

## Støyåret 2016 - fra vondt til verre. Nær 2 millioner støyplagete

I et tilbakeblikk for å oppsummere hendelser som påvirket støysituasjonen i Norge forrige år, var det flere hendelser som bekreftet en negativ utvikling. 2. desember publiserte statistisk sentralbyrå (SSB) oppdaterte beregninger for antall støyplagete i Norge<sup>1</sup>. Tallet har økt til nesten 2 millioner, av en befolkning på 5,25 mill.! Veksten i antall støyplagete utgjør ca 60% siden den gang<sup>2</sup> Stortinget vedtok å redusere antall støyplagete, med et mål for reduksjon som i dag er nedjustert til 10 %.

### Ingen påviselig myndighetsambisjon i Norge om å redusere veistøy

Definisjonen på støyplage er i grove trekk at man bor i område med utendørsstøy over 55 dBA som gjennomsnitt gjennom døgnet. Internasjonale helseundersøkelser viser støynivået medfører økt risiko for en rekke plager, alvorlige sykdommer og for tidlig død. En rapport fra det engelske miljødepartementet beregner at samfunnskostnadene som følge av støy beløper seg til mer enn kostnadene for trafikkulykker!<sup>3</sup>

Transportsektoren er hovedleverandør av støyplager fra omgivelsene. Særlig veitrafikk er årsak til den sterke veksten i støy. Trafikkarbeidet (kjørte km) på veiene har økt med 34 % fra 1999 til 2015, mens støyen fra veitrafikken i samme periode har økt nær 60 %  
Kombinasjonen av veiutbygging, flere innbyggere i støyutsatte områder, og mer støyende kjøretøy bidrar til dette. Hver nye kjørte kilometer gir 19 % mer støyplage enn støyplage pr kjørt km i 1999!

Utviklingen er et uttrykk for manglende måloppnåelse for T-1442, støyretningslinje til plan- og bygningsloven. Den kom i 2005, er revidert sist i 2016, og skal være et verktøy i arbeidet for å redusere støy. Dette verktøyet bør skjerpes.

Forklaringen på at dagens kjørte kilometer støyer mer har noen hovedtrekk: flere mennesker i veienes nabolag og mer støyende kjøretøy. Fra 1999 og frem til i dag biler blitt gradvis mer støyende, både fordi en større andel av bilene er større og har kraftigere motor, og fordi dekkene er blitt bredere. Og kan støye fra dobbelt til fire ganger så mye som tidligere. Med hastigheter over 35 km/t er det dekkstøyen som vil dominere, derfor bør denne støykilden være et hovedmål for tiltak. Vi ser ikke noe slikt myndighetsinitiativ. Det har vært etterlyst gjentatte ganger av Norsk forening mot støy, i Stortinget, Samferdselsdepartementet og overfor Vegdirektoratet. I 2016 fremmet vi forslag for Grønn skattekommisjon og Stortingets finanskomite om å ta i bruk engangsvgifter for å gjøre de mest støyende dekkene betydelig mer kostbare og stimulere overgang til sikre kvalitetsdekk som støyer halvparten så mye.<sup>4</sup> Overgang til mindre støyende bildekk sammen med riktig valg av asfalt anses av ledende fagfolk som raskeste måte å redusere trafikkstøy. Men da må politikerne stille seg på støyplagedes side og våge å utfordre dekkindustrien.

Vi benytter oss flittig av innsynsmulighetene i forvaltningen og konstaterer at myndighetene holder seg med foreldet forskning som begrunnelse for sin strategi om bruk (dvs. ikke-bruk) av støysvak asfalt. Moderne forskning dokumenterer asfaltmetoder som minst fordobler nytten ved å bruke støysvak asfalt. Den nye kunnskapen må komme den norske støyplagede befolkning til gode ved at Samferdselsdepartementet tar den i bruk.

<sup>1</sup> <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/artikler-og-publikasjoner/flere-nordmenn-utsatt-for-stoy>

<sup>2</sup> <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/Handlingsplan-mot-stoy-2007-2011-oppdatering-ut-2015/id765664/>

<sup>3</sup> <https://www.gov.uk/guidance/noise-pollution-economic-analysis>

<sup>4</sup> <http://www.stoyforeningen.no/Presse/Hoeringer/Hoeringer-2016>

Kombinasjonen av overgang til støysvake bildekk og målrettet bruk av støysvak asfalt i de mest støyeksponeerte vil medføre en støyreduksjon som tilsvarer en reduksjon i biltrafikken på 60-70 %. Å vise til målene om nullvekst i trafikken er ubetydelig i forhold til oppgaven med å redusere støy - selv om det er viktig for andre samfunns mål. Nullvekst alene betyr å akseptere et økende antall støyplagende (pga. boligpolitikken, se nedenfor)

Ved utgangen av 2016 behandlet Stortingets transportkomité St. meld. 40 (2015 - 2016) – Trafikksikkerhetsarbeidet. Meldingen var svar på en bestilling fra komiteen og bar preg av det. Men det er sjokkerende at en melding om sikkerhet fra trafikk ikke inneholder ett ord om støy og luftforurensing, miljøødeleggelser fra trafikk som hvert år medvirker til 15-1700 nordmenn som dør for tidlig. Norsk forening mot støy ba komiteen bestille en ny melding om trafikk, luftforurensing og støy.

### **Areal- og boligpolitikk til bekymring**

Med henvisning til fortetningsbehov og klimabegrunnelser inneholder de største byenes nye arealplaner en betydelig mengde avvikssoner. Særlig i Oslo. Dette er soner i rødt støyområde - områder som etter plan- og bygningsloven ikke skal benyttes til boliger. Boligbygging i slike soner er et brudd på plan- og bygningsloven, og er også i strid med nasjonale planretningslinjer som legger vekt på ansvaret for å sikre barn gode oppvekstmiljøer. Vi ser tiltagende press for å oppnå tillatelser til avvik fra kravene i T-1442, forbudet mot bygging i rød støysone.

Vi kan ikke unngå å legge merke til ønsket om å bygge i rød sone sammenfaller godt med eiendomsutvikleres interesser. Det er betimelig å spørre om hva som egentlig er driverne bak denne utviklingen. Vi fester oss også ved at boligvekstutvalget oppnevnt av Oslo kommune har med sterke eiendomsutviklerinteresser med innsikt i boligbygging, og lite kunnskap om støy. Den leverer i sin rapport <sup>5</sup> flere forslag som kan bety rasering av borgeres vern mot støy. Det er uheldig om denne delen av rapporten blir fulgt av kommunen.

Statens vegvesen, fagetaten som har landets mest omfattende praktiske erfaring med å håndtere støykonsekvenser av dårlig arealpolitikk, leverte innsigelse mot Oslos planønske om utstrakt bruk av rød støysone til boliger, men ble ikke støttet av sitt eget departement i denne saken. Med følge at Kommunal- og moderniseringsdepartementet avviste innsigelsen og tillot kommunen å avvike fra Plan- og bygningslovens bestemmelser i sine definerte avvikssoner. Utfallet av denne prosessen med Oslo kommune, Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet ser vi som noe av det mest skadelige som har skjedd på mange år i arbeidet med å redusere helseskadelige støyplager for den norske befolkning.

Departementenes godkjenning av utstrakt boligbygging i rød støysone var ledsaget av ord om kommunens ansvar om å ta vare på miljøhensyn. Likevel fremstår departementets beslutning som en stor ansvarsfraskrivelse for miljømålsettingene i plan- og bygningsloven.

Norsk forening mot støy mottar en rekke henvendelser fra publikum. Mange av dem forteller om eksempler på brudd på støyregelverket, i nye boliger: byggesaksbehandling som ser bort fra støykrav, manglende kontroll og oppfølging, boliger i rød sone uten noen sider som vender mot stille side, papirbeslutninger som ikke fungerer i praksis, nye boliger som ikke oppfyller isolasjonskrav.

Summen av dette er ofte dårlig miljøkvalitet og økte støyplager på nye boliger og nye boligområder. Heldigvis er skepsisen til boliger økende. Vi hører om eiendomsめklere som anskaffer seg støymåler for å dokumentere at støynivået ikke overskrider tillatte maksimumsgrenser. Det skjer i Oslos nyeste og mest profilerte utbyggingsområder.

<sup>5</sup> <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13172630/Innhold/Politikk%20og%20administrasjon/Politikk/Byrådet/For%20pressen/Pressemeldinger/Okt%20boligvekst%20i%20Oslo%20inkl.%20vedlegg%20123.pdf>

*Slum på tegnebrettet.* Fortettingspolitikken vil stille større krav til utbygger. Da er ikke reduksjon av kvalitetskrav i tekniske forskrifter veien å gå. Under mottoet forbedre og forenkle legger forslaget til nye tekniske forskrifter - TEK 17 - opp til kvalitetsenkning på nye boliger. Blir forslaget stående vil vårt råd være å unngå boliger bygget etter forskriften TEK 17 om man ønsker å bo i et godt lydmiljø, særlig når det gjelder små boliger for små familier.

Vi legger også merke til at fra det samme departementets ansvarsområde har kommet en ny veileder for utarbeiding av reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven. Den er meget sparsom i forhold til støy og T-1442 nevnes ikke med et ord.



*Tre fagstatsråder som bærer et hovedansvar for negativ utvikling i støysituasjonen i Norge: samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen, (foto: Olav Heggø, Fotovisjon), kommunal- og moderniseringsminister Jan Tore Sanner ( foto: Torbjørn Tandberg, KMD), og klima- og miljøminister Vidar Helgesen (foto: Bjørn Stuedal, KLD). Kommunalministeren har utsikt til å gå inn i historien som mannen som forringet barn og voksnes bomiljø og beriket eiendomsinvestorene.*

### **Naturen - en truet kilde til rekreasjon og restitusjon**

En rapport fra en åtte år lang, pågående forskning på lydlandskapet i Alaskas nasjonalparker <sup>6</sup>, dokumenter at de som vandrer i parkene hører lyd fra maskiner (hovedsakelig fly) i en fjerdepart av tiden. Omfanget er økende. Til nå er lydmiljøet dokumentert i 219 000 kvadratkilometer (!) som tilsvarer ca 60% av Alaskas nasjonalparker. Rapporten fremhever at støy er den miljøforurensning naturen er mest eksponert for. Omfanget er økende og det spørres om støy en den største miljøtrusselen for dyr og mennesker i parkene. Rapporten understreker konflikten mellom det stadig mer støyende moderne og utfordringen med å bevare opprinnelige lydmiljøressurser.

Også i Norge er uberørt natur en ressurs som blir stadig mindre. <sup>7</sup>

I Norge har lov om motorferdsel i utmark vært et nyttig middel for å ta vare på umistelige naturkvaliteter. Loven er under angrep fra myndighetene i samarbeid med næringsinteresser. I desember la Klima- og miljødepartementet frem et høringforslag <sup>8</sup> om å oppheve de fornuftige begrensningene for bruk av vannscooter. Norsk forening mot støy har sammen

<sup>6</sup> <https://www.outsideonline.com/2122926/greatest-threat-our-national-parks-might-be-noise-pollution>

<sup>7</sup> <http://www.miljostatus.no/tema/naturmangfold/inngrepsfri-natur/>

<sup>8</sup> <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing-av-forslag-om-oppheving-av-vannscooterforskriften/id2523612/>



med 14 miljø- og friluftsansisasjoner stilt seg bak et opprop og en høringsuttalelse som går mot forslaget.

9. november undertegnet samferdselsministeren en avtale<sup>9</sup> med Sverige. Formelt handler den om gjensidig anerkjennelse av hverandres kompetansebevis for å føre snøscooter. I praksis betyr avtalen at svenske snøscooterførere nå kan krysse grensen og kjøre sine 300 000 snøscootere til Norge. Informasjonen er utydelig mht om førerne har forpliktelser til å sette seg inn i nasjonale regelverk (snøscooterløyper mm.) som begrenser kjørselen.

Både for vannscooter og snøscooter er det minimal innsats fra myndighetene for å sikre en håndheving av regelverket som skal sikre et minstemål av beskyttelse mot miljøødeleggelser.

### Positive lysglimt

Fordi vi observerer mange utviklingstrekk som vi anser negative for arbeidet med å nå nasjonale målsettinger om støyreduksjon og forbedre folkets levekår, blir lyspunktene desto viktigere:

NOU 15:2015 Sett pris på miljøet, som var en utredning foretatt av Grønn skattekommissjon, var i tillegg til alle sine klimakonsekvensbetraktninger i stand til å gi en god vurdering av andre forurensningsområder - inklusiv støyforurensning. Utredningen ga en god beskrivelse av støy og vurdering av ulike former for insitamenter for å redusere støy. En veldig forfriskende lesning oppi den fullstendig enøyde miljødebatten som har herjet Norge de senere år. Betyggende å vite at det i staten fremdeles er høy innsikt om støy. Synd at politikerne så sjelden slipper dette fram. De mer enn hundre høringsuttalelsene behandlet stort sett alle ulike tilnærminger til klimautfordringer. Kun vi og et par andre organisasjoner berørte også støyutfordringene.

Selv om vi på alle måter reserverer oss mot det manipulerende uttrykket *Utslippsfrie biler* ser vi betydningen av elektrifisering av veitransport, både personbiler, varebiler, busser og tungtransport. Men fra 35 km/t og oppover slipper el-kjøretøy ut støy på samme måte som andre kjøretøy siden dekkstøy er det som dominerer lydbildet når bilen kommer opp i hastighet.

Det er paradoksalt at det er Statens vegvesen som stod for ett av de viktigste initiativ mot støy i 2016 da etaten leverte sin innsigelse mot Oslo kommunes kommuneplan. All honnør for initiativet. Håper etaten fortsetter å ta dette ansvaret selv om departementet gikk i mot denne gangen.

Høsten 2016 leverte stortingsrepresentantene Kjersti Toppe og Per Olaf Lundteigen inn et forslag om å grunnlovsfeste et vern mot helseskadelig støy. Det var gledelig fordi mange i dag opplever at rettsvernet mot støy er skjørt.

Vi har i løpet av året også lagt merke til en økende engasjement på støy blant befolkningen - i alle generasjoner, og at støy blir tillagt mer vekt i felles miljøinitiativ. Etter hvert som vi ser at boligpolitikken legger opp til flere og flere dårlige oppveksmiljøer, spår vi også fremveksten av en reaksjon fra sinte småbarnsforeldre - og besteforeldre!

Av en merkverdig grunn har ikke temaet støy vært inkludert som en del av Miljødepartementets satsing Den naturlige skolesekken. Likevel opplever vi oftere henvendelser fra lærere som vil ha hjelp til støyprosjekter fordi de ser den risiko unge utsettes for gjennom et mediekonsum som svekker hørselen og dermed også deres fremtid.

<sup>9</sup> <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/ny-avtale-muliggjor-grensekryssende-snoscootertrafikk/id2519718/>