

Udskriftsdato: 23. december 2025

2009/1 BSF 37 (Gældende)

Forslag til folketingsbeslutning om bekæmpelse af trafikstøj ved rekreative områder og om indarbejdelse af støjdæmpning i den fremtidige praksis ved planlægning af bane- og vejinfrastruktur

Ministerium: Folketinget

Forslag til folketingsbeslutning

om bekæmpelse af trafikstøj ved rekreative områder og om indarbejdelse af støjdæmpning i den fremtidige praksis ved planlægning af bane- og vejinfrastruktur

Folketinget pålægger regeringen at udarbejde og gennemføre en strategi til reduktion af trafikstøjen ved støjbelastede rekreative arealer, som er beliggende langs med motorveje og jernbaner.

Strategien skal bl.a. indeholde følgende elementer:

1. Oprettelse af en støjpulje, der skal målrettes til at reducere støjbelastningen for rekreative arealer beliggende langs med motorveje. De redskaber, der tages i anvendelse, skal være støjvolde, beplantninger, støjskærme, støjdæpende asfaltbelægninger m.v. Denne pulje finansieres ved, at hver liter solgt benzin pålægges en afgift på 5 øre, hvilket giver et årligt provenu på ca. 250 mio. kr.
2. Oprettelse af en støjpulje, der skal målrettes til at reducere støjbelastningen for rekreative arealer beliggende langs med jernbanestrækninger. De redskaber, der tages i anvendelse, skal være støjvolde, beplantninger, støjskærme, lydabsorberende materialer, skinneslibning, teknologiudvikling af det rullende materiel m.v. Denne pulje finansieres ved, at hver togkilometer pålægges en støjafgift på 5 øre, hvilket giver et årligt provenu på ca. 400 mio. kr.
3. Udarbejdelse af støjhandlingsplaner med deltagelse af stat og kommuner for at kortlægge, hvilke rekreative områder der skal støjdæmpes, hvordan der skal prioriteres, og hvilke »redskaber« der skal anvendes på hvilke lokaliteter.
4. Støjdæmpning langs nye veje og baner henholdsvis veje og baner, der udvides, og/eller hvor der sker en mærkbar forøgelse af trafikmængden, skal fremover indarbejdes i planlægningen af bane- og vejinfrastrukturen.
5. Der opstilles tidsrammer og målsætninger for, hvordan støjniveauet skal reduceres, og hvordan reduktionen af støjbelastningen for de rekreative arealer skal ske.

Bemærkninger til forslaget

Støj er et stigende problem overalt. Omkring 150.000 boliger er vurderet som stærkt støjbelastede; det vil sige, at de har et støjniveau på over 65 dB. Et sådant støjniveau kan ifølge WHO medføre alvorlige helbreds lidelser i form af kronisk hovedpine, forhøjet blodtryk, hjerte-kar-sygdomme, stress og søvnproblemer. Hertil kommer, at børn, der udsættes for vedvarende høj støj, kan have indlæringsproblemer.

Der er en almen forventning om, at trafikken vil stige i de næste årtier, i hvert fald så længe benzin stadig er så billig, som den er. Vejdirektoratet har i forbindelse med udarbejdelsen af forslaget til vejstøjsstrategi foretaget et skøn over den forventede trafikstigning. Direktoratet fandt frem til, at der vil ske en årlig stigning på ca. 1 pct. på kommuneveje og det dobbelte på statsvejene. På kommunevejene øges støjen med 0,6 dB frem til 2020, og på statsvejene vil stigningen være 1,5 dB. (Se også omtalen i afsnit 4.2 i Vejdirektoratets Rapport 295, 2004: Nye veje til støjbekæmpelse i byer – et idékatalog).

Imidlertid er der stadig færre områder, hvor det er muligt at opleve stilhed. Det skyldes bl.a. byudvikling, og at trafikmængderne og dermed også støjen fra veje, baner, lufthavne m.v. er blevet større.

Selv om antallet af stilleområder mindskes og der bliver længere til dem, så øges befolkningens forventning om det modsatte. Flere undersøgelser viser, at en stigende andel af befolkningen ønsker at kunne færdes i naturen for at opleve stilheden, og der gives i undersøgelserne tillige udtryk for, at mange er af den opfattelse, at stilhed er svær at finde i og omkring byerne, og at man er nødt til at tage »ud på landet« for at finde stilhed. I praksis betyder det, at mange mennesker kun har mulighed for at finde den eftertragtede stilhed i weekender og i ferier.

Stilhedens rekreative betydning for menneskers trivsel er undervurderet. Det burde være omvendt, nemlig at uforstyrrelighed blev anskuet som en samfundsværdi med stor betydning.

For at kunne imødekomme det stigende behov for stilleområder er det derfor vigtigt, at stat og kommuner tænker støj og stilhed ind i deres planlægning på det indledende stadie, hvad enten det drejer sig om anlæg henholdsvis udvidelse af nye veje, baner eller erhvervsområder.

I EU's støjdirektiv (2002/49/EF) introduceres begrebet stilleområder, der defineres som områder med mulighed for uforstyrret oplevelse af naturens lyde, hvor man ikke forstyrres af støj fra trafik, industri eller fritidsaktiviteter.

Direktivet peger på muligheden for, at der i forbindelse med støjkortlægningen også sker en kortlægning af stilleområder i byerne og i det åbne land. Når stilleområderne er kortlagt, ligger der yderligere i direktivet en forpligtelse til at følge indsatsen op med en handlingsplan.

Fra januar 2007 gjorde regeringen det muligt for kommunerne at udpege offentligt tilgængelige stilleområder. Ordningen er frivillig. Nærværende forslag sigter på at stramme op på praksis ved at lade staten sætte et eksempel til efterfølgelse for kommunerne og gå foran med hensyn til støjdæmpning af rekreative områder og stilleområder.

I byområder anbefaler Miljøstyrelsen en grænseværdi på 55 dB for stilleområder. Nok forventer de færreste at kunne finde absolut stilhed i et byområde, men der er næppe mange, der vil opleve et støjniveau på 55 dB som særligt lavt.

Enhedslistens forslag sigter på, at grænseværdierne for støjniveauet i et stilleområde sænkes. I dag er værdien 45 dB i f.eks. sommerhusområder og kolonihaver, mens det ligger på 50 dB i andre rekreative områder uden overnatning. Forslaget lægger op til, at støjniveauet i stilleområder skal være som i kolonihaver, dvs. 45 dB.

Ændret planlægningspraksis

Forslaget sigter desuden på at gøre op med den praksis, der hersker inden for planlægning og anlæg af trafikinfrastrukturen, hvor der stort set kun støjdæmpes ved beboede områder. Ofte sker dette end ikke,

og hyppigt skal beboerne ud i en årelang strid med anlægsmyndighederne for at få dem til at indse, at den planlæggende og udførende myndighed naturligvis er forpligtet til at beskytte omgivelserne mod støjgener fra det nye henholdsvis det udvidede trafik anlæg.

Eksempelvis gav udvidelsen af Motorring 3 fra fire til seks vejbaner anledning til megen bitterhed og vrede fra naboerne, fordi Vejdirektoratet ikke var til sinds at tage de nødvendige nabohensyn fra første færd.

Af ældre dato er Helsingørsmotorvejens udvidelse fra fire til seks vejbaner sidst i 1990'erne. Ved den lejlighed fik beboerne i Mølleådal en lovning på, at der ville blive opsat støjskærme på de mest udsatte steder. Dette er ikke sket endnu, så nu er beboerne trætte af at vente på, at løfterne skal indfries, og derfor planlægger de sammen med kommunen et støjpartnerskab, hvor kommune og private i fællesskab etablerer støjskærme.

Aktuelt er der opstået en betydelig modstand blandt grundejerne langs Nybygningsløsningen, fordi disse ikke mener, at der tages tilstrækkelige hensyn til nødvendigheden af at dæmpe støjniveauet.

Det er forståeligt, at naboerne til de store trafik anlæg – på baggrund af bitter erfaring med anlægsmyndighederne – oplever sådanne vanskeligheder, blot fordi støj dæmpning af anlægsprojektet ikke er en integreret del, når der bygges veje eller baner.

Det er denne praksis, som beslutningsforslaget vil bryde med. Vedtagelse af beslutningsforslaget vil således medføre, at der vil blive indført en bestemmelse om, at enhver anlægsmyndighed skal indarbejde støj dæmpende foranstaltninger ved nyanlæg og ved udvidelse af veje eller baner, at der i budgettet afsættes de fornødne midler til løsning af denne opgave, og at støj dæmpning omfatter såvel beboede områder som rekreative arealer.

En effektiv støj dæmpning behøver ikke altid at blive så kostbar, som myndighederne ofte påstår. Meget kan således klares med jord og beplantninger. En del kommuner har besvær med at slippe af med deres overskudsjord, og det samme vil være tilfældet, når staten for alvor går i gang med anlæg af de nye baner og veje landet rundt, der er aftalt i trafikforliget af 29. januar 2009. Herved »produceres« der store mængder overskudsjord, og den kan i det omfang, det ikke er forurenet eller iblandet varierende affald, bruges til støj volde. Det er bl.a. sket i Randers, hvor kommunen sammen med Vejdirektoratet, har haft et projekt om støj dæmpning af motorvejen vest for byen. Der bør i den forbindelse ses på, hvorvidt den deponeringsafgift, der skal betales for at aflevere overskudsjord, kan anvendes til at finansiere projekterne.

Mere kostbar er støj dæmpende foranstaltninger som f.eks. støjskærme, drænasfalt, lydabsorberende underlag under skinner, udvikling af støjsvage godsvogne m.v. Forslagsstillerne finder dog, at de forøgede udgifter til støj dæmpning af de rekreative arealer er nødvendige, og at de bærer lønnen i sig selv.

Økonomi

Skiftende regeringer har i de sidste årtier afsat puljemidler til støj dæmpning ved boligerne. Tempoet har dog ikke været imponerende, idet der stadig er ca. 10 pct. af den danske boligmasse, der er stærkt generet af trafikstøj. I tiåret 1992-2002 rådede Vejdirektoratet over puljer på 212 mio. kr. til opsætning af støjskærme langs vejnettet og til medfinansiering af facadeisolering. I 2004 afsatte trafikministeren 100 mio. kr. indtil 2010 til støjbekæmpelse langs statsvejnettet, herunder til forsøg med støj reducerende asfalt. I trafikaftalen fra januar 2009 er der afsat 400 mio. kr. frem til 2014 til at nedbringe generne af trafikstøj langs de overordnede veje og baner.

Mere målrettet gås der til værk i nogle af de lande, Danmark normalt sammenligner sig med, når det gælder om at få finansieret de støj dæmpende foranstaltninger. I Oslo blev der i 1990 indført kørselsafgifter på bilkørsel i de centrale byområder. Provenuet blev anvendt til investeringer i veje, kollektiv trafik m.v., men også til støjskærme og facadeisolering langs det eksisterende vejnet.

Bedre og med en hurtigere virkningsgrad er det hollandske initiativ. Her blev der i 1980'erne lagt 5-10 øre på 1 l benzin, og provenuet blev brugt til støjreducerende tiltag langs vejnettet.

Enhedslisten foreslår, at der ses nærmere på den hollandske model. Ifald den viser sig at være egnet til danske forhold, vil den oversat til dansk se ud som følger: Hvert år sælges ca. 5 mia. l benzin. Ved at lægge 5 øre på benzinafgiften pr. liter solgt benzin og øremærke denne til støjdæmpning, vil det indbringe et årligt provenu på ca. 250 mio. kr.

Til finansiering af støjdæpende foranstaltninger langs baner foreslås det, at der opkræves 5 øre for hver af de ca. 80 mio. togkilometer, der køres hvert år. Det giver et provenu på ca. 400 mio. kr. årligt.

Skriftlig fremsættelse

Per Clausen (EL)::

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om bekæmpelse af trafikstøj ved rekreative områder og om indarbejdelse af støjdæmpning i den fremtidige praksis ved planlægning af bane- og vejinfrastruktur.

(Beslutningsforslag nr. B 37).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.