



DET KONGELIGE MILJØVERNDEPARTEMENT

KONTOR: MYNTGT. 2 - TLF. 11 90 90 - RIKSTELEFONER OG FJERNVALG TLF. (02) 41 90 10
POSTADRESSE: POSTBOKS 8013 DEP., OSLO 1

Kommunene

Rundskriv T-22/84
Ark. 351
15. oktober 1984

RETNINGSLINJER OM AREALBRUK I FLYSTØYSONER VED PLANER ETTER BYGNINGSLOVEN

1 INNLEDNING - VIRKEOMRÅDE

Retningslinjene i dette rundskrivet gjelder for arealbruken rundt stamruteflyplasser, kortbaneflyplasser, flyplasser til allmenn og ikke allmenn bruk, militære flyplasser og helikopterlandingsplasser. Rundskrivet erstatter rundskriv T-14/75. Nye støysonekart basert på EFN-systemet skal legges til grunn ved bruk av retningslinjene. Vi viser til kap. III for nærmere opplysninger om støysonekart.

Formålet med retningslinjene er å forhindre støyproblemer i nye boligområder o.l., og å motvirke innebygging av flyplassene. Retningslinjene vil også kunne legges til grunn ved vurderingen av støyproblemer ved etablering av nye flyplasser og vesentlig utvidelse av eksisterende flyplassaktiviteter.

Rundskrivet omfatter retningslinjer om hvilken arealutnyttelse som kan tillates i de forskjellige flystøysonene rundt flyplasser, opplysninger om støysonekart og anvisninger om planlegging etter bygningsloven.

Retningslinjene er ikke ment å skulle få konsekvenser for godkjente generalplaner og stadfestede reguleringsplaner, men vil komme til anvendelse ved endring av slike planer. De nye støysonekartene kan avvike en del fra de gamle, slik at restriksjonene vil skjerpes noen steder og bli lempeligere andre steder.

Planarbeidet må også sees i sammenheng med Luftfartsverkets/Forsvarets restriksjonsplaner for den enkelte flyplass. Ved utformingen av byggeprosjekter innenfor støysoneene må det også tas tilbørlig hensyn til slike restriksjonsplaner, blant annet av hensyn til hinderfri inn- og utflygning, radartekniske hensyn m.v.

Spørsmål i tilknytning til rundskrivet kan rettes til fylkesmannen (miljøvernavdelingen) som er statlig fagmyndighet for flystøy i forbindelse med plansaker.

2 RETNINGSLINJER FOR AREALUTNYTTELSEN

Nedenfor er det gitt retningslinjer for den arealbruk som kan tillates i de ulike flystøysoner. Flystøysonene er betegnet henholdsvis I, II, III, IV, regnet utenfra og inn mot flystripen. Vi viser til Generelle merknader til flystøysonene for vurdering av om retningslinjene i det enkelte tilfelle kan fravikes.

Støysone I

Støysone I er egnet for de fleste utbyggingsformål.

M e r k n a d:

Utbyggingsformål som stiller særlige krav til støyfrihet - helseinstitusjoner, kirker, skoler o.l. - bør likevel vurderes særskilt slik at eventuelle støyforebyggende tiltak kan tas med ved utbyggingen.

For fritidsbebyggelse bør man ha strengere krav til utendørs støynivå enn for de utbyggingsformål som nevnt ovenfor. Områder for fritidsbebyggelse bør derfor ikke legges i noen av støysonene.

Støysone II

I støysone II bør det ikke legges nye boligområder, helseinstitusjoner, skoler eller annen støyømfintlig bebyggelse.

M e r k n a d:

Fortetting (dvs. enkelthus eller et mindre antall nye boliger i allerede utbygde områder) kan tillates når støynivået innendørs, om nødvendig med isolering eller skjerming, holdes innenfor de veiledende støygrenser som fremgår av vedlegg I.

Støysone III

I støysone III skal det ikke legges nye boligområder, helseinstitusjoner, skoler eller annen støyømfintlig bebyggelse.

M e r k n a d:

Fortetting bør ikke tillates.

Gjenoppbygging, ombygging og utvidelse av eksisterende boliger kan tillates når støynivåene innendørs, om nødvendig med isolering eller skjerming, holdes innenfor veiledende støygrenser. Eksisterende boligbebyggelse tillates regulert til boligformål. Området kan utnyttes til næringsvirksomhet under hensyntagen til virksomhetens karakter.

Støysone IV

Støysone IV er uegnet for de fleste utbyggingsformål.

M e r k n a d:

Eksisterende boligbebyggelse tillates bare regulert til boligformål i helt spesielle tilfeller der boligene har meget god standard og det ikke er realistisk å gjennomføre en endret arealutnyttelse innen overskuelig tid. Området kan utnyttes til næringsvirksomhet under hensyntagen til virksomhetens karakter.

Generelle merknader til støysonene:

Retningslinjene representerer et kompromiss mellom tilfredsstillende støynivåer og hensyn som taler for bygging av boliger rundt flyplasser.

Utgangspunktet i retningslinjene er at utendørsarealene rundt boligene skal ha et tilfredsstillende støynivå. 60 dBA ekvivalent flystøynivå (EFN) anses for å være en akseptabel flystøybelastning i boligområder.

Det kan i visse tilfeller være aktuelt å fravike retningslinjene for arealutnyttelsen noe der en samlet vurdering av de lokale forhold, som områdets utbyggingsmessige kvaliteter, alternative utbyggingsområder, foretatte grunnlagsinvesteringer, øvrige omgivelser og miljø, beliggenhet etc., viser store fordeler ved bygging i området. Forutsetningen er imidlertid da at støynivåene inne i bygningene kan holdes på et akseptabelt nivå (jf vedlegg I, arbeidsmiljøloven og generelle forskrifter om støy på arbeidsplassen, spesielt § 4).

3 STØYSONEKART

Støysonene fremgår av egne kart basert på beregnede data etter EFN-system, jf vedlegg II. Kommunens arealplanlegging i flystøysonene må skje på grunnlag av et slikt kart.

Luftfartsverket har ansvaret for utarbeidelse og oversendelse til kommunen av støysonekart for statens sivile flyplasser, herunder flyplasser med militær sektor. Forsvarets bygningstjeneste har ansvaret for utarbeidelse og oversendelse til kommunen av støysonekart for statens militære flyplasser, herunder flyplasser med sivil sektor.

For samtlige norske stam- og kortbaneflyplasser er Luftfartsverket og Forsvarets bygningstjeneste nå i gang med å utarbeide nye kart etter EFN-systemet. Hvis det ikke er utarbeidet støysonekart etter EFN-systemet for flyplassen, må kommunen henvende seg til Luftfartsverket/Forsvarets bygningstjeneste som vil sørge for at kart blir utarbeidet. Statens forurensningstilsyn vil også kunne gi råd og veiledning for hvordan slike kart beregnes og utarbeides.

Det beregningstekniske grunnlaget for utarbeidelsen av støysonekartene er fastlagt ved definisjonen av EFN og MFN. Utrekningen av størrelsene skjer ved edb på bakgrunn av prognoser for trafikkutvikling, flytyper, trafikkfordeling

på døgnet etc. Edb-programmet er laget på grunnlag av et stort antall konkrete støymålinger rundt en rekke flyplasser.

Definisjonene av støysone I til IV er utarbeidet på grunnlag av en rekke undersøkelser av sammenhengen mellom støybelastninger og graden av ulemper for befolkningen.

Støysonekartene bygger på standardiserte omgivelser rundt flyplassen, dvs. flat mark med en viss støydemping. Det kan derfor være aktuelt å korrigere støysonekartene ut fra stedlige topografiske forhold. Den viktigste faktor som kan endre støyutbredelsen er åser som fungerer som støyskjerm. Ved henvendelse til Statens forurensningstilsyn kan kommunen få vurdert om slike korreksjoner bør gjennomføres. Det vil som utgangspunkt være den ansvarlige for utarbeidelse av støysonekart (Luftfartsverket/Forsvarets bygningstjeneste, jf ovenfor) som også bekoster de nødvendige beregninger/målinger ved korreksjoner.

4 GENERAL- OG REGULERINGSPLANER ETTER BYGNINGSLOVEN

Generalplaner

Miljøverndepartementet ber kommunen om å sørge for at avgrensningen av støysonene vises på generalplankartene og at det fastlegges en arealbruk innenfor støysonene som ikke er i strid med retningslinjene foran. Kommunen skal på et så tidlig tidspunkt som mulig i planprosessen søke samarbeid med fylkesmannen (miljøvernavdelingen) som er statlig fagmyndighet for flystøy, jf bygningslovens § 20 nr. 3. Utkast til generalplan med nødvendige støysoneavgrensninger forelegges fylkesmannen (miljøvernavdelingen) på vanlig måte, jf bygningslovens § 20 nr. 4.

For at arealbruken i generalplanen skal gjøres rettslig bindende, må det til planen knyttes generalplanvedtekt etter bygningslovens § 21 første ledd bokstav a, eller utarbeides reguleringsplan. Utkast til generalplanvedtekt skal forelegges fylkesmannen (miljøvernavdelingen) på vanlig måte, jf bygningslovens § 21 fjerde ledd.

Oversiktsplan for flystøyområdet, med eventuelt tilhørende vedtekt, kan enten behandles som ledd i samlet generalplan eller som en delgeneralplan for flystøyområdet.

For utbyggingstiltak som rammes av vedtekt, kan bygningsrådet gi dispensasjon. Bygningsrådet må være varsom med å gi slike dispensasjoner, og det bør ikke skje uten i samråd med fylkesmannen (miljøvernavdelingen). Hvis det blir gitt dispensasjon for tiltak innenfor flystøysoner, skal fylkesmannen underrettes umiddelbart.

Reguleringsplaner

I områder med utbyggingspress bør kommunen utarbeide reguleringsplan for områder som omfattes av flystøysonene.

I de tilfeller der det forutsettes særskilt fasadeisolering eller andre støytiltak som vilkår for ny utbygging, må det

i reguleringsbestemmelsene settes vilkår om at disse iverksettes samtidig med nybygget, jf bygningslovens § 26 nr.1 bokstav g.

Bygningsrådet skal på et så tidlig tidspunkt som mulig i planprosessen søke samarbeid med fylkesmannen (miljøvern-avdelingen), jf bygningslovens § 27 nr.1. Forslag til reguleringsplan med nødvendige støysoneavgrensninger forelegges fylkesmannen (miljøvern-avdelingen) på vanlig måte før behandling i kommunestyret, jf bygningslovens § 27 nr.3.

Dersom miljøvern-avdelingen eller andre fagmyndigheter har innsigelser til reguleringsplanforslaget fra kommuner med egengodkjenning, er ikke lenger grunnlaget for egengodkjenning til stede. Saken må i så fall sendes via fylkesmannen til departementet.

Det vil normalt ikke være aktuelt å dispensere fra reguleringsplan når det gjelder støyrestriksjoner. Dersom det unntaksvis allikevel skulle bli aktuelt, viser vi til departementets rundskriv T-5/84 "Om dispensasjon fra reguleringsplan (bygningslovens § 7) og endring av reguleringsplan (bygningslovens § 28)" om dette.

Fradelings- og byggesøknader

Departementet gjør ellers oppmerksom på at bygningsloven foreløpig ikke gir alminnelig hjemmel til å avslå fradelings- og byggesøknader ut fra hensynet til flystøy. Det bør derfor fastsettes generalplanvedtekt etter bygningslovens § 21 andre ledd (pusteromsvedtekt) og/eller nedlegges bygge- og øleforbud etter bygningslovens § 33 i påvente av generalplanvedtekt eller reguleringsplan. Departementet vil også gjøre oppmerksom på kap. 52:8 i byggeforskriftene 1985 om isolasjon mot utendørs støy.

Med hilsen

Rakel Surlien
Rakel Surlien

Kåre Grønbech
Kåre Grønbech

Vedlegg

VEDLEGG I

VEILEDENDE GRENSEVERDIER FOR INNENDØRS STØYNIVÅER
(MED LUKKEDE VINDUER)

	Ekvivalent flystøynivå (EFN)	Maksimalt flystøynivå dag (MFN)	natt
Boliger	35 dBA	60 dBA	60 dBA
Helseinstitusjoner	30 dBA	60 dBA	50 dBA
Skoler/barnehager	35 dBA	60 dBA	

VEDLEGG II

STØYSONER - DEFINISJONER

Den flystøymessige belastning på mennesker kan beregnes på ulike måter. I Norge har man valgt EFN (ekvivalent flystøynivå) som beregningsmetode. Tilsvarende metode er bl.a. valgt i Sverige og Danmark. EFN-verdiene uttrykkes i dBA og beregnes på grunnlag av det gjennomsnittlige flystøynivå over et midlere døgn i årets travleste uke. Jo høyere EFN er, jo større andel av befolkningen rundt flyplassen vil være plaget av flystøy.

Rundt flyplasser med liten trafikk vil EFN være lav. Likevel kan noen forholdsvis få flybevegelser i døgnet være meget sjenerende, særlig hvis de inntreffer når man skal sove. Maksimalt flystøynivå (MFN) i dBA angir det støynivå hver enkelt flybevegelse forårsaker og dette vil være dimensjonerende ved flyplasser med lav aktivitet.

Nedenfor vises det hvordan flystøysonene defineres ved EFN og MFN.

I rundskriv T-8/79 om vegtrafikkstøy er målsettingen at utendørs støynivå skal holdes under 55 dBA. I ovennevnte definisjon av støysoner og restriksjoner rundt flyplasser er 60 dBA grensen for hvor boliger normalt bør tillates. Det kan synes som om man her er strengere med vegtrafikkstøy enn med flystøy. Imidlertid tar man ved beregningen av EFN hensyn til at fly om natten er mer sjenerende enn fly om dagen ved å regne et fly om natten lik 10 fly om dagen. En slik veiing foretas ikke ved beregninger av vegtrafikkstøy. Denne forskjell ved beregningene innebærer at 60 dBA flystøy nokså bra tilsvarer 55 dBA vegtrafikkstøy.

Støysonene defineres på følgende måte*):

Støysone I	:	EFN	høyere enn 55	dBA	eller
		MFN	høyere enn 85	dBA	
Støysone II	:	EFN	høyere enn 60	dBA	eller
		MFN	høyere enn 95	dBA	på dag (06-23) eller
		MFN	høyere enn 85	dBA	på natt (23-06)
Støysone III	:	EFN	høyere enn 65	dBA	eller
		MFN	høyere enn 100	dBA	på dag (06-23) eller
		MFN	høyere enn 90	dBA	på natt (23-06)
Støysone IV	:	EFN	høyere enn 70	dBA	eller
		MFN	høyere enn 105	dBA	

*) For hver av støysonene er det den ytterste grensen som er angitt ovenfor. Innover avgrenses den enkelte sone av neste sones yttergrenser.