

Desuden har regeringen foreslået parterne bag trafikaftalen at bruge ca. 100 mio. kr. over en årrække til at bekæmpe støj langs de eksisterende statsveje, herunder eksempelvis opsætning af støjskærme og forsøg med støjdæmpende asfalt.

Den nærmere udmøntning af de afsatte midler vil blive overvejet i den kommende tid. Regeringen har i den forbindelse lagt op til, at der foretages en prioriteret indsats på baggrund af en kortlægning af støjbelastningen. På den måde vil vi sikre, at der opnås mest mulig støjdæmpning pr. investeret krone. De ekstra midler skal således anvendes omkostningseffektivt.

Endvidere har regeringen foreslået, at indsatsen tilrettelægges således, at der lægges vægt på udvikling og formidling af nye og bedre metoder til støjdæmpning. Det vil betyde, at indsatsen bliver til gavn for hele vejsektoren, herunder også amter og kommuner.

Vejstøjsstrategien indgår desuden i grundlaget for at implementere EF's støjdirektiv med krav om, at offentlige myndigheder fra 2007 skal kortlægge støjen og udarbejde støjhæmningsplaner hvert femte år.

Det var en status for situationen i dag, og det er på den baggrund, vi skal se SF's beslutningsforslag.

De første to punkter vedrører grænseværdier. Miljøstyrelsen har fastsat vejledende grænseværdier, der gælder ved etablering af nye boliger langs eksisterende veje og jernbaner. Ved etablering af nye statslige trafiklanlæg gælder der en praksis, der så vidt muligt sikrer, at eksisterende boliger ikke belastes med trafikstøj over disse grænseværdier.

Miljøstyrelsens grænseværdier for nye boliger langs eksisterende veje og jernbaner er fastsat ud fra en undersøgelse af store befolkningsgruppers opfattelse af støjen.

De gældende vejledende grænseværdier er udtryk for en støjbelastning, som Miljøstyrelsen vurderer er acceptabel for miljø og sundhed. Der er derfor ikke grundlag for at skærpe grænseværdierne nu, men som opfølgning på vejstøjsstrategien vil det blive vurderet, om der bør indføres vejledende grænseværdier for flere planlægningssituationer.

Kl. 20.10

For så vidt angår forslaget om en 10-årig handlingsplan, punkt 3, viser vejstøjsstrategien, at det ikke inden for en kort tidshorizont er omkostningseffektivt at målrette indsatsen direkte mod de mest belastede boliger. Eksempelvis kan det ikke anbefales generelt at udskifte til støjsva-

ge asfaltbelægninger, før asfalten alligevel skal udskiftes.

Med hensyn til forslaget om at yde støtte til støjreduktioner i boliger, der er støjbelastede over grænseværdien – det er punkt 4 – er der allerede i dag i byfornyelsesloven gode muligheder for at støtte støjbegrænsende tiltag, og med den nye byfornyelseslov kan kommunalbestyrelser beslutte at støtte støjbegrænsende tiltag i forbindelse med bygningsfornyelse, når der er tale om ejendomme, som mangler tidssvarende opvarmning eller wc, eller ejendomme, som er væsentligt nedslidte eller opført før 1950. I forbindelse med områdefornyelse efter lovens kapitel 2 er der også muligheder for at støtte hastighedsdæmpning og trafikomlægninger m.v., som kan dæmpe støjen.

For så vidt angår forslaget om støjsvag asfalt, forslagets punkt 5, er der i dag ikke tilstrækkelig viden om de forskellige støjsvage asfalttypers egenskaber til, at man kan lovgive om dem. For tiden afprøves forskellige typer, og to af vejstøjsstrategiens initiativer sigter netop på, at der opnås en bedre dokumentation af de støjdæmpende asfalttypers egenskaber, og at formidlingen på det grundlag forøges, så vejmyndighederne får et bedre beslutningsgrundlag for at bruge sådanne belægninger.

Jeg mener, at vi kommer længst med oplysning, standarder og frivillighed i denne sag, og helt i tråd med vejstøjsstrategien kan jeg nævne, at Vejdirektoratet netop har indgået en aftale med den tilsvarende hollandske institution om, at der i de næste 3 år skal bruges ca. 10 mio. kr. på forskning i støjdæmpende vejbelægninger.

Når vi taler om støjsvage dæk, er der heller ikke grundlag for et lovindgreb nu: Øget anvendelse af mindre støjende dæk er et virkemiddel, som også er omfattet af vejstøjsstrategiens 10-punkts-plan, men en forudsætning for, at man kan øge oplysningen om sådanne dæktyper, er, at der foreligger støjoplysninger om de forskellige dæktyper, der sælges, og det er ikke tilfældet i dag.

Det nye EF-direktiv forventes at føre til, at der tidligst i 2007 er et sådant udvalg af dæk på markedet, at man kan gennemføre en bredere forbrugerinformation om støjreducerende dæk. Vejstøjsstrategien peger dog på, at det allerede i de nærmeste år vil være muligt at gøre en indsats for at fremme miljømærkede dæk, som ud over andre miljøegenskaber også skal være mærket med hensyn til støj kvalitet.