

# Støjhandlingsplan 2024

## Vejtrafikstøj



**Lyngby-Taarbæk Kommune**  
6. juni 2024

# Indhold

<b>Indledning</b>	<b>4</b>
<b>Ikke-teknisk resumé</b>	<b>5</b>
Analyse af de mest støjbelastede områder	5
Indsatsen i de kommende år	6
Tværkommunalt samarbejde	6
Viden om vejstøj	6
<b>Introduktion</b>	<b>7</b>
Læsevejledning - de vigtigste punkter i støjhandlingsplanen	8
<b>Vejstøj i Lyngby-Taarbæk Kommune</b>	<b>9</b>
Sådan er støjkortlægningen udført	9
Forskellige metoder til støjkortlægning	14
Overblik over støjen	15
Støj fra kommunens egne veje	18
Stilleområder	21
Indsats for mindre vejstøj siden sidste støjhandlingsplan	21
Udviklingen siden sidste kortlægning	22
Årsager til ændringer i antallet af støjbelastede boliger	23
<b>De mest støjbelastede områder</b>	<b>24</b>
<b>Indsatsanalyse</b>	<b>28</b>
Indsatsområderne	28
Analyser af indsatsområder	30
Lyngby Omfartsvej (syd for stationen)	32
Lyngby Hovedgade Syd	34
Kongevejen (Virumvej – kommunegrænsen)	36
Lyngby Omfartsvej (Lottenborgvej/ I. H. Mundts Vej)	38
Bagsværdsvej (Stengårds Allé)	40
Lyngby Omfartsvej (ved Baune Allé)	42
Lyngby Omfartsvej (Gartnersvinget)	44
Engelsborgvej	46
Buddingevej	48
Lyngby Hovedgade (Frem – Jernbaneplassen)	50
Klampenborgvej	52
Lyngby Hovedgade (Jernbaneplassen – Klampenborgvej)	54
Jægersborgvej	56
<b>Prioritering af indsatsen</b>	<b>58</b>
<b>Indsatsen i de kommende år</b>	<b>63</b>
De kommende fem år	63
De forventede resultater	63

Strategi på lang sigt	63
Budgetter og økonomi	63
Evaluering af indsatsen	64
<b>Tværkommunalt samarbejde i Silent City</b>	<b>64</b>
Samarbejde over grænsen – hvad er det og hvorfor gør det en forskel?	64
Silent City – samarbejde om trafikstøj i hovedstadsområdet	64
Tværkommunale og regionale handlinger	64
<b>Vejstøj er en plage for mange</b>	<b>66</b>
Målestok for vejstøj	66
Oplevelse af ændringer i støjen	69
Støjen kan være generende	69
Love og regler om vejstøj	71
Vejledende grænseværdier	71
Nye eller udbyggede veje	73
Nye boligområder	73
Nye og eksisterende boliger	73
Europæiske krav	73
Risiko for negative helbredseffekter	73
Støjens konsekvenser	75
Måling og beregning af støj	76
Forhold, der har betydning for støjniveauet langs en vej	76
Afstanden til vejen	76
Vejrforholdene	77
Afskærmning af støjen	77
Vejbelægninger	78
Trafikken og køretøjerne	78
<b>Hvordan kan vejstøjen bekæmpes?</b>	<b>80</b>
Dæmpning af støjilden	80
Elektriske biler	80
Nedsat hastighed på mindre veje	81
Nedsat hastighed på større veje	81
Mindre trafik	82
Omlægning af trafik	83
Ulovlige køretøjer og hensynsløs kørsel	84
Vejbelægninger	84
Veje med dårlig vedligeholdelse	85
Dæmpning af støjen, når den spredes	85
Støjskærme	85
Støjvolde som afskærmning	89
Bebyggelse som afskærmning	89
Beplantning og grønne områder	90
Dæmpning af støjen ved boligen	91
Støjisolering af boliger	91
Støjafskærmning af altaner	93
Lokale støjhegn ved den enkelte bolig	93
Byplanlægning og bymiljø	97
Begrænsning af den oplevede støj	97
Det nære boligmiljø	100
Byrum og bymiljø	100
Generelle initiativer	102

Skoler og daginstitutioner	102
Kommunens øvrige bygninger og byggerier	102
Kommunens egne støjkilder	102
Kommunens egne kompetencer og internt samarbejde	103
Fokus på støj om natten	103
Beskytte områder med lavt støjniveau	103
Kampagner og information	104
Puljeordninger	104
<b>Referat af offentlig høring</b>	<b>105</b>
<b>Bilag 1. Ordliste</b>	<b>106</b>
<b>Bilag 2. De formelle krav til støjhandlingsplanen</b>	<b>111</b>
<b>Bilag 3: Støj om natten</b>	<b>112</b>
<b>Bilag 4: Myndigheder og retsligt grundlag</b>	<b>114</b>
<b>Bilag 5: Støjens negative helbredseffekter</b>	<b>116</b>



## Indledning

Ifølge "Bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner" skal Lyngby-Taarbæk Kommune hvert 5. år udarbejde en ny støjhandlingsplan for trafikstøjen i kommunen.

Miljøstyrelsen har kortlagt trafikstøjen i hele Storkøbenhavn og i forlængelse af denne kortlægning har Lyngby-Taarbæk Kommune fået udarbejdet denne støjhandlingsplan 2024 af konsulentfirmaet Rambøll.

Miljøstyrelsens kortlægning viser at ca. en tredjedel af boligerne (10.100) i Lyngby-Taarbæk Kommune er udsat for trafikstøj over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB. Af de støjbelastede boliger er 44% (4.500) belastet af støj fra statens veje (Helsingørmotorvejen).

For at nedsætte støjgenerne fra kommunevejene har kommunen de seneste 10 år bl.a. opsat nye støjskærme, udskiftet belægninger og nedsat hastigheden på nogle af de store trafikveje i kommunen. Trods disse tiltag er der dog fortsat udfordringer med trafikstøj i kommunen.

Støjhandlingsplanen synliggør støjudfordringerne i kommunen og prioriterer mulige indsatser. Planen giver samtidig et godt overblik over mulige tiltag, som den enkelte boligejer kan vælge at arbejde med for at nedbringe støjen i boligen.

Rigtig god læselyst.

John Halkær Kristiansen  
Afdelingschef for Trafik og Mobilitet

## Ikke-teknisk resumé

Miljøstyrelsen har i 2022 gennemført en kortlægning af trafikstøj, der bl.a. omfatter Lyngby-Taarbæk Kommune. Kortlægningen viser, at en tredjedel af kommunens boliger, svarende til 10.100 boliger, er udsat for støj, der overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi. Boligerne betragtes derfor som støjbelastede. For lidt under halvdelen af disse boliger er statens veje hovedårsagen til støjpåvirkningen. For de øvrige støjbelastede boliger er det kommunens veje, der er den vigtigste støjkilde.

Støjkortlægningen udføres hvert femte år. Siden 2017 er antallet af støjbelastede boliger i kommunen øget med 15 %. Det skyldes bl.a. ændringer i trafikforholdene, hvor der bl.a. er sket en forøgelse af trafikken på Helsingørmotorvejen. Der er desuden sket en udvikling af de metoder, der anvendes til kortlægning af trafikstøjen, som kan betyde, at flere boliger får status som støjbelastede. Der er også bygget flere boliger i kommunen, og nogle af dem kan være opført i støjbelastede områder. I så fald bør de dog være opført med brug af særlige vinduesløsninger og støjbeskyttede udendørs opholdsarealer.

### **Analyse af de mest støjbelastede områder**

På baggrund af de fem-årige støjkortlægninger udarbejder Lyngby-Taarbæk Kommune ligesom en række andre kommuner og staten hvert femte år en støjhandlingsplan for vejtrafikstøj. Som grundlag for kommunens støjhandlingsplanen 2024 har Lyngby-Taarbæk Kommune fået udført en analyse af Miljøstyrelsens støjkortlægning. Den har udpeget de 13 mest støjbelastede områder i kommunen, hvor støj fra kommunens veje er den vigtigste støjkilde.

De 13 områder omfatter:

- Lyngby Omfartvej (syd for stationen)
- Lyngby Hovedgade Syd
- Kongevejen (Virumvej – kommunegrænsen)
- Lyngby Omfartsvej (Lottenborgvej/ I. H. Mundts Vej)
- Bagsværdsvej (Stengårds Allé)
- Lyngby Omfartsvej (ved Baune Allé)
- Lyngby Omfartsvej (Gartnersvinget)
- Engelsborgvej
- Buddingevej
- Lyngby Hovedgade (Frem – Jernbaneplassen)
- Klampenborgvej
- Lyngby Hovedgade (Jernbaneplassen – Klampenborgvej)
- Jægersborgvej.

For fem af områderne er det undersøgt, hvordan støj fra kommunens veje kan begrænses ved opførelse af støjskærme. Derudover er virkningen nedsatte hastigheder og brug af mindre støjende asfalt undersøgt. Der peges også på de muligheder, som boligejere har for selv at forbedre facaders støjisolering og gennemføre andre individuelle tiltag for at begrænser gener fra vejstøjen. Det anbefales desuden, at kommunen overvejer en prioritering af indsatser, der begrænser støj ved støjudsatte skoler og daginstitutioner.

## **Indsatsen i de kommende år**

Lyngby-Taarbæk Kommune vil gennem denne støjhandlingsplan give borgerne information om, hvordan de med fordel kan benytte støjisolerende vinduer, egne støjhegn mv. til begrænsning af støjgener i og ved boligen.

Kommunen vil også fortsætte med at søge at opretholde en god vedligeholdelsesstandard for vejbelægninger på kommunens veje. Kommunen udlægger desuden løbende støjreducerende belægninger, hvor det er relevant.

I overensstemmelse med lovgivningen om planlægning vil Lyngby-Taarbæk Kommune søge at begrænse støj og gener fra støj gennem byplanlægning.

Vejdirektoratet har påbegyndt et projekt med etablering af ny støjskærm langs Helsingørsmotorvejen ved Hjortekær Nord/Eremitageparken. Projektet forventes gennemført i løbet af 2024.

I det omfang der kan afsættes midler til andre støjreducerende projekter, kan støjhandlingsplanens analyser anvendes som grundlag for en prioritering.

## **Tværkommunalt samarbejde**

Lyngby -Taarbæk Kommune deltager i Silet City – samarbejdet, hvor en række omegnskommuner i hovedstadsområdet, Region Hovedstaden og Gate 21 siden 2015 har arbejdet på tre områder:

- At skabe og dele ny viden
- At påvirke den nationale politik og investeringer
- At teste og demonstrere løsninger.

De seneste år er det lykkedes at sætte trafikstøj på dagsordenen gennem blandt andet en offentlig høring på Christiansborg, konferencer og seminarer, udarbejdelse af videnshåndbøger og med konkrete demonstrationsprojekter.

De kommende år vil der tværkommunalt blandt andet blive arbejdet for at:

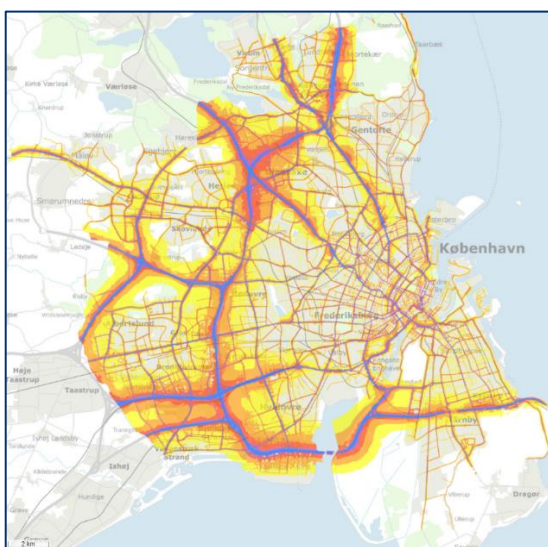
- Der langs motorvejene etableres støjafskærmning der virker, som for eksempel motorvejsoverdækninger og højere skærme og reduktion af trafikstøj gennem lavere hastigheder
- Samle mere viden om de negative helbredseffekter og at de bliver taget alvorligt.
- Øge viden om beplantningens indvirkning på menneskets støjgene
- Formidle viden, lave kampagner og påvirke regulering omkring dækstøj.

## **Viden om vejstøj**

Støjhandlingsplanen indeholder detaljerede afsnit med viden om vejstøj og de redskaber, der kan anvendes til at begrænse støjen.

## Introduktion

Hvert femte år bliver der gennemført en kortlægning af trafikstøj langs de største veje og jernbaner og i landets største byområder. Lyngby-Taarbæk Kommune indgår sammen med andre 13 kommuner i den del af Hovedstadsområdet, som er omfattet af støj kortlægningen. Kortlægningen udføres i praksis af Miljøstyrelsen, som stiller alle resultater til rådighed for kommunerne. Derudover udfører Vejdirektoratet og Sund & Bælt en selvstændig kortlægning af støj fra alle statens veje, og Banedanmark kortlægger støj fra de største jernbaner. Kortlægningen omfatter også Københavns Lufthavn. Den seneste kortlægning blev udført i 2022.



**Figur 1. Støj kortlægningen hvert 5. år omfatter bl.a. støj fra alle veje i 14 kommuner i Hovedstadsområdet. Alle resultaterne kan ses på Støjdanmarkskortet, der kan findes på Miljøstyrelsens hjemmeside. Der kan man også finde de støjhandlingsplaner, som kommuner og statslige myndigheder udarbejder hvert femte år.**

Støj kortlægningens omfang og metoder følger et EU-direktiv om støj i miljøet. Tilsvarende kortlægninger udføres derfor i alle EU's medlemsstater. På den måde er det muligt at følge udviklingen i det enkelte land og i hele EU. Når en støj kortlægning er udført, udarbejder kommunerne, Vejdirektoratet, Sund & Bælt og Banedanmark støjhandlingsplaner, som gør status og gennemgår, hvad der vil blive gjort for at begrænse støjen i de kommende fem år. Det samme sker i alle EU's medlemsstater, hvor alle handlingsplanerne følger fælles retningslinjer.

I bilag 4 er der en oversigt over de myndigheder, der bidrager i støj kortlægningen. Der er også en oversigt over lovgivning og regler om støj kortlægning og støjhandlingsplaner.

Støjhandlingsplanen er udarbejdet i et samarbejde mellem kommunerne Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Glostrup, Hvidovre, Albertslund og Vallensbæk samt Gate 21. Samarbejdet er en del af Silent City projektet, som drives af Gate 21. Støjhandlingsplanerne for de seks kommuner er udarbejdet med fælles principper og metoder. Rambøll har været teknisk rådgiver for de seks kommuner.

## Læsevejledning - de vigtigste punkter i støjhandlingsplanen

Støjhandlingsplanen giver et overblik over trafikstøj i Lyngby-Taarbæk Kommune og beskriver de indsats, som kommunen har til hensigt at gennemføre for at begrænse støjen og de gener, som den giver anledning til.

Denne støjhandlingsplan er den fjerde støjhandlingsplan for Lyngby-Taarbæk Kommune. Den er udarbejdet på baggrund af den støjkortlægning, som Miljøstyrelsen har udført. Kortlægningen beskriver støjforholdene i 2022.

Støjhandlingsplanen for Lyngby-Taarbæk Kommune har derfor samme struktur som alle andre handlingsplaner, men er naturligvis tilpasset de særlige forhold i kommunen.

Der er følgende hovedafsnit:

### Vejstøj i Lyngby-Taarbæk Kommune

Afsnittet giver et overblik over støjforholdene i Lyngby-Taarbæk Kommune. Der er støjkort og optællinger af antal støjbelastede boliger og personer i Lyngby-Taarbæk Kommune. Der er også en sammenligning med resultaterne fra den tidligere kortlægning, der blev udført i 2017. Endelig er der en oversigt over de tiltag, der er gennemført siden den sidste støjhandlingsplan, som dækker perioden 2018 – 2023.

### De mest støjbelastede områder

I dette afsnit er udpeget de mest støjbelastede områder i kommunen, hvor der er et særligt behov for at begrænse støjen. For hvert område er der en analyse af støjforholdene og mulighederne for at reducere støjen. Der er desuden en anbefalet prioritering, hvis det besluttes at iværksætte tiltag til begrænsning af støj og dens gener i Lyngby-Taarbæk Kommune.

### Indsatsen i de kommende år

Her finde en oversigt over de aktiviteter, som Lyngby-Taarbæk Kommune har til hensigt at gennemføre i de kommende fem og på længere sigt. Der indgår en vurdering af den forventede nedbringelse af antal støjbelastede boliger og personer.

Der indgår også et afsnit om det tværkommunale samarbejde på støjområdet, som Lyngby-Taarbæk Kommune deltager i.

### Vejstøj er en plage for mange

Dette afsnit indeholder viden om vejstøj, som kan være nyttig, når man skal tage stilling til støjkortlægningens resultater og støjens betydning for kommunens borgere. Der er omtale af målestokken for vejstøj, love og regler samt støjens påvirkning af mennesker. Der er også en oversigt over de forhold, der har betydning, hvor meget vejstøj, der er langs en vej.

### Hvordan kan vejstøjen bekæmpes?

Afsnittet er et katalog over de redskaber, der kan anvendes til at dæmpe støjen og begrænse de gener, som beboere langs vejene oplever. Katalogen er opdelt i dæmpning af støjilden (vejen og trafikken), dæmpning af støjen, når den spredes, og dæmpning af støjen ved boligen og i bymiljøet. Der er et særligt afsnit om støj og byplanlægning samt initiativer, som kan bidrage til en generel nedsættelse af vejstøjen i kommunen.

### Referat af den offentlige høring

Efter den offentlige høring er der udarbejdet et referat af de høringssvar, der er indkommet fra kommunens borgere.

## Bilag

Til sidst er indsat nogle bilag, som vedrører nogle formelle krav til støjhandlingsplanen samt støjkort og optælling af støjbelastede boliger og personer i natperioden. Der er også en ordliste.

## Vejstøj i Lyngby-Taarbæk Kommune

Lyngby-Taarbæk Kommune har ca. 60.500 indbyggere (2022) og dækker et areal på 38,8 km<sup>2</sup>. Kommunen indgår i det større sammenhængende byområde på 14 kommuner i Hovedstadsområdet, som har fået udført en kortlægning af den samlede støj fra vejtrafik.

Kommunen omgives af kommunerne Rudersdal, Gentofte, Gladsaxe og Furesø. Heraf er der udført kortlægning af støj i Gladsaxe Kommune og Gentofte Kommune.

Gennem kommunen går statsvejen Helsingørmotorvejen. Støj fra denne vej er kortlagt af Vejdirektoratet, men indgår også i kortlægningen af den samlede støj fra veje i Lyngby-Taarbæk Kommune.

I kommunen forløber også jernbanerne Nærumbanen, S-tog og Kystbanen. Støj fra S-tog og Kystbanen er kortlagt selvstændigt af Banedanmark og indgår ikke i kortlægningen af støj fra veje. Det samme gælder støj fra Nærumbanen, som er kortlagt af Trafikselskabet Movia. Støj fra de to støjklæder, vej og bane, lægges ikke sammen, men beregnes og håndteres hver for sig. Informationer om støj fra jernbaner kan findes på Banedanmarks hjemmeside og på Støjdanskortet på Miljøstyrelsens hjemmeside (søg efter Støjdanskortet på [www.mst.dk](http://www.mst.dk)). Også støjen fra den kommende letbane i Ring 3 betragtes som støj fra en jernbane. Den indgår derfor heller ikke i kortlægningen af støj fra vejtrafikken. Når letbanen bliver sat i drift, vil det være Hovedstadens Letbane, der er ansvarlig for driften, herunder den støj, som banens drift giver anledning til.

### **Sådan er støjkortlægningen udført**

Støjkortlægninger udføres ved at beregne støjen. Viden om støjklæderne er omfattende målinger af støj fra trafik på danske og europæiske veje, som har givet information om den gennemsnitlige støj fra personbiler, lastvogne og store lastvogne ved forskellige hastigheder og på forskellige vejbelægninger.

Ved støjkortlægninger i Danmark, herunder Lyngby-Taarbæk Kommune, er der anvendt en beregningsmetode, som kaldes Nord2000. Det er en fælles nordisk metode, som anses for at være en af de mest nøjagtige, der findes. Beregningsmetoden anvendes i et computerprogram, hvor der opbygges en tredimensional digital beregningsmodel for hele det område, der kortlægges, f.eks. en kommune. På side 76 er der mere viden om måling og beregning af støj.

Beregningsmodellen indeholder de oplysninger om køretøjernes støjudsendelse, som er omtalt ovenfor. Den fodres desuden med oplysninger om:

- Vejenes beliggenhed og belægninger
- Trafikmængder og trafikdens sammensætning på hver vejstrækning
- Gennemsnitshastigheder for henholdsvis lette og tunge køretøjer på hver vejstrækning.

Alle disse oplysninger er gennemsnit for et år. Der er anvendt trafiktællinger og andre tilgængelige oplysninger om trafikken. Det er hensigten, at beregningerne viser støjforholdene, som de var i 2022.

Lyngby-Taarbæk Kommune har leveret oplysningerne om kommunens veje. Den del af oplysningerne, som vedrører statens veje er leveret af Vejdirektoratet. Det er derfor de samme oplysninger, som Vejdirektoratet har anvendt i sin egen støjkortlægning. Eventuelle oplysninger om støjskærme langs jernbaner indgår også, så deres eventuelle betydning for vejstøjen også er med i støjkortlægningen.

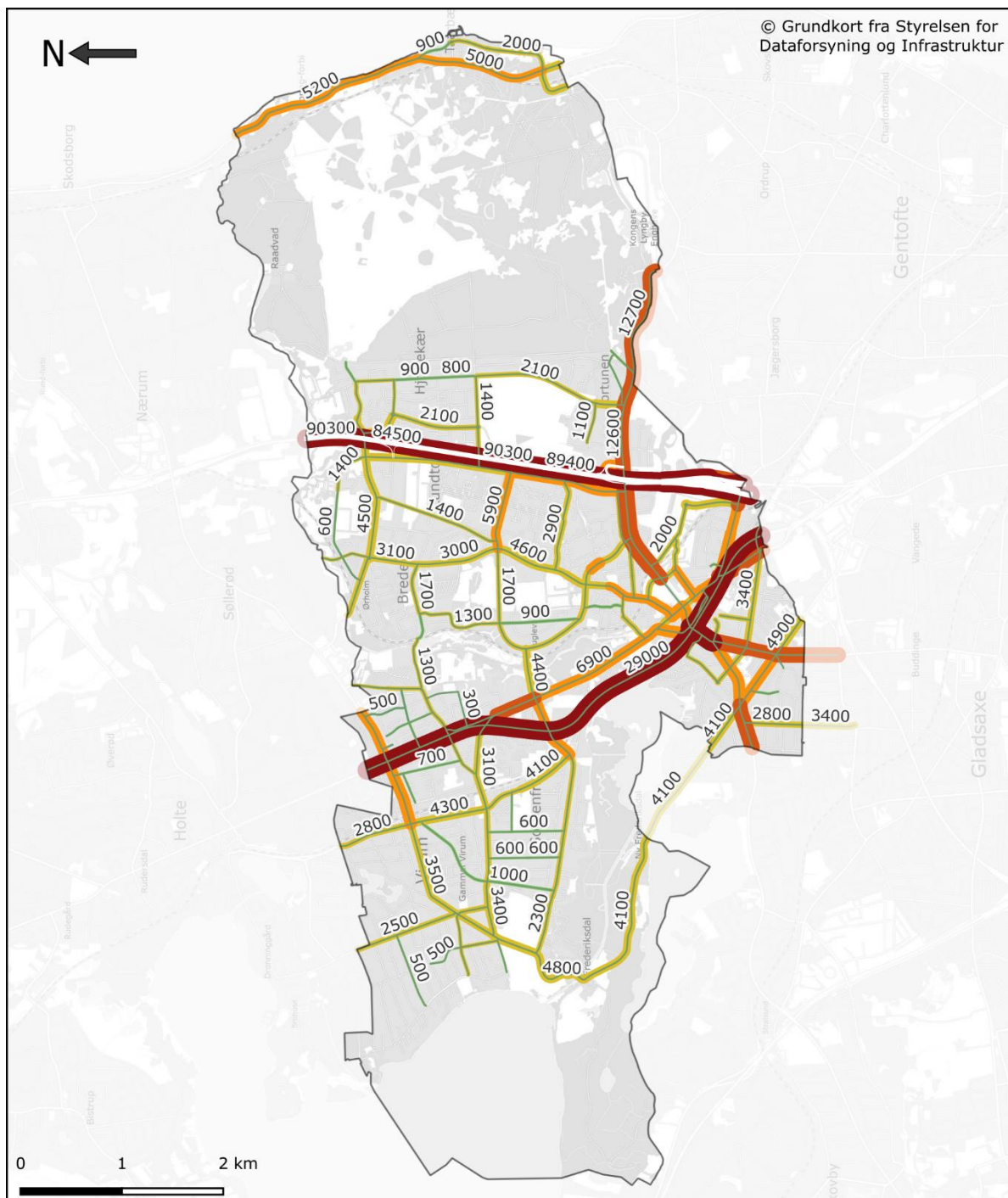
Modellen fodres også med oplysninger om:

- Terrænhøjder og terrænoverflader, som påvirker støjens spredning i vejenes omgivelser
- Bygninger, støjskærme og støjvolde, som kan reflektere og afskærme støjen
- Bygningernes anvendelse.

Figur 2 er en oversigt over de trafikmængder, der indgår i støjkortlægningen af Lyngby-Taarbæk Kommune. På Figur 3 er vist, hvilke belægningstyper, der er forudsat på kommunens veje. Der er brolægning på dele af Lyngby Hovedgade, men det er ikke lagt til grund for støjberegningerne.

Figur 4 viser de støjskærme, der er med i beregningerne. Der er enkelte eksisterende støjskærme, som ved en fejl ikke er medregnet i kortlægning af trafikstøj i 2022. Det kan betyde, at antallet af støjbelastede boliger i kommunen er overvurderet.

Hvis der er støjvolde, indgår de som en del af terrænet og er ikke vist på figuren.



## Trafikmængder i Lyngby-Taarbæk Kommune

Årsdøgntrafik

== Statsvej

0 - 500

5.000 - 10.000

500 - 1.000

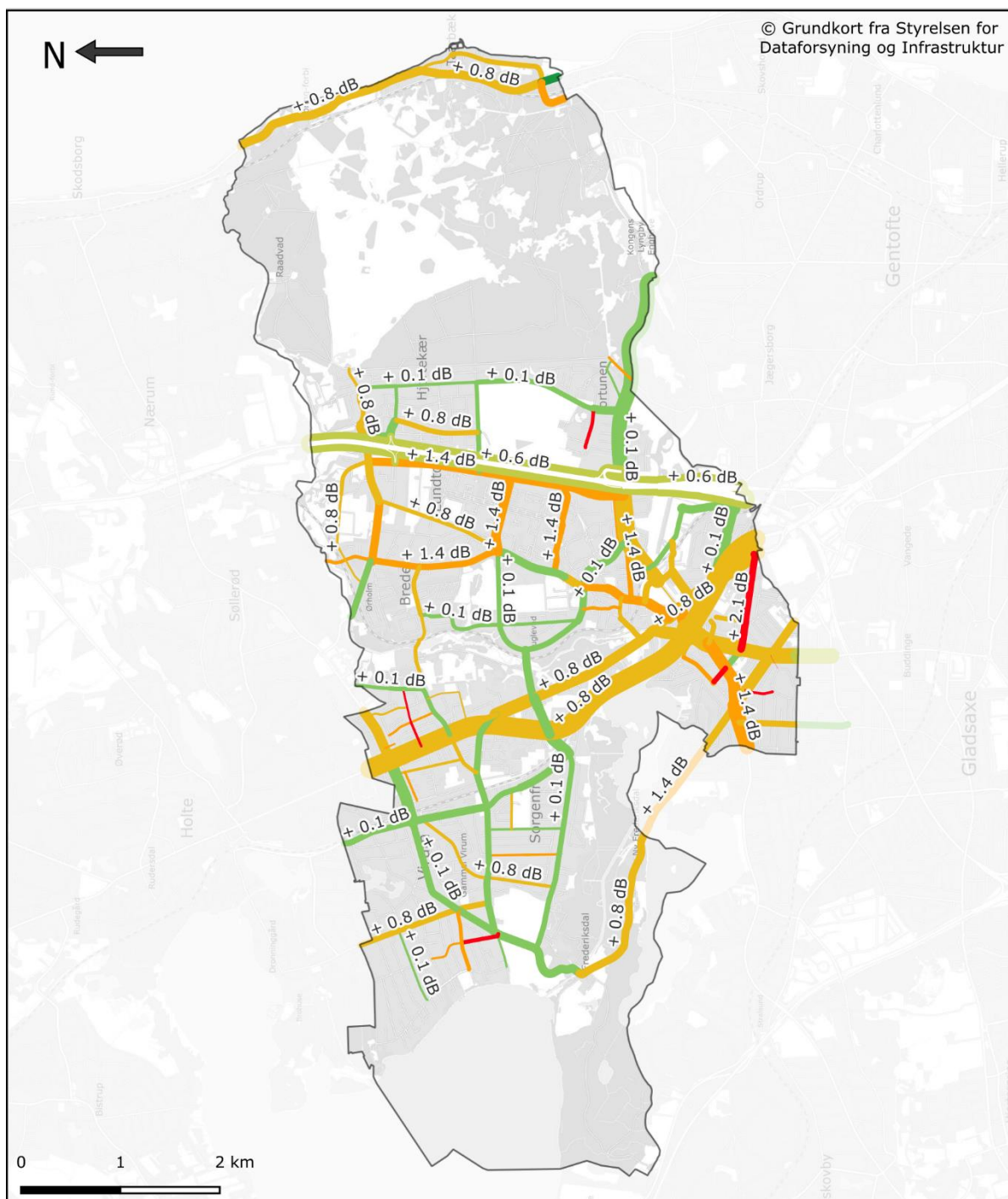
10.000 - 20.000

1.000 - 5.000

20.000 -

Figur 2. Oversigt over de trafikmængder, der indgår i støjberegningerne. Veje vist dobbelt rød farve er statsens veje. Øvrige veje er kommunens veje, hvor stregtykkelsen indikerer trafikmængden. Den er desuden angivet som det gennemsnitlige antal køretøjer pr. døgn i 2022 (årsdøgntrafik, ADT).



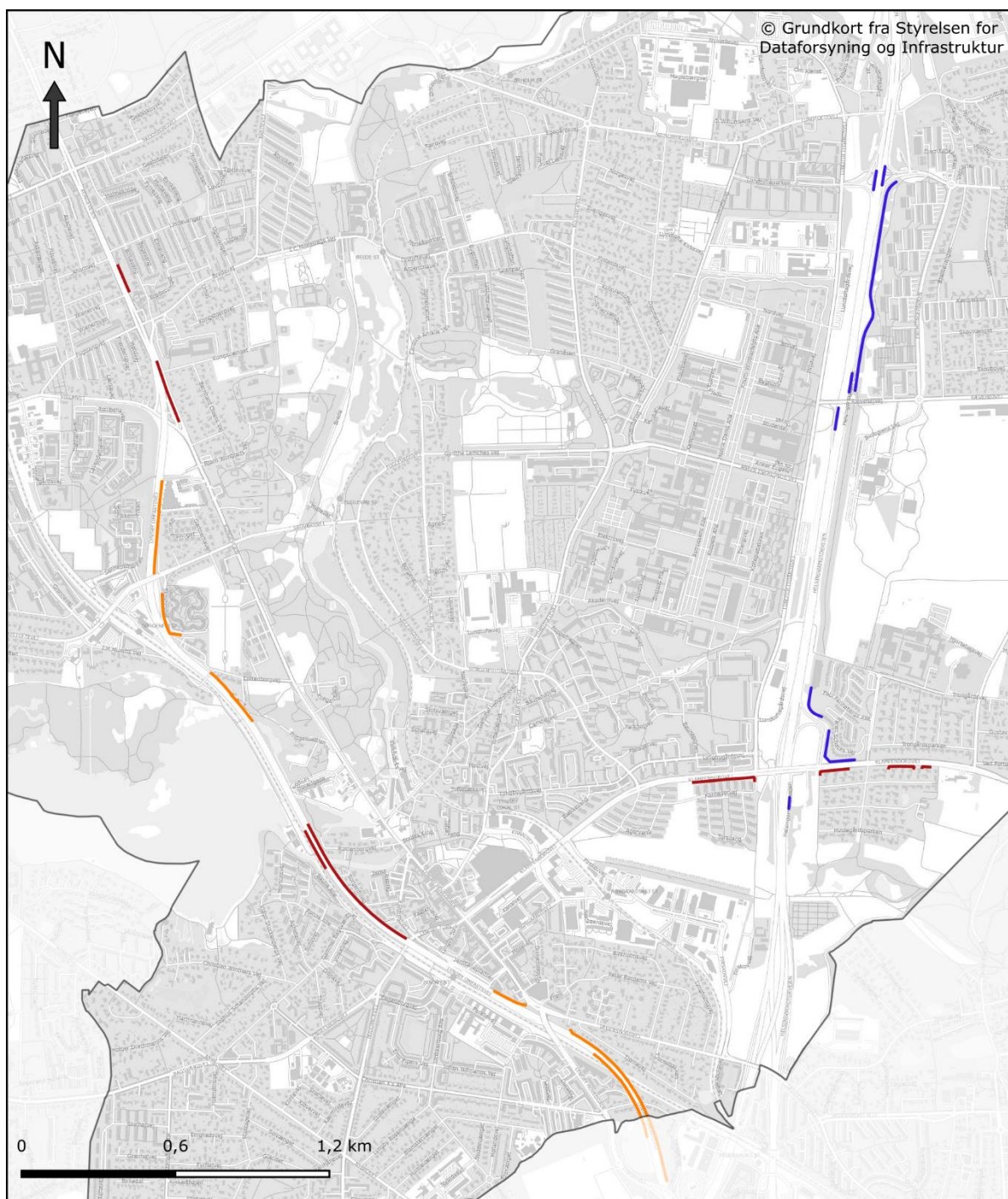


### Belægningstyper i Lyngby-Taarbæk Kommune

Vejbelægning og støjbidrag ift. Nord2000-referencebelægning

- |                            |                     |
|----------------------------|---------------------|
| — AB 8t (+0.1 dB)          | — SMA 11 (+1.4 dB)  |
| — Standard SRS (+0.1 dB)   | — OB 11 (+2.1 dB)   |
| — Standard SMA 8 (+0.6 dB) | — Brosten (+8.2 dB) |
| — AB 11t (+0.8 dB)         | — Statsveje         |

**Figur 3. Oversigt over de belægningstyper på kommunens veje og statsens veje, der er forudsat i støjberegningerne. Belægningstyperne SMA 11, OB 11 og brosten er de mest støjende typer. De øvrige er mindre støjende vejbelægninger. Brolægning på dele af Lyngby Hovedgade indgår ikke i støjkortlægningen.**



## Støjskærme i Lyngby-Taarbæk Kommune

Eksisterende støjskærme

- Langs statsvej
- Anden støjskærm
- Anden støjskærm ej medregnet

**Figur 4. Oversigt over de eksisterende støjskærme. Støjskærme langs statsveje og andre støjskærme vist med rød linje indgår i den udførte kortlægning af vejstøj i Lyngby-Taarbæk Kommune. Den støjdæmpende virkning af støjskærme vist med orange farve indgår ikke i støjkortlægningen. Der er ikke støjskærme i de dele af kommunen, der er udenfor kortet.**

Når alle nødvendige oplysninger er klar i beregningsmodellen, er der udført to forskellige beregninger:

- Støjkort, som viser, hvordan støjen spreder sig i omgivelserne. De viser støjen i 5 dB spring og giver et overblik over støjforholdene i kommunen.
- Støjniveau på facaden af alle boliger. For hver bolig beregnes støjen på alle boligens udvendige facader. Det højeste støjniveau, der forekommer, er boligens støjbelastning.

Værdien for hver boligs støjbelastning anvendes til optælling af antal støjbelastede boliger og personer.

### **Forskellige metoder til støjkortlægning**

Hvert femte år siden 2007 er der i alle EU's medlemsstater gennemført kortlægning af støj fra bl.a. større veje og større byområder, som beskrevet i afsnittet ovenfor. Medlemsstaterne har imidlertid ikke brugt de samme beregningsmetoder, og det har givet problemer med at sammenligne støjforholdene i hele EU. Medlemsstaterne har derfor besluttet, at de fælles europæiske støjkortlægninger hvert femte år skal udføres ved brug af den samme beregningsmetode.

Den fælleseuropæiske beregningsmetode hedder Cnossos. Den er et kompromis mellem simple beregningsmetoder og mere avancerede, hvor den fælles nordiske metode, Nord2000, anses for at være den mest nøjagtige. Den har været anvendt i de nordiske lande i en årrække. I Danmark har det siden 2007 været et krav, at Nord2000 skal anvendes til alle kortlægninger af støj fra veje og jernbane. Det gælder ved planlægning af nye veje eller jernbaner eller nyt byggeri, men metoden har også været anvendt ved den danske del af de fælles europæiske kortlægninger i 2007, 2012 og 2017.

Undersøgelser har vist, at resultater af støjkortlægninger udført med Cnossos og Nord2000 ikke er sammenlignelige<sup>1</sup>. Miljøstyrelsen har konstateret, at støjniveauer beregnet med Cnossos typisk er lavere end beregnet med Nord2000. I nogle tilfælde kan der være en forskel i de beregnede støjniveauer på helt op til 10 dB. Forskellen er typisk størst langt fra støjilden - og de største forskelle ses, hvor støjen udbreder sig over kuperet terræn eller hvor der er afskærmning fra støjskærme, volde eller bygninger. De forskelle er så store, at en kortlægning udført med Cnossos ikke kan sammenlignes med de kortlægninger, der tidligere er udført Danmark. Derfor er det besluttet, at de danske femårige kortlægninger udføres både med Cnossos og med Nord2000. Cnossos-resultaterne kan indgå i den fælles oversigt over støjforholdene i EU, mens Nord2000-resultaterne fortsat skal anvendes i Danmark til håndtering af støj fra veje og jernbaner i byplanlægningen og ved planlægning af ny infrastruktur. Det er årsagen til, at Lyngby-Taarbæk Kommune sammen med andre kommuner og myndigheder anvender Nord2000-resultater ved udarbejdelse af støjhandlingsplaner.

Af hensyn til det fælles europæiske samarbejde på støjområdet, har Miljøstyrelsen offentliggjort resultater af støjkortlægningen udført i 2022 med både Nord2000 og Cnossos. De kan ses på Miljøstyrelsens hjemmeside (søg efter Støjd danmarkskortet).

<sup>1</sup> Se Støjd danmarkskortet på Miljøstyrelsens hjemmeside (<https://miljoegis.mim.dk/?profile=noise>)

## Overblik over støjen

Støjkortlægningen har to resultater: Støjkort og optællingen af antal støjbelastede boliger og personer.

Støjen er kortlagt med målestokken  $L_{den}$ , der er en gennemsnitsværdi over et år, hvor der tages højde for, at støj om natten og om aftenen er mere generende end støj om dagen.  $L_{den}$  angives i decibel og kaldes støjniveauet eller støjbelastningen. Al viden om støjens geneffekter og negative helbredseffekter er knyttet til støjens middelværdi, det vil sige  $L_{den}$ . Læs mere om målestokken for vejstøj på side 66.

Miljøstyrelsen har fastsat en vejledende grænseværdi på  $L_{den}$  58 dB for udendørs vejstøj ved boliger. Boliger, der er udsat for støj over 58 dB betragtes som støjbelastede. Er støjen over 68 dB, betragtes boligen som stærkt støjbelastet. Der er mere viden om grænseværdier i afsnittet om love og regler på side 71.

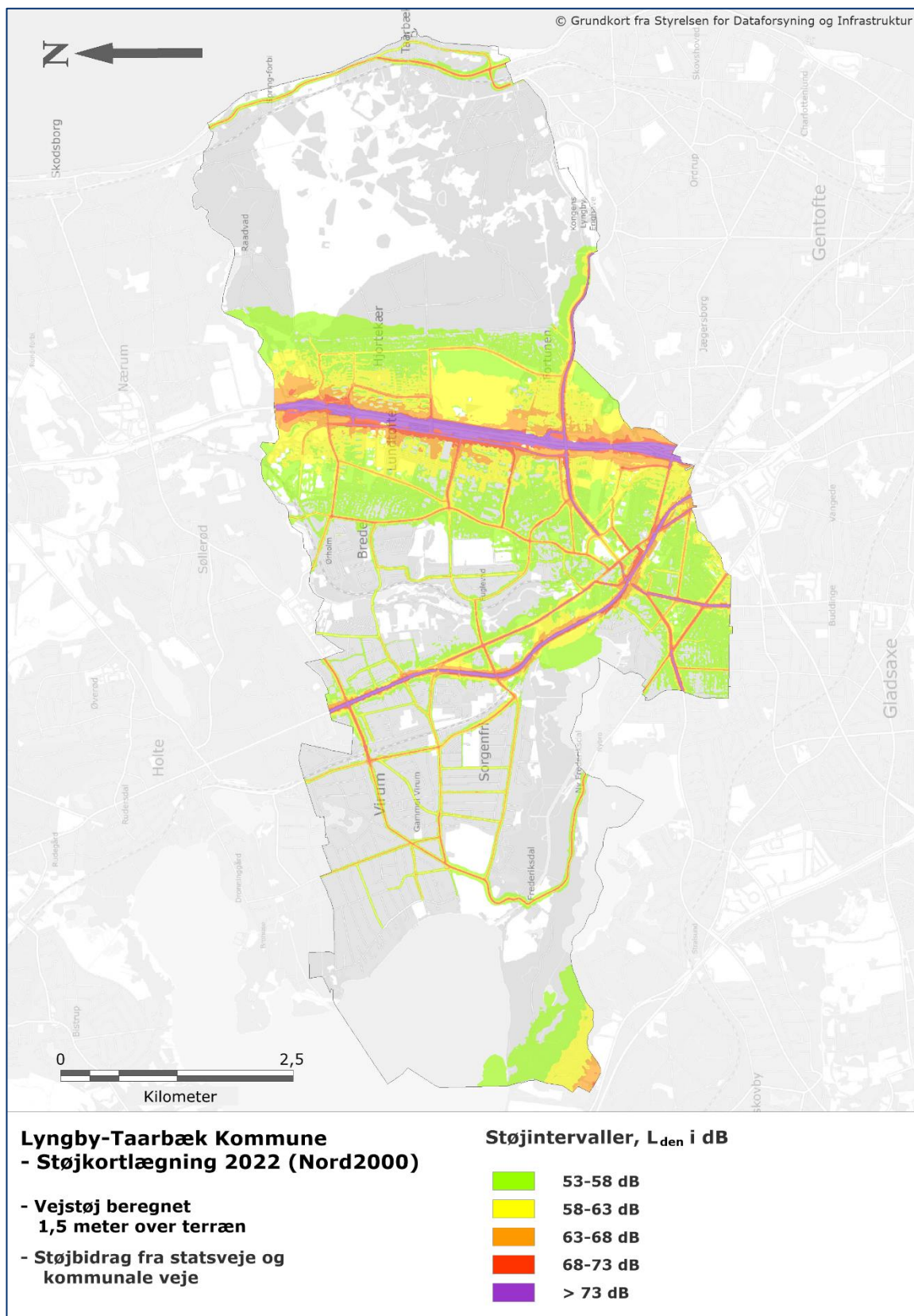
Støjkortet viser, hvordan støjen fra vejene spreder sig i omgivelserne. Herunder er indsat et kort over hele Lyngby-Taarbæk Kommune, hvor vejstøjens niveau er vist med farvesignaturer. Hver farve svarer til et interval på 5 dB. F.eks. er støjbelastningen 58 – 63 dB i områder med orange farve, 63 – 68 dB i områder med rød farve osv. Områder uden farvesignatur er udsat for støj, der er lavere end 53 dB.

Støjkortet kan også findes på Miljøstyrelsens hjemmeside (Støjd danmarkskortet<sup>2</sup>), hvor det er muligt at zoome ind på mindre områder og se støjkurverne på andre kortunderlag og luftfoto. Når man gør det, skal man være opmærksom på, at de beregninger, der danner et støjkort, medtager alle refleksioner fra bygninger. Ved beregning af støjbelastningen af en bygning og sammenligning med grænseværdier, må refleksionen fra egen facade imidlertid ikke medtages. Det betyder, at støjkonturer på et støjkort undertiden kan vise støjniveauer tæt på en facade, der er lidt højere end de beregnede facadeniveauer.

Kortet viser, at de største og mest støjbelastede områder i Lyngby-Taarbæk Kommune ligger langs Helsingørmotorvejen. Langs de kommunale veje er det især områder langs Lyngby Omfartsvej og Kongevejen, der er støjbelastede. Områder, der udsættes for støj fra Klampenborgvej, er i nogen grad sammenfaldende med de områder, der er støjbelastede på grund af støj fra motorvejen.

<sup>2</sup> Søg på internettet efter Støjd danmarkskortet eller brug denne link: <https://miljoegis.mim.dk/spatialmap?profile=noise>





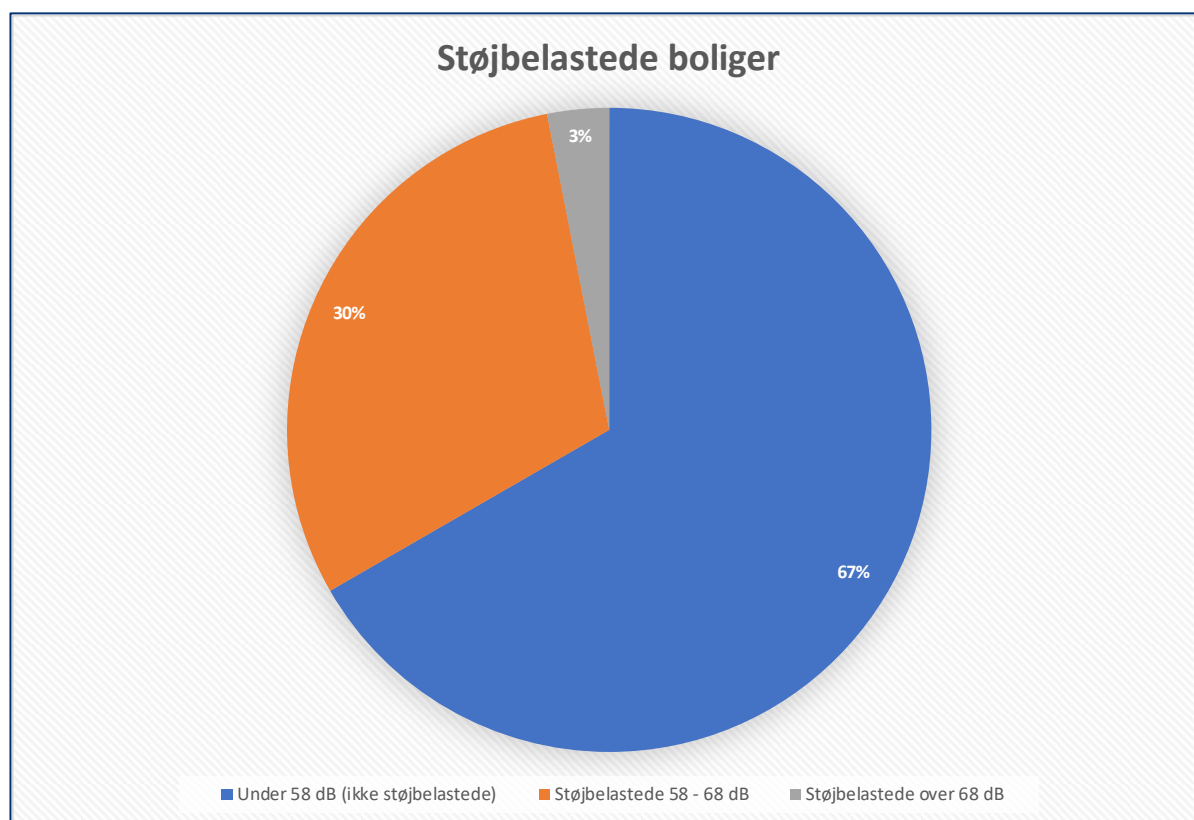
Figur 5. Kort over den samlede trafikstøj i Lyngby-Taarbæk Kommune i 2022 vist med farvesignaturer i 5 dB spring. Støjen er vist i højde 1,5 meter over terræn og omfatter støj fra kommunens veje og statsveje. Der indgår også støj fra veje i tilstødende kommuner. Område, der er grønne eller uden farve er ikke støjbelastede.

Tabellen herunder (Tabel 1) indeholder oplysninger om, hvor mange boliger og personer i Lyngby-Taarbæk Kommune, der er udsat for støj i forskellige intervaller. Boliger, der er udsat for støj over 58 dB, betragtes som støjbelastede. Er støjbelastningen over 68 dB, betragtes boligen som stærkt støjbelastet.

**Tabel 1. Antal boliger og personer udsat for vejtrafikstøj med niveauer over 53 dB. En bolig, der udsættes for støj over 58 dB, betragtes som støjbelastet. Hvis støjbelastningen er over 68 dB, betragtes boligen som stærkt støjbelastet. Der er i alt ca. 30.300 boliger i kommunen<sup>3</sup>.**

Støjbelastning, L <sub>den</sub>	53 – 58 dB	58 – 63 dB	63 – 68 dB	68 – 73 dB	Over 73 dB	I alt over 58 dB	I alt over 68 dB
Boliger	9.424	5.828	3.334	873	65	10.100	938
Personer	18.722	10.986	5.592	1.470	98	18.146	1.568

I kommunen er der i alt ca. 30.300 boliger. 33 % er støjbelastede, dvs. udsat for støj over 58 dB. Heraf er de 30 % udsat for støj mellem 58 dB og 68 dB. 3,1 % er udsat for støj over 68 dB og betragtes derfor som stærkt støjbelastede. Fordelingen af kommunens boliger er vist på figuren herunder (figur 2).



**Figur 6. I Lyngby-Taarbæk Kommune er 33 % af boligerne udsat for støj, der overstiger den vejledende grænseværdi på 58 dB. De betragtes derfor som støjbelastede. Boliger, der er udsat for støj over 68 dB, betragtes som stærkt støjbelastede.**

<sup>3</sup> Opgørelse af antal boliger ved støjkortlægningen er baseret på oplysninger i BBR i 2022.

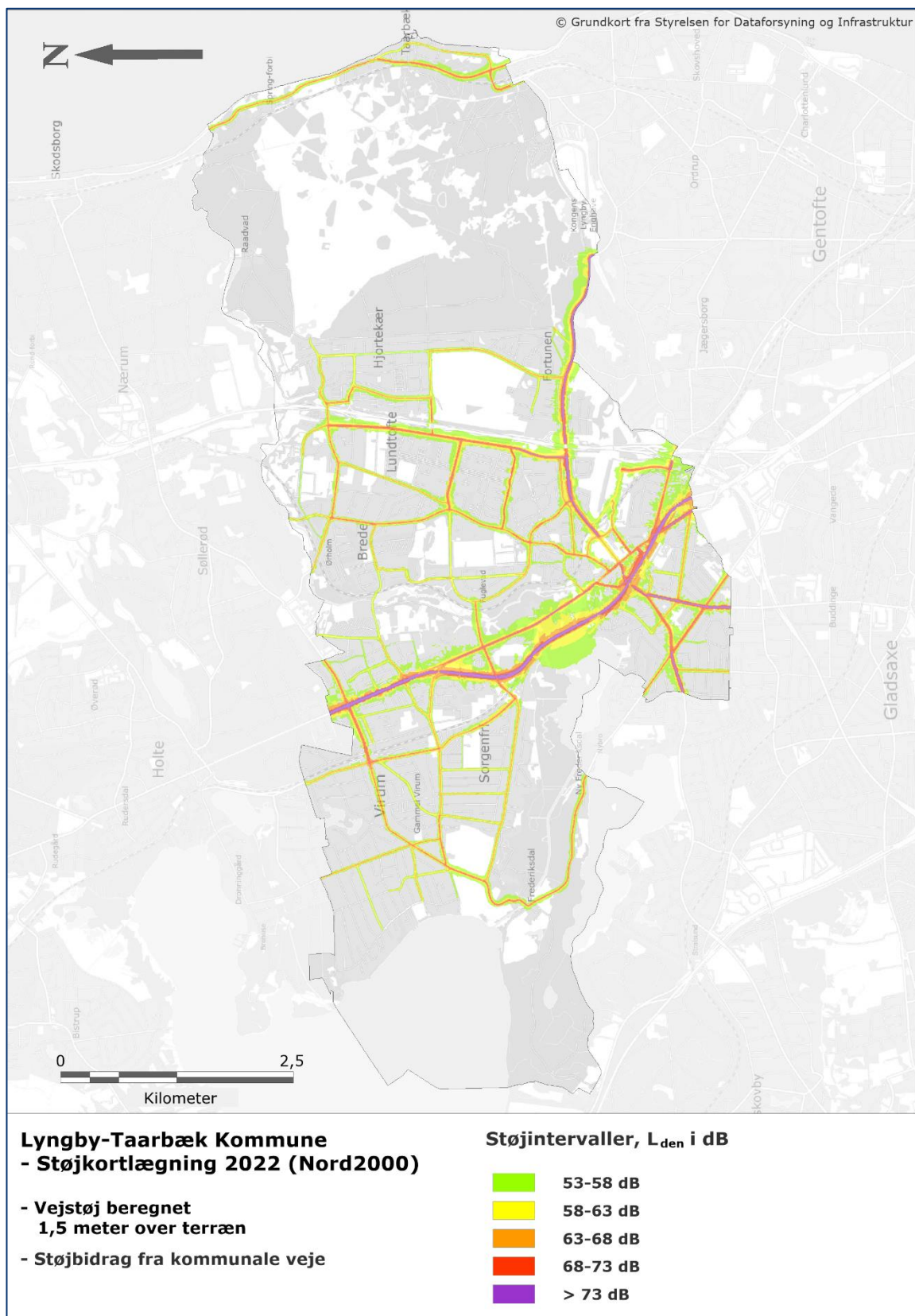
Som omtalt ovenfor er støjkortlægningen udført ved at beregne støjen om natten, om aftenen og om dagen. I bilag 3 er indsat støjkort og tabeller for støjen om natten.

I bilag 5 er indsat en beregning af de negative helbredseffekter, der skyldes vejstøj i Lyngby-Taarbæk Kommune.

### **Støj fra kommunens egne veje**

Støjkortlægningen omfatter den samlede støj fra kommunens veje og fra statens veje. Støjkortet herunder viser den støj, der skyldes kommunens egne veje. Kortet viser dermed, hvor meget støj, der vil være, hvis trafikken på statens veje forsvinder fuldstændig, mens trafikken på kommunens veje fortsætter som hidtil. Støjkort, der omvendt kun viser støj fra statens veje, kan findes på Miljøstyrelsens hjemmeside (søg efter Støjd danmarkskortet).

Kortet med støj fra de kommunale veje viser, at Lyngby Omfartsvej og Kongevejen er væsentlige støjklender. Det er i nogen grad også tilfældet for Klampenborgvej.

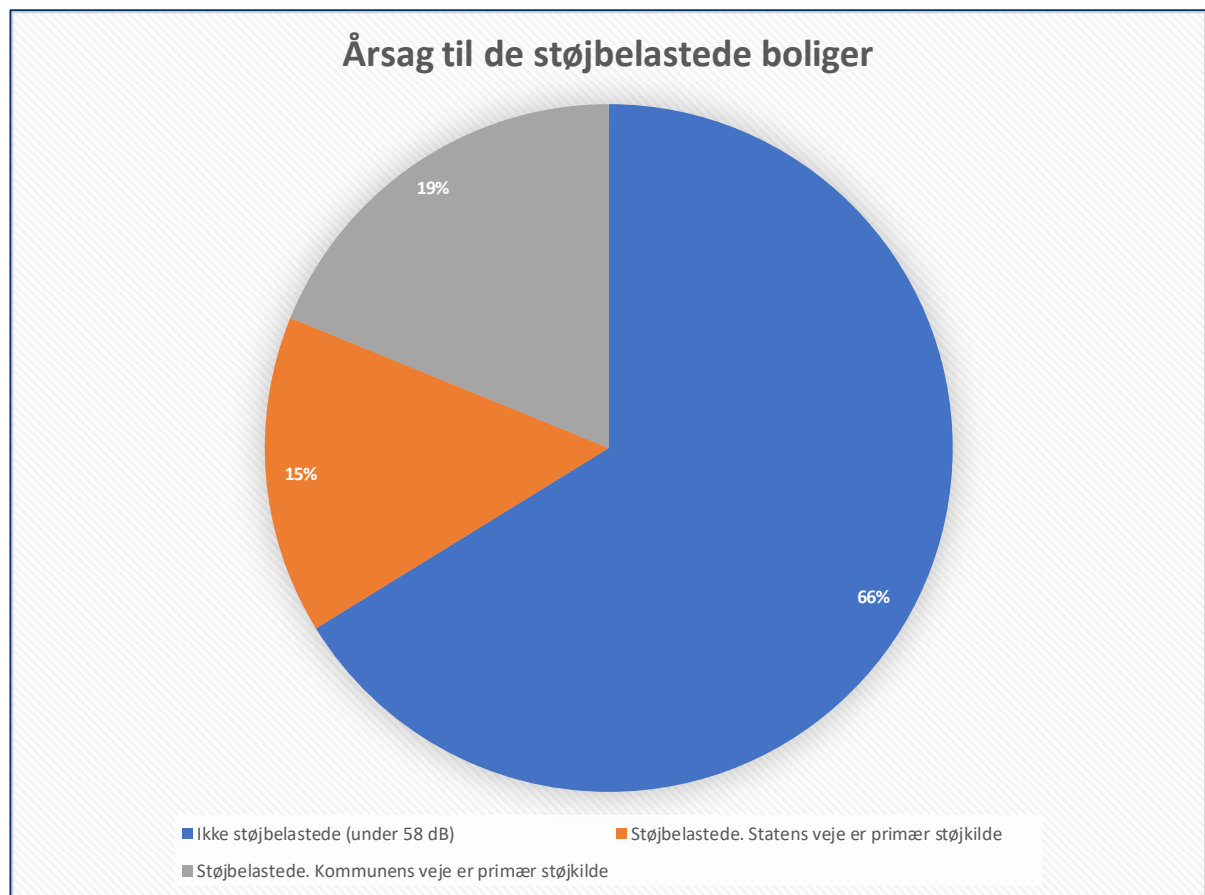


Figur 7. Kort over den del af trafikstøj, der skyldes kommunens egne veje i 2022, vist med farvesignaturer i 5 dB spring. Støjen er vist i højde 1,5 meter over terræn. Der indgår også støj fra kommunale veje i tilstødende kommuner, men ingen støj fra statens veje. Område, der er grønne eller uden farve er ikke støjbelastede.



Der er 10.100 støjbelastede boliger i Lyngby-Taarbæk Kommune. Mange boliger er udsat for støj både fra statens veje og fra kommunens veje. For 44 % af de støjbelastede boliger (ca. 4.500 boliger) er støjbidraget fra statens veje størst.

Vejdirektoratet gennemfører en kortlægning af vejstøj, som kun medtager støj fra statens veje. Det betyder, at Vejdirektoratets optælling af antal støjbelastede boliger ikke omfatter boliger, der udsættes for støj fra statens veje med niveauer på eller under 58 dB. Nogle af disse boliger kan imidlertid være støjbelastede, fordi de også udsættes for støj fra kommunens veje. De er med i kommunens opgørelse. Derfor kan der være forskelle i opgørelser af antallet af boliger, der er støjbelastede på grund af støj fra statens veje.



**Figur 8. 15 % af kommunens boliger er støjbelastede fordi de ligger i områder, hvor statens veje er den primære støjkilde. 19 % af kommunens boliger er støjbelastede fordi de ligger i områder, hvor støj fra kommunens veje er den primære støjkilde.**

## Stilleområder

Der er ikke i kommuneplanen for Lyngby-Taarbæk Kommune udpeget egentlige stilleområder med særlige krav om beskyttelse mod støj.

Støjkortet på side 16 viser, at trafikstøjen er lav i Dyrehaven-området i kommunens østlige tredjedel. Kun i en korridor omkring Strandvejen langs Øresundskysten er der vejstøj.

Støjniveauet er også lavt i hovedparten af områderne vest for Lyngby Omfartsvej og i en del af områderne mellem Lyndby Omfartsvej og Helsingørmotorvejen (bl.a. Brede).

Derudover kan der være mindre lokale områder, hvor støjniveauet også er forholdsvis lavt.

## Indsats for mindre vejstøj siden sidste støjhandlingsplan

Den forrige støjhandlingsplan for Lyngby-Taarbæk Kommune omfattede perioden 2018 – 2023. Den indeholder en redegørelse for den hidtidige indsats mod trafikstøj i årene 2013 - 2018, som bl.a. omfattede:

- Vejdirektoratet opførte en støjskærm på toppen af jordvolden øst for Helsingørmotorvejen ved Eremitageparken.
- Lyngby-Taarbæk Kommune opførte støjskærme langs Kongevejen 116-142 og ved Birkevang Syd.
- Lyngby-Taarbæk Kommune udlagde i perioden fra 2013 til 2017 støjsvag vejbelægning på i alt ca. 22 km vej.

I perioden siden 2018 har der ikke været afsat midler i kommunens budget til egentlig støjdempering.

En række foranstaltninger har alligevel bidraget til en reduktion af vejstøjen. De har omfattet:

### Lyndby Omfartsvej:

- Vejen har i 2022 fået udlagt klimavenlig asfalt.
- Kommunen har fået tilladelse fra Nordsjællands Politi til at nedsætte hastigheden fra 90 km/t til 70 km/t.
- I forbindelse med udlægning af nyt klimavenligt slidlag er der etableret ny vejafmærkning, og køresporene er indsnævret i forhold til tidligere, så bredden svarer til en hastighed på 70 km/t.
- Færdselstavlerne er blevet udskiftet til "70 km/t" med undertavle "Støj", som skal forklare hastighedsnedsættelsen.
- Hastighedsnedsættelsen er trådt i kraft i september 2022.

### Kongevejen:

- Hastigheden er i 2023 nedsat fra 70 km/t til 60 km/t.

### Helsingørmotorvejen:

Vejdirektoratet har opført en støjskræm langs østsiden af tilslutningsanlægget fra Klampenborgvej til Helsingørmotorvejen (afkørsel 16).

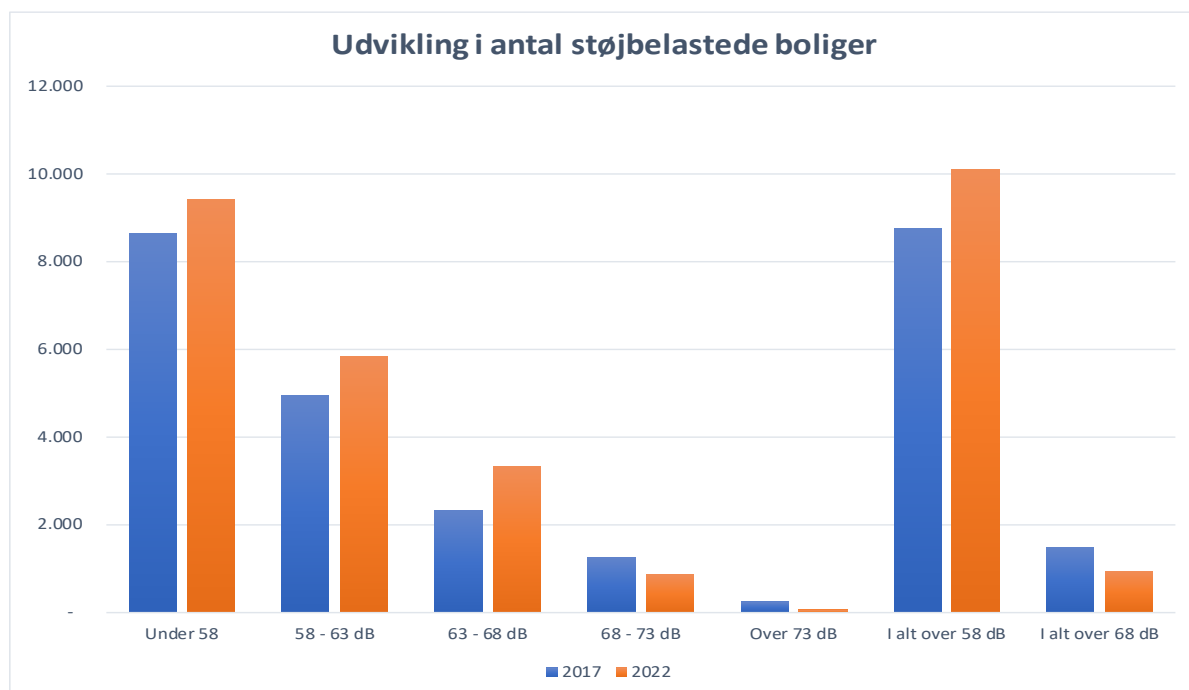
## Udviklingen siden sidste kortlægning

Støj fra vejtrafik i Lyngby-Taarbæk Kommune blev sidste kortlagt i 2017. De detaljerede resultater kan findes i kommunens støjhandlingsplan fra 2018<sup>4</sup>. I tabellen herunder er indsat optællinger af antal støjbelastede boliger i kommunen i 2017 og 2022. De er også vist på figuren under tabellen. Det kan supplerende oplyses, at antallet af støjbelastede personer (dvs. personer udsat for støj over 58 dB ved boligen) fra 2017 til 2022 er faldet fra 28.125 til 18.146. Det skyldes formentlig, at kortlægningen i 2017 forudsatte lidt over tre beboere i hver bolig. I 2022 er der trukket oplysninger fra Danmarks Statistik. I dette datagrundlag er antallet af beboere noget lavere. Det er formentlig årsagen til faldet i antal støjbelastede personer, selvom antallet af støjbelastede boliger er øget.

I perioden 2017 til 2022 er antallet af boliger i kommunen øget fra ca. 27.400 til ca. 30.300, svarende til en stigning på 10,5 %.

**Tabel 2. Udvikling i antal støjbelastede boliger i Lyngby-Taarbæk Kommune i perioden 2017 til 2022.**

Støjbelastning, L <sub>den</sub>	58 – 63 dB	63 – 68 dB	68 – 73 dB	Over 73 dB	I alt over 58 dB	I alt over 68 dB
2017	4.944	2.326	1.249	239	8.758	1.488
2022	5.828	3.334	873	65	10.100	938
Ændring	884	1.008	-376	-174	1.342	-550



**Figur 9. Sammenligning af antal støjbelastede boliger i 2017 og 2022. Det fremgår at antallet af støjbelastede boliger ("I alt over 58 dB") er steget. Stigningen er på 15 %. Der er dog sket et fald i antallet af stærkt støjbelastede boliger på 37 %.**

<sup>4</sup> Støjhandlingsplan 2018 – 2023. Lyngby-Taarbæk Kommune marts 2019

## Årsager til ændringer i antallet af støjbelastede boliger

I 2017 blev det opgjort, at der i Lyngby-Taarbæk Kommune var ca. 8.800 boliger, svarende til 32 % af alle boliger, som var belastet med et støjniveau over den vejledende grænseværdi på 58 dB. Heraf var ca. 1.500 boliger stærkt støjbelastede med et støjniveau over 68 dB.

I 2022 viser Miljøstyrelsens kortlægning, at der er 10.100 boliger, svarende til ca. 33 % af alle boliger i kommunen, som er belastet med et støjniveau over den vejledende grænseværdi på 58 dB. Heraf er 938 boliger stærkt støjbelastede med et støjniveau over 68 dB.

Støjkortlægningen fra 2022 viser dermed, i forhold støjkortlægningen fra 2017, at antallet af boliger, der er belastet med et støjniveau over den vejledende grænseværdi på 58 dB, er øget med ca. 1.300. Antallet af stærkt støjbelastede boliger er derimod reduceret med ca. 550.

Ændringer i antallet af støjbelastede og stærkt støjbelastede boliger kan skyldes en række forhold. Antallet af boliger er øget siden 2017 og nogle af dem kan være opført i støjbelastede områder. I så fald bør de dog være opført med brug af særlige vinduesløsninger og afskærmede udendørs opholdsarealer, hvor den vejledende grænseværdi er overholdt. Det gælder bl.a. Basecamp-bebyggelsen med lidt under 800 boliger, som er opført med disse løsninger i 2020.

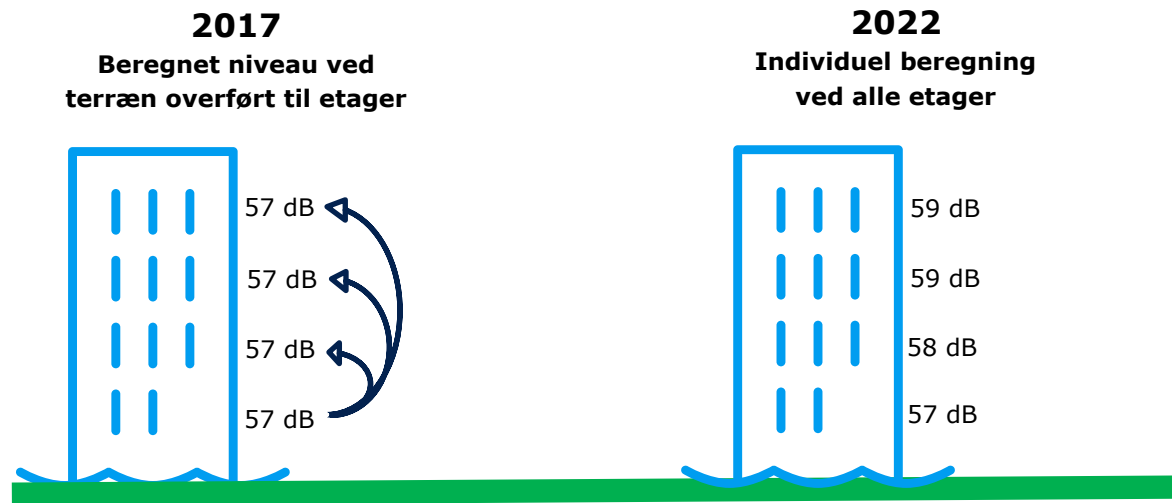
Derudover er det konstateret, at nogle eksisterende støjskærme ved en fejl ikke er medtaget i støjkortlægningen. De er vist på Figur 4. Det kan bidrage til en overvurdering af antallet af støjbelastede boliger.

Andre forskydninger i trafikken på kommunens veje kan også have betydning for udviklingen. Selv små ændringer i trafikken, og dermed støjforholdene, kan betyde, at en bolig rykker lige over 58 dB eller lige under 68 dB.

I perioden siden 2017 er trafikken på Helsingørmotorvejen gennem Lyngby-Taarbæk Kommune øget med ca. 17 %. Det er en ændring, der alt andet lige betyder, at støjen fra motorvejen øges med ca. 0,7 dB. Trafikstigningen kan derfor være en del af årsagen til ændringer i antallet af støjbelastede boliger.

Desuden er der siden 2017 sket en udvikling i de metoder, som skal anvendes ved den del af støjkortlægningen, der anvendes til optælling af støjbelastede boliger. I 2017 blev det maksimale støjniveau på facaden af alle boliger beregnet 1,5 meter over terræn. Dette niveau blev anvendt som udtryk for støjbelastningen af boligen, uanset om der var tale om en etagebolig, som reelt var beliggende i en helt anden højde. Det har i nogle tilfælde medført, at støjen på facaden af især etageboliger blev undervurderet, fordi støjniveauet på 2., 3., 4. sal osv. var højere end 1,5 meter over terræn, hvor støjen kan være afskærmet af andre bygninger, støjskærme etc.

I takt med forbedret beregningsteknik har Miljøstyrelsens til kortlægningen i 2022 bestemt, at støjen skal beregnes på facaden af alle boliger i boligens faktiske højde over terræn. Det vil for nogle boliger betyde, at det beregnede støjniveau nu er mere korrekt og ofte højere end i 2017, alene på grund af den forbedrede beregningsmetode. Den forbedrede beregningsmetode kan derfor være en del af forklaringen på et øget antal støjbelastede boliger. Forskellen på de to metoder, der blev anvendt henholdsvis i 2017 og 2022, er illustreret herunder på Figur 10,



Figur 10. Ved støjkortlægningen i 2017 blev det forudsat, at støjniveauet op ad en facade var det samme som ved terræn. Det er ikke altid korrekt og i 2023 er støjen derfor beregnet individuelt ved alle etager i deres individuelle høje over terræn.

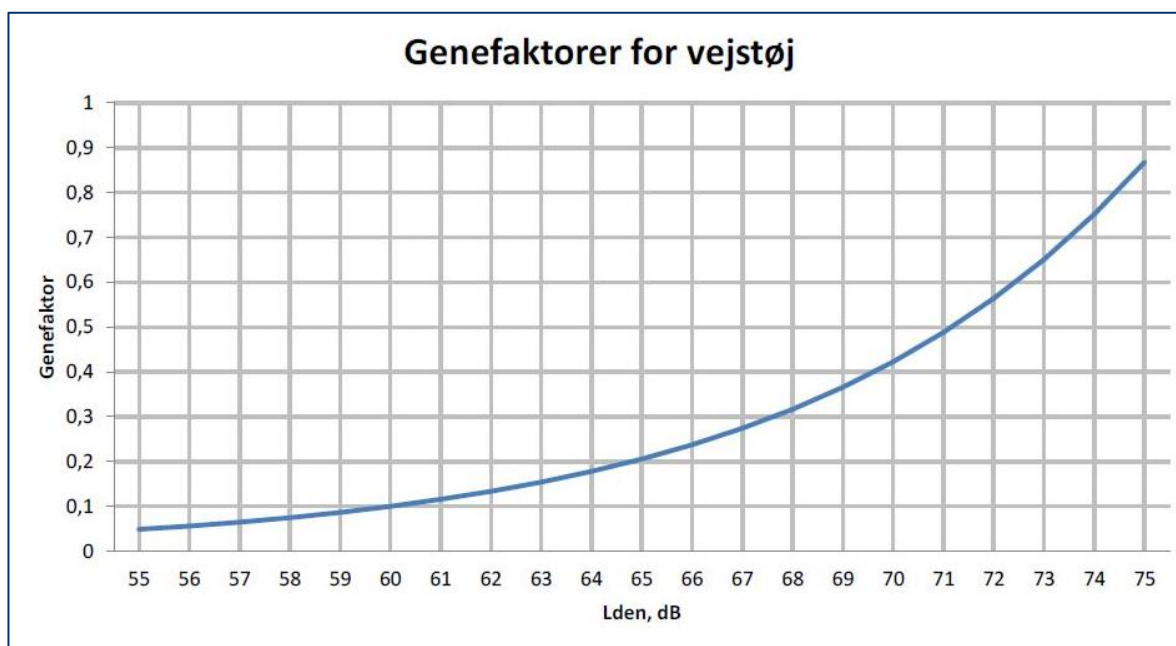
## De mest støjbelastede områder

I princippet skal de indsatser for begrænsning af støj, som indgår i Lyngby-Taarbæk Kommunes støjhandlingsplan, være baseret på kortlægningen af vejstøj ved brug af Cnossos-metoden. Lyngby-Taarbæk Kommune har fået udført analyser af støjforholdene baseret på Nord2000-metoden og analyserne har ved sammenligning med Cnossos-resultaterne konstateret, at både Nord2000- og Cnossos-metoden peger på de samme områder, som de mest støjbelastede. Blot er de beregnede støjniveauer generelt lavere med Cnossos-metoden end med Nord2000-metoden.

De følgende analyser af de mest støjbelastede områder i Lyngby-Taarbæk Kommune er derfor baseret på Nord2000-kortlægningen.

Støjkortet over den samlede trafikstøj i kommunen (Figur 5) viser, hvor der er meget støj, men det viser ikke, hvor mange mennesker, der bor i de udsatte områder. Derfor er der udført en analyse, som kombinerer støjniveauet i et område med antallet af boliger. Metoden fremhæver de mest støjbelastede områder i kommunen. Det vil sige de områder, hvor der både er et højt støjniveau og mange boliger.

Ved analysen er anvendt det såkaldte støjbelastningstal (SBT). Det er baseret på en genefaktor, der for hver boliger er fastlagt ud fra de beregnede støjniveauer på boligens facade. Det er det højeste støjniveau på facaden af en bolig, der anvendes. Genefaktoren er et udtryk for den gennemsnitlige gene, som støjen giver anledning til. Sammenhængen mellem støjniveau og genefaktorer er vist på Figur 11.



**Figur 11. Genefaktorkurve, der anvendes ved beregning af støjbelastningstal for vejstøj. På kurven kan aflæses, hvilken genefaktor, der svarer til støjniveauet ved en bolig. F.eks. er genefaktoren for 65 dB lig med 0,2. Det svarer til, at 20 % af befolkningen oplever støjen som stærkt generende.**

Summen af genefaktorerne for alle boliger i et område er områdets støjbelastningstal. Hvis der er mange boliger i et område med et højt støjniveau, er tallet højt. Er der få boliger er tallet lavt. På den måde er støjbelastningstallet en kombination af støjforholdene og antallet af boliger.

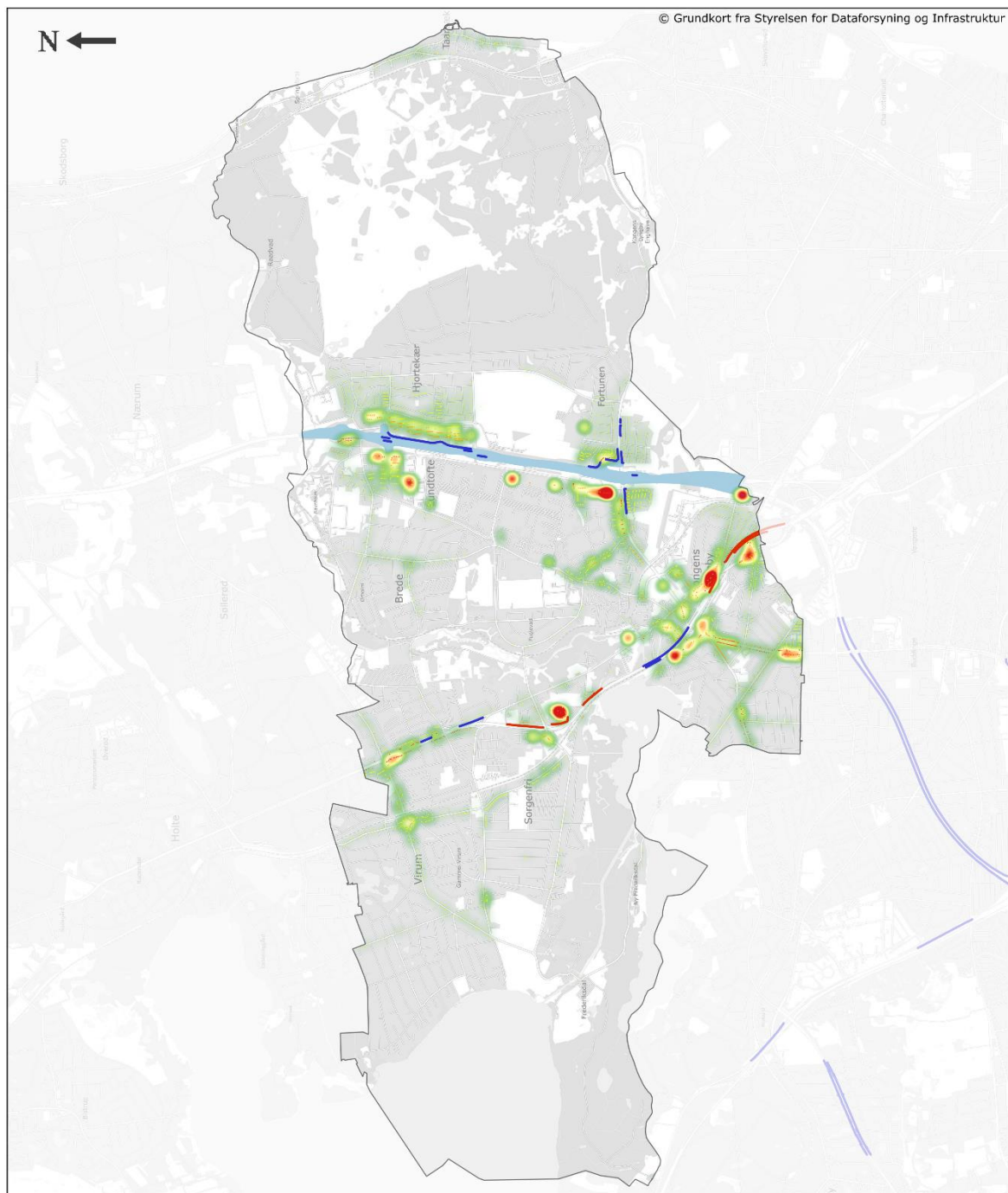
I Lyngby-Taarbæk Kommune er der for alle dele af kommunen beregnet, hvor stor en støjgene (samlet støjbelastningstal), der er indenfor en radius på 100 meter.

Resultatet er vist på kortet på næste side (Figur 12). Kortet indeholder oplysninger om boliger og personer i Lyngby-Taarbæk Kommune, og hvor mange, der er udsat for støj under og over den vejledende grænseværdi på 58 dB. Grundlaget er den samlede støj fra kommunens veje og statens veje. Tallene er de samme, som findes i Tabel 1 på side 17.

På kortet er områder med kraftig grøn farve samt gul, orange og røde farver de mest støjbelastede. Det vil sige, at kombinationen af støj og antal boliger (støjbelastningstallet) er højt i disse områder. Det er i disse områder, at der vil være størst nyttevirkning af en indsats for dæmpning af støjen, fordi den vil være til gavn for mange og de mest støjbelastede.

For en del af de boliger i Lyngby-Taarbæk Kommune, der er støjbelastede, er støj fra motorvejen den primære årsag, og for andre er det omvendt. Kortet på side 27 (Figur 13) viser de mest støjbelastede områder i kommunen, hvor kommunens veje er den vigtigste støjkilde.

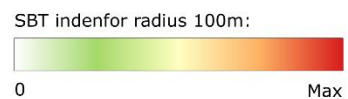
Det skal bemærkes, at kortene ikke tager hensyn til, at nyere bebyggelser, der er opført i støjbelastede områder, er forsynet med særlige vinduesløsninger og afskærmning af udendørs opholdsarealer. Det er dermed sikret, at der er et acceptabelt indendørs og udendørs lyd miljø på trods af trafikstøjen. Det drejer sig i Lyngby-Taarbæk Kommune bl.a. om bebyggelsen Basecamp.



**Lyngby-Taarbæk Kommune**

Støjbelastede boliger: **10.100**  
 Støjbelastede personer: **18.146**  
 Støjbelastningstal (SBT): **2.487**

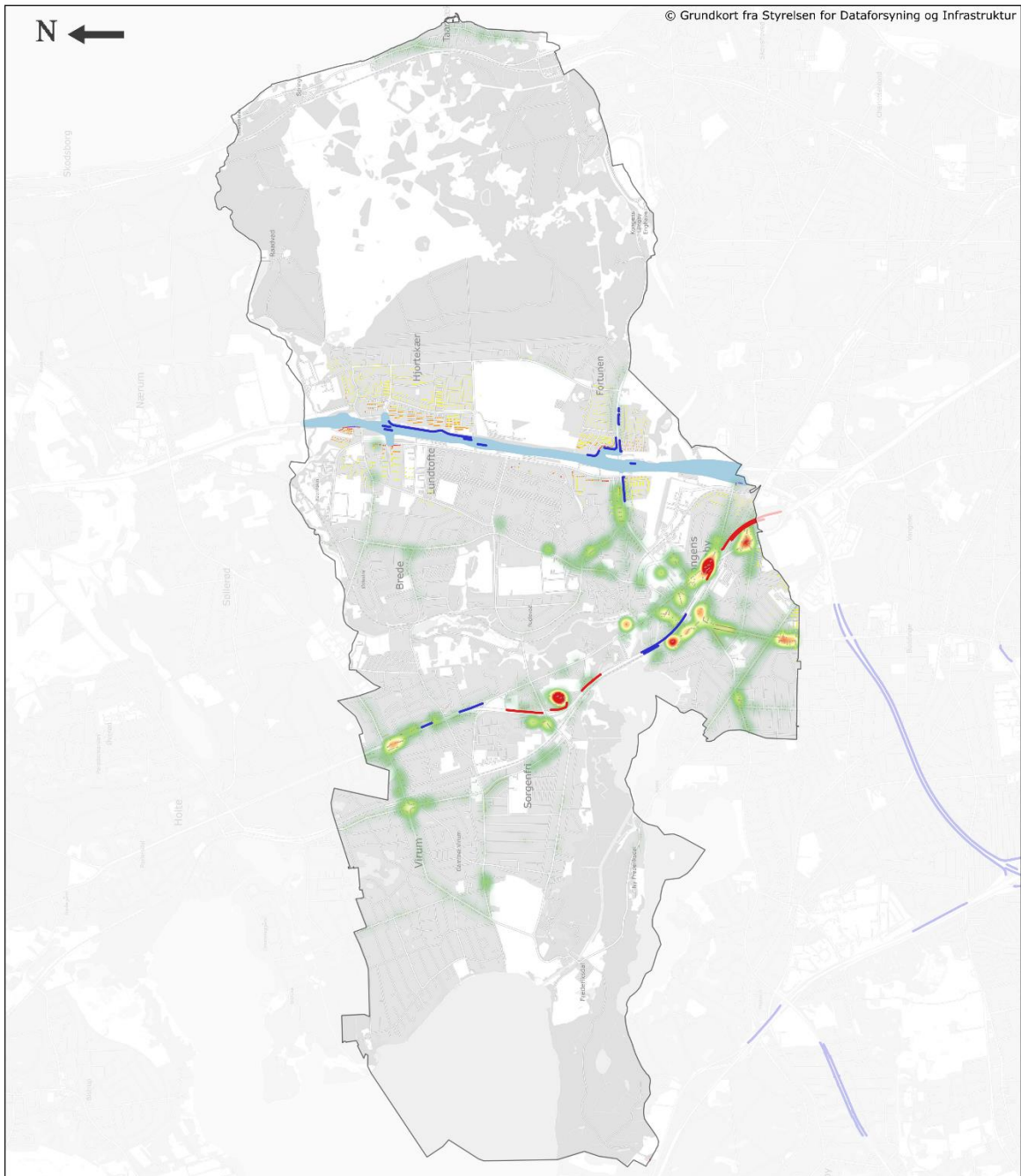
- Statsveje
- Eksisterende støjskærm
- Eksisterende støjskærm, men ej medregnet



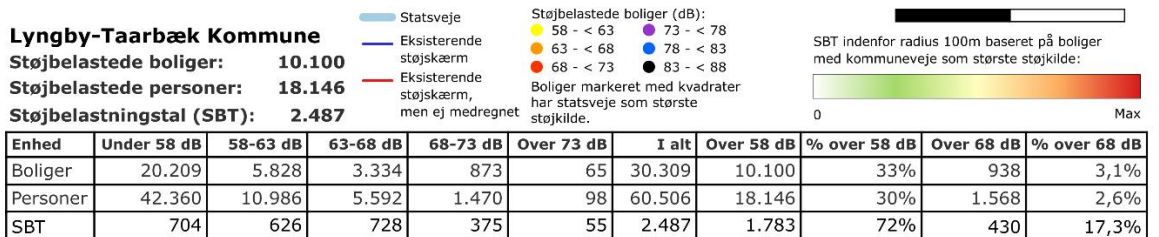
Enhed	Under 58 dB	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	Over 73 dB	I alt	Over 58 dB	% over 58 dB	Over 68 dB	% over 68 dB
Boliger	20.209	5.828	3.334	873	65	30.309	10.100	33%	938	3%
Personer	42.360	10.986	5.592	1.470	98	60.506	18.146	30%	1.568	3%
SBT	704	626	728	375	55	2.487	1.783	72%	430	17%

**Figur 12. De mest støjbelastede områder i Lyngby-Taarbæk Kommune. Kortet viser kombinationen af boliger og støj fra alle veje (kommunens og statsens veje). Hvis der er mange boliger og et højt støjniveau, er området farvet rødt. Hvis der er færre boliger eller mindre støj (eller begge dele) er området grønt eller uden farve.**





**SBT heatmap baseret på boliger med kommuneveje som største støjkilde**



**Figur 13. De mest støjbelastede områder i Lyngby-Taarbæk Kommune, hvor kommunens veje er den primære støjkilde. Kortet viser kombinationen af boliger og støj fra kommunens veje (støj fra statens veje indgår ikke). Hvis der er mange boliger og et højt støjniveau, er området farvet rødt. Hvis der er færre boliger eller mindre støj (eller begge dele) er området grønt eller uden farve.**



## Indsatsanalyse

Indsatsanalysen omfatter en gennemgang af de 13 mest støjbelastede områder i Lyngby-Taarbæk Kommune, hvor kommunens egne veje er den primære støjkilde. Områderne er udpeget ved hjælp af den analyse af støj fra kommunens egne veje, der er omtalt i det tidligere afsnit. De mulige indsatsområder er derfor områder, hvor Lyngby-Taarbæk Kommune er vejmyndighed og kan beslutte, om der skal ske ændringer.

For statens veje udarbejder Vejdirektoratet en støjhandlingsplan for hele statsvejnettet, som på tilsvarende måde undersøger muligheder for at begrænse støjen fra statens veje.

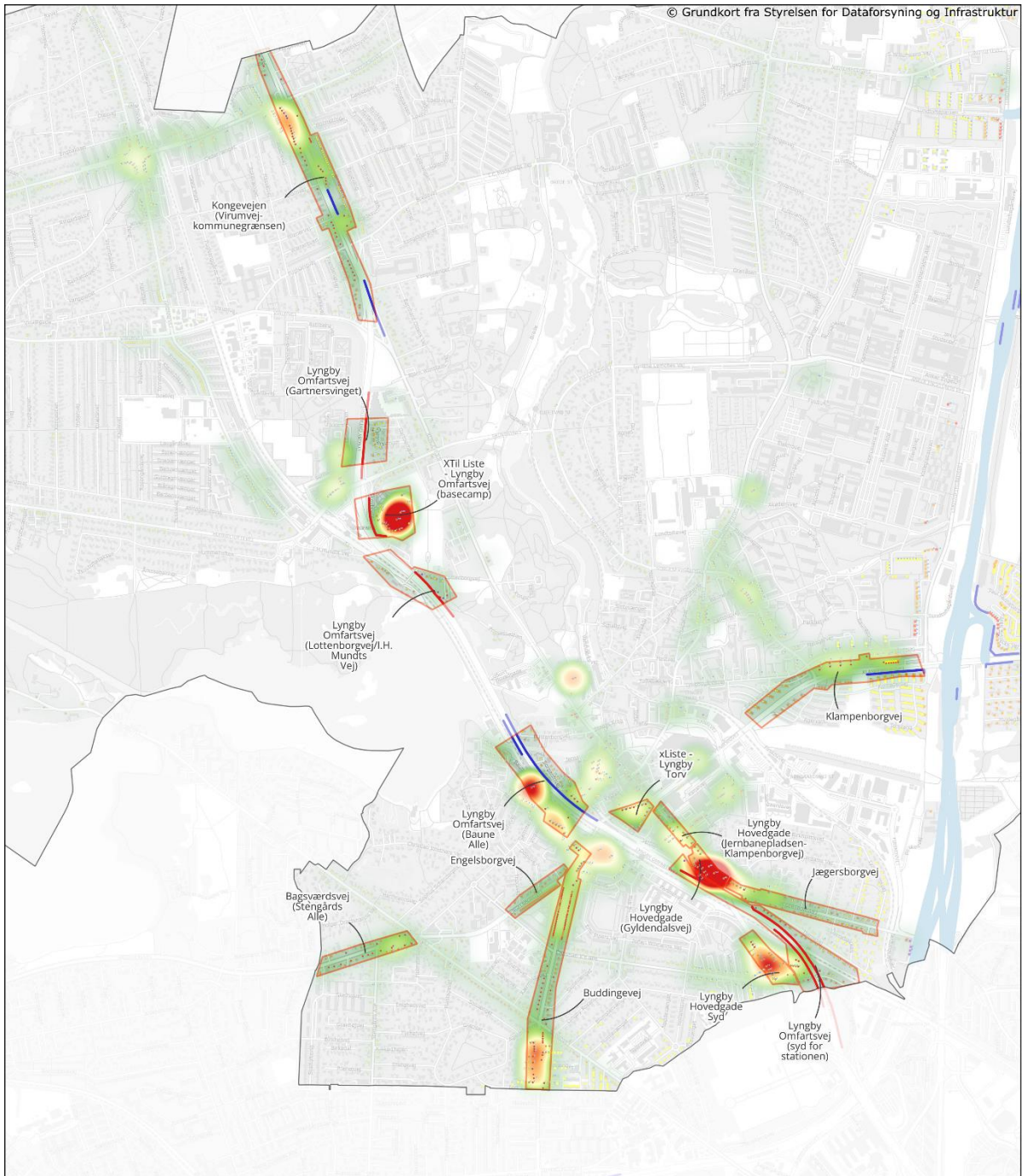
### Indsatsområderne

Figur 14 er en oversigt over indsatsområderne.

På kortet er bl.a. vist Lyngby Torv. Når letbanen åbnes, bliver strækningen lukket for biltrafik. Derfor er der ikke udført en nærmere vurdering af andre muligheder for at begrænse støjen.

Kortet viser også en støjbelastning af området Basecamp. Det skyldes, at der er tale om en kompakt bebyggelse med næsten 800 boliger, som i nogen grad er udsat for vejstøj. Bebyggelsen er imidlertid bygget i 2020. Den er derfor opført med krav om støjafskærmning af udendørs opholdsarealer og brug af facadeløsninger og vinduer, der skal sikre et lavt støjniveau indendørs. For at opfylde disse krav, er der bl.a. bygget en støjskærm langs bebyggelsen ud mod vejen.

På kortet kan ses områder, der ikke er markeret som indsatsområder, men alligevel har svagt røde farver. Disse områder har en kombination af støj og boliger, der medfører en større samlet støjbelastning end omgivelserne, men ikke i så høj grad, at de indgår i listen over de 13 mest støjbelastede områder.



### Øversigt over indsatsområder i Lyngby-Taarbæk Kommune

- Indsatsområde
  - Statsveje
  - Eksisterende støjskærm
  - Eksisterende støjskærm, men ej medregnet
- Støjbelastede boliger (dB):
- 58 - < 63
  - 63 - < 68
  - 68 - < 73
  - 73 - < 78
  - 78 - < 83
  - 83 - < 88
- Boliger markeret med kvadrater har statsveje som største støjkilde.

0 0,7 1,4 km

SBT indenfor radius 100m baseret på boliger med kommuneveje som største støjkilde:



**Figur 14. Øversigt over de undersøgte mulige indsatsområder i Lyngby-Taarbæk Kommune (der er ingen indsatsområder i de dele af kommunen, der er udenfor kortudsnittet). Områderne er de mest støjbelastede områder i kommunen, hvor kommunens egne veje er den primære støjkilde.**

## Analyser af indsatsområder

De efterfølgende sider viser de individuelle analyser af de mulige indsatsområder. Der er tale om en teknisk analyse, der skal betragtes som et katalog over de tiltag, der med fordel kan gennemføres ved prioritering af en indsats mod vejstøj i kommunen.

Analysen af hvert indsatsområde indeholder en liste over støjdemperingstiltag. Den er kommenteret i Tabel 3 herunder.

**Tabel 3. Oversigt over støjdemperingstiltag, der indgår i indsatsanalyserne.**

Støjdemperingstiltag	Kommentar
Reduktion af trafikmængden	Tiltaget kan f.eks. omfatte skiltning, der begrænser tunge køretøjer eller vejomlægninger, der flytter trafik til andre veje. Det er et tiltag, som dæmper støjen ved alle boliger i vejens omgivelser. På side 82 er der mere information om dæmpning af støj ved at begrænse trafikmængden.
Støjreducerende vejbelægning	Dette tiltag er allerede anvendt en del i Lyngby-Taarbæk Kommune, men kan alligevel være en mulighed på nogle strækninger. Det er et tiltag, som dæmper støjen ved alle boliger i vejens omgivelser. På side 84 er der mere information om dæmpning af støj ved at bruge mindre støjende belægninger.
Hastighedsreduktion	Også dette tiltag er allerede anvendt en del i Lyngby-Taarbæk Kommune, men kan alligevel være en mulighed på nogle strækninger. Det er også et tiltag, som dæmper støjen ved alle boliger i vejens omgivelser. På side 81 er der information om dæmpning af støj ved at reducere hastigheden.
Støjskærm	Dette tiltag kan være effektivt, især for de boliger, der ligger i første husrække lige bag støjskærmen. Det er et tiltag, som bedst udføres i sammenhængende forløb langs en vejstrækning. Behov for åbninger til udkørsler, pladsforhold langs vejen og andre forhold kan ofte betyde, at støjskærme ikke kan indpasses. På side 85 er der mere information om dæmpning af støj med støjskærme.
Støjvold	Også dette tiltag kan være effektivt, især for de boliger, der ligger i området lige bag volden. En støjvold kræver meget plads, men kan til gengæld fungere som et grønt område. På side 89 er der information om dæmpning af støj med støjskærme.
Facadeisolering	Dette tiltag har til hensigt at forbedre boligfacadens evne til at isolere mod støj udefra. Det er typisk vinduerne, der kan forbedres, men kan også omfatte altaner. Det er et tiltag, som den enkelte boligejer kan udføre og få glæde af, men det kan også gennemføres som et fælles projekt for en bebyggelse. På side 91 er der information om isolering af boliger mod støj.
Individuelle tiltag	Dette tiltag omfatter afskærmninger i form af støjhegn, som den enkelte boligejer udfører på egen grund. Det kan også være etablering af støjhegn mellem bygninger, som dæmper støj, der ellers spredes ind bag bygningerne. Tiltaget kan også omfatte lokale støjhegn, der skaber en støjafskærmet terrasse eller krog i haven. På side 93 er der mere information om lokale støjhegn.

I indsatsanalyserne er hvert støjdæmpningstiltag mærket med en smiley. Den markerer om et tiltag er relevant for indsatsområdet. Den markerer **ikke** om et tiltag er godt eller dårligt:



Tiltaget er allerede gennemført i området, så det er ikke relevant.  
Andre hensyn betyder, at tiltaget ikke kan anvendes.  
Tiltaget vil have ingen eller meget lille virkning.



Tiltaget kan i princippet anvendes i området, men effekten vil være lille.  
Andre hensyn betyder, at tiltaget vil være vanskeligt at anvende.  
Tiltaget vil have begrænset virkning.



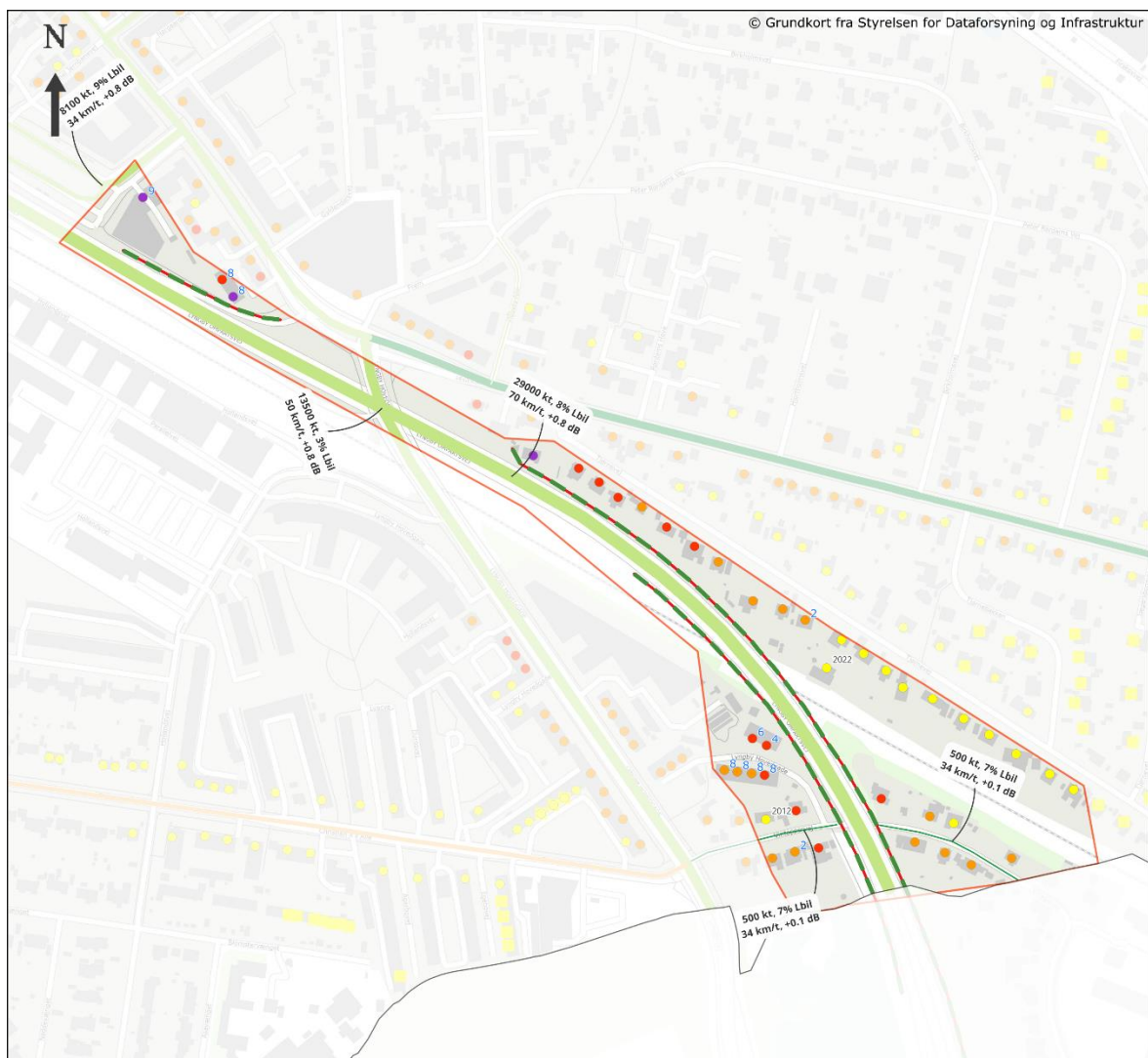
Tiltaget kan anvendes og vil have god virkning.

Udover de tiltag, der indgår i indsatsanalyserne, kan en støjhandlingsplan omfatte en række generelle tiltag, der ikke er knyttet til bestemte områder, men kan bidrage til mindre støj i hele kommunen. De er omtalt i afsnittet Generelle initiativer på side 102.

For de indsatsområder, hvor der peges på konkrete tiltag, som kan nedbringe trafikstøjen i området, er der udført en beregning som viser, hvad det vil betyde for antallet af støjbelastede boliger, hvis de gennemføres. Resultaterne fremgår også af indsatsanalyserne.

Indsatsanalyserne findes på de følgende sider.

## Lyngby Omfartsvej (syd for stationen)



- Indsatsområde
- Eksisterende støjskærm, men ej medregnet
- Foreslået støjskærm

- Støjbelastede boliger (dB):
- 58 - < 63
  - 63 - < 68
  - 68 - < 73
  - 73 - < 78
  - 78 - < 83
  - 83 - < 88

- Belægningens emissioner:
- +0,1 dB
  - +0,6 dB
  - +1,4 dB
  - +2,1 dB
  - +8,2 dB

Boliger markeret med kvadrater har statsveje som største støjkilde.

Blå tal anfører antal boliger pr. punkt hvis der er mere end 1.

Sorte tal angiver bygningens opførelsesår jf. BBR, hvis opførelsesåret er 2007 eller senere og bygningen jf. Planloven derfor bør være støjbeskyttet på opførelsestidspunktet.

**Lyngby-Taarbæk Kommune**  
**Støjbelastede boliger: 10.100**  
**Støjbelastede personer: 18.146**  
**Støjbelastningstal (SBT): 2.487**

Enhed	Under 58 dB	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	Over 73 dB	I alt	Over 58 dB	% over 58 dB	Over 68 dB	% over 68 dB
Boliger	20.209	5.828	3.334	873	65	30.309	10.100	33%	938	3,1%
Personer	42.360	10.986	5.592	1.470	98	60.506	18.146	30%	1.568	2,6%
SBT	704	626	728	375	55	2.487	1.783	72%	430	17,3%

### Indsatsområde Lyngby Omfartsvej (syd for stationen)

**Støjbelastede boliger: 103**  
**Støjbelastede personer: 207**  
**Støjbelastningstal (SBT): 34**

Enhed	Under 58 dB	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	Over 73 dB	I alt	Over 58 dB	% over 58 dB	Over 68 dB	% over 68 dB
Boliger	0	30	30	29	14	103	103	100%	43	41,7%
Personer	0	66	59	58	24	207	207	100%	82	39,6%
SBT	0,0	3,6	6,3	14,1	10,5	34,4	34,4	100%	24,6	71,4%











## Indsatsområde Lyngby Omfartsvej (syd for stationen)

Hastighedsgrænsen er for nylig reduceret fra 90 km/t til 70 km/t, yderligere reduktion er ikke realistisk.

Langs vejen er der allerede støjskærm. Nogle dele er en nyere installation med bedre og højere skærme. Opgradering af øvrige dele af skærmen kan være et muligt tiltag.

Ved en fejl er de eksisterende støjskærme ikke medtaget i støjkortlægningen.

Støjdæmpningstiltag	Relevans	Kommentar
Reduktion af trafikmængden		Dette er en overordnet trafikvej, det er ikke relevant at reducere trafikken.
Støjreducerende vejbelægning (SRS)		Vejbelægninger er relativt støjsvag.
Hastighedsreduktion		Hastighedsgrænsen er allerede sat ned fra 90 km/t til 70 km/t.
Støjskærm		Det kan være relevant at udskifte/opgradere de dele af eksisterende støjskærm, der vurderes at have lav støjreduktionsevne eller er i dårlig stand. De eksisterende støjskærme er ved en fejl ikke medtaget i støjkortlægningen. Den støjreducerende effekt af 3,5 m høje skærm på samme strækninger som de eksisterende vil være på op til 9 dB i stueplan ift. til en situation uden støjskærme. Over 2. sals-niveau vil skærmene ikke have nogen effekt.
Støjvold		Er ikke relevant pga. manglende plads og de mange vejadgange.
Facadeisolering		Facadeisolering kan være relevant for nogle boliger
Individuelle tiltag		Der ses ikke relevante individuelle tiltag, som beboerne selv kan gennemføre

 Ikke relevant eller ikke muligt

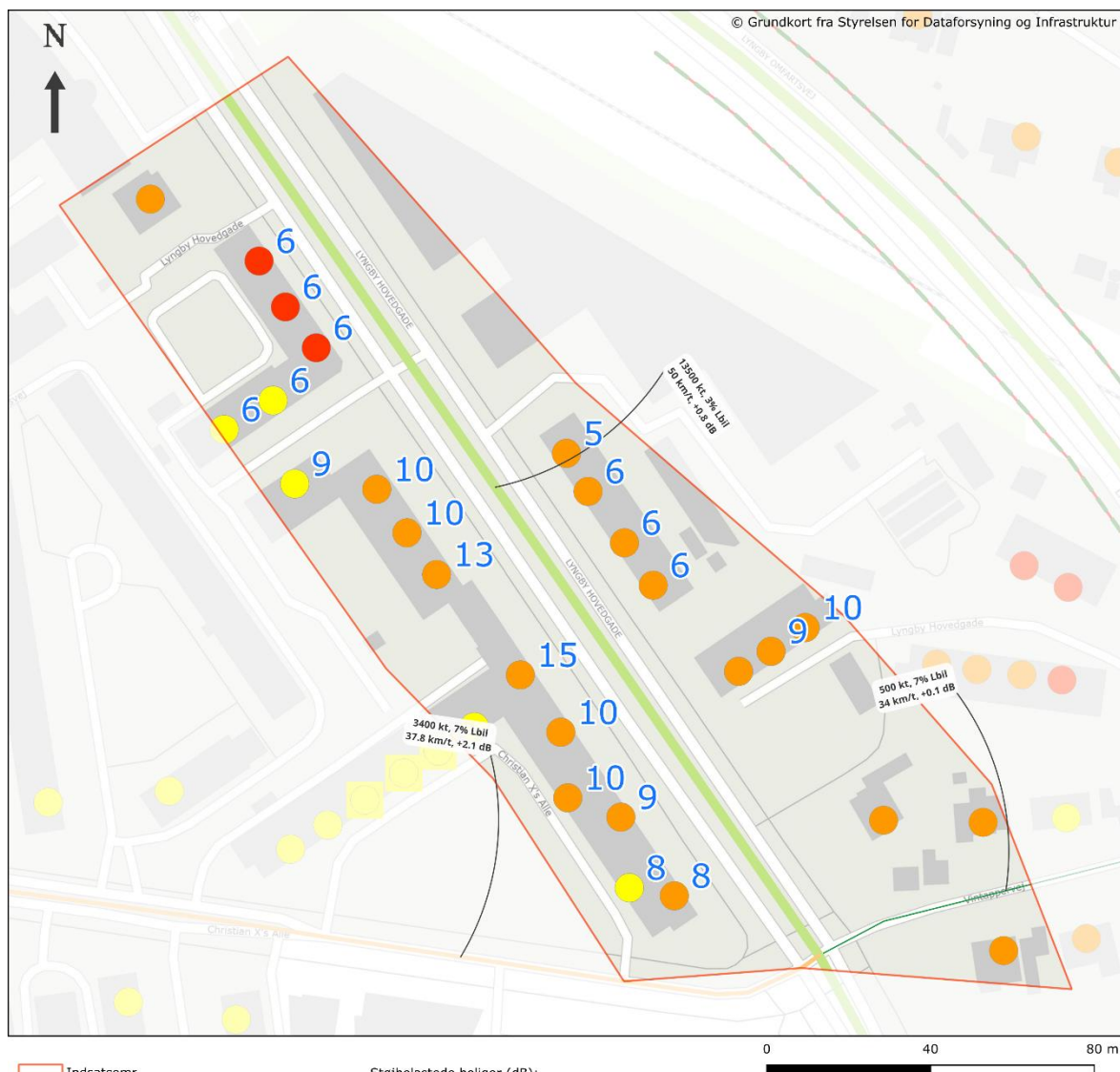
 Muligt

 Bedst egnet

Der er eksisterende skærm, selvom nogle dele kan bruge opgradering på både materiale og højde (© Google StreetView):



## Lyngby Hovedgade Syd



Indsatsområde

Støjbelastede boliger (dB):  
 ● 58 - < 63    ● 63 - < 68    ● 68 - < 73    ● 73 - < 78  
 ● 78 - < 83    ● 83 - < 88

Belægnings emissioner:  
 — +0,1 dB    — +0,6 dB    — +0,8 dB    — +1,4 dB    — +2,1 dB    — +8,2 dB

Boliger markeret med kvadrater har statsveje som største støjkilde.

Blå tal anfører antal boliger pr. punkt hvis der er mere end 1.

Sorte tal angiver bygningens opførelsesår jf. BBR, hvis opførelsesåret er 2007 eller senere og bygningen jf. Planloven derfor bør være støjbeskyttet på opførelsestidspunktet.

### Lyngby-Taarbæk Kommune

Støjbelastede boliger: **10.100**

Støjbelastede personer: **18.146**

Støjbelastningstal (SBT): **2.487**

Enhed	Under 58 dB	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	Over 73 dB	I alt	Over 58 dB	% over 58 dB	Over 68 dB	% over 68 dB
Boliger	20.209	5.828	3.334	873	65	30.309	10.100	33%	938	3,1%
Personer	42.360	10.986	5.592	1.470	98	60.506	18.146	30%	1.568	2,6%
SBT	704	626	728	375	55	2.487	1.783	72%	430	17,3%

### Indsatsområde Lyngby Hovedgade Syd

Støjbelastede boliger: **188**

Støjbelastede personer: **310**

Støjbelastningstal (SBT): **43**

Enhed	Under 58 dB	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	Over 73 dB	I alt	Over 58 dB	% over 58 dB	Over 68 dB	% over 68 dB
Boliger	10	45	131	12	0	198	188	95%	12	6,1%
Personer	16	73	218	20	0	327	310	95%	20	6,1%
SBT	0,7	5,4	32,7	4,1	0,0	42,9	42,2	98%	4,1	9,5%



## Indsatsområde Lyngby Hovedgade Syd

Strækningen er et tæt gaderum med boliger i op til 5 etager. Boligerne på østsiden får formentlig også en del trafikstøj fra Lyngby Omfartsvej.

Flere af boligblokkene har altaner direkte mod Lyngby Hovedgade - på nogle af disse er støjniveaue 67 dB.

Støjdæmpningstiltag	Relevans	Kommentar
Reduktion af trafikmængden		Vejenstrækningen har en ret stor trafik, da den er hovedforbindelsen imellem det centrale Lyngby og Lyngbyvejen til/fra København. Det er ikke realistisk at reducere trafikmængden.
Støjreducerende vejbelægning (SRS)		Den eksisterende belægning er allerede relativ støjsvag.
Hastighedsreduktion		Med det relativt indsnævrede vejprofil og vejens grønne udtryk kunne en hastighedsnedsættelse til 40 km/t være relevant. Den forventede støjreduktion vil være 1,5 dB.
Støjskærm		Der er ikke plads til støjskærme.
Støjvold		Der er ikke plads til støjvolde.
Facadeisolering		Ud over en eventuel hastighedsnedsættelse er øget facadeisolering nok det mest relevante tiltag.
Individuelle tiltag		Der ses ikke relevante tiltag, som de enkelte beboere selv kan gennemføre.

 Ikke relevant eller ikke muligt

 Muligt

 Bedst egnet

Etagebebyggelse langs den sydlige del af Lyngby Hovedgade. Altaner med op til 67 dB. (© Google StreetView):





## Kongevejen (Virumvej – kommunegrænsen)



- Indsatsomr
- Eksisterende støjskærm
- Foreslået støjskærm

- Støjbelastede boliger (dB):
- 58 - < 63
  - 63 - < 68
  - 68 - < 73
  - 73 - < 78
  - 78 - < 83
  - 83 - < 88

- Belægningens emissioner:
- +0,1 dB
  - +0,6 dB
  - +0,8 dB
  - +1,4 dB
  - +2,1 dB
  - +8,2 dB

Boliger markeret med kvadrater har statsveje som største støjkilde.

Blå tal anfører antal boliger pr. punkt hvis der er mere end 1.

Sorte tal angiver bygningens opførelsesår jf. BBR, hvis opførelsesåret er 2007 eller senere og bygningen jf. Planloven derfor bør være støjskyttet på opførelsetidspunktet.

**Lyngby-Taarbæk Kommune**  
**Støjbelastede boliger: 10.100**  
**Støjbelastede personer: 18.146**  
**Støjbelastningstal (SBT): 2.487**

Enhed	Under 58 dB	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	Over 73 dB	I alt	Over 58 dB	% over 58 dB	Over 68 dB	% over 68 dB
Boliger	20.209	5.828	3.334	873	65	30.309	10.100	33%	938	3,1%
Personer	42.360	10.986	5.592	1.470	98	60.506	18.146	30%	1.568	2,6%
SBT	704	626	728	375	55	2.487	1.783	72%	430	17,3%

### Indsatsområde Kongevejen (Virumvej-kommunegrænsen)








**Støjbelastede boliger: 125**  
**Støjbelastede personer: 243**  
**Støjbelastningstal (SBT): 57**

Enhed	Under 58 dB	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	Over 73 dB	I alt	Over 58 dB	% over 58 dB	Over 68 dB	% over 68 dB
Boliger	1	5	22	85	13	126	125	99%	98	77,8%
Personer	2	11	46	165	23	245	243	99%	188	76,7%
SBT	0,1	0,6	5,0	42,6	8,8	57,0	57,0	100%	51,4	90,1%

## Indsatsområde Kongevejen (Virumvej-kommunegrænsen)

Dele af vejen har allerede en støjskærm på vejens østside og det kan være relevant at opsætte ekstra støjskærm f.eks langs Birkevang nord.

For de mest berørte boliger derudover er facadeisolering den mest realistiske løsning kombineret med individuelle tiltag som støjhegn til at afskærme haven. Nogle af boligerne i området har allerede implementeret denne løsning.

Støjdæmpningstiltag	Relevans	Kommentar
Reduktion af trafikmængden		Dette er en overordnet trafikvej, det er ikke relevant at reducere trafikken.
Støjreducerende vejbelægning (SRS)		Vejbelægninger er relativt støjsvag.
Hastighedsreduktion		Hastighedsgrænsen er primo 2023 reduceret fra 70 km/t til 60 km/t og de 60 km/t er benyttet i støjkortlægningen. Det vurderes ikke at være relevant at reducere hastigheden yderligere.
Støjskærm		Det kan være relevant at sætte op støjskærm langs den nordlige del af Birkevang og Holmekrogen svarende til den eksisterende støjskærm ved den sydlige del af Birkevang. Tillige kan den eksisterende støjskærm forlænges mod syd, så den også vil skærme boligblokkene på Bredesvinget. I alt skal der etableres 220 m støjskærm, som vil reducere facadestøjen med op til 6 dB.
Støjvold		Er ikke relevant pga. manglende plads og de mange vejadgange
Facadeisolering		Er nok det mest realistiske tiltag for de boliger på strækningen, som ikke kan få støjskærm, dvs. især på vestsiden af vejen.
Individuelle tiltag		Kan muligvis være relevant for nogle få boliger

 Ikke relevant eller ikke muligt

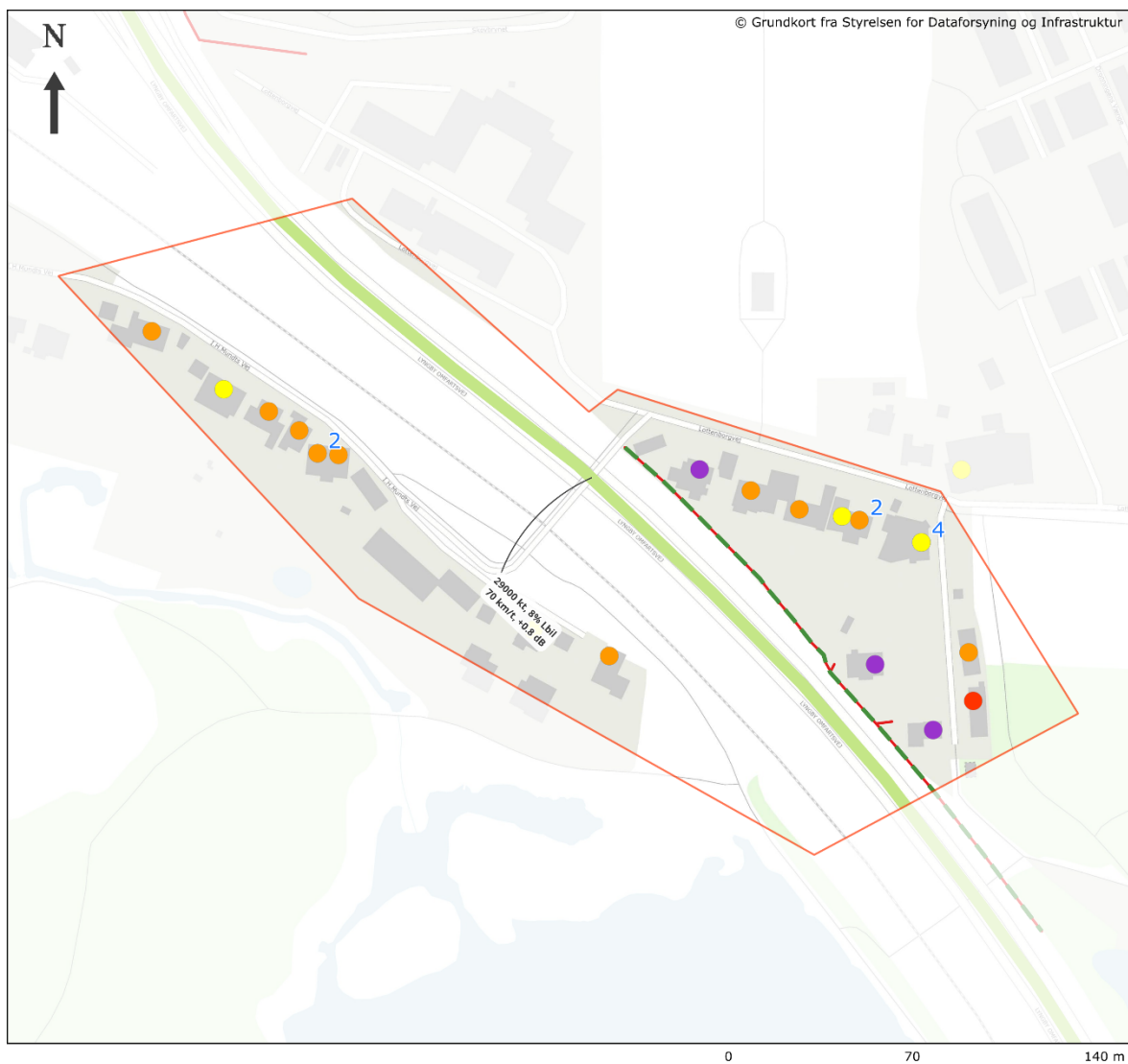
 Muligt

 Bedst egnet

Lav hæk hjælper ikke med at reducere støj (© Google StreetView):



## Lyngby Omfartsvej (Lottenborgvej/ I. H. Mundts Vej)



- Indsatsomr
- Eksisterende støjskærm, men ej medregnet
- Foreslået støjskærm

- Støjbelastede boliger (dB):
- 58 - < 63
  - 63 - < 68
  - 68 - < 73
  - 73 - < 78
  - 78 - < 83
  - 83 - < 88

- Belægningens emissioner:
- +0,1 dB
  - +0,6 dB
  - +0,8 dB
  - +1,4 dB
  - +2,1 dB
  - +8,2 dB

Boliger markeret med kvadrater har statsveje som største støjkilde.

Blå tal anfører antal boliger pr. punkt hvis der er mere end 1.

Sorte tal angiver bygningens opførelsesår jf. BBR, hvis opførelsesåret er 2007 eller senere og bygningen jf. Planloven derfor bør være støjbeskyttet på opførelsestidspunktet.

**Lyngby-Taarbæk Kommune**  
**Støjbelastede boliger: 10.100**  
**Støjbelastede personer: 18.146**  
**Støjbelastningstal (SBT): 2.487**

Enhed	Under 58 dB	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	Over 73 dB	I alt	Over 58 dB	% over 58 dB	Over 68 dB	% over 68 dB
Boliger	20.209	5.828	3.334	873	65	30.309	10.100	33%	938	3,1%
Personer	42.360	10.986	5.592	1.470	98	60.506	18.146	30%	1.568	2,6%
SBT	704	626	728	375	55	2.487	1.783	72%	430	17,3%

### Indsatsområde Lyngby Omfartsvej (Lottenborgvej-I.H. Mundts Vej)








**Støjbelastede boliger: 23**  
**Støjbelastede personer: 55**  
**Støjbelastningstal (SBT): 6**

Enhed	Under 58 dB	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	Over 73 dB	I alt	Over 58 dB	% over 58 dB	Over 68 dB	% over 68 dB
Boliger	3	9	10	1	3	26	23	88%	4	15,4%
Personer	9	17	26	3	9	64	55	86%	12	18,8%
SBT	0,2	1,2	2,3	0,3	2,2	6,2	6,0	97%	2,5	40,7%



## Indsatsområde Lyngby Omfartsvej (Lottenborgvej-I.H. Mundts Vej)

Den eksisterende skærm langs østsiden er ved en fejl har ikke medtaget i støjkortlægningen.

Støjdæmpningstiltag	Relevans	Kommentar
Reduktion af trafikmængden		Dette er en overordnet trafikvej, det er ikke relevant at reducere trafikken
Støjreducerende vejbelægning (SRS)		Vejbelægninger er relativt støjsvag
Hastighedsreduktion		Hastighedsgrænsen er allerede sat ned fra 90 km/t til 70 km/t
Støjskærm		Den eksisterende skærm langs østsiden er ret lav og muligvis af ringe stand. Ved en fejl har den i øvrigt ikke indgået i støjkortlægningen. Det kunne være relevant at opgradere denne støjskærm. Boligerne på vestsiden ligger for langt fra vejkant til at en støjskærm vil have effekt. Opsætning af en 3,5 m høj og 240 m lang støjskærm langs vejens østside vil give støjreduktioner på op til 12 dB i forhold til en situation helt uden støjskærm.
Støjtold		Er ikke relevant pga. manglende plads og de mange vejadgange
Facadeisolering		Facadeisolering kan være relevant især for boliger der ikke er beliggende ved en støjskærm.
Individuelle tiltag		Der er allerede hegn på mod vejen. Der ses ikke relevante individuelle tiltag, so beboerne selv kan gennemføre

 Ikke relevant eller ikke muligt

 Muligt

 Bedst egnet

Støjskærme af svingende udformning og kvalitet (© Google StreetView):



## Bagsværdsvej (Stengårds Allé)



Indsatsområde

Støjbelastede boliger (dB):

- 58 - < 63
- 63 - < 68
- 68 - < 73
- 73 - < 78
- 78 - < 83
- 83 - < 88

Boliger markeret med kvadrater har statsveje som største støjkilde.

### Lyngby-Taarbæk Kommune

Støjbelastede boliger: 10.100

Støjbelastede personer: 18.146

Støjbelastningstal (SBT): 2.487

Belægningens emissioner:

- +0,1 dB
- +0,6 dB
- +0,8 dB
- +1,4 dB
- +2,1 dB
- +8,2 dB

Blå tal anfører antal boliger pr. punkt hvis der er mere end 1.

Sorte tal angiver bygningens opførelsesår jf. BBR, hvis opførelsesåret er 2007 eller senere og bygningen jf. Planloven derfor bør være støjbeskyttet på opførelsetidspunktet.

Enhed	Under 58 dB	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	Over 73 dB	I alt	Over 58 dB	% over 58 dB	Over 68 dB	% over 68 dB
Boliger	20.209	5.828	3.334	873	65	30.309	10.100	33%	938	3,1%
Personer	42.360	10.986	5.592	1.470	98	60.506	18.146	30%	1.568	2,6%
SBT	704	626	728	375	55	2.487	1.783	72%	430	17,3%

### Indsatsområde Bagsværdsvej (Stengårds Alle)

Støjbelastede boliger: 69

Støjbelastede personer: 129





Støjbelastningstal (SBT): 19


Enhed	Under 58 dB	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	Over 73 dB	I alt	Over 58 dB	% over 58 dB	Over 68 dB	% over 68 dB
Boliger	0	12	30	27	0	69	69	100%	27	39,1%
Personer	0	20	58	52	0	129	129	100%	52	40,3%
SBT	0,0	1,4	7,5	10,4	0,0	19,3	19,3	100%	10,4	53,6%

## Indsatsområde Bagsværdsvej (Stengårds Alle)

Bagsværdsvej er en overordnet trafikvej og fungerer som en vestlig adgangsvej fra Ring 4 til det centrale Lyngby.

Belægningen på vejen kan forbedres til en mere støjsvag type, da den nuværende er relativt støjende.

Støjdæmpningstiltag	Relevans	Kommentar
Reduktion af trafikmængden		Dette er en overordnet trafikvej, det er ikke relevant at reducere trafikken
Støjreducerende vejbelægning (SRS)		Den eksisterende belægning er relativt støjende og støjreducerende belægning kunne være relevant. Den forventede støjreduktion vil være 0,8 dB.
Hastighedsreduktion		Den nuværende hastighedsgrænse er 60 km/t. Det kunne overvejes at reducere den til 50 km/t
Støjskærm		Er ikke relevant pga. manglende plads og de mange vejadgange
Støjtold		Er ikke relevant pga. manglende plads og de mange vejadgange
Facadeisolering		Kan være relevant for etagebyggeri beliggende tæt på Bagsværdsvej og Nybrovej
Individuelle tiltag		Kan muligvis være relevant for nogle få boliger

 Ikke relevant eller ikke muligt

 Muligt

 Bedst egnet

Nogle huse kan eventuelt installere støjhegn (© Google StreetView):





## Lyngby Omfartsvej (ved Baune Allé)



- Indsatsområde
- Eksisterende støjskærm
- Foreslået støjskærm

- Støjbelastede boliger (dB):
- 58 - < 63
  - 63 - < 68
  - 68 - < 73
  - 73 - < 78
  - 78 - < 83
  - 83 - < 88

- Belægningens emissioner:
- +0,1 dB
  - +0,6 dB
  - +0,8 dB
  - +1,4 dB
  - +2,1 dB
  - +8,2 dB

Planlagt letbane

Boliger markeret med kvadrater har statsveje som største støjkilde.

Blå tal anfører antal boliger pr. punkt hvis der er mere end 1.

Sorte tal angiver bygningens opførelsesår jf. BBR, hvis opførelsesåret er 2007 eller senere og bygningen jf. Planloven derfor bør være støjbeskyttet på opførelsestidspunktet.

### Lyngby-Taarbæk Kommune

**Støjbelastede boliger: 10.100**

**Støjbelastede personer: 18.146**

**Støjbelastningstal (SBT): 2.487**

Enhed	Under 58 dB	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	Over 73 dB	I alt	Over 58 dB	% over 58 dB	Over 68 dB	% over 68 dB
Boliger	20.209	5.828	3.334	873	65	30.309	10.100	33%	938	3,1%
Personer	42.360	10.986	5.592	1.470	98	60.506	18.146	30%	1.568	2,6%
SBT	704	626	728	375	55	2.487	1.783	72%	430	17,3%

### Indsatsområde Lyngby Omfartsvej (ved Baune Alle)

**Støjbelastede boliger: 212**

**Støjbelastede personer: 354**








**Støjbelastningstal (SBT): 55**

Enhed	Under 58 dB	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	Over 73 dB	I alt	Over 58 dB	% over 58 dB	Over 68 dB	% over 68 dB
Boliger	1	32	115	65	0	213	212	100%	65	30,5%
Personer	2	56	190	107	0	355	354	100%	107	30,1%
SBT	0,1	4,0	24,5	26,2	0,0	54,8	54,7	100%	26,2	47,9%

## Indsatsområde Lyngby Omfartsvej (ved Baune Alle)

Hastighedsgrænsen er sat ned til 70 km/t og der er eksisterende støjskærm i den østlige side af vejen i hele strækningens længde og på den vestlige side på den nordlige del. Den østlige støjskærm er kun 2,3 m høj.

På den vestlige side af vejen skulle boligerne på Baune Allé, der er opført i 2010, gerne allerede have den nødvendige facadeisolering. Boliger på den vestlige del af vejen er adskilt fra vejen af jernbanen, hvilket øger afstanden mellem bolig og vej og reducerer effekten af eventuelle støjskærme.

Støjdæmpningstiltag	Relevans	Kommentar
Reduktion af trafikmængden		Dette er en overordnet trafikvej, det er ikke relevant at reducere trafikken.
Støjreducerende vejbelægning (SRS)		Vejbelægningen er relativt støjsvag.
Hastighedsreduktion		Hastighedsgrænsen er allerede sat ned fra 90 km/t til 70 km/t aht. støjen.
Støjskærm		Der er eksisterende støjskærme på en del af strækningen, dog lav i højden og formentlig med en beskedent støjdæmpende virkning på vejens østside. Erstatning af de eksisterende støjskærme i begge vejsider med i alt 750 m 3,5m høj støjskærm vil betyde støjreduktioner på 2-3 dB for husene nærmest vejen. I det omfang den eksisterende støjskærm har en ringe kvalitet, kan effekten være større. For området omkring Vinkelvej ligger boligerne for langt fra vejen til, at skærme er relevant.
Støjvold		Det er ikke plads til støjvolde
Facadeisolering		Boligerne på Baunevej må forventes allerede at have den nødvendige facadeisolering - for de øvrige boliger kan facadeisolering være relevant
Individuelle tiltag		Der ses ikke relevante individuelle tiltag, som beboerne selv kan gennemføre

 Ikke relevant eller ikke muligt

 Muligt

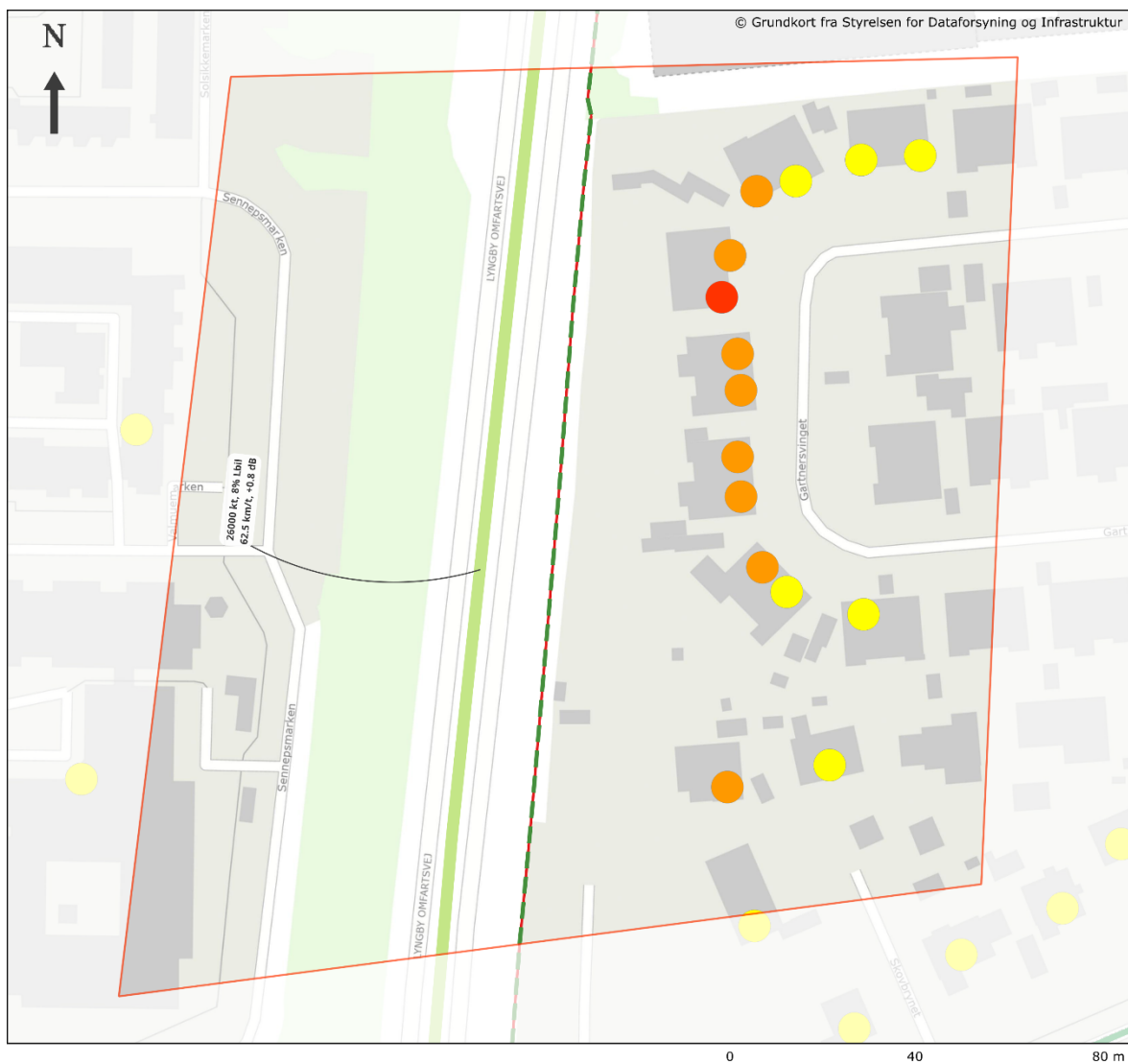
 Bedst egnet

Der er eksisterende støjskærm med lav højde på vestsiden af vejen. (© Google StreetView):





## Lyngby Omfartsvej (Gartnersvinget)



- Indsatsområde
- Eksisterende støjskærm, men ej medregnet
- Foreslået støjskærm

- Støjbelastede boliger (dB):
- 58 - < 63
  - 63 - < 68
  - 68 - < 73
  - 73 - < 78
  - 78 - < 83
  - 83 - < 88

- Belægningens emissioner:
- +0,1 dB
  - +0,6 dB
  - +0,8 dB
  - +1,4 dB
  - +2,1 dB
  - +8,2 dB

Boliger markeret med kvadrater har statsveje som største støjkilde.

Blå tal anfører antal boliger pr. punkt hvis der er mere end 1.

Sorte tal angiver bygningens opførelsesår jf. BBR, hvis opførelsesåret er 2007 eller senere og bygningen jf. Planloven derfor bør være støjbeskyttet på opførelsestidspunktet.

**Lyngby-Taarbæk Kommune**  
**Støjbelastede boliger: 10.100**  
**Støjbelastede personer: 18.146**  
**Støjbelastningstal (SBT): 2.487**

Enhed	Under 58 dB	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	Over 73 dB	I alt	Over 58 dB	% over 58 dB	Over 68 dB	% over 68 dB
Boliger	20.209	5.828	3.334	873	65	30.309	10.100	33%	938	3,1%
Personer	42.360	10.986	5.592	1.470	98	60.506	18.146	30%	1.568	2,6%
SBT	704	626	728	375	55	2.487	1.783	72%	430	17,3%








### Indsatsområde Lyngby Omfartsvej (Gartnersvinget)


**Støjbelastede boliger: 15**  
**Støjbelastede personer: 38**  
**Støjbelastningstal (SBT): 3**

Enhed	Under 58 dB	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	Over 73 dB	I alt	Over 58 dB	% over 58 dB	Over 68 dB	% over 68 dB
Boliger	9	6	8	1	0	24	15	63%	1	4,2%
Personer	23	15	20	2	0	61	38	62%	2	3,3%
SBT	0,5	0,6	1,9	0,4	0,0	3,4	2,9	86%	0,4	10,9%

## Indsatsområde Lyngby Omfartsvej (Gartnersvinget)

Der er en lav eksisterende støjskærm, som ved en fejl ikke indgår i støjkortlægningen. De reelle støjniveauer må forventes at være noget lavere.

Støjdæmpningstiltag	Relevans	Kommentar
Reduktion af trafikmængden		Dette er en overordnet trafikvej, det er ikke relevant at reducere trafikken
Støjreducerende vejbelægning (SRS)		Vejbelægningen er relativt støjsvag
Hastighedsreduktion		Hastighedsgrænsen er allerede sat ned fra 90 km/t til 70 km/t
Støjskærm		Der er en eksisterende støjskærm, som ved en fejl ikke indgår i støjkortlægningen. Effekten af en 350 m lang og 3,5 m høj støjskærm på stedet er beregnet. Skærmen vil reducere støjniveauet med op til 9 dB ift. en situation uden en støjskærm.
Støjtold		Er ikke relevant med den eksisterende støjskærm
Facadeisolering		Forbedret facadeisolering kan være relevant, det vil dog ikke reducere støjniveauet i haverne.
Individuelle tiltag		Der er allerede støjskærm på mod vejen. Der ses ikke relevante individuelle tiltag, som beboerne selv kan gennemføre

 Ikke relevant eller ikke muligt

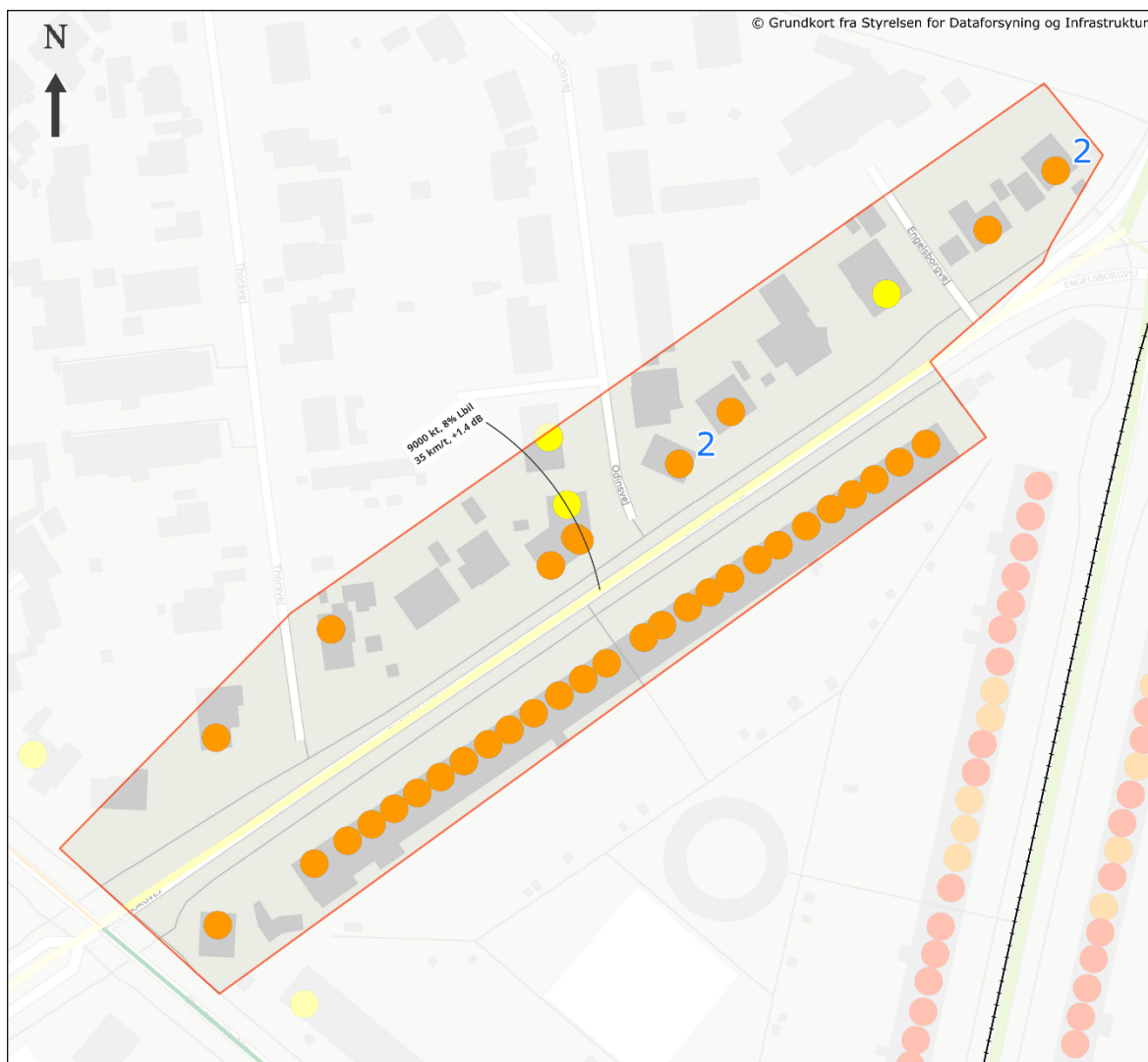
 Muligt

 Bedst egnet

Den eksisterende hegn har dårlig støjreduktionsevne (© Google StreetView):



## Engelsborgvej



Indsatsområde

Støjbelastede boliger (dB):  
 ● 58 - < 63    ● 73 - < 78  
 ● 63 - < 68    ● 78 - < 83  
 ● 68 - < 73    ● 83 - < 88

Belægnings emissioner:  
 — +0,1 dB    — +1,4 dB  
 — +0,6 dB    — +2,1 dB  
 — +0,8 dB    — +8,2 dB

— Planlagt letbane

Boliger markeret med kvadrater har statsveje som største støjkilde.

Blå tal anfører antal boliger pr. punkt hvis der er mere end 1.

Sorte tal angiver bygningens opførelsesår jf. BBR. Hvis opførelsesåret er 2007 eller senere og bygningen jf. Planloven derfor bør være støjbeskyttet på opførelsesdatoen.

**Lyngby-Taarbæk Kommune**  
**Støjbelastede boliger: 10.100**  
**Støjbelastede personer: 18.146**  
**Støjbelastningstal (SBT): 2.487**

Enhed	Under 58 dB	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	Over 73 dB	I alt	Over 58 dB	% over 58 dB	Over 68 dB	% over 68 dB
Boliger	20.209	5.828	3.334	873	65	30.309	10.100	33%	938	3,1%
Personer	42.360	10.986	5.592	1.470	98	60.506	18.146	30%	1.568	2,6%
SBT	704	626	728	375	55	2.487	1.783	72%	430	17,3%

### Indsatsområde Engelsborgvej

**Støjbelastede boliger: 41**  
**Støjbelastede personer: 97**  
**Støjbelastningstal (SBT): 8**

Enhed	Under 58 dB	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	Over 73 dB	I alt	Over 58 dB	% over 58 dB	Over 68 dB	% over 68 dB
Boliger	4	4	37	0	0	45	41	91%	0	0,0%
Personer	7	8	89	0	0	103	97	94%	0	0,0%
SBT	0,2	0,5	7,1	0,0	0,0	7,8	7,5	97%	0,0	0,0%



## Indsatsområde Engelsborgvej

Den nuværende belægning er relativt støjende, derfor kan det være relevant at opgradere den til en mere støjsvag type.

Støjdæmpningstiltag	Relevans	Kommentar
Reduktion af trafikmængden		Dette er en overordnet trafikvej, det er ikke relevant at reducere trafikken
Støjreducerende vejbelægning (SRS)		Den eksisterende belægning er relativt støjende og støjreducerende belægning kunne være relevant. Den forventede støjreduktion vil være 0,8 dB.
Hastighedsreduktion		Den nuværende hastighedsgrænse er 50 km/t.
Støjskærm		Er ikke relevant pga. de mange adgange til vejen
Støjvold		Er ikke relevante i tæt by
Facadeisolering		Kan være relevant
Individuelle tiltag		Støjhegn kan være relevant for boliger på nordsiden af vejen. Rækkehusene på sydsiden kunne inddække deres altaner, men der skal indtænkes noget æstetik

 Ikke relevant eller ikke muligt

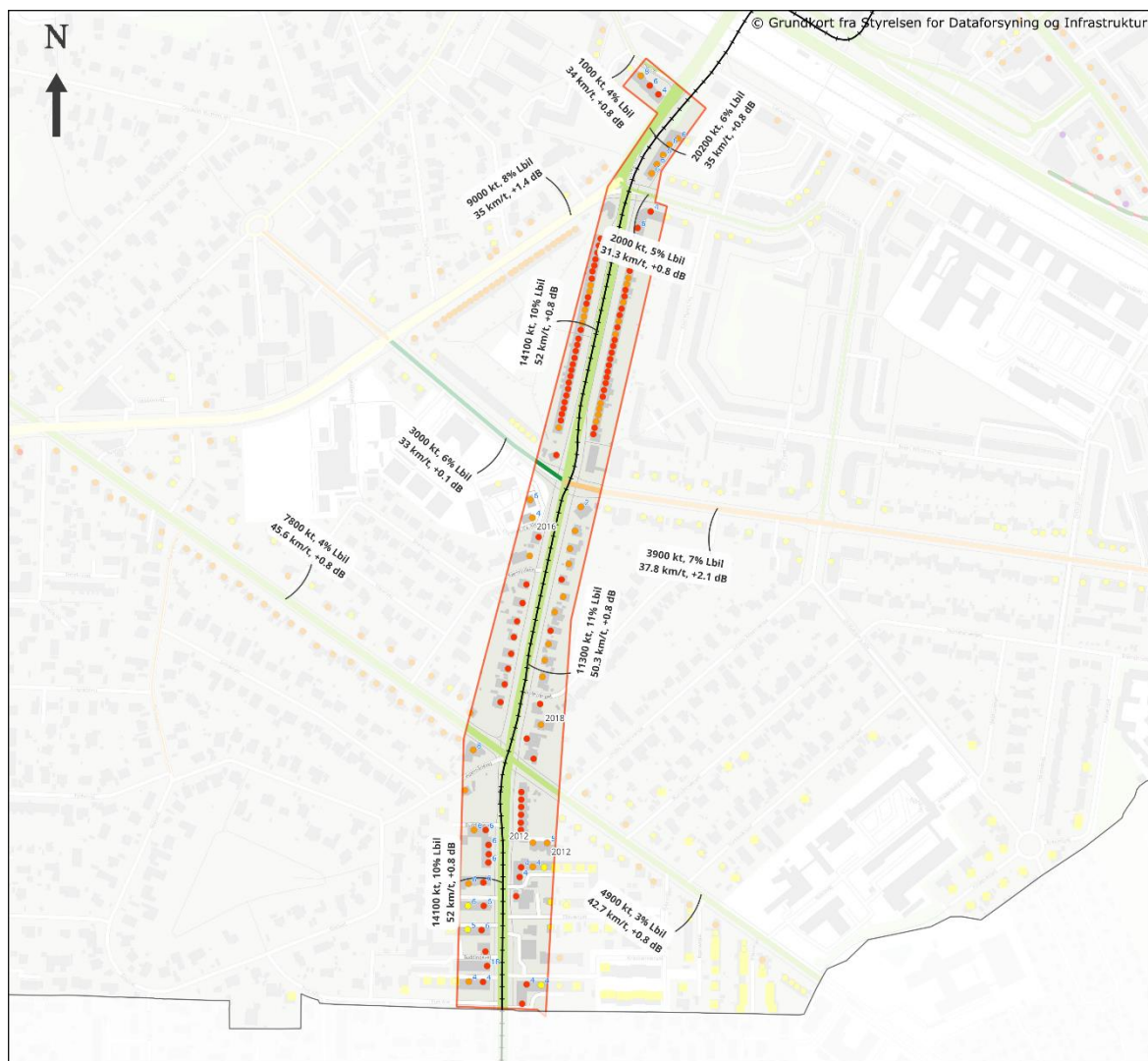
 Muligt

 Bedst egnet

Størstedelen af boligerne på sydsiden er rækkehuse, hvor individuelle tiltag ikke er mulige, selvom der kan opsættes støjhegn til nordsidens boliger. (© Google StreetView):



## Buddingevej



Indsatsomr

Støjbelastede boliger (dB):

- 58 - < 63
- 63 - < 68
- 68 - < 73
- 73 - < 78
- 78 - < 83
- 83 - < 88

Belægnings emissioner:

- +0,1 dB
- +0,6 dB
- +0,8 dB
- +1,4 dB
- +2,1 dB
- +8,2 dB

Planlagt letbane

Boliger markeret med kvadrater har statsveje som største støjkilde.

Blå tal anfører antal boliger pr. punkt hvis der er mere end 1.

Sorte tal angiver bygningens opførelsesår jf. BBR, hvis opførelsesåret er 2007 eller senere og bygningen jf. Planloven derfor bør være støjbeskyttet på opførelsestidspunktet.

### Lyngby-Taarbæk Kommune

Støjbelastede boliger: **10.100**

Støjbelastede personer: **18.146**

Støjbelastningstal (SBT): **2.487**

Enhed	Under 58 dB	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	Over 73 dB	I alt	Over 58 dB	% over 58 dB	Over 68 dB	% over 68 dB
Boliger	20.209	5.828	3.334	873	65	30.309	10.100	33%	938	3,1%
Personer	42.360	10.986	5.592	1.470	98	60.506	18.146	30%	1.568	2,6%
SBT	704	626	728	375	55	2.487	1.783	72%	430	17,3%

### Indsatsområde Buddingevej

Støjbelastede boliger: **291**

Støjbelastede personer: **563**

Støjbelastningstal (SBT): **91**

Enhed	Under 58 dB	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	Over 73 dB	I alt	Over 58 dB	% over 58 dB	Over 68 dB	% over 68 dB
Boliger	10	32	104	155	0	301	291	97%	155	51,5%
Personer	16	53	196	314	0	579	563	97%	314	54,2%
SBT	0,7	4,2	25,3	60,8	0,0	90,9	90,2	99%	60,8	66,9%




## Indsatsområde Buddingevej

Hastighedsbegrænsningen på strækningen syd for Christian X's Allé er 60 km/t, nord for er den byzone 50 km/t.

Etableringen af letbane kan muligvis betyde en hastighedsbegrænsning på 50 km/t på hele strækningen.

Boligerne tættere på vejen kan drage fordel af at få facadeisolering kombineret med støjhegn for nogle dele af vejen.

Støjdæmpningstiltag	Relevans	Kommentar
Reduktion af trafikmængden		Dette er en overordnet trafikvej, det er ikke relevant at reducere trafikken
Støjreducerende vejbelægning (SRS)		Vejbelægningen er relativt støjsvag
Hastighedsreduktion		Som følge af letbanens etablering er det muligt at hastighedsbegrænsningen bliver 50 km/t på hele strækningen.
Støjskærm		Er ikke relevant pga. manglende plads og de mange vejadgange
Støjvold		Er ikke relevant pga. manglende plads og de mange vejadgange
Facadeisolering		Kan være relevant for nogle af boligerne
Individuelle tiltag		Borgerne vil kunne etablere individuelle støjhegn i skel mod vejen, f.eks. til at lukke huller i facaderækken, hvilket vil kunne give mere støjsvage uderum bagved boligerne.

 Ikke relevant eller ikke muligt

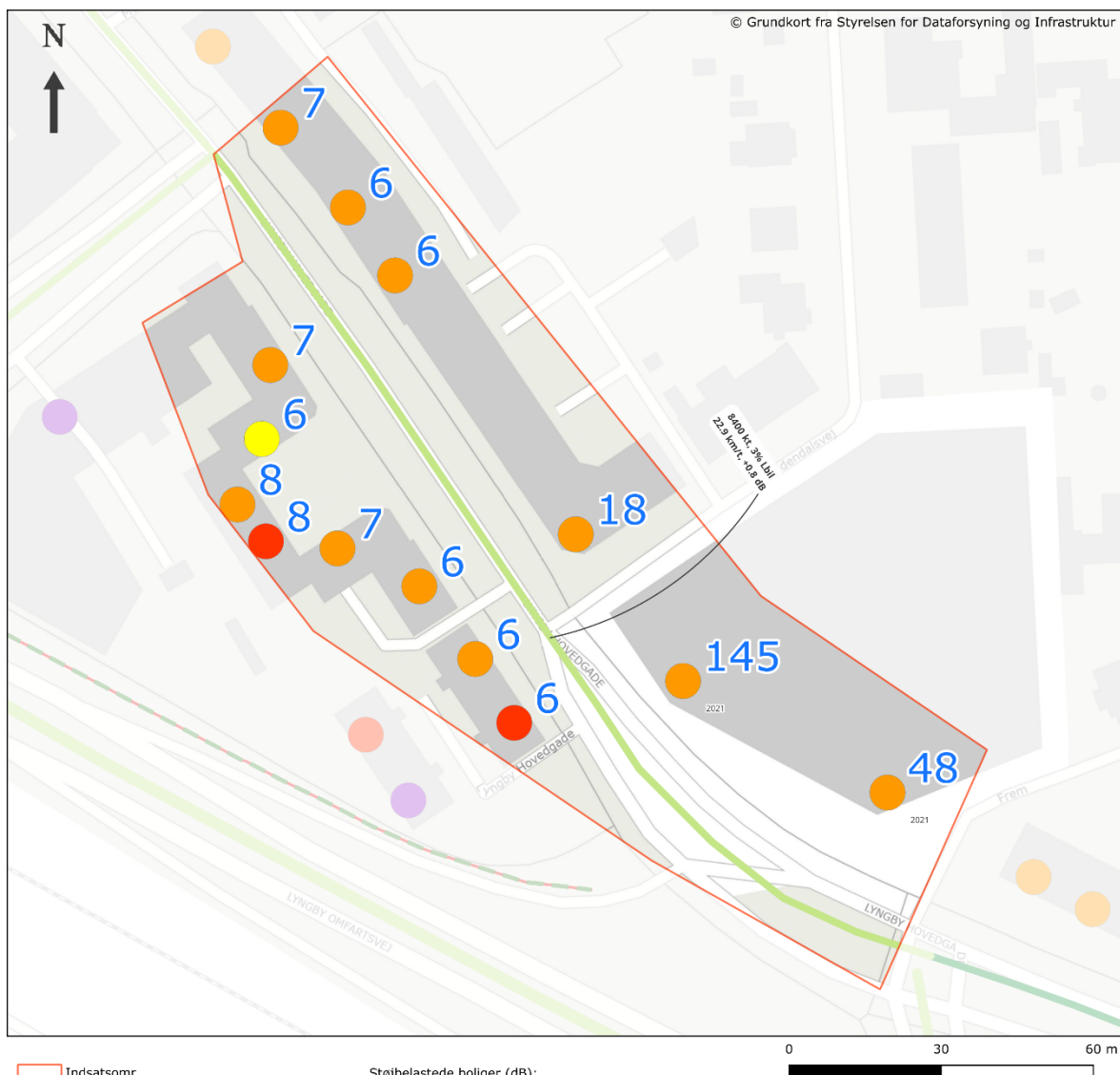
 Muligt

 Bedst egnet

Nogle boliger lukker allerede hullet mellem bygningerne (© Google StreetView):



## Lyngby Hovedgade (Frem – Jernbaneplassen)



**Lyngby-Taarbæk Kommune**  
**Støjbelastede boliger: 10.100**  
**Støjbelastede personer: 18.146**  
**Støjbelastningstal (SBT): 2.487**

Enhed	Under 58 dB	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	Over 73 dB	I alt	Over 58 dB	% over 58 dB	Over 68 dB	% over 68 dB
Boliger	20.209	5.828	3.334	873	65	30.309	10.100	33%	938	3,1%
Personer	42.360	10.986	5.592	1.470	98	60.506	18.146	30%	1.568	2,6%
SBT	704	626	728	375	55	2.487	1.783	72%	430	17,3%

### Indsatsområde Lyngby Hovedgade (Frem – Jernbaneplassen)

**Støjbelastede boliger: 284**  
**Støjbelastede personer: 364**  
**Støjbelastningstal (SBT): 61**


Enhed	Under 58 dB	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	Over 73 dB	I alt	Over 58 dB	% over 58 dB	Over 68 dB	% over 68 dB
Boliger	0	24	252	8	0	284	284	100%	8	2,8%
Personer	0	31	320	13	0	364	364	100%	13	3,6%
SBT	0,0	3,1	55,1	2,8	0,0	60,9	60,9	100%	2,8	4,5%

## Indsatsområde Lyngby Hovedgade (Frem – Jernbaneplassen)

Da hastighedsgrænsen allerede er relativt lav ved 40 km/t, og belægningen er relativt støjsvag, ses facadeisolering som de mest relevante tiltag.

Boligerne på sydsiden får også støj fra Lyngby Omfartsvej. I støjkortlægningen mangler ved en fejl den eksisterende støjskærm på denne del af omfartsvejen, så den reelle støjbelastning fra omfartsvejen er noget lavere.

Støjdæmpningstiltag	Relevans	Kommentar
Reduktion af trafikmængden		Dette er en overordnet trafikvej, det er ikke relevant at reducere trafikken
Støjreducerende vejbelægning (SRS)		Vejbelægningen er relativt støjsvag
Hastighedsreduktion		Strækningen er skiltet som 40 km-zone og gennemsnitshastigheden er 23 km/t.
Støjskærm		Er ikke relevante i tæt by
Støjvold		Er ikke relevante i tæt by
Facadeisolering		Størstedelen af boligerne er fra 2021 og forventes derfor at have den nødvendige facadeisolering. Det kan dog være relevant for de ældre boliger.
Individuelle tiltag		Der ses ikke relevante individuelle tiltag, som beboerne selv kan gennemføre

 Ikke relevant eller ikke muligt

 Muligt

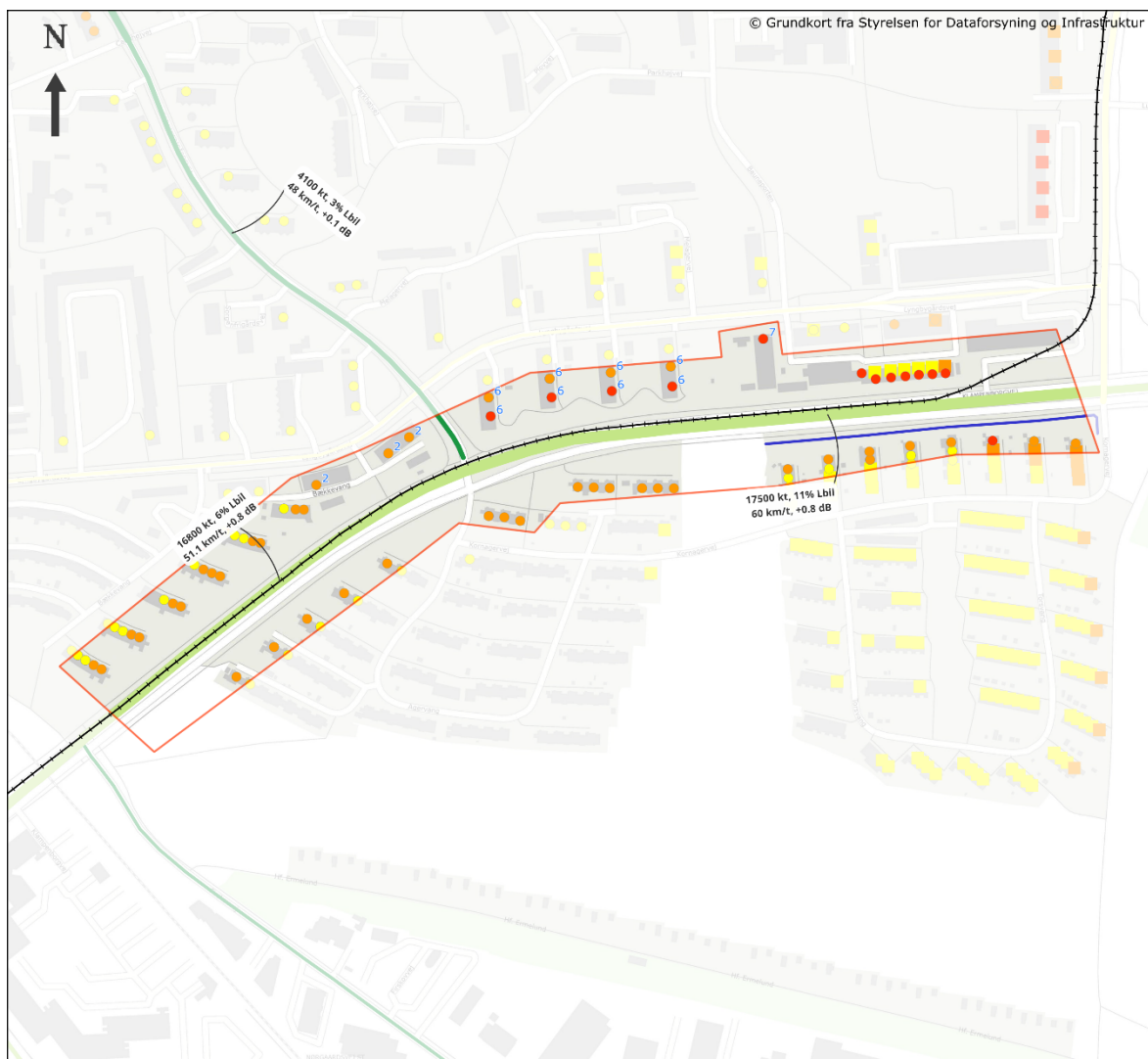
 Bedst egnet

40 km/t zone med flere etagers bygning med butikker i stueetagen (© Google StreetView):





# Klampenborgvej



Indsatsområde  
Eksisterende støjskærm

Støjbelastede boliger (dB):  
 58 - < 63  
 63 - < 68  
 68 - < 73  
 73 - < 78  
 78 - < 83  
 83 - < 88

Belægnings emissioner:  
 +0,1 dB  
 +0,6 dB  
 +0,8 dB  
 +1,4 dB  
 +2,1 dB  
 +8,2 dB

Planlagt letbane

Boliger markeret med kvadrater har statsveje som største støjkilde.

Blå tal anfører antal boliger pr. punkt hvis der er mere end 1.

Sorte tal angiver bygningens opførelsesår jf. BBR, hvis opførelsesåret er 2007 eller senere og bygningen jf. Planloven derfor bør være støjbeskyttet på opførelsestidspunktet.

**Lyngby-Taarbæk Kommune**  
**Støjbelastede boliger: 10.100**  
**Støjbelastede personer: 18.146**  
**Støjbelastningstal (SBT): 2.487**

Enhed	Under 58 dB	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	Over 73 dB	I alt	Over 58 dB	% over 58 dB	Over 68 dB	% over 68 dB
Boliger	20.209	5.828	3.334	873	65	30.309	10.100	33%	938	3,1%
Personer	42.360	10.986	5.592	1.470	98	60.506	18.146	30%	1.568	2,6%
SBT	704	626	728	375	55	2.487	1.783	72%	430	17,3%

## Indsatsområde Klampenborgvej

**Støjbelastede boliger: 128**  
**Støjbelastede personer: 255**  
**Støjbelastningstal (SBT): 29**








Enhed	Under 58 dB	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	Over 73 dB	I alt	Over 58 dB	% over 58 dB	Over 68 dB	% over 68 dB
Boliger	1	30	65	33	0	129	128	99%	33	25,6%
Personer	2	62	138	55	0	257	255	99%	55	21,4%
SBT	0,1	3,4	13,5	12,4	0,0	29,4	29,4	100%	12,4	42,2%


## Indsatsområde Klampenborgvej

Etableringen af letbane vil højst sandsynligt efterfølges af hastighedsreduktion på strækningen og trafikken forventes at blive reduceret.

Ifølge VVM-redegørelsen for letbanen forventes støjen at falde 1 til 3 dB efter letbanens åbning.

Boligerne tættere på vejen kan drage fordel af at få facadeisolering kombineret med støjhegn på nogle dele af vejen.

Støjdæmpningstiltag	Relevans	Kommentar
Reduktion af trafikmængden		Dette er en overordnet trafikvej, det er ikke relevant at reducere trafikken. Dog kan etableringen af letbanen komme til at betyde reduktioner i trafikmængden.
Støjreducerende vejbelægning (SRS)		Vejbelægningen er relativt støjsvag.
Hastighedsreduktion		Som følge af etableringen af letbanen vil der formentlig ske nedsættelser af hastighedsgrænsen på strækningen til 50 km/t.
Støjskærm		I princippet kunne der etableres støjskærme i begge vejsider, men med den forventede reduktion i støjen ved letbanens åbning vil det muligvis ikke være relevant.
Støjbvold		Er ikke relevant pga. manglende plads og de mange vejadgange.
Facadeisolering		Er nok det mest realistiske tiltag på strækningen
Individuelle tiltag		Som alternativ til støjskærm kunne bolig-/ejerforeninger eventuelt selv opsætte støjhegn.

 Ikke relevant eller ikke muligt

 Muligt

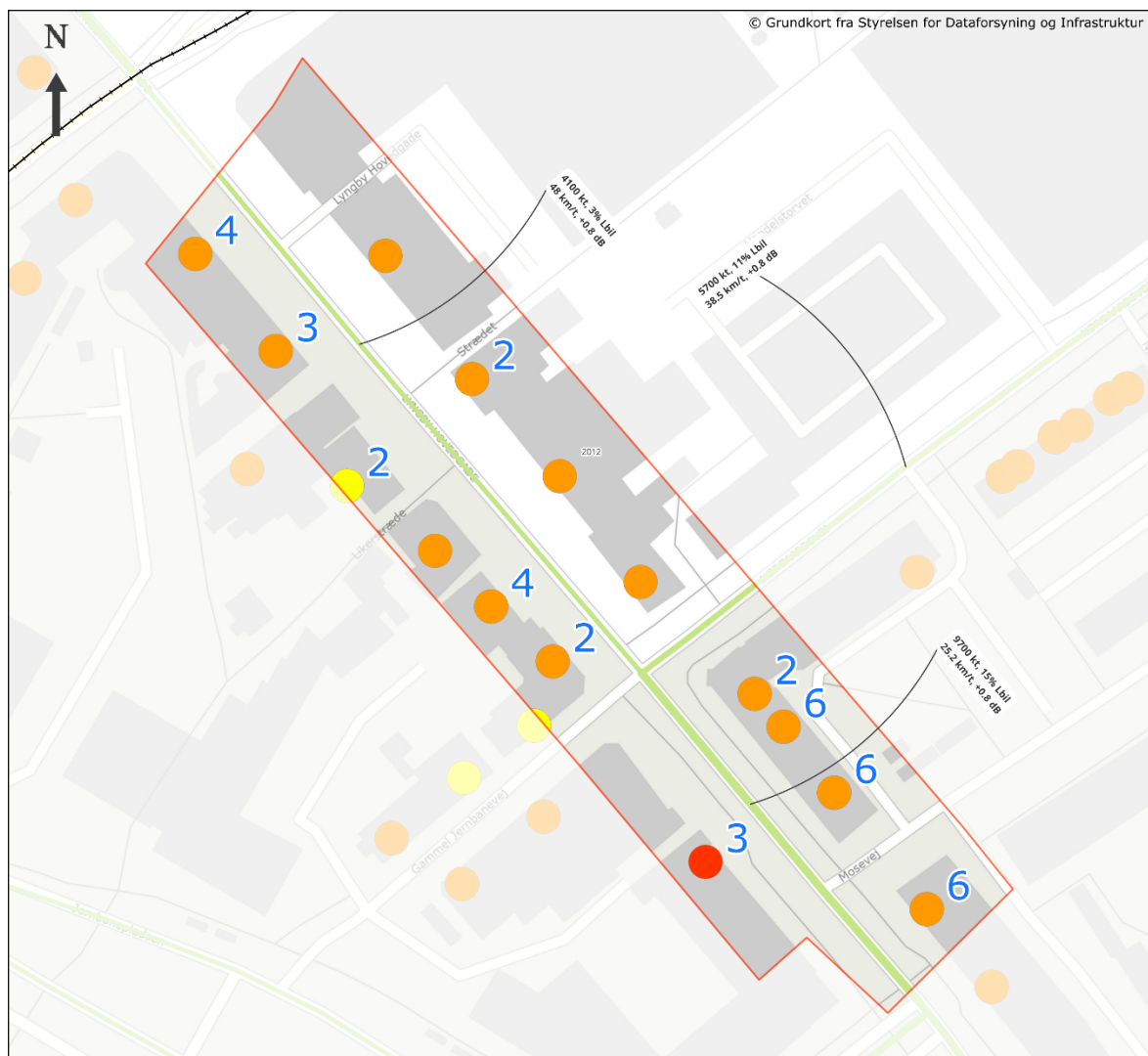
 Bedst egnet

Der er ingen støjskærm eller støjhegn (© Google StreetView):





## Lyngby Hovedgade (Jernbanepladsen – Klampenborgvej)



Indsatsområde

Støjbelastede boliger (dB):  
 ● 58 - < 63    ● 73 - < 78  
 ● 63 - < 68    ● 78 - < 83  
 ● 68 - < 73    ● 83 - < 88

Belægnings emissioner:  
 — +0,1 dB    — +1,4 dB  
 — +0,6 dB    — +2,1 dB  
 — +0,8 dB    — +8,2 dB

Planlagt letbane

Boliger markeret med kvadrater har statsveje som største støjkilde.

Blå tal anfører antal boliger pr. punkt hvis der er mere end 1.

Sorte tal angiver bygningens opførelsesår jf. BBR, hvis opførelsesåret er 2007 eller senere og bygningen jf. Planloven derfor bør være støjbeskyttet på opførelsestidspunktet.

**Lyngby-Taarbæk Kommune**  
**Støjbelastede boliger: 10.100**  
**Støjbelastede personer: 18.146**  
**Støjbelastningstal (SBT): 2.487**

Enhed	Under 58 dB	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	Over 73 dB	I alt	Over 58 dB	% over 58 dB	Over 68 dB	% over 68 dB
Boliger	20.209	5.828	3.334	873	65	30.309	10.100	33%	938	3,1%
Personer	42.360	10.986	5.592	1.470	98	60.506	18.146	30%	1.568	2,6%
SBT	704	626	728	375	55	2.487	1.783	72%	430	17,3%

### Indsatsområde Lyngby Hovedgade (Jernbanepladsen-Klampenborgvej)

**Støjbelastede boliger: 44**  
**Støjbelastede personer: 72**  
**Støjbelastningstal (SBT): 10**


Enhed	Under 58 dB	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	Over 73 dB	I alt	Over 58 dB	% over 58 dB	Over 68 dB	% over 68 dB
Boliger	0	2	39	3	0	44	44	100%	3	6,8%
Personer	0	3	64	5	0	72	72	100%	5	6,9%
SBT	0,0	0,3	8,2	1,1	0,0	9,5	9,5	100%	1,1	11,1%

## Indsatsområde Lyngby Hovedgade (Jernbaneplassen-Klampenborgvej)

Strækningen er brostensbelagt og den reelle fart er lav.

Det bemærkes, at andelen af lastbiler er relativt stor på den sydlige del af vejen.

Støjdæmpningstiltag	Relevans	Kommentar
Reduktion af trafikmængden		I kommunens "Udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum" nævnes en eventuel ensretning af den centrale del af Lyngby Hovedgade. Dette skal dog undersøges nærmere.
Støjreducerende vejbelægning (SRS)		I støjkortlægningen er regnet med en relativt støjsvag vejbelægning, selvom vejen er brostensbelagt og dermed formentlig op til 7 dB mere støjende. Det kunne overvejes at bruge mere støjsvag vejbelægning. Denne reduktion indgår dog allerede i den foretagne støjkortlægning.
Hastighedsreduktion		Der er butikker, parkeringspladser og brostensbelægning så den reelle hastighed er allerede lav
Støjskærm		Er ikke relevante i tæt by De
Støjvold		Er ikke relevante i tæt by
Facadeisolering		Vurderes at være det mest realistiske tiltag på strækningen
Individuelle tiltag		Der ses ikke relevante individuelle tiltag, som beboerne selv kan gennemføre

 Ikke relevant eller ikke muligt

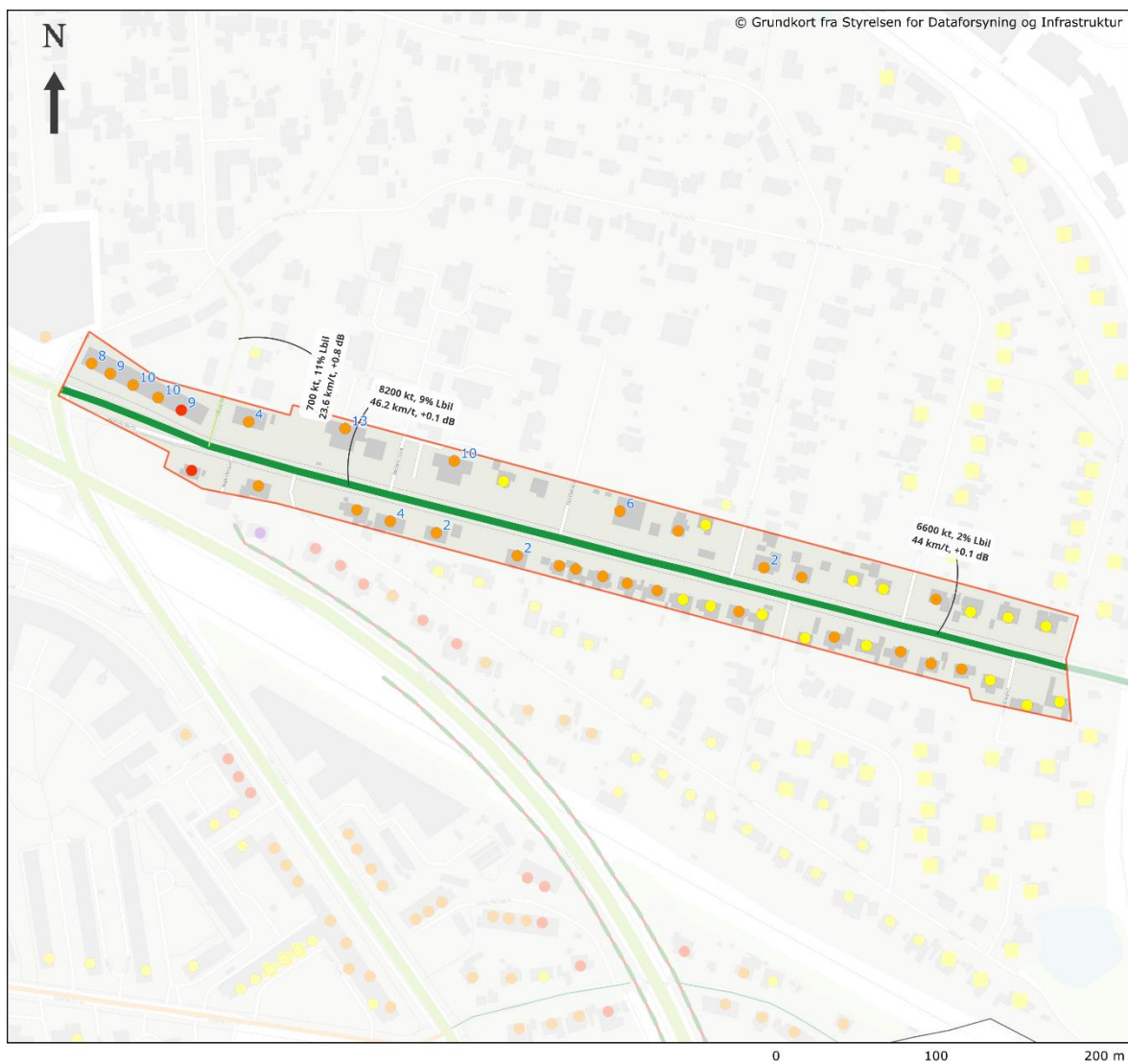
 Muligt

 Bedst egnet

Smal vej med brosten (© Google StreetView):



# Jægersborgvej



Indsatsomr

Støjbelastede boliger (dB):  
 ● 58 - < 63    ● 63 - < 68    ● 68 - < 73    ● 73 - < 78  
                   ● 78 - < 83    ● 83 - < 88

Belægnings emissioner:  
 — +0,1 dB    — +1,4 dB  
               — +0,6 dB    — +2,1 dB  
               — +0,8 dB    — +8,2 dB

Boliger markeret med kvadrater har statsveje som største støjkilde.

Blå tal anfører antal boliger pr. punkt hvis der er mere end 1.

Sorte tal angiver bygningens opførelsesår jf. BBR, hvis opførelsesåret er 2007 eller senere og bygningen jf. Planloven derfor bør være støjbeskyttet på opførelsestidspunktet.

**Lyngby-Taarbæk Kommune**  
**Støjbelastede boliger: 10.100**  
**Støjbelastede personer: 18.146**  
**Støjbelastningstal (SBT): 2.487**

Enhed	Under 58 dB	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	Over 73 dB	I alt	Over 58 dB	% over 58 dB	Over 68 dB	% over 68 dB
Boliger	20.209	5.828	3.334	873	65	30.309	10.100	33%	938	3,1%
Personer	42.360	10.986	5.592	1.470	98	60.506	18.146	30%	1.568	2,6%
SBT	704	626	728	375	55	2.487	1.783	72%	430	17,3%

## Indsatsområde Jægersborgvej







**Støjbelastede boliger: 115**  
**Støjbelastede personer: 221**  
**Støjbelastningstal (SBT): 27**

Enhed	Under 58 dB	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	Over 73 dB	I alt	Over 58 dB	% over 58 dB	Over 68 dB	% over 68 dB
Boliger	0	17	95	3	0	115	115	100%	3	2,6%
Personer	0	41	174	6	0	221	221	100%	6	2,7%
SBT	0,0	2,4	23,1	1,1	0,0	26,6	26,6	100%	1,1	4,2%



## Indsatsområde Jægersborgvej

Vejen forbinder det centrale Lyngby med Helsingørmotorvejen og er adgangsvej fra øst i øvrigt.

Støjdæmpningstiltag	Relevans	Kommentar
Reduktion af trafikmængden		Dette er en overordnet trafikvej, det er ikke relevant at reducere trafikken
Støjreducerende vejbelægning (SRS)		Vejbelægninger er relativt støjsvag
Hastighedsreduktion		Vejen kobler Lyngby bymidte op på Helsingørmotorvejen, lavere hastighed end 50 km/t er ikke realistisk.
Støjskærm		Er ikke relevant pga. de mange adgange til vejen
Støjvold		Er ikke relevant pga. manglende plads og de mange vejadgange
Facadeisolering		Er nok det mest realistiske tiltag på strækningen.
Individuelle tiltag		For strækningens mange enfamiliehuse og mindre boligblokke kunne private støjhegn være relevante. De har dog stort set alle adgang direkte til Jægersborgvej, så der vil skulle være huller i støjhegnene.

 Ikke relevant eller ikke muligt

 Muligt

 Bedst egnet

Etagebolig med vinduer ud mod vej (© Google StreetView):



## Prioritering af indsatsen

Tabel 4 er en oversigt over indsatsområderne. Den indeholder en række oplysninger for hvert område;

### SBT og andel af kommunens SBT

Det samlede støjbelastningstal for hele kommunen er 2.487. I tabellen er angivet hvor stor en del af dette tal (i procent), der er knyttet til hvert indsatsområde.

### Støjbelastede boliger

I hele kommunen er der 10.100 støjbelastede boliger, som er udsat for støj, der overstiger 58 dB. Heraf er 938 udsat for støj over 68 dB. I tabellen er angivet hvor stor en procentdel af disse, der er knyttet til hvert indsatsområde. Indsatsområderne omfatter i alt 1.683 boliger, svarende til 0,4 % af de støjbelastede og 1,5 % af de stærkt støjbelastede boliger i kommunen.

De støjbelastede boliger, der ikke indgår i de mulige indsatsområder, er fordelt ud over resten af kommunen og optræder derfor ikke i de mest koncentrerede områder, enten fordi de er udsat for et relativt lavt støjniveau, eller fordi de ligger spredt. Derfor vil en indsats for begrænsning af støj ved disse boliger fortrinsvis være et spørgsmål om individuelle tiltag ved den enkelte bolig eller mere generelle tiltag, der påvirker biltrafikken i hele kommunen. Hvis boligerne er støjbelastede på grund af støj fra statens veje, vil det være staten, der skal overveje en mulig indsats for at begrænse støjen.

I tabellens højre side er vist effekter af de indsatser, der er udpeget som hensigtsmæssige for indsatsområderne. Der er dog kun udført beregning af effekter af hastighedsreduktioner, støjreducerende vejbelægning og støjskærme. De øvrige indsatser, som er forbedring af facaders støjisolering og individuelle tiltag, har støjreducerende virkninger, som afhænger af de præcise tiltag, der vælges af en boligejer. De generelle støjreducerende effekter kan derfor ikke beregnes.

Den støjdæmpende virkning af nedsat hastighed er vurderet ved brug af Nord2000-beregningsmodellen, hvor der er beregnet en forskel mellem støjjudsendelsen ved de hastigheder, der indgår i støjkortlægningen, og ved den forventede lavere hastighed.

Virkningen af støjskærme er undersøgt ved en beregning af støjbelastningen af alle boliger i indsatsområdet, hvis en støjskærm med en højde på 3,5 meter opføres. På det grundlag er støjskærmens virkning opgjort i form af reduktioner i støjbelastningstal og antal støjbelastede boliger.

Virkningen af støjreducerende belægninger er vurderet ved at anvende de forskelle i støjjudsendelsen fra vejene, der fremgår af Figur 3.





Der er ikke sket en vurdering af omkostninger ved hastighedsnedsættelse og brug af støjreducerende vejbelægning, fordi omkostningerne vil være meget varierende og afhængige af de konkrete projekter. For vejbelægninger kan omkostningerne være meget små, hvis udskiftningen sker i forbindelse med den almindelige vedligeholdelse af kommunens vejnet.

I Tabel 4 er indsatsområderne anført i rækkefølge efter deres støjreducerende virkning.

Det fremgår, at den mest effektive indsats vil være udskiftning af i alt 800 meter eksisterende støjskærm på begge sider af Lyngby Omfartsvej (syd for stationen). Der er talt om skærme på begge sider af vejen, hvor der dog allerede er etableret i alt 245 meter støjskærm på begge sider af vejen over jernbanen. Virkningen af disse nyetablerede 245 meter støjskærme er imidlertid ikke med i kortlægning af støj i 2022. Den samlede virkning af de allerede etablerede 245 meter og yderligere 555 meter reducerer antallet af stærkt støjbelastede boliger med 24 og nedsætter det samlede støjbelastningstal for hele kommunen med ca. 10. De nye skærme erstatter ældre lave støjskærme, som vurderes at have ingen eller lille støjdæmpende virkning.

En hastighedsnedsættelse på Lyngby Hovedgade vil begrænse støjen ved alle boliger i området og antallet af stærkt støjbelastede boliger vil blive reduceret med 12. Støjbelastningstallet vil blive reduceret med ca. 8.

Brug af støjreducerende vejbelægning på Bagsværdsvej (Stengårds Allé) vil reducere antallet af stærkt støjbelastede boliger med 11 og støjbelastningstallet med ca. 2.

Supplering af eksisterende støjskærme langs østsiden af Kongevejen på strækningen mellem Virumvej og kommunegrænsen ud for Birkevang Nord kan reducere antallet af stærkt støjbelastede boliger med 17 og nedsætte det samlede støjbelastningstal for hele kommunen med ca. 5. Indsatsen omfatter ca. 220 meter støjskærm i alt.

Langs østsiden af Lyngby Omfartsvej (Lottenborgvej/I. H. Mundtsvej) er der en eksisterende støjskærm, som formentlig har ringe støjdæmpende virkning. Hvis skærmen på den 240 meter lange strækning udskiftes med en ny 3,5 meter høj skærm, vil antallet af støjbelastede boliger blive reduceret med 5. Støjbelastningstallet vil blive reduceret med ca. 2. Denne virkning er sammenlignet med en situation helt uden en skærm. Den eksisterende støjskærm indgår ikke i den udførte støj kortlægning, men har formentlig ingen eller meget begrænset virkning.

Også langs østsiden af Lyngby Omfartsvej (Gartnersvinget) er der en eksisterende støjskærm, som ikke indgår i den udførte støj kortlægning. Skærmen er ikke ret høj og har formentlig lille støj dæmpende virkning. Hvis den udskiftes på en 350 meter lang strækning, vil antallet af støjbelastede boliger blive reduceret med 10, sammenlignet med en situation uden en støjskærm på strækningen. Støjbelastningstallet vil blive reduceret med ca. 2.

Den sidste støjskærmsmulighed, der er undersøgt, er også langs Lyngby Omfartsvej på en 335 meter lang strækning ved Sorgenfrivej og Baune Allé. Det er en imidlertid skærm løsning, som vil have meget lille støj dæmpende virkning.

En støjskærm med en højde på 3,5 meter vil afhængig af udformningen koste ca. 10.000 kr. pr. løbende meter. Tabel 5 er en oversigt over økonomien for de fem mulige skærmprojekter, der indgår i indsatsanalyserne.

**Tabel 5. Oversigt over fem mulige støjskærmprojekter. Projekterne er anført i rækkefølge med det mest omkostningseffektive projekt øverst (lavest pris pr. reduceret støjbelastningstal, SBT). Strækningerne er også vist på Figur 15 på næste side.**

<b>Indsatsområde</b>	<b>Skærmlængde, i meter</b>	<b>Pris, ca. Mill. kr.</b>	<b>Forbedring i SBT (støjbelastningstal)</b>	<b>Pris pr. reduceret SBT, kr.</b>
Kongevejen (Virumvej – kommunegrænsen) Vejens østside ud for Birkevang Nord	220	2,2	4,9	0,4
Lyngby Omfartsvej (syd for stationen) Begge sider af vejen	555	5,6	9,8	0,6
Lyngby Omfartsvej (Lottenborgvej/I. H. Mundtsvej) Vejens østside	240	2,4	2,3	1,0
Lyngby Omfartsvej (Gartnersvinget) Vejens østside	350	3,5	2,1	1,7
Lyngby Omfartsvej (ved Baune Allé) Vejens østside	335	3,4	1,0	3,4
<b>Alle projekter</b>	<b>1.700</b>	<b>17,1</b>	<b>20,1</b>	<b>0,9</b>

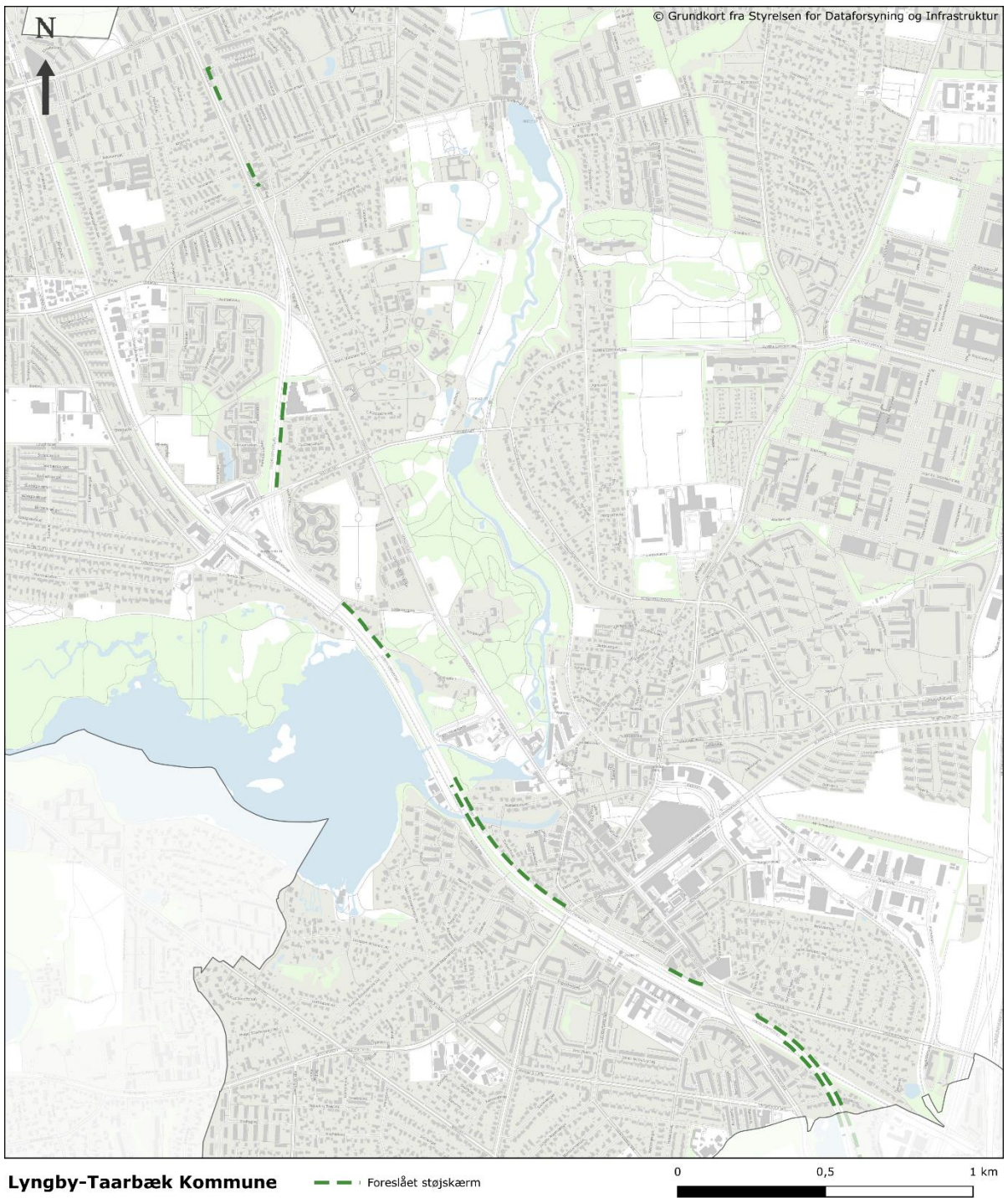
Det fremgår, at støjskærmemuligheden ved Kongevejen har den bedste omkostningseffektivitet målt som reduceret støjbelastning (SBT) pr. investeret krone. Projekterne Lyngby Omfartsvej syd for stationen og ved Lottenborgvej/I. H. Mundtsvej er noget dyrere, dvs. med en lavere omkostningseffektivitet. De to resterende projekter har en lille omkostningseffektivitet.

Som hovedregel har hastighedsnedsættelse og støjreducerende vejbelægning en langt bedre omkostningseffektivitet end støjskærme på grund af de lave omkostninger. Man skal dog være opmærksom på, at disse to redskaber medfører en lille reduktion af støjen ved alle boliger i et område, mens en støjskærm kan give en større reduktion, men til gengæld ved forholdsvis få boliger, der ligger lige bag støjskærmen.

I det omfang Lyngby-Taarbæk Kommune vælger at afsætte ressourcer til støjbekæmpelse, anbefales det at prioritere indsatserne i den rækkefølge, der fremgår af Tabel 4.

Det skal dog bemærkes, at indsatsanalyserne for adskillige indsatsområder peger på, at forbedring af facaders støjisolering og individuelle tiltag med fordel kan anvendes for at begrænser gener fra vejstøjen. Det er derfor også relevant at overveje en prioritering af disse virkemidler.

Det anbefales desuden, at kommunen overvejer en prioritering af indsatser, der begrænser støj ved støjudsatte skoler og daginstitutioner. Emnet er omtalt i afsnittet Skoler og daginstitutioner, side 102.



Figur 15. Oversigt over de mulige støjskærme, der omtalt i teksten.



## Indsatsen i de kommende år

En fjernelse af al generende vejstøj i Lyngby-Taarbæk Kommune vil kræve meget betydelige investeringer, men også medføre væsentlige ændringer af bymiljøet og rammerne for trafikken i kommunen. Alligevel er det kommunens ambition at arbejde for en begrænsning af støjen, hvor det er teknisk og økonomisk muligt.

### De kommende fem år

Lyngby-Taarbæk Kommune vil gennem denne støjhandlingsplan give borgerne information om, hvordan de med fordel kan benytte støjisolerende vinduer, egne støjhegn mv. til begrænsning af støjgener i og ved boligen. Information af denne type er indeholdt i støjhandlingsplanens generelle omtale af muligheder for at begrænse støjen (se Dæmpning af støjen ved boligen, side 91).

Kommunen vil fortsætte med at søge at opretholde en god vedligeholdelsesstandard for vejbelægninger på kommunens veje og udlægger løbende støjreducerende belægninger, hvor det er relevant.

I overensstemmelse med lovgivningen om planlægning vil Lyngby-Taarbæk Kommune søge at begrænse støj og gener fra støj gennem byplanlægning.

Vejdirektoratet har påbegyndt et projekt med etablering af ny støjskærm langs Helsingørmotorvejen ved Hjortekær Nord/Eremitageparken. Projektet forventes gennemført i løbet af 2024.

Støjhandlingsplanen prioriterer støjreducerende projekter i kommunen således, at eventuelt afsatte midler til støjdamper kan blive anvendt på bedste vis.

### De forventede resultater

Det forventes, at realisering af indsatserne i denne støjhandlingsplan vil bidrage til en reduktion af støjbelastningen af boliger og personer i Lyngby-Taarbæk, men det er ikke muligt at vurdere mere præcist, hvor stor forbedringen vil være.

### Strategi på lang sigt

Lyngby-Taarbæk Kommune vil sammen med andre kommuner og Vejdirektoratet søge at nedbringe støjen fra motorvejen.

### Budgetter og økonomi

Der er i øjeblikket ikke afsat selvstændige budgetter til støjbekæmpelse i Lyngby-Taarbæk Kommune.

## Evaluering af indsatsen

Det er et krav, at støjhandlingsplanen for Lyngby-Taarbæk Kommune skal opdateres efter fem år. På det tidspunkt vil der ske en evaluering af den indsats for begrænsning af vejstøj, der er gennemført i de foregående fem år.

## Tværkommunalt samarbejde i Silent City

### Samarbejde over grænsen – hvad er det og hvorfor gør det en forskel?

Trafikstøj kender ingen grænser. Vejnettet bruges af trafikanter fra alle dele af landet, vejene stopper ikke ved kommunegrænsen og trafikstøjen påvirker borgerne og miljøet langs vejene. Støjen fra de statslige motorveje belaster borgerne i kommunerne.

Derfor er det en fordel at samarbejde om at skabe ny viden om trafikstøj og om at udvikle politik på forskellige niveauer i samfundet, at koordinere arbejdet med støjskærme og andre indsatser, og sammen gå til staten når det handler om støj fra motorvejene.

### Silent City – samarbejde om trafikstøj i hovedstadsområdet

For at fremme samarbejde og innovation indenfor trafikstøj har en række omegnskommuner i hovedstadsområdet, Region Hovedstaden og Gate 21 dannet partnerskabet Silent City.

Partnerskabet har siden 2015 arbejdet på tre områder:

- At skabe og dele ny viden
- At påvirke den nationale politik og investeringer
- At teste og demonstrere løsninger.

De seneste år er det lykkedes at sætte trafikstøj på dagsordenen gennem blandt andet en offentlig høring på Christiansborg, konferencer og seminarer, udarbejdelse af videnshåndbøger og med konkrete demonstrationsprojekter.

#### Partnere i Silent City i 2023

Partnerne er de 13 kommuner Albertslund, Brøndby, Gentofte, Gladsaxe, Glostrup, Hvidovre, Høje-Taastrup, Ishøj, Køge, Lyngby-Taarbæk, Rudersdal, Solrød og Vallensbæk samt Region Hovedstaden og Gate 21.

## Tværkommunale og regionale handlinger

Udover at sætte støj på dagsordenen lokalt og nationalt igangsætter Silent City, at der opnås ny viden om trafikstøj. Eksempler på ny viden er om sundhedseffekter, hastighedsnedsættelser, beplantning og gener. Partnerskabet arbejder også med borgerdialog, kommunernes støjpuljer og spredning af viden om samfundsmæssige beregninger og måling af støj.

Silent City arbejder også med at demonstrere støjdæpende løsninger i fuld skala ude i bymiljøet, hvor løsningerne findes gennem innovation, test og samarbejde i aktive partnerskaber. Her deltager både borgere, kommuner, regioner, virksomheder og lovgivere. Eksempler på det er nye former for støjskærme, støjfrie miljøer i borgeres haver og en stillebænk som byrumsinventar. Løsningerne bliver evalueret, viden om løsningerne bliver formidlet og virksomhederne kan skalere løsningerne.

Den støjhandlingsplan du lige nu læser, er et konkret eksempel på et fælleskommunalt samarbejde. De seks kommuner Albertslund, Glostrup, Gladsaxe, Hvidovre, Lyngby-Taarbæk og Vallensbæk har samtænkt udformningen af planen med en fælles struktur og med en fælles metode til at udpege og prioritere indsatserne.

De kommende år vil der tværkommunalt blandt andet blive arbejdet for at:

- Der langs motorvejene etableres støjafskærmning der virker, som for eksempel motorvejsoverdækninger og højere skærme og reduktion af trafikstøj gennem lavere hastigheder
- Samle mere viden om de negative helbredseffekter og at de bliver taget alvorligt.
- Øge viden om beplantningens indvirkning på menneskets støjgene
- Formidle viden, lave kampagner og påvirke regulering omkring dækstøj.

Silent Citys vision for fremtiden er, at vi vil have sunde og gode byer. Derfor skal trafikstøjen i hovedstadens omegnskommuner reduceres markant. Ingen borgere må være støjbelastede i en grad, der går ud over sundhed og livskvalitet.

Trafikstøj fra motorvejsnettet er i særligt fokus og skal bekæmpes gennem øgede investeringer, der hjælper flest mulige borgere. Det forudsætter bedre samfundsøkonomiske beregninger, som vægter sundhed, klima og støj på en realistisk måde.

Løsningerne skal findes gennem innovation, test og samarbejde i aktive partnerskaber mellem borgere, kommuner, regioner, virksomheder og lovgivere.

*Godkendt af Silent City borgmestermøde 19. juni 2023*

## Vejstøj er en plage for mange

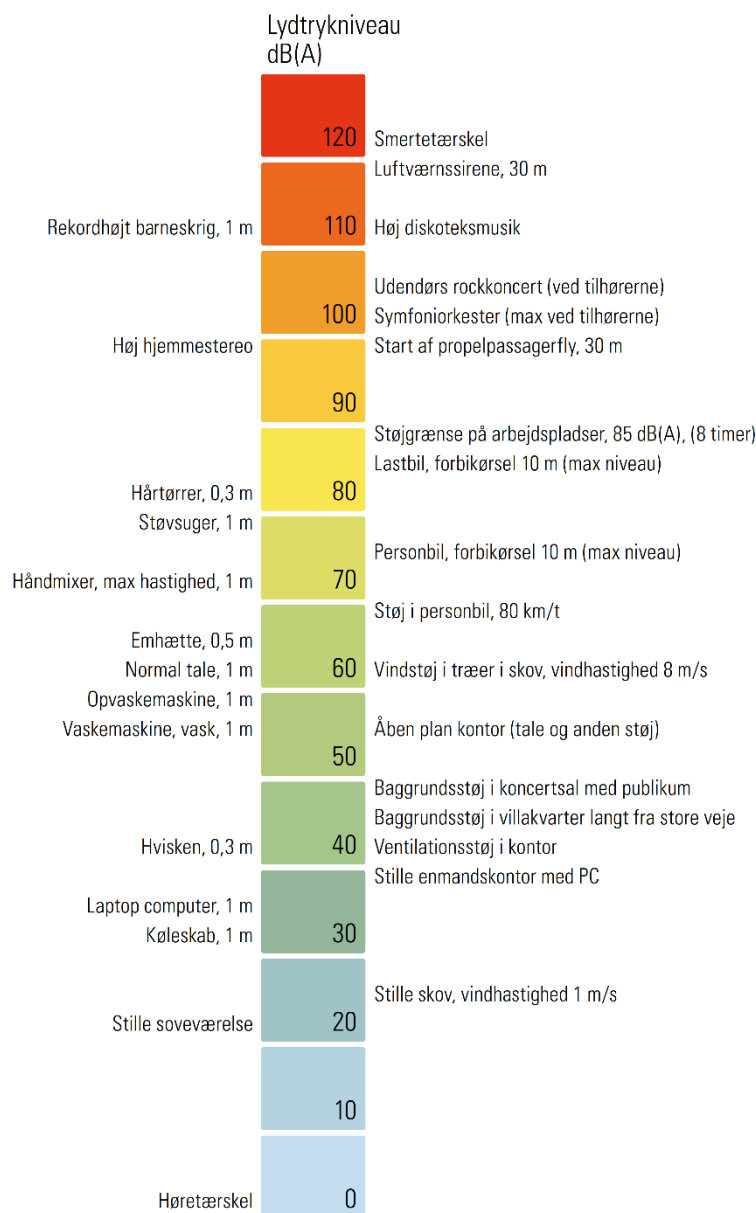
WHO har udpeget trafikstøj som det næststørste miljøproblem for menneskers helbred i EU – kun overgået af luftforurening. I Danmark er mere end 1,3 millioner mennesker påvirket af trafikstøj ved deres bolig, som overstiger Miljøstyrelsens vejledede grænseværdi. Dette afsnit indeholder noget generel viden om trafikstøjens årsager og konsekvenser. I et senere afsnit gennemgås muligheder for at begrænse støjen.

### **Målestok for vejstøj**

Når man bor i nærheden af en vej med meget trafik, så ved man, at støjen ikke er konstant. Der er ofte mere trafik og mere støj i myldretiderne og væsentligt mindre om natten. Lastbiler støjer mere end personbiler, og på lidt større afstand fra vejen kan vindretningen have stor betydning for, hvor kraftig støjen er; når vinden kommer fra vejen, er støjen kraftigere end ved den modsatte vindretning.

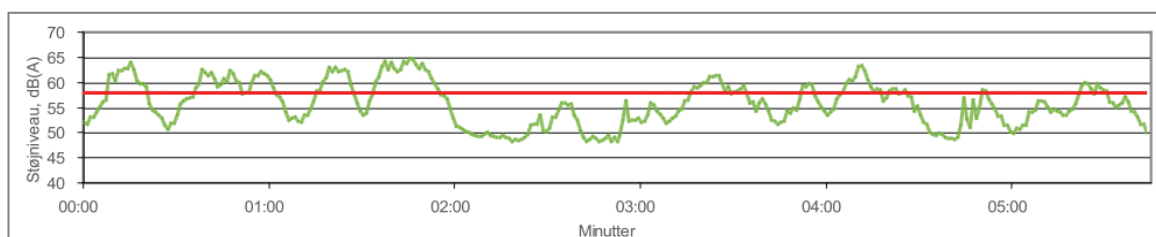
Styrken af støj (støjniveauet) måles i decibel, der forkortes dB. Et støjniveau på 0 dB svarer til den svageste lyd, som et ungt menneske med normal hørelse kan opfatte. Ved 120 dB vil støjen give smerter i ørerne.





**Figur 16. Støjbarometer med eksempler på forskellige støjniveauer. Kilde: Force Technology.**

Når støjen hele tiden varierer, kan det være vanskeligt at angive, hvor meget støj der er i et område. Det vil ikke være praktisk eller korrekt at angive den højeste eller den laveste værdi, der tilfældigt kan forekomme, fordi støjens samlede effekt ikke beskrives korrekt med de ekstreme tilfælde. Derfor bruger man et gennemsnit. En lang række undersøgelser har vist, at der er en klar sammenhæng mellem støjens gennemsnitsværdier og de gener, der opleves af vejens naboer. De kendte sammenhænge mellem vejstøj og helbredseffekter er også knyttet til støjens gennemsnitsværdier.



**Figur 17.** Den grønne kurve viser et eksempel på støjen langs en vej over en periode på 6 minutter og den røde linje viser den gennemsnitlige støj for denne periode, der i dette eksempel er 58 dB(A).

Undersøgelser har vist, at støj, der optræder om aftenen og om natten, er mere generende end støj, der optræder om dagen. Det er også dokumenteret, at mange af støjens helbredseffekter er knyttet til støjforholdene om aftenen og natten.

Støj fra trafik angives derfor som en gennemsnitsværdi over et år, hvor der tages højde for, at støj om natten og om aftenen er mere generende end støj om dagen. Ved beregning af det gennemsnitlige støjniveau bruger man følgende metode:

- Støj fra trafik om natten klokken 22 – 07 tæller 10 gange så meget som støj fra trafik om dagen.
- Støj fra trafik om aftenen klokken 19 – 22 tæller 3 gange så meget som støj fra trafik om dagen.
- Støj fra trafik om dagen klokken 07 – 19 tæller 1 til 1.



*Én bil i natperioden vægtes som 10 biler i dagperioden.*



*Én bil i aftenperioden vægtes som tre biler i dagperioden.*

Modellen svarer til, at støj om natten får et genetillæg på 10 dB, og støj om aftenen får et tillæg på 5 dB.

Når støjen er angivet på denne måde, har den betegnelsen  $L_{den}$ , der er en forkortelse for "Level day-evening-night".  $L_{den}$  er en fælles europæisk målestok for støj.

## Oplevelse af ændringer i støjen

Decibelskalaen er logaritmisk. Man kan derfor ikke uden videre lægge støjniveauer sammen eller trække dem fra hinanden. Hvis man for eksempel lægger støjen fra to lige kraftige støjkluder sammen, bliver støjniveauet altid 3 dB højere. Og omvendt bliver støjniveauet 3 dB lavere, hvis man fjerner den ene af to ens støjkluder. Det betyder også, at en halvering eller fordobling af trafikken på en vej medfører en ændring i støjniveauet på 3 dB. En ændring på 3 dB opleves dog kun som en lille ændring af det hørbare støjniveau. En støjdæmpning på 10 dB lyder som en halvering af støjen, men svarer til, at 90 procent af trafikken på en vej forsvinder.

Taler man om virkningen af tiltag til dæmpning af støjen, så kan man lægge dem sammen. Hvis for eksempel en støjskærm dæmper støjen med 6 dB og en støjreducerende vejbelægning med 2 dB, så er den samlede dæmpning 8 dB.

Dæmpning af støjen	Kan opnås ved at:	Ændringen opleves som:
<b>1 dB</b>	Fjerne 25 % af trafikken eller sænke hastigheden med 10 km/t	En meget lille ændring
<b>2 dB</b>	Anvende støjreducerende asfalt, eller sænke hastigheden med 10 – 20 km/t	En netop hørbar ændring
<b>3 dB</b>	Fjerne 50 % af trafikken, eller øge afstanden til vejen til det dobbelte eller sænke hastigheden med 20 km/t	En hørbar, men lille ændring
<b>5 dB</b>	Fjerne 65 % af trafikken eller anvende støjskærm eller støjvold	En væsentlig og tydelig ændring
<b>10 dB</b>	Fjerne 90 % af trafikken eller anvende høj støjskærm eller høj støjvold	En stor ændring. Lyder som en halvering af støjen
<b>20 dB</b>	Fjerne 99 % af trafikken, eller bygge etageboliger med lukkede gårdrum	En meget stor ændring

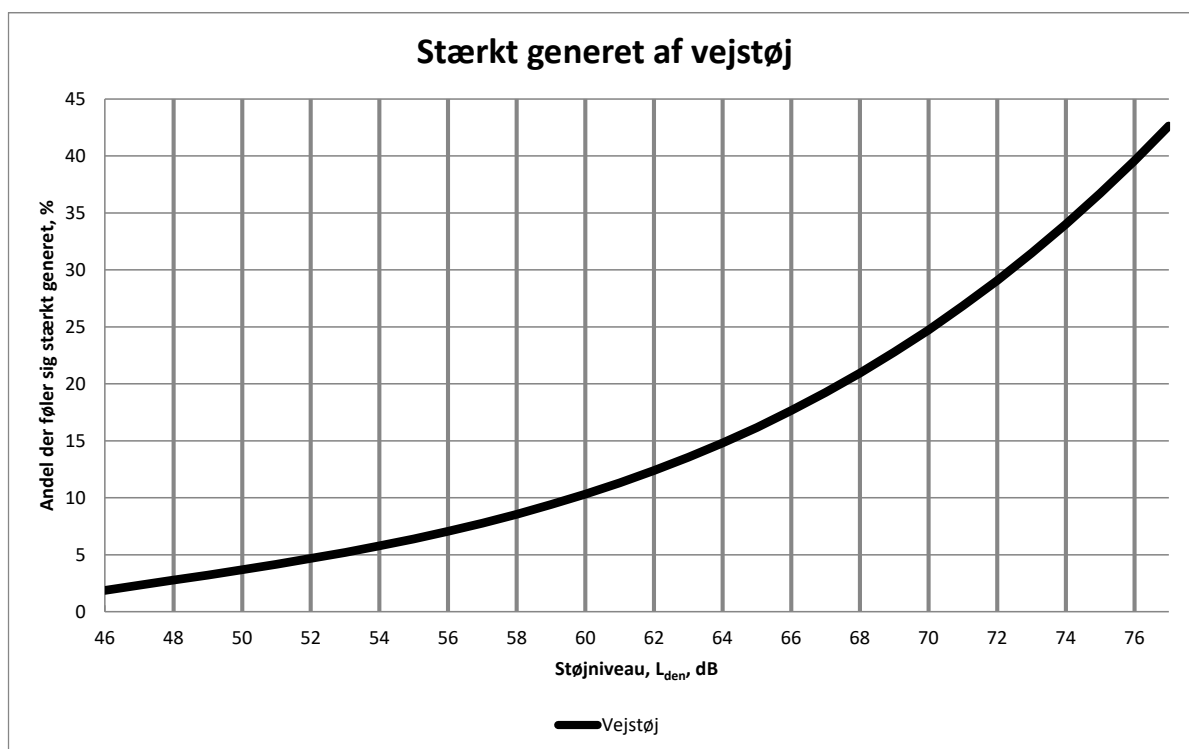
**Tabel 6. Eksempler på, hvordan og hvor meget støjen kan dæmpes ved forskellige virkemidler, sammenholdt med hvordan ændringer i støjen opleves.**

På Vejdirektoratets hjemmeside er der mulighed for at lytte til eksempler på trafikstøj ved motorveje. Her kan man selv høre, hvor meget en ændring på f.eks. 3 dB betyder for den oplevede støj. Eksemplerne ligger her: <https://www.vejdirektoratet.dk/tema/naar-trafikken-stoejer> (eller søg efter Vejdirektoratet + støj).

## Støjen kan være generende

Sammenhængen mellem støjniveau ved boligen og de gener, som beboerne oplever, er et resultat af undersøgelser, hvor man har spurgt mennesker om gener fra støjen og kombineret deres svar med viden om støjniveauet ved deres bolig. Sammenhængen fremgår af figuren nedenfor (Figur 18). Den viser, at lidt under 10 % af befolkningen oplever et støjniveau på 58 dB fra vejstøj som stærkt generende. Andre er således mindre generede.

Hvis støjen stiger, øges også antallet af stærkt generede. Hvis støjniveauer er 68 dB, vil dobbelt så mange, ca. 20 %, opleve støjen som stærkt generende.



**Figur 18. Sammenhæng mellem støjniveau og andel af befolkningen, der oplever støjen som stærkt generende<sup>5</sup>**

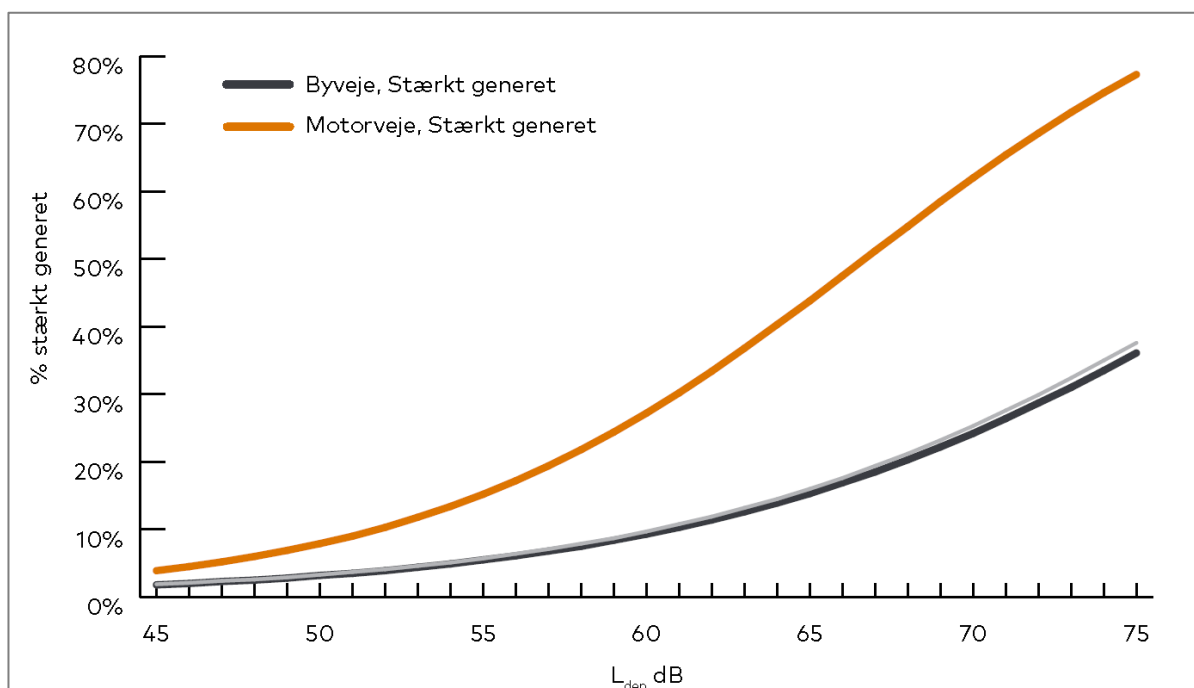
Vejdirektoratet har i en undersøgelse fra 2016<sup>6</sup> konstateret, at beboere langs motorveje er væsentligt mere generede end beboere langs almindelige byveje. Det er vist på Figur 19, hvor man kan se, at 22 % af befolkningen oplever støj fra motorveje med et niveau på 58 dB som stærkt generende. Ved byveje er lidt under 10 % stærkt generede af trafikstøj med samme niveau.

Motorvejsstøj opleves altså som langt mere generende end støj fra byveje. En del af forklaringen kan være, at mange naboer til motorveje bor i enfamiliehuse med have. Samtidig tyder på, at man er mere generet af støjen udendørs end indendørs, hvor haver i et villakvarter er mindre beskyttede end udendørs opholdsarealer i byer, der ofte ligger i en lukket gård. Undersøgelsens resultater har dog ikke givet anledning til, at Miljøstyrelsen vil ændre den vejledende grænseværdi for vejtrafikstøj, og det vil heller ikke i sig selv ændre på støjen. Det er derfor heller ikke en viden, der indgår ved analyser af vejstøj i Danmark. Undersøgelsen bekræfter imidlertid, at det giver mening at begrænse støj fra motorveje.

<sup>5</sup> Position paper on dose response relationships, European Commission 2002

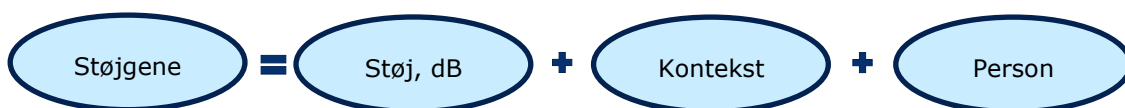
<sup>6</sup> Støjgener fra byveje og motorveje, rapport 551, Vejdirektoratet, 2016





**Figur 19. Sammenhæng mellem støjniveau fra byveje og motorveje og andel af befolkningen, der oplever støjen som stærkt generende. Kilde: Støjgener fra byveje og motorveje, rapport 551, Vejdirektoratet, 2016.**

Grunden til at mennesker oplever støj forskelligt er, at flere faktorer er i spil. Det er illustreret på figuren herunder. De oplevede gener afhænger af det støjniveau, som en støjmåler kan registrere, men i meget høj grad også af konteksten og personen. Konteksten er bl.a. knyttet til forventninger (er det et område, hvor man må forvente, at der er støj, tidspunktet på døgnet, viden om støjens årsag, anden støj i området, landskab etc.). Endelig spiller personens støjfølsomhed, humør, holdning til støjekilden, tillid til myndigheder mv. også en stor rolle.



## Love og regler om vejstøj

I Danmark er der ingen lovgivning, som sætter grænser for, hvor meget trafikstøj, der må spredes fra veje, som er bygget og taget i brug. Ved planlægning af nye veje eller nyt byggeri i områder med trafikstøj skal der dog tages hensyn til støjen. Til det brug har Miljøstyrelsen udarbejdet et sæt vejledende grænseværdier, som kommunerne og staten anvender i deres planlægning<sup>7</sup>. Byggeslovgivningen har også krav til støj indendørs i nyt byggeri.

## Vejledende grænseværdier

Miljøstyrelsen har fastsat vejledende grænseværdier for støj udendørs fra trafik.

<sup>7</sup> Støj fra veje. Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 4/2007

**Table 7. Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj udendørs fra veje. De tilsvarende vejledende grænseværdier for jernbaner er 6 dB højere. Miljøstyrelsen har også fastsat vejledende grænseværdier for andre støjkloder, f.eks. virksomheder. Kilde: Støj fra veje. Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 4/2007**

Områdetype	Grænseværdi
Rekreative områder i det åbne land, sommerhusområder, campingpladser o.l.	$L_{den}$ 53 dB
Boligområde, børnehaver, vuggestuer, skoler og undervisningsbygninger, plejehjem, hospitaler o.l. Desuden kolonihaver, udendørs opholdsarealer og parker	$L_{den}$ 58 dB
Liberale erhverv m.v. (hoteller, kontorer m.v.)	$L_{den}$ 63 dB

I et byområde som Lyngby-Taarbæk Kommune er den vejledende grænseværdi for vejtrafikstøj således  $L_{den}$  58 dB for boligområder, for områder til offentlige formål samt for parker og andre rekreative områder.

En bolig, der udsættes for støj med niveauer over en vejledende grænseværdi, betragtes som støjbelastet. Hvis den udsættes for støj, der overstiger den vejledende grænseværdi med 10 dB, betragtes den som stærkt støjbelastet.

Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj er et udtryk for en støjbelastning, som Miljøstyrelsen vurderer, er miljømæssig og sundhedsmæssig acceptabel. Der er tale om en afvejning mellem samfundsøkonomiske hensyn og de virkninger, som støjen har på mennesker. For vejstøj svarer den vejledende grænseværdi for boliger til et støjniveau, hvor lidt under 10 % af befolkningen angiver at være stærkt generet af støjen. Hvis støjen er lavere end de vejledende grænseværdier, vurderer Miljøstyrelsen, at kun en mindre del af befolkningen vil opleve støjen som generende. Miljøstyrelsen forventer derfor, at støjen ikke vil have negative helbredseffekter<sup>8</sup>.

#### Hvordan lyder $L_{den}$ 58 dB?

På et støjkort kan du finde et sted, hvor der er 58 dB langs en vej af samme type, som den du er interesseret i. Du kan f.eks. besøge støjdanmarkskortet.dk på Miljøstyrelsens hjemmeside. Hvis du besøger stedet, kan du få en fornemmelse af, hvordan det opleves. Når du gør det, skal du være opmærksom på følgende:

- $L_{den}$  er et gennemsnitligt støjniveau, ikke nødvendigvis forholdene lige på det tidspunkt, hvor du er på stedet.
- Hvornår er du på stedet? Er trafikken typisk? Er der mere trafik og dermed mere støj på andre tidspunkter?
- Er det samme type vej, som den du er interesseret i? Kører bilerne med nogenlunde samme hastighed?
- Støjen kan være meget påvirket af vejrforholdene, især vindretningen, medmindre du er helt tæt på vejen. Der bør være svag vind fra vejen i den retning, hvor du står.
- En våd vej støjer mere end en tør vej, og snedække kan dæmpe støjen meget.

Det kan være en god idé at besøge forskellige steder med samme støjniveau på forskellige tidspunkter.

<sup>8</sup> Miljøstyrelsen Hvad betyder de vejledende grænseværdier? URL: <https://mst.dk/luft-stoej/stoej/stoejgraenser/hvad-betyder-de-vejledende-graensevaerdier/>

### **Nye eller udbyggede veje**

Det tilstræbes, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier bliver overholdt, når kommuner eller staten bygger nye veje og jernbaner eller udvider eksisterende anlæg. Det er ikke et lovkrav, at grænseværdierne skal overholdes, men støjensyn skal indgå i planlægningen. For større projekter skal der desuden redegøres for de støjmessige konsekvenser i en miljøkonsekvensvurdering (VVM).

### **Nye boligområder**

I henhold til planloven må kommunen ikke planlægge nye boligområder (eller områder til andre støjfølsomme formål), hvis de kan blive støjbelastede, dvs. kan blive udsat for støj over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier.

Planloven indeholder dog mulighed for at planlægge nye boliger i områder, hvor støjen er højere end grænseværdierne. Det kræver, at en række forudsætninger er opfyldt. Der skal desuden anvendes særlige løsninger, som sikrer, at udendørs opholdsarealer ikke udsættes for støj over de vejledende grænseværdier. Der er også særlige krav til støj i boliger med delvist åbne vinduer, hvis støjniveauet på facaden overstiger 58 dB.

### **Nye og eksisterende boliger**

Bygningsreglementet indeholder lovpligtige grænseværdier for trafikstøj indendørs i nyt byggeri. Der er således ikke tale om vejledende grænseværdier. Grænseværdien for støj fra vejtrafik og fra jernbaner indendørs i boligrum er  $L_{den}$  33 dB med lukkede vinduer og åbne friskluftventiler.

Bygningsreglementets krav skal også opfyldes, hvis bygninger, der har været anvendt til andet formål, ombygges til boliger. Men kravene gælder ikke for eksisterende boliger. Der er heller ikke krav om, at en bolig skal forbedres, hvis trafikstøjen ved boligen er steget.

### **Europæiske krav**

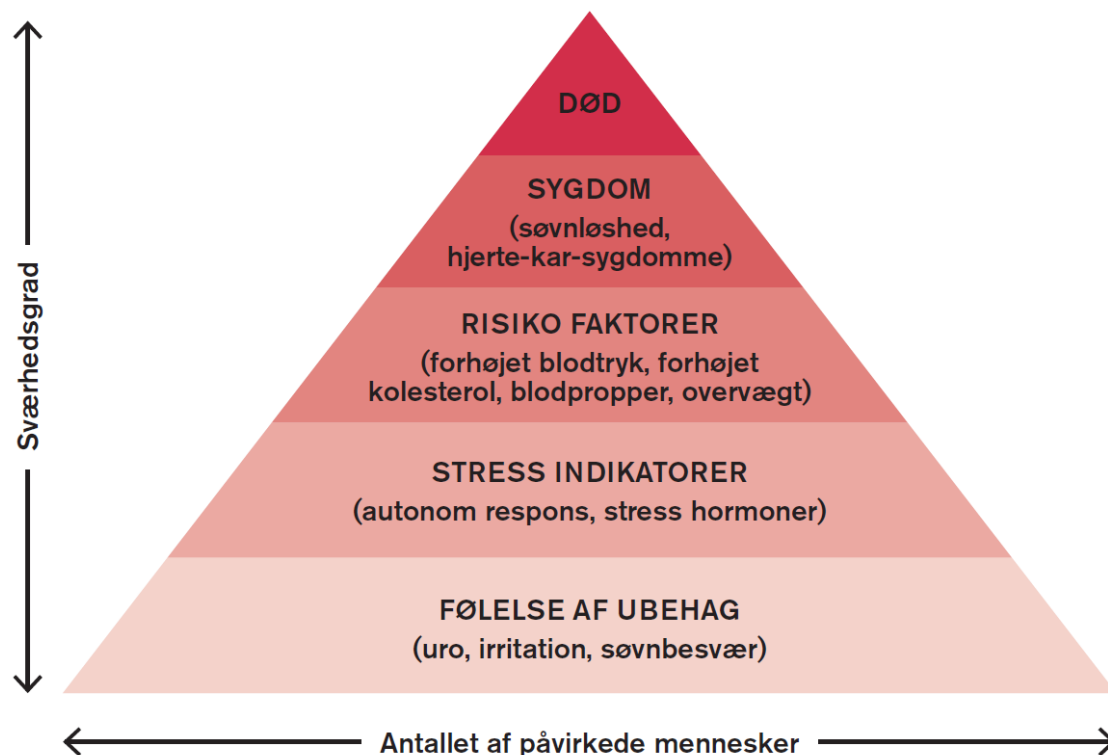
EU stiller krav om, at medlemsstaterne skal kortlægge støj og udarbejde støjhandlingsplaner, men der er ikke på EU-niveau fastsat grænseværdier for støj fra trafik og anden støj i miljøet. Der er i stedet en række krav til den tilladelige støj fra nogle af støjklenderne, f.eks. biler, lastvogne og motorcykler. Der er også fastsat EU-krav til støj fra visse maskiner til anlægsarbejde og en række andre maskiner, der anvendes udendørs.

### **Risiko for negative helbredseffekter**

Talrige undersøgelser har dokumenteret, at udsættelse for trafikstøj ved boligen øger risikoen for en række negative helbredseffekter. Det formodes, at årsagen er, at støjen kan øge menneskers stressniveau. Fordi trafikstøjen er til stede hele tiden, kan der være tale om en permanent stressfaktor, som kan være skadelig for helbredet.

En anden årsag er formentlig forstyrrelse af nattesøvn. Hvis man har svært ved at falde i søvn, vågner i nattens løb eller har mindre tid i dyb søvn, kan det have negativ indflydelse på kroppens funktioner og helbredet.

Begge faktorer, stress og forstyrret søvn, kan medføre øget risiko for bl.a. hjertekarsygdomme og diabetes. Der er således påvist en direkte sammenhæng mellem udsættelse for trafikstøj og øget hyppighed af disse sygdomme. Der kommer løbende nye forskningsresultater, som påviser en sammenhæng mellem trafikstøj og øget risiko for en række negative helbredseffekter.



**Figur 20. Mennesker påvirkes negativt af støj. Høje vejstøjniveauer ved boligen kan føre til søvnforstyrrelser og stress, som kan føre til øget risiko for sygdomme.**

I 2018 udsendte WHO en rapport, der for vejstøj anbefaler, at støjniveauet ved boliger ikke bør overstige 53 dB<sup>9</sup>. Den anbefalede værdi er baseret på en analyse af vejstøjens geneffekter, hvor WHO har fundet, at 10 % af befolkningen oplever støjen som stærkt generende, hvis den overstiger 53 dB. Der indgår imidlertid en række undersøgelser fra Asien og Alperne, som kritikere ikke mener er repræsentative for bl.a. danske forhold. Hvis disse undersøgelser tages ud, viser WHO's analyse et niveau svarende til den danske vejledende grænseværdi på 58 dB<sup>10</sup>. WHO's analyser viste også, at der med sikkerhed er en øget risiko for negative helbredseffekter, hvis støjen ved boligen overstiger 59 dB, og risikoen stiger med øget støjniveau. WHO har også fundet, at det laveste støjniveau, hvor det kan ses forekomst af hjertekarsygdomme, er  $L_{den}$  53 dB. Det kan således ikke afvises, at vejstøj kan have negative helbredseffekter med niveauer under den vejledende danske grænseværdi, men risikoen er meget lille.

Miljøstyrelsen har i øjeblikket ikke til hensigt at ændre de nuværende vejledende grænseværdier, men WHO's udmeldinger har understreget, at der er behov for at gøre noget for at begrænse trafikstøj.

<sup>9</sup> Environmental Noise Guidelines for the European Region. WHO Regional Office for Europe, 2018

<sup>10</sup> WHO Environmental Noise Guidelines for the European Region: A Systematic Review on Environmental Noise and Annoyance. Int. J. Environ. Res. Public Health 2017



## Støjens konsekvenser

Miljøstyrelsen vurderede i 2003, at 200 – 500 mennesker i Danmark dør for tidligt alene på grund af vejstøjens negative helbredseffekter. Den nye viden, der er fremkommet siden, tyder på, at antallet formentlig er større. Til sammenligning var der i 2022 omkring 150 dræbte i trafikulykker<sup>11</sup>.

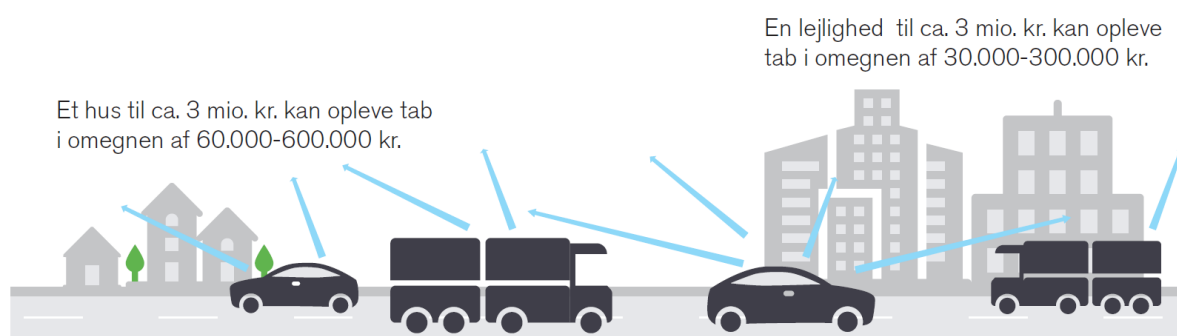
Sundhedsstyrelsen har gennemført undersøgelser, der viser, at en stadig større del af befolkningen oplever, at de er meget eller lidt generet af trafikstøj i deres bolig. I 2000 var det 6,3 procent af befolkningen. Denne andel var i 2017 steget til 14 procent. Det er mere end en fordobling<sup>12</sup>.

En bolig, der udsættes for støj over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier, betragtes som støjbelastet. Hvis støjen ved boligen er 10 dB over den vejledende grænseværdi, betragtes boligen som stærkt støjbelastet.

Den seneste samlede opgørelse over antallet af støjbelastede boliger i Danmark viste, at 724.000 eksisterende boliger udsættes for vejstøj over den vejledende grænseværdi på 58 dB. Heraf er 141.000 boliger stærkt støjbelastede. 84 % af de støjbelastede boliger ligger ved kommunale veje, resten ligger ved statens veje, herunder motorvejene. Der er til sammenligning ca. 6.000 støjbelastede boliger langs jernbanerne<sup>13</sup>. Opgørelsen er fra 2012, men det vurderes ikke, at tallene har ændret sig væsentligt i mellemtiden.

Det er således en kendt problemstilling, at et stort antal boliger og mennesker i Danmark udsættes for trafikstøj med niveauer, der er væsentligt højere end de vejledende grænseværdier.

Støjens geneffekter medfører nedsat livskvalitet. Det afspejles bl.a. i boligpriserne. Undersøgelser har således vist, at boliger, der ligger i områder med meget trafikstøj, kan tabe i værdi. Værditabet afhænger af støjniveauet, men kan være op mod 10 % eller mere.



**Figur 21. Vejstøj med høje niveauer kan påvirke boligpriserne.**

<sup>11</sup> Danmarks Statistik, <https://www.dst.dk/da/Statistik/emner/transport/trafikulykker>

<sup>12</sup> Statens Institut for Folkesundhed. Boligmiljø. Sundheds- og sygelighedsundersøgelsen 2017. SDU 2019

<sup>13</sup> Trafikstøj kræver handling – Fakta, udfordringer og løsninger, Hvidbog, april 2020

## Måling og beregning af støj

Kortlægningen af støj i Lyngby-Taarbæk Kommune er udført som omtalt på side 9. Det betyder, at den er baseret på viden om trafikken på vejene. Derudover indgår viden om den gennemsnitlige støj fra køretøjerne, som stammer fra målinger af støj fra flere tusinde køretøjer på forskellige vejbelægninger i Danmark. Gennem omfattende måleprogrammer er der desuden opnået viden om, hvordan støjen spredes i omgivelserne.

Vejstøj beskrives ved støjindikatoren  $L_{den}$ , som er en sammenvejning af støjniveauet for et årsmiddeldøgn. Ved beregninger tages der hensyn til de gennemsnitlige vejforhold i Danmark, trafikmængden for et gennemsnitsår og trafikens fordeling i løbet af dag, aften og nat. For at opnå et retvisende resultat ved en måling, der tager hensyn til de samme forhold, skal der måles over meget lang tid. Der skal desuden tages hensyn til uvedkommende støj fra andre støjklender og der skal ske en registrering af den trafik, som forekommer under målingen. Bagefter skal målingen korrigeres, så den passer til den normale trafik i området.

Støjmålinger er derfor tidskrævende og kan i praksis kun udføres i et begrænset antal positioner. De vil derfor være stikprøver og fortæller ikke, hvor meget støj der er et andet sted i nærheden eller på et andet tidspunkt. En beregningsmodel giver mulighed for at beregne støjen for et samlet større område, hvor resultatet bl.a. kan præsenteres som støjkort, f.eks. som vist på støjkortet på side 16.

En støjmåling kan heller ikke fortælle noget om støjen i fremtiden, hvis der sker ændringer i trafikmængder og hastigheder, bygges støjskærme eller andre forandringer. I en støjregningsmodel kan man ændre på forudsætningerne, f.eks. indsætte en lavere hastighed og se, hvad det kommer til at betyde for støjen.

Hvis man måler støjen ved en vej med sin mobiltelefon, skal man være opmærksom på, at vejstøj opgøres som en årsmiddelværdi og ikke en tilfældig stikprøve. Dernæst er telefonens mikrofon på ingen måde et præcist måleapparat. Endelig skal man være sikker på, at app'en er indstillet korrekt. Hvis man vælger de forkerte indstillinger, kan man alene af den grund få et helt misvisende resultat.

## Forhold, der har betydning for støjniveauet langs en vej

Den støj, man kan opleve langs en vej, afhænger af en række forhold. De vigtigste er omtalt i det følgende.

### Afstanden til vejen

Støjen fra en vej bliver mindre, når man bevæger sig væk fra vejen. Hvis støjen fra en vej udbredes over hårdt terræn som asfalt, beton eller en vandoverflade falder støjen med mindst 3 dB, hver gang, afstanden fordobles. Hvis støjen derimod udbredes over et blødt terræn som græsarealer, marker, skove, parker, haver og andre grønne arealer, vil støjreduktionen være større end 3 dB, når afstanden fordobles. Hvis man bevæger sig væk fra en vej, falder støjen derfor hurtigt i starten, men efterhånden skal man gå langt for at nå til den næste fordobling af afstanden. I et boligområde tæt på vejen kan der derfor være stor forskel på støjen i første husrække og i anden husrække. Ligger boligerne længere væk, er støjen mere ensartet. En ændring i trafikstøjen på 3 dB svarer til en halvering eller fordobling af trafikken, og opleves som en hørbar, men lille ændring af støjen.

Tæt på vejen er støjen ofte mere varierende, og man hører tydeligt de enkelte køretøjer. På større afstand er der en tendens til, at støjen fra de enkelte køretøjer flyder sammen og bliver til en mere jævn støj.

### Vejrforholdene

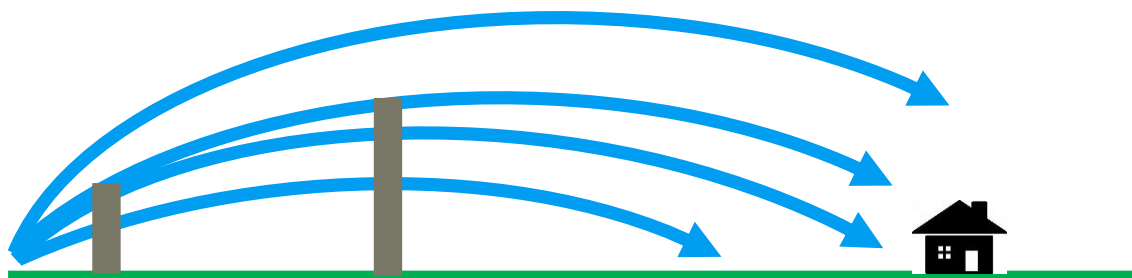
Vejrforholdene har betydning for, hvordan støjen fra en vej spredes i omgivelserne. Tæt på vejen betyder vejret ikke ret meget, men på større afstand kan det have meget stor betydning. Er afstanden blot 100 eller 200 meter, kan man opleve, at man nogle dage næsten ikke bemærker støjen, mens det på andre dage kan lyde som om, vejen er meget tæt på. Vindretningen er en af de egenskaber ved vejret, der har størst betydning for disse variationer. Den kan også betyde, at støjen den ene dag synes at komme fra én retning og en anden dag fra en anden retning. I Danmark blæser det mest fra vest, og det betyder, at støjen ved en vej, der forløber nord-syd, ofte vil være højere øst for vejen end vest for vejen. Forskellen kan i gennemsnit over et år være i størrelsesordenen 2 dB på nogle hundrede meters afstand fra vejen. Tæt på vejen er der ingen forskel i støjen på østsiden og på vestsiden. Ved beregning af støj indgår de gennemsnitlige meteorologiske forhold over et helt år. Der anvendes et dansk standard meteorologisk år.

### Afskærmning af støjen

Bygninger, støjskærme, jordvolde, bakker i landskabet og tæt skov kan skærme for støjen. Tæt etagebebyggelse kan dæmpe støjen 20 dB eller mere i bebyggelsens gårdrum, mens støjen kun dæmpes lidt, når den udbredes gennem spredt bebyggelse. Som regel vil støjen gå lige gennem beplantning, men en tæt skov, f.eks. med nåletræer, kan virke støjdæmpende.

Hvis en vej ligger i en afgravning, vil skrænterne virke som effektive støjskærme eller jordvolde, fordi noget af støjen ikke kommer op over toppen af skrænten. Tilsvarende kan støjen fra en vej være højere, hvis den ligger på en dæmning hævet over det omgivende terræn.

Bakker i landskabet skal være høje for at dæmpe støjen nævneværdigt, fordi lydbølgerne spredes i krumme baner. Lydbølgerne har derfor en tendens til at gå hen over en bakke, der ligger langt fra vejen. Af samme årsag skal støjskærme stå tæt på vejen eller tæt på det område, hvor støjen skal dæmpes for at have størst effekt. Når støjen afskærmes, bliver den svagere, men den kommer også til at lyde lidt anderledes. Bl.a. kan de enkelte lastbiler være tydeligere i støjbilledet, selvom den samlede støj er lavere.



**Figur 22. Illustration af lydets udbredelse, der normalt sker i krumme lydbaner. Den lave skærm tæt ved vejen til venstre får fat i nogle lydbaner. En skærm placeret længere væk fra vejen skal være højere, for at få fat i de samme lydbaner.**

## **Vejbelægninger**

Vejbelægningen har betydning for, hvor meget støj, der udsendes fra vejen. Hvis belægningen er tæt og ujævn opstår der mere støj end, hvis den har en åben og samtidig jævn struktur. En slidt vejbelægning kan give anledning til væsentligt mere støj end en nyere eller godt vedligeholdt belægning.

## **Trafikken og køretøjerne**

Der er en klar sammenhæng mellem bilernes hastighed og støjniveauet; jo højere hastighed, desto mere støj. Ved hastigheder over ca. 35 km/t for personbiler og ca. 60 km/t for lastvogne, er det støj fra kontakten mellem dæk og vejbane, der er dominerende for den samlede støj. Ved motorvejshastigheder er dæk-vejbanestøjen derfor helt dominerende. Undtagelsen kan være enkelte køretøjer med defekt eller ulovlig udstødning.

Lastbiler og busser kaldes under ét for tung trafik. De tunge køretøjer støjer hver for sig mere end personbiler (i størrelsesordenen 8 – 10 gange så meget), og de udgør normalt 5 – 15 % af trafikken. De tunge køretøjer er derfor væsentlige støjkluder og er, i forhold til personbilerne, ansvarlige for ca. halvdelen af støjen fra de fleste veje. De tunge køretøjer skiller sig tydeligt ud fra den øvrige støj og opleves ofte som særligt generende.

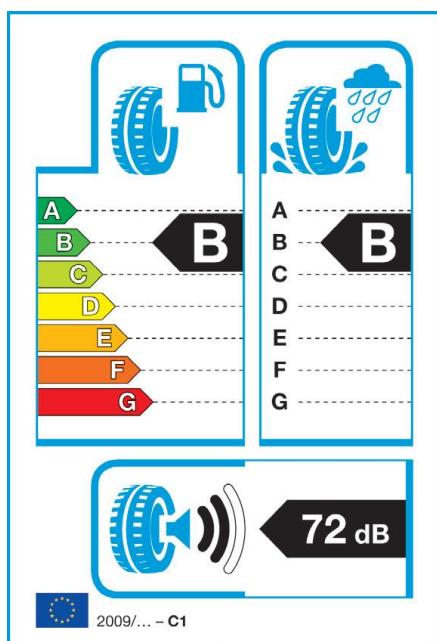
Ændringer i antallet af køretøjer har også betydning, men ikke så meget som man skulle tro. F.eks. betyder 10 % mere trafik en forøgelse af støjen med blot 0,5 dB og en fordobling vil medføre 3 dB mere støj.

Danske myndigheder kan ikke stille generelle krav til støj fra køretøjerne. På EU-niveau er der fastsat krav om maksimalt tilladelig støj fra nye bilmodeller. Kravene blev revideret i 2014. I forhold til de biler, der kører på vejene i dag, kan EU-kravene medføre, at støjen fra køretøjerne reduceres med 2 – 4 dB i 2030. Dæmpningen er størst for personbiler og mindst for lastvogne.

Elektriske biler omtales nogle gange som støjsvage, men elektriske personbiler er kun mindre støjende ved hastigheder under 35 km/t og elektriske lastvogne ved hastigheder under 50 – 60 km/t. Ved højere hastigheder er dæk/vejbanestøjen den dominerende støjkilde og støjen fra køretøjet påvirkes derfor ikke af motortypen. El-biler vil derfor ikke i sig selv få betydning for støjen langs motorveje, men kan få betydning for støj på veje med lave hastigheder.

EU har indført et krav om, at alle dæk skal forsynes med et mærke, der blandt andet fortæller, hvor meget støj dækket udsender i omgivelserne. Derfor har bilejere mulighed for at vælge mindre støjende dæk.





**Figur 23.** Dette mærke findes i dag på alle nye dæk. Det nederste felt indeholder et tal for, hvor meget dækket støjer, og en indikation af hvordan det opfylder EU-kravene:

- **3 sorte bjælker: Overholder EU's krav**
- **2 sorte bjælker: Støjen er 1 – 3 dB lavere end EU's krav**
- **1 sort bjælke: Støjen er mindst 3 dB lavere end EU's krav.**

Mærkningen af dæk omfatter ikke kun støj, men også vejgreb i vådt føre og dækkets betydning for køretøjets energiforbrug. På hjemmesiden [www.daeklabel.dk](http://www.daeklabel.dk) kan man indtaste registreringsnummeret på sin bil og se, hvilke dæk der er på markedet og deres egenskaber. Det viser sig, at der er mange dæk, som er brændstof-besparende, har godt vejgreb og som samtidig er mindre støjende.

Forskellen i støjudsendelsen fra de støjmæssigt bedste og ringeste dæk er op til 5 dB. Det er så meget, at det tydeligt kan høres, når en bil passerer. Det er på niveau med den støjdæmpende virkning af en støjskærm, men med den afgørende fordel, at virkningen kommer alle vejens naboer til gode - ikke kun dem, der bor lige bag en støjskærm

Man skal dog være opmærksom på, at de dæk, der findes på markedet, er en blanding af støjende og mindre støjende typer. Fordelen ved selvstændige krav til dækkene er, at dæk udskiftes meget oftere end køretøjerne. Effekten af mindre støjende dæk vil derfor slå igennem meget hurtigere end krav til det samlede køretøj. Hvis alle forbrugere vælger mindre støjende dæk, vurderes det, at den samlede støj fra personbiler kan dæmpes med ca. 1,5 dB. Billedet er mere uklart for lastvogne, hvor der formentlig ikke kan opnås mere end ca. 0,5 dB.

## Hvordan kan vejstøjen bekæmpes?

Vejstøj kan dæmpes gennem støjkrav til bilerne og deres dæk, men det er en indsats, der skal ske i et internationalt samarbejde. De redskaber, eller virkemidler, man kan anvendes lokalt i en kommune, er derfor:

- Reduktion af støj fra trafikken
- Reduktion af støj fra selve vejen
- Dæmpning af støjen, når den spredes i omgivelserne
- Støjisolering og afskærmning hos modtageren
- Støjhensyn ved planlægning af byrum.

Det følgende er et katalog over de muligheder, der er til rådighed. Støjhandlingsplanens konkrete indsatser er omtalt i afsnittet Indsatsen i de kommende år (side 63).



**Figur 24. Dæmpning af trafikstøj kan ske ved brug af redskaber, der er rettet mod støjkilden, støjens udbredelse og modtageren, det vil sige vejens nabo.**

### Dæmpning af støjkilden

Dæmpning af vejstøj ved at gøre noget ved støjkilden er effektivt, fordi det er til gavn for alle, der bor langs vejen.

#### Elektriske biler

I byområder med lave hastigheder, kan fremme af el-biler få betydning for den samlede trafikstøj. På veje, hvor hastigheden er mere end 40 – 50 km/t er støjen fra alle biler, også el-biler, domineret af dækstøjen. Derfor vil en større andel el-biler have mindre betydning for støjen fra disse veje (læs mere om el-biler på side 78).

Udnyttelse af potentialet ved elektriske personbiler kan være at understøtte opsætning af ladestandere.

I byområder med hastigheder under ca. 60 km/t kan den samlede trafikstøj blive reduceret ved at fremme brugen af busser og andre tunge køretøjer, der er elektriske. Køretøjer, der anvendes til

varelevering og renovation kan ofte give anledning til støjgener, når de færdes om natten eller i de tidlige morgentimer. Brug af elektriske køretøjer kombineret med støjsvagt udstyr til varelevering kan begrænse disse gener mærkbart.

I det omfang kommunen selv køber køretøjer og køber transportydelser, kan brug af el-biler både medføre et konkret bidrag til mindre støj og samtidig være en inspiration til borgere og private virksomheder.

### **Nedsat hastighed på mindre veje**

Hvis hastigheden på en vej sænkes med 10 km/t, f.eks. fra 50 til 40 km/t, kan trafikstøjen dæmpes med ca. 1,5 dB. Hvis det er muligt at nedsætte hastigheden med 20 km/t, kan støjen dæmpes med ca. 3 dB. Det opleves af de fleste som en lille ændring, men den er hørbar og er til gavn for alle beboere og støjfølsomme områder omkring vejen. Ændringen kan også medføre at mange boliger, der er støjbelastede med op til 3 dB over grænseværdien, vil skifte status til ikke støjbelastede. 3 dB er derfor en ændring, som kan have betydning for et byområde.

Samtidig øger nedsat hastighed trafikikkerheden og øger trygheden for især de bløde trafikanter.

Virkningen kommer imidlertid kun, hvis den gennemsnitlige hastighed rent faktisk bliver lavere. Det er derfor ikke sikkert, at et skilt er nok. Det kan også være nødvendigt at ændre vejens udformning. Hvis der anvendes fardæmpende tiltag som f.eks. indsnævring af kørebaner, hævede flader eller bump, skal de placeres, så der opnås et jævnt køremønster uden unødvendig støj fra nedbremsning og acceleration. Andre muligheder er rundkørsler, fartvisere ("Din fart") og signaloptimering.

Hastighedskontrol kan også være et nødvendigt redskab.

### **Nedsat hastighed på større veje**

Motorvejsstøj giver anledning til større gene end støj fra veje med lavere hastigheder. Hvis hastigheden på en motorvej sænkes, er den beregnede effekt typisk lidt mindre end på andre veje, fordi det kun er personbilerne, der kommer til at køre langsommere, mens lastbilernes hastighed vil være uændret. Støjen fra en motorvej kan reduceres med lidt under 1 dB, hver gang hastigheden for personbiler nedsættes med 10 km/t, f.eks. fra 100 km/t til 90 km/t. Støjen fra de tunge køretøjer påvirkes først, når den faktiske hastighed nedsættes til under 90 km/t. Det skyldes, at mange lastbiler kører tæt ved 90 km/t, selvom hastighedsgrænsen er 80 km/t. Hvis hastigheden for alle køretøjer kan nedsættes fra 90 km/t til 80 km/t, kan der opnås en ekstra dæmpning på ca. 1,3 dB for de sidste 10 km/t. Den samlede dæmpning af støjen ved en hastighedsnedsættelse fra f.eks. 110 km/t til 80 km/t kan derfor være op til ca. 3 dB, hvis udgangspunktet er mindst 110 km/t for personbiler og 90 km/t for lastvogne. En reduktion på 3 dB er hørbart og til gavn for alle, der bor ved vejen.

Silent City partnerskabet, der omfatter tretten kommuner, Region Hovedstaden og Gate 21, har i foråret 2023 fået beregnet de støjmæssige og trafikmæssige konsekvenser af en sænkning af hastigheden på motorvejsnettet omkring København fra 110 km/t til 80 km/t<sup>14</sup>. Analysen viser, at støj langs motorvejene vil falde med ca. 3 dB på grund af den lavere hastighed. Der vil også flytte trafik til en række større kommuneveje, hvor støjen derfor vil blive øget med 0,5 til ca. 3 dB.

Hvis en hastighedsgrænse på 80 km/t på motorvejene kombineres med, at hastigheden på de større kommuneveje i byområder med en skiltet hastighed over 50 km/t nedsættes til maksimalt

<sup>14</sup> Hastighedsnedsættelser og trafikstøj. Analyser af konsekvenser for omegnskommunerne til København, Silent City, Gate 21 og MOE, marts 2023

50 km/t, vil der ske et fald i støjen langs begge vej kategorier. Faldet vil skyldes den lavere hastighed, men der vil også ske et fald i trafikken på begge vejtyper, da noget af trafikken flytter til andre transportformer. Støjen vil blive ca. 3 dB lavere langs motorvejene og et tilsvarende fald vil forekomme langs en række kommunale veje. Det vil betyde, at antallet af støjbelastede boliger i omegnskommunerne vil blive reduceret med 27 %. Heraf vil antallet af stærkt støjbelastede boliger blive reduceret med 48 %. Analysen viser også, at de nedsatte hastigheder vil medføre, at trafikanterne oplever lidt forlængede rejsetider på 1½ - 4 minutter.

Samlet viser analysen, at hastigheden har en stor betydning for både trafikbilledet og støjforholdene og i et vist omfang også for CO<sub>2</sub>-udslippet og luftforureningen fra trafikken. I forhold til at reducere støjbelastningen har hastighedsnedsættelser i en skala som afprøvet i analysen, et stort potentiale, som er særligt stort når både motorveje og de større kommuneveje inddrages.

De større veje omfatter både motorveje og andre statslige veje samt overordnede kommunale veje. Nedsættelse af hastigheden på motorvejene vil i givet fald ske fra statens side og på kommunale veje efter ansøgning hos Politiet. Silent City arbejder for nedsættelse af hastigheden på motorvejene gennem fælles indsatser overfor staten.

Nedsættelse af hastigheden på motortrafikveje og motorveje gennem tættere bymæssig bebyggelse og andre støjfølsomme områder alene med det formål at nedbringe støjniveauet, er blevet muligt med en bekendtgørelse fra 2017<sup>15</sup>.

### **Mindre trafik**

En mærkbar støjdæmpning ved at begrænse trafikken, kræver, at der flyttes meget trafik. Hvis den gennemsnitlige trafikmængde kan reduceres med 25 %, vil det dæmpe støjen med 1 dB. Hvis trafikken halveres, kan støjen dæmpes med 3 dB. Det er ændringer, der vil være til gavn for alle, der bor og færdes langs vejen. Man skal også være opmærksom på, at mindre trafik kan betyde flere og længere tidsrum, hvor der ikke passerer køretøjer. En halvering af trafikken kan derfor af naboerne opleves som en forbedring, der er større end de 3 dB umiddelbart antyder, fordi der vil være flere pauser.

Hvis man ønsker 5 dB mindre støj, skal trafikken reduceres med ca. 70 %.

Generelle metoder til begrænsning af trafikken kan være tiltag og kampagner, der fremmer andre transportformer.

<sup>15</sup> Bekendtgørelse om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser (Bek. nr. 1486 af 13/12/2017), Transport- og Boligministeriet.



**Figur 25. Reducerede trafikmængder kan medføre mindre vejstøj.**

### **Omlægning af trafik**

Når trafik flyttes fra én vej til en anden, flytter støjen med og ramme nogle andre naboer. Der kan imidlertid være en støjmæssig gevinst, hvis man flytter meget trafik fra en mindre befærde vej til en vej med en stor trafikmængde. Det kan betyde en stor støjmæssig aflastning langs den mindre vej og en ubetydelig stigning i støjen langs den store vej.

Omlægning af trafik kan også være forbud mod tunge køretøjer på udvalgte veje eller i udvalgte tidsrum, f.eks. om natten, hvor tung trafik kan være særligt generende. Afhængig af omfanget af tung trafik før en omlægning, kan der opnås en dæmpning af den samlede trafikstøj med 1 – 3 dB. Hvis de tunge køretøjer flytter ud på en større vej, hvor der er meget trafik i forvejen, kan den ekstra trafik medføre en ubetydelig stigning i støjen langs den større vej.

Roadpricing og miljøzoner kan også være metoder til flytning af trafik.



**Figur 26. Tunge køretøjer har stor betydning for den samlede støj. Det kan derfor nedsætte den samlede vejstøj, hvis antallet af tunge køretøjer kan begrænses.**



## Ulovlige køretøjer og hensynsløs kørsel

Moderne biler støjer normalt kun lidt mere, når de accelererer, f.eks. fra et vejkryds, end når de kører med jævn hastighed. Men kraftige accelerationer og ulovlige udstødningssystemer, ikke mindst på motorcykler og knallerter, kan støje væsentligt mere end normal kørsel med lovlige køretøjer. Det kan være til stor gene for vejens naboer og dem, der færdes langs vejen. Lastvogne og biler i dårlig stand kan støje langt mere end andre køretøjer. Det er politiets opgave at begrænse ulovlige køretøjer og hensynsløs kørsel.

## Vejbelægninger

Det er kun ved lave hastigheder, at støj fra motoren har betydning for den samlede støj. Ved hastigheder over ca. 35 km/t for personbiler og ca. 60 km/t for lastvogne, er det støj fra kontakten mellem dæk og vejbane, der er dominerende. Det er derfor i nogen grad muligt at dæmpe støj fra veje ved at brug de rigtige vejbelægninger.

Det er karakteristisk for alle vejbelægninger, at støjen fra trafikken på vejen er lavest, når belægningen er ny. I løbet af belægningens levetid, der ofte er ca. 15 år, stiger støjen, fordi belægningen bliver slidt.

Når en eksisterende vejbelægning udskiftes eller fornyes, vil vejens naboer og trafikanterne ofte opleve, at trafikstøjen dæmpes mærkbart. Det skyldes, at den nye belægning er forholdsvis blød. Der går imidlertid kun få uger før belægningen er kørt til, og støjen stiger til et normalt niveau. Hvis den gamle belægning var en meget støjende type eller den var i dårlig stand, kan der dog være en væsentlig forbedring, som også holder i mange år, indtil den nye belægning er blevet slidt og trænger til udskiftning.

Ved den løbende vedligeholdelse af en vejbelægning, er det som regel kun det øverste lag, slidlaget, der fornyes eller repareres. Der findes slidlag, som er mindre støjende end traditionelle slidlag. De har en finkornet, jævn og samtidig åben overfladestruktur. Ved brug af de mindre støjende slidlag kan man i praksis opnå en dæmpning af trafikstøjen med op til 1 dB sammenlignet med en traditionel belægning. Det fjerner ikke støjen, men kan alligevel opleves som en mindsket gene, fordi det især er den høje susende lyd fra dækkenes kontakt med vejbanen, der dæmpes. De mindre støjende belægning har lidt kortere levetid, men er ellers prismæssigt på niveau med traditionelle belægninger.

I Lyngby-Taarbæk Kommune er der stort set anvendt asfaltbelægninger med støjreducerende effekt på alle veje med hastigheder over 50 km/t. Det er vist på Figur 3.



**Figur 27. Nærbillede af et nyt og mindre støjende slidlag (teknisk betegnelse: SMA-8). Både den meget jævne og åbne overfladestruktur ses tydeligt. En traditionel belægning (f.eks. SMA-11) har en grovere og mere ujævn struktur.**

## Belægninger på motorvejene

Ved anlæg af nye veje og vedligeholdelse af de eksisterende har Vejdirektoratet i en årrække anvendt de mindre støjende slidlag på strækninger, der passerer boligområder. I Lyngby-Taarbæk

Kommune er det sket på hele Helsingørmotorvejen gennem kommunen. Det betyder, at potentialet for mindre støjende vejbelægninger på motorveje i Lyngby-Taarbæk Kommune er udnyttet.

Der findes vejbelægninger, som kan medføre en større dæmpning af støjen end de mindre støjende slidlag. De kaldes drænasfalter og kræver udskiftning af både slidlag og de underlæggende asfaltlag. De har en åben struktur og en høj andel af hulrum i belægningslaget. På veje med lave hastigheder, stopper hulrummene hurtigt til, så den ekstra støj dæmpende virkninger forsvinder, medmindre man ofte renser belægningen med specielle køretøjer. På motorveje og andre veje med hastigheder på 80 km/t eller højere, er der en selvrensende virkning, som betyder, at der ikke er behov for rensning.

I Danmark er drænasfalt kun anvendt på forsøgsstrækninger, men i Nederlandene anvendes de på 85 % af motorvejsnettet. Drænasfalt kan koste i størrelsesordenen dobbelt så meget som en traditionel belægning, når den skal etableres. Den har desuden kortere levetid og der vil være øgede omkostninger til vedligehold.

Drænasfalt kan dæmpe vejstøjen med ca. 4 dB, hvilket er væsentligt mere end de mindre støjende slidlag.

### **Veje med dårlig vedligeholdelse**

En ældre, slidt belægning kan give anledning til betydeligt mere støj end en normal belægning. Ujævnheder ved dæksler, løse dæksler, huller og andre ujævnheder i vejbelægningen kan være årsag til mere støj end normalt. I disse tilfælde kan en udskiftning eller reparation medføre en støj dæmpning, som er væsentlig for beboere i nærheden.

Tilsvarende kan udskiftning af en belægning med en særlig grov struktur til en mere jævn og finkornet belægning, medføre en væsentlig dæmpning af støjen.

Vejbump kan udformes, så de ikke giver ekstra støj, men det modsatte kan også være tilfældet.

### **Dæmpning af støjen, når den spredes**

Når man bevæger sig væk fra en støj kilde, bliver støjen lavere. Man kan regne med, at hver gang afstanden til en vej bliver dobbelt så stor, dæmpes støjen med mindst 3 dB. Øges afstanden til det firedobbelte, bliver støjen derfor 6 dB lavere og så videre. Den dæmpning, der skyldes afstanden, kan være endnu større ved at ændre på de fysiske forhold mellem støj kilden og modtageren. Det kan være ændring af terrænets udformning, f.eks. en støj vold, eller ved at bygge en støj skærm. Støj spredes bedre over hårdt terræn, f.eks. asfalt eller fliser, og dæmpes i nogen grad over blødt terræn, f.eks. græs eller beplantning. Man kan derfor også dæmpe støjen ved at ændre på terrænets karakter mellem vejen og naboerne.

Udover støj skærme og støj volde kan mindre støj følsomme bygninger, f.eks. virksomheder eller butikker, også fungere som støj skærme.

### **Støj skærme**

Støj skærme er solide konstruktioner, der ofte bygges som en del af det samlede vej anlæg. Der er derfor en række tekniske krav, ud over de rent støj tekniske, som skal opfyldes. De kan være et effektivt redskab med en støj dæmpning på op til 10 dB ved første husrække lige bag skærmen. Det vil lyde som en halvering af støjen og opleves derfor som en stor ændring. På længere

afstand er effekten aftagende, men behovet for støjdemping vil normalt også være tilsvarende lavere.



**Figur 28. Eksempel på støjskærm langs et boligområde. De sorte akustiske elementer i skærmen består af materiale fra genbrugte vindmøllevinger (eksempel fra Vallensbæk).**

Det er imidlertid ikke alle steder, der er mulighed for at opsætte støjskærme, som samtidig passer ind i bybilledet. Selvom en færdig støjskærm ikke fylder mere end 20 – 30 cm (plus fundamenter), kan det være et problem at få plads i tæt bebyggede områder. På bygader med mange sideveje eller vejadgange vil skærmen ofte blive afbrudt, hvis der overhovedet er plads til den. Det vil i væsentlig grad reducere effekten af skærmen og kan i praksis betyde, at en støjskærm ikke får nævneværdig effekt.



**Figur 29. I mange tilfælde kan der ikke plads til en støjskærm langs vejen. Der kan også, som på billedet, være udkørsler fra boligerne, som vil blive blokeret af en støjskærm.**

De støjtekniske krav til en effektiv støjskærm er, at den placeres rigtigt, dvs. så tæt på vejen som muligt, at den har den rigtige højde, at den er tæt overalt, også mod terræn. Den skal desuden strække sig et stykke ud til begge sider eller have en vinge vinkelret på vejen. Den skal desuden have en vis vægt (dog er ca. 20 kg/m<sup>2</sup> rigeligt). Hvis der er boliger på den anden side af vejen, bør det også sikres, at der anvendes en løsning, som ikke kaster støjen derover. Der findes en lang række tekniske og arkitektoniske løsninger baseret på bl.a. træ, gennemsigtig og lysægte akryl, stål eller aluminium samt med og uden beplantning.

En støjskærm langs en to-sporet kommunal vej skal typisk have en højde på 3 – 5 meter for at være effektiv. Prisen vil være 5.000 – 15.000 kr. pr. meter, svarende til 5 – 15 mio. kr. pr. kilometer.

En særlig variant er autoværn, der udformes som støjskærm. Det kan have en vis støjdempende virkning (3 – 5 dB), hvis de anvendes langs forholdsvis smalle veje.





**Figur 30. Autoværn, der er udformet som en lav støjskærm. Selvom skærmen er lav, kan der være en støjdempende virkning, fordi den står meget tæt på støjilden (Vejlegårdsvej, Vallensbæk Kommune).**



**Figur 31: Eksempel på støjskærm ved et etageboligområde. Støjskærmen dæmper støjen på de udendørs opholdsarealer bag skærmen og for boligerne i stueetagen, men ikke for boligerne på 1. og 2. sal.**



### Støjvolde som afskærmning

Hvis kommunen har adgang til overskudsjord, er etablering af støjvolde et forholdsvist billigt tiltag. Støjvolde kræver dog betydelig plads mellem vej og beboelse – typisk vil bredden skulle være fire gange den ønskede højde plus arealer ved skråningsfod og en vis bredde på toppen. En 3 meter høj støjvold kan derfor let komme til at fylde 15 meter eller mere i bredden.



Figur 32. En støjvold, der skal have samme støjdæmpende virkning som en støjskærm, skal ofte være dobbelt så høj som støjskærmen. Det skyldes, at støjen spredes i krumme baner. En lav skærm tæt på vejen får derfor fat i lige så meget støj, som en høj vold, der har sin top noget længere fra vejen.

Selvom støjvolde er pladskrævende, er de ofte anvendt som støjafskærmning langs motorveje, bl.a. i Københavnsområdet. Det har i mange tilfælde ført til skabelse af grønne områder med rekreative kvaliteter og ramme for cykel- og gangstier.



Figur 33. Støjvolde er pladskrævende, men kan være et landskabselement med rekreative kvaliteter.

### Bebyggelse som afskærmning

Bygninger kan også fungere som støjskærme. Det kan udnyttes i byplanlægningen, hvor en tæt og høj bebyggelse langs vejen kan medføre en meget effektiv støjafskærmning af områder, der

ligger bagved. Hvis der er åbninger mellem en bebyggelse langs vejen, kan de med fordel lukkes med yderligere bebyggelse eller en støjskærm.

I åbne bebyggelser som parcelhusområder eller etagebyggeri med punkthuse, vil bebyggelsen kun i begrænset omfang kunne fungere som støjafskærmning. I stedet kan der undertiden anvendes lokale støjhegn. Det er omtalt nedenfor.



**Figur 34. I denne nye bebyggelse, har man anvendt en støjskærm i åbningen mellem bygningerne for at opnå et lavt støjniveau i bebyggelsens gårdmiljø. I facaden mod vejen er der anvendt særligt støjdæmpende vinduesløsninger (Gl. Køge Landevej, København).**

### **Beplantning og grønne områder**

Gate 21 og Silent City – samarbejdet, som Lyngby-Taarbæk Kommune deltager i, har fået udført en undersøgelse af den støjdæmpende virkning af grønne områder, beplantning og beplantningsbælter<sup>16</sup>. Undersøgelsen bekræfter, at disse redskaber kan anvendes som en støjbegrænsende foranstaltning, selvom den støjdæmpende virkning er usikker. I det følgende gennemgås nogle hovedpunkter fra undersøgelsens resultater.

Hvis støjen spredes hen over en blød overflade som skovbund, højt græs eller tilsvarende, dæmpes støjen mere end ved spredning over en hård overflade, som f.eks. beton eller asfalt. Forskellen er mindst 3 dB. Hvis terrænet mellem vejen og modtageren er en blanding af hårdt og blødt terræn, vil dæmpningen være mindre.

Der er stor forskel på den støjdæmpende virkning af beplantningsbælter, men der kan formentlig opnås en dæmpning på 2 – 5 dB, hvis det med løbende vedligeholdelse sikres, at beplantningen

<sup>16</sup> Kan træer, buske og græs mindske støjgener? Analyse af beplantningers effekt på trafikstøj inkl. appendiks. Force Technology, 12. september 2023.

er tæt. For at opnå en høj tæthed er det formentlig nødvendigt at beplantningen er plantet tæt og ikke fremkommet af sig selv. Dæmpningen øges, når beplantningsbæltets bredde øges, men den præcise sammenhæng er vanskelig at forudsige. Undersøgelser af beplantningsbælter og støj har omfattet bredder på op til ca. 50 meter.

Nåletræer har en dæmpende virkning hele året i modsætning til løvfældende træer. I et konkret tilfælde har høj nåletræshæk ved en bolig nær en vej vist en støj-dæmpende virkning på ca. 1 dB.

Beplantning på en støjvold kan øge voldens støj-dæmpende virkning. Den ekstra dæmpning kan i teorien være 2,5 – 8 dB, men det er i praksis vanskeligt at forudsige, hvor stor den vil være.

I et appendiks til rapporten om beplantningers støj-dæmpende virkning er der konkret forslag til forskellige beplantninger.

Selvom den støj-dæmpende virkning af beplantning er usikker, kan der være nogle psykologiske virkninger, hvor grønne elementer i bybilledet kan aflede opmærksomheden fra støjen og bidrage til at begrænse de oplevede gener. Et klassisk læhegn med træer og buske i nogle få rækker kan således have en visuelle påvirkning, der betyder, at støjen opleves på en anden måde. Det er vanskeligt at registrere, når en beplantning langsom vokser til, men fjernes en beplantning, er det en omgående og ofte væsentlig visuel ændring, som også kan påvirke, hvordan man oplever støjen, selvom støjniveauet målt i decibel er uændret. Meget tyder på, at den psykologiske virkning af beplantning ofte har større betydning for de oplevede gener fra støjen end den tekniske dæmpning af støjen i dB.

Som støj-dæmpende virkemiddel ved planlægning af nye veje og ny byudvikling er beplantning pladskrævende. Fremfor alt er det et tidskrævende virkemiddel, fordi en skov skal vokse op, før den har betydning for støjen. Man må også regne med, at beplantning skal vedligeholdes, så det sikres, at den er vedvarende tæt.

Ved kortlægning af støj, bl.a. den aktuelle kortlægning af vejstøj i Lyngby-Taarbæk Kommune, indgår ikke en eventuel støj-dæmpende virkning af beplantning. Det skyldes, at viden om beplantningens faktiske betydning fortsat usikker. Hvis den skal medregnes, vil det derfor som minimum kræve en individuel vurdering af de enkelte områder med beplantning.

I afsnittet nedenfor om byplanlægning og bymiljø er der mere information om visuelle elementers betydning for den oplevede støj.

## **Dæmpning af støjen ved boligen**

Hvis en del af trafikstøjen når frem til boliger og andre støjfølsomme områder, er der også her muligheder for at dæmpe den støj, som beboerne bliver udsat for.

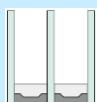
### **Støjisolering af boliger**

Hvis en bolig har vinduer og lette facadeelementer med dårlig isolering eller tætning kan det betyde, at den støj, der kan høres udendørs, også er tydelig inde i boligen. Det kan være meget generende for beboerne. I så fald kan det være en væsentlig forbedring at udskifte vinduerne, eventuelt kun ruderne. Montering af indvendige forsatsruder kan også være en meget effektiv løsning. Hvis der også er lette facadepartier, kan det også medføre en tydelig forbedring, hvis de udskiftes til en mere isolerende løsning.

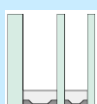


### Eksempel

En termorude med tre lag glas dæmper ikke støjen bedre end en termorude med to lag glas. Men er det ene af de tre lag lidt tykkere, er dæmpningen så meget bedre, at det er tydeligt hørbart. Den ekstra pris for den dæmpende termolydrude er lille (mindre end 100 kr. pr. m<sup>2</sup> rude).



Tre lags termorude, hvor alle lag er 4 mm tykke  
Lydisolation: Ca. 30 dB



Tre lags termolydrude, hvor det ene lag glas er 6 mm tykt og et mellemrum er lidt smallere.  
Lydisolation: Ca. 35 dB

Illustration af ruder: SBI-anvisning 244, Statens Byggeforskningsinstitut

Der findes særlige vinduer, som dæmper støjen, også når de er delvist åbne. De kaldes multifunktionsvinduer eller undertiden "russervinduer". De består i princippet af to vinduer, hvor det udvendige åbner for neden og det indvendige åbner for oven. Det betyder, at støjen skal en omvej igennem vinduet. Multifunktionsvinduer er almindelige i nyt byggeri i områder med trafikstøj, men kan være vanskelige at indpasse i eksisterende byggeri.

Et alternativ til udskiftning af vinduer eller ruder i eksisterende byggeri kan være en såkaldt lydskodde, der monteres på ydersiden af det eksisterende vindue.



**Figur 35. Støjdæmpende multifunktionsvindue (billederne til venstre og i midten). Støjen dæmpes på vejen gennem åbningen for neden (udendørs) til åbningen for oven (indendørs). Til højre er vist en lydskodde, som er monteret foran et eksisterende vindue. Den dæmper støjen, men giver også adgang for frisk luft. Den kan desuden mørkelægge et rum, hvis det ønskes.**

Støjisolering virker kun indendørs i boliger, men kan medføre en tydelig forbedring af boligmiljøet. Det kan også bidrage væsentligt til at nedbringe de gener fra støjen, som skyldes forstyrret nattesøvn. Vejstøjens negative helbredseffekter er også i høj grad knyttet til støjforholdene om natten. Hvis støjbelastningen af en bolig er afhjulpet med støjisolering, så vil boligen fortsat optræde som støjbelastet ved støj kortlægninger, hvis den udsættes for støj over 58 dB.

Mere vidne om støjisolering af boliger kan findes på hjemmesiden [www.roligbolig.dk](http://www.roligbolig.dk).

### **Støjafskærmning af altaner**

Altaner kan fungere som en støjdæpende del af facaden, hvis de helt eller delvist er afskærmede eller lukkede.



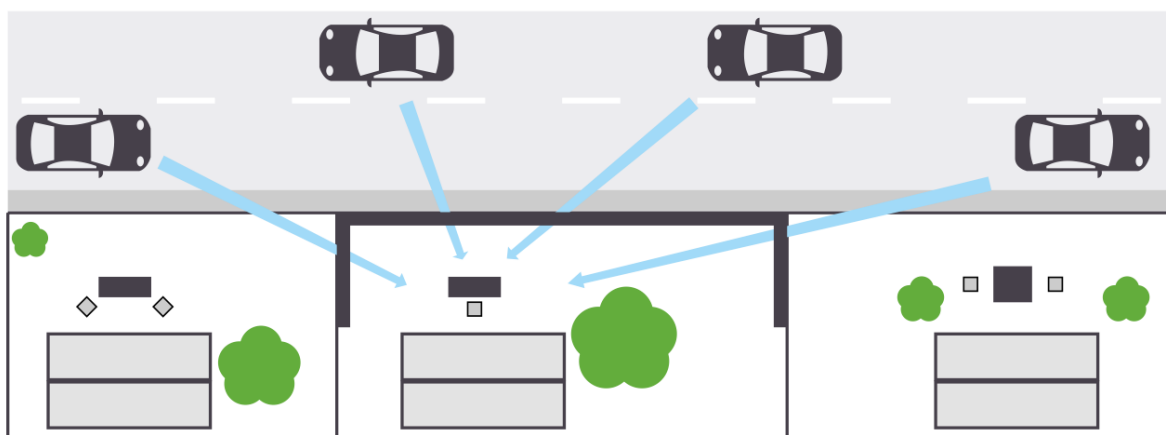
**Figur 36. I ejendommen til venstre blev altanerne forsynet med en forsatsrude, der kan skydes til siden. Når ruden er lukket, fungerer den sammen med altanrummet som en meget effektiv støj dæmpning. Til højre er vist åbne altaner med en glasafskærmning, der begrænser støjen. Der er desuden et lydabsorberende akustikloft, som dæmper støjen i altanrummet.**

### **Lokale støjhegn ved den enkelte bolig**

Normalt skal støjskærme omfatte et sammenhængende forløb langs flere ejendomme uden afbrydelser, hvis der skal være en mærkbar støj dæpende virkning. Det er derfor bedst, hvis flere ejendomme indgår i et projekt. Et almindeligt hegn, der er udført rigtigt, kan imidlertid også dæmpe støjen. Et sådant støjhegn vil typisk være en ret simple konstruktion, der fremstår som et havehegn. Det kan derfor udføres af private boligejere.

Hvis et støjhegn står mere end nogle få meter fra vejen, vil den støj dæpende virkning være lille. Der skal helst ikke være større afstand til vejen end en cykelsti, et fortov og måske en smal rabat eller grøft. Hvis afstanden er meget større, vil støjhegnet kun have virkning i et lille område i haven, helt tæt på hegnet. Selvom hegnet på denne måde står ret tæt på vejen, så må man være forberedt på, at den støj dæpende virkning ikke er ret stor i de dele af haven, der ligger mere end en halv snes meter fra støjhegnet. De konkrete forhold på stedet har stor betydning for den støj dæpende virkning, der kan opnås.





**Figur 37. En støjskærm eller et støjhegn virker bedst i lange, sammenhængende forløb, så der ikke kommer støj ind fra siderne. Hvis det ikke er muligt, kan man supplere med nogle vinkler i skel til naboerne, som vist på figuren.**

Et støjhegn, der placeres i skel til opholdsarealer ved en bolig, vil i det fleste tilfælde være uden virkning på støj fra en motorvej eller en anden større vej, der ligger længere væk. Kun i et mindre område lige bag hegnet, kan der være en støjdempende virkning. Det kan udnyttes i form af mindre lokale støjhegn, der f.eks. afskærmer en terrasse eller et andet mindre område i haven. Den støjdempende virkning kan være 4 – 7 dB, der opleves som en pæn og tydelig forbedring.

Prisen for et støjhegn afhænger i høj grad af materialevalg, design og den ønskede højde, men den vil normalt være langt lavere end prisen for en støjskærm.

Der kan findes mere viden om støjhegn på hjemmesiden [roligbolig.dk](http://roligbolig.dk).



**Figur 38.** Et støjhegn kan skabe en støjafskærmet krog eller terrasse. Den støjdæmpende virkning kan opleves i et mindre område lige op af hegnet (fra en forsøgsopstilling i en have i Glostrup).

### **Lydabsorberende mineraluld?**

Støjskærme langs kommuners eller statens veje er ofte opbygget med mineraluld eller et andet porøst materiale på siden mod vejen. Det skal sikre, at skærmen ikke kaster støj over på den anden side af vejen, hvor der kan være boliger.



**Figur 39.** Her har grundejeren bygget sit eget støjhegn og brugt mineraluld på siden mod vejen. Hegnet har formentlig en god støjdæmpende virkning fordi det er tæt, har en god højde og går op i skel vinkelret på vejen. Mineralulden har ingen betydning for hegnets støjdæmpende virkning hos grundejeren.

Mineralulden har imidlertid ingen betydning for den støjdæmpende virkning på modtagersiden. Det betyder, at man ved et privat projekt ikke selv får gavn af en løsning, hvor der indgår mineraluld i støjhegnets side mod vejen. Hvis der er tale om en kortere strækning, måske kun ud for din egen grund, en højde på under ca. 3 meter og en placering i eget skel i nogen afstand fra vejen, så er der ikke risiko for, at genboen på den anden side af vejen får mere støj. Derfor er der ingen grund til at vælge en løsning med mineraluld, når private vil bygge sit eget støjhegn.

Hvis man vil bygge en støjafskærmet krog i haven eller omkring en terrasse, kan det dog være en fordel, at skærmens overflade på siden mod opholdsarealet er lydabsorberende, dvs. har en overflade, hvor der indgår mineraluld eller et andet porøst materiale. Mineralulden kan dækkes af klatreplanter eller delvist af brædder, hvis blot mindst en tredjedel af mineraluldsoverfladen er synlig. Mineralulden kan være en 40 eller 50 mm tyk støbebatt eller terrænbatt, som er ret hård og fast.

Det er en løsning, der også kan være velegnet, hvis et støjhegn afskærmer et mindre lukket gårdrum. Her kan støjen med eller uden hegn blevet reflekteret rundt i gårdrummet. Hvis hegnet har en lydabsorberende overflade på siden mod gårdrummet, kan den samlede støjdæmpende virkning af hegnet blive forbedret.

### **Støjhegn i åbninger mellem bygninger**

Hvis bygninger ligger i en række langs en vej, så kan de fungere som en meget effektiv støjskærm, fordi de er forholdsvis høje. Det kan betyde, at trafikstøjen er meget lavere i haver eller gårdrum bag bygningerne end på siden mod vejen. Men er der åbninger eller passager mellem bygningerne, f.eks. som vist på billedet herunder, så kan den støjafskærmende virkning være forringet. Det kan afhjælpes, hvis man etablerer et støjhegn i åbningen. Det kan udføres på samme måde som omtalt ovenfor, dvs. uden brug af mineraluld eller tilsvarende på vejsiden. Der kan eventuelt indgå en dør eller en port.

Hvis der lige bag hegnet er et lukket gårdrum, kan det være en fordel, at hegnet på siden mod gårdrummet har en lydabsorberende overflade, f.eks. mineraluld.



**Figur 40. Boligerne skærmer for støjen, men der kommer støj ind gennem smøgen mellem de to huse. Ved at sætte et hegn (her også med en dør) i smøgen, er støjen i baghaven dæmpet mærkbart.**





**Figur 41.** Her har en grundejerforening bygget en støjskærm i åbningen mellem to husrækker. Resultatet er et støjbeskyttet område bag skærmen (Lyngbyvej, København)

## Byplanlægning og bymiljø

Ved planlægning af nye boligområder og andre støjfølsomme områder, f.eks. skoler og institutioner, er der mulighed for at tage hensyn til de nuværende og fremtidige støjforhold. Hvis de planlagte områder kan blive udsat for støj, der overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier, er det i henhold til planloven et krav, at støjen skal afhjælpes. Det kan ske ved afskærmning og i nogle tilfælde giver lovgivningen også mulighed for, at det kan ske ved brug af særlige vinduesløsninger, f.eks. som vist på Figur 35, og lokal afskærmning af udendørs opholdsarealer. Sammen med bebyggelsesplaner, der udnytter bygningerne som støjafskærmning, kan disse redskaber skabe gode boligmiljøer, selvom der er støj i området. Reglerne er nærmere omtalt i Miljøstyrelsens vejledning om støj fra veje<sup>17</sup>.

### Begrænsning af den oplevede støj

Planlovens krav til støjhensyn ved byplanlægning for støjbelastede områder er alene baseret på de beregnede støjniveauer angivet som decibel. Lovens krav betyder, at nogle særlige grænseværdier skal overholdes, men tager derudover ikke stilling til, hvordan det nære boligmiljø og områdets byrum indrettes.

En række undersøgelser har imidlertid påvist, at det fysiske og visuelle miljø har stor betydning for, hvordan støjen opleves. Det betyder, at beboere i to områder med samme støjniveau, men forskelligt boligmiljø kan have meget forskellige oplevelser af den gene, som støjen giver anledning til. Det er en viden, der kan anvendes ved planlægning af helt nye boligområder, som er udsatte for støj. Selvom planlovens formelle bestemmelser opfyldes, kan boligmiljøet i disse områder forbedres yderligere, hvis boligmiljøet indrettes på en måde, der påvirker de oplevede gener. Det er også en viden, der kan anvendes til afhjælpning af støjgener i eksisterende støjbelastede byområder.

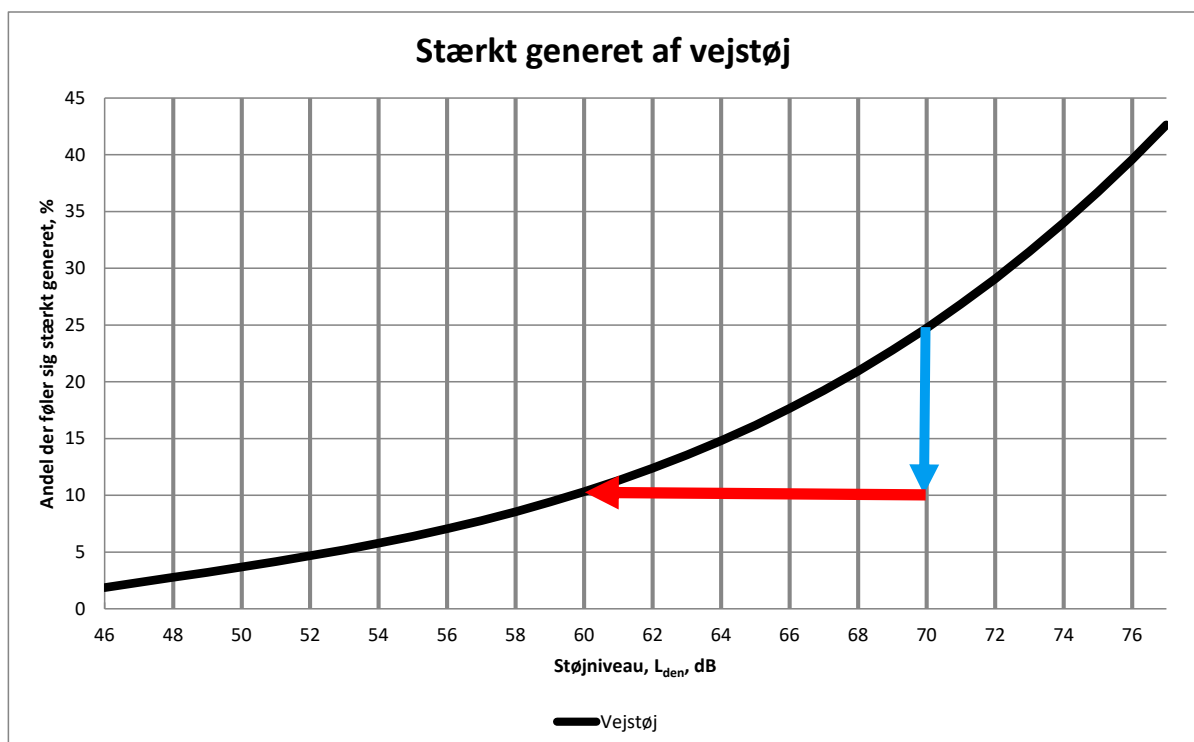
<sup>17</sup> Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007, Støj fra veje

De seneste undersøgelser, der har beskæftiget sig med disse faktorer, er rapporteret i et projekt med navnet Famos, som er finansieret af de europæiske vejmyndigheder (CEDR). Rapporter og anden omtale kan findes på hjemmesiden <https://famos-study.eu/> (på engelsk). Et dansk resumé kan findes her: [Hvad påvirker vores oplevelse af støj fra vejtrafik? \(forcetechnology.com\)](https://forcetechnology.com/).

I Famos-projektet har man undersøgt, hvordan oplevelsen af trafikstøj påvirkes af en række moderatører, det vil sige tiltag, som bl.a. påvirker det fysiske og visuelle miljø. Påvirkningen udtrykkes i et antal decibel, som ikke er udtryk for en ændring af støjniveauet, men for en ændring af den oplevede støjgene.

Eksempel (se også figuren herunder):

- I et område oplever beboerne støjen som generende i et omfang svarende til kurven på Figur 42. Ved et støjniveau på 70 dB oplever 25 % af befolkningen, at støjen er stærkt generende.
- Der gennemføres et tiltag, som ikke dæmper støjen, men påvirker bymiljøet på en måde, der alligevel betyder, at kun 10 % af befolkningen oplever støjen som stærkt generende (blå pil).
- Den samme reduktion i andelen af stærkt generede ville kræve, at støjen blev dæmpet til ca. 60 dB (rød pil).
- Tiltaget, moderatoren, påvirker derfor den oplevede støjgene svarende til en dæmpning af støjen med 10 dB.



**Figur 42. Sammenhæng mellem støjniveau og andel af befolkningen, der oplever støjen som stærkt generende. Figuren findes også på side 70. Figuren illustrer eksemplet i teksten, hvor en påvirkning af bymiljøet nedsætter den oplevede støjgene (blå pil). Et tilsvarende fald ville kræve en dæmpning af støjen med 10 dB (rød pil).**



I Famos-projektet kaldes en dæmpning af den oplevede støjgene opgjort på denne måde for en geneækvivalent støjniveauændring. Den angives i dB. Den er ikke udtryk for, at støjniveauet (målet eller beregnet) reduceres, men illustrerer, at den oplevede gene reduceres som om støjen var reduceret med dette antal dB.

Virkningen af en række moderatører er undersøgt nærmere i Famos-projekt. Hovedresultaterne er samlet i tabellen herunder.

**Tabel 8. Oversigt over moderatører, der kan påvirke den oplevede gene fra vejstøj<sup>18</sup>**

Moderator	Påvirkning af den oplevede støjgene (svarende til en dæmning af støjniveauet)
Tillid til og accept af myndigheders indsats	Oplevet gene kan blive øget eller reduceret med op til 10 dB
Forventninger opfyldt – f.eks. til virkning af støjdæmpende tiltag langs en vej	5 – 10 dB mindre gene
Adgang til en stille side af boligen	6 – 9 dB mindre gene
Vejen helt eller næsten helt skjult (f.eks. af bygninger eller beplantning)	2 – 10 dB mindre gene
Stigning i trafikmængde	Ca. 1,5 dB øget gene hver gang trafikmængden øges til det dobbelte
Støj i kvarteret, hvor beboerne færdes	Op til 10 dB mindre gene, hvis støjniveauet er forholdsvis lavt
Placering af udendørs opholdsarealer, altaner mv. på boligens stille side	8 – 12 dB mindre gene
Forbedring af den oplevede trafiksikkerhed	5 – 8 dB mindre gene
Synlig grøn bevoksning langs vejen og i vejens omgivelser	6 – 10 dB mindre gene
Udseende af støjskærm	2 dB mindre gene, hvis den opfattes som pæn

Det fremgår af Tabel 8, at der er en række moderatører, som kan have meget stor betydning for, hvordan trafikstøjen opleves. Det er bl.a. tydeligt, at god kommunikation og dialog mellem borgere og de myndigheder, der har ansvaret for vejene, har meget stor betydning.

Indsatser, der forbedrer trafiksikkerheden, kan også have en positiv betydning for den oplevede støjgene. Det gælder også, selvom indsatserne på papiret ikke nedsættes støjen f.eks. gennem lavere hastighed.

Det fremgår også, at de visuelle forhold (er vejen synlig, er der beplantning mv.) også kan have stor betydning. Betydningen af beplantning langs vejen kan blive meget klar, hvis en eksisterende beplantning fjernes. Selvom det i en konkret situation ikke burde påvirke det målte eller beregnede støjniveau, så kan ændringen betyde, at beboere i området oplever en tydelig forandring af trafikstøjen.

For boligmiljøet viser Famos-projektet, at byplanlægning, der sikrer adgang til en stille side på boligen, f.eks. et støjbeskyttet gårdrum eller en have, beplantning og lavt støjniveau, hvor man færdes, kan have mærkbar betydning for de oplevede gener af støjen. Andre undersøgelser har

<sup>18</sup> Kilde: Factors Moderating people's Subjective reactions to noise (FAMOS), Guidebook how to reduce noise annoyance. Se: <https://famos-study.eu>

også påvist, at støjen er mindre generende, hvis man har adgang til relativt stille områder i nærheden af boligen, f.eks. en park eller et andet grønt område.

Det er derfor muligt at påvirke, hvordan mennesker oplever støjen, selvom støjniveauet målt i decibel ikke ændres. Det kan anvendes ved planlægning af nye områder og nyt byggeri, og ved ændringer af eksisterende byrum og bymiljøer.

Ved brug af de visuelle moderatorer som redskaber til at begrænse gener fra vejstøj, skal man være opmærksom på, at de formentlig ikke har betydning for de gener, der skyldes forstyrret nattesøvn. Man kan derfor ikke gå ud fra, at de nedsætter støjens negative helbredseffekter tilsvarende. Man kan heller ikke regne med, at virkningen af flere moderatorer kan lægges sammen. Hvis man anvender flere moderatorer i samme område, bør man i stedet tage udgangspunkt i den moderator, der har størst virkning.

### **Det nære boligmiljø**

Hvis en bolig er udsat for et højt støjniveau på siden mod en vej, vil beboerne, som beskrevet ovenfor, ofte opleve støjen som mindre generende, hvis de har adgang til en stille side. I områder med megen trafikstøj forekommer lave støjniveauer på den stille side af boliger primært i tæt bymæssig bebyggelse og ikke i samme grad i spredt og åben bebyggelse. Den fulde gevinst ved en stille side kan derfor være vanskelig at opnå i parcelhusområder, mens det er en mulighed i tæt karrébebyggelse, hvor det kan være til stor gavn for beboerne.

Hvis der er en stille side, kan den positive betydning gøres endnu stærkere, hvis den stille side omfatter en have eller et gårdmiljø, hvor det er attraktivt og rart at opholde sig. Det vil typisk være miljøer, der er visuelt attraktive med beplantning og andre positive elementer.

### **Byrum og bymiljø**

Undersøgelser har også vist, at har man adgang til attraktive grønne områder nær boligen, er støjen ved boligen mindre generende. Det kan f.eks. være bydelsparker og andre områder, med relativt lave støjniveauer. For områder af denne karakter i byen, er det almindeligt at betragte et trafikstøjniveau på 50 dB eller lavere som en passende målsætning, der i nogen grad kan opveje et højere støjniveau ved boligen, og hvor man i øvrigt færdes. Det er også et støjniveau, der gør det muligt at opfatte naturens lyde, f.eks. fuglesang og let vind i træer.



**Figur 43. Visuelt attraktive bymiljøer kan reducere de gener, som vejstøjen giver anledning til (Jernbanevej/Lyngby Hovedgade).**

Også i de egentlige bymiljøer, f.eks. torve og pladser, hvor støjniveauet er højere end i en park, kan elementer som beplantning og grønne arealer bidrage til at begrænse gener fra vejstøj. Beplantede og græsdækkede terrænoverflader kan også medføre en reel dæmpning af støjen alene fordi et bevokset areal, i modsætning til fliser eller asfalt, har en lydabsorberende evne.

Indførelse af andre lyde i bymiljøet, kan også bidrage til at aflede opmærksomheden fra trafikstøjen. F.eks. kan rislende vand fra et kunstigt vandløb eller et springvand have denne effekt.

Det er også vist i undersøgelser, at støj fra en vej alt andet lige er mindre generende, hvis man ikke kan se vejen. Det kan betyde, at beplantning langs en vej har større positiv betydning for beboerne i området, selvom den tekniske støjdæmpende virkning er meget lille.

Der kan findes inspiration og mere viden om støj og byrum i *Styrk indsatsen mod trafikstøj – Inspirationer til handling, Inspirationskatalog 2021*, Region Hovedstaden og Gate21.

## Generelle initiativer

Redskaber til bekæmpelse af støj og de gener, som mennesker oplever, kan også omfatte generelle tiltag, der ikke tager sigte på udvalgte vejstrækninger eller områder. Det følgende er en række udvalgte temaer, der har været en del af andre støjhandlingsplaner i Danmark og i udlandet.

## Skoler og daginstitutioner

Skoler og daginstitutioner er støjfølsomme på linje med boliger, når de er i brug i dagtimerne. Børns indlæring, kommunikation og koncentration kan blive forstyrret, når der er støj. Derfor har Miljøstyrelsens fastsat den samme vejledende grænseværdi på 58 dB for børnehaver, vuggestuer, skoler og undervisningsbygninger, som gælder for boliger<sup>19</sup>.

Det kan derfor være velbegrundet at have et særligt fokus på beskyttelse af skole og daginstitutioner mod støj. Redskaberne kan være:

- Forbedring af facaders og vinduers lydisolering, så der er et godt lyd miljø indendørs
- Afskærmning af støj på udendørs opholdsarealer, legepladser og idrætsanlæg, så der også udendørs er et godt lyd miljø
- Begrænsning af trafik på veje, der passerer skoler og daginstitutioner
- Lokal hastighedsbegrænsning på veje ved skoler og daginstitutioner
- Brug af moderatorer, som omtalt ovenfor, der begrænser gener fra vejstøj.

Malmö Stad har for nogle år siden indført en generel hastighedsgrænse på 30 km/t døgnet rundt ved alle grundskoler i Malmö. Tidligere var hastighedsgrænsen ved nogle af skolerne begrænset til bestemte tidspunkter. Hastighedsbegrænsningen forbedrer trafiksikkerhed, men dæmper også trafikstøjen.

Miljøstyrelsens støj kortlægning af Lyngby-Taarbæk Kommune omfatter ikke en registrering af eksisterende skoler og institutioner, der er støjbelastede; det vil sige udsat for støj over den vejledende grænseværdi. Det er dog muligt at anvende støj kortet på side 16 til at aflæse støjniveauet i det område, hvor en skole eller en daginstitution ligger.

## Kommunens øvrige bygninger og byggerier

Når kommunen bygger eller ombygger andre undervisningsinstitutioner, plejehjem og andre støjfølsomme anvendelser, er der mulighed for at indarbejde støj hensyn på samme måde som beskrevet overfor skoler og daginstitutioner. Kommunen har som bygherre også mulighed for at arbejde aktivt med de moderatorer, der er nævnt i det foregående afsnit om byrum og bolig miljø.

Ved renovering af eksisterende bygninger kan det også skabe værdi at indarbejde løsninger, der giver færre gener fra støj, både på udendørs opholdsarealer og indendørs i bygningerne.

## Kommunens egne støj kilder

Kommunen har selv køretøjer og er indkøber af transportydelser, der kan give anledning til støj. Der er derfor en række tiltag, som kommunen kan iværksætte for at begrænse sit eget bidrag til den samlede støj:

### Kommunens køretøjer

- Brug af elektriske køretøjer, der færdes i område med hastigheder under 40 – 50 km/t.

<sup>19</sup> Miljøstyrelsens Vejledning nr. 4/2007, Støj fra veje.

- Brug af mindre støjende dæk på kommunens køretøjer (læs om dæk på side 78).
- Kampagne om kørselsadfærd, når man kører i kommunens biler.

#### Kommunens leverandører

Isoleret set kan det være ønskeligt, at affaldsindsamling og varelevering sker i dagtimerne, hvor støjen er mindre generende. Men hensyn til bl.a. trængsel kan betyde, at der er et ønske om at disse aktiviteter sker om natten. I så fald kan brug af elektriske køretøjer få mærkbar betydning for beboere i de områder, hvor disse køretøjer færdes. Der findes også særligt støjsvagt udstyr til varelevering (palleløftere, trådbure etc.), som kommunen kan forlange anvendt, hvis der sker aflæsning af varer til kommunens institutioner om natten<sup>20</sup>.

#### **Kommunens egne kompetencer og internt samarbejde**

Lyngby-Taarbæk Kommune indgår i Silent City samarbejdet, som er et tæt samarbejde mellem en række kommuner om indsatsen for at begrænse støj fra vejtrafik. Samarbejdet indebærer udveksling af viden og erfaringer, som løfter det faglige niveau i alle de deltagende kommuner.

Nogle kommuner haft glæde af en styrkelse af det interne samarbejde mellem forvaltningsgrene, som kan påvirke støjforholdene i kommunen. Det kan f.eks. ske gennem dannelse af støjteams på tværs af bl.a. trafik-, planlægning- og miljøområderne.

Deltagelse i andre faglige netværk og anden uddannelse kan også styrke kommunens egne kompetencer på støjområdet til gavn for den løbende indsat for mindre støj i kommunen – ikke kun trafikstøj.

#### **Fokus på støj om natten**

Det er omtalt tidligere, at vejstøjens betydning for gener og de negative helbredseffekter i høj grad er knyttet til forstyrrelse af nattesøvn. Initiativer, der har et fokus på støj om natten kan derfor have en særlig positiv betydning. Det kan bl.a. være:

- Regulering af gennemkørende tung trafik i nattetimer
- Kommunens egne køretøjer og leverandører, som færdes om natten, f.eks. ved brug af elektriske køretøjer og andet støjsvagt materiel
- Krav om brug af støjsvag teknologi ved varelevering om natten.

#### **Beskytte områder med lavt støjniveau**

Der er af gode grunde et særligt fokus på de områder, hvor boliger udsættes for høje trafikstøjniveauer. Det kan imidlertid også have betydning at være opmærksom på de områder, der har et lavt støjniveau. De kan nemlig, som det er omtalt ovenfor, i nogen grad bidrage til at kompensere for et højt støjniveau ved boligen. De områdetyper, hvor et lavt støjniveau har særlig værdi, er område, der anvendes rekreativt, grønne områder, parker og tilsvarende. Men boligområder, kolonihaver, nyttehaver og andre dele af byen, hvor støjniveauet er lavt, kan også med fordel beskyttes mod øget støj som følge af byudvikling, vejoplægninger mv.

Hensynet til bl.a. kolonihaver, udendørs opholdsarealer og parker understøttes af Miljøstyrelsen, som har fastsat den samme vejledende grænseværdi for disse områder, som for boliger (58 dB). Miljøstyrelsens har desuden fastsat en vejledende grænseværdi for stilleområder i byområder på 55 dB<sup>21</sup>.

<sup>20</sup> Støjsvag varelevering til butikker. Metoder og beregningsmodellen RUMLE. Miljøprojekt nr. 1596, Miljøstyrelsen 2014

<sup>21</sup> Miljøstyrelsens vejledning 4/2006, Støjkortlægning og støjhandlingsplaner



Støjkortet på side 16 kan anvendes til at udpege områder i kommunen, hvor der er et lavt, eller forholdsvis lavt, støjniveau.

Hvis der er et ønske om at begrænse støj i områder med et lavt støjniveau, kan bl.a. følgende virkemidler anvendes:

- Afskærmning af støj med støjskærme eller jordvolde
- Opretholde god afstand mellem veje og stille områder
- Begrænsning af trafik og hastighed på veje i nærområdet
- Beplantede og græsdækkede terrænoverflader kan også medføre en reel dæmpning af støjen alene fordi et bevokset areal, i modsætning til fliser eller asfalt, har en lydabsorberende evne.

Lyngby-Taarbæk Kommune har mulighed for at udpege stilleområder, hvor der ved byplanlægning og anden planlægning i omgivelserne skal tages særlige hensyn til støjbelastningen. Stilleområder skal i henhold til lov om planlægning optages i kommuneplanens redegørelse.

### **Kampagner og information**

Hvis en stor gruppe borgere er generet af støj fra vejtrafikken, så bør der også være interesse for, hvad man selv kan gøre for at begrænse støjen. De fleste er jo foruden at være naboer til vejene, også selv trafikanter.

Kampagner om de faktorer, den enkelte borger umiddelbart kan påvirke, kan derfor være velbegrundede. Det kan f.eks. være emner som:

- Betydningen af hastighed, både når man kører på de mindre veje og på de større veje.
- Betydningen af afdæmpet kørsel uden kraftige accelerationer.
- Valg af mindre støjende dæk.
- Tænk ikke kun på politiet, når du kører med ulovlig udstødning og har anden adfærd, der støjer.

Boligejere, udlejere og boligselskaber kan have glæde af viden om bl.a.:

- Valg af vinduer og ruder
- Egne støjhegn.

### **Puljeordninger**

Nogle kommuner har eller har haft puljer, der giver økonomisk tilskud til borgernes egen indsats for at begrænse støjgener. Det har typisk være tilskud til støjisolering med forbedring eller udskiftning af vinduer. En almindelig model har været et tilskud på 50 % af udgifterne, eventuelt graderet efter støjniveau ved boligen. En typisk omkostning til forbedring af vinduer i en almindelig bolig kan være 30.000 kr., men i øvrigt meget varierende afhængig af boligens type og størrelse. Det kan derfor være en hensigtsmæssig model, at der fastsættes et maksimalt tilskud. Hvis det fastsættes til f.eks. 15.000 kr., kan en pulje på 300.000 kr. således hjælpe mindst 20 boliger. Erfaringer fra andre kommuner tyder på, at der er forholdsvis få boligejere, der er interesserede i disse ordninger, og primært ejere af meget støjbelastede boliger. Det har i øvrigt været almindelig praksis, at muligheden for at søge tilskud har været begrænset til de mest

støjbelastede boliger i kommunen. Hvis interessen skal øges, kan det formentlig ske ved at øge tilskuddet til f.eks. 75 % af udgifterne.

Individuelle støjhegn kan være et tiltag, hvor kommunen har en pulje, der efter ansøgning giver tilskud til etablering. Det er dog en puljemodel, som, så vidt vides, ikke har været anvendt. En individuel løsning med et støjhegn kan f.eks. have en samlet omkostning på 10.000 kr. En puljeordning med 50 % tilskud og et budget på 100.000 kr. kan således hjælpe ca. 20 boligejere.

Enkelte kommuner har forsøgt at etablere støjpartnerskaber, hvor kommunen og en grundejerforening eller et boligselskab deler omkostningerne ved at etablere en egentlig støjskærm i et længere sammenhængende system. Det er dog erfaringen, at forskelle i de støjbelastede borgeres betalingsvillighed, holdninger til udseende og andre temaer har gjort det yderst vanskeligt at realisere konkrete projekter.

Tilskud, der ydes af Vejdirektoratet eller af andre offentlige myndigheder til foranstaltninger til begrænsning af støj fra veje, medregnes ikke til den skattepligtige indkomst (jævnfør Ligningsloven § 7 S, stk. 2). Tilskud bør tildeles efter en prioriteringsmodel, som f.eks. betyder, at de mest støjbelastede boliger prioriteres højest, når en økonomisk ramme skal udnyttes bedst muligt. Der kan være behov for at afklare de præcise juridiske rammer for puljeordninger. Det er dog en model, som har været anvendt af en række kommuner gennem en årrække.

## Referat af offentlig høring

Lyngby-Taarbæk Kommunes "Støjhandlingsplan 2024" har været i offentlig høring i perioden fra mandag den 5. februar 2024 til søndag den 31. marts 2024.

Kommunen har modtaget ét skriftlig høringssvar. I høringssvaret fremføres, at støjmodellens grundlag ikke giver et retvisende billede af støjudbredelsen, idet modellen ikke tager hensyn til udbredelsen af stationær støj fra køretøjer, bl.a. kølelastbiler i forbindelse med vareleverancer til dagligvarebutikker.

Ved støjkortlægninger i Danmark, herunder Lyngby-Taarbæk Kommune, er jf. "Bekendtgørelse om kortlægning af eksternt støj og udarbejdelsen af støjhandlingsplaner" anvendt en beregningsmodel, som hedder Nord2000. Nord2000 modellen anses for at være en af de mest nøjagtige modeller, der findes. I modellen vægtes støj ud fra tidspunktet på døgnet - dag, aften og nat. Støjberegningsmodellen omfatter den "kørende støj" ud fra bl.a. trafiktællinger, hvorfor der ikke tages hensyn til om enkelte køretøjer støjer mere end andre fx i tomgang.

Forvaltningen har vurderet, at det indkomne høringssvar ikke har givet anledning til ændringer i støjhandlingsplanen.

## Bilag 1. Ordliste

Beregningsmodel	En matematisk model, der anvendes til at beregne, hvordan støj spredes fra støjkluder til modtagere. Modellen består af nogle matematiske formler og beregninger udføres i praksis på en computer. I Danmark anvendes normalt beregningsmodellen Nord2000.
Cnossos	En beregningsmodel, der skal anvendes ved beregning af støj fra større veje og større byområder hvert 5. år i alle EU's medlemsstater. Det er en model, der er mere simpel og mindre præcis end Nord2000.
dB og dB(A)	Styrken af støj (støjniveauet) måles i decibel, der forkortes dB. Et støjniveau på 0 dB svarer til den svageste lyd, som et ungt menneske med normal hørelse kan opfatte. Ved 120 dB vil støjen give smerter i ørerne. Hvis støjen angives som dB(A) betyder det, at støjniveauet er tilpasset den menneskelige hørelse, der ikke er så god ved lave frekvenser. Vejstøj er altid dB(A), selvom det ofte blot skrives dB.
Drænasfalt	En særlig belægningstype, der har en åben struktur og en høj andel af hulrum. På veje med lave hastigheder, stopper hulrummene hurtigt til, så den ekstra støj dæmpende virkninger forsvinder, medmindre man ofte renser belægningen med specielle køretøjer. På motorveje og andre veje med hastigheder på 80 km/t eller højere, er der en selvrensende virkning, som betyder, at der ikke er behov for rensning.
EU-støjdirektiv 2002/49/EF	Formålet med direktivet er at etablere en fælles europæisk fremgangsmåde for at undgå, forebygge eller begrænse de virkninger, der er forårsaget af støj. Direktivet indeholder fire elementer: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Harmonisering af støjindikatorer og vurderingsmetoder for ekstern støj</li> <li>• Indsamling af oplysninger om støjeksponering i form af støjkortlægning</li> <li>• Udarbejdelse af handlingsplaner</li> <li>• Orientering og høring af borgerne.</li> </ul> <p>EU-direktivet er i Danmark implementeret i Bekendtgørelse nr. 2092 af 18/11/2021. Bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner.</p> <p>Det er på grund af krav i EU-Støjdirektivet, at der hvert 5. år i alle EU's medlemsstater skal ske en kortlægning af støj.</p>
Facadestøj	Den støj, der rammer en facade og afhængig af facadens evne til at dæmpe støjen, fortsætter ind i bygningen.
Facadeisolering	Foranstaltninger, der forbedrer en facades evne til at dæmpe den støj, der går gennem facaden ind i bygningen. Det er som regel vinduer og friskluftventiler, der med fordel kan forbedres, men det kan også være lette facadekonstruktioner med dårlig isolering.
Genefaktor	Genefaktoren er et udtryk for den gennemsnitlige gene, som støjen giver anledning til. Se figuren på side 25.
Grænseværdi	I Danmark er der vejledende grænseværdier for udendørs vejstøj. I Bygningsreglementet er der grænseværdier for den støj, der trænger ind i bygningen. Disse grænseværdier gælder kun for nye bygninger.
Heatmap	En kort, der viser område, hvor der både er meget støj og mange boliger.
Indsatsanalyse	En analyse af muligheder for at begrænse vejstøj i et afgrænset område.
Indsatsområde	Et afgrænset område, hvor det er undersøgt om der kan gennemføres foranstaltninger, som kan begrænse støjbelastningen af boliger i området.

L <sub>den</sub>	<p>Målestok for vejstøj. Den angives i decibel (dB) og er et udtryk for den gennemsnitlige støjbelastning, f.eks. ved en bolig, over et år. Gennemsnittet er vægtes på den måde, at støj, der forekommer om natten, tillægges 10 dB, og støj om aftenen tillægges 5 dB før gennemsnittet for hele døgnet beregnes.</p> <p>Det betyder, at en bil i natperioden vægter lige så meget som 10 biler i dagperioden og en bil aftenperioden vægter lige så meget tre biler i dagperioden.</p> <p>L<sub>den</sub> er en fælles europæisk målestok for støj. Forkortelsen står for Level Day, Evening, Night.</p>
L <sub>night</sub>	<p>Det gennemsnitlige støjniveau i natperioden kl. 22 – 07. L<sub>night</sub> beregnes for et helt år. Det indgår ved beregning af L<sub>den</sub>, men L<sub>night</sub>-niveauet er ikke tillagt 10 dB. Det sker først ved beregning af L<sub>den</sub>.</p> <p>L<sub>night</sub> angives i decibel (dB).</p>
Lydabsorberende	<p>Porøse materialer kan absorbere den lyd, der rammer dem. Det betyder, at lyden ikke reflekteres og kastes tilbage eller ud i andre retninger. Mineraluld er lydabsorberende. Det samme gælder bløde terrænoverflader.</p>
Lydskodde	<p>En særlig vinduesløsning, der kan monteres på ydersiden af et eksisterende vindue og medføre en ekstra støjisolering.</p>
Lydtrykniveau	<p>Det aktuelle lydniveau eller støjniveau f.eks. i en position langs en vej. Lydtrykniveauet er ikke en middelværdi og ændre sig hele tiden. Lydtrykniveauet angives i dB og er altid A-vægtet (se dB), når der er tale om vejstøj.</p>
Miljøstyrelsen	<p>En styrelse under Miljøministeriet, som bl.a. har til opgave at fastsætte vejledende grænseværdier for støj, herunder vejstøj. Miljøstyrelsen udgiver også vejledninger om støj og håndtering af støj. Det er også Miljøstyrelsen, der hvert 5. år sørger for at udføre kortlægning af støj i Lyngby-Taarbæk Kommune og en række andre kommer i Danmark.</p>
Multifunktionsvindue	<p>Et særligt vindue, der dæmper støj, også i åben tilstand. Det består af to vinduesdele, hvor det udvendige åbnes for ned og det indvendige for oven. Det giver en ekstra dæmpning af støjen. Det er en vinduestype som ofte anvendes, når der bygges nye boliger i støjbelastede områder. De vil som regel være vanskelige at indpasse i eksisterende bygninger.</p>
Nord2000	<p>En beregningsmodel, der er udviklet i et nordisk samarbejde mellem danske, norske, svenske og finske vejmyndigheder og miljømyndigheder. Beregningsmodellen anses for at være den mest præcise, der findes. Den anvendes i Danmark ved alle beregninger af støj fra veje og jernbaner til brug for planlægning, støjbekæmpelse mv.</p>
Puljeordning	<p>En ordning, hvor en vejmyndighed (en kommune, Vejdirektoratet eller Banedanmark) giver tilskud til boligejers egne foranstaltninger til støjdæmpning. Det vil typisk være forbedring af boligens støjisolering. Puljeordninger vil normalt være baseret på en prioriteringsmodel. Tilskud til støjbekæmpelse af egen bolig er skattefri.</p>
Russervinduer	<p>Et populært navn for multifunktionsvinduer (se dette).</p>
SBT	<p>Se støjbelastningstal</p>
Silent City	<p>Et samarbejde mellem en række kommuner i Hovedstadsområdet, Region Hovedstaden og Gate 21. Projektet arbejder med at sætte fokus på trafikstøj, og med at vise mulighederne for og resultatet af at bekæmpe støj fra trafikken.</p>
Statsveje	<p>De veje i Danmark, som drives af statslige myndigheder. Det er først og fremmest Vejdirektoratet, men også Sund &amp; Bælt er også vejmyndighed for nogle mindre stækninger i tilknytning til Øresundsbroen og Storebæltsbroen. Øvrige veje er kommunevej eller private veje. Kommunerne er vejmyndighed for både kommuneveje og private veje.</p>

Stilleområde	<p>Et område i en by, hvor der er et forholdsvis lavt støjniveau. Miljøstyrelsen har fastsat en vejledende grænseværdi for et stilleområde i byområder på 50 dB (<math>L_{den}</math>).</p> <p>En kommune har mulighed for at udpege stilleområder, hvor der ved byplanlægning og anden planlægning i omgivelserne skal tages særlige hensyn til støjbelastningen. Stilleområder skal i henhold til lov om planlægning optages i kommuneplanens redegørelse.</p>
Stærkt støjbelastet bolig	En bolig, hvor støjbelastningen på facaden er mindst 10 dB over den gældende vejledende grænseværdi på 58 dB, dvs. mere end 68 dB.
Støjbekendtgørelsen	<p>Bekendtgørelse nr. 2092 af 18/11/2021, Bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner. Bekendtgørelsen fastsætter regler for kortlægning af ekstern støj fra større veje, jernbaner, lufthavne og visse virksomheder. Der er desuden krav om, at støjen i større sammenhængende byområder skal kortlægges. Disse områder omfatter 14 kommuner i Københavnsområdet samt byområderne Aalborg, Aarhus og Odense.</p> <p>Kortlægningerne skal udføres hvert 5. år. Når de er afsluttet, skal der også hvert 5. år, udarbejdes støjhandlingsplaner.</p> <p>Lyngby-Taarbæk Kommune er omfattet af Københavnsområdet og skal derfor udarbejde en støjhandlingsplan hvert 5. år. Støjkortlægningen udføres af Miljøstyrelsen.</p> <p>Bekendtgørelsen er en implementering af EU's Støjdirektiv (se dette).</p>
Støjbelastet bolig	En bolig, hvor støjbelastningen på facaden er over den gældende vejledende grænseværdi på 58 dB.
Støjbelastet område	Et område, hvor støjbelastningen er over den gældende vejledende grænseværdi for området. Der er forskellige grænseværdier for forskellige områdetyper.
Støjbelastning	Det støjniveau, som en bolig eller en anden støjfølsom anvendelse udsættes for. Støjbelastningen angives som $L_{den}$ i dB.
Støjbelastningstal, SBT	<p>Dette tal er baseret på en genefaktor, der for hver boliger er fastlagt ud fra de beregnede støjniveauer på boligens facade. Det er det højeste støjniveau på facaden af en bolig, der anvendes. Genefaktoren er et udtryk for den gennemsnitlige gene, som støjen giver anledning til.</p> <p>Summen af genefaktorerne for alle boliger i et område er områdets støjbelastningstal. Hvis der er mange boliger i et område med et højt støjniveau, er tallet højt. Er der få boliger er tallet lavt. På den måde er støjbelastningstallet en kombination af støjforholdene og antallet af boliger.</p>
Støjberegning	En beregning, der viser hvordan støjen fra en støjkilde, f.eks. alle vejene i et område, spredes i omgivelserne. Beregningen er baseret på viden om støjilden, f.eks. gennemsnitlige køretøjer i Danmark. Endvidere indgår oplysninger om trafikens mængde og sammensætning, terrænforhold, bebyggelser, vejforhold mv. Ved beregningen anvendes en beregningsmodel, der er godkendt af Miljøstyrelsen. I Danmark anvendes den model, der kaldes Nord2000.
Støjd danmarkskortet	Et kort, der findes på Miljøstyrelsens hjemmeside (søg efter Støjd danmarkskortet). Kortet viser støj kort for bl.a. vejstøj i Danmark i de områder, hvor støjen er kortlagt. Når man benytter kortet, bør man anvende de seneste kortlægninger, som er udført med Nord2000. Man bør ikke anvende resultater, der er udført med Cnossos. De er alene til sammenligning af forholdene i hele EU.



Støjfølsomt område	<p>Et område, hvor det findes eller planlægges støjfølsom arealanvendelse. Der er bl.a. boligområder, børnehaver, vuggestuer, skoler og undervisningsbygninger, plejehjem, hospitaler o.lign. Desuden kolonihaver, udendørs opholdsarealer og parker.</p> <p>Særligt støjfølsomme er rekreative områder i det åbne land, sommerhusområder, campingpladser o.lign.</p> <p>Mindre støjfølsomme er liberale erhverv m.v. (hoteller, kontorer m.v.)</p> <p>Se også side 16.</p>
Støjgene	<p>Den ulempe, som mennesker oplever, når de udsættes for støj i eller ved boligen eller ved ophold eller færdsel i områder, der udsættes for støj. Forskellige personer oplever ikke den samme gene. Den samlede støjgene i et område opgøres derfor statistisk. Man ved fra undersøgelser af mennesker oplevelser af vejstøj, at ca. 9 % af befolkningen oplever vejstøj ved boligen med et niveau på 58 dB som stærkt generende.</p>
Støjhandlingsplan	<p>En plan, der redegør for støjforholdene, f.eks. vejstøj i en kommune. Planen indeholder også planer for en eventuel indsat for at begrænse støjen. De kommuner, der er omfattet af støjbekendtgørelsen (se denne) er forpligtet til at udarbejde en støjhandlingsplan hvert 5. år. Det gælder bl.a. Lyngby-Taarbæk Kommune.</p>
Støjhegn	<p>Et almindeligt hegn, der er udført rigtigt, kan dæmpe støjen. Et sådant støjhegn vil typisk være en ret simple konstruktion, der fremstår som et havehegn. Det kan derfor udføres af private boligejere.</p>
Støjisolering	<p>Se facadeisolering.</p>
Støjkort	<p>Et kort, der med farvesignaturer viser, hvordan støjen fra en støjkilde, f.eks. vejene i et område, sprede i omgivelserne. Kortet er et resultat af støjberegninger udført med en beregningsmodel. I Danmark anvendes beregningsmodellen Nord2000.</p>
Støjkortlægning	<p>Indsamling af oplysninger om en støjkilde, f.eks. alle vejene i en kommune. Oplysningerne anvendes til at beregne støjkort og til beregning af facadestøj på alle boliger. Facadeniveauerne anvendes til optælling af antal boliger, der er støjbelastede. Støjkort og optælling af støjbelastede boliger er støjkortlægningens resultat.</p>
Støjmåling	<p>En måling af støj i en udvalgt position. Den udføres af uddannede teknikere ved brug af særlige støjmålere. Nogle støjmålinger er overvågede, så der kan indsamles oplysninger om støjkilden under målingen, f.eks. trafikken på en vej. Målinger kan også udføres med automatisk udstyr uden en tekniker på stedet.</p> <p>Støjmålinger dækker normalt et kortere tidsrum og resultaterne er derfor ikke sammenlignelige med de beregnede støjniveauer, som er gennemsnittet over et helt år.</p>
Støjniveau	<p>Anvendes som regel om den gennemsnitlige støj, f.eks. <math>L_{den}</math> (se denne). Se også lydtrykniveau.</p>
Støjpulje	<p>Se puljeordning.</p>
Støjreducerende vejbelægning	<p>En særlig type asfalt, der sammen med bilernes dæk giver anledning til lidt mindre støj end andre typer asfalt.</p>
Støjskærm	<p>Støjskærme er solide konstruktioner, der ofte bygges som en del af det samlede vejanlæg. Der er derfor en række tekniske krav, ud over de rent støjtekniske, som skal opfyldes. Støjskærme er ofte langt højere end almindelige havehegn.</p>
Støjvold	<p>En jordvold, der anlægges langs en vej for at dæmpe støjen. Det er en effektiv løsning, men pladskrævende. En jordvold skal som regel være dobbelt så høj som en støjskærm, fordi voldens top vil være længere fra vejen end skærmens top.</p>

Større byområder	I henhold til EU's Støjdirektiv skal der hvert 5. år ske en kortlægning af støj i sammenhængende byområder med mere end 100.000 indbyggere. I Danmark er disse områder Københavnsområdet, Odense, Aarhus og Aalborg.
Større veje	I henhold til EU's Støjdirektiv skal der hvert 5. år ske en kortlægning af støj fra veje, hvor der passerer mere end 3 millioner køretøjer pr. år. I Danmark er det besluttet, at større veje omfatter statens veje. Desuden omfatter den danske kortlægning alle statens veje, også selvom der er mindre end 3 millioner køretøjer om året.
Vejledende grænseværdi	Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj er et udtryk for en støjbelastning, som Miljøstyrelsen vurderer, er miljømæssig og sundhedsmæssig acceptabel. Hvis støjen er lavere end de vejledende grænseværdier, vurderer Miljøstyrelsen, at kun en mindre del af befolkningen vil opleve støjen som generende. De vejledende grænseværdier skal ikke være overholdt langs eksisterende veje og ved eksisterende boliger. De skal dog overholdes ved planlægning af nye boliger o.lign.
Vejdirektoratet	Vejdirektoratet er en del af Transportministeriet og står for anlæg, drift og vedligeholdelse af statens veje, bortset fra motorvejsstrækningerne over Storebæltsbroen og Øresundsbroen, som varetages af Sund & Bælt. Vejdirektoratet udfører hvert 5. år kortlægning af støj fra statens veje og udarbejder støjhandlingsplaner. Det er også Vejdirektoratet, der står for planlægning og udførelse af de tiltag, der gennemføres for begrænsning af støj fra statens veje.
WHO	World Health Organisation, Verdenssundhedsorganisationen, er en del af De Forenede Nationer, FN. Organisationen varetager international sundhed. WHO har udgivet en række anbefalinger om vejledende grænseværdier, som kan forebygge støjs negative helbredseffekter.
Årsdøgntrafik (ÅDT)	Trafikken pr. døgn opgjort som gennemsnit over hele året på en vejstrækning.

## Bilag 2. De formelle krav til støjhandlingsplanen

I Støj kortlægnings bekendtgørelsen<sup>22</sup> er der krav til indholdet af en støjhandlingsplan. I tabellen herunder er disse krav gengivet (punkt 1 – 13) og det er anført i hvilke afsnit, de enkelte emner er beskrevet.

<b>Krav til indhold iht. Støj kortlægnings bekendtgørelsen</b>	<b>Indgår i følgende afsnit i støjhandlingsplanen</b>
1) En oversigt over de vigtigste punkter i støjhandlingsplanen.	Introduktion, side 7
2) En beskrivelse af det større, samlede byområde, de større veje, større jernbaner og større lufthavne og eventuelle stilleområder samt andre støj kilder, der er taget hensyn til.	Vejstøj i Lyngby-Taarbæk Kommune, side 9
3) De ansvarlige myndigheder og det retlige grundlag.	Bilag 4: Myndigheder og retsligt grundlag. Side 114
4) Alle gældende grænseværdier.	Vejledende grænseværdier, side 71
5) Resumé af støj kortene.	Overblik over støjen, side 15
6) En vurdering af det anslåede antal personer og boliger, der udsættes for støj i de støj kortlagte intervaller, og en indkredsning af de problemer og situationer, der skal forbedres, samt en prioritering heraf.	Overblik over støjen, side 15 De mest støj belastede områder, side 24 Indsatsanalyse, side 28 Prioritering af indsatsen, side 58
7) En beskrivelse af alle allerede indførte støj bekæmpelsesforanstaltninger og alle projekter, som forberedes.	Indsats for mindre vejstøj siden sidste støjhandlingsplan, side 21
8) Foranstaltninger, som de ansvarlige myndigheder agter at træffe i de følgende 5 år, herunder alle foranstaltninger til beskyttelse af stilleområder.	Indsatsen i de kommende år, side 63
9) Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støj belastede personer opgjort med hensyn til færre gener, søvnforstyrrelser, helbredseffekter mv. jf. bilag 5.	De forventede resultater, side 63
10) Strategi på lang sigt.	Strategi på lang sigt, side 63
11) Finansielle oplysninger (hvis de er tilgængelige): Budgetter, omkostnings-effektivitetsanalyse og cost-benefit-analyse.	Budgetter og økonomi, side 63
12) Påtænkte tiltag til evaluering af gennemførelsen og resultaterne af støjhandlingsplanen.	Evaluering af indsatsen, side 64
13) Referat af den offentlige høring af forslaget til støjhandlingsplanen.	Referat af den offentlig høring, side 105

Det er vurderet, at støjhandlingsplanen ikke skal miljøvurderes i henhold til Miljøvurderingsloven<sup>23</sup>.

<sup>22</sup> BEK nr. 2092 af 18/11/2021. Bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner

<sup>23</sup> Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), Lovbekendtgørelse nr. 4 af 03/01/2023

## Bilag 3: Støj om natten

Den vigtigste målestok for vejstøj er  $L_{den}$ , som er omtalt i afsnittet Vejstøj er en plage for mange, side 66.  $L_{den}$  er en vægtet døgnmiddelværdi, hvor støj om natten (og om aftenen) tillægges særlig stor vægt, når middelværdien beregnes. Langs veje med en almindelig døgnfordeling af trafikken er det gennemsnitlige støjniveau i natperioden kl. 22 – 07 ca. 8 dB lavere end støjniveauet opgjort som en vægtet middelværdi for hele døgnet. I praksis er det sjældent, at forholdet mellem de to opgørelser er anderledes. Derfor har Miljøstyrelsen valgt, at der ikke er behov for en selvstændig vejledende grænseværdi for støjen om natten.

I EU har medlemsstaterne imidlertid besluttet, at den fælles europæiske støjkortlægning, der udføres hvert femte år, skal omfatte en selvstændig opgørelse af støjforholdene  $f$  i natperioden. Den er derfor også udført for Lyngby-Taarbæk Kommune.

Herunder er vist et kort over hele kommunen, hvor det gennemsnitlige støjniveau i natperioden i natperioden er vist med farvesignaturer. Hver farve svarer til et interval på 5 dB. F.eks. er støjniveauet 50 – 55 dB i områder med gul farve. Områder uden farvesignatur er udsat for støj, der er lavere end 45 dB.

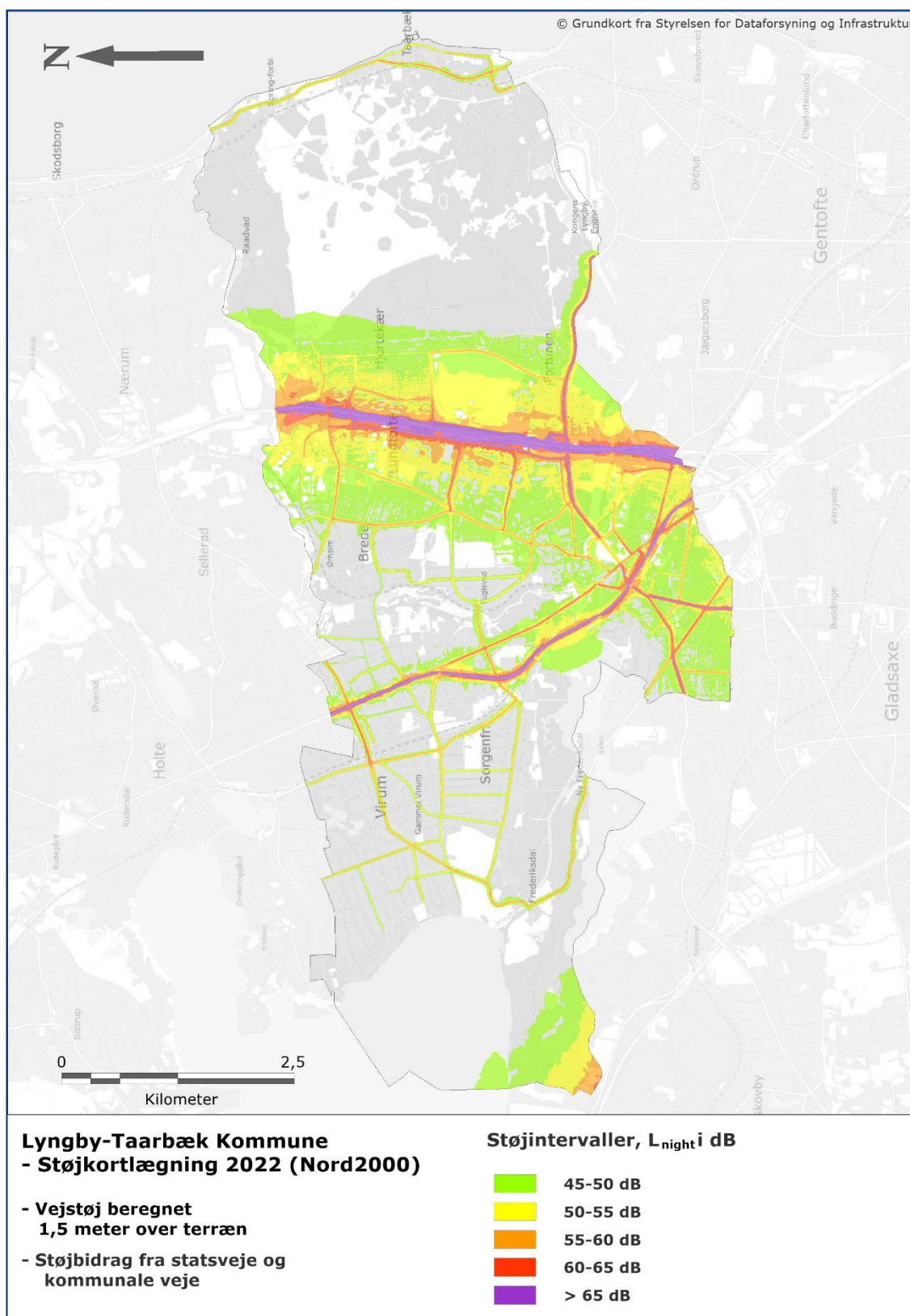
Støjkortet kan også findes på Miljøstyrelsens hjemmeside (søg efter Støjdanmarkskortet), hvor det er muligt at zoome ind på mindre områder og se støjkurverne på andre kortunderlag og luftfoto.

Hvis man sammenligner støjkortet for støj om natten med kortet på side 16 (Figur 5), så vil man bemærke, at de to kort ser ud til at være næsten ens. Der er dog den væsentlige forskel, at farverne repræsenterer forskellige støjniveauer. Faktisk er der meget tæt på 8 dB forskel mellem de to støjkort. Det er meget almindeligt, at det gennemsnitlige støjniveau i natperioden ( $L_{night}$ ) er 8 dB lavere end den vægtede middelværdi for hele døgnet ( $L_{den}$ ).

Tabellen herunder (Tabel 9) indeholder oplysninger om, hvor mange boliger og personer i Lyngby-Taarbæk Kommune, der er udsat for støj i natperioden i forskellige intervaller.

**Tabel 9. Antal boliger og personer udsat for vejtrafikstøj i natperioden med niveauer over 45 dB.**

Støjniveau, $L_{night}$	45 – 50 dB	50 – 55 dB	55 – 60 dB	60 – 65 dB	Over 65 dB	I alt over 50 dB	I alt over 60 dB
Boliger i alt	9.795	5.452	2.980	742	46	9.220	788
Personer	19.431	10.070	4.981	1.247	59	16.357	1.306



**Figur 44.** Kort over den samlede trafikstøj om natten i Lyngby-Taarbæk Kommune i 2022. Kortet viser niveauer for støjbelastningen i natperioden ( $L_{night}$  i dB) med farvesignaturer i 5 dB spring. Støjen er vist i højde 1,5 meter over terræn og omfatter støj fra kommunens veje og statsens veje. Der indgår også støj fra veje i tilstødende kommuner.



## Bilag 4: Myndigheder og retsligt grundlag

### Det retslige grundlag

Det retslige grundlag for denne støjhandlingsplan er *Støjbekendtgørelsen, Bekendtgørelse nr. 2092 af 18/11/2021, Bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner.*

I henhold til Støjbekendtgørelsen skal der gennemføres støjkortlægning og udarbejdelse af støjhandlingsplaner hvert femte år. Den seneste støjkortlægning er udført i 2022. Den skal gentages hvert femte år. Støjkortlægningen skal danne grundlag for støjhandlingsplaner, der skal foreligge senest 18. juli 2024 og herefter hvert femte år.

Bekendtgørelsen implementerer i Danmark *Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv 2002/49/EF om vurdering og styring af ekstern støj.*

De danske retningslinjer er yderligere beskrevet i *Miljøstyrelsens vejledninger nr. 4/2006: Støj kortlægning og støjhandlingsplaner.*

De vejledende grænseværdier for støj fra veje findes i *Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007 Støj fra veje.*

### Ansvarlige myndigheder

Nedenstående myndigheder er i henhold til Støjbekendtgørelsen ansvarlige for kortlægning af støj i Lyngby-Taarbæk Kommune:

- Støj fra alle veje : Miljøstyrelsen er ansvarlig for kortlægning af støj fra alle veje i dele af Hovedstadsområdet, herunder Lyngby-Taarbæk Kommune. Lyngby-Taarbæk Kommune skal levere de oplysninger om kommunens veje, der skal indgå i denne kortlægning.
- Støj fra statens veje alene: Transportministeriet er ansvarlig for kortlægning af støj fra statens veje. I praksis udføres arbejdet af Vejdirektoratet.
- Støj fra jernbaner : Transportministeriet er ansvarlig for kortlægning af støj fra de statslige jernbaner, herunder S-banenettet. I praksis udføres arbejdet af Banedanmark. Trafikselskaber Movia er ansvarlig for kortlægning af støj fra Nærumbanen (Lyngby – Nærum).
- Støj fra virksomheder : Lyngby-Taarbæk Kommune er ansvarlig for udarbejdelse af støjkort for de virksomheder, lufthavne og flyvepladser, hvor kommunen er godkendelsesmyndighed i medfør af kapitel 5 i lov om miljøbeskyttelse. Støjkortene skal udarbejdes af Miljøstyrelsen, når den er godkendelsesmyndighed. Støjkort for virksomheder skal dog kun udarbejdes, hvis en virksomhed giver anledning til en støjbelastning, som er større end  $L_{den}$  55 dB eller  $L_{night}$  50 dB. Der er ikke identificeret godkendelsespligtige virksomheder i Lyngby-Taarbæk Kommune, som giver anledning til støj, der overstiger disse niveauer. Der er derfor ikke udarbejdet støjkort for virksomheder.

De følgende myndigheder er i henhold til Støjbekendtgørelsen ansvarlige for udarbejdelse af støjhandlingsplaner, der har betydning for Lyngby-Taarbæk Kommune:

Større veje i kommunen	:	Transportministeriet (Vejdirektoratet)
Støj fra alle veje i kommunen	:	Lyngby-Taarbæk Kommune
Statens jernbaner i kommunen	:	Transportministeriet (Banedanmark).
Nærumbanen	:	Trafikselskabet Movia.

Der er ikke virksomheder i Lyngby-Taarbæk Kommune, som skal være omfattet af støjkortlægning. Derfor skal der heller ikke udarbejdes støjhandlingsplaner for støj fra virksomheder. Den enkelte virksomhed er i øvrigt ansvarlig for at overholde Miljøbeskyttelsesloven, herunder regler om støj. Det er Lyngby-Taarbæk Kommune, der fører tilsyn med, at virksomhederne overholder lovgivningen. For nogle virksomhedstyper er det dog Miljøstyrelsen, som fører dette tilsyn.

Lyngby-Taarbæk Kommune er ansvarlig for kommunens vejnet, herunder anlæg og vedligeholdelse af eventuelle støjdæmpende foranstaltninger. Tilsvarende har Transportministeriet ansvar for det statslige vejnet og jernbanerne, hvor det i praksis er henholdsvis Vejdirektoratet og Banedanmark, der planlægger og gennemfører eventuelle støjdæmpende foranstaltninger. For Nærumbanen er det dog Trafikselskabet Movia, der har dette ansvar.

## Bilag 5: Støjens negative helbredseffekter

Miljøstyrelsen har på baggrund af retningslinjer, der er fastsat i EU's støjdirektiv<sup>24</sup>, udarbejdet et redskab til beregning af visse negative helbredseffekter. De omfatter:

- Antal tilfælde pr. år i kommunen af iskæmisk hjertesygdom, som er en fælles betegnelse for sygdomme i hjertet
- Antal personer i kommunen, der oplever høj grad af gener på grund af trafikstøjen
- Antal personer i kommunen, der oplever søvnforstyrrelser.

Som omtalt i afsnittet Risiko for negative helbredseffekter, side 73, kan udsættelse for vejstøj medføre øget risiko for flere sygdomme end sygdom i hjertet, men EU har indtil videre valgt at fokusere på den øgede risiko for iskæmisk hjertesygdom, som er særlig veldokumenteret.

For Lyngby-Taarbæk Kommune kan man ved brug af Miljøstyrelsens redskab beregnes følgende effekter af vejstøjen i kommunen, når støjen beregnes ved brug af metoden Nord2000:

Antal tilfælde af iskæmisk hjertesygdom pr. år	:	2,3
Antal personer, der oplever høj grad af gener	:	5.503
Antal personer, der oplever søvnforstyrrelser	:	1.707

I henhold til EU-direktivet skal helbredseffekterne også beregnes ved brug af resultaterne af en støjkortlægning udført ved brug af beregningsmodellen Cnossos (se omtalen i afsnittet Forskellige metoder til støjkortlægning, side 14). Disse resultater er for Lyngby-Taarbæk Kommune:

Antal tilfælde af iskæmisk hjertesygdom pr. år	:	1,3
Antal personer, der oplever høj grad af gener	:	2.806
Antal personer, der oplever søvnforstyrrelser	:	515

Som omtalt i afsnittet Forskellige metoder til støjkortlægning, side 14, er det holdningen i Danmark, at kortlægning af støj ved brug af Cnossos undervurderer støjbelastningen og dermed også de negative helbredseffekter.

<sup>24</sup> EU's støjdirektiv 2002/49/EF af 25. juni 2002