



## Frihet til å lage støy - eller frihet til å søke stillhet?

spør styreleder Kjell Dahle.

side 4-5

Europeisk bilfri uke 16.-22.sept  
Oslo forbereder bilfri dag. Det gjør også kommunene Kristiansand, Halden, Ski og Ringerike.

kalender side 8

### Verv et nytt medlem

Flere medlemmer vil bidra til at flere hører på Støyforeningen, og at vi får utrettet mer.

Medlemskontoen er 5010 06 33164

### Gaver er fradragsberettiget

Støyforeningen er godkjent som gavemottaker med fradragsrett for gaver, dersom gaven utgjør minst kr 500, og maksimalt fradrag per år er kr 6 000. Benytt medlemskontoen 5010 06 33164.



# Ulovlig støy fra utenlandske jagerfly

-Det er dokumentert at utenlandske jagerflygere i mange år har neglisjert norske luftfartsbestemmelser når de trener i Norge. Da er det kanskje ikke så rart at de også driver ulovlig lavflyging over byområder og skaper massiv støy. Det sier Øyvind Stranna Larsen. Han er arbeiderpartipolitiker i Kongsberg og opplevde "nærkontakt" med nederlandske jagerfly.

side 3

## Friluftslivets År 2005 lansert

Miljøvernminister Knut Arild Hareide (KrF) på fredelig og støyfri lavflyging under lanseringen av Friluftslivets år 2005, på en speiderkarusell ved Sognsvann.

side 3

## LAVFLYGING UTEN RESPEKT FOR NORSK LOV?

Norge er råvareleverandør av olje og fisk, fjord, fjell og fred og ro – og militære øvingsområder.

Som Øyvind Stranna Larsen påpeker i intervjuet på side 3 er det en godt dokumentert tradisjon at utenlandske jagerflypiloter forholder seg lempelig til norsk lov. Overflygingene over Kongsberg de siste årene viser at tradisjonen holdes i hevd, på bekostning av sikkerhet og lydmiljø.

Med Friluftslivets År i sikte: En spørreundersøkelse i Aurlandsdalen viste at et flertall av turgåerne opplever lyden av jagerfly som forstyrrende for turen, selv ved kun én overflyging over 1 000 fot. Over halvparten opplever det å høre jagerfly på tur i fjellet som svært forstyrrende.

I NOU 2001 15: Forsvarets områder for lavflyging, utgitt i 2000, opplyses at "Både dagens situasjon og det man kan anta for fremtiden, indikerer at det ikke vil skje noen vesentlig økning av utenlandske flystyrker som trener lavflyging i Norge."

Utredningen oppgir ikke tall for utenlandske flybesøk. Det gjør tabellen på side 3, og den indikerer noe helt annet. I årene 2000 til 2002 var det dramatisk økning av utenlandske flystyrker. Nedgangen etter 2002 forklares særlig med det britiske nærværet i Irak. Tall fra før 2000 er ikke tilgjengelige fra Forsvaret.

Ett er sikkert: Flere utenlandske fly har gitt mer støy, i by og fjell, etter utilbørlige feilnavigeringer både i plan og praksis.

## TOG ELLER FLY TIL STOCKHOLM?

Samferdselsminister Torild Skogsholm vil ikke løfte en finger for å hindre at togtilbudet mellom Oslo og Stockholm nedlegges ved nyttår.

Hun burde heller lytte til rådene fra Stockholm Environment Institute (se oppslag denne side), som oppfordrer til etablering av en ny tilnærming for å handskes med luffarten. Et av tiltakene som foreslås er overføring av alle reisende på strekninger under 650 km. fra fly til tog.

45 % av flygningene i EU - og på norske flyplasser - er på under 650 km. Distansen Oslo-Stockholm er ca. 600 km. Samferdselsministeren er ikke på lag med framtida.



AV TORLEIF JOHNSEN  
Redaktør for Støymåler'n.

## "Flying off course"

"Flying off course" er tittelen på en betydelig rapport om framtidens luffart, utgitt av Stockholm Environment Institute.

- Veksten i luffarten er en av de alvorligste miljøtruslene, godt hjulpet av skatteutt og statsstøtte - og i strid med de miljøpolitiske mål, sier pennfører John Whitelegg.

Rapporten foreslår syv konkrete tiltak overfor Storbritannia og EU:

- Få slutt på skattefritak for flybensinen (flyselskapene betaler 2 kr per liter)
- Innføring av miljøavgift for å fly som tilsvarer miljøødeleggelsene ved å fly
- Innføre Verdens helseorganisasjons retningslinjer for støybegrensning og forbud mot nattflyging
- Øke andelen av kollektivtransport til flyplassene til 50 % av samtlige reiser
- Innføre Zurich flyplass sitt opplegg for å redusere alle typer utslipp fra flyplassen og forvaltningsmessig anse flyplassen som et stort industriområde
- Overgang fra fly til tog på reiser under 650 km, noe som vil redusere antall flygninger med 45 % og gi økt reisekvalitet på tog for alle
- Oppmuntre forretningslivet til å benytte elektroniske media/videomøter som erstatning for deler av flyreisene

Rapporten oppfordrer globale og lokale organisasjoner og myndigheter samt flyindustrien til å møtes for å oppnå en ny konsensus og tilnærming for å handskes med luffarten. Hele rapporten her: [www.sei.se/aviation](http://www.sei.se/aviation)

SMÅFLYPLASS I OPPDAL:

## Fylkesmannen vil ikke tillate økt flyaktivitet

I sin uttalelse til Luffartsverket til ny konsesjon for flyplassen i fjell- og turistkommunen Oppdal vektlegger Fylkesmannen i Sør-Trøndelag de nasjonale målene for reduksjon og forebygging av støy.

Hensynet til helse og friluftsliv vektlegges også, og Fylkesmannen vil ha helt flygefrie dager, spesielt i påsken. Konsesjonssøker Midtnorsk Fly- og Luftsportsenter kan derfor ikke få tillatelse til å utvide driften ved den omstridte flyplassen. Fylkesmannen mottok tre klager på konsesjonssøknaden.

Sosial- og helseavdelingen hos Fylkesmannen anbefaler Oppdal kommune å konsekvensutrede, og ha en åpen prosess for å få fram motsetningene mellom luftsportsentusiastene og friluftsfolket. Flyplassens økonomiske betydning og drift må vurderes mot ulempene. 500 skrev under på en protestliste ved forrige konsesjonssøknad.

Kenneth Jenssen som er leder for aksjonskomiteen mot flystøy er fornøyd med at det ikke blir utvidet flytid slik som søkt om, og at konsesjonen begrenses til fem år. Han viser til at konsesjonshaver tidligere har omgått betingelsene som skal styre støyforholdene ved å leie inn større og mer støyende fly enn tillatt, blant annet i påsken.

SMÅFLYPLASSER I FRANKRIKE:

## Frankrike får egen lov om småflyplasser

Den franske organisasjonen mot flyplage er meget godt fornøyd med regjeringens forslag fra juli i år til egen lov om småfly. Myndighetene har adoptert organisasjonens argumentasjon.



STØYMÅLER'N - NYHETSREVY FOR NORSK FORENING MOT STØY

Adresse: Storgata 45, 0182 Oslo Telefon: 22 20 07 20

E-post: [post@stoyforeningen.no](mailto:post@stoyforeningen.no) Nettside: [www.stoyforeningen.no](http://www.stoyforeningen.no)

Red./adm.: Torleif Johnsen Redaksjon avsluttet 9. september 2004

**Gaver og medlemskontingent:**

Støyforeningen er godkjent som gavemottaker med fradragsrett for giver, dersom gaven utgjør minst kr 500, og maksimalt fradrag pr. år er kr 6000.

Kontingentene: personlig kr 150, org/off.etater og andre kr 500 og bedrifter kr 1000. Betal inn medlemskontingent eller gaver til Støyforeningens konto 5010 06 33164.

**Støyforeningens formålsparagraf:**

Foreningen skal bidra til å redusere og forebygge støybelastning og støyplager i Norge, for derved å sikre en bedre livskvalitet. Dette skal blant annet skje gjennom å opplyse og veilede om støyproblemer i samfunnet, og arbeide for å redusere disse.

# Ulovlig utenlandsk lavflyging i Norge

- Hendsene i Kongsberg føyer seg inn i en ganske lang historisk tradisjon, sier Øyvind Stranna Larsen (bildet). -Når jagerfly nesten sneier pipa di, og skremmer opp en hel by kl 22 i svarte høstmørket, da begynner du å lure på hva som foregår. Jeg engasjerte meg politisk i saken, men det resulterte i svært lite.



og fått bekreftet at de aktuelle flyene i vesentlig grad foretok en feilmanøvrering. Feilen var så graverende at det ble fløyet hele 18 km for langt øst!

Flyene passerte derfor

## Lang tradisjon

Men hva med den historiske tradisjonen som du henviser til?

-Under den såkalte "kalde krigen", i 1976/77, tjenestegjorde jeg ved Garnisonen i Sør-Varanger, nærmere bestemt Kirkenes. Offiserene der oppe var flinke til å forklare oss om Norges forhold til daværende Sovjetunionen. Særlig kaptein Hellebust, (jfr Loran C-saken) hadde flere utmerkede orienteringer for oss soldater der han gikk gjennom Norges sikkerhetspolitikk i nord-områdene. Og det Hellebust bl a la vekt på var Norges selvplagte restriksjoner der oppe. Utenlandske militærfly hadde ikke lov til å fly øst for 24. lengdegrad, dvs øst for Alta-Lakselv.

## Sport å fly ulovlig

Ingen utenlandske militærfly fikk lov til å øve innenfor denne grensen av hensyn til vår store nabo i øst. Men så kommer det fram i ettertid at det faktisk ble foretatt mange flyturer av utenlandske piloter inn i forbuds-sonen. I flg Aftenposten inngikk turene til og med i et eget øvingsopplegg som de britiske Harrier-flygerne kalte operasjon Snowfalcon. Og engelske piloter gjorde det til sport å fly inn i denne forbuds-sonen og i retning russergrensa. Tidligere sjef for Forsvarskommando Nord-Norge, generalløytnant Per Bøthun, bekreftet overfor avisen Nordlys at det ble ansett som sport blant enkelte piloter å krysse denne grensen. Harrier-piloter som våget å fly inn mot daværende Sovejetunionen fikk til og med eget merke på uniformen!

## Historien gjentar seg

Men ligger ikke dette noe langt tilbake i tid, slik at forholdene nå er endret?

-For å forstå nåtiden må vi ha innsikt i fortiden, sier Stranna Larsen. -Her har vi etter min mening å gjøre med en ukultur som har fått utvikle seg alt for lenge. Også de siste årene har det vært en rekke episoder der

utenlandske jagerpiloter gir blaffen i norske bestemmelser. Jeg vil allikevel understreke at jeg er positiv til at våre allierte øver i vårt luftrom. Det er svært viktig at våre allierte har erfaring i å mestre norsk luftrom og norsk terreng. Men, vi har faktisk bestemmelser for luftfart som også gjelder våre utenlandske gjester. Og når disse bestemmelsene blir brutt gang på gang, år etter år, er det faktisk ganske alvorlig. Den 8.mars 2002 var italienske jagerfly for nære sivile helikoptre på veg fra Kristiansund til leteriggen Regalia. Fire italienske fly kom 9. mars 2002 for nær et rutefly fra SAS som akkurat hadde tatt av fra Værnes. Fire britiske kampfly er blitt tatt for ulovlig flyging i Troms og Finnmark. Flyene hadde bl a ikke tilfredsstillende radiokontakt med Luftfartsverkets trafikk-kontroll. Eksemplene er mange flere. Det er bare å gå inn på Aftenpostens nettutgave og søke i arkivet.

## Forspilt bevismateriale

Men hva skjedde egentlig i Kongsberg?

-Den 22.11-01 ca kl 22 passerte minst ett nederlandsk jagerfly Kongsberg by i en høyde av 50-100 meter. Dette resulterte i massiv støy. Svært mange mennesker ble oppskremt og flere ringte politiet. Ifølge «Bestemmelser for Luftforsvaret» BFL 70 skal det ikke flyes lavere enn 3000 fot, ca 900 meter over byer. Disse bestemmelsene gjelder også utenlandske fly som øver i Norge. Lavflygingen var altså et graverende brudd på regelverket. Som kommunestyrerepresentant i Kongsberg tok jeg saken opp med en interpellasjon (spørsmål) til ordføreren. Forsvarskommando Sør-Norge svarte etter hvert på interpellasjonen. Forsvarskommandoen hadde vært i kontakt med de nederlandske styrkene

## Ingenting hørt

Har det skjedd flere lavflyginger i Kongsberg?

-Ja, den 3. august i år hadde vi igjen en overflygning, nå i en høyde av 200-300 m som altså er mye lavere enn påbudt minstehøyde på 3000 fot, eller ca 900 m. Jeg sendte en e-post til Luftforsvaret samme dag med forespørsel om episoden, men har ingen ting hørt.

Luftforsvarets interesse for å besvare slike forespørsler er sikkert like dårlig som under den kalde krigen.....

## Oversikt over antall utenlandske jagerfly som har besøkt Norge i perioden 2000-04.

ÅRSTALL:	2000	2001	2002	2003	2004
januar-juni	124	135	196	109	75
juli-desember	164	386	242	89	

Oversikten er laget for Støymåler'n av Forsvarets Fellesoperativt hovedkvarter. Oversikten viser antall jagerfly pr. halvår. Den viser ikke hvor lang periode jagerflyene har vært her.



Som i 1993, så også i 2005: Dronning Sonja er Friluftslivets Års høye beskytter.

Med flere tusen framfremt og yrende aktivitet på Sognsvann i Oslo

den 5. september lanserte miljøvernminister Knut Arild Hareide Friluftslivets År 2005.

## Friluftslivets År 2005 lansert

- Helse- og miljøperspektivene gjør friluftslivet til det beste redskapet for livskvalitet, sa Hareide, og satte opp sikring av areal for friluftsliv, tilretteleggelse og det å motivere flere til friluftsliv som tre mål for året. For i motsetning til idretten er det ingen tapere, men de som ikke opplever friluftsliv er tapere.

Øystein Dahle, som er ny styreleder i Friluftslivets fellesorganisasjon, var opptatt

av friluftsliv som "en vei mot det gode liv", og ga fire stikkord for hva friluftsliv gir: glede, undring, ydmykhet og takknemlighet.

Blant de kontroversielle problemstillingene som Hareide og Dahle brakte opp var motorsert ferdsl i utmark med negative langsiktige effekter og støy, et forfallstegn i det moderne samfunn.



**Opplevelen av stillhet ute i naturen er en viktig del av livet for svært mange. Denne stillheten er derfor av stor betydning. Ønsker så Norsk forening mot støy et mest mulig stille samfunn? Svaret er NEI.**

Kjell Dahle er styreleder i Norsk forening mot støy.

Dette er et utdrag av hans foredrag under Friluftskonferansen i Tromsø i sommer.

# Frihet til å lage støy

■ Et stille Ullevål Stadion under en fotballandskamp ville være trist.

■ Et Holmenkoll-renn uten Kollen-brølet ville fått det til å gnage i de fleste ører.

■ Norsk natur uten fuglesang, bølgeskvulp, bekkebrus og fossedur ville nok ha vært et aller størst tap for de av oss som sier vi er opptatt av stillhet i naturen.

Støy betyr «uønsket lyd». Men det som er støy for noen, kan være godlyd for andre. Tid og sted er også viktig. Selv den mest fristende musikken føles sjelden velkommen når vi er ute i naturen. Jeg husker likevel et unntak. Erik Dammanns 70årsdag ble feiret i naturskjønne omgivelser. Utpå kvelden satt vi alle i stillhet på et svaberg, og så utover sjøen. Plutselig rundet en kano odden foran oss. Egil Storbekken satt bak i kanoen, og begynte å spille tussefløyte. Denne musikkopplevelsen ute i det fri ble et minne for livet.

## Glem desibel-måleren

Ute i fri natur kan vi ikke måle hva slags lydnivå det er rimelig å utsette folk for. En desibel-måler forstår ikke forskjellen mellom naturens egne lyder og den fremmede støyen som fortrenger naturens egne lyder. En desibel-måler sauser sammen lyder som i alle år har gitt friluftsfolk ro i sinnet med lyder som lett bringer de samme folkene til fortvilelse. Mye av friluftsopplevelsen forundrer dersom tankene våre skal styres i retning av hvorvidt en lyd er over eller under akseptert grenseverdi.

De som synes at fossedur og heffig fuglesang er støy, ja de får la være å oppsøke slike lydskilder. Og de som måtte mene at motordur av samme volum som fossedur ikke kan være noe problem i naturen, ja dem nytter det neppe å diskutere med. Som Nobelpris-vinneren Konrad Lorenz har sagt det, er den frie naturen for oss mennesker «umiddelbart forståelig». Overfor den som ikke forstår hjelper det ikke med nøktern argumentasjon.

Heldigvis er det få av disse. Opinionsundersøkelsene viser at det fortsatt er stillhet og ro og vekk fra støy som gjelder når nordmenn flest skal ut i naturen. Vil så dette vare ved? Det skal

vi slett ikke føle oss for trygge på. Norge er på mange måter inne i en amerikanisering når det gjelder livsstil. Statistikken viser at vi blir stadig fetere. Folks svar på denne utfordringen er å bevege seg stadig mindre. Skal det mosjones, er det i treningsstudio. Bilen brukes for å spare tid, og kanskje for å hindre at en er helt andpusten før SATSingen starter opp. Den tradisjonelle norske gleden ved å spasere et par kilometer fra bil til hytte er også blitt en glede som stort sett tilhører fortiden.

Der bilen ikke kommer frem, blir det mer og mer fristende å bruke andre motoriserte kjøretøyer. Sannsynligvis «fordi du fortjener det». Turgåere som forviller seg ut i terrenget, ses lett på som en plage på lik linje med fotgjengere som forviller seg ut langs biltrafikken. Lensmenn som prøver å håndheve loven overfor snøskuterførere, behandles ikke alltid med samme respekt som trafikkpoliti langs Mosseveien.

## Motoriserte plager

Amerikaniseringen av samfunnet har fått alvorlige følger for friluftslivet, ikke minst for folks mulighet til å søke stillhet og ro i naturen. Bruken av snøskuter, speedbåter, småfly, helikopter osv. til ren lystkjøring brer om seg. Ikke minst i nord er motorisert ferdsel i utmark i ferd med å ta fullstendig overhånd.

Vel er det så at motoriserte hjelpemidler er nyttige i mange sammenhenger. For eksempel i jordbruks- og reindriftsnæringen og ved transport av tungt utstyr til veiløse områder. Men det er en grense for alt. En undersøkelse allerede på 90-tallet viste at et flertall av reieierne i Vest-Finnmark mente barmarkskjøringen burde reduseres av hensyn til beiteslitasje. Jeg går ut fra at hverken barmarkskjøring eller beiteslitasje er redusert siden den gang.

Hovedproblemet er uansett ikke nyttekjøringen, men den kulturen som har fått bre om seg i mange kommuner. Lovens krav om nytteformål settes fullstendig til side. Både barmarkskjøring og snøskuterkjøring får gripe om seg. Dispensasjoner fra kjøreforbudet gis ut i øst og vest, samtidig som det utvikler seg en rånekultur med livsfarlig villmannskjøring. Folk lokalt som er

modige nok til å si ifra, utsettes en del steder for alvorlige trusler. Dette kan ikke få fortsette.

Stadig flere opplever at deres frihet til å søke stillhet ute i det fri trues av andres krav om frihet til å lage støy. Striden om motorisert ferdsel i friluftsområder dreier seg ikke om et ja eller nei til individets frihet. To ulike former for frihet står mot hverandre. Valget står mellom frihet til å lage støy og frihet til å søke stillhet.

## Kardemomme by

Liberalister trekker ofte frem gode gamle Kardemomme by som et alternativ til sosialistenes formynderstat. «Man skal ikke plage andre, man skal være grei og snill – og for øvrig kan man gjøre som man vil». Men selv Kardemomme by trengte politimester Bastian, og selv vekterstata trengte vekteren.

Støy har ifølge norsk lovverk vært betraktet som en form for forurensing på lik linje med forurensing av luft, vann eller jord. Norsk forening mot støy er en av landets eldste miljøorganisasjoner. I tillegg vil jeg påstå at vi er en av landets mest tverrpolitiske miljøorganisasjoner med politikere fra samtlige partier som medlemmer - fra Frp til RV, fra Kystpartiet til De Grønne.

At sosialister ønsker seg regulering av støypager, overrasker ingen. Ei heller at grønne ønsker miljøreguleringer. Men Støyforeningen ble faktisk for 40 år siden stiftet av en Libertas-topp, professor Jan Brøgger. Han var så plaget av nabo- og trafikkstøy at han ble utmattet, ja det gikk ut over nattesøvn. «Dette må vi gjøre noe med», sa Jan Brøgger og satte i gang den virksomheten som fortsatt pågår. Ifjor ble han utnevnt til æresmedlem av foreningen vår.

De naboene og de trafikantene som plaget liberalisten Jan Brøgger så sterkt, var neppe onde mennesker. Men valget sto også den gangen mellom deres frihet til å lage støy og hans frihet til å ha det stille når han trengte det.

## Leker de politikk?

Norske politikere samlet seg for noen år siden om et nasjonalt støymål. Støyplagene skal reduseres med 25 prosent innen 2010, med

# - eller frihet til å søke stillhet?

utgangspunkt i 1999-tallene. En flott målsetting! Bare synd at svært få politikere tar sin egen målsetting på alvor. Nedtrappingen har knapt nok startet.

Heller ikke når det gjelder motorisert ferdsel i utmark og vassdrag, følges lover og regler opp. Samtidig som hovedproblemet er at myndighetene ser gjennom fingrene med klare lov- og regelbrudd, opplever vi at det tas enkelte avgjørelser som nok strider med de fleste rettsoppfatning. Som når man setter foten ned for en årlig tradisjon der kommunens pensjonister kjøres rundt med snøskuter til kjente og kjære områder som mange ellers forlengst ville ha sett for siste gang. Med fare for å banne i kirken: la oss stikke fingeren i jorden og stille følgende spørsmål: Er det pensjonister og funksjonshemmede som skal tas først når utøvelsen av regelverket skal skjerpes inn? Med mindre man er jurist, må det gå an å se på den slags turer som nyttekjøring. For her er det snakk om en årlig tur i ordnede former, ikke om at unggutter skal kunne dra innom eldresentret, surre gamlemor fast til snøskuteren for så å kunne kjøre hvor de vil.

Det er alltid lurt å gå frem på en slik måte at man får folk med seg. Men det er i det store og hele en myte at folk vil det skal bli lettere å bruke motorkjøretøy i norsk utmark. En rekke opinionsundersøkelser viser at det slett ikke er noe folkekrav å slippe den motoriserte ferdselen fri. TNS Norsk Gallup Institutt har spurt folk i både 2001, 2002 og 2003 om hvorvidt det «bør bli lettere å få tillatelse til å bruke motorkjøretøy i

norsk utmark». Mellom 14 og 17 prosent er helt eller ganske enige i påstanden, mens mellom 82 og 85 prosent er helt eller ganske uenige.

Sentio-Norstat spurte i mars 2004 om kjøre-reglene for fritidsbruk av snøskutere. Bare 24 prosent åpnet for mer fritidskjøring. 29 prosent ønsket strengere regler, mens 31 prosent mente at reglene bør være slik de er i dag. Hvor vi har flertallet av folk er altså ganske klart. Men å organisere den tause majoritet er ikke alltid lett. Dette kan Støyforeningen en del om.

## Kommune eller stat?

Er det så lokale eller sentrale myndigheter som best kan besørge et regelverk og en forvaltning som fungerer? Her er meningene sterkt delte. Noen legger vekt på at kommunale byråkrater og politikere utsettes for langt større press fra innbyggere lokalt enn hva tilfelle er på fylkesplan. Mens naturverdiene kan ha nasjonal eller kanskje til og med internasjonal verdi, er kjøring i utmark en verdi som i mye større grad er lokal. Å gi kommunen myndighet, betyr å la bukken passe havresekken. Dessuten mangler mange kommuner kompetanse til å vurdere støy- og miljøfaglige aspekter. Resultatet er litt for tilfældige avgjørelser med store avvik fra kommune til kommune.

Andre legger større vekt på at det å forankre beslutninger lokalt betyr mye større tillit til regelverket fra innbyggernes side. Små utkant-samfunn føler seg i stigende grad overkjørt av et storsamfunn de oppfatter som arrogant og lite forståelsesfullt. Den store realkompetansen

som ofte finnes lokalt om lokale forhold, inkludert stolthet over lokale natuverdier, blir ikke alltid satt like stor pris på av eksperter. Disse kan ha lang utdannelse, men har ofte knapt satt sin fot i det området de gir inntrykk av å være allvitende om. Oddvar Nordlis klassiske definisjon av en ekspert blir ofte altfor dekkende: -En ekspert er en person som befinner seg svært langt hjemmefra.

Et forsøksprosjekt er i gang i åtte kommuner som har fått lov til å lage egne regler for motorisert ferdsel i utmark og vassdrag. Et mål for prosjektet er at støy- og trafikkbelastningen totalt sett reduseres, og at motorferdselen i de mest sårbare områdene reduseres til et minimum.

Kommunene klager ofte på overstyring fra statens side. Nå er en del av dem gitt sjansen til å vise hva de får til selv. Hvem får rett? Folk som sier at lokale beslutninger betyr økt lokal forankring – at kommunene ved å bli gitt ansvar tar ansvar? Eller folk som hevder at lokale beslutninger betyr populistisk praksis ved at man lett gir etter for små pressgrupper? Støyforeningen venter i spenning.

Noen ting kan imidlertid sies alt nå. For det første: lover og regler må praktiseres – det må bli slutt på den totale utglidningen som skjer mange steder med trusler og lovløse tilstander. En del folk forstår bare ett språk, og det er rå motmakt. Hjelper ikke bøter, så inndra kjøretøyet!

[kjell.dahle@usa.net](mailto:kjell.dahle@usa.net)

## Brende vil satse på stillhet

Etter tre år som miljøverminister vet Børge Brende at det først og fremst er opplevelse av fred og ro i urørt natur som trekker turister til Norge. I sin nye rolle som nærings- og handelsminister uttaler han derfor at turistnæringen må satse på de som kommer til Norge for å søke stillhet.

## Nytt og nyttig

Mer enn 750 nyhetssaker er nå tilgjengelig fra Støyforeningens nettsted [www.stoyforeningen.no](http://www.stoyforeningen.no), fordelt på over 20 sakstyper. Du kan søke blant sakstypene eller i fritekst. Forhåpentligvis vil du få innblikk i andres erfaringer i saker som ligner din egen. Øverst på nettstedet finner du pekere til blant annet regelverket om støy.

## Støyplage i Norge 1999-2002

Reviderte tall fra Statistisk sentralbyrå (SSB) i sommer viser at veitrafikken i 2002 stod for nesten 80 prosent av støyplagene. Industri, jernbane, luftfart og bygg og anlegg bidro alle med 4 prosent, mens næringsvirksomhet sto for 3 prosent.

Støyplagen fra jernbane er redusert med 15 % (mot 25 % oppgitt i den opprinnelige rapporten fra januar), og kan skyldes nedgang i togtrafikken, utskifting til mer stillegående togtyper, skinnesliping og endringer i bosetning, melder SSB.

## Støyforeningen søker støttespillere

Det gir økt styrke og mulighet til å gjøre mer. Særlig ønsker vi flere støyfaglig engasjerte til foreningen. Ta kontakt!

### Norsk forening mot støy takker sine støttespillere:

#### STØY?

Ikke noe problem. Kontakt oss og vi hjelper deg!  
Ring oss for kundeinformasjon.

# Brüel & Kjær

Brüel & Kjær AS  
Postboks 80, 1437 Asker  
e-post: [akustikk@bksv.no](mailto:akustikk@bksv.no)

tlf: 66 77 11 55  
faks: 66 77 11 50  
web: [www.bksv.no](http://www.bksv.no)

#### REDUSER STØYEN



38 01 55 94, [post@spesialprodukter.no](mailto:post@spesialprodukter.no), [www.produkter.no](http://www.produkter.no)



### MULTICONSULT

kompetent – kreativ – komplett

Alle rådgivertjenester innen  
akustikk – støy – vibrasjoner

Tlf.: 22 51 50 00 [www.multiconsult.no](http://www.multiconsult.no)



Stranda 7, 1525 MOSS  
tlf: 69 26 70 00 faks: 69 25 48 00  
e-post: [kaefer@kaefer.no](mailto:kaefer@kaefer.no) [www.kaefer.no](http://www.kaefer.no)



### Ta vare på hørselen mens du har den!

Effektiv og komfortabel støybeskyttelse med spesialtilpassede støypopper.

Demp støyen - bevar lydbildet!

[www.gnresound.no](http://www.gnresound.no) - 22 47 75 30



### Ta vare på hørselen mens du har den!

Støybeskyttelse med standard støypopper som passer de fleste ører.

Demp støyen - bevar lydbildet!

[www.gnresound.no](http://www.gnresound.no) - 22 47 75 30

Miljøakustikk AS Minister-Ditlevs vei 8, 0868 Oslo

- Lydmålinger
- Støyproblemer
- Lydberegninger
- Lydisolering
- Taksvurderinger
- Arealplanlegging
- Bygningsakustikk
- Off. sakshandling

Tlf: 22 47 75 30 e-post: [post@miljokustikk.no](mailto:post@miljokustikk.no) [www.miljokustikk.no](http://www.miljokustikk.no)

## Brekke & Strand akustikk as

Alle konsulenttjenester innen:

- akustikk for bygg
- samferdsel og industri
- rådgivning
- kartlegging
- overvåkning
- målinger
- prosjektering

Adressen: Barneveit 17, 6275 Oslo  
Telefon: 22 12 44 66

E-post: [fornebu@miljokustikk.no](mailto:fornebu@miljokustikk.no)  
Nettside: [www.brakustikk.no](http://www.brakustikk.no)

## Lyd- og støymålere for alle behov!

# Norsonic

Postboks 24, 3421 Lierskogen [www.norsonic.no](http://www.norsonic.no)  
Tlf 32 85 89 00 Faks 32 85 22 08 [info@norsonic.no](mailto:info@norsonic.no)

# SWECO GRØNER

## akustikk - støy - vibrasjon

Fornebuveien 11, postboks 400, 1327 Lysaker  
tlf 67 12 80 00 - faks 67 12 55 40 - e-post [jaa@sweco.no](mailto:jaa@sweco.no)

God mediedekning på Støyfri dag. Her under markeringen på Økern, Groruddalen, som ble behørig dekket av blant annet NRK Østlandssendingen.

### Lydvandringer

i Kristiansand, Fornebu, Nittedal, Lom, Rena, Røros og Tromsø. Det meldes om mange fornøyde deltakere, som fikk utvekslet personlige erfaringer i møte med flere fagmiljø. Mange lokalpolitikere var blant deltakerne, og i Lom sågar fylkesordfører og fylkesmann. Blant de som samarbeidet om å arrangere vandring var kommuner, turlag og nettverk av natur- og friluftslivsorganisasjoner, akustikere, ornitologer og friluftslivsveglede. Alle vandringene ble behørig dekket av lokale media.

### Media

En rekke radioprogram og aviser tok opp støytema. Nitimen rapporterte fra egen "lydvandring", Norgessglasset, Midt i musikken og Her og nå fulgte opp. Trolig hadde samtlige av NRKs distriktssendinger oppslag om støy. I noen byer holdt kirker åpent med tilbud om stille rom i by.

### Groruddalen i Stortinget

På Stortinget stilte Bjørgulv Froyen (Arbeiderpartiet) samme dag spørsmål til samferdselsministeren i spørretimen om hvilke tiltak som iverksettes for å hindre mindre støy i miljøsonene Groruddalen. Det mest gledelige og konkrete i svaret var at Trondheimsveien fra høsten av får nedsatt fartsgrensen til 60 km/t.

Under markeringen av Støyfri dag i morgenrushet i Groruddalen i Oslo var det særlig de tre innfartsårene til byen som var fokus. Stian Røsland (Høyre) fra bystyrets samferdsels- og miljøkomité, mottok en oppfordring til Oslo bystyre om å forplikte seg til å følge opp åtte konkrete tiltak. Bak oppfordringen står de fire bydelsutvalgslederne i miljøsonene Groruddalen, med ti helse- og miljøorganisasjoner i ryggen.

Samferdsels- og miljøkomiteen behandlet oppfordringen før sommerferien. Det synes som om komiteen er fornøyd med at de fleste tiltakene har vært drøftet tidligere. Nattkjøringsforbud har ikke blitt behandlet.

### Her er de åtte tiltakene i groruddalsoppfordringen til Oslo bystyre: Nattkjøringsforbud for tungtransport gjennom utsatte boligområder

Flere land i Europa har regulert tungtrafikk bort fra veiene om natten og i helgene.

#### Støydempende tiltak

Nye veidekker må være støysvake. Støysvake dekk, bygging av voller og støyskjærmer, samt satsing på lokk- og tunnelløsninger som ikke øker kapasiteten for biltrafikken er andre tiltak.

#### Opphev barrierene for fotgjengere og syklist

Utbyggingen av et sammenhengende gang- og sykkelveinett over hele dalen, samt til Oslo sentrum, må forseres. Dagens barrierer må fjernes.

#### Bedre kollektivtilbud

Det må satses massivt på forbedring av kollektivtilbudet, særlig på tvers av dalen og til nabokommunene.

#### Regionalt samarbeid

Samferdselsløsningene i Stor-Oslo området må utvikles i et regionalt, helhetlig samarbeid.

#### Innfartsparkering må utprøves i stort omfang

særlig langs jernbanen utenfor bygrensen, og følges opp med utvikling av gode venteplasser og trygg sykkelparkering på holdeplassene.

#### Piggdekkavgift må opprettholdes

Bruk av piggdekk gir støy- og svevestøvproblemer, og må derfor begrenses.

#### Nedsatt hastighet

Hastighetsreduksjoner vil gi mindre støy, mindre svevestøv og færre ulykker. 60 km-grense på deler av innfartsårene, og 30 km/t på flere boligveier. Zürich kan være forbilde.

### 2005 - Tid for forandring

Dette var femte år at Støyfri dag ble markert i Norge. For 2005 er den omdøpt til Stillhetens dag, og den skal markeres sammen med blant andre organisasjonen 07.06.05 Tid for forandring.

### Noe å lære av New York?

1 000 klager på støy ringes daglig inn til metropolens telefon 311. I juni framla borgmester Michael Bloomberg den første overhalingen av byens støyforskrift på 30 år. Regelverket er utformet for å kunne ta i bruk den nyeste akustiske teknologien.

#### Fem områder i fokus i den nye forskriften:

■ Bygge- og anleggsstøy: Etablere like beste støypraksis på byggeplassene. Det skal bli vanskeligere å få tillatelse til natt- og helgearbeid.

■ Utelivsbransjen: Dagens maksimumskrav er 45 dB inne hos nabo, uten hensyn til basslyder og vibrasjoner. Nå skal bass og vibrasjoner hensyntas. Første overtredelse skal ikke bøtelegges.

■ Viftestøy: Tette hull i regelverket. Det er i dag 45 dB krav per vifte, og ikke noen begrensning når mange vifter står på i nærheten av hverandre på samme tid. Nå blir det tak på 45 dB uansett hvor mange som er på samtidig.

■ "Hørbart på bestemte avstander" som standard heller enn lydsmål. Politiet skal kunne bruke skjønn som erstatning for lydsmål.

■ Ny standard for hva som er "urimelig støy": På dagtid 10 dB over det gjennomsnittlige/ordinære støynivået innendørs i bolig, på nattetid 7 dB over.

### "Operation Silent Night"

I løpet av halvannet år har New Yorks politi arbeidet målrettet, med støymåler i hånd. Lydutstyr er beslaglagt, bøter utstedt og arrestasjoner foretatt. Resultater: 3 706 støyrettsinnkallelser, 80 000 parkeringsbøter, 40 000 fartsbøter, 34 000 kriminalsaker og 252 miljø- og helsevernaker. Strategien fortsetter nå i nye deler av byen, fortsatt med desibelmåler som et redskap.

## SIDAN SIST

### "Pigg av" i Oslo fra 1. nov

Fra 1. november gjeninnføres piggdekkavgiften i Oslo. Målet er 90 % piggfriandel (mot 80 % forrige gang byen hadde piggdekkavgift). Hensikten er å bedre luftkvaliteten. Piggdekk støyer i gjennomsnitt 3 dB mer enn vanlige piggfrie dekk.

### Fra 80 til 60 km/t fra 1. nov

Fra 1. november skiltes fartsgrensen ned på riksvei 4, på en seks km lang strekning fra Sinsen-krysset til Grorud, fra 80 til 60 km/t.

Svevestøvet skal ned. Støyreduksjonen vil også merkes! Dette er første gang i Norge at fartsgrensereduksjon gjøres ut fra miljøhensyn.

## Utfordringar i miljøsone Drammen

- Det er brukt 4 mrd. kr for å få bukt med biltrafikken i Drammen. Mellom anna har byen fått miljøtunnel. No må vi ikkje la bilane gjeninnta sentrum, seier byplansjef Arthur Wøhni. Drammen kommune og Støyforening vil ta fatt i mange utfordringar, som bestemmelser om støy i kommunedelplan og reguleringsplanar, regulering av bilbruk, lydkrav til boliger og uteareal.

25. oktober holdes konferanse om støy i by.

I samband med at Den europeiske miljøtrafikkveka (European Mobility Week) avsluttes 22. september med bilfri dag samarbeider Drammen kommune og Støyforening om lydvandring gjennom Drammen sentrum på ettermiddagen.

## Europeisk mobilitetsveke 16.-22.september og bilfri dag 22.september

Trass i at tidlegare miljøvernminister Børge Brende sendte oppmoding til 90 store kommunar, er det i år kun kommunane Kristiansand, Halden, Ski, Oslo og Ringerike som har meldt at dei støttar kampanjen og vil ta dagen i bruk. Bodø og Rana ønskjer å delta seinare. Men ingen norsk kommune har i år signert det europeiske charteret som offisiell deltakar.

- Kampanja har eg sans for, seier Olav Kasin i Syklistenes landsforening, som fekk tildelt årets koordinatorfunksjon av tidlegare miljøvernminister Børge Brende. - Hvis ein ser på alt som er foreslått av tiltak og samtidig kan vera med på ei felles europeisk markering, kan det bidra til løft i kommunen. Hvis ein ikkje klarer å kopla kampanjen til den type planlegging og prosjekt som eksisterer i kommunen frå før, blir det ein ekstrabelastning og motivasjonen for deltaking liten. Det skjedde i Trondheim i fjor, og vart ein belastning for kommunen.

Olav Kasin meiner det er naturleg at koordineringsansvaret må være i Miljøverndepartementet fordi det gjev tyngde og legitimitet. Børge Brende forplikta Miljøverndepartementet som nasjonalt knutepunkt då han i 2002 signerte det europeiske charteret på vegne av departementet. Norsk nettstad er [www.bilfridag.no](http://www.bilfridag.no).

## Åpning av Miljøhuset G9 i Oslo

Torsdag 9.september opna miljøvernministeren Miljøhuset G9 i Grensen 9B i Oslo sentrum (bildet). Sju miljø- og utviklingsorganisasjonar er flytta inn i same bygård og deler etasjene mellom seg. Dei sju er:

Blekkulfs Miljødetektiver, Grønn Hverdag, Norges Naturvernforbund, OIKOS - Økologisk Landslag, Regnskogfondet, Sofie Stiftelsen og Utviklingsfondet.



FOTO: ERIK DAMSGAARD, BLEKKULF

## SIDAN SIST

### Regionfelt Østlandet

SFT har motteke ti klager på konsesjonen for skytefelt Regionfelt Østlandet, herunder frå Støyforening. Forsvarsbygg har òg fremja klage, om virksomhetsfri periodar. SFT reknar med å ha handsama klagen innan oktober, for oversending til Miljøverndepartementet. Støyforeningens klage av 1. juni finst på [www.stoyforeningen.no](http://www.stoyforeningen.no).

### Planretningslinje for støy

I sin uttalelse er Støyforening positiv til at retningslinjene på støyområdet vert samla. Det er naudsynt at kommunane settes i stand til å forvalte regelverket. Støyforeningens høyringsuttalelse av 14. mai til SFT finst på [www.stoyforeningen.no](http://www.stoyforeningen.no).

### Ny forureiningsforskrift frå 1.juli

Den nye samleforskrifta opphevar om lag 40 tidlegare forskrifter. Grenseverdiforskrifta for støy er ei av dei oppheva forskriftene, og er innarbeid som kapittel 5 i den nye forureiningsforskrifta. Innholdsmessig er det så langt inga endring, men .....

### støykapitlet er på høyring til 8.oktober

I august sendte SFT forslag til nytt kapittel 5 på høyring. Utsiktene til betre regelverk er ikkje store, men noko er framleis ope. Høyringsfristen er 8. oktober. Vel 130 organisasjonar og instansar står på høyringslista til SFT.

Siste året er det særleg framlegget til å omdefinere grunnlaget for beregning og måling som Støyforening har hatt fokus på, den såkalla "ventilsaka". I forureiningsforskrifta gjeld det framleis at måling skal skje med "lukka vindauge og tilfredsstillande ventilasjon". Det vil vere eit sentralt tema i Støyforeningens arbeid med SFTs forslag.

Støyforening engasjerte seg tungt i forarbeidet til grenseverdiforskrifta så vel som i oppfølginga, og har kritisert fleire sider ved den. Slik klimaet i forureiningspolitikken har blitt, kan Støyforening no ende opp som forsvarar av dagens forskriftstekst.

## STØY-KALENDER sept/okt 2004

16.-22. september	Europeisk miljøtrafikkveke <a href="http://www.22september.org">www.22september.org</a>
17. september	Oslo: Seminar: Konkurransel i samferdsel <a href="http://www.toi.no">www.toi.no</a>
22. september	Europeisk bilfri dag - Norge <a href="http://www.bilfridag.no">www.bilfridag.no</a>
22. september	Drammen: Lydvandring/Europeisk bilfri dag Drammen kommune & <a href="http://www.stoyforeningen.no">www.stoyforeningen.no</a>
22. september	Hakadal: Konferanse om Gjøvikbanen <a href="http://www.oppland.no">www.oppland.no</a> - "samferdsel"
8. oktober	Høyringsfrist - støykapitlet i forureiningsforskrifta Statens Forureiningsstilsyn (SFT)
25. oktober	Drammen: Støy i by, dagskonferanse Drammen kommune & <a href="http://www.stoyforeningen.no">www.stoyforeningen.no</a>