

Omräkning av influensområde med hänsyn till nya riktvärden – Visby Airport

1 INLEDNING

År 2013 genomfördes beräkningar för att ta fram ett influensområde för flygbuller för Visby Airport. I den nyligen fastställda förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader (SFS 2015:216) slås fast att antalet bullerhändelser dag- och kvällstid (kl. 06 - 22) kan uppgå till 16 gånger samt tre gånger nattetid (kl. 22 - 06). I detta PM redovisas flygbullerberäkningar med de nya begränsningsantalen.

2 METOD OCH TRAFIKUNDERLAG

I rapporten BERÄKNING AV INFLUENSOMRÅDE MED HÄNSYN TILL FLYGBULLER, Visby flygplats (D 2013-003207) redovisas i detalj vilken metod som används och vilket trafikunderlag som finns.

Vad gäller metod så finns det endast en skillnad för de nya beräkningarna jämfört med de som redovisades 2013 vilken är att beräkningsprogramvaran INM har uppdaterats till version 7.0d. Tidigare redovisade antal (tre gånger 70 dB(A)) har räknats om med den nya versionen av programmet och inga skillnader har upptäckts. Denna beräkningskontroll redovisas inte i detta PM.

I tabell 1 nedan redovisas trafikunderlaget för beräkningarna. Utifrån trafiksiffrorna i tabellen kan man direkt se att en beräkning av civil trafik 16 gånger 70 dB(A) inte längre kommer att påverkas av helikoptertrafiken. Per årsmedeldag och -kväll är det endast 10,6 civila helikopterrelser vilket leder till att konturen inte längre har någon utstickande tunga mot sjukhuset eller mot nordväst.

Tabell 1: Antal rörelser, prognosår 2040, indelat på militära respektive civila flygplan och tidsintervall

MIL/CIV	Typ/Grupp	Dag	Kväll	Natt	Totalsumma
CIV	Jet	1 750	750	0	2 500
	Turboprop.	15 050	5 700	1 750	22 500
	Helikopter	3 221	632	125	3 978
CIV Summa		20 021	7 082	1 875	28 978
MIL	SK60	1 100	100	100	1 300
	JAS39	1 900	230	130	2 260
	Övrigt	1 000	70	50	1 120
	Helikopter	770	150	150	1 070
MIL Summa		4 770	550	430	5 750
Totalsumma		24 791	7 632	2 305	34 728

2.1 Beräknade bullerkurvor

För civil flygtrafik beräknades maximal ljudnivå 70 dB(A) 16 gånger per dag och kväll dels för rak inflygning och dels för alternativ inflygning till bana 21. Dessa två bullerkonturer redovisas sammanlagrat. För civil trafik beräknades även maximal ljudnivå 70 dB(A) tre gånger per natt men den konturen är så liten att den helt och hållet innesluts av FBN 55 dB(A) och redovisas därför inte. Den samlade effekten av militär och civil flygtrafik beräknades i föregående rapport för FBN 55 dB(A) och har inte räknats om men redovisas på samma karta som de nya maximalljudnivåberäkningarna.

3 RESULTAT

