



Den 25. juni 2024

Høringssvar fra Silent City til

Støjhandlingsplan for statens veje 2024 - 2029

Silent Citys 16 kommuner og region har gennemgået Vejdirektoratets forslag til støjhandlingsplan for statens veje med særlig interesse, idet udfordringerne med trafikstøj i vores område er så markante og med høj risiko for vores borgeres sundhed, at der er et langt større behov for handling, end planen lægger op til nu. Vi vil med dette høringssvar opfordre til, at planen indebærer handlepligt, og at indsatsen prioriteres hvor problemerne er størst.

Hastighedsnedsættelse mens vi venter

En hastighedsreduktion i omegnskommunerne i den tættest bebyggede del af hovedstadsområdet vil være et initiativ, som hurtigt kan gennemføres for få midler, og bør derfor ses som et effektivt greb, der kan supplere de allerede eksisterende og mere omkostningstunge virkemidler som støjskærme, støjvolde, støjreducerende asfalt mm.

Silent City har i 2023 fået udarbejdet en [analyse](#) af effekten af en generel hastighedsnedsættelse til maksimalt 80 km/t på motorvejene og maksimalt 50 km/t på byveje i omegnskommunerne i den tættest bebyggede del af hovedstadsområdet. Analysen viser, at antallet af de stærkt støjebelastede boliger næsten vil kunne halveres, mens de støjebelastede boliger kan reduceres med en fjerdedel.

Tidstab for den enkelte bilist vil være minimalt, hvorfor vi mener, at de positive konsekvenser i høj grad vil opveje tidstab for den enkelte.

Handlepligt for nedbringelse af trafikstøj

Ingen borgere må være støjbelastede i en grad, der går ud over sundhed og livskvalitet. Derfor skal indsatsen for støjbekæmpelse langs eksisterende veje forøges og omfatte alle områder med støjniveauer over den vejledende grænseværdi. Ikke alene områder med stærkt støjbelastede boliger.

Støjbekæmpelsen skal vægtes endnu højere i projekter om udvidelser af veje og nye veje, også hvis det kræver yderligere investeringer, end der er afsat i Infrastrukturplan 2035.

Udviklingsprojekter indenfor støjbekæmpelse bør prioriteres, og der bør arbejdes bredt med alle virkemidler der kan reducere støjen, som asfalt, dæk, hastighed, forskellige skærmtyper, overdækning med mere.

Silent City anbefaler at den vejledende grænseværdi for trafikstøj bliver bindende for Vejdirektoratet med fokus på de primære opholdsarealer. Det anbefales at indføre en handlepligt over en årrække, der indføres ud fra et væsentlighedsprincip, så indsats står mål med hvor mange borgere der kan hjælpes.



Prioritering af støjbekæmpelsen i hovedstadsområdet

Over 50.000 boliger, svarende til 45 % af de støjbelastede boliger i landet, ligger i de 16 Silent City kommuner. Derfor skal fokus i højere grad rettes mod områder, hvor så mange borgere som muligt får gavn af de støjreducerende tiltag.

Kommunerne er tæt bebyggede og mange borgere er dagligt udsat for trafikstøj. Støj fra motorveje er den primære støjkilde og undersøgelser viser at mennesker, der bor langs motorveje, er væsentligt mere generede af vejstøj end mennesker, der bor langs byveje, når de er udsat for den samme støjbelastning på boligfacaden. Indsatsen for støjbekæmpelse skal opprioriteres i hovedstadsområdet.

Silent City mener der skal være transparens i udmøntning af støjpuljen fra Infrastrukturplan 2035 til støjskærmsprojekter. Vi ser derfor positivt på at der i 2025 vil komme et forslag til rangordning til brug for prioritering af kommende støjskærmsprojekter ud fra offentligt kendte kriterier. Det skal prioriteres at hjælpe flest støjbelastede borgere gennem investeringer fra støjpuljen. Prioriteringen bør sikre at flest borgere kan bo i boliger uden trafikstøj over grænseværdien.

Kommunerne bør inddrages allerede i undersøgelses- og planlægningsfasen for nye støjskærmsprojekter. Det vil sikre at lokalkendskabet inddrages tidligt.

Menneskers sundhed

Der er de seneste år kommet en del ny viden omkring helbredseffekter fra trafikstøj. Den nye viden bør fremgå af afsnittet om sundhedseffekter, hvor der alene henvises til at man kan læse mere på Miljøstyrelsens hjemmeside. Silent City mener der er behov for at der i støjhandlingsplanen redegøres for hvordan Vejdirektoratet fremover vil agere på den viden om sundhed og gene som er beskrevet.

Silent City ser et presserende behov for at sikre, at der er sammenhæng mellem den viden, vi står med i dag, og den måde støjens skadevirkninger indgår i det politiske beslutningsgrundlag. Silent City peger på at reduktion af de negative helbredseffekter skal være en væsentlig beslutningsfaktor i blandt andet de samfundsøkonomiske beregninger.

Metoder til begrænsning af vejstøj

Overdækning af motorveje som et af mange forskellige virkemidler, bør løftes op som et selvstændigt afsnit. Vejdirektoratets mulighedsstudie vil give et nyt grundlag for at arbejde videre, og der bør derfor i støjhandlingsplanen være en mulighed for at overdækning af motorveje indgår i prioriteringen af støjpuljen, hvor det samtidig er nødvendigt at tilføre yderligere midler.

Udvikling og test af asfalttyper bør prioriteres, ligesom løbende vedligehold og udskiftning af vejbelægningen, da huller og ru belægning vil medføre øget trafikstøj hos naboerne til vejen.

Der bør prioriteres en større indsats for at påvirke arbejdet i EU for at få klassificeret dæk bedre og få vægtningen af støj i mærkningen prioriteret højere og dermed også vægte højere hos dækproducenterne. Sideløbende med en indsats for at fremme anvendelse af de dæk der performer højt som støjsvage uden at gå på kompromis med sikkerheden.

**Støjpuljeprojekter (eksisterende veje)**

De registrerede boligområder viser et markant behov for støjreducerende tiltag og en øget investering. For områder hvor Vejdirektoratet ikke vurderer at det er muligt eller hensigtsmæssigt at arbejde med støjskærmsløsninger, mener Silent City, at beliggenhedskommunen skal inddrages i vurderingen inden der træffes beslutning. Dernæst skal der laves en vurdering af hvilke andre virkemidler der kan tages i anvendelse for at nedbringe trafikstøjen for borgerne i områderne. Det kan blandt andet være hastighedsnedsættelse, eventuelt på delstrækninger.

Med venlig hilsen

Trine Græse
Borgmester, Gladsaxe Kommune

Henrik Rasmussen
Borgmester, Vallensbæk Kommune

På vegne af:

Steen Christiansen
Borgmester, Albertslund Kommune

Merete Amdisen
Borgmester, Ishøj Kommune

Maja Højgaard
Borgmester, Brøndby Kommune

Marie Stærke
Borgmester, Køge Kommune

Ole Bondo Christensen
Borgmester, Furesø Kommune

Sofia Osmani
Borgmester, Lyngby-Taarbæk Kommune

Michael Fenger
Borgmester, Gentofte Kommune

Ann Sofie Orth
Borgmester, Rudersdal Kommune

Kasper Damsgaard
Borgmester, Glostrup Kommune

Britt Jensen
Borgmester, Rødovre Kommune

Pernille Beckmann
Borgmester, Greve kommune

Emil Blücher
Borgmester, Solrød Kommune

Anders Wolf Andresen
Borgmester, Hvidovre Kommune

Lars Gaardhøj
Regionsrådsformand, Region Hovedstaden

Michael Ziegler
Borgmester, Høje-Taastrup Kommune