



www.stoyforeningen.no

Statsbudsjettet 2012

Til Helse- og omsorgskomiteen

Helse- og omsorgsbudsjettet legger stor vekt på forebyggende helsearbeid. Lov om folkehelsearbeid av 24. juni 2011 nr. 29 (folkehelseloven), som trer i kraft fra 1. januar 2012, skal medvirke til en samfunnsutvikling som styrker folkehelsen og utjevner sosiale forskjeller i helse- og levekår.

Støyforebygging er en viktig del av det forebyggende helsearbeidet. «I 2011 kom Verdens helseorganisasjon med en rapport som anslår at det årlig går tapt minst en million år med god helse som følge av trafikkrelatert støy i Vest-Europa. Nasjonalt folkehelseinstitutt vil beregne tilsvarende tall for Norge i løpet av 2011.» (s. 62, kap. 719). «Instituttet arbeider videre med en mer langsiktig oppfølging for å se på sammenhengen mellom trafikkstøy, søvnforstyrrelser og risiko for utvikling av hjerte-karsykdom i Norge» (FHI har fått 10 % mer penger enn i år - kap. 710, s. 40).

Miljørettet helsevern og T-1442

Miljørettet lokalt helsearbeid (s. 61, kap. 719) er meget viktig i kampen mot støy. Den må styrkes: «En kartlegging av situasjonen i miljørettet helseverntjenesten i kommunene har avdekket et behov for å styrke tjenesten.» Et kraftig virkemiddel og et nøkkeldokument for kommunene er T-1442 ([Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging](#)). Den har like fullt visse svakheter:

- Den er juridisk bindende bare hvis den innarbeides i kommunedelplanene. Evne og vilje til å inkludere T-1442 varierer sterkt fra kommune til kommune fordi dette primært er et kostnads- og ikke et miljøspørsmål. Etter seks år har bare noen få kommuner innarbeidet T-1442 i sine planer. Retten til støyvern for utsatte enkeltmennesker varierer derfor i takt med kommunenes miljøpolitikk og kunnskap på området.
- Den gjelder bare for bebyggelse og/eller anlegg (f.eks. veier) fra 2005 og nyere.
- Den dekker ikke lavfrekvent støy og vibrasjoner, mens Danmark og Sverige har regelverk for lavfrekvent støy. Og Norsk Standard NS8176 understreker at vibrasjoner ikke må glemmes.

Vi oppfordrer komiteen til å lage et notat til HOD om T-1442, hvor dette nøkkeldokumentet sees i sammenheng med det helsefremmende arbeidet gjennom plan- og bygningsloven, [forurensningsforskriften](#) og Norsk Standard NS8175 og NS8176

Om støy og helse

Støy er, som HODs budsjettforslag konstaterer på s. 62, et stort samfunnsproblem, som rammer ca. 1,7 mill. mennesker i Norge. Dokumentet [Barnas framtid](#) tyder på at et flertall av skolebarna plages av trafikkstøy. Støyen koster Norge ca. 14 milliarder kr hvert år, hvorav en stor del belastes helsebudsjettet.

Støypolitikken må inn i den miljørettede helseplanleggingen av hva slags samfunn vi vil ha. Miljøverndepartementet (MD) har det overordnede ansvaret, men det er fagdepartementene som

fremlegger løsningene. Den største støykilden er biltrafikken, som står for nærmere 80 % av støyplagene.

Støyens helseskader må inn i HODs budsjetter fordi støy henger sammen med helse, klima og miljø. Støyens helsekostnader belaster HODs budsjetter. Derfor må kostnadene ved støy tydeliggjøres, likeså gevinstene ved å redusere støyen. Hovedregelen er: Forurenseren skal betale.

Bedre støyvern = forebyggende helsearbeid

Tilflytningen til byer og tettsteder vil øke i årene fremover. Sammen med de store klimautfordringene stiller det krav til by- og stedsutvikling og areal- og transportplanlegging. Plan- og bygningsloven må brukes sammen med overordnede helsepolitiske mål for at utviklingen av byer og tettsteder ivaretar behovet for bærekraftige miljø- og menneskevennlige samfunn.

Det nasjonale støy mål om 10 % færre støyplager innen 2020 har vist seg vanskelig å nå, noe også [Samferdselsdepartementet](#) (SD) og MD påpeker. Men det er ikke umulig, og det er gjort visse fremskritt. Eksempler:

- Veilederen om [musikkanlegg og helse](#), som kom i 2011.
- Oslo har klart å få ned eller i det minste stabilisere biltrafikken de siste årene.
- Støymålet for fly og jernbane er nådd, selv om ny innflyvningstrasé til OSL Gardermoen har skapt mange reaksjoner (jf. [høringsuttalelse](#)).

Øk synergieffekten ved å se støy, lokale luftforurensninger, klimagassutslipp, fysisk aktivitet i sammenheng

De praktiske og samfunnsmessige konsekvenser fra ett felt må sees i sammenheng med andre. Mindre støy gir som regel også bedre luftkvalitet og mindre utslipp av klimagasser, og har ofte også andre positive sidevirkninger. Eksempler:

- Fysisk aktivitet «er et viktig fagområde i folkehelsearbeidet og i forebyggende helsetjenester i oppfølgingen av samhandlingsreformen» (s. 64). Den gir ofte også mindre støy, f.eks. når vi går eller sykler istedenfor å kjøre bil.
- Lavere fartsgrenser gir både færre trafikkulykker og mindre støy. Fagdepartementene må samarbeide i saker der flere virkemidler kan føre til gode resultater på det enkelte departements ansvarsområde (som ifm. fysisk aktivitet) – og for overordnede mål.
- Bedre støyisolasjon gir ofte også mindre energitap (enøk), og i noen tilfeller bedre brannsikkerhet. For boligkjøpere er god lydisolasjon meget viktig. Bedre støyisolasjon muliggjør også tettere byer (folk godtar å bo tettere innpå hverandre) og bedre utnyttelse av plassen.

Konklusjon: Norsk forening mot støy anbefaler at helse- og omsorgskomiteen oppfordrer til å

- Tydeliggjøre miljøfaktorene – herunder støyplagene – i folkehelsearbeidet; se sammenhengene helse–miljø
- Støtte kommunenes satsning på miljørettet helsevern; øke de ansattes støykompetanse
- Følge opp regjeringen, se til at vedtatte mål for støyreduksjon holdes
- Fortsett den nasjonale strategien for barns miljø og helse
- Bidra til at Føre-var-prinsippet blir sedvane i norsk miljøforvaltning. Uten aktiv innsats vil støyforurensningene og helseplagene bare øke.
- Gjør T-1442 bedre kjent i kommunene slik at man ikke planlegger for nye støyproblemer, og bidra til en bedre revidert versjon
- Legg hovedinnsatsen på tiltakssiden – reduser støyen ved kilden – for å få redusert støyen på grunn av de store helsegevnstene.

Med vennlig hilsen,
Norsk forening mot støy
Pål Jensen, rådgiver



www.stoyforeningen.no

Notat til Helse- og omsorgskomiteen om statsbudsjettet 2012

- Støyens helseskader og helsekostnader er dokumentert enda klarere enn før. Støydemping = forebyggende helsearbeid.
- Støydemping er en viktig del av det kunnskapsbaserte helsearbeidet og bidrar til mindre sosiale forskjeller (jf. s. 60).
- Se sammenhengen: Støydemping gir ofte også mindre utslipp av klimagasser og renere luft – til dels også færre trafikkulykker, mindre svevestøv, mer fysisk aktivitet, mindre energitap (enøk) og bedre sikkerhet mot brann.
- De mest omfattende støyplagene hører under Samferdselsdepartementet, Miljøverndepartementet har det overordnede ansvar – men helsesktoren får mesteparten av regningen.
- Dere kan samarbeide med f.eks. transport- og kommunikasjonskomiteen og energi- og miljøkomiteen mot støy. Jf. at 8 departementer samarbeider om å gjøre folk mer fysisk aktive.
- Som Regjeringen har fastslått, må fremtidens byer bygges tette og funksjonelle fordi dette er gunstig for helse og miljø. Med bedre støydemping og bedre støyisolasjon godtar folk å bo tettere.

Bruk nøkkeldokumentene mot støy, og lag dem enda bedre!

Nøkkeldokumenter mot støy er bl.a. T-1442 (Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen), Norsk Standard 8175:2008, Veileder for støyvurdering ved etablering av nærmiljøanlegg (ballbinger), EUs støydirektiv og Forurensningsforskriften. Veilederen om musikkanlegg og helse og Arbeidsmiljølovens støyforskrift kan og skal også brukes mot hørselsskader. De er vår oftest rapporterte yrkessykdom; hertil kommer selvpåført støy på diskoteker og fra MP3-spillere. Flere av disse nøkkeldokumentene er under revisjon. Kan dere samarbeide med de andre komiteene om å forbedre dem, bidrar dere til bedre helse og miljø.

Norsk forening mot støy
www.stoyforeningen.no
Akersgt. 34, 0180 Oslo
Tlf. 22 42 03 00
post@stoyforeningen.no

Stortingets transport- og kommunikasjonskomite Supplement til statsbudsjettet 2012 , Samferdselsdepartementet Prop. 1 S (2011-2012)

Støysituasjon

Norge er på etterskudd mht. å oppfylle nasjonalt mål om 10 % reduksjon av støy innen 2020. Spesielt vegsektoren henger etter. Veg står for ca. 80 % av utendørs støy. Fordi samferdsel fremstår som Norges dominerende, støyende nabo, vil innretningen på budsjettet være viktig for å redusere støy. En WHO-rapport fra mars 2011 advarer mot negative helseeffekter av støy, forkortet levetid, hjerte- og karsykdommer (bl.a hvert 50. hjerteattakk er støyrelatert) og en rekke andre sykdommer. Rapporten knytter 50 000 årlige dødsfall i Vest-Europa til støy. Anslag for Norge er 100 – 150 pr år.

Statsbudsjettet gir grunnlag for bekymring: NTP 2010-2019 uttrykker at det blir vanskelig å nå det nasjonale målet for støyplage fra vegtrafikk, og henviser til virkemidler utenfor egen rekkevidde. Det er heller ikke i 2012 avsatt midler til forskning om støy.

Budsjettmomenter mot støy

Programkategori 21.10, kap 1301 Forskning og utvikling

Kap 50 Samferdselsforskning. (s27)

- Avsett midler til fortsatt støyforskning på nordiske utfordringer med klima, asfaltdekker, og miljøbildekk på norsk underlag.
- Avsett midler til transportforskning som viser gevinster og kostnader, og demonstrerer merverdi ved infrastruktur- og miljøtiltak.

Programkategori 21.20, Luftfartsformål, resultatrapport 2010

Universell utfordring og miljø. (s33) Ny støyforskrift for Oslo lufthavn, Gardermoen, trådte i kraft samtidig med innføring av nytt innflygingsystem i april 2011. Hensikten var å sikre at færrest mulig ble støyplaget av kapasitetsøkning ved flyplassen. Etter omleggingen har antall støyklager på fly økt betydelig.

- Gardermoen bør raskt gjennomføre en evaluering og kvalitetssikring av flypraksis og støyforskrift.

Programkategori 21.30, Vegformål

Resultatrapport 2010 – Miljø. (s 44) Rapporten er defaitistisk mht. å nå nasjonale mål for støy utendørs, men omtaler en bedre utvikling i reduksjon av boliger langs riksveg hvor innendørs støynivå er over tiltaksgrensen på 42 dB. Det gjenstår 4-5000 boliger hvor støynivået er for høyt, og tallet vil øke med trafikkveksten. Klima- og forurensningsdirektoratet rettet i 2010 henvendelse til Miljøverndepartementet om å tilbakeføre målekriteriene for innendørs støy til opprinnelig situasjon, slik at støyen måles med åpne lufteventiler. Det vil beskrive en mer reell støysituasjon, og vil føre til sterk økning i antall boliger med for høy innestøy. I mange av boligene bor sosialt svake borgere.

- Innsatsen til støyisolasjon av utsatte boliger må styrkes.
- Det bør utarbeides en helhetlig plan om hvordan målet om 10 % reduksjon i støyplage kan oppnås.

Resultatrapport 2010 – Vedlikehold. (s 49) Det vil bli gjennomført kartlegging av strekninger hvor alternative vegdekker kan brukes som støytiltak. For å øke erfaringene med legging, støyeffekt og holdbarhet vil det i 2012 bli gjort forsøk med slike vegdekker på enkelte strekninger. Fordi det vil ta flere tiår å få vesentlig effekt av strengere støykrav for dekk og biler, er en dedikert strategi med støysvak asfalt på utsatte strekninger, det tiltak som raskest bidrar positivt i forhold til nasjonale støymål.

- Vegvesenet må forsere arbeidet for legging av støysvak asfalt på støyutsatte strekninger.

Kap 1320 – Statens vegvesen

Trafikant- og kjøretøytilsyn. (s 50) EUs regelverk for godkjenning av kjøretøy er inne i en omstrukturering. Forbedring av nye kjøretøyers sikkerhets- og miljøegenskaper er viktig for reduksjon i antall drepte og skadde i trafikken, og helseskader som følge av støy.

- I henhold til EUs direktiv vil obligatorisk miljømerking av nye bildekk bli innført 1.11.2012.

Utviklingen bør påvirke vegvesenets innsats for å fremme kunnskap og adferd. Vegvesenet bør gjøre støytemaet mer sentralt i sin regulære virksomhet rettet mot publikum, i kontroller, trafikkinformasjonskampanjer, i teoriprøver for førerprøven og i retningslinjer til kjøreskolene for trafikantopplæring. Prinsippene for øko-kjøring kan tilpasses støyhensyn. Vegvesenet bruker ikke disse mulighetene da informasjon om støyreduserende adferd og produkter ikke inngår i etatens informasjon, heller ikke i nylanseringen www.nybilvelger.vegvesen.no

Som for obligatorisk merkeordning for bildekk, bør kommende nye støykrav til kjøretøy, der bilers og lastebilers støyegenskaper dokumenteres, kunne utløse tiltak som synliggjør kjøretøyenes støyegenskaper. For eksempel i vognkort eller ved annen merking. Eller at bilbransjen pålegges å informere om bilens støyegenskaper. Slike tiltak kan fremme markedets etterspørsel etter støysvake kjøretøy, både privat og i næring.

- Vegvesenet må aktivt integrere informasjon om støyreduserende adferd og – løsninger i sin regulære virksomhet rettet mot publikum, i kontroller, informasjonskampanjer, som krav i teoriprøver for førerprøven og i retningslinjer til kjøreskolene for trafikantopplæring.

- Vegvesenet må aktivt bidra til at støysvake dekk og støysvake egenskaper hos kjøretøy blir godt kjent i markedet slik at enkeltpersoner og næringsliv kan ta mer informerte valg mht. støy.

Miljø- og servicetiltak. (s 54) Det foreslås avsatt 107 mill. kr til miljø- og servicetiltak i 2012. Beløpet er tiltenkt støyskjermer og en rekke andre tiltak. Støy er det miljøproblem som berører flest mennesker. Beløpet reflekterer ikke en offensiv holdning til støy. Omfanget bør beskrives mer eksakt.

- Midler til støyskjerming må økes betydelig.

Kap 4320 Statens vegvesen

Forskning og utvikling. (s 69) Ett av vegvesenets FoU-prosjekter i 2012 er viet støy med fokus på effektive støytiltak og redusert kildestøy. Prosjektet er en oppfølging av prosjektet Miljøvennlige vegdekker (2004-2008).

- Vegvesenets FoU prosjekt bør lede til en konkret handlingsplan for bruk av støydempende asfalt.

Del III Omtale av viktige oppfølgingsområde

Nasjonal transportplan 2010-2019 s.170, kap 5.2.3 Samferdsel og miljø

Et av hovedmål i Nasjonal transportplan 2010– 2019 er å avgrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, og å oppfylle nasjonale mål og internasjonale forpliktelser på miljøområdet. Men vegvesenet melder at målet for utendørsstøy ikke kan nås med egne virkemidler.

- Samferdselsetatene må tilføres midler til å oppfylle nasjonale støy mål. Støymål i NTP må innskjerpes.

- Bedre samordning av støyhensyn i samferdselsplaner og kommuners arealplaner kan sikres ved at Teknisk forskrift 1442 – Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging - konsekvent benyttes i planarbeid. Det vil også forebygge støy ifm. byfortetting de neste årene.

Annet:

Behov for økt synlighet

I budsjettet er støytiltak og betydningen av å redusere støy lite synlig. Det er nødvendig etablere dokumentasjon gjennom transportforskning som viser gevinster og kostnader, og demonstrerer merverdi ved utbygging av infrastruktur og miljøtiltak.

- Det bør lages et miljøregnskap i budsjettet som viser omkostninger fra luft- og støyforurensning.

Mer målrettet støyavgift

- Nye støykrav for bil kan gi grunnlag for en støykomponent i engangsavgiften. Den vil bedre fremme støysvak transport, enn dagens støykomponent i vegbruksavgiften.