



Miljøverndepartementet
Boks 8013 Dep
0030 Oslo

Klima- og forurensningsdirektoratet
Postboks 8100 Dep, 0032 Oslo
Besøksadresse: Strømsveien 96

Telefon: 22 57 34 00
Telefaks: 22 67 67 06
E-post: postmottak@klif.no
Internett: www.klif.no

Dato: 08.07.2010
Vår ref.: 2010/636
Deres ref.:
Saksbehandler: Hildegunn Blindheim-Jablonska, telefon: 2257

Oversendelse av statusrapport for handlingsplan mot støy

I januar 2009 ble det avholdt et interdepartementalt møte om arbeidet med handlingsplanen mot støy (2007-2011). Det ble i den forbindelse enighet om at Klima- og forurensningsdirektoratet (daværende Statens forurensningstilsyn) skulle lage en kort statusrapport.

Bakgrunn

Regjeringen lanserte i St.meld. nr. 26 (2006-2007) nye nasjonale mål for reduksjon av støy og en handlingsplan mot støy.

Målene setter krav til reduksjon av samlet plage fra støy og reduksjon av antall personer som er utsatt for de høyeste støynivåene innendørs:

støyplagen skal reduseres med 10 prosent innen 2020 i forhold til 1999.

antall personer som er eksponert for støynivåer over 38 dBA innendørs støynivå skal reduseres med 30 % innen 2020 i forhold til 2005.

Veitrafikk er den største støykilden i Norge. Støy fra fly- og togtrafikken har blitt redusert siden 1999, men økt støybelastning fra veitrafikken oppveier denne positive utviklingen. Ulike tiltak gjør at de som var utsatt for støy i 1999 var noe mindre plaget i 2007. Tilflytting til støyutsatte områder og befolkningsvekst gjør likevel at flere samlet sett utsettes for støy.

Handlingsplanen for perioden 2007-2011 omfatter styrket FoU-satsing som grunnlag for nye virkemidler og tiltak som reduserer støyen ved kilden, og økt satsing på tiltak som kan settes i verk på kort sikt. Handlingsplanen angir hvilket departement som har ansvar for oppfølgingen av de ulike punktene i planen.

Hovedbudskap

Støy er et miljøproblem som rammer svært mange mennesker i Norge i dag, og et av de få miljøtemaer hvor utviklingen går feil vei. Handlingsplanen for støy 2007-2011 er første fase på veien mot å nå de nasjonale målene. De ulike etatene og departementene som arbeider med støy har hatt varierende grad av oppfølging i henhold til de spesifiserte fokusområdene i planen.

Samlet sett er det gjennomført langt mindre forskning og utredning enn de forespeilede 100 millioner i handlingsplanen¹.

Veitrafikken er den dominerende kilden til støy og der det er mest å hente, derfor blir manglende oppfølging av handlingsplanens punkter på dette området det som gir størst konsekvenser. Samlet vurdert ut fra ren måloppnåelse, har Klima- og forurensningsdirektoratet vurdert følgende punkter som spesielt viktige å følge opp:

For å kunne nå de nasjonale mål om redusert støyplage i 2020 må følgende punkter følges opp:

Videreføre og styrke innsatsen for å utvikle støysvake vegdekker for norske forhold, oppfølging av etatsprosjektet "Miljøvennlige vegdekker" (ansvar Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet)

Innføre nasjonale virkemidler for støysvake bildekk og kjøretøyer (ansvar Samferdselsdepartementet)

Vedta skjerping av forskriften om innendørs støy (ansvar Miljøverndepartementet)

Bakgrunn

Regjeringen lanserte i St.meld. nr. 26 (2006-2007) nye nasjonale mål for reduksjon av støy og en handlingsplan mot støy.

Målene setter krav til reduksjon av samlet plage fra støy og reduksjon av antall personer som er utsatt for de høyeste støynivåene innendørs:

støyplagen skal reduseres med 10 prosent innen 2020 i forhold til 1999.

antall personer som er eksponert for støynivåer over 38 dBA innendørs støynivå skal reduseres med 30 % innen 2020 i forhold til 2005².

Veitrafikk er den viktigste støykilden i Norge. Støy fra fly- og togtrafikken har blitt redusert siden 1999, men økt støybelastning fra veitrafikken oppveier denne positive utviklingen.

¹ Kapittel 8 i Handlingsplan mot støy 2007-2011

² Dette målet tar utgangspunkt i overordnede beregninger av antall støyutsatte boliger der beregninger er foretatt med skjematisk fasadedempning uten hensyn til ventiler i fasaden.

Ulike tiltak gjør at de som var utsatt for støy i 1999, var noe mindre plaget i 2007. Tilflytting til støyutsatte områder, og befolkningsvekst, gjør likevel at flere utsettes for støy.

Handlingsplanen for perioden 2007-2011 omfatter styrket FoU-satsing som grunnlag for nye virkemidler og tiltak som reduserer støyen ved kilden, og økt satsing på tiltak som kan settes i verk på kort sikt. Handlingsplanen angir hvilket departement som har ansvar for oppfølgingen av de ulike punktene i planen.

Det er nå kun 1,5 år igjen av nåværende handlingsplanperiode. Denne rapporten gir en oversikt over gjennomførte og pågående løp samt en kort vurdering av om innsatsen per planlagt aktivitet er tilstrekkelig for å oppnå ønsket resultat i denne planperioden.

Rapporten retter søkelyset mot hvor det er nødvendig med innsats, prioriteringer og midler i den resterende handlingsplanperioden for å sikre nødvendig framdrift i arbeidet mot å nå de nasjonale mål for støy i 2020.

Vi har derfor bedt om status, samt innspill fra anleggseierne Jernbaneverket, Statens Vegvesen, Forsvarsbygg og Avinor om behov for midler til forskning og utvikling, samt personressurser i etatene.

Kapittelet "Klima og forurensningsdirektoratets vurdering" gir vår overordnede vurdering av status og hva som må til hvis handlingsplanen skal oppfylles.

Kapittelet "Arbeid i planperioden 2007 – 2011" er anleggseiernes/direktoratenes egne konkrete innspill og vurderinger av oppfølgingen i punktene i handlingsplanen. Dette kapitlet er numerert på samme måte som handlingsplanen for lette sammenligningen mellom plan og oppfølgingen.

Klima- og forurensningsdirektoratets vurdering

De mest støyutsatte, innendørs støy (ansvar Miljøverndepartementet)

Skjerping av tiltaksgrensen for innendørs støy i forurensningsforskriften er det viktigste virkemiddelet for å nå det nasjonale målet om støyreduksjon for de mest støyutsatte. Det er viktig at denne fastsettes i løpet av 2010 slik at anleggseierne skal kunne kartlegge etter de nye kravene innen sommeren 2012. Kartleggingen skjer hvert 5. år og etter kartleggingen må det være tilstrekkelig tid til å planlegge og gjennomføre nødvendige tiltak på boliger.

Vegtrafikkstøy (ansvar Samferdselsdepartementet)

Vegtrafikk står for nærmere 80 % av støyplagen i Norge.

Støysvake vegdekker er i tillegg til arbeidet med nasjonale virkemidler for støysvake bildekk det viktigste tiltaket for å redusere støyen og dermed den samlede støyplagen fram mot målåret 2020.

Etatsprosjektet "Miljøvennlige vegdekker" ble avsluttet i 2009, men man kom ikke langt nok til å kunne ta i bruk støysvake vegdekker til vanlig dekkelegging.

Det er så langt ikke igangsatt et oppfølgingsprosjekt. Det er et betydelig behov for midler til videre forskning av støysvake vegdekker, samt å følge opp og implementere erfaringer fra etatsprosjektet i Vegdirektoratet hvis det skal være mulig å realisere det vurderte potensialet for reduksjon støy fra denne kilden. Å videreføre dette prosjektet slik at man kommer fram til et støysvakt vegdekke som også er egnet for norsk klima er helt nødvendig, og en forutsetning for å nå de nasjonale mål i 2020.

Internasjonalt arbeid – vegstøy (ansvar Samferdselsdepartementet)

Statens vegvesen, med bistand fra Klima – og forurensningsdirektoratet, har utarbeidet en internasjonal strategi for å redusere støy. Arbeidet består blant annet i å bidra til at støykrav til bildekk og kjøretøy blir skjerpet. Det er behov for videreføring av personressurser og økte økonomiske ressurser på det internasjonale arbeidet.

Som en oppfølging av arbeidet er det behov for å utvikle nasjonale virkemidler for å sørge for at de støysvake bildekkene og kjøretøyene velges av befolkningen.

Jernbanestøy (ansvar Samferdselsdepartementet)

Støy fra jernbane står for ca 4 % av støyplagen. Nattestøy som gir søvnavbrudd og forstyrrelser er viktig å fokusere på for de mest støyutsatte for denne kilden.

Jernbaneskinnene slipes ikke mer nå enn ved inngangen til planperioden. Jernbaneverket (JBV) arbeider med å lage en strategi for skinnesliping, som blant annet skal se på ekstra hyppig skinnesliping som støytiltak. Hyppigere sliping er avhengig av ekstra midler i budsjettet til Jernbaneverket.

Såkalte LL-klosser støyer adskillig mindre enn nåværende bremseklosser. JBV støtter internasjonale forskningsprosjekter om utvikling, testing av LL-klossene fram mot en endelig UIC-godkjenning for kommersiell bruk, men godkjenningen er 1-2 år forsinket. Det er viktig at dette arbeidet følges opp slik at en rask innføring av mer støysvake bremseklosser kan gjennomføres.

Luftfart (ansvar Samferdselsdepartementet og Forsvarsdepartementet)

Støy fra luftfart står for ca 5 % av støyplagen i Norge.

Det er begrenset hvor store påvirkningsmuligheter Norge har overfor fly- og flymotorprodusenter til å utvikle mindre støyende luftfartøy. Nye generasjoner av flymotorer, delvis under utvikling, støyer betydelig mindre enn tidligere.

Under hver støykartlegging er det en vurdering av prosedyrer for å se på muligheten til å redusere støybelastningen for naboer opp i mot kravet til operative forhold. Siden det er få muligheter for støyskjermingstiltak mot flystøy er det tilsvarende viktig å sørge for løsninger som gir minst støyplage knyttet til arealplanlegging., Dette gjøres bl.a. ved å finne de mest gunstige utflygingsruter og innflygingsprosedyrer

Det mangler derimot nasjonale virkemidler for å styre flyselskapenes valg av flytyper mot de alternativene som er støysvake. Dette gjelder også militære anskaffelser som for eksempel mer støyende jagerfly.

Andre kilder (ansvar Miljøverndepartementet)

Andre kilder inkluderer industri, annen næring, skytebaner, bygg og anlegg samt motorsport. Disse står for ca 13 % av støyplagen i Norge.

Når det gjelder industri og næring er ny industriforskrift trådt i kraft. Fastsettelsen medførte at pukk og grus, asfaltverk og mekanisk verkstedindustri fikk vilkår om støy. Punktet om industri i handlingsplanen er dermed gjennomført.

Handlingsplanens punkt om aksjon for å redusere viftestøy er så langt ikke prioritert. Vedrørende handlingsplanens punkt om skytebaner og skytefelt i handlingsplanen mot støy, har Klif et arbeid pågående sammen med det frivillige skyttervesenet. Det skal i tråd med oppdraget fra MD gjennomføres en vurdering av om, og hvordan eldre skytebaner bør behandles med hensyn på fastsettelse av støykrav. Dette punktet i handlingsplanen blir dermed fulgt opp.

Når det gjelder bygg og anlegg har punktene i handlingsplanen ikke blitt prioritert så langt. Klif setter i juni 2010 ut et konsulentoppdrag som inkluderer to av de tre punktene om bygg- og anleggsstøy i Handlingsplanen mot støy. Materialet som fremskaffes og produseres vil igjen kunne danne utgangspunkt for informasjonskampanje, som er det siste punktet i handlingsplanen innen området bygg- og anlegg.

Helse og støy (ansvar Helse og Omsorgsdepartementet)

Ifølge handlingsplanen mot støy skulle det vurderes i inneværende planperiode om det bør innføres en indikator og eget nasjonalt mål for nattestøy. Dette arbeidet er ikke igangsatt.

Det må avsettes ressurser til å gjennomføre et prosjekt for å kunne ha et godt nok beslutningsgrunnlag om og eventuelt hvilken nattestøyindikator som bør benyttes, og om det er grunnlag for å fremme forslag om et eget nasjonalt mål for reduksjon av nattestøy.

1. Introduksjon

Hvert kapittel fremover i denne rapporten tar for seg arbeidspunktene i hvert kapittel i handlingsplanen for perioden 2007 - 2011. Kapitlene oppsummerer anleggseiernes/direktoratens egne konkrete innspill og vurderinger.

Vi ønsker her å rette søkelyset mot områder hvor det er nødvendig med innsats, prioriteringer og midler i den resterende perioden av planen for å sikre nødvendig framdrift i arbeidet mot å nå de nasjonale mål i 2020.

For enklere lesing korrelerer nummerering av kapitlene fra og med kapittel 2 med nummereringen i selve dokumentet Handlingsplan mot støy 2007-2011. Der det ikke er utfylte svar har vi ikke fått innspill, og disse er merket med ”Ikke spesifisert av anleggseier”.

Tekster i *kursiv med grå bakgrunn* er utdrag av tiltakspunktene fra handlingsplan mot støy 2007-2011.

2. Satsing på tiltak for de mest støyutsatte (ansvar Miljøverndepartementet)

En skjerping av forskriftskravet anses som et hensiktsmessig virkemiddel for å bidra til å nå målet om 30 % reduksjon i antall personer som er utsatt for over 38 dB innendørs støynivå.

Regjeringen tar sikte på å

skjerpe tiltaksgrensen i forurensningsforskriften til 42 dB beregnet med åpne ventiler, med frist for tiltaksgjennomføring 1.1. 2020.

Hva er gjort?

Konsekvensutredning ble oversendt Miljøverndepartementet i desember 2010.

1) Er vi i rute? 2) Hvorfor/hvorfor ikke? 3) Hva skal evt. til (midler og ressurser)?

1) Ja, delvis

2) Forskriftsutkast med konsekvensvurdering som ble oversendt til Miljøverndepartementet må behandles og sendes på høring raskt, før endringer i forskriften kan fastsettes

3) En forskriftsendring må tre i kraft før anleggseierne starter kartleggingen av støy, dvs. i løpet av 2010. for å sikre anleggseierne nok tid til å gjennomføre kartleggingen etter ny forskrift i 2012, og videre gjennomføre tiltak for å redusere støyplagen for de mest støyutsatte innen målåret som er 2020. Det er behov for oppdatering av veiledningsmateriell ved eventuell forskriftsendring.

3. Veg (ansvar Samferdselsdepartementet)

3.1 Støysvake vegdekker (ansvar Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet)

Med bakgrunn i at det fortsatt er et stort kunnskapsbehov, og at potensialet for støyreduksjon ved kilden ved økt bruk av støysvake vegdekker er betydelig, vil departementene

øke satsingen på utvikling og utprøving av støysvake vegdekker ved å videreføre og styrke forskningen på støysvake vegdekker

Hva er gjort?

Etatsprosjektet Miljøvennlige vegdekker er gjennomført

1) Er vi i rute? 2) Hvorfor/hvorfor ikke? 3) Hva skal evt. til (midler og ressurser)?

1) Nei.

2) Fordi etatsprosjektet Miljøvennlige vegdekker ikke ga oss resultater som er operative nok. Det er ikke avsatt nok midler og ressurser til videre forskning og utprøving for å komme til neste stadiet som er å legge støysvak asfalt på et utvalg støybelastede strekninger.

3) Nødvendige midler til videre forskning av støysvak dekker både internasjonalt og nasjonalt og implementering av erfaringer fra etatsprosjektet Miljøvennlige vegdekker.

Støysvake vegdekker er et av de viktigste tiltakene for å redusere støyen og dermed SPI fram mot mållåret 2020. Det er kritisk for videreutvikling av støysvake vegdekker at det nå bevilges tilstrekkelige midler slik at erfaringene fra etatsprosjekt Miljøvennlige vegdekker videreføres.

Hva er gjort?

- FoU prosjekt om tekstur, i samarbeid med Danmark og Sverige. Et PhD arbeid hos Statens vegvesen er tilknyttet prosjektet
- Innsamling av status og kunnskap i Europa om tynndekker
- VD sitter i eksternt styringsgruppe til EU-prosjektet PERSUADE.

1) Er vi i rute? 2) Hvorfor/hvorfor ikke? 3) Hva skal evt. til (midler og ressurser)?

1) Ja delvis.

2) Det er aktivitet på dette området, men det er behov for videre oppfølging både av europeisk nyvinning av vegdekker, samt videre aktivitet i Norden for å dekke våre spesielle problemstillinger som kulde og piggdekksslitasje.

3) Det er ønskelig med videre engasjement i PERSUADE, som omfatter poroelastisk dekker med potensial for svært god støyreduksjon. Fortrinnsvis bør engasjementet knyttes opp mot FoU i Norge. Ønsker å samarbeide med franske miljøer som har interessante forsknings og utprøvningsprosjekter med gode støyegenskaper for tynndekker.

Hva er gjort?

Dette er ikke utført siden utviklingen av støysvake vegdekker ikke har kommet langt nok. Det vurderes fortløpende om gitte strekninger bør få mer støysvak asfalt i form av tynndekker med liten steinstørrelse, men omfanget vil uansett være svært begrenset.

1) Er vi i rute? 2) Hvorfor/hvorfor ikke? 3) Hva skal evt. til (midler og ressurser)?

1) Nei.

2) Det er behov for videreutvikling og utprøving av vegdekker med bedre støydempende egenskaper, samt dekker som er egnet for norsk klima.

3) Det er behov for betydelige midler for å kunne legge støysvake vegdekker på støybelastede strekninger.

3.2 Kjøretøyer og bildekk (ansvar Samferdselsdepartementet)

Departementene vil bidra til en utvikling mot mindre støyende kjøretøyer og bildekk ved å styrke norsk deltakelse i internasjonale arbeidsgrupper for støykrav til kjøretøyer og bildekk og arbeide for strengere krav både i disse fora og i overordnede fora

Hva er gjort?

- Oppfølging av arbeidet med forslag til nytt direktiv Reg/EC No 661/2009 om kjøretøy og bildekk
- Aktiv deltagelse fra SD i internasjonal støystrategi, deltagelse på møter i Brussel sammen med VD og Klima- og forurensningsdirektoratet.

1) Er vi i rute? 2) Hvorfor/hvorfor ikke? 3) Hva skal evt. til (midler og ressurser)?

- 1) Ikke spesifisert av anleggseier
- 2) Ikke spesifisert av anleggseier
- 3) Ikke spesifisert av anleggseier

samarbeide aktivt med andre land om FoU og virkemiddelutvikling innenfor kjøretøyer og bildekk

Hva er gjort?

- Deltagelse i FN's arbeidsgruppe for støy (GRB)
- CEDRStøygruppen. Norge leder arbeidet i undergruppen som skal arbeide med krav til dekk og kjøretøy. Arbeidet består i å skrive og fremme forslag, konkretisere mulige prosjekter og lignende.

1) Er vi i rute? 2) Hvorfor/hvorfor ikke? 3) Hva skal evt. til (midler og ressurser)?

- 1) Delvis
- 2) Arbeidet startet opp senere enn anbefalt, prosessene internasjonalt tar lenger tid enn antatt. Effekten av vår påvirkning avhenger av ressurser. Det er ikke gjort noe aktivt på kjøretøy.
- 3) Det er behov for videreføring av ressurser i VD og eventuelt i Klif for å følge opp dette arbeidet, både på personalsiden og økonomisk for å dokumentere grunnlag, støtte FoU på feltet

styrke forskning på støy fra ulike typer bildekk kombinert med ulike typer vegdekker og foreta en rangering av bildekk etter støyegenskaper

Hva er gjort?

- Det er gjennomført tester av ulike typer dekk på ulike typer vegdekker både på standardiserte vegdekker og norske vegdekker.
- Testing av dekk på testbane i Finland for å se på sammenheng mellom bremselengder på snø, is og våt vegbane, og vurdere om snødekk har behov for lempeligere støykrav enn sommerdekk.
- Påbegynt arbeid med mulig incentivordning for dekk

1) Er vi i rute? 2) Hvorfor/hvorfor ikke? 3) Hva skal evt. til (midler og ressurser)?

- 1) Delvis.
- 2) Utfordring at tradisjonelle norske vegdekker gir litt annen rangering av dekkstøy enn standardisert testvegdekke. Men det er et stort potensial i støyreduksjon ved å ha riktig kombinasjon av vegdekker og bildekk.

3) Nødvendige midler og ressurser, samt prioritering

med bakgrunn i FoU-resultatene ta initiativ til samarbeid med dekkbransjen om å informerer om bildekkenes støyegenskaper

Hva er gjort?

Punktet er utsatt, men vil bli gjennomført knyttet til innføring av merkedirektiv for dekk, Reg (EC) No 1222/2009

1) Er vi i rute? 2) Hvorfor/hvorfor ikke? 3) Hva skal evt. til (midler og ressurser)?

- 1) Nei, forsinket
- 2) Har ventet på innføring av merkedirektiv for dekk.
- 3) Nødvendige midler og ressurser.

utrede virkemidler for å fremme bruk av de minst støyende bildekkene, som merking og avgifter

Hva er gjort?

- Bidrag inn i arbeidet for merkeordning av rullestand, støy og våtgrep på dekk, Reg (EC) No 1222/2009
- Oppstart av arbeid med nasjonale insentiver våren 2010.

1) Er vi i rute? 2) Hvorfor/hvorfor ikke? 3) Hva skal evt. til (midler og ressurser)?

- 1) Ja mer eller mindre
- 2) Arbeid pågår.
- 3) Vurdering for muligheter i Norge vil bli gjort i løpet av 2010. Ønskelig med internasjonalt samarbeid, fordi det vil gi et større press på dekkprodusentene, og dermed fremme utviklingen av støysvake dekk. Internasjonalt samarbeid krever personressurser.

bidra i internasjonalt samarbeid for å videreutvikle støyberegningsmodeller/testmetoder for dekk-/vegbanestøy

Hva er gjort?

- Deltagelse i møter i FNs arbeidsgruppe for støy (GRB) og undergruppene for tilleggsmetode for støytesting (Additional Sound Emission Provisions, ASEP) og definisjoner for dekk (Standard Tyre Definitions, STD)
- Tester med svensk-tysk modell SPERoN og tester i testtrommel i Polen er utført

1) Er vi i rute? 2) Hvorfor/hvorfor ikke? 3) Hva skal evt. til (midler og ressurser)?

- 1) Delvis
- 2) Arbeidet er utfordrende, da det viste seg at modellene for å estimere dekk/vegbanestøy ikke er gode nok. I de internasjonale arbeidsgruppene er industrien en svært sterk motpart, og alle endringer blir motarbeidet.
- 3) Fortsette pådriverrollen, dokumentere effekter. Krever personressurser og økonomiske ressurser til dokumentasjon

3.3 Fart (ansvar Samferdselsdepartementet)

Departementene vil

vurdere å sette ned fartsgrensene til 30 og 40 km/t på et utvalg veger i byer og tettbygde strøk
vurdere mer bruk av fartsgrense 60 km/t på enkelte innfartsårer til og omkjøringsveger rundt de største byene
fremme utvikling og bruk av teknikker som gjør at fartsgrensene i større grad overholdes
bygge miljøgater og gjennomføre tiltak på en del riksveger gjennom tettsted, og dermed innføre lavere fart.

Hva er gjort?

Vurderingen av redusert fart for å redusere støyplage er ikke gjennomført

1) Er vi i rute? 2) Hvorfor/hvorfor ikke? 3) Hva skal evt. til (midler og ressurser)?

1) Nei

2) Regionene har foretatt en gjennomgang av fartsgrenser på delstrekninger og/eller i byer og tettsteder. Formålet har vært å vurdere innføring av fartsgrensene 30 og 40 km/timen i disse områdene. Dette er blitt gjort med trafikksikkerhets perspektiv, først og fremst for myke trafikanter og ikke ut fra et miljøperspektiv. Men der fartsgrensen er blitt nedsatt til 30 eller 40 km/timen har dette også gitt positiv gevinst med hensyn på trafikkstøy. Det er ikke gjort nok i forhold mer bruk av fartsgrensen 60 km/t på innfartsårer til og omkjøringsveger rund de store byene.

Det er ikke gjort noe aktiv for at kjøretøy er utstyrt med teknologi som gjør at fartsgrensene i større grad overholdes.

Det bygges miljøgater bygges men da ut fra et estetisk hensyn og med et miljøperspektiv for å utvikle et tettsted. Støy er et tema men er underordnet i den sammenheng selv om slike prosjekter også redusert vegtrafikkstøy.

3) Generell gjennomgang av fartsgrense både i og utenfor byer og tettsteder med støy som tema sammen med og/eller i tillegg til trafikksikkerhet.

3.4 Høyere piggfriandel (ansvar Samferdselsdepartementet)

Departementene vil arbeide for høyere piggfriandel i byene gjennom å påvirke kommunene til å benytte virkemidler som fremmer høyere piggfriandel, for eksempel piggdekkavgift
utvikle bedre rutiner og metoder for vinterdrift fro å legge bedre til rette for bruk av piggfrie dekk

Hva er gjort?

Det er ikke vært utført arbeid for å påvirke kommunene til å få høyere piggfriandel med den hensikt å redusere støy.

1) Er vi i rute? 2) Hvorfor/hvorfor ikke? 3) Hva skal evt. til (midler og ressurser)?

1) Nei

2) Det har ikke vært jobbet med høyere piggfriandel med støy som driver. Vintervedlikehold har fokus på fremkommelighet og trafikksikkerhet, og piggdekk har primært vært fokus i forbindelse med å redusere luftforurensningen.

3) Midler og prioritering. Vurdere å jobbe aktivt med høyere piggfriandel med støy som driver. I tillegg kan arbeide aktivt for nye rutiner og metoder som både ivaretar trafikksikkerhet og økt bruk av piggfrie dekk.

3.5 Støyhensyn ved planlegging, utbygging og forvaltning

Departementene vil

sikre god oppfølging av planretningslinjene ved planlegging av ny virksomhet og forvaltning av eksisterende

sørge for bedre vedlikehold på eksisterende støyskjermer og vurdere behov for utskifting av gamle skjermene

Hva er gjort?

De store anleggseiere følger opp T-1442 ved planlegging av ny virksomhet og forvaltning av eksisterende virksomhet. Støysonekart fra anleggseier til kommunene er kun delvis ferdigstilt ennå. Det er rutiner for vedlikehold og/eller utskifting av støyskjermer/støyvoller)

Utarbeidelse av støysonekart som skal overleveres til kommunene har imidlertid tatt tid og hatt varierende prioritet hos anleggseier. Det er også varierende i hvor stor grad T-1442 følges opp i kommunene, pga ulike og til tider manglende kompetanse om retningslinjen.

1) Er vi i rute? 2) Hvorfor/hvorfor ikke? 3) Hva skal evt. til (midler og ressurser)?

1) Ja, delvis

3) Det er behov for mer kunnskap og veiledning om støy og bruk av T-1442 i kommunene/hos Fylkesmannen.. Klif gjennomfører i 2010 en revisjon av enkelte punkter i retningslinjen og veilederen, og vil oppdatere denne i tråd med ny planlov.

4. Jernbane (ansvar Samferdselsdepartementet)

4.1 Nytt materiell (ansvar Samferdselsdepartementet)

Hva er gjort?

- NSB har gått til innkjøp av 50 nye motorvognsett. Disse skal gå på de lengre lokalstrekningene (f.eks. Eidsvoll–Kongsberg) og de korte regiontogstrekningene (f.eks. Lillehammer–Larvik). Togsettene er av typen Stadler FLIRT, og blir etter planen levert f.o.m. desember 2010.
- CargoNet har anskaffet 475 nye containervogner. Alle disse har bremsesystem med klosser av støpejern.

1) Er vi i rute? 2) Hvorfor/hvorfor ikke? 3) Hva skal evt. til (midler og ressurser)?

1) Ja, mer eller mindre.

2) Utfasing av eldre togsett går som regel tregere enn planlagt, bl.a. pga. økende behov for ekstrapmateriell. Slike omfattende anskaffelsesprosesser tar forøvrig flere år. De nye FLIRT-togsettene er ventet tatt i bruk i ordinær trafikk høsten 2011.

4.2 Skinnesliping (ansvar Samferdselsdepartementet)

Departementene vil sørge for

hyppigere sliping for å redusere støyemisjon

Hva er gjort?

- Det slipes ca. 400 km skinner i året iht. Jernbaneverkets vedlikeholdsplan. 15–20 % av dette blir lagt til tettbygde strøk i østlandsområdet.
- Det arbeides med å lage en strategi for skinnerliping som bl.a. skal se på ekstra hyppig skinnerliping som støytiltak.

1) Er vi i rute? 2) Hvorfor/hvorfor ikke? 3) Hva skal evt. til (midler og ressurser)?

- 1) Nei, det slipes ikke mer nå enn ved inngangen til planperioden.
- 2) Hvor mye som slipes hvert år avhenger av vedlikeholdsbudsjettet. Hyppigere sliping vil imidlertid ikke automatisk føre til lavere støynivå, det er mange andre faktorer inne i bildet, f.eks. hjulkvalitet.
- 3) Det vil kunne slipes mer dersom det er mer penger i budsjettet. Det er imidlertid ikke ubegrenset tilgang på slipetoget da dette betjener både Norge og Sverige.

gjennomføring av ekstra hyppig sliping på spesielle strekninger gjennom tettbygde områder

Hva er gjort?

En del av slipeprogrammet (ca. 15–20 %) blir lagt til tettbygde strøk og fungerer dermed også som støytiltak.

1) Er vi i rute? 2) Hvorfor/hvorfor ikke? 3) Hva skal evt. til (midler og ressurser)?

- 1) Nei
- 2) Det slipes ikke hyppigere her enn det som kreves ut fra vedlikeholdshensyn.
- 3) Den kommende strategien for skinnerliping vil se på mulighetene for ekstra hyppig sliping som støytiltak. Det avhenger imidlertid at det blir satt av ekstra penger i budsjettet.

bedre kunnskapen om overvåking av skinnertilstand og varighet av skinnerliping

Hva er gjort?

Det er gjennomført et forskningsprosjekt for å se nærmere på sammenhengen mellom skinnertilstand og støy. Sluttrapport er ventet våren 2010. Foreløpige resultater viser at effekten av skinnerliping er varierende og har antakelig nær sammenheng med hjulkvaliteten på togene.

1) Er vi i rute? 2) Hvorfor/hvorfor ikke? 3) Hva skal evt. til (midler og ressurser)?

- 1) Ja, delvis
- 2) Prosjektet er gjennomført, men sluttrapporten er kraftig forsinket.
- 3) Prioritering og ressurser

4.3 Utskifting av bremseklosser (ansvar Samferdselsdepartementet)

Departementene mener utskifting av bremseklosser bør vurderes nærmere av hensyn til potensialet for støyreduksjon og vil derfor

følge opp internasjonal forskning og delta i utprøving av LL-klosser

Hva er gjort?

JBV støtter internasjonale forskningsprosjekter om utvikling testing av LL-klosser fram mot en endelig UIC-godkjenning for kommersiell bruk.

1) Er vi i rute? 2) Hvorfor/hvorfor ikke? 3) Hva skal evt. til (midler og ressurser)?

- 1) Ja, men selve godkjenningen av LL-klosser på internasjonalt nivå er 1–2 år forsinket. I tillegg må Statens jernbanetilsyn gjennom en godkjenningsprosess for at klossene skal kunne tas i bruk i Norge.
- 2) Klossene sliter hjulprofilet ut av fasong, hvilket kan være et sikkerhetsmessig problem. Dette, i tillegg til generelt høy hjulslitasje, gir uakseptabelt høye livsløpskostnader. Det kjøres intensive utviklingsprosjekter for å løse problemene.
- 3) Følge opp FoU, prioritering og ressurser

foreta en samfunnsøkonomisk vurdering av utskifting av bremseklosser på godstog og utrede virkemidler for å øke utskiftingen

Hva er gjort?

- Tall fra 2005 antyder en kostnad på €2–4000 per vogn for ombygging til LL-klosser. Dette er imidlertid kontinentale kostnader. I Norge vil nok prisen ligge på minst det dobbelte.
- JBV har fulgt med på utviklingen i Europa og gitt kommentarer på forslagene som har kommet fram, b.la. på direktiv om støydifferensiert kjøreveisavgift.

1) Er vi i rute? 2) Hvorfor/hvorfor ikke? 3) Hva skal evt. til (midler og ressurser)?

- 1) Ja, det er gjort en kostnadsvurdering.
- 2) Fram til nå har de nordiske landene hatt fritak fra kravene til støy i TSI (Teknisk spesifikasjon for interoperabilitet), men LL-klosser er på vei inn også her etterhvert.
- 3) SJT må godkjenne klossene før de kan tas i bruk i Norge.

4.4 Tiltak i sporet (ansvar Samferdselsdepartementet)

Departementene mener overnevnte tiltak (lave støyskjermer, utskifting av sporvekslere, andre tiltak)bør videreutvikles og vil med bakgrunn i dette

foreta en nærmere vurdering av under hvilke forhold det er tilrådelig å bruke lave støyskjermer, og hvilken kost-nytte-effekt dette vil ha

Hva er gjort?

- Krav til bygging av lave støyskjermer er implementert i JBV's tekniske regelverk.
- Lave støyskjermer er tatt i bruk i stort omfang på det nye dobbeltsporet Sandnes–Stavanger.
- Det er montert noen lave støyskjermer på Lysaker vest.

1) Er vi i rute? 2) Hvorfor/hvorfor ikke? 3) Hva skal evt. til (midler og ressurser)?

- 1) Ja
- 2) Det er ikke gjort noen overordnet kost-nytte-vurdering av lave støyskjermer, men erfaringer fra bl.a. Sverige viser at skjermene gir god akustisk effekt samtidig som de er langt enklere å vedlikeholde enn de ordinære. Kostnadene for bygging er omtrent de samme. Dette har vært en del av grunnlaget for å ta dem i bruk på Sandnes–Stavanger.

3) Eventuelt gjøre en nærmere vurdering av potensial og kostnad for andre strekninger enn de som er vurdert så langt.

skifte ut sporvekslere der dette er et spesielt problem

Hva er gjort?

Et utviklingsprosjekt for noen år tilbake gjorde målinger på en type støysvak sporveksel. Rapporten konkluderer med at det er 1–3 dB å hente på kildenivået. Dette vil dermed ha liten effekt som støytiltak og vil kun ha nytte for de som bor veldig nær sporvekselen.

1) Er vi i rute? 2) Hvorfor/hvorfor ikke? 3) Hva skal evt. til (midler og ressurser)?

- 1) Nei, verdien av tiltaket er lav ift. andre tiltak.
- 2) Utviklingsprosjektet strandet for noen år siden pga. problemer med å denne typen sporveksler til å fungere sammen med den eksisterende infrastrukturen.
- 3) Evt. forskningsmidler bør rettes mot mer kostnadseffektive tiltak som f.eks. hjul- og skinnedempere.

Hva er gjort?

- JBV er i ferd med å kartlegge innendørs støynivå ned til 35 dBA. Det skal også beregnes L_{night} i forbindelse med denne kartleggingen.
- Det er satt av 4 mill. til slike tiltak i 2010. JBV avventer resultatet av innendørs-kartleggingen før det gjøres en vurdering på hvor tiltaket vil ha best effekt.

1) Er vi i rute? 2) Hvorfor/hvorfor ikke? 3) Hva skal evt. til (midler og ressurser)?

- 1) Arbeidet er igangsatt. JBV vil starte å gjøre tiltak i 2010.
- 2) JBV avventer kommende endring i forurensningsforskriften kap. 5.
- 3) Midler til å gjennomføre tiltak.

5. Luftfart (ansvar Samferdselsdepartementet)

5.1 Kildetiltak

Norge har svært begrensede påvirkningsmuligheter overfor fly- og flymotorprodusenter til å utvikle mindre støyende luftfartøy. Tilsvarende har Avinor liten mulighet til å styre flyselskapenes valg av flytyper.

5.1.1 Kildetiltak sivil luftfart (ansvar Samferdselsdepartementet)

Departementene vil

delta i internasjonale fora for å følge utviklingen av ny teknologi for å redusere flystøy og arbeide for strengere krav

Hva er gjort?

Pratt & Whitney har utviklet, og CFM har under utvikling, nye jetmotorer med betydelig lavere støynivå. PW1000 er i produksjon for mindre fly (CRJ), mens Leap-X fra CFM fortsatt er under utvikling. PW1000 for B737 ventes å ha et samlet støynivå for de tre sertifiseringspunktene på 20-25 dB under dagens ICAO støykrav (Kap.4).

1) Er vi i rute? 2) Hvorfor/hvorfor ikke? 3) Hva skal evt. til (midler og ressurser)?

- 1) Ja

- 2) Ikke spesifisert av anleggseier
- 3) Ikke spesifisert av anleggseier

sikre nasjonal representasjon i blant annet ICAO og der støtte en framtidig utfasing av dagens mest støyende fly, alternativt støtte innføring av andre operasjonelle restriksjoner for de mest støyende flyene

Hva er gjort?

SD deltar i CAEP under ICAO.

1) Er vi i rute? 2) Hvorfor/hvorfor ikke? 3) Hva skal evt. til (midler og ressurser)?

- 1) Ja
- 2) SD er representert i de aktuelle fora i ICAO
- 3) Ikke spesifisert av anleggseier

5.1.2 Kildetiltak militær luftfart (ansvar Samferdselsdepartementet)

Departementene vil

delta i internasjonale fora for å følge utviklingen av ny teknologi for å redusere flystøy og arbeide for strengere krav

Hva er gjort?

Forsvarsbygg deltar i internasjonalt arbeid bl.a.:

- *Environmental Safety and Health Working Group. F-35 Lightning II.* Møtene har innlegg og status i forbindelse med ulike forskningsprosjekter. Deltakelse fra partnerland (F-35 programmet) som for eksempel Danmark, Nederland, Italia UK, Tyrkia, Australia og Canada, utveksling av erfaringer.
- Deltakelse i NATO arbeidsgruppe støy. Gir mulighet for å følge utviklingen innen forskningsmiljøer, samt erfaringsutveksling med andre sammenliknbare land; NL, Danmark, UK

sikre nasjonal representasjon i blant annet ICAO og der støtte en framtidig utfasing av dagens mest støyende fly, alternativt støtte innføring av andre operasjonelle restriksjoner for de mest støyende flyene

Hva er gjort?

Tett samarbeid med Avinor/OSL. ICAO gir ikke føringer for militære forhold. Forsvaret er heller ikke representert i ICAO

1) Er vi i rute? 2) Hvorfor/hvorfor ikke? 3) Hva skal evt. til (midler og ressurser)?

- 1) Ikke spesifisert av anleggseier
- 2) Ikke spesifisert av anleggseier
- 3) Ikke spesifisert av anleggseier

5.2 Prosedyretiltak

5.2.1 Prosedyretiltak mot sivil flystøy(ansvar Samferdselsdepartementet og Luftfartstilsynet)

Departementene vil

vurdere muligheten for innføring av prosedyrer som reduserer støy ved utvalgte flyplasser, blant annet basert på erfaringer fra OSL

Hva er gjort?

- På OSL er det gjennomført tester av ny utflygingsprosedyre med tidlig sving mot nordøst.
- Omorganisering av luftromstruktur i Østlandsområdet innføres i april 2011 og ventes å bidra til lavere støynivå ved innflyging til OSL, spesielt gjennom CDA (Continuous Descend Approach), samt at kontinuerlig stigning under utflyging kan redusere flystøy i enkelte utflygingsområder.

1) Er vi i rute? 2) Hvorfor/hvorfor ikke? 3) Hva skal evt. til (midler og ressurser)?

- 1) Ja
- 2) *Ikke spesifisert av anleggseier*
- 3) *Ikke spesifisert av anleggseier*

følge den internasjonale utviklingen av tekniske systemer og hjelpemidler til bruk ved inn- og utflyging for å redusere støybelastningen.

Hva er gjort?

Endring av luftromstruktur, slik det innføres for Østlandet i 2011, er under forberedelse også i andre deler av landet.

1) Er vi i rute? 2) Hvorfor/hvorfor ikke? 3) Hva skal evt. til (midler og ressurser)?

- 1) Ja
- 2) *Ikke spesifisert av anleggseier*
- 3) *Ikke spesifisert av anleggseier*

5.2.2 Prosedyretiltak mot militær flystøy(ansvar Samferdselsdepartementet)

Departementene vil

vurdere muligheten for innføring av prosedyrer som reduserer støy ved utvalgte flyplasser, blant annet basert på erfaringer fra OSL

Hva er gjort?

Under hver kartlegging er det en vurdering av prosedyrer for å se på muligheten til å redusere støybelastningen for naboer opp i mot kravet til operative forhold

1) Er vi i rute? 2) Hvorfor/hvorfor ikke? 3) Hva skal evt. til (midler og ressurser)?

- 1) Ja
- 2) Gjennomføres ved hver nye kartlegging
- 3) *Ikke spesifisert av anleggseier*

følge den internasjonale utviklingen av tekniske systemer og hjelpemidler til bruk ved inn- og utflyging for å redusere støybelastningen.

Hva er gjort?

Se kap. 5.1

1) Er vi i rute? 2) Hvorfor/hvorfor ikke? 3) Hva skal evt. til (midler og ressurser)?

- 1) Ikke spesifisert av anleggseier
- 2) Ikke spesifisert av anleggseier
- 3) Ikke spesifisert av anleggseier

5.3 Flystøyberegninger

Det pågår kontinuerlig kartlegging av støy rundt statlige flyplasser, og anleggseier vil gjennomføre de nødvendige tiltak denne oppdaterte kartleggingen måtte avdekke. Målsetningen er at alle flyplasser skal ha oppdatert flystøysonekart innen 4-8 år.

Hva er gjort?

- Flystøysonekart for OSL vil oppdateres så snart nye forskrifter for støyforebygging stadfestes. Alle øvrige flyplasser under Avinor har oppdaterte flystøysonekart som er mindre enn fire år gamle. For Forsvarets flyplasser er det utarbeidet en plan der man har som målsetting at militære flyplassene skal ha oppdaterte kart innen 2 år
- Strategisk støykartlegging av store flyplasser følger forurensningsforskriftens tidsfrister.

1) Er vi i rute? 2) Hvorfor/hvorfor ikke? 3) Hva skal evt. til (midler og ressurser)?

- 1) Delvis
- 2) Ikke spesifisert av anleggseier
- 3) Ikke spesifisert av anleggseier

6 Andre kilder (ansvar Miljøverndepartementet)

6.2 Industri og næring (ansvar Miljøverndepartementet)

Departementene vil

innføre spesifikk støykrav til flere industribedrifter

Hva er gjort?

Forslag til forskriftsregulering av enkelte industribransjer ble oversendt Miljøverndepartementet i 2008, endringen trådte i kraft i 2010. Forslaget medførte at pukk og grus, asfaltverk og mekanisk verkstedsindustri fikk vilkår om støy.

1) Er vi i rute? 2) Hvorfor/hvorfor ikke? 3) Hva skal evt. til (midler og ressurser)?

- 1) Ja.
- 2) Forskriftsendring er gjennomført og trådt i kraft.
- 3) Foreløpig ingen planer om å utvide forskriftsregulering til flere bransjer. Det stilles vilkår om støy i enkeltsaker som konsesjonsbehandles der støy er en aktuell problemstilling.

gjennomføre en aksjon for reduksjon av viftestøy (informasjonskampanje)

Hva er gjort?

Dette punktet er så langt ikke fulgt opp på grunn av prioritering av andre oppgaver.

1) Er vi i rute? 2) Hvorfor/hvorfor ikke? 3) Hva skal evt. til (midler og ressurser)?

- 1) Nei
- 2) Ikke prioriter i Klif
- 3) Behov for prioritering og ressurser i Klif

6.3 Skytebaner og skytefelt(ansvar Miljøverndepartementet)

Departementene vil

utrede potensialet for støyreduksjon ved konsesjonsbehandling av skytebaner og skytefelt og om det eventuelt er andre måter å gjennomføre støyreduksjon ved skytebaner og skytefelt

Hva er gjort?

Klif har startet arbeidet for å endre begrensning om at eldre skytebaner ikke skal konsesjonsbehandles, i henhold til oppdrag fra MD. Arbeidet med å komme fram til en hensiktsmessig praksis for håndtering av støykrav ved eldre skytebaner er startet opp. Arbeidet gjennomføres i nært samarbeid med Det Frivillige Skyttervesen (DFS).

Forsvarsbygg er godt i gang med arbeidet for å støykartlegge alle skytebaner og skytefelt. Ved vesentlige endringer i et felt gjøres det nye kartlegging iht. T-1442. Prioriteringene gjøres ut fra bruk og antall naboer/berørte. Etter hver kartlegging blir berørte kommuner informert og får oversendt støykartene etter T-1442.

Forsvarsbygg har satt i gang forskning på vibrasjoner og lavfrekvent støy. Både i forhold til utbredelse og tiltak.

1) Er vi i rute? 2) Hvorfor/hvorfor ikke? 3) Hva skal evt. til (midler og ressurser)?

- 1) Ja
- 2) Punktet følges opp iht. Handlingsplanen.
- 3) Det kan være behov for oppfølging og videre samarbeid etter første fase av prosjektet, det må avklares nærmere etter hvert.

6.4 Bygg og anlegg (ansvar Miljøverndepartementet)

Departementene vil

utarbeide en veileder til kommuner og byggherrer om støy fra bygg- og anleggsvirksomhet inkl. mal for kravsetting for støy i byggekontrakt gjennomføre en informasjonskampanje overfor kommuner og byggherrer Utrede kravsetting til prosjekter som ligger nær bebyggelse

Hva er gjort?

Klif setter nå i ut et konsulentoppdrag som inkluderer to av de tre punktene om bygg- og anleggsstøy i Handlingsplanen mot støy. Dette er utarbeidelse av en veileder til kommuner og byggherrer, samt kravstilling til prosjekter nær bebyggelse. Mulighet for bruk av støysvakt utstyr og maskiner vil også inngå i oppdraget. Materialet som fremskaffes og produseres nå vil igjen kunne danne utgangspunkt for informasjonskampanje, som er det siste punktet i handlingsplanen innen området bygg- og anlegg.

1) Er vi i rute? 2) Hvorfor/hvorfor ikke? 3) Hva skal evt. til (midler og ressurser)?

- 1) Arbeidet vil kunne gjennomføres innen handlingsplanperioden. Arbeidet med to av punktene starter opp i juni 2010.
- 2) Området har vært lavt prioritert i Klif pga prioritering av lovpålagte oppgaver og kilder som samlet sett bidrar mer til støyplage.
- 3) Oppdrag settes ut i 2010 av Klif, og det er nå avsatt midler. Behov for vider oppfølging og prioritering for å fullføre punktene.

7 Helseeffekter av støy (ansvar Helse- og omsorgsdepartementet)

Det er et klart behov for mer kunnskap om dose-responsammenhenger mellom transportstøy og søvnforstyrrelser

Hva er gjort?

Folkehelseinstituttet har utført forskning som har gitt nasjonale eksponerings-responsammenhenger for støy fra vegtrafikk og tog, og selvrapproterte søvnforstyrrelser med lignende konklusjoner som internasjonale prosjekter

1) Er vi i rute? 2) Hvorfor/hvorfor ikke? 3) Hva skal evt. til (midler og ressurser)?

- 1) Nei
- 2) Det er behov for mer kunnskap om langtidsvirkninger av støy og støy og virkninger på hjerte-karsykkelighet
- 3) Det er et svært sårbart forskningsmiljø med få nøkkelpersoner hos FHI og Transportøkonomisk Institutt som er avhengig av finansiell støtte dersom miljøet skal overleve

Departementene mener støybelastning om natten bør følges opp bedre enn i dag, og vil arbeide for at det i løpet av handlingsplanperioden framskaffes grunnlag for fastsettelse av et mål for redusert nattestøy

Hva er gjort?

Verdens helseorganisasjon (WHO) har lagt fram sin anbefalte retningslinje for nattestøy for Europa. Punktet er ikke fulgt opp nasjonalt.

1) Er vi i rute? 2) Hvorfor/hvorfor ikke? 3) Hva skal evt. til (midler og ressurser)?

- 1) Nei
- 2) Det er behov for å sammenfatte dokumentasjon om sammenhenger mellom støy og søvnforstyrrelser for ulike kilder som grunnlag for fastsettelse av en nattestøyindikator. Her er det og behov for å vurdere om det gir noen ekstra gevinst å ha et eget mål for å redusere støyinduserte søvnforstyrrelser i tillegg til de to nåværende målene.
- 3) Det må igangsettes et prosjekt for å utføre pkt 2 og avsettes de nødvendige personressurser