

Stortingets transport- og kommunikasjonskomite

Uttalelse til statsbudsjettet 2013 , Samferdselsdepartementet Prop. 1 S (2012-2013)

Norsk forening mot støy er en nasjonal forening som arbeider for å redusere støyplager og forebygge støybelastning i Norge, og fremme gode lyd miljøer som sikrer helse og en bedre livskvalitet. Foreningen ble etablert i 1963. Hver måned registreres nærmere 12 000 søk på våre nettsider om støy, og vi mottar årlig rundt 6000 henvendelser på epost om støy. Det gir oss et omfattende bilde av støyplager i Norge.

Samferdselsdepartementet (SD) fastslår statsbudsjettet under Programkategori 21.30 VEGFORMÅL (s.40) at "Vegtrafikken er fortsatt den største kilden til støyplage. Både forurensningsforskriftens krav og de nasjonale støymålene er vanskelige å overholde». Hvorfor det? SD forklarer at "den positive virkningen av tiltak for dem som er bosatt ved nye vegprosjekter, blir motvirket av økt støy som følger av generell trafikkvekst". Norsk forening mot støy mener at dette er en ufullstendig forklaring, fordi budsjettet på flere områder også viser en fortsatt svekkelse av innsatsen mot støy.

Budsjettmomenter mot støy

Programkategori 21.10, kap 1301 Forskning og utvikling

SD foreslår en reduksjon i midler på alle sine forskningsområder.

Post 21 Miljø, trafikksikkerhet (s 25) reduksjon på 1,3 mill kroner.

Post 50 Samferdselsforskning (s26) reduksjon på 13,5 mill kroner. Området skal fremskaffe grunnleggende kunnskap om bl.a. virkninger av transport. Det omfatter i dag programmene RENERGI (om enerigløsninger som grunnlag for miljøvennlig transport), SMARTRANS (kunnskapsgrunnlag for næringslivets transport), og TRANSIKK (om transportsikkerhet). POT (Program for overordnet transportforskning er bortfalt helt. Her hadde man det interessante begrepet om MERNYTTTE i transportsammenheng, dvs alle de ikke-kvantifiserbare verdiene som genereres eller forsvinner ved utbygging av infrastruktur).

Gitt at det er vanskelig å overholde vedtatte mål for reduksjon i støyplage, vil vi spørre hvorfor SD ikke har avsatt en krone til fortsatt støyforskning? Vegvesenets FoU-prosjekter kan ikke alene avhjelpe behovet for mer kunnskap.

Det bør avsettes midler til fortsatt støyforskning knyttet til spesielle norske utfordringer ved klima, holdbare støysvake asfaltdekker, og støysvake bildekk på norsk underlag, nye prinsipper for avbøtende støyinstallasjoner langs støyende infrastruktur, samt transportforskning som viser gevinster og kostnader, og demonstrerer merverdi ved utbygging av infrastruktur og miljøtiltak.

Programkategori 21.20, Luftfartsformål, resultatrapport 2011

Universell utfordring og miljø (s32) Ny støyforskrift for Oslo lufthavn, Gardermoen, trådte i kraft samtidig med innføring av nytt innflygingssystem i april 2011. Hensikten var å sikre at færrest mulig ble støyplaget av kapasitetsøkning ved flyplassen. Etter omleggingen har antall klager på flystøy økt. Uttalelser fra den internasjonale pilotorganisasjonen viser at omleggingen av innflygingstraseer IKKE har ført til redusert CO2 utslipp, snarere motsatt. Samtidig som støyplagen har økt. Det bør snarlig gjennomføres en åpen evaluering av flypraksis og kvalitetssikring av den nye støyforskriften.

Vedr. Mål og prioriteringer (s.33) vil Støyforeningen peke på at vekst i flytrafikken ikke er forenlig med SD's mål om å redusere de negative miljøpåvirkningene fra luftfarten. Departementet bør mer helhetlig legge til rette for at mer miljøvennlige transportformer kan ta en større del av transportbehovet. Luftfartens stamrutenettet i Sør-Norge (s. 29) er «en viktig del av Norges infrastruktur» så lenge 1)

høyhastighetsbaner mangler, 2) de eksisterende jernbaner stort sett er over 100 år gamle eller mangler helt, og 3) miljøbegrensninger av flytrafikken mangler fullstendig.

Miljøvennlig er ikke et dekkende begrep for luftfarten så lenge flyene stort sett støyer og forurenses mer enn alle andre transportmidler, f.eks. Høyhastighetstog. Miljøvennlig luftfart tilhører tilmed «Det overordnede målet for regjeringens transportpolitikk» (s. 30). Vedrørende at SD «vil fortsette arbeidet for å redusere de negative miljøpåvirkningene fra luftfarten» (s. 33) er det berettiget å spørre om SD overhodet har begynt? Siden denne regjeringen tiltrådte i 2005, har antall flypassasjerer økt med over 35 %, og antall flybevegelser med godt over 10 % (grafer s. 31). Samtidig har ikke støyen og utslippene pr. flybevegelse gått ned; den har antagelig gått opp fordi flyene er blitt større. Hvorfor tilrettelegger SD for fortsatt vekst i flytrafikken ved å la Avinor gå i gang med 117 000 m² (tilsvarer 16 fotballbaner) ny terminal? Er det miljøvennlig luftfart, inkl. miljøvennlig arealbruk? 3. rullebane OSL Gardermoen ligger hos SD, skriver Avinor selv. Blir den liggende der, eller går SD for tilrettelegging for enda mer vekst i innenlandstrafikken med enda mer «miljøvennlig» arealbruk, og enda mer støy og utlipp?

Programkategori 21.30, Vegformål, Kap 1320 Statens vegvesen

Resultatrapport 2011 – Miljø (s 43)

Med utgangspunktet i SD's innledende merknad om støy, må man forvente sterkere og mer effektive virkemidler for å ivareta sitt ansvar som landets desidert største støyeier.

Det rapporteres at 68 boliger langs riksveg har fått utført støytiltak(over 42 dbA innendørs) . Samtidig er 18 000 (s. 194) som har over 38 dbA inne. Takten gir måloppnåelse i forhold til denne indikatoren definert i 2009, i løpet av 144 år.

Trafikkvekst vil øke antall boliger med innestøy over forskriftens grenseverdi. Klima- og forurensningsdirektoratet har rettet henvendelse til Miljødepartementet om å tilbakeføre målekriteriene for innendørs støy til opprinnelig situasjon, slik at støyen måles med åpne lufteventiler. Hvis dette imøtekommes, vil antall boliger med for høy innestøy øke sterkt. Disse boligene huser mange sosialt svake borgere. Innsatsen for bedre støysituasjon for disse husene må styrkes.

Som sitert overfor er Samferdselsdepartementet defaitistisk mht. å nå nasjonale mål for utendørs støy i boområder. Men budsjettet trenger ikke av den grunn være en kapitulasjon i forhold til dette hensynet.

Nettsiden «Nybilvelger» lansert i 2011 gir opplysninger om bl.a. drivstoff og sikkerhetssegenskaper for ulike kjøretøy. Men nettsiden mangler aktuell støyinformasjon om kjøretøyene. Basert på EU-direktivet om merking av bildekk, samt typegodkjenningsdata om støyegenskaper på bil, må støyinformasjon knyttet til biltype snarest inn i dette virkemiddelet for publikumsinformasjon.

Norske forskere opplyser at en dedikert dekkeleggingsstrategi med støysvak asfalt langs utsatte strekninger, er det tiltak som raskest bidrar positivt til å oppnå nasjonale støymål. Forskningen med støysvak asfalt/tynndekker (s. 44) må snarest implementeres i en konkret plan for legging av støysvak asfalt på utsatte områder.

Det må tilrettelegges forskrifter som kan gi økt bruk av miljøfartsgrenser, basert på at det kan bidra til å redusere både luft- og støyforurensning.

Post 23 – Trafikant og kjøretøytilsyn (s 51)

«Statens vegvesen vil i 2013 videreføre arbeidet nasjonalt og internasjonalt for å kunne påvirke utviklingen av regelverk som regulerer trafikantadferd og krav til kjøretøy og bruk av kjøretøy» (s 52). Støyforeningen vil peke på at Statens vegvesen kan prioritere sterkere egne muligheter til å forbedre trafikantadferd mht. til støy. Våre undersøkelser viser at trafikklærere er relativt ukjente med bildekk, bildekks støyegenskaper, støykrav til bil, personlig kjørestil. Temaet støy er usynlig i vegvesenets godkjente læreplaner for trafikkskolers pensum. Vi ber om at støyhensyn eksplisitt omtales ved revisjon av disse planene, til beste for de mer enn 100 000 nye bilister som hvert år tar veien fatt.



Vi fester oss også ved vegvesenets passivitet i forhold til de pedagogiske muligheter EU's nye obligatoriske dekkmerkeordning gir i forhold til å lære opp norske bilister til bedre valg i forhold til støy. Den minner om abdikasjon i forhold til etatens ansvar for trafikantinformasjon.

En motorsykel kan i løpet av en sommernatt på de rette veiene vekke opp hundre tusen Osloborgere. Det illustrerer behovet for hyppigere kontroll med motorsyklers eksosanlegg.

Støyens alvorlige helseskadelige effekter er omfattende dokumentert. Støyhensyn må på samme måte som andre trafikksikkerhetshensyn gjøres til en førende premiss for vegvesenets trafikant- og kjøretøyvirksomhet.

Post 30 - Riksveginvesteringer

Miljø- og servicetiltak (s 56)

Budsjettets budsjettposter 2013 for miljøtiltak viser en oppfyllingsgrad i forhold til handlingsprogrammet på henholdsvis 91,4 prosent. Posten reflekterer for en stor del vegvesenets avbøtende tiltak i forhold til støyplagete. Støyforeningen beklager at disse aktivitetene sakker akterut. I betraktning at støy er det miljøproblem som berører flest mennesker. Vi ønsker to ting: en økning i bevilgningen og øremerkede beløp til støytiltak.

Kap 4320 Statens vegvesen

Forskning og utvikling (s 69/70)

Ett av vegvesenets FoU-prosjekter i 2013 er viet bestandighet av vegkonstruksjoner og økt levetid for for vegdekker. Gitt støysvak asfalts utfordringer i forhold til slitasje, går vi ut fra at mer varig støysvak asfalt er en del av dette prosjektet. Bruk av støysvak asfalt regnes som det virkemiddel som hurtigst gir reduksjon i antall støyplagete. Vi ber om at denne forskningen får økte midler slik at forskningsresultater raskest mulig kan tas i bruk i etatens regulære dekkeleggingsprogrammer.

« I 2012 er det utviklet en tverretattlig FoU-strategi for transportetatene.» (s. 70). Støyforeningen foreslår at malen for felles strategi utvides til også å omfatte miljø- og helsemyndigheter i et prosjekt for å utvikle et miljøregnskap i samferdselsbudsjettet for å vise omkostningene fra luft- og støyforurensning, og som vil kunne gi mer målrettede beslutninger. Om nødvendig etablere forskningsgrunnlag gjennom transport-, miljø-, og helseforskning som viser gevinster og kostnader, og demonstrerer merverdi ved utbygging av infrastruktur og miljøtiltak.

Kap 4320 Statens vegvesen

Eurovignettdirektivet (s 71)

Eurovignettdirektivet ble innlemmet i i EØS-avtalen i juli 2012. Dette harmoniserte brukeravgiftssystemet kan anvendes på tungtransporten på de norske vegstrekingene som inngår i Det transeuropeiske nettet (TEN). Direktivet tillater visse nasjonale tilpasninger, og åpner for at støy og luftforurensning tas inn i avgiftsberegningen. Støyforeningen vil at disse mulighetene tas i bruk, for å stimulere overgang til mest mulig støysvak godstransport.

Oslopakke 3 (s 78)

Miljømålene for Oslopakke 3 omfatter bl.a støy. Norsk forening mot støy understreker betydningen av arbeidet med å sette strengere krav til støynivå ved ved fremtidig rapportering om støyutvikling. Generelt støtter vi SSBs presisering av at datakvaliteten på miljøindikatorer må bli bedre. (s. 81).

Norsk forening mot støy deler departementets vurdering (s. 89) at man i det videre arbeidet med Oslopakke 3 legger målsettingen i Klimaforliket (Meld. St. 21 2011-2012) til grunn og "at valg og prioriteringer skjer i lys av dette". Rekkefølgen i gjennomføring av de enkelte prosjekter vil være av betydning for dette. Det tilsier bl.a at E 18 vestkorridoren må komme etter at bane og andre kollektivtilbud er på plass. Hensynet til støy samsvarer med målene om å få mest mulig trafikk over på bane, buss og sykkel.



*Programkategori 21.50, Jernbaneformål
Resultatrapport 2011, Miljø og Klima (s 132)*

Jernbaneverket skal ha honnør for å ha oppfylt nasjonale støymål for sin sektor. Likevel består massive støytfordringer, ikke minst langs spor og terminaler i tettbygd strøk så jernbaneetaten må ikke lene seg for langt tilbake. Støyforeningen vil spesielt peke på boligutbyggingsområdet Lodalen, langs Norges mest trafikkerte jernbanespor, som har 3 - 400 togpasseringer i døgnet (inkl. praktisk talt all godstrafikk i landet). Budsjettet bør innrettes mot at området kan få en særskilt tiltaksplan (koordinert med Statens vegvesen) mot støy.

Del III Omtale av viktige oppfølgingsområde

Nasjonal transportplan 2010-2019 s.191, kap 4.2.3 Samferdsel og miljø

Ett av hovedmålene i Nasjonal transportplan 2010– 2019 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. Samferdselsetatene må tilføres muligheter til å oppfylle de nasjonale målene. Vi vil minne om at transportetatene i sitt rulleringsforslag til NTP ber om at «for å nå målet for innendørs støy, er en skjerpning av eksisterende støykrav i forurensningsforskriften et virkemiddel. Det kan utløse tiltak som transportetatene vil være ansvarlig for å gjennomføre.» Vi ber om at myndighetene i forskrift og budsjett legger til rette for en slik skjerpning av kravene.

For Norsk forening mot støy,
Hanne Herrman
Daglig leder