



FOLKETINGET  
STATSREVISORERNE



FOLKETINGET  
RIGSREVISIONEN

November 2024  
– 5/2024

Rigsrevisionens beretning afgivet  
til Folketinget med Statsrevisorernes  
bemærkninger

# Indsatsen over for trafikstøj

5/2024

Beretning om

# indsatsen over for trafikstøj

Statsrevisorerne fremsender denne beretning med deres bemærkninger til Folketinget og vedkommende minister, jf. § 3 i lov om statsrevisorerne og § 18, stk. 1, i lov om revisionen af statens regnskaber m.m.

**København 2024**

Denne beretning til Folketinget skal behandles ifølge lov om revisionen af statens regnskaber, § 18:

Statsrevisorerne fremsender med deres bemærkning Rigsrevisionens beretning til Folketinget og vedkommende minister.

Miljøministeren og transportministeren afgiver en redegørelse til beretningen.

Rigsrevisor afgiver et notat med bemærkninger til ministrenes redegørelser.

På baggrund af ministrenes redegørelser og rigsrevisors notat tager Statsrevisorerne endelig stilling til beretningen, hvilket forventes at ske i marts 2025.

Ministrenes redegørelser, rigsrevisors bemærkninger og Statsrevisorernes eventuelle bemærkninger samles i Statsrevisorernes Endelig betænkning over statsregnskabet, som årligt afgives til Folketinget i februar måned – i dette tilfælde Endelig betænkning over statsregnskabet 2024, som afgives i februar 2026.

Statsrevisorernes bemærkning tager udgangspunkt i denne karakterskala:

#### Karakterskala

Positiv kritik	<ul style="list-style-type: none"><li>• finder det meget/særdeles positivt</li><li>• finder det positivt</li><li>• finder det tilfredsstillende/er tilfredse med</li></ul>
Kritik under middel	<ul style="list-style-type: none"><li>• finder det ikke helt tilfredsstillende</li></ul>
Middel kritik	<ul style="list-style-type: none"><li>• finder det utilfredsstillende/er utilfredse med</li><li>• påpeger/understreger/henstiller/forventer</li><li>• beklager/finder det bekymrende/foruroligende</li></ul>
Skarp kritik	<ul style="list-style-type: none"><li>• kritiserer/finder det kritisabelt/kritiserer skarpt/indskærper</li><li>• påtaler/påtaler skarpt</li></ul>
Skarpeste kritik	<ul style="list-style-type: none"><li>• påtaler skarpt og henleder særligt Folketingets opmærksomhed på</li></ul>

#### Henvendelse vedrørende denne publikation rettes til:

Statsrevisorerne  
Folketinget  
Christiansborg  
1240 København K

Tlf.: 3337 5987  
[statsrevisorerne@ft.dk](mailto:statsrevisorerne@ft.dk)  
[www.ft.dk/statsrevisorerne](http://www.ft.dk/statsrevisorerne)

ISSN: 2245-3008  
ISBN online 978-87-7434-851-1

# Statsrevisorernes bemærkning

## Beretning om indsatsen over for trafikstøj

Statsrevisorerne har anmodet om denne undersøgelse af Transportministeriets og Miljøministeriets indsats over for trafikstøj.

Trafikstøj er - efter luftforurening - det største miljøproblem, som påvirker borgernes sundhed. Miljøstyrelsen opgjorde i 2003, at mellem 200 og 500 danskere årligt dør for tidligt af de sygdomme, som vejstøj medfører. I 2022 var der i alt ca. 139.600 borgere, som var stærkt belastede af vejstøj.

En række myndigheder skal udarbejde støjkort og støjhandlingsplaner med henblik på at skabe et grundlag for at forebygge og begrænse støjens skadelige virkninger og give borgerne indsigt i, hvilken indsats myndighederne påtænker at iværksætte. Indsatsen over for trafikstøj involverer en række statslige, regionale og kommunale myndigheder.

Formålet med undersøgelsen er at vurdere, om Transportministeriet og Miljøministeriet har en tilfredsstillende indsats over for trafikstøj.

Statsrevisorerne finder det utilfredsstillende, at Transportministeriet og Miljøministeriet ikke har sikret, at myndighederne overholder en række krav fra bekendtgørelsen om støj. Konsekvensen af dette er, at myndighedernes grundlag for at forebygge og begrænse støjens skadelige virkninger og borgernes indsigt i myndighedernes indsats over for trafikstøj indskrænkes.

Statsrevisorerne hæfter sig ved følgende resultater fra undersøgelsen:

- Miljøstyrelsen har fastsat vejledende grænseværdier for trafikstøj ud fra en europæisk fastlagt sammenhæng mellem niveauet af støj, og hvor generet befolkningen er af støjen. Alle de statslige veje overskrider grænseværdierne.

## Statsrevisorerne

18. november 2024

Serdal Benli  
Leif Lahn Jensen  
Mikkel Irminger Sarbo  
Lars Christian Lilleholt  
Monika Rubin  
Mai Mercado

- Hovedparten af de statslige myndigheder og Movia har overholdt kravene til indholdet i støjkortene, men ingen myndigheder har overholdt kravene til indholdet i handleplanerne i alle årene.
- Miljøstyrelsen har gennemgået alle myndigheders støjkort og handleplaner, men har generelt ikke orienteret de konkrete myndigheder, hvis kravene ikke er overholdt.
- Ingen af de statslige myndigheder har levet op til bekendtgørelsens krav om at beskrive, i hvilken rækkefølge de påtænker at gennemføre initiativerne i handleplanerne.
- Miljøstyrelsen har ikke ført et tilstrækkeligt tilsyn med, om Københavns Lufthavn har overholdt kravene til støj i sin miljøgodkendelse i perioden 2015-2022.
- I perioden 2012-2023 er der fundet 44 overtrædelser af de bindende støjkrav i Københavns Lufthavn om natten. Miljøstyrelsen har ikke anvendt håndhævelsesmuligheder i 36 af disse.
- Alle myndigheder har indtænkt støjdæmpende tiltag, fx støjskærme, når de planlægger nyanlæg, udvidelse og vedligeholdelse.
- Ca. 9 ud af 10 støjbelastede boliger findes langs de kommunale veje, og ingen statslige myndigheder fører kontrol med, om kommunerne overholder grænseværdierne, når de planlægger nye boliger langs kommunale veje.
- En undersøgelse fra Vejdirektoratet fra 2016 om gener fra støj fra motorveje viser, at ca. 22 % af borgerne føler sig stærkt generet af støj fra trafikken på motorvejen ved grænseværdien på 58 dB. Det betyder, at andelen af borgere, der føler sig generet af støjen, er over de 10-15 %, som Miljøstyrelsen normalt fastsætter grænseværdier for vejstøj efter.

# Indholdsfortegnelse

<b>1. Introduktion og konklusion .....</b>	<b>1</b>
1.1. Formål og konklusion .....	1
1.2. Baggrund .....	5
1.3. Vurderingskriterier, metode og afgrænsning.....	8
<b>2. Transportministeriets og Miljøministeriets indsats over for trafikstøj .....</b>	<b>10</b>
2.1. Miljøstyrelsens grundlag fastsættelse af grænseværdier for trafikstøj.....	10
2.2. Transportministeriets og Miljøministeriets overholdelse af bekendtgørelsen om støj .....	13
2.3. Transportministeriets og Miljøministeriets prioritering mellem og gennemførelse af støjdæmpende initiativer .....	18
2.4. Transportministeriets og Miljøministeriets indtænkning af trafikstøj i planlægningen.....	23
Bilag 1. Statsrevisorernes anmodning.....	28
Bilag 2. Metodisk tilgang .....	29
Bilag 3. Kommunale veje, hvor støjen i 2022 overskrider de vejledende grænseværdier .....	36
Bilag 4. Krav i støjkort og handleplaner, der ikke er overholdt .....	40

Undersøgelsen er en statsrevisoranmodning, og Rigsrevisionen afgiver derfor beretningen til Statsrevisorerne i henhold til § 8, stk. 1, og § 17, stk. 2, i rigsrevisorloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 101 af 19. januar 2012.

Rigsrevisionens mandat til at gennemføre undersøgelsen følger af § 2, stk. 1, nr. 1, jf. § 3 i rigsrevisorloven.

Beretningen vedrører finanslovens § 23. Miljøministeriet og § 28. Transportministeriet.

I undersøgelsesperioden januar 2012 - september 2024 har der været følgende ministre:

*Miljøministeriet:*

Ida Auken: oktober 2011 - februar 2014  
Kirsten Brosbøl: februar 2014 - juni 2015  
Eva Kjer Hansen: juni 2015 - februar 2016  
Esben Lunde Larsen: februar 2016 - maj 2018  
Jakob Ellemann-Jensen: maj 2018 - juni 2019  
Lea Wermelin: juni 2019 - december 2022  
Magnus Heunicke: december 2022 -

*Transportministeriet:*

Henrik Dam Kristensen: oktober 2011 - august 2013  
Pia Olsen Dyhr: august 2013 - februar 2014  
Magnus Heunicke: februar 2014 - juni 2015  
Hans Christian Schmidt: juni 2015 - november 2016  
Ole Birk Olesen: november 2016 - juni 2019  
Benny Engelbrecht: juni 2019 - februar 2022  
Trine Bramsen: februar 2022 - december 2022  
Thomas Danielsen: december 2022 -

Beretningen har i udkast været forelagt Miljøministeriet og Transportministeriet, hvis bemærkninger i videst muligt omfang er afspejlet i beretningen.

# 1. Introduktion og konklusion

## 1.1. Formål og konklusion

1. Denne beretning handler om Transportministeriets og Miljøministeriets indsats over for trafikstøj.

2. Trafikstøj kan være sundhedsskadeligt. Ifølge Verdenssundhedsorganisationen (herafter WHO) er trafikstøj – efter luftforurening – det største miljøproblem, som påvirker borgernes sundhed i Europa. Dansk og international forskning har vist en sammenhæng mellem trafikstøj og en række sygdomme, fx en øget risiko for åreforkalkning (forstadiet til blodpropper), type 2-diabetes og søvnforstyrrelser. Miljøstyrelsen opgjorde i 2003, at mellem 200 og 500 danskere årligt dør for tidligt af de sygdomme, som vejstøj medfører.

Trafikstøj er ikke kun støj fra veje, men også støj fra jernbaner og lufthavne. Den seneste kortlægning fra 2022 viser, at mindst 952.000 borgere er plagede af støj fra veje, jernbaner og lufthavne. Vejstøj er det væsentligste problem. Ca. 943.000 borgere er belastede af vejstøj, og ca. 139.600 af disse borgere er stærkt belastede af støjen. Ca. 9 ud af 10 støjbelastede boliger findes langs de kommunale veje.

3. En række myndigheder skal udarbejde støjkort og støjhandlingsplaner (herefter handleplaner) minimum hvert 5. år. Det fremgår af støjkortlægningsbekendtgørelsen (herefter bekendtgørelsen om støj), der er udstedt af Miljøministeriet. Støjkort skal give overblik over, hvor og hvor meget trafikken støjer, og handleplanerne skal vise, hvad myndighederne vil gøre for at håndtere trafikstøjen. Samlet set skal støjkort og handleplaner skabe et grundlag for at forebygge og begrænse støjens skadelige virkninger og give borgerne indsigt i, hvilken indsats myndighederne påtænker at iværksætte. Bekendtgørelsen fastsætter en række krav til indholdet af støjkort og handleplaner.

4. Indsatsen over for trafikstøj involverer en række statslige, regionale og kommunale myndigheder.

De statslige myndigheder på transportområdet er Transportministeriets departement, Vejdirektoratet, Banedanmark, Sund & Bælt og Metroselskabet. Departementet har det overordnede ansvar for at følge op på, om handleplanerne fra de underliggende myndigheder overholder kravene i bekendtgørelsen. Ansvar for støjkort, der kræver faglig ekspertise, er delegeret til de underliggende myndigheder.



### **Kommuner, som skal udarbejde støjkort og handleplaner**

#### **Hovedstadskommuner**

Albertslund, Ballerup, Brøndby, Frederiksberg, Gentofte, Gladsaxe, Glostrup, Herlev, Hvidovre, København, Lyngby-Taarbæk, Rødovre, Tårnby og Vallensbæk.

#### **Afgrænsede sammenhængende byområder med over 100.000 indbyggere**

Aarhus, Odense og Aalborg.

#### **Kommuner, der skal kortlægge flystøj ved civile lufthavne**

Billund og Roskilde (kun i 2012-2017).

#### **Det samlede vejnet**

Det samlede offentlige vejnet udgør ca. 74.000 km. Statens veje, der afvikler ca. halvdelen af vejtrafikken, udgør ca. 3.800 km, svarende til 5 % af det offentlige vejnet.

I handleplanerne skal myndighederne beskrive, i hvilken rækkefølge de påtænker at iværksætte initiativerne for de næste 5 år. Det er dog i sidste ende den relevante forligskreds på transportområdet, som vælger hovedparten af de initiativer, der skal gennemføres.

Miljøstyrelsen kan sætte grænseværdier for trafikstøj. Styrelsen har også et overordnet ansvar for at gennemgå, om alle myndigheders støjkort og handleplaner overholder bekendtgørelsens krav, så styrelsen kan sende materiale til Europa-Kommissionen, som lever op til lovgivningens krav.

Der skal udarbejdes støjkort og handleplaner for hovedstadskommunerne og afgrænsede byområder med over 100.000 indbyggere. Det svarer til, at 5 % af det kommunale vejnet bliver kortlagt, da mange geografisk store kommuner ikke er omfattet af bekendtgørelsen om støj. Den samlede kortlægning omfatter ca. halvdelen af befolkningen.

Miljøstyrelsen har siden 2022 haft ansvaret for at udarbejde støjkort for de ovenfor nævnte kommuner. Styrelsen har desuden ansvaret for at give Københavns Lufthavn en miljøgodkendelse og føre tilsyn hermed. Miljøgodkendelsen indeholder krav til støj-dæmpende initiativer.

Kun én regional myndighed – Trafikselskabet Movia (herefter Movia) – skal udarbejde støjkort og handleplaner.

5. Formålet med undersøgelsen er at vurdere, om Transportministeriet og Miljøministeriet har en tilfredsstillende indsats over for trafikstøj. Vi besvarer følgende spørgsmål i beretningen:

- Hvordan har Miljøstyrelsen fastsat grænseværdier for trafikstøj?
- Har Transportministeriet og Miljøministeriet sikret, at bekendtgørelsens krav til støjkort og handleplaner er overholdt?
- Har Transportministeriet og Miljøministeriet prioriteret mellem de støj-dæmpende initiativer i handleplanerne og gennemført disse?
- Har Transportministeriet og Miljøministeriet indtænkt trafikstøj ved statsligt nyanlæg, udvidelse og vedligeholdelse samt forholdt sig til kommunernes planlægning af nybyggeri nær statslige veje og jernbaner?

6. Rigsrevisionen har igangsat undersøgelsen i november 2023 på baggrund af en anmodning fra Statsrevisorerne, jf. bilag 1, hvor Statsrevisorerne spørger om fremgår.



## Hovedkonklusion

**Transportministeriets og Miljøministeriets indsats over for trafikstøj er ikke tilfredsstillende. Det skyldes, at flere krav i bekendtgørelsen om støj ikke er overholdt. Det indebærer en risiko for, at der ikke er et tilstrækkeligt grundlag for at reducere trafikstøjen, og at borgerne ikke får indsigt i myndighedernes planlagte initiativer.**

### **Miljøstyrelsen har fastsat grænseværdier for trafikstøj.**

Miljøstyrelsen har fastsat vejledende grænseværdier for trafikstøj ud fra en europæisk fastlagt sammenhæng mellem niveauet af støj, og hvor generet befolkningen er af støjen. Grænseværdierne er på niveau med grænseværdierne i de øvrige europæiske lande, som også har fastlagt vejledende grænseværdier. Grænseværdierne er bindende, når kommunerne bygger nye boliger, og når grænseværdierne indgår i en miljøgodkendelse.

### **Transportministeriet og Miljøministeriet har ikke sikret, at bekendtgørelsens krav til støjkort og handleplaner er overholdt.**

Hovedparten af de statslige myndigheder samt Movia har overholdt kravene til indholdet i støjkort. Ingen myndigheder har overholdt kravene til indholdet i handleplaner i alle årene.

Transportministeriet kan forbedre sin opfølgning på de underliggende myndigheders handleplaner, da flere af handleplanerne ikke lever op til kravene i bekendtgørelsen.

Miljøstyrelsen har gennemgået alle myndigheders støjkort og handleplaner, men har generelt ikke orienteret de konkrete myndigheder, hvis kravene ikke er overholdt. Rigsrevisionen finder det relevant, at Miljøstyrelsen orienterer myndighederne herom, da den rapportering til Europa-Kommissionen, som Miljøstyrelsen har ansvaret for, dermed bliver mere dækkende.

Ingen myndigheder har overholdt kravet i bekendtgørelsen om at indsende alle deres støjkort og handleplaner til tiden. Forsinkelserne betyder bl.a., at Miljøstyrelsen ikke har kunnet rapportere rettidigt til Europa-Kommissionen.

### **Transportministeriet og Miljøministeriet har ikke prioriteret mellem de støjdæmpende initiativer i handleplanerne. Transportministeriet har gennemført de politisk besluttede initiativer.**

Ingen af de statslige myndigheder har levet op til bekendtgørelsens krav om at beskrive, i hvilken rækkefølge de påtænker at gennemføre initiativerne i handleplanerne.

Vejdirektoratet har indstillet forslag til initiativer til skiftende forligskredse, men det er uklart, på hvilken baggrund direktoratet har udvalgt forslagene. Vejdirektoratet og Banedanmark har gennemført de politisk besluttede initiativer.

Miljøstyrelsen har ikke ført et tilstrækkeligt tilsyn med, om Københavns Lufthavn har overholdt kravene til støj i sin miljøgodkendelse i perioden 2015-2022.

#### **Naturstyrelsen, Vejdirektoratet og Banedanmark**

Frem til 2016 havde Naturstyrelsen under Miljøministeriet ansvaret for at reagere, hvis kommunernes planlægning risikerede at medføre merudgifter for staten til støjdæmpende initiativer.

I 2016 overgik ansvaret til Erhvervsministeriet, som uddelegerede opgaven til Vejdirektoratet og Banedanmark.

I 2021 overtog By-, Land- og Kirkeministeriet ansvaret, men opgaven forblev i Vejdirektoratet og Banedanmark.

**Transportministeriet og Miljøministeriet har indtænkt trafikstøj ved statsligt ny-anlæg, udvidelse og vedligeholdelse. Ministerierne har dog ikke i tilstrækkelig grad forholdt sig til trafikstøj ved kommunernes planlægning af nybyggeri nær statslige veje og jernbaner.**

Alle myndigheder har indtænkt støjdæmpende tiltag, fx støjskærme, når de planlægger nyanlæg, udvidelse og vedligeholdelse.

Naturstyrelsen, Vejdirektoratet og Banedanmark har ikke i tilstrækkelig grad reageret, hvis kommunerne ikke overholder grænseværdierne for støj i planlægningen af nye boliger nær statslige veje og jernbaner.

Ingen statslige myndigheder fører kontrol med, om kommunerne overholder grænseværdierne, når de planlægger nye boliger langs kommunale veje.

## 1.2. Baggrund

7. Ansvaret for at udarbejde støjkort og handleplaner for veje, jernbaner og civile lufthavne ligger hos en række statslige, regionale og kommunale myndigheder, jf. bekendtgørelsen om støj. Tabel 1 viser, hvordan ansvaret er fordelt blandt myndighederne i perioden 2012-2024.

**Tabel 1**  
**Myndighedernes ansvar for at udarbejde støjkort og handleplaner for de forskellige støjkloder i perioden 2012-2024**

Støjkilde	Støjkort	Handleplan
<b>Vejstøj</b>		
Større statslige veje	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vejdirektoratet</li> <li>• Sund &amp; Bælt (Øresundsmotorvejen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vejdirektoratet</li> <li>• Sund &amp; Bælt (Øresundsmotorvejen)</li> </ul>
Kommunale veje	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 17 kommuner (frem til 2022)</li> <li>• Miljøstyrelsen (fra 2022)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 17 kommuner</li> </ul>
Broforbindelserne (Øresund og Storebælt)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sund &amp; Bælt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sund &amp; Bælt</li> </ul>
<b>Jernbanestøj</b>		
Større statslige jernbaner	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Banedanmark</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Banedanmark</li> </ul>
Broforbindelserne (Øresund og Storebælt)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sund &amp; Bælt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sund &amp; Bælt</li> </ul>
Større lokale jernbaner	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Movia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Movia</li> </ul>
Den københavnske metro	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Metroselskabet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Metroselskabet</li> </ul>
<b>Flystøj fra lufthavne</b>		
Større civile lufthavne	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Miljøstyrelsen (Københavns Lufthavn)</li> <li>• Billund Kommune (Billund Lufthavn)</li> <li>• Roskilde Kommune (Roskilde Lufthavn)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Miljøstyrelsen (Københavns Lufthavn)</li> <li>• Billund Kommune (Billund Lufthavn)</li> <li>• Roskilde Kommune (Roskilde Lufthavn)</li> </ul>

**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra bekendtgørelsen om støj.

Det fremgår af tabel 1, at myndighederne typisk har ansvaret for at udarbejde både støjkort og handleplaner for den samme støjkilde. I 2022 overtog Miljøstyrelsen ansvaret for at kortlægge de kommunale veje fra kommunerne. Kommunerne skal fortsat udarbejde handleplaner. Vejdirektoratet har ansvaret for de større statslige veje på nær broforbindelserne og Øresundsmotorvejen, hvor Sund & Bælt har ansvaret.

### Støjkloder, der skal kortlægges

#### Større veje

Regionale, statslige eller internationale veje, hvor der passerer over 3 mio. køretøjer om året, og hvor staten eller Sund & Bælt Holding A/S er ansvarlig for driften af vejen.

#### Større jernbaner

Jernbaner, hvor der passerer over 30.000 tog om året.

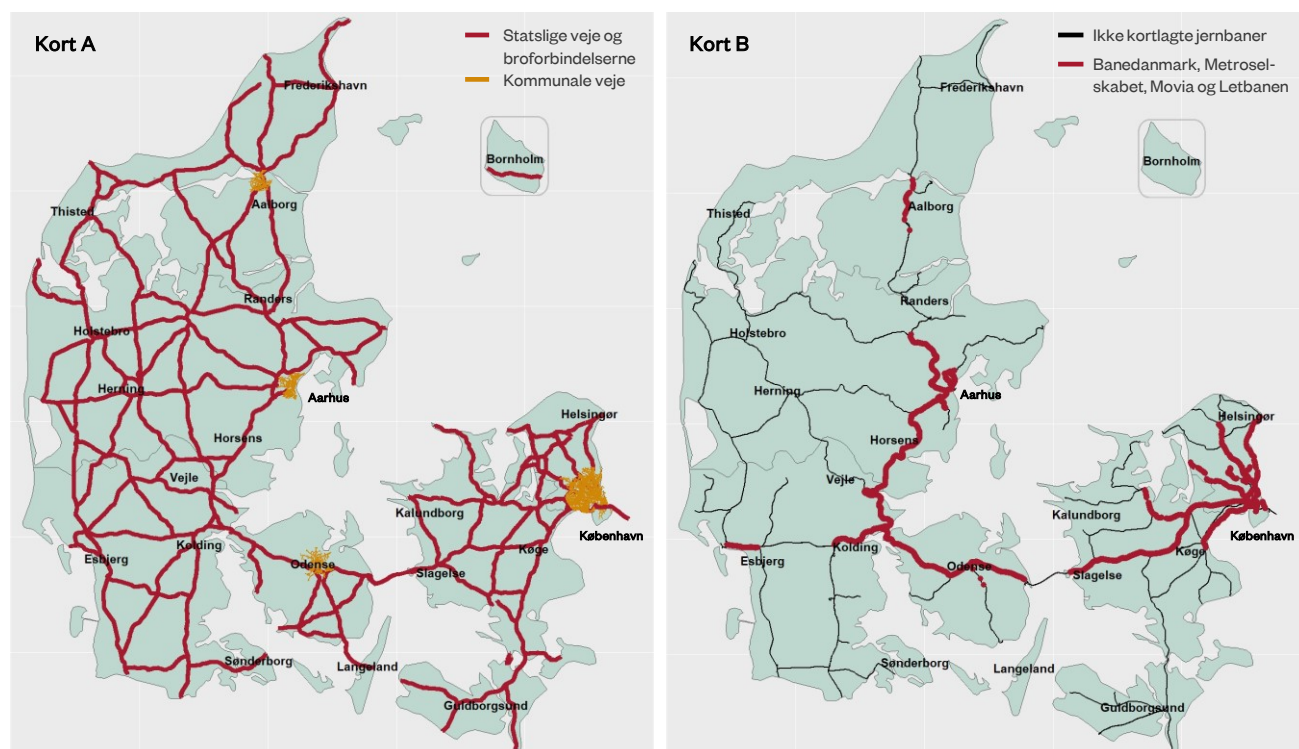
#### Større civile lufthavne

Civile lufthavne med mere end 50.000 starter eller landinger om året.

8. Myndighederne måler ikke trafikstøjen, men beregner den, når de udarbejder støj-kort. Danmark har siden 2018 skullet bruge en fælles metode, som alle EU-medlemslande skal bruge, til at beregne støjen. Miljøstyrelsen har oplyst, at der er flere årsager til, at støjen beregnes og ikke måles. Beregningerne tager fx højde for trafikmængde, type af køretøj og vejrforhold. Måling af støj er en kompliceret og langvarig proces, hvor faktorer som vejrforhold kan skabe usikkerhed om de målte resultater.

9. Figur 1 viser de veje og jernbaner, hvor vej- og jernbanestøjen i 2022 overskrider de vejledende grænseværdier.

**Figur 1**  
Vej og jernbaner, hvor støjen i 2022 overskrider de vejledende grænseværdier



Note: Figuren viser de kortlagte områder, hvor grænseværdien for vejstøj (over 58 dB) og jernbanestøj (over 64 dB) er overskredet.

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af data fra Miljøstyrelsen og Vejdirektoratet.

De røde linjer i kort A viser, hvor støjen fra de statslige veje overskrider grænseværdierne. Alle eksisterende statslige veje er røde, hvilket betyder, at grænseværdien er overskredet langs alle statslige veje. En større del af de kommunale veje overskrider også grænseværdierne i hovedstadsområdet, Aarhus Kommune, Odense Kommune og Aalborg Kommune (orange områder). I bilag 3 fremgår kort over 4 kommuner (København, Aarhus, Odense og Aalborg), hvor de vejledende grænseværdier er overskredet.

I 2022 var 263.231 borgere belastede af støj fra statens veje, mens 679.915 borgere var belastede af støj fra kommunale veje. Der er i alt ca.139.600 borgere, som er stærkt belastede af vejstøjen.

De røde linjer i kort B viser, hvor støjen langs jernbanen (inkl. den københavnske metro, lokalbanerne mv.) overskrider grænseværdierne. De sorte linjer er øvrige jernbanestrækninger. Disse jernbanestrækninger er ikke kortlagt, og der er således ikke viden om, hvorvidt disse jernbanestrækninger overskrider grænseværdierne.

I 2022 var 2.461 borgere belastede af støj fra de statslige jernbaner, mens henholdsvis 2.294 borgere, 1.666 borgere og 2 borgere var belastede af støj fra den københavnske metro, Aarhus Letbane og Movias lokalbaner.

10. Myndighederne har forskellige tiltag til at reducere trafikstøj. Det kan fx være brug af støjskærme, støjdæmpende asfalt, fræsning af jernbaneskiner, hvor alle små revner bliver fjernet, og støjisolering af boliger.



Eksempel på en støjskærm.

Foto: Vejdirektoratet

### De 5 politiske aftaler

- Aftale om en grøn transportpolitik fra 29. januar 2009.
- Aftale om udmøntning af midler til vejprojekter ved Haderup og Ribe mv. fra 29. august 2016.
- Aftale om udmøntning af midler til støjbekæmpelse fra 30. januar 2018.
- Aftale om udmøntning af midler til støjbekæmpelse i 2018 fra 2. februar 2018.
- Aftale om Infrastrukturplan 2035 fra 28. juni 2021.

### Økonomi

11. De statslige myndigheder har i perioden 2012-2023 brugt i alt ca. 2,6 mio. kr. på at kortlægge trafikstøj. Kommunerne har ifølge Miljøstyrelsen brugt i alt ca. 4 mio. kr. i den periode, hvor de har haft ansvaret.

I perioden 2012-2023 har der været 5 politiske aftaler, hvor der er afsat i alt ca. 3,5 mia. kr. til at reducere trafikstøj. De fleste midler (3 mia. kr.) er afsat med "Aftale om Infrastrukturplan 2035", som strækker sig fra 2022 til 2035. Der er samlet brugt ca. 589 mio. kr. i undersøgelsesperioden. Støjreducerende tiltag indgår derudover som en del af et anlægsprojekt ved nyanlæg og udvidelser.

Banedanmark har brugt ca. 80 mio. kr. på at reducere støj langs jernbanen. Vi kan ikke opgøre, hvor mange midler de 17 kommuner har brugt på at reducere trafikstøj, da vi ikke har mandat til at revidere kommunerne.

## 1.3. Vurderingskriterier, metode og afgrænsning

### Vurderingskriterier

12. De fleste af vores vurderingskriterier er baseret på bekendtgørelsen om støj (henholdsvis nr. 1309 af 21. december 2011, nr. 1596 af 13. december 2018 og nr. 2092 af 18. november 2021), som i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 14 a indarbejder Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF (herefter EU's støjdirektiv) i dansk lov. Miljøministeriet har udstedt bekendtgørelsen om støj, mens Miljøstyrelsen har ansvaret for at forvalte den. Vi har brugt Miljøstyrelsens vejledning for støjkort og handleplaner til at understøtte fortolkningen af bekendtgørelsens krav.

13. Vurderingskriterierne for Miljøstyrelsens tilsyn med Københavns Lufthavn udspringer af miljøbeskyttelsesloven og miljøtilsynsbekendtgørelsen. En del af kriterierne for, at myndighederne bør indtænke trafikstøj i deres planlægning stammer fra planloven, vejloven, jernbaneloven, miljøvurderingsloven og Miljøstyrelsens vejledning for trafikstøj.

De enkelte vurderingskriterier er nærmere uddybet i afsnittene.

### Metode

14. Undersøgelsen baserer sig primært på dokumentgennemgang. Vi har bl.a. gennemgået myndighedernes kortlægning af støj, hvilke initiativer myndighederne vil iværksætte for at reducere støjbelastningen, og hvordan støj indgår i deres planlægningsarbejde. Vi har desuden gennemgået dokumenter, der viser, hvordan Miljøstyrelsen har fastlagt grænseværdierne for støj og fastlagt sit tilsyn med Københavns Lufthavn. Endelig har vi gennemgået materiale vedrørende kommunernes planlægning af nye boliger og rekreative områder.

For at understøtte revisionen har vi holdt møder med Miljøministeriets departement, Miljøstyrelsen, Transportministeriets departement, Vejdirektoratet, Banedanmark og Movia samt haft korrespondance med Sund & Bælt A/S og Metroselskabet I/S.

15. Undersøgelsens metode uddybes i bilag 2.

16. Revisionen er udført i overensstemmelse med standarderne for offentlig revision, jf. bilag 2.

### Afgrænsning

17. Støjkort og handleplaner skal udarbejdes hvert 5. år. Undersøgelsen omfatter perioden 2012-2024, hvor der er udarbejdet 3 støjkort og 3 handleplaner for hver myndighed. For den seneste støjkortlægning har vi gennemgået de handleplaner, som myndighederne har vedtaget og sendt til Miljøstyrelsen pr. 26. september 2024. Fristen for indsendelse var den 18. juli 2024.

Myndighedernes støjkort bliver udarbejdet af et godkendt laboratorium for at sikre kvaliteten af analyserne og beregningerne. Det er ikke muligt for Rigsrevisionen at vurdere, om de tekniske og faglige krav i bekendtgørelsen om støj til beregnings- og opgørelsesmetoder i støjkortene er opfyldt. Vi har imidlertid vurderet de 8 krav, som ikke kræver en særlig teknisk og faglig indsigt. De 8 krav til støjkort kan ses i bilag 2.

18. Undersøgelsen har primært fokus på støj fra større veje. Støj fra jernbaner og civile lufthavne omtales dog også, da støj herfra er underlagt samme krav i bekendtgørelsen om støj. Miljøstyrelsen fører tilsyn med Københavns Lufthavns miljøgodkendelse, hvor de fleste af lufthavnens støjdæmpende initiativer fremgår som krav. Vi har gennemgået Miljøstyrelsens tilsyn med lufthavnen, men kun i forhold til de støjdæmpende initiativer.

19. Rigsrevisionen har ikke mandat til at revidere kommunerne. Miljøstyrelsen har oplyst, at styrelsen gennemgår, om kommunernes støjkort og handleplaner overholder bekendtgørelsens krav, men ikke på, hvordan kommunerne har prioriteret mellem og gennemført de støjdæmpende initiativer i handleplanerne. Vi har gennemgået kommunernes støjkort og handleplaner for at kunne vurdere, hvordan Miljøstyrelsen har gennemgået, om bekendtgørelsens krav er overholdt. Resultaterne fremgår af afsnit 2.2. Vi har også valgt at beskrive, hvordan kommunerne har prioriteret mellem og gennemført de støjdæmpende initiativer, da handleplanerne er offentligt tilgængelige. Beskrivelserne fremgår af eksempelbokse i afsnit 2.3.

### Støjkort og handleplaner i undersøgelsesperioden

**Den første støjkortlægning** blev gennemført i 2012. Den tilhørende handleplan blev udarbejdet i 2013 og vedrører perioden 2013-2018.

**Den anden støjkortlægning** blev gennemført i 2017. Den tilhørende handleplan blev udarbejdet i 2018 og vedrører perioden 2018-2023.

**Den tredje støjkortlægning** blev gennemført i 2023. Den tilhørende handleplan udarbejdes i 2024 og vedrører perioden 2024-2029.



## 2. Transportministeriets og Miljøministeriets indsats over for trafikstøj

20. Dette kapitel handler om:

- hvordan Miljøstyrelsen har fastsat grænseværdier for trafikstøj (afsnit 2.1)
- hvorvidt Transportministeriet og Miljøministeriet har sikret, at bekendtgørelsens krav til støjkort og handleplaner er overholdt (afsnit 2.2)
- hvorvidt Transportministeriet og Miljøministeriet har prioriteret mellem de støj-dæmpende initiativer i handleplanerne og gennemført disse (afsnit 2.3)
- hvorvidt Transportministeriet og Miljøministeriet har indtænkt trafikstøj ved statsligt nyanlæg, udvidelse og vedligeholdelse samt forholdt sig til kommunernes planlægning af nybyggeri nær statslige veje og jernbaner (afsnit 2.4).

### 2.1. Miljøstyrelsens grundlag fastsættelse af grænseværdier for trafikstøj

#### Metode til at fastsætte grænseværdier

Miljøstyrelsen anvender beregninger som er sammensat af en række forskningsbaserede undersøgelser, der viser, at ca. 10-15 % vil føle sig stærkt generet af et støjniveau på 58 dB fra vejstøj, 64 dB for jernbanestøj og 55 dB for flystøj.

Miljøstyrelsen forholder sig også til WHO's beregninger, hvor risikoen for at blive syg indgår.

21. Vi har undersøgt, hvordan Miljøstyrelsen har fastsat grænseværdier for trafikstøj.

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 14, stk. 1, at *"Miljøministeren kan til vejledning for myndighederne angive kvalitetskrav til luft, vand og jord samt tilladeligt støjniveau"*.

22. Undersøgelsen viser, at Miljøstyrelsen har fastsat vejledende grænseværdier for trafikstøj ud fra en europæisk fastlagt sammenhæng mellem niveauet af støj, og hvor generet befolkningen er af støjen.

23. Miljøstyrelsen har fastsat grænseværdierne ud fra en vurdering af, at maksimalt 10-15 % af befolkningen må føle sig stærkt generet af trafikstøj. Miljøstyrelsens metode til at fastsætte grænseværdierne er baseret på beregninger, som viser, hvor stor en andel af befolkningen der er generet af støj ved forskellige lydstyrker. Metoden har primært fokus på, hvor generet borgerne er af støj, og i mindre grad, hvor syge de bliver af støjen.

Grænseværdierne er vejledende, hvilket betyder, at myndighederne ikke er forpligtede til at overholde grænseværdierne eller reducere støjen ved eksisterende boliger.

Miljøstyrelsen har oplyst, at WHO og de øvrige europæiske lande fastsætter grænseværdierne ud fra samme vurdering, hvor det accepteres, at 10-15 % af befolkningen føler sig stærkt generet af trafikstøjen.

Vores gennemgang af de øvrige europæiske landes grænseværdier bekræfter, at de danske grænseværdier for vej-, jernbane- og flystøj ligger på niveau med de øvrige europæiske landes grænseværdier. De fleste af landene har, ligesom Danmark, fastsat vejledende grænseværdier, mens grænseværdierne i et enkelt land (Schweiz) er bindende.

I 2 tilfælde er grænseværdierne i Danmark ikke vejledende, men retligt bindende. Det ene tilfælde er, når der bygges nye boliger i støjbelastede områder. Her har kommunerne pligt til at sikre, at grænseværdierne overholdes, jf. planlovens § 15 a. Det andet tilfælde er, hvis grænseværdierne indgår i en miljøgodkendelse. Fx fremgår det af Københavns Lufthavns miljøgodkendelse, at det maksimale støjniveau for starter og landinger i tidsrummet kl. 23-06 ikke må overstige 80 dB. Tabel 2 viser de vejledende grænseværdier for trafikstøj.

#### Trafikstøjens måleenhed

Støjniveauet måles og angives i decibel (dB). Den laveste lyd, det menneskelige øre kan høre, er 0 dB, mens et støjniveau på 120 dB er smertefuldt. Skalaen er opbygget logaritmisk, hvilket betyder, at når lyden bevæger sig 3 dB op eller ned, fordobles eller halveres lydstyrken. Trafikstøj beregnes som et gennemsnitniveau for støjen over et helt år.

**Tabel 2**  
Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for trafikstøj i perioden 2012-2024

Områder	Veje	Jernbaner	Civile lufthavne (gælder ikke Københavns Lufthavn)
Boligområder og offentlige formål (hospitaller, skoler mv.)	58 dB	64 dB	55 dB
Liberale erhverv (hoteller, kontorer mv.)	63 dB	69 dB	60 dB
Rekreative områder i åbent land (sommerhuse, campingpladser, grønne områder mv.)	53 dB	59 dB	-
Rekreative områder nær/i byområder (parker, kolonihaver mv.)	58 dB	64 dB	-
Boligområder om natten	-	-	47 dB
Rekreative områder med overnatning (sommerhuse, campingpladser mv.)	-	-	50 dB
Rekreative områder uden overnatning	-	-	55 dB

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af materiale fra Miljøstyrelsen.

Det fremgår af tabel 2, at grænseværdierne varierer alt efter type af område. Borgere betragtes som støjbelastede, når de bor i boliger, der udsættes for trafikstøj over grænseværdierne.

**Støjfølsomhed om aftenen og natten**

Støj i aften- og nattimerne vægtes højere, da støjen her er mere generende. Støjen fra aftenperioden (kl. 19-22) tillægges et genetillæg på 5 dB, og støjen i natperioden (kl. 22-07) får et genetillæg på 10 dB, inden middelværdien regnes ud.

Miljøstyrelsen har i 2024 indført en vejledende grænseværdi for flystøj om natten på 47 dB for boligområder. Miljøstyrelsen har oplyst, at styrelsen ikke har planer om at fastsætte specifikke grænseværdier for vej- og jernbanestøj om natten, da de nuværende grænseværdier allerede tager højde for den særlige støjfølsomhed om natten.

24. De vejledende grænseværdier for flystøj gælder ikke for Københavns Lufthavn. Lufthavnen har særskilte grænseværdier, som fremgår af et støjcirculære. Tabel 3 viser de grænseværdier for støj, som gælder for Københavns Lufthavn.

**Tabel 3****Grænseværdier for støj fra Københavns Lufthavn i perioden 2012-2024**

Støjvilkår	Grænseværdi
Den samlede støjbelastning ved starter og landinger, inkl. taxikørsel til og fra standpladser i dagtimerne	65-75 dB
Den maksimale støj fra starter og landinger i tidsrummet kl. 23-06	80 dB(A) <sup>1)</sup>
Den maksimale støj fra taxikørsel i tidsrummet kl. 23-06	70-85 dB(A) <sup>1)</sup>
Den maksimale støj fra motorafprøvninger i boligområder ved lufthavnen i tidsrummet kl. 22-07	70 dB(A) <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> dB(A) er et vægdet decibelmål, hvor de frekvenser, som de fleste mennesker kan høre, vægtes højere end de andre frekvenser.

**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af cirkulære nr. 56 af 30. april 1997 og Københavns Lufthavns miljøgodkendelse.

**Støjcirculære for Københavns Lufthavn**

Flystøj fra Københavns Lufthavn reguleres gennem et støjcirculære og lufthavnens miljøgodkendelse.

Det fremgår af tabel 3, at Københavns Lufthavn skal overholde en række grænseværdier for støj i både dag- og nattimerne. Københavns Lufthavn har generelt tilladelse til at støje mere end de vejledende grænseværdier for civile lufthavne. Fx er grænseværdierne for støj fra civile lufthavne i dagtimerne 50-60 dB, mens de for Københavns Lufthavn er 65-75 dB.

**Støj fra motorveje**

25. Den vejledende grænseværdi for vejstøj omfatter både støj fra byveje og motorveje. En undersøgelse fra Vejdirektoratet fra 2016 om gener fra støj fra motorveje viser, at ca. 22 % af borgerne føler sig stærkt generet af støj fra trafikken på motorvejen ved grænseværdien på 58 dB. Det betyder, at andelen af borgere, der føler sig generet af støjen, er over de 10-15 %, som Miljøstyrelsen normalt fastsætter grænseværdier for vejstøj efter.

Miljøstyrelsen har oplyst, at en eventuel beslutning om at sænke den vejledende grænseværdi er kompleks. Ifølge Miljøstyrelsen vil det have store konsekvenser for kommunernes mulighed for at udnytte arealer til fx boliger nær motorveje, og derudover vil det medføre høje udgifter til støjdæmpende initiativer.

## 2.2. Transportministeriets og Miljøministeriets overholdelse af bekendtgørelsen om støj

26. Vi har undersøgt, om Transportministeriet og Miljøministeriet har sikret, at bekendtgørelsens krav til støjkort og handleplaner er overholdt, herunder om:

- de statslige myndigheders, Movias og kommunernes støjkort og handleplaner overholder kravene
- Transportministeriet og Miljøministeriet har fulgt op på, om myndighedernes støjkort og handleplaner overholder kravene.

Undersøgelsen viser, at Transportministeriet og Miljøministeriet ikke har sikret, at bekendtgørelsens krav til støjkort og handleplaner er overholdt.

### Udarbejdelse af støjkort og handleplaner

27. For at vurdere, om myndighedernes støjkort og handleplaner overholder kravene, har vi undersøgt, om de, som krævet i bekendtgørelsen, skaber et grundlag for at forebygge og begrænse trafikstøjens skadelige virkninger gennem deres indhold og udformning, samt om de lever op til tidsfristerne.

28. Vores undersøgelse viser, at de statslige myndigheders, Movias og kommunernes støjkort og handleplaner ikke overholder alle krav.

### Overholdelse af tidsfrister

29. Bekendtgørelsen om støj fastsætter en tidsfrist for, hvornår myndighederne skal sende støjkort og handleplaner til Miljøstyrelsen. Fristen skal sikre, at Miljøstyrelsen har mulighed for rettidigt at sende et samlet støjkort og resumé af handleplanerne til Europa-Kommissionen.

30. Vores gennemgang viser, at myndighederne generelt udarbejder de lovpligtige støjkort og handleplaner, men at de fleste myndigheder sender dem for sent til Miljøstyrelsen. Gennemgangen er baseret på alle handleplaner i perioden 2013-2023 og på de handleplaner, som Miljøstyrelsen har modtaget pr. 26. september 2024 (vedrørende perioden 2024-2029).

Samlet set er 50 ud af 79 støjkort (63 %) og 48 ud af 62 handleplaner (77 %) sendt for sent til Miljøstyrelsen. Tabel 4 viser, hvilke myndigheder der har sendt støjkort og handleplaner til tiden.

**Tabel 4****Støjkort og handleplaner for perioden 2012-2029, som er indsendt til tiden**

Myndigheder	Støjkort			Handleplaner		
	2012-2017	2017-2022	2023-2028	2013-2018	2018-2023	2024-2029
Miljøstyrelsen (Københavns Lufthavn)	●	●	●	●	●	●
<b>Transportministeriet</b>						
Vejdirektoratet	●	●	●	●	●	●
Banedanmark	●	●	●	●	●	●
Metroselskabet I/S	●	●	●	●	●	●
Sund & Bælt A/S	●	●	●	●	●	●
Movia <sup>1)</sup>	●	●	●	●	●	●
<b>Kommunerne</b>						
Antal kommuner med forsinkelse <sup>2)</sup>	18 (95 %)	14 (82 %)	0 (0 %)	13 (68 %)	16 (94 %)	13 (76 %)

● Støjkortet/handleplanen er indsendt til tiden.

● Støjkortet/handleplanen er indsendt for sent.

<sup>1)</sup> Movia har udarbejdet et støjkort og en handleplan for én ud af 3 lokalbaner for 2012-2018, og vores gennemgang er kun baseret på disse.

<sup>2)</sup> I 2012-2018 skulle 19 kommuner udarbejde et støjkort og en handleplan, mens det i 2017-2023 og 2024-2029 var 17 kommuner.

**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger i støjkort og handleplaner.

Det fremgår af tabel 4, at ingen af myndighederne har indsendt alle støjkort og handleplaner rettidigt i alle år. Alle kommunernes støjkort er indsendt til tiden, efter Miljøstyrelsen overtog opgaven fra kommunerne i 2022.

De forsinkede støjkort for de 3 perioder (2012-2028) er i gennemsnit sendt ca. 3½ måned for sent. De forsinkede handleplaner for de 2 perioder (2013-2023) er i gennemsnit sendt ca. 8 måneder for sent.

Fristen for at indsende handleplaner for perioden 2024-2029 var den 18. juli 2024. Miljøstyrelsen har pr. 26. september 2024 modtaget 9 ud af 26 handleplaner for perioden 2024-2029. Vi kan derfor ikke beregne den samlede forsinkelse. Boks 1 viser eksempler på, hvor stor forsinkelsen er for støjkort og handleplaner, der er sendt til Miljøstyrelsen i perioden 2012-2023.

**Boks 1****Så mange måneder og år er støjkort og handleplaner forsinkede**

I 2012 indsendte Gladsaxe Kommune sit støjkort med **8 måneders forsinkelse**.

I 2013 indsendte Brøndby Kommune sin handleplan med **3 års forsinkelse**, mens Bane-danmark indsendte sin handleplan med **2 måneders forsinkelse**.

I 2017 indsendte Gentofte Kommune sit støjkort med **3 års forsinkelse**, mens Movia indsendte sit støjkort med **2,5 måneders forsinkelse**.

I 2018 indsendte Gentofte Kommune sin handleplan med **3 års forsinkelse**, mens Miljøstyrelsen (Københavns Lufthavn) indsendte sin handleplan med **3 måneders forsinkelse**.

**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af støjkort og handleplaner.

31. Det fremgår af EU's støjdirektiv, at Miljøstyrelsen skal sende et samlet støjkort og resumé af alle handleplaner til Europa-Kommissionen et halvt år efter den fastlagte tidsfrist i bekendtgørelsen. Danmarks og de øvrige medlemslandes støjkort og handleplaner skal skabe et fælles grundlag for at bekæmpe de skadelige virkninger fra trafikstøj i EU.

Vores gennemgang viser, at Miljøstyrelsen ikke har kunnet sende endelige støjkort og resuméer af handleplaner til Europa-Kommissionen til tiden. Styrelsen har derfor i stedet måttet sende *foreløbige* støjkort og resuméer af handleplaner. Kun det foreløbige støjkort fra 2012 blev indsendt til tiden.

Miljøstyrelsen har oplyst, at styrelsen har udfordringer med at få myndighederne til at sende støjkort og handleplaner til tiden, men at de ikke har nogen sanktionsmuligheder over for myndighederne. Rigsrevisionen kan konstatere, at Miljøstyrelsen har forsøgt at indhente støjkort og handleplaner fra de forsinkede myndigheder gennem opfølgende mails, møder og breve på ledelsesniveau.

Miljøstyrelsen hjemtog i 2022 opgaven med at kortlægge trafikstøjen fra kommunerne. Rigsrevisionen kan konstatere, at støjkort for alle kommuner er udarbejdet til tiden, efter Miljøstyrelsen overtog opgaven.

**Mangler i støjkort og handleplaner**

32. Bekendtgørelsen indeholder ud over krav til tidsfrister også krav til indholdet og udformningen af støjkort og handleplaner. Der er 29 krav til støjkort og 13 krav til handleplaner, som myndighederne skal overholde. Dette er en forudsætning for, at Miljøstyrelsen kan samle og sende støjkort og handleplaner til Europa-Kommissionen.

Kravene til støjkort er bl.a. tekniske krav til beregningsmetode, krav om beskrivelser af de kortlagte områder og opgørelser over støjbelastede personer og boliger i specifikke intervaller. En stor del af de 29 krav kræver særlig teknisk og faglig indsigt, og støjkortene udarbejdes derfor af godkendte laboratorier. Rigsrevisionen har derfor kun haft mulighed for at vurdere de 8 krav, der ikke kræver en særlig teknisk og faglig indsigt. De 8 gennemgåede krav til støjkort kan ses i bilag 2.

En handleplan skal bl.a. indeholde en beskrivelse af de problemer, der skal løses, en prioritering heraf og de initiativer, som myndigheden påtænker at iværksætte for at reducere trafikstøjen.

33. Tabel 5 viser, om myndighedernes støjkort og handleplaner lever op til kravene i bekendtgørelsen.

**Tabel 5**  
**Mangler i støjkort og handleplaner for perioden 2012-2029**

Myndigheder	Støjkort			Handleplaner		
	2012-2017	2017-2022	2023-2028	2013-2018	2018-2023	2024-2029
Miljøstyrelsen (Københavns Lufthavn)	●	●	●	●	●	●
<b>Transportministeriet</b>						
Vejdirektoratet	●	●	●	●	●	●
Banedanmark	●	●	●	●	●	●
Metroselskabet I/S	●	●	●	●	●	●
Sund & Bælt A/S	●	●	●	●	●	●
<b>Movia<sup>1)</sup></b>	●	●	●	●	●	●
<b>Kommunerne</b>						
Antal kommuner med mangler <sup>2)</sup>	16 (84 %)	15 (88 %)	0 (0 %)	19 (100 %)	17 (100 %)	5 (100 %) <sup>3)</sup>

- Støjkortet/handleplanen har ingen mangler.
- Støjkortet/handleplanen har én eller flere mangler.
- Handleplanen er endnu ikke indsendt til Miljøstyrelsen pr. 26. september 2024.

<sup>1)</sup> Movia har udarbejdet et støjkort og en handleplan for én ud af 3 lokalbaner i perioden 2012-2018, og vores gennemgang er kun baseret på disse.

<sup>2)</sup> I 2012-2018 skulle 19 kommuner udarbejde et støjkort og en handleplan, mens det i 2017-2023 og 2024-2029 var 17 kommuner.

<sup>3)</sup> Resultatet er baseret på en gennemgang af de 5 kommunale handleplaner, som Miljøstyrelsen modtog pr. 26. september 2024.

**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger i støjkort og handleplaner.

Det fremgår af tabel 5, at alle de statslige myndigheder på nær Vejdirektoratet har leveret op til de fastlagte krav til støjkortene. Alle kommuner på nær én har mangler i deres støjkort for perioden 2012-2022. Der er ingen mangler i kommunernes støjkort, efter Miljøstyrelsen overtog kortlægningen fra kommunerne i 2022.

Metroselskabet I/S er den eneste statslige myndighed, der indtil videre har en handleplan, der overholder alle krav (i perioden 2013-2018). 2 af myndighederne (Metroselskabet I/S og Sund & Bælt A/S) har endnu ikke afleveret en handleplan for den seneste periode, selv om fristen er overskredet. Alle kommuner har som minimum én mangel i alle handleplaner. Myndighedernes mangler fremgår af bilag 4. Boks 2 giver eksempler på krav til støjkort og handleplaner, der ikke er overholdt i perioden 2012-2023.

### Boks 2

#### Eksempler på mangler i støjkort og handleplaner i perioden 2012-2023

**27 % af støjkortene** indeholder ikke en generel beskrivelse af de større veje, større jernbaner og større civile lufthavne, der indgår i støjkortet. Det betyder, at man ikke kan få viden om, hvilke støjkloder der skal fokuseres på for at få reduceret støjen.

**64 % af handleplanerne** angiver ikke et skøn over den forventede reduktion af antallet af støjbelastede personer. Det betyder, at borgerne ikke kan få viden om virkningen af de støjdæmpende initiativer, som myndighederne påtænker at iværksætte.

**26 % af handleplanerne** indeholder ikke et referat af den høring, som alle forslag til handleplaner skal sendes i. Det betyder, at borgerne ikke kan se, hvilke indvendinger der har været mod handleplanen, og at det er uklart, om handleplanen har været i høring.

**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af støjkort og handleplaner.

## Transportministeriets og Miljøministeriets opfølgning på støjkort og handleplaner

34. Vi har undersøgt, om Transportministeriet og Miljøministeriet har fulgt op på, om myndighedernes støjkort og handleplaner overholder kravene i bekendtgørelsen om støj.

Hvis kravene ikke efterleves, kan borgere, virksomheder og kommuner ikke få indsigt i, om myndighederne planlægger støjdæmpende initiativer, som kan forebygge og begrænse støjens skadelige virkninger i deres område. Samtidig kan Miljøstyrelsen ikke sende materiale til Europa-Kommissionen, som lever op til lovgivningens krav.

Det fremgår af § 4, § 6, § 19 og § 21 i bekendtgørelsen om støj, at Transportministeriet har ansvaret for at udarbejde støjkort og handleplaner for statslige veje, broer og jernbaner.

Transportministeriets departement har det overordnede ansvar for at følge op på, om handleplanerne fra de underliggende myndigheder overholder kravene i bekendtgørelsen, mens ansvaret for støjkort, der kræver faglig ekspertise, er delegeret til de underliggende myndigheder.



Miljøstyrelsen har ansvaret for at samle og sende et samlet støjkort og resumé af handleplanerne til Europa-Kommissionen. I den forbindelse gennemgår styrelsen alle støjkort og handleplaner. Vi har derfor undersøgt, om Miljøstyrelsen har orienteret myndighederne, hvis støjkort eller handleplaner ikke lever op til kravene i bekendtgørelsen.

35. Vores undersøgelse viser, at Transportministeriets departement ikke i tilstrækkelig grad har fulgt op på, om handleplanerne fra de underliggende myndigheder overholder kravene i bekendtgørelsen om støj. Endvidere viser undersøgelsen, at Miljøstyrelsen har gennemgået alle myndighedernes støjkort og handleplaner, men styrelsen har i mange tilfælde ikke orienteret myndighederne, hvis kravene i støjkort og handleplaner ikke er overholdt.

36. Vores gennemgang viser, at Transportministeriets departement i sin godkendelsesproces ikke gennemgår, om handleplanerne overholder alle krav i bekendtgørelsen om støj. Gennemgangen viser, at flere krav til handleplanerne ikke er overholdt.

#### **Krav i bekendtgørelsen, som Vejdirektoratet ikke kan overholde**

- En prioritering af de problemer og situationer, der skal forbedres.
- Foranstaltninger, som de ansvarlige myndigheder agter at træffe i de følgende 5 år.
- Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede personer.
- Finansielle oplysninger.
- Påtænkte tiltag til evaluering af gennemførelsen og resultaterne af støjhandlingsplanen.

Transportministeriets departement har oplyst, at det er de skiftende forligskredse, der beslutter, hvilke støjdæmpende initiativer der skal gennemføres. Konsekvensen er, at særligt Vejdirektoratet ikke kan overholde flere krav i bekendtgørelsen, når det er en forligskreds, der træffer beslutningerne. Fx afventer Vejdirektoratet med at udregne et skøn over den forventede nedbringelse af støjbelastede personer, til forligskredsen har besluttet, hvad der skal gennemføres.

Rigsrevisionen anbefaler, at Transportministeriet orienterer Folketinget om, at der er flere krav i Miljøministeriets bekendtgørelse, som ministeriet ikke vil kunne overholde.

37. Vores gennemgang viser, at Miljøstyrelsen har gennemgået alle støjkort og handleplaner. Styrelsen har i mange tilfælde ikke orienteret myndighederne, hvis kravene ikke er overholdt.

Rigsrevisionen vil anbefale, at Miljøstyrelsen kontakter myndighederne, hvis der er mangler i støjkort og handleplaner, selv om styrelsen ikke har en handlepligt over for myndighederne. Formålet er at fremme, at myndighederne udarbejder støjkort og handleplaner, der er dækkende, og som dermed bedre kan understøtte Miljøstyrelsens eget arbejde med at rapportere til Europa-Kommissionen.

### **2.3. Transportministeriets og Miljøministeriets prioritering mellem og gennemførelse af støjdæmpende initiativer**

38. Vi har undersøgt, om Transportministeriet og Miljøministeriet har prioriteret mellem de støjdæmpende initiativer i handleplanerne og gennemført disse, herunder om:

- de statslige myndigheder og Movia har prioriteret mellem de støjdæmpende initiativer i handleplanerne
- de statslige myndigheder og Movia har gennemført de planlagte initiativer.

Vi har også undersøgt, om Miljøstyrelsen har ført et tilstrækkeligt tilsyn med kravene til støj i miljøgodkendelsen for Københavns Lufthavn. Københavns Lufthavns støjdæmpende initiativer fremgår ikke kun af handleplanerne, men er også fastsat som krav i lufthavnens miljøgodkendelse. Miljøstyrelsen har ansvaret for at føre tilsyn hermed. Københavns Lufthavn behandles derfor i et selvstændigt afsnit.

Vi har kun undersøgt indsatsen blandt de statslige myndigheder og Movia. Rigsrevisionen har ikke mandat til at revidere kommunerne. Vi har imidlertid valgt at beskrive kommunernes prioritering mellem og gennemførelse af de støjdæmpende initiativer, da handleplanerne er offentligt tilgængelige. Beskrivelserne fremgår af eksempelbokse i dette afsnit.

Undersøgelsen viser, at Transportministeriet og Miljøministeriet ikke har prioriteret mellem de støjdæmpende initiativer i handleplanerne. Transportministeriet har gennemført de politisk besluttede initiativer.

### **Prioritering mellem de støjdæmpende initiativer**

39. Vi har undersøgt, om de statslige myndigheder og Movia har prioriteret mellem de støjdæmpende initiativer i handleplanerne.

Det fremgår af § 26, stk. 1, nr. 6, i bekendtgørelsen om støj, at handleplanen bl.a. skal indeholde en prioritering af de problemer og situationer, der skal forbedres. Det skal skabe et indblik i, hvordan myndighederne vil forebygge og begrænse støjens skadelige virkninger. Ifølge Miljøstyrelsens vejledning for støjkort og handleplaner bør myndighederne beskrive, i hvilken rækkefølge de påtænker at iværksætte initiativerne for de næste 5 år, hvis myndighederne har flere initiativer.

Oplysningerne i handleplanerne skal ifølge bekendtgørelsen om støj stilles til rådighed for offentligheden. Dermed kan den enkelte borger, virksomhed eller kommune bruge handleplanerne til at se, om og i givet fald hvornår myndighederne påtænker at iværksætte et initiativ for at reducere trafikstøjen i deres område.

Som det fremgår af afsnit 2.2, har alle statslige myndigheder udarbejdet støjkort, der gælder for perioden 2012-2028, og dermed har de et grundlag for at vurdere, hvor der er størst behov for at iværksætte støjdæmpende initiativer.

40. Vores undersøgelse viser, at de statslige myndigheder på nær Banedanmark i perioden 2013-2018 ikke har prioriteret mellem de støjdæmpende initiativer.

Tabel 6 viser, om handleplanerne beskriver, i hvilken rækkefølge myndighederne påtænker at gennemføre de støjdæmpende initiativer.

**Tabel 6**  
Rækkefølgen af de støjdæpende initiativer er beskrevet i handleplanerne for perioden 2013-2029

Myndigheder	2013-2018	2018-2023	2024-2029
Miljøstyrelsen (Københavns Lufthavn)	-	●	●
<b>Transportministeriet</b>			
Vejdirektoratet	●	●	●
Banedanmark	●	●	●
Metroselskabet I/S	-	-	●
Sund & Bælt A/S	●	●	●
<b>Movia<sup>1)</sup></b>	-	-	-

- Initiativer er angivet i rækkefølge.
- Initiativer er ikke angivet i rækkefølge.
- Handleplanen er endnu ikke indsendt til Miljøstyrelsen.

<sup>1)</sup> Movia har udarbejdet et støjkort og en handleplan for én ud af 3 lokalbaner i perioden 2012-2018, og Rigsrevisionens gennemgang er kun baseret på disse.

Note: Markering med "-" er de myndigheder, der havde 0 eller ét initiativ i handleplanen.

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger i handleplanerne.

Det fremgår af tabel 6, at de statslige myndigheder på nær Banedanmark (i perioden 2013-2018) ikke har beskrevet, i hvilken rækkefølge de påtænker at iværksætte de støjdæpende initiativer. Dermed kan borgere, virksomheder og kommuner ikke få viden om, hvorvidt de kan forvente, at der vil blive iværksat et initiativ i deres område. Det fremgår ikke af handleplanerne, hvorfor der ikke er angivet en rækkefølge for initiativerne.

Boks 3 beskriver, om kommunerne har beskrevet en rækkefølge for de påtænkte støj-dæpende initiativer i handleplanerne i perioden 2013-2023.

### Boks 3

#### Beskrivelse af, om kommunerne har beskrevet en rækkefølge for de støjdæpende initiativer

Vores gennemgang viser, at 53 % af kommunerne (10 ud af 19 kommuner) ikke har beskrevet rækkefølgen af de påtænkte støj-dæpende initiativer i handleplanerne for 2013-2018. I handleplanerne for 2018-2023 var det 59 % af kommunerne (10 ud af 17 kommuner), som ikke havde beskrevet rækkefølgen af de påtænkte initiativer.

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af kommunernes støjkort og handleplaner.

41. Vejdirektoratet har i handleplanerne foretaget en overordnet skelnen mellem, hvilke støjbelastede boligområder der skal og ikke skal indgå i den videre planlægning af, hvor der skal opsættes støjskærme. Vejdirektoratet har ikke foretaget en prioritering ved at beskrive en rækkefølge af de udvalgte støjbelastede boligområder, der indgår i den videre planlægning.

42. Vores gennemgang viser, at Vejdirektoratet løbende har udvalgt et mindre antal støjskærmsprojekter blandt mange udpegede støjbelastede områder i handleplanen, når direktoratet udarbejder et beslutningsgrundlag til forligskredsen. Direktoratet kan ikke dokumentere, hvordan direktoratet har udvalgt de projekter, som indgår i beslutningsgrundlaget til forligskredsen.

Vejdirektoratet har oplyst, at direktoratet i 2025 vil præsentere et forslag til en rangordning af "særligt støjbelastede" boligområder for forligskredsen. Formålet er at få udarbejdet en overordnet plan, som forligskredsen kan vælge ud fra, når puljemidler til at reducere støj skal udmøntes. Rangordenen vil ikke blive indarbejdet i den gældende handleplan, da handleplanen er offentliggjort, men vil indgå i en ny handleplan i 2030. Vejdirektoratet forventer, at rangordenen vil blive offentliggjort på Vejdirektoratets hjemmeside, og at den samtidig vil blive sendt til alle kommuner og afsendere af høringssvar til handleplanen. Dermed vil kommuner, interesserede borgere og beboer- og grundejerforeninger kunne se, hvor i rangordenen de enkelte områder indgår.

### Gennemførelse af støjdæmpende initiativer

43. Vi har undersøgt, om myndighederne har gennemført de planlagte støjdæmpende initiativer.

Det fremgår af § 26, stk. 1, i bekendtgørelsen om støj, at handleplanen bl.a. skal indeholde følgende oplysninger:

- § 26, stk. 1, nr. 7: *"En beskrivelse af allerede indførte støjbekæmpelsesforanstaltninger og alle projekter, som forberedes"*.
- § 26, stk. 1, nr. 12: *"Påtænkte tiltag til evaluering af gennemførelsen og resultaterne af støjhandlingsplanen"*.

Det fremgår af Miljøstyrelsens vejledning for støjkort og handleplaner, at myndighederne skal beskrive, hvad der allerede er gjort for at reducere støjbelastningen, og om dette har givet den forventede reduktion i belastningen.

For at vurdere, om de støjdæmpende initiativer er blevet gennemført, har vi undersøgt, om myndighederne i handleplanen 2018-2023 rapporterer, om de planlagte initiativer i den tidligere handleplan er blevet gennemført. For Vejdirektoratet har vi undersøgt, hvilke initiativer der fremgår af de politiske aftaler, da det er de skiftende forligskredse, der beslutter, hvilke initiativer der skal gennemføres. Banedanmark har også haft enkelte politisk besluttede initiativer.

44. Vores undersøgelse viser, at de statslige myndigheder, der havde planlagt støj-dæmpende initiativer, stort set har gennemført dem. Vejdirektoratet og Banedanmark har gennemført alle de politisk besluttede initiativer. Boks 4 beskriver, om kommunerne har gennemført de støj-dæmpende initiativer i handleplanerne i perioden 2013-2023.

#### Boks 4

### Beskrivelse af kommunernes gennemførelse af støj-dæmpende initiativer

Vores gennemgang af de kommunale handleplaner for 2018-2023 viser, at 30 % af de påtænkte støj-dæmpende initiativer, der var planlagt i handleplanerne for 2013-2018, blev helt eller delvist gennemført. Kommunerne har ikke oplyst årsagerne til, at de øvrige påtænkte initiativer ikke er blevet gennemført i handleplanerne.

14 kommuner valgte at videreføre 65 ud af 181 initiativer, svarende til knap 36 %, til den næste planperiode.

**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af kommunernes støjkort og handleplaner.

### Tilsynet med Københavns Lufthavns støj-dæmpende initiativer

45. Vi har undersøgt, om Miljøstyrelsen har ført et tilstrækkeligt tilsyn med kravene til støj i Københavns Lufthavns miljøgodkendelse.

46. Københavns Lufthavns støj-dæmpende initiativer fremgår ikke udelukkende af handleplanerne, men er også fastsat i lufthavnens miljøgodkendelse. Der er fx krav om, at flystøj ved starter og landinger i nattetimerne maksimalt må støje 80 dB, og at motorafprøvninger skal foregå på de områder, der er bedst afskærmede.

Miljøstyrelsen skal føre fysiske og administrative tilsyn med, at Københavns Lufthavn overholder kravene i miljøgodkendelsen, jf. miljøbeskyttelseslovens § 66, stk. 2. De fysiske tilsyn skal afholdes minimum hvert 3. år, jf. miljøtilsynsbekendtgørelsens § 6.

47. Vores undersøgelse viser, at Miljøstyrelsen ikke har ført et tilstrækkeligt tilsyn med kravene til støj i Københavns Lufthavns miljøgodkendelse.

48. Gennemgangen viser, at Miljøstyrelsen har gennemført de påkrævede fysiske tilsyn for perioden oktober 2012 - december 2015. Det samme er ikke tilfældet for perioden december 2015 - oktober 2023, hvor styrelsen skulle have gennemført fysiske tilsyn i 2018 og 2021.

Københavns Lufthavn indberetter selv overtrædelser af støjrelaterede krav i års- eller kvartalsrapporterne. Miljøstyrelsen kan ikke finde sine bemærkninger til de fremsendte årsrapporter og kvartalsrapporter for perioderne 2015-2016 og 2019-2020. Det kan derfor ikke dokumenteres, at der er blevet gennemført et administrativt tilsyn i disse perioder.

#### Miljøstyrelsens tilsyn

**De fysiske tilsyn** består af, at Miljøstyrelsen fx besigtiger lufthavnens støjafskærmning, brug af baner og opgørelser af motorafprøvning.

**De administrative tilsyn** består bl.a. af en gennemgang af Københavns Lufthavns års- eller kvartalsrapporter.

Miljøstyrelsen håndhæver miljøbeskyttelsesloven ud fra en konkret vurdering i den enkelte sag. Vi kan derfor ikke efterprøve den konkrete vurdering, da det kræver en faglig og skønsmæssig vurdering af hver enkelt overtrædelse.

49. Tabel 7 viser det samlede antal overtrædelser, og hvordan Miljøstyrelsen har håndhævet Københavns Lufthavns overtrædelser af krav til støj om natten og støj om dagen i perioden 2012-2023. Håndhævelsesmulighederne fremgår af sideboksen.

**Tabel 7**

### Håndhævelser ved overtrædelser af krav til støj i Københavns Lufthavn i perioden 2012-2023

Håndhævelse	Nat	Dag	I alt
Ingen håndhævelsesmuligheder brugt	36	3	39
Henstilling	0	0	0
Indskærpelse	8	34	42
Påbud	0	0	0
Politianmeldelse	0	0	0
<b>Antal overtrædelser i alt</b>	<b>44</b>	<b>37</b>	<b>81</b>

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af Miljøstyrelsens tilsynsmateriale.

Det fremgår af tabel 7, at Miljøstyrelsen fandt i alt 81 overtrædelser af støjrelaterede krav i perioden 2012-2023. Lidt over halvdelen af overtrædelserne vedrører støj om natten, hvor Miljøstyrelsen har håndhævet 8 overtrædelser, svarende til 18 %. Styrelsen har håndhævet 92 % af overtrædelserne for støj i dagtimerne. I flere af de 39 tilfælde, hvor Miljøstyrelsen ikke har håndhævet overtrædelserne, har styrelsen bedt Københavns Lufthavn om at minde de enkelte luftfartsselskaber om, at reglerne skal overholdes.

## 2.4. Transportministeriets og Miljøministeriets indtænkning af trafikstøj i planlægningen

50. Vi har undersøgt, om Transportministeriet og Miljøministeriet har indtænkt trafikstøj ved statsligt nyanlæg, udvidelse og vedligeholdelse samt forholdt sig til kommunernes planlægning af nybyggeri nær statslige veje og jernbaner, herunder om:

- Transportministeriet og Miljøministeriet har indtænkt støjdæmpende tiltag, når der planlægges nyanlæg, udvidelse og vedligeholdelse
- Naturstyrelsen, Vejdirektoratet og Banedanmark har gjort indsigelse, hvis kommunernes planlægning af nybyggeri i støjbelastede områder nær statslige veje og jernbaner medfører statslige merudgifter.

### Miljøstyrelsens muligheder for at håndhæve miljøbeskyttelsesloven

#### Henstilling

Miljøstyrelsen kan bruge henstillinger ved overtrædelser af mindre væsentlig betydning.

#### Indskærpelse

Miljøstyrelsen kan indskærpe gældende regler. En indskærpelse skal følges.

#### Påbud

Miljøstyrelsen kan give Københavns Lufthavn et påbud om at ændre krav, fx krav om brug af bestemte baner eller støjgrænser ved starter og landinger.

#### Politianmeldelse

Miljøstyrelsen kan politianmelde Københavns Lufthavn ved overtrædelser af miljøbeskyttelsesloven.

### Støjbelastede områder

Arealer, hvor grænseværdien for støj er overskredet. Det kan fx være et areal nær en motorvej, hvor støjniveauet er højere end 58 dB.

Undersøgelsen viser, at Transportministeriet og Miljøministeriet har indtænkt trafikstøj ved statsligt nyanlæg, udvidelse og vedligeholdelse. Ministerierne har ikke i tilstrækkelig grad forholdt sig til trafikstøj ved kommunernes planlægning af nybyggeri nær statslige veje og jernbaner.

### **Støjdæmpende tiltag i planlægningen**

51. Vi har undersøgt, om Transportministeriet og Miljøministeriet har indtænkt støjdæmpende tiltag, når der planlægges nyanlæg, udvidelse og vedligeholdelse.

52. Det fremgår af vejlovens § 17 a og jernbanelovens § 38 a, at Vejdirektoratet og Banedanmark ved etablering, udvidelse eller ændringer af statslige anlæg skal udarbejde en miljøkonsekvensvurdering, hvis projektet kan få væsentlig indvirkning på miljøet, fx på grund af støj. Det fremgår af miljøvurderingsloven, hvilke krav en miljøkonsekvensvurdering skal overholde.

Det fremgår desuden af Miljøstyrelsens vejledning om støj, at myndighederne bør tilstræbe at overholde grænseværdierne for trafikstøj ved nyanlæg, udvidelse og vedligeholdelse. Det fremgår videre, at myndighederne kan forebygge fremtidig støjbelastning af borgere og undgå fremtidige merudgifter til etableringen af støjdæmpende tiltag ved at indtænke støjdæmpende tiltag i nyanlæg, udvidelse og vedligeholdelse.

53. Vores undersøgelse viser, at Transportministeriet og Miljøministeriet har indtænkt støjdæmpende tiltag, når de planlægger nyanlæg, udvidelse og vedligeholdelse.

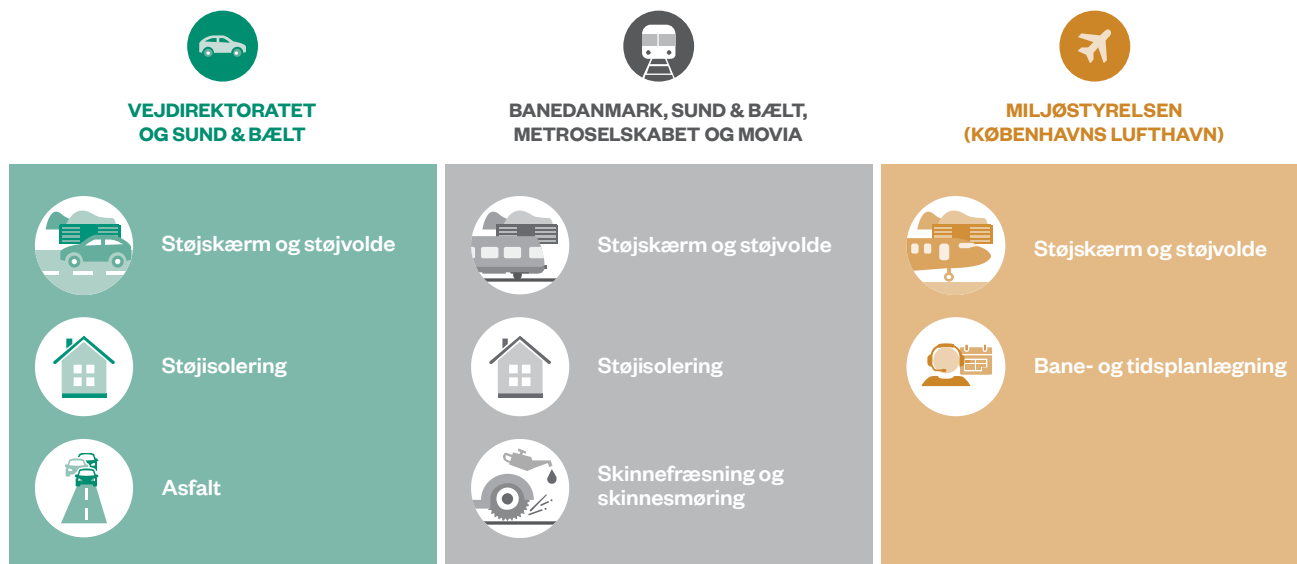
Vi har gennemgået i alt 15 af Vejdirektoratets og Banedanmarks miljøkonsekvensvurderinger for perioden 2009-2023. De 15 miljøkonsekvensvurderinger er ikke repræsentative, men kan give en indikation på, om Vejdirektoratet og Banedanmark har overholdt miljøvurderingslovens krav i forhold til at inddrage støj i vurderingerne. De 15 miljøkonsekvensvurderinger og grundlaget for at udvælge dem fremgår af bilag 2.

54. Vores gennemgang viser, at Vejdirektoratet og Banedanmark overholder lovgivningens krav til udarbejdelsen af miljøkonsekvensvurderinger for støj, og at de har beskrevet, hvilke støjdæmpende tiltag de vil gennemføre for at reducere støjpåvirkningen.

Gennemgangen viser desuden, at Transportministeriet og Miljøministeriet har gjort brug af forskellige støjdæmpende tiltag, når de skal nyanlægge, udvide eller vedligeholde veje og jernbaner samt udvide eller vedligeholde Københavns Lufthavn. Figur 2 viser, hvilke støjdæmpende tiltag der er gjort brug af for vej-, jernbane- og lufthavnsstøj.

Figur 2

## Støjdæmpende tiltag for vej-, jernbane- og lufthavnsstøj i perioden 2012-2023



Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af materiale fra Vejdirektoratet, Sund & Bælt, Banedanmark, Metroselskabet, Movia og Miljøstyrelsen.

### Indsigelser over for kommunernes planlægning

55. Vi har undersøgt, om Naturstyrelsen, Vejdirektoratet og Banedanmark har gjort indsigelse, hvis kommunerne planlægger nybyggeri i støjbelastede områder nær statslige veje og jernbaner, og det medfører statslige merudgifter til efterfølgende støjdæmpende initiativer.

56. Kommunerne skal sikre, at kommuneplaner ikke indeholder forslag om at opføre boliger og reaktive områder i støjbelastede områder, medmindre de også planlægger at iværksætte tiltag, der kan skærme for støjen, jf. planlovens § 11 a, stk. 7, og § 15 a. Det skyldes, at grænseværdierne for trafikstøj er retligt bindende i disse tilfælde.

Det er Naturstyrelsen (i perioden 2012-2015) samt Vejdirektoratet og Banedanmark (fra 2016 og frem), der har ansvaret for at gøre indsigelse, når det drejer sig om nybyggerier ved statslige veje og jernbaner. Der skal kun gøres indsigelse, hvis staten efterfølgende kan få udgifter til fx en støjskærm.

57. Vores undersøgelse viser, at Naturstyrelsen, Vejdirektoratet og Banedanmark ikke i alle tilfælde har gjort indsigelse.

### Myndigheder, som skal gøre indsigelse

Miljøministeriet og Naturstyrelsen havde ansvaret for at gøre indsigelse over for den kommunale planlægning frem til 2016. Erhvervsministeriet overtog ansvaret i 2016 og uddelegerede opgaven til henholdsvis Vejdirektoratet for statslige veje og Banedanmark for statslige jernbaner. I 2021 overtog By-, Land- og Kirkeministeriet ansvaret, men opgaven forblev i Vejdirektoratet og Banedanmark.

Ansvaret for at gøre indsigelse over for Københavns Lufthavn ligger hos Plan- og Landdistriktsstyrelsen under Ministeriet for By-, Land- og Kirkeministeriet. Det har ikke været relevant for styrelsen at gøre indsigelse i undersøgelsesperioden, da der ikke er blevet planlagt nye boliger nær Københavns Lufthavn.



**Kommuneplan**

En kommuneplan er grundlaget for kommunens fysiske planlægning. Planen fastlægger retningslinjerne for arealanvendelsen i kommunen.

58. Vejdirektoratet har fra 2016-2023 gjort indsigelse mod 34 kommuneplansforslag, mens Banedanmark ikke har gjort indsigelse i perioden. Vores gennemgang viser, at Vejdirektoratet gjorde flere indsigelser fra og med 2021, hvor direktoratet skærpede sin praksis.

Banedanmark har oplyst, at de manglende indsigelser skyldes, at Banedanmark i stedet har været i dialog og forhandlet med kommunerne.

59. Vi har gennemgået kommuneplaner fra 10 udvalgte kommuner. Det har vi gjort for at afdække, om kommunen planlægger nye boliger eller rekreative områder, som vil være belastede af støj fra statslige veje eller jernbaner. Kommunerne og kommuneplanerne er ikke repræsentative, men kan give en indikation på Naturstyrelsens, Banedanmarks og Vejdirektoratets praksis med at gøre indsigelse over for den kommunale planlægning. De 10 kommuner og grundlaget for at udvælge dem fremgår af bilag 2.

Tabel 8 viser antallet af indsigelser, som Naturstyrelsen, Banedanmark eller Vejdirektoratet skulle have gjort over for kommuneplaner og kommuneplantillæg.

**Tabel 8**  
**Manglende indsigelser over for kommuneplaner og kommuneplantillæg i perioden 2012-2023**

Støjkilde	2012-2015	2016-2023		I alt
	Naturstyrelsen	Banedanmark	Vejdirektoratet	
Statslige veje	1	-	6	<b>7</b>
Statslige jernbaner	1	1	-	<b>2</b>
<b>I alt</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>9</b>

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af kommuneplaner og kommuneplantillæg for de 10 kommuner.

Det fremgår af tabel 8, at Naturstyrelsen, Banedanmark og Vejdirektoratet i 9 tilfælde ikke har gjort indsigelser, selv om kommunen vil opføre boliger i områder med støjbelastning fra statslige veje og jernbaner uden at have planlagt initiativer, som vil reducere støjen. Dermed er der risiko for, at opførelsen af nye boliger kan medføre efterfølgende statslige merudgifter til støjdæmpende initiativer.

Boks 5 viser eksempler på områder, hvor de statslige myndigheder skulle have gjort indsigelse.

**Boks 5****Eksempler på områder, hvor de statslige myndigheder skulle have gjort indsigelse**

**Høje-Taastrup Kommune** planlagde i 2015 at ændre anvendelsen af et areal, så der kunne opføres boliger på arealet. Støjkortet fra 2012 viste, at arealet lå lige op ad den statslige jernbane, hvilket betød, at grænseværdien for jernbanestøj ved boliger (64 dB) var overskredet.

**Svendborg Kommune** planlagde i 2017 at udlægge et areal til campingplads. Støjkortet fra 2017 viste, at arealet lå lige op ad en statsvej, hvilket betød, at grænseværdien for vejstøj ved campingpladser (53 dB) var overskredet.

**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af kommuneplaner og kommuneplantillæg for de 10 kommuner.

60. Der er ingen statslige myndigheder, som skal føre kontrol med, om kommunerne overholder grænseværdierne, når de planlægger at opføre nye boliger eller rekreative områder på arealer med støjbelastning fra kommunale veje. Dermed er kontrollen afhængig af, at en borger, forening eller virksomhed klager til Planklagenævnet. Vi har derfor gennemgået alle Planklagenævnets sager vedrørende planlovens § 15 a for perioden 2012-2023. Gennemgangen viser, at kommunerne i 5 tilfælde ikke har overholdt planloven, da de har planlagt at opføre boliger på arealer, der er belastede af støj fra kommunale veje, uden at iværksætte tiltag, der kan skærme for støjen.

Rigsrevisionen, den 7. november 2024

Birgitte Hansen

/Claus Vejøl Thomsen

**De kommunale veje**

Dækker ca. 70.600 km vej, som udgør 91 % af det danske vejnet. Ca. halvdelen af vejtrafikken afvikles på de kommunale veje, og 9 ud af 10 støjbelastede boliger ligger langs kommunale veje.

**Planklagenævnet**

Et uafhængigt klagenævn på planområdet. Planklagenævnet er den øverste klageinstans og består af 11 medlemmer.

## Bilag 1. Statsrevisorernes anmodning

Statsrevisorernes spørgsmål	Her besvares spørgsmålet
På hvilken baggrund har Miljøstyrelsen fastsat de vejledende grænseværdier for vejstøj?	Afsnit 2.1
Har Miljøministeriet og Transportministeriet efterlevet kravene i støjkortlægningsbekendtgørelsen?	Afsnit 2.2
Har Miljøministeriet og Transportministeriet fulgt op på egne og andre myndigheders støjhandlingsplaner?	Afsnit 2.2
Har Miljøministeriet og Transportministeriet analyseret, hvor behovet for støjdæmpende initiativer er størst, og prioriteret herefter?	Afsnit 2.3
Har Miljøministeriet og Transportministeriet gennemført de støjdæmpende initiativer, der fremgår af støjhandlingsplanerne?	Afsnit 2.3
Hvordan indgår støjulemper fra veje i myndighedernes planlægning, fx planlægning af støjdæmpende tiltag og trafikplanlægning?	Afsnit 2.4
Mundtligt spørgsmål: Har Miljøstyrelsen inddraget sundhed, når de fastsætter grænseværdier?	Afsnit 2.1
Mundtligt spørgsmål: Måler Miljøstyrelsen trafikstøj?	Afsnit 1.2
Mundtligt spørgsmål: Har Miljøstyrelsen ført tilsyn med støj om natten fra Københavns Lufthavn?	Afsnit 2.3

*De 3 sidste spørgsmål blev stillet mundtligt på Statsrevisormødet den 22. januar 2024, hvor Statsrevisorerne behandlede notatet om tilrettelæggelsen af undersøgelsen.*

## Bilag 2. Metodisk tilgang

Undersøgelsen bygger på en gennemgang af dokumenter, cases og geospatiale data.

I undersøgelsen indgår Transportministeriet, herunder Banedanmark, Metroselskabet I/S, Sund & Bælt A/S og Vejdirektoratet, samt Miljøministeriet, herunder Miljøstyrelsen. Derudover indgår Trafikselskabet Movia. Kommunerne indgår i kraft af de gennemgåede støjkort og handleplaner.

### Væsentlige dokumenter

Vi har gennemgået en række dokumenter, herunder:

- materiale vedrørende Miljøstyrelsens fastsættelse af grænseværdier, fx Miljøstyrelsens vejledninger vedrørende støj
- støjkort og handleplaner fra Miljøstyrelsen, Banedanmark, Vejdirektoratet, Sund & Bælt A/S, Metroselskabet I/S, Trafikselskabet Movia og kommunerne
- Miljøstyrelsens korrespondance med Vejdirektoratet, Banedanmark, Sund & Bælt A/S, Metroselskabet I/S, Trafikselskabet Movia, Miljøstyrelsens tilsynsenhed og kommunerne samt korrespondance mellem Transportministeriet og dets underliggende myndigheder
- Miljøstyrelsens tilsynssag for Københavns Lufthavn
- planlægningsmateriale fra Miljøstyrelsen, Banedanmark, Vejdirektoratet, Sund & Bælt A/S, Metroselskabet I/S og Trafikselskabet Movia
- offentligt tilgængelige kommuneplaner og kommuneplantillæg fra 10 udvalgte kommuner
- alle offentligt tilgængelige klagesager om støj efter planlovens § 15 a fra Planklagenævnet.

På grund af antallet af myndigheder, der indgår i undersøgelsen, og den 12 år lange undersøgelsesperiode er der i forbindelse med undersøgelsen blevet gennemgået en omfattende mængde af materiale.

### Geospatiale data

Geografisk refererede data, som kan bruges til at registrere, præsentere og analysere geografiske data, fx i form af kort.

Boks A viser en oversigt over gennemgået lovgivning om trafikstøj.

### Boks A

#### Lovgivning om trafikstøj

##### Love

- Lov om miljøbeskyttelse (lovbekendtgørelse nr. 48 af 12. januar 2024) – *miljøbeskyttelsesloven*.
- Lov om planlægning (lovbekendtgørelse nr. 223 af 1. marts 2024) – *planloven*.
- Lov om offentlige veje m.v. (lovbekendtgørelse nr. 435 af 24. april 2024) – *vejloven*.
- Jernbaneloven (lovbekendtgørelse nr. 1091 af 11. august 2023) – *jernbaneloven*.
- Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) (lovbekendtgørelse nr. 4 af 3. januar 2023) – *miljøvurderingsloven*.

##### Bekendtgørelser

- Bekendtgørelse nr. 1309 af 21. december 2011 om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner – *støjkortlægningsbekendtgørelsen*.
- Bekendtgørelse nr. 1596 af 13. december 2018 om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner – *støjkortlægningsbekendtgørelsen*.
- Bekendtgørelse nr. 2092 af 18. november 2021 om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner – *støjkortlægningsbekendtgørelsen*.
- Bekendtgørelse nr. 1536 af 9. december 2019 om miljøtilsyn – *miljøtilsynsbekendtgørelsen*.

##### Europa-Parlamentets og Rådets direktiv

- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002 om vurdering og styring af ekstern støj – *EU's støjdirektiv*.

Kilde: Rigsrevisionen.

### Dokumentgennemgang af støjkort og handleplaner

Formålet med gennemgangen af de 79 støjkort og 62 handleplaner har været at belyse, om myndighederne har overholdt kravene i bekendtgørelsen om støj. Vi har derudover belyst, om myndighederne har prioriteret mellem og gennemført initiativerne.

Vores gennemgang af handleplanerne er baseret på et registreringsark. Registreringsarket indeholder baggrundsoplysninger og de krav, som bekendtgørelsen om støj stiller til handleplanerne, jf. § 26. Vi har opdelt de krav, som indeholder flere delkrav, for at sikre, at det er muligt at vurdere hvert enkelt krav. De 13 krav er dermed fordelt på i alt 22 krav til handleplanerne. Derudover har vi medtaget kravet i bekendtgørelsen om støj om, at en handleplan skal være klar, forståelig og lettilgængelig, og at den skal omfatte en periode på 5 år.

Vi har foretaget en fælles kodning af 6 handleplaner, som har fastlagt kodningen for de resterende handleplaner.

Vores gennemgang af støjkortene er også baseret på et registreringsark, hvor kravene er opdelt, hvis de indeholder flere delkrav, jf. § 14 i bekendtgørelsen om støj. Rigsrevisionen har ikke mulighed for at vurdere, om alle krav i bekendtgørelsen om støj er opfyldt, da flere af kravene kræver en teknisk og faglig indsigt. Rigsrevisionen har derfor kun vurderet de 8 krav, der ikke kræver en sådan indsigt. Tabel A viser de 8 krav til støjkort, som vi har gennemgået.

### Tabel A

#### De 8 krav til støjkort i bekendtgørelsen om støj, som vi har gennemgået

##### § 14, nr. 1

En generel beskrivelse af de større veje, større jernbaner og større lufthavne, der indgår i støjkortet.

##### § 14, nr. 2

En beskrivelse af omgivelserne: større, samlede byområder, byer, landsbyer, åbent land eller lignende, oplysninger om arealanvendelse samt andre væsentlige støjklider.

##### § 14, stk. 3, nr. 1

Det anslåede samlede *antal boliger* samt en separat opgørelse for større, samlede byområder, jf. § 4, stk. 2, og § 6, stk. 3, der udsættes for en støjbelastning i hvert af følgende intervaller: 55-59 dB, 60-64 dB, 65-69 dB, 70-74 dB og > 75 dB, anført for vejtrafik, togtrafik og flytrafik hver for sig. Støjbelastningen udtrykkes ved **Lden** i dB beregnet i 4 meters højde over terræn ved den mest støjbelastede facade.

##### § 14, stk. 3, nr. 1

Det anslåede samlede *antal personer i boliger* samt en separat opgørelse for større, samlede byområder, jf. § 4, stk. 2, og § 6, stk. 3, der udsættes for en støjbelastning i hvert af følgende intervaller: 55-59 dB, 60-64 dB, 65-69 dB, 70-74 dB og > 75 dB, anført for vejtrafik, togtrafik og flytrafik hver for sig. Støjbelastningen udtrykkes ved **Lden** i dB beregnet i 4 meters højde over terræn ved den mest støjbelastede facade.

##### § 14, stk. 3, nr. 2

Det anslåede samlede *antal boliger* samt en separat opgørelse for større, samlede byområder, jf. § 4, stk. 2, og § 6, stk. 3, der udsættes for en støjbelastning i hvert af følgende intervaller: 50-54 dB, 55-59 dB, 60-64 dB, 65-69 dB og > 70 dB anført for vejtrafik, togtrafik og flytrafik hver for sig. Støjbelastningen udtrykkes ved **Lnight** i dB beregnet i 4 meters højde over terræn ved den mest støjbelastede facade.

##### § 14, stk. 3, nr. 2

Det anslåede samlede *antal personer i boliger* samt en separat opgørelse for større, samlede byområder, jf. § 4, stk. 2, og § 6, stk. 3, der udsættes for en støjbelastning i hvert af følgende intervaller: 50-54 dB, 55-59 dB, 60-64 dB, 65-69 dB og > 70 dB anført for vejtrafik, togtrafik og flytrafik hver for sig. Støjbelastningen udtrykkes ved **Lnight** i dB beregnet i 4 meters højde over terræn ved den mest støjbelastede facade.

##### § 14, stk. 3, nr. 3

Det samlede areal (i km<sup>2</sup>) af de områder, der udsættes for **Lden**-værdier i intervallerne over henholdsvis 55 dB, 65 dB og 75 dB, beregnet i 4 meters højde. Derudover skal det anslås, hvor mange boliger og personer der i alt befinder sig i disse områder. I tallene skal større, samlede byområder medregnes.

##### § 14, stk. 3, nr. 4

En grafisk præsentation af støjzonerne i intervallerne 55-59 dB, 60-64 dB, 65-69 dB, 70-74 dB og > 75 dB, beregnet som **Lden** i 4 meters højde, og en grafisk præsentation af støjzonerne i intervallerne 50-54 dB, 55-59 dB, 60-64 dB, 65-69 dB og > 70 dB, beregnet som **Lnight** i 4 meters højde.

Støjen fra Roskilde Lufthavn og Billund Lufthavn er ikke kortlagt for perioden 2017-2022 og 2023-2027, da lufthavnene havde under 50.000 operationer i henholdsvis 2015 og 2020, hvor Miljøstyrelsen skulle rapportere til Europa-Kommissionen, hvilke civile lufthavne der skulle kortlægges i den periode. De øvrige danske civile lufthavne har i undersøgelsesperioden haft under 50.000 operationer og er dermed ikke underlagt kravene i bekendtgørelsen om støj.

Kommunerne har haft mulighed for at kommentere på vores gennemgang af støjkort og handleplaner.

### Cases om miljøkonsekvensvurderinger

Formålet med at inddrage cases om miljøkonsekvensvurderinger i undersøgelsen er at vurdere, om Vejdirektoratet og Banedanmark har overholdt miljøvurderingslovens krav i forhold til støj og støjdæmpende tiltag.

#### Varierende cases

Udvælges, når man ønsker at opnå maksimal variation på den eller de parametre, der er relevante for det undersøgte forhold. Casene er ikke repræsentative, men giver en god indikation på det forhold, man ønsker at undersøge.

Miljøkonsekvensvurderingerne er valgt ud fra et princip om varierende cases, hvor der er sikret en variation over tid for perioden 2012-2023.

Vejdirektoratet har fra 2011 til 2023 udarbejdet 43 miljøkonsekvensvurderinger, dog har direktoratet har ikke udarbejdet nogen i årene 2017, 2018, 2019 og 2023. Vi har udvalgt og gennemgået 10 miljøkonsekvensvurderinger fra Vejdirektoratet. Banedanmark har i perioden udarbejdet 19 miljøkonsekvensvurderinger. Banedanmark har ikke udarbejdet miljøkonsekvensvurderinger i perioden 2020-2023. Vi har udvalgt og gennemgået 5 miljøkonsekvensvurderinger fra Banedanmark.

Tabel B viser de udvalgte miljøkonsekvensvurderinger fra Vejdirektoratet og Banedanmark i perioden 2009-2023.

**Tabel B****De udvalgte miljøkonsekvensvurderinger i perioden 2009-2023**

	Udarbejdsesår
<b>Vejdirektoratet</b>	
3. Limfjordsforbindelse	2011
Motorvej Herning-Holstebro og vejforbindelse til Gødstrup	2012
Udbygning af rute 26 Søbyvad-Aarhus	2013
Storstrømsbroen	2014
Ribe omfartsvej	2015
Rute 54 Næstved-Rønnede	2016
Ny Midtjysk Motorvej fra Give til Haderslev	2020
3. Limfjordsforbindelse	2021
Egholmlinjen	2021
Ny forbindelse mellem Tingbjerg og Husum	2022
<b>Banedanmark</b>	
Ny bane København-Ringsted <sup>1)</sup>	2009
Ny bane på Vejlefjordbroen	2016
Ny bane over Vestfyn	2016
Ny bane Billund	2018
Ny bane Hovedgård-Hasselager	2019

<sup>1)</sup> Denne miljøkonsekvensvurdering er taget med, fordi det er et stort nyanlægsprojekt, som strækker sig ind i undersøgelsesperioden.

**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af materiale fra Vejdirektoratet og Banedanmark.

De udvalgte miljøkonsekvensvurderinger er ikke repræsentative. De kan dog give en indikation på, om Vejdirektoratet og Banedanmark har overholdt miljøvurderingslovens krav om at inddrage trafikstøj i miljøkonsekvensvurderingerne.

### Cases om kommuneplaner

Formålet med at inddrage cases om kommuneplaner i undersøgelsen er at vurdere Naturstyrelsens, Vejdirektoratets og Banedanmarks praksis i forhold til at gøre indsigtelse over for den kommunale planlægning.

Vi har udvalgt 10 af de 88 kommuner, der har statslige veje og/eller statslige jernbaner inden for kommunegrænsen. Kommunerne er udvalgt ud fra et princip om varierende cases og er fordelt efter befolkningstallet i de 5 regioner.



Der er 2 faktorer, der har styret udvælgelsen. Det første er antallet af støjbelastede boliger (> 58 dB), som er opgjort af Vejdirektoratet i 2018. Det andet er kommunernes bygge- og anlægsinvesteringer pr. indbygger, som er opgjort af Dansk Industri i 2022. De 2 faktorer er udvalgt som indikation for, hvor støjbelastet kommunen er, og hvor mange nye boliger der bygges i kommunen. De 88 kommuner er inddelt i 4 kategorier baseret på, om de lå under eller over medianen på de 2 faktorer inden for hver region. Herefter har vi tilfældigt udvalgt 3 kommuner i Region Hovedstaden, 2 kommuner i henholdsvis Region Sjælland, Region Syddanmark og Region Midtjylland og én kommune i Region Nordjylland. Tabel C viser de udvalgte kommuner, og hvilken kategori de er i.

**Tabel C**  
De 10 udvalgte kommuner i perioden 2012-2023

Region	Støjbelastede boliger	Investeringer pr. indbygger	Kategori (støjbelastede boliger og investeringer pr. indbygger)
<b>Region Hovedstaden</b>			
Allerød Kommune	102	3.470 kr.	Lav støj og høj byggeinvestering (102-586 boliger og 2.060-6.117 kr. pr. indbygger)
Gentofte Kommune	4.893	3.221 kr.	Høj støj og høj byggeinvestering (628-8.119 boliger og 2.060-6.117 kr. pr. indbygger)
Høje-Taastrup Kommune	2.686	4.410 kr.	Høj støj og høj byggeinvestering (628-8.119 boliger og 2.060-6.117 kr. pr. indbygger)
<b>Region Sjælland</b>			
Køge Kommune	2.343	4.220 kr.	Høj støj og høj byggeinvestering (644-2.950 boliger og 3.173-4.220 kr. pr. indbygger)
Sorø Kommune	778	2.013 kr.	Høj støj og lav byggeinvestering (644-2.950 boliger og 1.973-2.710 kr. pr. indbygger)
<b>Region Syddanmark</b>			
Svendborg Kommune	673	2.623 kr.	Høj støj og lav byggeinvestering (637-2.950 boliger og 1.553-2.767 kr. pr. indbygger)
Aabenraa Kommune	543	2.073 kr.	Lav støj og lav byggeinvestering (81-607 boliger og 1.553-2.767 kr. pr. indbygger)
<b>Region Midtjylland</b>			
Ikast-Brandø Kommune	147	3.993 kr.	Lav støj og høj byggeinvestering (126-547 boliger og 3.133-3.993 kr. pr. indbygger)
Silkeborg Kommune	410	3.720 kr.	Lav støj og høj byggeinvestering (126-547 boliger og 3.133-3.993 kr. pr. indbygger)
<b>Region Nordjylland</b>			
Frederikshavn Kommune	1.013	1.630 kr.	Høj støj og lav byggeinvestering (703-3.767 boliger og 1.520-2.993 kr. pr. indbygger)

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af data fra Vejdirektoratet og Dansk Industri.

Kommunerne er ikke repræsentative. De kan dog give en indikation på Naturstyrelsens, Vejdirektoratets og Banedanmarks praksis med at gøre indsigelse over for den kommunale planlægning.

For de 10 kommuner har vi gennemgået alle offentligt tilgængelige kommuneplaner og kommuneplantillæg i perioden 2012-2023. Vi har undersøgt, om kommunerne har udlagt nye støjbelastede områder til støjfølsom anvendelse, herunder om der er fastsat de korrekte bestemmelser for støjdæmpende tiltag.

### **Møder**

Vi har holdt møder med Transportministeriet, herunder Vejdirektoratet og Banedanmark, med Trafikselskabet Movia og med Miljøministeriet, herunder Miljøstyrelsen, for at få indsigt i området. Vi har også holdt møde med professor Mette Sørensen, der er en af de ledende forskere i de sundhedsmæssige konsekvenser af støj, for at få et indblik i den nyeste viden om, hvilken betydning valget af grænseværdier for trafikstøj har for, hvilke sygdomme borgerne kan risikere at få.

### **Kvalitetssikring**

Undersøgelsen er kvalitetssikret via vores interne procedurer, der omfatter høring hos de reviderede samt ledelsesbehandling og sparring med chefer og medarbejdere i Rigsrevisionen.

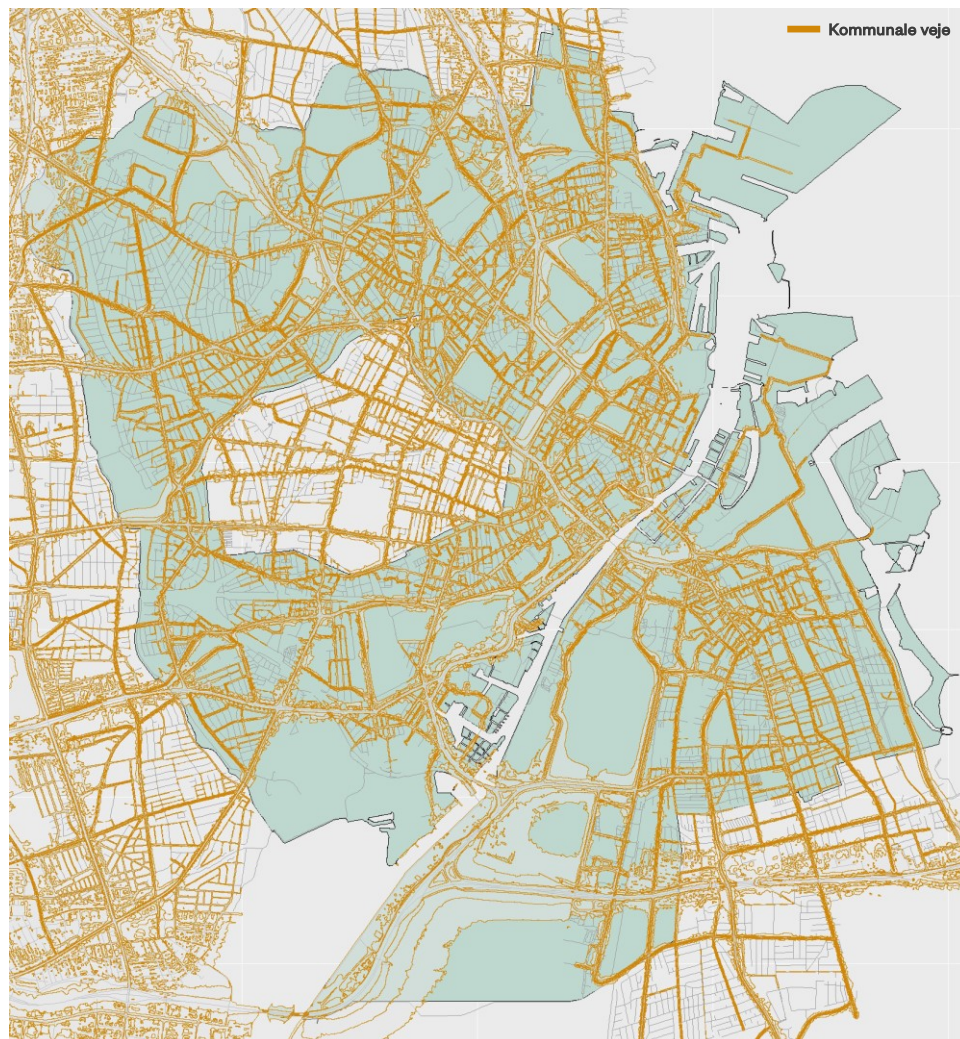
### **Standarderne for offentlig revision**

Revisionen er udført i overensstemmelse med standarderne for offentlig revision, herunder standarderne for større undersøgelser (SOR 3). Standarderne fastlægger, hvad brugerne og offentligheden kan forvente af revisionen, for at der er tale om en god faglig ydelse. Standarderne er baseret på de grundlæggende revisionsprincipper i rigsrevisionernes internationale standarder (ISSAI 100-999).

### Bilag 3. Kommunale veje, hvor støjen i 2022 overskrider de vejledende grænseværdier

**Figur A**

**Kommunale veje i Københavns Kommune, hvor støjen i 2022 overskrider de vejledende grænseværdier**

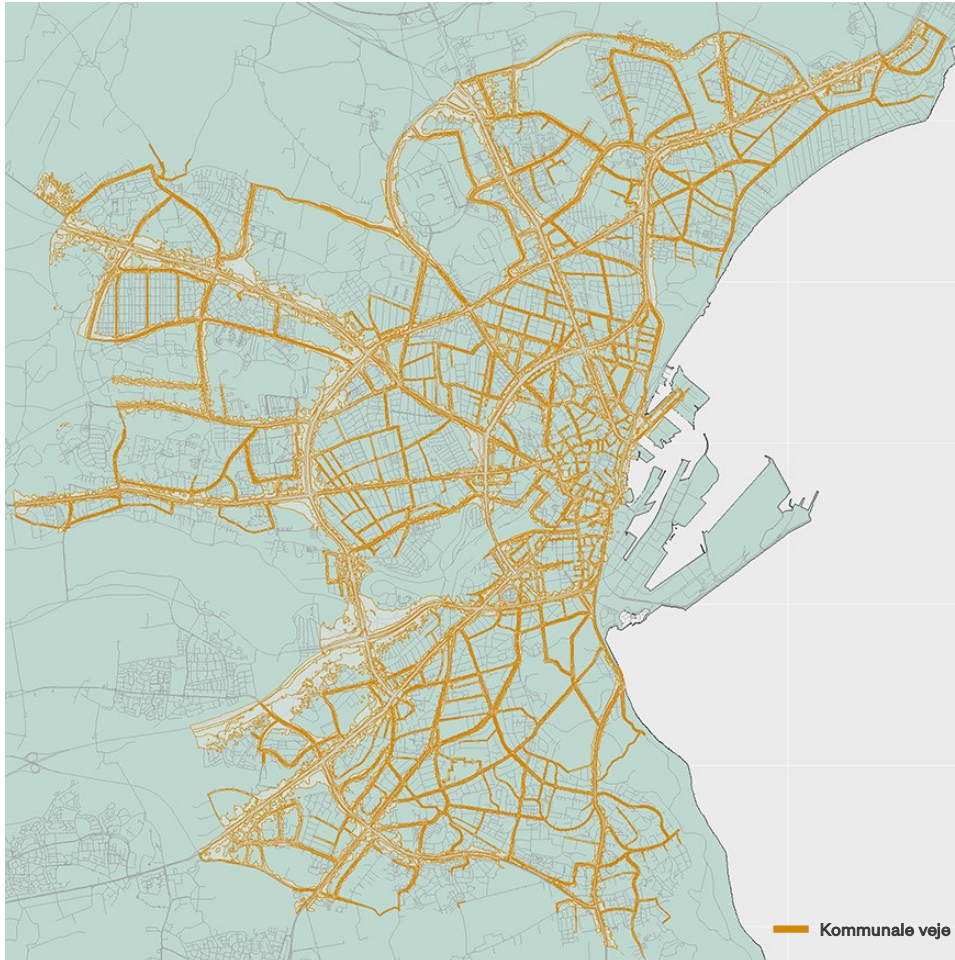


Note: Det grønne område markerer Københavns Kommune. Figuren viser de kortlagte områder, hvor grænseværdien for vejstøj er overskredet.

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af data fra Miljøstyrelsen og Vejdirektoratet.

**Figur B**

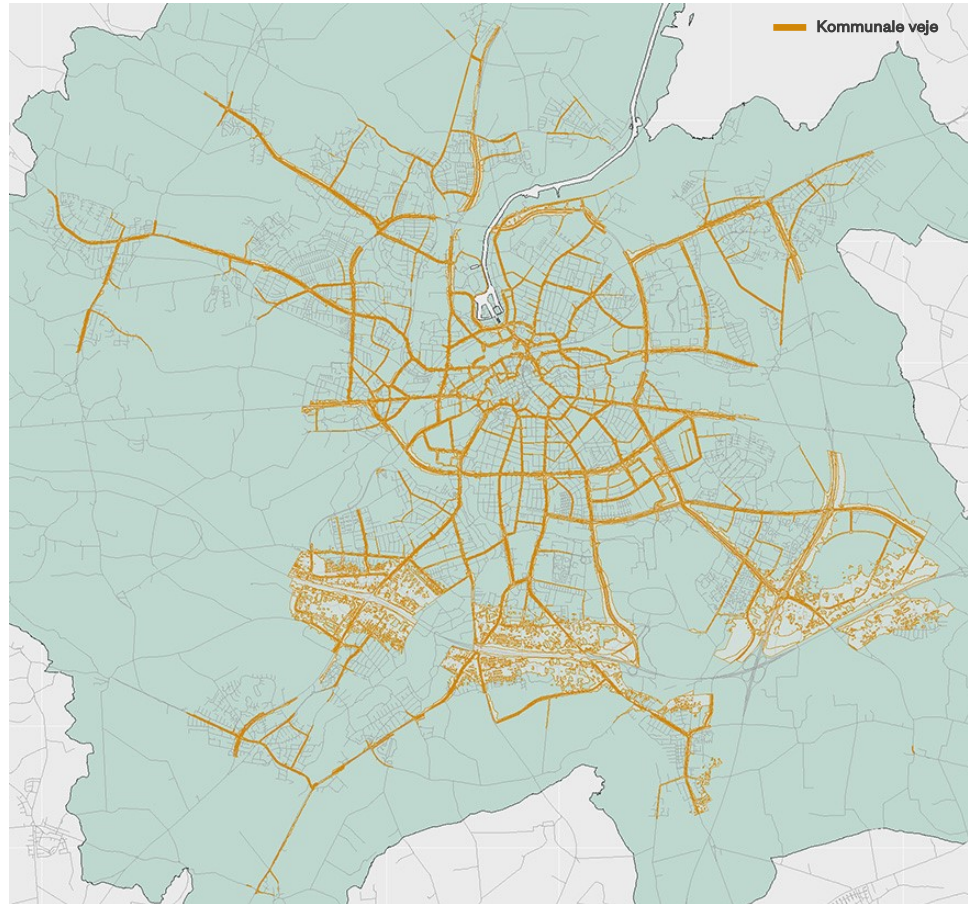
**Kommunale veje i Aarhus Kommune, hvor støjen i 2022 overskrider de vejledende grænseværdier**



Note: Det grønne område markerer Aarhus Kommune. Figuren viser de kortlagte områder, hvor grænseværdien for vejstøj er overskredet.

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af data fra Miljøstyrelsen og Vejdirektoratet.

**Figur C**  
**Kommunale veje i Odense Kommune, hvor støjen i 2022 overskrider de vejledende grænseværdier**

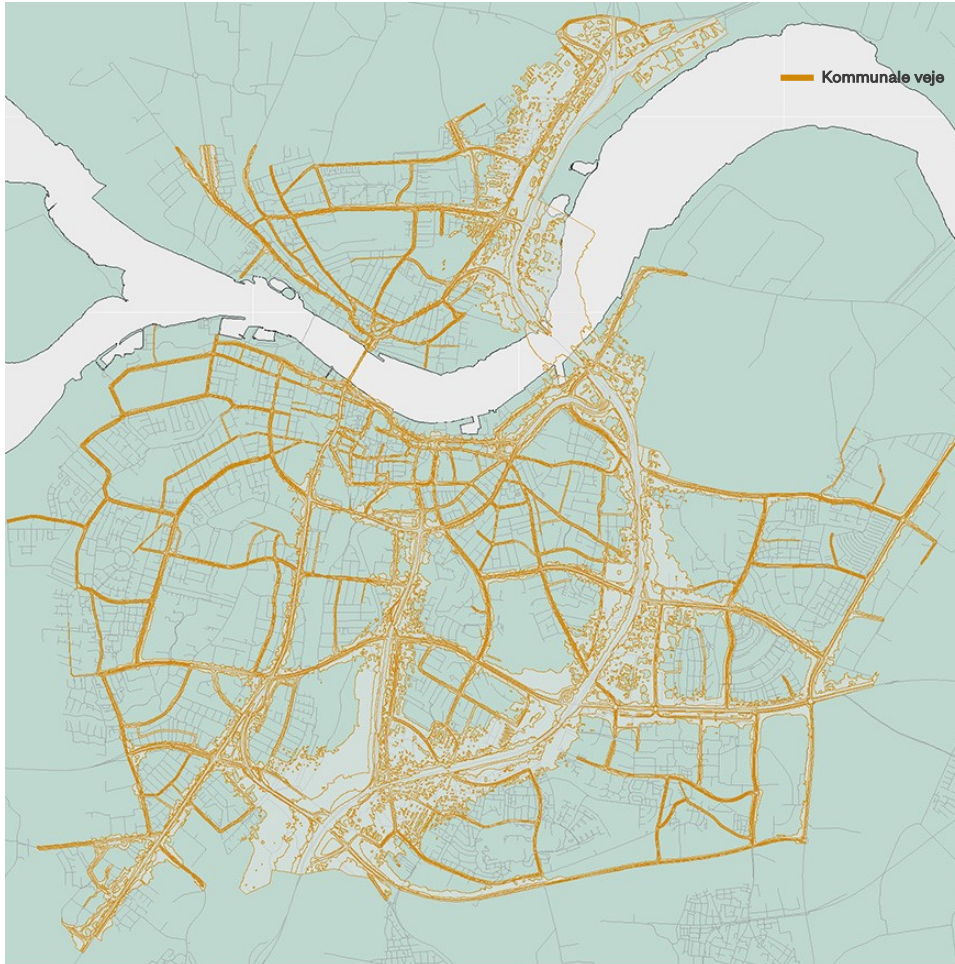


Note: Det grønne område markerer Odense Kommune. Figuren viser de kortlagte områder, hvor grænseværdien for vejstøj er overskredet.

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af data fra Miljøstyrelsen og Vejdirektoratet.

**Figur D**

**Kommunale veje i Aalborg Kommune, hvor støjen i 2022 overskrider de vejledende grænseværdier**



Note: Det grønne område markerer Aalborg Kommune. Figuren viser de kortlagte områder, hvor grænseværdien for vejstøj er overskredet.

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af data fra Miljøstyrelsen og Vejdirektoratet.

## Bilag 4. Krav i støjkort og handleplaner, der ikke er overholdt

### De samlede mangler i de statslige myndigheders og Movias støjkort for perioden 2012-2029

#### Miljøstyrelsen (Københavns Lufthavn)

- Ingen mangler.

#### Transportministeriet

##### Vejdirektoratet

- En generel beskrivelse af de større veje, der indgår i støjkortet (støjkort for 2012-2017 og 2023-2028)
- En beskrivelse af omgivelserne (støjkort for 2012-2017 og 2023-2028).

##### Banedanmark

- Ingen mangler.

##### Metroselskabet I/S

- Ingen mangler.

##### Sund & Bælt A/S

- Ingen mangler.

#### Trafikselskabet Movia

- Ingen mangler.

### De samlede mangler i de statslige myndigheders og Movias handleplaner for perioden 2012-2029

#### Miljøstyrelsen (Københavns Lufthavn)

- Alle gældende grænseværdier (handleplan for 2013-2018, 2018-2023 og 2024-2029).
- Anslåede antal personer, der udsættes for støj i de støjkortlagte intervaller (handleplan for 2024-2029).
- Anslåede antal boliger, der udsættes for støj i de støjkortlagte intervaller (handleplan for 2024-2029).
- En indkredsning af de problemer og situationer, der skal forbedres (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).
- En prioritering af de problemer og situationer, der skal forbedres (handleplan for 2018-2023 og 2024-2029.)
- Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede personer (handleplan for 2018-2023).
- Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede boliger (handleplan for 2018-2023).
- Strategi på langt sigt (handleplan for 2013-2018).
- Finansielle oplysninger (handleplan for 2018-2023).

#### Transportministeriet

##### Vejdirektoratet

- Anslåede antal personer, der udsættes for støj i de støjkortlagte intervaller (handleplan for 2024-2029).
- Anslåede antal boliger, der udsættes for støj i de støjkortlagte intervaller (handleplan for 2024-2029).
- En prioritering af de problemer og situationer, der skal forbedres (handleplan for 2013-2018, 2018-2023 og 2024-2029).
- Foranstaltninger, som de ansvarlige myndigheder agter at træffe i de følgende 5 år (handleplan for 2013-2018, 2018-2023 og 2024-2029).
- Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede personer (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).
- Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede boliger (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).
- Strategi på langt sigt (handleplan for 2013-2018, 2018-2023 og 2024-2029).
- Finansielle oplysninger (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).
- Påtænkte tiltag til evaluering af gennemførelsen og resultaterne (handleplan for 2018-2023 og 2024-2029).

##### Banedanmark

- Alle gældende grænseværdier (handleplan for 2013-2018, 2018-2023 og 2024-2029).
- Anslåede antal personer, der udsættes for støj i de støjkortlagte intervaller (handleplan for 2024-2029).
- Anslåede antal boliger, der udsættes for støj i de støjkortlagte intervaller (handleplan for 2024-2029).
- En prioritering af de problemer og situationer, der skal forbedres (handleplan for 2018-2023 og 2024-2029).

##### Metroselskabet I/S

- Referat af den offentlige høring af forslaget til støjhandlingsplanen (handleplan for 2018-2023).

**De samlede mangler i de statslige myndigheders og Movias handleplaner for perioden 2012-2029 (fortsat)**

Sund & Bælt A/S	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En indkredsning af de problemer og situationer, der skal forbedres (handleplan for 2018-2023).</li> <li>• Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede personer (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).</li> <li>• Strategi på langt sigt (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).</li> <li>• Finansielle oplysninger (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).</li> <li>• Påtænkte tiltag til evaluering af gennemførelsen og resultaterne (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).</li> <li>• Referat af den offentlige høring af forslaget til støjhandlingsplanen (handleplan for 2018-2023).</li> </ul>
<b>Trafiksekskabet Movia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anslåede antal personer, der udsættes for støj i de støjkortlagte intervaller (handleplan for 2024-2029).</li> <li>• Anslåede antal boliger, der udsættes for støj i de støjkortlagte intervaller (handleplan for 2024-2029).</li> <li>• Strategi på langt sigt (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).</li> <li>• Referat af den offentlige høring af forslaget til støjhandlingsplanen (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).</li> </ul>

**De samlede mangler i kommunernes støjkort for perioden 2012-2029**

**Kommunerne (veje)**

Albertslund Kommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En generel beskrivelse af de større veje, der indgår i støjkortet (støjkort for 2012-2017 og 2017-2022).</li> <li>• En beskrivelse af omgivelserne (støjkort for 2012-2017 og 2017-2022).</li> <li>• Det samlede areal (i km<sup>2</sup>) af de områder, der udsættes for Lden-værdier i intervallerne over henholdsvis 55 dB, 65 dB og 75 dB, beregnet i 4 meters højde (støjkort for 2017-2022).</li> </ul>
Ballerup Kommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En generel beskrivelse af de større veje, der indgår i støjkortet (støjkort for 2012-2017 og 2017-2022)</li> <li>• En beskrivelse af omgivelserne (støjkort for 2012-2017 og 2017-2022).</li> </ul>
Brøndby Kommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Det samlede areal (i km<sup>2</sup>) af de områder, der udsættes for Lden-værdier i intervallerne over henholdsvis 55 dB, 65 dB og 75 dB, beregnet i 4 meters højde (støjkort for 2017-2022).</li> </ul>
Frederiksberg Kommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ingen mangler.</li> </ul>
Gentofte Kommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En generel beskrivelse af de større veje, der indgår i støjkortet (støjkort for 2012-2017).</li> <li>• En beskrivelse af omgivelserne (støjkort for 2012-2017).</li> </ul>
Gladsaxe Kommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En generel beskrivelse af de større veje, der indgår i støjkortet (støjkort for 2012-2017 og 2017-2022).</li> <li>• En beskrivelse af omgivelserne (støjkort for 2012-2017 og 2017-2022).</li> <li>• Det samlede areal (i km<sup>2</sup>) af de områder, der udsættes for Lden-værdier i intervallerne over henholdsvis 55 dB, 65 dB og 75 dB, beregnet i 4 meters højde (støjkort for 2012-2017 og 2017-2022).</li> </ul>
Glostrup Kommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En generel beskrivelse af de større veje, der indgår i støjkortet (støjkort for 2012-2017 og 2017-2022).</li> <li>• En beskrivelse af omgivelserne (støjkort for 2012-2017 og 2017-2022).</li> </ul>
Herlev Kommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En generel beskrivelse af de større veje, der indgår i støjkortet (støjkort for 2017-2022).</li> <li>• En beskrivelse af omgivelserne (støjkort for 2017-2022).</li> </ul>
Hvidovre Kommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En generel beskrivelse af de større veje, der indgår i støjkortet (støjkort for 2012-2017).</li> <li>• En beskrivelse af omgivelserne (støjkort for 2012-2017).</li> <li>• Det samlede areal (i km<sup>2</sup>) af de områder, der udsættes for Lden-værdier i intervallerne over henholdsvis 55 dB, 65 dB og 75 dB, beregnet i 4 meters højde (støjkort for 2017-2022).</li> </ul>
Københavns Kommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Det samlede areal (i km<sup>2</sup>) af de områder, der udsættes for Lden-værdier i intervallerne over henholdsvis 55 dB, 65 dB og 75 dB, beregnet i 4 meters højde (støjkort for 2012-2017 og 2017-2022).</li> </ul>
Lyngby-Taarbæk Kommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En generel beskrivelse af de større veje, der indgår i støjkortet (støjkort for 2012-2017).</li> <li>• En beskrivelse af omgivelserne (støjkort for 2012-2017 og 2017-2022).</li> </ul>
Odense Kommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Det samlede areal (i km<sup>2</sup>) af de områder, der udsættes for Lden-værdier i intervallerne over henholdsvis 55 dB, 65 dB og 75 dB, beregnet i 4 meters højde (støjkort for 2012-2017 og 2017-2022).</li> </ul>



### De samlede mangler i kommunernes støjkort for perioden 2012-2029 (fortsat)

#### Kommunerne (veje)

Rødovre Kommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En generel beskrivelse af de større veje, der indgår i støjkortet (støjkort for 2012-2017 og 2017-2022).</li> <li>• En beskrivelse af omgivelserne (støjkort for 2012-2017 og 2017-2022).</li> <li>• Det samlede areal (i km<sup>2</sup>) af de områder, der udsættes for Lden-værdier i intervallerne over henholdsvis 55 dB, 65dB og 75 dB, beregnet i 4 meters højde (støjkort for 2017-2022).</li> </ul>
Tårnby Kommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En generel beskrivelse af de større veje, der indgår i støjkortet (støjkort for 2012-2017).</li> <li>• En beskrivelse af omgivelserne (støjkort for 2012-2017).</li> <li>• Det samlede areal (i km<sup>2</sup>) af de områder, der udsættes for Lden-værdier i intervallerne over henholdsvis 55 dB, 65 dB og 75 dB, beregnet i 4 meters højde (støjkort for 2017-2022).</li> </ul>
Vallensbæk Kommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En generel beskrivelse af de større veje, der indgår i støjkortet (støjkort for 2012-2017).</li> <li>• En beskrivelse af omgivelserne (støjkort for 2012-2017).</li> <li>• Det samlede areal (i km<sup>2</sup>) af de områder, der udsættes for Lden-værdier i intervallerne over henholdsvis 55 dB, 65 dB og 75 dB, beregnet i 4 meters højde (støjkort for 2017-2022).</li> </ul>
Aalborg Kommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Det samlede areal (i km<sup>2</sup>) af de områder, der udsættes for Lden-værdier i intervallerne over henholdsvis 55 dB, 65 dB og 75 dB, beregnet i 4 meters højde (støjkort for 2012-2017 og 2017-2022).</li> </ul>
Aarhus Kommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Det samlede areal (i km<sup>2</sup>) af de områder, der udsættes for Lden-værdier i intervallerne over henholdsvis 55 dB, 65 dB og 75 dB, beregnet i 4 meters højde (støjkort for 2012-2017 og 2017-2022).</li> </ul>

#### Kommunerne (civile lufthavne)

Billund Kommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En generel beskrivelse af den større lufthavn, der indgår i støjkortet (støjkort for 2012-2017).</li> <li>• En beskrivelse af omgivelserne (støjkort for 2012-2017).</li> </ul>
Roskilde Kommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En generel beskrivelse af den større lufthavn, der indgår i støjkortet (støjkort for 2012-2017).</li> <li>• En beskrivelse af omgivelserne (støjkort for 2012-2017).</li> </ul>

### De samlede mangler i kommunernes handleplaner for perioden 2012-2029

#### Kommunerne (veje)

Albertslund Kommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Omfatter en periode på 5 år (handleplan for 2018-2023).</li> <li>• En prioritering af de problemer og situationer, der skal forbedres (handleplan for 2013-2018).</li> <li>• Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede personer (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).</li> <li>• Finansielle oplysninger (handleplan for 2013-2018).</li> </ul>
Ballerup Kommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En beskrivelse af det større, samlede byområde (handleplan for 2018-2023).</li> <li>• En beskrivelse af alle projekter, som forberedes (handleplan for 2018-2023).</li> <li>• Foranstaltninger, som de ansvarlige myndigheder agter at træffe i de følgende 5 år (handleplan for 2018-2023).</li> <li>• Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede boliger (handleplan for 2013-2018).</li> <li>• Finansielle oplysninger (handleplan for 2018-2023).</li> </ul>

## De samlede mangler i kommunernes handleplaner for perioden 2012-2029 (fortsat)

### Kommunerne (veje)

#### Brøndby Kommune

- Støjhandlingsplanen er klar, forståelig og lettilgængelig (handleplan for 2018-2023).
- Omfatter en periode på 5 år (handleplan for 2013-2018).
- Anslåede antal personer, der udsættes for støj i de støjkortlagte intervaller (handleplan for 2018-2023 og 2024-2029).
- Anslåede antal boliger, der udsættes for støj i de støjkortlagte intervaller (handleplan for 2018-2023 og 2024-2029).
- En prioritering af de problemer og situationer, der skal forbedres (handleplan for 2018-2023 og 2024-2029).
- Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede personer (handleplan for 2018-2023).
- Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede boliger (handleplan for 2018-2023).
- Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede personer opgjort med hensyn til færre gener, søvnforstyrrelser, helbredseffekter (handleplan for 2024-2029).
- Påtænkte tiltag til evaluering af gennemførelsen og resultaterne (handleplan for 2018-2023).

#### Frederiksberg Kommune

- Alle gældende grænseværdier (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).
- En prioritering af de problemer og situationer, der skal forbedres (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).
- Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede personer (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).
- Referat af den offentlige høring af forslaget til støjhandlingsplanen (handleplan for 2013-2018).

#### Gentofte Kommune

- Omfatter en periode på 5 år (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).
- Anslåede antal personer, der udsættes for støj i de støjkortlagte intervaller (handleplan for 2018-2023).
- Anslåede antal boliger, der udsættes for støj i de støjkortlagte intervaller (handleplan for 2018-2023).
- Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede personer (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).
- Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede boliger (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).
- Finansielle oplysninger (handleplan for 2018-2023).
- Påtænkte tiltag til evaluering af gennemførelsen og resultaterne (handleplan for 2013-2018).
- Referat af den offentlige høring af forslaget til støjhandlingsplanen (handleplan for 2013-2018).

#### Gladsaxe Kommune

- En beskrivelse af det større, samlede byområde (handleplan for 2013-2018).
- De ansvarlige myndigheder (handleplan for 2013-2018).
- Anslåede antal personer, der udsættes for støj i de støjkortlagte intervaller (handleplan for 2024-2029).
- Anslåede antal boliger, der udsættes for støj i de støjkortlagte intervaller (handleplan for 2024-2029).
- Foranstaltninger, som de ansvarlige myndigheder agter at træffe i de følgende 5 år (handleplan for 2018-2023).
- Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede personer (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).
- Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede personer opgjort med hensyn til færre gener, søvnforstyrrelser, helbredseffekter (handleplan for 2024-2029).
- Strategi på langt sigt (handleplan for 2018-2023 og 2024-2029).
- Finansielle oplysninger (handleplan for 2024-2029).
- Påtænkte tiltag til evaluering af gennemførelsen og resultaterne (handleplan for 2013-2018, 2018-2023 og 2024-2029).
- Referat af den offentlige høring af forslaget til støjhandlingsplanen (handleplan for 2013-2018 og 2024-2029).

### De samlede mangler i kommunernes handleplaner for perioden 2012-2029 (fortsat)

#### Kommunerne (veje)

Glostrup Kommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Omfatter en periode på 5 år (handleplan for 2013-2018).</li> <li>• Anslåede antal personer, der udsættes for støj i de støjkortlagte intervaller (handleplan for 2024-2029).</li> <li>• Anslåede antal boliger, der udsættes for støj i de støjkortlagte intervaller (handleplan for 2024-2029).</li> <li>• En prioritering af de problemer og situationer, der skal forbedres (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).</li> <li>• Foranstaltninger, som de ansvarlige myndigheder agter at træffe i de følgende 5 år (handleplan for 2018-2023).</li> <li>• Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede personer (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).</li> <li>• Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede boliger (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).</li> </ul>
Herlev Kommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Omfatter en periode på 5 år (handleplan for 2013-2018).</li> <li>• Påtænkte tiltag til evaluering af gennemførelsen og resultaterne (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).</li> </ul>
Hvidovre Kommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Omfatter en periode på 5 år (handleplan for 2018-2023).</li> <li>• En indkredsning af de problemer og situationer, der skal forbedres (handleplan for 2018-2023).</li> <li>• En prioritering af de problemer og situationer, der skal forbedres (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).</li> <li>• Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede personer (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).</li> <li>• Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede boliger (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).</li> <li>• Påtænkte tiltag til evaluering af gennemførelsen og resultaterne (handleplan for 2018-2023).</li> <li>• Referat af den offentlige høring af forslaget til støjhandlingsplanen (handleplan for 2018-2023).</li> </ul>
Københavns Kommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De ansvarlige myndigheder (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).</li> <li>• Alle gældende grænseværdier (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).</li> <li>• Anslåede antal personer, der udsættes for støj i de støjkortlagte intervaller (handleplan for 2013-2018).</li> <li>• Anslåede antal boliger, der udsættes for støj i de støjkortlagte intervaller (handleplan for 2013-2018).</li> <li>• En prioritering af de problemer og situationer, der skal forbedres (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).</li> <li>• En beskrivelse af alle allerede indførte støjbekæmpelsesforanstaltninger (handleplan for 2013-2018).</li> <li>• Foranstaltninger, som de ansvarlige myndigheder agter at træffe i de følgende 5 år (handleplan for 2018-2023).</li> <li>• Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede personer (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).</li> <li>• Finansielle oplysninger (handleplan for 2013-2018).</li> <li>• Referat af den offentlige høring af forslaget til støjhandlingsplanen (handleplan for 2013-2018).</li> </ul>
Lyngby-Taarbæk Kommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Omfatter en periode på 5 år (handleplan for 2018-2023).</li> <li>• Anslåede antal personer, der udsættes for støj i de støjkortlagte intervaller (handleplan for 2013-2018 og 2024-2029).</li> <li>• Anslåede antal boliger, der udsættes for støj i de støjkortlagte intervaller (handleplan for 2013-2018 og 2024-2029).</li> <li>• Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede personer (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).</li> </ul>

## De samlede mangler i kommunernes handleplaner for perioden 2012-2029 (fortsat)

### Kommunerne (veje)

Odense Kommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anslåede antal personer, der udsættes for støj i de støjkortlagte intervaller (handleplan for 2013-2018, 2018-2023 og 2024-2029).</li> <li>Anslåede antal boliger, der udsættes for støj i de støjkortlagte intervaller (handleplan for 2013-2018, 2018-2023 og 2024-2029).</li> <li>En prioritering af de problemer og situationer, der skal forbedres (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).</li> <li>Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede personer (handleplan for 2018-2023).</li> <li>Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede boliger (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).</li> <li>Finansielle oplysninger (handleplan for 2013-2018, 2018-2023 og 2024-2029).</li> <li>Referat af den offentlige høring af forslaget til støjhandlingsplanen (handleplan for 2018-2023).</li> </ul>
----------------	--

Rødovre Kommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede personer (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).</li> <li>Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede boliger (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).</li> <li>Finansielle oplysninger (handleplan for 2013-2018).</li> <li>Påtænkte tiltag til evaluering af gennemførelsen og resultaterne (handleplan for 2018-2023).</li> </ul>
-----------------	--

Tårnby Kommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>Omfatter en periode på 5 år (handleplan for 2018-2023).</li> <li>Anslåede antal personer, der udsættes for støj i de støjkortlagte intervaller (handleplan for 2018-2023).</li> <li>Anslåede antal boliger, der udsættes for støj i de støjkortlagte intervaller (handleplan for 2018-2023).</li> <li>En prioritering af de problemer og situationer, der skal forbedres (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).</li> <li>Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede personer (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).</li> <li>Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede boliger (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).</li> <li>Finansielle oplysninger (handleplan for 2013-2018).</li> </ul>
----------------	---

Vallensbæk Kommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>En indkredsning af de problemer og situationer, der skal forbedres (handleplan for 2018-2023).</li> <li>En prioritering af de problemer og situationer, der skal forbedres (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).</li> <li>En beskrivelse af alle allerede indførte støjbekæmpelsesforanstaltninger (handleplan for 2013-2018).</li> <li>En beskrivelse af alle projekter, som forberedes (handleplan for 2013-2018).</li> <li>Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede personer (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).</li> <li>Finansielle oplysninger (handleplan for 2013-2018).</li> <li>Påtænkte tiltag til evaluering af gennemførelsen og resultaterne (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).</li> </ul>
--------------------	---

Aalborg Kommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anslåede antal personer, der udsættes for støj i de støjkortlagte intervaller (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).</li> <li>Anslåede antal boliger, der udsættes for støj i de støjkortlagte intervaller (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).</li> <li>En prioritering af de problemer og situationer, der skal forbedres (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).</li> <li>Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede personer (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).</li> <li>Referat af den offentlige høring af forslaget til støjhandlingsplanen (handleplan for 2013-2018).</li> </ul>
-----------------	---

Aarhus Kommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>En prioritering af de problemer og situationer, der skal forbedres (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).</li> <li>En beskrivelse af alle allerede indførte støjbekæmpelsesforanstaltninger (handleplan for 2018-2023).</li> <li>Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede personer (handleplan for 2013-2018 og 2018-2023).</li> <li>Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede boliger (handleplan for 2018-2023).</li> </ul>
----------------	---

### Kommunerne (civile lufthavne)

Billund Kommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede personer (handleplan for 2013-2018).</li> </ul>
-----------------	---

Roskilde Kommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alle gældende grænseværdier (handleplan for 2013-2018).</li> <li>Strategi på langt sigt (handleplan for 2013-2018).</li> </ul>
------------------	---