

Det handler om lovpligtige grænseværdier for støjbelastning af boliger ved etablering og ombygning af trafik anlæg; om grænseværdier ved nybyggede boliger; og om en handlingsplan for støjramte boliger inden for en 10-års-periode. Alt det er jo – ligesom det, Socialdemokratiet foreslår – noget, som vi skal have lavet med nogle klare mål for, hvor mange boliger, der skal reduceres med inden for en bestemt tidsperiode, og med klare virkemidler til, hvordan vi skal nå det.

Ministeren nævner støjsvag asfalt. Ja, lad os gå i gang med at bruge det og gøre det til et lovkrav, at der skal bruges støjsvag asfalt de steder, hvor vi ved, at det betyder noget.

Med hensyn til dækstøj har vi jo i SF for en del år siden arbejdet med en model for afgiftsstyring, så vi kun får dæk på markedet, der er støjsvage. Det har man tidligere afvist, men vi må i hvert fald sikre os – også i EU, som ministeren nævnte – at vi får de mest støjsvage dæk på markedet, og at de bliver brugt. Der er forskellige redskaber. Vi har nu fået en miljøzonestyring, og der er vel også ting, der kan bruges på det punkt i forhold til støjsvage dæk.

Hr. Flemming Damgaard Larsen holdt, synes jeg, en interessant og god tale, hvor han sagde, at han ikke ville afvise virkemidler. Og jeg håber, at vi kan få det ud af den her debat, at vi nu faktisk for alvor laver en handlingsplan over en bestemt tidsplan, så vi får taget nødvendige beslutninger. Vi kunne godt en gang imellem være bare lidt foran i forhold til det, som vi bliver presset til, og det, der afgøres på EU-plan. Her er en chance, som jeg håber, at ministeren og det politiske flertal, som afviser det her forslag i dag, vil være med til, når evalueringen kommer. Og som ministeren sagde: Der er sådan set penge i at gøre det her. Og det plejer at være et godt argument, at der er penge i det – også i de områder, hvor ministeren kommer fra.

Det var jo noget af det, der blev vist og synliggjort årene omkring 2003, 2004 og 2005 i de samfundsøkonomiske analyser, og som også er blevet udnyttet i partnerskaberne osv. Alt sammen fornuftige initiativer, men hvis vi virkelig skal tage de beregninger – også dem, der ligger på EU-niveau – alvorligt, så skal vi i virkeligheden lave en massiv indsats på de her områder.

Kl. 17:17

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til ordføreren. Så er det Hr. Per Ørum Jørgensen som ordfører.

(Ordfører)

Per Ørum Jørgensen (KF):

Grundlæggende må jeg sige, at også set fra konservativ side er det her et rigtig godt forslag. Jeg synes, at mange af de virkemidler, man nævner, er fornuftige og interessante tiltag, og jeg vil også sige, at de problemstillinger, man ridser op i beslutningsforslaget, absolut er problemstillinger, som vi også fra konservativ side tager meget alvorligt.

Når vi alligevel ikke kan støtte dette beslutningsforslag, vil jeg gerne anføre to ting, som er helt centrale i den forbindelse. Først må jeg sige, at jeg finder timingen lidt uheldig, idet regeringen – som også Venstres ordfører var inde på, og som ministeren også nævnte – er ved at evaluere planerne i øjeblikket, og at der vil blive udarbejdet en decideret handlingsplan mod trafikstøj. Vi vil naturligvis afvente resultatet af arbejdet, som bliver færdiggjort om kort tid, og derfor mener vi, det er fornuftigt, at man lader eksperterne arbejde videre med tingene og på den baggrund træffer mere konkrete beslutninger om, hvad der skal ske. Det er den ene ting.

En anden årsag til, at vi ikke kan støtte forslaget, er, at man foreslår en støjpulje på 100 mio. kr., hvoraf en del skal gå til kommunal medfinansiering. Jeg vil egentlig godt stille et spørgsmål til forslagsstillerne i den forbindelse: F.eks. har Frederiksberg Kommune jo gjort tiltag på dette felt, og betyder det, at man vil kompensere kommunen med tilbagevirkende kraft? Eller betyder det, at man belønner kommuner, der ikke har gjort tiltag, og straffer de kommuner, der har gjort tiltag? Det synes jeg er relevant at få afklaret i forhold til den procedure, hvor man fra statslig side vil give kommunal medfinansiering, for det jo helt centralt, at 90 pct. af de områder, hvor der er for meget støj, er kommunale veje.

Vores indstilling er, at vi slet ikke vil være afvisende over for at stille nogle krav til kommunerne om at få udarbejdet handlingsplaner og andet. Det synes vi lyder fornuftigt, men jeg synes, vi skal gøre det på en sådan måde, at vi ikke straffer kommuner, der har indtænkt det her i deres handlingsplaner, men tværtimod giver nye incitament. Jeg synes, det vil være spændende at se, hvor langt vi kan komme.

Jeg synes også, det er værd at understrege, at for os er det væsentligt med ny teknologi og mere forskning på feltet. Som flere også har været inde på, er der ingen tvivl om, at støjdæmpende