

# 7

## En miljøvisjon og en miljøstrategi

Transportetatene har utarbeidet en felles miljøvisjon for transportsektoren. Den skal peke ut en retning for vårt miljøarbeid og være noe vi strekker oss mot. Inspirasjonen kommer fra nullvisjonen for sikkerhet og miljøvisjonen skal påvirke vår måte å tenke og arbeide på. Den skal gjennomsyre vårt arbeid med planlegging, utbygging, vedlikehold og drift i transportsektorene.

En omlegging i mer bærekraftig retning må være langsiktig og er svært krevende. Effektiv arealbruk, energieffektivitet og minst mulig forurensning må stå sentralt. Dette innebærer mer bruk av transportmidler som beslaglegger små arealer, er energi- effektive og lette i forhold til hva de frakter, og er enkle å tilpasse til teknologi for nullutslipp eller CO<sub>2</sub>-nøytral teknologi. Transportmidlenes totale ressursforbruk og utslipp er blant de sentrale problemstillingene.

På kort sikt er de nasjonale miljømålene lagt til grunn for miljøstrategien. Hvis disse skal kunne nås i løpet av planperioden, trengs virkemidler som ligger utenfor etatenes ansvarsområde.

### 7.1 Transport skal ikke gi alvorlig skade på mennesker eller miljø

Forslag til miljøvisjon for transportsektoren:  
Transport skal ikke gi alvorlig skade på mennesker eller miljø.

Miljøvisjonen uttrykker et helhetssyn på menneskers livskvalitet og livsgrunnlag og har et etisk utgangspunkt. Et sentralt spørsmål er i hvor stor grad transport og transportsystem skal kunne påføre

mennesker og miljø skader, og i hvor stor grad det er etisk akseptabelt å skade de naturlige prosesser som er en forutsetning for alt liv på jorden.

Det er urealistisk å tro at transport ikke skal ha noen negative effekter på menneskets helse og miljø. Visjonen er å sette grensen for det som er etisk forsvarlig ved alvorlige skader. Dette gjelder både menneskers helse og miljøet.

Siden miljøskader og belastninger på mennesker på grunn av transport ikke kan unngås helt, er det viktig å ha som prinsipp at skadene skal minimaliseres og i størst mulig grad kompenseres for. Dette svarer til sikkerhetstenkingen, der enhver endring som gir økt risiko for ulykker, skal kompenseres for med tiltak som gir redusert risiko.

Miljøvisjonen må konkretiseres ytterligere for å kunne ha gjennomslagskraft. Dette vil vi arbeide videre med, i samarbeid med miljødirektoratene. Selv om vi nå kun introduserer en miljøvisjon, ønsker vi å peke på noen sentrale prinsipper ved planlegging av transporttiltak med utgangspunkt i visjonen:

- Nye transporttiltak skal ikke gi alvorlige skader på helse eller miljø.
- Der miljøskader er uunngåelig, bør de kompenseres med avbøtende tiltak og miljøforbedringer slik at miljøkvalitetene totalt sett opprettholdes eller bedres.
- Ved valg mellom ellers likeverdige transportløsninger, bør de løsninger som er best for helse og miljø prioriteres. Synergieffekt mellom tiltak for å bedre miljøet og sikkerheten bør tilstrebes.
- Analyser av tiltak for å løse et problem i transportsystemet bør i prinsippet skje i følgende

rekkefølge:

1. Tiltak som kan påvirke transportbehovet og valget av transportmiddel
2. Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kjøretøyer
3. Begrensede ombyggingstiltak
4. Større ombygging eller utbygging i ny trase

Arbeidet for et mer bærekraftig transportsystem krever samarbeid mellom mange aktører. Transportetatene klarer ikke å oppnå dette bare med egne virkemidler. Vi ønsker å ha en mer aktiv pådriverrolle for også å få andre aktører til å ta nødvendig ansvar. Det bør også være mulig å i enkelte tilfeller støtte opp under tiltak som andre har ansvar for, hvis dette er samfunnsøkonomisk mest effektivt for å få et bedre miljø. Et slikt sektoransvar bør inngå i instruksene for Kystverket og Statens vegvesen.

Miljøvisjonen gir generelt økt fokus på miljø i transportetatene. Det bør i denne sammenheng også legges større vekt på miljøhensyn i etatenes rolle som byggherre og bestiller, og krav til miljøoppfølgingsprogrammer for større prosjekter som en del av prosjektenes kvalitetssikringssystem bør videreføres. Etatenes miljøkompetanse må vedlikeholdes og utvikles, blant annet gjennom større grad av før- og etterundersøkelser. Det kreves også mer systematisk registrering av dagens praksis.

## 7.2 En strategi rettet mot de nasjonale miljømålene

En utvikling i mer bærekraftig retning krever at veksten i vegtrafikken bremses. Norge bør stille seg bak EUs politikk for mer bærekraftig transport, som blant annet innebærer en mer målrettet avgiftspolitik, revitalisering av jernbanenettet, utvikling av havner og nærsjøtransport, samt stimulering til bruk av intermodal transport. En strategi for å styrke intermodal transport er omtalt i kapittel 5. Selv med en slik politikk vil vegtransporten likevel fortsette å øke kraftig. For raskt å

oppnå resultater innenfor miljøområdet må det settes inn flere tiltak innen hver av transportsektorene.

De største transportskapte lokale miljøproblemene finnes i byer og tettstedsområder. I en strategi for mer miljøeffektiv transport i byområder må arealbruken samordnes for å sikre at kollektivtrafikk, sykkel og gange tar en økt andel av trafikken. Det må derfor være sentralt at investeringer i økt vegkapasitet inngår i en transport- og arealplaner som bygger opp under dette. I kapittel 14 er dette nærmere omtalt. Redusert trafikkvekst på veg gir positive virkninger med hensyn til både inngrep og utslipp, og gir i tillegg bedre trafiksikkerhet. Dersom flere sykler og går istedenfor å kjøre bil, har det også gode helsemessige virkninger.

Vi vil arbeide i retning mot de nasjonale miljømålene i planperioden. De viktigste resultatområdene for miljø for transportsektoren er:

- Vern og bruk av biologisk mangfold
- Kulturminner og kulturmiljø
- Klimagasser, lokal luftforurensning og støy

Flere av de nasjonale miljømålene har frister innenfor perioden 2006-2015. De prioriterte tiltakene som skal bidra til at de nasjonale målene nås, er ikke tilstrekkelige. Vi har derfor beskrevet hva som må til utover prioriterte tiltak. Mange av de virkemidler som er nødvendige ligger utenfor etatenes ansvar.

Ved inngangen til perioden 2006-2015 vil kravene i forskrift til forurensningsloven om grenseverdier for støy med frist innen 2005 være oppfylt for vegsektoren og luftfarten. Kravene i forskrift til forurensningsloven om lokal luftkvalitet, som skal innfris innen 2005, vil med vegsektorens virkemidler alene sannsynligvis ikke kunne nås. Vegsektoren er avhengig av et samarbeid med kommunene for å klare kravene.

## Biologisk mangfold, kulturminner og kulturmiljø

### Nasjonale miljømål for vern og bruk av biologisk mangfold:

- Et representativt utvalg av norsk natur skal vernes for kommende generasjoner.
- I truede naturtyper skal inngrep unngås, og i hensynskrevende naturtyper skal viktige økologiske funksjoner opprettholdes.
- Menneskeskapt spredning av organismer som ikke hører naturlig hjemme i økosystemene, skal ikke skade eller begrense økosystemenes funksjon.

### Nasjonale miljømål for kulturminner og kulturmiljø:

- Det årlige tapet av kulturminner og kulturmiljøer på grunn av fjerning, ødeleggelse eller forfall, skal minimeres, og skal innen 2008 ikke overstige 0,5 prosent årlig.
- Det representative utvalget av kulturminner og kulturmiljøer skal bevares i en tilstand som tilsvarer 1998-nivå, og fredede bygninger og anlegg skal ha ordinært vedlikeholds nivå innen 2010.
- Den geografiske, sosiale, etniske og tidsmessige bredden i varig vernede kulturminner og kulturmiljøer skal bedres, slik at svakt representerte og manglende hovedgrupper er representert med flere objekter innen 2004 i forhold til 1998-nivå.

Samferdselsanlegg påvirker natur- og kulturmiljøet, både ved direkte forbruk av arealer og ved å redusere arealenes kvalitet. Utbygging og drift kan danne barrierer som deler opp kulturmiljø og arters leveområder, endrer forholdene for overflatevann og grunnvann og gir økt viltdødelighet. Nye samferdselsanlegg, spesielt nye veier, kan åpne for økt ferdsel og nye aktiviteter i urørte naturområder og helhetlige kulturlandskap. De største konsekvensene for biologisk mangfold er tap av naturtyper som er leveområder for sårbare arter

Ny infrastruktur bør ikke føre til at det biologiske

mangfoldet reduseres eller skades vesentlig. Det samme gjelder kulturminner og -miljøer. Til lands innebærer dette økt varsomhet ved nybygging og flere avbøtende og kompenserende tiltak. Allerede tidlig i planleggings- og prosjekteringsfasen må det klarlegges hvordan ulike utbyggingsalternativer påvirker det biologiske mangfoldet og kulturhistoriske verdier, og hvilke avbøtende tiltak som må gjennomføres. Faunapassasjer er en mulig løsning på barriereproblemer for vilt.

Langs dagens transportnett vil det innenfor planrammen bli gjennomført noen tiltak. For veg- og jernbanesektoren vil slike tiltak ta utgangspunkt i registreringene av problemsoner langs eksisterende vegnett. Problemsoner kan utbedres gjennom reparasjonstiltak med hensyn til biologisk mangfold og kulturminner. For vegsektoren er bygging av miljøgater aktuelt. En del slike utbedringer vil skje når det avlastede vegnettet settes i stand til ny funksjon. Der det er mulig bør miljøoppretting ses i sammenheng med tiltak for å bedre trafikksikkerheten.

Det er også nødvendig å ta mer hensyn til det biologiske mangfoldet og kulturminnene ved utarbeidelse av planer og kontrakter for drift og vedlikehold. Nytt EU-direktiv for vann tilsier at eventuelle problemer skal kartlegges og analyseres, og at rutiner for salting og annen kjemikaliebruk skal gjennomgås spesielt med tanke på sårbare vannmiljøer. Artsrike sidearealer til transportanlegg vil bli tatt hensyn til i driftsrutinene. Statens vegvesen gjennomfører forskning og utvikling med hensyn til villrein på Hardangervidda, som vil være en viktig del av grunnlaget for vurdering av videre vinterdrift på riksvegen i 2006.

Skipstrafikk langs norskekysten og anløp i norske havner medfører risiko for utslipp av olje, kjemikalier og andre giftige eller forurensende stoffer. En stadig økende andel av skipstrafikken, og stadig større skip, frakter farlig eller forurensende last. Utslipp av miljøskadelige stoffer kan skje utilsiktet eller ved ulovlige utslipp under normal drift,



for eksempel ved rensing av tanker, eller som følge av skipsulykker. Dette kan føre til store skader på sjøfugl, fiskeyngel og andre marine dyrearter, og tilgrising og skade på verdifull kystnatur. Kystverket vil øke innsatsen av forebyggende tiltak mot ulykker og utslipp fra skip, og engasjere seg i arbeidet med miljømudring i havnene. Det er viktig å redusere spredning av fremmede arter både til sjøs og til lands.

Estetiske kvaliteter skal fortsatt veie tungt ved nyanlegg og forbedring av eksisterende infrastruktur. Vegnormaler, formingsveiledere for jernbanen og andre normaler for utforming av transportanlegg, vil bli benyttet fleksibelt for å unngå alvorlige skader i truede og hensynskrevende naturtyper og verdifulle kulturminner og -miljøer.

Etatene tar ansvar for egne kulturminner. Jernbaneverket har utarbeidet en verneplan for kulturminner i jernbanen. Riksantikvaren har i samarbeid med Kystverket utarbeidet en verneplan for fyr, og Statens vegvesen har utarbeidet en verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner. Disse planene vil bli fulgt opp i planperioden.

De nasjonale målene er ikke formulert slik at vi enkelt kan si om vi når dem eller ikke, men vi vil sannsynligvis komme et godt stykke på veg. Ved god oppfølging av sektorens verneplaner yter vi et betydelig positivt bidrag.

Prioriteringene i veg- og jernbanesektoren med-

fører en del inngrep i viktige områder. Det ville derfor av miljøhensyn vært ønskelig å kompensere for dette ved å satse mer på utbedring av skader på biologisk mangfold, kulturminner og kulturmiljø. Det er det ikke rom for innenfor planrammen med vår prioritering av vedlikehold, sikkerhet og næringslivets transport. Problemsoneregistreringene, som dekker bare ti prosent av riksvegnettet, viser et totalt opprustningsbehov på 15 mrd. kr. Hovedtyngden av disse opprustningene ville gitt forbedringer med hensyn til biologisk mangfold, kulturminneverdier og estetikk.

## Klimagasser, lokal luftforurensning og støy

### Nasjonalt miljømål for klimagasser:

Utslippet av klimagasser i den forpliktende perioden 2008-2012 skal ikke være mer enn 1 prosent høyere enn i 1990 (Kyoto-avtalen).

### Nasjonale miljømål for lokal luftforurensning (de mest relevante for transportsektoren):

- Timemiddelkonsentrasjonen av nitrogendioksid ( $\text{NO}_2$ ) skal innen 2010 ikke overskride  $150 \mu\text{g}/\text{m}^3$  i mer enn åtte timer per år.
- Døgnmiddelkonsentrasjonen av svevestøv ( $\text{PM}_{10}$ ) skal innen 2005 ikke overskride  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  i mer enn 25 dager per år, og innen 2010 ikke i mer enn 7 dager per år.
- Årsmiddelkonsentrasjonen av benzen skal innen 2010 ikke overskride  $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  som bakgrunnsverdi i byer.
- Døgnmiddelkonsentrasjonen av svoveldioksid ( $\text{SO}_2$ ) skal innen 2005 ikke overskride  $90 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

### Nasjonalt miljømål for støy:

Støyplagen (målt som SPI) skal reduseres med 25 prosent innen 2010 –sammenlignet med 1999.

## Klimagasser

I 1990 slapp transportsektoren ut om lag 11 millioner tonn klimagasser ( $\text{CO}_2$ -ekvivalenter). I 2001 var utslippet litt mindre enn 15 millioner tonn, hvilket tilsvarte om lag 24 prosent av de totale

utslippene av klimagasser. Med de trafikkprognoser som er forutsatt i planarbeidet vil det bli en svak økning av utslippene av klimagasser fram mot 2015. Dersom transportsektoren skal ta en like stor andel av Kyoto-avtalen som andre sektorer, må utslippene reduseres til 11 millioner tonn i 2010, det vil si en reduksjon på nesten en tredjedel av forventede utslipp i 2010.

Det er ikke fastlagt krav til hvor stor del av reduksjonen av klimagasser som bør skje i transportsektoren. Den nasjonale hovedstrategien for å redusere globale og regionale miljøproblemer, er bruk av tverrsektorielle virkemidler, for eksempel avgifter og kvotekjøp av klimagasser. Samtidig er det viktig å øke kunnskapen om og stimulere bruken av mer miljøeffektive drivstoffer, og å redusere bensinforbruket ved å begrense biltrafikkveksten i de største byene.

De mest aktuelle virkemidlene for å redusere klimagassutslipp fra transport krever imidlertid tiltak som ligger utenfor transportetatens myndighetsområde. Aktuelle virkemidler innenfor og utenfor våre myndighetsområder er:

- Tiltak i byene for å overføre reiser fra personbil til andre reisemidler for eksempel kollektiv- og sykkelvegutbygging (transportetatene) sammen med vegprising og parkeringsrestriksjoner (kommunene), og drift av kollektivtrafikken (fylkeskommunene).
- Overføring av godstransport fra veg til bane og sjø ved bedre samordning og bruk av avgifter og reguleringer.
- Effektivisering av varedistribusjonen for å redusere transportomfanget for gods. Dette krever et samarbeid mellom distributører, oppdragsgivere og kommunale planleggere.
- Tiltak for å øke utskiftingstakten for personbiler og fremme mer miljøvennlige kjøretøyer. Dette vil i hovedsak være tiltak innenfor avgifter og lovverk
- Fremme overgang til mer miljøeffektive drivstoffer. Transportetatene kan være pådrivere.
- Samordnet areal- og transportplanlegging i form

av fortetting i kollektivknutepunkter og korridorer. Kommunene har arealmyndighet.

- Utvikle et mer konkurransedyktig jernbanetilbud for å overføre trafikk og dermed redusere utslipp fra transport.

Disse tiltakene kan på landsbasis redusere forventede utslipp i 2010 med 5 - 7 prosent. Bruk av våre virkemidler alene vil medføre en økning, fordi trafikken vokser. Transportsektoren vil altså ikke kunne bidra med sin forholdsmessige andel av målet i Kyotoavtalen, selv med virkemidler etatene ikke selv rår over. Dersom den resterende reduksjonen skal skje med tiltak overfor vegtransport, må det settes inn ytterligere økonomiske virkemidler, for eksempel en mangedobling av bensinavgiften i forhold til dagens nivå.

### **Nitrogenoksider**

Transport medfører utslipp av nitrogenoksider (NO<sub>x</sub>), som bidrar til forsurening. I følge Göteborgprotokollen<sup>1</sup> skal Norge redusere NO<sub>x</sub>-utslippene med 29 prosent i 2010 i forhold til 1990. Analyser har vist at det innenfor transportsektoren er mest kostnadseffektivt med tiltak innenfor maritim sektor. I prioriteringene til Statens vegvesen inngår derfor NO<sub>x</sub>-reduserende tiltak på ferjer. Disse tiltakene gir en reduksjon på om lag 1/3 av behovet for ferjesektoren hvis riksvegferjene skal ta sin del av den marine sektorens ansvar for å innfri Göteborgprotokollen.

### **Luftkvalitet**

Dårlig luftkvalitet er først og fremst et problem i større byer. De viktigste forurensningskildene er vegtrafikk og vedfyring. Skipstrafikk i havneområdene har betydning for nitrogendioksidmengden (NO<sub>2</sub>) på årsbasis i enkelte byer. Målinger utført av Oslo kommune viser store overskridelser av grenseverdiene i forskrift til forurensningsloven både for svevestøv (PM<sub>10</sub>) og nitrogendioksid. Det er også beregnet at nasjonale mål for luftkvalitet vil overskrides i de største byområdene, dersom ikke tiltak settes inn. I kapittel 14 presenterer vi et forslag til en helhetlig transport

<sup>1</sup> Göteborgprotokollen er en bindende avtale under FN-konvensjonen om grenseoverskridende luftforurensninger, der landene forplikter seg til å redusere forsurende utslipp med en viss mengde innen 2010.

politikk for de største byregionene. En slik politikk vil gi redusert vegtrafikkvekst, og dermed positiv virkning på lokal luftkvalitet.

I følge Statens vegvesens beregninger vil om lag 15 000 personer som er bosatt langs riksveg i 2006 være utsatt for konsentrasjoner av nitrogendioksid over nivået i nasjonalt mål. Noen færre er utsatt for overskridelse av grenseverdien i forskrift til forurensningsloven om lokal luftkvalitet. Nitrogendioksidnivået ventes å reduseres innen 2016, fordi stadig flere biler er utstyrt med katalysator, men likevel vil det bli overskridelser dersom ikke flere tiltak settes inn.

Vi har svært få egne virkemidler mot nitrogendioksid utover investeringer i ny infrastruktur. Vegtunneler og trafikkreguleringer i de mest utsatte områdene bidrar til reduksjon, men med etatenes virkemidler alene er det trolig ikke mulig å nå kravene i forskrift til forurensningsloven for 2010. Det er heller ikke mulig å nå det nasjonale målet. Det vil i tillegg være nødvendig med trafikkreduserende tiltak i de store byene, for eksempel parkeringsrestriksjoner og vegprising, dersom målet skal nås innen fristen. Disse virkemidlene er kommunenes ansvar. På lengre sikt vil målene nås ved at stadig flere biler har katalysator.

Tiltak på skip, slik som tilkobling til landstrøm for å redusere bruk av hjelpemotorer i havn, motortekniske tiltak for å redusere drivstoffbruket, og gassdrift av skip kan ha god effekt på en eventuell overskridelse av det nasjonale målet på årsmiddelbasis, men dette vil trolig ikke være noe stort problem. Den enkelte havn kan sette krav om bruk av landstrøm, og departementene kan fastsette avgifter for forurensende skip.

Om lag 20 000 personer som bor langs riksveg er utsatt for svevestøv, over nivået i nasjonalt mål for 2010. Vesentlig flere er utsatt for overskridelse av grenseverdien i forskrift til forurensningsloven om lokal luftkvalitet, som skal innfris innen 2005. Svevestøvnivået ventes ikke å bli redusert så mye

som nitrogendioksidnivået fram mot 2015. Dette skyldes piggdekkbruk og vedfyring.

For å nå det nasjonale målet, er en kombinasjon av statlige og kommunale tiltak nødvendig. Det kan for eksempel kreves samarbeid med kommunene om tiltak som kan gi høyere piggfriandel enn 80 prosent i de største byområdene. En piggfriandel på om lag 90 - 95 prosent i enkelte byområder vil alene bidra til at nasjonale mål for svevestøv innfris i disse områdene. Et høyere mål om piggfriandel må vurderes nøye i forhold til konsekvenser for trafikksikkerheten. I tillegg vil 60 km/t bli vurdert som fartsgrense på enkelte innfartsårer til de største byene. Krav om partikkelfiltre på tunge dieselmotorer og avgifter på drivstoff og kjøretøyer er også aktuelle tiltak, men ligger utenfor etatenes ansvar. Bedre renhold av snøfrie riksveger vinterstid er vurdert, men det er ikke dokumentert at dette gir effekt på nivået av svevestøv (PM<sub>10</sub>).

### Støy

Det nasjonale målet for støy er å redusere støyplagen med 25 prosent fra 1999 til 2010. Slik støyplagen beregnes gir tiltak som reduserer støynivået litt for mange personer større effekt på støymålet enn tiltak som reduserer støynivået betydelig for noen få personer. Dette skyldes at støyplageindeksen (SPI<sup>2</sup>) beregnes ut fra omfanget av personer som er plaget av støy, både de som er mye og lite plaget. Innen fristens utløp er det bare jernbanetransport som vil nå sin andel av målet.

Støyplageindeksen for transport var i 1999 på om lag 490 000 (dette er en indeks og sier ikke noe om antall personer). Det forventes en reduksjon på om lag tre prosent i perioden 1999-2010 og seks prosent i perioden 1999-2016. Reduksjonen skyldes i stor grad innskjerping i internasjonale utslippskrav, som delvis oppveies av trafikkvekst og bredere bildekk. Vi har få egne virkemidler som gir vesentlig effekt på støyplageindeksen, og de vi har er best egnet til å redusere plagen for de verst utsatte.

<sup>2</sup> Ved fastsettelse av nasjonalt mål for støy ble det innført en støyplageindeks (SPI). Det tas hensyn til hvor plaget en gjennomsnittlig person føler seg ved hvert støynivå, og hvor mange personer som er utsatt for dette støynivået.

Vi anbefaler en strategi der innsatsen for å finne gode kildereduserende tiltak økes samtidig, som vi fortsetter å redusere støynivået for de som er verst utsatt.

Statens vegvesen foreslår støyskjermer og tiltak på fasade og uteplass for boliger med innendørs støy mellom 40 og 42 dBA. Ved oppfylling av forskriften til forurensningsloven vil ingen være utsatt for innendørs vegtrafikkstøy over 42 dBA ved inngangen av planperioden.

For å redusere støy fra kilden, for eksempel fra ulike transportmidler, brukes flere virkemidler. For luftfarten kan dette innebære endrede prosedyrer for inn- og utflyging. Utenfor Avinors ansvarsområde kan det innebære økt fokus på arealplanlegging og økonomiske virkemidler for å fase ut de mest støyende flyene. Jernbaneverket vil prioritere skinnesliping og mindre tiltak på infrastrukturen. Utskiftning av bremseklosser vil også gi god effekt. Kystverket vil øke oppmerksomheten på støyproblematikken i havnene. Innenfor vegsektoren vil støysvake vegdekker bli benyttet dersom det utvikles dekker som fungerer tilfredsstillende. Videre gir vegprosjekter, tiltak på boliger og redusert fart på innfartsårer noe effekt. Utenfor Statens vegvesens ansvarsområde kan miljømerking eller differensierte avgifter på bildekk være aktuelt for å redusere bruken av dekk som gir høyt støynivå. Tiltak som begrenser veksten av biltrafikken eller reduserer hastigheten er også positive. Det viktigste virkemidlet utenfor etatens ansvarsområde er imidlertid innskjerping av internasjonale krav til kjøretøyer. Det er viktig at Norge deltar aktivt i internasjonalt arbeid og FoU på dette feltet.

Med summen av våre og andres virkemidler vil vi sammenlignet med 1999 oppnå en reduksjon på 8-9 prosent i støyplagen innen 2010 og 15-18 prosent innen 2016. Denne virkningen forutsetter at forventede skjerpede internasjonale støykrav til bilmotorer og bildekk kommer. Den forutsetter også bruk av støysvake vegdekker. Effekten av tiltak er større når det gjelder jernbanetrafikk og luft-

fart enn for vegtrafikk, men det er langt færre som er utsatt for støy fra disse transportmidlene enn fra vegtrafikken, slik at virkningen likevel ikke blir så stor.

Med etatens egne prioriterte virkemidler kan det oppnås en reduksjon på i størrelsesorden 4 prosent i 2010 og 7 prosent i 2016. Dette betyr at etatene samlet ikke når det nasjonale målet for støy innen 2010. Vi mener derfor at målet må vurderes på nytt slik regjeringen har forutsatt.