

2019: 01426 - Åpen

Rapport

Støyberegning for Brønnøysund lufthavn, Brønnøy

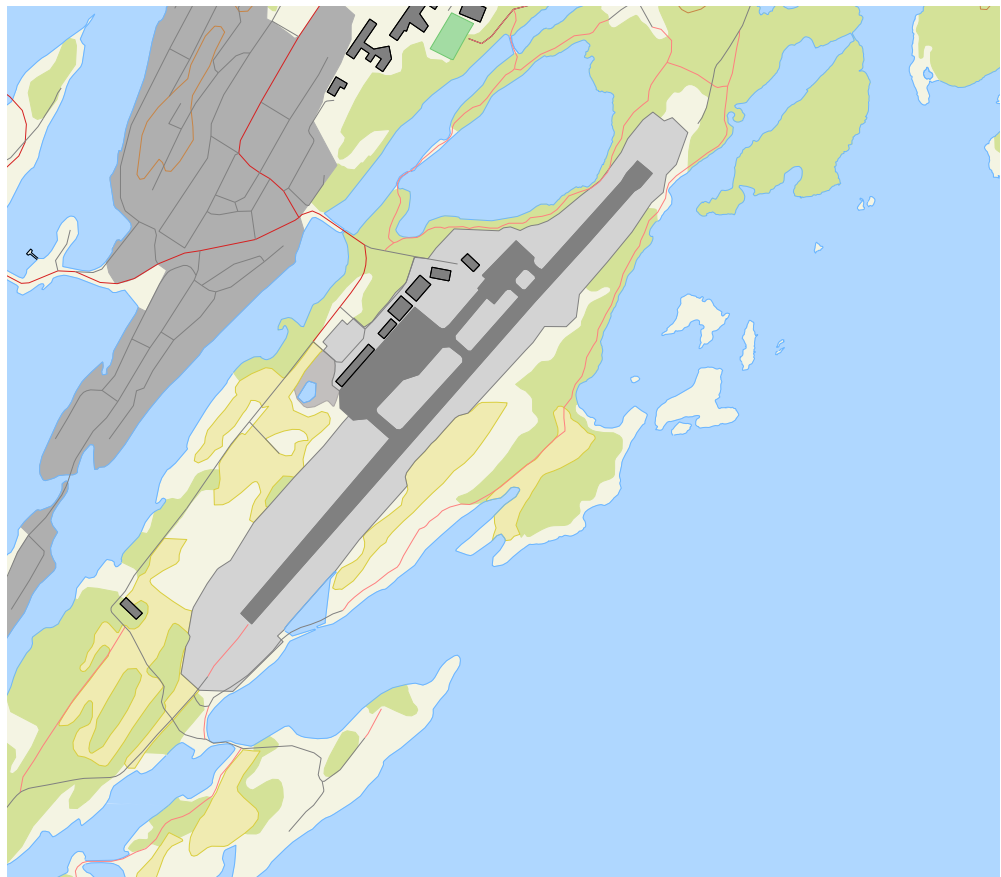
Støysoner etter T-1442/2016

Forfatter(e)

Karen Evensen

Rolf Randeberg

Idar L. N. Granøien



SINTEF Digital

Postadresse:
Postboks 4760 Torgarden
7465 Trondheim
Sentralbord: 40 00 51 00
E-mail: [InstituteEmail]Foretaksregister:
919 303 808 MVA

Rapport

Støyberegning for Brønnøysund lufthavn, Brønnøy

Støysoner etter T-1442/2016

RAPPORTNR	PROSJEKTNR	VERSJON	DATO
2019: 01426	102019988	1	2019-12-13

EMNEORD:Akustikk; Flystøy;
Beregning**FORFATTER(E)**Karen Evensen
Rolf Randeberg
Idar L. N. Granøien**OPPDRAKSGIVER(E)**

Avinor

OPPDRAKSGIVERS REF.

M. J. Newman

ANTALL SIDER OG VEDLEGG:

53

GRADERING

Åpen

GRADERING DENNE SIDE

Åpen

ISBN

978-82-14-06239-7

SAMMENDRAG

Avinor har gitt SINTEF i oppdrag å foreta en oppdatert støykartlegging av Brønnøysund lufthavn Brønnøy etter Miljøverndepartementets retningslinje T-1442/2016. Beregning av støy er utført med NORTIM 4.5 som tar hensyn til topografien ved beregning av lydutbredelse.

Det er gjort beregninger for gjennomført trafikk i 2018 og for en prognose for 2029.

**UTARBEIDET AV**

Karen Evensen

KONTROLLERT AV

Herold Olsen

GODKJENT AV

Erik Swendgaard

Dokumentet har gjennomgått SINTEFs godkjenningsprosedyre og er sikret digitalt

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	4
2	Generelt om flystøy	5
2.1	Akustiske størrelser	5
2.2	Flystöyens egenskaper og virkninger	5
2.2.1	Søvnforstyrrelse som følge av flystøy	5
2.2.2	Generell plage av flystøy	6
3	Miljøverndepartementets retningslinje	8
3.1	Måleenheter	8
3.2	Støysoner til arealplanlegging	8
3.2.1	Definisjon av støysoner	8
3.2.2	Utarbeidelse av støysonekart og implementering i kommunale planer	9
3.2.3	Kartlegging av stille områder	9
3.3	Beregningsmetode	9
3.3.1	Dimensjonering av trafikkgrunnlaget	9
3.3.2	Beregningsprogrammet NORTIM	10
4	Kartlegging i henhold til forskrift til forurensingsloven	11
4.1	Innendørs støy	11
4.1.1	Beregning med normtall for fasadedempning	11
4.1.2	Beregning med frekvensspekter	11
4.2	Strategisk støykartlegging	12
5	Omgivelser	13
6	Flyaktiviteten ved Brønnøysund lufthavn, Brønnøy	15
6.1	Dagens trafikk ifølge tårnjournal	15
6.2	Prognose	17
7	Destinasjoner, traséer og profiler	18
8	Beregningsparametere	29
8.1	Beregningsenheter	29
8.2	Beregning i enkeltpunkt	29
8.3	NORTIM beregningskontroll	29
9	Resultater relatert til retningslinje T-1442/2016	30
9.1	Støysonekart for dagens situasjon	30

Dette notatet inneholder prosjektinformasjon og foreløpige resultater som underlag for endelig prosjektrapport.

2 av 55

SINTEF hefter ikke for innholdet, og tar forbehold mot gjengivelse.

9.2	Støysonekart for prognosesituasjon.....	31
9.3	Verste tilfelle kombinasjon.....	32
9.4	Kartlegging av stille områder	32
10	Resultater relatert til forurensningsloven	34
10.1	Kartlegging av innendørs støynivå.....	34
10.2	Kartlegging av utendørs støynivå.....	38
11	Litteratur.....	50
12	Vedlegg.....	52

1 Innledning

Avinor har gitt SINTEF i oppdrag å foreta en oppdatert støyberegning for Brønnøysund lufthavn Brønnøy. Det er beregnet for dagens trafikk for en tiårs prognose. Grunnlaget for beregningene er loggført trafikk for 2018. Prognosen inkluderer både trafikkvekst og utskifting av flytyper. Tidligere støyberegninger har blitt utført i 2010 [1] og sist i 2014 [2].

Michael J. Newman har vært kontaktperson hos Avinor. Prosjektet er utført ved SINTEF Digital med Rolf Tore Randeberg som prosjektleder og Karen Evensen som prosjektmedarbeider. Prosjektansvarlig i SINTEF Digital har vært Erik Swendgaard.

Beregningene for Brønnøysund lufthavn, er gjennomført med beregningsprogrammet NORTIM, versjon 4.5.

Denne rapporten har et standard format med gjennomgang av grunnlagsmateriale for regelverket i Norge, presentasjon av beregningsprogrammet, beskrivelse av datagrunnlaget og til slutt resultatene fra beregningene.

2 Generelt om flystøy

Hensikten med dette kapitlet er å gi en forenklet innføring om hvordan flystøy virker på mennesker. Framstillingen baserer seg på anerkjent viten fra det internasjonale forskningsmiljøet. Relevante måleenheter presenteres først.

2.1 Akustiske størrelser

L_{ASmaks}	Det A-veide maksimumsnivået for en støyhendelse (f.eks. en landing) målt med tidskonstant "slow", 1 sek. I flystøysammenheng benyttes ofte den forenklete skrivemåten L_{maks} eller L_{max} , idet A-veing og 1 sek integrasjonstid er underforstått.
L_{pA}	Momentant A-veid lydtryknivå
L_{den}	Tidsveid ekvivalentnivå med 5 dB tillegg for kveld (19–23) og 10 dB tillegg for natt (23–07). Størrelsen skal normalt beregnes som et gjennomsnitt for hele året. Dette er hovedindeksen i det norske støyregelverket, og indeksen som anbefales av EU for å beskrive vanlig samfunnsstøy. I løpende tekst benyttes også skrivemåten DENL.
L_{dn}	Tidsveid ekvivalentnivå med 10 dB tillegg for natt (22–07). Brukes internasjonalt på samme måte som DENL. I løpende tekst benyttes også skrivemåten DNL.
L_{Aeq}	A-veid ekvivalentnivå. Korrekt skrivemåte i henhold til ISO er L_{pAT} , der T angir midlingstiden, f.eks. døgn. I løpende tekst benyttes ofte L_{AEQ} eller bare LEQ. Andre brukte varianter av denne er L_{day} , $L_{evening}$, L_{night} eller tilsvarende norske døgnbenevnelser, der disse er definert gjennom periodene for L_{den} .
MFN_T	Statistisk representativt maksimum flystøynivå for en døgnperiode T. Denne benyttes for nattperioden (23-07). Krav til hyppighet er at maksimumsnivået må opptre minimum tre ganger per uke.

2.2 Flystøyens egenskaper og virkninger

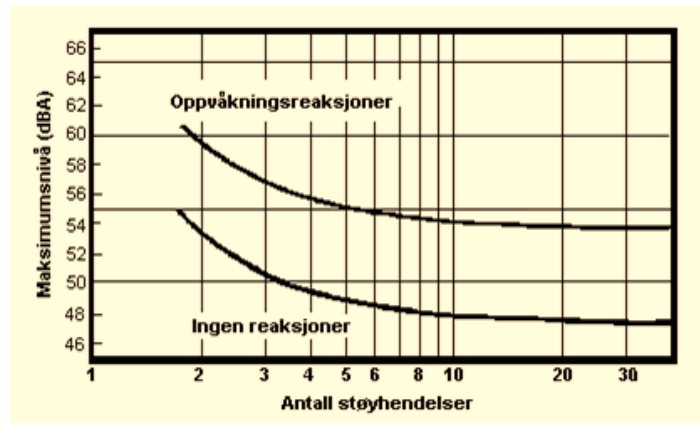
Flystøy har en del spesielle egenskaper som gjør den forskjellig fra andre typer trafikkstøy. Varigheten av en enkelt støyhendelse er forholdsvis lang, nivåvariasjonene fra gang til gang er gjerne store og støynivåene kan være kraftige. Det kan også være lange perioder med opphold mellom støyhendelsene. Flystøyens frekvensinnhold er slik at de største bidrag ligger i ørets mest følsomme område og det er lett å skille denne lyden ut fra annen bakgrunnsstøy; så lett at man ofte hører flystøy selv om selve støynivået ikke beveger seg over nivået på bakgrunnsstøyen. Flystøy har også et betydelig innslag av lavfrekvente komponenter som gjør at den lett trenger inn i bygninger.

De to viktigste typer ulemper forbundet med flystøy er forstyrrelse av søvn eller hvile og generell irritasjon eller plage. Det er viktig å merke seg at fare for hørselsskader med få unntak begrenser seg til de personer som jobber nær flyene på bakken.

2.2.1 Søvnforstyrrelse som følge av flystøy

Det har vært bred internasjonal enighet om at **vekking** som følge av flystøy kan medføre en risiko for helsevirkninger på lang sikt, se litteraturlisten ref. [3, 4]. Det er **ikke** samme enighet på hvorvidt **endring av søvnstadium** (søvnndybde) har noen negativ effekt alene, dersom dette ikke medfører vekking.

Risiko for vekking er avhengig av hvor høyt støynivå en utsettes for (maksimumsnivå) og hvor mange støyhendelser en utsettes for i løpet av natten. Det er normalt store individuelle variasjoner på når folk reagerer på støyen. Derfor brukes oftest en gitt sannsynlighet for at en andel av befolkningen vekkes for å illustrere hvilke støynivå og antall hendelser som kan medføre vekking, som illustrert i Figur 2-1.



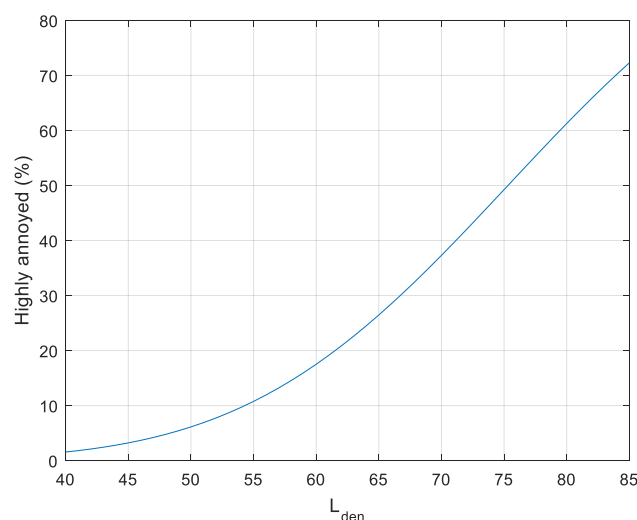
Figur 2-1. 10 % sannsynlighet for vekking resp. søvnstadiumsendring. Sammenheng mellom maksimum innendørs støynivå og antall hendelser [3].

Figuren viser at man tåler høyere støynivå uten å vekkes dersom støynivået opptrer sjelden. Når det blir mer enn ca. 15 støyhendelser i søvnperioden er ikke antallet så kritisk lenger. Da er det 10 % sjans for vekking dersom nivåene overstiger 53 dBA i soverommet.

2.2.2 Generell plage av flystøy

Generell støyplage kan betraktes som en sammenfatning av de **ulemper** som en opplever at flystøyen medfører i den perioden man er våken. De mest vanlige beskrivelser er knyttet til **stress og irritasjon**, samt **forstyrrelser ved samtale og lytting** til TV/radio og musikk. Kartlegging av folks reaksjoner gjøres normalt gjennom spørreundersøkelser og man søker å finne resultater som er representative for gjennomsnittet av befolkningsgrupper. Slike undersøkelser har vært gjennomført i stor skala både internasjonalt og i Norge.

Sammenfatning av slike undersøkelser er også foretatt flere ganger og den mest omfattende og den som oftest refereres til er publisert av Miedema og Oudshorn, ref. [4]. Den vanligste parameteren som man rapporterer er hvor stor andel av befolkningen som sier seg svært plaget (highly annoyed) som funksjon av ekvivalent støynivå. Både L_{den} og L_{dn} er slike nivåstørrelser hvor det i tillegg gjøres en vektning av når på døgnet støyhendelsen forekommer. Den følgende figuren viser andel sterkt plaget som funksjon av L_{den} slik den er sammenfattet i [4].



Figur 2-2. Middelkurve for prosentvis antall personer sterkt plaget av flystøy som funksjon av ekvivalentnivå utendørs [4].

Undersøkelsene rundt 1990 i Norge [5, 6] ble foretatt rundt Fornebu, Bodø og Værnes og inngår som en del av bakgrunns materialet i undersøkelsen til Miedema og Oudshorn. Resultatene herfra skiller seg ikke vesentlig ut fra middelkurven.

Senere undersøkelser i Norge [7] viser at for fire av fem undersøkte flyplasser så er reaksjonene lavere enn kurven i Figur 2-2, mens én av de fem viser sterkere reaksjoner. De fire med lavere respons er Bodø, Sola, Tromsø og Værnes, mens reaksjonene rundt Gardermoen skiller seg ut i motsatt retning. Årsaken til høyere respons her er antatt å være todelt; dels et vedvarende konfliktnivå mellom flyplass og naboer rundt Gardermoen, dels at tettere trafikk medfører færre stille perioder hvor man får tatt seg inn igjen.

3 Miljøverndepartementets retningslinje

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) ble fastsatt av Klima- og miljødepartementet i januar 2005. Retningslinjen ble revidert i 2012 og oppdatert i 2016 [8]. Før 2005 var retningslinjen basert på måleenheter utviklet i Norge i starten av 1980-tallet. T-1442 må kunne sies å representere en tilpasning til EU sitt direktiv fra 2001 siden den legger L_{den} til grunn for beregning av ekvivalentnivå. Den har likevel definert et statistisk representativt maksimumsnivå som er ment benyttet for vurdering av støy på natt. For flystøy er denne betegnet L_{5AS} .

3.1 Måleenheter

L_{den} er det mål som EU har innført som en felles måleenhet for ekvivalentnivå. Måleenheten legger forskjellig vekt på en støyhendelse i forhold til når på døgnet hendelsen forekommer. På kveld legges det til 5 dB til den reelle støyen og på natt adderes 10 dB. Et tillegg på 5 dB på ekvivalentnivået tilsvarer at ett fly på kveld teller som drøyt tre på dagtid, mens ett fly på natt teller som ti på dag. T-1442/2016 følger den internasjonalt mest vanlige inndelingen av døgnet ved at dagtid er definert fra kl. 07 til 19, kveld er mellom kl. 19 og 23, mens natta strekker seg fra kl. 23 til 07.

Maksimumsnivået L_{5AS} er i [8] definert som det lydnivå "som overskrides av 5 % av hendelsene i løpet av en nærmere angitt periode, dvs. et statistisk maksimalnivå i forhold til antall hendelser". Denne enheten kommer bare til anvendelse for hendelser som forekommer på natt mellom 23 og 07, og var ment å skulle erstatte måleenheten MFN på natt. L_{5AS} vil imidlertid ikke identifisere de nivå som kan skape problem for søvnforstyrrelse relatert til Figur 2-1. Antallet "hendelser" vil kunne variere fra flyplass til flyplass og fra område til område ved en og samme flyplass. Når dimensjonerende nivå defineres til å være en prosentsats, vil man derfor ikke uten videre vite hvor mange hendelser dette representerer.

Retningslinje T-1442/2016 definerer ikke begrepet "hendelse". Det betyr at det ikke er gitt hvor mye støy som skal til for at man skal inkludere noe som en hendelse. I veilederen til T-1442/2016 [8], er det angitt at L_{5AS} beregnes som MFN_{23-07} .

3.2 Støysoner til arealplanlegging

T-1442/2016 definerer to støysoner, gul og rød sone, til bruk i arealplanlegging. I tillegg benyttes betegnelsen *hvit sone* om området utenfor støysonene. Kommunene anbefales også å etablere *grønne soner* på sine kart for å markere *stille områder som etter kommunens vurdering er viktige for natur- og friluftsinnteresser*. Hvit og grønn sone skal med andre ord ikke betraktes som støysoner.

3.2.1 Definisjon av støysoner

Støysonene ble definert slik at det i ytterkant av gul sone kan forventes at inntil 10 % av en gjennomsnitts befolkning vil føle seg svært plaget av støyen. Det betyr at det vil være folk som er plaget av støy også utenfor støysonene.

De to støysonene er i retningslinjen definert som vist i Figur 3-1. Det fremgår at hver sone defineres med to kriterier. Hvis ett av kriteriene er oppfylt på et sted, så faller stedet innenfor den aktuelle sonen – det er med andre ord et "eller" mellom kolonnene.

Figur 3-1. Kriterier for soneinndeling. Ytre grense i dB, frittfeltsverdier.

	Gul sone		Rød sone	
	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23 – 07	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23 – 07
Flyplass	L _{den} 52 dB	L _{5AS} 80 dB	L _{den} 62 dB	L _{5AS} 90 dB

3.2.2 Utarbeidelse av støysonekart og implementering i kommunale planer

Ansvar for utarbeidelse av kart som viser støysonene legges til tiltakshaver ved nye anlegg, mens anleggseier eller driver har ansvar for eksisterende anlegg. De ansvarlige oversender kartene til kommunen og har også et ansvar for å oppdatere kartene dersom det skjer vesentlige endringer i støysituasjonen. Normalt skal kartene vurderes hvert 4.–5. år.

Det skal utarbeides støysonekart for dagens situasjon og aktivitetsnivå og en prognose 10–20 år fram i tid. Kartet som oversendes kommunen skal settes sammen som en verste situasjon av de to beregningsalternativene.

Kommunene skal inkludere og synliggjøre støysonekartene i sine arealplaner. Retningslinjen har flere forslag til hvordan dette kan gjøres. For varige støykilder er det foreslått å legge sonene inn på selve kommuneplankartet som støybetinget restriksjonsområde. Det anbefales at kommunene tar inn bestemmelser tilknyttet arealutnyttelse innenfor støysonene og at det skal stilles krav til reguleringsplan for all utbygging av støyømfintlig bebyggelse innenfor rød og gul sone.

Følgende regler for arealutnyttelse er angitt i retningslinjen:

- **rød sone**, nærmest støykilden, angir et område som ikke er egnet til støyfølsomme bruksformål, og etablering av ny støyfølsom bebyggelse skal unngås.
- **gul sone** er en vurderingssone, hvor støyfølsom bebyggelse kan oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold.

3.2.3 Kartlegging av stille områder

Kartlegging av stille områder er omtalt i et eget kapittel i retningslinjen. Kommunene anbefales å synliggjøre avgrensede områder som er viktige for rekreasjonsaktivitet i sine arealplaner som grønne soner. I tettbebyggelse defineres stille områder som eksempelvis parker, kirkegårder, skog som har et støynivå som er under L_{den} på 50 dBA. Utenfor tettbebygde strøk settes nivågrensen til 40 dBA.

3.3 Beregningsmetode

Vurdering av flystøy etter Miljøverndepartementets retningslinjer gjøres kun mot støysonegrenser som er beregnet, dvs. at man ikke benytter målinger lokalt for å fastsette hvor grensene skal gå. Den beregningsmodellen som benyttes i Norge (se avsnitt 3.3.2), er imidlertid basert på en database som representerer en sammenfatning av et omfattende antall målinger. Skulle beregningene vært erstattet med målinger, så måtte det gjøres meget lange måleserier for å oppnå samme presisjonsnivå som det beregningsprogrammet gir.

Målinger kan nyttes som korrigerende supplement ved kompliserte utbredelsesforhold, ved spesielle flygeprosedyrer, eller når beregningsprogrammet eller dets database er utilstrekkelig.

3.3.1 Dimensjonering av trafikkgrunnlaget

Veilederen til T-1442/2016 legger seg opp til reglene fra EU direktiv 2002/49/EC [9] om at det skal benyttes et årsmiddel av trafikken. Det betyr at støysoner skal representere et middeldøgn for hele året.

Dersom trafikken er sterkt sesongpreget (turisttrafikk) brukes gjennomsnitt av de tre måneder som har mest trafikk. Militære øvelser som forekommer minst annethvert år, skal inngå i trafikkgrunnlaget.

3.3.2 Beregningsprogrammet NORTIM

Fra 1995 beregnes flystøy i Norge med det norskutviklede dataprogrammet NORTIM [10, 11] eller spesialutgaver av dette (REGTIM og RADTIM). Programmene er utviklet av SINTEF for de norske luftfartsmyndighetene. Det unike med NORTIM er at det tar hensyn til topografiens påvirkning av lydutbredelse, samt lydutbredelse over akustisk reflekterende flater.

NORTIM beregner i en og samme operasjon de aktuelle måleenheter som er foreskrevet i retningslinjen L_{den} og MFN_{23-07} (som erstatning for L_{5AS}). Andre støymål som beregnes er blant annet ekvivalentnivået, L_{Aeq} , for hvert døgnssegment i det dimensjonerende middeldøgn. Beregningsresultatene fremkommer i tabellariske oversikter og/eller som støykurver (sonegrenser) som kan tegnes i ønsket målestokk. Alle resultatene leveres på SOSI filformat.

NORTIM programmene ble i 2002 endret ved at nye algoritmer for beregning av bakkedemping og direktivitet [12] ble tatt i bruk. Årsaken var at flyparken har andre karakteristika enn den som ble benyttet da de grunnleggende rutiner ble utviklet sent på 1970-tallet. De gamle rutiner var utelukkende empirisk utviklet, mens de nye er en blanding av empiri og teori. Bakkedemping er basert på en teoretisk modell [13], mens direktivitet er basert på måleserier på Gardermoen i 2001 [14] og således empiriske. Etter endringene viser sammenligninger av lang tids målinger og beregninger for tilsvarende trafikk et avvik på i gjennomsnitt under 0.5 dB [12].

Beregningsprogrammet inneholder en database for over 300 ulike flytyper. Databasen er importert fra internasjonalt tilgjengelige kilder, i hovedsak fra USA, AEDT [15] og NOISEMAP [16] og med korrigerte støydata for to flyfamilier [12]. I tillegg benyttes data fra målinger foretatt av OSL for de to mest benyttede offshore helikoptre [17] og data fra fabrikken for det nye redningshelikopteret [18].

Ved bruk av en liste over substitutter for flytyper som ikke inngår i databasen, kan det beregnes støy fra omlag 650 forskjellige typer fly. I tillegg er det mulig å legge inn brukerdefinerte data for fly- og helikoptertyper som ikke er definert i databasen. I slike situasjoner hentes data fra andre anerkjente kilder eller egne målinger.

4 Kartlegging i henhold til forskrift til forurensingsloven

Forskrift om grenseverdier for lokal luftforurensning og støy ble første gang gitt ved kongelig resolusjon 30. mai 1997, med virkning fra 1. juli samme år. Forskriften er hjemlet i forurensningsloven og omtales som forurensningsforskriften. Den ble revidert sist gang i 2004 [19].

4.1 Innendørs støy

Forurensningsforskriften fastsetter grenseverdier som skal utløse kartlegging og utredning av tiltak mot støy. Kartleggingsgrensen er satt til døgnekvivalent nivå ($L_{Aeq,24h}$) på 35 dBA innendørs når bare én støytype dominerer. Dersom flere likeverdige kilder er til stede, senkes kartleggingsgrensen for hver støykilde med 3 dB til 32 dBA.

4.1.1 Beregning med normtall for fasadedempning

Flystøy beregnes primært for utendørs nivå. Det må derfor gjøres forutsetninger om hvor stor støyisolasjon (demping) husets fasader medfører for å kunne gjøre resultatene om til innendørsnivå. Fasadeisolasjon varierer med frekvensinnhold i støyen. Lave frekvenser (basslyder) går lettere gjennom, mens høye frekvenser (diskant) dempes bedre. Ettersom frekvensinnhold er forskjellig fra flytype til flytype, vil støy fra disse ha ulik støydemping gjennom en fasade. Basert på Norges Byggforskningsinstitutt utredning om fasadeisolasjon [20], som er revidert av Brekke og Strand [21], er det valgt tre forskjellige normtall for fasadeisolasjon avhengig av hvilke flytyper som er støymessig dominant på hver flyplass. Grenseverdi for kartlegging baseres på hustyper ført opp i 1970 eller senere. Tabell 4-1 viser grenseverdiene for beregnet utendørs døgnekvivalent nivå ($L_{Aeq,24h}$):

Tabell 4-1. Kartleggingsgrenser i henhold til forurensningsloven.

Flyplasstype	Støymessig dominerende flytype	Minimum fasadeisolasjon i vanlig bebyggelse	Kartleggingsgrense relativt til frittfeltsnivå
Regionale flyplasser	Propellfly	22 dBA	57 dBA (35+22)
Stamruteplasser / militære flyplasser	Jagerfly	25 dBA	60 dBA (35+25)
Stamruteplasser	Støysvake jetfly	27 dBA	62 dBA (35+27)

Beregninger foretatt for offshore helikopter i den reviderte rapporten [21] viser tilsvarende fasadeisolasjon på minimum 20 dBA for bygningstyper oppført etter 1970. Målinger utført på bygninger rundt de to største offshorebasene har således vist eksempler på at fasadeisolasjon mot denne typen trafikk kan ligge i størrelsesorden 26 dBA [22].

Tiltak på bygninger skal gjøres dersom innendørs støynivå overstiger 42 dBA døgnekvivalent nivå. En tentativ tiltaksgrense vil derfor ligge 7 dB over den kartleggingsgrense som for hvert tilfelle framkommer av tabellen over.

4.1.2 Beregning med frekvensspekter

I enkelte tilfeller med blandet trafikk med ulikt frekvensinnhold kan metoden beskrevet i forrige avsnitt være noe upresis. Det er derfor utviklet en forbedret metode hvor det beregnes et anslag av **innendørs støynivå**, som kan sammenholdes direkte med kartleggingsgrensene og den tentative tiltaksgrensen. Metoden tar hensyn til frekvensinnholdet i hver enkelt flygning. Effektene av kunstige og naturlige skjærmer beregnes for hver enkelt frekvens. Ved beregning av innendørs nivå benyttes to ulike reduksjonsspekter for fasaden, for Hustype II og IV i ref. [21]. Førstnevnte representerer hus bygget rundt 1970-1980 med isolert tak og kaldt loft, og benyttes i de aller fleste tilfeller. Hustype IV representerer boligblokker, og benyttes for bygningstyper hvor vegger typisk er murt eller støpt. På grunn av disse forenklingene vil det beregnede innendørsnivået **ikke** kunne erstatte en faglig utredning som tar hensyn til den aktuelle bygningskonstruksjonen i hvert enkelt tilfelle.

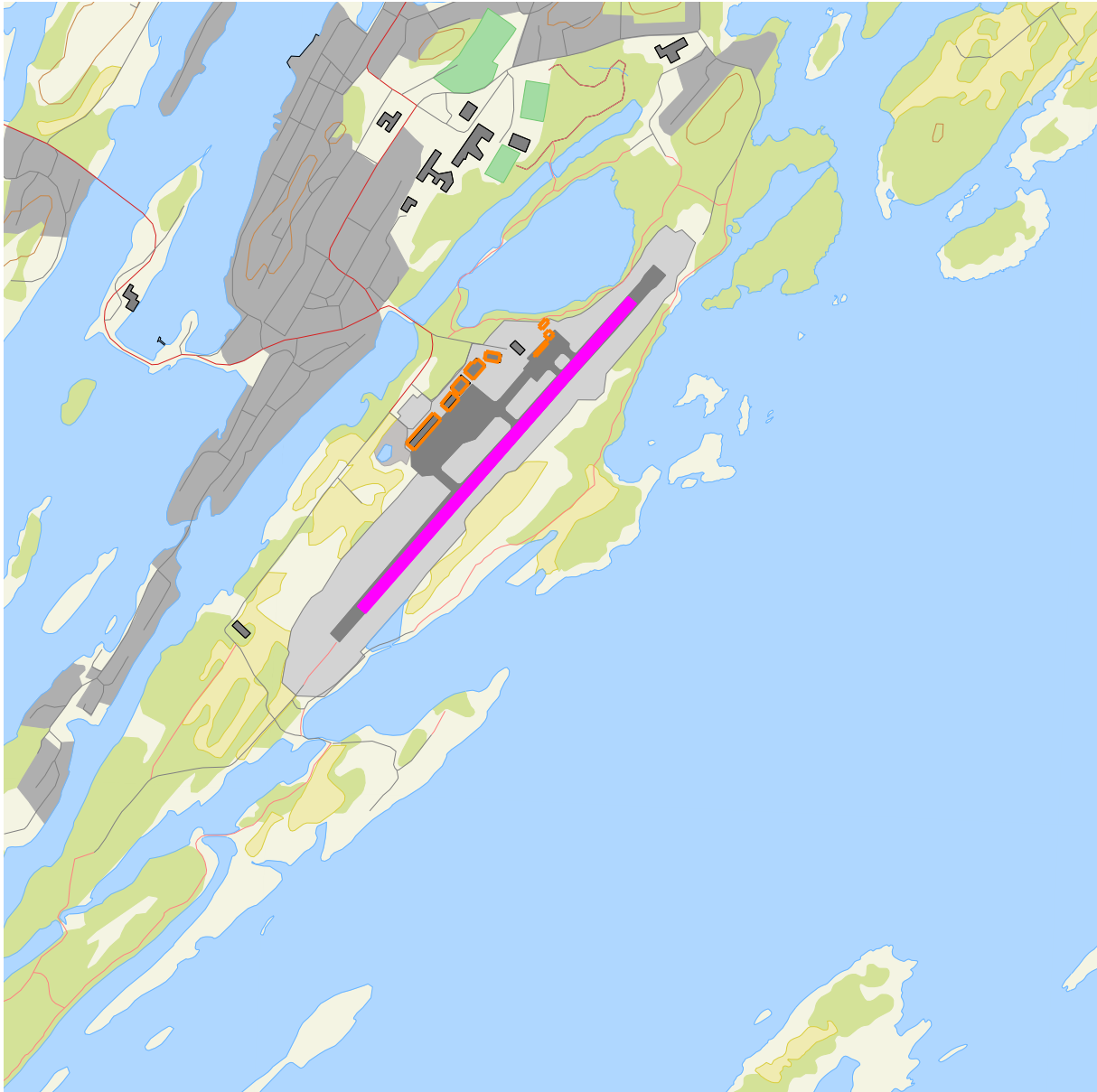
4.2 Strategisk støykartlegging

Strategisk støykartlegging gjennomføres for å tilfredsstille EU direktiv 2002/49/EC [9], befolkningens behov for informasjon og som grunnlag for handlingsplaner. Forskriften gir i vedlegg minstekrav til hva som skal beregnes og rapporteres. Denne del av kartleggingen gjelder for utendørs nivå og det er krav til flere støykart, samt optelling av antall boliger og andre bygninger med støyømfintlig bruksområde innenfor intervaller av støynivå for både L_{den} og L_{night} .

Strategisk støykartlegging skal utføres på flyplasser med mer enn 50 000 sivile bevegelser per år. I dette tallet inngår ikke militær trafikk eller skoleflyging, men denne trafikken skal likevel regnes med når kartleggingen foretas.

5 Omgivelser

Digitalt kartgrunnlag og topografi er hentet fra Kartverket sine gratis tjenester [23]. Topografien er representert med en punkttetthet på 10×10 meter. I Figur 5-1 vises rullebanen slik den inngår i beregningene markert med rosa. I tillegg legges en helikopterplattform med tanke på tomgangskjøring for oppstart og nedkjøling inn foran terminalen, slik som i tidligere beregninger.



Figur 5-1. Brønnøysund lufthavn med omgivelser. Rullebane (terskel til terskel) er markert i rosa. M 1:20 000

Rullebanene legges inn som akustisk harde flater. Større bygninger på lufthavnen er lagt inn som skjermer med omriss som vist på figuren og gesimshøyder som brukt i forrige beregning, den gang angitt av Avinor. Disse er illustrert i oransje på Figur 5-1.

Tabell 5-1 viser koordinater for de rullebaner som inngår i støyberegningen. Alle kartkoordinater er gitt i UTM/EUREF Zone 33. Terskel 03/21 er hentet fra AIP.

Tabell 5-1. Rullebanenes posisjoner.

Navn	Fra øst	Fra nord	Til øst	Til nord	Retning	Lengde
03	370496	7262021	371288	7262927	41,2	1204
21	371288	7262927	370496	7262021	222,1	1204
H03	370711	7262268	370964	7262556	41.3	383
H21	371130	7262748	370952	7262545	221.2	270
HL03	370952	7262546	371130	7262748	41.3	270
HL21	370964	7262556	370711	7262268	221.3	383
HPRK	370837	7262648	370796	7262603	222.3	61

6 Flyaktiviteten ved Brønnøysund lufthavn, Brønnøy

Ifølge retningslinje T-1442 skal det benyttes trafikk for et helt år som grunnlag for beregningen av støysoner. I dette tilfellet er trafikken for 2018 benyttet som utgangspunkt for beregningene.

6.1 Dagens trafikk ifølge tårnjournal

Avinor har oversendt digital journal for all trafikk ved Brønnøy lufthavn i 2018. Tabellene under oppsummerer trafikkmengdene som inngår i journalen.

Tabell 6-1. Antall flybevegelser i 2018.

TO	4352
LA	4357
TG	95
Totalt	8804

Tabell 6-2. Antall bevegelser per type flyging i 2018

FLT	FLTDescription	SumOper	Ant. Avinor
1	Ruteflyging	3943	3943
2	Ikke regelbundet trafikk	37	37
4	Kontinentalsokkelflyging (m/helikopter)	2061	2062
5	Annen kommersiell helikopterflyging	115	
6	Annen kommersiell flyging	8	8
12	Ambulanseflyging	1735	1733
13	Skole- og instruksjonsflyging	84	73
14	Posisjonsflyging	95	
15	Teknisk retur flyging	63	
16	Kontrollflyginger	18	
17	Allmenn flyging	615	562
21	Militær flyging	17	
22	Ambulanseflyging med militært luftfartøy	3	
23	Militær skoleflyging	8	
24	Militær posisjonsflyging	2	
	Annen sivil flygning		291
	Totalt	8804	8709

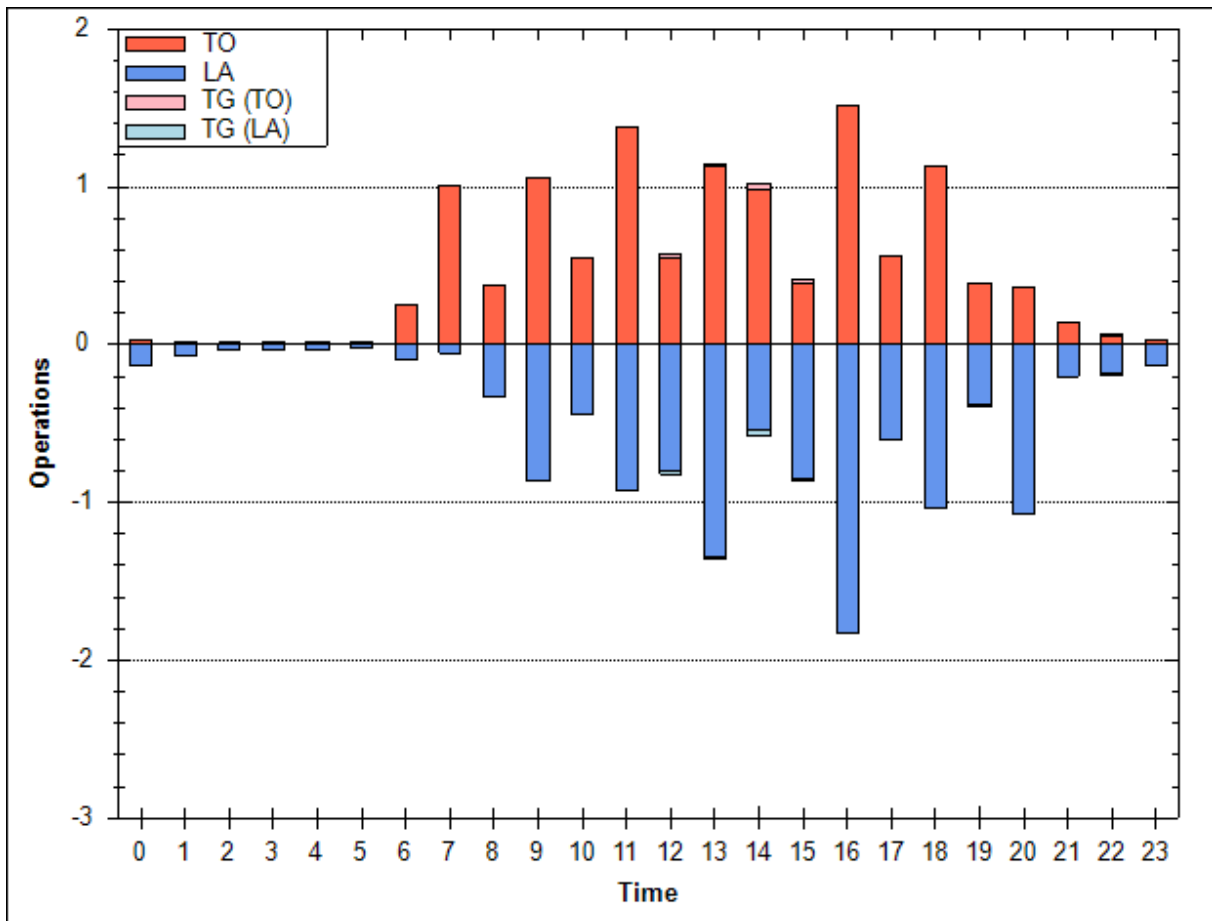
Det er i alt 31 oppføringer av T/G i journalen med til sammen 95 bevegelser. I den offisielle statistikken, som er basert på antallet som betaler landingsavgift, vil det være antall oppføringer som telles. Dette medfører et avvik på $95 - 31 = 64$ bevegelser. I tillegg kommer 30 militære bevegelser som ikke inngår i Avinors offisielle statistikk (FLT kode 21–30). Når disse tallene legges til den offisielle statistikken fra Avinor, blir summen 8803. Avviket mellom de to datakildene blir dermed svært lite.

I journalen fra Avinor er det benyttet koding av flytypenavn etter ICAO dokument 8643, <http://www.icao.int/anb/ais/8643/index.cfm>. I databasen til beregningsprogrammet har flytypene andre betegnelser, og en del av preprosesseringen er å oversette typenavn til navn som finnes i databasen. I tilfellene hvor flytypen ikke finnes i databasen, benyttes substitutter etter en godkjent liste. For mindre fly benyttes samlebetegnelsene, GASEPF og GASEPV, for én-motors småfly med stempelmotor og propell, henholdsvis med fast og variabel pitch. COMSEP benyttes når pitchen ikke er kjent. BEC58P benyttes på samme måte som en samlebetegnelse på små to-motors propellfly med stempelmotor. For helikopter som ikke har egne data er det benyttet betegnelsene LHEL, MHEL og THEL for henholdsvis lett, middels og tungt helikopter. Disse tre representeres ved data som foreligger for BO105, SA365 og SK61.

I alt er det registrert 62 forskjellige flytyper ved Brønnøy lufthavn i løpet av 2018. I kapittel 12 vises alle flytypene og hvordan typenavn er oversatt navn som finnes i NORTIMs database. Etter oversetting og substituering er antallet forskjellige flytyper redusert til 31. Liste over flytyper etter substituering er vist i Tabell 6-3. Figur 6-1 viser trafikkfordelingen over et gjennomsnittsdøgn.

Tabell 6-3. Antall bevegelser per type fly i 2018.

NewACtyp	SumOper
DH8C	2557
S92	2238
DH8A	1190
BE20	985
EC35	501
A139	290
DH8B	222
C172	205
SR22	142
Andre	474
Totalt	8804



Figur 6-1. Antall bevegelser per time for et gjennomsnittsdøgn i 2018.

Flytyper som har tilnærmet samme operasjonsmønster samles videre i grupper for å forenkle beregningsgrunnlaget. I kapittel 12 vises hvordan flytypene tilordnes en gruppe (ACcat). Det er valgt fire forskjellige grupper, som gjengitt i Tabell 6-4.

Tabell 6-4. Inndeling av flytyper i grupper.

ACcat	Beskrivelse	SumOper
GA	Småfly	675
HEL	Helikopter	3163
JET	Jetfly	2
TP	Turboprop	4964

6.2 Prognose

For beregning av situasjonen i 2029 har Avinor tidligere oversendt prognose for passasjertrafikken ("TØI prognoser 2018"). Ut fra disse tallene beregner SINTEF en økning på 7 % i forhold til 2018-trafikken for flygingstypene 1 (Ruteflyging). Samme økning er antatt for flygingstypene 14 (Posisjonsflyging) og 15 (Teknisk retur flyging). For kontinentalsokkelflyging med helikopter er økningen 2%.

SINTEF legger til grunn ingen vesentlig endring for annen kommersiell helikopterflyging, ambulansflyginger eller andre typer flyging. Beregningene for prognosen blir dermed gjort på grunnlaget gitt i tabellene under.

Tabell 6-5. Antall flybevegelser i 2029.

TO LA	SumOper
TO	4679
LA	4686
TG	95
Totalt	9460

Tabell 6-6. Antall bevegelser per type flyging i 2029.

FLT	FLTDescription	SumOper
1	Ruteflyging	4535
2	Ikke regelbundet trafikk	37
4	Kontinentalsokkelflyging (m/helikopter)	2102
5	Annen kommersiell helikopterflyging	115
6	Annen kommersiell flyging	8
12	Ambulansflyging	1735
13	Skole- og instruksjonsflyging	84
14	Posisjonsflyging	109
15	Teknisk retur flyging	73
16	Kontrollflyginger	18
17	Allmenn flyging	615
21	Militær flyging	17
22	Ambulansflyging med militært luftfartøy	3
23	Militær skoleflyging	8
24	Militær posisjonsflyging	2
	Totalt	9460

7 Destinasjoner, traséer og profiler

SINTEF legger til grunn samme rullebanefordeling som ved forrige beregning som er 50/50 mellom de to rullebanene 03 og 21. I likhet med i tidligere beregning er det etablert en egen rullebane for helikopter, som har lik plassering som rullebane 03 og 21, men med kortere lengde. Det er også mellom disse antatt lik fordeling.

SINTEF legger til grunn at overvekt av flygningene skjer ved instrumentflyging og har lagt inn vinkel 3 grader for innflygning. Dette er i henhold til AIP. SA350 er lagt inn med glidebane 6 grader. For øvrige helikopter er det brukt en glidebane på 3 grader.

Traséene presentert her er noe ulike fra forrige rapport, da AIP nå har blitt lagt til grunn. Traséene for småfly og helikopter er i hovedsak like som ved forrige beregning. For offshore helikopter er det illustrert fire avgangstraséer og fire landingstraséer mot vest, i likhet med ved forrige beregning. Det er antatt lik fordeling mellom disse ulike traséene. Det er i forrige beregning benyttet en spesiell spredning fra sentertrasé for offshore helikopter. Den samme spredningen har blitt benyttet i denne beregningen.

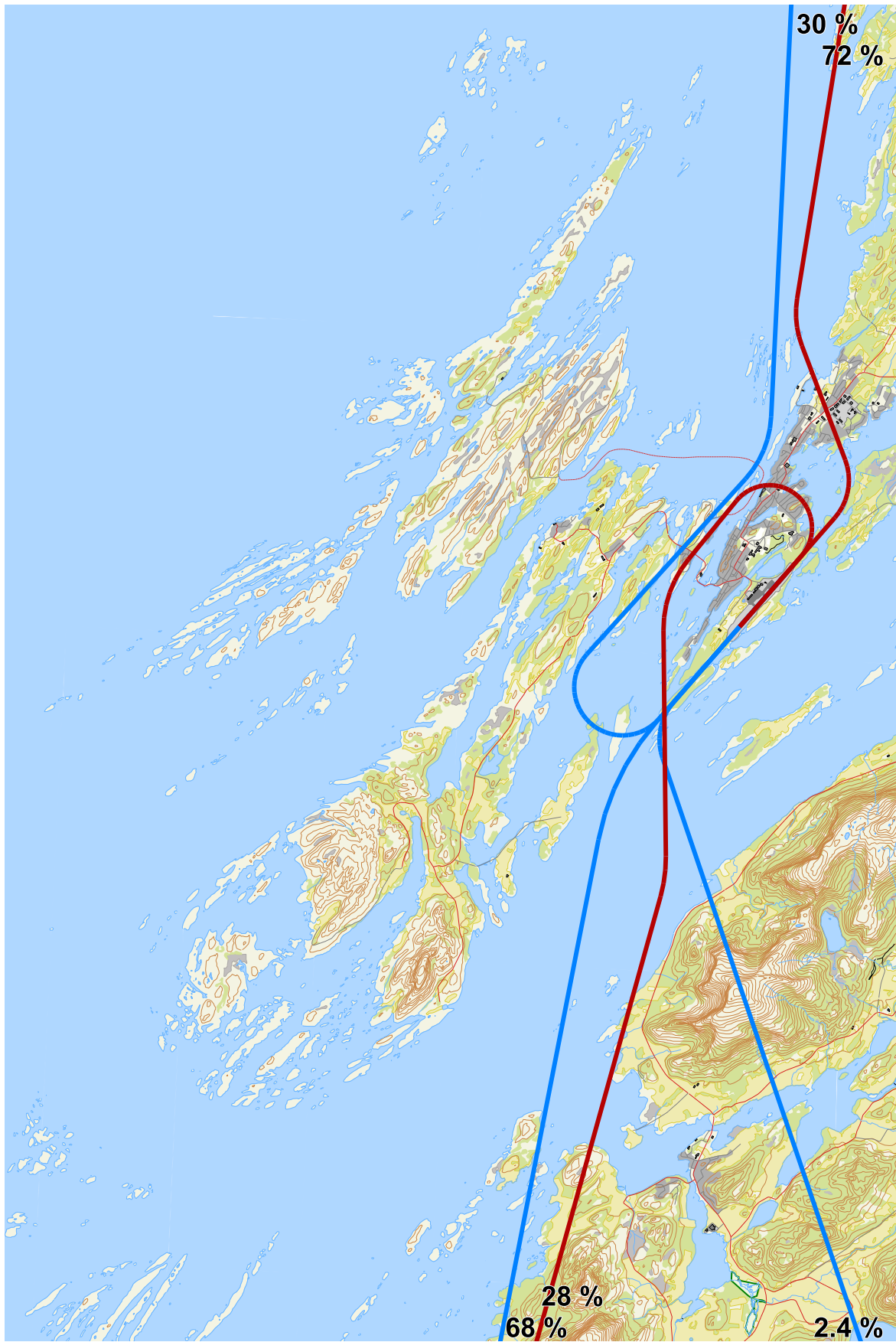
Oppskalering av trafikk tall er antatt å være eneste endring fra dagens situasjon frem til prognosesituasjon. Det er ikke forventet traséendringer fra 2018 til 2029.

En stor mengde operasjoner (1886) har i Journalen den ukjente destinasjonen ENHT. De fleste av disse er med helikoptertypen S92, og antas derfor å være offshore-flygninger mot vest. De øvrige flygningene til denne destinasjonen har blitt fordelt med lik fordeling mellom nord og sør fra de to rullebaneretningene.

Tabell 7-1 viser antall bevegelser knyttet til hver destinasjonsgruppe for dagens situasjon. Traséene som har blitt benyttet er vist på Figur 7-2 til Figur 7-10.

Tabell 7-1. Antall bevegelser per destinasjonsgruppe for 2018.

TO_LA	Destinasjonsgruppe	Antall
LA	E	8
LA	ENHT	919
LA	LOKAL	266
LA	N	251
LA	NE	1023
LA	OFFS	428
LA	S	1378
LA	SE	1
LA	SW	83
TG	ENHT	2
TG	LOKAL	66
TG	N	2
TG	NE	12
TG	SW	13
TO	E	5
TO	ENHT	965
TO	LOKAL	263
TO	N	428
TO	NE	1003
TO	OFFS	411
TO	S	1204
TO	SW	73



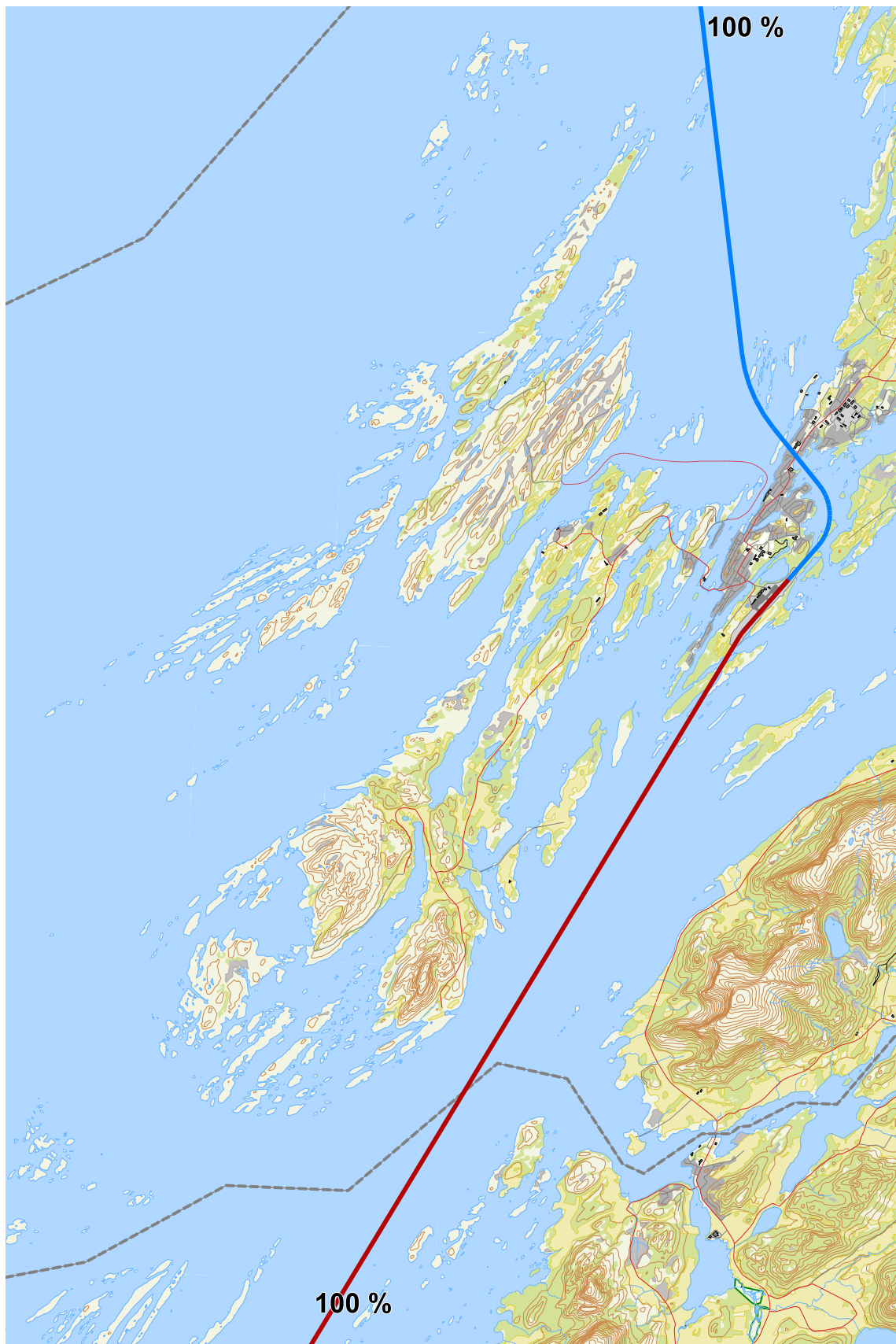
Figur 7-1. Traséer for landing (blå) og avgang (rød) for småfly på rullebane 03, M 1:100 000.



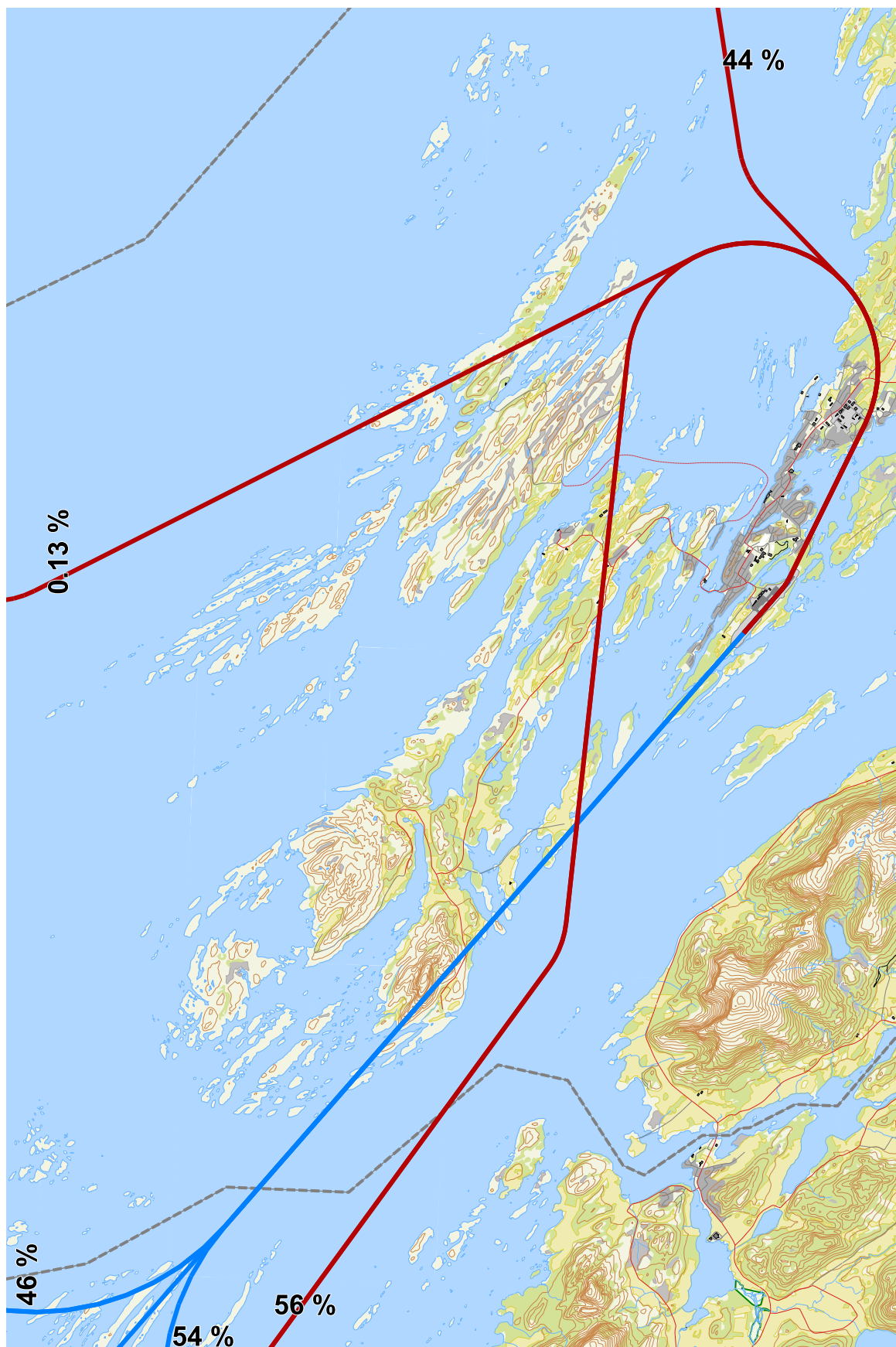
Figur 7-2. Traseer for landing (blå) og avgang (rød) for småfly på rullebane 21, M 1:100 000.



Figur 7-3. Traséer for landing (blå) og avgang (rød) for jetfly på rullebane 03, M 1:100 000.



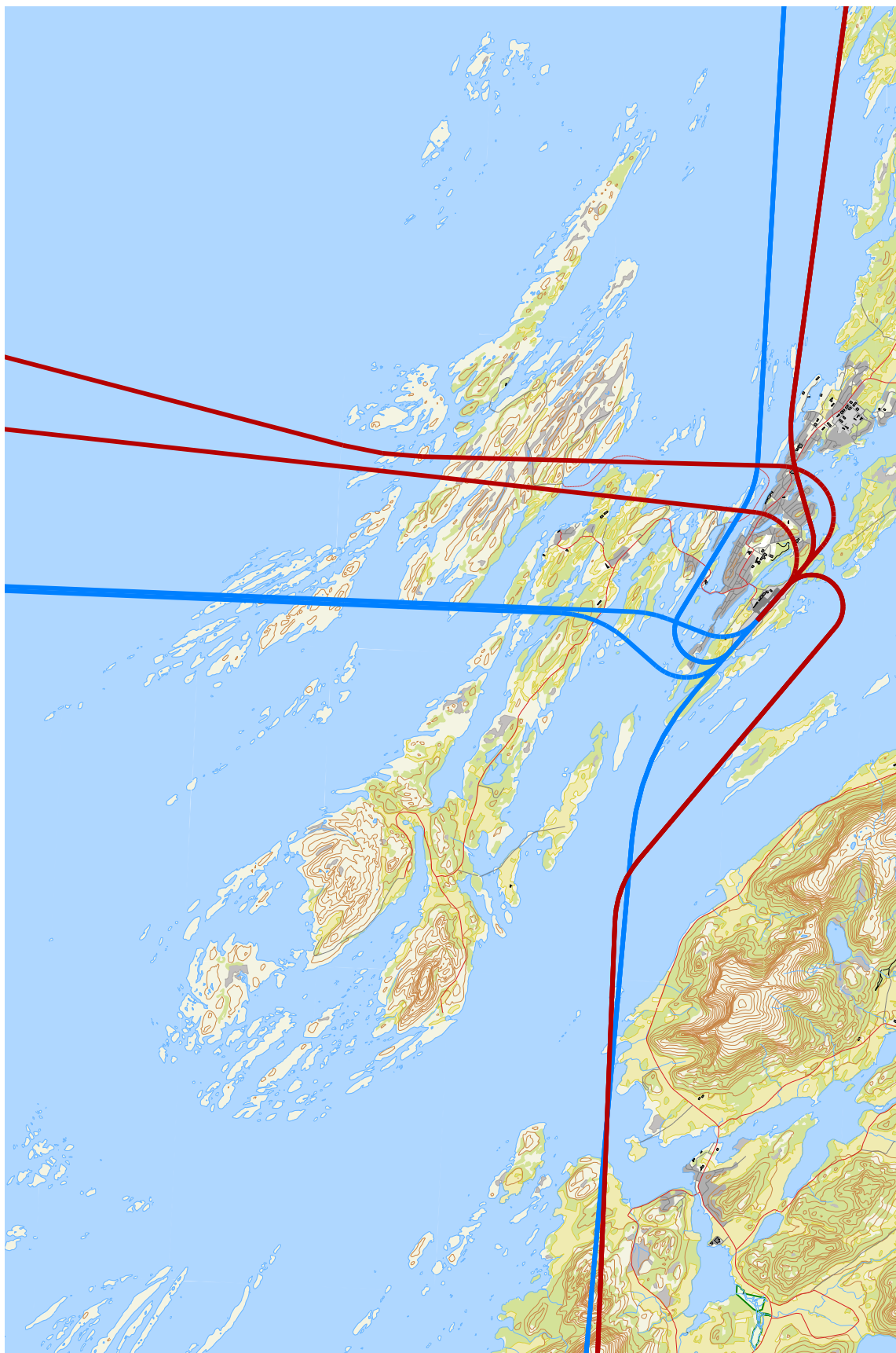
Figur 7-4. Traséer for landing (blå) og avgang (rød) for jetfly på rullebane 21, M 1:100 000.



Figur 7-5. Traseer for landing (blå) og avgang (rød) for turboprop på rullebane 03, M 1:100 000



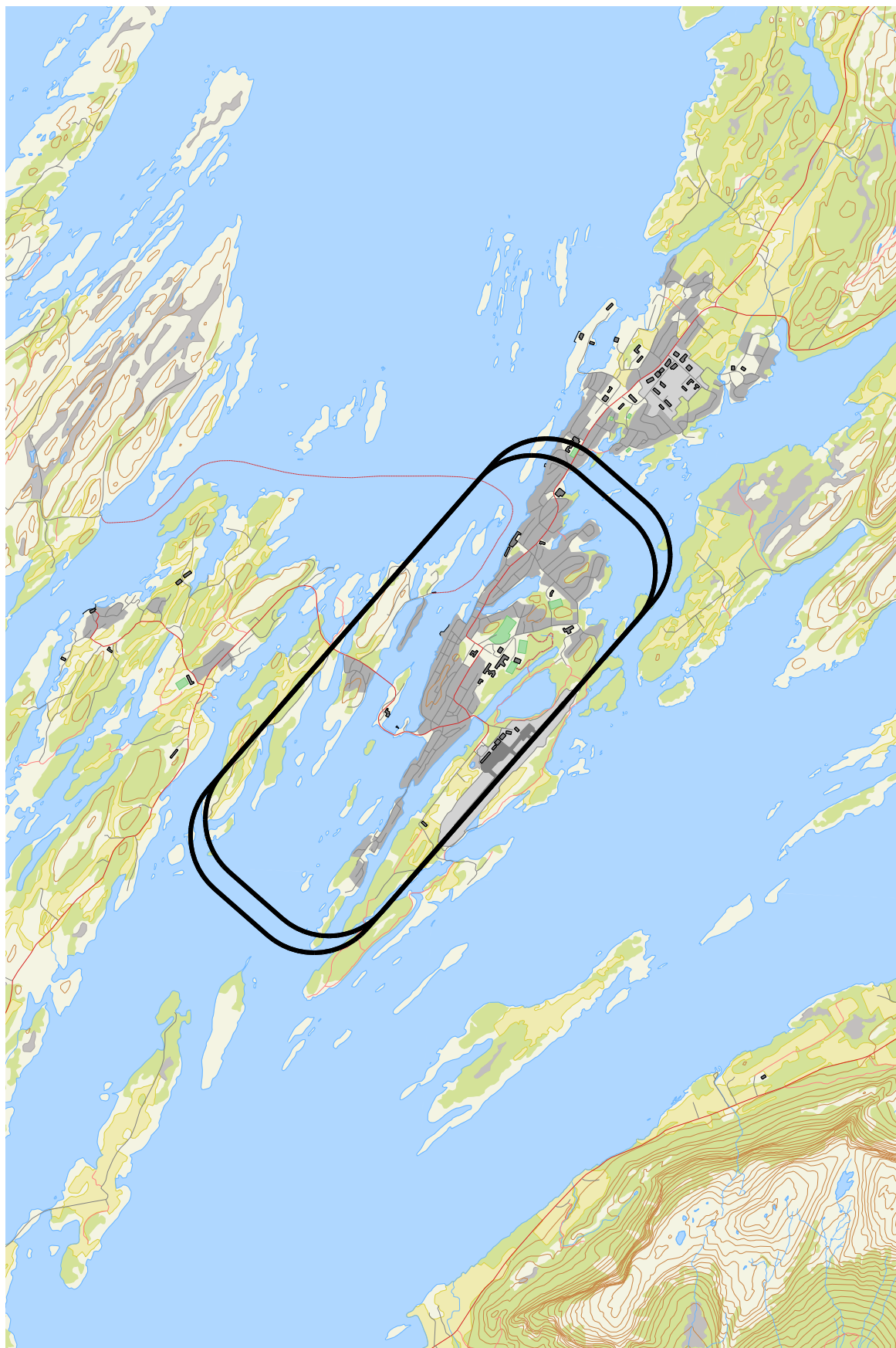
Figur 7-6. Traséer for landing (blå) og avgang (rød) for turboprop på runnebane 21, M 1:100 000



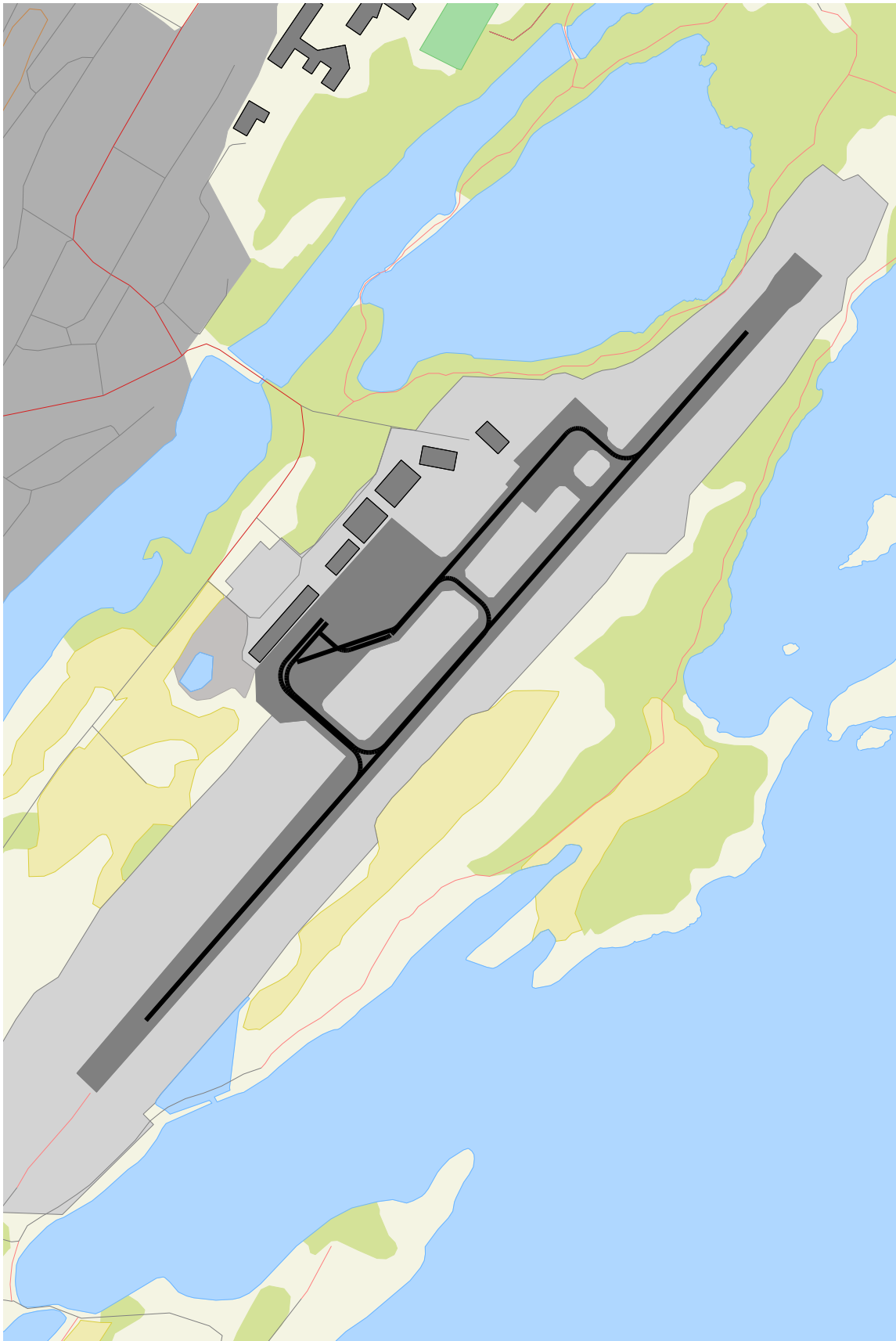
Figur 7-7. Traséer for landing (blå) og avgang (rød) for helikopter på rullebane HL03 og H03, M 1:100 000



Figur 7-8. Traséer for landing (blå) og avgang (rød) for helikopter på rullebane HL21 og H21, M 1:100 000



Figur 7-9. Landingsrunder for småfly og turboprop, M 1:50 000.



Figur 7-10. Taksing for alle traséer. M 1:7500.

8 Beregningsparametere

8.1 Beregningsenheter

Det beregnes for alle enheter som er relatert til retningslinje T-1442 og forurensningsforskriften.

8.2 Beregning i enkeltpunkt

Det gjøres punktberegninger i koordinatpunktene for alle støyømfintlige bygninger innenfor beregningsområdet. Bygningsdata fra Norges Eiendommer er importert per 2019-11-14.

8.3 NORTIM beregningskontroll

Grunnlagsberegningene for T-1442 og kartlegging etter forurensningsforskriften foretas med en oppløsning på 128 fot (39 meter) mellom hvert punkt med mottakerhøyde 4 meter over bakken. For alle beregningene tas det hensyn til topografien.

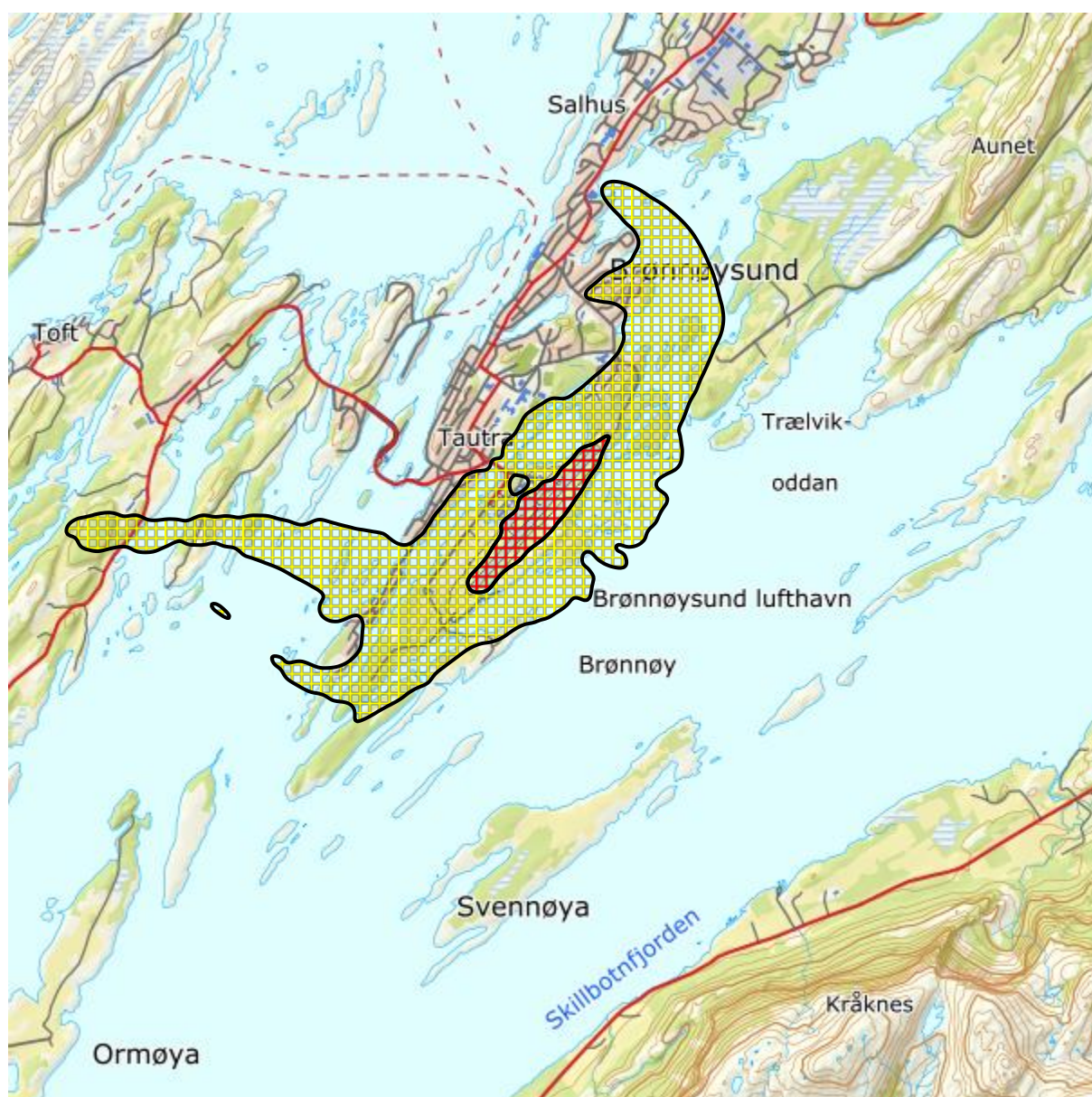
9 Resultater relatert til retningslinje T-1442/2016

9.1 Støysonekart for dagens situasjon

Støysonekart for dagens situasjon er vist under. Beregningene som er gjort inneholder også resultater for andre enheter for støynivå. Disse foreligger på SOSI filformat og leveres oppdragsgiver på elektronisk form. De er ikke vist her av plasshensyn og ut fra ønske om å begrense omfanget av resultatfigurer. Tabell 9-1 og Figur 9-1 viser støysonenes areal for 2018.

Tabell 9-1. Totalt areal i støysoner for dagens situasjon (2018).

Støysone	Areal 2018
Rød	0,32 km ²
Gul	4,43 km ²



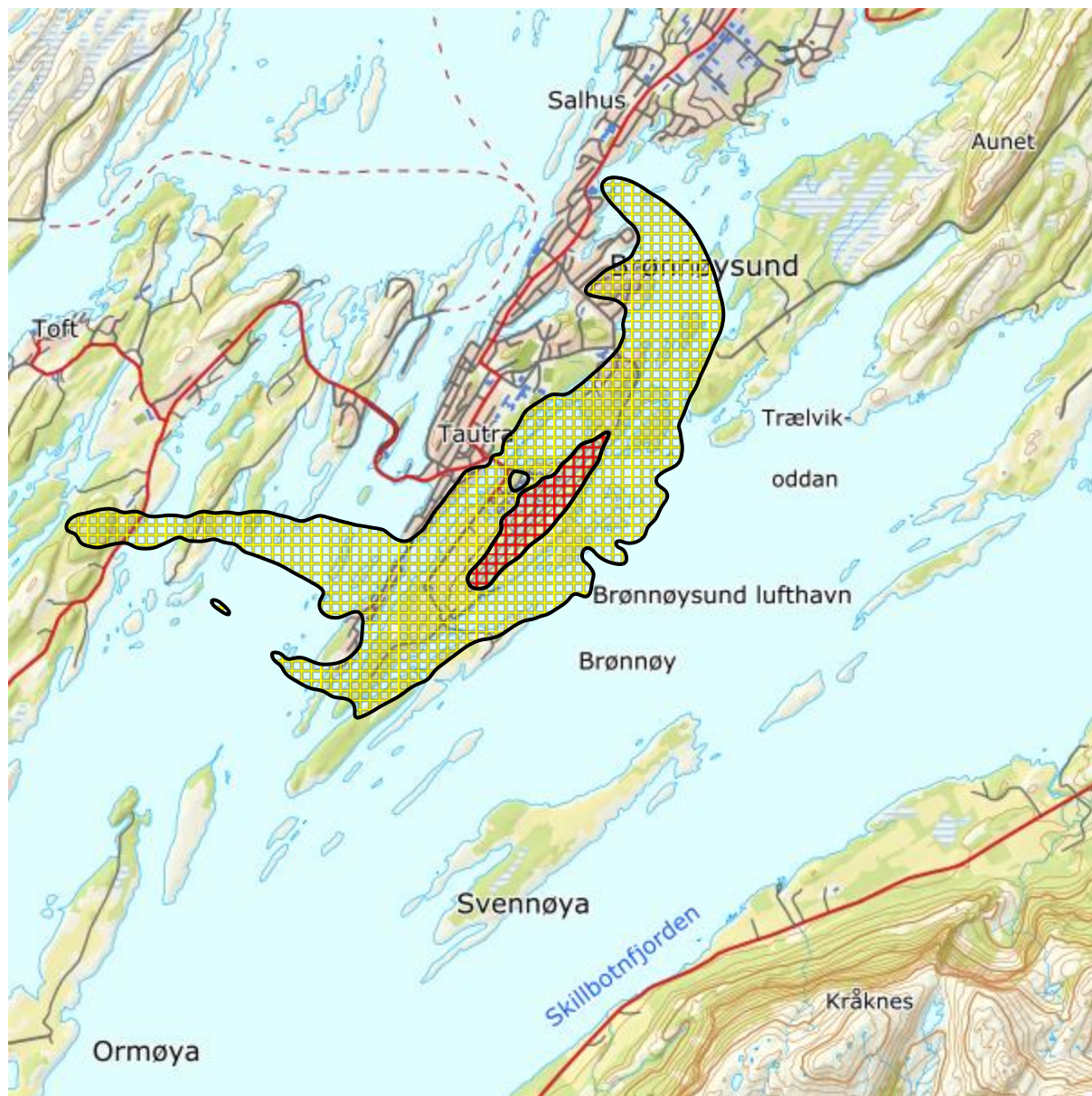
Figur 9-1. Rød og gul støysone for Brønnøysund lufthavn dagens situasjon (2018). M 1:50 000.

9.2 Støysonekart for prognosesituasjon

Støysonekart for prognosesituasjon er vist på Figur 9-2. Støysonenes areal for prognosesituasjon er inkludert er gitt i Tabell 9-2.

Tabell 9-2. Totalt areal i støysoner for prognosesituasjon (2029).

Støysone	Areal 2029
Rød	0,32 km ²
Gul	4,66 km ²



Figur 9-2. Rød og gul støysone for Brønnøysund lufthavn for prognosesituasjonen (2029). M 1:50 000.

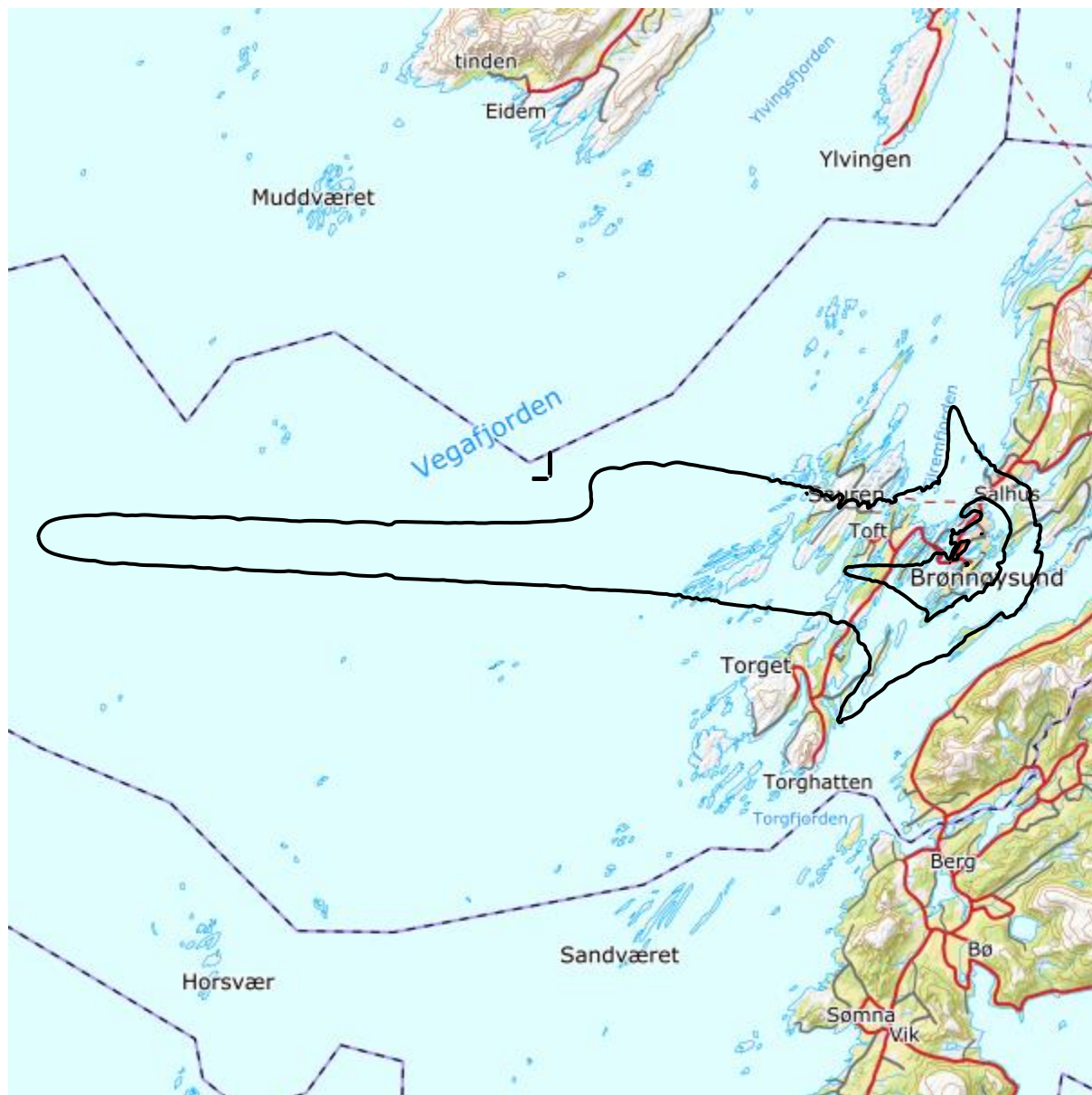
Av Tabell 9-1, Tabell 9-2 og støysonekartene, framgår det at utbredelsen av støysonene for gul sone øker noe for prognosesituasjon relativt med dagens situasjon, men at forskjellene er små.

9.3 Verste tilfelle kombinasjon

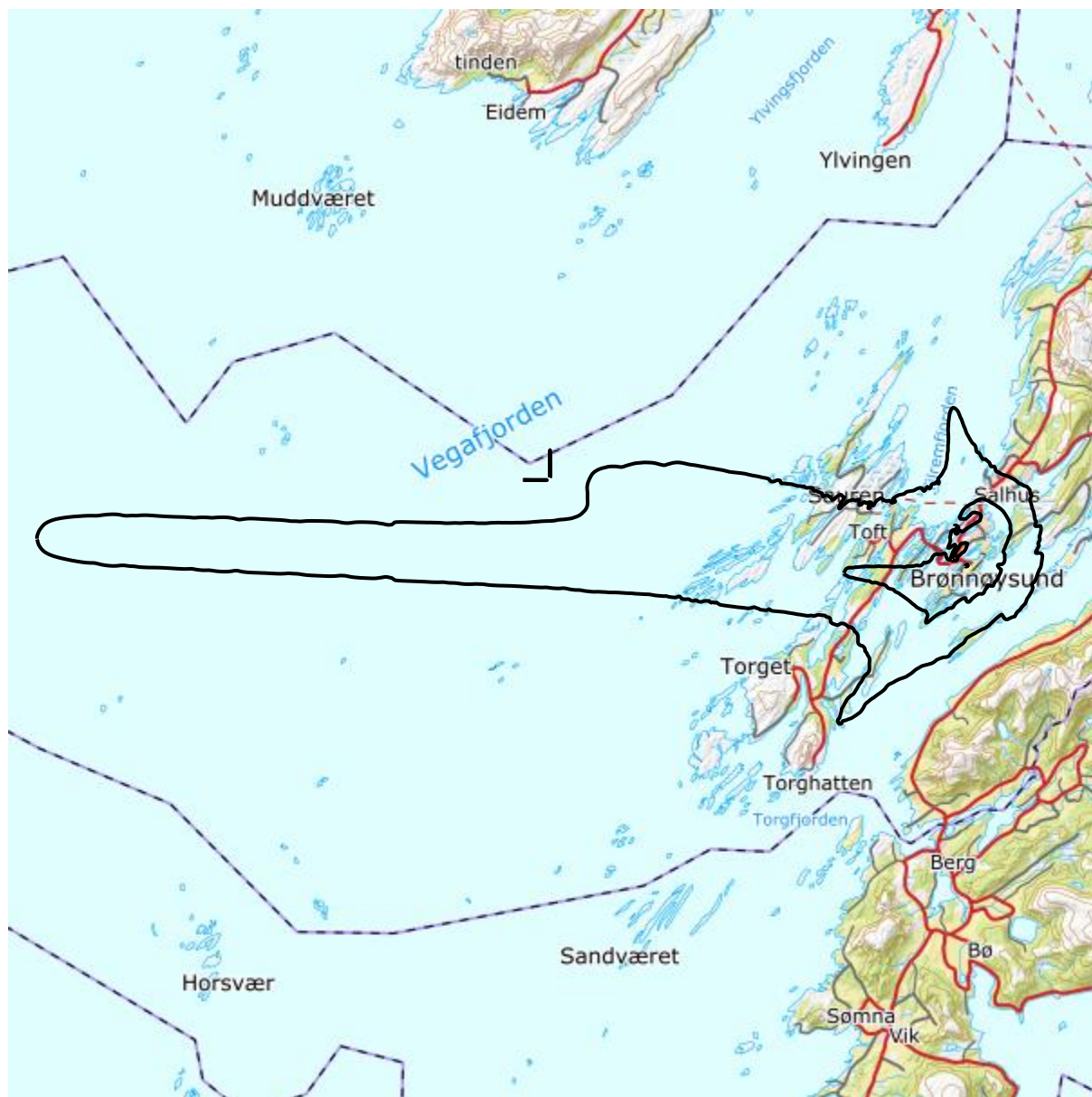
Retningslinje T-1442/2016 angir at det endelige støysonekartet skal settes sammen som en "verste-tilfelle" kombinasjon av støysonene for dagens situasjon og for prognosesituasjon. I dette tilfellet er denne kombinasjonen lik støysonekartet for prognosesituasjon som vist på Figur 9-2.

9.4 Kartlegging av stille områder

Som grunnlag for å kunne definere stille soner har SINTEF utarbeidet kart som viser grensene for L_{den} 40 og 50 dBA, både for dagens situasjon og prognosesituasjonen. Disse er vist på henholdsvis Figur 9-3 og Figur 9-4.



Figur 9-3. L_{den} 40 og 50 dBA for dagens situasjon (2018). M 1:250 000.



Figur 9-4. L_{den} 40 og 50 dBA for prognosesituasjonen (2029). M 1:250 000.

10 Resultater relatert til forurensningsloven

I dette kapitlet vises normalt beregningsresultater relatert til Forurensningsloven i form av kart over kartleggings- og tiltaksgrenser, tabeller med antall berørte støyømfintlige bygninger og andre relaterte resultater.

10.1 Kartlegging av innendørs støynivå

Kartlegging av innendørs støynivå gjøres iht. Forurensningsforskriften [19], Del 2, kapittel 5, avsnitt II. Det legges til grunn at Brønnøysund lufthavn, Brønnøy, betegnes som flyplasstype "Regionale flyplasser", men at helikopterstøy fra S92 likevel er støymessig dominerende mht. innendørs støynivå.

I henhold til kapittel 4.1.1 er kartleggingsgrensen for Brønnøysund lufthavn, Brønnøy for utendørs frittfeltnivå $L_{Aeq,24h}$ lik 55 dBA. Med en fasadeisolasjon på 20 dBA fås innendørs nivå lik 35 dBA som beskrives i forurensningsforskriften. I tilfeller hvor det er andre støykilder som bidrar like mye som flytrafikken (som f.eks. en veg), skal kartleggingsgrensen flyttes 3 dB lenger ut, dvs. til 52 dBA i dette tilfellet. Tentativ tiltaksgrense på innendørsnivå 42 dBA gir et tilsvarende frittfeltnivå på 62 dBA utendørs.

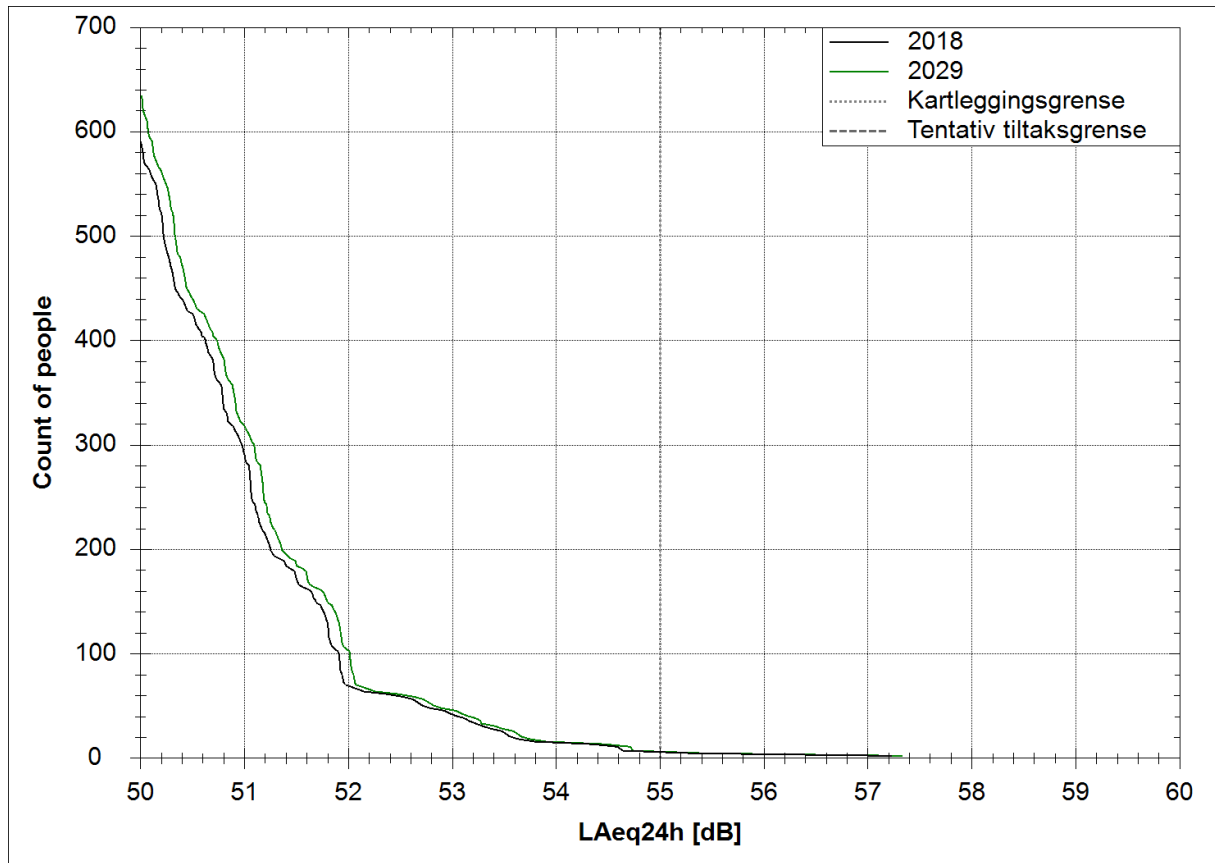
Tabell 10-1 og Tabell 10-2 viser antall bosatte, boliger, skoler, helsebygninger og fritidsboliger med døgnet midlet ekvivalentnivå over de ulike grensene for henholdsvis dagens situasjon og prognosesituasjon. Grensene er illustrert på Figur 10-2 og Figur 10-3.

Tabell 10-1. Antall bosatte, boliger, skoler, helseinstitusjoner og fritidsboliger innenfor kartleggingsnivå for dagens situasjon (2018).

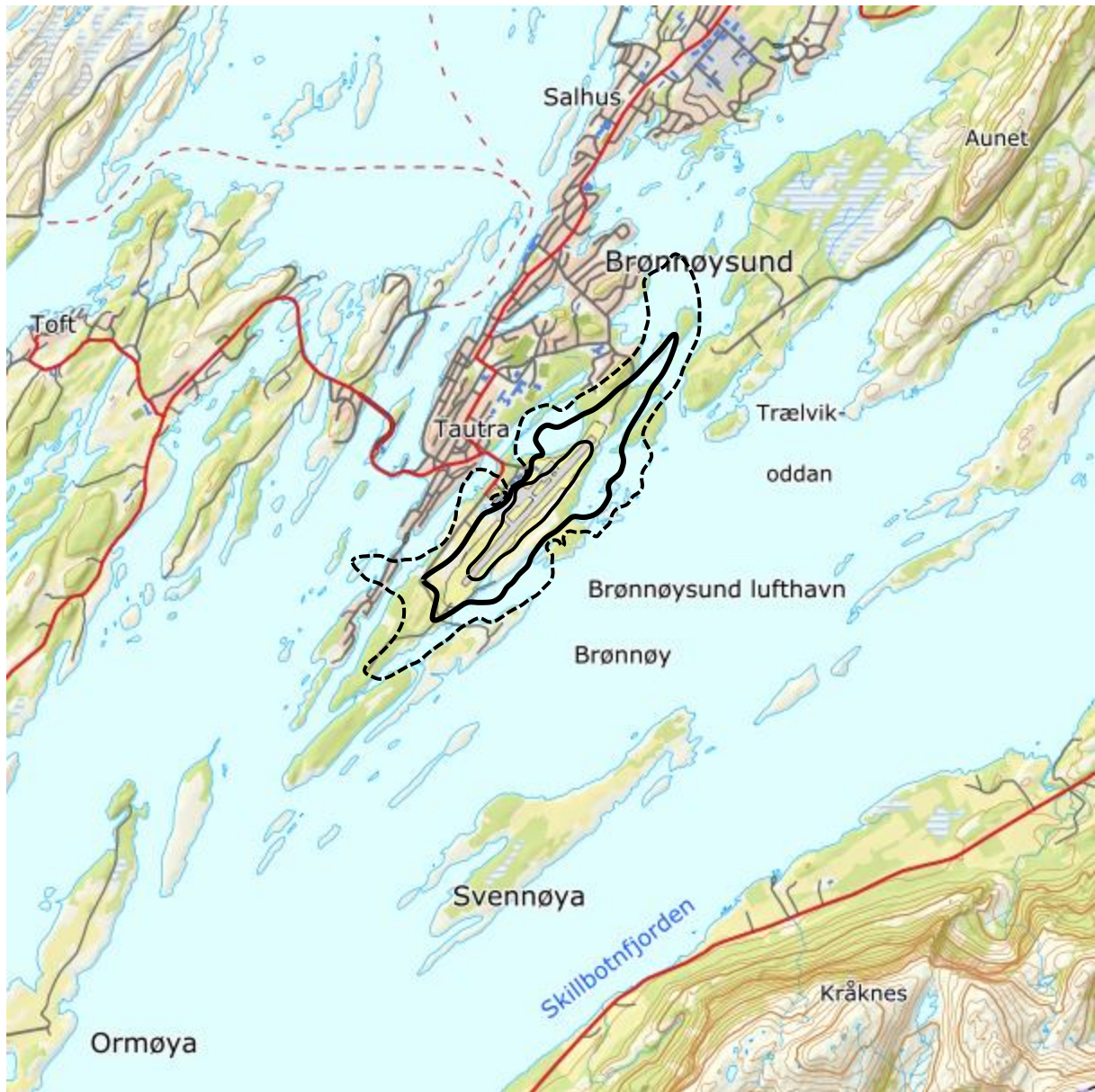
$L_{Aeq,24h}$	NoOf People	NoOf Recidences	NoOf School Buildings	NoOf Health Institutions	NoOf Leisure Homes
52,0 - 55,0	59	22	0	0	0
55,0 - 62,0	5	2	0	0	0
62,0 →	0	0	0	0	0

Tabell 10-2. Antall bosatte, boliger, skoler, helseinstitusjoner og fritidsboliger innenfor kartleggingsnivå for prognosesituasjonen (2029).

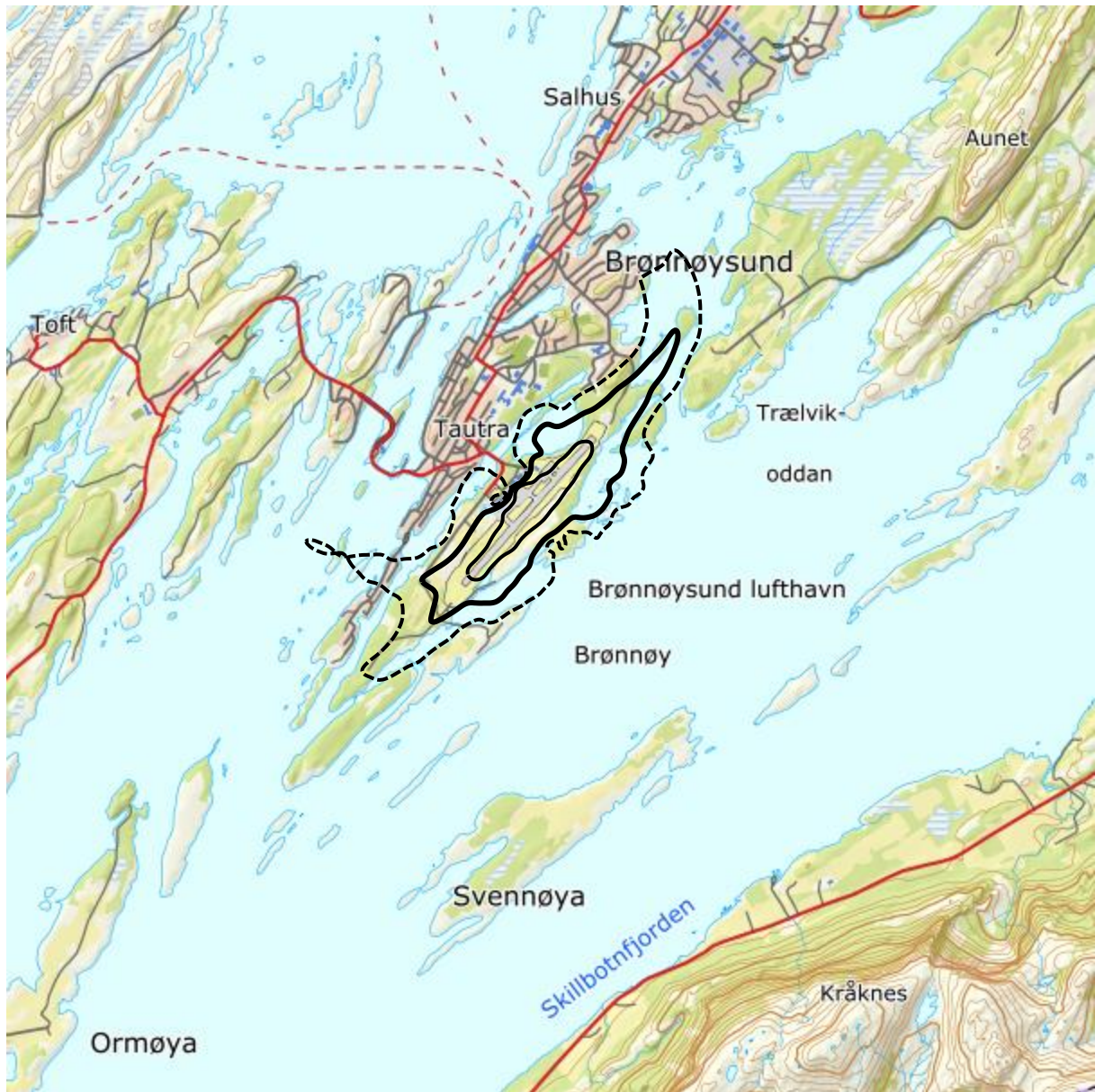
$L_{Aeq,24h}$	NoOf People	NoOf Recidences	NoOf School Buildings	NoOf Health Institutions	NoOf Leisure Homes
52,0 - 55,0	97	30	0	0	0
55,0 - 62,0	5	2	0	0	0
62,0 →	0	0	0	0	0



Figur 10-1 Kumulativ fordeling av antall bosatte personer utsatt for støy som funksjon av L_{eq24h} -nivå. Tentativ tiltaksgrense på 62 dBA faller utenfor figuren.



Figur 10-2. Tentativ tiltaksgrense (tynn heltrukket), kartleggingsgrense (tykk heltrukket) og kartleggingsgrense for tilfellet med andre like sterke lydilder (stiplet) for dagens situasjon (2018). $L_{Aeq,24h}$ 62, 55 og 52 dBA. M 1:50 000.



Figur 10-3. Tentativ tiltaksgrense (tynn heltrukket), kartleggingsgrense (tykk heltrukket) og kartleggingsgrense for tilfellet med andre like sterke lydilder (stiplet) for prognosesituasjon (2029). $L_{Aeq,24h}$ 62, 55 og 52 dBA. M 1:50 000.

10.2 Kartlegging av utendørs støynivå

Strategisk støykartlegging gjennomføres i henhold til forurensningsforskriften, ref. [19], Del 2, kapittel 5, avsnitt III og vedlegg 2 til del 2.

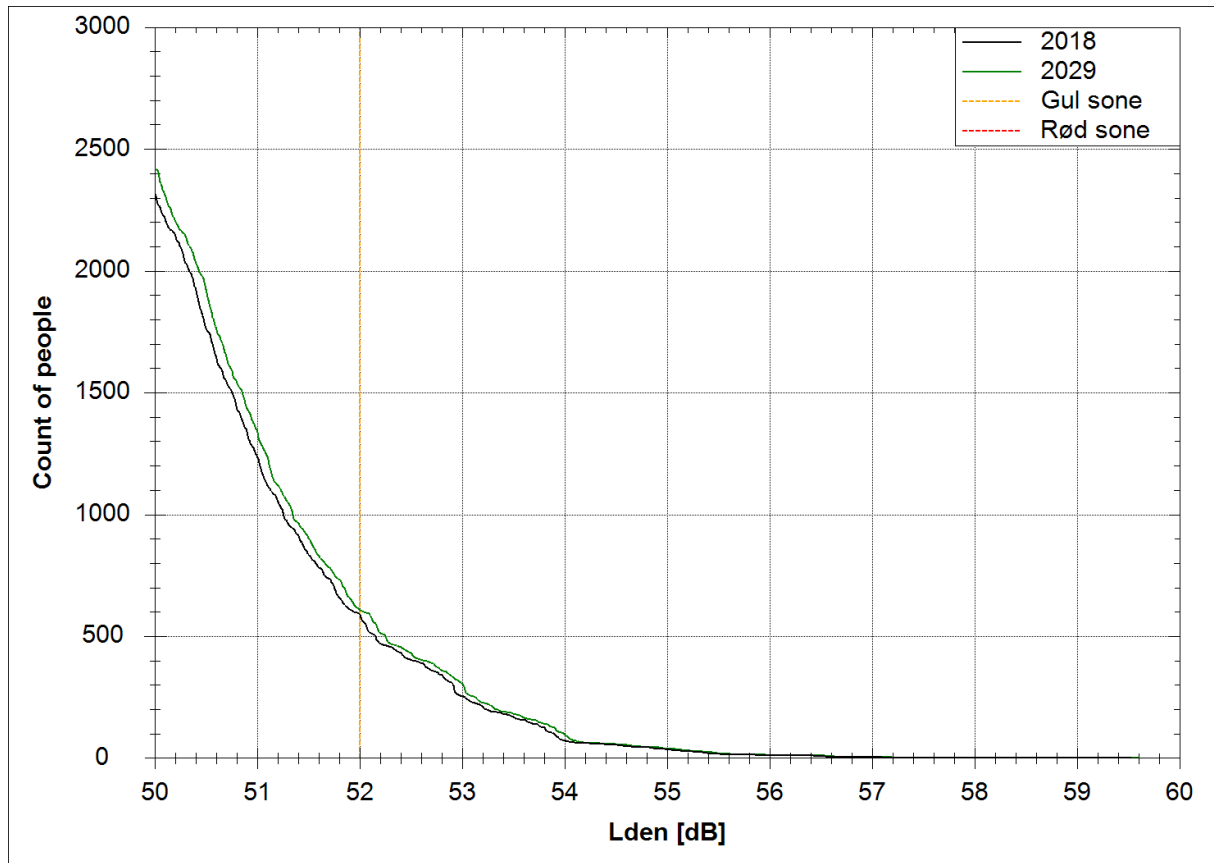
Tabell 10-3 og Tabell 10-4 viser antall bosatte, boliger, skoler, helsebygninger og fritidsboliger med L_{den} over 50 dBA. Figur 10-4 viser kumulativ fordeling av antall bosatte personer utsatt for støy over 50 dBA. Disse kurvene viser altså totalt antall bosatte personer som utsettes for et gitt støynivå eller mer. Figur 10-5 og Figur 10-6 viser konturer for L_{den} 50, 55, 60, 65, 70 og 75 dBA.

Tabell 10-3. Antall bosatte personer og bygninger som funksjon av L_{den} -nivå for dagens situasjon (2018).

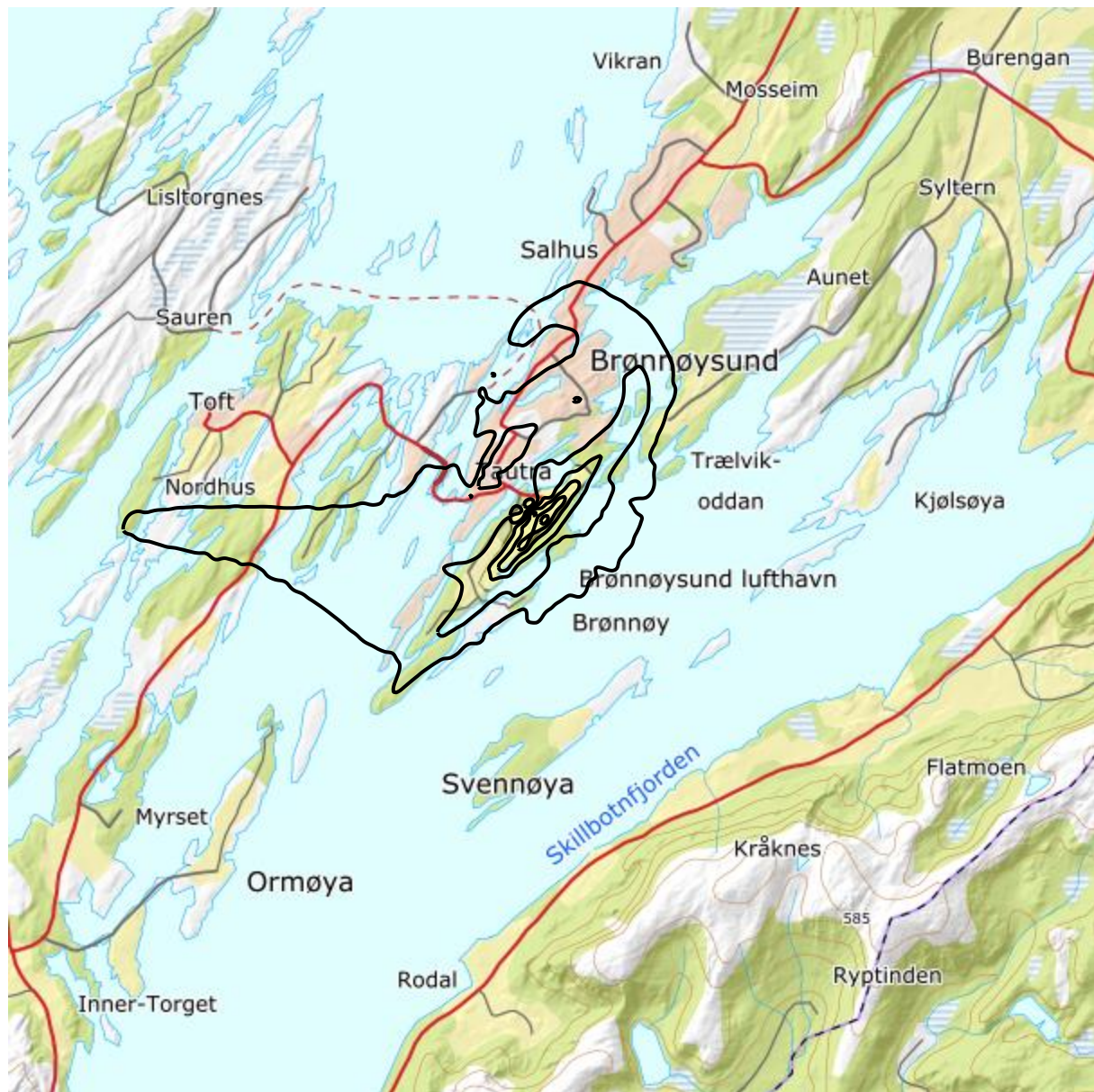
L_{den}	NoOf People	NoOf Recidences	NoOf School Buildings	NoOf Health Institutions	NoOf Leisure Homes
50,0 – 55,0	2281	732	9	6	3
55,0 – 60,0	36	14	0	0	0
60,0 – 65,0	0	0	0	0	0
65,0 – 70,0	0	0	0	0	0
70,0 – 75,0	0	0	0	0	0
75,0 →	0	0	0	0	0

Tabell 10-4. Antall bosatte personer og bygninger som funksjon av L_{den} -nivå for prognosesituasjon (2029)

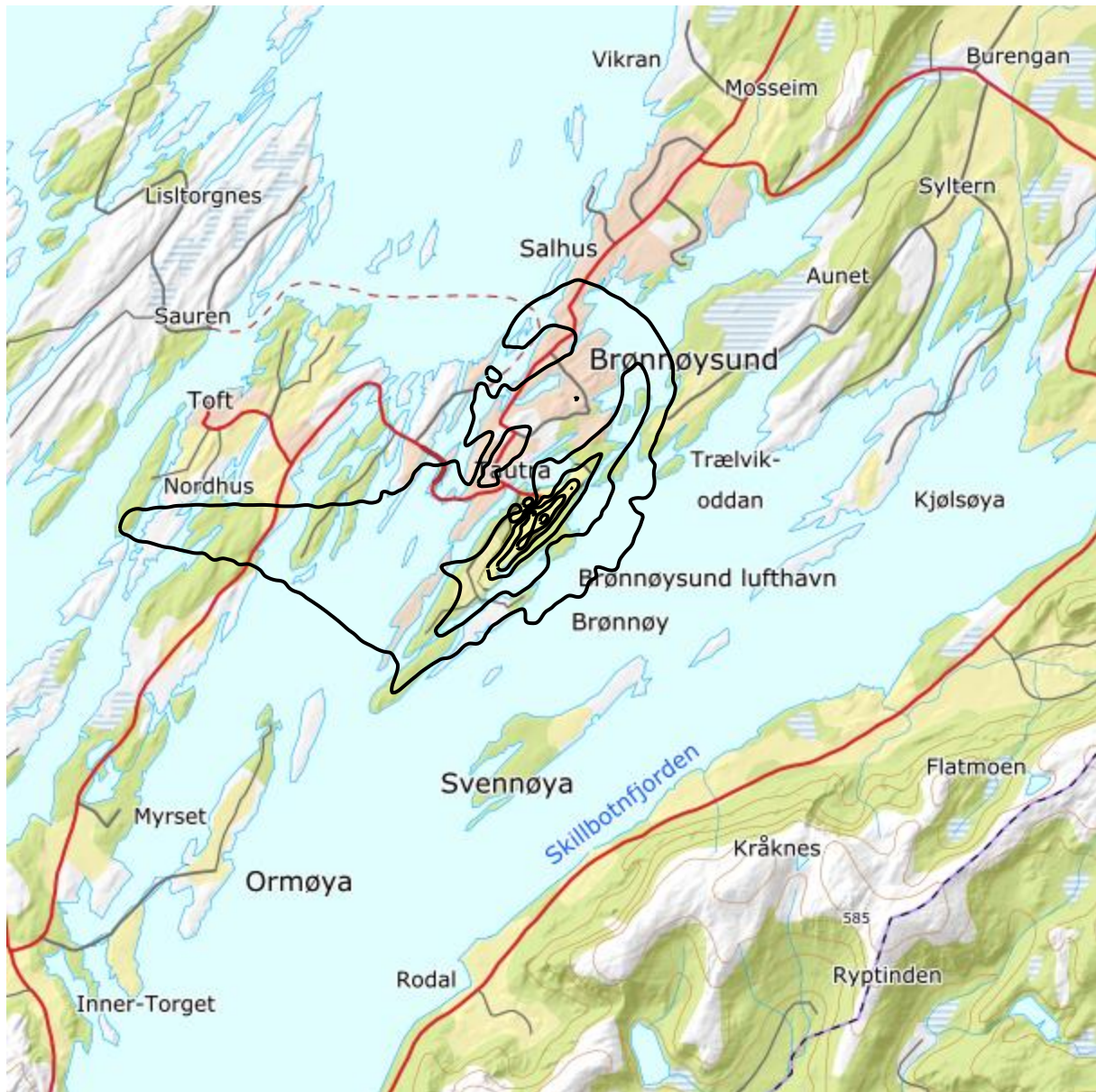
L_{den}	NoOf People	NoOf Recidences	NoOf School Buildings	NoOf Health Institutions	NoOf Leisure Homes
50,0 – 55,0	2378	760	10	6	4
55,0 – 60,0	41	16	0	0	0
60,0 – 65,0	0	0	0	0	0
65,0 – 70,0	0	0	0	0	0
70,0 – 75,0	0	0	0	0	0
75,0 →	0	0	0	0	0



Figur 10-4. Kumulativ fordeling av antall bosatte personer utsatt for støy som funksjon av L_{den} -nivå. Grensen for rød sone faller utenfor figuren.



Figur 10-5. L_{den} for dagens situasjon (2018) i 5 dB trinn fra 50 dBA. M 1:75 000.



Figur 10-6. L_{den} for prognosesituasjonen (2029) i 5 dB trimm fra 50 dBA. M 1:75 000.

Tabell 10-5 og Tabell 10-6 viser antall bosatte, boliger, skoler, helsebygninger og fritidsboliger med L_{night} over 50 dBA for henholdsvis dagens situasjon og prognosesituasjon.

Tabell 10-5. Antall bosatte personer og bygninger som funksjon av L_{night} -nivå for dagens situasjon (2018).

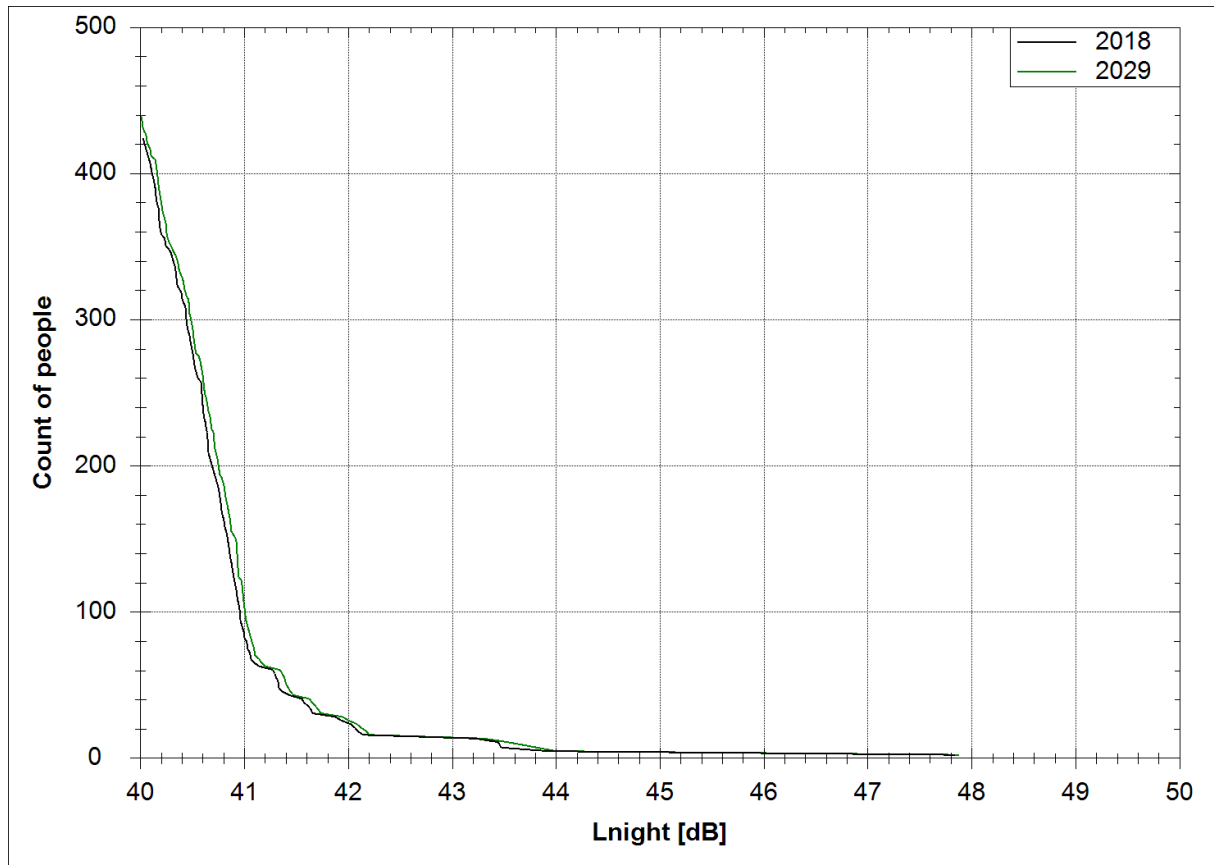
L_{night}	NoOf People	NoOf Residences	NoOf School Buildings	NoOf Health Institutions	NoOf Leisure Homes
50,0 – 55,0	0	0	0	0	0
55,0 – 60,0	0	0	0	0	0
60,0 – 65,0	0	0	0	0	0
65,0 – 70,0	0	0	0	0	0
70,0 – 75,0	0	0	0	0	0
75,0 →	0	0	0	0	0

Tabell 10-6. Antall bosatte personer og bygninger som funksjon av L_{night} -nivå for prognosesituasjonen (2029).

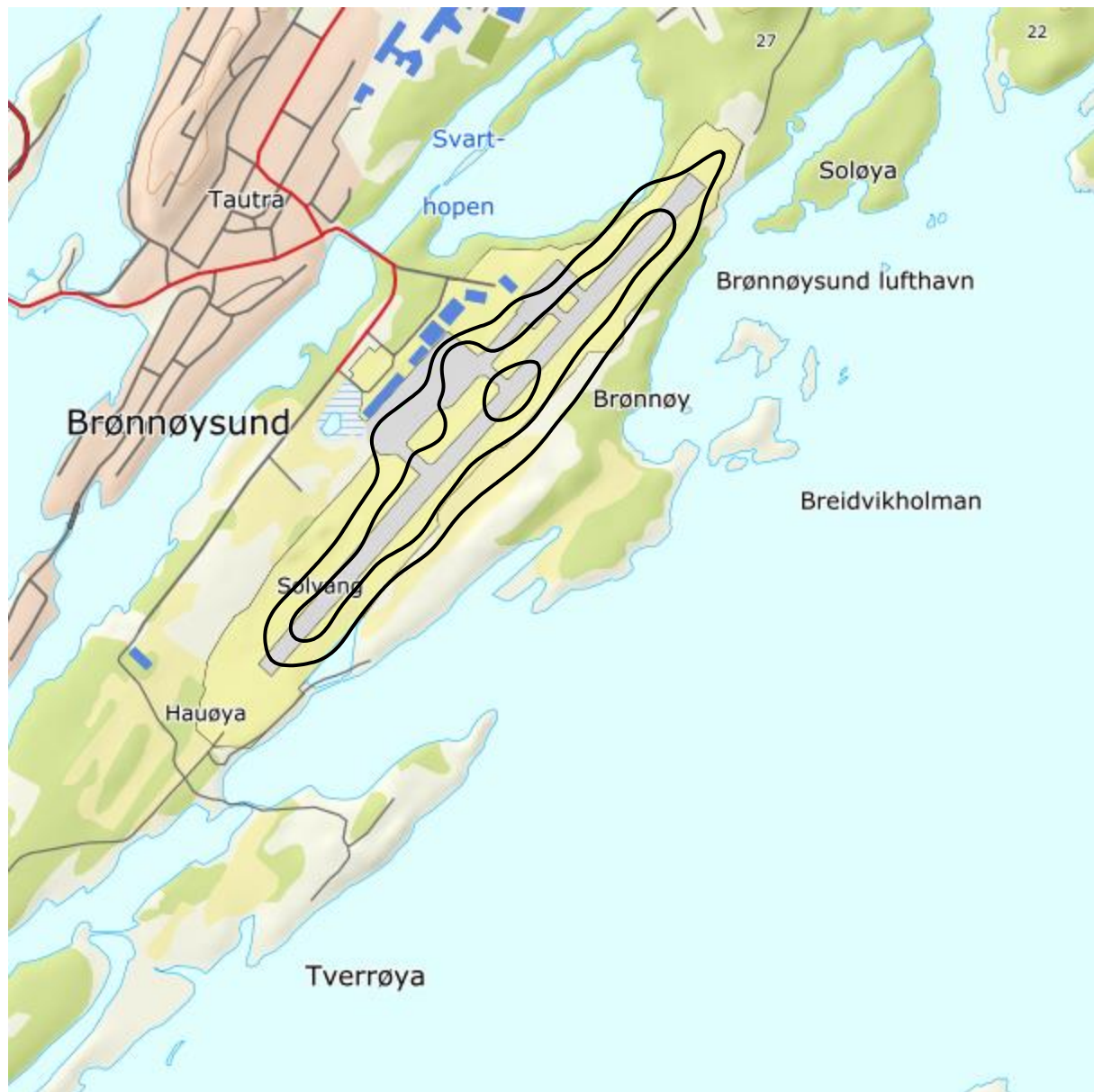
L_{night}	NoOf People	NoOf Residences	NoOf School Buildings	NoOf Health Institutions	NoOf Leisure Homes
50,0 – 55,0	0	0	0	0	0
55,0 – 60,0	0	0	0	0	0
60,0 – 65,0	0	0	0	0	0
65,0 – 70,0	0	0	0	0	0
70,0 – 75,0	0	0	0	0	0
75,0 →	0	0	0	0	0

Av tabellene sees det at ingen støyfølsomme bygninger ligger innenfor L_{night} over 50 dBA hverken for dagens situasjon eller prognosesituasjon. Det høyeste L_{night} nivået funnet blant bygninger med støyømfintlig bruksformål er henholdsvis 47,9 dBA for begge scenarioer. Dette kan også sees av Figur 10-7 som viser den kumulative fordelinger av antall bosatte personer utsatt for L_{night} over 50 dBA.

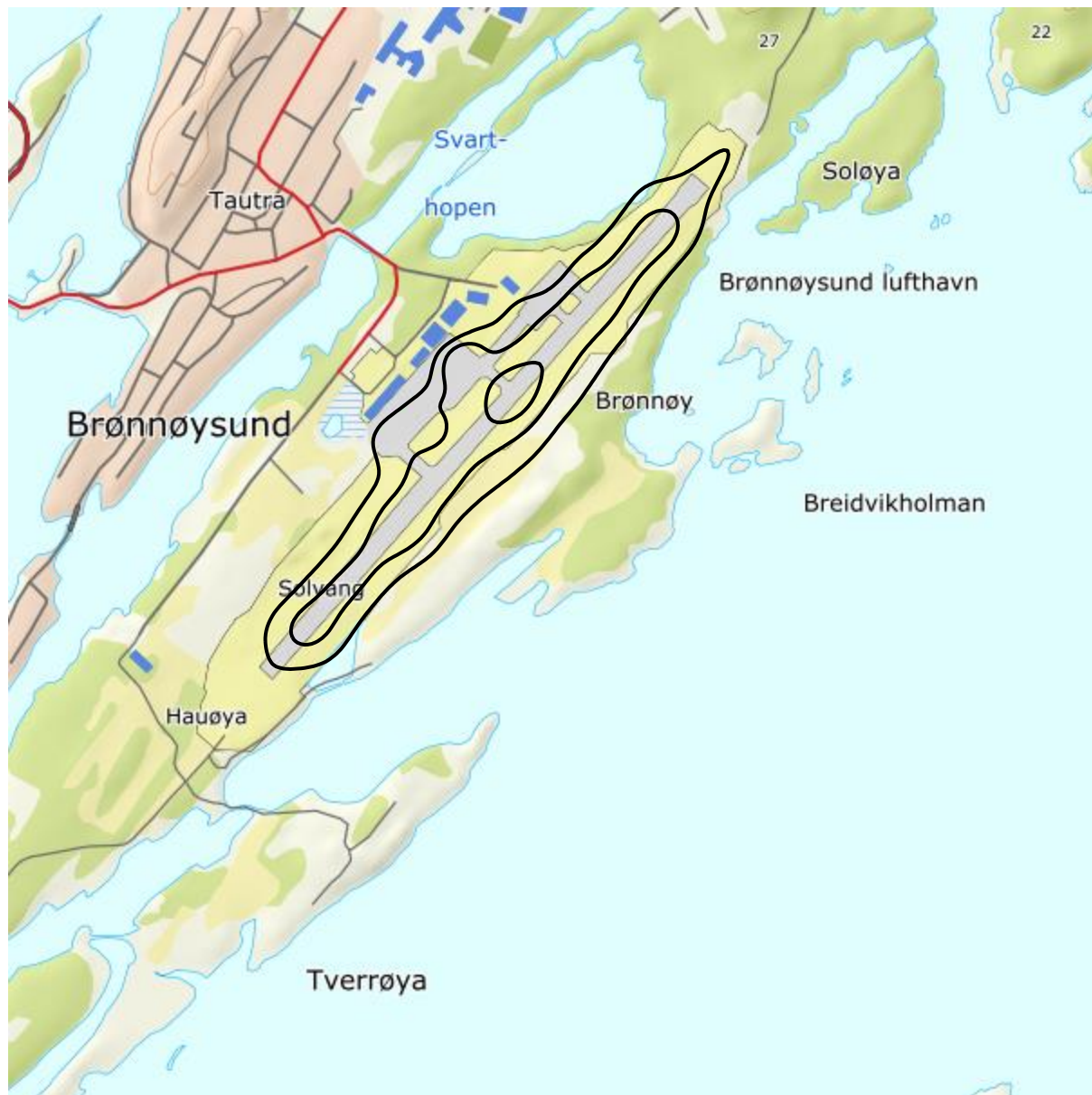
Figur 10-8 og Figur 10-9 viser konturer for L_{night} 50, 55, 60, 65 og 70 dBA for de to beregnede scenarioene.



Figur 10-7. Kumulativ fordeling av antall bosatte personer utsatt for støy som funksjon av L_{night} -nivå.



Figur 10-8. L_{night} for dagens situasjon (2018) i 5 dB trinn fra 50 dBA. M 1:15 000



Figur 10-9. L_{night} for prognosesituasjonen (2029) i 5 dB trinn fra 50 dBA. M 1:15 000.

Tabell 10-7 og Tabell 10-8 viser antall bosatte, boliger, skoler, helsebygninger og fritidsboliger med $L_{Aeq,24h}$ over 50 dBA.

Figur 10-10 viser kumulative fordelinger av antall bosatte personer utsatt for støy over 50 dBA. Disse kurvene viser altså totalt antall bosatte personer som utsettes for et gitt døgnmidlet støynivå eller mer.

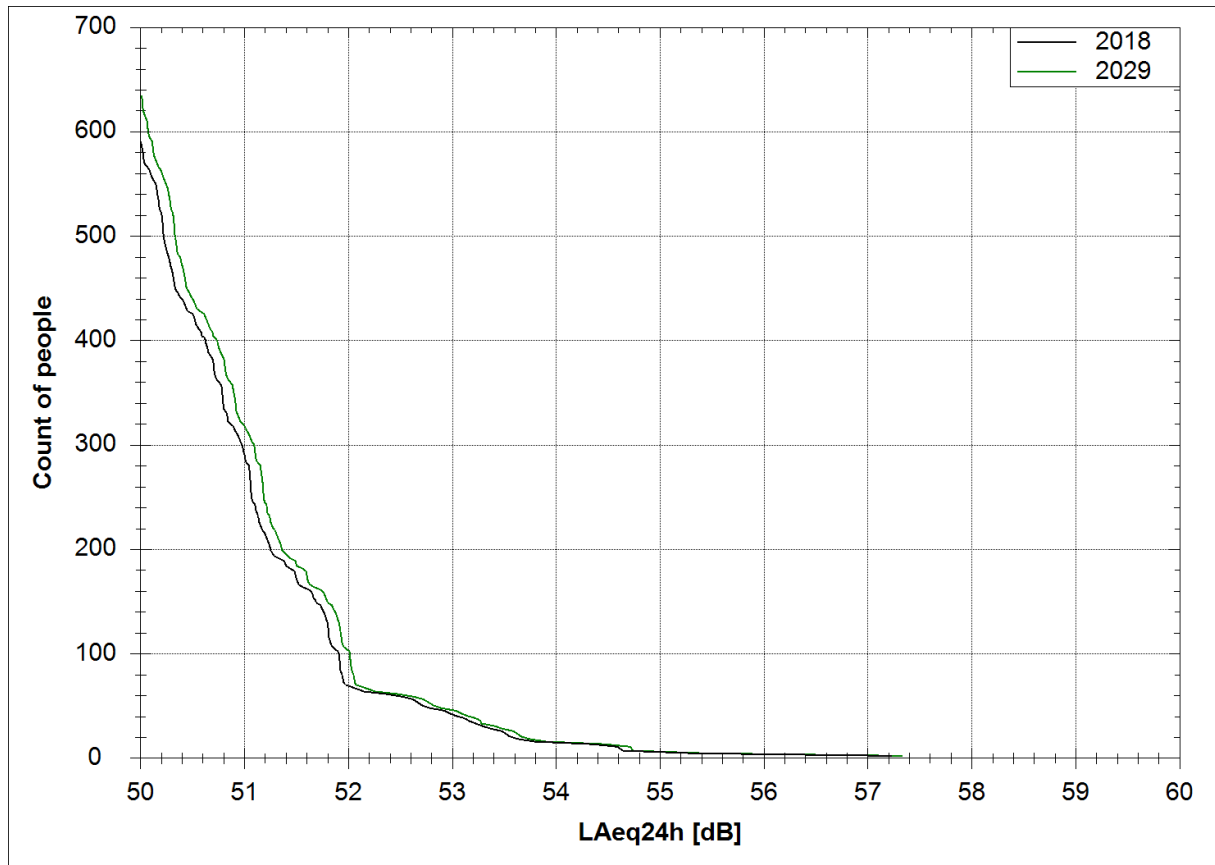
Figur 10-11 og Figur 10-12 viser konturer for $L_{Aeq,24h}$ 50, 55, 60, 65 og 70 dBA for henholdsvis dagens situasjon og prognosesituasjon.

Tabell 10-7. Antall bosatte personer og bygninger som funksjon av $L_{Aeq,24h}$ -nivå for dagens situasjon (2018).

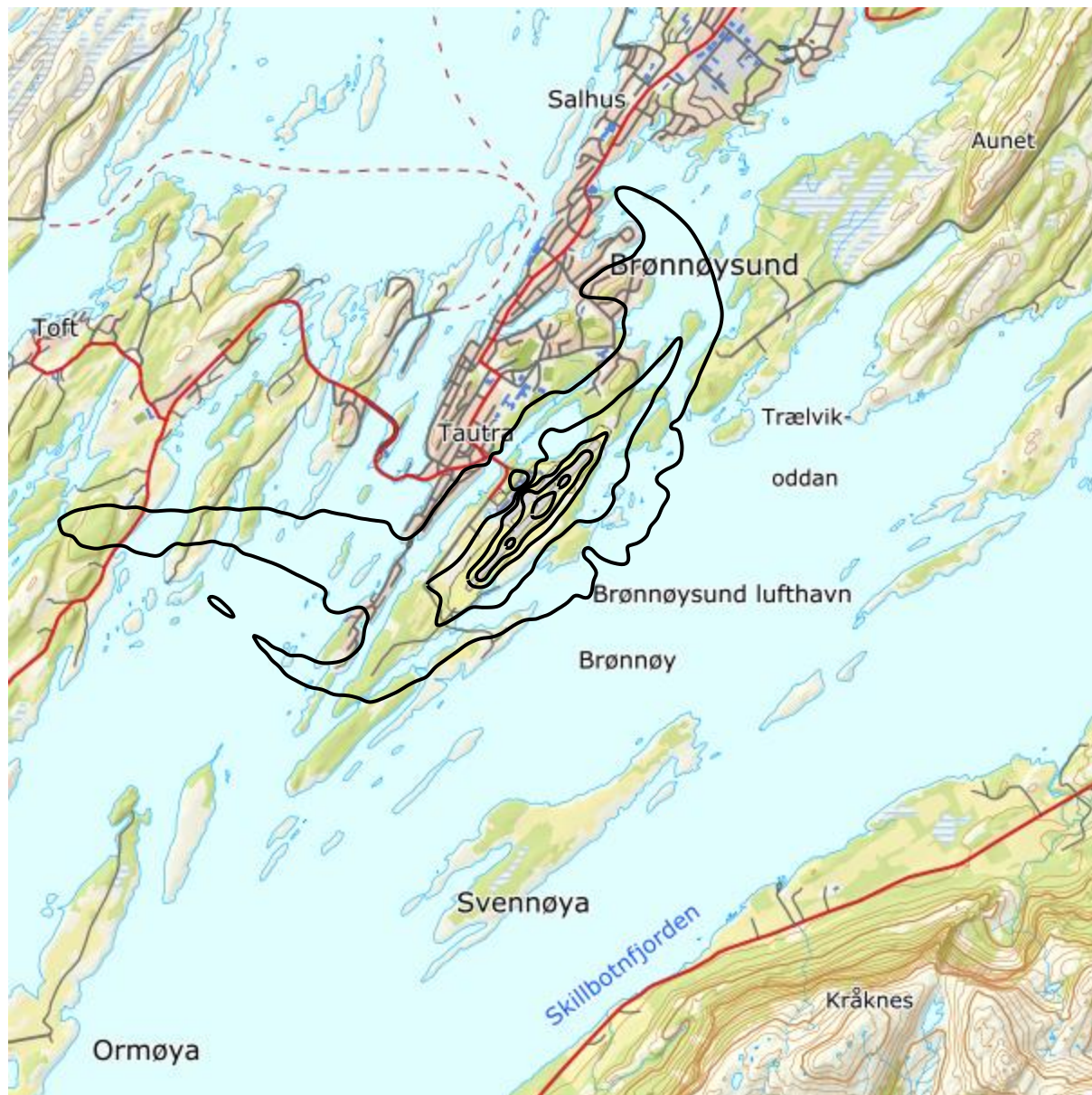
$L_{Aeq,24h}$	NoOf People	NoOf Residences	NoOf School Buildings	NoOf Health Institutions	NoOf Leisure Homes
50,0 – 55,0	586	197	1	0	1
55,0 – 60,0	5	2	0	0	0
60,0 – 65,0	0	0	0	0	0
65,0 – 70,0	0	0	0	0	0
70,0 →	0	0	0	0	0

Tabell 10-8. Antall bosatte personer og bygninger som funksjon av $L_{Aeq,24h}$ -nivå for prognosesituasjon (2029).

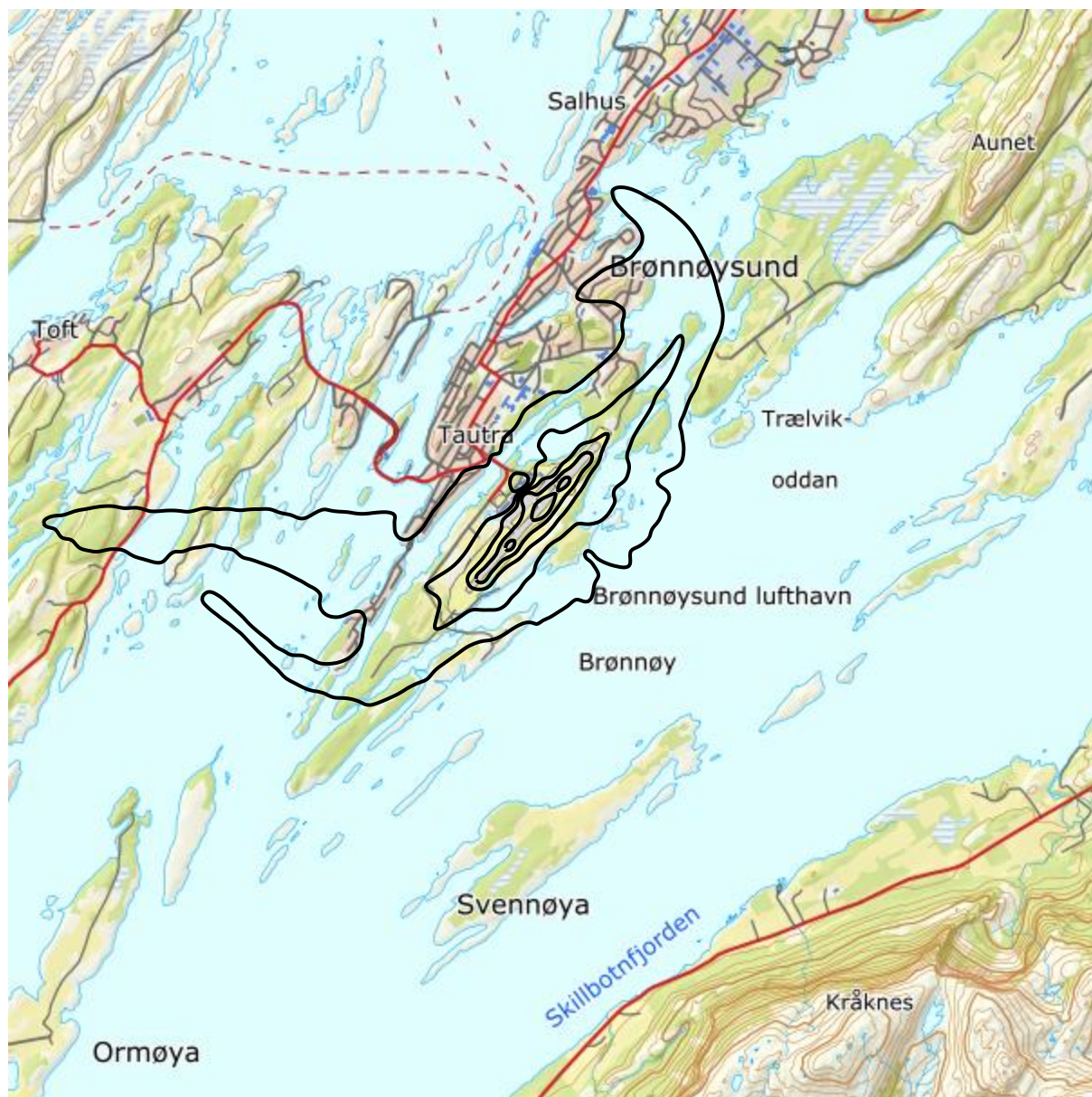
$L_{Aeq,24h}$	NoOf People	NoOf Residences	NoOf School Buildings	NoOf Health Institutions	NoOf Leisure Homes
50,0 – 55,0	630	214	1	0	1
55,0 – 60,0	5	2	0	0	0
60,0 – 65,0	0	0	0	0	0
65,0 – 70,0	0	0	0	0	0
70,0 →	0	0	0	0	0



Figur 10-10. Kumulativ fordeling av antall bosatte personer utsatt for støy som funksjon av $L_{Aeq,24h}$ -nivå.



Figur 10-11. $L_{Aeq,24h}$ for dagens situasjon (2018) i 5 dB trinn fra 50 dBA. M 1:50 000.



Figur 10-12. $L_{Aeq,24h}$ for prognosesituasjonen (2029) i 5 dB trinn fra 50 dBA. M 1:50 000.

11 Litteratur

1. Olsen, H. and I.L.N. Granøien, *Flystøyberegninger for Brønnøysund lufthavn Brønnøy*. 2010: Trondheim. p. 41.
2. Granøien, I.L.N. and F.B.J.S.R. Gelderblom, *Oppdaterte beregninger av flystøy for Brønnøysund lufthavn Brønnøy. Støysoner etter T-1442/2012*. 2014.
3. Griefahn, B. *MODELS TO DETERMINE CRITICAL LOADS FOR NOCTURNAL NOISE*. in *Proceedings of the 6th International Congress on Noise as a Public Health Problem*. juli 1993. Nice, Frankrike.
4. Miedama, H.M.E. and C.G. Oudshorn, *Annoyance from transportation noise: relationships with exposure metrics DNL and DENL and their confidence intervals*. Environmental health perspectives, 2001. **109**(4): p. 409-416.
5. Gjestland, T., et al., *RESPONSE TO NOISE AROUND OSLO AIRPORT FORNEBU*. november 1990, ELAB-RUNIT Report STF40 A90189: Trondheim, .
6. Gjestland, T., K.H. Liasjø, and I.L.N. Granøien, *RESPONSE TO NOISE AROUND VÆRNES AND BODØ AIRPORTS*. august 1994, SINTEF DELAB Report STF40 A94095: Trondheim, .
7. Gelderblom, F., T. Gjestland, and I.L.N. Granøien, *UNDERSØKELSE AV STØYPLAGE VED NORSKE FLYPLASSER*. 2016: Trondheim.
8. Klima- og Miljødepartementet, *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging*. desember 2016, Retningslinje T-1442/2016: Oslo.
9. *DIRECTIVE 2002/49/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 25 June 2002 relating to the assessment and management of environmental noise*, EC, Editor. 2002.
10. Olsen, H., K.H. Liasjø, and I.L.N. Granøien, *TOPOGRAPHY INFLUENCE ON AIRCRAFT NOISE PROPAGATION, AS IMPLEMENTED IN THE NORWEGIAN PREDICTION MODEL – NORTIM*. april 1995, SINTEF DELAB Report STF40 A95038: Trondheim, .
11. Randeberg, R.T., H. Olsen, and I.L.N. Granøien, *NORTIM VERSION 3.3. USER INTERFACE DOCUMENTATION*. juni 2007, Report SINTEF A1683: Trondheim, .
12. Granøien, I.L.N., R.T. Randeberg, and H. Olsen, *CORRECTIVE MEASURES FOR THE AIRCRAFT NOISE MODELS NORTIM AND GMTIM: 1) DEVELOPMENT OF NEW ALGORITHMS FOR GROUND ATTENUATION AND ENGINE INSTALLATION EFFECTS. 2) NEW NOISE DATA FOR TWO AIRCRAFT FAMILIES*. desember 2002, SINTEF Report STF40 A02065: Trondheim, .
13. Plovsing, B. and J. Kragh, *COMPREHENSIVE OUTDOOR SOUND PROPAGATION MODEL*. desember 2000, Nord2000 DELTA Report: Lyngby, .
14. Storeheier, S.Å., et al., *AIRCRAFT NOISE MEASUREMENTS AT GARDERMOEN AIRPORT, 2001. Part 1: SUMMARY OF RESULTS*. mars 2002, SINTEF Report STF40 A02032: Trondheim, .
15. Koopmann, J., et al., *Aviation Environmental Design Tool (AEDT) 2b User Guide*. 2015, U.S. Department of Transportation, Volpe National Transportation Systems Center: Washington DC, USA.
16. Lundberg, W.R., *BASEOPS DEFAULT PROFILES FOR TRANSIENT MILITARY AIRCRAFT*. februar 1990, AAMRL-TR-90-028, Harry G. Armstrong, Aerospace Medical Research Laboratory, Wright-Patterson AFB: Ohio, .
17. OSL, *Noise Measurements on EC 225 and S 92 helicopters for development of NPD-data*. August 2015.
18. Augusta Westland, *AW101-612 External Noise Data for NAW SARH Environmental Impact Studies*. p. 30.
19. Miljøverndepartementet, *FORSKRIFT OM BEGRENSNING AV FORURENSNING (FORURENSNINGSFORSKRIFTEN)*. juni 2004, Forskrift FOR-2004-06-01-931 (Del 2, kapittel 5): Oslo, .
20. Brekke, A., *NYE RETNINGSLINJER FOR FLYSTØY. KONSEKVENSER VEDRØRENDE STØYISOLERING AV BOLIGER I STØYSONE I OG II*. juni 1998, Norges byggforskingsinstitutt rapport 7939, revidert utgave: Oslo, .

21. Brekke, A., *ISOLERING MOT STØY FRÅ HELIKOPTER OG ULIKE FLYTYPER. ENTALLSVERDIER FOR STØYISOLERING FOR ULIKE BOLIGTYPER*. oktober 2013, Notat fra Brekke og Strand til OSL AS, Aku 01 C, .
22. Osmundsen, E., *MÅLING AV FASADEISOLERING OG BEREGNING AV INNENDØRS STØYNIVÅ VED STAVANGER LUFTHAVN, SOLA*. 2011, Miljøakustikk AS.
23. Statkart. *Digital terrengmodell 10 m UTM 33 og N50 kart* © Kartverket Available from: <http://www.statkart.no/Kart/Gratis-kartdata/>.

12 Vedlegg

Dette vedlegget gir ytterligere informasjon om beregningsgrunnlaget, og gir grunnlag for kvalitetskontroll av automatisk og manuell bearbeiding som er utført.

Tabell 12-1 viser de benevnelse for flytyper i elektroniske journal som er forskjellig fra typebetegnelse i databasen til NORTIM. Det er nødvendig å oversette disse benevnelse til flytypebenevnelse som det eksisterer data for, for å kunne beregne støyutslippet. ACtype er benevnelse i elektronisk journal, mens NewACtyp er benevnelse i NORTIMs database.

Tabell 12-1 Oversetting av ICAO-benevnelse til benevnelse i database.

ACtype	NewACtyp	ACtype	NewACtyp	ACtype	NewACtyp
A109	A109K2	DHC2	GASEPV	PA32	GASEPV
A139	THEL	DR30	GASEPV	PA34	BEC58P
A169	MHEL	DR40	GASEPF	PA38	GASEPF
AS50	SA350	E55P	F10062	PA46	GASEPV
AS65	MHEL	EC30	MHEL	R200	COMSEP
B06	LHEL	EC35	EC135	R44	LHEL
B412	MHEL	EC45	MHEL	RALL	GASEPV
BE20	DHC6	H500	LHEL	RV4	GASEPF
C150	CNA172	JABI	COMSEP	RV6	GASEPF
C172	CNA172	L8	COMSEP	RV8	COMSEP
C182	CNA182	LNC2	GASEPF	S22T	THEL
C206	CNA206	M20T	GASEPV	S61	THEL
C208	CNA208	MCR1	COMSEP	S92	S92
C77R	GASEPF	MF17	GASEPF	SB91	GASEPF
C82R	COMSEP	MI8	THEL	SIRA	COMSEP
D11	GASEPF	NH90	NH90	SR20	COMSEP
DA40	GASEPV	P180	SF340	SR22	COMSEP
DDDD	COMSEP	P28A	PA28	SW4	DHC6
DH8A	DHC8	PA11	GASEPF	ULAC	COMSEP
DH8B	DHC8	PA18	GASEPF	AA5	GASEPF
DH8C	DHC830	PA31	PA31		

For å forenkle beregningsgrunnlaget, blir flytyper som har tilnærmet samme operasjonsmønster samlet i flytypekategorier, som vist i Tabell 12-2.

Tabell 12-2 Inndeling av flytyper i grupper.

NewACtyp	Accat	NewACtyp	Accat	NewACtyp	Accat
A109K2	2	DHC8	1412	NH90	2
BEC58P	36	DHC830	2557	PA28	14
CNA172	207	EC135	501	PA31	16
CNA182	45	F10062	2	S92	2238
CNA206	2	GASEPF	62	SA350	67
CNA208	6	GASEPV	20	SF340	2
COMSEP	273	LHEL	13		
DHC6	987	MHEL	39		

Destinasjoner samles i grupper etter hvilken himmelretning destinasjonene ligger i, som vist i Tabell 12-3. Tabellen viser også StageLength (SL) som indikerer avstand til destinasjon, som igjen bestemmer flyets stigeprofil under avgang. Avstand deles inn i intervaller der SL 1 er inntil 500 Nautiske Mil, SL 2

er 500 – 1000 NM, SL 3 er 1000 – 1500 NM, SL 4 er 1500 – 2500 NM, SL5 er 2500 – 3500 NM, SL6 er 3500 – 4500 NM og SL7 er over 4500 NM.

Tabell 12-3 Inndeling av destinasjoner i grupper.

New DepDest	DepDest Group	Stage Length
EBBR	S	2
EDAZ	S	2
EGCC	SW	2
EGPB	SW	1
EGSS	SW	2
EKYT	S	2
ENAL	SW	1
ENBL	SW	1
ENBN	LOKAL	1
ENBO	NE	1
ENBR	SW	1
ENCN	S	1
ENDB	SW	1
ENDU	NE	1
ENEV	NE	1
ENFA	SW	1
ENFL	SW	1
ENGM	S	1
ENHA	S	1
ENHD	SW	1
ENHE	OFFS	1
ENHF	NE	1
ENHS	S	1
ENHT	ENHT	1
ENJB	S	1
ENKB	SW	1
ENKJ	S	1
ENLK	N	1
ENML	SW	1
ENMS	NE	1
ENNE	OFFS	1

New DepDest	DepDest Group	Stage Length
ENNM	S	1
ENOL	SW	1
ENOV	SW	1
ENRA	NE	1
ENRK	S	1
ENRM	SW	1
ENRO	S	1
ENRS	N	1
ENRT	S	1
ENSG	SW	1
ENSH	N	1
ENSK	N	1
ENSM	S	1
ENST	N	1
ENTC	NE	1
ENTO	S	1
ENUN	OFFS	1
ENUS	OFFS	1
ENVA	S	1
ENVD	NE	1
ENVV	OFFS	1
ENZV	SW	1
ESNA	SE	1
ESNL	E	1
ESNQ	NE	1
ESNU	E	1
ESOK	S	1
ESSP	S	1
ESUG	E	1
ESUT	E	1
XASP	OFFS	1