

sundhedsudgifter og tabt velfærd. Vi har længe vidst, at støj kan give hovedpine, søvnbesvær og stress, at den påvirker koncentrationsevnen og hæmmer børns indlæring og motivation. Med strategien fik vi også tal for helbredseffekter i forhold til den øgede risiko for f.eks. forhøjet blodtryk og hjertesygdomme.

Støjbelastningen nedsætter også boligernes værdi. En undersøgelse af sammenhængen mellem støj og huspriser viste, at prisen på parcelhuse stiger med 1 pct. i gennemsnit for hver decibel, man får nedbragt støjen. Det gælder selvfølgelig ikke i hvert enkelt tilfælde, men der vil formodentlig være tale om en økonomisk gevinst og i hvert fald altid en gevinst for sundhed og velvære.

Vejstøjsstrategien var den første samlede nationale strategi i Danmark for vejstøj. Strategien gav et rigtig godt udgangspunkt for især kommunernes arbejde med at reducere støj, hvilket jo er helt afgørende, da 90 pct. af de støjbelastede boliger findes langs kommuneveje.

Vi vil så i år gøre en status over initiativerne i vejstøjsstrategien og på det grundlag vurdere, om der er behov for at justere strategien og fremkomme med yderligere tiltag. Vurderingen skal bl.a. baseres på de støjhandlingsplaner for Københavnsområdet og langs statsvejene, der er udarbejdet som følge af EU's støjdirektiv.

Uden at foregribe begivenhederne og evalueringen kan der peges på en række positive tendenser i støjbekæmpelsen. Udviklingen af støjsvag asfalt er gået stærkt siden 2003. Frederiksberg Kommune har f.eks. besluttet at anvende støjsvag asfalt, hver gang de vedligeholder deres større veje, og Københavns Kommune foreslår i deres forslag til Agenda 21-plan fra februar 2008 en tilsvarende praksis.

Jeg vil også gerne nævne de fem demonstrationsforsøg med såkaldte finansielle støjpartnerskaber, hvor de, der får gavn af støjbekæmpelse, hver især også er med til at finansiere en del af den. Forsøgene viste, at de berørte borgere har været meget interesserede i at være med til at betale regningen for at få mere ro, og de har fået mulighed for medbestemmelse om, hvordan støjdæmpningen sker.

Der er nu udarbejdet en guide, der skal tjene som inspirationskilde og gøre det nemmere for kommuner og boligejere fremover at indgå nye partnerskaber. I den forbindelse vil jeg sige, at jeg netop i februar måned besøgte en familie på Frederiksberg, som var en del af det her støjpart-

nerskab, og som havde mange rosende ord om projektet.

Som jeg tidligere nævnte, befinder langt de fleste støjbelastede boliger sig langs kommuneveje.

Derfor vil der også i evalueringen af vejstøjsstrategien være særlig fokus på kommunernes indsats og viden om, hvordan regeringen bedst muligt kan understøtte kommunernes fortsatte indsats på området.

Derfor vil jeg også sige, at vi jo nu laver en status på vejstøjsstrategien med det udgangspunkt, at vi vil evaluere, hvordan tingene har udviklet sig. Derfor er det også for tidligt at lægge sig fast på mål og midler og dermed også de enkelte elementer i beslutningsforslaget. Det gælder for så vidt også forslaget om en statslig støjpulje. Det skal dog stå helt klart, at indsatsen for at reducere støjen langs de kommunale veje som udgangspunkt er de kommunale vejmyndigheds ansvar, ligesom ansvaret for statsvejene er regeringens. Derfor aftalte regeringen også i 2004 en ekstra pulje på 100 mio. kr. til støjbekæmpelse langs statsvejene.

Kl. 16:59

Jeg er dog rimelig fortrøstningsfuld i lyset af de gode muligheder for støjbekæmpelse, vi har set de senere år. Kvaliteten af asfaltbelægningen er blevet stærkt forbedret; anvendelse af støjreducerende asfalt bliver mere udbredt på statsveje; der er eksempler på, at nogle kommuner nu altid bruger støjdæpende asfalt, når de skal vedligeholde deres veje; kommunerne har gode forudsætninger for at udarbejde lokale støjhandlingsplaner; og Miljøministeriet har i februar udsendt et solidt inspirationsmateriale til alle landets kommuner, i hvilket det anbefales, at man bruger støjhandlingsplaner til at strukturere arbejdet med støjbekæmpelse.

Derudover er der jo et støjdirektiv, der pålægger 14 kommuner i Københavnsområdet at udarbejde obligatoriske støjhandlingsplaner her i 2008, og yderligere vil der komme obligatoriske krav, som kommer til at gælde for Odense, Århus og Aalborg.

Der er også et stort potentiale ved at udbrede støjsvage dæk og opnå virkninger, der kommer til at slå igennem alle de steder, hvor der kører biler – også de steder, hvor der ikke er andre tekniske muligheder for at bekæmpe støjen.

Der foregår i øjeblikket i EU en opstramning af reglerne om dækstøj, og der presser vi fra dansk side naturligvis på for at få strammet reglerne om dækstøj i hele EU.