



Miljøministeriet

Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Den 20. maj 2021

Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nr. 1295 (MOF alm. del) stillet 22. april 2021 efter ønske fra udvalget.

### Spørgsmål nr. 1295

Vil ministeren kommentere Borgerbevægelsen.dk's præsentation fra foretrædet for udvalget 21/4-21 om planlægningsmetoder i forbindelse med etablering af motorveje i Danmark i forhold til vejstøj, og de relaterede vejledende grænseværdier, jf. MOF alm. del - bilag 504?

### Svar

Jeg har forelagt spørgsmålet for Miljøstyrelsen, der har oplyst følgende, som jeg henholder mig til:

"I Danmark anvendes Nord2000 til beregning af støj fra vej- og togtrafik. Nord2000 er en fælles nordisk udviklet beregningsmetode, som er langt mere præcis end ISO 9613-2, der blandt andet anvendes til støjberegning i Tyskland. Nord2000 kan beregne lydets udbredelse under forskellige vejforhold, så man kan bestemme middelværdien af støjniveauet for et helt år.

Årsmiddelværdien beregnes ved, at man først beregner støjen i fire forskellige vejrklasser, og bagefter lægger bidragene sammen med en vægtning, der afhænger af hvor hyppigt de forskellige typer af vej forekommer. I beregningerne indgår variationer i vejr- og temperaturforhold over døgnet og året, hvor der også tages højde for, at vinden i Danmark hyppigere blæser fra V og SV end fra Ø og NØ.

Til bregning af vejtrafikstøj anvendes trafikens sammensætning i tre kategorier (lette køretøjer, tunge to-akslede og tunge fler-akslede køretøjer) i hver af døgnets tre perioder: dag, aften og nat samt trafikens faktiske hastighed og vejbelægningen. Andre vigtige parametre er topografi, terrænets akustiske egenskaber, samt afskærmning fra støjskærme og bygninger.

Ifølge Verdenssundhedsorganisationen (WHO) øger langvarig eksponering for støj risikoen for negative helbredseffekter. Derfor anvender Danmark, WHO og andre EU medlemslande indikatoren dB Lden ved vurderingen af støjbelastningen fra trafikstøj. Lden er støjens døgnvægtede årsmiddelværdi. Støjen opleves mere generende om aftenen og natten end om dagen, derfor lægges et genetillæg på 5 dB til støjen i aftenperioden (kl. 19-22), og 10 dB til støjen i natperioden (kl. 22-07), inden middelværdien regnes ud.

Da støjen beregnes som en vægtet middelværdi, vil man på nogle tider af døgnet opleve, at støjen er højere end den vejledende grænseværdi på 58 dB Lden, mens den på andre tider af døgnet er lavere end 58 dB Lden. Selvom støjen ikke er konstant over tid, vurderes der at være en god sammenhæng mellem menneskers opfattelse af støjen og støjen angivet som en årsmiddelværdi.

De vejledende grænseværdier er et udtryk for den støjbelastning, som Miljøstyrelsen vurderer er

miljømæssigt acceptabel. Der er tale om en afvejning mellem de virkninger støjen har på mennesker og samfundsøkonomiske hensyn. Typisk vil de vejledende grænseværdier svare til et støjniveau, hvor omkring 10 % angiver at være stærkt generet af støjen.

Miljøstyrelsens grænseværdier skal anvendes ved kommunernes planlægning for nye boligområder langs eksisterende veje, men kan også lægges til grund for vurderingen af støjbelastningen ved eksisterende boliger langs eksisterende veje. Det anbefales, at der ved planlægning af nye vejanlæg og vejudbygninger tages hensyn til støjkonsekvenserne og der sikres det lavest mulige støjniveau i eksisterende støjfølsomme områder.

Miljøstyrelsen har i 2021 afsluttet et litteraturstudie om støjgener fra veje, der viser, at for omkring 98 procent af det danske vejnet, er styrelsens grænseværdi for støj hensigtsmæssigt fastsat. For de omkring to procent af vejnettet, som udgøres af motorveje, peger studiet på, at støjen fra motorveje er mere generende end støj fra andre veje.

Der er endnu ikke foretaget yderligere konsekvensvurdering af studiet fx i forhold til antallet af støjbelastede boliger, miljøvurdering af nye vejanlæg og planlægning for nye boliger. Styrelsen vil i dialog med relevante myndigheder aftale den nærmere proces for en eventuel konsekvensvurdering af resultaterne.

Korte kommentarer til præsentationen:

- Da der er anvendt forskellige beregningsmetoder i Danmark og Tyskland, er det vanskeligt at foretage en direkte sammenligning uden forbehold. Først fra 2022 vil der blive brugt en fælles EU beregningsmetode til den strategiske EU støjkortlægning.
- Støjen i Aalborg byområde stammer primært fra kommunale veje. I støjhandlingsplanen for byområdet i Aalborg er ialt 34.374 boliger belastet af støj. I Vejdirektoratets støjhandlingsplan for statsvejene i hele Aalborg kommune er 3.767 boliger støjbelastet.
- Det Europæiske Miljøagentur har beregnet, at i Danmark er antallet af Years of Life Lost (YLL) = 802. Det kan forstås som 802 mennesker, der har fået forkortet deres forventede levetid med 1 år – eller som 80 mennesker, der har fået forkortet levetiden med ca. 10 år. Måleenheden YLL siger ikke noget om hvor mange, der dør for tidligt - men hvor mange år der mistes.”

Lea Wermelin

/

Mikkel Dam Schwartz