

## Stortingets transport- og kommunikasjonskomite

Innspill til statsbudsjettet 2017, Samferdselsdepartementet Prop. 1 S (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. (jfr. s 55 i budsjettet.) Med denne tilleggsinformasjonen - som bør være med i et helhetlig ansvarsbilde - bør kurven de siste årene være mer enn dobbelt så høy.

Dette er ikke informasjon som skal si at klima ikke er viktig. Den skal si at støy er viktig.

Med samferdselssektorens dominerende ansvar for landets helseskadelige støyplager, bør budsjettet foreslå konkrete 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.

Budsjettforslaget forsømmer støysvak asfalt, støysvake bildekk, kjøretøyenes øvrige støyegenskaper samt trafikantenes kunnskaper om og holdninger til støy.

### Kap 1300, post 71 Tiltak for å redusere trafikkstøy og redusere helsekonsekvenser av veitrafikk

Tiltak mot veistøy må rettes mot kildene: fremme overgang til støysvake biler, støysvake bildekk, bruk av støysvak asfalt, bedre sjåfør opplæring som gir bedre holdninger og mindre støyende kjørestil, fremme kunnskap som gir 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 deltar gjerne.

Norsk forening mot støy kan også bidra på egen hånd. Fordi støysvak trafikk reduserer helsekonsekvenser av trafikkstøy og styrker trafiksikkerhet, kan dette finansieres over kap 1300, post 71. Denne posten har allerede en utvidet definisjon av trafiksikkerhet og kan derfor også tilpasses støyreducerende arbeid.

Budsjettmomenter om støy:

Programkategori 21.10, kap 1301 Forskning og utvikling

Post 50 Samferdselsforskning (s. 34) Posten inneholder ikke midler til forskning om støy.

Støyproblemene er massivt nærværende nå, et fremtidig teknologiskifte som det øyensynlig satses på, vil bare i noen grad bidra til støyreduksjon og evt resultater ligger langt frem. 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. Der også helseeffekter regnes inn.

Programkategori 21.20, Luftfartsformål

Resultatrapport 2015 (s. 42) Støyforskriften for Oslo lufthavn Gardermoen er omstridt mht hvilke resultater den oppnår. Det bør sikres en åpen evaluering og kvalitetssikring av støypraksis ved flyplassene. Ikke minst bør det sikres en fremdrift i tiltak overfor selve støykilden. En støykomponent i flyavgiftene bør tas i bruk for raskere utfasing av de mest støyende flytypene. Flytrafikk er en av de mest subsidierte bransjer. Prognosene for trafikkvekst er ukritiske i forhold til hva en nødvendig klimajustering i denne subsidiepolitikken kan føre til for trafikkutviklingen.

Mål og prioriteringer 2017

Dette bør føre til tilbakeholdenhet i forhold til å åpne en tredje rullebane på Gardemoen. Gitt klimahensyn såvel som hensyn til støy og luftforurensing.

Programkategori 21.30, Vegformål

Resultatrapport 2015 – Trafikksikkerhet, Miljø (s. 52,53)

Vi gjentar vårt forslag om at Statens vegvesen i sine gode trafikksikkerhetskampanjer også tar opp tema rundt støysvak trafikk, valg av bildekk, kjørestil etc. Mer stillegående trafikk gir færre som dør for tidlig eller får redusert sin helse av støy, gir lavere bakgrunnsstøy i byer, mindre stress og gjør det lettere for blinde å oppdage stillegående kjøretøy.

Mens det gode prosjektet «Lavere energibruk i Statens vegvesen» drives videre, vil vi minne om en rapport fra det nederlandske konsulentselskapet TNO. Den beregnet store samfunnsgevinster ved full overgang til bildekk med best støyegenskaper og lavest rullemotstand. Overført til norske forhold ville det medføre mindre energiforbruk og CO2 utslipp tilsvarende 2-300 millioner liter drivstoff pr år, betydelige støyreduksjoner og samfunnsbesparelser på 4-5 milliarder. Vi foreslår at det settes av 15 millioner årlig til informasjon/markedsføring for å høste denne gevinsten.

Rapporten viser at Statens vegvesen i 2015 utførte støydempingstiltak på ca 40 boliger med for høyt støynivå innendørs. Det er noe mer enn året før, men fortsatt langt under 2013. Det er en betydelig underleveranse i forhold til nasjonale støymål, og indikerer at myndighetene har sviktet sitt støyansvar og sektoransvar for landets uten sammenlikning mest dominerende støykilde, veitrafikken. Opplysningen om at det ved utgangen av 2015 «gjensto 50 boliger» kan virke villedende, når man sammenlikner med resultatindikatorer i tabell 5.15 (s.100) (for Oslopakke 3) Den viser en vekst på 6 % i personer, og at man med dagens tempo først om 100-150 år, eller aldri(?) vil rekke å gjennomføre tiltakene for alle som i dag står med et behov.

Forurensingsforskriften peker også på helserisiko 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?

Det er viktig at vegvesenet raskest mulig tar støysvak asfalt inn i et dedikert dekkeleggingsprogram for særlig støyutsatte strekninger. Land som vi kan sammenlikne oss med har gjort det med suksess.

Mål og prioriteringer 2017 (s 58)

Vegvesenet signaliserer ingen (!) miljømål i 2017 bortsett fra klimatiltak. Vi vil be om at vegvesenet blir instruert til å ha en mer omfattende miljømålsetting.

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.

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.

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 78,1 mill. kr til miljø- og servicetiltak i 2017. Dette er posten som også innbefatter støyskjerming. Det er betydelig reduksjon i forhold til 2016. Gjennomsnitt pr år i planperioden er 181,9 mill. Oppfølging i forhold til NTP er 54,5 %. I betraktning at støy er det miljøproblem som berører flest mennesker, er beløpet i budsjettposten lite, og i likhet med resten av samferdselsbudsjettet et svik mot en støyplaget befolkning.

#### Del III Omtale av viktige oppfølgingsområde

##### Nasjonal transportplan 2014-2023 s.233, 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. Det sies «det er krevjande å nå dei nasjonale måla for støy».

Det er det selvfølgelig når det er umulig å spore noen som helst anstrengelser i de senere års budsjetter, for å nå dette målet. Vi mener at Stortinget ikke kan la dette passere upåttalt.

I omtalen viser departementet for øvrig til tiltak som det ikke gis midler til å gjennomføre, og som i praksis er inaktive, tatt i betraktning den store støyutfordringen de er ment å løse.

Samferdselsetatene må tilføres målrettede midler for å oppfylle de nasjonale målene. Dette er også viktig i sammenheng med den fortetting som vil prege bymiljøene i årene som kommer. Dagens fremdriften på støyutbedringstiltak i forhold til behovet tilsier 140-150 år for å dekke dagens behov. Det er å holde den norske befolkning for narr. Bare den årlige tilveksten av alvorlige støyplagete med krav til utbedring etter støyforskriften, er mangedobbelt mer enn de magre utbedringstiltakene.

Det er på høy tid å reise spørsmålet om Norge ved Samferdselsdepartementet bryter forutsetningene i EUs støydirektiv. Det bør også være tid for å styrke norske borgeres helse gjennom å opprette en sterkere lovbeskyttelse mot støy.

Generalsekretær  
Ulf Winther  
sign

Seniorrådgiver  
Pål Jensen  
sign