



Oslo, 14. juni 2017

Klargjøring av forståelse og bruk av støyretningslinjen

Norges Motorsportforbund etterspør klargjøring av forståelse og bruk av retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2016, og tilhørende veileder M-128/2014.

Vi viser til henvendelse fra Norges Motorsportforbund 6.juni 2017 om at de og idrettsklubber tilknyttet forbundet opplever at kommunen som planmyndighet ikke bruker retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2016, og tilhørende veileder, M-128/2014, riktig eller etter intensjonen når de skal planlegge motorsportanlegg. Norges Motorsportforbund mener at dette fører til at anlegg ikke blir etablert eller at eksisterende anlegg får urettmessige innskrenkninger. Miljødirektoratet gir veiledning om retningslinjen, og Norges motorsportforbund henvender seg derfor til oss med en del spørsmål om denne.

Bakgrunn og intensjon med retningslinjen for støy

Hovedformålet med retningslinjen er å legge til rette for en langsiktig arealdisponering som forebygger støyproblemer. Forebygging gjennom riktig arealbruk er sannsynligvis det mest kostnadseffektive tiltaket mot støy. Retningslinjen gjelder utendørs støyforhold ved planlegging av de viktigste støykildene i ytre miljø, og arealbruken i støyutsatte områder. Veilederen er en faglig utdyping av prinsipper, metoder og anbefalinger gitt i retningslinjen. Som selve retningslinjen er veilederen først og fremst rettet mot behandling av plansaker i kommunene. Retningslinjen og veilederen er imidlertid også i stor grad rettet mot ansvarlige anleggseiere, og gir rettledning om hvordan de skal forholde seg til retningslinjen, og hva som forventes av dem.

Retningslinjen er ikke rettslig bindende. Den er veiledende, og skal legges til grunn av kommunene ved planlegging og behandling av enkeltsaker etter plan- og bygningsloven. Retningslinjen skal gi grunnlag for utarbeidelse av juridisk bindende planbestemmelser. Retningslinjen kan fravikes, men vesentlige brudd på den kan gi grunnlag for innsigelse til planen, blant annet fra fylkesmannen som er statlig innsigelsesmyndighet for støy. Det legges opp til **at det kan, og bør, brukes støyfaglig skjønn** når man vurderer støyhensyn i plan.

Revidering av veilederen

Siste større revisjon av veilederen ble gjennomført i 2014. Miljødirektoratet ønsker at veilederen skal være et "levende dokument" der oppdateringer tas inn når ny kunnskap er tilgjengelig. Miljødirektoratet samarbeider med aktuelle etater og organisasjoner for å få dette til. Vi arbeider for øyeblikket med å oppdatere innholdet på flere områder, blant annet for luftfart, skytebaner, **og motorsport.**

Angående emisjonsverdiene i tabell 50 i veilederen er Miljødirektoratet klar over at disse dataene er gamle og at moderne kjøretøy i disse klassene i stor grad har fått reduserte støynivåer. Vi har derfor startet et arbeid for å gjennomgå disse og oppdatere tabellen i veilederen. På sikt ønsker vi også å se på andre endringer som kan gjøres i motorsportkapitlet i veilederen, som beskrivelse av metodikk. Norges Motorsportforbund er involvert i dette arbeidet. Som et forprosjekt har SWECO i desember 2016 levert en rapport til Miljødirektoratet som beskriver et slikt arbeid. I rapporten er det lagt frem at det er behov for å



opdatere dagens emisjonsverdier i veilederen. Rapporten kommer også med indikasjoner på hvor stor endring det kan være snakk om, altså hvor mye mindre disse kjøretøyene støyer i dag. Disse endringene vil ha store konsekvenser for de støyutredningene som utføres. Rapporten fra SWECO påpeker at det er nødvendig å ha et sikkert dokumentasjonsgrunnlag, nettopp fordi endringene blir så store. Det er derfor ikke ønskelig å ta disse foreløpige verdiene direkte inn i dagens veileder, da de ikke er kvalitetssikret. Det er dette vi skal jobbe videre med å gjøre nå i neste fase.

Saksbehandling og oppfølging

Miljødirektoratet ser at bruk av dagens emisjonsverdier er utfordrende for idrettsklubbene og kommunene, når det skal planlegges nye motorsportanlegg. Det er i utgangspunktet gjeldende veileder som skal legges til grunn i en sak, men samtidig er det lagt opp til at kommunen kan bruke skjønn i sine vurderinger. Hvis det kan dokumenteres at emisjonsverdiene for de kjøretøyene som skal benyttes på det aktuelle anlegget er lavere enn det som står i dagens tabell 50 i veilederen, kan kommunen altså velge å legge dette til grunn i sin saksbehandling. Til orientering så har fylkesmannen anledning til å vurdere saken annerledes, og de har mulighet til å fremme innsigelse hvis de mener det er grunnlag for dette.

Ansvaret for å gjennomføre korrekte støyberegninger ligger hos tiltakshaver. Det er også tiltakshaver som er ansvarlig for at grenseverdier overholdes etter at tiltaket er satt i drift. Kommunen bør kontrollere at beregningene ser korrekte ut før oppstart, og kan også gjøre tilsyn i etterkant for å sjekke at beregningene stemmer med faktiske forhold etter oppstart av tiltak. Miljødirektoratet er samtidig klar over at det er utfordringer knyttet til dagens indikatorer for støygrensene og hvordan disse lar seg etterprøve gjennom måling. Årsaken til at det er vanskelig å etterprøve disse går på hvilken tidsmidling man bruker. Dette er også noe Miljødirektoratet ønsker å se nærmere på i tiden fremover.

Avslutningsvis vil vi nevne at uavhengig av planbehandlingen vil konsesjonsplikt etter forurensningsloven § 7 jf. § 11, inntre dersom etablering av nye baner eller vesentlige endringer av eksisterende baner vil kunne medføre støy som kan være til skade eller ulempe for miljøet. Anleggseier er pliktig til å søke om eventuell tillatelse etter forurensningsloven og fylkesmannen avgjør om en bane trenger en slik tillatelse. Ved vurderingen av om motorsportbanen skal behandles etter forurensningsloven, legges de anbefalte støygrensene til grunn. Dersom støyforholdene ved en bane er tilstrekkelig utredet gjennom plansaken, og utredningene viser at de anbefalte støygrensene overholdes, vil det som hovedregel ikke være behov for å gi en tillatelse.

Karl Rickard Persson
Senioringeniør
Miljødirektoratet