

afg. B 747	–	53	48
ank.	52	50	48

Tabel 5. Bidrag til L_{Aeq} pr. time fra ét fly af gruppen »øvrige grupper«

a) Beregningspunkt 2 m over terræn			
Skærmhøjde, m	0	7.5	13.5
afg.	57	53	47
ank.	52	50	47
b) Beregningspunkt 8 m over terræn			
afg.	57	53	50
ank.	52	51	48

Tabel 6. Bidrag til L_{Aeq} pr. time fra ét fly af gruppe 2 (DC-10).

4.4 Beregningsresultater : trafik 1995

På basis af de trafiktal, som er opstillet i tabel 3, og bidragene til L_{Aeq} pr. time pr. flybevægelse fra tabel 5 og 6, er foretaget en beregning og summation af bidragene til L_{Aeq} fra samtlige flybevægelser. Beregningerne er gennemført for punkt I og III, som repræsenterer typiske uskærmede henholdsvis skærmede punkter. Resultaterne er sammenstillet i tabel 7. Det skal anføres, at beregnin-

gerne ikke har kunnet gennemføres for præcis de referencetidsrum, der angives i Miljøstyrelsens vejledning nr. 3/1974. Der har ikke foreligget data om trafikken inden for disse tidsrum. Det må også for god ordens skyld bemærkes, at der ikke er foretaget korrektion af de beregnede værdier af L_{Aeq} med +5 dB som følge af støjens indhold af tydeligt hørbare toner. En sådan korrektion vil formentlig være relevant.

Tidsrum, kl.	10–11	21–22	22–23	1 time 01–05
L_{Aeq} i pkt. I (uskærmet)	67	63	65	58
L_{Aeq} i pkt. III (7,5 m skærm)	68	64	64	58
L_{Aeq} i pkt. III (13,5 m skærm)	65	62	61	54

Tabel 7: Beregnet L_{Aeq} svarende til trafik 1995. Støj fra taxikørsel med fly. Beregningspunkt 2 m over terræn.

Punkt I

Specielt om L_{Aeq} i punkt I bør det bemærkes, at bidragene fra område B–F er beregnet lidt mindre eksakt end for de udvalgte typetilfælde. Bidragene til det samlede L_{Aeq}

fra trafikken på område A udgør langt det væsentligste enkeltbidrag, 1–3 dB, lavere end totalerne i tabel 7. En flytning af eksempelvis aktiviteten fra område A og B til den østligste ende af terminalområdet vil skønsmæssigt