

2018:01039 - Åpen

Rapport

Støykartlegging for Oslo lufthavn

Framtidige scenarier med tre rullebaner

Forfatter(e)

Rolf Randeberg

Joakim Bustad, Idar L.N.Granøien



SINTEF Digital

Postadresse:
Postboks 4760 Torgarden
7465 Trondheim
Sentralbord: 73593000
E-mail: info@sintef.noForetaksregister:
919 303 808 MVA

Rapport

Støykartlegging for Oslo lufthavn

Framtidige scenarier med tre rullebaner

RAPPORTNR	PROSJEKTNR	VERSJON	DATO
2018:01039	102018170	1	2018-10-09

EMNEORD:

Akustikk; støy; fly

FORFATTER(E)Rolf Randeberg
Joakim Bustad, Idar L.N.Granøien**OPPDRA GSGIVER(E)**

Avinor AS

OPPDRA GSGIVERS REF.

Jan Anders Marheim

ANTALL SIDER OG VEDLEGG:

27

GRADERING

Åpen

GRADERING DENNE SIDE

Åpen

ISBN

978-82-14-06919-8

SAMMENDRAG

Det er utført støyberegninger for en tredje rullebane ved Oslo Lufthavn. Beregningene er gjort for år 2030, 2040 og 2050 og inkluderer forventet trafikkvekst og utskiftninger i flyparken mot stillere flytyper. Det er i tillegg utført en revidert beregning av dagens situasjon (2017).

**UTARBEIDET AV**

Rolf Randeberg

KONTROLLERT AV

Herold Olsen

GODKJENT AV

Hans Erik Swendgaard

Dokumentet har gjennomgått SINTEFs godkjenningsprosedyre og er sikret digitalt

Historikk

VERSJON	DATO	VERSJONSBEKRIVELSE
1	2018-10-09	Sluttrapport

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	4
2	Beregningsalternativene	5
2.1	Trafikkscenarier.....	5
2.2	Rullebaner	6
2.3	Traséer og fordeling	6
3	Resultater.....	14
3.1	Støysoner	14
3.2	Resultattabeller.....	18
3.2.1	Areal og antall boliger innenfor støysonene.....	18
3.2.2	Antall boliger, skole- og helsebygninger innenfor støyintervall av Lden	18
3.2.3	Antall boliger innenfor støyintervall av LA _{ekv24t}	19
3.2.4	Antall boliger innenfor støyintervall av L _{night}	19
3.3	Kart med bygninger med støyfølsomt bruksformål.....	20
3.4	Kumulative fordelinger for berørte boliger og personer	24
3.5	Antall personer plaget	27

1 Innledning

Oslo Lufthavn AS har gitt SINTEF i oppdrag å utrede de støymessige konsekvensene av en tredje rullebane øst for eksisterende banesystem, for forventet trafikkutvikling mot 2030, 2040 og 2050. Det er lagt til grunn en moderat utskifting i flyparken mot mindre støyende flytyper. Det er også beregnet for dagens situasjon (2017) med to rullebaner.

Ansvarlig hos Avinor har vært Jan Anders Marheim, med James Michael Newman, Pål Hengebøl og Tom Erling Moen som medvirkende. Hos SINTEF har prosjektet vært behandlet av Joakim Bustad, Idar L. N. Granøien og Rolf Tore Randeberg, med sistnevnte som prosjektleder. Herold Olsen har vært kvalitetssikrer. Prosjektansvarlig har vært Hans Erik Swendgaard.

2 Beregningsalternativene

2.1 Trafikkscenarier

I følge retningslinje T-1442/2016 skal det benyttes trafikk for et helt år som grunnlag for beregningen av støysoner. I dette tilfellet er trafikken for 2017 benyttet som utgangspunkt for beregningene.

For beregningene i denne rapporten er det dog gjort noen forenklinger av trafikkgrunnlaget. Trafikk som bidrar ubetydelig til det totale støybildet er tatt ut fra grunnlaget. Dette gjelder:

- Helikopterflyginger
- Småfly, skole- og instruksjonsflyging
- Ambulanseflyging, ettersøking og redningstjeneste
- Militær flyging

Fra TØI og Avinor har SINTEF mottatt følgende oversikt over aktuell trafikk for 2017 og forventet økning fram mot 2050. Disse tallene er lagt til grunn for oppskalering av 2017-trafikken for de framtidige scenarioene.

Tabell 2-1. Antall bevegelser per år, for fire beregnede scenarier.

År	2017	2030	2040	2050
Antall bevegelser	242 420	317 802	380 312	423 000

Det er ikke antatt noen forskyvning av trafikken mellom døgnetts timer. Fordeling av trafikk på de tre døgnssegmentene Dag/Kveld/Natt blir dermed lik for de fire årstallene, og er vist i Tabell 2-2.

Tabell 2-2. Antall daglige bevegelser per døgnssegment for fire beregnede scenarier.

	2017		2030		2040		2050	
	Landing	Avgang	Landing	Avgang	Landing	Avgang	Landing	Avgang
Dag (07-19)	236	244	309	320	370	383	411	427
Kveld (19-23)	73	72	96	95	115	113	128	126
Natt (23-07)	23	15	30	20	36	24	40	27

I tillegg til trafikken beskrevet over blir det også beregnet taksing før avgang og etter landing, samt til sammen 2966 minutter med motortesting i rusegrep i 2017. Taksing og motortesting skaleres tilsvarende den ordinære trafikken for framtidige scenarier.

Fram mot 2030, 2040 og 2050 er det ventet en del utskiftninger i flyparken mot stillere flytyper. Det er her lagt til grunn de forventete, moderate reduksjonene i støynivå som er angitt UK/CAA sin rapport fra 2014¹. I beregningen legges disse reduksjonene inn som justeringer av støynivå for eksisterende flytyper, som angitt i Tabell 2-3.

For best mulig å representere de reelle flygeprofiler ved avgang er det fra Støy- og traséovervåkingsanlegget hentet ut data for høyde og hastighet som funksjon av utfløyet distanse, for hele februar og juli 2017. Basert på disse dataene er det for de mest dominerende flytypene laget midlere flygeprofiler som benyttes i stedet for NORTIMs standard flygeprofiler.

¹ UK/CAA Environmental Research and Consultancy Department: *Noise Modelling for the Airports Commission: Imminent/Future Aircraft Modelling Assumptions and Aircraft Allocation*, December 2014.

Tabell 2-3. Justering av støyverdier for simulering av overgang til stillere flytyper.

Flytype	Substitutt 2017	Substitutt 2030 (evt. justering avg./Ind.)	Justering avg./Ind. 2040 rel. 2030	Justering avg./Ind. 2050 rel. 2030
A320	A320	A320NEO ~ -3.5 dB / -2.0 dB rel. A320	-0,7 dB / -0,2 dB	-0,7 dB / -0,2 dB
A321	A321	A321NEO ~ -3.7 dB / -0.7 dB rel. A321	-0,7 dB / -0,2 dB	-0,7 dB / -0,2 dB
B737	737-700	737MAX ~ -3.5 dB / -1.0 dB rel. 737-700	-0,7 dB / -0,1 dB	-0,7 dB / -0,1 dB
B738	737-800	737-8MAX	0,0 dB / 0,0 dB	0,0 dB / 0,0 dB
7878	787-8	787-8	0,0 dB / 0,0 dB	-1,9 dB / -0,4 dB
A330	A330	A359	0,0 dB / 0,0 dB	-2,1 dB / -0,4 dB
B77*	7773ER	7773ER	0,0 dB / 0,0 dB	-1,7 dB / -0,4 dB

2.2 Rullebaner

Tabell 2-4 og Figur 2-1 viser de rullebaner som er lagt til grunn for beregningene.

Tabell 2-4 Rullebaner med koordinater i EUREF89 UTM sone 32.

Bane	Fra øst	Fra nord	Til øst	Til nord	Retning	Lengde	Beskrivelse
01L/19R	615010	6673821	615894	6677320	14	3609	Eksisterende rullebane 01L/19R
01C/19C	616930	6672851	617654	6675711	14	2950	Eksisterende rullebane 01R/19L
01R/19L	617869	6672344	618483	6674767	14	2500	Ny rullebane øst for eksisterende bane 01R/19L
MTEST	617231	6675989	617250	6675955	151	39	Posisjon for motortesting



Figur 2-1. Eksisterende rullebaner og ny tredje rullebane ved Oslo lufthavn.

2.3 Traséer og fordeling

Det er gjort beregninger for fire ulike scenarier, som vist i Tabell 2-5.

Tabell 2-5. Scenarioer av flygemønster og trafikk som er beregnet.

År	Flygemønster	Kurvet/rett innflyging	Standard/SPO ²
2017	Dagens med 2 rullebaner	5/95	90/10
2030	Som 3 baner, men 2 baner i bruk	50/50	90/10
2040	3 baner i travel periode, ellers to	80/20	90/10 i ikke-travel periode
2050	3 baner	80/20	-

Med «travel periode» menes periodene 7 – 9 om morgenen og 16 – 19 om ettermiddagen. For alle scenarioer er det antatt fordeling 51,8/48,2 mellom baneretning 01 og 19.

Avinor har oversendt lister over destinasjoner og hvilke rullebaner/ruter som vil brukes ved flyging til/fra disse destinasjonene. Det er separate lister for 2030 (standard), 2030 (SPO) og 2050. For 2017 er det lagt til grunn gjennomsnittlig banebruk rapportert fra STO. For innsovningsperioden 22:30 – 00:00 er det forutsatt segregert banebruk (som tidligere) for 2017, 2030 og 2040. For alle scenarioer er det forutsatt at bare vestre bane brukes på natt. Det er også antatt at større fraktfly bruker vestre bane.

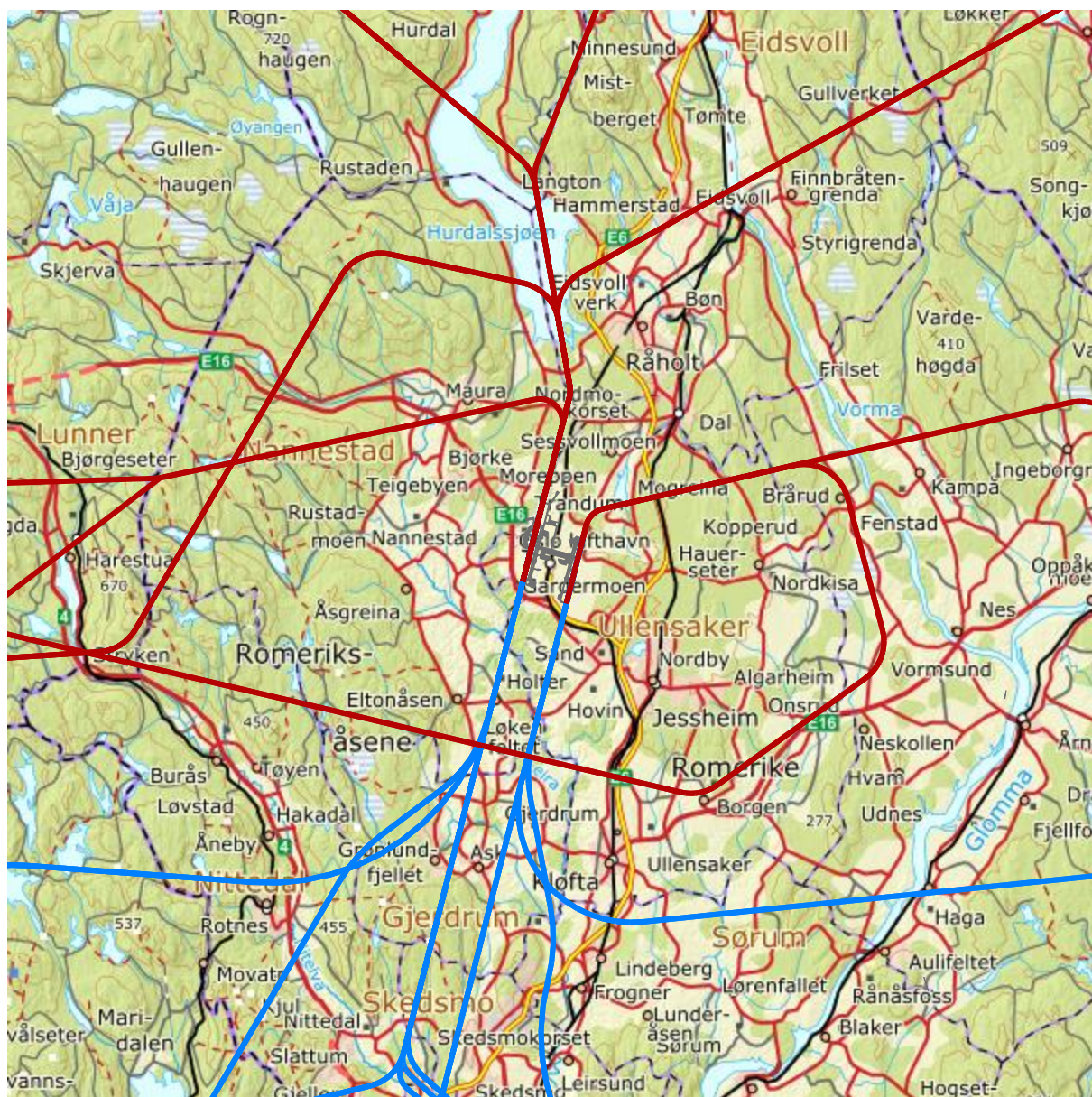
Sammen med fordelingene beskrevet over gir dette den endelige fordelingen av trafikk, som vist i Tabell 2-6 under.

Tabell 2-6. Fordeling av trafikk per rullebaneretning

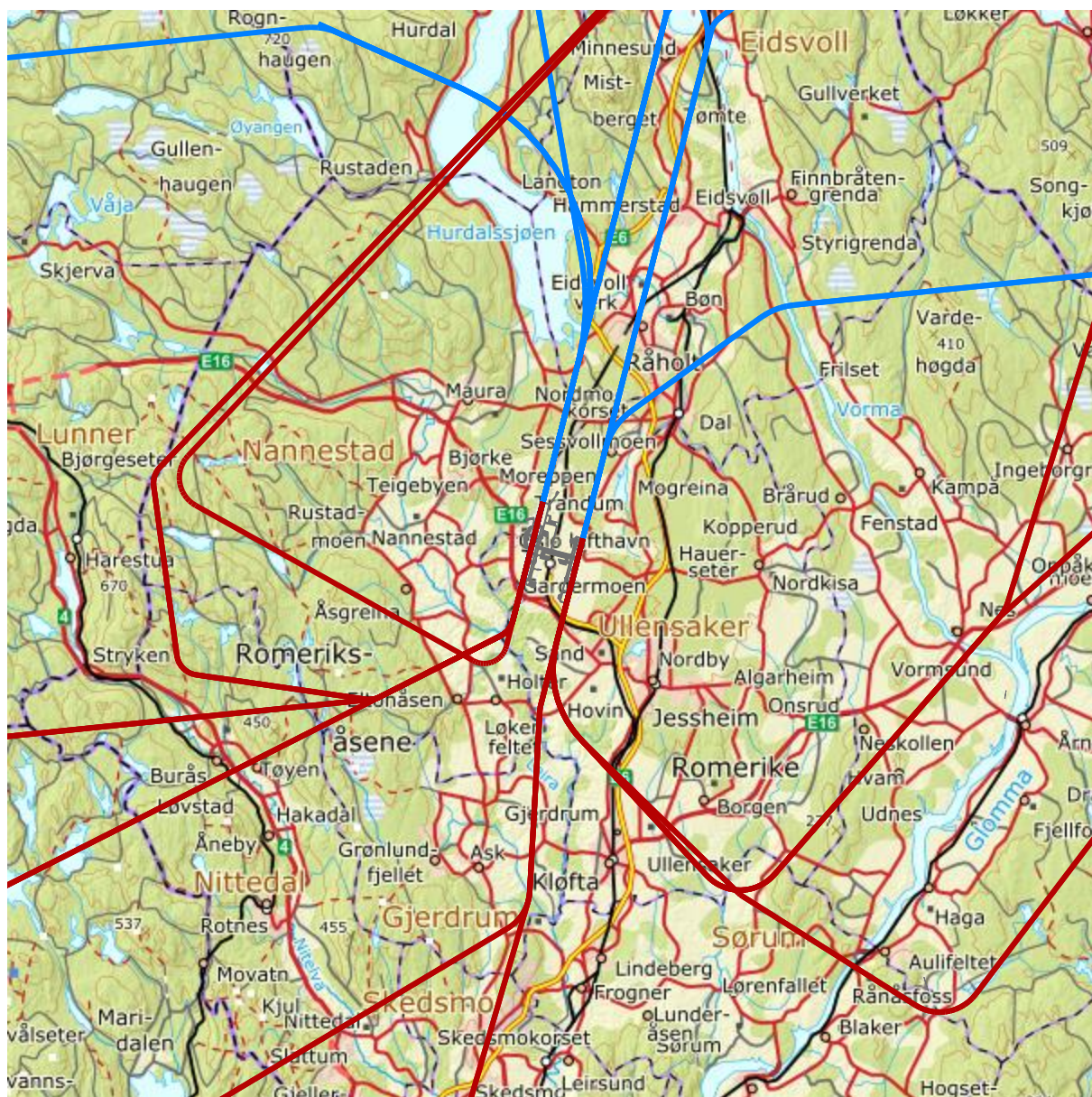
Retning	Avgang	Landing	2017	2030	2040	2050
NV	01L	19R	36 %	30 %	26 %	18 %
N	01C	19C	14 %	20 %	13 %	
NØ	01R	19L			10 %	32 %
SV	19R	01L	19 %	23 %	21 %	18 %
S	19C	01C	31 %	27 %	29 %	32 %
SØ	19L	01R				

På de neste sidene er vist kart over alle de aktuelle traséene for de ulike scenarioene. Landinger er vist med blå linjer og avganger er vist med røde linjer. Sideveis spredning er ikke vist i figurene, men det er antatt 350 meter sideveis spredning innenfor korridorene for avganger, og null spredning for landinger. Utenfor korridorene antas standard spredning i henhold til ECAC Doc 29 3rd edition. Traséene er kvalitetskontrollert av Avinor.

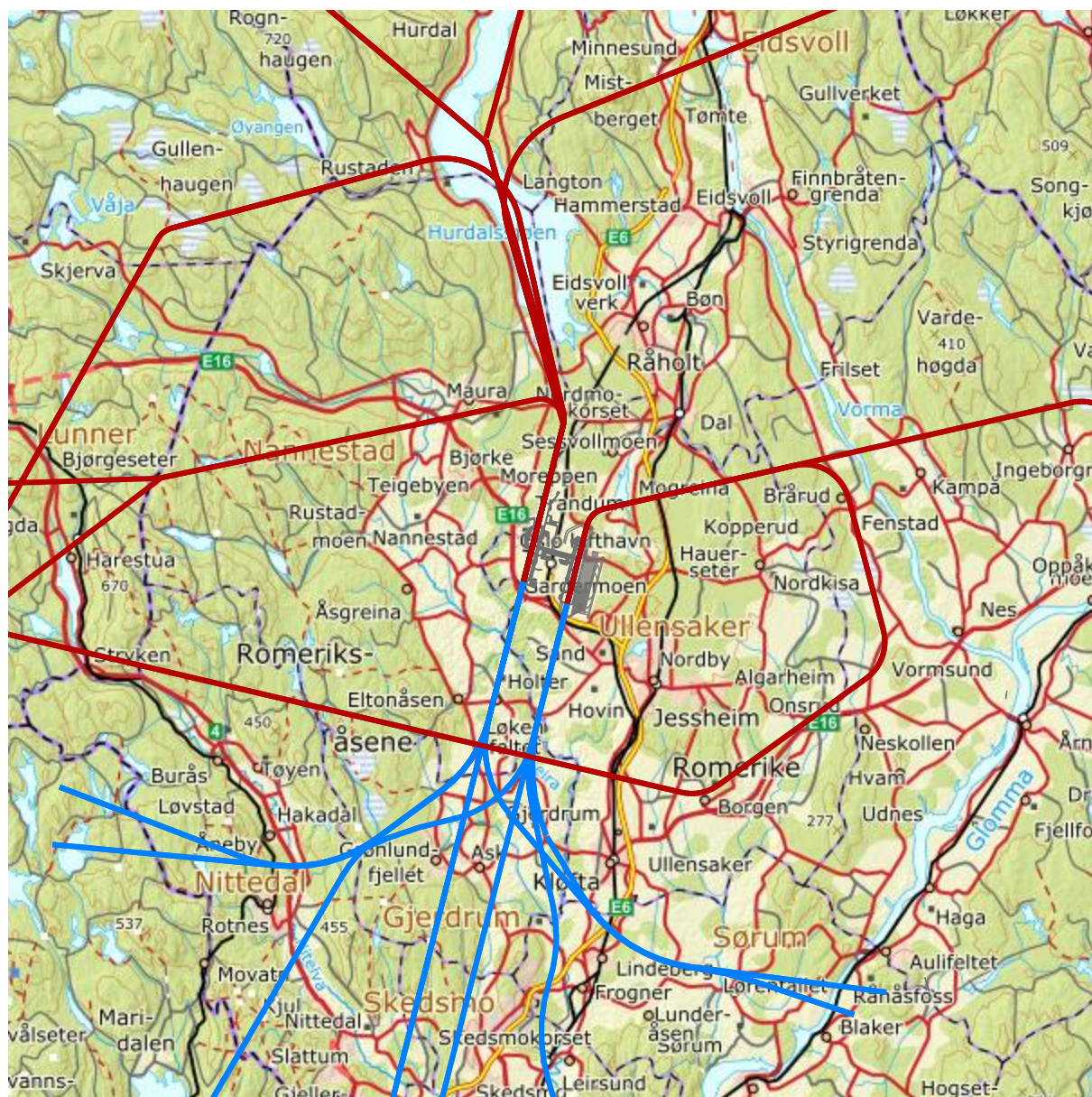
² Segregated Parallel Operations, dvs. at landing og avgang på grunn av vær eller andre forhold skjer på ulike baner.



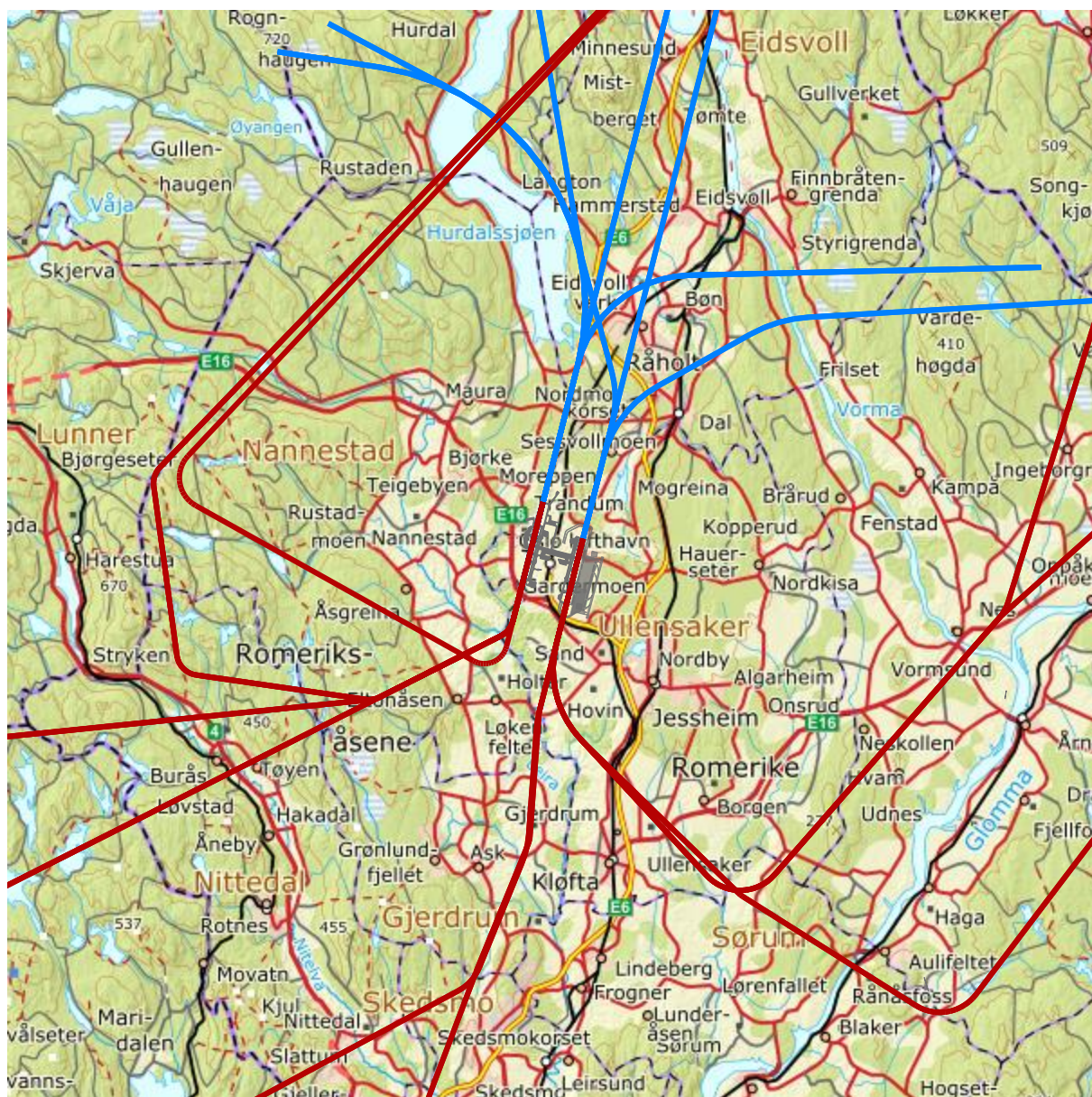
Figur 2-2. Traséer for avgang/landing på bane 01, for 2017. M 1:300 000.



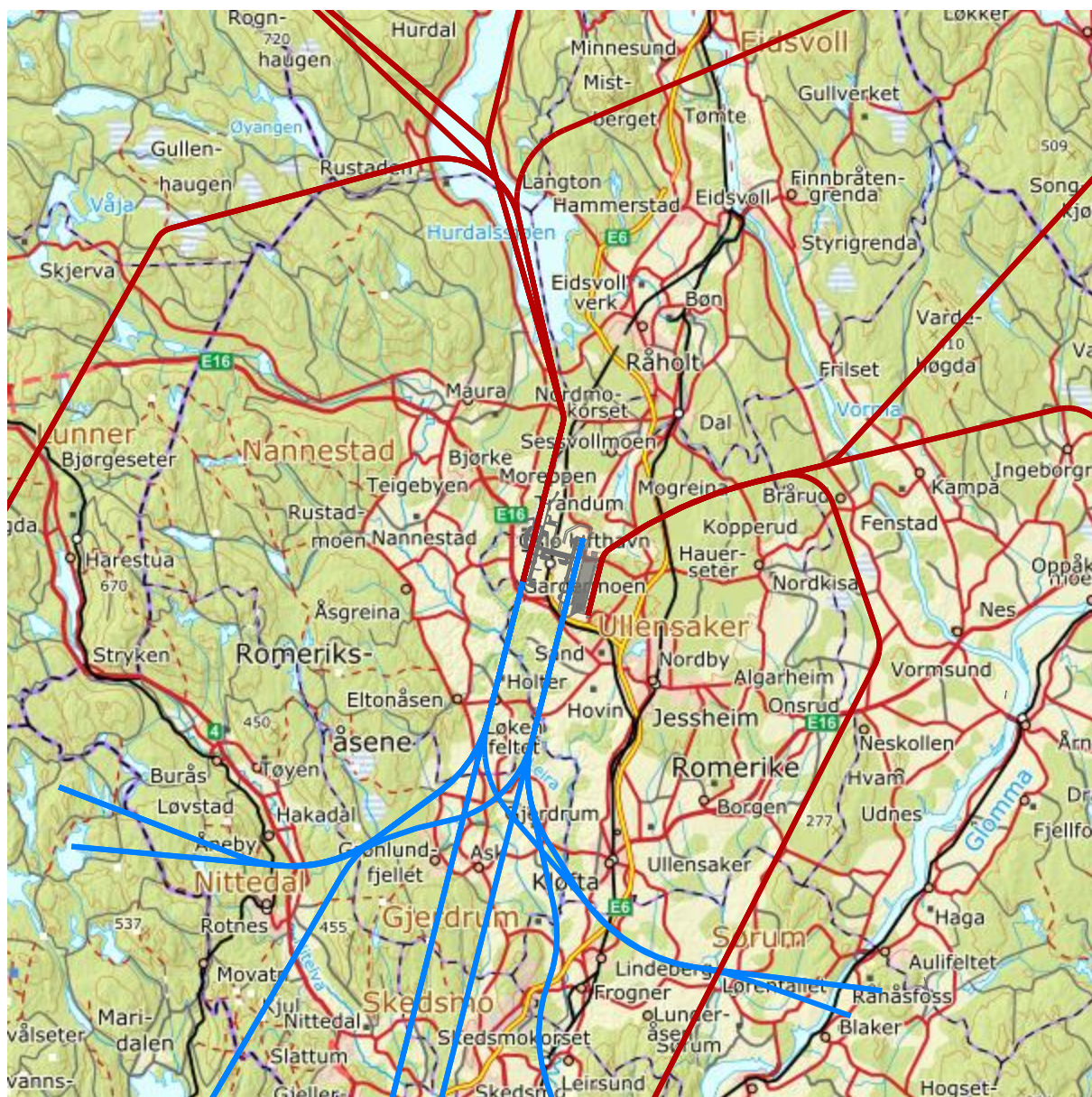
Figur 2-3. Traséer for avgang/landing på bane 19, for 2017. M 1:300 000.



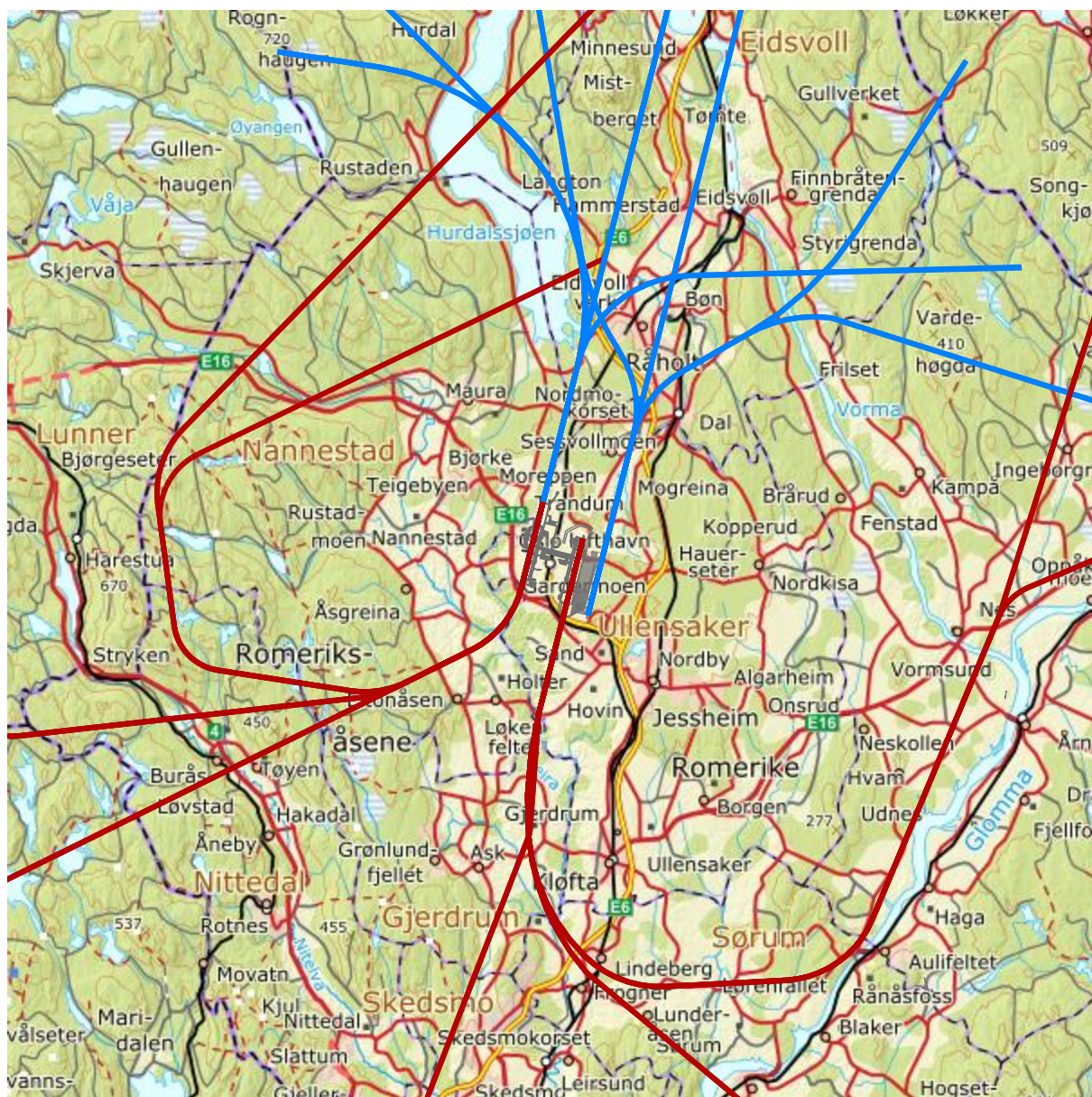
*Figur 2-4. Traséer for avgang/landing på bane 01, for 2030 og for ikke-travle perioder 2040.
M 1:300 000.*



*Figur 2-5. Traséer for avgang/landing på bane 19, for 2030 og for ikke-travle perioder 2040.
M 1:300 000.*



Figur 2-6. Traseer for avgang/landing på bane 01, for 2050 og for travle perioder 2040. M 1:300 000.

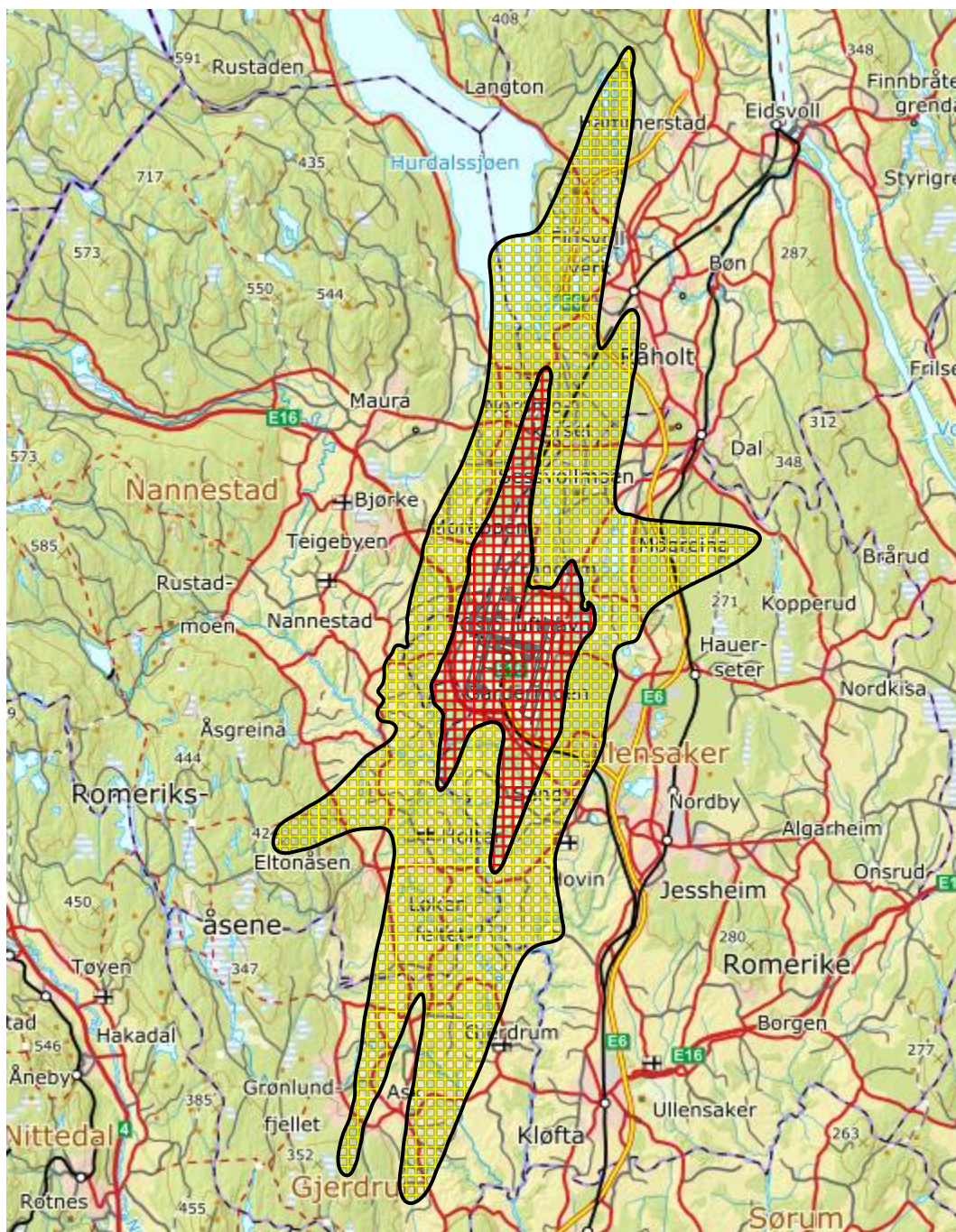


Figur 2-7. Traséer for avgang/landing på bane 19, for 2050 og for travle perioder 2040. M 1:300 000.

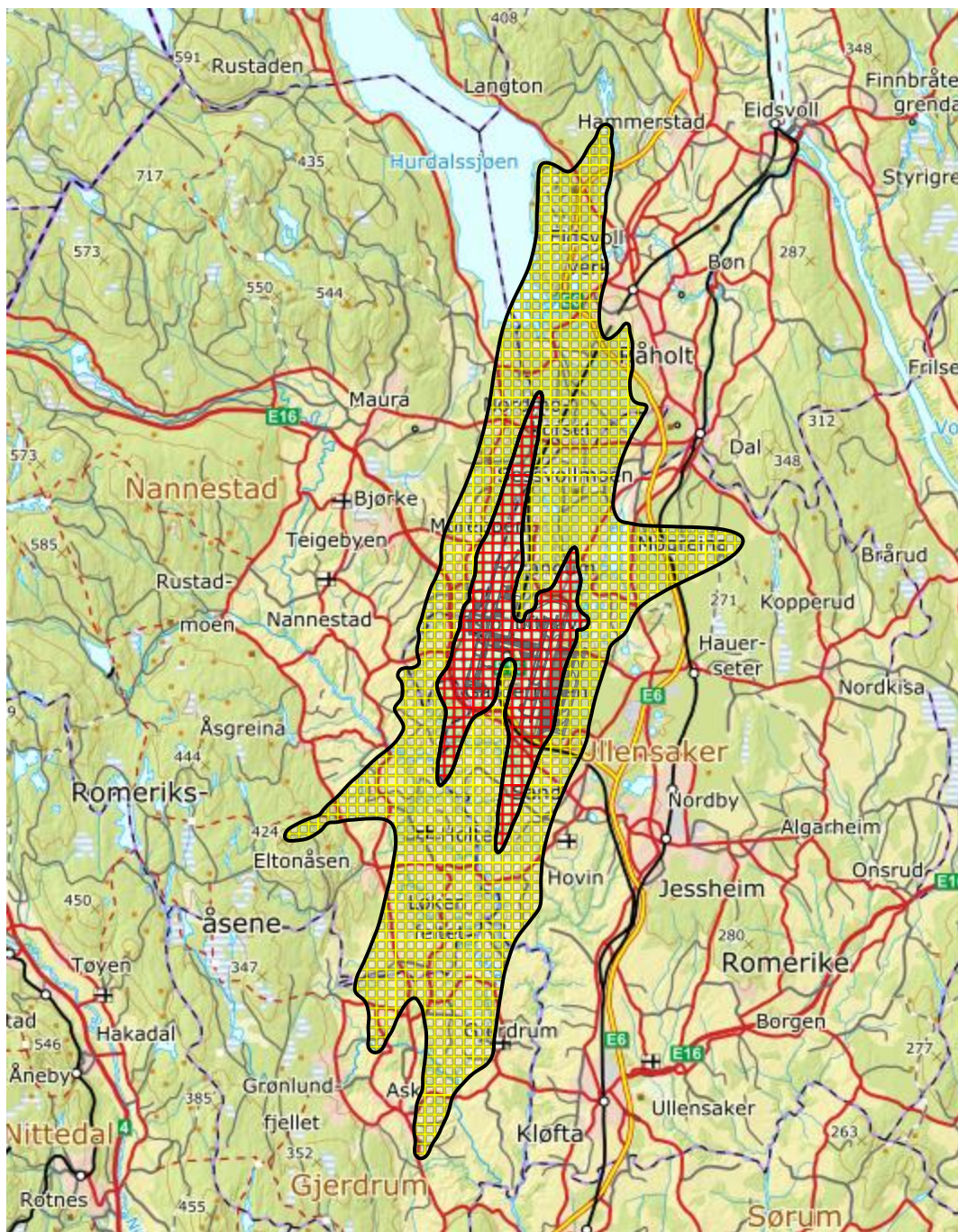
3 Resultater

3.1 Støysoner

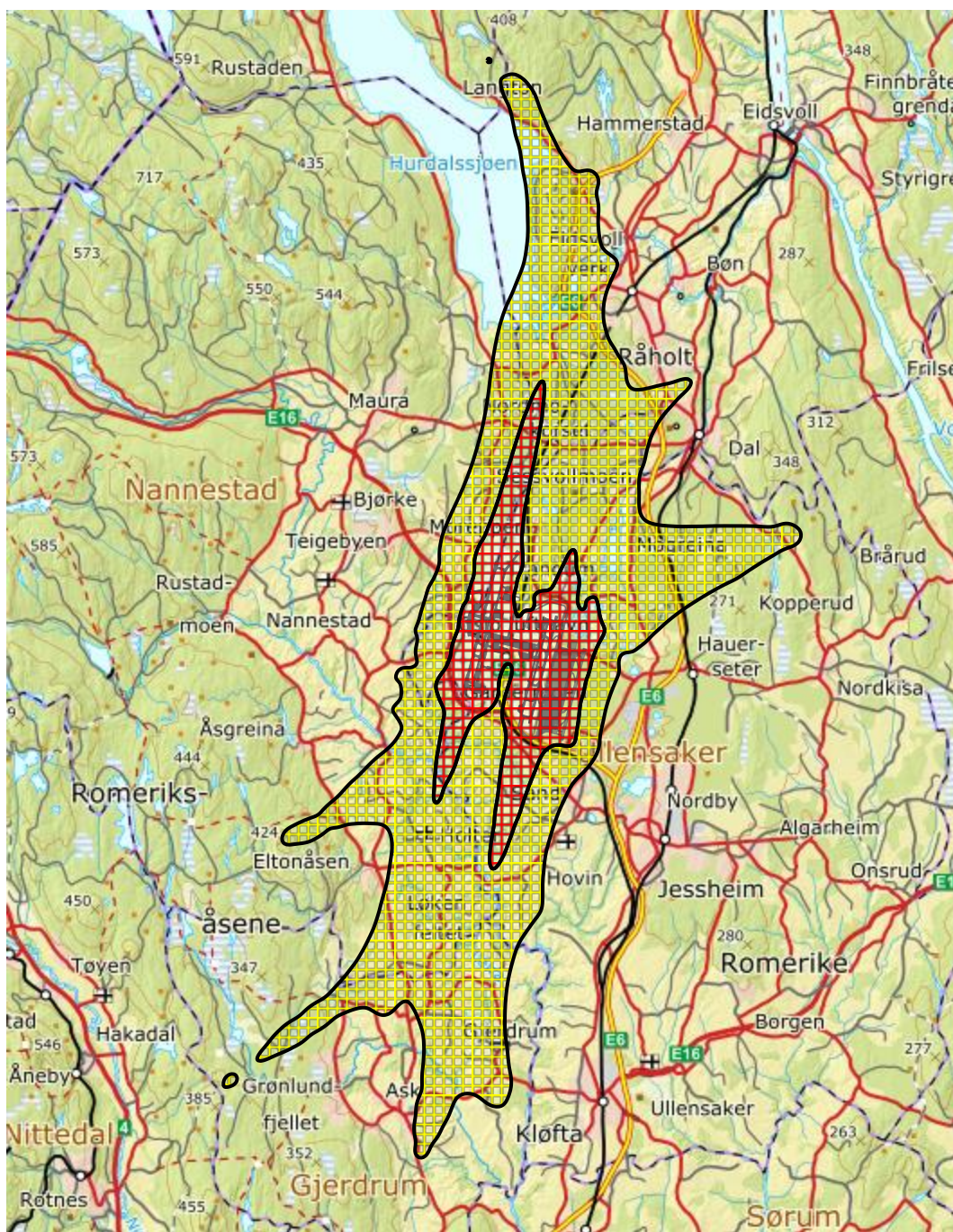
Her vises røde og gule støysoner etter retningslinje T-1442/2016 for år 2017, 2030, 2040 og 2050.



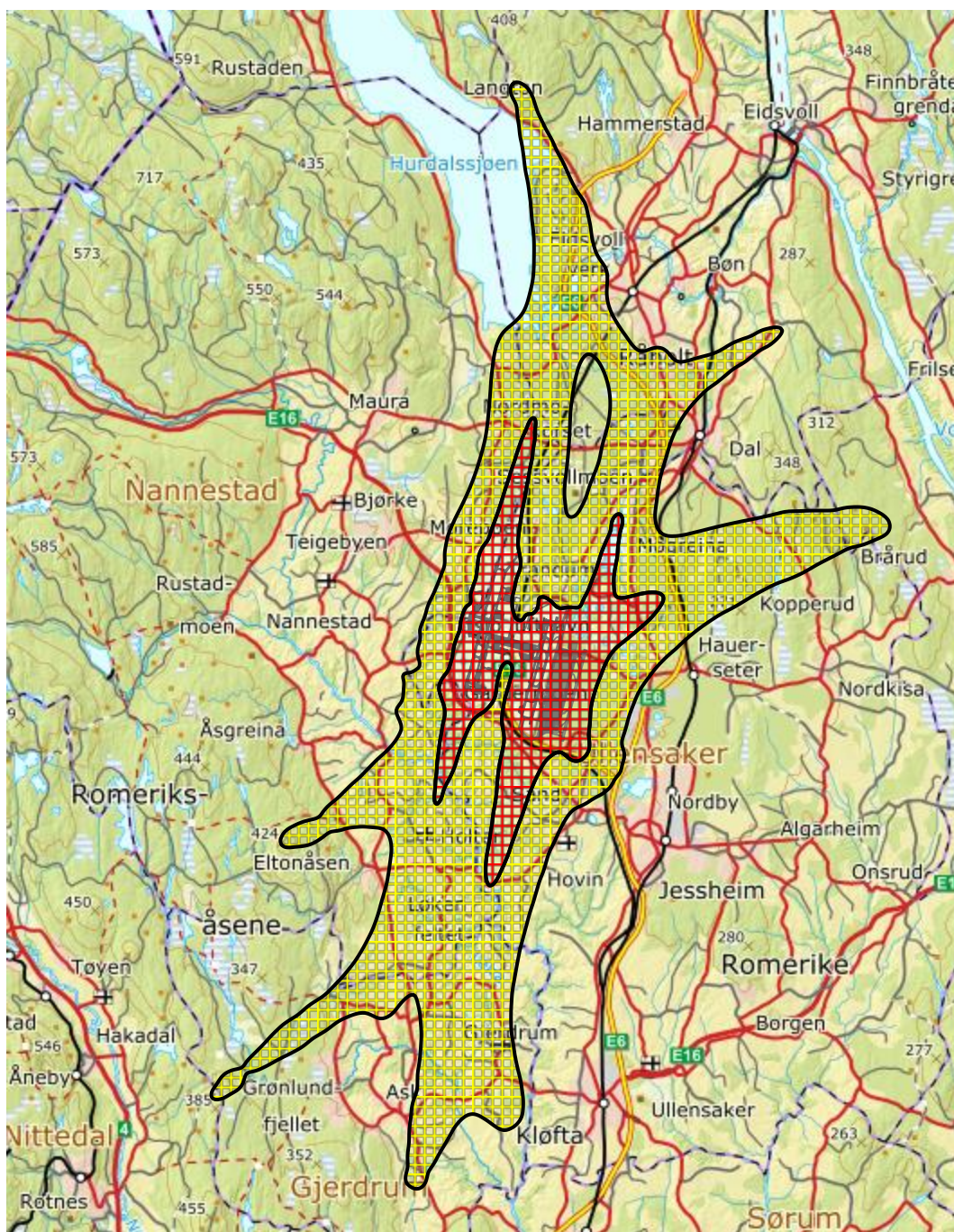
Figur 3-1. Støysoner for 2017. M 1:200 000.



Figur 3-2. Støysoner for 2030. M 1:200 000.



Figur 3-3. Støysoner for 2040. M 1:200 000.



Figur 3-4. Støysoner for 2050. M 1:200 000.

3.2 Resultattabeller

Her vises tabeller over areal innenfor støysoner og antall berørte bygninger og personer, for år 2017, 2030, 2040 og 2050. Bygningsdata fra Norges Eiendommer er importert per 2018-05-07. Tall i parentes angir antall bygninger og personer *forutsatt at ingen bygninger er fjernet eller bygget siden 2011*. Disse tallene er altså mer sammenliknbare med tidligere rapporter (f.eks. SINTEF A22925 og SINTEF A23362 fra 2012). Merk at det ikke er gjort noe fratrukk for bygninger som av fysiske årsaker må innløses ved bygging av tredje rullebane. Antall personer er et estimat, basert på fylkesgjennomsnitt for antall beboere for ulike typer boliger.

3.2.1 Areal og antall boliger innenfor støysonene

I henhold til retningslinje T-1442/2016 skal støysonene presentert i 3.1 suppleres med areal for gul og rød støysone. Antall boliger innenfor sonene vises også her.

Tabell 3-1. Areal og antall boliger innenfor gul og rød støysone.

År	Areal (km ²)		Antall boliger	
	Gul sone	Rød sone	Gul sone	Rød sone
2017	120,7	28,0	2176	148
2030	102,8	21,3	1541 (1487)	64 (60)
2040	116,7	26,2	2014 (1934)	74 (69)
2050	128,1	28,6	3753 (3411)	106 (102)

3.2.2 Antall boliger, skole- og helsebygninger innenfor støyintervall av L_{den}

Tabell 3-2. Antall boliger innenfor 5 dB intervall av L_{den}.

L _{den}	2017	2030	2040	2050
50 – 55	3827	2844 (2557)	3005 (2722)	4063 (3682)
55 – 60	627	566 (563)	648 (639)	1111 (1008)
60 – 65	208	130 (123)	183 (176)	303 (286)
65 – 70	46	18 (16)	24 (21)	29 (26)
70 – 75	7	2 (2)	3 (2)	3 (1)
75 –	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)

Tabell 3-3. Antall skole- og barnehagebygninger innenfor 5 dB intervall av L_{den}.

L _{den}	2017	2030	2040	2050
50 – 55	33	23 (28)	37 (39)	34 (37)
55 – 60	7	6 (10)	7 (11)	11 (14)
60 – 65	0	0 (0)	0 (0)	10 (12)
65 – 70	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)
70 – 75	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)
75 –	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)

Tabell 3-4. Antall bygninger til helseformål innenfor 5 dB intervall av L_{den} .

L_{den}	2017	2030	2040	2050
50 – 55	14	15 (13)	9 (8)	19 (17)
55 – 60	5	4 (3)	4 (3)	2 (2)
60 – 65	1	1 (2)	1 (2)	1 (2)
65 – 70	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)
70 – 75	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)
75 –	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)

3.2.3 Antall boliger innenfor støyintervall av LA_{ekv24t}

Opptelling av boliger innenfor intervaller av LA_{ekv24t} er relatert til forurensingsforskriften og retningslinje T-1442/2016 og deres henvisning til NS 8175.

Tabell 3-5. Antall boliger innenfor 5 dB intervall av LA_{ekv24t} .

LA_{ekv24t}	2017	2030	2040	2050
50 – 55	1248	753 (735)	1238 (1147)	2148 (1919)
55 – 60	364	340 (332)	394 (388)	657 (631)
60 – 65	106	49 (46)	57 (53)	65 (67)
65 – 70	14	6 (4)	8 (6)	8 (4)
70 –	1	0 (0)	0 (0)	1 (1)

I henhold til forurensingsforskriften er kartleggingsgrensen for innendørs støy nivå LA_{ekv24t} 35 dBA. Med en antatt reduksjon fra utendørs frittfeltnivå til innendørs nivå på 27 dBA eller bedre³, så tilsvarer det en kartleggingsgrense på 62 dBA utendørs frittfeltnivå. Tentativ tiltaksgrense er 42 dBA innendørs, som tilsvarer 69 dBA utendørs. Kartleggingsgrensen settes 3 dB lavere dersom det er andre støykilder i nærheten som bidrar like mye.

Tabell 3-6. Antall boliger innenfor kartleggingsgrenser.

LA_{ekv24t}	2017	2030	2040	2050
59 – 62	100	49 (49)	55 (54)	69 (68)
62 – 69	59	25 (20)	26 (21)	40 (35)
69 –	2	0 (0)	1 (1)	1 (1)

3.2.4 Antall boliger innenfor støyintervall av L_{night}

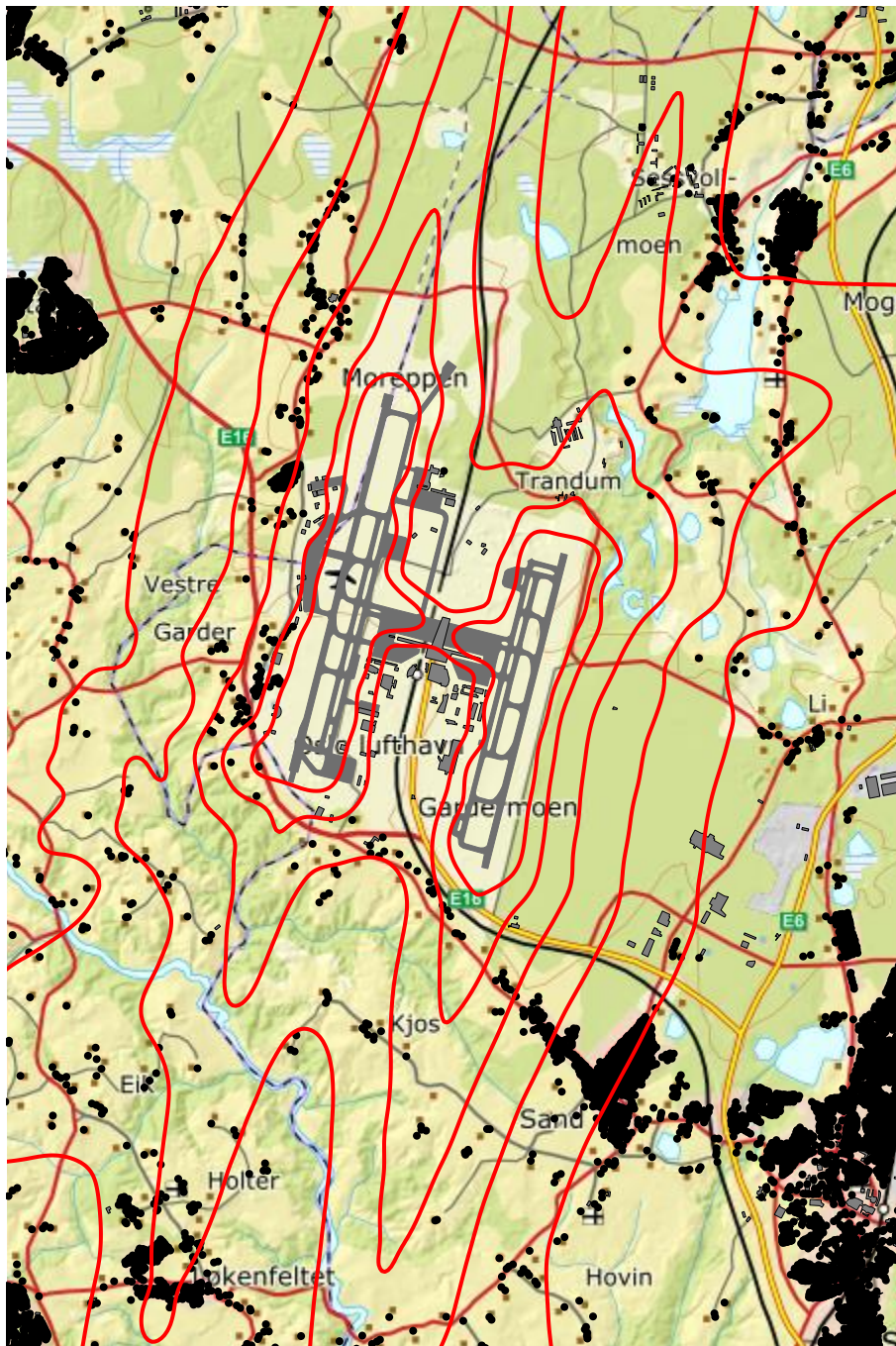
Tabell 3-7. Antall boliger innenfor 5 dB intervall av L_{night} .

L_{night}	2017	2030	2040	2050
50 – 55	149	124 (120)	192 (189)	265 (256)
55 – 60	17	7 (6)	12 (11)	22 (17)
60 – 65	2	0 (0)	1 (1)	1 (1)
65 – 70	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)
70 –	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)

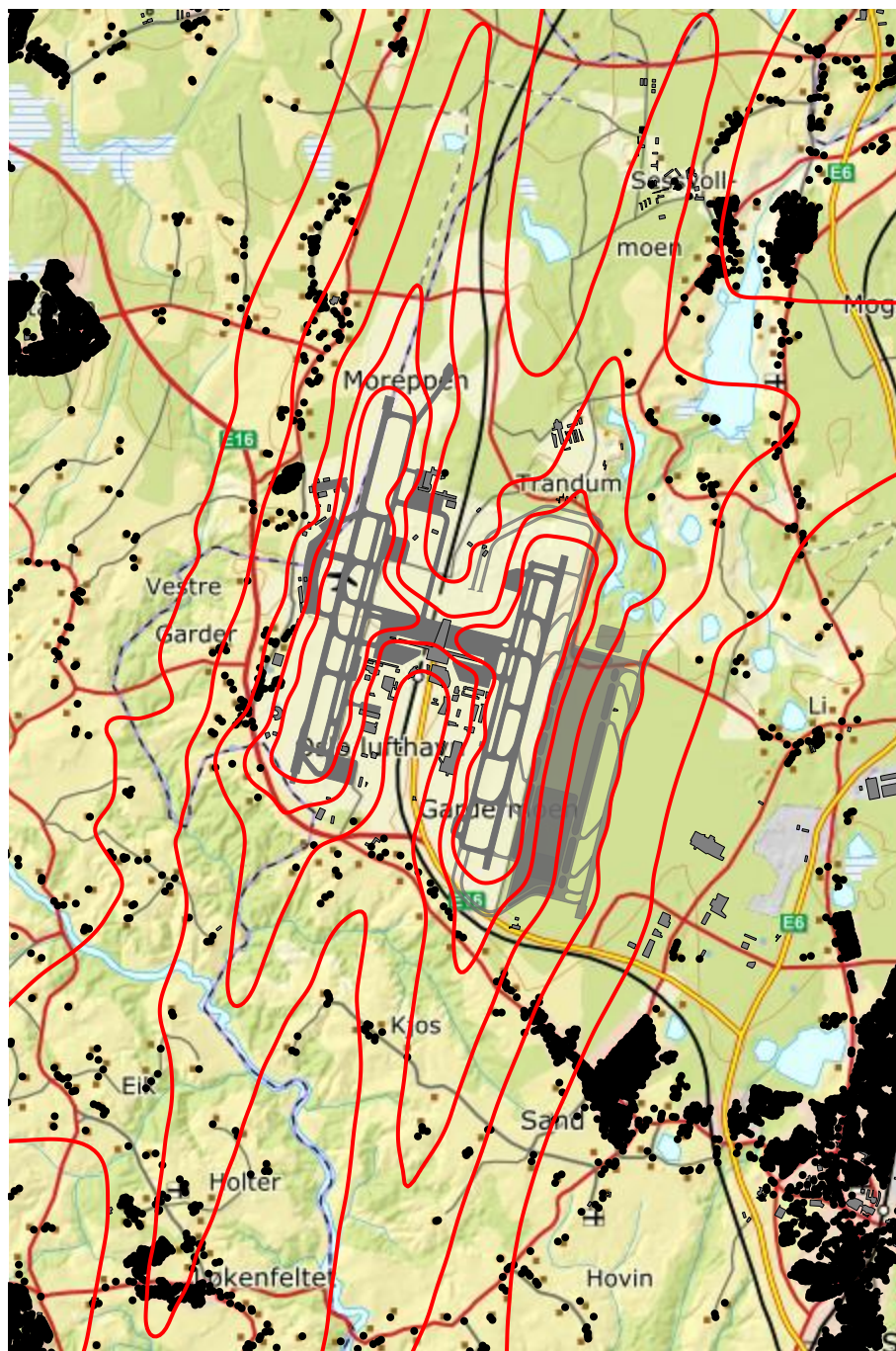
³ NB: Reduksjonen fra utendørs til innendørs nivå, og dermed også grenseverdiene, er justert 1 dB høyere enn de var i 2012.

3.3 Kart med bygninger med støyfølsomt bruksformål

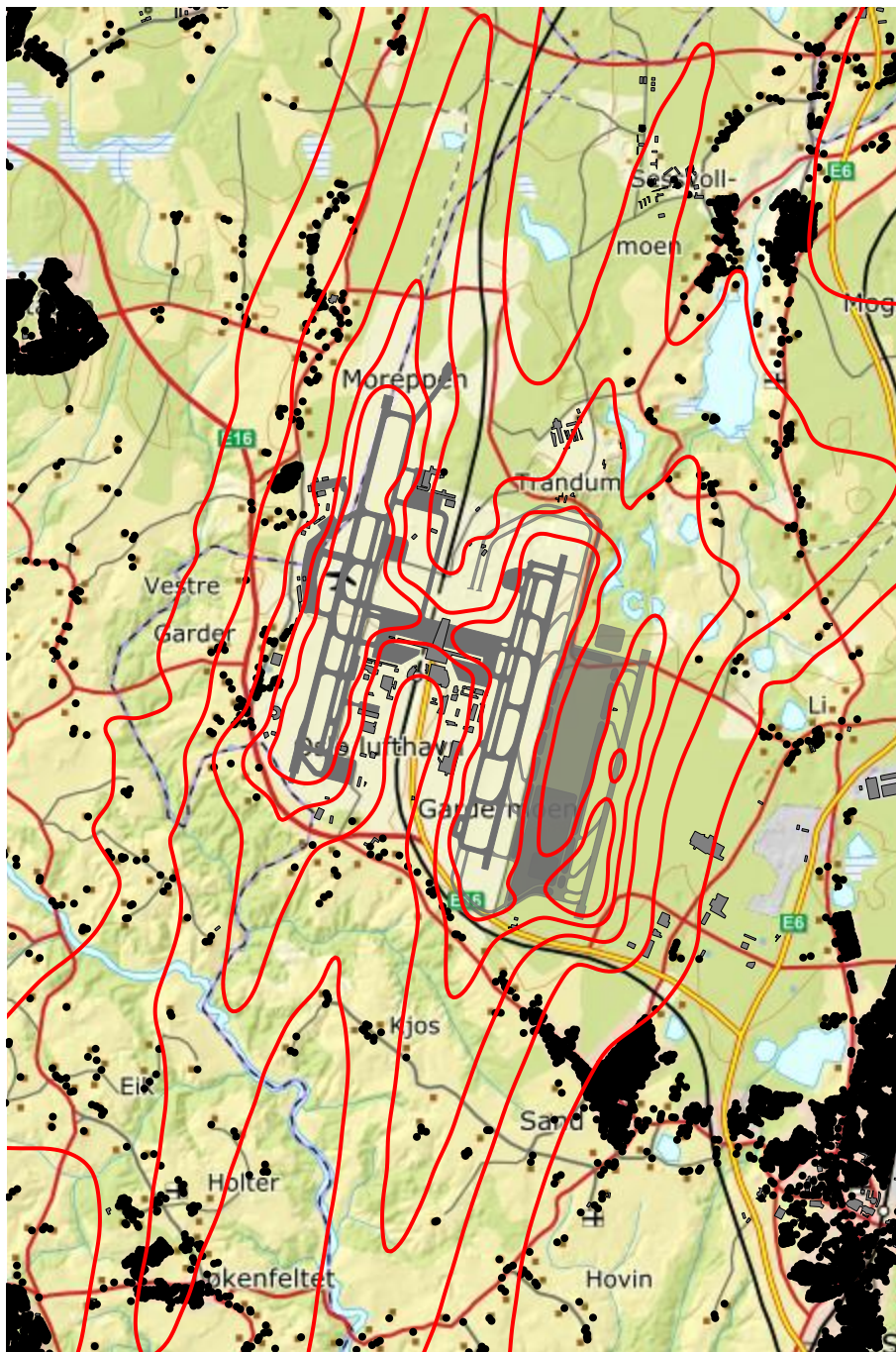
Her presenteres kart som viser bygninger med støyfølsomt bruksformål (markert med svarte sirkler) nær Oslo Lufthavn. Det er også vist konturer for $L_{Aekv24t}$ i 5 dB intervaller.



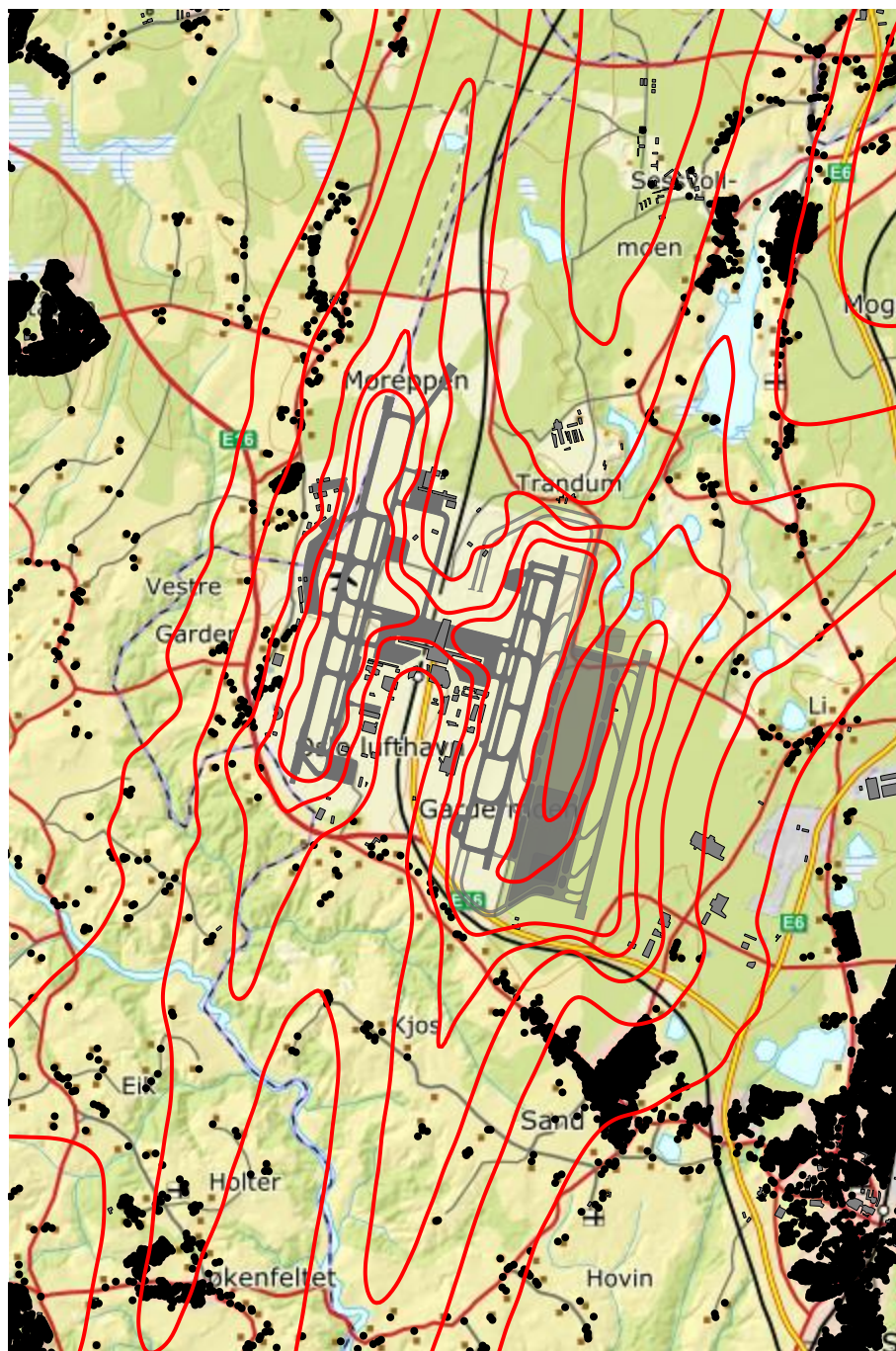
Figur 3-5. $L_{Aekv24t}$ for 2017. Koteverdier 50 – 75 dBA i 5 dB trinn. M 1:75 000.



Figur 3-6. $L_{Aeqv24t}$ for 2030. Koteverdier 50 – 75 dBA i 5 dB trinn. M 1:75 000.



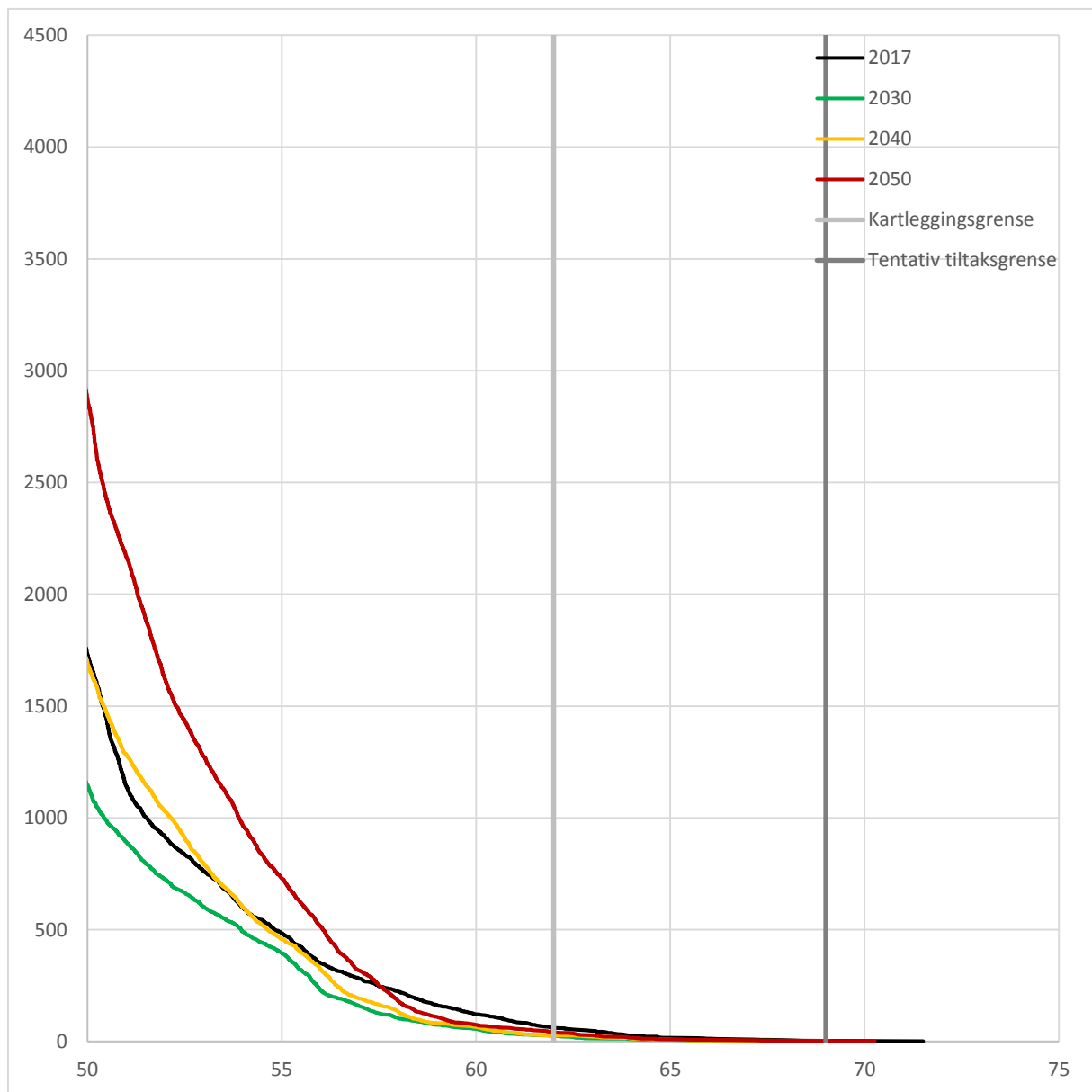
Figur 3-7. $L_{Aeqv24t}$ for 2040. Koteverdier 50 – 75 dBA i 5 dB trinn. M 1:75 000.



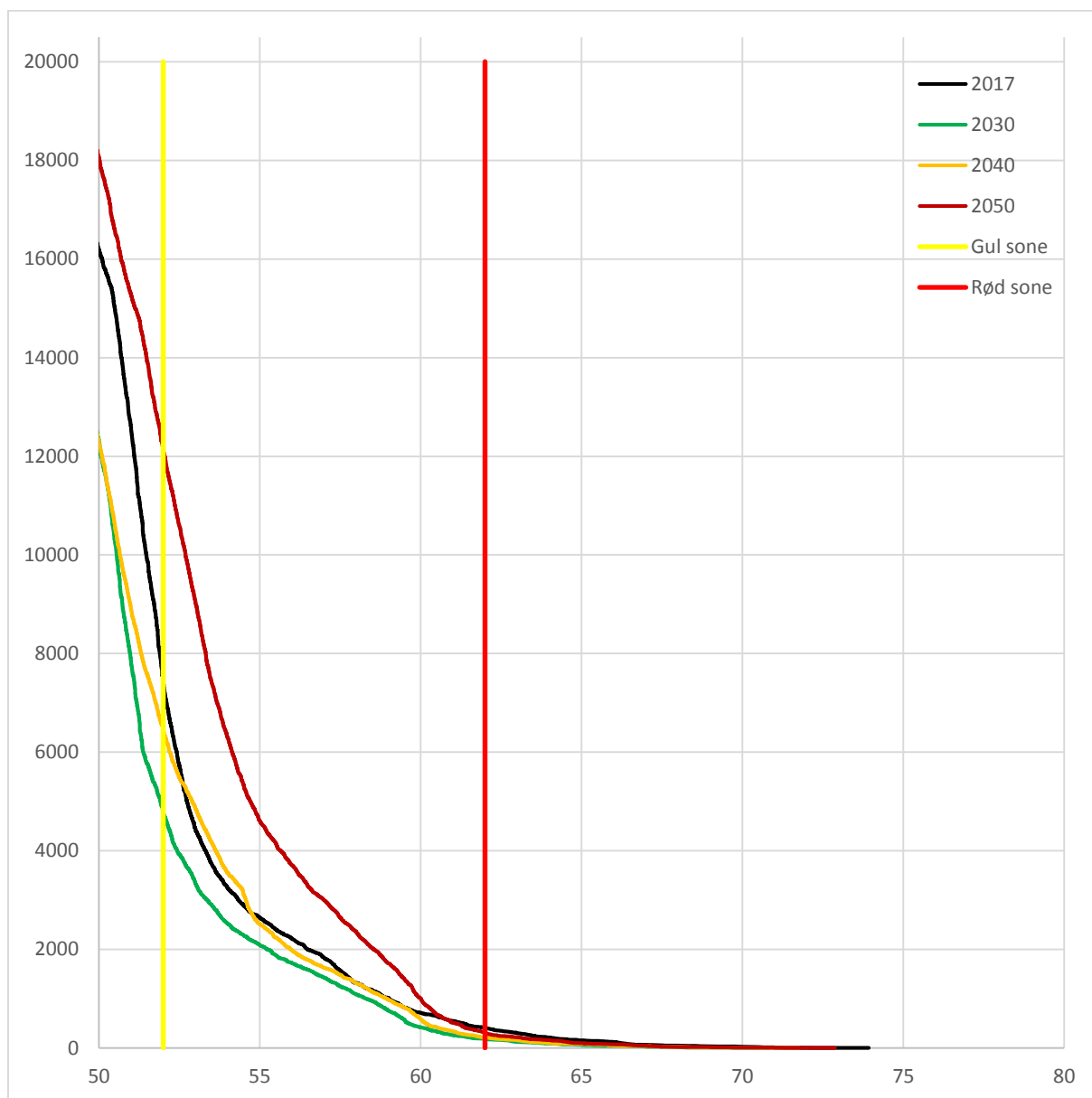
Figur 3-8. $L_{Aeqv24t}$ for 2050. Koteverdier 50 – 75 dBA i 5 dB trinn. M 1:75 000.

3.4 Kumulative fordelinger for berørte boliger og personer

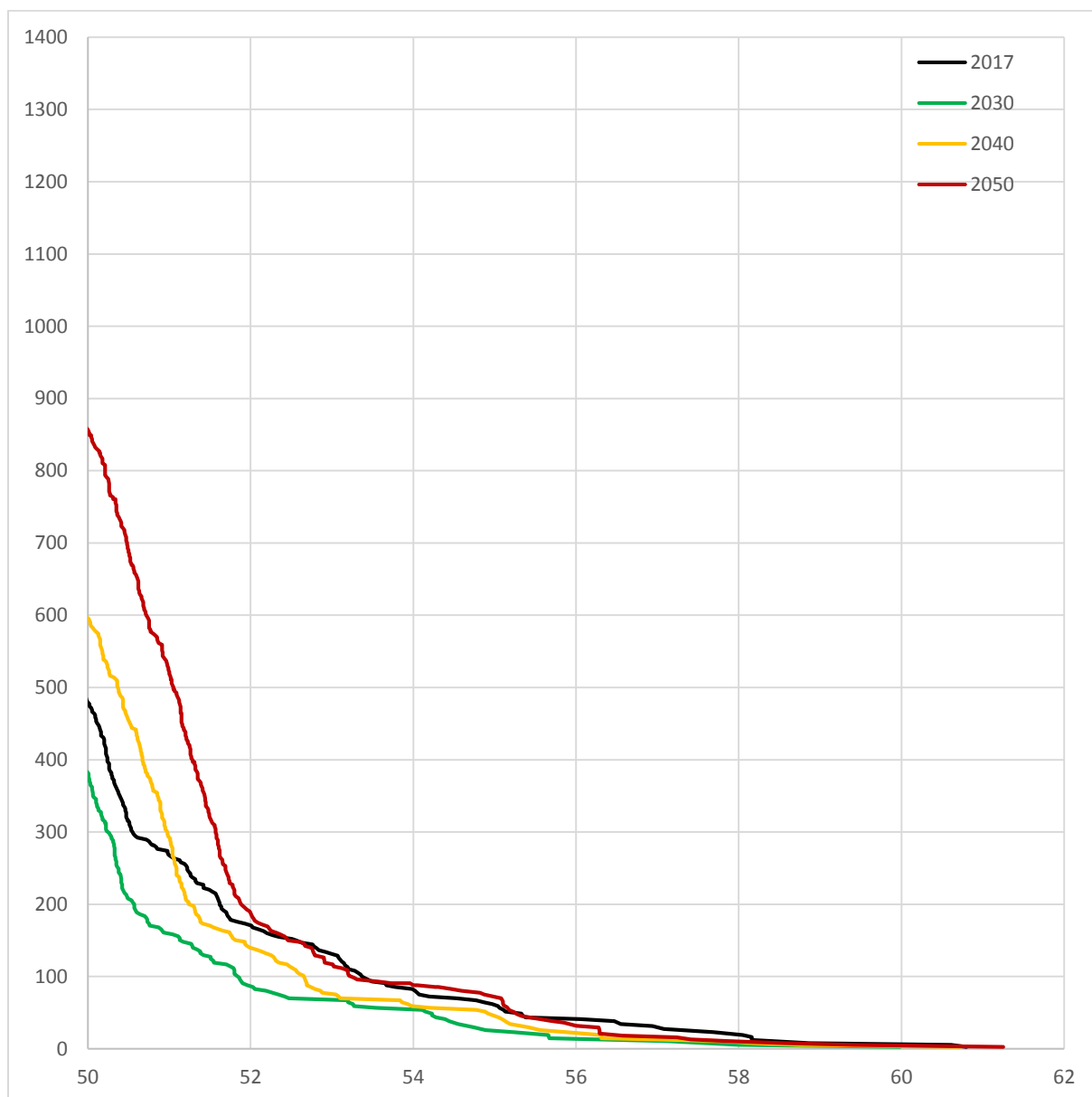
Her vises figurer med kumulative fordelinger av antall boliger som funksjon av $L_{Aekv24t}$, og tilsvarende fordelinger av antall bosatte personer som funksjon av L_{den} og L_{night} . Hver figur har kurver for 2017, 2030, 2040 og 2050. For et gitt støynivå langs x-aksen viser kurvene antall boliger/personer som har dette nivået eller høyere. Antall personer er et estimat, basert på fylkesgjennomsnitt for antall beboere for ulike typer boliger. Bygningsdata fra Norges Eiendommer er importert per 2018-05-07.



Figur 3-9. Antall boliger med døgnekvivalent støynivå ($L_{Aekv24t}$) over gitt nivå.



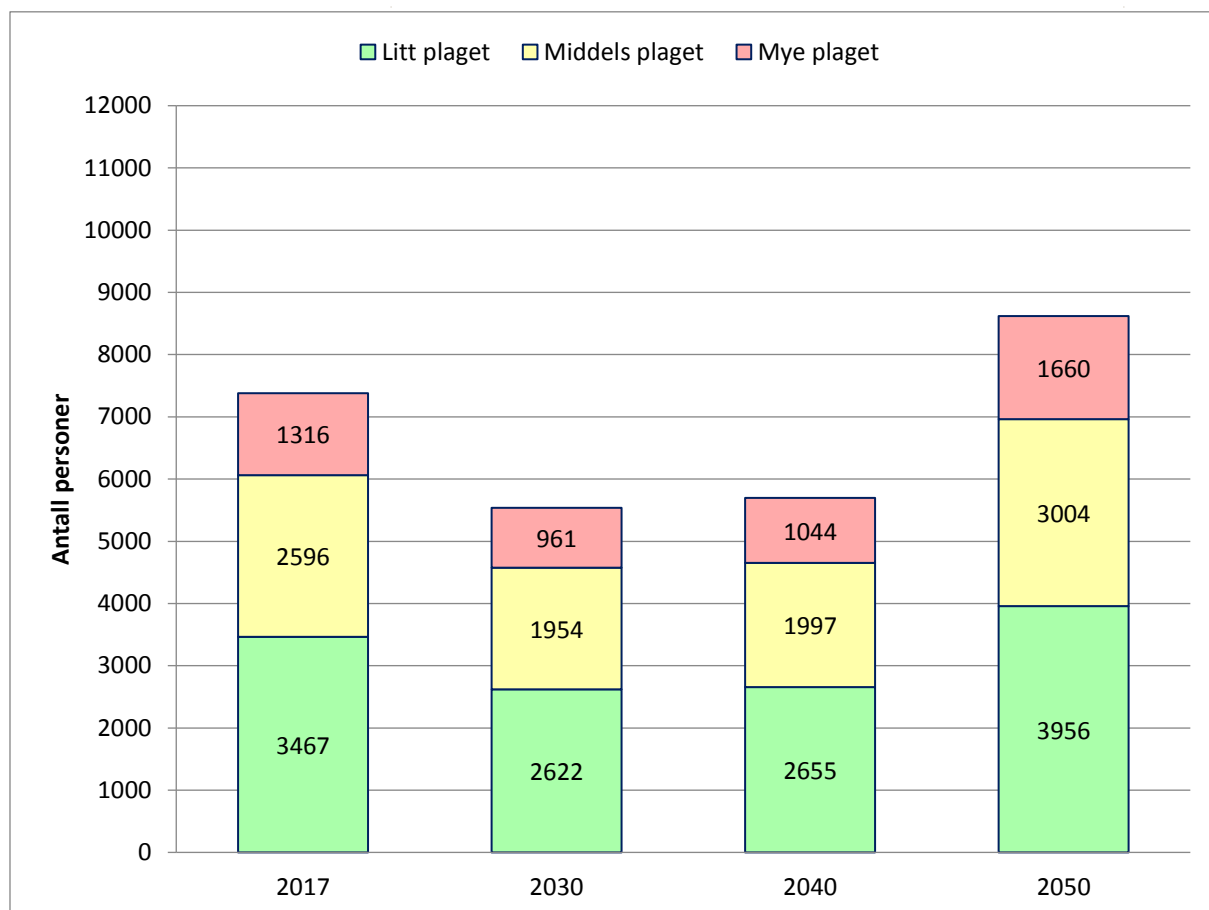
Figur 3-10. Antall personer med vektet døgnekvivalent støynivå (L_{den}) over gitt nivå.



Figur 3-11. Antall personer med ekvivalent støynivå på natt (L_{night}) over gitt nivå.

3.5 Antall personer plaget

Basert på kurvene for L_{den} over kan det gis et estimat av hvor mange personer som er plaget av flystøy for 2017, 2030, 2040 og 2050. Graden av plage deles inn i «litt plaget», «middels plaget» og «sterkt plaget» av støy⁴, og beregnes med utgangspunkt i likninger fra publikasjonen til Miedema og Oudshorn⁵.



Figur 3-12. Antall personer plaget av støy.

⁴ Tilsvarende en «annoyance score» på henholdsvis 28 %, 50 % og 72 %.

⁵ Miedema, Oudshorn: *Annoyance from Transportation Noise: Relationships with Exposure Metrics DNL and DNEL and Their Confidence Intervals*. Environmental Health Perspectives, Vol. 109, No. 4, April 2001.