

Stortingets transport- og kommunikasjonskomite

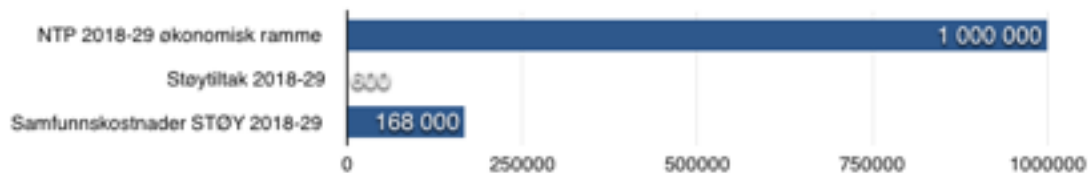
Innspill til statsbudsjettet 2019 Samferdselsdepartementet Prop. 1 S (2018-2019)

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 et stadig økende antall henvendelser (passert 2000) fra norske borgere som er plaget av støy fra ulike støykilder, ikke minst fra veitrafikk.

Disse henvendelsene er fra mennesker som er bekymret for sine grunnleggende rettigheter og for helsekonsekvenser av støyforurensing. Bekymringen er i oktober ytterligere begrunnet av WHO som har offentliggjort anbefaling om nye, skjerpede støygrenser for Europa for å sikre at befolkningen mot helseskadelig støyforurensing. Arbeidet er en bestilling fra Europas Helse- og miljøministre. Vurder etter de nye anbefalte støygrensene vil sannsynligvis mins halvparten av Norges befolkning bo i områder med støy som medfører helserisiko. Samtidig ser man ikke noen norsk offentlig innsats av betydning for å forebygge helseskader av støy, særlig trafikkstøy. Dette reflekteres også i Samferdselsbudsjettet for 2019.

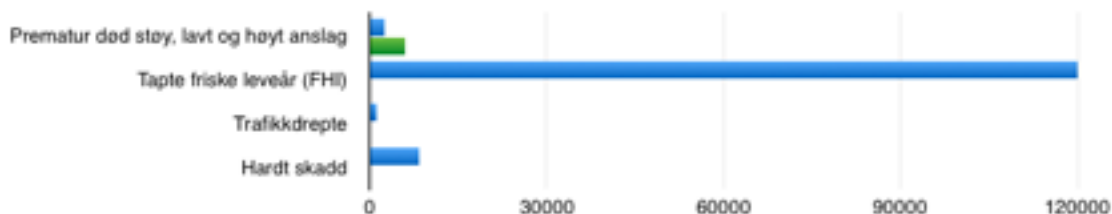
Stortinget har vedtatt en nasjonal handlingsplan mot støy. Målet var støyreduksjon, men siden den gang har antall nordmenn som bor i støyområder som medfører helserisiko, økt med over 60 % i forhold til referanseåret - mens veitrafikken har bare økt med 31 %. (SSB, des 2016)

Helsekadelig støy skyldes for 90 % aktiviteter i det segmentet som er Transportkomiteens ansvar.



(over) Beløp i millioner

(under) Helsekonsekvenser av trafikk 2018-29



Manglende sammenheng mellom innsats og helsekonsekvenser fremgår av figuren under

Mens sektoren har lang tradisjon for å ta hensyn til trafikkulykker, vil Støyforeningen også oppfordre komiteen til å ta ansvar det mangedobbelte antall nordmenn som opplever prematur død og tapte



1963-2013, 50 ÅR FOR DIN HELSE

friske leveår pga støy- og luftforurensing. Det er viktig å belyse støyskadene omfang og hvordan de kan forebygges gjennom statens politikk, forvaltning, samarbeid og bistand til kommunene. Og så sette i gang målrettede tiltak.

Samferdselssektoren har et hovedansvar for landets helseskadelige støyplager. Derfor bør budsjettet være tydelig med løsninger, og prosesser på vei mot løsninger.

Det er heller ikke i 2019 avsatt sentrale midler til forskning om støy!

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

Kap 1300, post 71 (s.35) Tilskudd til trafikk- og miljø sikkerhet fra transport. Tiltak for å redusere trafikkstøy og helsekonsekvenser av veitrafikk

Norsk forening mot støy ber om at navnet på post 71 justeres for å ta opp i seg det større ansvar som samferdselsmyndighetene har for nordmenns folkehelse, både i forhold den direkte trafikkrisiko og miljørisiko i form av støy- og luftforurensing. Bevilgningene under posten har allerede vært på gli i retning av et utvidet formål (ITS/e-bil i tillegg til trafiksikkerhet). Det utvidete trafiksikkerhetsbegrep må også inneholde en kontinuerlig innsats mot den trafikkforurensing som volder mest skade. Det er en rekke adekvate tiltak. Norsk forening mot støy foreslår at posten økes med 2 mill kroner til dette formålet.

Budsjettmomenter om støy:

Programkategori 21.10, kap 1301 Forskning og utvikling (s.38)

Post 21 Utredning vedr. miljø, trafikkssikkerhet mv.

Vi anmoder om at det bestilles en utredning om samferdsel, støy- og luftforurensing, helsekonsekvenser og hvordan disse best kan avbøtes gjennom tiltak på samferdselssektoren. Veitrafikk er vår største permanente folkehelse- og miljørisiko med en skyhøy toll av for tidlig død og ødelagt helse. Det er på høy tid at dette belyses fullt ut og at det kan tilrettelegges adekvate tiltak. Kan evt. utføres under Post 50 Samferdselsforskning.

Programkategori 21.20, Luftfartsformål

Resultatrapport 2017 (s. 42) Miljøavsnittet er påfallende kortfattet om støy. Det tidligere omtalte Helikopterstøyutvalget nevnes ikke, og utvalget har ikke tilrettelagt for offentlighet om sin virksomhet. Det bør legges frem resultater fra utvalgets arbeid. 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 oversikt fra Heathrow sommeren 2017 viste at annen hvert fly brøt en miljøforskrift.

Mål og prioriteringer 2019 (s.48)

Det er på sin plass å minne om at WHO skjerper støygrensen for helserisiko med hele 7 db. Det bør tas inn som en miljøforutsetning for mål og prioriteringer i 2019. Dette bør føre til tilbakeholdenhet i forhold til å åpne en tredje rullebane på Gardemoen. Gitt klimahensyn såvel som hensyn til støy og luftforurensing. Vi vil også peke på at internasjonale eksperter advarer sterkt mot biodrivstoff fordi «bærekraftig biodrivstoff» i praksis ikke vil kunne fremskaffes i tilstrekkelig omfang.

Programkategori 21.30, Vegformål

Resultatrapport 2016 – Tilstandsvurderinger, Miljø (s. 53,56)

Vi gjentar vårt forslag om at Statens vegvesen i sine gode trafiksikkerhetskampanjer også tar opp tema rundt støysvak trafikk, valg av bildekk, kjørestil etc. Mer stillestående 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 stillestående kjøretøy.

Det anerkjente nederlandske konsultantselskapet TNO har 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 2016 utførte støydempingstiltak på ca 20 boliger med for høyt støynivå innendørs. Det er noe mindre enn året før. Resultatrapporteringen mht. støy fremstår forvirrende og det bør ryddes opp i dette, slik at man får en totaloversikt over problem og fremdrift. SSB advarte i sin rapport pr desember 2016 mot praksisen med referansetall pr 1999. Kan hende virker det flatterende, men blir mer og mer misvisende for hvert år. Uansett er det 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.

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

På rapportens side 53 står det at det er krevende å nå de nasjonale målene for støy. De kan forstås ut fra at regjeringen fører en areal- og boligpolitikk som motarbeider målene om å redusere skadelig støy. Men det må understrekes at vegvesenets innsats også er meget lav, med tiltak langt under ambisjonene i NTP.

Vinteren 2016/2017 kom det en internasjonal rapport fra europeiske vegadministrasjonen om erfaringer med bruken av støysvak asfalt. Dette var gode og lovende resultater - også fra Sverige som har klima og piggdekkbruk som oss - som viser at bruk av støysvak er et godt egnet virkemiddel. En motorveistrekning (Europavei) i Sverige har støysvak asfalt som er holdbar med gode støydempingsegenskaper mer enn dobbelt så lenge som beste norske vei. Det er ser ut som norsk praksis med støysvak asfalt har sakkert akterut, og at nytteberegningene for støysvak asfalt i Norge er utdatert. Om vi klarer å oppnå svensk kvalitet vil støysvak asfalt fremstå mer enn dobbelt så nyttig enn det norske beregninger viser.

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 2018 (s 60)

Vegvesenet signaliserer ingen (!) miljømål i 2018 bortsett fra klimatiltak. Vi vil be om at vegvesenet blir instruert til å ha en mer omfattende miljømålsetting som også omfatter støy- og luftforurensing!

Kap 1320 – Statens vegvesen Trafikant- og kjøretøytilsyn. (s. 66)

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. Vi legger merke til at støy heller ikke er tema i vegvesenets Nybilvelger.no

Miljø- og servicetiltak (s. 70)

Det foreslås 159 mill. kr til miljø- og servicetiltak i 2018. Dette er posten som også innbefatter støyskjerming. Det er bedring i forhold til 2017 som fremstår som et bunnår, men etter

budsjettgjennomsnitt pr år i planperioden, som er 181,9 mill. Oppfølging i forhold til NTP er fortsatt langt akterut. 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 dårlig gjort mot en støyplaget befolkning.

Del III Omtale av viktige oppfølgingsområde

Nasjonal transportplan 2018-2029 s.218, kap 5.2.3 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. MEN omtalen på denne posten viser også tydelig at regjeringens egen politikk er sterkt medvirkende til at antall støyplagete øker. Det er også oppfatningen til Norsk forening mot støy. Denne motsetningsfylte politikken mht. støy har kjennetegnet flere regjeringer. Situasjonen understreker behovet for en grundig, helhetlig drøfting i form av en ny stortingsmelding om støy.

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.

Dette er en utvikling som umulig kan stemme med god forvaltningsskikk.

Generalsekretær
Ulf Winther
sign

Seniorrådgiver
Pål Jensen
sign