

23.04.2017

## Stortingets transport- og kommunikasjonskomite

Høring. Innspill til Meld.St.33 (2016 - 2017)—Nasjonal Transportplan 2018-2029

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.

I tillegg til skader som vegtrafikken påfører mennesker gjennom ulykker på vegen, utgjør vegtrafikken *den største permanente folkehelseerisiko* for snart 2 millioner nordmenn - en direkte følge av den støy- og luftforurensing som trafikken påfører (*jfr, SSB-rapport om støy des. 2016*). Vi frykter at konsekvensene av NTP 2018 -2029 slik den fremstår i St.meld 33, vil være: *En økning i antall støyplagete til 2,5 millioner nordmenn i 1929, opptil 2500 nordmenn som dør en for tidlig død som følge av støy, og 150-170 milliarder kroner i totale samfunnskostnader som følge av støy i NTP- perioden.*

Meldingen har mange gode satsinger for gående og syklende, lavutslippkjøretøy, smartløsninger og satsing på kollektivtrafikk, men leverer ikke noen sikre holdepunkter om at veitrafikk ikke vil øke. Vi understreker at selv med nullvekst og videreføring av dagens trafikknivå har vi allerede massive, uløste støyproblemer.

Våre innspill:

*Kap 1.2.3 Transportsikkerhet (s.14)* I dagens Norge utgjør *følgeeffekter* av trafikkforurensing i form av for tidlig død og sykdom en samfunnskostnad som er høyere enn den følelsesmessige og økonomiske regningen forbundet med trafikkulykker. Støyforeningen mener at man i dag ikke kan snakke om å forbedre trafikkikkerhet uten å inkludere sikkerhet mot å bli påført for tidlig død og utmattende sykdom som følge luft- og støyforurensing fra trafikk.

Ved å innarbeide den omfattende risikoen fra støy og luftforurensing under temaet Transportsikkerhet vil man forhindre tilsløring av de alvorlige konsekvensene av støy, og bidra til bedre balanse, drøfting og innretning på NTP-ens satsinger.

(s16.) «For å redusere støyplagen prioriteres kilderettede tiltak som for eksempel ..... støysvake vegdekker.» Dette er et tiltak som har vært «prøveprosjekt» i mange år. Med de internasjonale erfaringene som er gjort - bl.a fra piggedekkløst Sverige, er det ingen grunn til å utsette en dedikert dekkelegging med støysvak asfalt. Det vil kunne gi rask reduksjon av støyplagete, og i sammenheng med støyens totale samfunnskostnader fremstår det lønnsomt. Vi vil også anbefale incentiver for å fremme overgang til mer stillegående bildekk. Overgang til mer støysvake bildekk anses av fagfolk som den raskeste måte å redusere trafikkstøy. *Jfr. Rotterdam declaration on best tyres, 1-2.12.2016.*

Dette rådet om avgifter er også i tråd med anbefalingene fra elevene ved Salangen skole (s. 134 - *Barna Transportplan*)

*Kap 2.1.2 Oppfølging av hovedmålene (s.29)* Til påstandene om måloppnåelse for støy vil vi bemerke at det fremste grepet for den måloppnåelsen som omtales, var å endre premissene for støyberegning. Det gjorde at boligene skulle være hermetisk lukket (lukket vinduer, dører og ventiler) som forutsetning for støyberegning, en tilstand som ikke er et reelt uttrykk for hvordan folk bor og folks støysituasjon. Vi minner om Nasjonal handlingsplan mot støy tok sikte på 10 % reduksjon av støyplagete innen 2020, mens den støyplagete befolkningen har økt med 60 %. Vi minner også om forurensningsforskriftens kapittel om støykartlegging av uteområder, med formål å sikre god arealplanlegging for gode bomiljøer. Det har ikke Norge klart å levere. Jfr SSB-rapporten om støyplage.

*Kap 5.2 Regjeringens mål med Nasjonal Handlingsplan (s 74).* Gitt den informasjon vi har fremført om proporsjonene i de skader støy- og luftforurensing påfører den norske befolkningen, er det ikke riktig å redusere denne utfordringen til begrepet «andre negative miljøkonsekvenser». Det viser at planen ikke tar dette problemet på alvor, noe som blir til skade for den norske befolkning.

### **Oppsummering**

Norsk forening mot støy har ved en rekke tidligere høringer påpekt mangel på oppfølging av muligheter til å redusere støy, slik det gjenspeiles i de årlige budsjetter for samferdselssektoren, både når det gjelder tiltak på veg, overfor kjøretøy og i normalplaner for trafikantopplæring. Når det gjelder trafikantopplæring og -påvirkning er det her et stort ubrukt potensiale. I den forbindelse vil vi vise til en forskningsrapport fra forskere i Tyskland, Belgia og Sveits. Den understreker opplæring og motivasjon som en sentral forutsetning for å oppnå trafikantadferd som reduserer støy. [https://ppw.kuleuven.be/okp/\\_pdf/LauperInPressECDIT.pdf](https://ppw.kuleuven.be/okp/_pdf/LauperInPressECDIT.pdf)

I NTP 2018-2029 må støy være et spesifisert oppgaveområde, med konkrete innsatsmidler til

- støysvak asfalt
- fremme overgang til støysvake bildekk ved avgifter, markedsinformasjon, og ved at offentlige etater, kommuner etc. tar en lederrolle for egen kjøretøypark.
- målrette opplæring mht. støy i trafikantopplæring såvel som i tiltak overfor skolebarn.

Generalsekretær  
Ulf Winther  
sign

Seniorrådgiver  
Pål Jensen  
sign