

Rapport

Støysoner etter T-1442/2012 for Oslo helikopterlandingsplass Ullevål

Forfatter(e)

Idar Ludvig Nilsen Granøien



Rapport

Støysoner etter T-1442/2012 for Oslo helikopterlandingsplass Ullevål

EMNEORD:

helikopter; Flystøy;
akustikk

VERSJON

1.0

DATO

2015-06-08

FORFATTER(E)

Idar Ludvig Nilsen Granøien

OPPDRAGSGIVER(E)

Oslo Universitetssykehus HF

OPPDRAGSGIVERS REF.

Gry Strand

ANTALL SIDER OG VEDLEGG:

24, ingen vedlegg

GRADERING

Unrestricted

GRADERING DENNE SIDE

Unrestricted

ISBN

978-82-14-05898-7

SAMMENDRAG

Det er gjennomført en oppdatert støykartlegging av Oslo helikopterlandingsplass Ullevål basert på statistikk over trafikken de siste to hele kalenderår og en prognose med ti års perspektiv. Prognosen tilsvarer den omsøkte konsesjonsgrensen for landingsplassen og tar hensyn til utskifting av redningshelikopteret. Beregninger er foretatt i henhold til retningslinje T-1442/2012 fra Miljøverndepartementet med verktøyet NORTIM, som tar hensyn til topografi ved beregning av lydutbredelse. Resultatene fra undersøkelsen viser både støysonekart og antall bygninger med støyømfintlig bruksformål som ligger innenfor kartleggingsgrenser relatert til Forurensningsforskriften.

UTARBEIDET AV

Idar Ludvig Nilsen Granøien

KONTROLLERT AV

Rolf Randeberg

GODKJENT AV

Odd Pettersen

Dokumentet har gjennomgått SINTEFs godkjenningsprosedyre og er sikret digitalt

PROSJEKTNR

102010425

RAPPORTNR

SINTEF A26993

VERSJON

1.0

Historikk

| VERSJON | DATO | VERSJONSBEKRIVELSE |
|---------|------------|--------------------------------|
| 0.1 | 2015-05-26 | Første utkast til sluttrapport |

| | | |
|-----|------------|-------------------|
| 1.0 | 2015-06-08 | Publisert rapport |
|-----|------------|-------------------|

Innholdsfortegnelse

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 1 | INNLEDNING..... | 4 |
| 2 | GENERELT OM FLYSTØY | 5 |
| 2.1 | Flystøyens egenskaper og virkninger | 5 |
| 2.1.1 | Søvnforstyrrelse som følge av flystøy | 5 |
| 2.1.2 | Generell sjenanse som følge av flystøy..... | 6 |
| 3 | MILJØVERNDEPARTEMENTETS RETNINGSLINJE | 7 |
| 3.1 | Måleenheter | 7 |
| 3.2 | Støysoner til arealplanlegging | 8 |
| 3.2.1 | Definisjon av støysoner | 8 |
| 3.2.2 | Utarbeidelse av støysonkart og implementering i kommunale planer | 8 |
| 3.3 | Beregningsmetode..... | 9 |
| 3.3.1 | Dimensjonering av trafikkgrunnet..... | 9 |
| 3.3.2 | Beregningsprogrammet NORTIM..... | 9 |
| 4 | KARTLEGGING I HENHOLD TIL FORSKRIFT TIL FORURENSINGSLOVEN | 11 |
| 4.1 | Innendørs støy | 11 |
| 4.1.1 | Strategisk støykartlegging | 11 |
| 5 | OMGIVELSER..... | 12 |
| 5.1 | Digitalt kartgrunnlag | 12 |
| 5.2 | Digital terrengmodell..... | 13 |
| 5.3 | Rullebane | 13 |
| 6 | AKTIVITETEN PÅ OSLO HELIKOPTERPLASS ULLEVÅL | 14 |
| 7 | TRAFIKKFORDELING - TRASÉER INN OG UT | 15 |
| 8 | BEREGNINGSPARAMETERE | 17 |
| 9 | RESULTATER RELATERT TIL RETNINGSLINJE T-1442 | 18 |
| 10 | RESULTATER RELATERT TIL FORURENSINGSFORSKRIFTEN | 22 |
| 11 | LITTERATUR..... | 24 |

1 INNLEDNING

SINTEF er engasjert av Oslo Universitetssykehus HF for å utarbeide støysonekart for Oslo helikopterlandingsplass Ullevål. Prosjektansvarlig hos oppdragsgiver har vært Gry Strand som også er flyplassjef. Trafikkstatistikk er levert av oppdragsgiver, som også har kvalitetssikret grunnlaget.

Prosjektet er utført ved SINTEF IKT med Idar L. N. Granøien som prosjektleder. Prosjektansvarlig i SINTEF IKT har vært Odd Kr. Ø. Pettersen.

Denne rapporten har et standard format med gjennomgang av grunnlagsmateriale for regelverket i Norge, presentasjon av beregningsprogrammet, beskrivelse av dataunderlaget 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.

2.1 Flystøyens egenskaper og virkninger

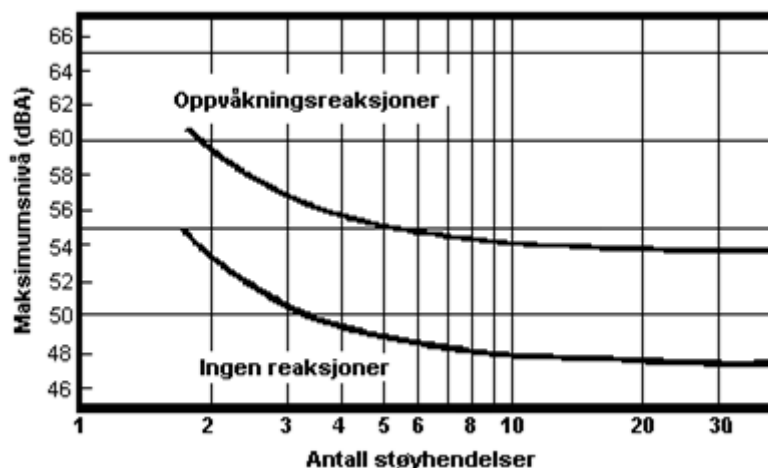
Flystøy har en del spesielle egenskaper som gjør den forskjellig fra andre typer trafikkstøy. Varigheten av en enkelt støyhendelse er forholdsvis lang, nivåvariasjonene fra gang til gang er gjerne store og støynivåene kan være kraftige. Det kan også være lange perioder med opphold mellom støyhendelsene. Flystøyens frekvensinnhold er slik at de største bidrag ligger i ørets mest følsomme område og det er derfor 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 bakgrunnsstøyen.

Folk som utsettes for flystøy rapporterer flere ulemper. De to viktigste typer er forstyrrelse av søvn eller hvile og generell irritasjon eller sjenanse. Det er viktig å merke seg at fare for hørselsskader begrenses seg til de personer som jobber nær flyene på bakken.

2.1.1 Søvnforstyrrelse som følge av flystøy

Det er bred internasjonal enighet om at **vekking** som følge av flystøy kan medføre en risiko for helsevirkninger på lang sikt, se litteraturlisten ref. [1]. Det er **ikke** konsensus på hvorvidt **endring av søvnstadium** (søvnndybde) har noen negativ effekt alene, dersom dette ikke medfører vekking. (Disse betraktninger kan ikke anvendes for andre typer trafikkstøy hvor støynivået varierer mindre og ikke er totalt fraværende i perioder slik som flystøy kan være.)

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 [1].

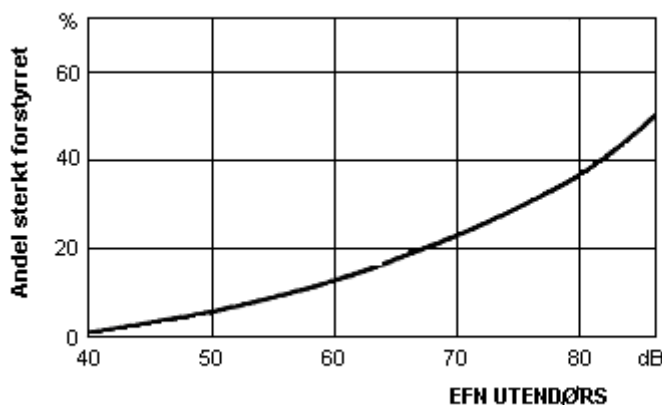
Figuren viser at man tåler høyere støynivå uten å vekkes dersom støynivået opptrer sjelden. Når det blir mer enn ca. 15 støyhendelser i søvnperioden er ikke antallet så kritisk lenger. Da er det 10 % sjanse for vekking dersom nivåene overstiger 53 dBA i soverommet.

2.1.2 Generell sjenanse som følge av flystøy

Generell støysjenanse kan betraktes som en sammenfatning av de *ulemp*er 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 radio, fjernsyn og musikk (se [2-6] for en grundigere beskrivelse). Det er mulig å kartlegge disse faktorene enkeltvis og samlet gjennom spørreundersøkelser i støyutsatte områder.

Det er gjort en rekke undersøkelser hvor flystøy er relatert til ekvivalent støynivå, “gjennomsnittsnivået”. Figur 2-2 fra ref. [3] viser en gjennomsnitts middelkurve for de som ble ansett som de mest pålitelige av disse undersøkelsene. Antallet som føler seg “sterkt forstyrret” av flystøy er relatert til den norske måleenhet ekvivalent flystøynivå (EFN).

En stor undersøkelse fra Fornebu bekreftet i store trekk både kurveform og rapportert sjenanse for flystøy ved de normalt forekommende belastningsnivåer i boligområder innenfor flystøysonene [4]. Tilsvarende funn ble gjort ved Værnes og i Bodø [5].



Figur 2-2. Middelkurve for prosentvis antall sterkt forstyrret av flystøy som funksjon av ekvivalent flystøynivå utendørs [3].

3 MILJØVERNDEPARTEMENTETS RETNINGSLINJE

Miljøverndepartementet ga i juli 2012 ut retningslinje T-1442/2012 for behandling av støy fra forskjellige støykilder [7]. Denne erstattet retningslinje T-1442 fra januar 2005. T-1442 endret i sin tid både måleenheter og definisjoner av støysoner.

3.1 Måleenheter

En sammensatt støyindikator, som på en enkel måte skal karakterisere den totale flystøybelastning, og derved være en indikator for flest mulige virkninger, må ta hensyn til følgende faktorer ved støyen: Nivå (styrke), spektrum (farge), karakter, varighet, samt tid på døgnet. Måleenheten for flystøy må i rimelig grad samsvare med de ulemper som vi vet flystøy medfører. Et høyt flystøynivå må indikere høy ulempe.

På begynnelsen av 1980-tallet ble det i Norge utarbeidet to spesielle enheter for karakterisering av flystøy, nemlig Ekvivalent Flystøynivå (EFN) og Maksimum Flystøynivå (MFN), begge basert på lydnivåmålinger i dBA. Enhetene ble definert i ref. [6] og lagt til grunn i retningslinjen fra 1984 og senere i 1999. Ved innføringen av ny retningslinje i 2005 ble enhetene erstattet med henholdsvis L_{den} og L_{5AS} .

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 hendelsene forekommer. På natt er vektfaktoren 10, på dag er den 1. På kveld adderer L_{den} 5 dB til støyhendelsene. Et tillegg på 5 dB tilsvarer at ett fly på kveld teller som drøyt 3 på dagtid, mens et fly på natt teller som 10 på dag. T-1442 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.

MFN var definert som det høyeste A-veide lydnivå som regelmessig forekommer i et observasjonspunkt, og som klart kan tilskrives flyoperasjoner. "Regelmessig" ble definert til en hyppighet på minimum 3 ganger per uke. I T-1277 ble det regnet separat maksimumsnivå for natt (22–07) og dag (07–22). MFN var ment å skulle gi utslag dersom maksimumsnivå skulle gi større ulemper enn det som beregnet ekvivalentnivå skulle innebære.

Maksimumsnivået L_{5AS} er i [7] 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 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 prosentatsats, vil man derfor ikke uten videre vite hvor mange hendelser dette representerer.

Retningslinje T-1442/2012 definerer forøvrig 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-1442/2012 [8] er dette imidlertid rettet på, slik at det er mulig å beregne størrelsen. Avklaringen i veilederen medfører at L_{5AS} beregnes som MFN på natt, med den forskjell at tidsrommet som betraktes er redusert med en time på kvelden, siden L_{5AS} beregnes for tidsrommet 23–07. Dette er i tråd med uttalt intensjon om at overgang fra MFN til L_{5AS} alene ikke skulle medføre endringer.

Tabell 3-1. Oppsummering av måleenheter.

| Måleenhet | Forklaring |
|-----------------------------|---|
| L_{den} | A-veiet ekvivalent lydtryknivå for et helt døgn, korrigert for dag-, kveld- og nattperioder, henholdsvis 0 dB, 5 dB og 10 dB. |
| L_{5AS} | Det A-veide nivå målt med tidskonstant «Slow» på 1 sek som overskrides i 5 % av hendelsene i løpet av en nærmere angitt periode (T-1442 benytter 8-timers nattperiode 23-07) dvs et statistisk maksimalnivå i forhold til antall hendelser. |
| $L_{p,Aeq,T}$ L_{AeqT} | Det ekvivalente lydnivået (angis også som L_{Aeq}) er et mål på gjennomsnittlig (energimidlet) nivå for støy over en bestemt periode T (oftest 24 timer). |
| L_{night} | A-veiet ekvivalentnivå for 8-timers nattperiode 23-07. |
| $L_{p,AFmax}$ | A-veiet maksimalt nivå målt med tidskonstant «Fast». |

3.2 Støysoner til arealplanlegging

T-1442/2012 definerer 2 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 defineres slik at det i ytterkant av gul sone kan forventes at inntil 10 % av en gjennomsnitts befolkning vil føle seg sterkt 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 den følgende tabell. Det fremgår at hver sone defineres med 2 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.

Tabell 3-2. Kriterier for soneinndeling. Ytre grense i dB, frittfeltsverdier.

| Støykilde | Støysone | | | |
|-----------|-------------------|--|-------------------|--|
| | 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 støysonkart 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 støysonkart 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 kommuneplan. 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.

3.3 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. Under forutsetning av at beregningsmodellen nyttes innenfor sitt gyldighetsområde og at datagrunnlaget gir en riktig beskrivelse av flygemønsteret rundt flyplassen, så må det derfor 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

I retningslinje T-1277 ble det lagt til grunn at den travleste sammenhengende 3-måneders periode på sommerstid (mellom 1. mai og 30. september) skulle benyttes som trafikkgrunnlag. Sommeren har vært valgt siden EFN ble innført som måleenhet, basert på en antakelse om at sommeren representerte den tid av året da støyen hadde størst negative utslag i forhold til utendørs aktivitet. Også det faktum at flere sover med åpent vindu om sommeren ble tillagt vekt.

Veilederen til T-1442/2012 legger seg opp til reglene fra EU direktiv 2002/49/EC¹ om at det skal benyttes et årsmiddel av trafikken. Det gis imidlertid en liten åpning for fortsatt å bruke 3 måneder på sommeren dersom trafikken er sterkt sesongpreget (turisttrafikk).

Militære øvelser som forekommer minst hvert 2. år, skal inngå i trafikkgrunnlaget.

3.3.2 Beregningsprogrammet NORTIM

Fra 1995 beregnes flystøy i Norge med det norskutviklede dataprogrammet NORTIM [9, 10] eller spesialutgaver av dette (REGTIM og GMTIM). Programmene er utviklet av SINTEF for de norske luftfartsmyndigheter og var opprinnelig basert på rutiner fra programmet Integrated Noise Model (INM), utviklet for det amerikanske luftfartsverket, FAA. Programmene har imidlertid gjennomgått en betydelig modernisering og har svært lite igjen av den opprinnelige kildekode.

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 alle de aktuelle måleenheter som er foreskrevet i retningslinjene. Beregning av MFN og EFN er således supplert med L_{den} og L_{5AS} . Andre støymål som beregnes er blant annet ekvivalentnivået, L_{Aeq} , for dag og for natt eller for hele det dimensjonerende middeldøgn. Beregningsresultatene fremkommer som støykurver (sonegrenser) som kan tegnes i ønsket målestokk. Alle resultatene leveres på SOSI filformat.

¹ EU Directive 2002/49/EC Assessment and management of environmental noise.

NORTIM programmene ble i 2002 endret ved at nye algoritmer for beregning av bakkedemping og direktivitet [11] ble tatt i bruk. Årsaken var at den moderne flyparken har andre karakteristika enn de 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 [12], mens direktivitet er basert på måleserier på Gardermoen i 2001 [13] 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 [11].

Beregningsprogrammet inneholder en database for 275 ulike flytyper. Databasen er i hovedsak en kopi av INM 6.0c databasen [14] og senere oppdateringer av denne, supplert med profiler fra NOISEMAP [15] og med korrigerede støydata for 2 flyfamilier [11]. 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 FORURENSNINGSLOVEN

Forskrift om grenseverdier for lokal luftforurensning og støy ble første gitt ved kongelig resolusjon 30. mai 1997, med virkning fra 1. juli samme år. Forskriften er hjemlet i forurensningsloven, ble senest revidert i 2004 [16] og omtales nå som forurensningsforskriften.

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 en støytype dominerer. Dersom flere likeverdige kilder er til stede, senkes kartleggingsgrensen for hver støykilde med 3 dB til 32 dBA.

Flystøy beregnes 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. Det betyr at forskjellige flytyper har ulik støydemping gjennom en fasade. Basert på Norges Byggforskningsinstitutt's utredning om fasadeisolasjon [17], som er revidert av Brekke og Strand [18], er det valgt tre forskjellige tall 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. Ut fra dette gjelder følgende grenseverdier 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 | 19 dBA | 54 dBA (35+19) |
| Stamruteplasser / militære flyplasser | Jagerfly | 25 dBA | 60 dBA (35+25) |
| Stamruteplasser | Støysvake jetfly | 27 dBA | 62 dBA (35+27) |

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.

4.1.1 Strategisk støykartlegging

Strategisk støykartlegging gjennomføres for å tilfredsstille EU direktiv 2002/49/EC, 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, opptelling av antall boliger og andre bygninger med støyømfintlig bruksområde innenfor intervaller av støynivå for både L_{den} og L_{night} .

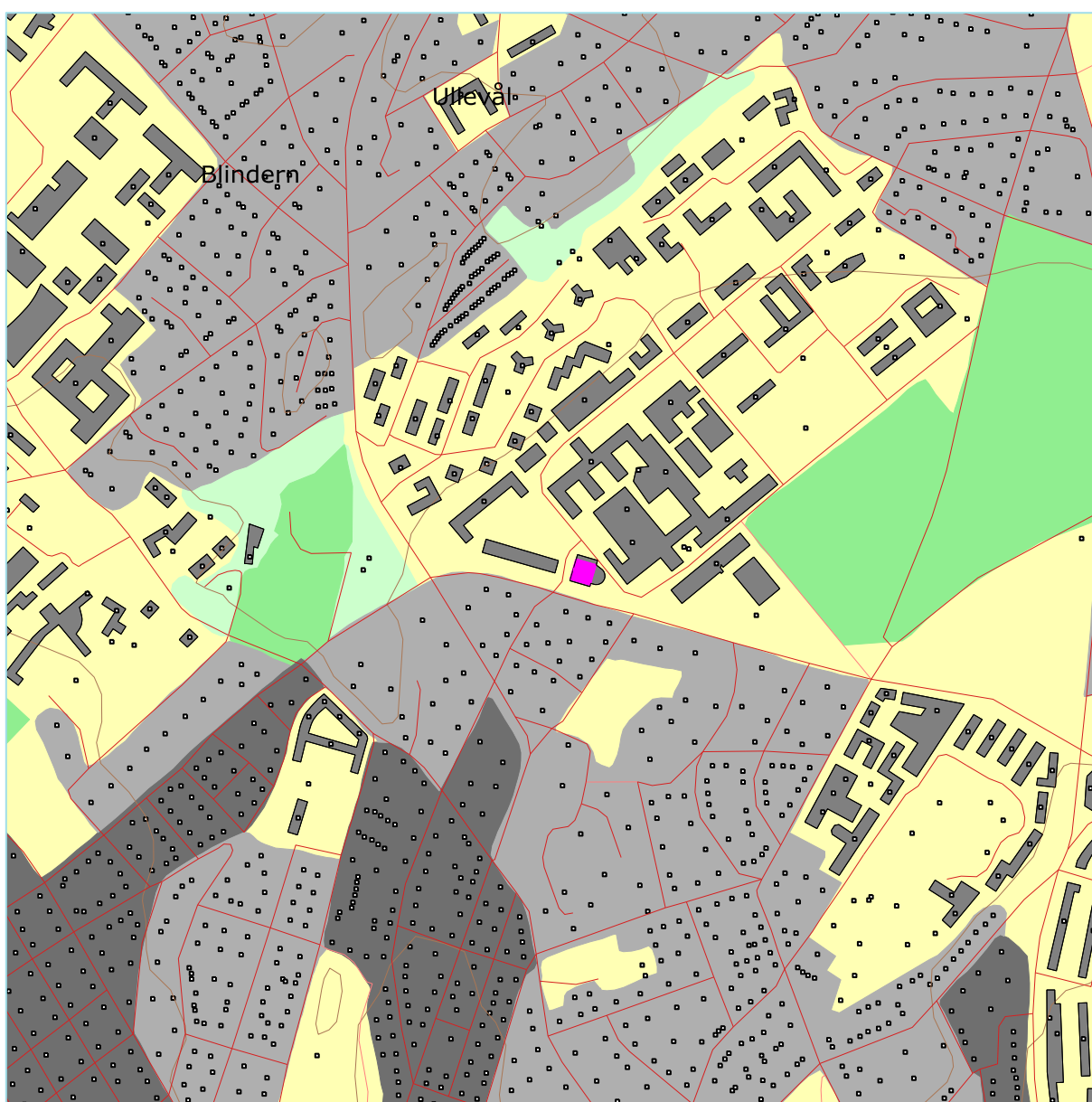
Strategisk støykartlegging skal utføres på flyplasser med mer enn 50 000 sivile bevegelser pr år. I dette tallet inngår ikke militær trafikk eller skoleflyging, men denne trafikken skal likevel regnes med når kartleggingen foretas.

5 OMGIVELSER

Oslo helikopterlandingsplass Ullevål ligger på taket av et parkeringsbygg like ved inngangen til sykehuset fra Kirkeveien. Eier er Oslo universitetssykehus HF. Beskrivelsen og plasseringen av landingsplassen og prosedyrer er hentet fra [19].

5.1 Digitalt kartgrunnlag

Digitalt kart er basert på SOSI fil nedlastet fra © Kartverket [20]. Kartet er fra N50 serien i UTM Euref89 sone 33 og det er utvalgte tema herfra som benyttes som bakgrunnskart i denne rapporten. I kartet er alle bygninger som er definert å ha et støyømfintlig bruksformål markert med et kvadrat med hvit flate og sort kant. Opplysninger om disse bygningene er hentet fra Infoland, Norsk Eiendomsregister 5.3.2015.



Figur 5-1. Landingsplassen, markert med rosa kvadrat, og dens omgivelser. M 1:10 000.

5.2 Digital terrengmodell

Digital terrengmodell er lastet ned fra © Kartverket for hele landet [20]. Et utsnitt av dette benyttes for å beregne topografiens betydning for lydutbredelsen. Topografidata består av høydeinformasjon i (desi)meter over havet for et punktmønster med 10 meter avstand mellom hvert punkt i nordlig og østlig retning.

5.3 Rullebane

Landingsplassen legges i NORTIM inn som en rullebane i to retninger; i dette tilfellet i retning nærmest øst/vest, men slik at den ligger parallelt med kanten på taket. Koordinatene i den følgende tabell er i UTM Euref89 sone 33. Høyde over havet er lagt inn som 91.2 meter.

Tabell 5-1. Landingsplassens koordinater.

| RWY | FromEast | FromNorth | ToEast | ToNorth | Direction | Length |
|-----------|----------|-----------|----------|-----------|-----------|--------|
| 10 | 261829.3 | 6651986.5 | 261857.9 | 6651978.1 | 106.4 | 30 |
| 28 | 261857.9 | 6651978.1 | 261829.3 | 6651986.5 | 286.4 | 30 |

Dette gir origo for landingsplassen på koordinatene øst 261 843.6 og nord 6 651 982.3 i UTM sone 33. Bredden på rullebanen legges inn med 30 meter.

6 AKTIVITETEN PÅ OSLO HELIKOPTERPLASS ULLEVÅL

Landingsplassen på Ullevål Universitetssykehus benyttes både til akuttoppdrag og ved transport mellom sykehus. Hovedaktør er Norsk luftambulans fra basen på Lørenskog, men det er også besøk av helikoptre fra andre baser på Østlandet. Statistikk for virksomheten er levert av oppdragsgiver² og ut fra de opplysninger som er mottatt er det satt sammen et gjennomsnitt av antall bevegelser for de siste to hele kalenderår 2013-14. Dette representerer "dagens situasjon" i støyberegningen.

Tabell 6-1. Antall flybevegelser i gjennomsnitt for de to siste kalenderår fordelt på døgnssegmenter.

| TimeHour | SumOper |
|---------------|----------|
| Natt (23-07) | 294 |
| Dag (07-19) | 937 |
| Kveld (19-23) | 274 |
| Totalt | 0 |

Aktiviteten er angitt delvis på operatører og delvis på helikoptertyper. Norsk Luftambulans har to helikoptertyper og det er antatt en fordeling på disse på 60 % på EC135 og 40 % på EC145. Andre helikoptertyper er delvis angitt med registreringsmerke, delvis med flytype, bortsett fra et antall på ca. 100 hvor det er angitt type "0" uten angivelse av registreringsnummer eller operatør. For disse er det lagt inn en samlebetegnelse for et mellomstort helikopter MHEL, som representeres med datagrunnlag som for AS365. Den følgende tabell angir samlet antall bevegelser pr. helikoptertype som gjennomsnitt for de to siste hele kalenderår.

Tabell 6-2. Antall flybevegelser i gjennomsnitt for de to siste kalenderår fordelt på flytyper.

| Actype | TO_LA | SumOper |
|--------|-------|---------|
| AS332 | LA | 1 |
| AS332 | TO | 1 |
| BH206 | LA | 1.5 |
| BH206 | TO | 1.5 |
| BH412 | LA | 1 |
| BH412 | TO | 1 |
| EC135 | LA | 397 |
| EC135 | TO | 397 |
| EC145 | LA | 263.5 |
| EC145 | TO | 263.5 |
| MHEL | LA | 51.5 |
| MHEL | TO | 51.5 |
| SK61 | LA | 37 |
| SK61 | TO | 37 |

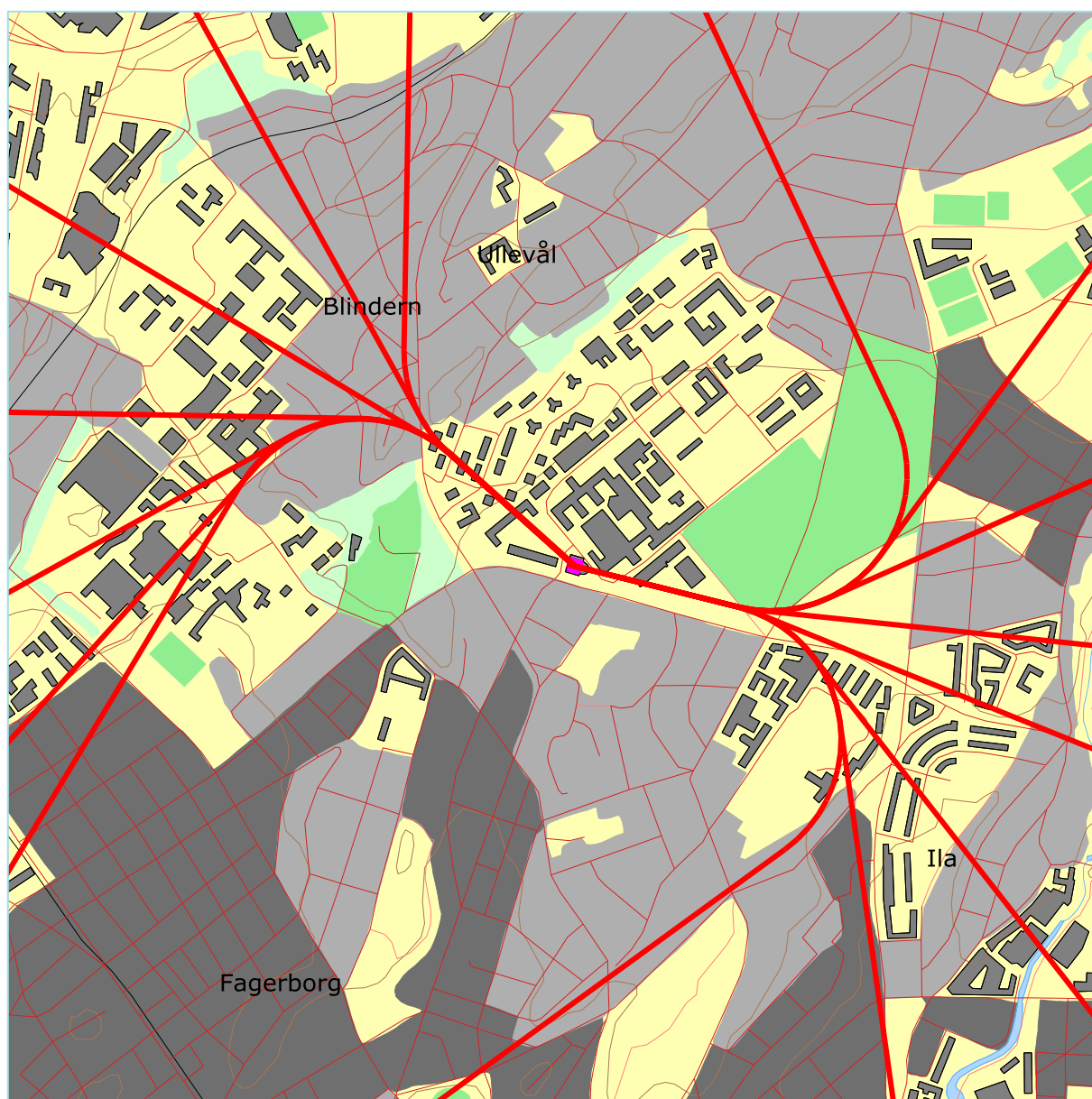
I prognosen er det lagt en økning på 6.3 % slik at antallet bevegelser tilsvarer konsesjonsgrensen på 1 600 årlige bevegelser. Økningen legges inn med en jevn økning over døgnet og for de ulike aktørene på plassen. I prognosen tas det hensyn til at redningshelikopteret vil være skiftet ut og data for Sea King, SK61, erstattes med data for det nye helikopteret AW101.

² <helilogg.xls>, Oslo Universitetssykehus v/Kenneth Møller, datert 18.3.2015

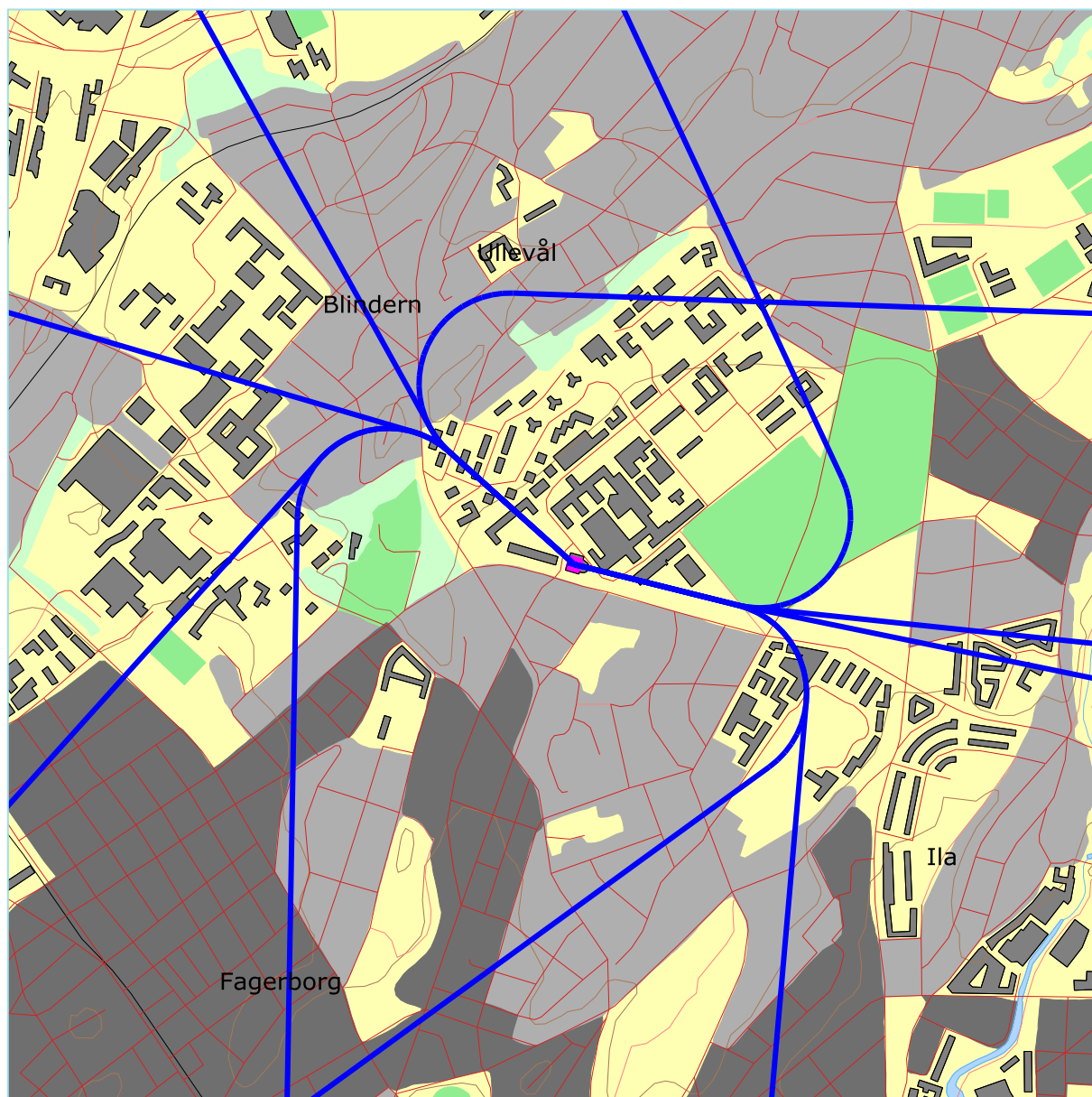
7 TRAFIKKFORDELING - TRASÉER INN OG UT

Det er angitt i dokumentet *Ansvarsforhold og instruksjer* [19] at de hinderfrie korridorer ligger i østlig sektor 100°/280° og nordvestlig sektor 310°/130°. Det er antatt at de angitte retninger er relativ til geografisk nord.

De to etterfølgende kartene viser hvordan traségrunnlaget settes sammen basert på de retninger for hinderfrie korridorer som er angitt i driftshåndboken. Det er antatt en jevn fordeling på kompassretning når det gjelder innflyging, dog slik at 80 % av trafikken kommer inn den østre korridoren fordi den har færre hindre og ikke overflyr boliger i samme grad som den vestre hvor det også er stigende terreng. For avganger er det lagt inn hovedretninger til de basene de forskjellige operatørene hører hjemme på hvor fordeling på de to korridorane er mere ujevn (80/20) avhengig av om basen ligger øst eller vest. For redningshelikopteret er det forutsatt at disse returnerer til Rygge og det ligger her en overvekt (60 %) på østre korridor. Det er ikke forutsatt at helikoptre står med rotorere i gang mens det oppholder seg på landingsplassen.



Figur 7-1. Traséer for landinger på Oslo helikopterlandingsplass Ullevål. M 1:15 000.



Figur 7-2. Traséer for avganger fra Oslo helikopterlandingsplass Ullevål. M 1:15 000.

Ut over det som vises på figurene legges det inn spredning sideveis slik at hver retning representeres med 7 traséer. For hver gruppe av 7 traséer legges en Gaussisk spredning om sentertraséene som vises i de to figurene. Sideveis spredning legges ut mot ytterkant av sektorene slik de er angitt i henhold til bestemmelsene i BSL E3-6. Fra første sving økes spredningen i vifteform med vinkelåpning på $\pm 5-15^\circ$.

8 BEREGNINGSPARAMETERE

Det beregnes flystøy for de enheter som er relatert til retningslinje T-1442 og forurensningsforskriften. Parallelt gjøres det punktberegninger i koordinatpunktene for alle støyømfintlige bygninger innenfor beregningsområdet. Alle opplysninger om bygninger er hentet fra databasen til Norges Eiendommer og er oppdatert pr. 2015-03-05.

Beregningene av flystøy foretas med en oppløsning på 128 fot (ca. 39 meter) mellom hvert punkt med mottakerhøyde 4 meter over bakken. For alle beregningene tas det hensyn til topografien. Det tas ikke hensyn til refleksjoner eller skjerming fra bygninger rundt landingsplassen.

9 RESULTATER RELATERT TIL RETNINGSLINJE T-1442

Resultatene av støyberegningene vises i form av kurver på kart. Normalt vises ett kart for hver støyenhet som inngår i grunnlaget for konstruksjon av støysonekart etter T-1442, dvs. for L_{DEN} og L_{5AS} (MFN₂₃₋₀₇).

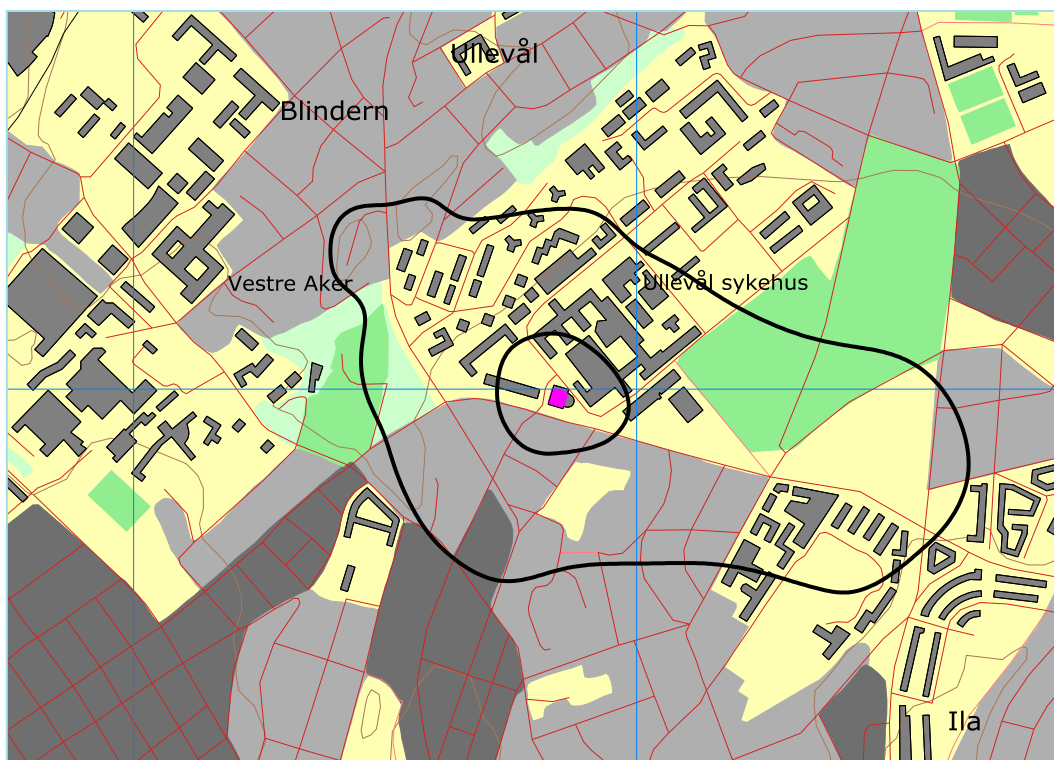
Beregningene som er gjort inneholder også resultater for andre enheter for støy nivå enn de som vises her. Disse foreligger på SOSI filformat og leveres oppdragsgiver på elektronisk form. De er ikke vist her av plasshensyn og ut fra ønske om å begrense omfanget av resultatfigurer.

Tabell 9-1. Areal innenfor støysoner for de to scenarier.

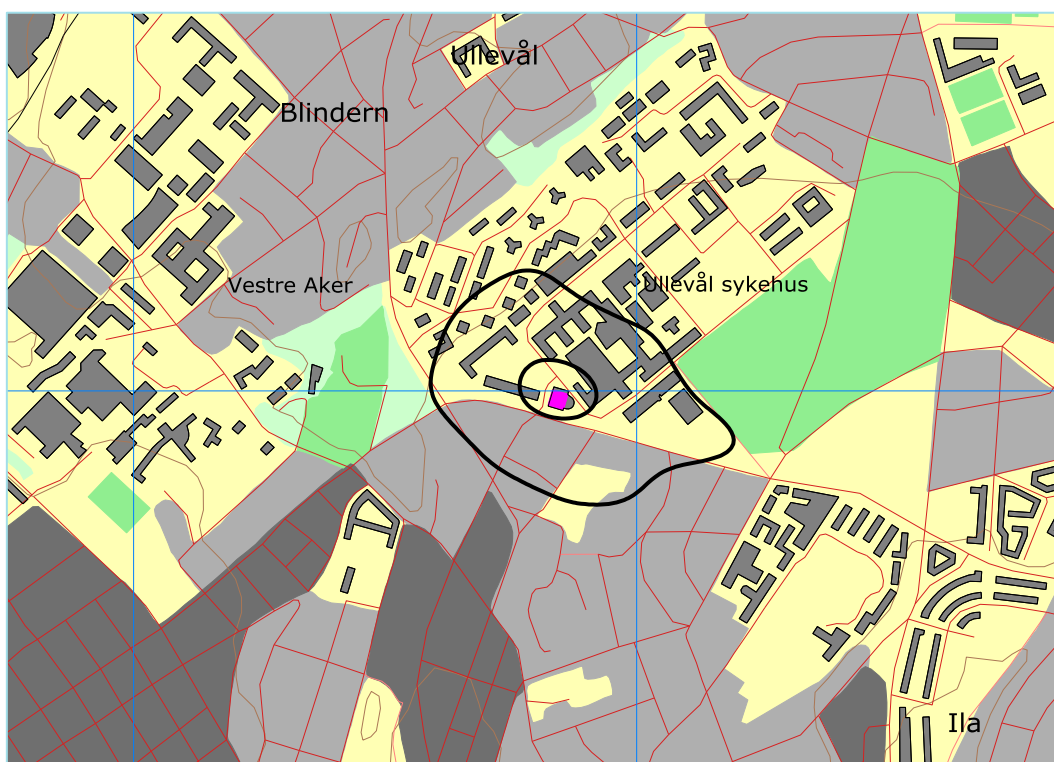
| Støysone | Areal (da) | |
|------------|------------------|-----------------|
| | Dagens situasjon | 10 års prognose |
| Rød | 48.8 | 59.4 |
| Gul | 630.6 | 748.4 |

Tabellen viser at det er en økning i støysonenes utbredelse fra basisåret til prognoseåret, 22 % økning for rød sone og om lag 19 % for gul sone.

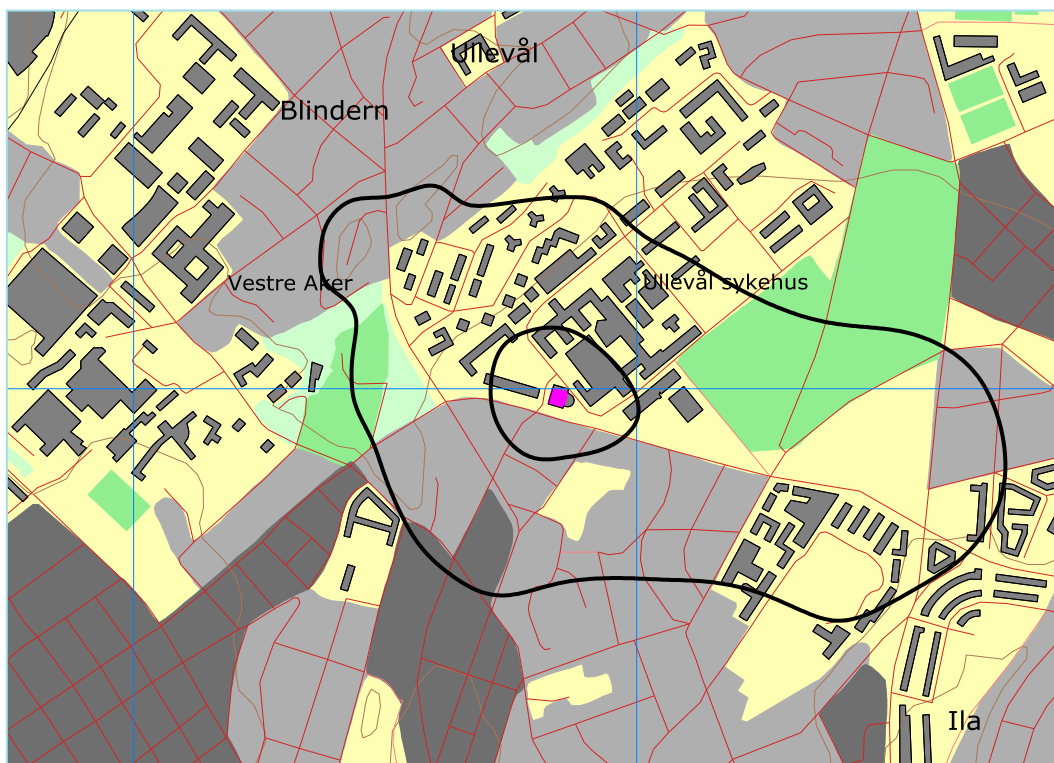
I de følgende kapitler vises støykoter for L_{DEN} og L_{5AS} for de to scenariene for seg. Kartene viser to kurver hver, tilsvarende grenseverdiene for gul og rød sone. Det er valgt å beholde samme målestokk og utsnitt for alle figurene for enklere å kunne sammenligne dem. Dernest vises støysonekart slik det er definert i T-1442 hvor det settes sammen av verste situasjon av dagens situasjon og en prognose.



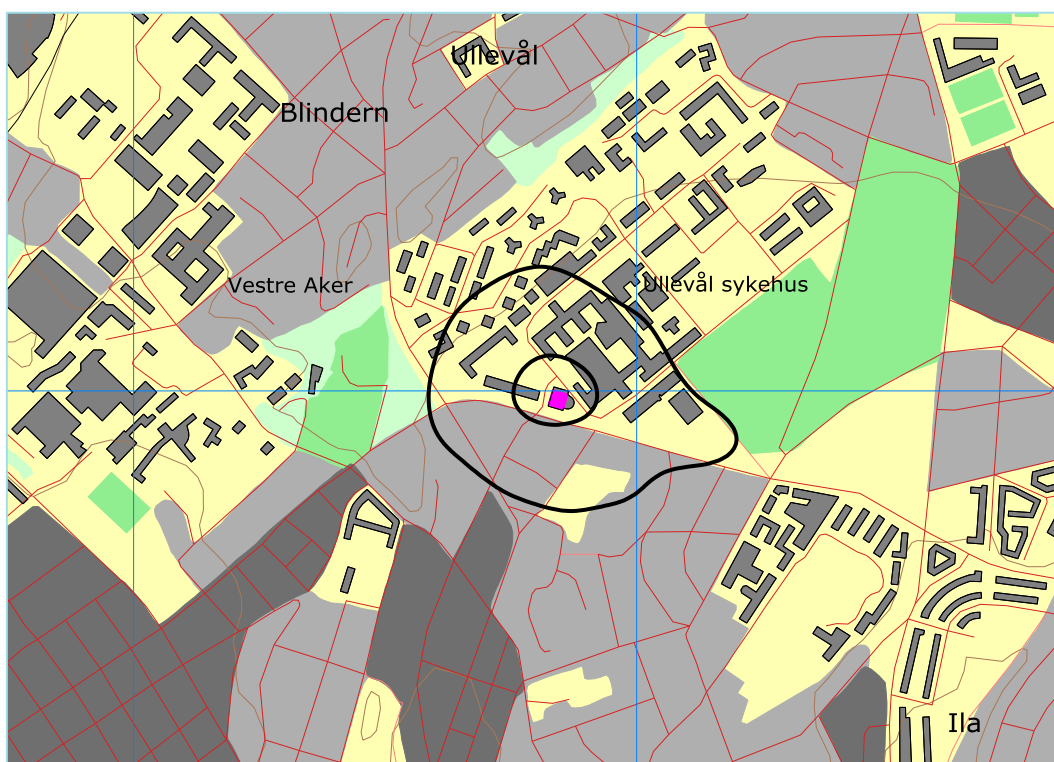
Figur 9-1. L_{den} 52 og 62 dBA for dagens situasjon. M 1:15 000.



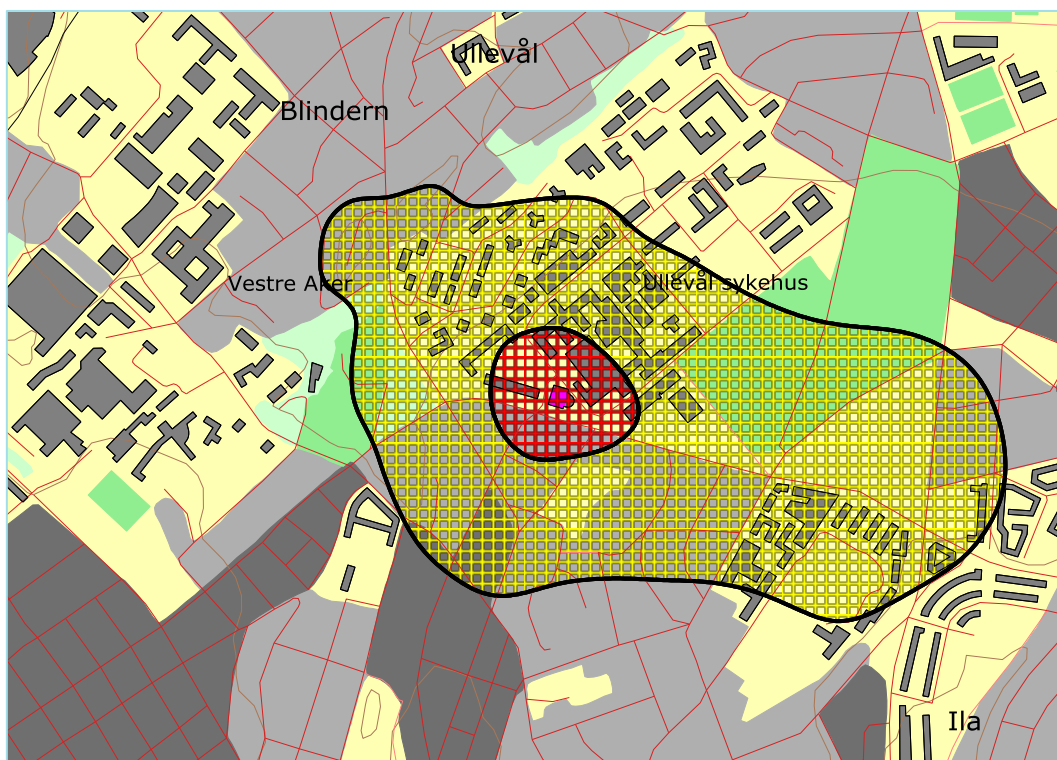
Figur 9-2. L_{5AS} 80 og 90 dBA for dagens situasjon. M 1:15 000.



Figur 9-3. L_{den} 52 og 62 dBA for prognosesituasjonen. M 1:15 000.



Figur 9-4. L_{5AS} 80 og 90 dBA for prognosesituasjonen. M 1:15 000.



Figur 9-5. Støysoner i samsvar med retningslinje T-1442/2012. M 1:15 000.

Det går fram av resultatene at det er prognosesituasjonen som danner støysonekartet og at det er L_{den} som dimensjonerer.

10 RESULTATER RELATERT TIL FORURENSINGSFORSKRIFTEN

I dette kapitlet vises beregningsresultater relatert til forurensningsloven i form av tabeller med antall berørte støyømfintlige bygninger, samt figurer med kumulative fordelinger. I henhold til **Tabell 4-1** er kartleggingsgrensen for Lørenskog helikopterplass for flystøy alene på $L_{\text{Eq}24\text{h}}$ 54 dBA utendørs frittfeltnivå. Det korresponderer med en reduksjon på 19 dBA i fasader relativt til frittfeltnivå og gir 35 dBA innendørs nivå. For kartlegging i områder med andre kilder til stede, er grensen 3 dB lavere. Tentativ tiltaksgrense på innendørs nivå 42 dBA gir et tilsvarende frittfeltnivå på 61 dBA utendørs.

De følgende tabellene viser hvor mange støyømfintlige bygninger som befinner seg innenfor grensene for dagens situasjon og prognosen. Detaljerte lister vil oversendes oppdragsgiver separat. Utstrekningen av kartleggingsgrensene for prognosen er vist i egen figur.

Ut fra et gjennomsnitt av antall personer som bor i forskjellige typer boliger er det beregnet hvor mange mennesker som er bosatt innenfor de gitte støyintervaller.

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

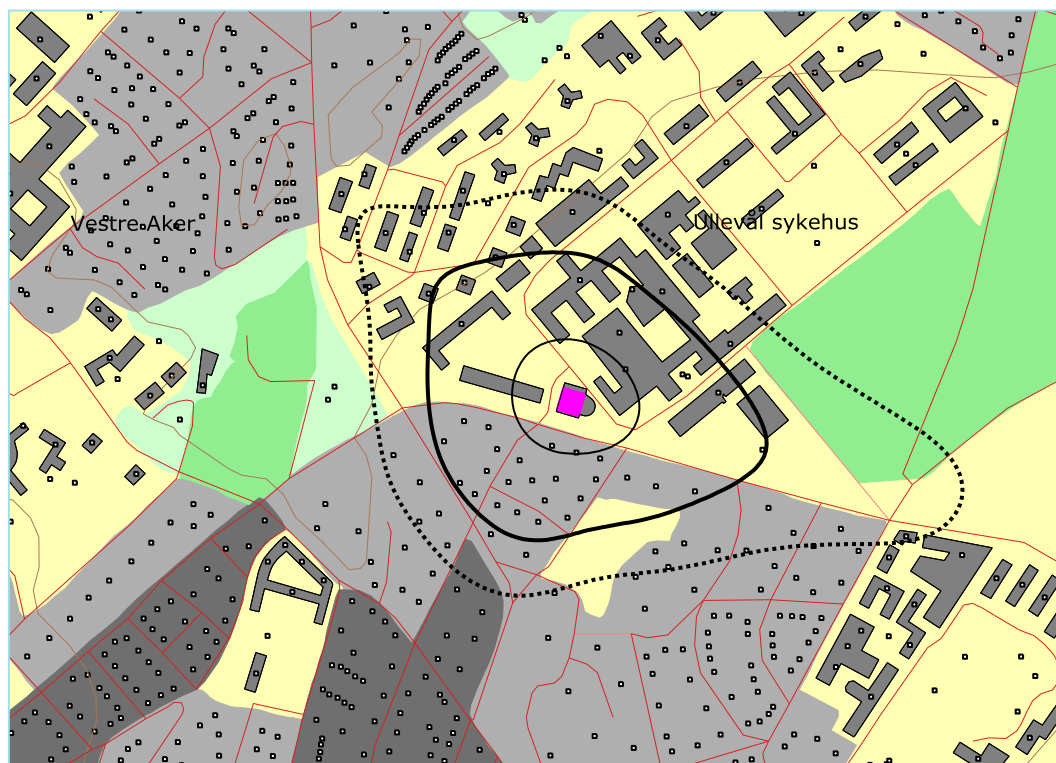
| $L_{\text{Aeq}24\text{h}}$ (dBA) | Bosatte | Boligbygninger | Skolebygninger | Helsebygninger |
|----------------------------------|---------|----------------|----------------|----------------|
| 51.0 -- 54.0 | 1026 | 12 | 3 | 7 |
| 54.0 -- 61.0 | 395 | 19 | 0 | 9 |
| 61.0 -> | 0 | 0 | 0 | 0 |

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

| $L_{\text{Aeq}24\text{h}}$ (dBA) | Bosatte | Boligbygninger | Skolebygninger | Helsebygninger |
|----------------------------------|---------|----------------|----------------|----------------|
| 51.0 -- 54.0 | 1201 | 18 | 4 | 5 |
| 54.0 -- 61.0 | 590 | 21 | 1 | 12 |
| 61.0 -> | 6 | 1 | 0 | 0 |

Det er sannsynlig at en detaljert kartlegging av boligene vil vise at de fleste fasadene gir tilstrekkelig lydisolasjon til at krav til innendørs lydnivå gitt i forurensningsforskriften overholdes med unntak av det ene bygget som ligger innenfor tentativ tiltaksgrense. Detaljert liste over de berørte bygninger med tilhørende støynivå oversendes oppdragsgiver separat.

I kartleggingen av bygningene må det tas hensyn til at det er annen støy i området. Veitrafikk, særlig i Kirkeveien, er sannsynligvis den mest framtrepende av andre støykilder.



Figur 10-1. Kartleggingsgrenser i henhold til forurensningsforskriften. Kotene viser $L_{Aeq,24h}$ 51 (stiplet), 54 og 61 dBA. Målestokk 1:10 000.

I dette kartet er det lagt inn bygninger med støyømfintlig bruksformål med ett kvadrat (hvit flate, sort kant) basert på koordinatene for hvert bygg slik de er angitt i eiendomsregisteret.

11 LITTERATUR

- [1] B. Griefahn, "MODELS TO DETERMINE CRITICAL LOADS FOR NOCTURNAL NOISE," in *Proceedings of the 6th International Congress on Noise as a Public Health Problem*, Nice, Frankrike, juli 1993.
- [2] T. Gjestland, "VIRKNINGER AV FLYSTØY PÅ MENNESKER," ELAB-rapport STF44 A82032, Trondheim, april 1982.
- [3] Flystøykommissjonen, "STØYBEGRENSNING VED BODØ FLYPLASS," Rapportnr. TA-581, Oslo, mars 1983.
- [4] T. Gjestland, *et al.*, "RESPONSE TO NOISE AROUND OSLO AIRPORT FORNEBU," ELAB-RUNIT Report STF40 A90189, Trondheim, november 1990.
- [5] T. Gjestland, *et al.*, "RESPONSE TO NOISE AROUND VÆRNES AND BODØ AIRPORTS.," SINTEF DELAB Report STF40 A94095, Trondheim, august 1994.
- [6] A. Krokstad, *et al.*, "FLYSTØY; FORSLAG TIL MÅLEENHETER, BEREGNINGSMETODE OG SONEINDELING," ELAB-rapport STF44 A81046, revidert utgave, Trondheim, mars 1982.
- [7] Miljøverndepartementet, "RETNINGSLINJE FOR BEHANDLING AV STØY I AREALPLANLEGGING," Retningslinje T-1442, Oslo, juli 2012.
- [8] Miljødirektoratet, "VEILEDER TIL RETNINGSLINJE FOR BEHANDLING AV STØY I AREALPLANLEGGING (T-1442/2012)," Veileder M-128, Oslo, februar 2014.
- [9] H. Olsen, *et al.*, "TOPOGRAPHY INFLUENCE ON AIRCRAFT NOISE PROPAGATION, AS IMPLEMENTED IN THE NORWEGIAN PREDICTION MODEL – NORTIM," SINTEF DELAB Report STF40 A95038, Trondheim, april 1995.
- [10] R. T. Randeberg, *et al.*, "NORTIM VERSION 3.3. USER INTERFACE DOCUMENTATION," Report SINTEF A1683, Trondheim, juni 2007.
- [11] I. L. N. Granøien, *et al.*, "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," SINTEF Report STF40 A02065, Trondheim, desember 2002.
- [12] B. Plovsing and J. Kragh, "COMPREHENSIVE OUTDOOR SOUND PROPAGATION MODEL," Nord2000 DELTA Report, Lyngby, desember 2000.
- [13] S. Å. Storeheier, *et al.*, "AIRCRAFT NOISE MEASUREMENTS AT GARDERMOEN AIRPORT, 2001. Part 1: SUMMARY OF RESULTS," SINTEF Report STF40 A02032, Trondheim, mars 2002.
- [14] G. Fleming, *et al.*, "INTEGRATED NOISE MODEL (INM) VERSION 6.0 TECHNICAL MANUAL," U.S. Department of Transportation, Washington DC, juni 2001.
- [15] W. R. Lundberg, "BASEOPS DEFAULT PROFILES FOR TRANSIENT MILITARY AIRCRAFT," AAMRL-TR-90-028, Harry G. Armstrong, Aerospace Medical Research Laboratory, Wright-Patterson AFB, Ohio, februar 1990.
- [16] Miljøverndepartementet, "FORSKRIFT OM BEGRENSNING AV FORURENSNING (FORURENSNINGSFORSKRIFTEN)," Forskrift FOR-2004-06-01-931 (Del 2, kapittel 5), Oslo, juni 2004.
- [17] A. Brekke, "NYE RETNINGSLINJER FOR FLYSTØY. KONSEKVENSER VEDRØRENDE STØYISOLERING AV BOLIGER I STØYSONE I OG II," Norges byggforskningsinstitutt rapport 7939, revidert utgave, Oslo, juni 1998.
- [18] A. Brekke, "ISOLERING MOT STØY FRÅ HELIKOPTER OG ULIKE FLYTYPER. ENTALLSVERDIER FOR STØYISOLERING FOR ULIKE BOLIGTYPER.," Notat fra Brekke og Strand til OSL AS, Aku 01 C, oktober 2013.
- [19] "OSLO HELIKOPTERLANDINGSPLASS, ULLEVÅL. ANSVARFORHOLD OG INSTRUKSER," ed, 2012.
- [20] Statkart. *Digital terrengmodell 10 m UTM 33 og N50 kart* © Kartverket Available: <http://www.statkart.no/Kart/Gratis-kartdata/>



Teknologi for et bedre samfunn

www.sintef.no