

Talemanuskript til brug for besvarelse af spørgsmål AD i åbent samråd i TRU den 11. juni 2018

Samrådsspørgsmål AD

Mener ministeren, at det er tilfredsstillende for de borgere, der i dag er støjplagede, at regeringen først vil øge rammen til offentlige investeringer i perioden fra 2021-2025, og først i den forbindelse arbejde for flere midler til støjbekæmpelse langs statens veje jf. Jyllands-Postens artikel "Her plages særlig mange borgere af trafikstøj" (www.jyllands-posten.dk, den 14. maj 2018)?

Besvarelse af spørgsmålet

Indledningsvist skal jeg komme med en rettelse:

Vejdirektoratet har gjort mig opmærksom på, at de tal, som lå til grund for Jyllands Postens artikler den 12. maj og den 14. maj 2018, desværre er behæftet med fejl.

Tallene i artiklerne stammer fra en figur i Vejdirektoratets forslag til støjhandlingsplan 2018-2023, hvor antallet af støjbelastede boliger er fordelt på regioner.

Desværre har fordelingen på regionerne ikke været opgjort korrekt. Jeg vil derfor lige kort ridse den korrekte fordeling mellem regionerne op:

I artiklen fremgår det, at antallet af støjbelastede boliger i Jylland og på Fyn er steget med 20.000 husstande over de

seneste 5 år. Dette tal er ikke korrekt. Stigningen skulle have været ca. 1000 husstande.

Antallet af støjbelastede boliger i Hovedstadsområdet er faldet med ca. 8000, mens antallet af støjbelastede boliger på det resterende Sjælland er faldet med ca. 7000.

Vejdirektoratet har beklaget fejlen, som vil blive rettet i den endelige udgave af støjhandlingsplanen.

Uanset, at det samlede antal af støjbelastede boliger er faldende, er det fortsat vigtigt, at vi gør, hvad der er muligt, for de mennesker, som er hårdest støjbelastede.

Som jeg gennemgik i besvarelsen af samrådsspørgsmål AC, er der en række projekter i gang ude i landet. Med de støjskærme, som det blev indgået aftale om i starten af året, er der på nuværende tidspunkt gang i etableringen af syv støjskærme.

Udover støjskærmsprojekter, er der også andre initiativer, som har en positiv effekt på antallet af støjbelastede boliger.

Når vi anlægger nye veje og udbygger eksisterende veje, arbejdes der så vidt muligt på at nedbringe støjen for

støjfølsomme områder. Omfanget af støjbeskyttelsen fastlægges som hovedregel i en anlægslov, hvor der forinden er gennemført en offentlig høringsproces.

Nye motorveje og motortrafikveje betyder som hovedregel trafik- og støjaflastning af bysamfund. Trafikken flyttes ud på den nye vej, og ledes dermed udenom bysamfund, som før var belastet af gennemkørende trafik. Dermed bliver færre mennesker generet af trafikstøjen.

Foruden den fokus der er på støjbeskyttelse i planlægningsøjemed, undersøges det også løbende, hvordan ny teknologi kan bidrage til at mindske støjgenerne.

Senest har vi igangsat et forsøg med en specialblandet asfalt, der kræver mindre energi i form af brændstof at køre på end almindelig asfalt, og samtidig er støjsvag.

Sidst men ikke mindst, så fastholder Vejdirektoratet sin vedligeholdelsesstrategi med udlæggelse af den almindelige støjreducerende asfalt - også over de kommende år.

Som jeg kom ind på i min besvarelse af samrådsspørgsmål AC, har regeringen lagt op til at øge rammen til offentlige

investeringer i perioden 2021-2025. Det er regeringens holdning, at det er tid til at investere i vejene – herunder i støjbeskyttelse langs statsvejsnettet.

Det kræver naturligvis, at et flertal i Folketinget kan blive enige om denne prioritering. Og her kan jeg have min tvivl.

For er det et område, som Hr. Rasmus Prehns parti – Socialdemokratiet – ønsker at prioritere? Jeg har noteret mig, at Socialdemokratiet ført og fremmest vil bruge penge på at gennemføre projekterne i Togfonden. Herefter bliver der ikke meget tilbage til at reducere vejstøjen og sikre de helt nødvendige udbygninger af det danske vejnet.