

Miljø og støyutvalget

Møte nr. 10

12. januar 2018

AGENDA

| Sak nr. | Saker til behandling | Ansvarlig |
|-----------|--|----------------------|
| Sak 10-01 | Velkommen v/leder | Tom Staahle |
| Sak 10-02 | Godkjenning av referat fra forrige møte | Alle |
| Sak 10-03 | Status Avinor Oslo lufthavn | Avinor |
| Sak 10-04 | Status flystøy | Avinor |
| Sak 10-05 | Oppdatering av Støysonekart 2RWY og 3RWY | Avinor |
| Sak 10-06 | Reguleringsplan 3RWY | Avinor og Ullensaker |
| Sak 10-07 | Kommunikasjon/informasjon 3RWY | Avinor |
| Sak 10-08 | Eventuelt | |

Status Avinor Oslo lufthavn



AVINOR OSLO LUFTHAVN - 2017



27 MILLIONER
PASSASJERER



22 000 ANSATTE

Number of
airlines

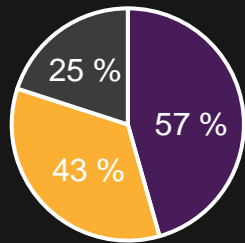
37

Number of
flightroutes

145

Number of
longdistance

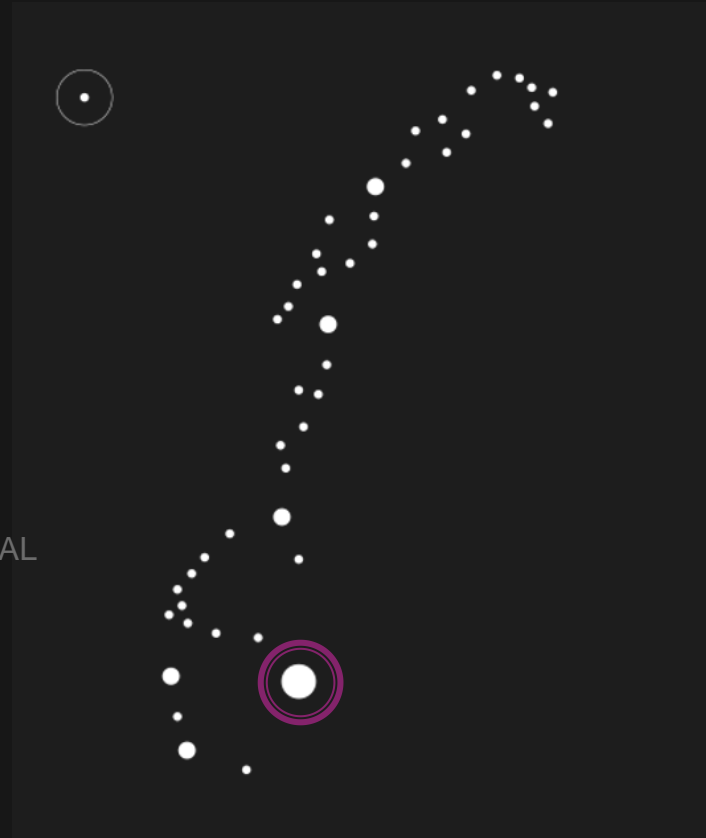
19



INTERNATIONAL

DOMESTIC

TRANSFER



STATUS OSLO LUFTHAVN 2017

- Offisiell åpning nye Oslo lufthavn 27 april 2017.
- Solid operasjon gjennom året.
- Tilrettelegger for sjømatsenter i takt med etterspørsel.
- Fått beskjed av Samferdselsdepartementet om å starte planleggingen av tredje rullebane.



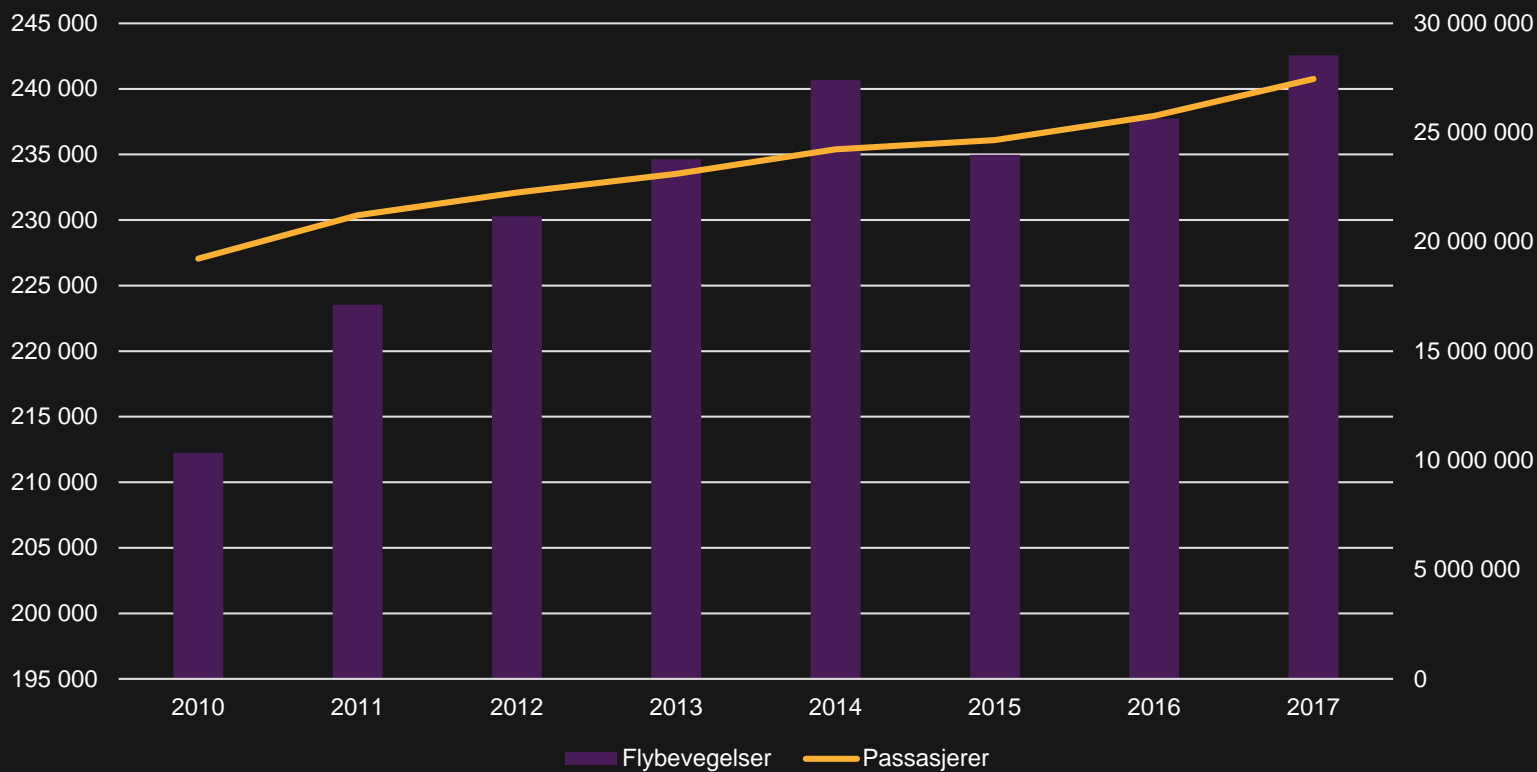
AGENDA

| Sak nr. | Saker til behandling | Ansvarlig |
|-----------|--|----------------------|
| Sak 10-01 | Velkommen v/leder | Tom Staahle |
| Sak 10-02 | Godkjenning av referat fra forrige møte | Alle |
| Sak 10-03 | Status Avinor Oslo lufthavn | Avinor |
| Sak 10-04 | Status flystøy | Avinor |
| Sak 10-05 | Oppdatering av Støysonekart 2RWY og 3RWY | Avinor |
| Sak 10-06 | Reguleringsplan 3RWY | Avinor og Ullensaker |
| Sak 10-07 | Kommunikasjon/informasjon 3RWY | Avinor |
| Sak 10-08 | Eventuelt | |

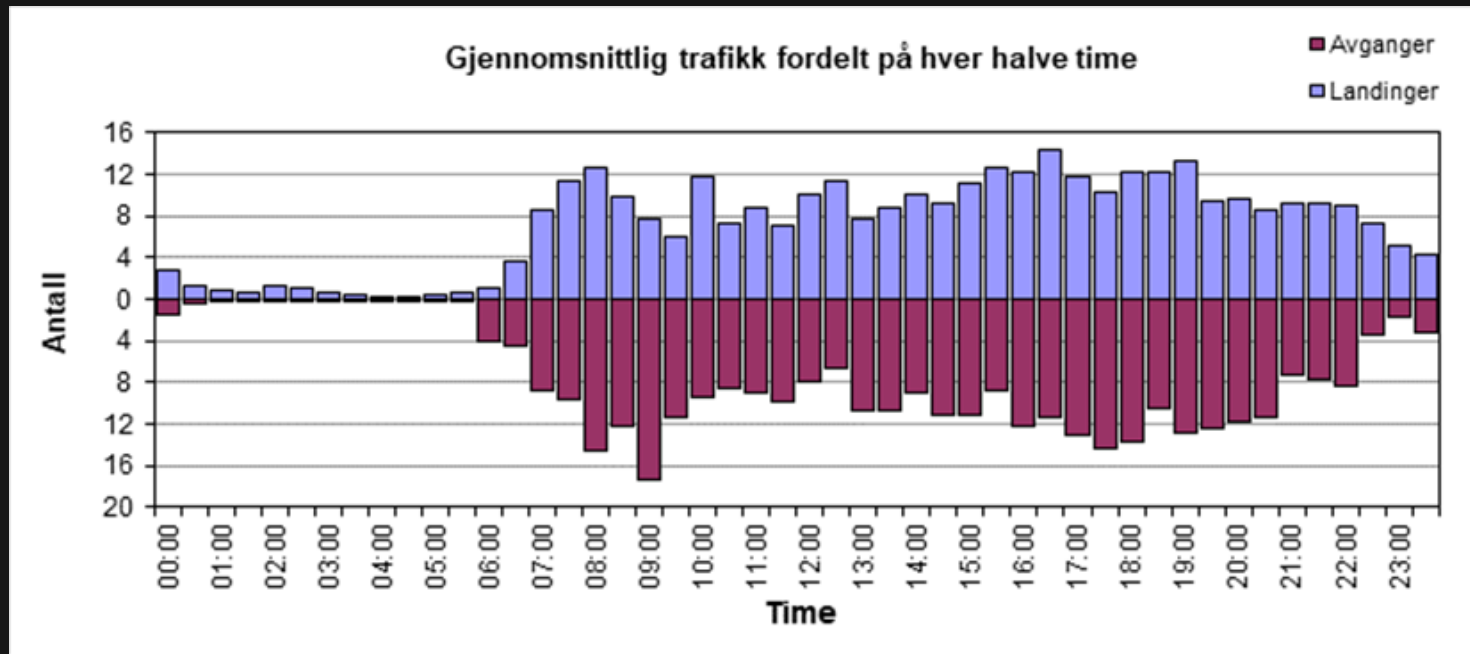
Status flystøy



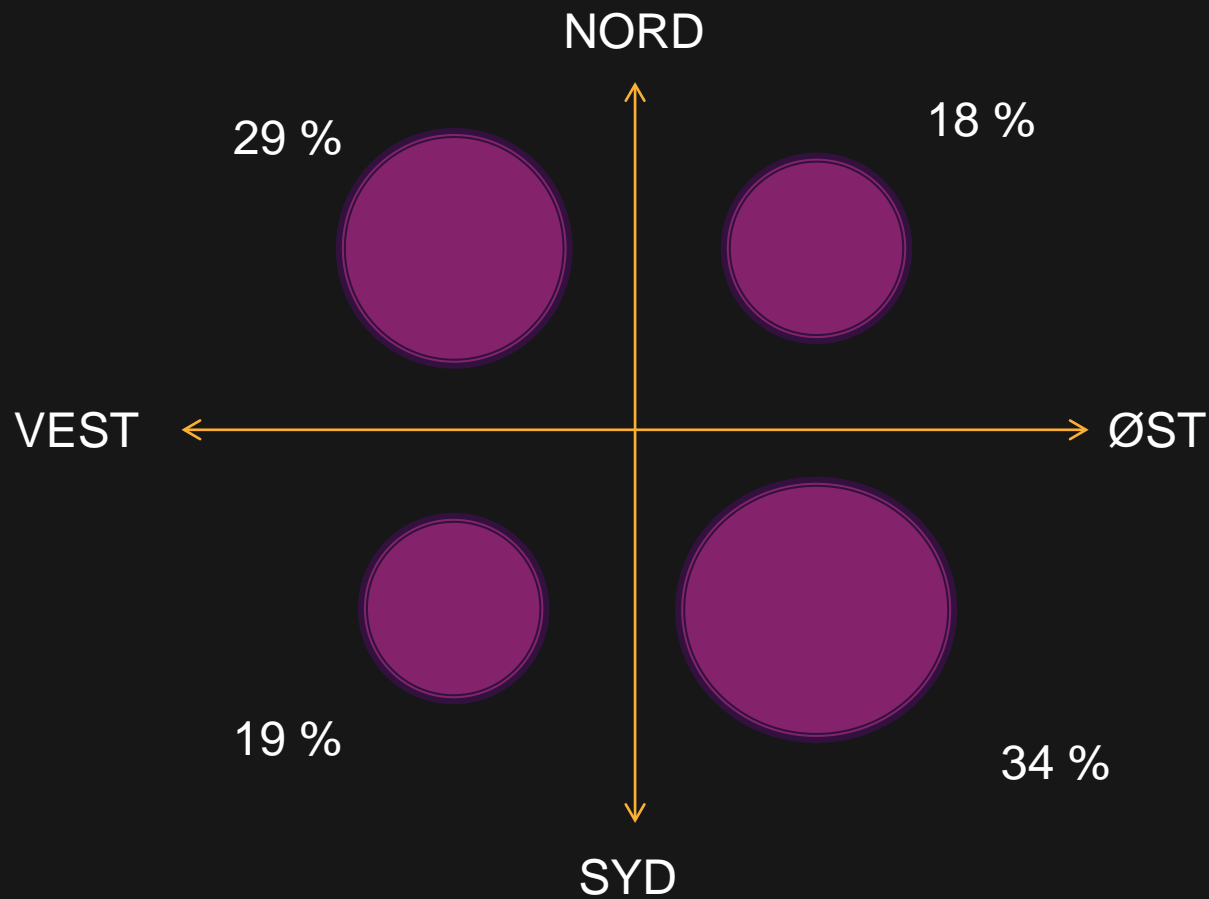
TRAFIKK



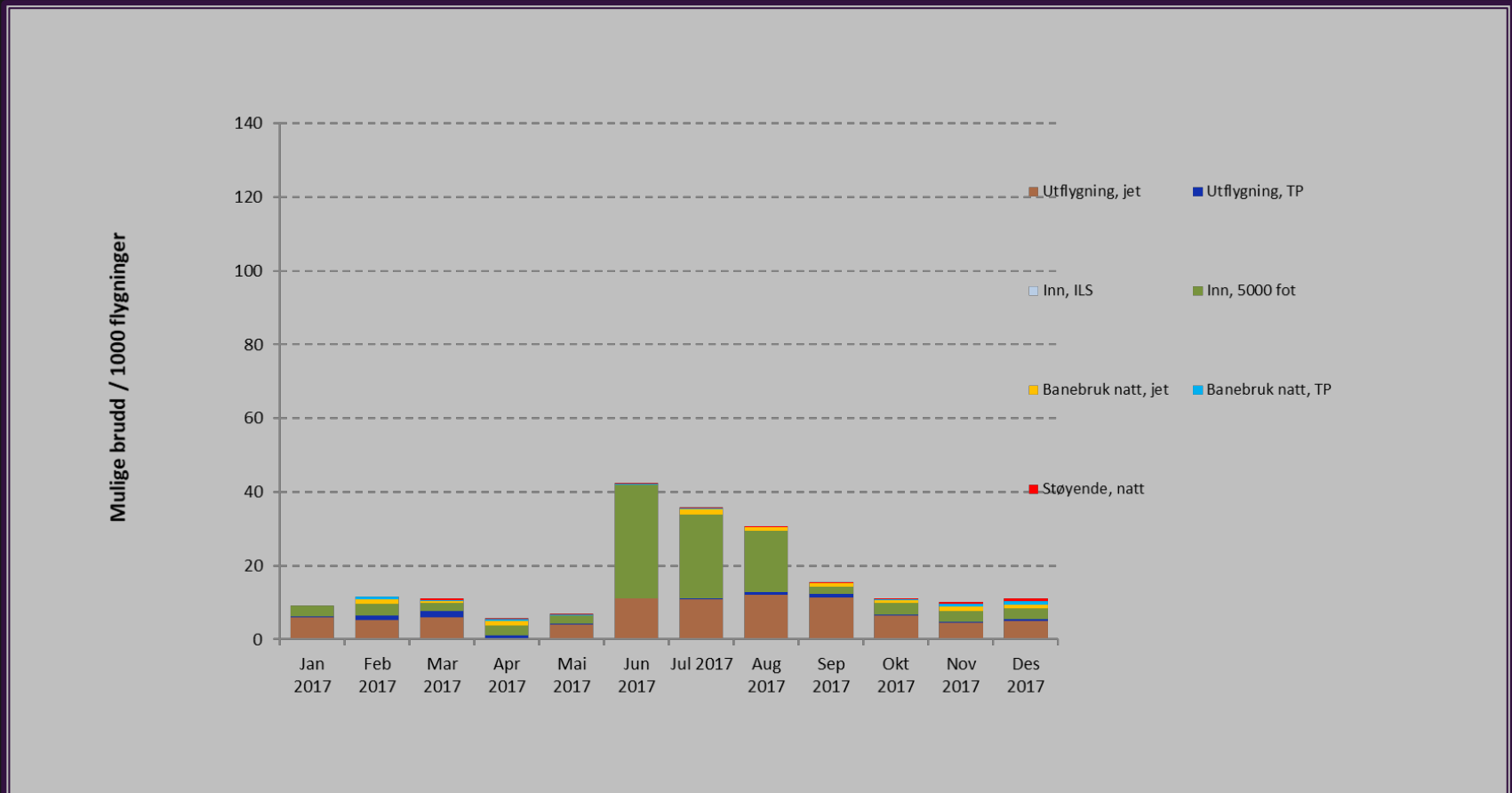
TRAFIKKFORDELING OVER DØGNET



FORDELING AV TRAFIKKEN PÅ DE FIRE HJØRNENE



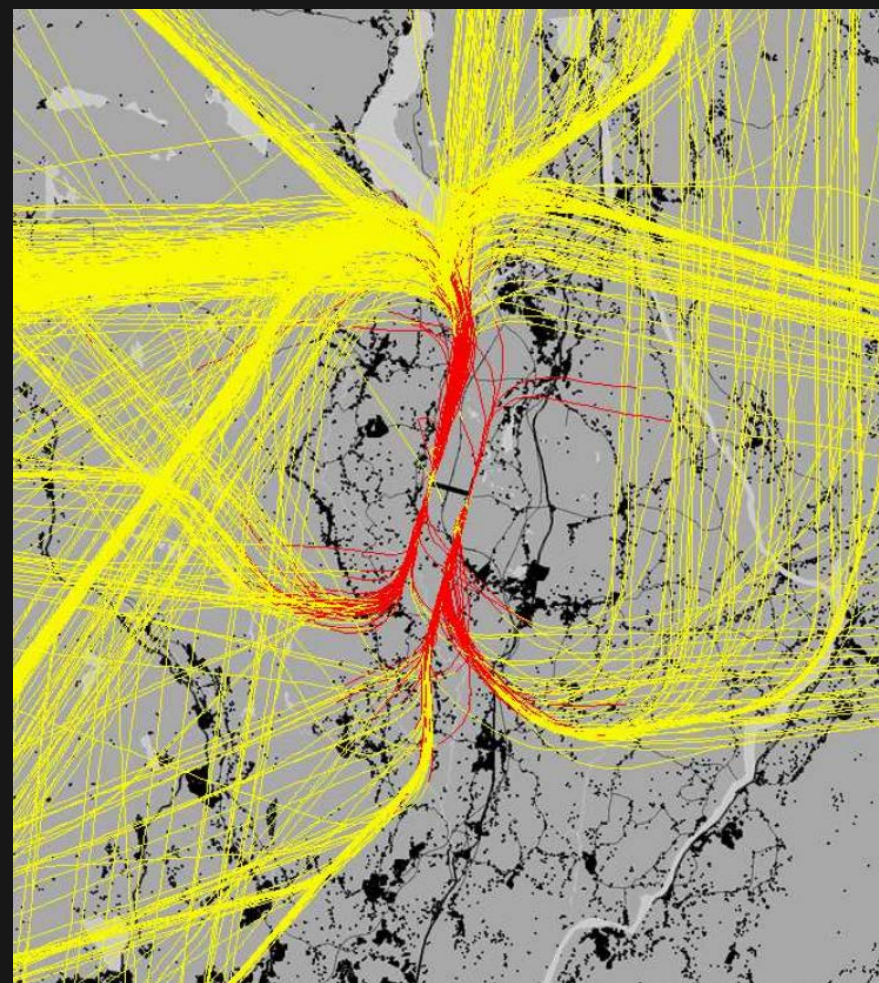
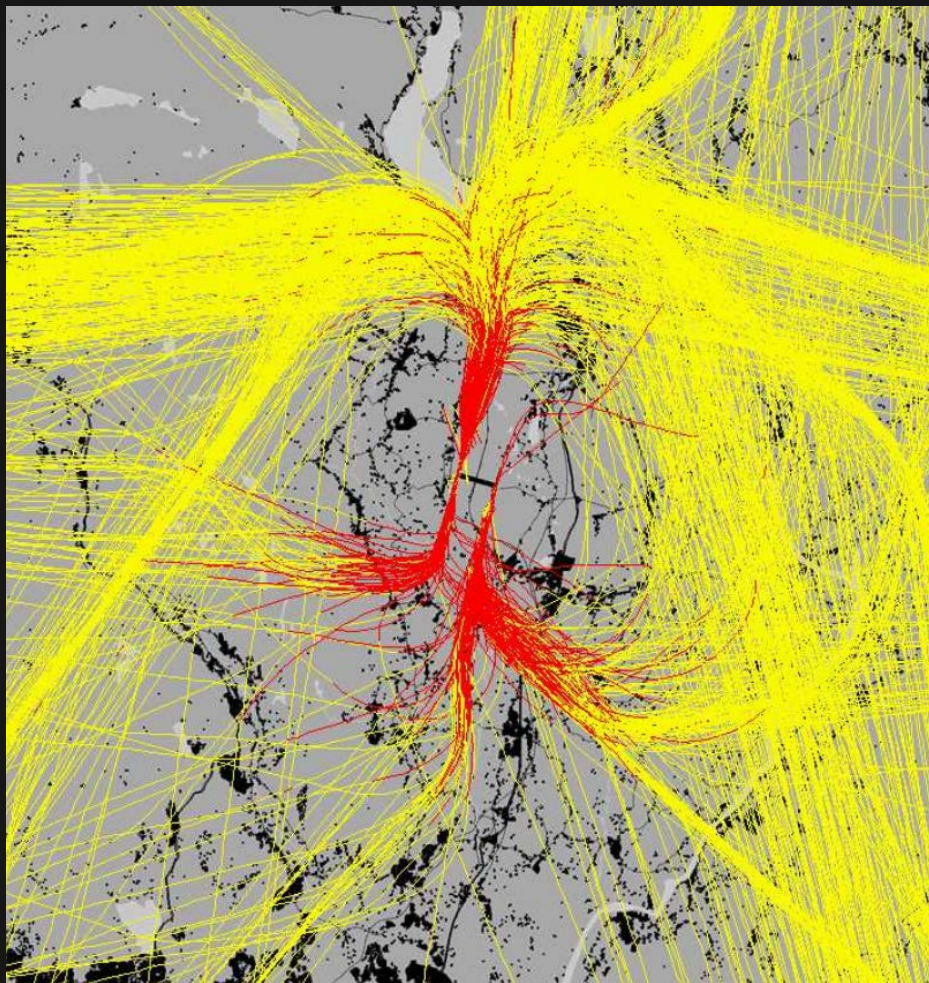
Antall mulige forskriftsbrudd pr. 1000 flygninger - 2017



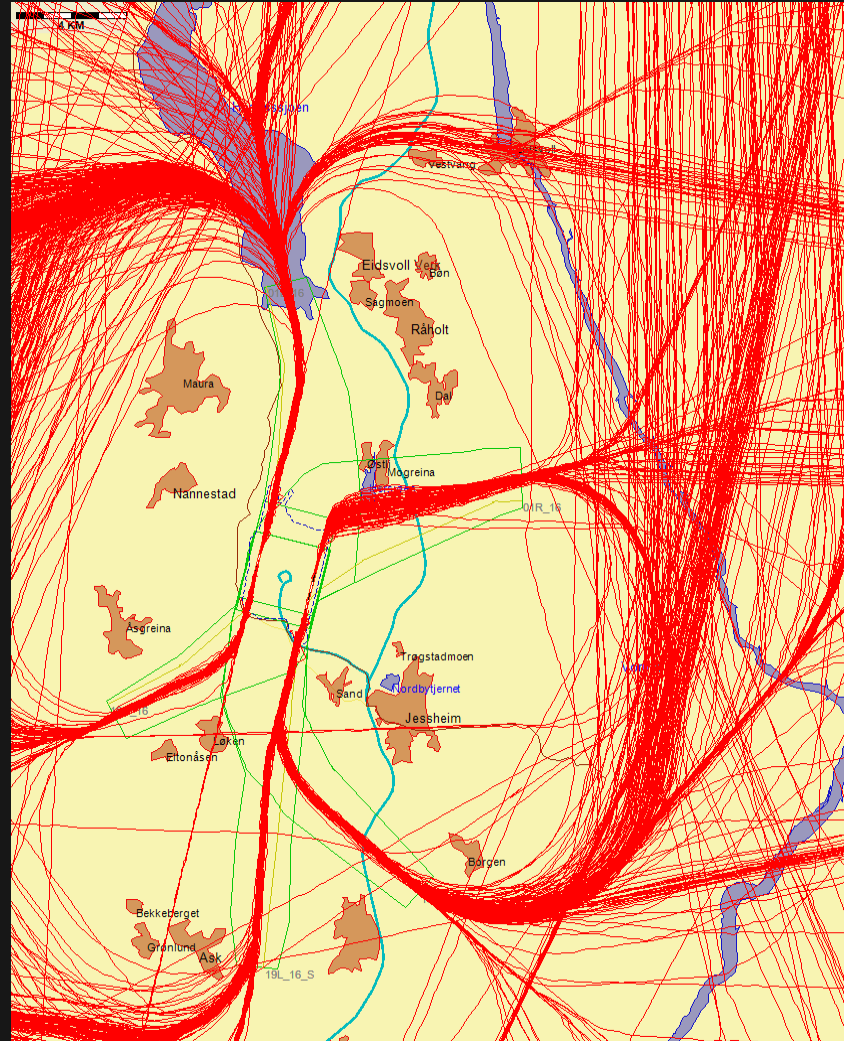
HANDLINGSPLAN MOT FLYSTØY

1. Forbedre overholdelsen av korridorer for utflygning
2. Ekstra skjerming av spesielt utsatte områder ut over forskriftens krav
3. Iverksette tiltak overfor operatører med flytyper med begrensede navigasjonsegenskaper
4. Øke andelen kurvede innflygninger

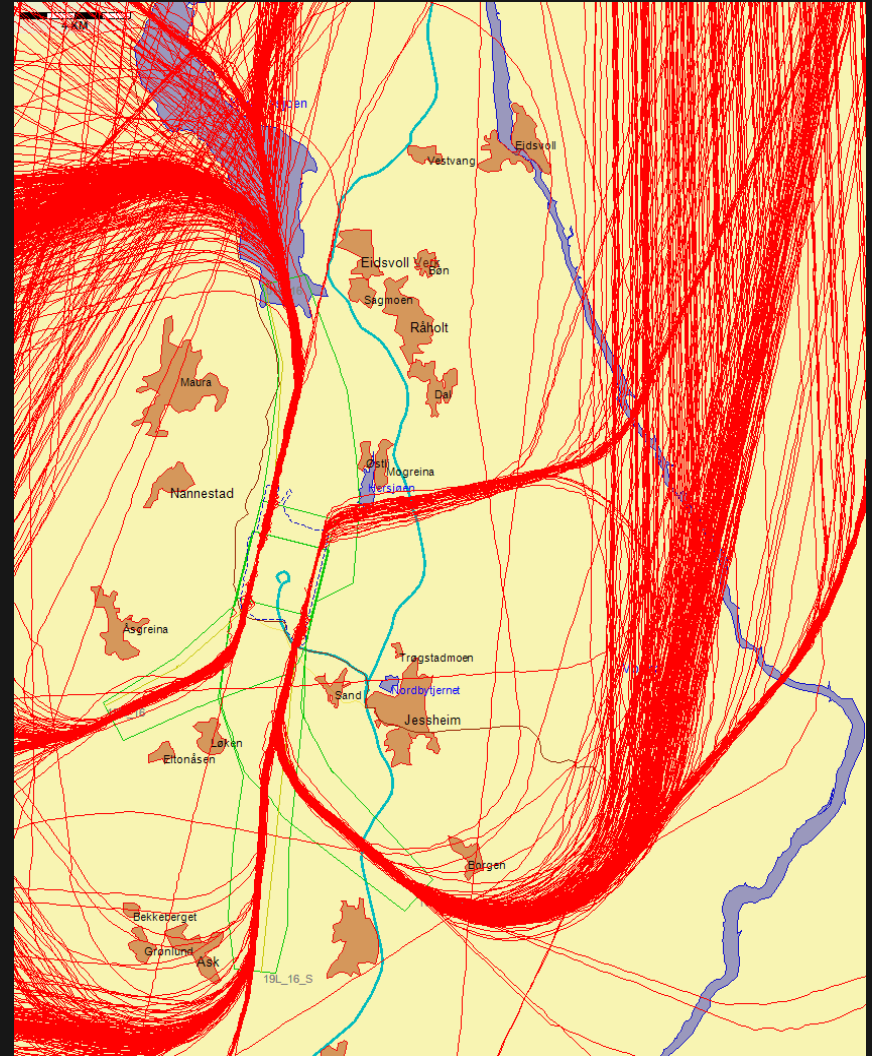
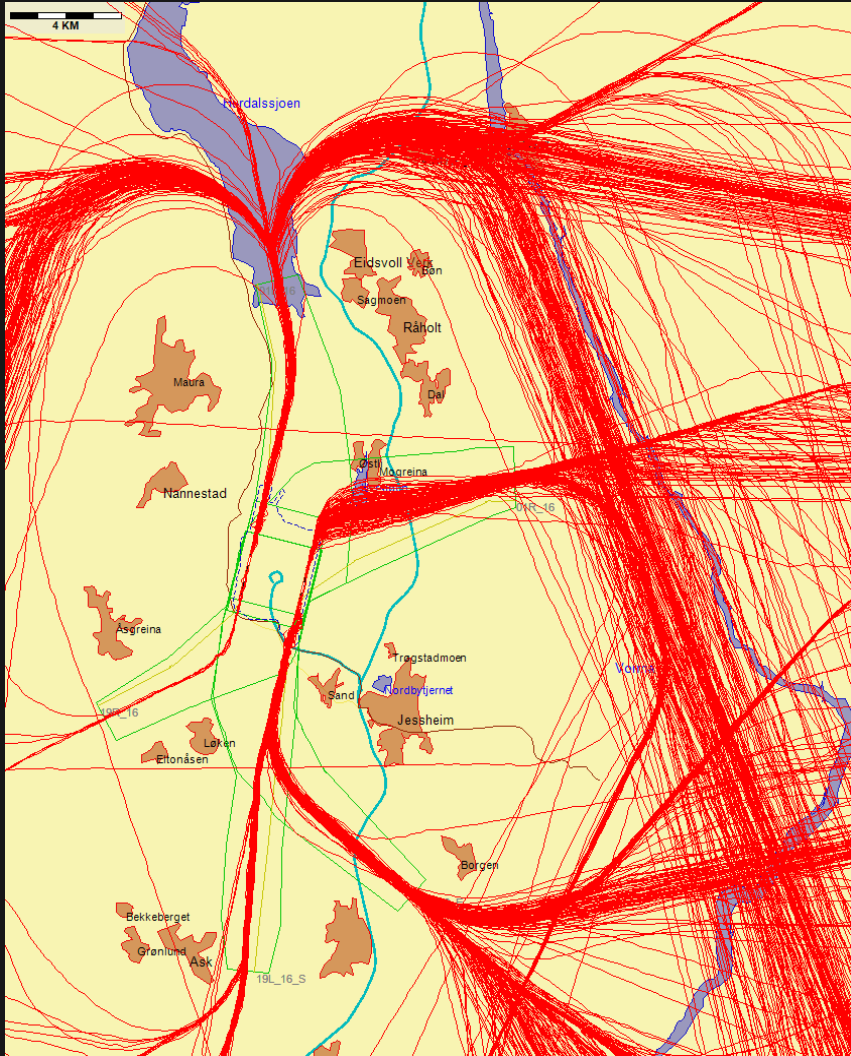
UTFLYGNINGER I 1999 (SAS MD-80 og BRA 737-500)



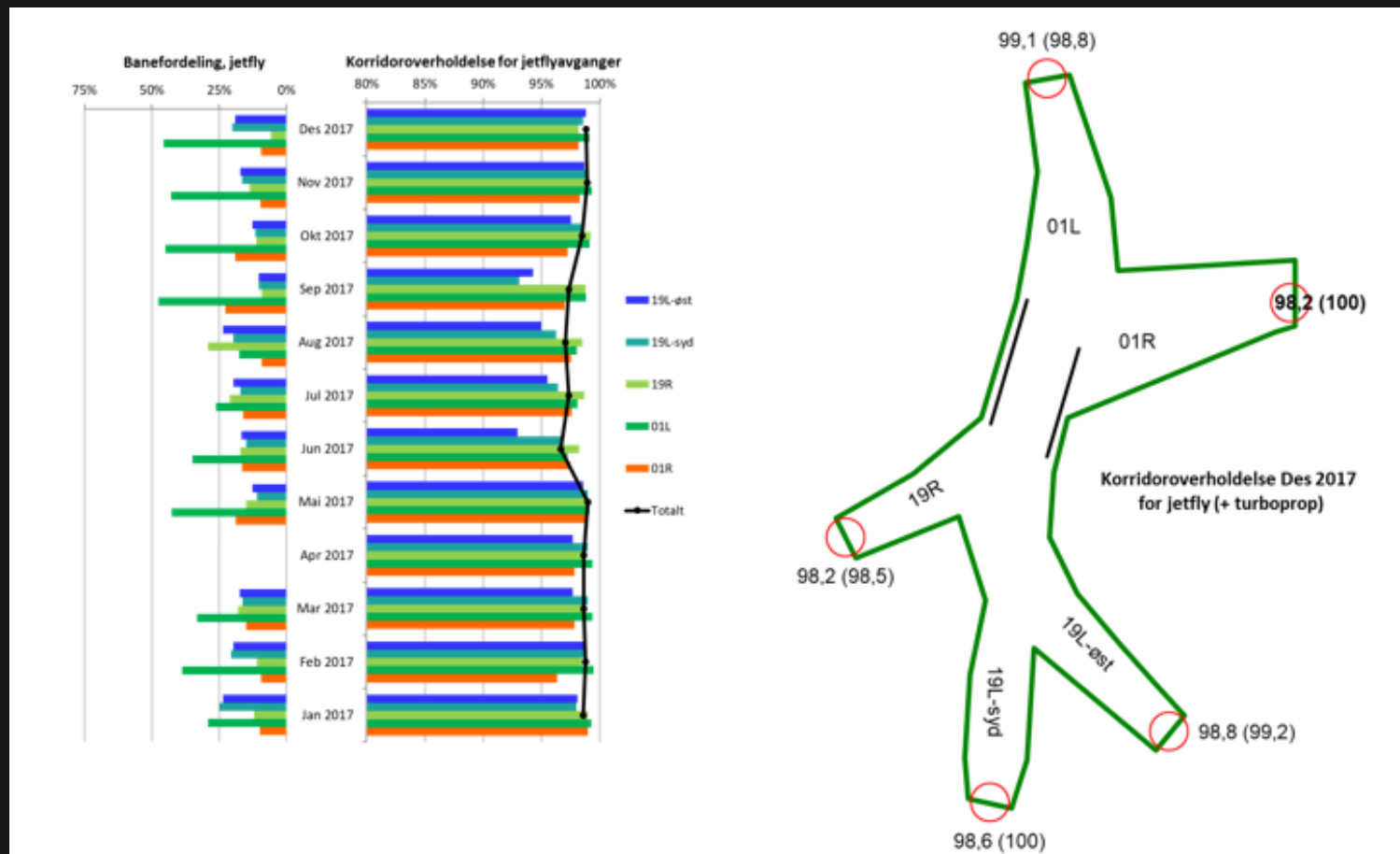
SAS 737-800 (1642 flygninger)



NAX 737-800 (965 flygninger på utland og 1868 på innland)

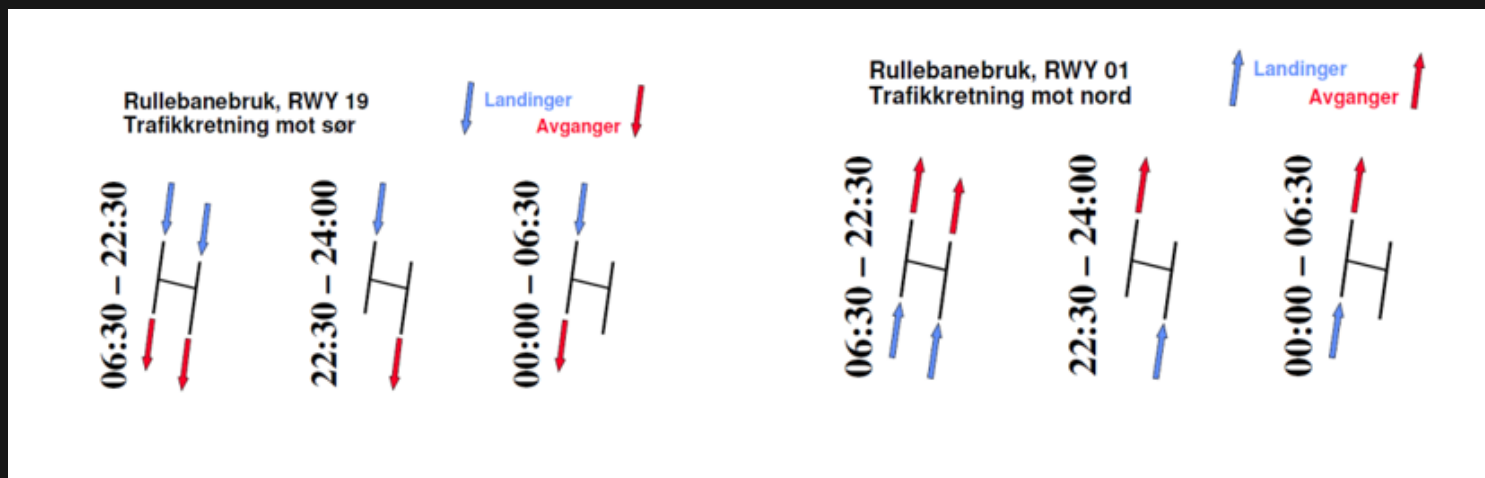


STATUS - KORRIDOROVERHOLDELSE



Ekstra skjerming av spesielt utsatte områder ut over forskriftens krav

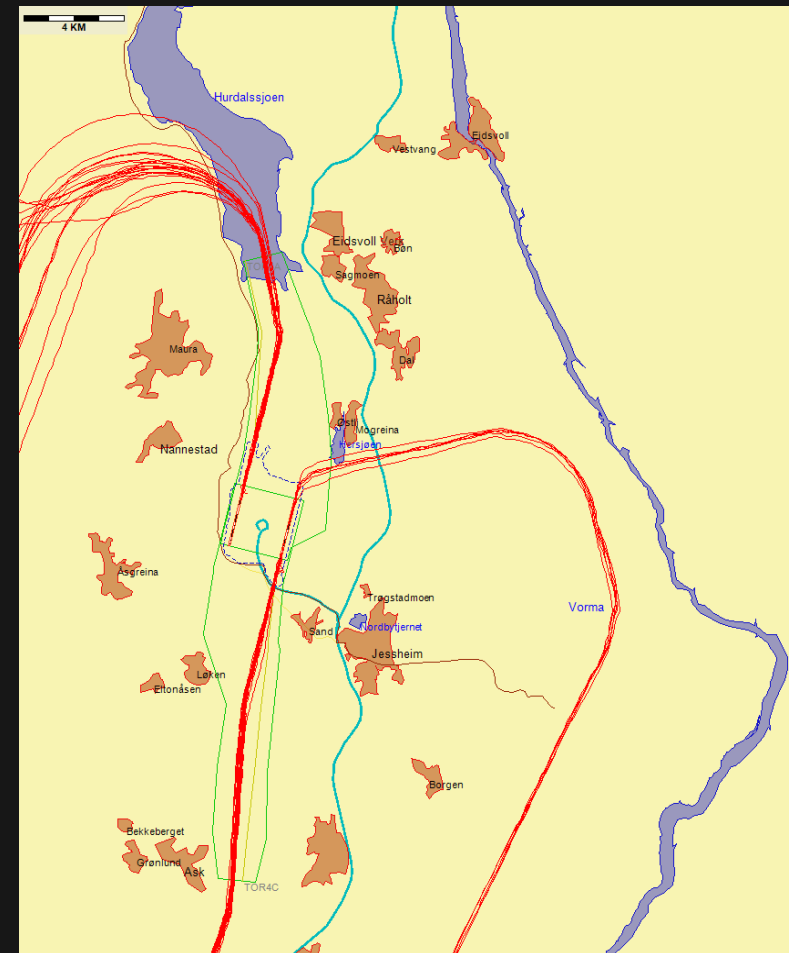
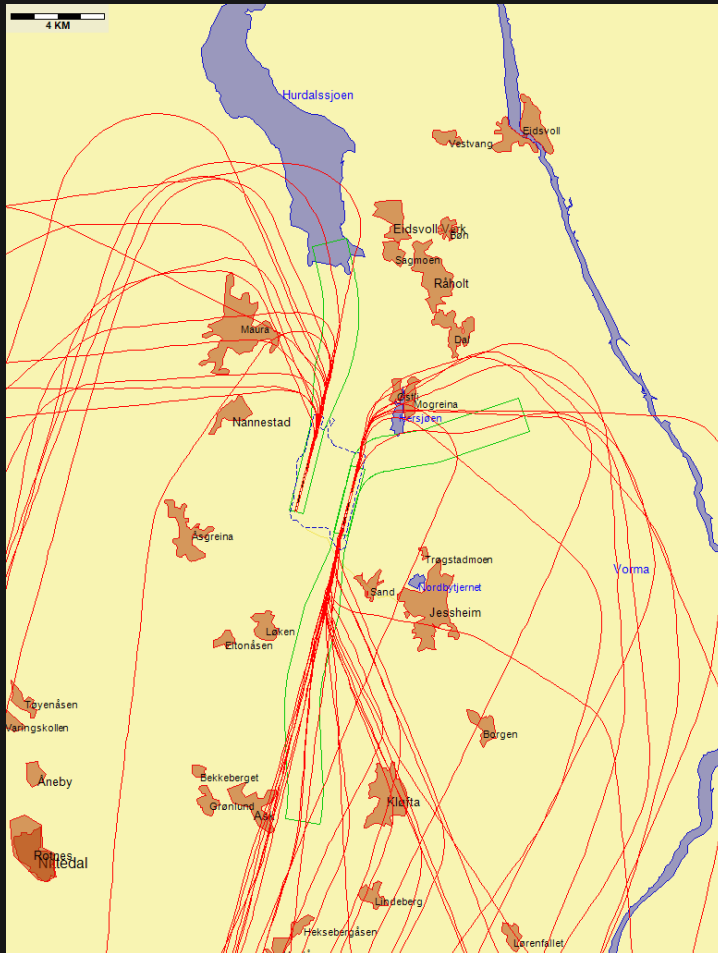
Områdene nordøst for lufthavnen har vært gjenstand for flest diskusjoner i forkant av implementeringen av den nye støyforskriften. Det er i dagens regelverk en 8 timers stengning av det nordøstre «hjørne» i perioden 22:30 – 06:30. For å ytterligere skjerme disse områdene, ønsker lufthavnen å gjennomføre en prøveperiode der man ikke benytter avganger på 01R eller kurvede innflyginger på 19L i perioden fra 22:30 -07:30 lokal tid. Dette vil i praksis bety at perioden med begrensninger i områdene nordøst for lufthavnen utvides med en time.



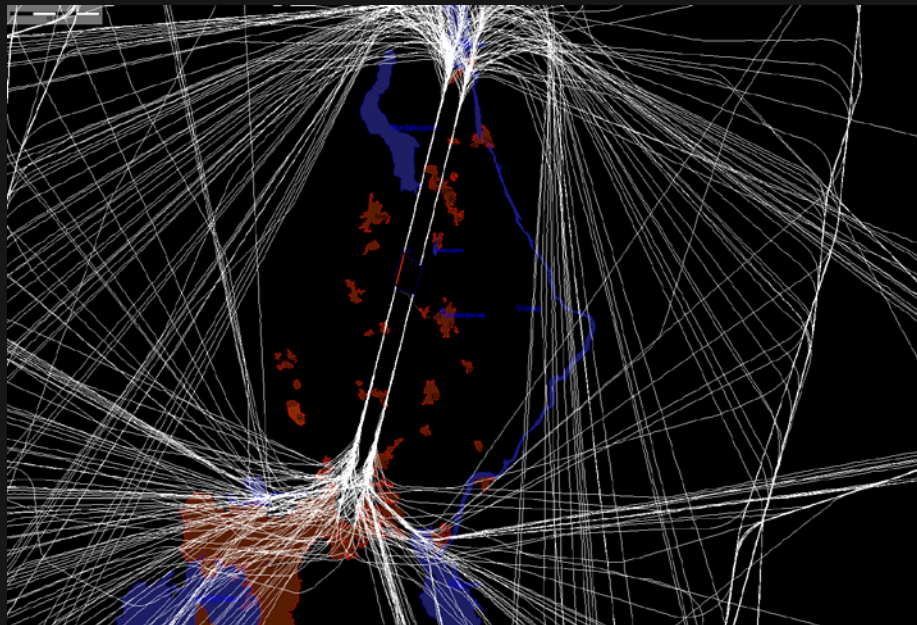
STATUS – Skjerming i nordøst

- 9. november 2017 ble det startet et prøveprosjekt hvor det ikke tillates trafikk i det nordøstlige hjørnet av lufthavnen i perioden mellom 06:30 og 07:30
- Prosjektet har vært vellykket så langt (Pr. 11/1-18).
 - Ingen avganger mot nordøst
 - Ingen landinger fra nordøst

Tiltak overfor operatører med flytyper med begrensede navigasjonsegenskaper (Eksempel: Brussels airlines)



Kurvede innflygninger



400 stk rettlinjede

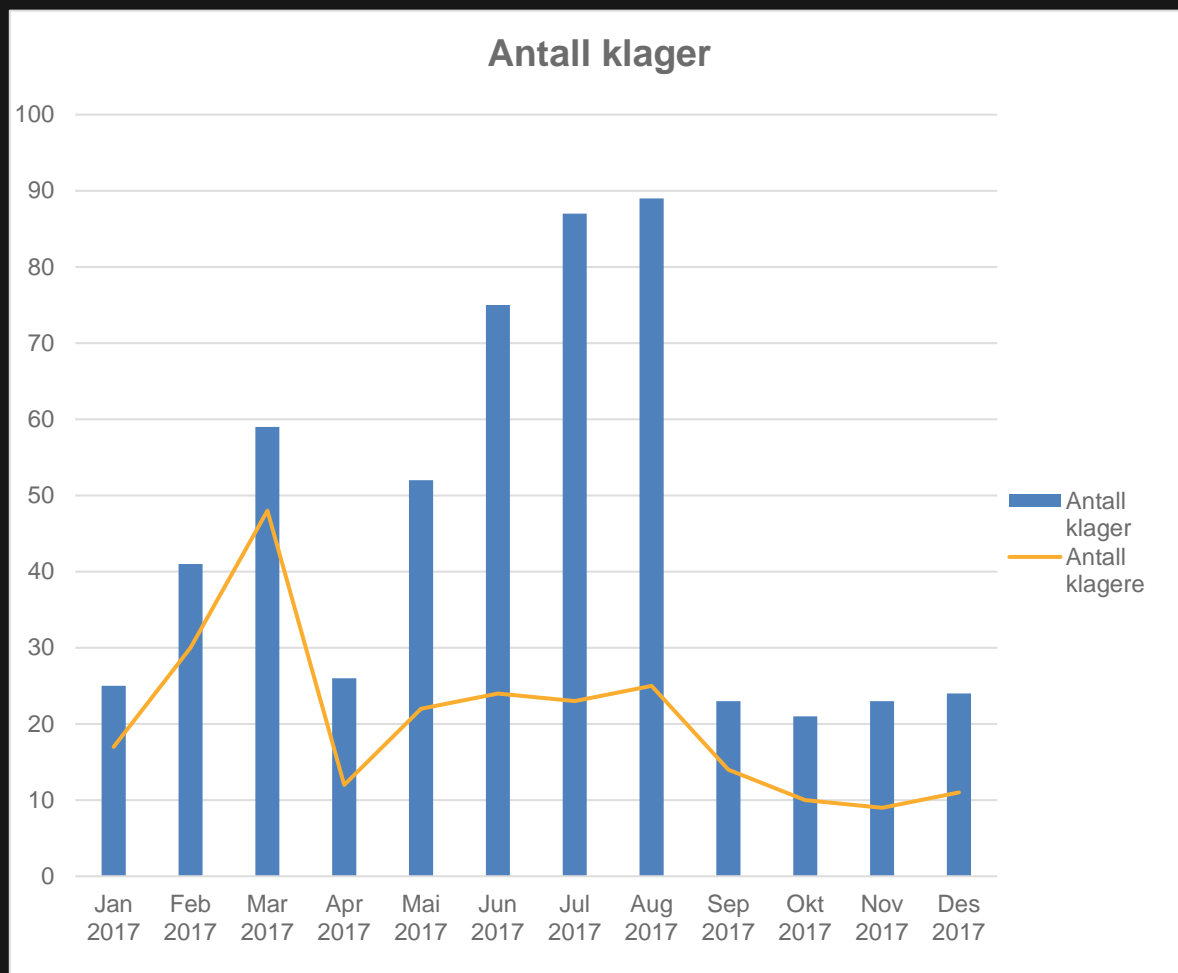


400 stk kurvede

STATUS – Kurvede innflygninger

- Prøveperiode gjennomført med over 19 000 kurvede innflygninger under visuelle forhold
- Lang prosess mot myndighetene for å få godkjenning til å gjennomføre kurvede innflygninger under forhold med begrenset sikt
- Godkjenning gitt i november 2017
- 5 % av alle innflygninger i 2017 var kurvede
- Forventer stor økning i tiden fremover

Støyklager 2017



| År | Antall klager |
|------|---------------|
| 2012 | 701 |
| 2013 | 2 956 |
| 2014 | 14 535 |
| 2015 | 22 468 |
| 2016 | 6 763 |
| 2017 | 545 |

AGENDA

| Sak nr. | Saker til behandling | Ansvarlig |
|-----------|--|----------------------|
| Sak 10-01 | Velkommen v/leder | Tom Staahle |
| Sak 10-02 | Godkjenning av referat fra forrige møte | Alle |
| Sak 10-03 | Status Avinor Oslo lufthavn | Avinor |
| Sak 10-04 | Status flystøy | Avinor |
| Sak 10-05 | Oppdatering av Støysonekart 2RWY og 3RWY | Avinor |
| Sak 10-06 | Reguleringsplan 3RWY | Avinor og Ullensaker |
| Sak 10-07 | Kommunikasjon/informasjon 3RWY | Avinor |
| Sak 10-08 | Eventuelt | |

Oppdatering støysonekart 2 RWY



Støysonekart

- Nasjonalt og internasjonalt regelverk legger føringer på at Avinor som anleggseier skal utarbeide og vedlikeholde oppdaterte støysonekart
- SINTEF er eneste leverandør på denne tjenesten i Norge og benytter seg av en delvis egenutviklet beregningsmodell
- Dagens offisielle støysonekart ble utarbeidet i 2012, og gjelder for perioden 2011-2030
- Anleggseier bør oppdatere kartene ved vesentlige endringer
- Anleggseier bør gjennomgå beregningene minst hvert fjerde til femte år for å vurdere oppdateringsbehovet
- Kartene angir gjennomsnittlig flystøynivå 4 m over bakken utendørs

Hvordan kartlegger man flystøy?

- For Oslo lufthavn benyttes en spesialversjon av SINTEF sin beregningsmodell som er utviklet for å kunne benytte data fra lufthavnens Støy- og traséovervåkningsanlegg
- Man beregner for en nåsituasjon, og for en prognosesituasjon 10-20 år frem i tid
- Modellen hensyntar topografi, demping og refleksjoner
- Beregner ulike støyparametere i tusenvis av punkter i et fint gridsystem
- Databasen for støydata for de enkelte flytyper er global, og vedlikeholdes av de Amerikanske luftfartsmyndighetene (FAA)

Beregning av nåsituasjonen

- «Ferske» historiske data brukes til å beregne nåsituasjonen (2011 i dette tilfellet)
 - Modellen bruker faktisk gjennomførte flygninger i 2011
 - Dataene normaliseres og oppskaleres til å representere et årsmiddel

Beregning av prognosesituasjonen

- Nåsituasjonen brukes som utgangspunkt
- Oppdateres og oppskaleres mhp.
 - Trafikkmengde (Prognoser fra TØI)
 - Flåtesammensetning (Frakt, rute, jet, småfly osv)
 - Rullebanebruk
 - Flytyper fases inn og ut
 - Bruk av kurvede vs. rettlinjede landinger

Sammenstilling av nåsituasjon og prognose

- Resultatene fra de to separate beregningene sammenstilles punkt for punkt i beregningsgridet
- Høyeste støynivå blir gjeldende for hvert enkelt beregningspunkt (worse-case)
- Noen av støyparameterne brukes til å kartlegge gul og rød støysone. Disse parameterne er vektet ulikt over døgnet
- Andre parametre brukes til å angi maksimalnivåer på dag og natt, eller som utgangspunkt for å kartlegge innendørs støynivå

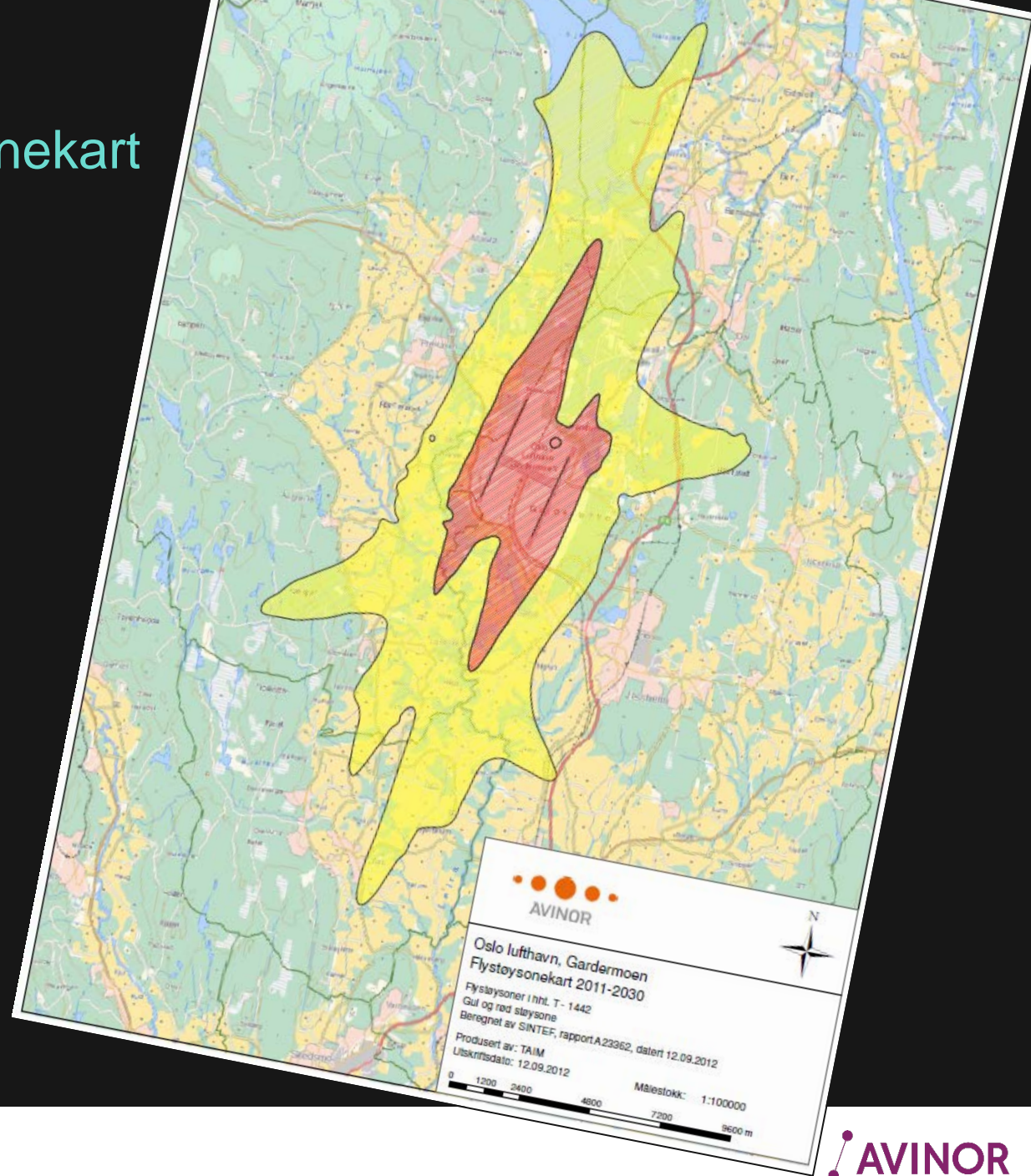
Endringer siden forrige støykartlegging

- Nye prognoser for trafikkutvikling
- Bedre erfaring med effektene av regelverket som kom med ny støyforskrift i 2011
- Modifiseringene av innflygningssystemet i 2012
- Oppdatert støyforskrift i 2014
 - Kurvede innflygninger
 - Ny korridordefinisjon på 01R
- Erfaring med nye flytyper – og ny oppdatert informasjon om fremtidens flypark
- Forbedret beregningsmodell og støydatabase
- Endret bosetting

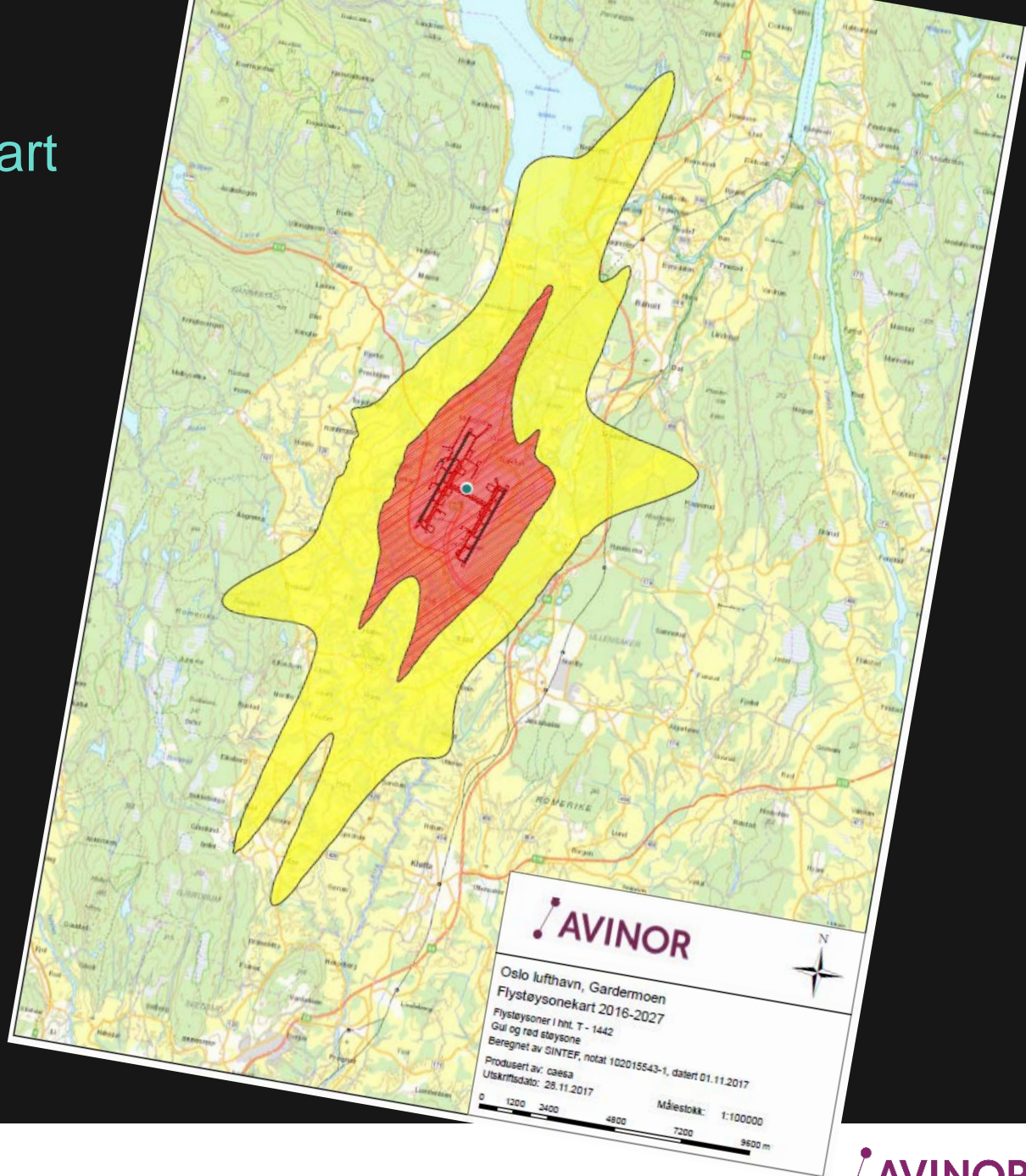
Sammenhengen mellom støysoner, avbøtende tiltak, innløsning

- Kartlegging av flystøy
- Tegning av gul og rød støysone på kart
- Identifisering av bygninger og personer i gul og rød støysone
 - Basert på vektete støydata utendørs fra flygninger på ulike tidspunkt på døgnet (L_{den} og L_{5AS})
- Identifisering av bygninger og personer som befinner seg innenfor ulike støyintervaller
 - Basert på uvektede støydata utendørs (L_{aq24h})
- Estimering innendørs støynivåer og holder dette opp mot kravene til innendørs støynivå gitt i Forurensningsforskriften
- ---
- Kartlegging vha målinger faktiske innendørs støynivå og frekvensspekter
- Kartlegging mulige avbøtende tiltak
- Igangsette evt. forhandlinger om avbøtende tiltak eller innløsning

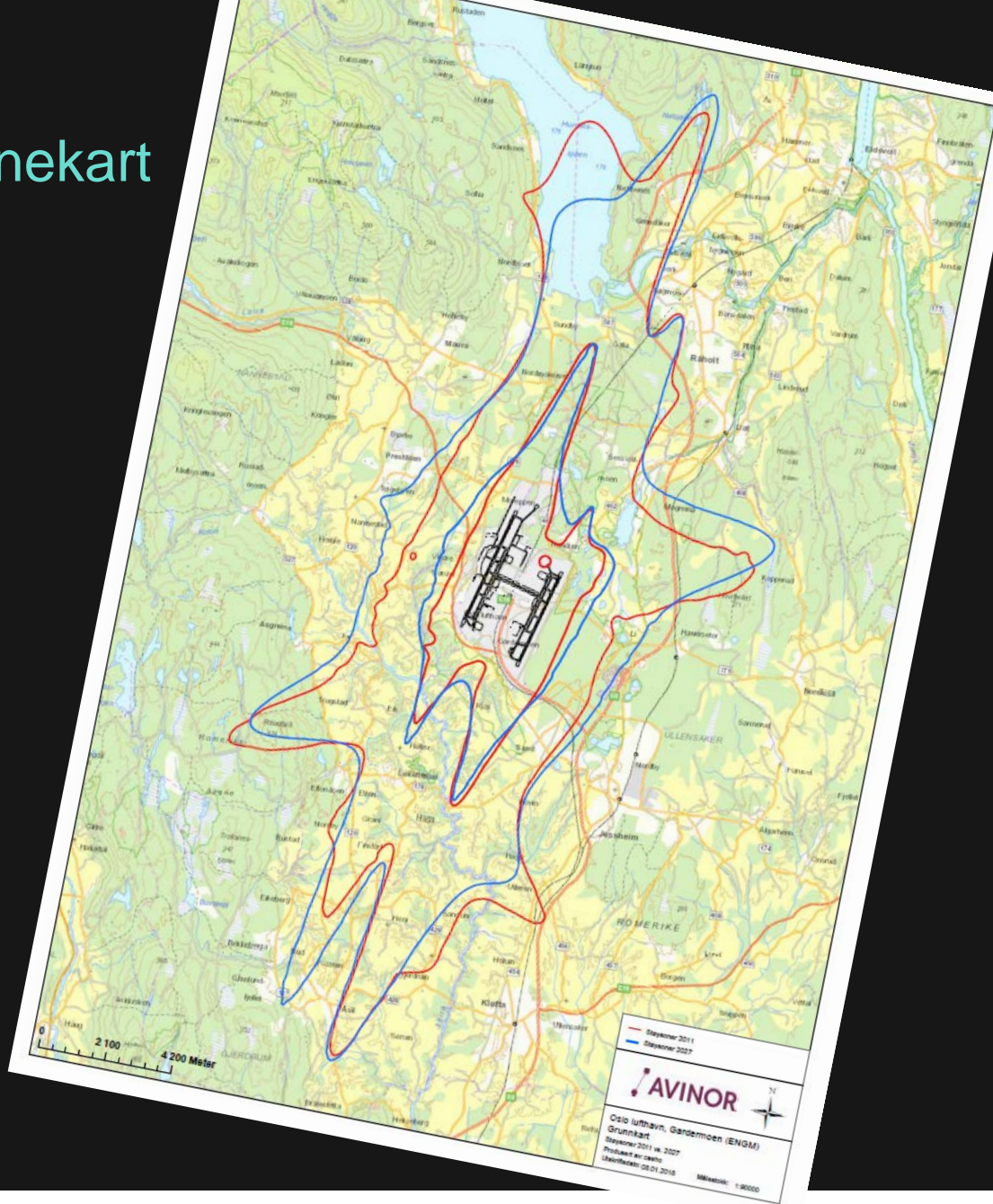
Dagens flystøysonekart



Nytt flystøysonekart



Sammenlikning flystøysonekart



Oppdatering støysonekart 3 RWY



UTFORDRING

- Man har ingen data for faktisk gjennomførte flygninger på den nye rullebanen
- Man har ikke noe regelverk å basere bruk av den nye rullebanen på
- Antakelsene blir flere
- Må utarbeide et operativt konsept for lufthavnen som helhet

Hva menes med operativt konsept?

- Design av et nytt luftrom som tillater bruk av alle rullebanene samtidig
 - Innebærer endring av eksisterende flytraséer både inn og ut
 - Hensynta sikkerhet, kapasitet og ny teknologi
- Lage forutsetninger for bruk av rullebanene
 - Tid på døgnet, avganger/landinger eller begge deler?
- Fordele flytrafikken
 - Flytyper, destinasjoner, type trafikk, innland/utland

AGENDA

| Sak nr. | Saker til behandling | Ansvarlig |
|-----------|--|----------------------|
| Sak 10-01 | Velkommen v/leder | Tom Staahle |
| Sak 10-02 | Godkjenning av referat fra forrige møte | Alle |
| Sak 10-03 | Status Avinor Oslo lufthavn | Avinor |
| Sak 10-04 | Status flystøy | Avinor |
| Sak 10-05 | Oppdatering av Støysonekart 2RWY og 3RWY | Avinor |
| Sak 10-06 | Reguleringsplan 3RWY | Avinor og Ullensaker |
| Sak 10-07 | Kommunikasjon/informasjon 3RWY | Avinor |
| Sak 10-08 | Eventuelt | |

Reguleringsplan 3 RWY





VI UTNYTTER NÅVÆRENDE KAPASITET MAKSIMALT

- Avinor iverksetter alle tiltak som utvider kapasiteten ved eksisterende infrastruktur - både på flyside og i terminal.
- Investerer 1,5 – 2 milliarder i tilpasninger og modifikasjoner på dagens flyside for å utnytte all kapasitet frem mot 2030.
- I dag greier vi 80 flybevegelser i timen. Med tiltak når vi 90 bevegelser i timen. Det er maksimal utnyttelse av to rullebaner. Behovet for tredje rullebane forventes rundt 2030.
- 40 millioner passasjerer er makskapasitet for Oslo lufthavn. Tilsvarende som sammenliknbare lufthavner.

OPPDRAG GITT FRA SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Deres ref

Vår ref
15/3245-

Dato
28.03.2017

Planlegging av tredje rullebane på Oslo lufthavn

Vi viser til grunnlagsdokumentet for Nasjonal transportplan 2018-2029, der transportetatene og Avinor kommer med anbefaling om videre planlegging av en tredje rullebane ved Oslo lufthavn.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at videre planlegging etter plan- og bygningsloven skal baseres på østre alternativ. Avinor må sammen med Ullensaker kommune avklare hvilken planform og planprosess som bør benyttes. Departementet mener at det i utgangspunktet ikke er behov for statlig plan når lokaliseringalternativ er avklart. Dersom Avinor etter dialogen med Ullensaker kommune likevel mener at statlig plan bør benyttes, ber vi om en tilbakemelding om dette.

Samferdselsdepartementet vil ta stilling til spørsmålet om bygging av en tredje rullebane på Oslo lufthavn når det eventuelt foreligger en konsesjonssøknad etter luftfartsloven.

Med hilsen

Øyvind Ek (e.f.)
avdelingsdirektør

Jon Saglie

BAKGRUNN FOR REGULERINGSPLAN 3RWY

- NTP 2018-2019 – Grunnlagsdokument – Vedlegg 2 (april 2017):
Framtidig kapasitet på Oslo Lufthavn



Innhold

| | |
|---|-----------|
| Sammendrag..... | 3 |
| 1 Trafikkvekst og kapasitetsbehov | 4 |
| 1.1 Trafikkutvikling..... | 4 |
| 1.2 Kapasitet | 6 |
| 2 Nedslagsfelt og tilbringertransport | 8 |
| 2.1 Geografisk nedslagsfelter på Østlandet..... | 8 |
| 2.2 Tilbringertransport..... | 9 |
| 3 Oslo Lufthavn som luftfartsknutepunkt..... | 12 |
| 3.1 Dagens situasjon | 12 |
| 3.2 Videre utvikling av OSL som knutepunkt | 13 |
| 3.3 Konsekvenser for flyselskapene..... | 13 |
| 4 Samfunnsøkonomisk analyse..... | 15 |
| 5 Klimavirkninger..... | 18 |
| 6 Støy | 21 |
| 6.1 Innledning | 21 |
| 6.2 Beregning av en framtidig støysituasjon..... | 21 |
| 7 Regionale og nasjonale virkninger og konsekvenser for næringslivet | 23 |
| 8 Alternativ til rullebane 3 på OSL..... | 27 |
| 9 Konsekvenser for Avinor og staten..... | 27 |
| 10 Konklusjon, anbefaling | 28 |
| Referanser | 28 |

BAKGRUNN FOR REGULERINGSPLAN 3RWY

- **NTP 2018-2019 – Grunnlagsdokument – Vedlegg 2:
Framtidig kapasitet på Oslo Lufthavn**
 - **InterVistas 2015: Economic Impact of European Airports. A Critical Catalyst to Economic Growth. Rapport for ACI Europe.**
 - **Miljødirektoratet 2015: Klimatiltak og utslippsbaner mot 2030. Kunnskapsgrunnlag for lavutslippsutvikling. Rapport M-386.**
 - **Møreforskning Molde, rapport nr 1503 2015: Samfunnsøkonomisk analyse av lufthavnkapasiteten i Oslofjordområdet.**
 - **Nichols 2015: Oslo Airport Gardermoen. The Need For A Future Third Runway.**
 - **Pontarius 2014: Teknisk flygplatskapasitet En värdering av den tekniska kapaciteten på Gardermoen, Rygge och Torp Lufthavner samt angränsande luftrum.**
 - **TØI arbeidsdokument 50811 2015: Beregning av CO2-utslipp 2014 – 2050 For Oslo lufthavn og overført trafikk i 2 alternativer.**
 - **TØI arbeidsdokument 50818 2015: Belysning av betydningen av OSL som trafikknutepunkt og katalysator.**

http://www.ntp.dep.no/Nasjonale+transportplaner/2018-2029/Plangrunnlag/_attachment/1214275/binary/1093492?_ts=1531e628f28

BAKGRUNN FOR REGULERINGSPLAN 3RWY

- Fra Meld.St. 30 2016-2017: Verksemda til Avinor AS, s.36

Oslo lufthamn

Inntektene frå Oslo lufthamn er viktige for at Avinor skal kunne utføre samfunnsoppdraget. Oslo lufthamn er også det klart største navet i det norske lufthamnnettet og den viktigaste porten mot utlandet. Avinor ønskjer derfor å vidareutvikle Oslo lufthamn som eit nasjonalt og internasjonalt knutepunkt. Avinor meiner at Oslo lufthamn kjem til å nå kapasitetsgrensa kring 2030, og at det då blir behov for ei tredje rullebane.

Samferdselsdepartementet støttar Avinor sitt mål om å vidareutvikle Oslo lufthamn som eit nasjonalt og internasjonalt knutepunkt. Samferdselsdepartementet legg til grunn at Avinor held fram med å planleggje den nye rullebana, og at det austre alternativet blir lagt til grunn for den vidare prosessen. Det er usikkert når behovet for ei tredje rullebane eventuelt oppstår og regjeringa har ikkje teke stilling til spørsmålet om utbygging. Når Avinor meiner behovet oppstår, må selskapet søkje konsesjon etter luftfartslova. Konsesjonssøknaden vil da bli behandla av Samferdselsdepartementet.



The screenshot shows the top navigation bar of Regjeringa.no with the logo and the text 'Regjeringa.no'. Below the navigation bar are several dropdown menus: 'Tema', 'Dokument', 'Aktuelt', 'Departement', and 'Regjering'. The breadcrumb trail reads: 'Du er her: Forsida • Dokument • Meldingar til Stortinget • Meld. St. 30 (2016-2017)'. The main heading is 'Meld. St. 30 (2016-2017)' followed by the sub-heading 'Verksemda til Avinor AS'. Below this, it states: 'Tilråding frå Samferdselsdepartementet 5. april 2017, godkjend i statsråd same dagen. (Regjeringa Solberg)'. At the bottom of the page, it says 'Melding til Stortinget'.

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-30-20162017/id2548200/sec1>

BAKGRUNN FOR REGULERINGSPLAN 3RWY



Innst. 430 S

(2016–2017)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Meld. St. 30 (2016–2017)

- Fra Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen. 2017, s. 4 og 5

Komiteen støtter Avinors mål om å videreutvikle Oslo lufthavn som et nasjonalt og internasjonalt knutepunkt. Komiteen forventer at Avinor utnytter dagens kapasitet på dagens rullebaner så langt det er mulig med bruk av teknologiske løsninger for inn- og utflygningsstyring og eventuelle fysiske tiltak.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, legger videre til grunn at Avinor fortsetter å planlegge den nye rullebanen, og at det østre alternativet blir lagt til grunn for den videre prosessen. Flertallet mener det er viktig å gjøre valg av areal på dette tidspunktet for å unngå å båndlegge unødige arealer, slik at disse kan brukes til annenvirksomhet.

Flertallet viser til at det er usikkert når behovet for en tredje rullebane eventuelt oppstår, og at regjeringen ikke har tatt stilling til spørsmålet om utbygging. Når Avinor i nært samspill med luftfartsnæringen mener behovet oppstår, må selskapet søke konsesjon etter luftfartsloven. Flertallet påpeker videre at det er viktig at man i konsesjonssøknaden synliggjør både klimakonsekvensene og kapasitetsbehovet i en slik søknad.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Kristelig Folkeparti forutsetter at denne saken forelegges Stortinget til behandling i forbindelse med konsesjonssøknaden.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Venstre støtter ikke videre arbeid med en tredje rullebane på Gardermoen.
(Stortingsvedtak 941: Medl. St 30 (2017-2017) Verksemda til Avinor AS – vedlegges protokollen)

<https://www.stortinget.no/globalassets/pdf/innstillinger/stortinget/2016-2017/inns-201617-430s.pdf>

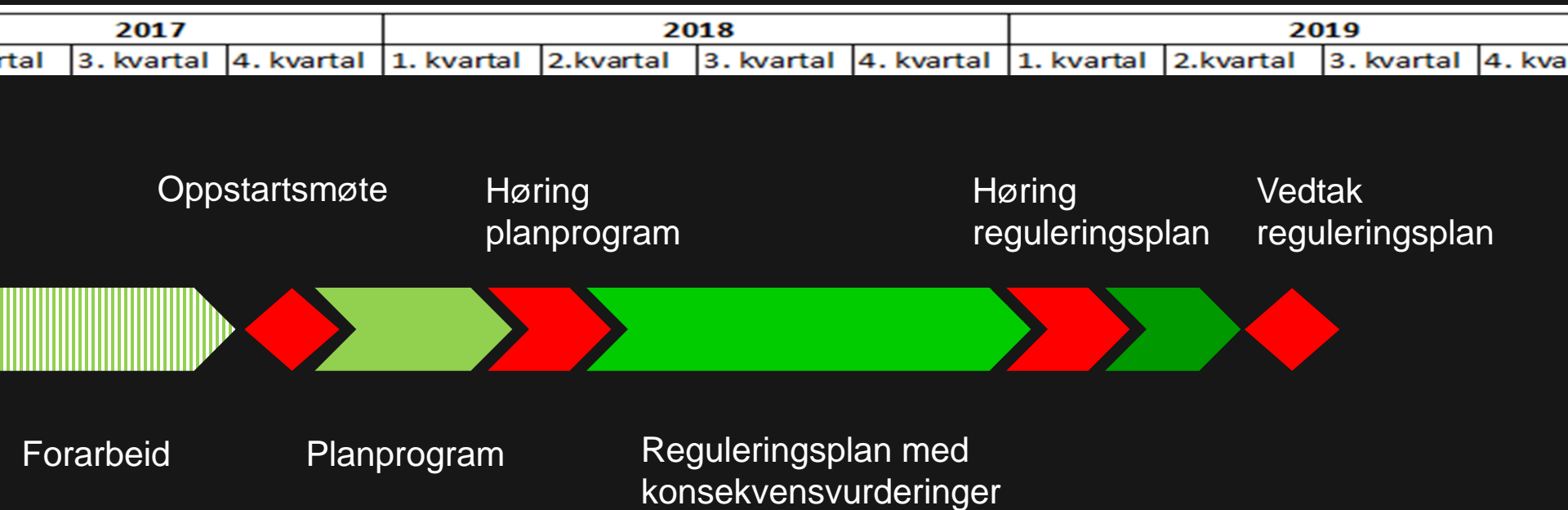
BAKGRUNN FOR REGULERINGSPLAN 3RWY - OPPSUMMERING

Rapporten *Framtidig kapasitet på Oslo lufthavn* redegjør for kapasitetsbehovet og konkluderer med støtte fra ekstern kvalitetssikring (LFV i Sverige, oppdrag styrt av Statens Vegvesen) at behovet for en 3. rullebane vil oppstå rundt 2030. Det er redegjort for trafikkprognoser, tilbringertransport, regionale virkninger, støy- og klimavirkninger og en vurdering av alternativer.

Når det gjelder valg av lokaliseringalternativ for 3. rullebane viser NTP-arbeidene til Masterplanen fra 2012 som inneholdt en grundig vurdering av østre og vestre alternativ mht jordmasser, vann og grunn, naturmiljø, støy, luftforurensing, jord-, skog- og grusressurser, nærmiljø, fritidsliv, kulturminner og behovet for grunnerverv mv.

Regjering og Storting har lagt til grunn at det samlede beslutningsgrunnlaget var egnet til å fatte sine beslutninger.

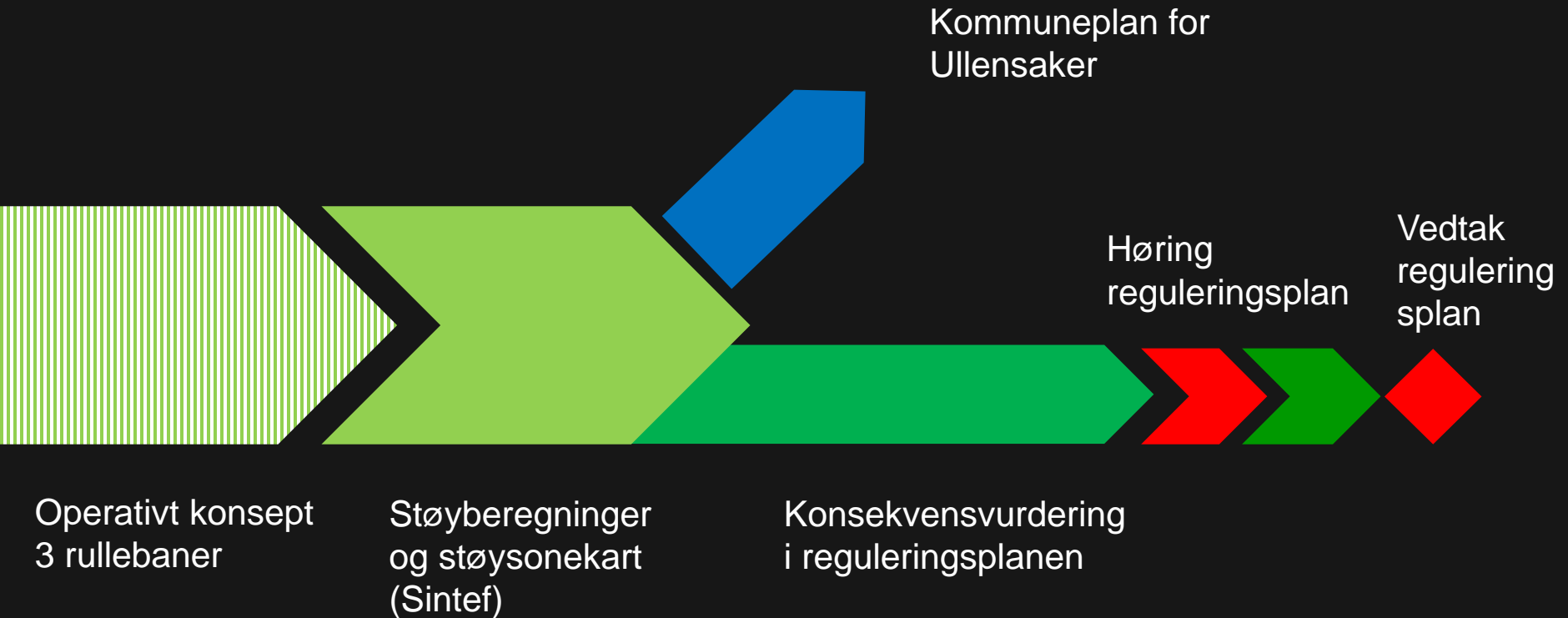
FORSLAG TIL FREMDRIFT – REGULERINGSPLAN FOR 3. RULLEBANE



STATUS FREMDRIFT – REGULERINGSPLAN FOR 3. RULLEBANE

- Planinitiativ oversendt Ullensaker kommune 21.12.2017
- Oppstartsmøte avholdes 22.1.2018
 - Vår foreløpige vurdering av aktuell tema for konsekvensutredning, som skal fastsettes i planprogrammet, er oversendt i planinitiativet. Dette vil bli utdypet i oppstartsmøtet.

OPERATIVT KONSEPT - STØYSONEKART



VÅRE NABOER

Eidsvoll kommune
Nannestad kommune
Gjerdrum kommune
Ullensaker kommune
Nes kommune
Hurdal kommune



Miljø- og støyutvalg

Et Miljø- og støyutvalg bestående av ordførerne i ØRU-kommunene og en representant fra Oslo lufthavn og Avinor. Utvalget har som formål å drøfte problem knyttet til støy og andre miljøeffekter ved utbygging og drift. Videre skal utvalget tilrettelegge for dialog med flyplassens naboskap, gjennom møter med et naboforum og andre omkringliggende kommuner.

INDIKASJONER PÅ FLYSTØY

Mottaker
Ullensaker kommune
Postboks 470
2051 Jessheim

Vår ref.

Deres ref.
2012/1120-5

Vår dato:
26.09.2017

Deres dato:
14.06.2017

Vår saksbehandler:
Pål Hengebøl

Oslo Lufthavn, Gardermoen, anslåtte flystøysoner år 2030 med 3 rullebaner i bruk.

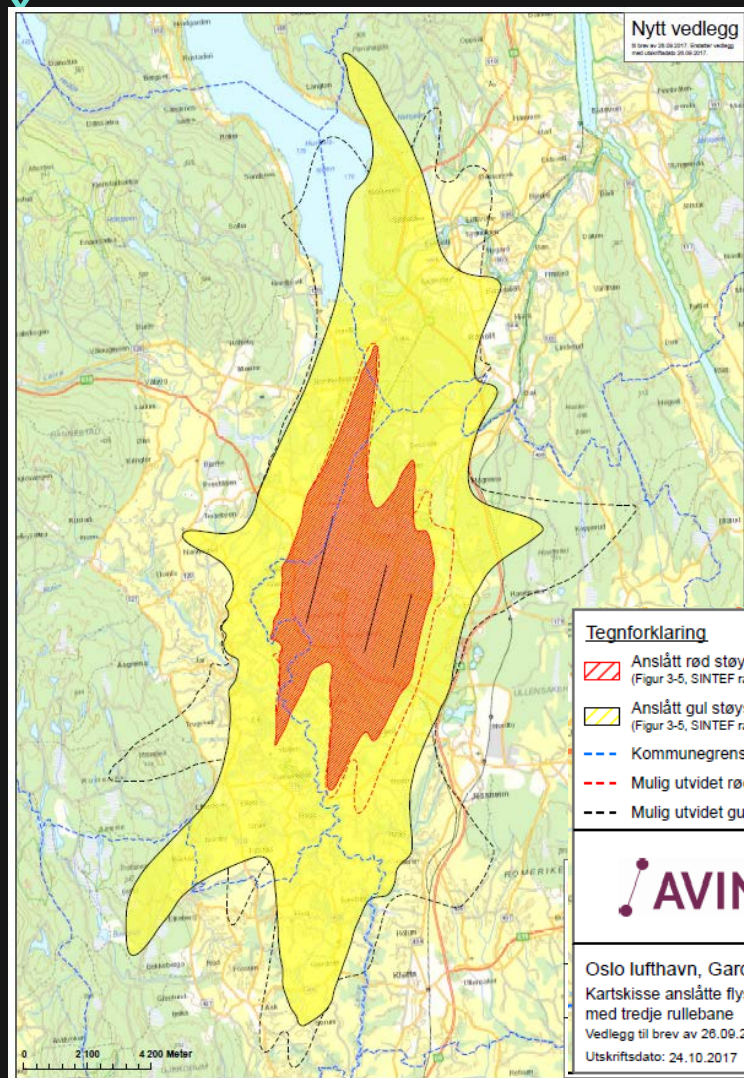
Det vises til brev av 14.06.2017 og senere møte vedrørende behov for oppdaterte støysoner.

Vedlagte støysonekartkart viser støysoner basert på det Avinor i dag anslår kan bli et sannsynlig scenario. Det er tatt utgangspunkt i beregningene fra 2011 med prognose for 3 rullebaner i bruk. Tilleggs estimat med stiplede linjer viser flystøysoner i ytterste konsekvens med endringer i flybevegelsene for midtre og østre bane. Kartet må derfor således betraktes som veiledende.

Videre beregninger må utføres på bakgrunn av endelig rullebanebruk. Denne kan først fastslås etter omfattende analyser knyttet til operasjonskonseptet for trafikkavvikling, i luften og på bakken. Etter at en hensiktsmessig balanse mellom kapasitet, effektivitet og miljøhensyn (støy og utslipp), som inkluderer føringer gitt av den nye «støvforskriften», er definert, har vi tilstrekkelig grunnlag til å kartlegge støysonene.

Normalt foretas beregninger av flystøysoner med avansert analyseverktøy i regi av SINTEF, og tar 2 – 3 måneder. Med det behovet vi forstår Ullensaker kommune har for en rask avklaring vil det ikke være mulig å fastslå dette mer nøyaktig nå.

Det understrekes at vedlegget representer en pekepinn på hvordan de endelige støysonene kan bli. Det vil kunne tilkomme endringer, men sannsynligheten for at rød sone utvides er liten. Mer fullstendige analyser vil utføres når konseptet for trafikkavvikling og luftrommet avklares. Avinor har startet opp arbeidet, som er anslått å ta 1-2 år. En beregning av flymønsteret vil kunne avklares før dette.



AGENDA

| Sak nr. | Saker til behandling | Ansvarlig |
|-----------|--|----------------------|
| Sak 10-01 | Velkommen v/leder | Tom Staahle |
| Sak 10-02 | Godkjenning av referat fra forrige møte | Alle |
| Sak 10-03 | Status Avinor Oslo lufthavn | Avinor |
| Sak 10-04 | Status flystøy | Avinor |
| Sak 10-05 | Oppdatering av Støysonekart 2RWY og 3RWY | Avinor |
| Sak 10-06 | Reguleringsplan 3RWY | Avinor og Ullensaker |
| Sak 10-07 | Kommunikasjon/informasjon 3RWY | Avinor |
| Sak 10-08 | Eventuelt | |

Kommunikasjon/informasjon 3 RWY



KOMMUNIKASJON – TREDJE RULLEBANE

- Egen nettside dedikert til tredje rullebane
- Legges ut nyheter om prosessen på Avinors hjemmeside.
- Avinor er disponible til media og ønsker dialog med naboer.
- Støytelefonen og generell støyinformasjon på Avinors nettsider.



EVENTUELT SAKER

- Møteplan for Miljø- og støyutvalget