



STATENS SAMFERDSDEPARTEMENTET	
AVD. 1	PLS
S. NR. 08 173-103	
AKKIV	412.3

Norsk forening mot støy v/ Hanne Herrman
Akersgt. 34
0180 Oslo
Tlf.: 22 42 03 00

Oslo, 2008-04-30

Til Samferdselsdepartementet
Vedlagt følger høringsuttalelse til Nasjonal transportplan 2010-2019.

for Norsk forening mot støy
daglig leder, Hanne Herrman



Norsk forening mot støy
Akersgt. 34
0180 Oslo
Tlf.: 22 42 03 00

Oslo, 2008-04-30

Til Samferdselsdepartementet

HØRINGSUTTALELSE OM FORSLAG TIL NTP 2010-2019

Norsk forening mot støy tok under arbeidet i referansegruppen for planutkastet til orde for et langt mer visjonært dokument med en langt tydeligere sammenheng mellom mål og virkemidler.

Samferdselspolitikken innvirker på flere av de alvorligste utfordringene samfunnet står overfor, ikke minst på miljøområdet. Det holder for eksempel ikke å nøye seg med å fastslå at det offisielle nasjonale støymålet trolig ikke nås (s. 149). Hva som trengs, er en plan som viser HVORDAN allerede vedtatte mål kan nås, og som kan danne utgangspunkt for oppfølging med konkrete virkemidler.

Regjeringens nye støymål, vedtatt i Stortinget så sent som den 14. februar, går ut på å redusere støyplagen med 10 prosent innen 2020 fra 1999-nivået. Den dramatiske konklusjonen om at dette målet trolig ikke nås, gjør forslaget til NTP med de prioriteringene som der finnes ubrukelig som utgangspunkt for Samferdselsdepartementet arbeid med å innfri regjeringens støymål.

Transportsektorens andel av total støyplage utgjør ifølge støyplageindeksen 86 prosent (s.170). I stedet for å flikke på en plan som baserer seg på en tankegang der støyplager er et underordnet hensyn, må det straks tas initiativ til en egen stortingsmelding om konsekvenser av og tiltak mot støyforurensing. Denne stortingsmeldingen, som bør foreligge innen utgangen av året, må inneholde ulike scenarier som fører frem til en måloppnåelse i år 2020. Helsemyndighetene må trekkes sterkt inn under utarbeidelsen.

Norsk forening mot støy minner om at det i stortingsdebatten i februar ble lovet fra regjeringshold at det ikke ville komme forslag om nye reduksjoner i ambisjonsnivået. Vi minner videre om at regjeringen i og med det nye støymålet allerede har gått bort fra løftene i Soria Moria-erklæringen om en reduksjon i støyplagen på 20 prosent innen 2010, sammenlignet med 1999-nivået. En transportplan der det tas like lite hensyn til støyplage som det foreliggende utkastet, vil være ensbetydende med at regjeringen nok en gang lar være å prioritere måloppnåelse i dette spørsmålet. Nye løftebrudd vil gjøre regjeringen Stoltenberg til den minst troverdige i støyspørsmål på flere tiår.

VEITRAFIKK

Støy fra veitrafikk utgjør for tiden 78 prosent av total støyplage (s. 170). Det er her hovedstøtet må settes inn dersom nasjonalt støymål skal innfris; det er her det så langt har sviktet mest og det er her forslaget til NTP fortsatt er på sitt mest defensive i støysammenheng. Forslaget er rett og slett preget av manglende vilje til å ta de store støyutfordringene



rullebane og utvidet terminalkapasitet på Gardermoen bør følgelig skrinlegges. Ekspansive prognoser for trafikkveksten på denne flyplassen må revurderes i lys av økte miljøavgifter og drivstoffpriser, økonomisk lavkonjunktur, miljøvennlige reiser samt bedre utnyttelse av lokale flyplasser (jfr. argumentasjonen for dette fra Forening mot unødig flystøy). Videre vil vi be om langt mer restriktive regler for nattstenging av flyplasser.

Selv om de ekspansive prognosene skulle inntreffe, betyr ikke dette nødvendigvis at en tredje rullebane trengs. Tall fra OSL viser at antallet flybevegelser ikke øker på langt nær så raskt som antallet passasjerer. Flyene har fremdeles stor uutnyttet kapasitet, og flyselskapene håndterer økt passasjertall ved å fylle flyene bedre opp, fremfor å øke dramatisk antallet nye ruter. Dette tilsier en moderat vekst i antallet flybevegelser, noe som overflødiggjør en tredje rullebane. Kapasiteten ved dagens to rullebaner kan dessuten, om nødvendig, utvides betraktelig ved å forbedre avkjørselen fra rullebanene samt bruke bedre teknisk utstyr i tårnet.

POSITIVE INNSLAG

Norsk forening mot støy noterer på den positive siden at forslaget til Nasjonal Transportplan eksplisitt nevner et bevilgningsbehov på 100 millioner kroner til FoU-arbeid og utvikling av virkemidler. Det store behovet for utprøving av støysvake veidekker og måling av støy fra ulike bildekk på norske veidekker understrekes også, i likhet med flere tiltak mot havnestøy.

Videre siktes det inn mot en bedre klimapolitikk samt å overføre transport fra bil til kollektivtransport. Innfrielse av slike mål vil samtidig hjelpe til med å motvirke støyforurensing. Uten god nok oppfølging i praksis risikerer vi imidlertid at disse målene lider samme skjebne som målene om støyreduksjon.

STØY, KLIMA OG ENERGIBRUK

Det er viktig at kampen mot støyforurensing ikke settes opp mot kampen mot klimaforurensing. Mer støysvake produkter og mindre bruk av støyende transportmidler er samtidig god klimapolitikk, og medfører samtidig et lavere energiforbruk. Samtidig ligger det en fare i at nye produkter som innføres ut fra miljøhensyn, innebærer langt større støyplager enn hva som er nødvendig (jfr Italia-trikken i Oslo, varmepumper etc). Det er viktig at man ikke skaper nye miljøproblemer samtidig som man løser gamle. Derfor må støypolitikk, klimapolitikk og energipolitikk ses i sammenheng når samferdselspolitikken skal utformes.

for Norsk forening mot støy
daglig leder Hanne Herrman
sign