

Oslo 30. september 2014

Høringsuttalelse om Forordning (EU) nr. 540/2014 – om kjøretøy og støy

Norsk forening mot støy vil benytte seg av sin adgang til å uttale seg om Forordning (EU) nr. 540/2014. Vi ber samtidig om at Norsk forening mot støy blir invitert til framtidige høringer som gjelder kjøretøy og støy.

Vår forening har medlemmer over hele landet - både enkeltpersoner, bedrifter og offentlige etater/organisasjoner – og har siden 1963 arbeidet for å redusere støyplager og forebygge støybelastning i Norge, for derved å sikre en bedre livskvalitet og god folkehelse. Vi representerer landets 1,5 millioner støyplagete. I tillegg til medlemskontingent utgjør årlige tilskudd fra miljømyndighetene hovedfinansiering av foreningens virksomhet.

Forordning (EU) nr. 540/2014

Norsk forening mot støy (NFMS) var i likhet med miljøorganisasjoner og samfunnsplanleggere over hele Europa, skuffet over resultatet av den politiske behandlingen av Kommisjonens opprinnelige forslag om å skjerpe støykrav for bil. Forordningen som tilslutt er vedtatt, er lite ambisiøs og reflekterer ikke den teknologiske utvikling og de godt dokumenterte muligheter som i dag er tilgjengelig for å redusere støy på nye kjøretøy.

Supplerende bestemmelser om støy - ASEP

Vi ønsker at denne bestemmelsen benyttes for aktivt å støykategorisere kjøretøy utstyrt med såkalt sportsmodus i henhold til støytestene i denne modus. Vi har registrert meldinger om at dette ikke har vært tilfelle ved typegodkjenning til nå.

Akustisk varslingsystem for stillegående kjøretøy AVAS

AVAS var ikke noe sentralt tema i Kommisjonens saksfremlegg for Europaparlamentet. Lovforslagets hovedansvarlig var å redusere støy, med et mål om å halvere støyen for Europas hundrevis av millioner av støyplagete. AVAS handler paradoksalt om å tilføre mer støy, for at blinde og svaksynte lettere skal legge merke til stillegående kjøretøy.

NFMS er glad for innføring av stillegående biler som elbil, ladbar hybrid, hydrogen og hybrid. Det vil være viktige bidrag til å redusere trafikkstøy, spesielt i byene.

Vi anser at AVAS ikke er like godt utredet som de øvrige elementene i de nye forordningen. Det foreligger ikke entydig forskning om at stillegående kjøretøy faktisk fører til økte ulykker. Selv om det selvsagt er rapporter om situasjoner preget av utrygghet. Vi vil peke på at utrygghet skaper aktsomhet – som er trafikksikkerhetens beste venn.

I henhold til den foreslåtte forordningen er AVAS knyttet til kjørehastigheter opp til 20 km/t. Da skal lydsignalene opphøre fordi rullestøyen fra elbildekkene da blir så dominerende at den blinde kan høre denne lyden. Vi vil peke på at i mange tilfeller vil bakgrunnsstøyen være så høy at den kan overdøve både AVAS og dekkstøy fra elbil. Å benytte 20 km/t som dimensjonerende hastighet kan derfor lede til falsk trygghet og økt ulykkesrisiko.

Vi har sett uttalelser fra representanter for blindeorganisasjoner i Europa der det er bekymring for den stadig økende tendens til bruk av lydvarsling. Dette medfører økte vansker med å orientere seg – blant annet som blind gående i bymiljø.

For å forebygge slike situasjoner må AVAS ideelt:

- ha en distinkt standardlyd som er lett å kjenne igjen for blinde.
- være ustyrt med en sensor som registrerer bakgrunnsstøy som sikrer tilpasset lydnivå slik at den blinde faktisk kan høre bilen, uansett bakgrunnsstøy.

Det siste momentet skal ivareta sikkerheten for den blinde, men vil komme i konflikt med andre samfunns mål om å redusere støy.

NFMS anerkjenner behovet for å standardisere krav til varslings signaler på stillegående biler fordi enkelte bilprodusenter allerede utvikler slike løsninger. Vi synes likevel at man i denne saken skal gå langsomt i påvente arbeidet med utredningen om aktive sikkerhetssystemer for stillegående kjøretøy, og Kommisjonens bebudete revisjon i 2017.

Bruk av aktive sikkerhetssystemer for bil fremstår som en bedre løsning enn AVAS fordi ordningen ivaretar blinde og svaksyntes sikkerhetsbehov uten å tilføre mer støy til miljøet.

Vegdirektoratet bør ikke utelukke at innføring av AVAS vil kunne medføre en god del behov for informasjon – til blinde og svaksynte, til trafikanter og ikke minst publikum generelt. De vil bli eksponert for denne merlyden. NFMS mottar hvert år tusenvis av henvendelser fra publikum om ulike støyutfordringer. Det er vår sikre formodning at AVAS også vil medføre et omfattende informasjonsbehov som vegvesenet som veg- og trafikantetat står ansvarlig for å imøtekomme.

Tydligere forbrukerinformasjon om kjøretøystøy

NFMS hilser velkommen forordningens ansvarliggjøring av fabrikanter og distributører med hensyn til tydelig informasjon om kjøretøyet's støyegenskaper, som kan bidra til en raskere overgang til en mindre støyende bilpark.

Arbeidet for å fremme gode beslutninger blant forbrukere og en mer støysvak adferd blant bilister kan være viktige bidragsyttere i arbeidet med å redusere trafikkstøy og de omfattende samfunnskonsekvenser og – kostnader som følge av støy.

Vi har et sterkt håp at Statens vegvesen benytter sine muligheter som pådriver for støysvak trafikk og trafikantadferd. Etaten er i en unik posisjon blant europeiske etater, fordi andre europeiske land fordeler dette ansvaret på ulike etater, mens Norge gjennom Statens vegvesen har et verktøy for samordnede, målrettede tiltak mot trafikant, kjøretøy og veg.

For Norsk forening mot støy

Styreleder
Rune Haaland
sign.

Prosjektleder støy og trafikk
Ulf Winther
Sign.