

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité

Innspill til statsbudsjettet 2016 , Samferdselsdepartementet Prop. 1 S (2015-2016)

Støysituasjon

Norge oppfyller ikke sine nasjonale mål om 10 % reduksjon av støy innen 2020. Spesielt vegsektoren henger etter. Veg står for ca. 80 % av utendørs støy. Trafikken vil øke. En ekspertgruppe for NTP 2018-2027 anslår trafikkveksten til 20-24 % i de største byregionene frem til 2030. Havner, bane og fly er fremdeles store støykilder. Samferdsel er Norges dominerende kilde til helseskadelig støy, derfor må budsjettet innrettes 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 har høyest helserisiko. Hvert 50. fatale hjerteattakk i vest- og sentral Europa tilskrives støy. I tillegg til forkortet levetid, fører støy til risiko for hjerte- og karsykdommer, fedme, diabetes, angst og depresjon, søvnforstyrrelser, svekkete kognitive egenskaper hos barn, 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.

Det er bebudet en ny rapport fra WHO i 2016, som vil kommentere at dagens støygrenser ikke gir god nok beskyttelse mot helserisiko.

I 2015 er det i et EU-finansiert forskningsprosjekt lagt frem dokumentasjon som knytter støy sammen med økt risiko for å pådra seg visse krefttyper.

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.

Transportkomiteen bør studere kurvediagrammet på side 52, og visualisere kurven for alle mennesker som hvert år dør for tidlig som følge av langvarig eksponering for trafikkstøy. Denne utegnede kurven over støydrepte ligger et sted rundt kurven for trafikkdrepte pr år. Forskere i Sverige har antydnet at i deres land kan kurven ligge høyere enn det årlige antall trafikkdrepte!

Med samferdselssektorens dominerende ansvar for landets støyplager, 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.

Det er heller ikke i 2016 avsatt sentrale midler til forskning om støy.

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

Tiltak for å fremme mindre støyende trafikantadferd

Tiltak mot veistøy må rettes mot kildene: fremme overgang til støysvake biler, støysvake bildekk, bruk av støysvak asfalt, bedre sjåføropplæring som gir bedre holdninger og mindre støyende kjørestil, fremme kunnskap som mer informerte forbrukervalg og preferanser for støysvakt utstyr. Norsk forening mot støy vil at Statens vegvesen Vegdirektoratet får midler til å ta denne pådriveroppgaven, i samarbeid med berørte organisasjoner. Norsk forening mot støy vil villig delta.

Norsk forening mot støy kan også bidra på egen hånd. Fordi elementene ved støysvak trafikk styrker trafikksikkerhet, kan dette finansieres over kap 1300, post 71, basert på en utvidet definisjon av trafikksikkerhet, og tilpasset omfang og kontinuitet av oppgaven.

Budsjettmomenter om støy:

Programkategori 21.10, kap 1301 Forskning og utvikling

Post 50 Samferdselsforskning (s. 34) Posten inneholder ikke midler til forskning om støy. 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/effektivitet/kostnadsanalyser, helhetlig vise gevinster, kostnader og merverdien ved miljøtiltak i gode infrastrukturløsninger.

Programkategori 21.20, Luftfartsformål

Resultatrapport 2014 (s. 40) Dette avsnittet omtaler overhodet ikke støy, trass i at det er nedsatt et eget utvalg som arbeider med helikopterstøy! Vi savner også en redegjørelse om luftfarten vi benytte andre metoder enn sin høyst tvilsomme praksis med å spre innflygingstraseer i en vifteform slik at mengden flystøy spres i et litt tynnere lag over befolkningen. Dermed holdes støymengden like under grensen som utløser tiltak, men mange flere rammes. Det bør sikres en åpen evaluering og kvalitetssikring av støypraksis ved flyplassene. Ikke minst bør det sikres en fremdrift i tiltak overfor selve støykilden, ikke formen for kritikkverdige distribusjon av stadig større støymengder.

Programkategori 21.30, Vegformål

Resultatrapport 2014 – Trafikksikkerhet, Miljø (s. 52,53)

Vi foreslår at Statens vegvesen i sine gode trafikksikkerhetskampanjer også tar opp tema rundt støysvak trafikk, valg av bildekk, kjørestil etc. Mer stillegående trafikk, gir lavere bakgrunnsstøy i byer, mindre stress og gjør det lettere for blinde å oppdage stillegående kjøretøy.

Rapporten omtaler et prosjekt «Lavere energibruk i Statens vegvesen» som beregner en reduksjon av CO₂-utslipp på 13700 tonn pr år, som følge av 154 nyåpnede traseer i 2014 etter ca 3 milliarder kroner i investeringer. I et brev til Transnova i 2014 gjorde Norsk forening mot støy oppmerksom på det nederlandske konsultentselskapets TNOs beregninger av samfunnsgevinst ved full overgang til bildekk med best støyegenskaper og lavest rullemotstand. Overført til norske forhold ville det medføre mindre energiforbruk og CO₂ utslipp tilsvarende 200 millioner liter drivstoff pr år, betydelige støyreduksjoner og samfunnsbesparelser på flere milliarder. Vi vil at det settes av 15 millioner årlig til informasjon/markedsføring i et forsøk på høste denne gevinsten.

Rapporten viser at Statens vegvesen i 2014 utførte støydempingstiltak på ca 40 boliger med for høyt støynivå innendørs. Det er mer enn en halvering i forhold til året før. Det er 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. Det vises også til tabell 5.15. (s 91) . Miljøindikatorene nederst viser at bare i Oslo økte antall personer utsatt for skadelig innestøy med 424 personer på et år, en økning på 12 %.

Forurensingsforskriften peker også på helseisiko med for høye støynivåer utendørs. På det felte vitner rapporten om full kapitulasjon i forhold til utendørsmålet.

Samferdselsbudsjettet for 2015 sa at « forsøkene med å legge støysvak asfalt er videreført i tråd med planen». I år omtaler ikke denne posten innsats vedrørende støysvak asfalt. Var det 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.

Kap 1320 – Statens vegvesen Trafikant- og kjøretøytilsyn. (s. 60)

Statens vegvesen må erkjenne at støyreducerende 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. Vi har tidligere påpekt manglende læring om støy og kjøreadferd knyttet til støy i læreplanene for trafikantopplæring. Vi vil understreke at dette må være med i de bebudete justeringer som skal implementeres i 2016.



1963-2013, 50 år for å fremme gode lydmiljøer

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 (trafikksikkerhet), 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. 65)

Det foreslås 111,7 mill. kr til miljø- og servicetiltak i 2016. Det er betydelig økning i forhold til 2015. Men fortsatt har dette programområdet lavest oppfylingsgrad i henhold til NTP. I betraktning at støy er det miljøproblem som berører flest mennesker, er beløpet lite.

Del III Omtale av viktige oppfølgingsområde

Nasjonal transportplan 2014-2023 s.215, 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. Planen sier at 90 boliger skal utbedres for å redusere innestøy i 2016. I 2014 var tallet 40. Dagens tiltak er altfor lite. Det vil ta mer enn 110 år å utbedre dagens behov. Samtidig øker antall personer med støyforskriftens krav til utbedring med 424 personer bare i løpet av et år i Oslo. Det er berettiget å spørre om Norge bryter forutsetningene i EUs støydirektiv.

Generalsekretær
Ulf Winther
sign

Seniorrådgiver
Pål Jensen
sign