

Stortingets transport- og kommunikasjonskomite

Innspill til statsbudsjettet 2020 Samferdselsdepartementet Prop. 1 S (2019-2020)

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 flere tusen henvendelser fra borgere som er plaget av støy fra ulike støykilder, spesielt fra samferdsel.

Å redusere negative miljøkonsekvenser er et hovedmål i NTP, og et utgangspunkt for samferdselsbudsjettet. (s.11)

Folk er bekymret for helsekonsekvenser av støyforurensing, og bekymringen er skjerpet etter WHO's rapport oktober 2018. Den anbefalte skjerpede støygrenser for Europa for å sikre befolkningen mot helseisiko fra støy. Vi har ikke sett noe norsk myndighetsinitiativ for å følge opp disse anbefalingene. Men vi så at Granavolden-erklæringen i samferdselskapitlet fastslo at «støy er spesielt prioritert». Samtidig som halvparten av Norges befolkning bor i områder med støy som medfører helseisiko, ser vi derimot at norsk offentlig innsats for å forebygge helseskader av støy, er redusert og går på sparebluss. Dette gjenspeiles i Samferdselsbudsjettet for 2020.

Nasjonal handlingsplan mot støy

Stortingets vedtatte nasjonale handlingsplan mot støy ebber ut i 2020. Målet var støyreduksjon, men det motsatte skjedde. Handlingsplanen trådte i kraft i 2007, og fikk nedjustert sitt resultatkrav i 2012. Man når likevel ikke målet. Derimot vil trolig antall støyutsatte nordmenn være økt med mer enn 60 % i denne perioden. (!) Antall kjøre kilometer pr år har i samme periode økt med i overkant av 30 %. Det forteller om en systemsvikt.

I 2005, to år før nasjonal handlingsplan mot støy trådte i kraft, fikk vi også en støyretningslinje til plan- og bygningsloven: T-1442. Både støyretningslinje og handlingsplan må ses som viktige grep for å håndtere støyforurensing. Årene med disse verktøyene har gitt erfaringer som nå må grundig evalueres med tanke på å styrke arbeidet og resultatoppråelsen. Vi mener at Stortinget bør bestille en nøy utredning av dette som kan resultere i en stortingsmelding om støy. Departementet har under arbeid en utredning om støyens samfunnskostnad. Resultatet av den vil gi en bedre forståelse av samfunnsgevinsten ved å redusere støy.

Helserisiko i samferdsel

Samferdselssektoren har lang tradisjon for å vektlegge trafikksikkerhetsrisikoen, og har kommet langt i å realisere målene i nullvisjonen. Vi vil be om at sektoren også tar ansvar for helserisikoen ved den støy og luftforurensing samferdselen påfører omgivelsene, ikke bare i forord til NTP og budsjett, men i praksis. For støy alene anslås at langvarig eksponering resulterer i 2-400 premature dødsfall pr år. Helsetap i form av ulike støyrelaterte sykdommer anslås til minst 10 000 tapte friske leveår hvert år. (FHI). I perioden for Nasjonal Transportplan frem til 2029 vil manglende støyhensyn medvirke til 120 000 tapte friske leveår og 2400-4800 premature dødsfall.

Dette er viktig å forebygge. Vi ser ingen slik satsing i samferdselsbudsjettet nå.

Bevare støykompetanse i samferdselsetatene (kap 2.1, s.21)

For arbeidet mot støy har det vært en trygghet at vegvesenet har hatt en omfattende støyfaglig kompetanse i egne rekker, et ledende miljø i Norge som har boret for gode støyvurderinger. Med endringene i oppgavefordeling og forvaltningsnivå er vi sterkt bekymret for at dette fagmiljøet blir så oppslittet og oppgavene så fragmentert at dette fagmiljøet utarmes. Vi er også bekymret for at de nye forvaltningsnivåene får en så omfattende omstilling, at miljøhensyn kan bli forsømt i en travel hverdag. Vi ber om at komiteen sørger for at kompetansen bevares og at miljøoppgavene blir prioritert i henhold til regelverk.

Budsjettmomenter om støy:

Programkategori 21.10, Kap 1300, post 71 (s.39) Tilskudd til trafikk- og miljø sikkerhet fra transport. I lys av at Norsk forening mot støy ber om at samferdselssektoren tar et større ansvar for helserisikoen som følge av forurensing fra samferdsel, er vårt forslag at posten får et utvidet sikkerhetsbegrep og tar høyde for å inkludere andre relevante bidrag til miljø sikkerhetsarbeid i sin tilskuddsordning. Bevilgningene under posten har allerede vært på gli i retning av et utvidet formål (ITS/e-bil i tillegg til trafikksikkerhet). Det utvidete trafikksikkerhetsbegrep må også inneholde en kontinuerlig innsats mot den trafikkforurensing som volder mest skade.

Kap 1301, post 50. Samferdselsforskning (s. 42)

Det er heller ikke i 2020 avsatt sentrale midler til forskning om støy! Gitt at samferdselssektoren i flere tiår har vært på defensiven i forhold til oppgavene med å løse de mest utbredte og helseskadelige forurensingsformene støyforurensing og luftforurensing, er det på høy tid å videreutvikle fagmiljøer av høy kvalitet, og møte samfunnsutfordringer.

Støysvak asfalt, kjøretøyenes støyegenskaper, bildekk, skjermingsteknologi, trafikantkunnskap, adferd og holdninger til støy kan være aktuelle satsinger.

Programkategori 21.20, Luftfartsformål

Resultatrapport 2018 (s. 50) Miljøavsnittet er kortfattet om støy. Bidrag til ICAO's arbeid er vel og bra. Men det er en global organisasjon, med en mengde medlemsland som er langt mer tilbaketrukket i miljøspørsmål enn Europa, og bør ikke alene sette standard for vår virksomhet. At supersonisk passasjertrafikk på nytt melder seg på som et alternativ, er paradoksal med den klimasituasjon verden nå frykter. Det er ikke alle land som vil si ja til supersoniske passasjerfly. Norge kan også si nei. Støyforskriften for Oslo lufthavn Gardermoen er omstridt mht. hvilke resultater den oppnår. Det bør sikres en åpen evaluering og kvalitetssikring av støypraksis ved flyplassene.

Mål og prioriteringer 2020 (s.51)

Vi minner om at WHO anbefaler å skjerpe grensen for flystøy med hele 7 db. Det bør tas inn som en miljøforutsetning for mål og prioriteringer i 2020 og bør legges til grunn i fremtidige utviklingsplaner.

Programkategori 21.30, Vegformål

Resultatrapport 2018 – Tilstandsvurderinger, Nasjonale mål for støy (s. 63)

Rapporten peker på at det er krevende å nå målene for støy, og viser til trafikkvekst og befolkningsvekst. Vi vil peke på at departementets manglende støtte til vegvesen-innsigelser i arealplansaker har ført til en tilbakeholdende støypraksis fra vegvesenets side og dermed eiendomsutvikling der støyhensyn ikke har blitt ivaretatt. Myndighetenes praksis er sterkt medvirkende til at støyreduksjonsmål ikke er oppnådd.

Resultatrapport 2018 (s. 67)

Rapporten viser at Statens vegvesen utførte støydemperstiltak på ca 13 boliger med for høyt støynivå innendørs. Det er mindre enn året før som hadde også lav innsats. Det er også gjort tiltak for 42 personer for å redusere innendørs støy til under 38 db.

Resultatrapporteringen mht. støy fremstår forvirrende og det bør ryddes opp i dette, slik at man får en totaloversikt over problem og fremdrift.

På rapportens side 63 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.

Trass i at det i andre nordeuropeiske land er dokumentert gode resultater med støysvak asfalt, ser man ingen satsing av betydning på dette området i Norge. 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 2020 (s 68)

Vegvesenet signaliserer ingen (!) miljømål i 2020 bortsett fra klimatiltak. Vi vil be om at vegvesenet blir instruert til å ha en mer omfattende miljømålsetting som også omfatter støy- og luftforurensing!

Miljø- og servicetiltak (s. 80)

Det foreslås 30 mill. kr til miljø- og servicetiltak i 2020. Dette er en post som også innbefatter støyskjerming. Beløpet blir mindre og mindre. I planperioden som utløp var gjennomsnittsbudsjettet på 181,9 mill, mens oppfyllelsen også da var mye lavere.

Del III Omtale av viktige oppfølgingsområde

Nasjonal transportplan 2018-2029 s.219, kap 6.2.3 Redusere klimagassutslipp og andre negative miljøkonsekvenser

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. Målet om å redusere støyplager med 10 % blir ikke nådd, «mellom anna grunna trafikkvekst»

Det er det selvfølgelig vanskelig å nå et mål 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 etterkant av at nasjonal handlingsplan mot støy har brukt sin tilmålte tid.

Generalsekretær
Ulf Winther
sign

Seniorrådgiver
Pål Jensen
sign