

Svar på spørsmål om støyproblematikk

Referanse: e-post fra utvalget datert 9. og 12. januar 2024

Spørsmål i e-post 9. januar 2024

- *I hvilket omfang og i hvilke situasjoner forekommer det at de faktiske støymålingene viser støyforekomster som avviker tydelig fra de støyberegningene som ligger til grunn for gjeldende støysonkart og støyforskriften? Hva er normalt de viktigste forklaringene på slike avvik?*

Støysonkartene og støyforskriften for Oslo lufthavn har ulike formål. Støysonkartene viser omtrentlig støyutbredelse fra fly- og helikoptertrafikk i området rundt flyplassen og er basert på beregninger i matematiske modeller. Støysonkartene publiseres minimum hvert 5 år basert på oppdaterte beregninger. Støyforskriften for Oslo lufthavn, har som formål å unngå unødige støybelastninger i områdene rundt flyplassen, og samtidig ivareta hensynet til sikkerhet, operative forhold, øvrige miljøhensyn og kapasitet.

De faktiske støynivåene måles i samsvar med støyforskriften ved hjelp av et støy- og traséovervåkningssystem (STO) rundt Oslo lufthavn. STO består av 11 støymålere som måler kontinuerlig støynivået ved det enkelte målepunktet. To av støymålerne er såkalt mobile, det vil si at de flyttes til nye steder etter behov.

Avinor foretar løpende kontroller av målte støyverdier opp mot de beregnede verdiene som framkommer i støyberegningene. Dette gjøres i hovedsak for å sjekke støynivået på punkter nær lufthavnen opp mot de sertifiserte støynivåene som framkommer i støysertifikatet for det enkelte flyet, og om flygingene følger de fastlagte traseene.

En andel av innflygingene til Oslo lufthavn følger traseer i kurve (kurvede innflyginger). I støyberegningene som siste gang oppdatert av SINTEF i 2018 ble det forutsatt en andel kurvede innflyginger på 5 %. Det viste seg at for 2023 var andelen på 12,9 %. Det er et avvik i forhold til det som var forutsatt i beregningene, men antallet er for lite til å påvirke resultatene. Avviket i forutsetningene er ikke i strid med støysonkartene eller støyforskriften, men har ført til at noen naboer nær nye traséer hvor det tidligere ikke var flygninger har opplevd et økt støynivå.

- *I notat av november 2023 opplyser Avinor om hvilke operative driftskonsept som ligger til grunn for støyberegningene/støysonkart med en tredje rullebane. Utvalget anmoder at Avinor opplyser om hvilke forutsetninger som er lagt med hensyn til støyutslipp fra fly (er det for eksempel antatt at flyene 20 år frem i tid vil avgi vesentlig mindre støy pga den teknologiske utviklingen) og andre sentrale inngangsdata/verdier i beregningene.*

Det har blitt benyttet justerte støyverdier for flytyper fremover i tid. Tabell 2-3 under viser hvilke antagelser som er gjort. Vurderingene som er gjort inkluderer hvilke nye flytyper de enkelte produsentene hadde planer om og hvilke planer flyselskapene hadde på beregningstidspunktet i 2018.

Tabell 2-3. Justering av støyverdier for simulering av overgang til stillere flytyper.

Flytype	Substitutt 2017	Substitutt 2030 (evt. justering avg./Ind.)	Justering avg./Ind. 2040 rel. 2030	Justering avg./Ind. 2050 rel. 2030
A320	A320	A320NEO ~ -3.5 dB / -2.0 dB rel. A320	-0,7 dB / -0,2 dB	-0,7 dB / -0,2 dB
A321	A321	A321NEO ~ -3.7 dB / -0.7 dB rel. A321	-0,7 dB / -0,2 dB	-0,7 dB / -0,2 dB
B737	737-700	737MAX ~ -3.5 dB / -1.0 dB rel. 737-700	-0,7 dB / -0,1 dB	-0,7 dB / -0,1 dB
B738	737-800	737-8MAX	0,0 dB / 0,0 dB	0,0 dB / 0,0 dB
7878	787-8	787-8	0,0 dB / 0,0 dB	-1,9 dB / -0,4 dB
A330	A330	A359	0,0 dB / 0,0 dB	-2,1 dB / -0,4 dB
B77+	7773ER	7773ER	0,0 dB / 0,0 dB	-1,7 dB / -0,4 dB

SAS har allerede byttet ut alle sine B737-700 og -800 med nye A320Neo og A321Neo. A320Neo er oppgitt å være 4 dB mindre støyende enn tidligere versjon A320.

Norwegian er i ferd med å fase inn B737 Max 8 til erstatning for tidligere modeller B737-800. Eksempelvis har B737 Max 8 et oppgitt støynivå ved avgang som er 6 dB lavere enn B737-800.

SAS og Norwegian stod i 2023 for 68 % av trafikken på Oslo lufthavn og støynivåene er derfor spesielt merkbart for disse to flyselskapene.

Basert på ovenstående tall mener Avinor at de antagelsene gjort i 2018 er troverdige og konservative.

- *Er berørte kommuner kjent med hvilke sentrale inngangsdata som ligger til grunn for støysonekartene som er utarbeidet? En viktig grunn til at utvalget spør er at Ullensaker kommune hevder at den og mange innbygger i kommunen bl.a. ikke klarer å forstå hvordan det kan være at beregningene ikke viser at økt trafikk på og med en tredje rullebane angivelig ikke gir støysonekart hvor rød støysone er (vesentlig) utvidet.*

I arbeidet knyttet til flystøy ved Oslo lufthavn har Avinor lagt til grunn at kommunene informeres gjennom Miljø- og støyutvalget ved Oslo lufthavn (MSU). Dette består av nabokommunene rundt Oslo lufthavn og inkluderer Gjerdrum, Nannestad, Ullensaker, Nes, Hurdal og Eidsvoll. I det siste har også Nittedal vært med som observatør.

Avinor har engasjert SINTEF til å utføre støyberegninger med en tredje rullebane på Oslo lufthavn. Rapporten fra SINTEF datert 9. oktober 2018 beskriver alle fakta og forutsetninger som støyberegningene med er basert på. Rapporten, som ble presentert for MSU 11. oktober 2018, viser blant annet hvordan støysonekartene inkludert rød sone påvirkes. Rapporten og alt presentasjonsmaterieell ligger på Avinors hjemmesider her: [Presentasjoner og materiell - Avinor](#)

Avinor legger også til grunn at en tredje rullebane fordrer en endring i støyforskriften, siden dagens forskrift er basert på to uavhengige rullebaner.

- *I notatet fra utvalget av mai 2023 om «støymålinger og tiltak» er det en lenke til gjeldende støysonekart. Den lenken fungerer ikke. Det lar seg heller ikke gjøre å ta ut dette kartet fra Avinors hjemmesider (dvs det oppstår tekniske problemer når vi prøver på dette). Det anmodes om at Avinor oversender dette og [den strategiske handlingsplanen mot flystøy](#) som det i nevnte notat fremgår at man i mai var i sluttfasen med utarbeidelsen av.*

Kommentert [SGØ1]: @Hallquist, Øyvind Det bør kommenteres at denne ikke er publisert enda, men at den kan ettersende eller noe slikt. Den skal i ledermøtet neste uke

Gjeldende støysonekart finnes her:

api.avinor.no/karttjenester/flystoy/lufthavn.html?iata=OSL

Presentasjonen som ble gitt i MSU 11. oktober 2018 ligger her: [PowerPoint-presentasjon \(avinor.no\)](#)