



## Stortingets transport- og kommunikasjonskomite

### Supplement til statsbudsjettet 2015 , Samferdselsdepartementet Prop. 1 S (2014-2015)

#### Støysituasjon

Norge oppfyller ikke sine nasjonale mål om 10 % reduksjon av støy innen 2020. Spesielt vegsektoren henger etter. Veg står for mer enn 80 % av utendørs støy. Trafikken vil øke. En ekspertgruppe som arbeider med NTP 2018-2027 anslår trafikkveksten til 20-24 % i de største byregionene frem til 2030. Også havner, bane og fly er fremdeles store støykilder. Fordi samferdsel er Norges dominerende støykilde, er innretningen på budsjettet viktig for å redusere støy.

Støy er farlig for helsen. WHO's rapport *Burden of environmental disease (2011)* slår fast at støy – etter luftforurensning – er den miljøforurensning som medfører høyest helserisiko. Hvert 50. fatale hjerteattakk i vest- og sentral Europa tilskrives støy. I tillegg til forkortet levetid gir støy risiko for hjerte- og karsykdommer, fedme, diabetes, angst og depresjon, søvnforstyrrelser, svekkete kognitive egenskaper hos barn, andre sykdommer som gir plager og redusert livskvalitet, samt tinnitus og nedsatt hørsel. WHO-rapporten relaterer 50 000 dødsfall årlig i Europa til støy. Samfunnskostnaden av helsekonsekvenser av støy er i Norge 14 milliarder/år.

Summen av rapporter om helseskader som følge av støy, viser at i tillegg til den godt synlige kurven for trafikkdrepte og -skadde, finnes det en mindre synlig – men høyst reell - kurve for støyskader. Den har et stort antall for tidlig døde og skadde som følge av støyhelseplager fra trafikk.

Med samferdselssektorens dominerende ansvar for landets støypenger, bør budsjettet være tydelig i forhold til løsninger. Utover de generelle tiltak som vil medføre redusert støy: overgang til andre transportformer, satsing på kollektivtrafikk, jernbanesatsing, redusert fart, økt asfaltering, tilrettelegging for sykling, etc. Men har også momenter som gir bekymring: NTP 2010-2019 uttrykker at det blir vanskelig å nå det nasjonale målet for støypenger fra vegtrafikk, og henviser til virkemidler utenfor eget innflytelsesområde. Det er heller ikke i 2014 avsatt sentrale midler til forskning om støy.

Støysvak asfalt, kjøretøyenes støyeegenskaper, dekk og trafikantkunnskap og holdninger til støy er hensyn som synes forsømt i det fremlagte samferdselsbudsjettet.

#### Tiltak for å fremme trafikantadferd som gir mindre støy

Tiltak mot støy må rettes mot kildene: fremme bruk av støysvake biler, fremme støysvake bildekk, fremme støysvak asfalt, fremme mindre støyende kjørestil, fremme valg av mindre støyende biler, fremme kunnskap og holdninger som gir bedre praksis og mer informerte valg av utstyr. Norsk forening mot støy ser gjerne at Statens vegvesen Vegdirektoratet tar denne pådriveroppgaven. Deler av oppgaven vil trenge bidrag fra uavhengige organisasjoner. Norsk forening mot støy tar villig den rollen om praktiske rammer stilles til rådighet.

Norsk forening mot støy kan også ta oppgaven selvstendig. For eksempel ved finansiering over Samferdselsbudsjettets kap 1300, post 71, basert på en utvidet definisjon av trafikksikkerhet, og tilpasset omfang og kontinuitet av oppgaven.

#### Budsjettmomenter mot støy

*Programkategori 21.10, kap 1301 Forskning og utvikling*

Post 50 Samferdselsforskning (s. 33) Det er beklagelig at posten for samferdselsforskning er foreslått redusert. Det bør avsettes mer midler til intensivert støyforskning knyttet til spesielle norske utfordringer ved klima, asfaltdekkers overflate, og miljøbildekk på norsk underlag, samt transportforskning som kan gi bedre nytte/kostnadsanalyser, helhetlig vise gevinster, kostnader og merverdien ved miljøtiltak i gode infrastrukturløsninger.

*Programkategori 21.20, Luftfartsformål, resultatrapport 2010*

Resultatrapport om miljø (s. 40) Dette avsnittet omtaler overhodet ikke støy, trass i at det er nedsatt



et eget utvalg som arbeider med helikopterstøy! Vi minner om engelske forskningsrapporter som bekrefter at det består en alvorlig helserisiko som følge av flystøy, også i gul sone. I Norge har nye innflygingsystemer ført til at innflyging skjer over et større område, i en vifteformet trase inn mot flyplassen. Konsekvensen er at flystøyen spres i et litt tynnere lag over befolkningen, slik at støymengdene ligger like under grensen som utløser tiltak, men *mange flere rammes*. Det bør sikres en åpen evaluering og kvalitetssikring av støypraksis ved flyplassene.

*Programkategori 21.30, Vegformål*  
Resultatrapport 2013 – Miljø (s. 53)

Rapporten viser at Statens vegvesen i 2013 utførte støydemperingstiltak på ca 90 boliger med for høyt støynivå innendørs. Innsatsen er fortsatt en betydelig underleveranse i forhold til nasjonale støymål, og indikerer at myndighetene har abdisert i forhold til sitt støyansvar og sektoransvar for landets uten sammenlikning mest dominerende støykilde, veitrafikken.

Forurensingsforskriften peker også på risiko med for høye støynivåer utendørs. På det felte vitner rapporten om kapitulasjon i forhold til utendørsmålet. Det bør understrekes at plagen med boligområder med støyende omgivelser, svært ofte rammer våre sosialt svakest stilte borgere.

Rapporten sier også at « forsøkene med å legge støysvak asfalt er videreført i tråd med planen». Denne innsatsen har gått på sparebluss i en rekke år. Det er på tide med betydelig skjerpet innsats på dette området. Det er viktig at vegvesenet raskest mulig tar støysvak asfalt inn i et dedikert dekkeleggingsprogram for særlig støyutsatte strekninger. Inkludering av et helhetlig samfunnsperspektiv der samfunnets helsekostnader ved støyplager også medregnes (jfr. Folkehelsemeldingen) vil sikre en gunstig kost/nytte brøk. Ledende norske akustikere har påpekt at målrettet satsing på støysvak asfalt i støyutsatte områder, er raskeste vei til å redusere antallet støyplagete.

*Kap 1320 – Statens vegvesen Trafikant- og kjøretøytilsyn. (s. 59)*

Statens vegvesen må erkjenne at støyredukerende tiltak også må gjennomføres innen deres aktiviteter *rettet mot trafikant og kjøretøy*. Støy og støytiltak er ord som i dag ikke finnes i beskrivelse av aktiviteter på dette området.

Innsatsen må også sees i lys av at EUs regelverk for typegodkjenning av kjøretøy er inne i en omfattende omstrukturering. Forbedring av nye kjøretøyers sikkerhets- og miljøegenskaper er en viktig premisse for fortsatt reduksjon i antall drepte og skadde i trafikken, og muligheten for å reduserte støypåførte helseskader i befolkningen.

I henhold til EUs direktiv ble obligatorisk miljømerking av bildekk bli innført allerede 1.11.2012. Vi har ennå ikke observert noen tyngre initiativ fra vegvesenet når det gjelder å informere om denne ordningen. Norsk forening mot støy samarbeider gjerne med vegvesenet om slike initiativ.

Mulighetene for en bedre støypraksis hos trafikanter og ved bruk eller anskaffelse av kjøretøy, må sammenholdes med vegvesenets innsats for å påvirke kunnskap og holdninger som fremmer bedre adferd. Dette tilsier at vegvesenet gjør støytemaet sentralt i sin regulære virksomhet rettet mot publikum, i kontroller, informasjonskampanjer (trafikkikkerhet), i teoriprøver for førerprøven og i retningslinjer til kjøreskolene for trafikantopplæring. Prinsippene for øko-kjøring må tilpasses støyhensyn. I dag utnytter ikke vegvesenet disse mulighetene.

På samme måte som ved merkeordningen for bildekk, bør man i forbindelse med EU's forordning med nye støykrav til kjøretøy, forberede tiltak som gjør at bilers og lastebilers støyegenskaper i henhold til typegodkjenning, blir gjort synlig i vognkort eller ved tydelig merking ved anskaffelsesstedet. Dette mangler i dag. Det vil fremme markedets etterspørsel etter støysvake kjøretøy, både privat og i næring. Det kan også gi grunnlag for en målrettet bruk av avgifter for å fremme støysvak transport.

Miljø- og servicetiltak (s. 63)

Det foreslås avsatt 90 mill. kr til miljø- og servicetiltak i 2015. Det er 16,5 mill. mer enn i 2014, og 17 mill mindre enn i 2013. Beløpet er tiltenkt støyskjerming og en rekke andre tiltak. I betraktning at støy er det miljøproblem som berører flest mennesker, er beløpet lite og fortsatt mindre enn tidligere.



*Del III Omtale av viktige oppfølgingsområde*

Nasjonal transportplan 2014-2023 s.226, kap 6.2.3 Miljø og støy

Ett av hovedmålene i Nasjonal transportplan er at transportpolitikken skal medvirke til å avgrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, og til å oppfylle nasjonale mål og de internasjonale forpliktelsene Norge har på miljøområdet. Samtidig melder vegvesenet at målet for utendørsstøy ikke kan nås med egne virkemidler. Samferdselsetatene må tilføres muligheter til å oppfylle de nasjonale målene. Dette er også viktig i sammenheng med den fortetting som vil prege bymiljøene i årene som kommer.

Styreleder  
Rune Haaland  
sign

Prosjektleder støysvak trafikk  
Ulf Winther  
sign