

21.10.2025

## Stortingets transport- og kommunikasjonskomite Innspill til statsbudsjett for Samferdselsdepartementet, Prop. 1 S (2025-2026)

Norsk forening mot støy arbeider for å redusere støyplager i Norge, fremme livskvalitet, bomiljø og folkehelse. SSB rapporterte i 2021 at 2,1 millioner nordmenn er støyplaget av sykdomsfremkallende støy fra omgivelsene, dvs. støyomgivelser over 55 dB(Lden).<sup>1</sup> Mens regjeringens mål er «at grenseverdiene i forurensningsforskriften ikke skal overskrides ved eksisterende vei.» (s.71). En svært lav ambisjon fra sektoren som har ansvar for 90 % av registrert utendørs støy. Støyen er på grunn av helseskadene anslått å koste samfunnet 16 milliarder kroner pr år. Forurensningsforskriftens innendørs støygrense tillater at det utendørs støy kan være ca 30 - 50 ganger mer omfattende enn WHO's anbefalinger.

Foreningen mottar årlig ca 2500 henvendelser fra støyplagete nordmenn som vil vite om rettigheter og tiltak mot støy. Mange frykter for helsen.

I februar 2024 ble det publisert en metaanalyse av internasjonal forskning de siste ti årene om støy og evidensdokumenterte helsekonsekvenser<sup>2</sup>. Hjerte- og karsykdommer, fatale slag, blodpropp, fremskyndet demens, kognitive konsekvenser, utvikling av skadelige indremedisinske reaksjoner av støy blir dokumentert.

Folkehelseinstituttet beregner at støy påfører samfunnet tap av 10 000 friske leveår hvert år, internasjonalt tør man også si at støy kan føre til for tidlig død. Titusenvis av norske barn bor i støysoner som medfører helserisiko. Trass i at transportstøy medfører meget store samfunnskostnader - ca 200 milliarder kroner i en NTP-periode - har ikke samferdselsbudsjettet økonomiske insitamenter for å redusere støy.

### **Kap 1. Mål og hovedprioriteringer (s. 11)**

1.1 Regjeringens mål med samferdselspolitikken. Å redusere negative miljøkonsekvenser er et hovedmål i NTP («bidra til oppfylning av Norges klima- og miljømål») er en prioritering i samferdselsbudsjettet for 2026. Problemet er at regjeringen ikke har noe støymål som indikerer seriøs ansvarstaking for transportstøy. Utsagn om støy blir tomme ord, og med minimale anstrengelser som følge. I kommende 12 års periode av Nasjonal Transportplan er det beregnet at samfunnskostnaden av trafikkstøy vil beløpe seg til 200 milliarder kroner, det aller meste skyldes helsekonsekvenser av støy, uten at det kan spores støyinnsats av betydning. Derfor evner ikke budsjettet for 2026 å håndtere støyutfordringene slik at det bidrar til å redusere støy.

Uten mål, ingen retning. Rapporten fra støykartlegging 2023 (s.71) omfatter bare en del av riksveinettet, og ikke fylkesveier eller kommunale veier. Dokumentet mangler oversikt over støyuksatte i Norge.

Budsjettet mangler distinkte rapporter og resultatmål for støy. (jfr. figur 4.2/ side 72 og tabell 4.1/ s.73). For figur 4.2 kan man f.eks se for seg en linje skyhøyt over figurens øvrige informasjon om trafikkskade, en linje som markerer årlig 10 000 (!) tapte friske leveår pga. av støy.

Det må være et mål å redusere denne helsekonsekvensen fra samferdsel. Våren 2024 ble det levert et godt forslag fra Miljødirektoratet og Folkehelseinstituttet om nye støymål og måleindikatorer. Komiteen bør be om at dette tas i bruk.

### **Program 21.20 Luftfartsformål (s.57)**

Vi etterlyser at luftfartsmyndighetene tar et større ansvar for å sikre at reguleringsplaner og flyplasskonsesjonens fastlagte flytraséer og flyhøyder etterfølges, slik at støyen holder forutsatt nivå. I dette ligger også å sørge for merkbare tiltak for å sikre respekt for bestemmelsene. Vi vil også understreke betydningen av at flyhøydekrav overholdes av

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

<sup>2</sup> <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2213231723003968?via%3Dihub>

helikopter. Forsøk ved Sola flyplass viser at støyforskjellen mellom 1000 og 2000 fot flyhøyde er 5-6 dB, eller 4 ganger forskjell i lydenergi. Vi er svært positive til at det varsles (s. 64) økt tilsyn med innenlands helikoptertrafikk. Vi vil også peke på utfordringen med lavfrekvent støy fra helikopter. Den trenger lett gjennom taket og inn i boligene. En rapport fra eksperter i Avinor har dokumenterte at vibrasjon fra helikopter kan være opptil 3-4 ganger over tillatt grense i bolig.

Lufthavnavgifter må reflektere støyplagene. Støyforeningen samarbeider med europeiske organisasjoner om flystøy. Det er nå lettere for sivilsamfunnet å utvikle egen trafikkovervåking slik at man kan påvise mangler i det offentliges informasjon om den reelle flytrafikken. Luftfartsmyndighetenes informasjonshegemoni kan nå utfordres og misvisende informasjon om flybevegelser og støy kan imøtegås..

### **Programkategori 21.30 Veiformål (s 67)**

*s.71/72 Lokal Luft- og støyforurensing.* Politisk fastsatte grenser for støy og luftforurensing er mer lempelig enn anbefalingene fra WHO. WHO har dessuten en stående anbefaling om å skjerpe grensen for veitrafikkstøy. Norge praktiserer i hovedsak to regelsett, støygrensen i forurensingsforskriften og støyretningslinjen til plan- og bygningsloven.

*Støyklasseskille:* Forurensingsforskriftens utløser plikt til å gjennomføre tiltak om gjennomsnittsstøyen inne overskrider 42 dB. Det tilsvarer 71/72 dB utenfor husveggen (= rød støysone). Støyretningslinjen setter en grense på 55 dB Lden utendørs. Vår norske forurensingsforskrifts grense tillater 30-50 ganger mer lydenergi enn det WHO anser tilrådelig. De aller fleste i Norge bor ved veier der de kun er beskyttet mot støy av forurensingsforskriften.

Med hensyn til reguleringsplaner er det der senere årene levert solid argumentasjon om at utbygger (Statens vegvesen el. Ny veier) ikke bør stå som oppdragsgiver for miljøkonsekvensutredninger, da det fort oppstår bindinger mellom bestiller og leverandør. På bekostning av berørte naboer til utbyggingsprosjektet. Dette er en uheldig praksis som må finne en annen løsning.

### **Byområdene (side 73/side 194)**

Støy nevnes som et problem i byområdene. Det forekommer byvekstavtaler som ikke har med ordet støy, og heller ingen indikator for å kunne måle resultatene. Når man i budsjettet rapporterer om god måloppnåelse i de eksisterende byvekstavtaler, bør komiteen etterlyse konkrete rapporter om støy.

Støyforeningen minner om at om man oppnår nullvekst i veitrafikk, vil det innebære å opprettholder eksisterende støyplage. Nullvekstmålet gjelder kun for reduksjon av personbiler, ikke yrkestrafikk. Byvekstavtalene bør inneholde konkrete krav om å redusere støyplage. Det er også på tide å prøve støyradar på utsatte strekninger, ATK og støysvak asfalt. Fullt gjennomført vil det kunne halvere støyplagen for mer enn hundretusen mennesker, redusere helseplager, og gi økt kunnskap om kostnadseffektive be støytiltak.

### **Post 28 Trafikant - og kjøretøytilsyn (s 86)**

*Støykontroll.* Samfunnets støykontroll av kjøretøy, særlig motorsykler, er en stående vits blant motorsykkelfolket. Problemet er å kunne handle ut fra bevis. Kontrollene er få og konsekvensene for regelbrudd er milde og neglisjerbare. I Europa kombineres nå bruk av støyradarer og direkte reaksjon overfor kjøretøyets eier.<sup>3</sup> Det er også langtkomne prosjekter med bruk av ordninger med midlertidig konfiskering av støyende kjøretøy.<sup>4</sup> Vi ønsker at begge metoder prøves ut i Norge i regi av vegvesenets trafikant- og kjøretøytilsyn, gjerne i samarbeid med politiet.

*Norsk forening mot støy, generalsekretær Ulf Winther (sign)*

<sup>3</sup> [https://www.youtube.com/watch?v=t\\_gZLrTmk3k&t=10s](https://www.youtube.com/watch?v=t_gZLrTmk3k&t=10s)

<sup>4</sup> <https://www.euronews.com/2021/10/01/noisy-drivers-in-ghent-could-have-their-cars-confiscated>