



# Handlingsplan mot støy Region midt

2018-2023



## Forord

Statens vegvesen Region midt har utarbeidet *Handlingsplan mot støy 2018–2023*, iht. krav i forurensningsforskriften kapittel 5. Det er nå tredje gang det utarbeides en slik handlingsplan i vår region.

Trafikksikkerhet, miljø og forvaltningsseksjonen ved Veg- og transportavdelingen i Region midt har vært ansvarlig for arbeidet med handlingsplanen. Prosjektgruppen har bestått av:

- Monica Ness, Veg- og transportavdelingen
- Torunn Moltumyr, Ressursavdelingen
- Grete Ørsnes, Vegavdeling Trøndelag
- Helgar Sætermo, Vegavdeling Trøndelag
- Maren Meyer, Vegavdeling Møre og Romsdal

Arbeidet har vært koordinert med Vegdirektoratet og de andre regionene som også har laget tilsvarende handlingsplan mot støy.

Statens vegvesen Region midt, 5. juni 2018

## Innholdsfortegnelse

Forord.....	1
Innholdsfortegnelse .....	2
1 Sammendrag .....	4
2 Bakgrunn og hensikt.....	7
3 Ansvarlig myndighet for fylkes- og riksveger .....	7
4 Opplysningsvirksomhet og medvirkning.....	8
5 Nasjonale mål .....	9
6 Støyregelverk .....	11
7 Resultat fra støykartleggingene i Region midt .....	12
7.1 Strategisk støykartlegging (utendørs) .....	12
7.1.1 Strekninger med ÅDT over 8200 i Trøndelag (ekskl. Trondheim) .....	12
7.1.2 Strekninger med ÅDT over 8200 i Møre og Romsdal .....	14
7.1.3 Resultat fra strategisk støykartlegging 2017 .....	16
7.2 Innendørs støykartlegging .....	17
8 Tiltak og virkemidler for å redusere støybelastningen .....	18
9 Gjennomførte støyreduserende tiltak i perioden 2013–2017.....	19
9.1 Trøndelag .....	19
9.1.1 Tiltak etter innendørskrav i forurensningsforskriften .....	19
9.1.2 Tiltak etter støyretningslinjen (T-1442).....	19
9.1.3 Tiltak etter strategisk støykartlegging .....	20
9.1.4 Tiltak etter tilskuddsordning .....	20
9.2 Møre og Romsdal.....	21
9.2.1 Tiltak etter innendørskrav i forurensningsforskriften .....	21
9.2.2 Tiltak etter støyretningslinjen (T-1442).....	21
9.2.3 Tiltak etter strategisk støykartlegging .....	22
9.3 Andre tiltak gjennomført i perioden 2013–2017 .....	22
9.3.1 Utarbeidelse av støyvarselkart .....	22
9.3.2 Generell informasjon om støyarbeidet.....	23

9.3.3	Oppfølging av støyretningslinjen T-1442 i arealplaner .....	23
10	Tiltaksplan for Region midt i perioden 2018–2023 .....	23
10.1	Trøndelag .....	23
10.1.1	Tiltak etter innendørskrav i forurensningsforskriften .....	23
10.1.2	Tiltak etter støyretningslinjen (T-1442).....	24
10.1.3	Tiltak etter strategisk støykartlegging .....	25
10.2	Møre og Romsdal .....	25
10.2.1	Tiltak etter innendørskrav i forurensningsforskriften .....	25
10.2.2	Tiltak etter støyretningslinjen (T-1442).....	25
10.2.3	Tiltak etter strategisk støykartlegging og innspill fra kommunene .....	27
10.3	Andre tiltak .....	27
10.3.1	Kartlegginger etter forurensningsforskriften .....	27
10.3.2	Oppfølging av støyretningslinjen T-1442 i arealplaner .....	28
10.3.3	Utarbeidelse av støyvarselkart .....	28
10.3.4	Generell informasjon om støyarbeidet .....	28
10.3.5	Kartlegging og tilstandsvurdering av eksisterende støyskjermer .....	28
10.3.6	Arbeid med støyreduksjon i byområder .....	28
11	Oppfølging av handlingsplanen.....	29
12	Langsiktig strategi .....	30
Vedlegg 1	.....	31
	Innspill fra kommunene i Trøndelag og faglig vurdering .....	31
	Innspill fra kommunene i Møre og Romsdal og faglig vurdering .....	34

## 1 Sammendrag

Støykartleggingene viser at alt for mange er bosatt innenfor støysonene langs veg. Totalt sett øker støybelastning i Norge og de nasjonale målsettingene på støyområdet vil ikke kunne nås. Dette kan i hovedsak forklares med økt vegtrafikk og oppføring av nye boliger i støyutsatte områder. Statens vegvesen må derfor arbeide videre med støytiltak, herunder avsette nødvendige midler til dette, slik at støyforholdene for beboerne langs veg blir forbedret.

Handlingsplanen omhandler hele riks- og fylkesvegnettet i Region midt, med unntak av Trondheim som har utarbeidet en egen handlingsplan mot støy. Føringene for dette arbeidet ligger i EU-direktiv 2002/49/EF, forurensningsforskriftens kapittel 5 og anbefalinger i Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016).

Formålet med Handlingsplan mot støy 2018–2023 er å redusere støyplagen for beboere i særlig utsatte områder. Handlingsplanen gir en oversikt over støyarbeidet inklusive tiltak som gjøres nå i inneværende handlingsprogramperiode, og i fylkenes transportplan/investeringsprogram. Planen, sammen med kartlegginger, gir videre et grunnlag for innspill og prioriteringer til kommende handlingsprogram, transportplan/investeringsprogram og budsjett.

Det legges opp til følgende tiltaksplan i perioden 2018–2023 for å begrense støyproblemene langs veg i Region midt:

### Tiltak etter innendørskrav i forurensningsforskriften

Forurensningsforskriften setter krav om gjennomføring av fasadetiltak på spesielt støyutsatte boliger langs veg med innendørs støynivå over 42 dB. I henhold til gjennomført innendørs støykartlegging, vil følgende antall boliger bli tiltaksutredet i Region midt:

- 41 boliger i Trøndelag, ekskl. Trondheim
- 92 boliger i Møre og Romsdal

Etter gjennomført tiltaksutredning, blir det klart eksakt hvor mange boliger som har krav på støytiltak. Tiltakene gjennomføres så raskt som mulig i forhold til budsjett og interne arbeidsressurser.

### Tiltak etter støyretningslinjen T-1442

Støyretningslinjen T-1442 gjelder for utbyggingsprosjekter og enkeltsaker etter plan- og bygningsloven. Denne gir anbefalte grenseverdier for utendørs støynivå. Følgende antall vegprosjekter er forankret i Statens vegvesens Handlingsprogram 2018–2023 (2029) eller i fylkeskommunens investeringsprogram/transportplan og vil omfatte støytiltak (ut fra dagens praktisering av støyretningslinjene T-1442):

- 9 prosjekter i Trøndelag, ekskl. Trondheim. I tillegg skal Nye Veier bygge ny firefelts E6 i Trøndelag. I disse prosjektene vil det være behov for støytiltak.
- 23 prosjekter i Møre og Romsdal

#### Tiltak etter strategisk støykartlegging og innspill fra kommunene

I tillegg til mange av tiltakene som er nevnt ovenfor, bygges det støyskjerm ved Velle barneskole i Ørsta, som ligger innenfor en strekning som ble kartlagt i forbindelse med forrige strategisk støykartlegging. Dette prosjektet skal ferdigstilles i 2018. Tiltaket er basert på innspill fra Ørsta kommune til forrige handlingsplan mot støy.

#### Kartlegginger etter forurensningsforskriften

Følgende kartlegginger skal gjennomføres etter krav i forurensningsforskriften:

- Innendørskartlegging år 2022, etterfulgt av tiltaksutredning år 2023
- Strategisk støykartlegging år 2022, etterfulgt av handlingsplan år 2023

Disse kartleggingene vil danne grunnlaget for neste handlingsplan mot støy.

#### Oppfølging av støyretningslinjen T-1442 i egne og andres arealplaner:

Statens vegvesen mottar både egne og andres arealplaner til behandling/uttalelse. I den forbindelse skal saksbehandler påse at anbefalingene i støyretningslinjen T-1442 blir etterlevd.

#### Utarbeidelse av støyvarselkart

Støyvarselkartene viser hvilke områder som har støyproblemer og i hvilke arealplaner man spesielt må ha fokus på støyproblematikken. Statens vegvesen skal utarbeide og oppdatere støyvarselkart i henhold til støyretningslinjen T-1442. Dette er et viktig verktøy for bl.a. kommuner, utbyggere og publikum i forbindelse med planarbeid.

#### Generell informasjon om støyarbeidet

Statens vegvesen vil fortsette å ha fokus på informasjon til kommuner og publikum om støy og støyreduserende tiltak, herunder oppdatere nettsiden [Vegtrafikkstøy – vegvesen.no](http://Vegtrafikkstøy-vegvesen.no) og besvare henvendelser fra enkeltpersoner, grupper etc.

#### Kartlegging og tilstandsvurdering av eksisterende støyskjermer

Langs strekninger med eksisterende skjermer skal det i 2018 gjøres en tilstandsvurdering av støyskjermene. Disse registreringene vil danne grunnlag for prioritering av behov for vedlikehold og fornying av støyskjermer.

#### Arbeid med støyreduksjon i byområder

Statens vegvesen vil fortsette satsing på mer langsiktige støytiltak som arealplanlegging, arbeid med å få flere til å gå, sykle og kjøre kollektivt (særlig i byområder) og utvikling av kilderettede støytiltak.

Det må for øvrig jobbes videre med å planlegge støytiltak som kan gjennomføres på lengre sikt, dvs. etter 2023.

Handlingsplanen har ingen egen økonomisk ramme. Nødvendige støytiltak som framkommer i handlingsplanen, må spilles inn til Statens vegvesens handlingsprogram og fylkeskommunenes transportplan (FTP) i Trøndelag og investeringsprogram for fylkesveger i Møre og Romsdal. På bakgrunn av disse planene/programmene blir de årlige budsjettene fastsatt og prosjekter (herunder støyprosjekter) utført langs fylkes- og riksvegene.

I tabellen nedenfor gis en oversikt over oppfølgingsansvar mellom de ulike avdelingene i Statens vegvesen Region midt fram til 01.01.2020. Den nye oppgavefordelingen som vil framkomme i forbindelse med regionreformen, vil gi en annen ansvarsfordeling. Utover at fylkeskommunene overtar ansvaret for fylkesvegene etter dette tidspunktet, er det pr. d.d. ikke avklart hvordan den interne ansvarsfordelingen i Statens vegvesen vil bli.

Tiltak	Fylke	Fv.	Rv.	Ansvar
Gjennomføring av tiltak etter innendørskrav i forurensningsforskriften	TR, MR	X	X	Vegavdelingene
Gjennomføring av tiltak etter støyretningslinjen (T-1442)	TR, MR	X	X	Vegavdelingene Prosjektavdelingen
Gjennomføring av tiltak etter strategisk støykartlegging	MR		X	Vegavdelingene
Forurensningsforskriften <ul style="list-style-type: none"> <li>Innendørskartlegging og tiltaksutredning</li> <li>Strategisk støykartlegging og handlingsplan</li> </ul>	TR, MR	X	X	Veg- og transportavdelingen Vegavdelingene
Oppfølging av støyretningslinjen T-1442 i arealplaner	TR, MR	X	X	Vegavdelingene
Utarbeidelse av støyvarselkart	TR, MR	X	X	Veg- og transportavdelingen
Generell informasjon om støyarbeid	TR, MR	X	X	Veg- og transportavdelingen Vegavdelingene
Kartlegging og tilstandsvurdering av eksisterende støyskjermer	TR, MR	X	X	Vegavdelingene
Arbeid med støyreduksjon i byområder	TR, MR	X	X	Vegavdelingene

## 2 Bakgrunn og hensikt

Formålet med Handlingsplan mot støy er å redusere støyplagen for beboere i særlig utsatte områder langs veg. Støy kan gi helseplager på både kort og lang sikt. Undersøkelser viser at søvnproblemer, depresjon, følelse av nedtrykthet, fordøyelsesbesvær, nervøsitet og rastløshet er større i områder med mye trafikkstøy enn i områder med lite trafikkstøy. Forebygging av støyrelaterte helseplager er derfor et betydelig samfunnsoppgave.

I henhold til EU-direktiv 2002/49/EF skal det hvert 5. år gjennomføres strategisk støykartlegginger og utarbeides handlingsplaner på strekninger med ÅDT over 8200. Denne handlingsplanen er imidlertid ikke begrenset til kun disse strekningene, men omhandler hele riks- og fylkesvegnettet i Region midt, med unntak av Trondheim. Dette er gjort for å få en oversikt over støyarbeidet i regionen, ikke bare som følge av EU-direktivet, men også de nasjonale føringene i forurensingsforskriften og anbefalinger i Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2016 (heretter kalt støyretningslinjen T-1442).

Formålet med Handlingsplan mot støy 2018–2023 er å redusere støyplagen for beboere i særlig utsatte områder. Handlingsplanen gir en oversikt over støyarbeidet inklusive tiltak som gjøres nå i inneværende handlingsprogramperiode, og i fylkenes transportplan/investeringsprogram. Planen, sammen med kartlegginger, gir videre et grunnlag for innspill og prioriteringer til kommende handlingsprogram, transportplan/investeringsprogram og budsjett.

Trondheim kommune utarbeider en egen handlingsplan for kommunen hvor Statens vegvesen og eierne av andre støykilder har gitt innspill til planen. Dette byområdet er derfor ikke omfattet av denne handlingsplanen.

Etter at handlingsplanen er godkjent av regionledermøtet i Statens vegvesen, skal den oversendes fylkesmennene innen 30. juni 2018. Deretter sendes planen til Miljødirektoratet, som så sender denne videre til EU høsten 2018.

I forurensningsforskriften er det satt minstekrav til innhold i handlingsplanen. Denne handlingsplanen er bygd opp ut fra disse kravene.

## 3 Ansvarlig myndighet for fylkes- og riksveger

Statens vegvesen er inndelt i fem regioner der Region midt omfatter fylkene Trøndelag og Møre og Romsdal, med regionvegkontor i Molde.

Statens vegvesen har ansvar for planlegging, bygging, drift og vedlikehold av riksvegnettet. Etter forvaltningsreformen som trådte i kraft den 1. januar 2010, ble fylkeskommunene anleggseiere for fylkesvegene. Gjennom Sams vegadministrasjon er det imidlertid Statens vegvesen som har ansvar for planlegging, bygging, drift og vedlikehold av fylkesvegene.



Regionreformen ble vedtatt 8. juni 2017. Dette innebærer at Sams vegadministrasjon skal overføres fra Statens vegvesen til regionalt folkevalgt nivå. Konsekvensen av dette er ennå uklart da det pr. d.d. ikke er avklart hvilke oppgaver som tilfaller fylkeskommunen og hvilke oppgaver som vil være igjen hos Statens vegvesen.

Samferdselsdepartementet har opprettet selskapet Nye Veier AS som skal planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde nye hovedveier gjennom Norge. Viser til kapittel 10.1.2 for hvilke strekninger dette gjelder i vår region.

Statens vegvesen Region midt har utarbeidet denne handlingsplanen som anleggseier for riksvegene og på vegne av fylkeskommunene som er anleggseiere på fylkesvegene.

## 4 Opplysningsvirksomhet og medvirkning

Statens vegvesen sendte i 2017 brev til fylkeskommunene i Region midt med forslag til prosess for utarbeidelse av handlingsplan mot støy. Det kom ingen merknader fra fylkeskommunene.

Deretter sendte Statens vegvesen brev til de berørte kommunene der det ble orientert om det pågående handlingsplanarbeidet. Kommunene ble bl.a. bedt om å komme med innspill på følgende:

- *«Påvise institusjoner som kan være påvirket av støy langs de kartlagte vegene i kommunen. Vi tenker her på barnehager, skoler, sykehus, sykehjem etc.*
- *Er det avsatt noen «stille områder» i kommuneplanen som det bør tas hensyn til i handlingsplanen?*
- *Konkrete tiltak for å redusere utendørs støyplage for personer som bor langs de kartlagte vegene.*

*For strekninger som ikke ble kartlagt for fem år siden, ønsker vi tilbakemelding på punktene over. For øvrige strekninger ønsker vi at dere tar utgangspunkt i tidligere tilbakemeldinger i handlingsplan fra forrige runde og endrer der dere ser behov for det.»*

I denne omgangen kom det inn kun ett innspill fra Ørsta kommune. I vedlegg 1 gis det en sammenstilling av alle tilbakemeldingene som har kommet fra kommunene i forbindelse med utarbeidelse av de siste to handlingsplanene mot støy. Disse innspillene vil bli tatt med i vurdering i det videre plan- og budsjettarbeidet.

Handlingsplanen sendes til gjennomgang av fylkeskommunene før behandling av regionledermøte i Statens vegvesen Region midt.

Enkeltpersoner og berørte grupper har ikke blitt involvert i arbeidet med denne handlingsplanen, men vil bli involvert i forbindelse med gjennomføring av de konkrete støytiltakene etter forurensningsforskriften og støyretningslinjen T-1442.

## 5 Nasjonale mål

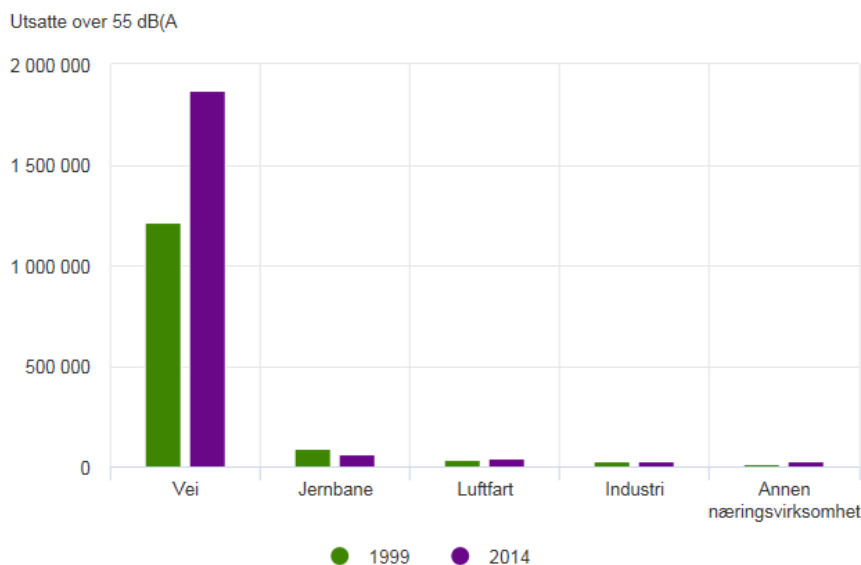
I [Stortingsmelding nr. 26](#) Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand (2006–2007) er det vedtatt følgende nasjonale mål for reduksjon av støyplage fra alle kildene:

*Støyproblemer skal reduseres og forebygges slik at hensynet til menneskenes helse og trivsel ivaretas.*

Nasjonale resultatmål:

1. Støyplagen skal reduseres med 10 % innen 2020 i forhold til 1999.
2. Antall personer utsatt for over 38 dB innendørs støynivå skal reduseres med 30 % innen 2020 i forhold til 2005.

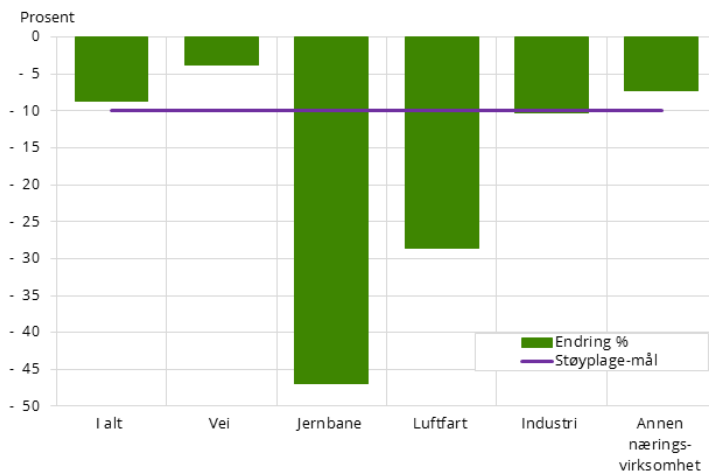
Et gjennomsnittlig støynivå som ligger over 55 dB(A), anses som for høyt. Totalt sett øker støybelastning i Norge ved at antall boliger med utendørs støy over 55 dB(A) øker. Dette kan i hovedsak forklares med økt vegtrafikk og oppføring av nye boliger i støyutsatte områder. Figur 1 viser at støy fra vegtrafikk er den dominerende støykilden og at denne har økt absolutt mest fra 1999 til 2014.



Figur 1: Antall støyutsatte over 55 dB for årene 1999 og 2014 (Kilde: Statistisk sentralbyrå)

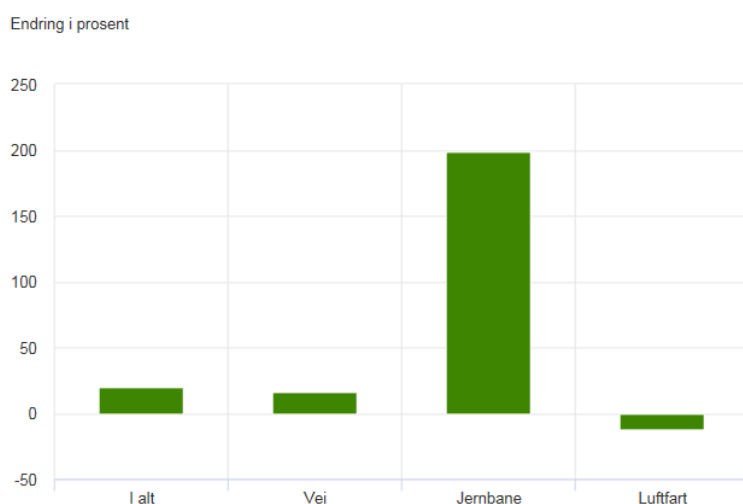
Delmål 1 i den nasjonale målsettingen omfatter bare de boligene som var støyutsatte i 1999. Støyplagen for disse boligene har gått ned med 9 prosent fra 1999 til 2014 samlet for alle støykilder, jf. figur 2. Det vil si at den støyutsatte befolkningen i 1999 nå er mindre plaget av støy.

Denne måten å beregne utviklingen av støyplagen har imidlertid flere svakheter som f.eks. at det ikke blir tatt hensyn til befolkningsvekst eller fortetting i støyutsatte områder.



Figur 2: Endring i støyplage fra 1999 til 2014 for de støyutsatte i 1999 (Kilde SSB)

For det andre nasjonale målet som omhandler antall personer utsatt for støynivå over 38 dB(A) innendørs, går utviklingen i feil retning. Samlet for støykildene veg, jernbane og fly er økningen 20 % fra 2005 til 2014 og for vegtrafikk er økningen 16 %, jf. figur 3. Målsettingen om 30 % reduksjon innen år 2020 vil derfor ikke kunne nås. Økningen i antall personer utsatt for støynivå over 38 dB kan delvis forklares med at trafikkveksten har ført til at flere personer bor i støybelastet område nært veg. Det er imidlertid stor usikkerhet i beregningene av innendørs støynivå, da mange boliger har fasader som demper støyen bedre enn forutsatt i beregningene. Antallet personer med støynivå over 38 dB er med stor sikkerhet overestimert.



Figur 3: Prosent endring i antall støyutsatte over 38 dB innendørs 2005-2014 (Kilde: SSB).

Totalt sett øker støybelastning i Norge og de nasjonale målsettingene på støyområdet vil ikke kunne nås. Statens vegvesen må derfor arbeide videre med støytiltak, herunder avsette nødvendige midler til dette, slik at støyforholdene for beboerne langs veg blir forbedret.

## 6 Støyregelverk

Det er forurensningsforskriften og Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016) som regulerer hvordan støy fra vegtrafikk skal behandles. EU-direktiv 2002/49/EF, som setter krav om strategisk støykartlegging og utarbeidelse av handlingsplan mot støy, er implementert i forurensningsforskriften.

Forurensningsforskriften kapittel 5 omhandler støy og har til formål å fremme menneskers helse og trivsel. Forskriften har også til hensikt å forebygge og redusere skadelige virkninger av støyeksponering gjennom krav om å kartlegge støy og opplyse befolkningen om eksponering av støy og støyens virkninger. Videre settes det krav om å utarbeide handlingsplaner og gjennomføre støyreduserende tiltak.

I henhold til forskriftens § 5–6 skal det foretas en beregning av innendørs støynivå i boliger. Dersom disse beregningene viser at det er fare for overskridelse av innendørs støynivå på 42 dB<sup>1</sup>, skal det gjennomføres støydempende tiltak. Dette er et nasjonalt pålagt krav og beregningene og utredningene skal oppdateres hvert 5. år.

Forskriftens § 5–11 setter krav om at anleggseier også skal gjennomføre en kartlegging av utendørs støyforhold (strategisk støykartlegging) for veier med mer enn 3 millioner kjøretøypasseringer pr. år (tilsvarende ÅDT større enn 8200) og byområder med mer enn 100 000 innbyggere. I Region midt gjelder sistnevnte Trondheim byområde. Senest ett år etter kartleggingsfristen skal det utarbeides handlingsplaner med formål om å redusere støyplagen, jf. forskriftens § 5–14. Dette er et krav som er forankret i EU-forordning. Ny kartlegging med påfølgende handlingsplan gjennomføres hvert 5. år.

I tillegg til forurensningsforskriften legger støyretningslinjen T-1442 føringer for utbyggingsprosjekter og enkeltsaker etter plan- og bygningsloven. Denne retningslinjen gir anbefalte grenseverdier for utendørs støynivå. Støy på fasade utenfor rom til støyfølsomt bruk (stue og soverom) og utendørs oppholdsareal bør ikke overskride 55 dB<sup>2</sup>. Utbyggingsprosjekter kan utløse støytiltak dersom bebyggelsen ligger over dette støynivået. Aktuelle støydempingstiltak er støyskjermingstiltak langs vegen, lokal skjerm ved uteplass og støytiltak i bygningsfasade.

Skjematisk beskrevet gir støykrav i forurensningsforskriften en «reparerende effekt» langs eksisterende veg, mens støyretningslinjens hensikt er å forebygge og redusere støyproblem i

---

<sup>1</sup> L<sub>pAeq,24h</sub>: Det ekvivalente lydnivået L<sub>pAeq,24h</sub> er et mål på det gjennomsnittlige (energimidlede) nivået for støy over 24 timer.

<sup>2</sup> L<sub>den</sub>: A-veiet lydnivå for dag-kveld-natt (day-evening-night), sammensatt av langstids A-veide gjennomsnittlige lydnivå for hhv. dag/kveld/natt med tillegg på 0/5/10 dB.

forbindelse med arealplanlegging. I figur 4 gis en grov oversikt over hvilke forhold forskriften og retningslinjen regulerer.

Retningslinje T-1442	Forurensningsforskriften
<ul style="list-style-type: none"><li>• Retningslinje for å forebygge og redusere støyproblem gjennom arealplanlegging.</li><li>• Gjelder for nye utbyggingsprosjekt etter plan- og bygningsloven.</li><li>• Retningslinjen gir anbefalte grenseverdier for utendørs støynivå og viser til NS8175 for innendørs støynivå. Veileder M-128 til retningslinjen gir mer utfyllende anbefalinger.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Forskrift for å prioritere de mest støyutsatte.</li><li>• Gjelder for eksisterende situasjon.</li><li>• Setter tiltaksgrense, 42dB, for innendørs støynivå.</li><li>• Stiller krav til periodisk kartlegging av både innendørs og utendørs støynivå.</li></ul>

Figur 4: Gjeldende støyregelverk.

## 7 Resultat fra støykartleggingene i Region midt

### 7.1 Strategisk støykartlegging (utendørs)

I Region midt (ekskl. Trondheim) er det omtrent 23 km fylkesveger og 241 km riksveger med en ÅDT over 8200 og disse er dermed kartleggingspliktig iht. krav om strategisk støykartlegging. Størst støyforurensning er knyttet til strekninger der det er stor trafikk og boligbebyggelse nært vegen.

#### 7.1.1 Strekninger med ÅDT over 8200 i Trøndelag (ekskl. Trondheim)

De kartleggingspliktige strekningene for strategisk støykartlegging er på totalt 180 km i Trøndelag, fordelt på henholdsvis 173 km riksveger og 7 km fylkesveger. Figur 5 og 6 viser de strekningene som ble kartlagt i Trøndelag i 2017 og tettstedene/byene som vegene passerer.

I den nordlige delen av Trøndelag er det i hovedsak E6 opp t.o.m. Steinkjer som er kartleggingspliktig. De senere årene har vegomlegging utenfor bysentrene i Stjørdal og Steinkjer medført at støybelastningen er blitt bedret i disse sentrene. Enkelte byer/tettsteder har imidlertid fortsatt utfordring med støy ved at høytrafikkerte veger går gjennom sentrum, f.eks. Levanger sentrum (fv.), Sparbu (E6) og Åsen (E6).



Figur 5: Kartlagte strekninger nord i Trøndelag er markert med lilla farge (riks- og fylkesveger).

I den sørlige delen av Trøndelag (ekskl. Trondheim) er det i hovedsak E6 sørover fra Stjørdal kommune til Støren samt E39 til Orkanger som er kartleggingspliktig. De seneste 10–25 årene er både E39 og E6 lagt utenfor tettstedene Buvika, Børsa, Viggja, Melhus, Saksvik, Vikhammer og Hommelvik og har ført til mindre støybelastning for disse tettstedene. Enkelte tettsteder har imidlertid fortsatt utfordring med støy ved at høytrafikkerte veger går gjennom sentrum, f.eks. Ler, Kvål og Lundamo. Ny E6 er regulert sørover og ny veglinje vil bli lagt utenom tettstedene. Da vil tettstedene Ler, Kvål og Lundamo kun få lokaltrafikk. Nye Veier AS er ansvarlig for denne utbyggingen.



Figur 6: Kartlagte strekninger sør i Trøndelag er markert med lilla farge (fylkesveger og riksveger).

### 7.1.2 Strekninger med ÅDT over 8200 i Møre og Romsdal

De kartleggingspliktige strekningene for strategisk støykartlegging er på totalt 83 km i Møre og Romsdal, fordelt på henholdsvis 68 km riksveger og 15 km fylkesveger. Figur 7 viser de kartleggingspliktige strekningene i dette fylket og tettstedene/byene som vegene passerer.



Figur 7: Kartlagte strekninger i Møre og Romsdal er markert med lilla farge (fylkesveger og riksveger).



Store deler av de kartlagte strekningene i Møre og Romsdal ligger i de største byene: Ålesund, Molde og Kristiansund. I Ålesund og Kristiansund går hovedvegen gjennom sentrum og slutter der mens den i Molde ender ved fergekai. Også i Ørsta og Volda går de høytrafikkerte kartleggingspliktige strekningene gjennom sentrum. Sentrumsområdene i alle disse fem byene har derfor en høy støybelastning. Topografiske forhold som fjell og sjø gjør det vanskelig å finne strekninger som leder vegen utenom sentrum og det diskuteres og planlegges bl. a. løsninger som tunneler.

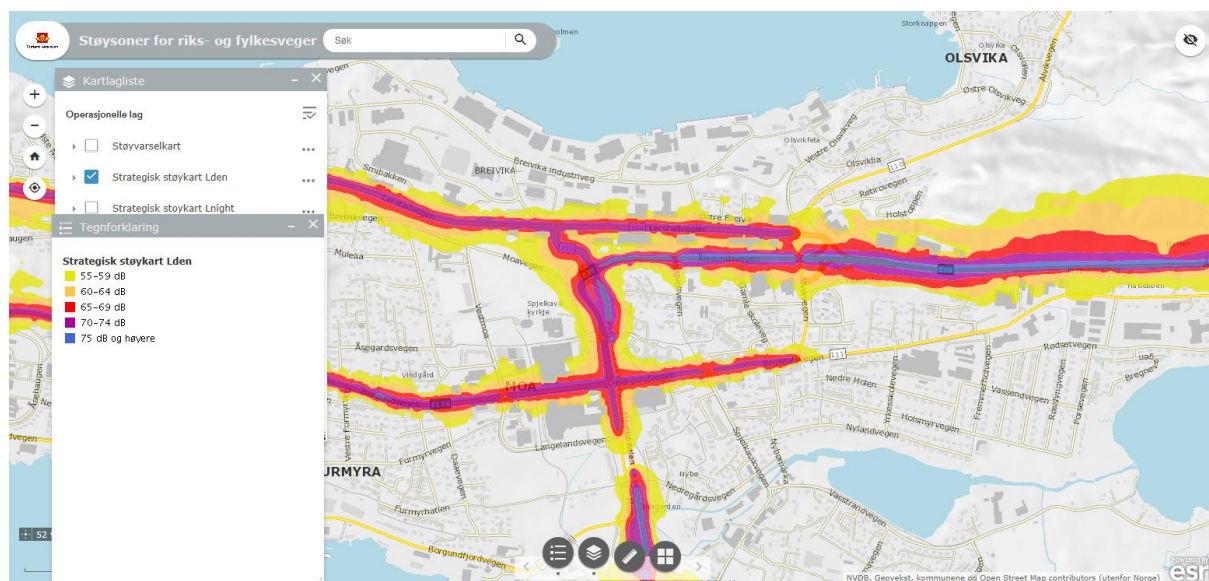
I tillegg til disse byene er det kartleggingspliktige vegstrekninger i Ulstein, Giske, Sula og Skodje kommune, men her ligger de høytrafikkerte vegene utenfor sentrumsområdene.

### 7.1.3 Resultat fra strategisk støykartlegging 2017

Resultatene fra strategisk støykartlegging for vegstrekninger med ÅDT over 8200 er oppsummert i en rapport som ligger her:

<https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/Miljo+og+omgivelser/Stoy/Stoykart/Rapporter/rapporter/>

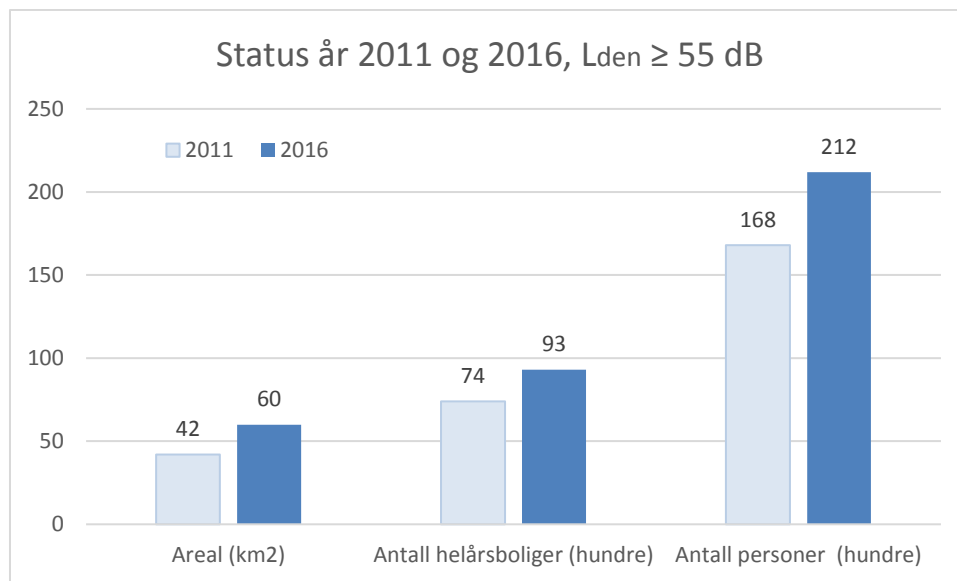
I tillegg kan de beregnede strategiske støysonekartene sees i [innsynsløsningen for støysoner](#) og lastes ned fra [geonorge.no](#) (sosi-filer eller wms-tjeneste). Figur 8 viser et eksempel på et strategisk støysonekart.



Figur 8: Eksempel på strategisk støysonekart. Gul sone har støynivå mellom 55-60 dB, oransje 60-65 dB, rød sone 65-70 dB, lilla 70-74 og blå sone støynivå over 75 dB.

I figur 9 er hovedresultatene fra strategisk støykartlegging gjennomført i 2017 sammenstilt med forrige kartlegging. Resultatene viser at støysoner (støynivå over 55 dB Lden) er blitt større og antall boliger og personer innenfor disse støysonene har økt i regionen. Noe kan forklares med at lengre vegstrekninger har ÅDT over 8200 nå enn for fem år siden (264 km

mot 209 km fem år tidligere), men vekst i trafikken og oppføring av nye boliger innenfor støysonene bidrar også til denne økningen.



Figur 9: Sammenstilling av kartleggingsresultat for år 2011 og 2016 for hele regionen for strekninger med ÅDT over 8200 unntatt Trondheim

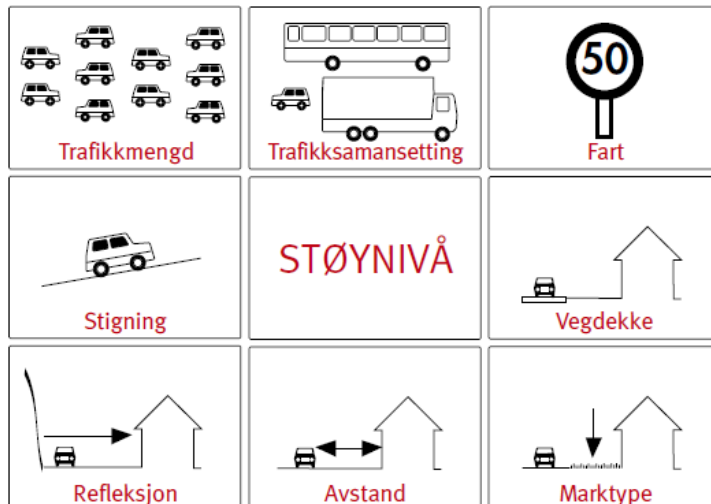
## 7.2 Innendørs støykartlegging

Statens vegvesen har ferdigstilt ny innendørs støykartlegging for fylkesveger og riksveger i 2017. Som en oppfølging av denne støykartleggingen, gjennomfører Statens vegvesen detaljerte beregninger i de boligene som har pekt seg ut som spesielt støyutsatte. Denne utredningen skal resultere i en tiltaksplan over de boligene som har krav på tilbud om støytiltak.

Lovpålagte tiltak på boliger som har for høyt støynivå innendørs, må prioriteres og nødvendige midler er bevilget i handlingsprogrammet for 2018–2022. Behov for midler blir konkretisert i de årlige budsjettene. Tiltakene vil bli prosjektert i 2018 og 2019, for så å bli gjennomført fra slutten av 2018 og utover. Utarbeidelsen av tiltaksplanen for innendørs støy skjer i en egen prosess parallelt med utarbeidelse av denne handlingsplanen.

## 8 Tiltak og virkemidler for å redusere støybelastningen

Det er en rekke faktorer som kan ha betydning for støynivået som trafikk forårsaker. Figur 10 gir en oversikt over disse faktorene. Det er viktig å ta hensyn til disse forholdene når man skal prioritere iverksettelse av tiltak for å redusere støynivået.



Figur 10: Oversikt over de forskjellige faktorer som påvirket støynivå.

Aktuelle tiltak og virkemidler for å redusere eller forebygge støyproblemer for beboerne langs veg, kan være følgende:

- Støyskjermer/voller
- Fasadetiltak på boliger
- Trafikkregulerende virkemidler
- Arealplanlegging blant annet bruk av støyvarselkart
- Kilderettede tiltak (kjøretøy, bildekk, støysvake vegdekker)
- Støysvake vegdekker
- Informasjon

For mer informasjon om aktuelle tiltak for å redusere støynivået fra trafikk, vises det til tiltakskatalogen på følgende nettsted: <https://www.tiltak.no/>

Av de ovenfor nevnte tiltakene vil kilderettede tiltak være vesentlig mer kostnadseffektive enn tradisjonelle støytiltak som støyskjermer og fasadetiltak. Stadig større andel av nybilsalget er elbiler, men forskning viser at disse ikke gir redusert støynivå ved fartsgrenser over 30 km/t. Det er enda uavklart om elektriske busser vil redusere støynivåene i by. Kina har varslet (i en arbeidsgruppe i FN systemet som jobber med regelverk for støy fra kjøretøy) at leverandører har utfordringer med å klare støykravet ved typegodkjenning av elektriske busser, men det er foreløpig usikkerhet rundt hvordan en skal tolke denne informasjonen. På kort sikt kan vi med andre ord ikke forvente særlig støyreducerende effekt av en høyere andel elbiler og elbusser.

## 9 Gjennomførte støyredukerende tiltak i perioden 2013–2017

Statens vegvesen Region midt har de siste fem årene gjennomført en rekke støytiltak. Dette omfatter fasadetiltak på spesielt støyutsatte boliger langs eksisterende veg med innendørs støynivå over 42 dB ( $L_{eq24h}$ ). I tillegg har støysituasjonen for nærliggende bebyggelse blitt vurdert i alle nye vegprosjekter i Region midt. Statens vegvesen har utført avbøtende tiltak der dette har vært påkrevd i henhold til støyretningslinjen T-1442. Det har blitt gjennomført støyskjermingstiltak langs vegen. Der dette ikke har vært tilstrekkelig for å tilfredsstillende anbefalte grenseverdier, er det bygd lokal skjerm ved uteplass og/eller gjort støytiltak i bygningsfasade.

I kapittel 9.1 og 9.2 gis det en fylkesvis oversikt over støyreduksjonstiltak som er gjennomført i perioden 2013–2017.

### 9.1 Trøndelag

#### 9.1.1 Tiltak etter innendørskrav i forurensningsforskriften

I perioden 2013–2017 er det i Trøndelag, unntatt Trondheim, gjennomført støytiltak på 16 bygg og innløst/revet to bygg iht. forurensningsforskriften som vist i tabell 1.

Tabell 1: Oversikt over tiltak etter forurensningsforskriften 2013-2017 i Trøndelag. Gjelder alle riks- og fylkesveger.

Trøndelag			
Veg	Kommune	Antall bygg fasadetiltak	Kommentar
E39, rute 6a	Oppdal	1	
	Rennebu	1	
	Melhus	5	
E6, rute 7	Stjørdal	3	
	Verdal	1	
	Steinkjer		1 bygg kjøpt og revet
Fylkesveger	Malvik	2	
	Midtre Gauldal	1	
	Orkdal		1 bygg kjøpt, blir revet
	Levanger	1	
	Grong	1	
Sum		16 bygg	2 bygg

#### 9.1.2 Tiltak etter støyretningslinjen (T-1442)

I tabell 2 følger en oversikt over prosjekter i Trøndelag, med vesentlig innhold av støytiltak, som er gjennomført iht. støyretningslinjen T-1442.

Tabell 2: Gjennomførte støytiltak 2013-2017 iht. T-1442 i Trøndelag (unntatt Trondheim). Gjelder også strekninger med ÅDT mindre enn 8200.

Kommune	Veg	Byggeår ferdig	Type støytiltak		Kommentar
			Fasade	Skjerm/ voll	
Oppdal	E6	2015	19 bygg	Ca. 1000 m skjerm på topp voll	Ny E6 øst for sentrum.
Rennebu	Rv. 3	2017	1 bygg	3 bygg har fått voll/skjerm	Hedmark grense - Nåverdalsbrua
Melhus	E6	2015		Ca. 900 m hovedsakelig voll	Håggå – Gylland. Gang- og sykkelveg og fysisk midtdeler
Stjørdal	E14, E6, fv. 6804 <sup>3</sup> og fv. 6806 <sup>4</sup>	2012-2016	6 bygg	Ca. 1500 m, 3 bygg uteplass	Ny E6 Stjørdal – Kvithammer og Ringveg Nord
Steinkjer	E6	2014		3 bygg uteplass	Mære
Grong	E6	2013	8 bygg		Harran
Namdalseid	fv. 17	2015	1 bygg	1 bygg uteplass	

### 9.1.3 Tiltak etter strategisk støykartlegging

Regelverket om strategisk støykartlegging setter ingen egne krav til gjennomføring av støytiltak. Kravene er å gjennomføre strategisk støykartlegging, offentliggjøre resultatene samt å utarbeide en handlingsplan mot støy.

Alle støyreducerende tiltak i perioden er gjennomført som følge av nasjonale føringer og ikke som følge av EU-direktivet om strategisk støykartlegging.

### 9.1.4 Tiltak etter tilskuddsordning

Siden 1985 har Statens vegvesen i tidligere Nord-Trøndelag forvaltet en begrenset tilskuddsordning øremerket personer bosatt i støyutsatte boliger ved riksveg. Disse personene har hatt anledning til å søke om tilskudd til støytiltak på/ved egen bolig. Etter søknad kan tilskudd bli gitt til eiere av bolig der beregnet støynivå ved fasade er over 65 dB. Tilskuddets størrelse er begrenset til maksimalt 50 % av kostnadene ved tiltaket, oppad begrenset til kr 25 000. Siden oppstart av tilskuddsordningen har det vært utbetalt tilskudd til tiltak på 73 boliger ved riksveg. I perioden 2013–2017 er det utbetalt tilskudd til sju søkere. I tillegg kjøpes det boliger som ligger nær veg og er støyutsatt. I perioden 2013–2017 har Statens vegvesen kjøpt og deretter revet to boliger i denne delen av regionen.

<sup>3</sup> Fv. 35 før 01012018

<sup>4</sup> Fv. 36 før 01012018

## 9.2 Møre og Romsdal

### 9.2.1 Tiltak etter innendørskrav i forurensningsforskriften

I perioden 2013–2017 har 28 boliger i Møre og Romsdal fått støytiltak iht. forurensningsforskriften. Det framgår av tabell 3 i hvilke kommuner det er gjennomført tiltak og antallet bygg med tiltak langs fylkesveger og langs riksvegrutene.

Tabell 3 Oversikt over tiltak etter forurensningsforskriften 2013-2017 i Møre og Romsdal. Gjelder alle riks- og fylkesveger.

Møre og Romsdal		
Veg	Kommune	Antall bygg fasadetiltak
Rv. 70, rute 6e	Kristiansund	15
E39, rute 4b	Molde	2
	Skodje	2
	Ørskog	1
E136, rute 6d	Ålesund	2
Fylkesveger	Molde	2
	Ålesund	2
	Herøy	1
	Ulstein	1
Sum		28

### 9.2.2 Tiltak etter støyretninglinjen (T-1442)

I Møre og Romsdal er det gjennomført en rekke prosjekter de siste fem årene som har utløst støytiltak etter støyretninglinjen T-1442, se tabell 4.

Tabell 4: Oversikt over tiltak etter T-1442 i Møre og Romsdal. Gjelder også strekninger med ÅDT mindre enn 8200.

Kommune	Veg	Byggeår ferdig	Type støytiltak		Kommentar
			Fasade	Skjerm/ voll	
Ulstein	fv. 61/fv.653	2014	4 bygg	130 m + 2 bygg uteplass	Garnes krysset. Støytiltak for 7 bygg.
Volda	E39	2012		3 bygg uteplass og 3 bygg skjerm langs veg	Kvivsvegen fra Grodås-Volda
Volda	E39	2017		Skjermer 40 m og 120m, 2 bygg	Ekset, undergang under E39 for myke trafikanter.
Giske	rv. 658	2015	6 bygg		2,3 km gang- /sykkelveg Vigra
Halsa	E39	2015	2 bygg	4 bygg uteplass	Halsa ferjekai. Støytiltak 5 bygg
Herøy	fv.654	2015	1 bygg	4 bygg uteplass	Gang-/sykkelveg Torsethøgda. Støytiltak for 4 bygg.
Molde	E39	2014	11 bygg	11 bygg uteplass	Flettefelt Molde ferjekai
Vestnes	E136	2015	7 bygg	220 m voll og 2400 m betongrekkverk	Tresfjordbrua. Rekkverk rundkjøring Rømmem støydempende plater

### 9.2.3 Tiltak etter strategisk støykartlegging

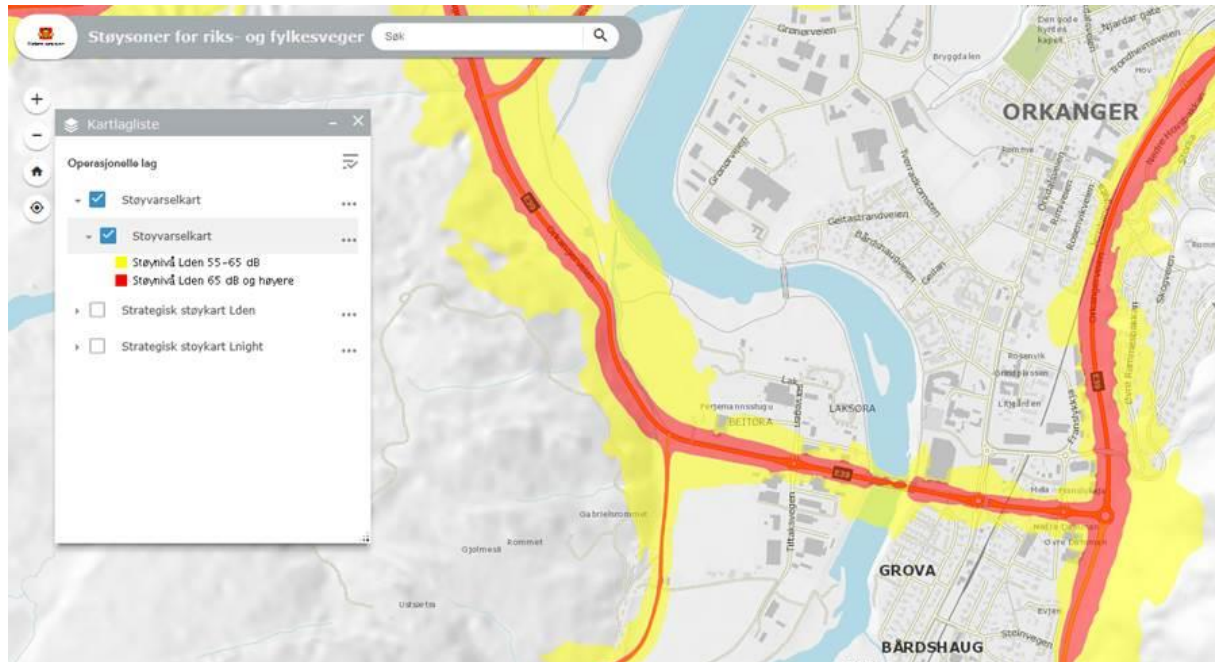
Regelverket om strategisk støykartlegging setter ingen egne krav til gjennomføring av støytiltak. Kravene er å gjennomføre strategisk støykartlegging, offentliggjøre resultatene samt å utarbeide en handlingsplan mot støy.

Alle støyreduserende tiltak i perioden er gjennomført som følge av nasjonale føringer (innendørskartlegging og T-1442) og ikke som følge av EU-direktivet om strategisk støykartlegging.

## 9.3 Andre tiltak gjennomført i perioden 2013–2017

### 9.3.1 Utarbeidelse av støyvarselkart

Statens vegvesen har utarbeidet støyvarselkart i henhold til støyretningslinjen T-1442 for at kommuner, utbyggere og publikum skal se hvilke områder som har støyproblemer og hvor støy derfor må være tema i nye planer. Støyvarselkart kan også være et hjelpemiddel for kommunene i arbeidet med å peke ut stille områder. Støyvarselkartene for en kommune oppdateres ved behov (minst hvert fjerde til femte år) og da sendes det informasjon om dette til kommunene og støyvarselkartene kan sees i [innsynsløsningen for støysoner](#) og lastes ned fra [geonorge.no](#) (sosi-filer eller wms-tjeneste).



Figur 11: Bilde fra innsynsløsningen for støysoner for visning av støysoner for riks- og fylkesveger

### 9.3.2 Generell informasjon om støyarbeidet

Informasjon til kommuner og publikum om støy og støyreducerende tiltak er et viktig virkemiddel for å begrense støyproblemet. På denne nettsiden finnes mer informasjon:

[Vegtrafikkstøy – vegvesen.no](http://vegvesen.no)

I tillegg mottar og besvarer vegvesenet mange henvendelser fra enkeltpersoner og grupper angående vegtrafikkstøy.

### 9.3.3 Oppfølging av støyretningslinjen T-1442 i arealplaner

Statens vegvesen mottar både egne og andres arealplaner til behandling og ett av sjekkpunktene er om anbefalingene i støyretningslinja T-1442 følges. Dette er et viktig bidrag i arbeidet med å forebygge at flere blir plaget av vegtrafikkstøy.

Fylkesmannen er forurensningsmyndighet og har innsigelsesmyndighet knyttet til bl.a. støy. Statens vegvesens fagkompetanse på dette området tilsier at vi bør gi faglige uttalelser, i form av råd og anbefalinger, der det er aktuelt. Om Statens vegvesen ser at nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet ikke er ivaretatt, bør vi gjøre kommunen og fylkesmannen oppmerksomme på dette. Statens vegvesen skal imidlertid ikke fremme innsigelse til disse temaene ut fra sektoransvaret.

Planer som ikke ivaretar hensyn til støy kan imidlertid i enkelte tilfeller gi grunnlag for Statens vegvesen til å fremme innsigelse ut fra hensynet til kostnader og ulemper dette kan gi Statens vegvesen som vegforvalter.

## 10 Tiltaksplan for Region midt i perioden 2018–2023

Nedenfor følger en beskrivelse av støyreducerende tiltak som må gjennomføres for at Statens vegvesen Region midt skal kunne overholde krav i forurensningsforskriften, samt anbefalinger gitt i støyretningslinjene.

### 10.1 Trøndelag

#### 10.1.1 Tiltak etter innendørskrav i forurensningsforskriften

I henhold til forurensningsforskriftens grenseverdiene for innendørs støykartlegging, vil totalt 41 boliger i Trøndelag (ekskl. Trondheim) bli tiltaksutredet, tabell 5. Av disse er 33 boliger lokalisert langs de kartlagte strekningene med ÅDT over 8200. For boligene som etter utredningen har krav på støytiltak gjennomføres tiltakene så raskt som mulig i forhold til budsjett og interne arbeidsressurser.



Tabell 5: Oversikt over antall boliger som skal tiltaksutredes langs riks- og fylkesveger. Det er skilt på strekninger med trafikk over og under ÅDT 8200. Trondheim er ikke inkludert.

Antall boliger i Trøndelag	Riksveg	Fylkesveg	Sum riks- og fylkesveger
Antall boliger langs strekninger med ÅDT >8200	15	18	33
Antall boliger langs strekninger med ÅDT <8200	4	4	8
Totalt	19	22	41

### 10.1.2 Tiltak etter støyretningslinjen (T-1442)

Tabell 6 gir en oversikt over vegprosjektene som er forankret i Handlingsprogram 2018-2023 og fylkeskommunens transportplan og som vil omfatte støytiltak ut fra dagens praktisering av støyretningslinjene T-1442.

Tabell 6: Planlagte prosjekt i Trøndelag som innbefatter støytiltak 2018-2022. Prosjekt langs strekninger med ÅDT over 8200 er fargelagt blå og prosjekt langs strekninger med ÅDT mindre enn 8200 er grå.

Kommune	Rute	Prosjekt	Beskrivelse
Skaun	4b	E39 støytiltak Buvika	Montere støyabsorberende plater i Mannsfjelltunnelen
Hemne	4b	E39 Betna-Vinjeøra-Stormyra	Standardheving 43 km veg
Midtre Gauldal	6a	E6 sør Vindåsliene - Korporalsbrua	Utbygging av ny E6 pågår og ferdigstilles i 2020.
Melhus/Trondheim	6a	E6 sør Jaktøyen-Senterveien	Ny firefelts E6 bygges. Utbygging pågår og ferdigstilles i 2019.
Osen, Roan, Ørland, Bjugn og Indre Fosen		Fv.6312 <sup>5</sup> , fv.715, fv.710, fv.6922 <sup>6</sup> Fosenvogene	Prosjektet bestående av 18 delprosjekter, fordelt i tre "pakker". Utbyggingsperiode 2010-2018. 16 boliger har fått voll/skjerm og 4 bygg fasadetiltak hittil.
Orkdal, Snillfjord		Fv. 714 Laksevegen	Bedre framkommeligheten og økt trafiksikkerhet. Utbyggingsperiode 2010-2019. Hittil har 6 boliger fått voll/skjerm og en bolig har avslått tilbud om skjerm.
Steinkjer/Verran		Fv. 17 og fv. 720	Bygges ny fv. 17 og fv. 720. Eksisterende fv. 17 og fv. 720 vil få vesentlig mindre trafikk og bedret støysituasjon
Stjørdal		Fv. 705 Bjørgmyra-Frigården	Gang- og sykkelveg
Inderøy		Fv. 755 Kvistadbakken-Tømte	Gang- og sykkelveg

Nye Veier AS har fått ansvar for utbygging av ny firefelts E6 i Trøndelag. Tabellen 7 viser hvilke strekninger dette gjelder og hvor man kan forvente at støytiltak blir gjennomført iht. støyretningslinjen T-1442.

<sup>5</sup> Fv. 14 før 01012018

<sup>6</sup> Fv. 193 før 01012018

Tabell 7: Strekkninger i Trøndelag som Nye Veier AS skal bygge ny firefelts E6. Gjelder også strekkninger med ÅDT mindre enn 8200. Prosjekt langs strekkninger med ÅDT over 8200 er fargelagt blå og prosjekt langs strekkninger med ÅDT mindre enn 8200 er grå.

Kommune	Rute	Prosjekt	Beskrivelse
Malvik	7	E6 øst Ranheim – Værnes	Utbyggingen blir trolig gjennomført i perioden 2019–2024.
Stjørdal/Levanger	7	E6 Kvithamar–Vassmarka (Åsen)	Utbyggingen kan bli ferdigstilt i 2023/24.
Melhus	6a	E6 sør Melhus sentrum – Kvål	Utbyggingen kan bli ferdigstilt i 2019.
Melhus/Midtre Gauldal	6a	E6 sør Kvål – Korporalsbrua	Utbyggingen kan bli ferdigstilt i 2025.
Midtre Gauldal / Rennebu	6a	E6 sør Vindåsliene – Ulsberg	Utbyggingen kan bli ferdigstilt i 2027.

### 10.1.3 Tiltak etter strategisk støykartlegging

Statens vegvesen Region midt utfører tiltak etter innendørskartlegging (forurensningsforskriften) og vegprosjekt etter støyretningslinjen T-1442 innenfor strekkninger kartlagt i strategisk støykartlegging. Vi har ingen planlagte ekstra tiltak som resultat av strategisk støykartlegging i denne handlingsplanperioden i Trøndelag.

## 10.2 Møre og Romsdal

### 10.2.1 Tiltak etter innendørskrav i forurensningsforskriften

I henhold til forurensningsforskriftens grenseverdier for innendørs støykartlegging er det totalt 92 boliger i Møre og Romsdal som vil bli tiltaksutredet, jf. tabell 8. Av disse er 55 boliger lokalisert langs de kartlagte strekkningene med ÅDT over 8200. For boligene som etter utredningen har krav på støytiltak, gjennomføres tiltakene så raskt som mulig i forhold til budsjett og interne arbeidsressurser.

Tabell 8: Oversikt over antall boliger som skal tiltaksutredes langs riks- og fylkesveger. Det er skilt på strekkninger med trafikk over og under ÅDT 8200.

Antall boliger i Møre og Romsdal	Riksveg	Fylkesveg	Sum riks- og fylkesveger
Antall boliger langs strekkninger med ÅDT >8200	35	20	55
Antall boliger langs strekkninger med ÅDT <8200	15	22	37
Totalt	50	42	92

### 10.2.2 Tiltak etter støyretningslinjen (T-1442)

Tabell 9 gir en oversikt over vegprosjektene som er forankret i Handlingsprogram 2018–2022 eller fylkeskommunens investeringsprogram og som vil omfatte støytiltak ut fra dagens praktisering av støyretningslinjene T-1442.

Tabell 9: Planlagte prosjekt i Møre og Romsdal som innbefatter støytiltak 2018-2022. Prosjekt langs strekninger med ÅDT over 8200 er fargelagt blå, prosjekt langs strekninger med ÅDT mindre enn 8200 er grå og prosjekt som inngår i bypakker er hvite (ÅDT både over og under 8200).

Kommune	Rute	Prosjekt	Beskrivelse
Volda	4a	E39 Volda–Furene	Ny tunnel mellom Volda og Ørsta. Prosjektet er del av samferdselspakke Volda/Ørsta og utbygging muligens etter 2023.
Volda	4a	E39 Småbåthavna–Elvadalen	Utbedring av E39/kryss i Volda sentrum. Prosjektet er del av samferdselspakken og utbygging muligens etter 2023.
Ørsta	4a	E39 Hovden–Osborg	Bygging av gang-/sykkelveg langs E39 samt noen utbedringer langs strekningen. Prosjektet er del av samferdselspakken Volda/Ørsta og utbygging muligens etter 2023.
Ørsta	4a	E39 Liadal, inkl. Liadalsmuren	Utbedring av E39. Utbygging påbegynnes i 2023 og fortsettes etter 2023.
Ålesund	4a	E39 Vegsund–Breivika	Blindheimtunnelen samt strekninger nord og sør for den. Prosjektet antas å bli en del av bypakke Ålesund og utbygging skjer ikke før etter 2023.
Molde	4b	E39 Lønset–Hjelset	Flytte E39 vekk fra delvis tett randbebyggelse, øke trafiksikkerhet og framkommelighet, strekning på 9km. Utbygging i perioden 2019–2023.
Molde	4b	Bypakke Molde	Flere prosjekter. Noen midler i 2023, ellers etter 2023.
Halsa og Hemne	4b	E39 Betna–Stormyra	Samlet utbygging av tre strekninger som vil gi 26 km ny veg med gul midtlinje. Ca. 17 km i Møre og Romsdal og 8km i Trøndelag. Utbygging i perioden 2020–2023, 20–30 boliger.
Ålesund	6d	Bypakke Ålesund	Flere prosjekter inngår. Utbygging startes trolig 2023.
Ålesund	6d	E136 Breivika–Lerstad	Ny 4-felts veg i tunnel. Utbygging i perioden 2020–2023 og videre etter 2023.
Rauma	6d	E136 Flatmark–Monge–Marstein	Utbedring av E136, øke trafiksikkerhet og framkommelighet. Utbygging i perioden 2021–2023 og videre etter 2023.
Rauma	6d	E136 Veblungsnes	Utbedring av E136. Utbygging starter ca. 2023
Tingvoll	6e	RV 70 Tingvoll – Meisingset	Utbedring av RV 70 for å øke trafiksikkerhet og framkommelighet. Utbygging i perioden 2015–2019. Støytiltak ved ca. 12 hus.
Sunndal	6e	Rv 70 Oppdal–Sunndalsøra, utbedringstiltak	Utbygging startes i 2021 og fortsettes etter 2023. Mest forsterking av bruer. Ikke ferdig utredet.
Kristiansund	6e	Bypakke Kristiansund	Flere prosjekter inngår her. Utbygging startes i 2022 og fortsetter til etter 2023.
Ålesund		Fv. 60: Blindheimshallen–Hatlehol–Flisnes	Sanering og omlegging av kryss, nytt sidvegssystem og trafiksikre løsninger for myke trafikanter. Prosjektet er del av bypakke Ålesund og utbygging skjer muligens ikke før etter 2023.
Sykkylven		Fv. 60: Ørsneset–Hellegjerde	Bygging av gang- og sykkelveg fra fergekai mot sentrum. Utbygging i perioden 2020–22.
Sula		Fv. 61x657: Furneskrysset	Ombygging av krysset for å øke trafiksikkerhet. Utbygging i perioden 2017–2018. Støytiltak ved to hus.
Sula		Fv. 61: E39 Sulesund ferjekai	Ombygging av fergekai. Utbygging i perioden 2017–2018.
Sande		Fv. 61: Almestad–Gurskebotn	Bygging av gang- og sykkelveg samt utviding av vegen. Utbygging avsluttes i 2018.
Vanylven		Fv. 61: Tunheim	Utviding av eksisterende veg til tofeltsveg. Utbygging i perioden 2018–2019. Ikke ferdig utredet.
Molde		Fv. 62: Kleive–Nesbøen	Etablering av gang- og sykkelveg på en lengde på ca. 570m. Utbygging i perioden 2018–2019. Ikke ferdig utredet.
Fræna		Fv. 664: Tornes–Kjørsvika	Bygging av gang- og sykkelveg for å knytte sammen eksisterende gang- og sykkelveger. Utbygging i perioden 2018–2020. Ikke ferdig utredet.

Det jobbes med å få på plass bypakker i både Ålesund, Molde og Kristiansund. Hvis bypakkene blir realisert, vil flere store veg-, kollektiv- og gang- og sykkelvegprosjekter medføre redusert støybelastning. Dette vil forekomme enten som følge av at trafikk omfordeles (mer miljøvennlig transport), flyttes (f.eks. i tunnel), bygging av støyskjermer og/eller fasadetiltak.

Det er usikkert når eventuelle bypakker vil bli vedtatt. Det er heller ikke konkludert med hvilke prosjekt bypakkene vil omfatte og om noen av prosjektene vil bygges i perioden 2018–2022.

### 10.2.3 Tiltak etter strategisk støykartlegging og innspill fra kommunene

Vi gjør tiltak etter innendørskartlegging (forurensningsforskriften) og vegprosjekt etter T-1442 innenfor strekninger kartlagt i strategisk støykartlegging. I tillegg til dette bygges det støyskjermer ved Velle barneskole i Ørsta som ferdigstilles i år. Tiltaket er basert på innspill fra Ørsta kommune til forrige handlingsplan mot støy. Utover dette er det i Møre og Romsdal ikke avsatt midler til tiltak som resultat av strategisk støykartlegging eller innspill fra kommunene i denne handlingsplanperioden.



Figur 12: Bilde som viser støyskjermer under oppføring ved Velle barneskole

## 10.3 Andre tiltak

### 10.3.1 Kartlegginger etter forurensningsforskriften

Følgende kartlegginger skal gjennomføres etter krav i forurensningsforskriften:

- Innendørskartlegging år 2022, etterfulgt av tiltaksutredning år 2023
- Strategisk støykartlegging år 2022, etterfulgt av handlingsplan år 2023

Dette arbeidet vil danne grunnlag for støytiltak som må gjennomføres i neste handlingsplanperiode.

### 10.3.2 Oppfølging av støyretningslinjen T-1442 i arealplaner

Statens vegvesen mottar både egne og andres arealplaner til behandling og ett av sjekkpunktene er om anbefalingene i støyretningslinja T-1442 følges. Dette er et viktig bidrag i arbeidet med å forebygge at flere blir plaget av vegtrafikkstøy.

### 10.3.3 Utarbeidelse av støyvarselkart

Støyvarselkartene viser hvilke områder som har støyproblemer og i hvilke arealplaner man spesielt må ha fokus på støyproblematikken. Statens vegvesen skal utarbeide og oppdatere støyvarselkart i henhold til støyretningslinjen T-1442. Dette er et viktig verktøy for bl.a. kommuner, utbyggere og publikum i forbindelse med planarbeid.

### 10.3.4 Generell informasjon om støyarbeidet

Statens vegvesen vil fortsette å ha fokus på informasjon til kommuner og publikum om støy og støyreducerende tiltak, herunder oppdatere nettsiden [Vegtrafikkstøy – vegvesen.no](http://Vegtrafikkstøy-vegvesen.no) og besvare henvendelser fra enkeltpersoner, grupper etc.

### 10.3.5 Kartlegging og tilstandsvurdering av eksisterende støyskjermer

Det er utarbeidet en metode for tilstandskartlegging av støyskjermer som hittil er brukt hovedsakelig i Trondheim. Sommeren 2018 vil denne metoden også bli brukt til tilstandskartlegging av eksisterende støyskjermer langs riks- og fylkesveger i resten av Trøndelag og i Møre og Romsdal. Disse registreringene vil danne grunnlag for prioritering av behov for vedlikehold og fornying av støyskjermer, samt være et grunnlag for innspill om økonomiske behov i kommende handlingsprogram, transportprogram/investeringsplan og budsjett.

### 10.3.6 Arbeid med støyreduksjon i byområder

Statens vegvesen vil fortsette satsing på mer langsiktige støytiltak som arealplanlegging, arbeid med å få flere til å gå, sykle og kjøre kollektivt (særlig i byområder) og utvikling av kilderettede støytiltak.

## 11 Oppfølging av handlingsplanen

Handlingsplanen har ingen egen økonomisk ramme. Nødvendige støytiltak som framkommer i handlingsplanen, må spilles inn til Statens vegvesens handlingsprogram og fylkeskommunenes transportplan (FTP) i Trøndelag og investeringsprogram for fylkesveger i Møre og Romsdal. På bakgrunn av disse planene/programmene blir de årlige budsjettene fastsatt og prosjekter (herunder støyprosjekter) utført langs fylkes- og riksvegene.

Ut fra krav i EU-forordningen skal handlingsplanen revideres hvert 5. år. Dette gjør at man kommer i utakt med rulleringen av handlingsprogram og fylkenes transportplan/ investeringsprogram. Det er derfor viktig at man er bevisst dette, slik at vi har konkrete prosjekt klare i forkant av frister for innspill til disse prosessene.

I tabell 10 gis det en oversikt over tiltak som vi skal følge opp, fordelt på ansvarlig avdeling i Region midt.

Tabell 10: Tiltaksplan med ansvarsområder for Region midt fram til 01.01.2020.

Tiltak	Fylke	Fv.	Rv.	Ansvar
Gjennomføring av tiltak etter innendørskrav i forurensningsforskriften	TR, MR	X	X	Vegavdelingene
Gjennomføring av tiltak etter støyretningslinjen (T-1442)	TR, MR	X	X	Vegavdelingene Prosjektavdelingen
Gjennomføring av tiltak etter strategisk støykartlegging	MR		X	Vegavdelingene
Forurensningsforskriften <ul style="list-style-type: none"><li>Innendørskartlegging og tiltaksutredning</li><li>Strategisk støykartlegging og handlingsplan</li></ul>	TR, MR	X	X	Veg- og transportavdelingen Vegavdelingene
Oppfølging av støyretningslinjen T-1442 i arealplaner	TR, MR	X	X	Vegavdelingene
Utarbeidelse av støyvarselkart	TR, MR	X	X	Veg- og transportavdelingen
Generell informasjon om støyarbeid	TR, MR	X	X	Veg- og transportavdelingen Vegavdelingene
Kartlegging og tilstandsvurdering av eksisterende støyskjermer	TR, MR	X	X	Vegavdelingene
Arbeid med støyreduksjon i byområder	TR, MR	X	X	Vegavdelingene

Oppfølgingsansvaret i tabell 10 gjelder fram til 01.01.2020. Den nye oppgavefordelingen som vil framkomme i forbindelse med regionreformen vil gi en annet ansvarsfordeling.

Utover at fylkeskommunene overtar ansvaret for fylkesvegene etter dette tidspunktet, er det pr. d.d. ikke avklart hvordan den interne ansvarsfordelingen i Statens vegvesen vil bli.

En vurdering av gjennomføringen og resultatene av handlingsplanen vil bli foretatt ved neste rullering av planen, dvs. innen 30. juni 2023.

## 12 Langsiktig strategi

Støykartleggingene viser at alt for mange er bosatt innenfor støysonene. Vi vil heller ikke kunne oppfylle våre nasjonale målsettinger på støyområdet. Ut fra dette må det jobbes videre med å planlegge støytiltak som kan forbedre støyforholdene på lenger sikt. Nedenfor følger en oversikt over tiltak man må arbeide med fram mot neste handlingsplan med tanke på midler i kommende handlingsprogram, transportplan/investeringsprogram og årlige budsjett.

### – Tiltak utløst av krav i forurensningsforskriften

Statens vegvesen vil fortsette å følge opp kravene til gjennomføring av støytiltak etter forurensningsforskriften knyttet til innendørs støynivå for de aller mest støyutsatte langs eksisterende veg.

### – Oppfølging av støyretningslinjen T-1442

Statens vegvesen vil fortsette å følge opp støyretningslinjen T-1442, både i egne vegplaner og i forbindelse med uttalelser til andre sine arealplaner.

### – Andre tiltak

- Oppgradering av eksisterende støyskjermer  
Med utgangspunkt i gjennomført registrering av støyskjermer, bør behov for vedlikehold og fornying meldes inn i plan- og budsjettprosessene.
- Strategisk kjøp av støyutsatte boliger  
Statens vegvesen bør vurdere strategisk kjøp av støyutsatte boliger som enten legges ut for salg eller er vedtatt innløst i reguleringsplaner, og hvor eier ikke ønsker å vente til reguleringsplanen gjennomføres. Behov for strategisk kjøp av støyutsatte boliger meldes inn i plan- og budsjettprosessene.
- Ivaretagelse av spesielt sårbare grupper  
Noen barnehager, skoler og helseinstitusjoner hvor sårbare grupper oppholder seg, ligger innenfor støysonene. Det vises i denne sammenheng til innspill fra kommunene til denne og forrige handlingsplan. Dette er bygninger som man spesielt bør ha fokus på når man skal prioritere tiltak framover og økonomisk behov bør meldes inn i plan- og budsjettprosessene.
- Støyreduksjon i byområder  
Statens vegvesen vil fortsette satsing på mer langsiktige støytiltak som arealplanlegging, arbeid med å få flere til å gå, sykle og kjøre kollektivt særlig i byområder.

## Vedlegg 1

Under følger innspillene mottatt fra kommunene samt Statens vegvesens faglige vurderingen av innspillene ifm. forrige handlingsplan mot støy. Det eneste nye innspillet ved utarbeidelse av denne handlingsplanen, fikk vi fra Ørsta kommune. Dette innspillet og vår vurdering er innarbeidet i den delen som omfatter Ørsta.

### Innspill fra kommunene i Trøndelag og faglig vurdering

#### Stjørdal kommune

Kommunen påpeker i sin tilbakemelding at institusjonene lang E6, E14 og fv. 705 synes ivaretatt iht. planer som foreligger. Kommunen nevner at Halsen sykehjem ved fv. 33 kan være ønskelig å støyskjærme. For øvrig nevnes flere konkrete boligeiendommer i Stjørdal som mulige problemområder. Kommunen har ikke avsatt «stille områder» i kommuneplanen, men nevner flere tur- og friluftsområder som må vernes mot støy, henholdsvis Hellestranda, Gråelva nord for Havnekrysset, turveien Langstein–Steinvik og Skatval kirkegård.

Faglig vurdering: Det er sannsynlig at utbyggingene de senere år har endret trafikkmønsteret i sentrumsområdene i Stjørdal. Statens vegvesen har pr. d.d. ikke full oversikt over de nye trafikkstrømmene. Eventuelle endringer kan ha betydning for støysituasjonen for enkelte boliger og institusjoner. De vegstrekningene som har trafikk tall opp mot tiltaksgrensen, vil bli fulgt opp for nærmere tiltaks vurdering i neste handlingsplanperiode. Dette gjelder bl.a. for fv. 33 og Halsen sykehjem som spesielt nevnes i brevet fra kommunen.

#### Levanger kommune

I kommunens uttalelse blir det nevnt institusjoner som ligger ved støyutsatt veg, henholdsvis Reithaug skole i Åsen (E6), Levanger videregående skole, sykehuset Levanger og Levanger kirke. De 3 sistnevnte ligger alle ved fv. 125. I tillegg nevnes Levanger kirkegård som en lokalitet som det er ønskelig med stillhet. Det er ikke avmerket «stille områder» i gjeldende kommuneplan.

Faglig vurdering: Levanger kommune nevner i sitt innspill at flere institusjoner beliggende ved fv. 125 (Kirkegata) er utsatt for støy fra biltrafikk. Det samme er barne- og ungdomskolen på Åsen. Det er tidvis høg trafikk på deler av Kirkegata i Levanger sentrum og det arbeides med virkemidler for å redusere kjørehastigheten i denne gata. Dette vil bl.a. redusere støyplagen i sentrum. Utover dette har Statens vegvesen ikke virkemidler som dramatisk reduserer støyplagen i Levanger sentrum. På Åsen er det gjennom Nasjonal transportplan 2014 – 2023 gitt signaler på at det på sikt kan skje utbygging av E6. Ved en større vegutbygging vil vurdering av støy være viktig tematikk. Utover dette foreligger ingen planer for Åsen.



### Verdal kommune

For Verdal nevnes 2 institusjoner beliggende ved fv. 757 som potensielt støyutsatt, henholdsvis Verdal bo og helsetun og Verdal videregående skole. Ørin friluftsområde nevnes som et område det er ønskelig å bevare som stille område. Området er ikke avmerket som «stille område» i kommuneplanen. Det er utført tiltak i sentrum langs E6 og fv. 757. Forøvrig må støyutsatte bygg vurderes enkeltvis.

Faglig vurdering: Statens vegvesen har forståelse for at brukere av Verdal bo og helsetun og Verdal videregående skole kan oppleve støy fra biltrafikk. Verdal bo og helsetun er mest utsatt og ligger i gul sone på støysonekartet. Denne strekningen av fv. 757 har imidlertid ikke tilstrekkelig høy ÅDT (8220) til å bli prioritert i denne handlingsplanen.

### Inderøy kommune

Kommunen opplyser at de har ingen institusjoner hvor spesielle tiltak er påkrevet. De har heller ikke avsatt «stille områder» i nærområdet til E6.

Faglig vurdering: Inderøy kommune oppleves som relativt lite problematisk i forhold til trafikkstøy. Det er satt opp en god del støyavskjerming på Røra som er den delen av kommunen som berøres sterkest av E6. Statens vegvesen vil for øvrig fortsette å vurdere henvendelser fra enkeltpersoner når de måtte dukke opp.

### Steinkjer kommune

Kommunen mener at følgende institusjoner kan være plaget med støy langs E6 gjennom Steinkjer: Hamrum eldrecenter på Sparbu, Tuftbakken barnehage på Mære, Kvam eldrecenter og Kvam skole. I kommuneplanen er det ikke avsatt "stille områder".

Faglig vurdering: Både eldrecenteret på Sparbu, Tuftbakken barnehage på Mære og utearealene på sørsiden av Kvam eldrecenter ligger i gul sone iht. støysonekart. Nærhet til Mærekrysset, beliggenhet på uteområdet, topografi og uteaktivitet gjør at Statens vegvesen vurderer det mest aktuelt å følge opp Tuftbakken barnehage fremover mtp. eventuelle støyreducerende tiltak. Dette må imidlertid sees i sammenheng med eventuell omlegging av kryssløsning på Mære. Når det gjelder Kvam skole, ble denne oppført i 2012. En forutsetter at støyhensynet ble ivaretatt i forbindelse med kommunens behandling av denne byggesaken.

## Melhus

I Melhus kommune ble det påpekt støyutsatte barnehager og skoler. Det ble orientert om at det er bygd ny skole og barnehage lenger unna E6 på Lundamo. Tidligere var både skolen og barnehagen lokalisert nært E6, men disse er nå lagt ned. I tillegg ble barnehagen på Kvål nevnt som støyutsatt.

Faglig vurdering: Barnehagen på Kvål er nylig etablert og barnehagen er selv ansvarlig for å gjennomføre støyreducerende tiltak.

## Skaun

Skaun kommune markerte på kart alle barnehager, skoler, institusjoner og kirker i både Børsa og Buvika.

Faglig vurdering: Skolen og barnehagen i Børsa ligger delvis i gul støysone. De blir i all hovedsak eksponert av trafikkstøy fra fylkesvegen og ikke fra E39 (strekningen med trafikkmengde over 8200) som denne handlingsplanen omhandler. Tilsvarende gjelder for Rossvollheimen sykehjem og kirka. Møllebakken barnehage i Buvika er ny og følgelig skal barnehagen selv gjennomføre støyreducerende tiltak. Buvik kirke ligger i ytterkant av gul støysone.

## Malvik

Malvik kommune listet opp alle barnehager, skoler og institusjoner i kommunen også de utenfor strekningene denne handlingsplanen gjelder for (døgntrafikk over 8200).

Faglig vurdering: I all hovedsak har all bebyggelse mot E6 blitt etablert etter at E6 ble bygd på 90-tallet. Følgelig har utbyggere av støyømfintlig bebyggelse selv ansvar for eventuelle støyreducerende tiltak. Langs fv.950 ligger det noen skoler og barnehager på strekningen fra kommunegrensen mot Trondheim til krysset Vikhammerdalen (fv. 941). Disse ligger imidlertid så langt fra veggen at støy ikke er særlig problematisk. Vikhammer Bo- og servicesenter ligger i ytterkant av gul støysone og prioriteres derfor ikke høyt med tanke på støytiltak.

## Innspill fra kommunene i Møre og Romsdal og faglig vurdering

### Ørsta

E39 går gjennom flere tettsteder som Barstadvik, Nordre Vartdal, Vartdal, Liadal, Ørsta sentrum og Hovdebygda, og det er flere boliger som er støyeksponert langs denne strekningen. Kommunen har gjort prinsippvedtak om at E39 skal legges utenom sentrum, bl. a. ved kryssing i ytre del av Ørstafjorden. Det har også blitt vurdert forskjellige miljøtiltak i sentrum, som vil virke støyreducerende, f.eks. redusert fartsgrense og bygging av miljøgata.

Ørsta kommune påpeker at boliger på strekningen Ose – sentrum – Morkabrua bør vurderes nærmere og at særlig bygninger i Kyrkjegata er støyutsatt.

Når det gjelder skoler, barnehager og andre institusjoner som er støyutsatt, gjelder dette Velle barneskole (skoleplassen ligger mot E39), Liadal barnehage og Vartdal helsetun.

I tillegg finnes det støyutsatte friområder. Dette gjelder parker og grøntområder i sentrumsområdet, som bl. a. Laguneparken ved rundkjøringen. I tillegg er badeplassen på Vekslet påvirket av støy fra vegtrafikken.

Faglig vurdering: En redusert fartsgrense gjennom sentrum vil være et tiltak som vil føre til mindre støybelastning for både boliger og institusjoner, men også for parkområder.

Deler av skolebygningen og store deler av uteområdet til Velle barneskole ligger i gul støysone. Det er ikke oppført støyskjerm på denne strekingen og dette bør vurderes. Liadal barnehage og Vartdal helsetun ligger derimot ikke langs de kartlagte strekninger med trafikkmengde over 8200.

Møre folkehøgskole grenser også mot E39, men akkurat her går trafikken på vegen ned fra 11 500 til 3 600 i ÅDT, slik at bare en mindre del av uteområdet av folkehøgskolen ligger i gul støysone.

Parkområdet nord for rundkjøringen i sentrum ligger i rød og gul støysone og er dermed sterkt støyutsatt og ikke skjermet mot vegstøy. Ved badeplassen på Vekslet ligger bare området nærmest vegen innenfor gul støysone.

### Innspill fra Ørsta kommune i 2018

Ørsta er eneste kommune i Region midt som kom med et revidert innspill i 2018.

Kommunen mener at følgende strekninger og områder bør prioriteres i handlingsplanen:

- Boliger på strekningen Ose–sentrum–Morkabru. Kyrkjegata er her særlig utsatt.
- Møre folkehøgskule
- Tiltak identifisert i samband med reguleringsplanene for «E39 Ose–Osborg» og «E39 Osborg–Hovden».

Faglig vurdering: Boligene langs strekningen fra Ose via sentrum til Morkabru ligger langs den høytrafikkerte E39 og har uten tvil utfordringer med støy. Ørsta kommune jobber for tiden med en områdeplan for Ørsta sentrum og selv om den ikke har hovedfokus på å bedre støybelastningen i sentrum så kan enkelte tiltak likevel bidra til å bedre støysituasjonen. I siste handlingsplanen mot støy ble det f. eks. nevnt at en reduksjon i fartsgrensen fra 50 til 40 km/t vil føre til et lavere støynivå.

Møre folkehøgskule ligger langs den ovenfor nevnte strekningen langs E39 og har en årsdøgntrafikk på ca. 8500. Deler av uteområdet til folkehøgskolen ligger i rød støysone og bare uteområdet bak skolebygningene befinner seg utenom gul støysone.

Tiltakene som er identifisert i samband med reguleringsplanene for «E39 Ose–Osborg» og «E39 Osborg–Hovden» vil bli gjennomført ved utbygging av strekningene. De fleste av de i reguleringsplanene foreslåtte støytiltak henger direkte sammen med utbyggingsprosjektene. En realisering av støytiltakene som bygging av støyskjermer blir vanskelig uten at det samtidig bygges tilgrensende planlagte tiltak som f. eks. gang- og sykkelvegen.

Velle barneskole i Ørsta sentrum var spilt inn fra kommunen i siste handlingsplanen for fem år siden og har fått støyskjermer som vil skjerme særlig uteområdet ved skolen mot vegtrafikkstøyen.

#### Sula

I Sula kommune er det ingen barnehager, skoler eller andre institusjoner som er berørt av trafikkstøy fra E39. Det ligger imidlertid friluftsområder langs strekningen som ikke har tilfredsstillende støyskjermer.

Ny bebyggelse langs E39 får krav om støytiltak. Det er derimot støyproblem knyttet til eksisterende boliger pga. stor trafikkvekst over tid. Sula kommune ser gjerne at støytiltak skjer i sammenheng med trafiksikkerhetstiltak for både motorisert trafikk og myke trafikanter.

Faglig vurdering: Hele strekningen ble delvis nybygd på 80- og delvis på 90-tallet og det er oppført noen støyskjermer på strekningen, særlig helt i vest. Likevel er det fortsatt eksisterende boliger som er støyutsatt, men ingen av dem har krav om støytiltak etter forurensningsforskriften på nåværende tidspunkt.

#### Ålesund

Ålesund kommune jobber aktivt med støyreduserende tiltak, enten ved gjennomføring av egne støyreduserende tiltak eller gjennom å stille krav til støyreduserende tiltak ved behandling av reguleringsplaner og byggeplaner.

I løpet av de siste 15 år har kommunen gjennomført flere støyreducerende tiltak langs eksisterende vegger og boligområder. Dette etter henvendelse av beboerne i allerede etablerte boligområder som befinner seg stort sett langs fylkesveger.

På den andre siden sørger kommunen for at ingen av de nye boligområdene blir utsatt for støynivå som er høyere enn tillatt.

Gjennom handlingsplanen bør det prioriteres områder hvor de svakeste samfunnsgruppene befinner seg (som områder med barnehager, skoler, sykehus, aldershjem, o.l.) og områder med rekreasjonsfunksjon.

Institusjoner som er mer eller mindre sterkt utsatt for vegtrafikkstøy fra E136 er Medi3, høgskolen og fagskolen i Ålesund, Fogdegården barnehage, Ålesund kulturskolen, Brisk barnehage, Sunnmøre MR-Klinikk og Spjelkavik omsorgsboliger. Tidligere foreslått miljølokk ved Volsdalen bør også omtales i handlingsplanen.

Langs E39 er det særlig Blindheim barneskole og badeplassen Sandingane som er sterkt påvirket av støy.

I tillegg ligger det en del boliger, Møre ungdomsskole, Puskhola barnehage og Folkehøyskolen langs fv. 60 på strekningen fra Blindheimsbreivika til Magerholm, som er i forskjellig grad utsatt for vegtrafikkstøyen.

Faglig vurdering: Alle nevnte områder langs E136 ligger delvis i gul og noen også delvis i rød støysone. Det samme gjelder for viktige byrom og rekreasjonsområder som Kiperviktorget, Sunnmøre museum og Høgnakken. Tiltak langs strekningen, som f. eks. regulert miljølokk ved Volsdalen, må vurderes nærmere når prosjekter for en evt. bypakke Ålesund blir prioritert.

Langs E39 ligger deler av skolebygningen og store deler av uteområdet til Blindheim barneskole i gul støysone, en liten del av uteområdet befinner seg i rød støysone. Badeplassen Sandingane er sterkt påvirket av støy, til tross for et tett betongrekkverk langs E39. Hele området ligger i rød og gul støysone.

Store deler av Møre ungdomsskole og Puskhola barnehage samt den østligste delen av Folkehøyskolen, som ligger langs fv. 60 ligger i gul støysone.

#### Skodje

Det er ingen barnehager, skoler eller andre institusjoner som er berørt av trafikkstøy fra E39. Enkelte boliger, som ligger veldig nær E39, er utsatt for vegtrafikkstøy.

Faglig vurdering: Ingen av de støyutsatte boligene langs denne strekningen har krav på støytiltak etter forurensningsforskriften på nåværende tidspunkt.

## Molde

Langs både E39, fv. 400 og fv. 662 er det tett bebyggelse inn mot veggen som medfører støy og rystelser som kan være plagsom over tid. I tillegg nevner kommunen flere institusjoner og grøntområder som bør sees nærmere på pga. støyfølsom bruk.

Ved E39 ligger grøntområdet Molde Gård, Retiro friområde, Retiro- og Noisomhedstranda og Kviltorp skole. Ovenfor båthavna befinner det seg også et gravsted som evt. bør skjermes bedre for vegtrafikkstøy.

Ved fv. 400 (Storgata) ligger det et parkområde ved Molde elva, Aleksandra parken, et parkområde mellom Aleksandra hotell og fylkeshuset og et friområde ved krysset mellom fv. 400 og fv. 662. I tillegg ligger Molde Torg på begge sider av Storgata.

Ved fv. 662 ligger Molde videregående skole, en aldersinstitusjon, Molde domkirke med tilliggende parkanlegg/gravsted. Det er også to mindre kirker, en like øst for Molde videregående og en i Frænavegen, som ligger ved fv. 662. Det er også et gravsted i krysset mellom fv. 662 og fv. 402 (Parkvegen).

Faglig vurdering: Sørsiden av skoleområdet til Kviltorp barne- og ungdomsskole grenser mot E39 og ligger i gul støysone selv om området er skjermet fra E39 av en støyvoll. Store deler av Retiro friområde og stranda ligger i gul og delvis også i rød støysone. Støyproblematikken burde ha blitt vurdert nærmere da strandområdet ble tilrettelagt. Gravstedet nord for E39 ligger så langt fra veggen at den nesten ikke berører gul støysone.

Store områder langs fv. 400 og fv. 662 i Molde sentrum med bl. a. Molde torg på begge sider av veggen, ligger i gul og delvis i rød støysone. Dette gjelder også Molde videregående skole, kulturskolen (musikkskole) og Molde domkirke med tilhørende gravsted/parkanlegg. Molde gamle hjem ligger ca. 80 m fra veggen, og trafikkstøyen er dempet av bebyggelse som ligger inn mot veggen.

## Kristiansund

Kristiansund kommune påpeker særlig støyplagenes innvirkning på helse. Riksveg 70 som går gjennom Kristiansund sentrum utsetter ikke barnehager, skoler, sykehjem m. fl. særlig for trafikkstøy.

Det er enkelte boligområder som er mest utsatt. Det nevnes spesielt strekningene Freikollveien inn mot Rensvik krysset (fra sør), Dalaveien ved rundkjøringen mot Averøya (Viadukten), Wilhelm Dalls vei (Gommabakken) og krysset mellom Dalegata og riksveg 70 ved Sterkoder.

Når innfartsvegen til sentrum vil bygges om, vil dette medføre at støy i flere støyfølsomme områder vil endre seg. I denne sammenheng forutsettes at behov for støyhindrende tiltak vil bli vurdert.

Faglig vurdering: Innendørs støykartlegginger utført i 2007 og 2012, viser at det er flere boligområder langs riksveg 70 som er svært støyutsatt. De boliger, som har krav om støytiltak iht. forurensningsforskriften, har fått eller vil få utført støytiltak.

Nordlandet sykehjem ligger delvis i gul støysone. I tillegg er et parkområde med lekeapparater for barn i sentrum svært utsatt for trafikkstøy.

Prosjekter som vil bli bygd i sammenheng med en evt. bypakke vil også vurdere nødvendige støytiltak.



Statens vegvesen  
Region midt  
Veg- og transportavdelingen  
Postboks 2525 6404 MOLDE  
Tlf: (+47) 22073000  
firmapost-midt@vegvesen.no

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Trygt fram sammen**