

Stortingets transport- og kommunikasjonskomite. Høring 28. mai 2013

Supplerende momenter til Meld. St. 38 (2012-2013) Verksemda til Avinor AS

Et hovedutsagn om støyutfordringene i stortingsmeldingen om Avinor er at «Avinor-lufthamnene oppfyller i dag alle krav i gjeldande regelverk om flystøy». Norsk forening vil knytte noen utdypende kommentarer til støysituasjonen for luftfart, ASAP og støvforskriften for OSL, samt formidle merknader fra noen virkelig støyekspertter – beboere i nabolaget til våre største flyplasser.

Norsk forening mot støy støtter NTP's overordnede mål for samferdselspolitikken, som er «å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.»

Om støy (s.30)

Meldingen sier at «Avinor-lufthamnene oppfyller i dag alle krav i gjeldande regelverk om flystøy.» Slike egenattester er kjent fra tidligere. For Gardermoen opplyste OSL i sin miljørapport 2005 at "SD har i brev av 1/11-2005 bekreftet at OSL har oppfylt støyisoleringskravene knyttet til utbyggingsvedtaket. I videre oppfølging av ulemper knyttet til flystøy, er OSL underlagt samme lovgivning som landets øvrige flyplasser." Året etter ble det gitt et klart korrektiv i form av Høyesteretts dom av 02.05.2006 der retten fant at eiendommene var påført en urimelig ulempe. Ved erstatningsutmålingen uttalte Høyesterett at det måtte tas hensyn til forringelse av nærmiljøet. Erstatninger fra kr 110.000 til kr 380.000 til hver grunneier. Dette var boliger der OSL pr definisjon anså støykravene for oppfylt.

Faktorer i støyberegninger

På side 30 i meldingen erkjennes at man ikke fullt ut vet hvor flyene går; «Blant viktige tiltak i tida framover nemner Avinor innføring av eit system for å registrere kva for traséar flya faktisk følgjer ved dei største lufthamnene». Traseene i lufttrafikken er et utgangspunkt i støyberegningene. Følger flyene andre traseer, blir det rom for feil i anslag om støyplagete.

Vi vil føye til at underveis i arbeidet med nasjonal handlingsplan mot støy er kriteriene for å beregne støy blitt endret. Innendørs støy beregnes nå med lukkede ventiler og vinduer. Noe som ikke er en reell livssituasjon. Blant annet Klif og Norsk forening mot støy ønsker denne endringen reversert, slik at støyberegningene blir mer reelle i forhold til faktisk situasjon.

Flere, blant annet ordføreren i Nannestad som svar på en henvendelse fra OSL, påpeker at støykorridorer – stedet for rene linjevalg for flytraseer - sprer støyen i tynnere lag utover omgivelsene, flere beboere blir berørt, men støymengden når ikke opp til tiltaksgrensen i henhold til T-1442. Ved at flere berøres av støy oppnår man at støymålene nås!

Denne strategien for «støyreduksjon» bør endres.

Støyhendelser, avvik, har liten innflytelse på støyberegninger, maksimalt 0,5 db på et årsgjennomsnitt i følge Sintef som har kvalitetssikret for Avinor. I et folkehelseperspektiv har slike forstyrrende støyhendelser, spesielt om natten, langt større betydning og må tas hensyn til.

ASAP og støyforskriften for Gardermoen

Før endring av støyforskriften i 2011 ble det vektlagt fra OSL at denne ville gi langt bedre forutsigbarhet for befolkningen, bl.a at ved innføring av toleransekorridorer ville det ikke lenger ville være noe problem med fly utenfor traséene.

OSL's egne støyrapporter dokumenterer at det i tiden etter innføring av den nye forskriften er avvik fra toleransekorridorene. Det har ikke vært mulig å oppnå forventet forutsigbarhet.

Kurvede innflygninger sprer støybelastningen over et større område slik at de enkelte punktmålinger under de rettlinjede innflygingene får lavere gjennomsnittsstøy. Dette medfører derimot at de som nå får slike kurvede innflygninger nærmere eller rett over sine boliger opplever dette som en tilleggsbelastning som også reduserer forutsigbarheten sammenlignet med da flyene kom samlet i en rettlinjert innflygingstrasé.

Støyforskriften fra 2011 har i større grad åpnet for bruk av begge dagens rullebaner parallelt, kurvede innflygninger og "aksepterer" mange brudd på toleransekorridorene.

Luftfartstilsynet skrev i sitt høringsbrev til at "Ny forskrift vil imidlertid ha som konsekvens at antall støyutsatte i støysonene vil øke noe". Det har vist seg riktig.

Norsk forening mot støy mener at støyforskriften ved OSL først og fremst er innrettet mot å tilrettelegge for trafikkvekst ved flyplassen, ikke forebygging av eksisterende støy. Det er grunn til å gjøre nabokommunene til Værnes, Flesland og Sola oppmerksom på disse intensjonene mht. støykartlegging og tiltaksplaner som nå skjer ved disse flyplassene.

Resignasjon eller dialog

Det er over tid etablert en viss resignasjon hvor det ikke nytter å klage på unødig flystøy, skriver ordføreren i Nannestad i et brev til OSL. Støyforeningen mener at Avinor må tilrettelegge bedre ordninger for at flyplassene kan kommunisere med omgivelsene, og registrere og følge opp avvik.

For de som får forstyrret sin nattesøvn av nattlige overflygninger oppleves de nattrestriksjoner som måtte finnes i forskriften fra 2011 som lite tilstrekkelige eller hensiktsmessige sammenlignet med et reelt nattflygingsforbud.

Reaksjoner

Brudd på toleransekorridorer og andre støyreducerende tiltak må få konsekvenser for de som bryter støyforskriften. Ved bruk av økonomiske sanksjoner bør slike beløp øremerkes til avbøtende tiltak som kan komme lokalbefolkningen til nytte.

Økt innsyn § 11 i Støyforskriften

Det må gis innsyn til Flystøyutvalget og de enkelte kommunene rundt flyplassen i alle avvik og brudd på forskriften m.h.t. trafikkavviklingen. Vi mener at lokale myndigheter må få bedre innsyn også i saker der det er aktuelt med sanksjoner etter § 11.