

Støygruppa Ørland

V/ Lars Arne Raanes

Grandeveien

7130 Brekstad

larsarne.raanes@gmail.com

Forsvarsbygg kampflybase v/Arnhild Herrem

16.10.2013

Faveo Prosjektledelse AS, Granåsvegen 15,

7048 Trondheim

Høringsvar temarapport støy

Innledning

Støygruppa Ørland består av valgte representanter fra alle berørte beboere i støysonene på Ørland. Vi har sett på temarapport for støy og har noen kommentarer og ønske om videre utredninger. Slik utredningen foreligger pr. nå mener vi at det er en del usikkerhetsmomenter som kan ha utslag på støykartet. Disse må avklares slik at endelig støykart gjenspeiler reell aktivitet og støybelastning, men også at det tar høyde for usikkerhetsmomenter en ikke har det hele og fulle svar på. Støygruppa ønsker å være en konstruktiv bidragsyter til å få dette frem i dagen og har følgende kommentarer og ønske om videre utredninger:

Punkt 2.5 Flyomfang og mønster:

Kommentar:

Flymønsteret som er utarbeidet i samarbeid med operativt miljø er pr. i dag kun å betrakte som et teoretisk mønster. Det skal riktignok være prøvd i simulator for å vise at det er praktisk mulig å fly slik som beskrevet, men det er ikke kvalitetssikret opp mot AVINOR og gjeldende regelverk. Fly- mønsteret beskriver sving mot vest rett etter avgang. Dette gjelder for avgang både på bane 15 og bane 33. All visuell ankomstflyging blir i dag foretatt vest av rullebanen, dette kan komme til å skape konflikt når fly skal ta av og lande innenfor samme tidsintervall. Et flymønster som beskrevet vil redusere kapasiteten for landinger og avganger betraktelig. Resultatet blir avganger i baneretning som i dag, noe som vil gi store endringer på beregningsgrunnlaget for støykartet.

Samme problematikk oppstår nå Tarva skytefelt er aktivt. Sjøforsvaret har også skytefelt på Frohavet og mellom Tarva og Kråkvåg/Frøya, Disse skytefeltene vil også skape konflikt for det foreslåtte flymønster.

Skal skytefeltene brukes som de gjør i dag må fltplassen stenges for avganger i de perioder skytefeltene er i bruk.

Flymønsteret har også klare meteorologiske begrensninger da det er bare gjennomførbart under visuell flyforhold (VFR-flygeregler). Skal avganger foregå under meteorologiske værforhold som betinger instrumentflyging (IFR-flygeregler) må prosedyrer for slike avganger beregnes og kvalitetssikres. Pr. i dag finnes ingen slike prosedyrer. Resultatet vil igjen bli avvik fra foreslått flymønster, og beregningsgrunnlaget for støykartet endret.

Før dette flymønsteret blir brukt som grunnlag for nytt støykart må det godkjennes av AVINOR som ansvarlig lufttrafikkjenesteutøver. Pr. i dag har AVINOR ikke fått dette flymønsteret til uttalelse.

Ønske om videre utredning:

Støygruppa ønsker at det utredes om flymønster i perioder vil bli endret av meteorologiske forhold, aktiviteter ute på skytefelt, påvirkning av fugl eller andre forhold. Forventede avvik må kvantifiseres her. Det må videre utredes hvorvidt flymønsteret er gjennomførbart ved instrumentflyging (IFR). Hvis det må brukes alternativt flymønster under instrumentflyging, må fordeling av flyging under visuelle flyforhold og instrumentflyging må utredes og legges inn i støyberegningen.

Punkt 3.3 Trafikkgrunnlag:

Kommentar:

Året 2012 blir i rapporten satt til et desidert toppår med 1600 utenlandske sorties fra Ørland. Tallmateriellet er hentet fra AVINOR og kontrollert mot Ving-OPS ved flystasjonen. I 2010 gikk AVINOR over til et nytt skjema for registrering av flybevegelser. Dette skjema registrerer norsk og utenlandsk trafikk mer nøyaktig enn det som ble gjort tidligere. Det kan derfor være vanskelig å lage en korrekt statistikk ut fra disse forskjellige skjemaene.

Fremtidige utenlandske sorties er satt tilnærmet lik 2012, altså 1600 sorties. Dette tallet må være altfor lavt ut fra følgende:

En stor øvelse (lik Tiger-Meet) skaper ca 700 sorties, FWIT, som er en NATO-trening som ofte legges til Ørland skaper også ca 700 sorties, som også ofte er kveldsflyging. Så har vi Swiss Night-Way, flyging med Sveitsiske F18, også de vesentlig på kveldstid, som skaper ca 480 sorties. Bare disse 3 øvelsene skaper altså i underkant av 1900 utenlandske sorties. Tar vi også med at i 2007 deltok Norge sammen med NATO-allierte i Afghanistan, og i 2011 var det aksjoner i Libya. Dette førte til en veldig lav aktivitet ved flystasjonen både av norske og utenlandske jagerfly. Påstanden om at aktiviteten i 2012 var nesten 100% høyere enn i de foregående 5 år må derfor sees i sammenheng med dette. Et lavt antall sorties i tillegg til et noe teoretisk flymønster gir et altfor dårlig grunnlag til å utarbeide et reelt støykart.

Skal 1600 sorties stå som grunnlagsdata for utarbeidelse av støykart, må det presiseres at aktiviteten på flystasjonen er begrenset oppad til 1600 sorties dersom støykartet skal være reelt. Alternativet er å vurdere antall flybevegelser en gang til.

Ønske om videre utredning:

Støygruppa mener tallgrunnlaget som ligger til grunn for den utenlandske delen av støybelastningen ikke er godt nok kvalitetsikret og inneholder for mange usikkerhetsmomenter. Vi ønsker videre utredning der en dokumenterer antall forventede flygninger mer nøyaktig, samt viser hvor stor margin en legger på for å ta høyde for fremtidig usikkerhet. Konsekvensutredningen skal ferdigstilles litt før årskiftet 2013.

Støygruppa ønsker at tall for flybevegelser så langt i 2013 kartlegges og sammenlignes med 2012 for å se tallene er representative.

Kapittel 3.4 Beregningsmetoder.

Kommentar:

Det er en kjent sak at vær, vind, temperaturforhold og topografi påvirker utbredelsen av støy. For beregningsmetodene skal det ihht. veiledningen for T-1442 tas hensyn til meteorologiske forhold. I utredningens kapittel 3.4 er det ikke nevnt om dette er tatt hensyn til.

Utdrag fra Kapittel 9.1.2 i veiledningen til T1442 side 226

Meteorologi

I henhold til definisjonen av L_{den} i EUs rammedirektiv for støy, skal årsmidlet L_{den} -nivå også ta hensyn til meteorologiske variasjoner over året. Med gjeldende metoder er dette ikke praktisk mulig for alle typer kilder. Inntil nye felleseuropeiske beregningsmetoder foreligger, kan håndteringen av meteorologi være litt ulik mellom de forskjellige kildene, ut fra at metodene gir ulik grad av mulighet til å inkludere meteorologikorreksjoner. Nærmere beskrivelse av dette er gitt i beregningsmetodene for hver enkelt kilde i dette kapittelet.

Der det ikke finnes egnede meteorologiske data, bør man beregne konservativt med gunstige utbredelsesforhold (medvind i alle retninger), i tråd med tidligere praksis

Vær og vind har påvirkning på støyutbredelse. Etter det vi kjenner til er det ikke metoder for å beregne eksakt hvordan vær og vind påvirker flystøyen. Ihht til veiledningen skal det da beregnes konservativt med gunstige utbredelsesforhold (medvind i alle retninger)

Ønske om videre utredning:

Støygruppa ønsker å få utredet meteorologiske forhold og få en vurdering på hvordan dette påvirker støykartet. Vi ønsker å få presentert kart der innvirkning av vær og vind synliggjøres i utbredelsene av støysonene basert veiledningen til T-1442.

Kapittel 4.2 Innendørs støynivå

Kommentar

I utredningens kapittel 4.2 andre avsnitt står det følgende: "T-1442 angir at dersom det er uforholdsmessig kostbart å tilfredstille anbefalte grenseverdier kan disse avvikes, Det angis videre at for eksisterende bygninger nær ny flyplass eller ved utvidelse av aktivitetsnivå vil klasse D være et utgangspunkt for ambisjonsnivået ved tiltak. Klasse C kan tilstrebes der dette ikke er utforholdsmessig kostbart."

T-1442 sier at innendørs støynivå bør tilfredstille klasse C i teknisk forskrift NS8175. For eldre hus som er bygd før 1987 kan klasse D være et utgangspunkt da byggeskikk på den tiden ikke hadde støyisolasjon i kravene. Den sier videre at for bygninger der det er uforholdsmessig dyrt å oppnå klasse C kan klasse D legges til grunn. Vi mener derfor det er feil å praktisere et generelt nivå på 35dB som grenseverdi innendørs, og at en heller skal følge T-1442 sin ambisjon om å søke å komme så langt ned mot 30 dB som mulig innenfor rammene.

I utredningens kapittel 4.2 nest siste avsnitt står det følgende: "For boliger hvor Forsvarsbygg pga lydfoholdene tilbyr å kjøpe men hvor eier ikke ønsker dette vil ikke prosjektets grenseverdi bli gjort gjeldene, og ambisjonsnivået for støytiltak vil ihht TA-2115 være å oppnå innendørs støynivå tilsvarende grenseverdi i forurensingsforskriftens kapittel 5 dvs 42dB"

I veiledingen til T-1442 kap 7.3.4 står det at for sånne tilfeller skal bygningen isoleres ned til minimum 42dB og at omfanget bør begrenses til bygningens realverdi. Vi mener det er feil å legge til grunn at en skal stoppe på 42 dB hvis en kan komme lengre ned innenfor fornuftige rammer.

Ønske om videre utredning:

Støygruppa ønsker å få utredet omfang og konsekvenser av å praktisere en målsetning om 30 dB innendørs støynivå. Utredningen bør inneholde antall hus som en forventer å tilby innløsning og antall hus som forventes å få støyisolerende tiltak. Utredningen bør også si noe om hvilke kriterier som en legger til grunn for vurdering av resursbruk på tiltak, og hvor en setter grensen for når en kan akseptere klasse D i stedet for C. For boligeiere som avslår et tilbud om kjøp ønsker å få presisert hvorvidt Forsvarsbygg ser støygrense ihht forurensingsforskriftens kapittel 5 som en minimumsverdi eller grenseverdi for akseptabelt støynivå innendørs.

For støygruppa Ørland


Lars Arne Raanes