

Stortingets transport- og kommunikasjonskomite

Innspill til statsbudsjettet 2021 Samferdselsdepartementet, Prop. 1 S (2020-2021)

Norsk forening mot støy er en landsdekkende medlemsorganisasjon som arbeider for å redusere støyplager og forebygge støybelastning i Norge, sikre bedre livskvalitet, folkehelse, bomiljø, og kvaliteter i naturen. Som en del av sin virksomhet behandler foreningen årlig flere tusen henvendelser fra borgere som er plaget av støy fra ulike støykilder. Svært mye handler om støy fra samferdsel, som utgjør 90 % av utendørs støybelastning i Norge. Det gjør støy også til transportkomiteens ansvar. Vi håper at komiteen vurderer momentene nedenfor.

Mål og hovedprioriteringer

Å redusere negative miljøkonsekvenser er et hovedmål i NTP, og dermed en hovedprioritering for samferdselsbudsjettet. (1 Mål og prioriteringer s.11). Det kan ikke registreres verken i NTP eller i samferdselsbudsjetter.

Folk er bekymret for helsekonsekvenser av støy. Med god grunn. Vi viser til figur 4.3 (s 61) som har en hyggelig nedadgående kurve for antall trafikkofre. Kurven starter oppe på 1253 i 2004 og er nede på 673 i 2019. Komiteen bør også forestille seg en stigende kurve høyt over trafikkulykkekurven, på mer enn 10 000 nordmenn, som hvert år lider en for tidlig død eller er kronisk syke pga. støy.

Vi minner om Sveits som årlig investerer flere milliarder for å redusere støy, et lysende, inspirerende eksempel på nasjonal målrettet innsats mot støy. Sterkt i kontrast til støyapatien som spores i statsbudsjett og NTP. Satsingen i Sveits skyldes bl.a at landet beregner en mye høyere samfunnskostnad enn hva Norge gjør. Da kommer også et sterkere ønske om å redusere den samfunnsøkonomiske byrden av støy. Som er mulig.

Det er ikke nevnt i budsjettproposisjonen at TØ1² sist vinter leverte en utredning med kraftig oppjusterte beregninger av hva transportstøy koster Norge. Den nye rapporten omfattet mange av transportens eksterne kostnader: Støy- og luftforurensing (svevestøv, Nox, CO₂, kø, ulykker etc. Støykostnader er nå mange ganger høyere vurdert enn tidligere, særlig i større byer. Verdt å merke seg at i noen sammenhenger er støy blant de aller mest kostbare konsekvensene. Sammen med lokal luftforurensing er dette dominerende eksterne kostnader fra transport. Verdt å merke seg er at utslipp av CO₂ (klimautslipp) rangerer lavere enn støy i alle sammenhenger bortsett fra i spredt bebyggelse (på landet). Rapporten kan lede til plagsomme spørsmål om prioriteringer i samferdselspolitikken.

Det er økt kunnskap om helsebyrde av støy som drar opp støyprisen. Rapporten har vært hos flere internasjonalt anerkjente forskningsinstitusjoner for kvalitetssikring.

Nasjonal handlingsplan mot støy sammenlignet med O-visjonen

Stortingets vedtatte nasjonale handlingsplan mot støy ebber ut i 2020. Målet var støyreduksjon, men det motsatte skjedde. Handlingsplanen trådte i kraft i 2007, og ble en plan uten merkbare handlinger. Mens målet var betydelig reduksjon ble resultatet en sterk økning på mer enn 60 % i denne perioden. (!) I samme periode ble antall drepte og hardt skadde på veiene redusert med 58 % (s 61). Det viser at med tydelig bestilling fra politikerne og forent myndighetsinnsats, er det mulig å nå krevende mål. Det bør inspirere til støyinnsats. Vi me-

¹ https://www.toi.no/getfile.php/1352409-1586933149/Publikasjoner/TØ1%20rapporter/2019/1704-2019/1704-2019_Sammendrag.pdf

² <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=52408>

ner at Stortinget bør bestille en stortingsmelding om støy som kan danne grunnlag for en ambisiøs handlingsplan mot støy.

Budsjettmomenter om støy:

Programkategori 21.10, Kap 1300, post 71 (s. 41) Tilskudd til trafiksikkerhetsformål

Vi merker oss at budsjettet holder ganske vide definisjoner for trafiksikkerhetsformål. I lys av helsekonsekvensene av støy fra samferdsel og at Støyforeningen aktivt arbeider for å hjelpe folk til å ta gode valg mht. slik støy, anser vi at sider ved vår virksomhet forebygger negative konsekvenser av trafikkstøy. Siden posten har et utvidet sikkerhetsbegrep er det ikke urimelig at noe midler disponeres til forebyggende arbeid mht. trafikkstøyeksponering. Det utvidete trafiksikkerhetsbegrep bør også inneholde en kontinuerlig innsats mot trafikkforurensing som volder stor skade.

Kap 1301, post 50. Samferdselsforskning (s. 43)

Vi beklager at posten samferdselsforskning er redusert. Det er mange uløste forskningsoppgaver om støy: Støysvak asfalt, kjøretøyenes støyegenskaper, bildekk, skjermingsteknologi, trafikantkunnskap, adferd og holdninger til støy er aktuelle satsinger.

Programkategori 21.30, Vegformål

Resultatrapport 2019 (s. 64)

Rapporten viser at Statens vegvesen utførte støydempingstiltak på ca 11 boliger med for høyt støynivå innendørs. Det er enda mindre enn året før som var enda mindre enn året før der igjen. Det skyldes ikke mangel på støyutsatte. Det ble også gjort tiltak for 165 personer for å redusere innendørs støy til under 38 db. Det var mer enn året før.

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 2021 (s 65)

Vegvesenet signaliserer kun et beskjedent støymål 2021 i forbindelse med byvekstavtalene. NB at nullvekst IKKE reduserer, men beholder eksisterende støyproblemer.

Sams veiadministrasjon medfører utfordringer for veietaten, men også utydelighet i forhold til publikum om ansvarsgrenser i forbindelse med støy, og hvor man skal henvende seg med støysaker.

Støykontroll. Samfunnets støykontroll av kjøretøy, særlig motorsykler, er en stående vits blant motorsykkelfolket. Kontrollene er få og konsekvensene for regelbrudd er milde og neglisjerbare. Flere europeiske land har innført støyradarer. Vi foreslår at dette innføres som et prøveprosjekt også i Norge. Det vil ha stor signaleffekt.

Utvalgte indikatorer for riksveibudsjettet 2021 (s. 69)

Tabell 4.3. Vi foreslår at det innføres indikator for støyinnsats. Det må være med. F.eks at i 2021 gjennomføres 20 % av tiltakene i vegvesenets handlingsplaner mot veitrafikkstøy på riks- og fylkesvei i regionene.³ Linken viser til detaljert kartlegging av støy med planer for tiltak. Alle planer bemerker at det ikke er budsjett for gjennomføring av tiltakene. En klar oppfordring om å ta politisk ansvar, noe vi støtter. Posten med støyindikator egner seg godt til porteføljestyling, f.eks med 1,6 milliarder kroner i årlig budsjett i hele perioden. (Sveitsnivå)

³ <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/miljo+og+omgivelser/stoy/handlingsplaner>

Miljø- og servicetiltak (s. 78)

Dette er posten som beskriver synkende støyinnsats, der bevilget beløp har blitt mindre og mindre for nå ikke å være spesifisert for 2021. I 2020 foreslått 30 mill. kr. I forrige planperiode var gjennomsnittsbudsjettet på 181,9 mill.

Investeringsprogrammet vei (s.88)

Vi har et klassedelt støyvern i Norge: (1) De som er beskyttet av forurensningsforskriftens støygrenser og (2) de som er beskyttet av T 1442, støyretningslinjen til plan- og bygningsloven. De har et langt sterkere støyvern. Derfor ser vi positivt på at folk kan bli beskyttet av T-1442. Vi engasjerer oss normalt ikke i fremme av veiprosjekter, men vi har tatt stilling for fremme av E6 Oslo Øst, fordi det - pga T 1442 - fremstår som ett av de historisk største støytiltakene i Norge.

Del III Omtale av viktige oppfølgingsområde, Nasjonal transportplan 2018-2029 kap 5.2.3 Redusere klimagassutslipp og andre negative miljøkonsekvenser s. 195 ff.

Ett av etappemålene i Nasjonal transportplan er at transportpolitikken skal bidra til oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy. Den når ikke støymålet.

S.203: Det omtales en utredning foretatt av samferdselsdepartementets underliggende etater for å finne kostnadseffektive tiltak mot støy, der det anbefales «ytterligere utredning for å få bedre kunnskap om måling av effekten av støy». Vi opplever anbefalingen som skrevet med påholden penn. Det er støtende at departementet skal gjemme seg bak tiårs forsømmelser mht. kompetanse for så å utrede støy ned på øret mht kost/nytte og utsette konkret støyinnsats. NTP-historien har mange eksempler på infrastruktursatsinger i milliardklassen med negativ nytte mens når det gjelder folks helse skal man plutselig ha superstreng finregning. Vi mener at dette er en distraksjon som leder oppmerksomheten bort fra det vi virkelig mangler: Det er ikke kompetansen, men politisk ansvar for støy. Andre land kan - med kjente virkemidler - redusere støybelastningen på sin befolkning. Det er vår oppfatning at det kan Norge også

Generalsekretær
Ulf Winther
sign