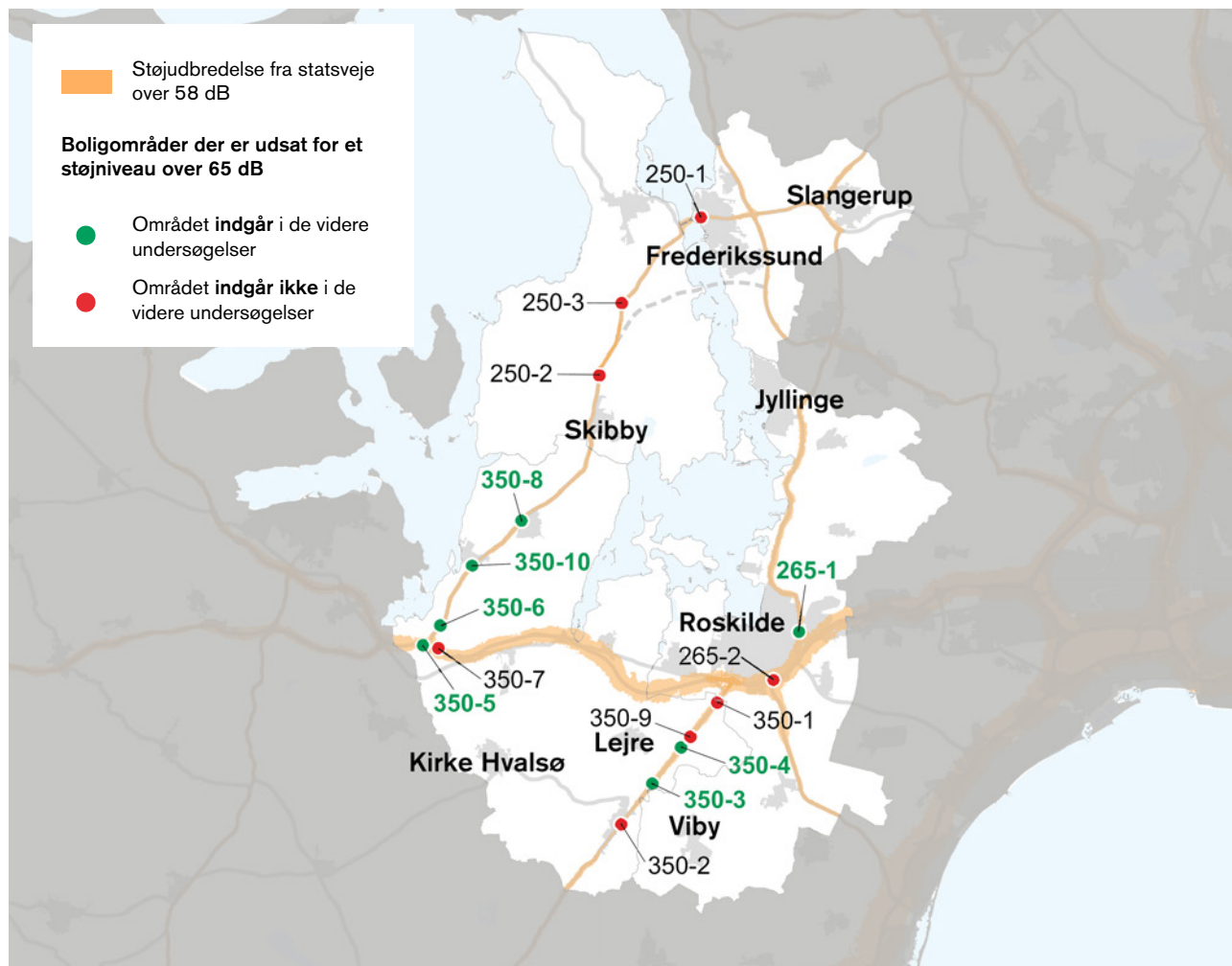
Området er beliggende i Ørslev Under Skoven nord for Vestmotorvejen. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Ringsted 329-7 Benløse

Området er beliggende nord for Vestmotorvejen ved Benløse. Området kan opdeles i to delområder, hhv. vest og øst for Roskildevej. Områderne indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Område 19: Frederikssund, Lejre og Roskilde Kommune

Kortet viser støjbreddelse fra statsveje over 58 dB, og boligområder der er udsat for et støjniveau over 65 dB.



Antal støjbelastede boliger

Nr.	Kommunenavn	Antal boliger			I alt
		58-63 dB	63-68 dB	Over 68 dB	
250	Frederikssund	205	70	28	303
350	Lejre	605	244	121	970
265	Roskilde	1.761	236	92	2.089

Statsveje i kommunerne

Frederikssund Kommune påvirkes af støj fra hovedlandevejene Roskilde-Slangerup (hldv. 136), Hillerød Frederikssund (hldv. 141), Frederikssund-Elverdam (hldv. 142) og Ballerup-Frederikssund-Kregme (hldv. 522). Der pågår anlæg af en ny fjordforbindelse ved Frederikssund som forventes afsluttet i 2019. Projektet vil medføre støj-aflastning af den eksisterende J.F. Willumsens Vej m.m.

I anlægsprojektet indgår støjreducerende foranstaltninger langs den nye linjeføring.

Lejre Kommune påvirkes af støj fra Holbækmotorvejen (M11), hovedlandevejene Roskilde-Ringsted (hldv. 102) og Frederikssund-Elverdam (hldv. 142).

Roskilde Kommune påvirkes af støj fra Holbækmotorvejen (M 11) og hovedlandevejene Roskilde-Ringsted (hldv. 102), Roskilde-Slangerup (hldv. 136) og Roskilde-Solrød-Køge Bugt motorvejen (hldv. 138). Der er gennemført udbygning af Holbækmotorvejen mellem Hedehusene/Fløng og Ledreborg Alle (Roskilde Vest). Udbygningen blev færdigt i 2012. Projektet har medført etablering af en række støjafskærmninger. Det skal bemærkes at udbygningen af motorvejen fra Hedehusene, herunder nye støjskærme omkring Roskilde mm. ikke blev medtaget i sidste støjkortlægning fra 2012.

Boligområder udsat for støj over 65 dB

Frederikssund 250-1 J.F. Willumsens Vej

Der pågår anlæg af en ny fjordforbindelse ved Frederikssund som forventes afsluttet i 2019. Projektet vil medføre støjafslastning af den eksisterende J.F. Willumsens Vej m.m. Området indgår i ikke de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Frederikssund 250-2 Bonderup Old

Området ligger langs Skibbyvej i Bonderup Old. Der er direkte adgange til landevejen fra naboejendomme. Området indgår i ikke de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Frederikssund 250-2 Lyngerup (3)

Lyngerupvej påvirker Lyngerup med støj. I forbindelse med anlæg af ny sydlig forbindelse over Roskilde Fjord vil strækningen blive nedklassificeret til kommunevej. Området indgår i ikke de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Lejre 350-1 Nye Glim

Området er beliggende langs begge sider af Ringstedvej ved Nye Glim. Der er direkte adgange til Ringstedvej fra de fleste af de tilgrænsende ejendomme. Området indgår i ikke de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Lejre 350-2 Osted by

Området udgør en randbebyggelse i Osted. Der er givet tilbud om tilskud til supplerende facadeisolering, da det er ikke muligt at etablere støjskærme på grund af direkte adgange til hovedlandevejen. Området indgår i ikke de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Lejre 350-3 Rorup

Rorup ligger langs vestsiden af Ringstedvej. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Lejre 350-4 Øm

Ringstedvej gennemskærer Øm. Langs landevejens østside har ejendommene direkte adgang til Ringstedvej. Det vil ikke være muligt at etablere støjskærme på denne strækning. Langs Ringstedsvejs vestside vil det på en del af strækningen være muligt at etablere støjskærme. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Lejre 350-5 Ordrup

Området ligger syd for Holbækmotorvejen. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Lejre 350-6 Englerup

Englerup gennemskæres af Engledamsvej. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Lejre 350-7 Kirke Sonnerup

Området ligger nord for motorvejen. Der er opsat støjskærm. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Lejre 350-8 Kirke Hyllinge

Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Lejre 350-9 Øm/Langvadvej

Området ved Langvadvej har direkte adgang til Ringstedvej. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Lejre 350-10 Ejby

Ejby ligger på begge sider af Elverdamsvej. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Roskilde 265-1 Østre Ringvej

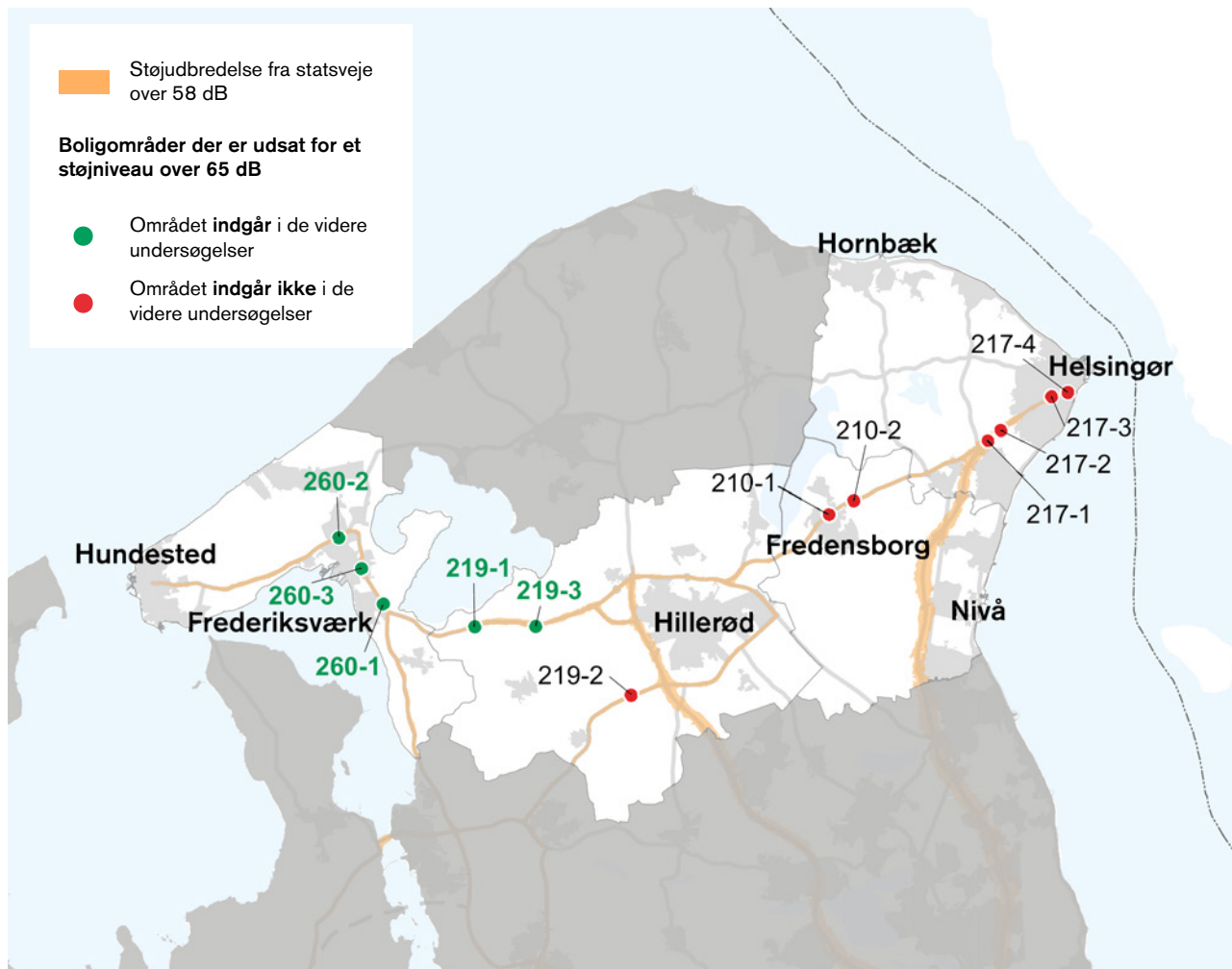
Området ligger langs vestsiden af Østre Ringvej nord for Jernbanen. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Roskilde 265-2 Holbækmotorvejen

Området nord for motorvejen mellem Vindingevej og jernbanen i vest er kortlagt som særligt støjplaget. Der er opsat støjskærme, men der er umiddelbart ikke planer om yderligere tiltag. Området indgår indtil videre ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Område 20: Fredensborg, Frederiksværk-Hundested, Helsingør og Hillerød Kommune

Kortet viser støjubredelse fra statsveje over 58 dB, og boligområder der er udsat for et støjniveau over 65 dB.



Antal støjbelastede boliger

Nr.	Kommunenavn	Antal boliger			I alt
		58-63 dB	63-68 dB	Over 68 dB	
210	Fredensborg	125	64	26	215
260	Frederiksværk-Hundested	481	145	70	696
217	Helsingør	115	54	52	221
219	Hillerød	193	63	46	302

Statsveje i kommunerne

Fredensborg Kommune påvirkes af støj fra Helsingørsmotorvejen (M 14) og hovedlandevej Hillerød-Helsingør (hldv140).

Frederiksværk-Hundested Kommune påvirkes af støj fra hovedlandevejene Hillerød-Frederiksværk (hldv.106), Frederiksværk-Hundested (hldv. 107) og Ballerup-Frederiksværk (Kregme) (hldv. 522).

Helsingør Kommune påvirkes af støj fra Helsingørmotorvejen (M14) Kongevejen, Flynderborgvej (hldv 109) og hovedlandevej Hillerød-Nyrup (hldv. 140).

Hillerød Kommune påvirkes af støj fra Hillerødmotorvejen (M13), hovedlandevejene Favrholt-Karlebo (hldv 104), Hillerød-Frederiksværk (hldv 106), Karlebo-Stenholtsvang (hldv 108), Hillerød-Nyrup (hldv 140), Hillerød-Frederikssund, (hldv 141) samt del af Isterødvejen (hldv 108). I 2011 åbnede omfartsvejen ved Gørløse. Omfartsvejen var ikke omfattet sidste støjkortlægning fra 2012.

Boligområder udsat for støj over 65 dB

Fredensborg 210-1 Fredensborg

Området omfatter Fredensborg By. Der er direkte adgang fra naboejendomme til vejen, hvorfor der ikke er planer om støjafskærmende tiltag på strækningen.

Fredensborg 210-2 Veksebo

I Veksebo er der direkte adgang fra naboejendomme til vejen, hvorfor der ikke er planer om støjafskærmende tiltag på strækningen.

Frederiksværk-Hundested 260-1 Kregme

Området ligger på begge sider af Hillerødvej i Kregme. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Frederiksværk-Hundested 260-2 Hundestedvej

Boligområderne omfatter et område langs sydsiden af Hillerødvej mellem Bøgevej og Rundkørslen ved Helsingør, samt et område mellem Rundkørslen og Industrivej. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Frederiksværk-Hundested 260-3 Sportsvej

Området ligger langs Hillerødvej mellem Sportsvej og Sandskårsvej. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Helsingør 217-1 Mørdrup

Omfatter et område mellem motorvejen og Kongevejen. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Helsingør 217-2 Kongevejen, lige øst for Helsingørmotorvejen

Området har direkte adgange til Kongevejen hvorfor støjafskærmning ikke er mulig. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Helsingør 217-3 Kongevejen, østligste del i Helsingør

Området har direkte adgange til Kongevejen hvorfor støjafskærmning ikke er mulig. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Helsingør 217-4 Flynderborgvej

Området har direkte adgange til Kongevejen og Flynderborgvej, hvorfor støjafskærmning ikke er mulig. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Hillerød 219-1 St. Lyngby

St. Lyngby ligger langs sydsiden af Amtsvejen. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Hillerød 219-2 Freerslev

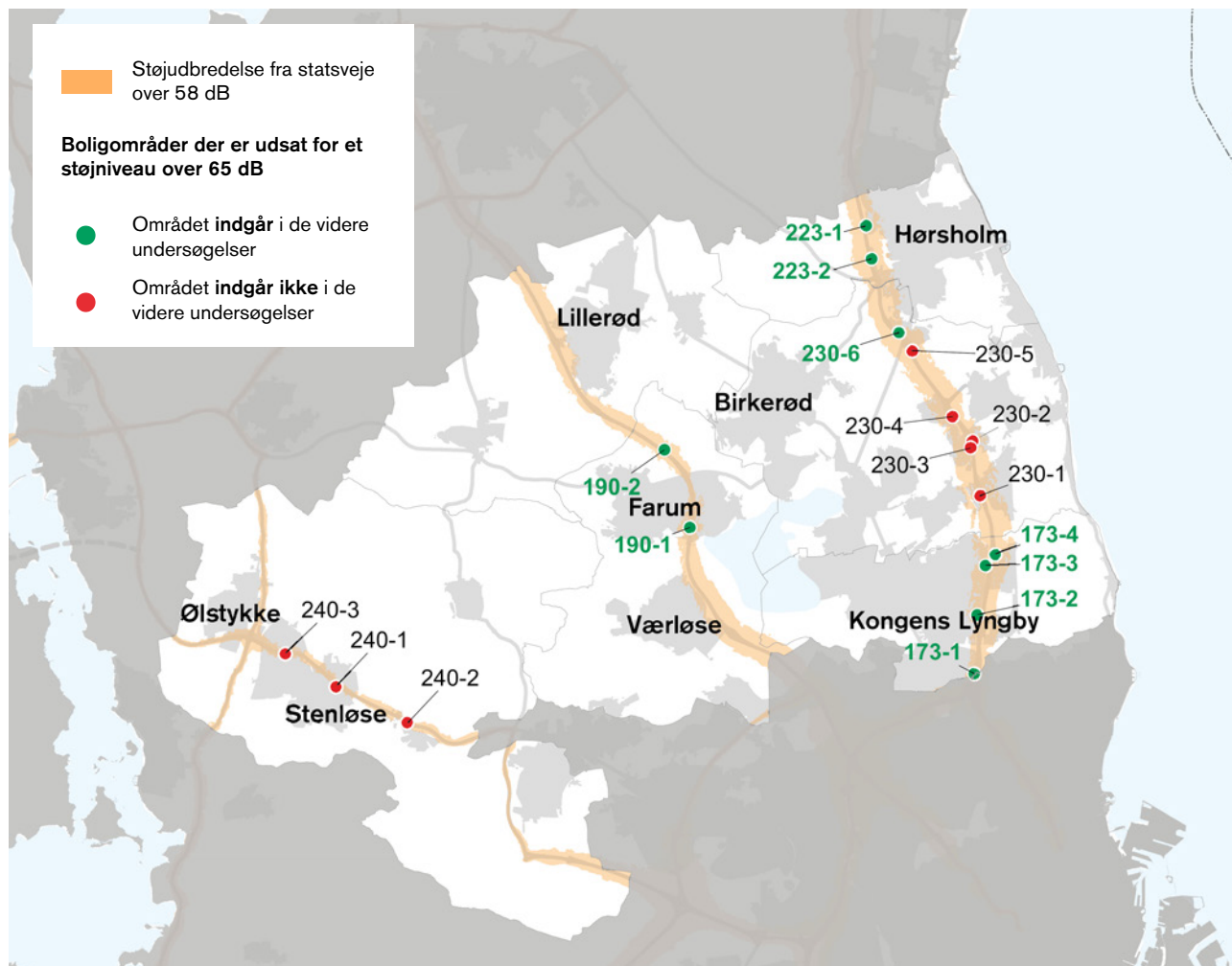
Freerslev er beliggende på begge sider af Roskildevej med direkte adgange fra de tilgrænsende ejendomme. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Hillerød 219-3 Meløse

Meløse ligger langs sydsiden af Amtsvejen. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Område 21: Allerød, Egedal, Furesø, Hørsholm, Lyngby-Taarbæk og Rudersdal Kommune

Kortet viser støjbreddelse fra statsveje over 58 dB, og boligområder der er udsat for et støjniveau over 65 dB.



Antal støjbelastede boliger

Nr.	Kommunenavn	Antal boliger			I alt
		58-63 dB	63-68 dB	Over 68 dB	
201	Allerød	89	10	3	102
240	Egedal	497	110	36	643
190	Furesø	574	84	6	664
223	Hørsholm	368	66	8	442
173	Lyngby-Taarbæk	2.466	518	24	3.008
230	Rudersdal	2.169	489	57	2.715

Statsveje i kommunerne

Allerød Kommune påvirkes af støj fra Hillerødmotorvejen (M13). Der er ikke registreret nogen særligt støjbelastede boligområder (over 65 dB) i kommunen.

Egedal Kommune påvirkes af støj fra hovedlandevejene Roskilde-Slangerup (hldv. 136) og Ballerup-Frederikssund-Kregme (hldv. 522), Tværvej (hldv. 135) samt Fre-

derikssundsmotorvejen (M12). Siden sidste støjkortlægning fra 2012 har Vejdirektoratet anlagt 2. etape af Frederikssundmotorvejen fra Motorring 4 til Tværvej samt en forlængelse af Tværvej som motortrafikvej. Projektet blev afsluttet i 2015.

Furesø Kommune påvirkes af støj fra Hillerødmotorvejen (M13) og hovedlandevej Ring 4 (hldv 111).

Hørsholm Kommune påvirkes af støj fra Helsingørmotorvejen (M14).

Lyngby-Taarbæk Kommune påvirkes af støj fra Motorring 3 (M3) og Helsingørmotorvejen (M14). Der er i 2016 opført en støjskærm ved Eremitageparken på den østlige side af Helsingørmotorvejen.

Rudersdal Kommune påvirkes af støj fra Helsingørmotorvejen. Der er gennemført en udbygning af Helsingørmotorvejen mellem Egebækvej og Hørsholm Kongevej fra 4 til 6 spor, hvor der er opført nye støjskærme og udlagt støjreducerende asfalt. Udbygningen blev færdig i 2016.

Boligområder udsat for støj over 65 dB

Egedal 240-1 Frederikssundsvej i Stenløse

Ved anlæg af ny Frederikssundsmotorvej vil strækningen blive nedklassificeret til kommunevej. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Egedal 240-2 Gammel Ølstykke

Ved anlæg af ny Frederikssundsmotorvej vil strækningen blive nedklassificeret til kommunevej. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Egedal 240-3 Frederikssundsvej i Stenløse

Ved anlæg af ny Frederikssundsmotorvej vil strækningen blive nedklassificeret til kommunevej. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Furesø 190-1 Fiskebækbroen til Stavnsholtvej

Området ligger på begge sider af motorvejen mellem Fiskebækbroen og Stavnsholtvej. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Furesø 190-2 Bregnerød

Området ligger øst for motorvejen i Bregnerød. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Hørsholm 223-1 Stampevej

Området ligger øst for Helsingørmotorvejen henholdsvis syd og nord for Stampevej. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige

midler til støjafskærmning.

Hørsholm 223-2 Haveforening Hørsholm

Haveforeningen er beliggende øst for motorvejen. Det skal bemærkes at dette er den eneste haveforening der indgår i støjhandlingsplanen, da kriteriet for afskærmningsprojekter er helårsboliger. Af trafikaftalen "HyperCard, busser, cykler, trafikikkerhed, støjbekæmpelse mv." af 5. maj 2011, fremgår det at "I forbindelse med en udbygning af 2. etape af Helsingørmotorvejen, vil parterne sikre finansieringen af nye støjskærme ved Brådebæk og ved Hørsholm Haveforening gennem udmøntning af midler fra Pulje til støjbekæmpelse."

Lyngby-Taarbæk 173-1 Jægerborgvej

Området ligger vest for motorvejen og omfatter et etageboligkompleks, der indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Lyngby-Taarbæk 173-2 Kollegieboligerne

Området ligger vest for motorvejen og omfatter kollegieboliger, der indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Lyngby-Taarbæk 173-3 Lundtofteparken

Området ligger vest for motorvejen og omfatter et ejendomskompleks, der indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Lyngby-Taarbæk 173-4 Eremitageparken, nord for Vejporten

Området ligger øst for motorvejen og omfatter et ejendomskompleks, der indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Rudersdal 230-1 Nærum

Der er en eksisterende støjskærm ved boligområdet ved Nærum. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Rudersdal 230-2 Ved Langhaven

Området omfatter boliger på den østlige side af motorvejen ved Langhaven. I forbindelse med udbygningen af helsingørmotorvejen er der etableret en ny støjskærm langs motorvejsrampen ved frakørsel 13.

Rudersdal 230-3 Egebækvej

Området omfatter Vejdamsområdet vest for motorvejen. Der er etableret støjskærme i forbindelse med udbygningen af Helsingørmotorvejen. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Rudersdal 230-4 Vejdammen

Området omfatter Vejdamsområdet vest for motorvejen. Der er etableret støjskærme i forbindelse med udbygningen af Helsingørmotorvejen. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremti-

dige midler til støjafskærmning.

Rudersdal 230-5 Ubberød

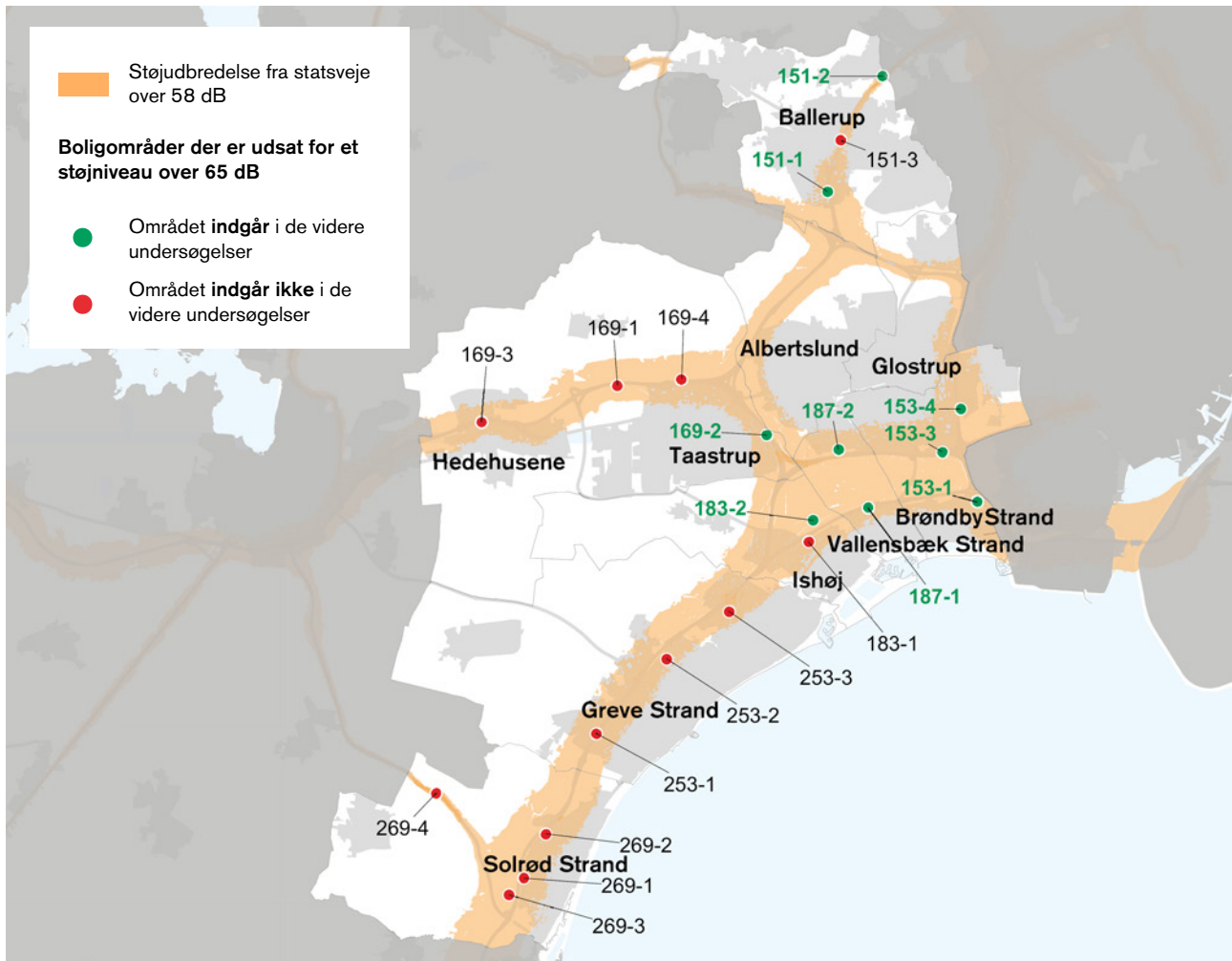
Omfatter boligområdet ved Ubberød lige syd for Hørsholm Kongevej. Der er etableret nye støjafskærmninger i forbindelse med udbygningen af Helsingørmotorvejen. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Rudersdal 230-6 Brådebæk

Omfatter boligområdet ved Brådebæk lige nord for Hørsholm Kongevej. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Område 22: Albertslund, Ballerup, Brøndby, Glostrup, Greve, Høje Tåstrup, Ishøj, Solrød og Vallensbæk Kommune

Kortet viser støjubredelse fra statsveje over 58 dB, og boligområder der er udsat for et støjniveau over 65 dB.



Antal støjbelastede boliger

Nr.	Kommunenavn	Antal boliger			I alt
		58-63 dB	63-68 dB	Over 68 dB	
165	Albertslund	456	2	1	0
151	Ballerup	1.220	357	2	1.579
153	Brøndby	4.187	591	11	4.789
253	Greve	2.342	562	6	2.910
161	Glostrup	426	1	1	428
169	Høje-Taastrup	2.243	391	52	2.686
183	Ishøj	1.570	582	37	2.189
269	Solrød	2.539	395	16	2.950
187	Vallensbæk	1.622	322	9	1.953

Statsveje i kommunerne

Albertslund Kommune påvirkes af støj fra Motorring 4 (M4), Holbækmotorvejen (M11) og Frederikssundmotorvejen (M12). I forbindelse anlæg og udbygning af henholdsvis Frederikssundmotorvejen og Motorring 4 er der anvendt overskudsjord på dele af strækningerne til etablering støjvolde mod Vestskoven i overensstemmelse med vejprojekterne.

Ballerup Kommune påvirkes af støj fra Motorring 4 (Tåstrup-Ballerup) (M4), Frederikssundmotorvejen (M12) samt hovedlandevejene Ballerup-Bagsværd (hldv. 111) og Ballerup-Frederikssund-Kregme (hldv. 522). 2. etape af Frederikssundmotorvejen fra Motorring 4 til Tværvej samt en forlængelse af Tværvej som motortrafikvej blev afsluttet i 2015. I 2015 blev den eksisterende strækning af Frederikssundsvej fra Tværvej til Motorring 4 gennem Ballerup og Måløv derfor nedklassificeret til kommunevej, og indgår dermed ikke længere i Vejdirektoratets støjkortlægning.

Brøndby Kommune påvirkes af støj fra Motorring 3 (M3), Køge Bugt Motorvejen (M10) og Holbækmotorvejen (M11).

Glostrup Kommune påvirkes af støj fra Motorring 3 (M3) og Frederikssundmotorvejen (M12). I forbindelse med den gennemførte anlæg af Frederikssundmotorvejens 1. etape er der etableret støjvolde bl.a. ved Ejbyområdet. Der er ikke planer om yderligere støjafskærmende tiltag langs statsvejnettet i Glostrup Kommune. Motorvejen blev åbnet i 2011 og indgik ikke i den seneste støjkortlægning offentliggjort i 2012, som var baseret på data for statsvejnettet pr. 31.12.2010.

Greve Kommune påvirkes af støj fra Køge Bugt Motorvejen (M10). Siden seneste støjkortlægning 2012, er der gennemført udbygning af Køge Bugt Motorvejen fra Greve Syd til Solrød Syd. I forbindelse med dette projekt er der etableret støjafskærmninger m.m.

Høje Tåstrup Kommune påvirkes af støj fra Holbækmotorvejen (M11). Der er gennemført udbygning af Holbækmotorvejen mellem Hedehusene/Fløng og Ledreborg Alle (Roskilde Vest). Udbygningen blev officielt færdig i 2012. I denne forbindelse blev der udført ny støjafskærmning ved Hedehusene i forbindelse med anlægsarbejderne.

Ishøj Kommune påvirkes af støj fra Køge Bugt Motorvejen (M10) og Motorring 4 (M4).

Solrød Kommune påvirkes af støj fra Køge Bugt Motorvejen (M 10) og hovedlandvejen Roskilde-Solrød-Køge Bugt Motorvejen (hldv. 138). Siden seneste støjkortlægning 2012, er der gennemført udbygning af Køge Bugt Motorvejen fra Greve Syd til Solrød Syd. I forbindelse med dette projekt er der etableret støjafskærmninger m.m.

Vallensbæk Kommune påvirkes af støj fra Køge Bugt Motorvejen (M10) og Holbækmotorvejen (M 11). Der er udført støjskærmsprojekt langs Køge Bugt Motorvejen ved Gjeddesdalvej i 2015.

Boligområder udsat for støj over 65 dB

Ballerup 151-1 Magleparken

Området omfatter et etageboligområde ved Magleparken. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Ballerup 151-2 Pæremosevej

Boligområdet ligger vest for Ring 4. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Ballerup 151-3 Langekærvej

Boligområdet ligger vest for Ring 4. Der er ældre støjskærme på strækningen. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Brøndby 153-1 Kærlunden

Boligområdet ligger vest for Motorring 3. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Brøndby 153-2 Strandfogedvej

Boligområdet ligger vest for Amagermotorvejen. Området indgår i den videre planlægning om etablering af støjskærme langs statsvejnettet.

Brøndby 153-3 Bygaden Brøndbyvester

Langs nordsiden af Holbækmotorvejen ved Bygaden i Brøndbyvester er etableret støjskærm og en støjvold som umiddelbart ikke vurderes effektiv. Området indgår i den videre planlægning om etablering af støjskærme langs statsvejnettet.

Brøndby 153-4 Park Alle

Området ligger syd for Park Alle og vest for Motorringvejen. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Greve 253-1 Karlslunde

Området er beliggende på begge sider af motorvejen mellem Karlslunde Centervej og Karlslunde Mosevej. Indtil videre indgår området ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Greve 253-2 Damhaven/Hasselstien

Området er beliggende på østsiden af motorvejen mellem Mosede Landevej og Greve Centervej. Indtil videre indgår området ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Greve 253-3 Kildebrøndevej

Området er beliggende på østsiden af motorvejen henholdsvis syd og nord for Kildebrøndevej. Indtil videre indgår området ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Høje Tåstrup 169-1 Korsebjergengen

Området er beliggende på sydsiden af Holbækmotorvejen. Indtil videre indgår området ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning, da omkostningseffektiviteten ved tiltag umiddelbart vurderes at være lav.

Høje Tåstrup 169-2 Østerholmen, Rødhøjgårdsvej

Området ligger vest for Motorring 4 mellem jernbanen og Rødhøjgårdsvej. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Høje Tåstrup 169-3 Hedehusene/Fløng

I forbindelse med udbygningen af Holbækmotorvejen er der etableret støjafskærmning. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Høje Tåstrup 169-4 Snubbekorsvej

Området er beliggende på nordsiden af Holbækmotorvejen. Indtil videre indgår området ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning, da omkostningseffektiviteten ved tiltag umiddelbart vurderes at være lav.

Ishøj 183-1 Ishøj Strand

Langs Køge Bugt Motorvejen er etableret støjvolde og støjskærme. Ishøj Kommune planlægger at forhøje den eksisterende støjvold. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Ishøj 183-2 Tranegilde

Tranegilde er beliggende nord for Køge Bugt Motorvejen. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Solrød 269-1 Valmuemarken/Tulipanmarken

Området er beliggende øst for Køge Bugt Motorvejen. I forbindelse med udbygningen af Køge Bugt Motorvejen er der etableret supplerende støjafskærmning i overensstemmelse med projektet. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Solrød 269-2 Veststien

Området er beliggende øst for Køge Bugt Motorvejen mellem Solrød Byvej og Asvej. I forbindelse med udbygningen af Køge Bugt Motorvejen er der etableret supplerende støjafskærmning i overensstemmelse med projektet. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Solrød 269-3 Åsager

I forbindelse med udbygningen af Køge Bugt Motorvejen er der etableret supplerende støjafskærmning i overensstemmelse med projektet. Ved Åsager er der etableret en privat støjskærm. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Solrød 269-4 Gammel Havdrup

Området ligger langs sydsiden af Roskildevej i Gl. Havdrup. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Vallensbæk 187-1 Nøddebo Alle

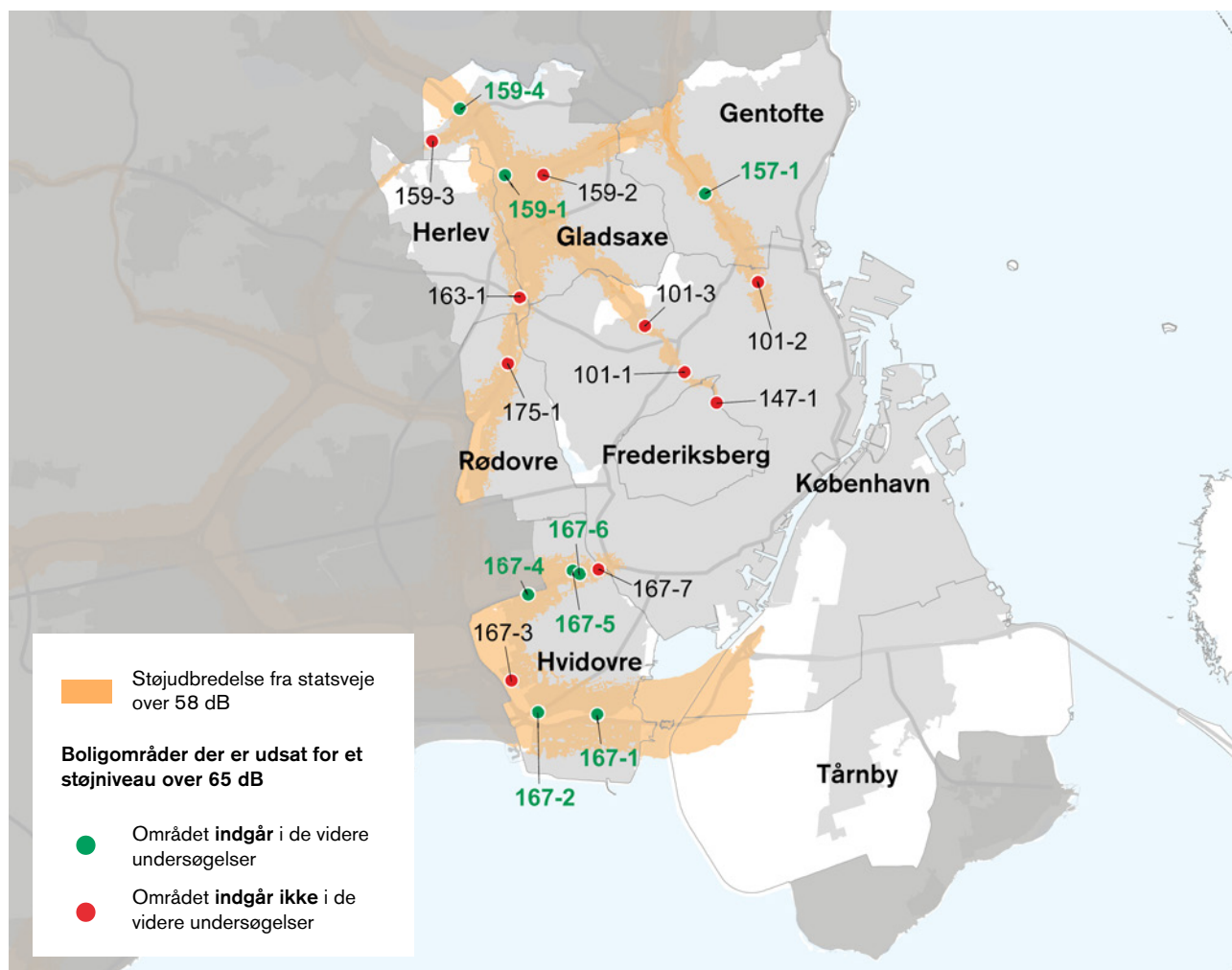
Området ligger syd for Køgebugt Motorvejen. Der er etableret støjskærme og støjvolde. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Vallensbæk 187-2 Vallensbækvej

Området ligger nord for Holbækmotorvejen ved Vallensbækvej. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Område 23: Frederiksberg, Gentofte, Gladsaxe, Herlev, Hvidovre, København, Rødovre og Tårnby Kommune

Kortet viser støjdbredelse fra statsveje over 58 dB, og boligområder der er udsat for et støjniveau over 65 dB.



Antal støjbelastede boliger

Nr.	Kommunenavn	Antal boliger			I alt
		58-63 dB	63-68 dB	Over 68 dB	
147	Frederiksberg	445	110	31	586
157	Gentofte	2.127	590	504	3.221
159	Gladsaxe	6.348	1.537	234	8.119
163	Herlev	575	53	0	628
167	Hvidovre	5.855	1.708	361	7.924
101	København	1.972	1.107	1.343	4.422
175	Rødovre	1.502	181	93	1.776
185	Tårnby	0	0	0	0

Statsveje i kommunerne

Frederiksberg kommune gennemskæres af Bispeengbuen.

Gentofte Kommune påvirkes af støj fra Motorring 3 (M3) og Helsingørmotorvejen (M14).

Gladsaxe Kommune påvirkes af støj fra Motorring 3 (M3), Hillerødmotorvejen (M13) og Ring 4 (hldv 111).

Herlev Kommune påvirkes af støj fra Motorring 3 (M3), Ring 4 (hldv 111) og Hillerødmotorvejen (M13).

Hvidovre Kommune påvirkes af støj fra Motorring 3 (M3) og Holbækmotorvejen (M11).

Københavns Kommune påvirkes af støj fra Hillerødmotorvejen (M13), Borups Alle (hldv 103), Helsingørmotorvejen (M14), Holbækmotorvejen (M11) og Amagermotorvejen (M3).

Rødovre Kommune påvirkes af støj fra Motorring 3 (M3) og Frederikssundmotorvejen (M12).

Boligområder udsat for støj over 65 dB

Frederiksberg 147-1 Bispengbuen ved Mariendalsvej
Etageejendomme ved Mariendalsvej. Der er etableret støjskærme langs Bispeengbuen. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Gentofte 157-1 Helsingørmotorvejen

Langs begge sider af Helsingørmotorvejen i Gentofte Kommune fra grænsen til Lyngby-Taarbæk Kommune og til grænsen mod Københavns Kommune, er der etableret flere støjskærme og givet tilskud til supplerende facadeisolering. Flere delstrækninger er dog stadig uden støjafskærmning, og disse indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Gladsaxe 159-1 Søgården

Området er beliggende på vestsiden af Hillerødmotorvejen lige nord for Klausdalsbrovej. Der er en eksisterende ældre betonskærm. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Gladsaxe 159-2 Motorring 3

Boligområder langs begge sider af Motorring 3 igennem Gladsaxe Kommune mellem Hillerødmotorvejen og Frederikssundvej. Der er i forbindelse med udvidelsen af motorvejen etableret støjskærme på strækningen. Området indgår, indtil videre, ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Gladsaxe 159-3 Ring 4 i Hareskovby

Området ligger langs begge sider af Ring 4 i Hareskovby. Der er etableret støjskærme på strækningen. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Gladsaxe 159-4 Skovdigebroen

Sydside af Skovdigebroen langs Hillerødmotorvejen. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Herlev 163-1 Motorring 3

Boligområder beliggende langs vestsiden af Motorring 3 mellem Herlev Hovedgade (O3) og Herlev Ringvej. I forbindelse med udbygningen af Motorring 3 er der etableret støjskærme. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Hvidovre 167-1 Hvidovre Strandvej/Mågevej

Området er beliggende nord for Amagermotorvejen mellem Kalvebodløbet og Tårnfalkevej. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Hvidovre 167-2 Mågevej

Området er beliggende nord for Amagermotorvejen mellem Tårnfalkevej og Gammel Køge Landevej. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Hvidovre 167-3 Avedøre Stationsby

Området er beliggende øst for Motorring 3 i Avedøre Stationsby bag Vestvolden. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Hvidovre 167-4 Kettevej

Området er beliggende syd for Holbækmotorvejen ved Kettevej. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Hvidovre 167-5 Allingevej

Området er beliggende nord og syd for Holbæk Motorvejen mellem Folehaven og Avedøre Havnevej. Der etableres en støjskærm i perioden 2018-2019.

Hvidovre 167-6 Rosenhøj

Etageejendomskompleks beliggende syd for Holbækmotorvejen. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning. Umiddelbart vurderes det dog mest hensigtsmæssigt med tiltag på selve ejendommene.

Hvidovre 167-7 Holbækmotorvejen ml. Folehaven og Hvidovrevej

Området er beliggende syd for Holbækmotorvejen mellem Folehaven og Hvidovrevej. Der er etableret støjskærm langs strækningen. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

København 101-1 Borups Alle

Etageboliger på begge sider af vejen. Ingen plads til afskærmninger. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

København 101-2 Helsingørmotorvejen mellem Emdrup sø og Nordhavnsvej

Langs den vestlige side af motorvejen er etableret støjskærme ved parcelhusområde. På østlig side ligger etageejendomme, som er støjisolerede, og hvor bygningerne i sig selv yder beskyttelse mod udendørs opholdsarealer. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

København 101-3 Hareskovvej

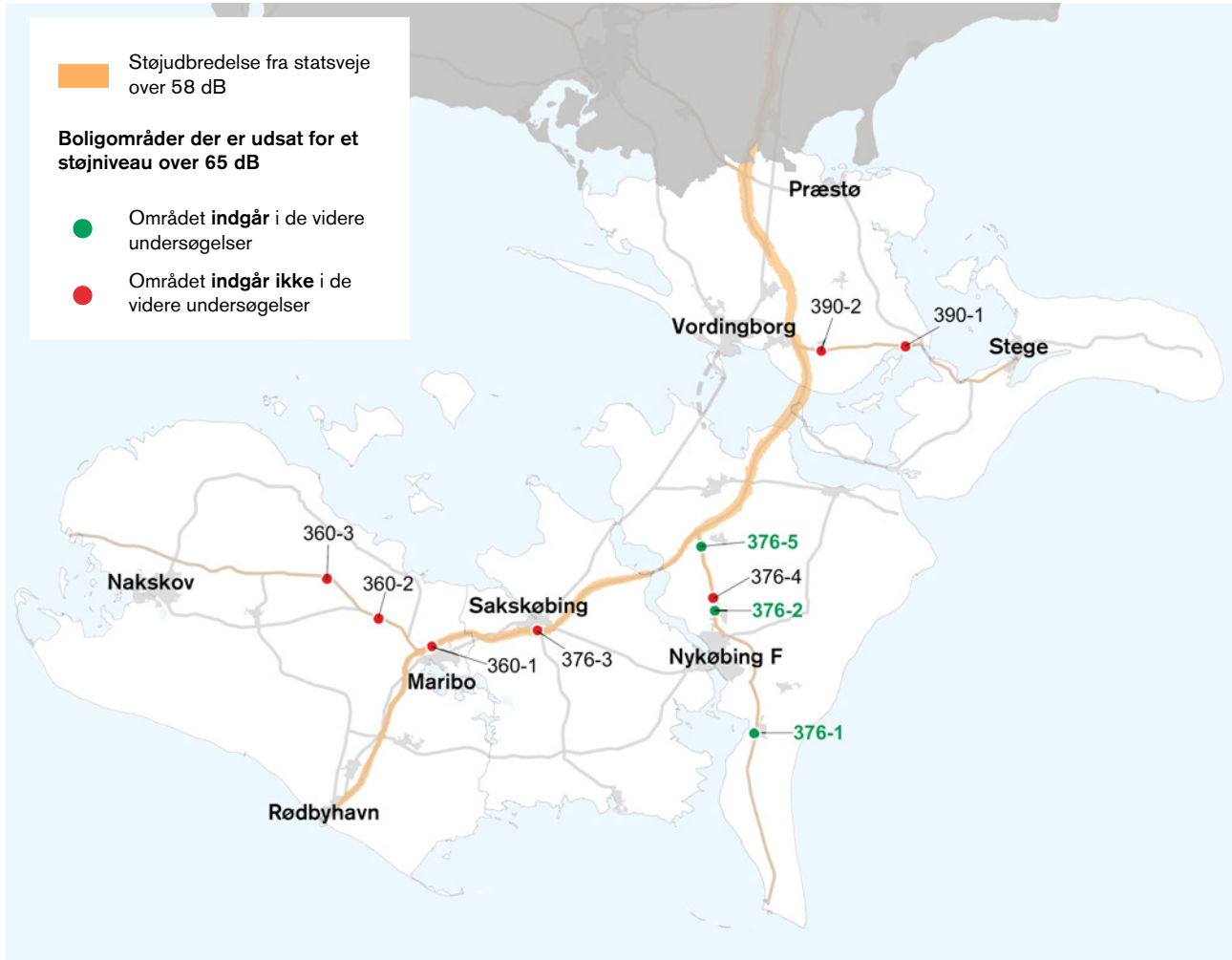
Boligområder med direkte overkørsler fra naboejendomme til vejen. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Rødovre 175-1 Motorring 3

Boligområderne i Rødovre Kommune ligger langs begge sider af Motorring 3 mellem Frederikssundvej og Roskildevej. Der er i forbindelse med udvidelsen af Motorring 3 etableret støjskærme på strækningen, ligesom der efterfølgende i 2013 er etableret en supplerende støjskærm langs motorvejens østside nord for Jyllingevej. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Område 24: Guldborgsund, Lolland og Vordingborg Kommune

Kortet viser støjdbredelse fra statsveje over 58 dB, og boligområder der er udsat for et støjniveau over 65 dB.



Antal støjbelastede boliger

Nr.	Kommunenavn	Antal boliger			I alt
		58-63 dB	63-68 dB	Over 68 dB	
376	Guldborgsund	353	129	120	602
360	Lolland	234	167	31	432
390	Vordingborg	316	108	57	481

Statsveje i kommunerne

Guldborgsund Kommune påvirkes af støj fra Syd- motorvejen (M30) og hovedlandevejene Nykøbing F-Syd- motorvejen (hldv 501) og Nykøbing F-Gedser (hldv. 506). Vejdirektoratet har siden sidste støjkortlægning 2012 anlagt Nykøbing Falster Omfartsvej fra Skovalléen til Gedser Landevej, med åbning af vejen i 2014. Om- fartsvejen ligger øst om Nykøbing Falster og støjafaster Nykøbing Falster by for gennemkørende trafik til og fra Gedser Havn m.m.. I projektet indgik støjreducerende foranstaltninger.

Lolland Kommune påvirkes af støj fra Syd- motorvejen (M30) og hovedlandevej Maribo-Tårs Færgehavn (hldv 133). Vordingborg Kommune påvirkes af støj fra Syd- motorvejen (M 30) og hovedlandevejene Næstved-Bårse (hldv.617), Vordingborg-Kalvehave (hldv. 619) samt Stege-Kalvehave (hldv. 630).

Vordingborg Kommune gennemskæres af Syd- motorvejen (M30) og hovedlandevejene Næstved-Bårse (hldv. 617) Vordingborg-Kalvehave (hldv. 619) og Stege-Kalvehave (hldv. 630).

Boligområder udsat for støj over 65 dB

Guldborgsund 376-1 Væggerløse

Væggerløse ligger på begge sider Gedser Lande- vej. På dele af strækningen er der direkte overkørs- ler til landevejen, hvor det ikke er muligt at etablere støjskærme. På andre delstrækninger er der mulighed for at etablere støjskærme. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Guldborgsund 376-2 Møllehave

Området er beliggende øst for Gaabensevej. Området indgår i de videre undersøgelser om prioritering af even- tuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Guldborgsund 376-3 Saksøbing, Krosgårdsvej

Området ligger nord for motorvejen, der er etableret støjskærm på strækningen. Der er i øjeblikket ikke planer om yderligere støjafskærmende tiltag på strækningen.

Guldborgsund 376-4 Stubberup

Området ligger øst for Gaabensevej. Der er direkte ad- gange til landevejen fra de tilgrænsende ejendomme. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om priori- tering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Guldborgsund 376-5 Ønslev

Ønslev ligger vest for Nykøbingvej. På dele af strækning- en er der direkte overkørsler til landevejen, det er muligt på delstrækninger at etablere støjskærme. Området ind- går i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Lolland 360-1 Maribo (Engvej)

Området ved Engvej ligger syd for motorvejen. Der er etableret støjskærm på strækningen. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventu- elt fremtidige midler til støjafskærmning.

Lolland 360-2 Nørreballe

Nørreballe ligger på begge sider af landevejen. Der er di- rekte adgang til denne fra de tilgrænsende ejendomme. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om priori- tering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Lolland 360-3 Stokkemarke

Stokkemarke ligger på begge sider af landevejen. Der er direkte adgang til denne fra de tilgrænsende ejendomme. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om priori- tering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Vordingborg 390-1 Gammel Kalvehave

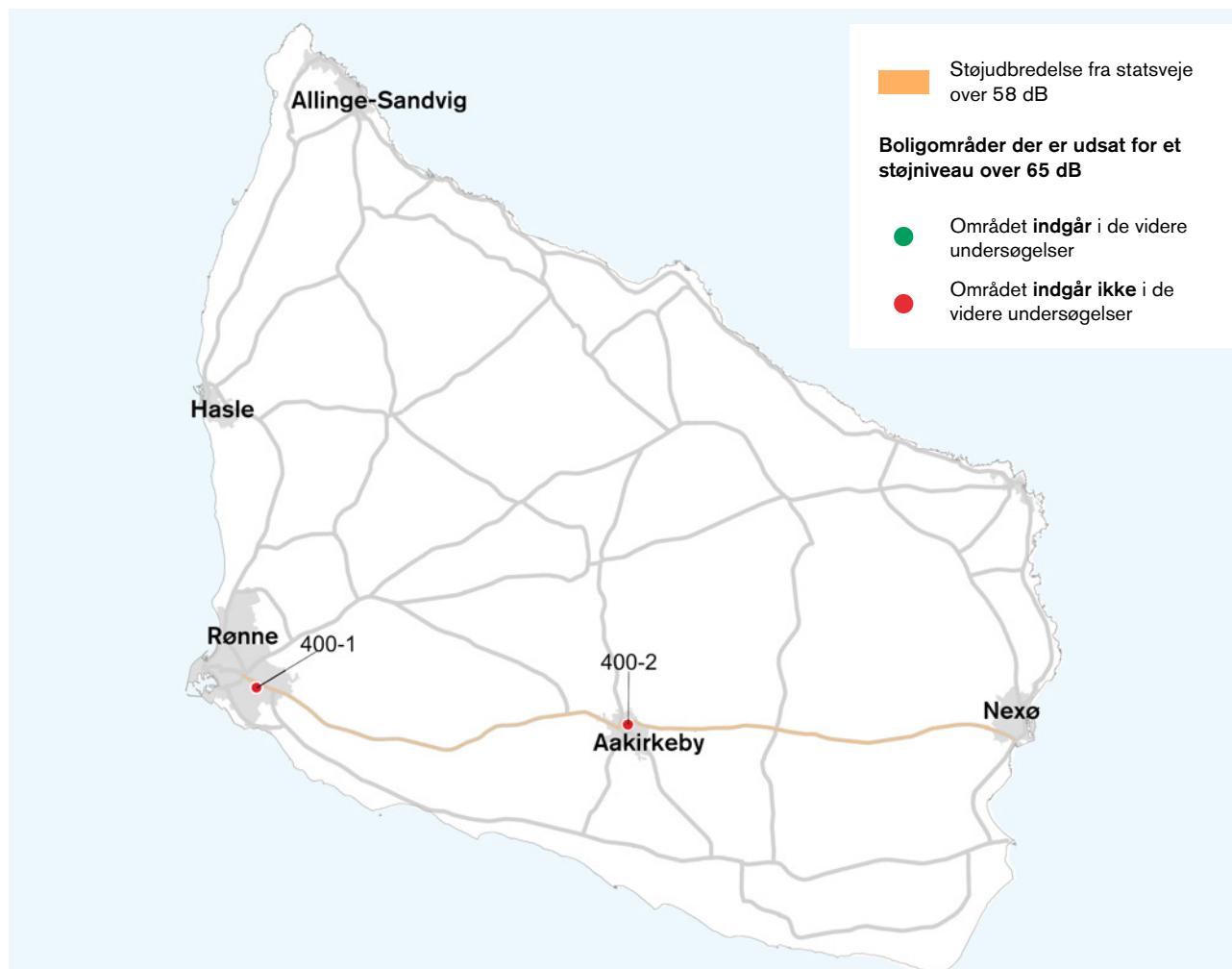
Området ligger på sider af Ny Vordingborgvej. Der er di- rekte adgang fra landevejen til de tilgrænsende ejen- domme. Området indgår ikke i den videre planlægning vedr. etablering af støjskærme langs statsvejnettet.

Vordingborg 390-2 Stensved

Området ligger på sider af Vordingborgvej. Der er direkte adgang fra landevejen til de tilgrænsende ejendomme. Området indgår ikke i den videre planlægning vedr. etab- lering af støjskærme langs statsvejnettet.

Område 25: Bornholms regionskommune

Kortet viser støjdbredelse fra statsveje over 58 dB, og boligområder der er udsat for et støjniveau over 65 dB.



Antal støjbelastede boliger

Nr.	Kommunenavn	Antal boliger			I alt
		58-63 dB	63-68 dB	Over 68 dB	
400	Bornholm	151	113	25	289

Statsveje i kommunerne

Bornholms Kommune påvirkes af støj fra hovedlandevejene Rønne-Åkirkeby (hldv. 170) og Åkirkeby-Nexø (hldv. 171).

Boligområder udsat for støj over 65 dB

Bornholm 400-1 Rønne, Åkirkebyvej

Boligområdet ligger langs begge sider af Åkirkebyvej mellem Sagavej og Østre-/Søndre Ringvej.

Der er direkte adgange til Åkirkebyvej. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Bornholm 400-2 Åkirkeby, Birgersvej

Boligområdet ligger langs sydsiden af Birgersvej. Der er direkte adgange til Birgersvej. Området indgår ikke i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

Bilag 1

Høring om forslag til støjhandlingsplan for statens veje 2018-2023

1. INDLEDNING	1
2. BEMÆRKNINGER OG FORSLAG AF PRINCIPIEL KARAKTER	2
2.1 OVERHOLDELSE AF STØJGRÆNSER.....	2
2.2 STØJHANDLINGSPLANEN MANGLER MÅLSÆTNINGER OG REELLE STØJREDUCERENDE TILTAG	3
2.3 INDSATS BØR IKKE KUN FORHOLDE SIG TIL BOLIGOMRÅDER, MEN OGSÅ REKREATIVE OMRÅDER MV.	4
2.4 MIDLER TIL STØJREDUKTION	5
2.5 FORSKNING OG UDVIKLING.....	5
2.6 OVERDÆKNING AF MOTORVEJE	5
2.7 ØNSKE OM HASTIGHEDSNEDSÆTTELSER	5
2.8 STØJMÅLINGER SOM SUPPLEMENT TIL STØJBREGNINGER OG KORTLÆGNINGER	6
2.9 SAMARBEJDE MELLEM STAT OG KOMMUNER	6
2.10 ØNSKE OM ANVENDELSE AF STØJREDUCERENDE ASFALT	7
2.11 MEDTAGE STØJ FRA ANDRE STØJKILDER	7
2.12 STIGENDE TRAFIK OG STØJ MEDFØRER AT LOKALPLANER IKKE KAN OVERHOLDE STØJKRAV.....	7
2.13 SKÆRPEDE STØJGRÆNSER FOR MOTORVEJE	8
3. LOKALE ØNSKER OM STØJREDUCERENDE FORANSTALTNINGER.....	8
3.1 UDDYBNING AF PRIORITERINGSMODEL	8
3.2 OMRÅDER DER ØNSKER STØJDÆMPNING	9
3.3 OMRÅDER LANGS STATSVEJENE DER ER SÆRLIGT STØJBELASTEDE PÅ TRODS AF EKSISTERENDE AFSKÆRMNING	10
4. OVERSIGT OVER HØRINGSSVAR	11

1. Indledning

Forslag til støjhandlingsplan for statens veje 2018-2023 var i offentlig høring i perioden fra d. 13. april til den 8. juni 2018. Støjhandlingsplanen kunne downloades fra Høringsportalen samt Vejdirektoratets hjemmeside. Herudover blev der fremsendt information om den offentlige høring til kommuner i Danmark.

Vejdirektoratet modtog i alt 74 høringssvar, fordelt på 30 høringssvar fra kommuner og 44 høringssvar fra borgere, grundejerforeninger o. lign. I alt 31 kommuner var repræsenteret i høringssvarene, mens et antal borgere var repræsenteret af grundejerforeninger mv. Kapitel 4 i dette notat giver en samlet oversigt over høringssvarene til støjhandlingsplanen, hvor emnet for høringssvaret er markeret.

Langt hovedparten af høringssvarene (ca. 95 %) omhandlede støjproblematikker ved konkrete lokaliteter langs statsvejnettet, med ønsker om lokale støjreducerende foranstaltninger. En mindre del af høringssva-

rene (ca. 16 %) indeholdt bemærkninger og forslag af mere principiel karakter – herunder principper for støjbekæmpelse og indholdet i støjhandlingsplanen. En mindre del af høringssvarene (ca. 7 %) indeholder redaktionelle rettelser samt uddybende spørgsmål af teknisk karakter.

I dette høringsnotat er det valgt at resumere og kommentere bemærkninger og forslag af mere principiel og almen karakter. Redaktionelle rettelser mv. er blot indarbejdet i støjhandlingsplanen.

For høringssvar med ønsker om lokale støjtiltag, er det valgt ikke at udarbejde særskilte svar til disse typer af henvendelser. Disse høringssvar drejer sig om ønsker til støjreducerende tiltag ved en konkret adresse eller boligområde – eller for et større samlet område, eksempelvis svarende til at en kommune ønsker et støjramt område opprioriteret og tilgodeset i støjindsatsen. I kapitel 3 forholder Vejdirektoratet sig samlet til lokale ønsker om støjreducerende foranstaltninger, herunder til overvejelser om kriterier for udpegning af områder, der indgår i den fremadrettede prioritering (udpegning af særligt støjbelastede boligområder).

2. Bemærkninger og forslag af principiel karakter

2.1 Overholdelse af støjgrænser

Høringssvarene (26, 31, 37, 64) påpeger, at støjhandlingsplanen bør forholde sig til at overholde konkrete støjgrænser, idet der bl.a. refereres til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse for boliger på 58 dB.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Miljøstyrelsen har fastsat en række vejledende grænseværdier for støj fra veje. De vejledende støjgrænser er et udtryk for en støjbelastning som Miljøstyrelsen vurderer er miljømæssig og sundhedsmæssig acceptabel. Der er tale om en afvejning mellem de virkninger støj har på mennesker, og økonomiske hensyn, i forhold til de merudgifter der kan være forbundet med at forebygge eller reducere støj.

Grænseværdierne er ikke udtryk for en rettighed til at udsende støj til et bestemt niveau, men der findes heller ikke en generel pligt til at overholde de vejledende støjgrænser, bortset fra planlægning af nye støjfølsomme funktioner på støjbelastede arealer. Planloven betyder, at der inden for et "støjkonsekvensområde" omkring alle støjende trafik anlæg mv. ikke må planlægges til boligformål og anden støjfølsom anvendelse, med mindre lokalplanen har bestemmelser der sikrer mod støjgener. På den måde sikres beboere i fremtidige boligområder mod støj.

Der skelnes imellem indsatsen for at reducere støjen langs det eksisterende vejnet – og støjhensyn der indarbejdes i projekter om nye vejanlæg og udbygninger af eksisterende veje.

Når der planlægges nye veje og vejudbygninger, anbefaler Miljøstyrelsen, at der skal tages samme hensyn til støjen, som når man planlægger nye boliger. Der er ikke fastsat vejledende grænseværdier for støjen fra nye veje, men støjgrænserne kan benyttes som vurderingskriterier.

I forbindelse med udbygning af eksisterende veje og ved anlæg af nye veje, har Vejdirektoratet en målsætning om at reducere støjgenerne ved hjælp af støjafskærmninger, støjisolering og anvendelse af støjreducerende asfalt, eller om muligt ved at anlægge vejen i passende afstand til støjfølsomme områder. I den indledende planlægning (VVM-undersøgelsen) foretages analyser af mulighederne for, at reducere støjen i de boligområder, hvor støjen overstiger 58 dB. Såfremt det ud fra en samlet betragtning viser sig hensigtsmæssigt at etablere støjreducerende foranstaltninger, dvs. at der kan opnås en rimelig støjreducerende effekt indenfor en rimelig økonomisk ramme, vil det normalt blive indarbejdet i projektet. Den endelige udformning af projekterne fastlægges sædvanligvis i en anlægslov.

I praksis er det dog ofte ikke muligt at overholde den vejledende grænseværdi, med mindre der anvendes meget radikale løsninger, såsom nedgravning af vej, ekstremt store støjafskærmninger mv. Normalt vil det være en afvejning af omkostningerne til støjtiltaget i forhold til tilhørende støjreducerende effekt, der er bestemmende for hvorvidt der etableres støjreducerende foranstaltninger. I vejprojekter er der derfor ikke praksis for, at indarbejde tiltag med henblik på at overholde en bestemt støjgrænse, men i stedet at vurdere omkostningseffektiviteten af tiltaget (støjreducerende effekt i forhold til omkostningen til tiltaget). Eksempelvis anlægges ikke støjskærme ved enkeltliggende ejendomme, da støjskærmsprisen i sig selv ofte langt overstiger prisen for den enkelte ejendom. Der stilles derimod krav til effekten af tiltag. Eksempelvis er der ved tilskudsordninger til støjisolering af ejendomme samtidig en målsætning om, at der skal kunne opnås en støjreduktion på mindst 5 dB indendørs. Ved støjskærmsløsninger skal der gerne kunne opnås en effekt på mindst 3 dB ved boligerne.

Indsatsen for at reducere støj langs eksisterende veje vil ifølge støjhandlingsplanen tage udgangspunkt i en kriterieværdi på 65 dB for udpegning af de boligområder der er en del af den fremadrettede prioritering af støjskærmsprojekter mv., Kriterieværdien afspejler, at indsatsen er fokuseret på de mest støjbelastede boligområder. Der er begrænsende midler til støjreduktion, og da der er rigtig mange støjbelastede boligområder vurderes det rimeligt at prioritere indsatsen de mest støjbelastede boligområder først.

Se også kapitel 3 med uddybende beskrivelse af prioriteringsmodel.

2.2 Støjhandlingsplanen mangler målsætninger og reelle støjreducerende tiltag

Det fremføres af hørings svar 66, at støjhandlingsplanen er uden målsætninger og reelle støjreducerende tiltag. Det fremføres bl.a., at Vejdirektoratet bør have målsætninger og visioner på støjområdet, fx i forhold til støjniveauer, innovation og udvikling.

Vejdirektoratets bemærkninger

Støjhandlingsplanen er udarbejdet i medfør Bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner (BEK nr. 1065 af 12/09/2017). Af bekendtgørelsen fremgår det, at en støjhandlingsplan er en "plan beregnet på håndtering af støjproblemer og -virkninger, herunder om fornøden støjreduktion."

Vejdirektoratet er underlagt politisk fastsatte bevillinger og har som udgangspunkt ingen faste bevillinger til støjreducerende tiltag langs statsvejene. Bevillinger til støjreduktion sker enten som følge af en anlægslov – hvor der i forbindelse med en udbygning af eksisterende vej eller anlæg af en helt ny vej, træffes beslutning om tilhørende støjreducerende foranstaltninger – eller som følge af særbevillinger fx som følge af en transportpolitisk aftale. På den baggrund har Vejdirektoratet vanskeligt ved at opstille konkrete målsætninger for implementering af støjreducerende tiltag, da Vejdirektoratet ikke har kendskab til hvad der fremadrettet bevilges af midler til området.

Som beskrevet i støjhandlingsplanens indledning er formålet med planen først og fremmest, at skabe et grundlag for arbejdet med støj, herunder at undgå, forebygge eller begrænse de skadelige virkninger og gener, der skyldes belastning af støj. Derfor er der beskrevet en række principper for indsatsen imod støj, som vil danne grundlag for Vejdirektoratets arbejde med støj, i planlægningen af nye vejprojekter, støjskærmsprojekter langs eksisterende veje, vedligeholdelse af vejenes asfaltslidlag m.m.

2.3 Indsats bør ikke kun forholde sig til boligområder, men også rekreative områder mv.

Høringsvar 66 fremfører, at Vejdirektoratets principper for prioritering af indsatsen, som tager udgangspunkt i størst støjmæssig effekt per investeret krone, bør udvides til også at tage højde for hvilke kommuner der gennemsnitligt betraget er mest støjbelastede. Støjindsatsen bør tage udgangspunkt i større geografiske områder – dvs. samtænkning af støj i boligområder, rekreative områder mv. Høringsvar 2 ønsker en fordelingsnøgle for indsatsen, der tager hensyn til mængden af trafik og boligtætheden omkring motorvejen. Høringsvar 9, 10, 50, 54 og 66 ønsker prioritering af rekreative områder, kolonihaveområder eller sommerhusområder.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Vejdirektoratet er enige i, at det også er vigtigt at tage højde for eksempelvis rekreative områder i bestræbelserne på at forbedre lydmiljøet i Danmark. Støj påvirker mennesker uanset om de befinder sig ved boligen, på arbejdspladsen, i byrummet, det rekreative område etc. Forskning har vist, at samspillet mellem støj i området omkring boligen – fx at man har adgang til mere stille rekreative områder i nærheden af boligen – har en betydning for i hvor høj grad mennesker generes af støj. Derfor bør støjplanlægning, både støjbekæmpelse og forebyggende planlægning, ideelt set tage udgangspunkt i helhedsvurderinger af støjpåvirkningen, og ikke kun støjbelastningen af boliger.

Vejdirektoratet er opmærksom på, at prioriteringsmodellen for støjindsatsen langs eksisterende veje, tager udgangspunkt i et støjbelastningstal der beregnes for boliger, og derfor ikke medtager andre støjfølsomme funktioner eller områder. Støjen langs vejene er en stor samfundsmæssig udfordring, hvor mange områder er støjbelastede, samtidig med at der er meget begrænsede midler til støjbekæmpelse. Derfor er det stadig Vejdirektoratets opfattelse, at det er vigtigst at have fokus på de boligområder, der er mest støjbelastede. Boligen er trods alt det sted mennesker opholder sig mest. Det har af samme grund, indtil videre, ikke været praksis, at prioritere rekreative områder eller kolonihaveområder og lign. ved udmøntning af støjpuljemidler langs de eksisterende statsveje.

Vejdirektoratet arbejder løbende med at forbedre prioriteringsgrundlaget – og er opmærksom på, at udenbørs opholdsarealer og lignende rekreative områder, særligt i forbindelse med boligområder, kunne indarbejdes og nuancere prioriteringen yderligere. Vejdirektoratet følger udviklingen på området, hvor bl.a. svenske myndigheder (Länsstyrelsen i Stockholm og Stockholms Stad) har arbejdet med en klassificeringsmodel af støj i boligområder, hvor enkelte boligejendomme eller -områder får et lyd kvalitetsindeks på baggrund af en samlet vurdering af støjforholdene ved/i ejendommen og det omgivende miljø. Vejdirektoratet har selv arbejdet med støjgeneundersøgelser for at forbedre viden om hvordan mennesker oplever støj langs motorveje, og har udviklet en metode til vurdering af lyd kvalitet i rekreative områder, som anvendes i forbindelse med VVM-undersøgelser af nye veje. Metoden er nærmere beskrevet i "Metodebeskrivelse, Vurdering af støj og menneskers brug af rekreative områder, Version 1" (Vejdirektoratet, 2015).

For så vidt angår forslag om en fordelingsnøgle, hvor der i prioriteringen tages hensyn til mængden af biler på vejen i forhold til bolig tætheden, så mener Vejdirektoratet, at dette i princippet allerede følges, idet prioriteringen tager højde for den samlede støjbelastning i boligområder, hvor støjbelastningen jo beregnes ud fra bl.a. den trafikmængde (og den af trafikken genererede støj) der er på vejen.

Herudover henvises til Vejdirektoratets bemærkninger i kapitel 3 om prioriteringsmodellen.

2.4 Midler til støjreduktion

En stor andel af høringsvarene fremfører direkte eller indirekte, at der bør afsættes midler til støjreduktion. Det fremføres at Vejdirektoratet bør råde over et beløb til implementering af støjindsatser, både konkrete indsatser langs eksisterende veje, men også til forsknings- og udviklingsindsatser.

Vejdirektoratets bemærkninger

Hvorvidt der afsættes midler til begrænsning af støj langs statsvejene afhænger af politiske beslutninger fx i forbindelse med transportpolitiske aftaler eller beslutninger truffet i Folketinget.

2.5 Forskning og udvikling

Høringssvar 66 fremfører bl.a. at Vejdirektoratet bør stå i spidsen for en forsknings- og udviklingsindsats, som bidrager til mere støjsvage belægninger.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet arbejder løbende med udviklingsaktiviteter i forhold til nye metoder til vurderinger af støj, støjgeneundersøgelser, undersøgelse af omkostningseffektive støjreducerende løsninger, støjbergningsmodeller, formidling om støj mv., og ønsker fortsat at være førende videntcenter for vejtrafikstøj i Danmark. Vejdirektoratet bedriver ikke længere forskningsaktiviteter med fokus på støjreducerende asfaltbelægninger. Vejdirektoratet vil arbejde for fortsat at følge udviklingen på området både nationalt og internationalt, herunder også fortsat at foretage undersøgelser af den akustiske performance og levetid af asfaltbelægninger på statsvejene.

2.6 Overdækning af motorveje

Høringssvar 45, 62, 68 fremfører ønske om overdækning af motorveje. Der refereres i alle høringsvarene til Motorring 3 i København.

Vejdirektoratets bemærkninger

Overdækning af motorveje er en effektiv metode til dæmpning af støj fra veje. Det er dog forbundet med meget store investeringer at overdække motorveje. På den baggrund anser Vejdirektoratet det ikke som en realistisk metode til begrænsningen af støj ved de eksisterende motorveje.

2.7 Ønske om hastighedsnedsættelser

Flere høringsvar (2, 9, 15, 22, 32, 33, 39, 40, 44, 51, 66, 68) ytrer ønske om hastighedsnedsættelser med henblik på at begrænse støjen. Næsten alle henvendelser drejer sig om ønsket om lokale hastighedsnedsættelser. Det fremføres endvidere, at Vejdirektoratet bør iværksætte forsøg med hastighedsnedsættelser med henblik på at reducere støjen, og der refereres til initiativer i bl.a. Tyskland.

Vejdirektoratets bemærkninger

Af handlingsplanen fremgår det, at Vejdirektoratet ofte får stillet forslag om at nedsætte hastigheden på statsvejene med det formål at begrænse støjen fra trafikken. Det er en vanskelig balancegang at samle trafikken på de overordnede veje og samtidig sikre høj mobilitet og lavere hastigheder for køretøjerne på samme tid. Samtidig betyder hastighedsreduktioner øget rejsetid for trafikanterne, med deraf afledte samfundsøkonomiske tab. En anden afledt effekt af hastighedsreduktion på motorveje kan være at trafikanterne finder alternative ruter at komme frem, og dermed trafik- og støjbelastet lokalvejnettet.

Hastighedsnedsættelser kan potentielt nedsætte støjniveauet i omgivelserne. Som tommelfingerregel reduceres støjen med ca. 1 dB per 10 km/t hastigheden nedsættes. Dvs. at hastigheden skal reduceres fra eksempelvis 110 km/t til 80 km/t for at opnå en mærkbar støjreduktion på ca. 3 dB. På positivsiden vil nedsat

hastighed også, alt andet lige, medføre færre uheld. Dog har det også betydning for det samlede uheldstal, at trafik overflyttes fra motorvejsstrækninger, som har en lav uheldsfrekvens, til de øvrige vejnet, hvor uheldsfrekvensen er højere.

I 2017 blev der udarbejdet en bekendtgørelse om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser (BEK nr 1486 af 13/12/2017 kaldet hastighedsbekendtgørelsen). Som noget nyt i dansk lovgivning, er det nu muligt, i særlige tilfælde på motortrafikveje og motorveje, gennem tættere bymæssig bebyggelse og andre støjfølsomme områder, at fastsætte en lavere hastighedsgrænse end den generelle alene af hensyn til at nedbringe støjniveauet.

Der kommer større og større fokus på at nedsætte hastigheden på motorveje om natten, men det er endnu ikke afprøvet i Danmark. Hvis det skal opgøres rent økonomisk at nedsætte hastigheden, vil reduktionen af støjen højst sandsynligt ikke kunne opveje, at det vil tage længere tid at komme frem. På den anden side kan mindre støj om natten være med til at begrænse risikoen for negative helbredseffekter. Det er således en afvejning af forskellige hensyn, og nedsættelse af hastigheden kan først igangsættes på baggrund af en politisk beslutning.

Vejdirektoratet får ofte spørgsmål og ønsker om lokale hastighedsnedsættelser. I lyset heraf, og på baggrund af den nye hastighedsbekendtgørelse, der åbner muligheder for lokale hastighedsnedsættelser af hensyn til støj, vil Vejdirektoratet følge udviklingen og undersøge erfaringer med hastighedsnedsættelse på større veje i andre lande, som fx i Tyskland og Østrig.

2.8 Støjmålinger som supplement til støjberegninger og kortlægninger

Høringssvar 66 fremfører, at Vejdirektoratet bør gennemføre løbende målinger af støjen fra statens veje, som supplement til de 5-årige støjkortlægninger. Dette for at kvalificere og nuancere støjkortlægningsresultater.

Vejdirektoratets bemærkninger

De 5-årige støjkortlægninger gennemføres i henhold til Støjbekendtgørelsen, og god dansk praksis for kortlægning af vejtrafikstøj. Denne praksis er beskrevet i Miljøstyrelsens vejledninger (nr. 4/2006 og nr. 4/2007) samt NORD2000 håndbog om beregning af vejstøj i Danmark, som er udarbejdet i et samarbejde mellem Vejdirektoratet og Miljøstyrelsen (Rapport 434, 2013, Vejdirektoratet). Det er almindelig praksis, og også anbefalet af Miljøstyrelsen, at støj skal beregnes og ikke måles.

Vejdirektoratet er dog enig i, at støjmåleprogrammer kan være med til at nuancere viden om støj fra veje, i forhold til støjberegningsresultater, som bliver opgjort som årsmiddelværdier. Det vil dog være meget vanskeligt at sammenholde kortlægningsresultater med støjmåleresultater, da præmissen for de forskellige måder at opgøre støjen på er forskellig.

Vejdirektoratet vil fremadrettet arbejde for støjmåleprogrammer på udvalgte strækninger, der fortsat kan kvalificere udviklingen i støjmissionen fra vejene. Dvs. overvågning af udviklingen af dæk/vejbanestøjen samt udviklingen af køretøjers støjmission ved forbikørsel (Statistical Pass By målinger). Ligesom der løbende vil blive anvendt støjmåleprogrammer til belysning af detaljere og problematikker, der ikke nødvendigvis kan belyses med beregninger.

2.9 Samarbejde mellem stat og kommuner

Flere kommuner (Albertslund, Brøndby, Favrskov, Guldborgsund, Hvidovre, Ishøj, Randers, Ringsted og Valensbæk kommuner) ytrer ønsker om dialog og samarbejder omkring støjreducerende tiltag.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet er åben overfor samarbejde om støjproblematikker langs vejene. Vejstøj er en stor samfundsudfordring og Vejdirektoratet finder det derfor vigtigt, at samarbejde på tværs af vejsektoren, med henblik på at finde løsninger på at reducere støjen fra vejene. Vejdirektoratet har ofte deltaget i møder med kommuner, hvor støjproblematikken diskuteres, og er altid åben overfor dialog.

Vejdirektoratet har dog begrænsede muligheder for at deltage i mere forpligtende og løsningsorienterede samarbejder, da der ikke er særskilte bevillinger til sådanne samarbejder.

2.10 Ønske om anvendelse af støjreducerende asfalt

Høringssvar 7, 13, 15, 17, 22, 24, 25, 31, 33, 39, 40, 47, 51, 54 og 55 ønsker anvendelse af støjreducerende asfalt.

Vejdirektoratets bemærkninger

Levetiden af asfaltbelægninger som er mindre støjende er en smule kortere (ca. 3-5 år) end traditionelle asfaltbelægninger, og er derfor lidt dyrere i brug. Vejdirektoratet har i handlingsplanen redegjort for en balance-ret anvendelse af mindre støjende asfaltbelægninger, som afvejer forholdet mellem øgede udgifter til asfaltbelægninger og graden af støjbelastningen langs statsvejene.

Udgangspunkt for anvendelse af mindre støjende asfaltbelægninger er strækninger hvor støjen ved boliger er over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB, og hvor den samlede støjbelastning er forholdsvis høj. I praksis betyder det, at der skal være en forholdsvis høj koncentration af boliger der er belastet over 58 dB, for at vejstrækningen er udpeget. Udpegningen som angivet i handlingsplanen vil blive opdateret på baggrund af den nye støjkortlægning.

2.11 Medtage støj fra andre støjkilder

Høringssvar 16 påpeger at støjhandlingsplanen ikke indeholder oplysninger om støj fra den planlagte letbane langs Ring 3 i København.

Vejdirektoratets bemærkninger

Støjhandlingsplanen er udarbejdet i henhold til Bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner (BEK nr. 1065 af 12/09/2017) og forholder sig kun til støj fra eksisterende statslige vejanlæg.

2.12 Stigende trafik og støj medfører at lokalplaner ikke kan overholde støjkraft

Odense Kommune (høringssvar 74) anfører, at trafikken er konstant stigende på vejene og dermed medfører mere støj. Kommuner skal normalt planlægge nye boligområder i en fremtidig situation med en støjbelastning, som svarer til, at trafikken er fremskrevet med 10 år. Den konstant stigende trafik på motorvejene vil medføre, at mange lokalplaner støjmæssigt bliver forældede eller er utilstrækkelige i forhold til at sikre, at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser kan overholdes.

Vejdirektoratets bemærkninger

Den stigende trafik på vejene er en samfundsmæssig udfordring i forhold til støj. Der skal dog forholdsvis store trafikstigninger til, før støjen stiger markant. Som det fremgår af støjhandlingsplanen er trafikken på motorvejene steget med ca. 26 % fra 2010-2016 hvilket, alt andet lige, vurderes at have medført en stigning i støjniveauet på i størrelsesordenen ca. 1 dB. På de øvrige statsveje er der generelt ikke sket en stigning i

støjen. Såfremt der sker en stigning i trafikken på forventeligt ca. 30 % frem til 2036, vil dette give anledning til en yderligere stigning i støjen på ca. 1 dB.

Selvom der således ikke er tale om væsentlige ændringer i støjniveauerne, vil det medføre at støjkonskvensområderne, særligt omkring motorvejene, får en større udstrækning. Overholdelse af den vejledende støjgrænse på 58 dB, vil kræve større og større afstand til vejen, medmindre der gennemføres afskærmninger mv.

Vejdirektoratet er opmærksom på, at mange kommunale lokalplaner kan være forældede, eller ikke i tilstrækkelig grad tager højde for støjbelastningen fra vejene. Vejdirektoratet indgår ofte i dialog med kommuner, der ønsker at udlægge nye boligområder mv. langs statsvejene. Vejdirektoratet indgår også gerne dialog med kommuner om eksisterende lokalplanområder, der støjmæssigt er forældede eller utilstrækkelige i forhold til at sikre, at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier overholdes.

Af planlovens §15 a fremgår det, at *"en lokalplan må kun udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse, hvis planen med bestemmelser om etablering af afskærmningsforanstaltninger m.v., jf. § 15, stk. 2, nr. 13, 22 og 25, kan sikre den fremtidige anvendelse mod støjgener."* Det er således kommunernes ansvar, at sikre støjhensynet i planlægningen af nye boliger. Såfremt man ønsker at ophæve eller revidere en lokalplan eller byplanvedtægt vil det også være kommunens ansvar at sikre det fremtidige støjhensyn.

2.13 Skærpede støjgrænser for motorveje

Odense Kommune (høringssvar 74) anfører, at støjen fra motorveje, jf. støjhandlingsplanens side 17, kan betragtes som væsentlig mere generende end støj fra andre veje, selv om støjbelastningen fra vejene beregningsmæssigt er den samme. Der kan således argumenteres for, at der bør fastlægges skærpede støjgrænser for motorveje set i forhold til de nuværende støjgrænser for alle veje. Tilsvarende kan der argumenteres for at støjdæmpningen af motorvejene bør forbedres i forhold til hvad der i dag er praksis.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet anerkender, at mennesker der bor i nærheden af motorveje er relativt mere generet af støj end mennesker der bor ved bygader. Derfor har Vejdirektoratet også særligt fokus på støjbekæmpelsen langs motorveje.

Fastlæggelse af vejledende støjgrænseværdier hører under Miljøstyrelsen. De vejledende grænseværdier anvendes først og fremmest ved lokalplanlægning med henblik på at forebygge fremtidige støjgener. Vejdirektoratet kan derfor kun opfordre til, at kommuner er særligt påpasselige, når der planlægges nye boligområder mv. langs motorveje.

3. Lokale ønsker om støjreducerende foranstaltninger

Langt hovedparten af høringsforslagene indeholder ønsker om lokale støjreducerende tiltag, som kommunale ønsker om opprioritering af deres lokalområder, eller ønsker fra borgere, grundejerforeninger, borgergrupper mv., som ønsker at få fremmet tiltag, der kan reducere støjen ved deres boliger. Vejdirektoratet har valgt at forholde sig samlet til lokale ønsker om støjreducerende foranstaltninger, herunder til spørgsmål til overvejelser om udpegning af områder, der indgår i den fremadrettede prioritering (udpegning af særligt støjbelastede boligområder).

3.1 Uddybning af prioriteringsmodel

Vejdirektoratet har i støjhandlingsplanen beskrevet en model for, hvordan eventuelt fremtidige midler til støjreduktion kan prioriteres. Formålet har været at tilgodese de absolut mest støjbelastede boligområder først

(mindst én bolig er udsat for støj over 65 dB), samt at projektet har den størst mulige omkostningseffektivitet målt som reduceret støjgene pr. investeret kr. Såfremt mindst én bolig i området er belastet over 65 dB, indgår hele boligområdet i udpegningen. Udpegningen af særligt støjbelastede boligområder fremgår af områdebeskrivelserne nr. 1-25 som kan findes sidst i støjhandlingsplanen. Områdebeskrivelserne gennemgår alle kommuner der er berørt af støj fra statsvejene.

For hver kommune er udpeget særligt støjbelastede boligområder (over 65 dB), med en indikation af, hvorvidt boligområdet indgår, eller ikke indgår, i den fremadrettede prioritering. Udpegningen af områderne og vurderingen af om området indgår – eller ikke indgår – i den fremadrettede prioritering, er sket på baggrund af en screening af støjkortlægningens resultater og ud fra en skønsmæssig vurdering af, hvorvidt det er muligt/hensigtsmæssigt at opsætte en støjskærm.

Fremadrettet vil der for udvalgte boligområder, hvor det umiddelbart skønnes, at en støjskærm vil have den største støjreducerende effekt, blive gennemført beregning af støjen i boligområdet før og efter opsætning af en mulig støjskærm, og der vil blive foretaget estimering af de tilhørende anlægskostninger. Med oplysninger om reduktionen af støjen i boligområdet – opgjort som antal færre støjbelastede boliger og reduceret støjbelastningstal (SBT) – samt prisen for støjskærmen, er det muligt at beregne projektets omkostningseffektivitet opgjort som reduceret støjgene per investeret krone (Δ SBT/kr.). De projekter, der ud fra en samlet betragtning, giver mest støjreduktion per krone, prioriteres først i Vejdirektoratets forslag til prioritering af puljemidler. De skal dog understreges, at der med mere end 120 udpegede områder, sandsynligvis vil være en række områder, der må afvente at få udført disse undersøgelser.

Vejdirektoratets prioriteringsmodel er ikke en statisk model, der ikke kan fraviges. Det er et forsøg på, at opstille nogle objektive kriterier for, hvordan eventuelt fremtidige midler til støjbekæmpelse kan prioriteres. Samtidig er det vigtigt at slå fast, at modellen kan afviges, såfremt der viser sig andre hensigtsmæssige løsningsmodeller. Eksempelvis kan støjvoldsløsninger være mere eller mindre udgiftsneutrale, hvis der er mulighed for tilkørsel af overskudsjord fra byggeaktiviteter i nærområdet, og i disse tilfælde kan det være relevant at fravige kriteriekravet på 65 dB. På den baggrund kan det overvejes – eventuel i samarbejde med kommuner – at udpege egnede lokaliteter for støjvoldsløsninger langs statsvejene.

3.2 Områder der ønsker støjdæmpning

Lokale ønsker om støjdæmpning kan inddeles i høringssvar der kommer fra områder, der allerede indgår i den fremadrettede prioritering, og områder der ikke gør:

- Boligområdet ligger under kriteriekravet på 65 dB eller der er tale om en enkeltliggende ejendom, hvorfor Vejdirektoratet er af den opfattelse, at boligområdet/boligen ikke indgår i den fremadrettede prioritering (omfatter høringssvar 8, 9, 10, 12, 14, 17, 31, 34, 35, 36, 38, 39, 41, 50, 56, 59, 64, 70, 71)
- Boligområdet opfylder kriteriekravet – men indgår ikke i den fremadrettede planlægning (markeret med en "rød prik" i støjhandlingsplanen) – da det ifølge Vejdirektoratets umiddelbare vurdering ikke er muligt, at etablere sammenhængende støjskærm ved lokaliteten (omfatter høringssvar 30, 32, 45, 53, 61, 62, 63, 68 og 72). En særlig problematik er områder som opfylder kriteriekravet på 65 dB, men hvor der allerede er opsat støjskærme (se afsnit 3.3 herom).
- Boligområdet indgår ikke i den fremadrettede prioritering. Der pågår planlægningsundersøgelser (VVM) eller anlægsprojekter, hvorfor eventuelle planer og/eller problematikker afklares i forbindelse med projekterne (omfatter høringssvar 28, 29, 41, 63, 74)
- Boligområdet indgår i den fremadrettede prioritering (markeret med "grøn prik" i støjhandlingsplanen) og der henvises til kapitel 3.1 (omfatter høringssvar 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 11, 13, 15, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 33, 39, 40, 42, 43, 46, 47, 48, 49, 51, 55, 56, 60, 63, 64, 65, 67, 69, 73)

3.3 Områder langs statsvejene der er særligt støjbelastede på trods af eksisterende afskærmning

Ifølge støjkortlægning 2017 er der en række områder langs statsvejene, der på trods af eksisterende støjskærme er belastet med mere end 65 dB. Hørings svar 30, 32, 45, 53, 61, 62, 63, 68 og 72 repræsenterer sådanne områder.

Det er i støjhandlingsplanen valgt ikke at medtage disse områder i den fremadrettede prioritering, da der på disse strækninger allerede er gennemført støjdæmpende foranstaltninger i form af støjafskærmninger eller støjvolde. Vejdirektoratet er dog af den opfattelse, at der kan foretages nærmere analyser med henblik på at afsøge områder/strækninger, hvor mindre tiltag til forbedring af eksisterende afskærmninger kan vise sig at være hensigtsmæssige.

4. Oversigt over høringsvar

Nr.	Afsender	Principielle /almene forslag	Spørgsmål af teknisk karakter	Ønske om lokal støjreduktion	Redaktionelle rettelser
1	Halsnæs Kommune			X	X
2	GF Rosendalen, Inger Belling Olsen, Søvangsvej 32, 2650 Hvidovre			X	
3	Peter Molbech West, Krebsevej 27, 2650 Hvidovre			X	
4	Camilla Molbech West, Krebsevej, Hvidovre			X	
5	Boriss Kuzmins, Perlevej 23, Hvidovre			X	
6	Anette og Jan Hansen, Hvidovre Strandvej 111, Hvidovre			X	
7	Mette Wold og Jørgen Westh, Hvidovre Strandvej 107A, 2650 Hvidovre			X	
8	Steen Skjoldan Petersen, sommerhusområde ca. 2 km nord for Farøbroen			X	
9	Vallensbæk Kommune			X	
10	Rikke Meldgaard, Onsholtvej, Viby J, 8260			X	
11	Jan Christensen, Gammel Trekronervej 45, 4000 Roskilde			X	
12	NN, 9000 Aalborg			X	
13	Tina og Jens S. Rasmussen, Hvidovre Strandvej 63, 2650 Hvidovre			X	
14	Michael og Christina Kronborg, Grønningen 12, 9310 Vodskov		X	X	
15	Vladimir Bakalov, Strandløbervej 34, 2650 Hvidovre			X	
16	Lisa Sonesson, email: sonesson@live.dk	X			
17	Peter Stærkjær, Englodden 14, 9310 Vodskov			X	
18	Sarah Nielsen og Johnny Henningsen, Hvidovre Strandvej 74, Hvidovre			X	
19	Faaborg-Midtfyn Kommune			X	
20	Strandby GF, Kristian Laursen, Strandby Allé 37, 2650 Hvidovre			X	
21	Ringsted Kommune	X		X	
22	GF Frydenstrand, Frihedsvej 4, 2650 Hvidovre			X	
23	Assens Kommune		X	X	
24	Bagsværd GF, Hans-Chr. Gelf-Larsen, Krogmosevej 37, 2880 Bagsværd			X	
25	Skanderborg Kommune		X	X	
26	Vejle Kommune	X	X	X	
27	GF Skovbrynet, Skovlundsvej 6, 8362 Hørning			X	
28	Hedensted Kommune			X	
29	Allerød Kommune			X	

Nr.	Afsender	Principielle /almene forslag	Spørgsmål af teknisk karakter	Ønske om lokal støjrreduktion	Redaktionelle rettelser
30	A/B Gudenå, Møllevvej, 8920 Randers V			X	
31	Frederikssund Kommune	X		X	X
32	Nyborg Kommune		X	X	
33	GF Strandvang, 2650 Hvidovre			X	
34	Stavtrup Lokalråd, Gert E. Aarslev, Jarlsmindevej 32, 8260 Stavtrup			X	
35	Aarhus Kommune			X	
36	Høje Taastrup Kommune			X	
37	Guldborgsund Kommune	X			
38	GF Dyrballe, Marianne Duus, Hørning By, 8362 Hørning			X	
39	Sammenslutningen af GF'ere i Hvidovre Kommune, Flemming J. Mikkelsen, Mene-laos Boulevard 52, 2650 Hvidovre			X	
40	GF Søstjernen, Formand Nicolas No Richter			X	
41	167 borgere i Hadbjerg, Ødum, Selling og omegn, Thomas Bille Bohn, Smedebakken 11, 8370 Hadsten			X	
42	Aalborg Kommune	X		X	
43	Bodil Riber Rasmussen, Søndergårdsvej 7, Hammelev, 6500 Vojens			X	
44	Niels Bjørkbom, Fjordvej 5, Nyborg			X	
45	Stengårdens GF, Kristian Voigt, Møllemarken 62, 2880 Bagsværd	X		X	
46	Steen Frydland, Strandby Alle 14, 2650 Hvidovre		X	X	
47	Ishøj Kommune		X	X	
48	Støjudvalget i Tranegilde Landsby, Heidi Graff, Ishøj		X	X	
49	Slagelse Kommune			X	
50	Brøndby Kommune			X	
51	Tina og Jens S. Rasmussen, Hvidovre Strandvej 63, 2650 Hvidovre			X	
52	Herlev Kommune		X		
53	Jens og Majbritt Holm m.fl., Nordfrontvej 9, 2860 Søborg			X	
54	Rødovre Kommune	X		X	X
55	Randers Kommune	X		X	
56	Esbjerg Kommune			X	
57	Ikast-Brande Kommune		X	X	
58	Furesø Kommune			X	X
59	Favrskov Kommune			X	

Nr.	Afsender	Principielle /almene forslag	Spørgsmål af teknisk karakter	Ønske om lokal støjrreduktion	Redaktionelle rettelser
60	Knud Erik Larsen, Blomstervænget 25, ønslev, 4863 Eskildstrup			X	
61	Laila Pontoppidan, Fjordvej, Nyborg			X	
62	Sammenslutning af GF'ere i Gladsaxe Kommune, Flemming Y. Hansen, Hjortevænget 47, 2880 Bagsværd			X	
63	GF Trekanten, Benny Gilhauge, Elgårdsmindelunden 115, 8362 Hørning			X	
64	Hillerød Kommune	X			X
65	Rudersdal Kommune			x	
66	GATE 21: Albertslund, Brøndby, Hvidovre, Vallensbæk og Ishøj Kommune	X		X	
67	Frank Burkal, Strubjerg 354, 9400 Nørre Sundby			X	
68	Espegårdens GF, Torben Sønnichsen, Jægergangen 16, 2880 Søborg	X		X	
69	Køge Kommune			X	
70	Lars Nielsen, Vægtens Kvarter 272, 5220 Odense SØ			X	
71	Jannich Pasciak, Lundbyvej 24, 4720 Præstø			X	
72	Morten Andersen, Sønderkærvej 12, 2650 Hvidovre			X	
73	Dall Borgerforening, Ole Nielsen, Lille Dallvej 17, 9230 Svenstrup			X	
74	Odense Kommune	X		X	

Vejdirektoratet har kontorer i:

Aalborg, Fløng, Middelfart,
Næstved, Skanderborg
og København

Find mere information på
vejdirektoratet.dk

Vejdirektoratet
Havnegade 27
1058 København K

Telefon 7244 3333
vd@vd.dk
vejdirektoratet.dk

