



Departementet

J.nr. 4034-0171

Den 19. september 2006

Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nr. 271 stillet af Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg.

Spørgsmål 271

Vil ministeren give en beskrivelse af de skiftende målsætninger/initiativer til at begrænse støjforureningen, som har været gældende/iværksat siden trafikhandlingsplanen "Trafik 2005" fra 1993 og frem til i dag?

Svar

Det er regeringens politik at støjgenerne skal reduceres. Som det er skrevet i bæredygtighedsstrategien fra 2002, er det regeringens langsigtede pejlemærke at trafikstøj skal begrænses til et niveau, som sikrer, at ingen udsættes for væsentlige negative sundhedspåvirkninger. Målet er at beskytte befolkningen bedst muligt mod høje og generende støjniveauer.

Allerede i 1990 opstillede den daværende regering i *Transporthandlingsplanen* en målsætning om at reducere antallet af stærkt støjbelastede boliger (65 dB) fra 150.000 til 100.000 boliger i 2010. I forlængelse af en redegørelse om Transporthandlingsplanen, blev der afsat 5 mio. kr. i 1992 til afhjælpning af støjgener på statsvejene. I byerne henvises der til, at der vil ske en indsats i forbindelse med gennemførelse af lokale handlingsplaner for trafik og miljø. Der blev samlet afsat 150 mio. kr. fra 1992-95 til statslig medfinansiering af disse handlingsplaner, hvor støj var en af seks parametre (de andre parametre var CO₂, luftforurening, trafiksikkerhed, det visuelle miljø og barriereeffekt), der blev brugt penge på.

Trafik 2005

I forbindelse med lanceringen af trafikplanen "Trafik 2005" i 1993, blev målsætningen fra Transporthandlingsplanen skærpet, således at målet nu blev at reducere antallet af stærkt støjbelastede boliger fra 150.000 boliger til 50.000 boliger i 2010.

I planen blev det som noget nyt i støjbekæmpelsen beskrevet, at der ved anlæg af nye trafikprojekter eller vejudvidelser som udgangspunkt skal lægges til grund, at den vejledende grænseværdi på 55 dB skal overholdes (som ved etablering af nye boliger). Som et eksempel på denne indsats kan nævnes den nylige udvidelse af Motorring 3, hvor 190 mio. kr. ud af et anlægsoverslag på 1.800 mio. kr. forventes anvendt til støjbekæmpelse.

I selve Transporthandlingsplanen angives, at der afsættes 30 mio. kr. i 1993 til støjbekæmpelse langs statsvejene. Frem mod 2001 bruges der i alt ca. 200 mio. kr. til dette formål.

I perioden fra Trafik 2005 udkom og til Vejstøjstrategien i 2003, blev der desuden lavet forskellige udredninger om støjindsatsen, bl.a. en rapport om virkemidler til støjbekæmpelse (1998) og en redegørelse for byernes trafik (1999) med det formål at skabe bedre redskaber for kommunerne til at håndtere udfordringerne på trafikområdet.

Vejstøjstrategien

I november 2003 offentliggør regeringen en vejstøjstrategi. I strategien konstateres det, at det ikke er lykkedes at nå målsætningen om at reducere antallet af stærkt støjbelastede boliger (over 65 dB). Det er dog i perioden lykkedes at forebygge, at problemet er vokset yderligere trods en stigende trafik.

Antallet af boliger belastet med støj over 55 dB er også nogenlunde uændret siden 1993. Stigende trafikmængder har øget støjen, men er blevet opvejet af først og fremmest regulering i EU-regi (især mindre støjende køretøjer), trafikplanlægning i byerne, samt den omtalte støjbeskyttelsesindsats på statsvejene. Herudover har der siden starten af 1980'erne været bestemmelser i planloven for nye boliger, som indebærer, at der ikke må bygges nye boliger, der er belastet over 55 decibel eller ved at der etableres støjdæmpning, så den vejledende grænseværdi overholdes.

Det var et formål med vejstøjstrategien at pege på de mest omkostningseffektive virkemidler. Nye analyser af virkemidler i strategien viste, at langt de fleste virkemidler, teoretisk set, kan give et samfundsøkonomisk overskud at realisere. Overskuddet opstår, fordi gevinsten ved øgede boligpriser og sparede helbredsomkostninger ved støjreduktion, overstiger udgifterne til støjbekæmpelse.

Beregninger i strategien viste dog også, at målet fra 1993 kun kunne nås med meget store investeringer og på en ikke omkostningseffektiv måde. I strategien blev det derfor foreslået at planlægge indsatsen over en længere tidshorisont (frem mod 2020), så indsatsen kan tilrettelægges mere omkostningseffektivt. I strategien er det angivet, at indsatsen for at reducere vejstøj bliver vurderet i tilknytning til, at de ansvarlige myndigheder i 2007-08 udarbejder støjhandlingsplaner som følge af EU's støjdirektiv.

I strategien er det skønnet, at ca. 90 % af de støjbelastede boliger er beliggende langs kommuneveje. Ud fra princippet om, at ansvar og økonomi følges ad, er det i vejstøjstrategien derfor udgangspunktet, at ansvaret for at prioritere en indsats i forhold til vejstøjbelastningen primært ligger i kommunerne. Staten har ansvaret for statsvejene og for at skabe de nødvendige rammer for alle myndigheder.

I strategien er givet 10 statslige initiativer, som er rammeskabende for den fremtidige indsats for at reducere vejstøj. De 10 initiativer omhandler en fortsat støjrreducerende indsats på statsvejene, fremme af forskellige virkemidler til at reducere støjen fra vejtrafik (støjrreducerende vinduer, støjrreducerende asfalt, nedsat hastighed m.m.), en styrket indsats i EU-regi for at skærpe kravene til dæk og køretøjer, en formidlingsindsats af vejstøjstrategiens konklusioner til kommuner, en opdatering af vejledningen om vejstøj, og en overvågning af den løbende indsats for støjbekæmpelse hvert femte år i tilknytning til de støj kortlægninger og støjhandlingsplaner, der skal udarbejdes som følge af EU's støjdirektiv.

Opfølgning på vejstøjstrategien

Med hensyn til statsvejene anvendes der i dag betydelige ressourcer på støjrreducerende tiltag ved nye vejanlæg, og støj dæmpende foranstaltninger er i dag en integreret del af planlægningen i tilfælde, hvor den pågældende vejstrækning passerer igennem boligområder. De støj dæmpende foranstaltninger søges i den forbindelse i videst muligt omfang udformet således, at man på én gang bekæmper den støj, der skyldes udvidelsen, og den allerede forekommende støj.

I januar 2004 fulgte transport- og energiministeren op med nedsættelsen af en pulje på ca. 100 mio. kr. for over en årrække at fremme konkrete støj dæmpende tiltag langs det eksisterende statsvejnet. I forbindelse med beslutningen om at oprette støjpuljen, blev der mellem regeringen og forligspartierne lagt vægt på en prioriteret indsats på baggrund af støj kortlægning. Målet er at sikre, at der løbende opnås mest mulig støj dæmpning pr. investeret krone.

Ved udmøntningen af disse penge vil der også blive lagt vægt på formidling af nye og bedre metoder til støj dæmpning for på den måde at sikre, at indsatsen bliver til gavn for hele vejsektoren, herunder kommuner. Derudover har Transport- og Energiministeriet (Vejdirektoratet, Vejteknisk Institut), som beskrevet i svaret på spørgsmål 270, indledt et samarbejde med et hollandsk vejinstitut om forskning for 10 mio. kr. i støjrreducerende asfalt.

Det kan også nævnes, at der de seneste år er søsat enkelte forsøgsstrækninger på kommuneveje med støjrreducerende asfalt, bl.a. i Københavns Kommune. Frederiksberg Kommune har for nylig besluttet, at de fremover vil anvende støjrreducerende asfalt, når de skifter og vedligeholder belægninger på deres veje.

Et yderligere initiativ som opfølgning på vejstøjstrategien er Miljøministeriets nye projekt om finansielle støjpartnerskaber, hvor der er afsat 4 mio. kr. i 2006 til at afprøve og formidle ideen om samfinansiering af støjtiltag mellem det offentlige (stat og kommune) og private boligejere. Boligejere kan have et incitament til at medfinansiere en del af støjindsatsen, da forbedrede støjforhold kan give stigninger i boligprisen. Støjpartnerskaber skal ses som et supplement til den øvrige støjrreducerende indsats på stats- og kommuneveje.

Spørgsmålet om bekæmpelse af støj indgår i det arbejde der skal ske i forbindelse med den infrastrukturkommission, som regeringen netop har besluttet at nedsætte. Kommissionen skal analysere det fremtidige transportbehov og komme med forslag til, hvordan de fremtidige infrastrukturudfordringer skal løses. Kommissionen skal som led i dette arbejde også se på de omkostninger for miljø og natur som trafikken medfører, herunder støjforurening, og komme med forslag til strategier for håndteringen af disse spørgsmål.