

Servicetjek af planlovens redskaber og muligheder for forebyggelse og reduktion af vejstøj

Marts 2021
Bilag 3

Redegørelse for planlovens redskaber og muligheder for forebyggelse og reduktion af vejstøj

Marts 2021

Bilag 3 til Evaluering af planloven m.v. 2021

Bolig- og Planstyrelsen
Landsplanlægning & Tilsyn

www.bpst.dk

Layout og grafik: Bolig- og Planstyrelsen
Fotos: Unsplash og Colorbox

Publikationen kan hentes på
www.planinfo.dk

Indhold

Kapitel 1 Indledning	3
Kapitel 2 Baggrund	4
Kapitel 3 Planlovens regler om planlægning i støjbelastede områder	6
Kapitel 4 Planlægning i områder belastet af støj fra virksomheder	10
Kapitel 5 Vejledende støjgrænser efter miljøbeskyttelsesloven	13
Kapitel 6 Borgerens muligheder hvis en bolig m.v. er støjbelastet	17
Kapitel 7 Bolig- og Planstyrelsens vurdering	19
Kapitel 8 Konklusion	25
A. Aftaletekst	26
B. Tabel med oversigt over de relevante bestemmelser i planloven	27

Indledning

I Aftale af 19. december 2018 mellem Socialdemokratiet, Venstre, Dansk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti og Liberal Alliance om udlæg af sommerhusområder og styrket naturhensyn er det aftalt, at der skal gennemføres et servicetjek af planlovens redskaber og muligheder for forebyggelse og reduktion af vejstøj.

Det fremgår af aftalen, at:

“Aftaleparterne er enige om behovet for at kigge på, hvordan man kan mindske trafikstøj i boligområder. Der igangsættes derfor et servicetjek af, om kommunerne i planloven kan gives yderligere redskaber og muligheder for forebyggelse og reduktion af vejstøj”.

Den fulde aftaletekst vedr. servicetjekket er gengivet i afsnit A nedenfor.

Planloven forholder sig til støj i relation til anvendelse af et område. Planlægning for et område kan kun ske, hvis støjniveauet i området er acceptabelt for den anvendelse, der planlægges for. Dette vurderes ud fra vejledende grænseværdier for støj, som er fastsat i vejledninger fra Miljøstyrelsen.

Planlovens bestemmelser gælder i udgangspunktet for alle typer af støj, men der er gennem tiden indarbejdet undtagelser for enkelte typer af støj. Det er et samlet regelsæt for støj, som kommunerne skal navigere i, hvorfor det også berøres i servicetjekket.

Baggrund

I Danmark er vejtrafikken ifølge Miljøstyrelsen¹ den væsentligste kilde til støjbelastning. Den seneste nationale kortlægning af boliger belastet af vejstøj er udgivet af Miljøstyrelsen i 2013² på baggrund af data fra 2012. Opgørelsen viste, at ca. 724.000 boliger i Danmark var udsat for støj fra veje over den vejledende grænseværdi på 58 dB. Heraf var ca. 141.000 boliger stærkt støjbelastet med 10 dB højere end grænseværdien eller mere. Ca. 90 pct. af de støjbelastede boliger ligger langs kommunale veje³. Ifølge Miljøministeriet viser en kortlægning på en stor del af vejnettet for perioden 2012-2017, at antallet af støjbelastede boliger har været stigende, hvilket tilskrives stigningen i trafikken, der i tidsrummet er steget med ca. 12 pct. Etablering af nye veje og opførelse af boliger tæt på eksisterende veje som følge af urbanisering kan også være medvirkende årsager.

Definition af støjbelastede boliger

Ifølge Miljøstyrelsens vejledning om støjkortlægning og støjhandlingsplaner anses et område som støjbelastet, når støjniveauet af den akutte type støj er højere end Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for den samme type af støj og med den påtænkte anvendelse af området.

Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 2006, Støjkortlægning og støjhandlingsplaner

Vejledende grænseværdier måles som udgangspunkt udendørs. Det betyder fx, at en bolig beliggende i et boligområde er støjbelastet, hvis støjbelastningen uden-dørs overskrider de vejledende grænseværdier for vejstøj for boligområder.

Ifølge støjhandlingsplan for statens veje 2018-2023 viser Vejdirektoratets kortlægning, at der langs statsveje er i alt ca. 106.000 boliger udsat for støj over grænseværdien⁴.

Flere undersøgelser viser negative helbredseffekter som følge af støj. Fx viser en undersøgelse fra Kræftens Bekæmpelse fra 2012⁵, at vejstøj giver en forøget risiko for blodprop i hjertet. Undersøgelsen viser, at en 10 dB stigning i støj giver en øget risiko på 12 pct. for at få blodprop i hjertet.

Verdenssundhedsorganisationen (WHO) har i 2018 anslået, at der er 5 pct. forhøjet risiko for blodpropper i hjertet, hvis befolkningen udsættes for vejstøj over 59 dB

¹ Miljøstyrelsens hjemmeside om støj, Spørgsmål og svar om vejstøj, <https://mst.dk/luft-stoej/stoej/trafikstoej/faq-vejstoej/>.

² National kortlægning af boliger belastet af vejstøj i 2012, Miljøstyrelsen, 2013 <https://www2.mst.dk/Udgiv/publikationer/2013/08/978-87-93026-45-2.pdf>.

³ Støj fra veje, Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 4 2007.

⁴ Støjhandlingsplan for statens veje 2018-2023, rapport nr. 593, Vejdirektoratet 2018.

⁵ Miljøstyrelsens hjemmeside, Trafikstøj og sundhed, <https://mst.dk/luft-stoej/stoej/trafikstoej/trafikstoej-og-sundhed/>.

Lden. Forskning tyder også på, at der kan være en sammenhæng mellem vejstøj og sygdomme som kræft og diabetes.

WHO anbefaler 53 dB Lden som grænseværdi for vejstøj, hvor den danske grænseværdi for vejstøj er 58 dB Lden. WHO's faglige grundlag baserer sig blandt andet på undersøgelser fra Alperne og Asien. Miljøstyrelsen vurderer, at disse ikke giver et retvisende billede for støjgener ved vejtrafikstøj for danske forhold. Hvis disse undersøgelser tages ud, vil WHO's grænseværdi ligge på ca. samme niveau, som den nuværende danske grænseværdi på 58 dB Lden. WHO's anbefaling for grænseværdien for vejstøj og evidensen for forøget risiko for blodpropper i hjertet over 59 dB Lden dokumenterer dog vigtigheden af at overholde den vejledende grænseværdi ved udlæg til ny støjfølsom anvendelse.

Planlovens regler om planlægning i støjbelastede områder

Det fremgår af planlovens formålsbestemmelse, at loven særligt tilsigter, at bl.a. støjulempere forebygges. Planloven regulerer ikke udledning af støj, men hvilken anvendelse der kan være i områder med støj.

Planlovens § 15 a, stk. 1

En lokalplan må kun udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse, hvis planen med bestemmelser om etablering af afskærmningsforanstaltninger mv., jf. § 15, stk. 2, nr. 13, 23 og 26, kan sikre den fremtidige anvendelse mod støjgener.

Det er fastsat i planloven, at der som udgangspunkt ikke kan planlægges for støjfølsom anvendelse på støjbelastede arealer. Der kan jf. § 15 a, stk. 1, alene planlægges, hvis anvendelsen kan sikres mod støjgener ved etablering af afskærmningsforanstaltninger m.v. Dette gælder ikke kun vejstøj, men alle former for ekstern støj; støj fra veje, virksomheder, tog, vindmøller, fly, færger, motorsportsbaner og skydebaner m.v. Der er forskellige regler og grænseværdier for de forskellige støjtyper. Når der tales om støjbelastede arealer i planloven gælder det al ekstern støj.

Bestemmelsen i planloven blev indført i 2003 og skal forhindre, at der ved lokalplan tillades opført fx boliger i et område, der er belastet med støj fra erhvervsvirksomheder, vejtrafik m.v.⁶

Herudover er der i planloven bestemmelser, som skal sikre, at den fysiske planlægning medvirker til at forebygge konflikter mellem støjende og støjfølsomme anvendelser. Overordnet skal kommunen forholde sig hertil i kommuneplanens retningslinjer, jf. § 11 a, stk. 1, nr. 7.

Mulige afskærmningsforanstaltninger

Det er muligt at lokalplanlægge for støjfølsom anvendelse, hvis lokalplanen med afskærmningsforanstaltninger m.v. kan sikre den fremtidige anvendelse mod støjgener.

⁶ Lov om ændring af lov om planlægning (byomdannelse), 2002/1 LSF 103, lovforslag som fremsat 5. dec. 2002, <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=89432>.

Mulige afskærmningsforanstaltninger er angivet i § 15 a, stk. 2, nr. 13, 23 og 26. Der kan optages bestemmelser om tre former for afskærmningsforanstaltninger i en lokalplan:

1. Foretagelse af afskærmningsforanstaltninger såsom anlæg af beplantningsbælte, støjvold, mur og lignende, herunder bebyggelse i første række i transformationsområder, som betingelse for ibrugtagen af ny bebyggelse eller ændret anvendelse af ubebygget areal,
2. Isolering af eksisterende boligbebyggelse mod støj,
3. Isolering mod støj af ny boligbebyggelse i eksisterende boligområder eller områder for blandede byfunktioner.

Det betyder, at der kan fastsættes bestemmelser i en lokalplan om ovenstående. Det er imidlertid ikke et krav, at der fastsættes sådanne bestemmelser. Formål og hensyn bag de tre former for afskærmningsforanstaltninger gennemgås i det følgende.

1. Foretagelse af afskærmningsforanstaltninger (§ 15, stk. 2, nr. 13)

Afskærmningsforanstaltninger afskærmer for støjen. Støjskærme er især velegnede, hvor overordnede veje med få tilsluttende veje går igennem et forholdsvis tæt bygget boligområde. Støjen dæmpes mest lige bag skærmen. Ved etagebyggeri vil støjskærme mindske støjbelastningen på de nederste én til to etager og på de udenørs opholdsarealer, mens støjen ikke dæmpes ved de øverste etager. Det er derfor især områder med lave boliger og ved til udendørs opholdsarealer, at de er egnede virkemidler⁷. Der kan i en lokalplan optages bestemmelser om afskærmningsforanstaltninger som betingelse for ibrugtagen af ny bebyggelse eller ændret anvendelse af ubebygget areal.

2. Isolering af eksisterende boligbebyggelse (§ 15, stk. 2, nr. 23)

Isolering af eksisterende bebyggelse, § 15, stk. 2, nr. 23, har siden 1982 været en mulighed. Bestemmelsen giver mulighed for, at kommunerne kan fastsætte bestemmelser i en lokalplan om, at eksisterende boligbebyggelse skal isoleres mod støj. Det medfører ikke i sig selv handlepligt.

3. Isolering mod støj af ny boligbebyggelse (§ 15, stk. 2, nr. 26)

I 2007 blev bestemmelsen om isolering mod støj suppleret med mulighed for at fastsætte bestemmelser om isolering mod støj af ny boligbebyggelse i eksisterende boligområder eller områder for blandede byfunktioner.

Indførelse af denne bestemmelse gav kommunerne mulighed for i lokalplaner at fastsætte bestemmelser om isolering af ny boligbebyggelse i eksisterende boligområder

⁷ Støj fra veje, Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 4 2007.

eller områder til blandede byfunktioner⁸, hvor det tidligere kun var en mulighed i eksisterende boligbebyggelse. Baggrunden var ønsket om, at der skal kunne planlægges for fornyelse og udvikling, og det skulle være muligt at planlægge for nye boliger, der kan integreres i eksisterende byområder også i tilfælde, hvor støjbelastningen uden særlige støjdæmpende foranstaltninger på bygningerne ikke ville være acceptabel. Dette omfatter områder, hvor der er tale om varig støj fra virksomheder eller støj fra veje og jernbaner i byerne, og hvor støjskærme ikke er nok. Der kan fx være ønsker om at fortætte et centralt beliggende boligområde tæt ved en virksomhed med vedblivende støj. Ændringen gav mulighed for, at der i eksisterende boligområder kan opføres ny bebyggelse, der med støjisolering kan fungere som en støjskærm for de øvrige boliger og opholdsarealer i området.

Det fulgte af lovændringen, at der skulle fastsættes vejledende grænseværdier til anvendelse af de nye muligheder, herunder for indendørs støjniveau med åbne vinduer. Det er bl.a. sket i Miljøstyrelsens vejledning *støj fra veje og tillæg til vejledning om ekstern støj fra virksomheder*. Her er det beskrevet, hvornår redskaberne kan anvendes. Der refereres til ændringen som "huludfyldning" i eksisterende karrébyggeri. De vejledende grænseværdier for indendørs støjniveau for vejstøj fremgår af tabel 1. Disse vejledende grænseværdier er alene gældende, når der er tale om ny boligbebyggelse i eksisterende boligområder eller områder for blandede boligfunktioner, og kan ikke lægges til grund ved ændret arealanvendelse⁹.

Vejledende grænseværdier indendørs for vejstøj ved anvendelse af støjisolering af nye boliger i eksisterende støjbelastede byområder

Anvendelse	Grænseværdi
Boliger, undervisnings- og daginstitutionsbygninger samt hospitaler o.l.	L_{den} 46 dB
Udendørs opholdsarealer i tilknytning til boligen	L_{den} 58 dB
Kontorer mv.	L_{den} 51 dB

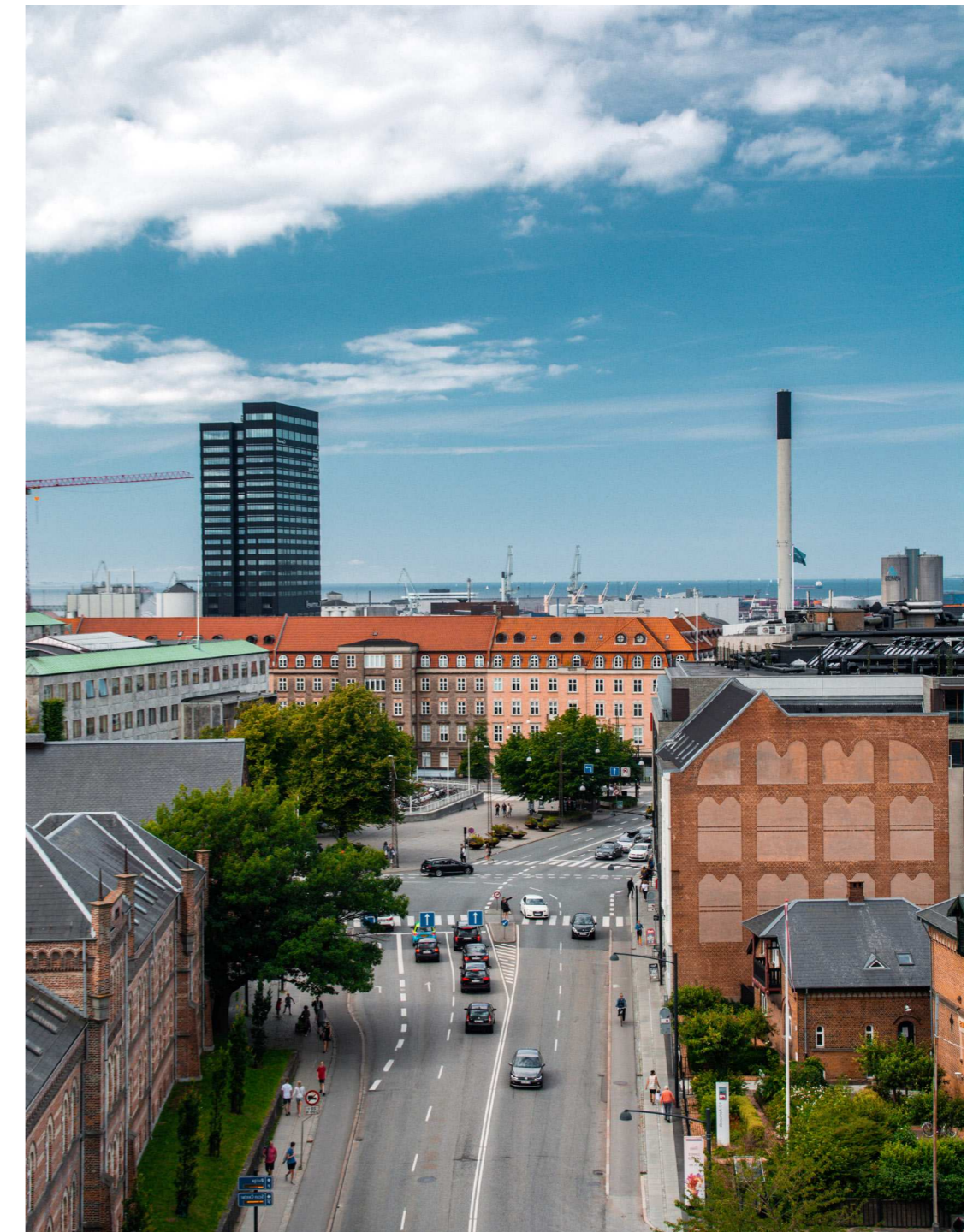
Tabel 1. Vejledende grænseværdier beregnet med åbne vinduer i møbleret rum. Det forudsættes, at alle oplukkelige vinduer er åbnet til et åbningsareal på 0,35 m² pr. vindue, og at efterklangstiden er 0,5s. Kilde: Vejledning om Støj fra veje, Miljøstyrelsen 2007.

Anvendes huludfyldningsbestemmelsen og de indendørs grænseværdier i tabel 1, skal det udendørs støjniveau ved facaden ikke sammenholdes med de almindelige vejledende grænseværdier, som vises i tabel 2 i afsnit nedenfor om vejledende grænseværdier efter miljøbeskyttelsesloven. Dog skal støjniveauet på udendørs opholdsarealer i tilknytning til boligen overholde de vejledende støjgrænser, og Bygningsreglementets krav til indendørs støjniveau med lukkede vinduer skal desuden være

⁸ Lov om ændring af lov om planlægning (bypolitik mv.) 2006/1 LSF 204, bemærkninger til forslag som fremsat 28. marts 2007, <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=89538>.

⁹ Støj fra veje, Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 4 2007.

overholdt for, at bygningen kan tages i brug. Det betyder, at kommunerne ikke kan give byggetilladelse, før kravene er opfyldt.



Planlægning i områder belastet af støj fra virksomheder

Byomdannelse

Planlovens bestemmelser om støj vedrører i udgangspunktet alle former for støj. Dog er der gennem tiden indarbejdet redskaber, som specifikt vedrører støj fra virksomheder. Det er et samlet regelsæt for støj, som kommunerne skal navigere i, da der i praksis i planlægningssituationer kan være tale om flere typer af støj. Der vil ofte være behov for at håndtere både vejstøj, virksomhedsstøj mv. i forbindelse med en lokalplan. Derfor skal der ses på sammenhængen mellem planlovens bestemmelser om støj. Skemaet i afsluttende afsnit B indeholder en oversigt over de nævnte bestemmelser.

I 2003 blev det muligt at udlægge byomdannelsesområder. Det betyder, at der kan lokalplanlægges i et støjbelastet område, hvis der er sikkerhed for, at støjbelastningen er bragt til ophør i løbet af en periode, der ikke væsentligt overstiger 8 år, efter den endeligt vedtagne lokalplan er offentliggjort, jf. § 15 a, stk. 2.

Bestemmelsen giver mulighed for en gradvis omdannelse ved, at den nye bebyggelse i en tidsbegrænset periode udsættes for en højere støjbelastning end de vejledende støjgrænser. Reglerne skal sikre, at bebyggelsen ikke udsættes for en uforsvarlig høj støjbelastning, og at de lempede støjgrænser kun gælder i en overgangsperiode. Der skal være sikkerhed for, at de eksisterende virksomheder enten nedbringer støjen eller vil flytte. Overgangsperioden på 8 år svarer til retsbeskyttelsesperioden i miljøgodkendelser¹⁰.

I den tilhørende *vejledning om ekstern støj i byomdannelsesområder* anbefaler Miljøstyrelsen, at de vejledende grænseværdier lempes med 5 dB i overgangsperioden (Støjvejledningen¹¹ og det senere supplement¹² hertil, arbejder med vejledende grænseværdier målt udendørs). Efter overgangsperioden gælder de sædvanlige grænseværdier, når tilsyns- og godkendelsesmyndigheden behandler påbud og revurderer en miljøgodkendelse.

¹⁰ Lov om ændring af lov om planlægning (byomdannelse), 2002/1 LSF 103, lovforslag som fremsat 5. dec. 2002, <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=89432>.

¹¹ Ekstern støj fra virksomheder, Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1984.

¹² Supplement til vejledning om ekstern støj fra virksomheder, Miljøstyrelsens vejledning nr. 3/1996.

Det er ikke muligt at anvende "isolering mod støj af ny bebyggelse i eksisterende byområder", jf. § 15, stk. 2, nr. 26, i byomdannelsesområder, idet der er tale om en ændret anvendelse af området og ikke i eksisterende boligområder eller områder til blandede byfunktioner.

Transformationsområder

For områder belastet af virksomhedsstøj kan der i nogle tilfælde anvendes en yderligere afskærmningsforanstaltning i form af "bebyggelse i første række i transformationsområder", jf. § 15 a, stk. 3. Det vedrører varig støj fra produktionsvirksomheder, transport- og logistikvirksomheder, hvor det for byomdannelsesområder er en forudsætning, at støjen nedbringes eller bringes til ophør. Det blev tilføjet i planloven i 2017 i forbindelse med muligheden for at planlægge for produktionsvirksomheder, transport- og logistikvirksomheder. Hensigten er bl.a. virksomhedernes drifts- og udviklingsmuligheder skal sikres, og at de ikke påføres omkostninger til afværgeforanstaltninger, som følge af ændringer på omkringliggende arealer. Transformationsområder blev indført på baggrund af flere kommuners ønske om at kunne planlægge for støjfølsom anvendelse på særligt attraktive og centralt beliggende arealer i byerne, fx havneområder, hvor der fortsat er velfungerende virksomheder, som ikke forventes at flytte, og støjen derfor ikke kan nedbringes.

Muligheden kan anvendes ved boliger i første række i transformationsområder i konsekvensområder omkring erhvervsområder forbeholdt produktionsvirksomheder, transport- og logistikvirksomheder, og en række betingelser skal være opfyldt. Disse betingelser er, jf. § 15 a, stk. 3, at:

1. arealet er beliggende i første række mod produktionsvirksomhederne,
2. støjen på arealet ikke overskrider grænseværdier for støj med mere end 5 dB på den facade og udendørs opholdsarealer, der vender ud mod virksomheden,
3. lokalplanen fastsætter krav om isolering mod støj, der sikrer, at grænseværdier for støj indendørs med åbne vinduer er overholdt,
4. der i umiddelbar tilknytning til boligbebyggelsen er adgang til udendørs opholdsarealer, hvor grænseværdier for støj er overholdt, og
5. grænseværdier for støj kan overholdes for bagvedliggende boliger og udendørs opholdsarealer i tilknytning hertil.

Med bestemmelsen er der i planloven givet mulighed for en mindre overskridelse af de vejledende grænseværdier målt på facaden. Samtidig skal grænseværdier for støj indendørs med åbne vinduer overholdes, grænseværdier som ifølge betænkning til bestemmelsen¹³ vil blive fastsat i et tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om *støj fra*

¹³ Betænkning over forslag til lov om ændring af lov om planlægning, lov om naturbeskyttelse og lov om aktindsigt i

Vejledende støjgrænser efter miljøbeskyttelsesloven

virksomheder. Tillægget er udarbejdet og sendt i offentlig høring den 20. januar 2021. Muligheden for at lokalplanlægge for transformationsområder er indtil videre benyttet én gang.

Bestemmelsen om transformationsområder kan ikke anvendes i forhold til vejstøj, støj fra jernbaner o. lign, men alene i forhold til støj fra produktions-, transport- og logistikvirksomheder.

Øvrige bestemmelser i planloven om støj og støjkonsekvenszoner

Der findes flere bestemmelser i planloven, som vedrører specifikke støjklender og situationer, såsom forsvarets øvelsesterræn, helikopterlandingsplads til hospitaler og støjkonsekvensområder om anlæg i landzone. Disse ses ikke relevante at uddybe i denne sammenhæng.

Klagenævnsspraksis for støj

Efter klagenævnspraksis vedrørende planlovens § 15 a er det anset for tilstrækkeligt, at lokalplanen indeholder en bestemmelse om, at udnyttelsen af lokalplanområdet kun kan ske under overholdelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. Det er således op til kommunen at vurdere, hvilke foranstaltninger der er behov for i det konkrete område¹⁴. Dermed er det ikke et krav, at der i lokalplanen er bestemmelser om en specifik afskærmningsforanstaltning.

miljøoplysninger, LFB 2017 121, afgivet 18. maj 2017.

¹⁴ Jf. afgørelse fra Natur- og Miljøklagenævnet, se NMK 2017 - NMK-33-03684, <https://pkn.naevneneshus.dk/afgoerelse/c93ab171-44fe-4494-b06b-5f82a320f698?highlight=15a>.

Planloven fastsætter ikke vejledende grænseværdier for støj, men henviser til Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. I det følgende skitseres vejledende grænseværdier efter miljøbeskyttelsesloven.

I Danmark findes vejledende eller bindende støjgrænser for de fleste typer af ekstern støj. De udgør grundlaget for myndighedernes vurdering af støjforurening¹⁵. Kommunen kan i planlægningen anvende grænseværdierne til at vurdere, hvilken anvendelse der kan placeres i et givent område, fx ud fra hvor meget der støjtes fra en nærliggende vej. Som miljømyndighed anvender kommunen grænseværdierne til at regulere virksomheders støjbelastning af omgivelserne, bl.a. i miljøgodkendelser.

Miljøstyrelsen fastsætter de vejledende grænseværdier. De er fastsat ud fra en faglig vurdering af, hvilken støjbelastning der er miljø- og sundhedsmæssigt acceptabel og svarer typisk til et støjniveau, hvor omkring 10-15 pct. af en befolkning angiver at være stærkt generet af støjen.

Vejledende grænseværdier beregnes som udgangspunkt udendørs. Et område defineres som støjbelastet, hvis støjbelastningen i området overstiger den vejledende støjgrænse for anvendelsen.

Støj måles i decibel

De vejledende støjgrænser angives i decibel, dB. Skalaen hertil er logaritmisk, hvilket betyder, at en ændring på 10 dB svarer til ændring med faktor 10. En ændring på få dB er derfor reelt udtryk for en stor ændring¹.

For vejstøj anvendes en støjindikator kaldet Lden til at beskrive støjen. Det er en sammenvejning over tidsperioderne dag, aften og nat. Det betyder, at der er taget højde for menneskers særlige støjfølsomhed om aftenen og om natten².

¹ Trafikstøj - Et overset samfundsproblem. En hvidbog om løsningen og udfordringer, Gate21 og Rambøll, maj 2016.

² Støj fra Veje, Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 2007.

¹⁵ Miljøstyrelsens hjemmeside, Støjgrænser, <https://mst.dk/luft-stoej/stoej/stoejgrænser/>

Om et støjniveau opleves som generende, kommer bl.a. an på, hvilken sammenhæng støjpåvirkningen sker i. Derfor er der forskellige grænseværdier for samme type støj i forskellige sammenhænge, fx tidspunkt på dagen og hvilken anvendelse, der påvirkes fx boliger eller kontor. Herudover har forskellige typer af støj forskellig påvirkning, og derfor er der fastsat forskellige vejledende grænseværdier. Som eksempler kan nævnes støj fra vejtrafik, ekstern støj fra virksomheder samt støj fra motorsportsbaner.

For regulering af vejtrafikstøj gælder, i modsætning til støj fra andre støjklender, at der ikke kan stilles krav om, at støjen fra eksisterende veje skal overholde et sæt grænseværdier i forhold til eksisterende støjfølsom anvendelse. Der kan altså ikke stilles krav om, at støjen fra en vej skal nedbringes ved, at der skal køre færre biler, eller opsættes støjafskærmning, hvis støjen belaster et eksisterende boligområde, der ligger tæt op ad vejen. Dermed er planlovens regler og planlægningen et vigtigt element i, at ny planlægning ikke medfører flere støjbelastede boliger mv. Grænseværdierne for vejstøj anvendes således alene i planlægning af ny støjfølsom anvendelse og nye eller udvidede veje.

Er der i stedet tale om støj fra produktionsvirksomheder, er det muligt at regulere støj i miljøgodkendelsen. Klager over produktionsvirksomheders miljøgodkendelser og påbud herom kan efter miljøbeskyttelsesloven indbringes for Miljø- og Fødevarerklagenævnet af afgørelsens adressat, enhver der har en individuel, væsentlig interesse i sagens udfald og diverse foreninger og organisationer.

Vejledende grænseværdier for vejstøj

De vejledende grænseværdier for vejstøj anvendes i forbindelse med planlægningen og vurderingen af, hvilken anvendelse der kan lade sig gøre samt ved planlægning af nye veje eller udvidelse af eksisterende vejanlæg. For vejstøj forudsættes det i en planlægningssituation, at vejtrafikken er fremskrevet med 10 år for at tage højde for støjbelastning fra den fremtidige trafikmængde.

De vejledende grænseværdier for vejstøj er fastsat i Miljøstyrelsens vejledning om *Støj fra veje*, og fremgår af tabel 2.

Vejledende grænseværdier for vejstøj (udendørs)

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

Tabel 2. Vejledende grænseværdier målt udendørs. Kilde: *Støj fra veje, vejledning nr. 4 2007, Miljøstyrelsen.*

En bolig er belastet af vejstøj, hvis støjbelastningen udendørs overstiger 58 dB. Generelt gælder det, at grænseværdierne skal overholdes alle steder i det pågældende område, både på facaden af bygninger og udendørs opholdsarealer. Der kan dog i lokalplanen fastlægges delområder, der ikke er støjfølsomme, fx parkeringspladser eller interne veje i lokalplanområdet.

Vejledning om støj fra veje behandler støj i planlægningen for at sikre, at vejstøj forebygges og reduceres. I forhold til virkemidler til at reducere støj peges der på tre steder, der kan sættes ind: ved kilden, under udbredelsen og ved modtager (se boks for uddybning). Det fremgår af vejledningen, at det bør prioriteres at begrænse vejstøj ved kilden, mens isolering ved modtager kun bør være et supplement til de øvrige virkemidler.

Udover vejledningen har Miljøstyrelsen og Vejdirektoratet i 2004 udgivet et idékatalog, *Nye Veje til støjbekæmpelse i byer*¹⁶. Det var bl.a. et inspirationsgrundlag til at reducere støjproblemer i eksisterende boligområder.

¹⁶ Nye veje til støjbekæmpelse i byer, Miljøstyrelsen og Vejdirektoratet, 2004.

Borgerens muligheder hvis en bolig m.v. er støjbelastet

Tre redskaber til at forebygge og reducere vejstøj

1. **Ved kilden:** Kilder, som dækker over køretøjer herunder elbiler, vejbelægning, trafikmængde og hastighed. Når støjen dæmpes ved kilden, har det en effekt på alle de boliger og friarealer, som er påvirket af støj fra en given vejstrækning. Der opnås ligeledes en støjreduktion ved fortove og cykelstier langs vejen, hvilket også vil være en miljøforbedring for de lette trafikanter.
2. **Udbredelsen:** Udbredelsen i form af forskellige former for afskærmning og lignende. Ved anvendelse af afskærmning reduceres støjen ved de boliger og friarealer, der ligger bag en afskærmning, hvorimod der ikke opnås nogen dæmpning for de mennesker, som bor og opholder sig foran afskærmningen.
3. **Ved modtageren:** Modtageren i form af facadeisolering og lokal afskærmning. Facadeisolering har kun en effekt på støjniveauet indendørs, hvorimod støjen på friarealer ikke reduceres.

Forslag til lokalplaner sendes i offentlig høring. Kommunalbestyrelsen skal forholde sig til høringssvarene, men det er op til kommunalbestyrelsen at vurdere, om høringssvarene giver anledning til ændringer af lokalplanen inden endelig vedtagelse. Alle har mulighed for at indsende høringssvar i den offentlige høringsperiode. Det betyder, at hvis man som borger er i tvivl om, om der er taget højde for en evt. støjbelastning, kan der indsendes et høringssvar til kommunen.

Kommunalbestyrelsens vedtagelse af en lokalplan er en afgørelse. Enhver med en retlig interesse i sagens udfald, indenrigs- og boligministeren samt visse landsdækkende foreninger og organisationer, der har beskyttelse af natur og miljø eller varetagelsen af væsentlige brugerinteresser inden for arealanvendelse som hovedformål, kan påklage en sådan afgørelse til Planklagenævnet, jf. planlovens §§ 58-59. Klage over afgørelser efter § 58, stk. 1, skal være indgivet skriftligt inden 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt.

Det er kun muligt at klage over retlige spørgsmål. Det er et retligt spørgsmål, om kommunes afgørelse er i overensstemmelse med planloven, herunder § 15a¹⁷. Det betyder, at der inden for 4 uger efter endelig vedtagelse kan klages over lokalplanens sikring af støjenssynet. Hvis Planklagenævnet vurderer, at lokalplanen er i strid med planloven, kan klagenævnet ophæve planen og hjemvise den til fornyet behandling. Ifølge nævnspraksis anses det for tilstrækkeligt, at lokalplanen indeholder en bestemmelse om, at udnyttelsen af lokalplanområdet kun kan ske under overholdelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier.

Bestemmelserne i en lokalplan er bindende for ejere og brugere af ejendomme omfattet af planen. Den betyder, at bestemmelserne skal overholdes ved fremtidig udstyknings, bebyggelse, beplantning mv. Den har derimod ikke virkning for lovligt eksisterende bebyggelse eller anvendelse.

Opdages støjbelastningen først senere, fx når byggeriet er opført, vil der være tale om et forhold i strid med lokalplanen. Kommunalbestyrelsen har pligt til at søge et ulovligt forhold lovliggjort, hvis det ikke er af underordnet betydning, jf. planlovens

¹⁷ Jf. afgørelse fra Natur- og Miljøklagenævnet, se NMK 2017 - NMK-33-03684, <https://pkn.naevneneshus.dk/afgoerelse/c93ab171-44fe-4494-b06b-5f82a320f698?highlight=15a>.

Bolig- og Planstyrelsens vurdering

§ 51, stk. 3. Det kan ske ved fysisk eller retlig lovliggørelse. Fysisk lovliggørelse er fx nedrivning af ulovligt byggeri. Retlig lovliggørelse er fx dispensation til det pågældende forhold. Det er ikke ift. planloven muligt at dispensere fra Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. Det betyder, at hvis kommunalbestyrelsen ved fx klage bliver opmærksom på, at de vejledende grænseværdier for vejstøj er overskredet, skal kommunen søge det lovliggjort. Det kan ske ved påbud om tiltag til overholdelse af de vejledende grænseværdier. Det følger af planloven, at det påhviler den til enhver tid værende ejer eller bruger af en ejendom at berigtige et ulovligt forhold.

I tilfælde hvor støjbelastningen sker over tid, er der begrænsede handlemuligheder alt efter situationen. Er lokalplanen ikke udnyttet, skal nyt byggeri leve op til evt. bestemmelser om overholdelse af vejledende grænseværdier. Hvis byggeriet er opført og taget i brug, må det antages, at forholdet har været lovligt på tidspunktet for planens vedtagelse og opførelse af byggeriet. Er der tale om støj fra en virksomhed, kan dette håndteres efter miljøbeskyttelsesloven i dialog med virksomheden. Dette gælder dog ikke for vejstøj, som ikke er reguleret i miljøbeskyttelsesloven.

Det er Bolig- og Planstyrelsens vurdering, at planloven rummer flere muligheder for at forebygge boliger belastet af vejstøj. Planloven tilsigter bl.a., at støjulemper forebygges, og loven indeholder et generelt forbud mod at planlægge i områder belastet af støj, medmindre det er muligt at sikre mod støjgener gennem forskellige typer af afskærmningsforanstaltninger. Dette gælder for alle former for støj.

Behovet for samspil mellem planloven og miljølovgivningen er væsentligt i forhold til vejstøj, da vejstøj ikke reguleres i miljøbeskyttelsesloven. Kommunerne kan via trafikplanlægning i et vist omfang regulere vejtrafikkens miljøbelastning. Det betyder også, at der ikke kan stilles krav om, at støjen fra en vej skal nedbringes ved, at der skal køre færre biler, eller opsættes støjafskærmning, hvis støjen belaster et eksisterende boligområde, der ligger tæt op ad vejen. Det har derfor betydning, at der ikke placeres yderligere boliger eller anden støjfølsom anvendelse i områder, der allerede er, eller kan forventes at blive, belastet med støj fra veje¹⁸.

Præcisering af planlovens redskaber i forhold til at forebygge at boliger belastes af vejstøj

Planloven indeholder allerede redskaber til at forebygge gener ved vejstøj. Det kan dog overvejes at tydeliggøre de gældende bestemmelser i planloven.

For det første kan det overvejes at stille krav om, at de nødvendige afskærmningsforanstaltninger til sikring af området fremgår af lokalplanens bestemmelser. Det er med planlovens gældende bestemmelser muligt at fastsætte bestemmelser om specifikke afskærmningsforanstaltninger, men efter klagenævnspraksis er det ikke et krav. For at udløse pligten til at etablere afskærmning, skal bestemmelser om støjafskærmning udtrykkeligt formuleres som en betingelse for ibrugtagning. På den ene side kan fastsættelse af bestemmelser om specifikke afskærmningsforanstaltninger være en ulempe, idet det kan være svært at gennemskue, om det er muligt at etablere de nødvendige afskærmningsforanstaltninger, og hvad der skal til for at sikre anvendel-

¹⁸ Håndbog om Miljø og Planlægning – boliger og erhverv i byerne, Miljøministeriet 2004.

sen i det konkrete lokalplanområde mod støjgener. På den anden side vil det fremgå tydeligt for borgere og bygherrer i lokalplanen, at der er en støjproblematik, og at der skal opføres nødvendig afskærmning. Ligeledes er borger, bygherre og kommune sikret, at støjafskærmningen er indtænkt fra begyndelsen, herunder at der er afsat plads. Der bør samtidig formuleres bestemmelser i lokalplanen om støjafskærmning som en betingelse for ibrugtagning. Viser det sig, at anvendelsen ikke kan sikres mod støjgener, vil udnyttelse af planen være i strid med § 15 a.

Planloven sikrer offentlighed i forbindelse med høring af planforslag, ligesom der findes en klagemulighed, hvis man er klageberettiget. Set i forhold til vejstøj er disse muligheder ikke nødvendigvis relevante, idet en overskridelse af de vejledende grænseværdier formentlig først vil blive opdaget efter opførelse af byggeriet. Hvis en borger flytter ind i en nyopført støjbelastet bolig, er det en mulighed at klage til kommunen, jf. ovenfor. Er boligen opført i strid med § 15 a, vil der være tale om et ulovligt forhold, og kommunen skal søge det ulovlige forhold lovliggjort enten fysisk eller retligt. Det vil ikke være afgørende, om en lokalplan indeholder bestemmelser om specifikke afskærmningsforanstaltninger, da planlovens bestemmelser ikke er overholdt. Dog kan det være nemmere at håndhæve en konkret bestemmelse i en lokalplan om afskærmningsforanstaltning end en generel bestemmelse om vejledende grænseværdier. Konkrete bestemmelser om de nødvendige afskærmningsforanstaltninger vil også give øget gennemsuelighed for bl.a. borgere, da det klart fremgår af lokalplanen at der er et støjproblem og hvordan det håndteres. Ønskes det at styrke offentligheden omkring støjbelastning, så kan planloven ændres, således at konkrete bestemmelser om afskærmningsforanstaltninger bliver et krav.

For det andet kan det overvejes at præcisere den såkaldte huludfyldningsbestemmelse i planloven. Bestemmelsen giver mulighed for, at der kan planlægges for at opføre ny boligbebyggelse i eksisterende støjbelastede boligområder eller områder for blandede byfunktioner, når der i lokalplanen fastsættes bestemmelser om støjisolering af de nye boliger. Det betyder, at det er de vejledende grænseværdier indendørs og udendørs på opholdsarealer i tilknytning til boligen, som skal være overholdt, hvor det ellers er vejledende grænseværdier udendørs. Huludfyldning er en betegnelse, som kun er anvendt i Miljøstyrelsens vejledninger. Det er ikke et begreb i planloven; der er det angivet som *isolering mod støj af ny boligbebyggelse i eksisterende boligområder eller områder for blandede byfunktioner*.

Da bestemmelsen blev indført i planloven, blev den ikke defineret. Der blev der henvist til kommende vejledninger for støj fra hhv. jernbaner, veje og virksomheder. Anvendelsen af bestemmelsen er dermed beskrevet i tre forskellige vejledninger, som anvender en betegnelse, der ikke findes i planloven. Det betyder, at der er usikkerhed om, hvornår bestemmelsen kan bruges. En præcisering vurderes relevant, fordi der er flere konkrete eksempler på, at huludfyldning og de lempede indendørs grænse-

værdier anvendes bredere end bestemmelsen tilsigter fx i forbindelse med udlæg af helt nye boligområder, fx i nærhed til motorveje. Disse nye boligområder er dermed allerede støjbelastede. Det kan derfor overvejes, om bestemmelsen og anvendelsen heraf kan defineres klarere i planloven, som det fx er tilfældet med anvendelsen af byomdannelsesområder og transformationsområder, som dog begge vedrører virksomhedsstøj. Dette vil skabe større gennemsuelighed, idet kravene til anvendelsen klart vil fremgå af loven fremfor af forskellige vejledninger.

En præcisering af bestemmelsen vil skulle ske under såvel hensyntagen til, at der ikke etableres unødigt støjbelastede boliger, og til, at der er behov for at kunne byforny visse byområder eller karréer. Der ses eksempler på, at huludfyldningsbestemmelsen anvendes bredere end det vurderes, at formålet med bestemmelsen tilsigtede. En række afgørelser fra Planklagenævnet har dog medvirket til at præcisere anvendelsesområdet, bl.a. at bestemmelsen ikke kan anvendes for planlægning for helt nye boligområder, men alene i et eksisterende boligområde. En præcisering i planloven vil kunne kodificere denne praksis og sikre, at bestemmelsen i højere grad anvendes i overensstemmelse med dens formål, samt gøre muligheden nemmere at anvende i praksis. Bl.a. KL vil dog samtidig se dette som en begrænsning i forhold til den hidtidige boligudvikling. En præcisering af reglerne vil skulle ske ud fra det samlede regelkompleks vedrørende støj, herunder om byomdannelse, transformationsområder og øvrige afskærmningsforanstaltninger jf. ovenfor.

Det skal ses i sammenhæng med, at der fra nogle af de større kommuner og KL efterspørges en mulighed for i videre omfang at kunne anvende de vejledende indendørs grænseværdier generelt. Særligt Københavns Kommune peger på, at det er en udfordring, at grænseværdier for støj skal være overholdt udendørs på facaden. Der efterspørges en harmonisering, hvor de indendørs støjgrænser anvendes generelt for både virksomhedsstøj og vejstøj. Det vurderes ikke, at øget anvendelse af denne mulighed vil bidrage til at forebygge og reducere vejstøj. Hvis de indendørs grænseværdier anvendes i flere situationer, vil der reelt være tale om en lempelse af grænseværdierne, som vil lede til flere støjbelastede boliger. En sådan ændring vurderes også at stride mod EU's 7. miljøhandlingsplan, hvor medlemslandene skal mindske antallet af støjbelastede boliger¹⁹, bl.a. gennem forbedringer i byplanlægningen, ligesom det fremgår af aftaleteksten fra 2018, at formålet med nærværende servicetjek er at reducere antallet af støjbelastede boliger.

En tredje mulighed for styrkelse af planlovens redskaber kan ske ved at se på mulighederne inden for afskærmningsforanstaltninger ved kilden. Planloven indeholder bestemmelser, som gør det muligt at håndtere støj under udbredelsen (støvjold mv.) og ved modtager (isolering mod støj), men ikke ved kilden. Tiltag ved kilden kan fx

¹⁹ Det 7. miljøhandlingsprogram frem til 2020 – Et godt liv i en ressourcebegrænset verden, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013D1386&from=EN>

vedrøre vejtype, kørehastighed, vejbelægning, biltyper mv. Kommunerne etablerer selv en stor del af vejene, og har allerede mulighed for fx at anvende støjreducerende slidlag og indgå i dialog med politiet ift. hastigheder, og vejloven giver allerede kommunerne mulighed for at regulere en række forhold omkring vejen. Det skal bemærkes, at tiltag som fx regulering af hastighed ikke reguleres i planloven og desuden kan have konsekvenser i form af omkostninger for erhvervslivet. Det vurderes ikke hensigtsmæssigt, at der sker en sammenblanding af vejlovens og færdselslovens bestemmelser og planloven, da der allerede ses udfordringer med snitfladen mellem planlov og miljølovgivning. Yderligere redskaber i relation til kilden bør således håndteres i anden relevant lovgivning.

Det bemærkes endvidere, at elbiler vil medføre en vis reduktion af støjen ved kilden, primært i by- og villaområder, hvor hastigheden er lav, mens det ikke vil have en effekt for hovedparten af de støjbelastede boligområder, som ligger langs større veje med høje hastigheder. Det skyldes, at den største del af støjen opstår i kontakten mellem dæk og vejbane. Motorstøjen har kun betydning ved hastigheder under 30-40 km/t for personbiler²⁰. Herudover arbejder EU-kommissionen med forslag der skal sikre, at elbiler støjer ved lavere hastigheder (0-20 km/t) af hensyn til færdselssikkerheden. Det vurderes derfor at have en begrænset effekt ift. vejstøj at give kommunerne mulighed for at regulere, at bestemte veje fx er til elbiler alene.

Behov for styrket vejledning

Der vurderes at være behov for at styrke vejledningen om planlægning og forebyggelse af støj i planlægningen af flere årsager. Nogle kommuner har konkrete spørgsmål til udformning og placering af afskærmningsforanstaltninger fx om en støjskærm kan monteres på facaden eller på anden vis integreres i bybilledet. Planloven indeholder ikke nærmere bestemmelser om udformningen af afskærmningsforanstaltninger, men henviser til overholdelsen af de vejledende grænseværdier, som er fastsat af Miljøstyrelsen. Det er Miljøstyrelsen, der kan vurdere om der er tale om en afskærmningsforanstaltning, en del af facaden eller lignende. Det betyder, at det kan være nødvendigt for en kommune at have kontakt til både Miljøstyrelsen og Bolig- og Planstyrelsen, når der er spørgsmål om støj.

Generelt er der en stor snitflade mellem planlov og miljølovgivning, særligt Miljøstyrelsens vejledninger om støj. Vejledningerne er primært rettet mod miljømyndigheden og henvender sig i udgangspunktet ikke til kommunen som planmyndighed. Der er i vejledning om støj fra veje beskrivelser af planlægningssituationer, da støj både i relation til miljøbeskyttelsesloven og til planområdet på tidspunktet for udgivelse

²⁰ Trafikstøj – Et overset samfundsproblem. En hvidbog om løsninger og udfordringer, Gate21 og Rambøll, maj 2016 <https://www.ft.dk/samling/20151/aimdel/TRU/bilag/324/1679588.pdf>

enhørte under samme ministerium og styrelse. Der er i forhold til planlægning ikke en egentlig definition af fx "støjbelastet bolig". Det kan gøre det svært at følge hensynene, hvilket bl.a. ses i forhold til anvendelse af den såkaldte huludfyldningsregel.

Planloven har ikke særlige bestemmelser for vejstøj. Det betyder, at samme bestemmelser gælder for vejstøj som i forhold til anden støj, fx fra virksomheder. Der er dog forespørgsler på at kunne anvende samme redskaber i forhold til støj fra virksomheder, som det er muligt for vejstøj. Det beror på misforståelser. Uklarhederne om anvendelsen er i forhold til vejstøj relevant, fordi der i forbindelse med håndtering af andre typer støj viser sig misforståelser om planlægning i områder belastet af vejstøj. I praksis oplever kommunerne planlovens bestemmelser om virksomhedsstøj som strammere end for vejstøj. Dette står i kontrast til, at Miljøstyrelsen vurderer, at den største udfordring med støjbelastede boliger stammer fra vejstøj. Som eksempel på forskellen mellem planlægning i områder med hhv. vejstøj og virksomhedsstøj nævner kommunerne bestemmelserne om huludfyldning. Anvendelsen for vejstøj beskrives som simpel, og der er ikke risiko for, at den støjende aktivitet pålægges skærpede krav. Hvad angår virksomhedsstøj skal det dog sikres, at en planlægning ikke leder til skærpede krav for den pågældende virksomhed. Det betyder også, at det er vanskeligt at anvende reglerne i kombination med hinanden, dvs. huludfyldningen for så vidt angår vejstøjen og andre regler om virksomhedsstøj for så vidt angår støj fra produktionsvirksomheder, fordi grænseværdierne for de to regelsæt ikke er enslydende.

Herudover giver kommunerne udtryk for, at huludfyldningsbestemmelsen anvendes i bred forstand, fordi der i de større byer i dag stort set altid er tale om, at et område er belastet af en form for støj. Derfor ser kommunerne heller ikke, at det i en planlægningssituation nødvendigvis giver mening at skille forskellige typer af støj ad. Generelt set er det bestemmelserne om, at de vejledende grænseværdier skal overholdes udendørs, der giver anledning til udfordringer i planlægningen, men dette er dog et helt grundlæggende element i forhold til støjgene og støjbeskyttelse. Fastsættelsen af disse grænseværdier, vurderingen af de helbreds- og samfundsmæssige afvejninger samt definitionen af støjbelastede boliger er dog uden for planloven.

Statsligt tilsyn

Der føres ikke tilsyn fra statens side med overholdelse af planlovens § 15 a, og om der planlægges i områder belastet af støj i kommunerne. Vejdirektoratet er statslig vejmyndighed og planlægger og udmønter som sådan statslige midler, der bevilges til at forebygge og bekæmpe støjgener fra trafikken på statsvejene. Vejdirektoratet giver udtryk for, at der i dialogen med kommunerne om sikring af støjramte naboarealer til statsvejene er udfordringer med samtidig sikring af støjhensynene, sådan som det er forudsat med planlovens forebyggende krav til kommunernes planlægning af støjbelastede arealer.

Konklusion

Et egentligt tilsyn med kommunernes varetagelse af sikring af støjensynet vil kræve en ændring af planlovens bestemmelser om nationale interesser i kommuneplanlægningen. Det kan være en fordel at medtage dette hensyn i det nationale tilsyn, idet oversigten også er en indgang til dialog med kommunerne. Omvendt blev det i aftalen fra juni 2016 om Danmark i bedre balance og modernisering af planloven under pkt. 4.1. Mindre statslig indblanding i kommunernes planlægning aftalt, at staten fremover alene skal komme med indsigelser mod den lokale planlægning, hvis planlægningen er i strid med væsentlige nationale interesser. Tilsyn med sikring af støjensynet vil være en omfattende statslig opgave.

Støjafskærmning i hovedstaden

Planlovens kapitel 2 c sikrer en særlig statslig regulering af planlægningen i de 34 kommuner i hovedstadsområdet dels med særlige regler i loven til kommuneplanlægningen, dels med særlige landsplandirektiver for hovedstadsområdet, herunder navnlig Fingerplanen – landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning.

Fingerplanen fastlægger bl.a. afgrænsningen af større grønne områder (grønne kiler) i hovedstadsområdet. De grønne kiler skal som udgangspunkt friholdes for nye bygninger og anlæg. På forslag fra kommuner i hovedstadsområdet blev der med den gældende Fingerplan 2019 åbnet mulighed for, at der i grønne kiler, som grænser op til støjende infrastrukturanlæg og ikke er omfattet af arealreservationerne til transportkorridorer, kan etableres støjafskærmning med jordanlæg.

Planlægning for støjafskærmning med jordanlæg skal opfylde en række betingelser, navnlig at afskærmningen bidrager til en væsentlig reduktion af støjbelastningen af både de tilgrænsende grønne kiler og større byområder med støjfølsom anvendelse.

Det indgik i aftalen fra december 2018 i relation til nærværende servicetjek, at det skulle være muligt at etablere støjvolde langs motorveje i grøn kile i Fingerplanen. Med den beskrevne ændring af Fingerplanen vurderes dette aftalepunkt at være implementeret.

Planlovens gældende bestemmelser skal sikre, at der ikke planlægges for nye støjbelastede områder. Det er muligt at planlægge i områder belastet af støj, hvis den fremtidige anvendelse kan sikres mod støjgener. Hvis planlovens bestemmelser skal styrkes med henblik på at sikre, at der etableres færre støjbelastede boliger mv., kan det overvejes at gennemføre lovændringer på to områder. For det første kan den såkaldte huludfyldningsbestemmelse defineres og præciseres i planloven fremfor i forskellige vejledninger. For det andet kan det tydeliggøres i planloven, at de afværgeforanstaltninger, der er nødvendige for at sikre overholdelsen af planlovens bestemmelser om støj, fremgår eksplicit af den pågældende lokalplan udover generelle bestemmelser om overholdelse af de vejledende grænseværdier, altså en kodificering af gældende ret.

Der er også mulighed for at understøtte forebyggelse og reduktion af vejstøj i planlægningen yderligere med de gældende bestemmelser i planloven gennem en styrket vejledningsindsats. Der kan fx vejledes om anvendelse af de gældende bestemmelser, herunder huludfyldningsbestemmelser og i forhold til forskellige afskærmningsforanstaltninger. En vejledningsindsats kan med fordel vedrøre støj generelt og ikke kun vejstøj, da planlovens bestemmelser som udgangspunkt vedrører støj generelt, og kommunerne derfor arbejder med situationer, hvor flere forskellige typer af støj optræder samtidig.

A.

Aftaletekst

Servicetjek af planlovens redskaber og muligheder for forebyggelse og reduktion af vejstøj sker på baggrund af den politiske aftale af 19. december 2018: Aftale mellem regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti) Socialdemokratiet og Dansk Folkeparti om udlæg af sommerhusområder og styrket naturhensyn.

Følgende fremgår om servicetjekket i aftalens afsnit 2.5 Bedre planlægning der mindsker trafikstøj:

Trafikstøj er et stort samfundsproblem med gener og en række alvorlige helbreds-effekter til følge. Over 700.000 boliger i Danmark er udsat for støj fra veje, der overskrider de gældende vejledende grænseværdi og heraf er ca. 140.000 boliger stærkt støjbelastet. Vejdirektoratet har fokus på at nedbringe støjen når der planlægges og bygge nye statslige vejanlæg, idet der indarbejdes støjdæmpende indsatser i projektet. Vejdirektoratet arbejder desuden løbende med udviklingsaktiviteter for at målrette, forbedre og optimere indsatsen mod vejstøj.

Langt størstedelen af de støjbelastede boliger ligger langs kommunale veje. Kommunerne har allerede i dag en del redskaber til at bekæmpe vejstøj fx ved støjreducerende asfalt, nedsættelse af hastighedsgrænser og omlægning af trafikken mv., herunder i planloven, der rummer mulighed for at kommunerne kan nedbringe trafikstøjen ved fx at planlægge for opførelse af støjafskærmning i form af støjskærme eller ved at anvende mindre støjfølsomt byggeri som støjskærm langs eksisterende veje. Støjdæmpende initiativer kræver i mange tilfælde betydelige investeringer, og kan dermed sætte begrænsninger ift. at reducere antallet af eksisterende støjbelastede boliger.

Aftaleparterne er enige om behovet for at kigge på, hvordan man kan mindske trafikstøj i boligområder. Der igangsættes derfor et servicetjek af, om kommunerne i planloven kan gives yderligere redskaber og muligheder for forebyggelse og reduktion af vejstøj. Regeringen vil som en del heraf åbne mulighed for at opføre støjvolde i de grønne kiler langs motorvejen, i forbindelse med den igangværende revision af Fingerplanen.

Aftaleparterne noterer sig i øvrigt, at en omlægning til el-biler i fremtiden vil medvirke til mindre vejstøj i byerne, idet motorstøjen ved lave hastigheder i dag overstiger dækstøjen.

B.

Tabel med oversigt over de relevante bestemmelser i planloven

Bestemmelse	Tekst	Anvendelse	Grænseværdi
§ 15 a, stk. 1	En lokalplan må kun udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse, hvis planen med bestemmelser om etablering af afskærmningsforanstaltninger mv., jf. § 15, stk. 2, nr. 13, 23 og 26, kan sikre den fremtidige anvendelse mod støjgener	Forbud mod planlægning af støjfølsom anvendelse i områder belastet af støj, medmindre anvendelsen kan sikres mod støjgener.	Grænseværdier for støj, uden-dørs på facaden.
§ 15, stk. 2, nr. 13	Foretagelse af afskærmningsforanstaltninger såsom anlæg af beplantningsbælte, støjvold, mur og lignende, herunder bebyggelse i første række i transformationsområder, som betingelse for ibrugtagen af ny bebyggelse eller ændret anvendelse af et ubebygget areal	En lokalplan kan optage bestemmelser om afskærmningsforanstaltninger.	Grænseværdier for støj, uden-dørs på facaden.
§ 15, stk. 2, nr. 23	Isolering af eksisterende boligbebyggelse mod støj	En lokalplan kan optage bestemmelser om isolering af eksisterende boligbebyggelse mod støj	-
§ 15, stk. 2, nr. 26	Isolering mod støj af ny boligbebyggelse i eksisterende boligområder eller områder for blandede byfunktioner, jf. § 11 b, stk. 1, nr. 2	En lokalplan kan optage bestemmelser om isolering af ny boligbebyggelse i eksisterende boligområder eller områder til blandede byfunktioner.	Særlige grænseværdier for støj fra jernbaner, veje og virksomheder, indendørs
§ 15 a, stk. 2	Lokalplaner, der tilvejebringes for arealer i et område, som i kommuneplanen er fastlagt som et byomdannelsesområde, kan uanset stk. 1 udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse, når kommunalbestyrelsen har sikkerhed for, at støjbelastningen er bragt til ophør i løbet af en periode, der ikke væsentligt overstiger 8 år, efter at den endeligt vedtagne lokalplan er offentliggjort.	Muligheden for at lokalplanlægge i støjbelastede områder, hvis støjen er bragt til ophør i løbet af en periode, der ikke væsentligt overstiger 8 år efter lokalplanens vedtagelse	Særlige grænseværdier for støj fra virksomheder i en overgangsperiode, udendørs på facaden.
§ 15 a, stk. 3	Lokalplaner, der tilvejebringes for arealer i et område, som i kommuneplanen er fastlagt som et transformationsområde, kan uanset stk. 1 udlægge arealer, som er belastet af støj fra eksisterende produktionsvirksomheder til boligformål, hvis <ol style="list-style-type: none"> 1. arealet er beliggende i første række mod produktionsvirksomhederne, 2. støjen på arealet ikke overskrider grænseværdier for støj med mere end 5 dB på den facade og udendørs opholdsarealer, der vender ud mod virksomheden, 3. lokalplanen fastsætter krav om isolering mod støj, der sikrer, at grænseværdier for støj indendørs med åbne vinduer er overholdt, 4. der i umiddelbar tilknytning til boligbebyggelsen er adgang til udendørs opholdsarealer, hvor grænseværdier for støj er overholdt, og 5) grænseværdier for støj kan overholdes for bagvedliggende boliger og udendørs opholdsarealer i tilknytning hertil. 	Der kan lokalplanlægges i områder belastet af støj fra virksomheder, hvis en række betingelser er opfyldt, herunder at støjen på facaden ikke overskrider de vejledende grænseværdier med mere end 5 dB og at indendørs grænseværdier for støj overholdes	Særlige grænseværdier for støj fra virksomheder, udendørs (+ 5 dB) og indendørs (indendørs endnu ikke fastsat).

