

mere hensigtsmæssigt at skærpe kravene til støjemissioner fra biler, tog, flyvemaskiner osv. frem for kun at sætte ind med at støjisolere den enkelte bolig. Indsatsen over for støjkilderne skal selvfølgelig ske i et europæisk samarbejde.

Med lovforslaget gives bemyndigelse til implementering af støjdirektivet i Danmark. I forlængelse af lovforslaget vil der til foråret blive udstedt en bekendtgørelse om støj. Det, der skal ske, er, at der skal udpeges myndigheder, der skal være ansvarlige for udarbejdelse af støjkort og støjhandlingsplaner. Støjkortene skal offentliggøres, og borgerne skal inddrages i forbindelse med udarbejdelse af støjhandlingsplanerne.

Det er endnu ikke fastlagt, hvem der skal være ansvarlig for opgaverne, men det vil være logisk, at det bliver de myndigheder, der i dag har myndighedsansvaret for de pågældende infrastrukturenlæg eller virksomheder.

Kl. 15.50

I støjdirektivet er der angivet, hvilke områder der som minimum skal kortlægges og laves handlingsplaner for. Der er tale om de store veje, de store jernbaner, de store lufthavne og i første fase, 2007-08, Københavns, Frederiksberg og de 18 kommuner i Københavns Amt. I anden fase, 2012-13, kommer Århus, Odense og Aalborg også med. Og på den måde bliver omtrent to tredjedele af de støjbelastede boliger omfattet af kortlægningen og handlingsplanerne.

Jeg forventer, at der med de nye støjkortlægninger bliver skabt et bedre overblik over støjproblemernes omfang og et forbedret plangrundlag, som kan danne grundlag for en eventuel indsats for at nedbringe støjen.

Der har i forbindelse med høringen og lovforslaget været rejst spørgsmål om sammenhængen mellem regelforenkling på miljøområdet, når det gælder virksomheder og de nye krav, der bliver indført med støjdirektivet om kortlægning og handlingsplaner.

Jeg vil i den forbindelse gerne slå fast, at der ikke bliver indført nye indgrebsmuligheder over for virksomheder, hverken med lovforslaget eller den efterfølgende bekendtgørelse. Når virksomhederne ikke bliver undtaget bestemmelserne om kortlægning og handlingsplanerne, er det, fordi der er nogle klare krav i direktivet, som vi bliver nødt til at honorere. Det behøver ikke nødvendigvis at være ufordelagtigt for virksomhederne, at den støj, de udsender, ses i sammenhæng med den øvrige eksterne støj i et område.

Lad mig runde af med at sige, at der med disse hjemler til at implementere støjdirektivet og frem for alt med den efterfølgende støjbekendtgørelse er skabt nogle rammer for en systematisk vurdering af støjproblemets omfang.

Jeg forventer, at det på længere sigt vil betyde en bedre støjbeskyttelse af borgerne, og jeg ser selvfølgelig frem til behandlingen af lovforslaget i udvalget.

Der er rejst et par spørgsmål, som jeg lige vil tage med med det samme. Der spørges til vejstøjstrategien og om, hvad regeringen vil. Ja, regeringen har jo fremlagt ti statslige initiativer. Staten har ansvaret for at skabe de bedst mulige rammer for kommunernes og amternes indsats for at reducere støj.

Jeg tror, det var hr. Lars Christian Lilleholt, der var inde på, hvor stor mængden af boliger, der er støjbelastet i de forskellige områder, er. Ja, omkring 5 pct. i staten, 5-10 pct. i amterne. Det svinger lidt, men i hvert fald omkring 80-85 pct. er ude i kommunerne.

Ud over at være rammeskabende vil nogle af de statslige initiativer i sig selv medføre reduktion af støjen. Det drejer sig om det første initiativ med at styrke arbejdet i EU-regi med at skærpe kravene til støjudsendelse fra køretøjer og dæk. Beregninger i vejstøjstrategien viser, at antallet af støjbelastede boliger vil blive reduceret med ca. 10 pct. frem mod 2020 alene som følge af allerede vedtagne normer i EU-regi. Og der er yderligere potentiale for forbedring.

Så er der oplysning til befolkningen om mulighederne for at anvende mindre støjende dæk. Det er det initiativ, vi kalder nr. 2, som vil kunne reducere antallet af støjbelastede boliger med ca. 3 pct., såfremt halvdelen af alle køretøjer har mindre støjende dæk i 2010.

Så er der den forbedrede støjbeskyttelse ved udvidelse af statsveje, som vil reducere antallet af støjbelastede boliger med 1 pct.

Så er der formidling af mulighederne for at skifte til vinduer, der både har energi- og støjreducerende effekt. Det vil potentielt kunne have stor effekt, hvis de gode resultater med at få boligejere til at skifte til energiruder på sigt kan overføres til at skifte til støjreducerende vinduer.

En stærk formidlingsindsats fra myndighederne om støjvinduer til byfornylsesselskaber, boligforeninger, grundejere er en forudsætning for et godt resultat. Der kan forhåbentlig blive etableret en koordinering med den myndighedsinstans, der har været, for at fremme energiruder, da der i dag til en relativt beskedent merpris