

Udmøntningsgrundlag - Pulje til støjbekæmpelse

Baggrund

Med aftale om Infrastrukturplan 2035 den 28. juni 2021 mellem regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne er parterne enige om at gennemføre nye investeringer og initiativer i en fuldt finansieret investeringsplan på transportområdet for perioden 2022-2035. Den del af aftalen, der omfatter fremtidens veje, står Enhedslisten og Alternativet uden for.

Det fremgår af infrastrukuraftalen, at *"Parterne afsætter en pulje på 3 mia. kr. i perioden 2022-2035 til bekæmpelse af trafikstøj. Puljen skal primært gå til støjskærme i særligt støjbelastede områder langs statsvejene."*

Derudover er følgende støjreducerende indsatser også nævnt i aftalen:

- Mere end 1 mia. kr. til støjafskærmning i de besluttede vejprojekter.
- Indførelse af et nyt princip for støjbekæmpelse "Støjtillægsprincippet", som finansieres af de afsatte puljemidler.
- Mulighed for kommunal medfinansiering til støjskærmsprojekter, hvor kommunerne selv ønsker at bidrage til projekterne.
- Fremme brugen af støjsvage dæktyper gennem internationalt standardiseringsarbejde.
- Et mindre forsøg med solceller i forbindelse med støjskærmsprojekter.
- 25 mio. kr. til forsøg med støj-stærekasser på udvalgte bynære motorveje.
- Undersøgelser af løsningsmuligheder for støjdæmpning ved Fiskebækbroen.
- Støjkortlægning af Motorring 3 i forbindelse med projektet for udvidelse af kapaciteten på motorvejen.
- Godt 600 mio. kr. til 17 konkrete støjskærmsprojekter, som finansieres af støjpuljen.

Den mest effektive støjdæmning fås generelt når denne sker så tæt på støjkilden som muligt. Jo længere væk fra støjkilden, der opsættes f.eks. støjskærme, desto mindre bliver effekten. Vejanlæggenes udformning og ikke mindst bredde sætter fysiske begrænsninger for, hvor tæt på støjkilden (bilen), man kan komme. Derfor kan støjskærme ikke alene løse de markante udfordringer med trafikstøj. Ganske vist kan støjskærme nedbringe støjen for mange borgere, men selv hvor der opsættes støjskærme, viser erfaringerne, at det ikke er alle borgere, som oplever et markant forbedret støjbillede.

Udfordringerne med trafikstøj kan imødekommes ved at gøre støjskærmene højere og i øvrigt forbedre deres udformning. Udfordringerne kan også imødekommes ved at se på kørte hastigheder, bedre vejbelægninger, fremme af støjsvage dæktyper samt støjisolering af boliger. Ingen af disse løsninger vil dog være perfekte. Sammen vil tiltagene reducere støjen, men det vil ikke være muligt at komme alle de eksisterende støjudfordringer til livs.

Det mest effektive middel til at bekæmpe støjen er at overdække vejene. Overdækning kræver dog betydelige omkostninger, og i praksis kan tiltaget derfor ikke udbredes til større dele af vejnettet.

På den baggrund skal støjindsatsen fremadrettet bygge på flere forskellige initiativer. Det handler også om at anvende og videreudvikle de virkemidler, som har gode effekter, samt opfinde nye metoder, som kan indarbejdes i det fremadrettede arbejde. Det er med udgangspunkt i denne tilgang, at nærværende udmøntningsgrundlag danner rammerne for den øgede indsats for bekæmpelse af trafikstøj, som parterne bag infrastruktureaftalen har indgået aftale om.

Prioritering og administration

Det vil være Vejdirektoratet, som står for undersøgelser og tilvejebringelse af beslutningsgrundlag for mulige støjreducerende projekter, som støjpuljen kan anvendes til.

Udgangspunktet for Vejdirektoratets undersøgelser vil være direktoratets støjhandlingsplan, hvori der er udpeget særligt støjbelastede boligområder. Vejdirektoratet vil løbende gennemføre undersøgelser af mulige støjreducerende projekter ved disse boligområder, og direktoratet vil fokusere på projekternes effekt og anlægsøkonomi samt særligt på hensynet om at sikre mest mulig støjreduktion pr. investeret krone. Undersøgelserne skal munde ud i beslutningsgrundlag, hvori der indgår beskrivelse af projekters støjreducerende effekter, økonomi samt vurdering af tidsplan for en eventuel gennemførelse.

Når beslutningsgrundlagene er tilvejebragt, vil det være forligskredsen, som skal træffe endelig beslutning om prioritering af de konkrete projekter.

I tillæg til de støjindsatser, der eksplicit er nævnt i infrastruktureaftalen, har Vejdirektoratet forslag til supplerende støjreducerende virkemidler, som en mindre del af den samlede støjpulje kan anvendes til. Det drejer sig overordnet om støjisolering og lokale støjskærme samt visse udviklings- og demonstrationsprojekter, som kan styrke støjindsatsen på længere sigt.

På den baggrund centrerer udmøntningen af støjpuljen om fem fokusområder, som beskrives i det følgende.

1) Udviklings- og demonstrationsprojekter samt nye virkemidler

Der skal afprøves nye metoder og igangsættes nye projekter, som kan forbedre den nuværende praksis på området.

De nye projekter kan have karakter af planlægningsstudier, hvor der eksempelvis indsamles erfaringer fra udlandet og analyseres på effekterne. Projekterne kan også have karakter af egentlige anlægsprojekter med opsætning af nye typer støjskærme eller afprøvning af andre løsninger.

Vejdirektoratet vil derfor – med inddragelse af internationale erfaringer og relevant forskning - løbende igangsætte projekter, som har karakter af pilot, demonstrations- eller udviklingsprojekter. Det kan være projekter inden for følgende områder:

- Udformning af skærme – design og højde, f.eks. afprøvning af Hamborg-skærmen med udkragning, skærme med solceller, og hollandske skærme med diffraktion¹

¹ Diffraktion sker, når lydølger sendes gennem snævre åbninger, hvorefter de spredes i bestemte mønstre. I de hollandske skærme sendes bølgerne opad, og medføre dermed en dæmpning af støjen i omgivelserne.

- Udformning og analyse af mulige løsninger til overdækning af en motorvej og estimering af anlægsomkostninger
- Forsøg med vejbelægninger i overensstemmelse med løbende udvikling på området
- Undersøge effekt af beplantning og påvirkning af støjgene
- Lokale skærme i haver som supplement til støjisolering
- Fokus på optimal placering af hastighedsskiltning ved byområder, herunder undersøgelse af om visse nedskiltninger og opskiltninger af hastighed bør flyttes for at reducere støjen for boligområder, der ligger tæt på strækninger, hvor der accelereres.

Der er med infrastruktureaftalen afsat 25 mio. kr. særskilt til et forsøg med støj-stærekasser på Motorring 3, E20 ved Nyborg, Køge Bugt Motorvejen ved Vallensbæk og ved Vejlelfjordbroen mellem afkørsel 60 og 61a. De afsatte midler ligger uden for støjpuljen på 3 mia. kr. I forlængelse af forsøgsordningen vil forligskredsen kunne prioritere udbredelse af støj-stærekasser til yderligere vejstrækninger, hvis der måtte ønske herom. Indkøb og opsætning af stærekasser på yderligere strækninger vil kunne finansieres af støjpuljen.

På denne måde er der med udmøntningsgrundlaget rum til at indtænke nye virkemidler på støjområdet.

2) Støjskærme

Det fremgår af infrastruktureaftalen, at puljen primært skal gå til støjskærme i særligt støjbelastede områder langs statsvejene. Med udgangspunkt i områder, der er udpeget som støjbelastede i Vejdirektoratets støj-handlingsplan 2018-2023, vil der løbende blive gennemført analyser af mulige støjskærms effekt og anlægsøkonomi. På den måde vil der blive tilvejebragt beslutningsgrundlag til igangsættelse af støjafskærmningsprojekter langs statsvejene.

Vejdirektoratets arbejde med støjbekæmpelse er baseret på den nationale støjkortlægning, som i henhold til lovgivningen skal opdateres hvert 5. år. Der er en ny kortlægning på vej i 2022, som skal afleveres til Miljøstyrelsen. Herefter skal der udarbejdes en ny støjhandlingsplan for statens veje. Handlingsplanen skal være færdig to år efter kortlægning, hvilket vil sige senest i 2024 i denne omgang og herefter hvert 5. år. Den opdaterede støjhandlingsplan vil danne et nyt grundlag for Vejdirektoratets arbejde med støjbekæmpelse og dermed også et nyt udgangspunkt for tilvejebringelse af beslutningsgrundlag til igangsættelse af støjafskærmningsprojekter langs statsvejene.

Det fremgår af infrastruktureaftalen, at der gives mulighed for, at kommunerne kan medfinansiere støjskærmsprojekter. I den forbindelse vil der stadig blive lagt vægt på, at strækningerne er særligt støjbelastede, og som udgangspunkt udpeget i den aktuelle støjhandlingsplan.

I infrastruktureaftalen er der udmøntet 600 mio. kr. til en række konkrete støjskærmsprojekter, som igangsættes fra 2022 og færdiggøres over de kommende år. Arbejdet med de besluttede støjskærmsprojekter er beskrevet i notat om "2022-udmøntning af pulje til bekæmpelse af trafikstøj" af 3. december 2021.

Det fremgår videre af infrastruktureaftalen, at Vejdirektoratet aktuelt undersøger løsningsmuligheder for dæmpning af støjen ved Fiskebækbroen, herunder støjen fra dilatationsfugerne på broen. Undersøgelsen forventes afsluttet i 1. halvår 2022, hvorefter der kan tages politisk stilling til de mulige støjdæmpende foranstaltninger.

3) Støjtillægsprincip

Parterne bag infrastruktureaftalen ønsker at indføre et nyt princip for støjbekæmpelse "Støjtillægsprincippet", hvor indsatsen ikke alene sker, hvor en vej bygges eller udvides, men også fokuserer på de afledte effekter i

nærområderne. Indførelsen af princippet skal føre til, at borgere, der påvirkes af de afledte effekter, også opnår støjbekyttelse. Støjtillægsprincippet finansieres inden for de afsatte puljemidler.

Støjtillægsprincippet formuleres på følgende måde:

"I fremtidige undersøgelser af vejprojekter skal der, i det omfang det konkrete projekt ændrer støjbelastningen i lokalområdet – ud over den nødvendige støjdemping på selve projektstrækningen - præsenteres tilvalgsmuligheder for yderligere støjbekæmpende tiltag ved særligt støjudsatte lokaliteter langs tilstødende kommunale og statslige vejstrækninger. Tilvalgsmulighederne vil tilgå beslutningstagerne i forbindelse med beslutningen om igangsætning af et konkret vejprojekt."

Der vil blive udarbejdet retningslinjer for håndtering af tillægsprincippet i forbindelse med nye miljøkonsekvensvurderinger. Som udgangspunkt vil tillægsprojekterne ved ukomplicerede vejprojekter blive undersøgt parallelt med selve miljøkonsekvensvurderingen og præsenteres med den samlede indstilling. For komplicerede vejprojekter, hvor der eksempelvis er overvejet flere forskellige linjeføringer, vil det være nødvendigt at afvente endelig beslutning om vejprojektet, før der kan undersøges støjtillægsprojekter.

4) Samarbejde med kommunerne

Der kan være et potentiale i at anlægge støjvolde langs støjbelastede strækninger, hvor der er god plads mellem motorvejen og bebyggelsen. Formålet er i samarbejde med kommuner at planlægge og etablere støjvolde, som kan være gode og billige løsninger til støjbekæmpelse.

Udfordringerne for Vejdirektoratet kan være at have adgang til jord på det aktuelle anlægstidspunkt, og for kommunerne kan det være administrative begrænsninger for anlæg langs statens veje. Derfor kan gode samarbejdsprojekter bane vejen for, at kommunerne i fremtiden nemmere vil kunne anlægge støjvolde langs støjbelastede strækninger.

I projekterne vil en støjvolds effekt og udformning blive undersøgt. Vejdirektoratet kan bidrage med støjanalyser og udvikling af en samarbejdsmodel for projekterne, og kommunerne kan sørge for anskaffelse af jord til støjvolden. Samtidig vil det være muligt at afprøve forskellige udformninger af volden, som f.eks. udformning af volde, der kan begrænse arealforbruget.

Vejdirektoratet vil aktivt finde relevante støjbelastede strækninger og kontakte de berørte kommuner samt igangsætte 1-2 pilotprojekter. Aktuelle emner til samarbejdsprojekter kan løbende tilføjes.

5) Støjisolering og lokale skærme

Der er steder, hvor støjen ikke kan nedbringes tilstrækkeligt med traditionelle støjskærmløsninger. Det er typisk landevejstrækninger, hvor der er mange direkte adgange til vejen, og enkeltliggende ejendomme, hvor det vil være for omkostningstungt at afskærme boligen. Her kan der anvendes støjisolering, så det indendørs støjniveau reduceres. Vejdirektoratet vil derfor udpege støjbelastede landevejsstrækninger og enkeltliggende ejendomme langs statens veje, hvor der kan søges om tilskud til støjisolering.

Støjisolering vil i forhold til de helbredsmæssige effekter give en positiv effekt, men det er ikke altid nok i forhold til at reducere støjgenerne ved boliger. Vejdirektoratet deltager derfor også i et forsøg om at opsætte lokale skærme i haver, hvor beboerne oplever megen støj, når de opholder sig i haven. Formålet er at undersøge, om lokale skærmløsninger kan forbedre beboernes livskvalitet ved at skabe et 'stille' rum i haven, så terrassen eller et hjørne af haven i højere grad kan bruges uden at blive generet af støj.

Proces- og tidsplan

Frem mod 2035 udmøntes støjpuljen som udgangspunkt en gang årligt i september/oktober, hvor forligskredsen træffer beslutning om gennemførelse af konkrete støjreducerende projekter og undersøgelser heraf.

Udmøntning af konkrete projekter sker på grundlag af materiale udarbejdet af Vejdirektoratet, hvori der indgår beskrivelse af projekternes støjreducerende effekter, økonomi samt vurdering af tidsplan for projekternes gennemførelse.