

Om støjhandlingsplanen

Gentofte Kommune har et ønske om at reducere støjen - og dermed de gener borgerne oplever – fra vejene i kommunen.

[Støjhandlingsplan 2024](#) > Om støjhandlingsplanen

Indledning

I henhold til Miljøministeriets Støjbekendtgørelse nr. 2092 af 18. november 2021 er Gentofte Kommune forpligtet til at kortlægge ekstern støj og på denne baggrund udarbejde en støjhandlingsplan.

Kortlægningen og støjhandlingsplanen skal i henhold til lovgivningen omfatte alle større veje, jernbaner og lufthavne i Danmark samt alle større samlede byområder med mere end 250.000 indbyggere.

Gentofte Kommune har ansvaret for kortlægningen for trafikstøj fra kommunale veje.

Trafikstøjen fra veje i Gentofte Kommune er blevet kortlagt i foråret 2023 på baggrund af trafiktællinger fra 2022 og på baggrund af kortlægningen er denne støjhandlingsplan udarbejdet.

Processen skal gentages hvert femte år.

Gentofte Kommunes Støjhandlingsplan 2024 erstatter den tidligere støjhandlingsplan fra 2021.



Fakta om støj

Trafikstøj måles i decibel (dB).

Den mindste ændring øret kan opfatte er ca. 1 dB.

En fordobling af trafikken øger trafikstøjen med 3 dB.

En forøgelse af lyden på 8-10 dB opfattes som en fordobling af lydens styrke.

Fordobles afstanden fra en bil, aftager lyden med ca. 6 dB, mens lyden fra en vej eller jernbane bliver 3-5 dB lavere, hvis afstanden fordobles.

(Kilde: Miljøstyrelsen, "støj fra veje", Vejledning 4, 2007)

Resume af handlingsplanen

Gentofte Kommunes Støjhandlingsplan 2024 er baseret på en støjkortlægning af vejene i kommunen udført af Sweco i foråret 2023.

Kortlægningen er beregnet på baggrund af tal fra vejtrafikstøjen for 2022 og viser antallet af boliger og personer belastet med et støjniveau højere end Miljøministeriets vejledende grænseværdi på 58 dB.

Således er det beregnet, at 14.031 boliger, svarende til 29.374 personer, er belastet med et støjniveau på over 58 dB, heraf er 1.413 boliger svarende til 2.921 personer stærkt støjbelastede (> 68 dB).

De boliger i kommunen, der er værst generet af trafikstøj, ligger langs de gennemgående vejstrækninger - primært Helsingørmotorvejen og Motorring 3. Disse er begge statsveje, og Vejdirektoratet har ansvaret for disse strækninger og dermed også for udarbejdelsen af en støjhandlingsplan herfor.

Flere af de kommunale strækninger er ligeledes belastet af støj over de vejledende grænseværdier; heriblandt Bernstorffsvej, Høeghsmindevej, Smakkegårdsvej, Vangedevej, Strandvejen, Kystvejen, Ordrupvej og Klampenborgvej. Gentofte Kommune har ansvaret for de kommunale veje og er derfor forpligtet til i handlingsplanen at gøre rede for hvilke støjreducerende foranstaltninger, der allerede er iværksat siden sidste støjhandlingsplan og hvilke tiltag, der er planer om at sætte i værk over de næste 5 år for at reducere vejtrafikstøjen.

Gentofte Kommune vil fortsat sikre, at Miljøministeriets vejledende grænseværdi for trafikstøj overholdes i forbindelse med planlægning af nye boligområder og anlæggelsen af nye veje. Yderligere er det kommunens hensigt, at målsætningen om, at flest mulige boliger belastes med et støjniveau på mindre end 58 dB, efterleves.

Gentofte Kommunes fokusområder:

Arbejdet med at reducere støjen er en kompleks opgave, der kræver vedholdenhed og tålmodighed.

For at leve op til målsætningen om at reducere vejtrafikstøjen og dermed reducere antallet af personer og boliger belastet med støj over grænseværdierne, vil Gentofte Kommune de næste 5 år have følgende særlige fokusområder:

- Trafiksanering – herunder hastighedsnedsættelse
- Vedligeholdelse og udskiftning af asfalt
- Kommunale byggerier, støjreducerende løsninger
- Krav i lokalplanlægningen
- Bæredygtig mobilitet med fokus på at styrke cyklisme, fremme elbilisme, skabe sammenhæng mellem transportformer herunder kollektiv trafik, udnytte automatisering og understøtte deling af køretøjer
- Støjskærme
- Tværkommunale samarbejder
- Støjpulje
- Nattestøj
- Institutioner, støjreducerende løsninger

Gentofte i tal

Gentofte Kommune har et indbyggertal på ca. 75.000 borgere og et samlet areal på ca. 26 km². Af dette areal er 63,4 % udnyttet til boligområde, 2,5 % til erhverv, 2,5 % til butiksformål, 8 % offentlige formål, mens 21,5 % er udnyttet til rekreative-/ fritidsformål.

Gentofte Kommune har i alt 33.702 husstande.

Gentofte Kommune har i alt 270 km vej fordelt på 1 km motorvej, 254 km offentlige veje samt 15 km private boligveje. Hertil kommer 9 km statsvej. Gentofte kommune har 134 km cykelsti. En stor del af trafikken i kommunen er gennemkørende trafik primært langs statsvejene. Yderligere genereres der trafik pga. pendling til og fra arbejdspladser i kommunen. Således pendler 31.730 personer til kommunen for at komme på arbejde, mens 27.125 personer pendler ud af kommunen.

Statsvejene i Gentofte Kommune – Helsingørmotorvejen og Motorring 3 – er de største bidragsydere til vejtrafikstøjen, men også flere af de større kommunale veje er belastet af støj over den vejledende grænseværdi på 58 dB; heriblandt Bernstorffsvej, Høeghsmindevej, Smakkegårdsvej, Vangedevej, Strandvejen, Kystvejen, Ordrupvej, og Klampenborgvej.

Tal fra Vejdirektoratet viser, at der på Helsingørmotorvejen på strækningen ved Gentofte Sø kører ca. 80.000 køretøjer i døgnet og ved Jægersborg ca. 35.000 køretøjer i døgnet. Langs denne strækning ligger beboelsesområder, der bliver belastet af den megen trafik(støj). På Motorring 3 på strækningen, der løber gennem Gentofte Kommune, kører dagligt 96.000 køretøjer i døgnet. På Helsingørmotorvejen ses en anelse mindre trafik end i 2019. Ifølge Vejdirektoratet kan en af årsagerne være øget brug af hjemmearbejde.

I Gentofte Kommune er der 8 S-togsstationer, hvis skinnenet forgrener sig ud i kommunen. Støjen fra jernbanen er også en betydende faktor i det samlede støjbillede.

De ansvarlige myndigheder

Ekstern støj fra veje, jernbaner og fly skal i henhold til Europa Parlamentets og Rådets Direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002 om vurdering og styring af ekstern støj kortlægges med 5-årige intervaller, og der skal efterfølgende udarbejdes en støjhandlingsplan.

Herunder listes de ansvarlige myndigheder op.

Kommunale veje

Gentofte Kommune
Bernstorffsvej 161
2920 Charlottenlund

Gentofte Kommune har i henhold til miljøbeskyttelsesloven ansvaret for kortlægning af og handlingsplan for vejtrafikstøj fra de kommunale veje.

Statens veje i Gentofte Kommune

Vejdirektoratet
Carsten Nieburhs Gade 49
1577 København

Vejdirektoratet har som vejmyndighed det direkte ansvar for planlægningen, anlæg samt drift og vedligeholdelse af statsvejnettet. Hermed har de også ansvaret for kortlægningen af og handlingsplan for vejtrafikstøj fra de statslige veje.

Statens jernbaner i Gentofte Kommune

Banedanmark
Carsten Nieburhs Gade 43
1577 København

Jernbanenettet ejes af den danske stat. Banedanmark er en statsejet virksomhed under Transportministeriet og har det direkte ansvar for planlægningen, projekteringen, anlæg samt drift og vedligeholdelse af de statslige jernbanestrækninger. Hermed har de også ansvaret for kortlægning af og handlingsplan for støj fra disse strækninger.

Lufttrafikken over Gentofte Kommune

Miljøstyrelsen
Tolderlundsvej 5
5000 Odense C

Miljøstyrelsen er i følge miljøbeskyttelsesloven tilsyns- og godkendelsesmyndighed i forhold til støj- og luftforureningen fra lufttrafikken i Københavns Lufthavn. Som følge heraf er det Miljøstyrelsen, der har udarbejdet støjkortlægning og -handlingsplan for Københavns Lufthavn, Kastrup.

Trafikstyrelsen
Carsten Nieburhs Gade 43
1577 København

Det er Statens Luftfartsvæsen, der er myndighed for den civile luftfart, og de har fastsat støjbegrænsende bestemmelser i forhold til den støj, flyene bidrager med fra luftrummet. Er man generet af støj fra flytrafik, herunder også støj fra lavtgående fly eller lavt kredsende helikoptere, skal man kontakte Trafikstyrelsen.

Økonomi

Nogle af omkostningerne til de nævnte indsatser afholdes som en del af større indsatsområder. Således bliver vedligehold af vejene finansieret over kommunens drifts- og anlægsmidler til kørebaner, mens trafiksaneringstiltag på baggrund af trafiksikkerheds- eller fremkommelighedsmæssige forhold indgår i den samlede prioritering af projekter i kommunens arbejde med trafiksikkerhed.

Der blev i forbindelse med Støjhandlingsplan 2021-2026 afsat en årlig pulje på 500.000 kr. i perioden 2021-2026 til udvikling af tiltag, der kan medvirke til reduktion af trafikstøj. Midler fra puljen har bl.a. været benyttet til at indgå i Silent City, der er et partnerskab og Living Lab for trafikstøj med deltagelse af 13 kommuner og Region Hovedstaden, til analyse af de støjmæssige konsekvenser af nedsættelse af hastigheder og etablering af støjskærme samt til afholdelse af borgerworkshoppen STØJ LAB og opfølgning på den.

Evaluering

Gentofte Kommune vil efter en periode på 2 år evaluere på de indsatser, der nævnt i støjhandlingsplanen.

Herefter vil kommunen i forbindelse med næste lovpligtige støjkortlægning, lave endnu en evaluering forud for udarbejdelsen af en ny handlingsplan.

Referat af den offentlige høring

Udfyldes efter den offentlige høring

Referat af den offentlige høring

[Støjhandlingsplan 2024](#) > Referat af den offentlige høring

Referat af den offentlige høring

Den offentlige høring af Gentofte Kommunes Støjhandlingsplan 2024 blev gennemført i perioden 21. marts 2024 til og med den 16. maj 2024.

Referat af denne høring kan læses i høringsnotatet nedenfor:

Høringsnotat Støjhandlingsplan 2024

Resume af indkomne henvendelser i høringsperioden med bemærkninger og sammenfatning. Ved indsigelsesfristens udløb den 16. maj 2024 havde Plan og Byg modtaget 10 høringssvar.

Bemærkningerne omhandler følgende emner:

- Emne 1: Støjreduktionstiltag
- Emne 2: Hastighed
- Emne 3: Diverse forslag
- Emne 4: Konkrete spørgsmål og øvrige bemærkninger



Emne 1: Støjreduktionstiltag

Der opfordres til, at opsætning af støjskærm langs Helsingørmotorvejen samt langs flere kommunale strækninger opprioriteres.

Blandt andet nævnes støjhegn ved institutioner i nærheden af trafikerede veje, samt en støjskærm langs Gentofte Sø, hvor holdningen er, at en høj grøn skærm skæmmer mindre end støjen.

Det spørges også ind til mulighederne for at få opsat støjskærm langs Lyngbyvejen (på kommunal vej og ikke på motorvejen) specifikt med fokus på afkørslerne.

Der foreslås en plan for støjskærme ved alle jernbanebroer (finansieret om nødvendigt af kommunen selv).

Det foreslås at undersøge muligheden for at opsætte diffraktions-værn ("WHIS@wall").

Eksisterende støjskærm langs Helsingørmotorvejen har ringe virkning og bør erstattes af skærm, der reducerer støjen frem for at reflektere, som det sker nu med skærm lavet af glas.

Desuden opfordres der til at have overdækning af Helsingørmotorvejen som det ultimative mål. Det nævnes, at det indvundne areal kan bidrage til finansieringen.

Der opfordres til udskiftning af slidlag med støjreducerende asfalt på vejene generelt og mere specifikt på blandt andet Bernstorffsvej, Strandvejen og Maglegårdsvej.

Bemærkninger:

Støjskærm langs Helsingørmotorvejen:

Det er Vejdirektoratet, der har ansvaret for at reducere støjen fra statens veje og dermed også opsætning af støjskærmene langs Helsingørmotorvejene. Vejdirektoratet har haft Støjhandlingsplan for statens veje 2024-2029 i offentlig høring. Gentofte Kommune sendte den 25. juni 2024 sit høringssvar til Vejdirektoratet, hvor i det anføres, at hastigheden på Helsingørmotorvejen bør sættes ned fra 90 km/t til 60 km/t, at overdækning af motorveje bør gives en selvstændig behandling i handlingsplanen, at statens pulje til støjbegrænsende tiltag bør øges og at Gentofte Kommune meget gerne vil fortsætte dialogen om op-sætning af støjskærme langs Helsingørmotorvejen samt at Gentofte Kommune gerne ser de støjbegrænsende projekter ved Ørnegårdsvej og Jægersborgvej fremmet.

Gentofte Kommune vil således fortsætte dialogen med Vejdirektoratet med henblik på at få opsat støjskærme langs de strækninger på Helsingørmotorvejen og Motorring 3, der fortsat mangler afskærmning.

Ifølge Vejdirektoratets Støjhandlingsplan 2024-2029 opføres de fleste skærme med en overflade (fx aluminium med elementer af gennemsigtigt akryl) mod vejsiden, der forhindrer, at støj kan

reflekteres til den anden side af vejen.

Støjskærme på kommunale strækninger, herunder Lyngbyvejen:

Støjskærme placeret langs Lyngbyvejen vil indgå i kommunens dialog med Vejdirektoratet om støjafskærmning af Helsingørmotorvejen.

Støjafskærmning ved institutioner:

Der er ikke aktuelle planer om etablering af støjafskærmning generelt ved institutioner i nærheden af trafikerede veje. Det vil i konkrete tilfælde, hvor det skønnes hensigtsmæssigt og muligt blive overvejet, om der skal etableres støjafskærmninger.

Støjskærm langs Gentofte Sø:

Gentofte Kommune har fået foretaget en analyse af virkningen af etablering af en støjskærm placeret langs Helsingørmotorvejen ud for Gentofte Sø. Analysen viste, at en støjskærm med en højde på 6 meter vil være det, der med det nuværende støjniveau giver den bedste støjreducerende effekt ift. etableringsudgiften på mellem 16 og 20 mio. kr. Gentofte Kommune valgte efterfølgende ikke at gå videre med projektet, da det blev vurderet til at være for dyrt i forhold til den støjreducerende effekt samtidig med, at en støjskærm af denne størrelse blev vurderet til at ville skæmme naturområdet omkring Gentofte Sø. Viser der sig andre mere hensigtsmæssige løsninger, vil Gentofte Kommune tage disse under overvejelse.

WHIS@wall:

En såkaldt WHIS@wall er en alternativ støjreducerende installation, der angives at kunne bidrage væsentlig til støjreduktion. Den er som udgangspunkt blot en 1 m høj barrierer, der virker ved diffraktion (afbøjning af lyden). Metoden har været afprøvet i Vallensbæk, hvor resultatet ikke gav den forventede effekt. Gentofte Kommune vil afvente yderligere forsøg.

Støj fra jernbaner:

I Gentofte Kommune ligger lange banestrækninger, hvorfor støj fra toge har betydning. Støjen er dog ikke på niveau med støjen fra fx motorveje. Gentofte Kommune vil arbejde for, at den ansvarlige myndighed, BaneDanmark, fremmer tiltag, der kan reducere støjafkastet fra togene. I BaneDanmarks støj-handlingsplan er det anført, at strategien er, at skinnerne slibes, hvorved støjafgivelsen bliver mindre.

Overdækning af Helsingørmotorvejen:

Gentofte Kommune planlægger at gennemføre en screening af en mulig overdækning af Helsingørmotorvejen i Gentofte Kommune. Det er forventningen, at screeningen igangsættes i efteråret 2024.

Screeningen skal bl.a. afdække forskellige konstruktionsformer, fysiske forhold og støjreduktionspotentialer samt erfaringsbaserede anlægsoverslag.

Støjreducerende asfalt:

Gentofte Kommune anvender ikke SRS-belægninger, fordi deres støjreducerende effekt aftager forholdsvis hurtig over tid, og fordi de kræver særlig vedligeholdelse, især når kørehastigheden er

mindre end 80 km/t. I stedet anvendes traditionelle belægninger, der er udviklet, så de har en støjprofil, der matcher SRS-belægningernes, men med længere holdbarhed og bedre kørekøkomfort.

I de kommende år forventes der udlagt nyt slidlag på udvalgte strækninger i kommunen. Det er endnu uvist hvilke, det drejer sig om.

Ændringsforslag:

Ingen

Emne 2: Hastighedsnedsættelser

Der opfordres til at arbejde videre på at få nedsat hastigheden på Helsingørmotorvejen. Der sættes spørgsmålstegn ved det videre arbejde og dialogen med Transportministeriet. Hvad er næste skridt?

Der opfordres ligeledes til en hastighedsnedsættelse på Høegshmindevej/Smakkegårdsvej til 40 km/t.

Forslag om, at der etableres trafikdæmpende foranstaltninger, for at sænke hastigheden og dermed reducere støjen

Forslag om at opsætte stærekasser, for at sikre overholdelse af reducerede hastighedsgrænser.

Det frarådes at have fokus på hastighedsnedsættelser, da det blot vil flytte trafikken fra de store veje over til de mindre og roligere veje.

Bemærkninger:

Helsingørmotorvejen:

Helsingørmotorvejen og Motorring 3 er statslige veje, hvor Vejdirektoratet er vejmyndighed. Gentofte Kommune har mulighed for at komme med ønsker om hastighedsnedsættelse på motorvejene, men det er i sidste ende Vejdirektoratet (og Transportministeriet), der under politiets samtykke, bestemmer hastigheden.

Gentofte Kommune arbejder løbende for at påvirke de statslige myndigheder til at nedsætte hastigheden på statsvejene. Dialogen foregår direkte med Vejdirektoratet og Transportministeriet, men koordineres også igennem det kommunale samarbejde "Silent City", hvor Gentofte Kommune, sammen med andre kommuner bl.a. løfter ønsker om hastighedsnedsættelser.

Kommunalbestyrelsen har i begyndelsen af 2022 bedt Vejdirektoratet om at nedsætte hastighedsgrænsen fra 90 km/t til 60 km/t på Helsingørmotorvejen. Den 26. april 2022 modtog Gentofte Kommune svar fra Vejdirektoratet om, at det ikke vurderes trafikalt hensigtsmæssigt at ændre den eksisterende hastighedsbegrænsning på 90 km/t. På baggrund af afslaget fra Vejdirektoratet har Gentofte Kommune sendt breve til transportministrene i henholdsvis juni 2022

og i marts 2023 med opfordring til at hastigheden nedsættes. Gentofte Kommune vil fortsætte arbejdet for, at en hastighedsnedsættelse kan blive en realitet.

Hastighedsdæmpning på kommunale veje:

Gentofte Kommune kan som vejmyndighed komme forslag til hastighedsnedsættelse på de kommunale veje. For at nedsætte hastigheden fx fra 60 til 50 km/t eller 50 til 40 km/t på kommunale veje kræver det godkendelse af Nordsjællands Politi.

Gentofte Kommune følger løbende hastighederne på vejene og prioriterer indsatser på strækninger, hvor der er et hastighedsproblem. Samtidig prioriteres ændring af hastighedsgrænsen til 50 km/t på de veje, hvor grænsen i dag er 60 km/t samt etablering af 40 km/t zoner i boligområder og på skoleveje.

Der mangler på nuværende tidspunkt en endelig afklaring af, om lovgivningen giver mulighed for at nedsætte hastigheden til 40 km/t på de overordnede trafikveje, hvilket vanskeliggøre planlægning og nedsættelse af hastighedsgrænser på klasse 1 og 2 veje i Gentofte Kommune.

På klasse 4 veje, kan der efter beboernes ønske, etableres fartdæmpere ved borgerfinansiering.

Mere end en fjerdedel af alle veje i Gentofte Kommune er hastighedsnedsat til under 50 km/t. Disse veje er hovedsageligt klasse 3 og 4 veje.

Gentofte Kommune har et ønske om at trafiksanere Høegshmindevej/ Smakkegårdsvej, herunder at sænke hastigheden. Projektet er dog stadig i planlægningsfasen, og det er endnu ikke afklaret, hvornår og hvordan det kan realiseres.

På Lyngby Omfartsvej er hastigheden sat ned fra 90 km/t til 70 km/t.

Trafikdæmpende foranstaltninger for at sænke hastigheden:

Hvis hastigheden på vejen ligger over det ønskede, skal der som udgangspunkt altid etableres fartdæmpere på vejen. Dette gælder også hvis hastighedsgrænsen skal sænkes. Hvis den målte hastighed ikke er for høj, kan hastighedsgrænsen i nogle tilfælde dog sænkes uden yderligere tiltag, hvis politiet tillader det.

Drop hastighedsnedsættelse:

Hastighedsnedsættelser er et virkemiddel, der har en positiv effekt på støjen fra vejene. Det bør i givet fald foretages på baggrund af trafikanalyser samt andre supplerende tiltag, så problemerne ikke blot flyttes til andre strækninger. Gentofte Kommune ønsker derfor i fremtiden at gøre brug af dette virkemiddel, hvor det er muligt og er hensigtsmæssigt.

Når hastigheden sænkes, kan det have en række positive effekter:

- Ved at nedsætte hastigheden på de mindre veje flyttes trafikken til de større veje, som er designet til at bære meget trafik.

- Støjniveauet vil sænkes.
- Trafiksikkerheden for alle trafikanter vil forbedres.

Samtidig kan hastighedsnedsættelse give afledte trafikale udfordringer:

- En hastighedsnedsættelse på de større veje til en lavere hastighed end 50 km/t kan overflytte trafik til de mindre veje, hvis hastighedsgrænse på disse fortsat er 50 km/t. Da hastighedsforskellen kan gøre det mere attraktivt at benytte de mindre veje.
- Øgede omkostninger til etablering og vedligeholdes af fartdæmpere.
- Fartdæmpere kan øge støjniveauet lokalt ved nedbremsning og acceleration ved gennemkørsel af fartdæmperen.

Gentofte Kommune foretager altid en konkret trafikal vurdering eller trafikanalyse inden enkelte projekter realiseres, men ser generelt både støjmæssige og sikkerhedsmæssige fordele ved at lavere hastighedsgrænser.

Stærekasser:

Stærekasser er opsat af Vejdirektoratet på strækninger, hvor der er større risiko for trafikulykker og for høj fart. De nuværende placeringer er en del af et nationalt pilotprojekt og blev udvalgt på baggrund af Vejdirektoratets ulykkesstatistik samt Rigspolitiets vurdering. Evalueringen er gennemført og viser positive effekter på hastighederne. Evalueringen danner grundlag for videre politiske drøftelser af, hvordan hastighedskontrollen fremover skal indrettes i Danmark.

Det er på nuværende tidspunkt ikke en mulighed for den kommunale vejmyndighed at opsætte stærekasser.

Ændringsforslag:

Ingen

Emne 4: Diverse forslag

Det foreslås, at kommunen stiller krav i lokalplanerne om, at facader mod støjklender skal beklædes med støjabsorberende materiale, så støjen ikke reflekteres.

Der foreslås en miljøzone i hele kommunen, hvilket angives at have flere positive effekter; herunder færre biler, varebiler, lastbiler og busser, hvilket betyder mindre støj og mindre emission af forurenende partikler.

Der foreslås en betalingszone, som kan være med til at finansiere de forskellige støjreducerende tiltag.

Det foreslås, at kommunen planter flere vejtræer og anlægger klimabede som led i støjreduktionsstrategien, da det ikke kun bidrager til støjreduktionen, men også giver bedre luftkvalitet, skygge og optager store dele CO₂ og vand fra klimaforandringerne.

Der foreslås restriktioner for lastbiler på Jægersborg Alle og Ordrupvej.

Bemærkninger:

Krav om støjabsorberende facader i lokalplaner

Der stilles krav i lokalplanerne om overholdelse af Miljøstyrelsens grænseværdier for støj på udendørs opholdsarealer, for at støjsikre beboerne i det pågældende byggeri. Der stilles ligeledes krav om, at støjniveauet på facader af nybyggeri ikke må overstige 46 dB før ibrugtagning. Der kan ikke stilles krav om støjabsorberende facader på nybyggeri for at beskytte omgivelserne for evt. reflekterende støj. Hvis det i konkrete tilfælde viser sig, at en sådan løsning er nødvendig for, at de lovgivningsmæssige støjkrav iagttages, vil Gentofte Kommune lade det indgå i projektet.

Etablering af en miljøzone:

For at oprette miljøzoner skal der indgives en ansøgning til Miljøstyrelsen med henblik på at få en tilladelse til etablering af miljøzoner på de veje, som opfylder kriterierne i miljøzonebekendtgørelsen om at være;

- 1) et større sammenhængende byområde på mindst 2 km²
- 2) hvor der er betydelig trafik (en årsdøgntrafik på en eller flere veje på omkring 500 tunge køretøjer eller 1.500 varebiler), og
- 3) hvor luftkvalitetsbekendtgørelsens grænseværdierne for partikelforurening er overskredet.

Det primære fokus i miljøzoner er således luftkvalitet og partikelforurening, ikke støj.

Gentofte Kommunes har undersøgt mulighederne for at indføre miljøzoner i kommunen. Det blev i den forbindelse konstateret, at partikelforureningen ikke har et omfang, der gør det muligt.

Beplantning af vejtræer og klimabede:

Gentofte Kommune arbejder med begrønning af veje og pladser og har et ønske om at styrke det grønne i bybilledet. Når der skal udføres større anlægsarbejder på de kommunale veje, herunder fx fjernvarme-projekter, indgår Park og Vej i koordineringen, hvor muligheden for at etablering af fx træer og nye vej-bede indgår i overvejelserne.

Restriktioner for lastbiler:

Jægersborg Alle og Ordrupvej er begge klassificeret som Vejklasse 2 – sekundær trafikvej. Her prioriteres trafikafvikling højt, og vejene har en funktion af gennemkørselsveje i området. En restriktion for lastbiler på disse strækninger vil hverken begrænse trafikmængden eller støjgenen i kommunen, men blot flytte trafikken til de omkringliggende veje, hvor belastningen vil være den samme eller potentielt større.

Ændringsforslag:

Ingen

Emne 7: Konkrete spørgsmål og øvrige bemærkninger

1. Det projekterede trafiksaneringsprojekt på Smakkegårdsvej/Høeghsmindevej skulle være i projektfasen nu, men vi grundejere har intet hørt?
2. Når I påpeger, at motorvejen er den mest støjende, hvorfor tillader Gentofte Kommune opførelsen af ungdomsboliger på Ørnegårdsvej? Er byggeret en skjult mulighed for senere at kræve hastigheden ned-sat til 0 på motorvejen?
3. Støj fra Gentofte Station er tydelig i haven og ved åbne vinduer, både når togene sætter i gang, men også ved ind- og udtjekning på rejsekortterminalerne.
4. Et ønske om etablering af cykelsti på Jægersborg Alle samt vejtræer langs Ordrupvej.
5. På baggrund af flere (5) trafikuheld grundet for høje hastigheder med store konsekvenser til følge opfordres der til at få sat hastigheden ned til 50 km/t i starten af Bernstorffsvej. Der ønskes en løsning med ét spor kombineret med hastighedsnedsættelse – som f. eks etableret længere henne af Bernstorffsvej og på Tuborgvej.

Bemærkninger:

Ad. 1: Gentofte Kommune har fortsat et ønske om at trafiksanere

Høeghsmindevej/Smakkegårdsvej, herunder at sænke hastigheden. Projektet er dog stadig i planlægningsfasen, og det er endnu ikke afklaret, hvornår og hvordan det kan realiseres.

Ad. 2: Lokalplanen udlægger området til boligformål i form af almennyttige ungdoms- og familieboliger. Gentofte Kommune oplever et stort behov for boliger til kommunens unge og Gentofteborgere med boligsocialt behov. Kommunen undersøger løbende alle muligheder for placering af de fornødne boliger. Blandt de få ubebyggede arealer, som kommunen råder over, er der kun fundet få brugbare placeringer. Boligerne opføres, så Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser iagttages.

Ad. 3: Støjen fra jernbanen og omkring stationerne er BaneDanmarks ansvar og bliver behandlet i deres støjhandlingsplan.

Ad. 4:

Cykelsti på Jægersborg Allé:

I forbindelse med den gennemførte byfornyelse/forskønnelse af Charlottenlund bydelscenter blev det besluttet, at der ikke skulle anlægges cykelstier på Jægersborg Allé. En cykelsti vil indebære nedlæggelse af parkeringspladser, som er prioriteret af hensyn til de handlende og butiksdrevende. I stedet er der blevet etableret hastighedsdæmpende foranstaltninger mhp. at prioritere både cyklister og parkeringsmuligheder for handlende i bil.

Vejtræer langs Ordrupvej:

Gentofte Kommune arbejder med begrønning af veje og pladser og har et ønske om at styrke det grønne i bybilledet. Når der udføres større anlægsarbejder på de kommunale veje, herunder fx fjernvarmeprojekter, indgår Park og Vej i koordineringen og vurderer i den forbindelse muligheden for etablering af fx træer og nye vejbede. Der er på nuværende tidspunkt ikke planer om et større samlet projekt med fokus på begrønning af Ordrupvej.

Ad. 5:

I 2024 har Gentofte Kommune udarbejdet et ideoplæg til udviklingen af Bernstorffsvej, hvor hastighed og trafik er en del af projektet. I planen peges bl.a. på hastighedsnedsættelser og indsnævring af vejbanen til et spor. Ideoplægget vil danne baggrund for det videre arbejde med at konkretiserer mulige projekter på strækningen.

Ændringsforslag:

Ingen

Sammenfatning:

Høringen har ikke givet anledning til ændringsforslag i Gentofte Kommunes Støjhandlingsplan 2024.

Støjkortlægning

Støjkortlægningen er udført af konsulentfirmaet Sweco Danmark A/S på baggrund af seneste foreliggende trafiktal (2022) fra Vejdirektoratet suppleret med trafiktal fra Gentofte Kommune.

[Støjhandlingsplan 2024](#) > Støjkortlægning

Støjkort - på baggrund af Cnossos modellen

Støjkortlægning

I modsætning til de forrige støjhandlingsplaner er proceduren omkring kortlægningen til denne støjhandlingsplan lidt anderledes. Tidligere benyttede medlemslandene i EU forskellige beregningsmodeller, men efter ønske fra EU om et bedre sammenligningsgrundlag og en mulighed for at følge udviklingen på tværs af hele Europa, skal alle medlemslande nu benytte den nye fælleseuropæiske beregningsmodel CNOSSOS. Tidligere har vi i Danmark benyttet os af beregningsmodellen Nord2000.

CNOSSOS er en mere simpel og mindre nøjagtig beregningsmodel end Nord2000, hvilket betyder, at støjniveauerne beregnet ud fra CNOSSOS typisk vil være lavere end niveauerne beregnet ud fra Nord2000. Sammenligner man de to modeller, kan der visse steder være en forskel i det beregnede støjniveau på helt op til 10 dB.

I Danmark er det besluttet, at der skal laves en ekstra beregning ud fra Nord2000-modellen for at have mulighed for at sammenligne denne støjhandlingsplans kortlægning med de foregående EU-støjkortlægninger.

Denne handlingsplan er udarbejdet på baggrund af disse beregningerne.



Det er besluttet i EU, at alle medlemslandene skal udføre den strategiske støjkortlægning (CNOSSOS-modellen) i 4 meter over terræn. I Danmark har man valgt at udføre Nord2000 kortlægningen med beregning af støjen 1,5 meter over terræn, da denne højde i mange tilfælde er mere relevant efter danske forhold. Af denne grund er det dermed også tallene beregnet i 1,5 meter, der refereres til i denne handlingsplan.

I Gentofte Kommunes nye lokalplaner stilles krav til overholdelse af støjgrænseværdien 58 dB på nærmere afgrænsede opholdsarealer i forbindelse med opførelse af nyt byggeri til støjfølsom anvendelse, hvilket understreger vigtigheden af at have beregninger udført for 1,5 meters højde.

For at leve op til EU-kravene vil CNOSSOS beregningerne samt medhørende støjkort også blive vist i denne støjhandlingsplan. Som en del af støjhandlingsplanen er det desuden et krav at opgøre antallet af personer, der er berørt af skadelige virkninger (gener og søvnforstyrrelser), samt antallet af nye tilfælde (incidens) af iskæmiske hjertesygdomme (4. FORCE Technology har, efter ønske fra Miljøstyrelsen, udarbejdet et regneark til beregning af disse helbredseffekter.

4) Iskæmisk hjertesygdom er en fælles betegnelse for sygdomme i hjertet, der skyldes forsnævring af de årer, der forsyner hjertet med blod og ilt (Guide til beregning af trafikstøjs sundhedsskadelige effekter, FORCE Technology 2021)

Gældende grænseværdier

De vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj er defineret af Miljøstyrelsen (mst.dk, 2023).

Støjgrænserne er angivet som Lden (day evening-night), der er støjens årsdøgnsmiddelværdi).

- Rekreative områder i det åbne land - 53 dB
- Rekreative områder i/nær byområder - 58 dB
- Boligområder - 58 dB
- Offentlige formål - 58 dB

- Liberale erhverv - 63 dB

Cnossos beregningsmodel

Denne kortlægning er udarbejdet for at opfylde kravet fra EU's Direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002.

Kortlægningen er udført af konsulentfirmaet Sweco Danmark A/S på baggrund af seneste foreliggende trafiktal (2022) fra Vejdirektoratet suppleret med trafiktal fra Gentofte Kommune. Beregningerne er udført i henhold bekendtgørelse 2092 af 18. november 2021. Der er foretaget beregninger af støjdbredelsen i kommunen samt beregninger af støj ved facaden af boligbebyggelse. Facadestøjberegningerne danner efterfølgende grundlag for opgørelsen af antallet af støjbelastede boliger og personer.

Resultaterne af beregningerne viser årsmiddelværdien for dag-, nat og aftenperioden, der benævnes Lden og er beregnet i 4 meter over terræn. Resultaterne for CNOSSOS beregningerne ses i tabellen herunder:

Tabel 1. Oversigt over antal af boliger og personer påvirket af støj ud fra Cnossos beregningerne

Parameter	Interval (db)	Antal boliger	Antal personer
Alle veje	55-60	6.262	13.397
Lden	60-65	4.919	9.778
4 meters højde	65-70	1.1315	2.618
	70-75	429	871
	> 75	127	285
	I alt	13.052	26.949

Resultatet af CNOSSOS støjkortlægningen er illustreret i støjkortet, som du finder nederst på siden. Støjen er inddelt i 5 støjintervaller. For CNOSSOS beregningerne er følgende intervaller benyttet: 55-60 dB, 60-65 dB, 65-70 dB, 70-75 dB og > 75 dB.

På baggrund af ovenstående CNOSSOS-resultater er der i tabel 2 indsat beregnede tal for helbredseffekter forårsaget af støj fra vejtrafik i Gentofte Kommune:

- der er stærkt generet af trafikstøj.
- der oplever søvnforstyrrelse pga. trafikstøj.
- der er i risiko for at udvikle en iskæmisk hjertesygdom indenfor et givent år, forårsaget af trafikstøj.

Tabel 2. Oversigt over udvalgte helbredseffekter pba. vejtrafikstøj (CNOSSOS). Beregnet ud fra regneark udarbejdet af FORCE Technology.

Helbredskonsekvenser	Antal personer
Stærkt generet	4500
Oplever søvnforstyrrelser	926
I risiko for at udvikle iskæmisk hjertesygdom/år	2,8

Nord2000 beregningsmodel

Gentofte Kommunes Støjhandlingsplan 2024 er baseret på en støjkortlægning beregnet ud fra Nord2000 modellen af alle veje i Gentofte Kommune med et årsdøgnstrafiktal over 500 køretøjer.

Kortlægningen er udført af konsulentfirmaet Sweco Danmark A/S på baggrund af seneste foreliggende trafiktal (2022) fra Vejdirektoratet suppleret med trafiktal fra Gentofte Kommune. Beregningerne er udført i henhold bekendtgørelse 2092 af 18. november 2021. Der er foretaget beregninger af støjudbredelsen i kommunen samt beregninger af støj ved facaden af boligbebyggelse. Facadestøjberegningerne

danner
efterfølgende grundlag for opgørelsen af antallet af støjbelastede boliger og personer.

Resultaterne af beregningerne viser årsmiddelværdien for dag-, nat- og aftenperioden, der benævnes Lden og er beregnet i 1,5 meter over terræn. Resultaterne for Nord2000 beregningerne ses i tabellen herunder:

Tabel 3. Oversigt over antal af boliger og personer påvirket af støj ud fra Nord2000 beregningerne

Parameter	Interval (dB)	Antal boliger	Antal personer
Alle veje Lden 1,5 meters højde	58-63	8.041	17.331
	63-68	4.577	9.122
	68-73	853	1.764
	>73	550	1.157
	I alt	14.031	29.374

Resultatet af Nord2000-støjkortlægningen er illustreret i støjkortet, som du finder nederst på siden. Støjkortet giver et overblik over fordelingen af støjbelastede veje i kommunen, beregnet som den gennemsnitlige støjkonsekvens over døgnet. Støjen er inddelt i 5 støjintervaller, der er tilpasset Miljøstyrelsens grænseværdier: 58-63 dB, 63-68 dB, 68-73 dB, 73-78 og >78 dB. Inden for disse intervaller er der foretaget en optælling af antal boliger og borgere, der er påvirket af trafikstøj i Gentofte Kommune.

På baggrund af ovenstående Nord2000-resultater er der i tabel 4 indsat beregnede tal for
helbredseffekter
forårsaget af støj fra vejtrafik i Gentofte Kommune:

- der er stærkt generet af trafikstøj.
- der oplever søvnforstyrrelse pga. trafikstøj.
- der er i risiko for at udvikle en iskæmisk hjertesygdom indenfor et givent år, forårsaget af trafikstøj

Tabel 4. Oversigt over udvalgte helbredseffekter pba. vejtrafikstøj (Nord2000). Beregnet ud fra regneark udarbejdet af FORCE Technology.

Helbredskonsekvens	Antal personer
Stærkt generet	8.159
Oplever søvnforstyrrelser	2.490
I risiko for at udvikle iskæmisk hjertesygdom/år	4,7

Opfattelse af støj

Støj opfattes mere generende om aftenen og natten end om dagen. Der er i beregningerne taget højde herfor. Således er der i aftenperioden fra kl. 19-22 et genetillæg på 5 dB, mens der i perioden kl. 22-07 er et genetillæg på 10 dB, som indgår ved beregningen af middelværdien for døgnet.

Vurdering af antal støjbelastede personer og boliger

Der er efter Nord2000-støjkortlægningen foretaget beregninger af støjudbredelsen i kommunen samt beregninger af støj ved facaden af bolig bebyggelse, hvilket er brugt til at fastlægge antallet af boliger og personer belastet af støj.

Langs de fleste strækninger af statsvejene gennem kommunen samt langs større dele af de kommunale gennemgående vejstrækninger er trafikstøjen højere end Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier.

Det fremgår af støjkortlægningen, at der er 14.031 boliger, svarende til 29.374 borgere, der er belastet med trafikstøj over 58 dB, heraf er 1413 boliger svarende til 2921 borgere stærkt støjbelastede (> 68 dB).

Støjkortlægningen viser, at antallet for boliger og personer, der er støjramt, er steget i forhold til den forrige kortlægning (baseret på trafiktal fra 2017), idet den tidligere støjkortlægning viste, at 11.427 boliger og 22.770 personer var belastet af et støjniveau på over 58 dB og at 958 boliger og 2.126 personer var stærkt støjbelastede (< 68 dB) af trafikstøj.

En del af forskellen er opstået ved, at virkningen af anvendelse af støjsvag asfalt på motorvejene ikke er så god som forudsat ved den tidligere beregning. Støjen fra motorvejene er af den grund i den nye beregning sat 1,1 dB højere, hvilket betyder, at tallet for støjramte boliger/personer også er højere.

Det ses på **Nord2000-støjkortet** (se nederst på siden), at støjen fra statsvejene adskiller sig fra støjen fra de kommunale strækninger ved, at den strækker sig længere ud i de omkringliggende områder og dermed påvirker flere personer/boliger. Støjen langs de kommunale strækninger er i højere grad begrænset til områderne umiddelbart ud til vejene og påvirker dermed færre boliger/personer end støjen fra statsvejene. Samtidig er det også langs statsvejene, at man finder langt den største andel af stærkt støjplagede borgere (over 68 dB).

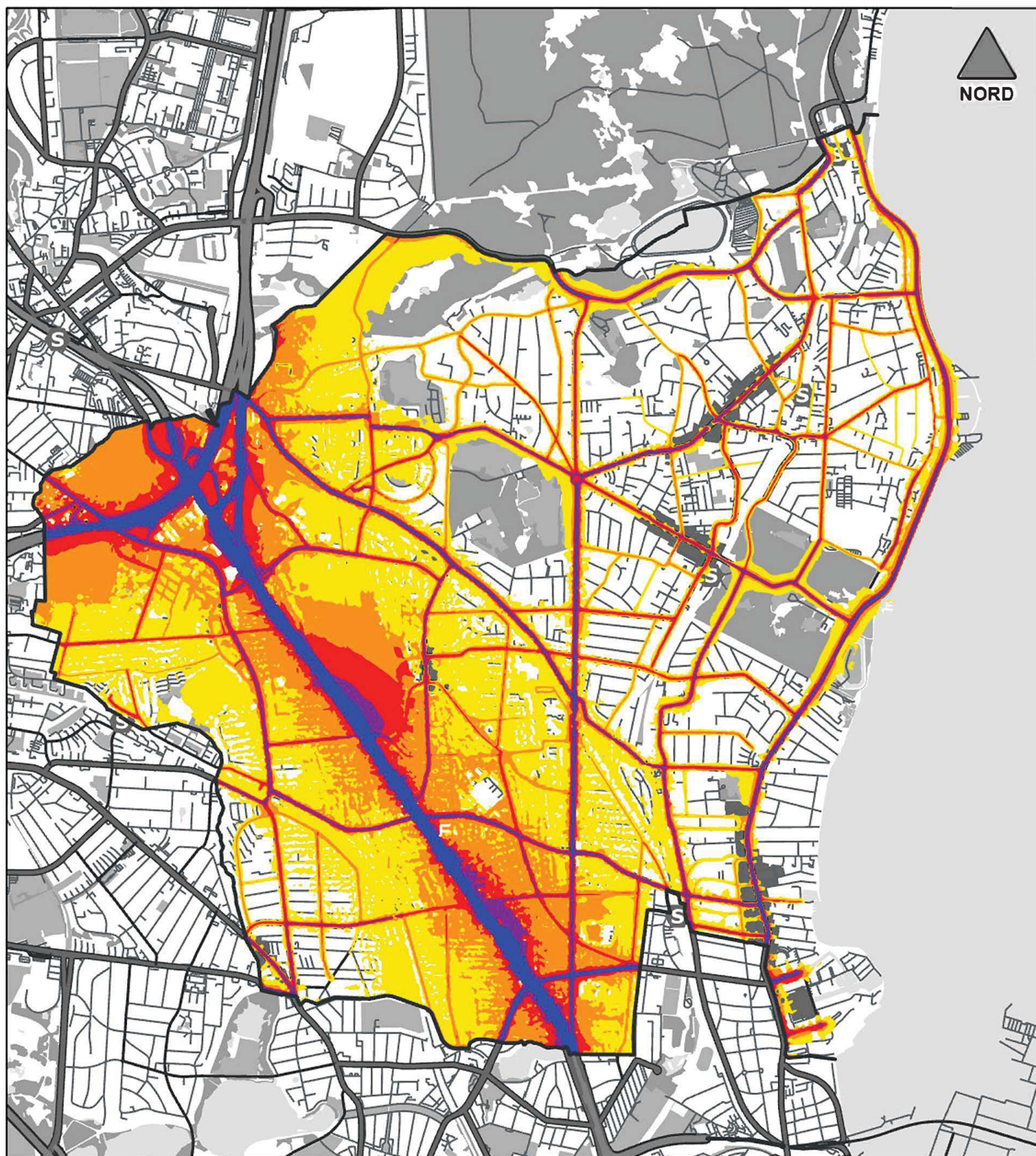
Læs mere

Støjkort (Cnossos modellen)

Støjkortet beregnet ud fra Cnossos modellen er et krav fra EU. Dette kort ligger ikke til grund for Gentofte Kommunes Støjhandlingsplan 2024

Støjkort (Nord2000 modellen)

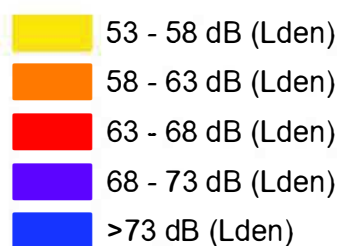
Støjkortet som ligger til grund for Gentofte Kommunes Støjhandlingsplan 2024.

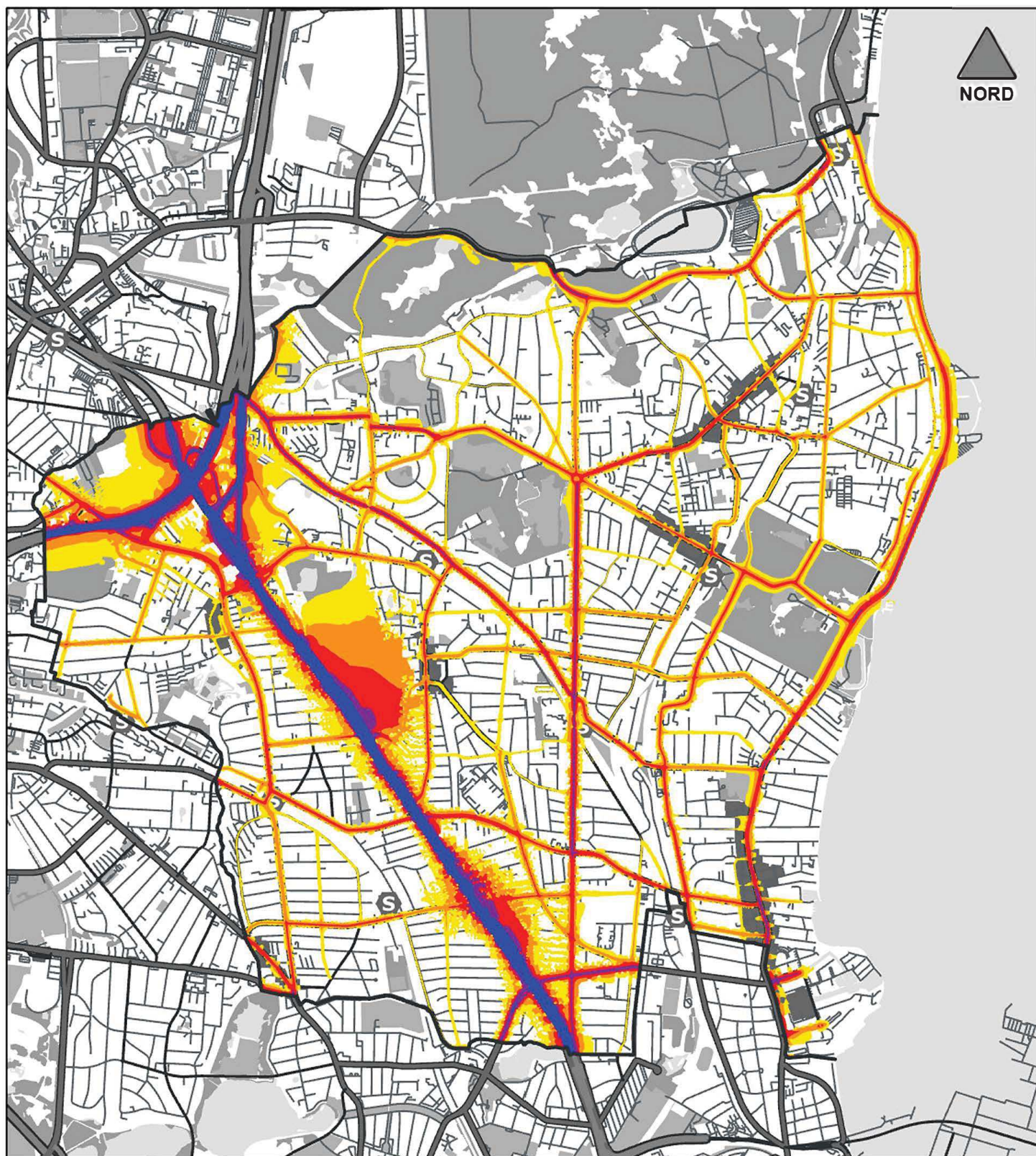


Vejtrafikstøj 2023

MÅL: 1:37.000

Gennemsnit over døgnet på alle veje, beregnet i 1,5 m højde
efter metoden NORD2000

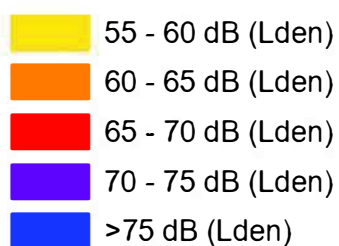




Vejtrafikstøj 2023

MÅL: 1:37.000

Gennemsnit over døgnet på alle veje, beregnet i 1,5 m højde
efter metoden CNOSSOS



Handlingsplan

Handlingsplanen beskriver, hvilke handlinger Gentofte Kommune planlægger at gennemføre, indenfor de næste 5 år, for at nedbringe støjen langs vejene i kommunen. Processen skal gentages hvert 5. år

[Støjhandlingsplan 2024](#) > Handlingsplan

Allerede indførte indsatser

I Gentoftes Støjhandlingsplan 2021-2026 var der fokus på følgende indsatser til at reducere støjen fra trafikken:

- Trafiksanering
- Vedligeholdelse / udskiftning af asfalt
- Støjreducerende løsninger på facader i forbindelse med kommunale om- og nybygninger
- Krav i lokalplanlægningen
- Bæredygtig mobilitet
- Dialog med staten om etablering af yderligere støjafskærmning langs motorvejene

Indsatser foretaget siden sidste støjhandlingsplan er beskrevet nedenfor.

Trafiksanering, hastighedsnedsættelse

Hastighedsdæmpende tiltag



Siden 2020 er der etableret hastighedsdæmpende foranstaltninger på følgende strækninger:

- Lyngby omfartsvej
- Tuborgvej
- Kystvejen
- Hyldegårdsvej ved Kirkevej
- Skovvej
- Skovgårdsvej

Hastighedsnedsættelser

Beregninger udarbejdet af Moe (nu Atelia) i marts 2023, som Gentofte Kommune sammen med de andre kommuner i Silent City partnerskabet har fået udarbejdet, viser, at en nedsættelse af hastigheden på motorvejsnettet i hovedstadsområdet til maksimalt 80 km/t samtidig med, at hastigheden på de omkringliggende veje sænkes til 50 km/t vil betyde, at næsten halvdelen af de stærkt støjbelastede boliger i omegnskommunerne ikke længere vil være stærkt støjbelastede over 68 dB, og at godt en fjerdedel ikke længere vil være støjbelastede over grænseværdien på 58 dB.

Hastighedsnedsættelser er et virkemiddel, der har en positiv effekt på støjen fra vejene. Gentofte Kommune ønsker derfor også at gøre brug af dette virkemiddel og har allerede fået sænket hastigheden på flere strækninger:

Kommunale veje:

Hastigheden på Tuborgvej blev i februar 2022 nedsat fra 60 km/t til 50 km/t for at mindske støjgenerne.

Hastigheden er nedsat fra 60 km/t til 50 km/t på Kystvejen i 2022 for at give mere tryghed for de bløde trafikanter og sikre et mere roligt miljø til fordel for den rekreative udnyttelse af fortov og cykelsti. Samtidig bidrager hastighedsnedsættelsen til en støjreduktion langs strækningen.

På udvalgte vejstrækninger, heriblandt Skovgårdsvej og Ordrupdalvej, er hastighedsbegrænsningen nedsat, som en del af en forsøgsordning med hastighedsnedsættelse fra 50 km/t til 40 km/t, som Gentofte Kommune deltager i. Der arbejdes på nuværende tidspunkt på at få flere strækninger med i ordningen.

Motorveje:

For at aflaste støjplagede borgere har Gentofte Kommune sammen med Lyngby-Taarbæk kommune i 2022 fået politiets tilladelse til at nedsætte hastigheden på Lyngby Omfartsvej fra 90 km/t til 70 km/t. Hastighedsnedsættelsen blev udført i 2023. Lyngby-Taarbæk har ligeledes fået nedsat hastigheden fra 90 km/t til 70 km/t på deres del af strækningen.

Støjen fra Helsingørmotorvejen fylder meget i Gentofte Kommune. Derfor har Kommunalbestyrelsen i begyndelsen af 2022 bedt Vejdirektoratet om at nedsætte hastighedsgrænsen fra 90 km/t til 60 km/t. Den 26. april 2022 modtog Gentofte Kommune svar fra Vejdirektoratet om, at det ikke vurderes trafikalt hensigtsmæssigt at ændre den eksisterende hastighedsbegrænsning på 90 km/t. På baggrund af afslaget fra Vejdirektoratet har Gentofte Kommune sendt breve til transportministrene i henholdsvis juni 2022 og i marts 2023 med opfordring til at hastigheden tillades sat ned. Gentofte Kommune vil fortsætte arbejdet for, at en hastighedsnedsættelse kan blive en realitet.

Kommunale byggerier, støjreducerende løsninger

Ved kommunale ombygninger og nybyggeri anvender Gentofte Kommune støjreducerende løsninger på facader, herunder støjreducerende vinduer, de steder, hvor det vil have en mærkbar effekt.

Krav i lokalplanlægningen

Der har været og er fortsat opmærksomhed på trafikstøj i forbindelse med den fysiske planlægning. Der er udarbejdet flere miljøvurderinger af lokalplanforslag, hvor trafikstøj har været et væsentligt undersøgelsesemne, og hvori er indført bestemmelser, som sikrer, at Miljøministeriets vejledende støjgrænser overholdes i forbindelse med nybyggeri – både på udendørs opholdsarealer og ved byggeriets facader.

Bæredygtig mobilitet

Bæredygtig mobilitet handler blandt andet om at fremme brugen af klimavenlige transportformer, der ligeledes oftest også er mere støjsvage og derfor har en positiv effekt på støjen langs kommunens veje. På vejen mod en mere bæredygtig mobilitet har Gentofte Kommune siden sidste støjhandlingsplan forbedret forholdene for de grønne transportformer følgende steder:

- Der er etableret trafikknudepunkter på Hellerup Station, Charlottenlund Station og Vangede Station, hvor der blandt andet er etableret pladser til løbehjul og cykler på udlægningsbasis.
- Forbedrede forhold til cykelparkering ved to busstoppesteder, Jægersborg Station, Charlottenlund bydelscenter, samt ved HIK's tennisbaner ved Hartmannsvej.
- Påbegyndt etablering af Supercykelstien, Kystbaneruten langs Strandvejen og Kystvejen.

- Etableret cykelsti på Baunegårdsvej mellem Gentoftegade og Erichsensvej, samt forlænget cykelstien langs Maglemosevej i retning mod Strandvejen. Derudover er forholdene for cyklister på Traverbanevej forbedret.
- Dedikeret parkeringspladser til samkørsel og delebiler ved Hellerup Station samt Charlottenlund Station og Vangede Station.

Kampagner

For at sikre sig en mere bæredygtig mobilitet, har Gentofte Kommune gennemført flere kampagner for at fremme cyklisme og flytte borgerne fra bil til cykel. Herunder er listet de kampagner, der er lanceret de seneste år:

- Gentofte Kommune har gennemført et forsøg med udlån af elcykler til borgerne. Formålet var, at borgerne oplevede de positive effekter ved at vælge cyklen til, at de efterfølgende selv ville investere i en (el)cykel.
- 'Vi cykler til skole'. Gode vaner starter fra barnsben, og derfor tilbyder Gentofte Kommune cykeltræning til daginstitutioner og skoler således, at børnene bliver selvtransporterende. Dette vil have en positiv effekt på trafikstøjen omkring skolerne, da målet er, at færre forældrene vil køre deres børn i skole.
- 'Vi cykler til sport'. For at få flere borgere til at vælge bilen fra til fordel for cyklen har Gentofte Kommune, på tværs af opgaveområder, gennemført en kampagne for at fremme cyklisme blandt børn, der cykler til og fra foreningslivet.
- Gentofte Kommune har søsat en kampagne rettet mod ungdomsuddannelser med det formål at flytte elever på ungdomsuddannelser fra bil til cykel. I den forbindelse har der været en specifik kampagne på Ordrup Gymnasium i forlængelse af et forsøg på Kirkevej, hvor denne er blevet omdannet til cykelgade.
- 'Alle børn cykler'. Gentofte kommune opfordrer skolerne til at deltage i kampagner på landsplan såsom 'Gåprøven' og 'Cyklistprøven'.

Støjskærme

I Vejdirektoratets seneste støjhandlingsplan indgik opsætningen af støjskærme langs Helsingørmotorvejen

fra Fuglegårdsvej til Ellegårdsvej. Staten har afsat 45,2 mio. kr. til projektet. Gentofte Kommune har siden

inviteret Vejdirektoratet til dialog om dette. Vejdirektoratet har meddelt, at de og deres rådgiver er i den

indledende idéfase af projektet vedrørende etablering af støjafskærmningen langs Helsingørmotorvejen.

Projektet forventes færdigt i sommeren 2024. Gentofte Kommune forventer at blive inddraget i drøftelserne om den mere præcise placering af støjskærmen.

I forbindelse med den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 har staten afsat penge til støjskærm langs motorvejsnettet rundt om ungdomsboligerne på Ved Ungdomsboligerne. Dette projekt forventes gennemført i 2024-2025.

Gentofte Kommune har fået foretaget en analyse af virkningen af etablering af en støjskærm placeret langs Helsingørmotorvejen ud for Gentofte Sø. Den pågældende strækning er ca. 900 meter lang. Analysen viste, at en støjskærm med en højde på 6 meter vil være det, der med det nuværende støjniveau giver den bedste støjreducerende effekt ift. etableringsudgiften på omkring 16 mio. kr. Gentofte Kommune valgte efterfølgende ikke at gå videre med projektet, da det blev vurderet til at være for dyrt i forhold til den støjreducerende effekt samtidig med, at en støjskærm af denne størrelse blev vurderet til at ville skæmme naturområdet omkring Gentofte Sø.

I Gentofte Kommune blev der i 2021 vedtaget en lokalplan, der regulerer hegning mod vej ud fra hensynet om at støtte et grønt vejbillede. Lokalplanen giver mulighed for, at der langs stærkt støjbelastede vejstrækninger, kan etableres støjhegn, som er højere end ellers tilladt. For at gøre det mere overskueligt at ansøge om tilladelse til etablering af sådanne hegn, har Gentofte Kommune efterfølgende udarbejdet en støjpeje med vejledning hertil. Pjecen finder du via følgende link:

[**Støjhegn - Vejledning om reglerne for støjdæpende hegn i Gentofte Kommune**](#)

Tværkommunalt samarbejde - Silent City

Vejstøj er et problem på tværs af kommunegrænser, hvorfor støj fra vejen i én kommune kan påvirke borgere i nabokommunen. Der er derfor en fordel i, at kommuner i mellem koordinerer deres indsatser på støjområder, blandt andet i forbindelse med vidensdeling, men også i forbindelse med mere konkrete projekter, som opsætning af støjskærme.

Gentofte Kommune blev i 2020 medlem af Silent City netværket under Gate21; et tværkommunalt partnerskab med det fælles mål at arbejde for bedre miljø, sundhed og højere livskvalitet gennem indsatser, der mindsker antallet af støjplagede borgere i medlemskommunerne.

Medlemmer af dette partnerskab er 13 kommuner i hovedstadsregionen, Region Hovedstaden samt Gate 21, der samtidig også er facilitator af partnerskabet. Medlemmerne har alle fælles udfordringer med trafikstøj fra blandt andet motorvejene og forsøger samlet at bidrage til at få sat trafikstøj (endnu mere) på dagsordenen på kommunalt, regionalt og nationalt niveau. De seneste år er dette lykkedes gennem blandt andet en offentlig høring på Christiansborg, konferencer og seminarer, udarbejdelse af og fornyelse af en hvidbog og webhåndbog, presseindsatser og konkrete demonstrationsprojekter.

Gentofte Kommune tilsluttede sig i 2021 en henvendelse fra 10 hovedstadskommuner til Folketingets Transportudvalg, hvori der blev argumenteret for vigtigheden af, at der gøres noget ved trafikstøjen fra de statslige veje, som strækker sig igennem alle kommunerne og som langs alle strækninger, er de største bidragsyder til kommunernes støjbelastning. Målet er at få staten, herunder Vejdirektoratet, til at prioritere opsætning af støjskærme, samt at gå med til en hastighedsnedsættelse på de stærkt belastede strækninger.

Silent City partnerskabet bestilte i 2023 firmaet MOE (nu Atelia) til at analysere effekten af nedsættelse af hastigheden på motorveje og udvalgte lokale veje. Analysen viste, at sættes hastigheden ned på motorvejen til 80 km/t samtidig med, at hastigheden på udvalgte lokale veje sættes ned til 50 km/t vil støjen reduceres mærkbart. Således viste analysen at 50 % færre personer vil være stærkt støjbelastede (> 68 dB) mens 25 % færre personer vil være støjbelastede (> 58 dB).

Analysen og resultaterne heraf er brugt i det videre arbejde og som grundlag for de fortsatte drøftelser med staten om mulige hastighedsnedsættelser på det statslige vejnet, herunder breve i april 2023 til dels transportministeren og i forlængelse heraf øvrige relevante resortministre.

STØJ LAB

Som et initiativ på baggrund af Støjhandlingsplan 2021-2026 arrangerede Gentofte Kommune i maj 2022 en borgersamling om udfordringerne ved trafikstøj i kommunen under titlen STØJ LAB. 60 borgere og politikere mødtes for at drøfte både kort- og langsigtede løsninger på støjudfordringerne. Der var faglige oplæg om trafikstøj af COWI, FORCE Technology, LABLAND og Gentofte kommune. Der blev arbejdet med 4 temaer til at nedbringe trafikstøjen i Gentofte Kommune.

De 4 temaer:

- Reducering af støj ved motorveje med fokus på støjskærme
- Indretning og trafikregulering af lokale veje
- Reducering af støj i og ved egen bolig med fokus på private støjskærme

- Smart indretning af rekreative områder

STØJ LAB'et resulterede i mange interessante og handlingsorienterede forslag. Forslagene er efterfølgende taget med i det videre arbejde for at nedbringe trafikstøjen i kommunen, bl.a. i det fortsatte arbejde med at få staten til at sænke hastigheden på motorvejene og etablere støjskærme samt ved udarbejdelse af pjece med nyttig information vedrørende støjafskærmning ved egen matrikel.

Støjpulje

Som opfølgning på Gentofte Kommunes Støjhandlingsplan 2021-2026 har Gentofte Kommune afsat 500.000 kr. om året i 5 år til gennemførelse af projekter, der har som formål at reducere belastningen fra trafikstøj. Midlerne kan søges af enkelte borgere, grupper af borgere eller bruges af forvaltningen til for eksempel at arbejde videre med ideer fra STØJ LAB, men også andre initiativer, som bidrager til formålet med puljen.

Midler fra puljen har bl.a. været benyttet til at indgå i Silent City, der er et partnerskab og Living Lab for trafikstøj med deltagelse af 13 kommuner og Region Hovedstaden til analyse af de støjmæssige konsekvenser af nedsættelse af hastigheder og etablering af støjskærme, samt til afholdelse af borgerworkshoppene STØJ LAB og opfølgning på den.

Vedligeholdelse / udskiftning af asfalt

I forbindelse med den løbende udskiftning af belægninger på kommunens veje anvendes altid den belægning, der afgiver mindst mulig støj, og som passer til den pågældende vejtype.

Der er udlagt ny og forbedret vejbelægning på følgende strækninger siden 2020:

- Aftenbakken
- Ahlmanns Allé
- Ammentorpsvej
- AN Hansens Allé
- Brogårdsvej

- Dagvej
- Dunzfelts Allé
- Ermelundsvej
- Gardes Allé
- Hambros Allé
- Holck Winterfeldts Allé
- Hvilevej
- Høyrups Allé
- Indelukket
- Jacobsens Allé
- Jensløvs Tværvæg
- Lindegårdsvej
- Lundely
- Lyngby Lokalgade
- Morgenvej
- Munkegårdsvej
- Nybrovej
- Ravnekærsvej
- Richelieus Allé
- Sandtoften
- Strandhøjsvej
- Strandvejen
- Svejagervej
- Søbøtke Allé
- Thulevej
- Ved Stadion
- Vespervej
- Øregårds Allé
- Øregårdsvænget
- Ørehøj Allé
- Øresundshøj

Fremtidige indsatser

Gentofte Kommune påtænker at iværksætte en række støjreducerende foranstaltninger. Nedenfor er en oversigt og beskrivelse af de indsatser Gentofte Kommune vil prioritere de kommende 5 år samt på sigt.

[Støjhandlingsplan 2024](#) > Fremtidige indsatser

Trafiksanering, hastighedsnedsættelse

Hastighedsdæmpende tiltag

Gentofte Kommune arbejder løbende på at få nedsat hastigheden på statsveje, og det gælder primært Helsingørmotorvejen. Der er allerede en dialog med både Vejdirektoratet og Transportministeriet.

Yderligere udfører Gentofte Kommune løbende trafiksikkerhedstiltag med fokus på både hastighed og tryghed på vejene. Nedsat hastighed kan betyde reduceret støjniveau, mens øget tryghed kan betyde flere bløde trafikanter, færre bilister og dermed reduceret støjniveau.

Hastighedsnedsættelser

Det forventes, at der i 2024 igangsættes hastighedsnedsættelser på følgende strækninger:

Hastigheden forventes at blive nedsat på **Klampenborgvej** og **Lyngby Lokalgade** til den generelle hastighed i byer; fra 60 km/t til 50 km/t.

I den kommende planlægning for begrønning af **Bernstorffsvej** indgår også et ønske om at nedsætte



hastigheden til 50 km/t.

Der planlægges for at etablere påbudt hastighed 40 km/t-zoner minimum 5 steder i kommunen

Vedligeholdelse og udskiftning af asfalt

I forbindelse med den løbende udskiftning af belægninger på de kommunale veje anvendes altid den belægning, der afgiver mindst mulig støj, og som passer til den pågældende vejtype.

I 2024 vil der på Gentofte Kommunes del af Lyngby Omfartsvej blive udlagt ny klimavenlig belægning, der har en støjreducerende effekt på 2 dB. I de kommende år forventes der at blive udlagt 40- 45.000 kvadratmeter nyt slidlag per år på udvalgte strækninger i kommunen.

Kommunale byggerier, støjreducerende løsninger

Ved kommunale ombygninger og nybyggerier vil Gentofte Kommune fortsat anvende støjreducerende løsninger på facader, herunder støjreducerende vinduer, de steder, hvor det vil have en mærkbar effekt.

Krav i lokalplanlægningen

I forbindelse med lokalplanlægning vil de trafikstøjmæssige støjforhold fortsat blive vurderet. Hvor der er støjmæssige udfordringer, stilles der krav om etablering af støjafskærmning for at sikre, at udendørs opholdsarealer samt facader ikke belastes med et støjniveau, der overskrider Miljøministeriets vejledende støjgrænser på 58 dB.

Bæredygtig mobilitet

I tråd med Gentofte Kommunes Bæredygtighedsstrategi Sammen om et bæredygtigt Gentofte, der sætter fokus på, hvordan borgere, virksomheder, foreninger og Gentofte Kommune i fællesskab kan skabe et bæredygtigt Gentofte, kan Støjhandlingsplan 2024, med fokus på bæredygtig mobilitet være medvirkende

til at understøtte to af de tre bæredygtighedsmålsætninger i Bæredygtighedsstrategien; nemlig ved at være med til at mindske miljøbelastningen samt øge livskvaliteten.

Bæredygtig mobilitet handler blandt andet om at fremme brugen af klimavenlige transportformer, der ligeledes oftest også er mere støjsvage og derfor har en positiv effekt på støjen langs kommunens veje. Hvis der i fremtiden vil være færre benzin- og dieseldrevne biler og flere elbiler, delebiler, samkørsel, cyklister samt et bedre forbundet kollektivt transportnet, vil støjen fra vejene kunne reduceres. Dette vil have en positiv betydning for livskvaliteten hos de borgere, der i dag er udsat for trafikstøj samt reducere miljøbelastningen.

Fremme af cykeltrafikken

Hvis flere ture internt i kommunen eller på tværs af kommunegrænsen flyttes fra bil til cykel, vil det være med til at reducere biltrafikken. For at nå et sådan mål er der følgende forhold, der skal være fokus på:

- Fortsat bedre kvalitet af cykelstierne, herunder opgradering til supercykelsti – der er dog sket en generel forbedring af cykelstiernes beskaffenhed over de seneste år.
- Fortsat etablering af nye cykelstier.
- Sikre endnu flere og bedre cykleparkeringsmuligheder i bydelscentre, ved sportsfaciliteter, ved kulturfaciliteter samt ved skoler og dag- og afteninstitutioner etc.
- Fortsat etablering af trafikknudepunkter til forbedring af kobling til kollektiv trafik.
- Fortsat arbejde med adfærden i forbindelse med trafikken omkring skolerne, så eleverne kan cykle til skole fremfor at blive kørt.
- Flere gratis pumpestationer.
- Bicykler ved stationerne
- Fokus på "first mile-last mile" muligheder (kobling til kollektiv trafik)
- Et samarbejde i forbindelse med opstilling af bicykler ved (de større) arbejdspladser i kommunen.

Kampagner

Med udgangspunkt i at fremme den bæredygtige mobilitet vil Gentofte Kommune de kommende 5 år fortsætte med at gennemføre kampagner, for at fremme cyklisme og flytte borgerne fra bil til cykel.

Et af Gentofte Kommunes opgaveudvalg "Fremtidens Transport" havde fokus på blandt andet grøn og sund transport, hvilket ligeledes er i tråd med fokuspunkterne i bæredygtig mobilitet.

Der er flere områder, hvor kommunen vil sætte ind, og hvor det samtidig kan have en støjreducerende effekt. Det drejer sig blandt andet om:

- At fremme delebilsordninger.

- At understøtte opsætning af el-ladestandere i kommunen.
- At stille krav om emissionsfrie busser (fortrinsvis el-busser) ved udbud.
- At der i forbindelse med indkøb af kommunale køretøjer og ved udskiftning af dæk prioriteres at købe dæk med en lav støjklassificering (67-71 dB) ifølge EU's dækklassificering.
- At fortsætte indsatsen med at gøre det nemmere at være cyklist. Jf. afsnit nedenfor om Fremme af cykeltrafikken.
- At udskifte kommunes egne biler i forbindelse med nyindkøb til hybrid/el køretøjer.
- At fremme tværkommunale samarbejder i forbindelse med bycykler, dele cykler og biler.
- At fremme gåture gennem sikrere og mere trygge stiforbindelser.

Støjskærme

I forbindelse med Transportministeriets Infrastrukturplan 2035, er der i 2024-25 afsat midler til, at der

opsættes støjskærme omkring Ved Ungdomsboligerne. Vejdirektoratet er projektansvarlig.

Gentofte Kommune vil fortsat arbejde for at indgå i en dialog med Vejdirektoratet om at få opsat støjskærme langs de strækninger på **Helsingørsmotorvejen** og **Motorring 3**, der fortsat mangler afskærmning og som stadig er støjplagede.

Tværkommunalt samarbejde - Silent City

Gentofte Kommune vil fortsat være medlem af partnerskabet Silent City. Som medlem har vi som kommune mulighed for, i samarbejde med de andre medlemskommuner, at påvirke debatten på støjområdet, at påvirke beslutningstagere og den offentlige meningsdannelse. Vi vil være med til at arbejde med vidensdeling, kompetenceudvikling samt drive et Living Lab, hvor der i praksis vil blive testet innovative løsninger på trafikstøj.

De kommende år vil det tværkommunale samarbejde i Silent City blandt andet konkret arbejde for:

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

Silent City

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)

Støjpulje

Som opfølgning på Gentofte Kommunes Støjhandlingsplan 2021-2026 har Gentofte Kommune afsat

500.000 kr. om året i 5 år til gennemførelse af projekter, der har som formål at reducere belastningen fra

trafikstøj. Midlerne kan søges af enkelte borgere, grupper af borgere eller bruges af forvaltningen til for

eksempel at arbejde videre med ideer fra STØJ LAB, men også andre initiativer, som bidrager til formålet

med puljen.

Midler fra puljen har bl.a. været benyttet til at indgå i Silent City, der er et partnerskab og Living Lab for trafikstøj med deltagelse af 13 kommuner og Region Hovedstaden til analyse af de støjmæssige konsekvenser af nedsættelse af hastigheder og etablering af støjskærme, samt til afholdelse af borgerworkshoppen STØJ LAB og opfølgning på den.

Støjpuljen er til disposition til og med 2026.

Indsatser mod støj fra trafik om aftenen og natten

Støj om aftenen og natten har flere helbredsmæssige omkostninger end støj om dagen. Derfor er der sundhedsmæssige og samfundsøkonomiske incitament til at reducere støjpåvirkningen om natten.

Af fremkommelighedsmæssige årsager er det oftest mest fornuftigt at lægge f.eks. varelevering og lignende i aften- og nattetimerne. Gentofte Kommune ønsker at undersøge, om det er muligt at regulere dette på måder, så nattestøjen reduceres.

Institutioner, støjreducerende løsninger

Undersøgelser viser, at støj har en negativ virkning på børns udvikling og indlæring. En målsætning i forhold til at nedbringe og eller sikre, at Miljøministeriets vejledende støjgrænser overholdes i forbindelse med kommunens daginstitutioner er, at have fokus på at alle institutioner ved ombygning og nybyggeri støjbeskyttes. Dette kan sikres løbende via støjbeskyttende bestemmelser i lokalplanlægningen samt vilkår i byggetilladelser.

Stilleområder

Gentofte Kommune har ikke deciderede udpegede stilleområder, og dermed er de heller ikke beskrevet i denne handlingsplan. Gentofte Kommune har mange grønne åndehuller, der alle er sikret – også i forhold til støj – gennem Gentofte Kommunes Grøn Strukturplan samt i Kommuneplan 2021.

Forventet nedbringelse af antal støjbelastede personer og boliger

Af Miljøstyrelsens nyeste støjkortlægning fremgår, at omkring 28 % af alle danskere er udsat for vejtrafikstøj, der ligger over den danske grænseværdi på 58 dB. Internationale studier viser, at der er videnskabelig evidens for, at udsættelse for vejtrafikstøj medfører en øget risiko for forskellige alvorlige sundhedsskadelige effekter (5).

Som nævnt i tidligere afsnit er det beregnet hvor mange personer, der er påvirket af trafikstøj i Gentofte Kommune og hvor mange, der oplever alvorlige gener som konsekvens heraf. Således fremgår det af tabel 4, at det ud fra beregningerne kan antages, at 8.159 personer i Gentofte Kommune oplever en høj grad af gener forbundet med støjen fra vejene, mens 2.490 personer lider af søvnforstyrrelser foranlediget af trafikstøjen. Samtidig viser beregningerne, at 4,7 personer årligt har risiko for at udvikle en iskæmisk hjertesygdom som resultat af at have været påvirket af for meget støj fra vejene.

På baggrund af denne viden ønsker Gentofte Kommune at nedbringe antallet af støjbelastede personer og boliger og dermed også reducere antallet af kommunens borgere, som risikerer at blive syge som konsekvens af trafikstøj.

5) Trafikstøj – sygdom og død” af seniorforsker Mette Sørensen, Kræftens bekæmpelse, dec. 2020

Planer på sigt

Den overordnede målsætning på lang sigt er at reducere antallet af støjbelastede personer og boliger i kommunen. Dette gælder støj fra kommunens egne veje såvel som støj fra statens veje, der løber igennem kommunen.

Gentofte Kommune har som mål at reducere antallet af personer og boliger belastet med et støjniveau på over 58 dB. Yderligere er målet, at så få personer og boliger som muligt i kommunen er belastet af

et
støjniveau over 68 dB fra kommunale veje.

På baggrund af disse mål vil Gentofte Kommunes strategi for fremtiden udmønte sig i følgende indsatser, som allerede er beskrevet i tidligere afsnit:

- Trafiksanering – herunder hastighedsnedsættelse.
- Vedligeholdelse og udskiftning af asfalt.
- Kommunale byggerier, støjreducerende løsninger.
- Krav i lokalplanlægningen.
- Bæredygtig mobilitet med fokus på at styrke cyklisme, fremme elbilisme, skabe sammenhæng mellem transportformer herunder kollektiv trafik, udnytte automatisering og understøtte deling af køretøjer.
- Støjskærme.
- Tværkommunale samarbejder.
- Støjpulje.
- Aften- og nattestøj.
- Institutioner, støjreducerende løsninger.