

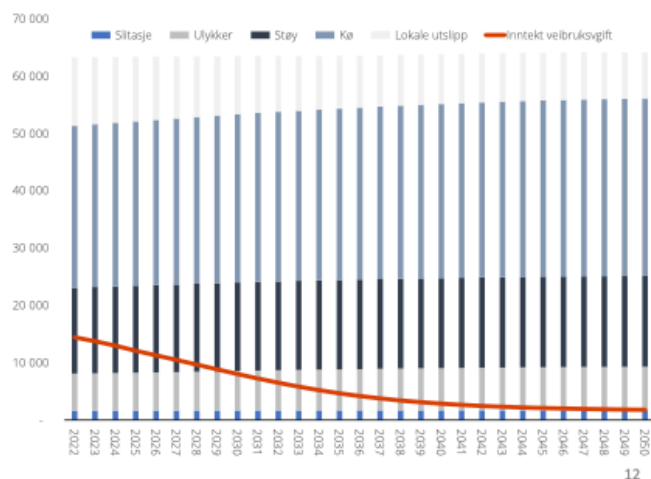
## Innspill til programkomite: Tiltak nå for å redusere støyforurensing

Ulf Winther 30.7.22

Støy medfører helserisiko og utgjør en tung helsebyrde for Norge. For transportstøy beregnet TØI i 2014 at transportstøyen kostet det norske samfunn 471 mill. kroner/år. I 2019 leverte TØI en revidert rapport om transportens eksterne kostnader. Da var samfunnskostnaden av støy økt til 16 500 mill. kr/år. En økning på 3400 % på 5 år. Fordi prisen på helsekonsekvensene av støy nå var medregnet. Den nye utredningen anslår støykostnaden til å utgjøre nær 25 % av totale eksterne kostnader fra transport mot 1,3 % i forrige rapport. Dette gjør støy til nest største kostnadsfaktor og langt mer kostbar for samfunnet enn f.eks trafikkulykker og klimautslipp. Det gjør temaet

## Treffsikkerheten til dagens veibruksavgift

- I dagens situasjon dekker inntekten fra veibruksavgiften kun en mindre andel av de samlede eksterne kostnadene.
- Som følge av overgang til fossilfrie kjøretøy vil inntekten dekke en stadig mindre andel de eksterne kostnadene, og vil over tid kun dekke kostnadene knyttet til veislitasje som utgjør den minste andel av de samlede eksterne kostnadene.



12

støy høyaktuelt for diskusjon og innpassing i politiske program. (1, 2)

Figuren og opplysningene over er brukt i en pågående KVV i regi av statens vegvesen og skattevesenet. Merk at støy utgjør ca 1/4 av totale kostnader, mot tidligere 1,3 % . Støy kan ikke lenger overses i politikken.

1) <https://www.toi.no/publikasjoner/eksterne-kostnader-ved-transport-i-norge-estimerer-av-marginale-skadepkostnader-for-person-og-godstransport-article35997-8.html>

2) <https://www.toi.no/publikasjoner/vegen-mot-klimavennlig-transport-article32519-8.html>



1963-2013, 50 ÅR FOR DIN HELSE

Støy er [forurensing](#), og er den forurensing som rammer flest mennesker i Norge. Støy gir en stor permanent risiko for uhelse i tillegg til hørselsskader. Det er anslått at støyplager resulterer i 10 000 tapte friske leveår hvert år [i Norge](#). Bak tallet 16,5 milliarder kroner pr år skjuler det seg uhelse, redusert livskvalitet og for tidlig død. Lidelse som ikke lenger kan overses. Internasjonalt er det påvist klar risiko for for tidlig død, bl.a som følge støyindusert [hjerte- og karsykdom](#). Se [bl.a](#) Det danske kreftinstitutt har videre påvist sammenheng mellom støy og [økt risiko for brystkreft](#). Listen over helserisiko er enda lenger. Basert på en gjennomgang og metaanalyse av alle valide forskningsrapporter om støy og helsekonsekvenser, anbefalte WHO i 2018 Europa å [stramme inn sine grenser for tillatt støy](#). Støy har kostbare konsekvenser. Særlig ødelagt nattesøvn skader. Tiltak og endringer lønner seg.

Norsk forening mot støy gjennomførte i år et webinar støy og helse, med ledende internasjonale forskere som hovedtalere. Sentralt var dokumentasjon av at hjerte- og karsykdommer/høyt blodtrykk etc kan utvikle seg selv om man ikke føler støyplage. Hovedtaler var professor Thomas Munzel. Se link: [https://www.youtube.com/results?search\\_query=norsk+forening+mot+støy](https://www.youtube.com/results?search_query=norsk+forening+mot+støy)

## Sviktende samfunnsplaner

Nasjonal Transportplan må helsekonsekvensutredes. Planens mål om helse og miljø figurer kun som kakepynt, uten reell betydning, med stortingsets velsignelse. Godt illustrert med siste 12 års NTP med ramme på 1200milliarder. I samme periode vil Norge pådra seg en støyhelseregning på 200 milliarder, uten at dette er merkbart adressert i NTPén. Et lavmål.

Norsk forening mot støy har utfordret [politiske partier](#) til å vie samfunnets støyutfordringer mer plass i sine program. Vi peker på at samfunnets støyutredninger stort sett handler om samferdselsstøy, samt de støykilder som omtales i støyretningslinjen til plan- og bygningsloven. Vi vil understreke at nabostøy også er en sentral problemstilling. Den forsterker den totale støybelastning samt [øker negative helseeffekter](#). Å redusere støy er en presserende oppgave. Nær halvparten av den norske befolkning bor i gul eller rød støysone. I de store byene er støybyrden mest tyngende. Tidligere har vi sett at viktig offentlig støyinnsats (ref. nasjonal handlingsplan mot støy) er innstilt fordi regjeringen «mangler kompetanse».

## Aktuelle støykrav

### 1. Klargjøre rammene og konsekvensene med støy

Støy berører mange og folk må forholde seg til en rekke (57 ved siste opptelling) sektorlover og forskrifter, med ulike støygrenser som er vanskelig å forholde seg til -

både for myndigheter og enkeltpersoner. En stor del av befolkningen bor i støyomgivelser som medfører ulike nivåer av helserisiko. Publikum opplever samfunnsansvaret for støy som pulverisert. Det hindrer den enkelte å ta gode beslutninger om støy eller kunne ta vare på sine interesser og rettigheter mht. støy i forbindelse med egen bolig og sine omgivelser. I den sammenheng vil vi minne om det [Stortingets kontroll- og konstitusjonskomite uttalte](#) i sin Innstilling 130 S (2018-2019) i forbindelse med vurdering av et grunnlovsforslag om støy: at man bør rydde opp i dagens lovverk for å se på hvordan hvordan juridisk grense kan fastsettes for hva som kan tolereres av støy. I den sammenheng må man se på hele omfanget av lover og forskrifter, retningslinjer og vedtekter som berører støy, i ulike sektorer.

*Krav: Det er på høy tid at det utarbeides ny NOU/st.prop/stortingsmelding om lover for støy, helse og samfunn.*

## *2. Bedre kompetanse, helhet, konsistens og transparens i debatten om støy*

Definisjon av støy er «uønsket lyd». Som er en subjektiv beskrivelse, dels knyttet til enkeltindividet. Debatten trenger flere holdepunkter og må også være basert på ny kunnskap. Den oppdaterte rapporten om støyens samfunnskostnad er en god begynnelse.

## *3. Bedre offentlig rapportering og praksis som letter tilgangen til informasjon om støy*

- Departement og offentlige etater skal rapportere om støy på en måte som gir synlighet om omfang, alvor og ansvar, og mulighet til kontroll, til å evaluere, se fremdrift, prioritering, tiltak og resultater på en konsistent måte. Reelle tall om trafikkutvikling må rapporteres, også når det er nedgang. Aarhus-konvensjonen pålegger et ansvar om god formidling av slik informasjon.
- Der det er støyansvar er det også krav til rapportering om støy, tiltak og resultatoppnåelse. Stortinget må sørge for at det skjer, og korrigere den utydighet som ser ut som en villet politikk. F.eks. fremstår transportkomiteen og samferdselsdepartementet m.fl. skremmende initiativløse til sitt støyansvar.

## *4. Rettsikkerhet og støy. Bedre sammenheng i lover og regler. Rettspraksis med mulighet til å ta vare på støyhensyn (se også pkt 1 over)*

- Det bør etableres en miljødomstol tilsvarende ordningene man kan finne i Sverige og Danmark. I Norge er kostnadene ved å prøve en sak for retten så store at svært mange viker unna. Selv om Norge hevder at den oppfyller

Aarhus-konvensjonen mht. lav økonomisk terskel for rettslig prøving, er virkeligheten en helt annen.

- Plan- og bygningsloven er full av gode intensjoner for miljøhensyn i pbl. (jfr forskerne ved NMBU ), men i praksis står miljøvernet svakt i kommunenes planbehandling. Konsekvensutredningsforskriften brytes regelmessig. Ikke minst på vindkraftområdet. Kommunenes kompetanse må styrkes.
- Kvalitetsoppfølging av rekkefølgekrav. Oppfølging på brudd på reguleringsbestemmelser er et offentligrettslig ansvar, ikke privatrettslig. Også med hensyn til retting.
- I praksis blir ikke et støyproblem tatt på alvor basert på en subjektiv beskrivelse. Det må støydokumentasjon til. Det er kostbart, noe som gjør at dem med mindre ressurser ofte tvinges til å gi avkall på sin rett til godt lyd miljø. Norge må styrke muligheten/tilgjengeligheten for borgerne til å få utført støydokumentasjon - (støyforeningen kan bidra til etablering av regionale tilbud, men da må det plusses på med bidrag til foreningen)

##### *5. Skjerpede og stringente støykrav i dagens praksis*

- Forurensingsforskriften, kap 2 om støy: Innføre et lydnivå på 38 dB som grensekrav innendørs.

- Støyretningslinjen T-1442 til PBL gjøres mer stringent, mer bruk av SKAL enn BØR (som er konfliktskapende). Støyretningslinjen gjøres til forskrift, evt. med en overgangsperiode.
- Støyhandlingsplaner skal inneholde konkrete tiltaksplaner, konkrete mål for støyreduksjon som kan evalueres, og konkrete budsjettforslag.
- Norsk Standard - NS 8175/2019 tas inn i Teknisk forskrift (TEK) nå, slik at krav til trinnlyd i boliger blir tilfredsstillende. (TEK henviser nå til den gamle NS 8175/2012 versjonen)
- Støyberegninger/utredninger skal opplyse om alle sentrale støyforhold. Den som blir berørt av av støyberegningene skal ha krav på full verifisering av premissene for beregningen, og hvordan data er innhentet. I dag finnes en rekke eksempler på manipulerende/misvisende ekspertrapporter som mest karakteriseres ved sine utelatelser av informasjon.
- Støyberegninger skal beskrive støyen i hele boligbyggets høyde.
- Stille områder er en truet ressurs. Det må sikres vern mot støy i parker og stille områder i byer.
- Bygg for stille formål (boliger) skal minst oppfylle krav for lydklasse B i rød støysone

- Det må innføres en helhetsvurdering for støy i gul og rød støysone tilsvarende [det svenske poengsystemet for støy](#) (inngang på stille side, ikke støyende næring i samme bygg som boliger, tilgang til gode utearealer etc)
- Stille side utenfor boligen skal være i hele byggets høyde og ikke innenfor et «russervindu».
- Ved nybygg skal man ikke godkjenne «russervindu» som tilfredsstillende løsning på støyutsatt side.

### 6. Ny nasjonal handlingsplan mot støy

Den nasjonale handlingsplanen mot støy utløp formelt i 2020, men var i praksis død for flere år siden. Det ble også innrømmet av regjeringen i stortingets spørretime, med henvisning til at mangel på kompetanse var årsak til at «handlingsplanen» var stilt i bero.

Passiviteten før planen selvdøde, ble godt lagt merke til og ga negative ringvirkninger i kommunal støyinnsats.

En ny nasjonal handlingsplan må adressere det norske støyklasseskillet, forskjellen mellom de som har støyvern i medhold av T-1442 og stakkarene (de aller, aller fleste av oss) som bare er beskyttet av støygrensen i forurensingsforskriften. Forenklet sagt utgjør forskjellen 15 dB, dvs eksponering for 30 ganger mer lydenergi.

I tillegg til konkrete mål for reduksjon i eksisterende støyplage, må planen ha forpliktende mål om nullvekst i ny støyplage. Støyinnsatsen må settes inn på å rette opp «feilene fra i går», i tillegg til å sikre en konsekvent stringent statlig og kommunal arealplanbehandling i henhold til T-1442.

Vi ønsker en nasjonal handlingsplan mot støy som også tilføres direkte økonomiske midler, gjerne i form av en egen støyportefølje som sikrer bedre total styring og optimalisert støyinnsats.

### 7. Kompetanse

- Det må bevilges mer til støyforskning, arkitektur, bruk av støyabsorberende materialer og strukturer, betydningen av stille side og soverom på stille side, deltakelse i internasjonal forskning om støy og helse, pulspreget infralyd i dagens støymiljø, lydlandskap i byer og tettsteder, trafikkstyringsteknologi med vekt på støyreduksjon, bruk av støyradar med kamera i Norge.
- Bedre lydkunnskap ved oppussing av bolig. Svært mange støyproblemer skapes ved uklok oppussing/ombygging av bolig. Det må etableres et informasjonsprogram for støykompetanse vedr. oppussing, bruk av isolasjon, materialer, og lyddempende løsninger, og støyfolkeskikk.

### 8. Støy fra samferdsel

Samferdsel er hovedleverandør av utendørs støy i Norge. Det er nødvendig med tydelig ansvarstaking for dette i samferdselsbudsjett og NTP. Dette mangler i dag. Disse overordnede dokumentene er i hovedsak rettet fremover, men må også ta tydelig ansvar for tingene som de er. Feilene fra i går må også rettes opp. Nye prosjekter skal i utgangspunktet oppfylle T 1442. Svært mye av støyplagen løses ikke av nye prosjekter, slik planer og budsjett foreligger til nå. Det må innføres en egen portefølje (departementets nye honnørbegrep) for å løse støybelastning på eksisterende infrastruktur.

Vi ønsker avsatt 3 milliarder kr/år i de årlige samferdselsbudsjettene til slike formål. (jfr. Sveits som brukte på få år 16 milliarder til tiltak mot togstøy). Statens vegevesen har allerede planer for mange slike støytiltak, pliktmessig produsert hvert 5. år i forbindelse med pålagt periodisk revisjon av støyhandlingsplan i henhold til miljøstøydirektivet. Prosjekter som til nå ikke er gitt midler og ikke er blitt realisert.

Av konkrete tiltak nevnes ellers

- Innføre forsøk med støyradar med kamera for å skjerpe trafikanters respekt for støygrenser og forhindre bruk av ulovlig støyende utstyr på kjøretøy. Ikke minst motorsykler og sportsbiler.
- Politiet utstyres med ressurser og regelverk til å kunne håndtere klare overtredelser av støygrenser. (jfr rånesaken i Notodden)
- Støyberegninger baseres på at fartsgrense = reell fart. Strekningsradar innføres på særlig støyutsatte hovedveier for å sikre at denne forutsetningen blir riktig.
- Innføre en dedikert strategi for bruk av støysvak asfalt på mest utsatte støystrekninger i de større byene, kombinert med lavere fart.
- Informasjonskampanje for å fremme kunnskap og valg av støysvake bildekk.

med vennlig hilsen

Norsk forening mot støy

Ulf Winther (sign)  
generalsekretær