



1963-2013, 50 år for å fremme gode lydmiljøer

14.10.201

Stortingets finanskomité

Innspill til nasjonalbudsjettet 2017, Finansdepartementet Meld. St. 1 (2016-2017)

Norsk forening mot støy er en landsdekkende medlemsorganisasjon som arbeider for å redusere støyplager og forebygge støybelastning i Norge, for derved å sikre bedre livskvalitet, folkehelse, bomiljø og kvaliteter i naturen. Som en del av sin virksomhet behandler foreningen årlig 11-1200 henvendelser fra norske borgere som er plaget av støy fra ulike støykilder, ikke minst fra veitrafikk, som er kilde for 88,4 % av all utendørsstøy i Norge. Mens den er kilde til 19,1% av norske CO2 - utslipp. (SSB 2015)

Personlige lidelser, helsekonsekvenser og dermed samfunnskostnader av støy er omfattende.

Det engelske miljødepartementet sammenlignet samfunnskostnadene av støy med andre store forurensingsproblemer (*Noise pollution - economic analysis, 9.4.2013*). Kostnadsfaktorene var effekt på helse, livskvalitet, produktivitet og naturmiljø, og man kom til følgende nasjonale tall for årlige samfunnskostnader: støy: 7-10 milliarder pund, trafikkulykker 9 milliarder pund, og klimaendringer 1-4 milliarder pund. (!)

Overfører man den engelske beregningen til Norge, vil den årlige støyregningen bare for Oslo langt overstige 10 milliarder kroner.

Ledende skandinaviske eksperter bekrefter at den årlige regningen for trafikkstøy i form av for tidlig død eller helseskade er like stor eller større enn for trafikkulykker.

Grønn skattekomisjons NOU 2015:15 Sett pris på miljøet har vært sentral premissleverandør til spørsmålet om grønt skatteskifte. Utredningen var bredt anlagt og behandlet avgiftspolitikken muligheter tilknyttet en rekke forurensingsproblemer, blant annet støyforurensing der Norge har uoppfylte mål fastsatt av Stortinget - reduksjon av støyplagen med 10 % i 2020 i forhold til 1999. Spesielt på grunn av veitrafikken sakker vi akterut med hensyn til dette målet, selv om det ble nedjustert fra opprinnelig vedtak om 20 % reduksjon til 10 % reduksjon.

Forurenser må betale

NOU'en var en god utredning, med en god og helhetlig redegjørelse for sammenhenger i statens bruk av prisvirkemidler på miljøområdet. Velegnet som grunnlag for å fastsette en mer miljørettet avgiftspolitikk. Det er viktig at støyforurenseren nå må betale.

Det var også viktig at støy ble drøftet - fordi miljøutfordringen støy de senere år har vært noe usynliggjort i offentlige styringsdokumenter, fortrengt av andre viktige miljøhensyn.

Nullutslipp? Alle kjøretøy slipper ut støy

Støy er forurensning etter forurensingsloven. Den desiderte hovedstøykilde er alle typer kjøretøy som kjører på veiene våre, inklusiv elbiler. Over 1,2 millioner mennesker er utsatt for vegtrafikkstøy over helsemessige anbefalte grenser fra Verdens helseorganisasjon. Av den grunn er vi reserverte til det misvisende uttrykket nullutslippsbiler. Det kan lede til en politisk misoppfatning at støyproblemer er løst ved elektrifisering av biltrafikken. Det vil være en lindring, men er ingen fullgod løsning.

Massive konsekvenser av støy

Nest etter luftforurensing er støy den miljøforurensning som har størst negativ helseeffekt for flest mennesker. Støy bidrar også til generell reduksjon av livskvalitet i henhold til folkehelseloven.



1963-2013, 50 år for å fremme gode lydmiljøer

Søvnforstyrrelser alene som følge av veitrafikkstøy er beregnet å føre til 10 000 tapte friske leveår i Norge. Velferdstapet for dette er beregnet til 6 milliarder kroner/år. Overføring av internasjonale anslag til norske forhold viser at konsekvenser av støy koster samfunnet 14 milliarder kroner/år.

Undersøkelser viser at et levd liv i et boligområde i gul støysone (55dBA i døgngjennomsnitt) gir forkortet livslengde. Ca 70 prosent av Oslos befolkning bor i gul sone eller rød sone.

Gjennomsnittlig lydnivå på 55dBA er en terskelverdi i internasjonale reguleringer såvel som helseundersøkelser med tanke på støy. I 2011 kom WHO's rapport "Burden of disease from environmental noise». Den anslo at hvert 50. fatale hjerteattakk i Vest-Europa kan tilskrives støy, hovedsakelig fra veitrafikk. Forskere ved Chalmers i Gøteborg, beregnet med dette utgangspunktet at betydelig flere hvert år dør en for tidlig død pga. veitrafikkstøy enn dem som dør i trafikkulykker på de svenske veiene.

Forskningsrapportene som dokumenterer helseskader av støy har blitt overveldende mange. Hjerte- og karsykdommer, kognitive svekkelser for barn og unge, sementering av sosiale skiller, søvnforstyrrelser, tinnitus, diabetes, fedme, depresjoner etc. VTI har levert en rapport som viser at trafikkstøy også representerer økt trafiksikkerhetsrisiko. Støy under kjøring, særlig lavfrekvent støy, påvirker sikkerheten.

Støy øker også risiko for kreft. I 2015 publiserte det danske kreftinstituttet forskning som til nå har kunnet dokumenterte to typer kreft der risikoen for å bli rammet øker ved eksponering for støy. Svenske forskere som arbeider i ett av WHO's team for oppdatering av 2011-rapporten, bebuder at det vil komme en tilleggsrapport som påpeker sammenhengen mellom støy og flere nye diagnoser. I tillegg vil det bli påvist at de sikkerhetsgrenser for støynivå man i dag har, i mange tilfeller ikke er tilstrekkelig til å demme opp for risikoen for å pådra seg støyindusert sykdom.

Fortetting øker antall støyeksponerte

Det er vår og transportetatenes (ref. NTP-forslag) sikre antakelse at fortettingsstrategiene i kommunenes fremtidsplaner vil medføre at enda flere vil bli støyplaget, fordi flere mennesker hopes opp nær støykildene, og blir dessuten støykilder for hverandre. Dette aktualiserer ytterligere styringsgrep for å demme opp for støy.

Målrettet bruk av avgifter

Både engangsavgift og veibruksavgift er aktuelle virkemidler for å redusere støy. Veitrafikk som hovedstøykilde består av tre hovedkomponenter: selve kjøretøyet, bildekkene og veibelegget asfalt/betong. Spesielle løsninger for bilutstyr som øker støynivået, spesielt eksosanlegg (sportsmode-utstyr) bør også ha en ekstra støykomponent i avgiftsberegningen.

Engangsavgiften

Vi anser at en progressiv støykomponent basert på produktets støyegenskaper vil være et godt insentiv for å fremme overgang til de mest støysvake produktene og dermed redusere den massive støybelastningen av miljøet- i veitrafikken - men også ved bruk av kjøretøy i naturen.

Kjøretøy. Kjøretøy som slipper engangsavgift («nullutslippskjøretøy m.m.») bør likevel ha en progressiv støyavgift, fordi de i varierende grad slipper ut støy. Litt forenklet kan man si at tunge el-biler med brede dekk, gir mer støy en mindre el-biler med smalere dekk. Støyhistorien for europeiske biler dokumenterer at det er først når det er et miljøtrykk fra regulerende myndigheter, at det skjer en kvalitativ produktforbedring. Påtrykk fra myndigheter fører til støyforbedringer, den er ikke markedsdrevet. Det viser historien ved de to europeiske justeringene i støykrav til kjøretøy som har



1963-2013, 50 år for å fremme gode lydmiljøer

skjedd i nyere tid, 1992 og 2014. Støysertifiseringene i henhold til 2014 bør danne grunnlag for støyavgiften.

Motorsykler. Motorsykler skiller seg ut i det trafikkmessige lydbildet.. Våre franske miljøkolleger sier at en motorsykkel som kjører på de rette veiene, kan rekke å vekke en million parisere i løpet av en sommernatt. Vi mener at det er en oppgave for veimyndighetene å utvikle løsninger som både tar vare på trafiksikkerhet og reduserer støy, og bruke avgifter for å fremme dette.

Snøscootere og vannscootere. Vi ønsker primært at den lempning som ble innført for bruk av disse kjøretøyene blir reversert. Det ville ha vært det beste tiltaket for å redusere støyplagen fra disse kildene. Som sekundær løsning vil en progressiv støyavgift basert på disse kjøretøyenes sertifiserte støyegenskaper, fremme overgang til mer støysvak teknologi. Det finnes allerede i dag snøscootere og vannscootere basert på el-drift.

Bildekkenes egenskaper er en hovedkomponent i veitrafikkstøyen. Utvikling i dekkbredde og profil har bidratt til økt trafikkstøy de senere årene. Dekkenes støyinnflytelse kan forenklet beskrives ved at når kjørehastigheten overstiger ca 40 km/t (50 km/t for tunge kjøretøy), så overtar dekkstøyen som dominerende i veitrafikkens støybilde.

Samtidig er det stor variasjon mellom dekkenes støyegenskaper. Med to identiske Teslaer (eller et annet bilmerke for den saks skyld), vil den ene bilen kunne *støye betydelig mer enn den andre* på veien, fordi den kjører med anderledes dekk, felger og dekkprofil. En støyavgift på kjøretøyet fanger ikke opp denne variabelen i dekktyper. Så dekk - og felger - bør ha sin egen progressive støyavgift.

Dette er en produktgruppe som er egnet for en progressiv støyavgift. Dekkene har en direkte betydning for støynivået, skiftes ut forholdsvis ofte, og insentiver ved utskifting vil derfor være et forholdsvis hurtigvirkende tiltak.

Den europeiske miljømerkeordningen for bildekk ble vedtatt av EU i november 2009 Regulation Reg (EC) No 1222/2009. Ordningen ble implementert i Norge 1.1.13, og er omtrent ukjent. I Norge finnes det ikke noen helhetlig oversikt over bildekk og deres tre miljøegenskaper mht. støy, rullemotstand, veigrep/våtgrep, selv om dette er informasjon som følger med alle dekk. Dermed er forbrukeren forhindret fra å ta egne, informerte miljøvalg ved anskaffelse av nye dekk til bilen.

Det er etablert europeiske databaser med fullstendig oversikt over de tre miljøegenskapene ved dekk, med kategorier fra A (best) til G for miljøegenskapene. Disse databasene danner utmerket grunnlag for en progressiv støyavgift.

Det nederlandske forskningsinstituttet TNO har i en rapport (*TNO 2014 R10735*) anslått den samlede årlige samfunnsgevinsten for Nederland til 1 milliard euro om alle kjøretøy gikk over til tripple A- dekk (de aller minst støyende dekkene). Vår forening har i et notat til Vegdirektoratet anslått en tilsvarende gevinst i Norge til 4-5 milliarder pr år.

Bilmodifiseringsutstyr/ sportsmode eksosanlegg. Det finnes både som ekstrautstyr som anskaffes og monteres av entusiaster, men leveres også fabrikkmontert fra bilprodusent (f.eks. Audi, Porsche m.m.). Produktene - uansett distribusjonsform - bør støyavgiftbelegges.

Forbruksavgifter/Veibruksavgifter

Støybelastningen er størst i byer og tettsteder. Mens veibruksavgiften fordeles jevnt over hele landet, er det naturlig at de ekstra eksternkostnader for byer og tettsteder og for hovedtransportårene dekkes opp gjennom støykomponenter i bompenger, og rushtidsavgifter. Tungtransporten står for en stor del av støyutslippene på hovedtransportårene. Om det foreslåtte GNSS-baserte avgiftssystemet



1963-2013, 50 år for å fremme gode lydmiljøer

fanger opp forskjellen i støyegenskaper hos de ulike tunge kjøretøyene, legges det til rette for en progressiv støyavgift også på dette leddet, noe som vil fremme overgang til mer støysvake transportkjøretøy. Også mulighetene til å differensiere ut fra sted og tidspunkt på døgnet vil kunne fremme et bedre lydmiljø.

Annet: Flyplassavgifter

Støyplagen ved landets flyplasser øker med trafikken. «Løsningen» som praktiseres av flyplassene er at innflygings- og utflygingstraséer gjøres mer vifteformet slik at støybelastningen for den enkelte kan ligge rett under fastsatte grenseverdier i henhold til regelverket. Støyplagene spres i et litt tynnere lag, men langt flere blir rammet. Overgangen til mer støysvake fly kan være et reelt bidrag til å redusere støybelastningen. Ved å bruke en progressiv trafikkavgift - med ekstra påslag for kveld/natt - kan det stimuleres til økt bruk av støysvake fly, spesielt i døgnet mest støyømfintlige timer.

Bruk av avgiftsinntekter

Veibelleggets støyegenskaper er den tredje hovedkomponenten i veitrafikkstøy, den støykilde som står for nær 90 % av støyforurensningen. Til nå er bruk av støysvak asfalt lite anvendt i Norge, så og si bare brukt i forsøksammenheng. Hovedinnvendinger har vært at den støyreducerende effekten svekkes forholdsvis fort samt at asfaltens sliteevne ikke har vært god nok. Til det kan nevnes at noen forsøksstrekninger i Norge har vært vellykket, og at det ikke minst i Sverige eksisterer en motorveistrekning med støysvak asfalt, stor trafikk og med et stort innslag av tunge kjøretøy, samt bruk av piggekk.

Fjerner nesten 75 % av trafikken

Den sistnevnte veistrekningen har vært overvåket av forskere i 5 år med hensyn til støy. Den har i hele perioden fremvist en støyreduksjon på 5-6 desibel, noe som er oppsiktsvekkende bra, og en støyreduksjon som tilsvarer å fjerne nesten 75 % av trafikken. Normal fornyelsestakt på svenske motorveier er 7 år, opplyser Vägverket. Den støysvake strekningen ble motstrebende etablert etter at veivesenet hadde fått pålegg om det i en dom i svensk høyesterett. Anlegget dokumenterer muligheten for å oppnå støyreducerende resultater under nordiske betingelser. Dette vil være av stor betydning for å redusere antall støyplagete.

En kombinert satsing på bruk av støysvak asfalt og bilparkens overgang til mer støysvake dekk er forskernes anbefaling mht. å nå nasjonale støymål.

Vi ønsker at avgiftsinntekter stilles til disposisjon for en målrettet støyreduksjonsstrategi på støyutsatte strekninger i Norge. Finansiering av mer støysvake vegdekker og den noe kortere fornyingssyklus, og til rehabilitering av slitte og ineffektive støydempingstiltak. Sett i forhold til totalkostnader som følge av støy, vil denne disponeringen være svært gunstig. Videre bør avgiftsmidler benyttes til etablering av tilgjengelige informasjonskanaler og påvirkning som gir forbrukerne produsentuavhengig informasjon om støy- og andre miljøegenskaper ved bildekk.

Bruken av avgiftsmidler til slike tiltak må være godt synlige og oversiktlig redegjort i de ansvarlige etaters rapportering om støy, sammen med en noe tydeligere rapportering om etatens øvrige innsats for å redusere støyplage.

Støyintensiver nå

Gitt de tunge konsekvensene som støy påfører det norske folk, vil vi be om at finanskomiteen tar initiativ til at mer effektive insentiver tas i bruk snarest for å redusere den massive støyforurensningen.

Generalsekretær Ulf Winther, Norsk forening mot støy