**Støy fra motorsport - grenseverdier, beregningsmetode og datagrunnlag**

Verken støyretningslinjer (parametere og grenseverdier gitt av Klima- og miljødepartementet i T-1442), beregningsmetoder (Miljødirektoratets M-2061, der kildespesifikke kapitler fra tidligere M-128 er innarbeidet) eller datagrunnlag (også i veilederen M-2061) er godt utviklet for motorsport. Dette fører til at støygrenser for motorsport ikke nødvendigvis samsvarer med det virkelige støyproblemet og at ulike konsulenter løser sine beregninger på forskjellig måte når det er snakk om å etablere nye anlegg eller å endre bruken av nåværende anlegg. Dermed blir det vanskelig for miljømyndighetene å ta stilling til støyspørsmål og man risikerer å regulere for svakt, slik at det oppstår miljøproblemer, eller for strengt, slik at man hindrer idrettsutøvelse.

Motorsportorganisasjonene (Norges Bilsportforbund og Norges Motorsportforbund) har identifisert problemstillingen og samarbeidet med Miljødirektoratet om den over lang tid. Noe av det siste vi har gjort er å innhente nye norske og internasjonale måledata for å kunne gi et oppdatert beregningsgrunnlag for forskjellige motorsportgrener ("emisjonskatalogen"). Dette materialet er innarbeidet i Miljødirektoratets veiledning, men har fremdeles mangler, fordi grunnlaget for flere av grenene er svakt.

Norges Motorsportforbund har, i samråd med sine nordiske søsterorganisasjoner, pekt på behov for en felles nordisk beregningsmetode for støy fra motorsport.

Her har vi altså minst tre krevende oppgaver:

- Undersøke sammenheng mellom støynivå (inkl. karakter, tidspunkt m.m.) og støyplage - foreslå samfunnsmedisinsk riktige grenseverdier og parametere

- Beregningsmetodikk - utvikle forslag til eller innspill til ny nordisk metode

- Emisjonsverdier for ulike grener (hvor mye støy de faktisk gir), som kan omfatte målinger i felt og utvikling av målemetode. Brukes som inngangsdata til beregninger.

Knut Iver Skøien, 06.10.2020