



Transportministeriet

Transportministeren

Statsrevisorernes Sekretariat
Folketinget
Christiansborg
1240 København K

17. januar 2024
2023-5078

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportministerens redegørelse til Statsrevisorernes beretning nr. 5/2024 om indsatsen over for trafikstøj

I brev af 20. november 2024 har Statsrevisorerne anmodet mig om at redegøre for de foranstaltninger og overvejelser, som beretning nr. 5/2024 om indsatsen over for trafikstøj giver anledning til.

I det følgende fremgår mine kommentarer til beretningens konklusioner samt til Statsrevisorernes bemærkninger til beretningen.

Trafikstøj udgør et væsentligt problem for menneskers sundhed og velbefindende. Det er som bekendt ikke transportinfrastrukturen i sig selv der støjer, men den trafik, der afvikles på den. Vækst i trafikken – og dermed i støjen – er i hovedsagen en konsekvens af den generelle samfundsudvikling og den øgede mobilitet, der er en forudsætning for et velfungerende arbejdsmarked og for udvekslingen af varer og tjenesteydelser.

Den statslige indsats over for trafikstøj er tilrettelagt og dimensioneret ved de politiske aftaler på området, særligt den politiske aftale fra 2021 om Infrastrukturplan 2035 og ved de bevillinger, der er afsat i forlængelse heraf. Der blev således ved aftalen afsat en støjpulje på 3 mia.kr. for perioden 2022-2035, og der indarbejdes herudover tiltag ved de større anlægsprojekter.

Jeg anerkender, at støjhandlingsplanerne ikke har overholdt alle formelle krav i bekendtgørelsen. Det er således kritisabelt, at flere støjkort og handlingsplaner ikke er blevet indsendt til tiden. Processen vil blive søgt forbedret i samarbejde med Miljøstyrelsen.

Når det kommer til spørgsmålet om prioriteringen af støjprojekterne, er det mindre lige til at tage kritikken til efterretning, da prioriteringen beror på politiske beslutninger i forligskredsen.

Indtil videre har man i forhold til støjindsatsen på vejområdet fra politisk side valgt en tilgang, hvor prioriteringen mellem de enkelte



projekter sker én gang om året i forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035.

Midlerne bliver udmøntet efter indstilling fra Vejdirektoratet. Indstillingen tager udgangspunkt i et overslag over, hvor meget det koster at støjsikre et område, i forhold til, hvor mange boliger der vil få reduceret støjgenerne. Forligskredsen får herved et godt overblik over, hvor meget støjreduktion man får for pengene. Det er min oplevelse, at den tilgang har fungeret godt.

Jeg vil dog gerne drøfte med forligspartierne, om man ønsker at gå over til en anden model, hvor der gives mere langsigtede rammer i forligskredsen, som Vejdirektoratet selv udmønter gennem støjhandlingsplanerne uden en politisk proces. Denne model vil gøre det muligt for Vejdirektoratet at udarbejde konkrete 5-årige handlingsplaner.

Til kritikken af, at der er uklart, på hvilken baggrund Vejdirektoratet har udvalgt forslagene til nye støjskærme, kan siges, at de indstillede støjskærmsprojekter og undersøgelser tager udgangspunkt i de pågældende støjhandlingsplaner, der udpeger de relevante områder, der er udsat for et støjniveau over 65 dB.

Jeg anerkender, at det kan blive mere tydeligt, hvordan Vejdirektoratet har udvalgt de endelige støjskærmsprojekter, der indstilles til forligskredsen ved de årlige udmøntninger.

Beslutningsprocessen har karakter af en tragt, hvor en række områder først bliver screenet på et overordnet niveau, og der på dette grundlag bliver udvalgt nogle områder, som går videre til konkrete planlægningsundersøgelser. Det har den konsekvens, at de mulige projekter ikke alle bliver undersøgt til samme niveau. Dette er efter min vurdering en nødvendig konsekvens, da det ikke giver mening at bruge betydelige ressourcer på at planlægge et stort antal projekter, som der alligevel ikke er ressourcer til at gennemføre.

For at skabe øget klarhed om denne udvælgelsesproces vil Vejdirektoratet i 2. halvår af 2025 udarbejde et forslag til en fagligt baseret rangordning af mulige fremtidige støjskærmsprojekter. Denne rangering vil skabe mere klarhed for støjbelastede borgere, og give dem indsigt i, hvor deres område ligger blandt andre støjbelastede områder.

Rigsrevisionen kritiserer endvidere, at Banedanmark ikke tydeligt har prioriteret rækkefølgen af initiativer i deres støjhandlingsplaner. Herom bemærkes, at alle initiativer er blevet gennemført og



Side 3/3

prioriteret ens. Fremadrettet vil Banedanmark inkludere en nærmere beskrivelse og rangordning af støjhjælpsinitiativer i handlingsplanerne, hvor det er relevant.

Kopi af denne redegørelse er sendt til Rigsrevisionen.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink that reads "Thomas Danielsen".

Thomas Danielsen