

Vår referanse
Anna Vasilyeva
Telefon

Mottaker
Levanger kommune

Mobil
+4790471301
E-post
anna.vasilyeva@afry.com
Dato
26/05/2026
Prosjekt ID
D0293140

Støyrapport Jamtvegen

1 Innledning

AFRY har på oppdrag fra Levanger kommune, ved Jens Mømb, utført støyberegninger for veitrafikkstøy (L_{den}) ved Jamtvegen 16 og 18.

Dette notatet oppsummerer underlag, beregninger og konklusjoner for den støytekniske vurderingen.

2 Underlag

Som grunnlag for beregningene er følgende materiale mottatt:

- Digitalt kart, FKB
- 14.01.2026 Skisser Leira og Jamtvegen HHK

3 Beregning

Beregningene av veitrafikkstøy er utført i henhold til Nordisk beregningsmetode for beregning av støy fra veitrafikk. Dataprogrammet Novapoint Versjon 2026.2 er benyttet til beregningene. Markabsorpsjon er satt til 1, dvs. myk mark langs strekningen. Veger, bygninger og asfalterte flater er reflekterende-refleksjonsklasse 2.

Terreng og veigeometri er basert på mottatt digitalt kartgrunnlag. Eksisterende bygninger er hentet fra FKB-kart, mens den nye bygningen er modellert etter skisse fra Levanger kommune. Det er benyttet gjennomsnittlige høyder for mønelinje og takkant, og modellen er dermed tilstrekkelig for støyberegninger på reguleringsplannivå. Videre må bygget modelleres mer detaljert for å sikre korrekte vurderinger av innendørs støy nivå.

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021) angir anbefalte grenseverdier ved nye tiltak som legges til grunn i denne rapporten.

Tabell 1: Trafikktall på Okkenhaugvegen. Trafikktall fra NVDB er fremskrevet ihht. TØI.

Støykilde	Støynivå utenfor vinduer i rom med støyfølsomt bruksformål og på stille del av uteoppholdsareal	Støynivå utenfor soverom, natt kl. 23-07
Veg	$L_{den} \leq 55 \text{ dB}$	$L_{5AF} \leq 70 \text{ dB}$

3.1 Støyberegninger for Jamtvegen

Uteområdet ved boligen er i hovedsak påvirket av støy fra trafikken på Jamtvegen. Det er derfor kun beregnet støybidrag fra denne vegen, ettersom øvrige veier i området enten har svært liten trafikk eller ligger så langt unna at de ikke forventes å påvirke det totale støynivået.

Trafikktall for vegen er hentet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB). Fremskrevne trafikkmengde er basert på prognoser fra TØI (Transportøkonomisk institutt) og er avrundet opp til nærmeste hele hundre.

Døgnfordelingen er satt til verdier for by og bynære områder, med 80 % av trafikken på dagtid, 12 % på kveldstid og 8 % om natten. En oversikt over trafikktallene er vist i tabellen nedenfor.

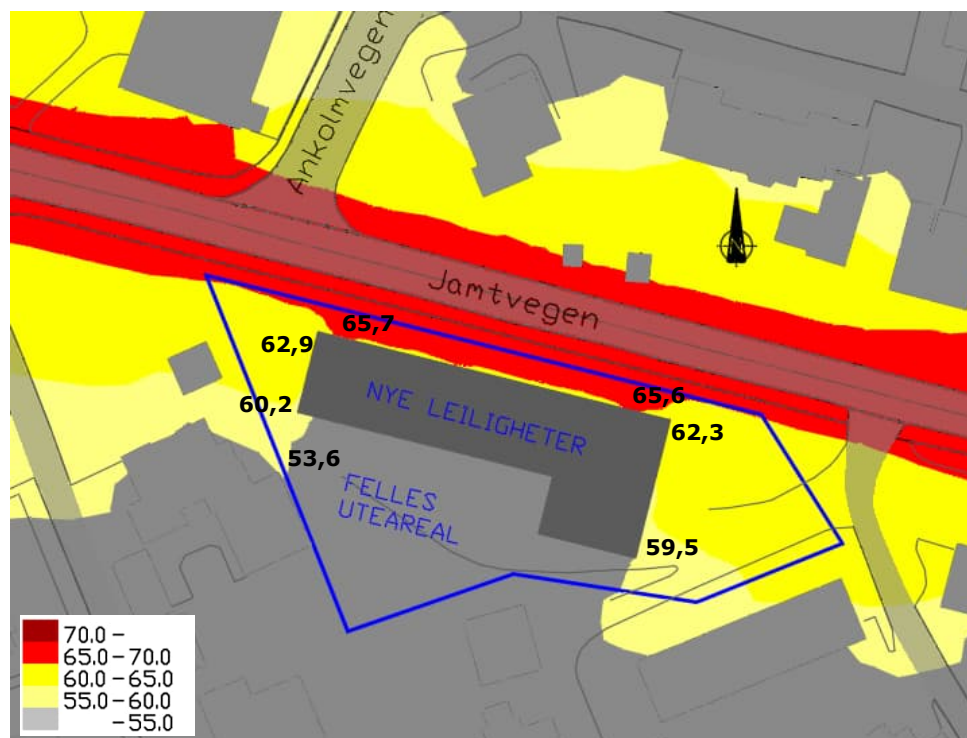
Prosjektområdet ligger i nærheten av en strekning med både 40 km/t og 50 km/t. Det er valgt å legge til grunn 50 km/t for hele strekningen for å beskrive en mer realistisk trafikksituasjon, ettersom strekningen i hovedsak benyttes av lokaltrafikk, og det i praksis er vanlig at kjørehastigheten øker noe før fartsgrenseskiltet passeres.

Tabell 2: Trafikktall på Jamtvegen. Trafikktall fra NVDB er fremskrevet ihht. TØI.

Veinavn	ÅDT ₂₀₂₅	ÅDT ₂₀₄₁	Hastighet	Tungandel	Trafikkfordeling (dag/kveld/natt)
Jamtvegen	2800	2900	50 km/t	6 %	80 / 12 / 8

3.1.1 Støyvarselkart (støy nivå i 4 meters høyde)

Støyvarselkart brukes som grunnlag ved planlegging av ny støyfølsom bebyggelse, blant annet for å vurdere bygningers plassering og behovet for eventuelle avbøtende tiltak.

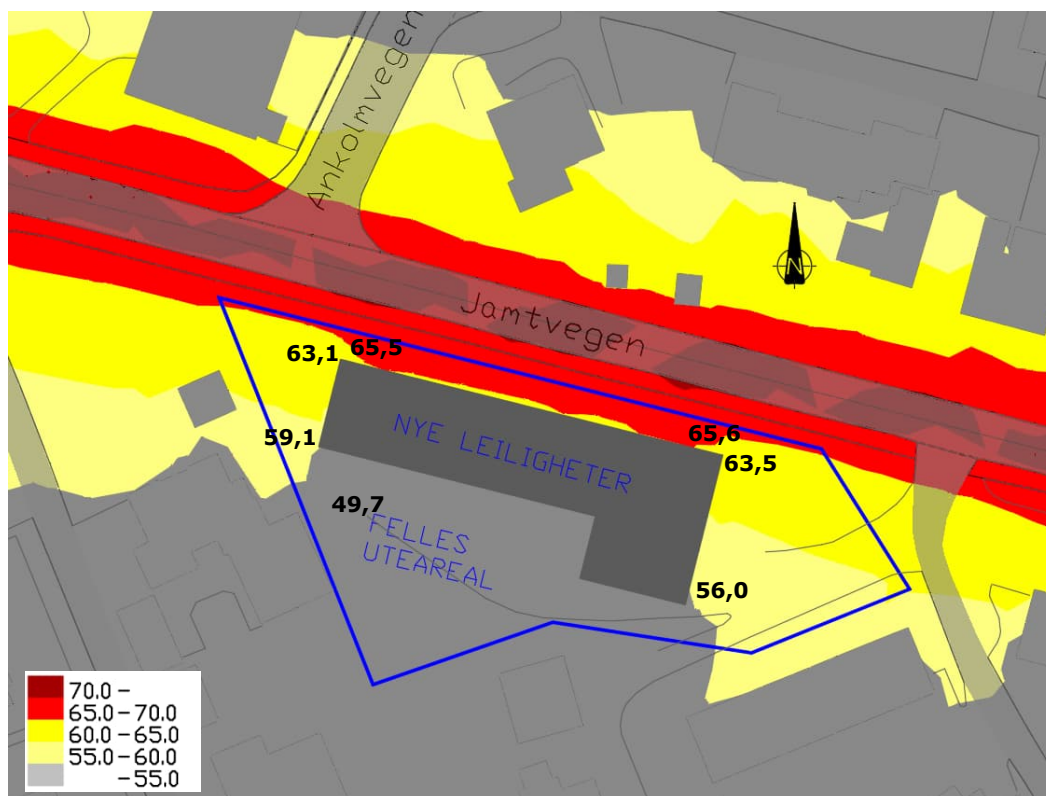


Figur 1: Støyvarselkart Jamtvegen 16 og 18. Beregningshøyde er 4 m over eksisterende terreng. Planområdet er markert med blått omriss. De angitte verdiene viser maksimalt beregnet nivå for L_{den} (dB) langs fasader og på uteområdene.

Støyvarselkartet viser at den planlagte plasseringen av de nye byggene ligger i gul støysone (vurderingszone) og trenger avbøtende tiltak. Kartet indikerer også at plasseringen av byggene vil gi effektiv skjerming for utearealene som ligger på baksiden.

3.1.2 Utendørs støynivå på oppholdsareal (1,5 m høyde)

Figur 2 viser et støyvarselkart beregnet i 1,5 meters høyde over eksisterende terreng, som illustrerer støynivået på uteoppholdsarealer på bakkeplan.



Figur 2: Utendørs støynivå Jamtvegen 16 og 18. Beregningshøyde er 1,5 m over eksisterende terreng. Planområdet er markert med blått omriss. De angitte verdiene viser maksimalt beregnet nivå for L_{den} (dB) langs fasader og på uteområdene.

Figur 2 viser at den planlagte boligen vil fungere som skjerm mot trafikkstøy for uteoppholdsareal på baksiden. Felles uteareal på sørsiden av den nye bygget får beregnet støynivå under anbefalt grenseverdi, noe som innebærer at det planlagte uteområdet vil ha tilfredsstillende støyforhold.

4 Konklusjon

4.1 Lydforhold ved fasade fra veitrafikk

Beregningene viser at døgnmiddelverdien for lydnivå (L_{den}) ved støyutsatte fasadene vil ligge over anbefalt grenseverdi for den planlagte boligen.

4.2 Avbøtende tiltak

Stor del av boligen ligger i øvre del av gul støysone. Det anbefales derfor at alle boenheter får en stille side, og at minst ett soverom plasseres mot denne. Støyberegningene viser at

dette lar seg gjennomføre, siden disse boenhetene kun har én fasade som vender mot støykilden.

Ved byggesaksbehandling skal det dokumenteres og vises at planbestemmelsene samt krav til tilfredsstillende støyforhold er oppfylt, jf. byggteknisk forskrift. Innendørs lydnivå i bygninger skal tilfredsstillende krav til lydklasse C i NS 8175:2012, jf. TEK17 § 13-6.

4.3 Lydforhold på utendørs oppholdsareal

Lydnivået (L_{den}) fra veitrafikk på utendørs oppholdsareal er beregnet til å ligge under anbefalt grenseverdi i T-1442 (< 55 dB). Dette skyldes at den planlagte boligen vil skjerme den bakenforliggende uteoppholdsareal, slik at den får tilfredsstillende støyforhold med den foreslåtte plasseringen av bygget.

5 Revisjonsoversikt

Ver.		Kontroll	Sign	Godkjenning	Sign
1	Første leveranse	10/04/2026	AVA	13/04/2026	EV
2	L_{den} verdi angitt i figurer	08/05/2026	AVA	11/05/2026	EV
3	Avbøtende tiltak lagt inn	22/05/2026	AVA	26.05.2026	EV