

Stortingets transport- og kommunikasjonskomite

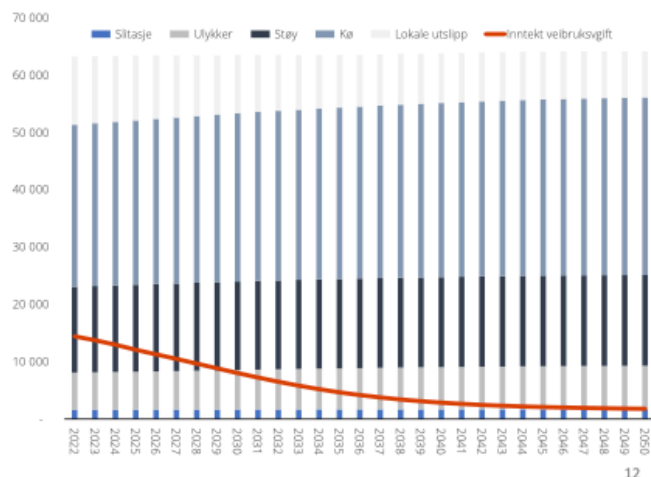
Innspill til statsbudsjettet 2023 Samferdselsdepartementet, Prop. 1 S (2022-2023)

Norsk forening mot støy arbeider for å redusere støyplager i Norge, sikre bedre livskvalitet for menneske og natur, bomiljø og folkehelse. Foreningen mottar årlig et par tusen henvendelser fra støyplagete nordmenn som søker informasjon om rettigheter og tiltak mot støy. Mange frykter for helsen. SSB rapporterte i 2021 at 2,1 millioner nordmenn er støyplaget av sykdomsfremkallende støy fra samferdsel, en økning på 100 000 siden forrige opptelling. ¹ Samferdsel er hovedleverandør av skadelig støy i Norge. Støy er av TØI nå beregnet til å være nest største eksterne samfunnskostnad. Man undres over at samferdselsbudsjettet ikke tar ansvar for helsebyrden fra samferdselstøy.

TØI i 2014 beregnet at transportstøy kostet samfunnet 471 mill. kroner/år. I 2019 ble tallet oppdatert. Samfunnskostnaden av støy var økt til 16 500 mill. kr/år. Fordi helseregningen for støy ble inkludert. Støykostnaden utgjør nå 25 % av totale eksterne kostnader fra transport mot 1,3 % forrige gang. Det gjør støy til nr.2 kostnadsfaktor og mer kostbar for samfunnet enn f.eks trafikkulykker. ²

Trefferikheten til dagens veibruksavgift

- I dagens situasjon dekker inntekten fra veibruksavgiften kun en mindre andel av de samlede eksterne kostnadene.
- Som følge av overgang til fossilfrie kjøretøy vil inntekten dekke en stadig mindre andel de eksterne kostnadene, og vil over tid kun dekke kostnadene knyttet til veislitasje som utgjør den minste andel av de samlede eksterne kostnadene.



(Figur fra vegvesenets og skatteetatens KVU om vegbruksavgift.)

Mål og hovedprioriteringer

Å redusere negative miljøkonsekvenser er et hovedmål i NTP («bidra til bedre helse, miljø og klima») og er også en prioritering i samferdselsbudsjettet. (1 Mål og prioriteringer s.11). Men det er tomme ord.

Støy bidrar til såkalte *ikke smittsomme sykdommer* (NCD). Sykdomsgruppen står for 70% av verdens dødsfall, andelen anslås å øke til 77 % i 2030. Komiteen bør visualisere en annen kurve som

¹ <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/artikler-og-publikasjoner/flere-utsatt-for-stoy-ved-boligen>

<https://www.toi.no/publikasjoner/eksterne-kostnader-ved-transport-i-norge-estimer-av-marginale-skadepkostnader-for-person-og-godtransport-article35997-8.html>

ikke er nedadgående, den markerer i sum ca 10 000 (!) nordmenn som hele året lider støykonsekvenser, i form av for tidlig død, etter år med alvorlig, varig sykdom.

Nasjonal handlingsplan mot støy sammenlignet med O-visjonen

Stortingets vedtatte nasjonale handlingsplan mot støy ebbet ut i 2020. Støyhandlingsplanen trådte i kraft i 2007, og ble en plan uten merkbare handlinger. Målet var stor reduksjon men resultatet ble økning på mer enn 60 % i denne perioden. (!) Støy ødelegger helsen. I samme periode ble antall drepte og hardt skadde på veiene redusert med 58 % (s 71). Med tydelig bestilling fra politikerne og forent myndighetsinnsats, er det mulig å nå krevende mål. Det bør inspirere til støyinnsats. Kan Stortinget bestille en stortingsmelding om støy som kan danne grunnlag for en tilsvarende ambisiøs handlingsplan mot støy?

Kap 1301 Forskning og utvikling (s.53)

Det er positivt at posten har lagt bort sine mest pompøse, tomme formuleringer. Vi vil oppfordre til at oppmerksomheten også rettes mot mange konkrete uløste forskningsoppgaver om støy: Støysvak asfalt, dedikerte dekkelegingsstrategier for utsatte områder, kjøretøyenes støyegenskaper, bildekk, skjermingsteknologi, trafikantkunnskap, adferd og holdninger til støy er aktuelle satsinger. Departementet har tidligere skyldt på manglende kompetanse for å forklare sin neglisjering av støyoppgaven, disse støytemaene bør få mer oppmerksomhet.

Programkategori 2120 Luftfartsformål

Klima og miljø. (s.59 og 61)

Støy og luftforurensing rundt flyplasser. Luftfartstilsynet gir veiledning til konsesjonshavere og lokale myndigheter om støyreduserende tiltak, og har startet arbeidet med en ny veileder. Dette må prioriteres.

Luftfartstilsynet legger også opp til å kartlegge omfanget av hobbyflyging, flyskoler og helikoptertrafikk og støyen i tilknytning til dette. Dette må også prioriteres.

Programkategori 21.30 Vegformål

Utvalgte indikatorer for riksveibudsjettet 2022 (s. 69)

Tabell 5.2. Vi foreslår å innføre indikator for støyinnsats! Det må være med. F.eks at i 2023 gjennomføres 20 % av tiltakene i vegvesenets handlingsplaner mot veitrafikkstøy på riks-og fylkesvei i regionene. (Alle planer vi har sett peker på at det mangler midler til gjennomføring). En slik indikator er også egnet til å fremme porteføljestyring på dette området.

Resultatrapport 2021 (s. 74)

Rapporten viser at Statens vegvesen utførte støydempingstiltak for ca 224 personer med for høyt støynivå innendørs.. Det var 28 flere enn året før. Aktivitetsnivået tilsier mer enn 150 år før oppgaven er løst. Det er å bemerke at forurensingsforskriften støygrense som her praktiseres, ikke gir beskyttelse mot helserisiko. Jfr WHO's anbefalinger.

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

Trass i at det i andre nordeuropeiske land er dokumentert gode resultater med støysvak asfalt, ser man ingen satsing på dette området i Norge. Det er viktig at man raskt tar støysvak asfalt inn i et dedikert dekkeleggingsprogram for særlig støyutsatte strekninger.

Mål og prioriteringer 2023 (s 77)

Vegvesenet signaliserer kun et beskjedent støymål 2022 i forbindelse med byvekstavtalene. Vi vil understreke at nullvekst IKKE reduserer, men opprettholder eksisterende støyproblemer. Det vises også til regjeringens store ambisjoner på klima og miljøområdet, jfr kapittel 6 Klima og miljø i del III . Her fremgår det at regjeringens store ambisjoner ikke inkluderer støy. Ordet forekommer ikke.

Mer for pengene (s 77)

Organisasjonsutviklingen i vegorganisasjonen medfører utfordringer både for vegetaten, og for publikum som opplever uklare ansvarsgrenser i forbindelse med støy, og hvor man skal henvende seg med støysaker. I støysaker i forbindelse med utbygging opplever beboere en utrygghet i forhold til sin

rettssikkerhet, de møter innleide underleverandører. Vegvesenet har færre akustikere og Nye Veier har etter vår kunnskap ingen, kun innleide ressurser som vet hvem som betaler dem. Muligheten til å etterprøve støyfaglige rapporter oppleves tung. Foruroligende er det også at Statens vegvesen som i alle år har vært en kompetent ivaretager av sitt miljøansvar, fremstår svekket på dette området.

Redusere lokal luft-,støy- og lysforurensing (s 80)

«Statens vegvesen og Nye Veier skal i 2023 fortsette arbeidet med å bidra til at forurensingsforskriftens krav tilstøy overholdes». Knappere kan det ikke sies om at forurensingsproblemet som koster samfunnet 16,5 milliarder kr i året! Det må også understrekes at forurensingsforskriftens støygrenser IKKE beskytter mot helserisiko. Man må bo dypt inne i **rød** støysone før man får vern av forurensingsforskriften. Helserisiko begynner å løpe allerede ved grensen mellom **grønn** og **gul** støysone. Dette er et paradoks som bør interessere en ansvarlig transportkomite.

Kap 1320 Statens vegvesen

Post 28 Trafikant - og kjøretøytilsyn (s 89)

Støykontroll. Samfunnets støykontroll av kjøretøy, særlig motorsykler, er en stående vits blant motorsykkelfolket. Kontrollene er få og konsekvensene for regelbrudd er milde og neglisjerbare. I Europa kombineres nå bruk av støyradarer og direkte reaksjon overfor kjøretøyets eier.³ Det er også langtkomne prosjekter med bruk av ordninger med midlertidig konfiskering av støyende kjøretøy.⁴ Vi ønsker at begge metoder prøves ut i Norge i regi av vegvesenets trafikant og kjøretøytilsyn, gjerne i samarbeid med politiet.

(s 90 trafikantkampanjer)

Gitt at støy tar en mer fremtredende plass som skadeforvolder fra samferdsel, bør Vegdirektoratet anmodes om å utvikle en støykampanje i tillegg til sine andre kampanjetema om bilbelte, fart, oppmerksomhet og samspill mellom trafikantgrupper.

Norsk forening mot støy

Ulf Winther (sign)
Generalsekretær

³ https://www.youtube.com/watch?v=t_gZLrTmk3k&t=10s

⁴ <https://www.euronews.com/2021/10/01/noisy-drivers-in-ghent-could-have-their-cars-confiscated>