



MINISTEREN

Transport- og Bygningsudvalget
Folketinget

Dato 30. september 2016
J. nr. 2016-4468

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport- og Bygningsudvalget har i brev af 8. september 2016 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålene er stillet efter ønske fra ikkemedlem af udvalget (MFU) Morten Bødskov (S).

Spørgsmål nr. 658:

Gate 21, der er et samarbejde mellem kommuner, virksomheder og statslige institutioner primært i hovedstadsområdet, og Rambøll har udgivet hvidbogen "Trafikstøj – et overset samfundsproblem" (maj 2016). I rapporten anføres det, at trafikstøj er det andet største miljøproblem i EU, og at 724.000 boliger – ved Miljøstyrelsens seneste opgørelse i 2012 – er belastet af vejstøj, heraf 119.000 boliger langs statens veje. Hvad har regeringen af konkrete planer for at nedbringe vejstøjen langs statens veje?

Svar:

Vejstøj er et væsentligt samfundsproblem, der desværre påvirker mange mennesker langs vores veje, og der arbejdes i statsligt regi med støjreducerende tiltag og indsatser på en række forskellige måder.

Ved anlæg af nye veje eller udbygning af eksisterende statsveje, indgår støjhen-syn som en integreret del af anlægsprojekterne. Ved nyanlæg eller udbygning af eksisterende veje er der praksis for at søge at begrænse støjen ved sammenhængende boligområder, som udsættes for et støjniveau på 58 dB og derover, som svarer til den grænseværdi, som gælder i forbindelse med planlægning af nye boliger, jf. Miljøstyrelsens vejledning om "Støj fra veje" (nr. 4, 2007), ved hjælp af støjafskærmninger, støjvolde, støjreducerende asfalt, eller ved at sørge for at den nye vej anlægges i tilstrækkelig afstand fra boligbebyggelser.

Herudover tilbydes boligejere tilskud til støjisolering af boligen, hvor facade-støjniveauet overstiger 63 dB. Nye vejprojekter betyder almindeligvis, at antallet af støjbelastede boliger samlet set mindskes, enten som følge af nye støjreducerende tiltag langs en eksisterende vej, eller som følge af, at en ny vej trafik- og støjafplaster eksisterende bysamfund.

Transport- og Bygningsministeriet har en overordnet målsætning om at anvende støjreducerende slidlag ved byområder, hvor støjbelastningen af boliger overstiger et støjniveau på 58 dB, og hvor det vurderes hensigtsmæssigt at væg-



te reduktionen af støjgener højt. Dette gælder både når der anlægges nye veje, når veje udbygges, og når asfalten udskiftes i forbindelse med den almindelige vedligeholdelse. Anvendelse af støjreducerende slidlag er forbundet med meromkostninger, bl.a. fordi levetiden for denne type slidlag er kortere end for et traditionelt slidlag. På den baggrund anvendes støjreducerende slidlag, hvor den samlede støjbelastning af boliger er forholdsvis høj, dvs. steder med forholdsvis høj boligthed med tilhørende høj støjbelastning. Vejdirektoratet har oplyst, at der samlet er udlagt ca. 300 km asfaltslidlag klassificeret som støjreducerende slidlag.

Der er således bl.a. det seneste årti er sket store udbygninger af statens veje i hovedstadsområdet, som samtidig har resulteret i etablering af støjskærme, støjvolde, udlægning af støjreducerende asfalt og støjisolering af boliger, som alt i alt har medført færre støjbelastede boliger. Og dette i en periode, hvor trafikken på statens veje generelt er steget. En afledt effekt af, at kapaciteten på motorvejene øges, er, at motorvejene tiltrækker trafik fra de omkringliggende kommuneveje, som dermed får færre biler og mindre støj, end de ellers ville have fået.

Parallelt med indsatsen i forbindelse med anlæg af ny vej- og jernbaneinfrastruktur igangsættes initiativer i forhold til den eksisterende infrastruktur.

Vejdirektoratets ”Støjhandlingsplan for statens veje 2013-2018” beskriver principperne for statens indsats imod støj langs statsvejene. Støjhandlingsplanen gennemgår, kommune for kommune, lokaliteter, hvor Vejdirektoratet vurderer, der kan være behov for en kommende indsats imod støj. Vejdirektoratets konkrete indsats imod støj langs det eksisterende vejnet afhænger af særbevillinger, som aftales politisk.

Med ’Aftale om en grøn transportpolitik’ af 29. januar 2009 (V, S, DF, LA, RV, SF og K), blev det aftalt, at afsætte i alt 400 mio. kr. til en støjpulje med det formål at nedbringe støjen fra statens veje og jernbaner. Hovedparten af midlerne er anvendt til støjafskærmning og støjisolering ved stærkt støjbelastede boligområder langs statsveje, hvor der ikke er pågået planlægning eller anlæg af nye vejprojekter.

I udvælgelsen af støjskærmsprojekter til udmøntning er der på baggrund af oplæg fra Vejdirektoratet lagt vægt på at prioritere de mest støjbelastede boligområder først, og hvor det har været muligt, at reducere støjen mest på baggrund af de nødvendige investeringer. Udmøntningen og prioriteringen af midlerne er sket politisk i forligskredsen. Sidste udmøntning af puljen var med ”Aftale om energieffektive transportløsninger, støjbekæmpelse og trafiksikkerhedsbyer” af 14. november 2013, og puljen er således fuldt udmøntet.

Støjpuljen har medført i alt 21 støjskærmsprojekter langs det eksisterende statsvejnet heraf 13 i hovedstadsområdet. Vejdirektoratet vurderer, at støjpul-



jeprojekterne samlet har resulteret i ca. 1.200 færre støjbelastede boliger over 58 dB. Det er særligt boliger belastet i de højere kategorier af støjniveauer, der har fået nedbragt støjen. Således vurderes støjpuljen at have medført ca. 700 færre boliger i støjkategori 63-68 dB, og ca. 300 færre stærkt støjbelastede boliger over 68 dB. Endelig har ca. 700 boliger fået tilskud til støjisolering.

Side 3/3

Som spørgeren er bekendt med, er vi desværre i en situation, hvor det økonomiske råderum er meget begrænset. Men støjindsatsen prioriteres højt i den grønne forligskreds (V, S, DF, LA, RV, SF og K) hvor vi har aftalt, at der skal sættes penge af til støjbekæmpelse, når der er økonomisk råderum til det.

I første omgang er der med aftalen af 26. august 2016 blevet afsat en samlet ramme på 45,7 mio. kr. til etablering af støjskærme ved Bramdrupdam i Kolding Kommune og Allingvej i Hvidovre Kommune.

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt