

Til Samferdselsdepartementet

Høring - Hvitbok om EUs transportpolitikk fram mot 2050

Norsk forening mot støy ble stiftet i 1963 og har siden den gang arbeidet med spørsmål relatert til støy. Foreningen er i dag landsomfattende, og er norsk representant i styret for den europeiske miljøorganisasjonen European Environment Bureau.

På grunn av den korte høringsfristen har foreningen fått behandlet Hvitboken i begrenset omfang organisatorisk, men har allerede en del kommentarer til dokumentet.

1. Må innbefatte oppdaterte støyfakta

Vi ønsker at WHO's retningslinjer for akseptable støynivåer, og EU's rapport om erfaringene med støydirektivet (foreligger ultimo mai) skal integreres som føringer for prosessen med Hvitboken i sammenheng med at transport er den største kilden til støy i Norge og Europa.

2. Tvetydig språk

Et iøynefallende trekk ved Hvitboken er en tvetydig språkbruk som vi allerede har sett leder til misforståelser. Mens Hvitboken bærer tittelen «Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and **resource efficient** transport system», bærer kapitel 2 om visjonen for Hvitboken tittelen «A vision for a competitive and **sustainable** transport system». Vi anser ikke dette som synonyme begreper og dermed misvisende, ikke minst fordi Hvitboken fastslår at «curbing mobility» ikke er et alternativ. Allerede på departementets informasjonsmøte ble det registrert at enkelte konsekvent brukte den misvisende betegnelsen **bærekraftig** om Hvitbokens forslag. Vi ber om at departementet bidrar til at viktige nyanser ikke forsvinner i det videre arbeidet med Hvitboken.

3. Uklare ambisjonsnivåer - lite forpliktende på kort sikt

Hvitboken har en rekke positive anslag for en mer effektiv transportavvikling og demonstrerer samtidig sin største svakhet – at den ikke fastsetter og tidfester klare mål og nivåer for sine ambisjoner. Dette er en gjennomgående svakhet på alle forslagsområder. Vi deler bekymringene om at etappemålene for utslippsreduksjon er satt for langt ut i tid. Planen bør også konkretisere mål som kan gjennomføres allerede innenfor nåværende kommisjons mandatperiode – som utløper i 2014.

4. Må sette konkrete mål for støyreduksjon

Hvitboken berører sosiale kostnader som trafikkulykker og støy, og i opplistingen av 10 mål (kap 2.5) omtales et mål om å komme ned mot null trafikkdrepte innen 2050, og halvering av antall trafikkulykker innen 2020. Vi ber om at det også settes mål for reduksjon av støy og reduksjon av støyskade og støydrepte, jfr. WHO's nylig publiserte rapport (30.3.) om støy og helserisiko. Generelt registrerer vi en betydelig berøringsangst for støyutfordringer både på



politisk og administrativt nivå, enda majoriteten av Europas befolkning nå erkjenner at støy medfører betydelig eller noe helserisiko (ref. *Europabarometer juni 2010*). Konkrete mål for støyreduksjon i Hvitboken vil være et viktig og nødvendig bidrag i et dokument som omhandler transporttiltak de neste 40 år.

5. Rammeverk for støyavgifter

Vi anser at Norge i utgangspunktet har et godt rammeverk for avgifter, men ønsker en mer offensiv bruk av avgifter for å fremme støysvak transport: for personbiler ved at nåværende avgiftsregulativet får en støyrelatert komponent som fremmer markedspreferanse for støysvake biler. For tunge kjøretøy støtter vi et rammeverk som fremmer støysvake transportmidler og støysvake transportkorridorer. Vi ønsker prismekanismer brukt til sanering av veitrafikk og støybetingete avgifter for transportkorridorer, og at de ekstra midler som dette genererer tilføres som en ekstra økonomisk innsats for støyutbedring av gjennomfartsårene i byene – der støyproblemene er størst.

6. Utfasing av konvensjonelle biler i byer

Støyforeningen støtter at den nye transportpolitikken skal bidra til å minke CO₂-utslippene fra transportsektoren med 60 prosent innen 2050. Ved utfasing av konvensjonelle kjøretøy basert på drivstoff fra olje i byer, må det også settes strenge krav til at nye kjøretøy har støysvak teknologi og støysvake dekk. Vi anbefaler åpne rammer for utvikling av drivstoffteknologi, og ikke så sterk binding til biodrivstoff som Hvitboken legger opp til. Tekniske krav om støyegenskaper ved nye kjøretøy og dekk bør skjerpes minst hvert 10. år, for å utløse det teknologiske forbedringspotensialet i forhold til støy. Støysvak «Slow motion» teknologi bør innføres på alle tyngre kjøretøy.

7. Den eksterne dimensjonen

Hvitboken beskriver ambisjonen om å videreutvikle transportrammeverk for områdene utenfor Europa. Strenge støykrav må også appliseres på transportmateriell som får adgang til EU via disse avtalene.

Norsk forening mot støy

Tone Tellevik Dahl
(sign)
styreleder

Hanne Herrman
(sign)
daglig leder