



# OSL – UTVALGET

## NOTAT TIL PKT. 2

### OPPDRAG 3. MAI 2023

## Støymålinger og -tiltak

#### Pkt. 2

Beskrivelse av om og i så fall hvordan Avinor (løpende) registrerer støybelastningen fra lufthavnvirksomheten/flystøy, og hva Avinor foretar seg for å begrense mengden støy som kan overskride verdier som anses/er problematiske for støyutsatte. Utvalget er naturligvis oppmerksom på de oppdaterte støyberegningene fra SINTEF gjort på oppdrag fra Avinor ifm at Avinor oppdaterte sitt kunnskapsgrunnlag om Oslo lufthavn i 2020.

Siden åpningen av Oslo lufthavn (OSL) i oktober 1998 har flyplassen, som den eneste i Norge, hatt egen støyforskrift. Luftfartstilsynet (LT) vedtok den 17. desember 2015 en ny «[Forskrift om støyforebygging for Oslo lufthavn, Gardermoen, Akershus](#)». Den nye forskriften erstatter «Forskrift om støyforebygging for Oslo lufthavn, Gardermoen» fra 2011. Avinor har hatt et nært samarbeid med LT og forelått endringer i forskriften som legger til rette for en mer miljøvennlig trafikkavvikling på OSL. For de aller fleste naboene vil endringene medføre en lavere støybelastning, selv om enkelte vil oppleve en forverring. Utslipp av klimagasser vil reduseres med ca. 300 kg CO<sub>2</sub> pr. flygning som følge av optimalisert inn- og utflygning. Større fleksibilitet i bruk av rullebanene vil også bidra til reduserte takseavstander og forbedret lokal luftkvalitet på lufthavnen.

Noen av de viktigste endringene som følger av ny forskrift er knyttet til innføring av toleransekorridorer for avganger, strengere regler for innflygning og til økte minsthøyder over store bebygde områder. Regler for rullebanebruk blir avhengig av tid på døgnet, med strenge restriksjoner i perioden 22:30 – 06:30.

Som en del av forskriften har OSL et avansert støy- og traséovervåkingsanlegg (STO) som registrerer og lagrer radartraséer og støydata for alle flygninger til / fra Gardermoen. Lydnivåer måles kontinuerlig i elleve kontrollpunkter. Ved hjelp av radardata kan flystøyhendelser skilles ut fra annen støy og den enkelte støyhendelse knyttes til en bestemt flygning. Hver måned utarbeider OSL en rapport på bakgrunn av registreringer i støy- og traséovervåkingsanlegget. Her rapporteres det blant annet om flystøy målt i anleggets målepunkter, om traséføringer og rullebanebruk, og om eventuelle brudd på bestemmelser i forskrift om støyforebygging. Det rapporteres også om motortesting i rusegropen og om innkomne henvendelser knyttet til flystøy.

De månedlige støyrapportene oversendes en rekke mottagere, inkludert Samferdselsdepartementet, Luftfartstilsynet, våre nabokommuner, til bibliotekene i våre nabokommuner og interesseorganisasjoner. Rapportene publiseres også fortløpende på våre hjemmesider: [Miljørapporter - Avinor](#).

Alle henvendelser knyttet til flystøy behandles grundig. Informasjon fra STO benyttes til å besvare støy-henvendelser som Avinor mottar fra naboer og andre interesserte. Henvendelser sendes inn på Avinors [webskjema](#) og kobles opp mot spesifikke ankomster eller avganger ut fra registrert tidspunkt og beskrivelse. Dersom det oppdages avvik i forhold til normal prosedyre eller forskriften, kontaktes både flyselskap og Avinor Flysikring for å finne årsak og fremme forbedringsmuligheter. Informasjonen vi mottar gis som svar på henvendelsen.

Det er etablert et miljø- og støyutvalg som en videreføring av det opprinnelige Flystøyutvalget, bestående av ordførerne i ØRU kommuner og en representant fra Oslo lufthavn og Avinor. Utvalget tar sikte på å drøfte problemstillinger knyttet til støy og andre miljøvirkninger i forbindelse med utvidelse og drift. Utvalget skal også legge til rette for dialog med lufthavnens naboer gjennom møter med naboforum og andre omkringliggende kommuner. Ledelse av utvalget ruller mellom ordførerne på årsbasis. Oslo lufthavn stiller med sekretariat og møtelokaler.

Gjennom European Noise Directive (END) 2002/49/EC er Avinor forpliktet til å gjennomføre en strategisk støykartlegging hvert femte år for lufthavner med mer enn 50 000 flybevegelser årlig. De fire største lufthavnene Sola, Flesland, Værnes og Oslo lufthavn er omfattet av END. Den seneste støykartleggingen ble gjennomført i 2022. Resultatene av støykartleggingene publiseres fortløpende på våre hjemmesider, samt at resultatene oversendes Miljødirektoratet, Samferdselsdepartementet og våre nabokommuner. Det til enhver tid gjeldende støysonekartet for OSL finnes [her](#). Tilsvarende støysonekart finnes for alle Avinors lufthavner.

Fra 1995 beregnes flystøy i Norge med det norskutviklede dataprogrammet NORTIM eller spesialutgaver av dette (REGTIM og RADTIM). Programmene er utviklet av SINTEF for de norske luftfartsmyndighetene. Det unike med NORTIM er at det tar hensyn til topografiens påvirkning av lydutbredelse, samt lydutbredelse over akustisk reflekterende flater. Inngangsdata til beregningsprogrammet er samtlige flygninger for det foregående året, basert på radardata fra STO. Støyberegningene er utført ved SINTEF Digital med Rolf Tore Randeberg som prosjektleder og Leo Heggem Hauge som prosjektmedarbeider. Prosjektansvarlig i SINTEF Digital har vært Erik Swendgaard.

END krever videre at det utarbeides en handlingsplan mot flystøy som skal beskrive tiltak for å ytterligere redusere støyplagen for de omkringliggende områder og bebyggelse. Handlingsplanen skal leveres senest ett år etter den seneste strategiske støykartleggingen. Oslo lufthavn er i slutfasen av den oppdaterte handlingsplanen.

Det ligger også ute en god del informasjon om flystøy på Avinors hjemmesider: [Flystøy - Avinor](#)