

Spm. nr. S 733

Til trafikministeren (14/12 98) af:

Ester Larsen (V):

»Vil ministeren i fortsættelse af besvarelse af spørgsmål nr. S 398 oplyse, om de i svaret omtalte »gældende prioriteringsprincipper« relaterer sig til Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier?«

Svar (4/1 99)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

I forbindelse med etablering af støjdæmpende foranstaltninger langs statens veje er det målsætningen, at der efterfølgende skal være under 55 dB(A) i gennemsnitlig støjbelastning i de tilgrænsende boligområder, således som det er angivet i Miljøstyrelsens vejledende retningslinier. Hvis dette ikke er muligt, er målsætningen, at der mindst skal ske en dæmpning af det udendørs støjniveau på 8 - 10 dB(A) ved etablering af støjafskærmning.

Med udtrykket »gældende prioriteringsprincipper« refereres til den beregningsprocedure, der er opstillet til sikring af, at der fås den største dæmpningseffekt pr. investeret krone. Proceduren tager udgangspunkt i en sammenvejlet beregning af, hvor mange boliger, der langs en given delstrækning, er belastet med hvor stort et støjniveau henholdsvis før og efter gennemførelse af en bestemt støjdæmpende foranstaltning. Denne ændring i støjbelastning sammenholdes dernæst med omkostningsoverslaget for gennemførelse af den pågældende foranstaltning. Udover helårsboliger indgår også institutionspladser med længerevarende døgnophold i beregningerne.

Spm. nr. S 734

Til trafikministeren (14/12 98) af:

Ester Larsen (V):

»Finder der reelt en forskelsbehandling sted af støjplagede borgere, afhængigt af om støjbelastningen stammer fra et nyetableret vejanlæg eller fra forøget vejtransport på eksisterende vej forårsaget af et broanlæg til for eksempel Storebæltsbroen?«

Svar (4/1 99)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Der er tale om forskellige principper for støjbeskyttelse henholdsvis langs nyetablerede veje og langs eksisterende veje. Ved anlæg af nye veje, der kræver en anlægslov, fastsættes omfanget af støjbeskyttelse i forbindelse med anlægsloven. Udgangspunktet er her, at beboerne i sammenhængende bebyggelser, der ikke tidligere har været udsat for vejtrafikstøj, ikke belastes med et støjniveau, der overskrider Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier.

I modsætning hertil må naboer til eksisterende vejanlæg acceptere, at der sker en almindelig samfundsudvikling på trafikområdet, som kan føre til øgede støjgener i forhold til tidspunktet, hvor bebyggelsen blev opført.

Der er ikke i Vejloven, Miljøbeskyttelsesloven eller anden lovgivning fastsat bestemmelser, der pålægger vejmyndigheden at etablere støjdæmpende foranstaltninger langs eksisterende veje. Regeringen har imidlertid siden sin tiltræden på de årlige finanslovsforslag afsat et beløb til støjbekæmpelse langs statsvejene.

I regeringens trafikpolitiske redegørelse »Trafik 2005« fra december 1993 blev der peget på de særlige foranstaltninger, der kunne sættes i værk for at nedbringe støjbelastningen langs det eksisterende vejnet. Målsætningen om, at højst 50.000 boliger i 2010 er belastet med et støjniveau på over 65 dB(A), er blevet fulgt op af afsatte midler på finansloven til afhjælpning af støjgener langs det eksisterende statsvejnet.

Prioriteringen af indsatsen langs de enkelte delstrækninger sker på baggrund af konkrete støjberegninger ud fra et hovedhensyn om, at få den bedst mulige effekt pr. investeret krone.

Spm. nr. S 826

Til kulturministeren (30/12 98) af:

Ester Larsen (V):

»Vil ministeren oplyse, hvilke restriktioner der er gældende for tv-reklamer for børn i England og vore nærmeste nabolande?«