



## Stortingets transport- og kommunikasjonskomite

### Supplement til statsbudsjettet 2014 , Samferdselsdepartementet Prop. 1 S (2013-2014)

#### Støysituasjon

Norge er på etterskudd mht. å oppfylle nasjonalt mål om 10 % reduksjon av støy innen 2020. Spesielt vegsektoren henger etter. Veg står for ca. 80 % av utendørs støy. Havner, bane og fly er også store støykilder. Fordi samferdsel fremstår som Norges dominerende, støyende nabo, vil innretningen på budsjettet være viktig for å redusere støy.

WHO publiserte i 2011 en rapport (*Burden of environmental disease*) som advarte om alvorlige helseeffekter av støy, forkortet levetid, hjerte- og karsykdommer (bl.a hvert 50. fatale hjerteattakk i Europa), andre sykdommer som gir plager og redusert livskvalitet, i tillegg til nedsatt hørsel. Rapporten relaterer 50 000 dødsfall årlig i Europa til støy. Til sammenlikning nevner EU-kommisjonens Mobility Transport, programmet for Road Safety at i 2012 omkom 28 000 i Europa som følge av trafikkulykker! Dette understreker alvorret i støyutfordringene.

([http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/statistics/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/index_en.htm))

Statsbudsjettet rommer en del tiltak som vil medføre redusert støy: Satsing på kollektivtrafikk, jernbanesatsing, redusert fart, tilrettelegging for sykling etc. Men har også momenter som gir bekymring: NTP 2010-2019 uttrykker at det blir vanskelig å nå det nasjonale målet for støyplage fra vegtrafikk, og henviser til virkemidler utenfor eget innflytelsesområde. Det er heller ikke i 2014 avsatt sentrale midler til forskning om støy.

#### Budsjettmomenter mot støy

*Programkategori 21.10, kap 1301 Forskning og utvikling*

Post 50 Samferdselsforskning (s30) Det bør avsettes midler til fortsatt støyforskning knyttet til spesielle norske utfordringer ved klima, asfaltdekkers overflate, og miljøbildekk på norsk underlag, samt transportforskning som kan gi bedre bytte/kostnadsanalyser, og helhetlig vise gevinster og kostnader samt demonstrere merverdien ved miljøtiltak i gode infrastrukturløsninger.

*Programkategori 21.20, Luftfartsformål, resultatrapport 2010*

Universell utfordring og miljø (s36) I oktober publiserte British Medical Journal en ny rapport som bekreftet den alvorlige helserisikoen som følge av flystøy. Den fikk stor internasjonal oppmerksomhet. I Norge har nytt innflygingsystem ved Gardermoen økt antall støyplagete. I stedet for en rett linje, kommer flyene nå i en vifteformet trase inn mot flyplassen. Konsekvensen er at flystøyen spres i et litt tynnere lag over befolkningen, slik at støymengdene ligger like under grensen som utløser tiltak, men mange flere rammes. Med de senere års praktisering av støyregelverk ved landets flyplasser, har antall klager på støyplage fra fly og helikopter økt både til Støyforeningen og i andre kanaler. Det bør snarest gjennomføres en åpen evaluering og kvalitetssikring av støypraksis ved flyplassene.

*Programkategori 21.30, Vegformål*

Resultatrapport 2012 – Miljø (s 48)

Rapporten viser at Statens vegvesen i 2012 utførte støydempingstiltak på 67 boliger som hadde for høyt støynivå innendørs. Innsatsen er en betydelig underleveranse i forhold til nasjonale støymål, og indikerer at vegmyndighetene har abdisert i forhold til sitt støyansvar og sektoransvar for landets uten sammenlikning dominerende støykilde, veitrafikken.

Rapporten er i det hele defaitistisk mht. å nå nasjonale mål for støygrenser utendørs. I tillegg er det ventet at trafikkveksten vil øke betydelig i årene som kommer. Med tilsvarende vekst i antall boliger med for høy innestøy. Disse boligene huser ofte mange sosialt svake borgere. Innsatsen for støyisolasjon av disse husene må styrkes.

#### Kap 1320- Statens vegvesen Vedlikehold (s 54)

Rapporten forteller om 13 km med finkornet asfalt som et støyreducerende tiltak. Det er viktig at vegvesenet fortsetter med disse forsøkene og raskest mulig tar støysvak asfalt inn i et dedikert dekkeleggingsprogram for særlig støyutsatte strekninger. Inkludering av et helhetlig samfunnsperspektiv der samfunnets helsekostnader ved støyplager også medregnes (jfr. Folkehelsemeldingen) vil sikre en bedre kost/nytte brøk. Fra prøvestrekninger på europaveier i Sverige meldes det om prøvestrekninger som har opprettholdt gode støyegenskaper etter tre års slitasje.

#### Kap 1320 – Statens vegvesen Trafikant- og kjøretøytilsyn. (s 55)

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 benyttes i deres beskrivelse av egen aktivitet.

Innsatsen på dette området må sees i lys av at EUs regelverk for typegodkjenning av kjøretøy er inne i en omfattende omstrukturering. Forbedring av nye kjøretøyers sikkerhets- og miljøegenskaper er en av de viktigste premissene for fortsatt reduksjon i antall drepte og skadde i trafikken, og fortsatt reduksjon i antall helseskader som følge av vegtrafikkrelatert forurensning og støy.

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 fra trafikanter og ved bruk eller anskaffelse av kjøretøy, må sammenholdes med vegvesenets innsats for å påvirke kunnskap og holdninger i en retning som fremmer bedre adferd. Det tilsier at vegvesenet gjør støytemaet mer sentralt i sin regulære virksomhet rettet mot publikum, i kontroller, informasjonskampanjer (trafikkikkerhet), 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 fordi informasjon om støyreducerende adferd og støysvake produkter ikke inngår i etatens informasjon, heller ikke i etatens nylansering

[www.nybilvelger.vegvesen.no](http://www.nybilvelger.vegvesen.no)

På samme måte som ved merkeordningen for bildekk, bør man i forbindelse med nye støykrav til kjøretøy, forberede tiltak som gjør at bilers og lastebilers støyegenskaper i henhold til typegodkjenning, blir gjort synlig i for eksempel vognkort eller ved annen merking. Dette mangler i dag. Det kan fremme markedets etterspørsel etter støysvake kjøretøy, både privat og i næring. Det kan også gi grunnlag for en mer målrettet bruk av avgifter for å fremme støysvak transport.

#### Miljø- og servicetiltak (s 58)

Det foreslås avsatt 73,5 mill. kr til miljø- og servicetiltak i 2014. Det er 33,5 mill mindre enn i 2012. Beløpet er tiltenkt støyskjerming og en rekke andre tiltak. I betraktning at støy er det miljøproblem som berører flest mennesker, er beløpet lite og dessuten mindre enn tidligere.

#### Del III Omtale av viktige oppfølgingsområde

##### Nasjonal transportplan 2014-2023 s.195, kap 4.2.3 Samferdsel og miljø

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. Samferdselsetatene må tilføres muligheter til å oppfylle de nasjonale målene. Dette er også viktig i sammenheng med den fortetting som vil prege bymiljøene i årene som kommer.

#### **Annet: Behov for økt synlighet**

I budsjettdokumentet er det lite synliggjøring av arbeidet og betydningen av å redusere støy. Å utvikle et miljøregnskap i samferdselsbudsjettet for å vise omkostningene fra luft- og støyforurensning, vil kunne gi mer målrettede beslutninger. Om nødvendig etablere forskningsgrunnlag gjennom transportforskning som viser gevinster og kostnader, og demonstrere merverdi ved utbygging av infrastruktur og miljøtiltak.