



## PRESSEMELDING STATSBUDDSJETTET 2014

Konklusjon: Statsbudsjettet går ikke i retning av å oppfylle nasjonalt støymål.

I Soria Moria 2005 fremla regjeringen et nasjonalt støymål for å redusere støyplagene. I 2007 skrotet den samme regjering det nasjonale støymålet, og et nytt og betydelig svakere mål med dobbel tidsramme så dagens lys. Likevel har støyplagene økt i årene etter, og budsjettforslaget 2014 er ikke et bidrag til å innfri Norges nasjonale mål om mindre støyplage for flest mulig.

Det nasjonale støymål har to delmål:

1. Antall støyplagede skal ned 10 % fra 1999 til 2020.
2. Antall boliger med innendørsstøy over 38 dBA (gjennomsnitt) skal ned 30 % fra 2005 til 2020.

### Om delmålene

Om delmål 1) Budsjettet fra Samferdelsdepartementet fastslår: «Vegtrafikken er fortsatt den største kilden til støyplage. Støymålene er vanskelige å overholde. Antall personer som er utsatt for støy over 55 dB utendørs ved bolig, har økt med rundt 225 000 siden 1999, dvs. en økning på om lag 22 pst. Økningen skyldes i hovedsak trafikkvekst, økt tungtrafikk og økt boligbygging langs vegnettet.» Siden nærmere 80 % av støyplagene skyldes veitrafikk, er en altså meget langt fra delmål 1).

Om delmål 2: Fra 2005 til 2011 økte antall personer med >38 dBA innendørs med ca. 6 %, fra ca. 115 000 til 122 000, hvorav veitrafikk økte fra 107 700 til 113100<sup>1</sup>. Tallene er kanskje overestimert, men tendensen er klar. Statens vegvesen (SVV) har beregnet at ca. 13 000 mennesker har over 38 dB innendørsstøy fra riksveier. I 2014 forutsetter SVV-tiltak på 330 boliger.

---

1

<http://www.miljostatus.no/miljomal/Mal-og-nokkeltall/Stoy/red-stoyplage-inne/Reell-reduksjon-i-talet-pa-personar-som-er-utsette-for-over-38-dB-innandors-stoyniva/Innandorsstoy/>

Imidlertid fastslår Statistisk sentralbyrå at stadig flere plages av veitrafikkstøy pga. økt biltrafikk og mer boligbygging langs veier. (4.2.3., s. 195). Selv i Oslo og Akershus, hvor biltrafikken økte med «bare 1,8 %» fra 2012 til 2013, økte antall personer med støy >38 dBA fra riksvei med 0,4 %. (Tabell 3.13). Også delmål 2 ser altså ut til å være langt unna.

I følge samferdselsbudsjettet 2014, konsentrerer Statens vegvesen seg nå kun om innendørs støygrense (38 db med lukkede ventiler).

Har samferdselsmyndighetene abdisert overfor utendørsstøymålet?

Har samferdselsmyndighetene abdisert overfor målet om at flest mulig reiser skal skje kollektivt?

Hverken investeringer, drift eller vedlikehold for mindre støy i neste års budsjett Budsjettet legger opp til uhemmet vekst i flytrafikken, vi ser ingen tiltak som vil redusere støyen pr. fly nevneverdig. Støyplagene fra fly må antas å øke, eller iallfall ikke reduseres.

Det er bra at en øker investeringene i jernbanen. Men siden en også vil bruke milliarder av kroner på nye og utvidede veier og andre tiltak som bidrar til mer biltrafikk, er det neppe nok til å snu trenden til mer biltrafikk og flere plagede av veitrafikkstøy. Jernbanestøy utgjør ca. 3 % av støyplagene. Follobanen vil bidra til støyreduksjon, særlig hvis Bryndiagonalen fullføres fordi godstogene til Alnabruterminalen dermed kan kjøres gjennom tunnelene.

Vi frykter vedlikeholdsetterslepet på vei- og jernbanenettet vil bidra til mer støy – f.eks. slitt asfalt, skinnegang som gir unødvendige kurveskrik og annen støy fra tog, og utettheter i gamle støyskjermer og gammel isolasjon.

**Støy er mer enn trafikkstøy**

Selv om de fleste støyplagene skyldes trafikkstøy, plages også mange av nabostøy – fra varmpumper, ventilasjonsanlegg, diskoteker, skjenkesteder osv. Dette er ikke nevnt i det korte avsnittet om støy i budsjettforslaget fra Helse- og omsorgsdepartementet (s. 237).

Vi finner ingen kraftige tiltak mot støy på arbeidsplassene. oi budsjettet

Det trengs sterke virkemidler for å snu utvikling og oppfylle nasjonale støymål – hvorav de fleste er gunstige for helse og andre miljømål:

- Mest mulig motorisert transport må elektrifiseres – ikke bare elbiler, som er nevnt en rekke steder i budsjettforslagene – men også elbusser (trolleybusser, batteribusser) og bruk av landstrøm for skip ved kai. Disse tiltakene gir også bedre luftkvalitet.

- Lavere fartsgrenser (omtalt flere steder).
- Mer støysvake veidekker – men foreløpig kjenner vi ikke til slike veidekker som tåler slitasjen fra piggdekkene. Piggkjøringen gir i seg selv mer støy, likeså veisaltingen.
- Bedre vedlikehold av veier, jernbaner, støyskjermer, isolasjon og annen infrastruktur.
- Energieffektiviseringen og støydemping må samkjøres bedre.
- Erstatte fysisk transport med videokonferanser o.l., særlig ved tjenestereiser.
- Styrke støykompetansen i kommuner, skoler og barnehager.
- Arealplanlegging som reduserer behovet for fysisk transport.

På vegne av Norsk forening mot støy

Hanne Herrman

daglig leder