

Støjhandlingsplan 2018 for Københavns Lufthavn, Kastrup

Denne støjhandlingsplan er udarbejdet i henhold til Miljø- og Fødevareministeriets bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner, nr. 1065 af 12. september 2017. I henhold til bekendtgørelsen skal der hvert 5. år ske kortlægning af støj for større, samlede byområder og visse infrastruktur anlæg – og efterfølgende udarbejdes støjhandlingsplaner for disse byområder og anlæg.

Miljøstyrelsen har udarbejdet denne støjhandlingsplan 2018 for Københavns Lufthavn, Kastrup. Støjkortet for virksomheden kan ses på:

<http://mst.dk/luft-stoej/stoej/kortlaegning-af-stoej-og-handlingsplaner/stoejkortet/>

0. Indledning

Flystøj fra Københavns Lufthavn, Kastrup, er reguleret af vilkår om støj fra afvikling af flytrafik i revurdering af miljøgodkendelse af Københavns Lufthavn. Godkendelsen er meddelt den 17. juni 2014 og endeligt afgjort af Natur- og Miljøklagenævnet den 29. april 2015.

Støjhandlingsplanen er baseret på beregninger af støjbelastningen, som er udført for Miljøstyrelsen ultimo-2016. DELTA har afrapporteret resultaterne i: ”Beregning af støjbelastning omkring Københavns Lufthavn, Kastrup fra flytrafik i 2016”, dateret 15. december 2016.

Beregningerne er anvendt til støjkortlægning efter retningslinjerne i Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 4, 2006. På beregningstidspunktet var trafikdata for november og december 2016 ikke tilgængelige, hvorfor der for denne periode er anvendt trafikdata fra 2015 fremskrevet med den gennemsnitlige mertrafik for januar-oktober 2016. Efterfølgende har der ikke været grund til at revurdere dette tiltag.

Nærværende støjhandlingsplan erstatter ”Støjhandlingsplan for Københavns Lufthavn”, dateret den 7. juni 2013.

1. En oversigt over de væsentligste punkter i støjhandlingsplanen

Støjkortlægningen af flytrafikken for 2016 i Københavns Lufthavn, Kastrup, viser, at der i Tårnby og Dragør Kommuner er et antal boliger og personer, hvor den beregnede støjbelastning var større end 55 dB L_{den} og 50 dB for L_{night} .

Miljøstyrelsen Virksomheder har den 17. juni 2014 meddelt en revurdering af vilkårene om støj, herunder flystøj, i lufthavnens godkendelse. Der er medtaget en række støjdæmpende foranstaltninger. Disse er nærmere beskrevet under punkt 7.

Ved revurderingen af miljøgodkendelsen i juni 2014, som endeligt afgjort ved ankenævnsafgørelsen i april 2015, blev mulighederne for støjdæmpende

foranstaltninger undersøgt og fastlagt. Godkendelsen vil skulle tages op på ny, hvis en af Københavns Lufthavn omtalt, men endnu ikke konkretiseret udvidelse af aktiviteterne i lufthavnen, bliver en realitet.

2. En beskrivelse af det større, samlede byområde, de større veje, større jernbaner og større lufthavne og eventuelle stilleområder, samt andre støjklæder der er taget hensyn til

Københavns Lufthavn, Kastrup, ligger på Amager ca. 8 km sydøst for Københavns centrum. Lufthavns område, der dækker et areal på ca. 11,8 km², ligger i både Tårnby Kommune og Dragør Kommune.

Lufthavnens banesystem består af et hovedbanesystem med 2 parallelle start- og landingsbaner (04L/22R og 22L/04R) med retning ca. nordøst-sydvest, samt af en tværbane (12/30). Hovedbanesystemet anvendes ved ca. 98 % af samtlige flyvninger. I 2016 havde lufthavnen ca. 29,0 mio. passagerer, og der blev fragtet ca. 423.000 tons fragt via lufthavnen. Der blev i alt udført 265.782 starter og landinger i 2016.

Inden for Dragør Kommunes areal ligger byer og landsbyer ved lufthavnsområdet. Det drejer sig om byerne Dragør og Søvang samt om landsbyen St. Magleby. I byerne er der udlagt områder til blandt andet tæt-lav boliger, åben-lav boliger og etageboliger samt blandet bolig- og erhverv.

Der er enkelte kolonihaveområder i Dragør Kommune. I Dragør Kommune er endvidere sommerhusområde, der grænser op til Kongelunden. Syd for lufthavnen ligger Kongelunden.

Inden for Tårnby Kommunes areal ligger der byer og landsbyer ved lufthavnsområdet. Det drejer sig om byerne Tårnby og Kastrup samt landsbyerne Tømmerup og Ullerup. I byerne er der udlagt områder til blandt andet tæt-lav boliger, åben-lav boliger og etageboliger samt blandet bolig og erhverv.

Der er enkelte kolonihaveområder i Tårnby Kommune. Syd og vest for lufthavnen ligger Pinseskoven samt habitatområdet Vestamager. Nord for lufthavnen ligger Kastrup Strandpark. Det nordøstlige lufthavnsområde ligger ud til Øresund. Nord for lufthavnen løber Øresundsmotorvejen samt den direkte jernbaneforbindelse mellem Danmark og Sverige.

3. De ansvarlige myndigheder og det retslige grundlag

Miljøstyrelsen er i følge miljøbeskyttelsesloven tilsyns- og godkendelsesmyndighed i forhold til støj- og luftforurening fra flytrafikken på Københavns Lufthavn. Som følge heraf, er det Miljøstyrelsen, der har udarbejdet støjkortlægning og støjhandlingsplan for Københavns Lufthavn, Kastrup.

Ud over Miljøstyrelsen er Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen myndighed for de støjbegrænsende foranstaltninger fastsat med hjemmel i den respektive lovgivning. Tårnby Kommune er myndighed for øvrige forhold, herunder støjende aktiviteter fra andre aktiviteter/virksomheder på lufthavnens område.

4. Alle gældende grænseværdier

Flystøj fra Københavns Lufthavn, Kastrup, er reguleret af vilkår om støj fra afvikling af flytrafik i revurdering af miljøgodkendelse af Københavns Lufthavn. Godkendelsen er meddelt den 17. juni 2014 og endeligt afgjort af Natur- og Miljøklagenævnet den 29. april 2015.

Godkendelsen indeholder grænseværdier for følgende støjende aktiviteter:

- Den samlede støjbelastning L_{DEN} for flyoperationer (start, landing og taxikørsel) angivet ved kurver.
- Den øvre kontrolværdi for den samlede støjbelastning i TDENL må ikke overskride 147,4 dB.

- Den nedre kontrolværdi for den samlede støjbelastning i TDENL må med en tolerance på 1 dB ikke overskride 144,9 dB.
- Det maksimale A-vægtede lydtrykniveau ($L_{A,max}$) for starter og landinger i tidsrummet kl. 23.00 - 06.00 må ikke overstige 80 dB(A) i seks målepunkter rundt om lufthavnen.
- Det maksimale A-vægtede lydtrykniveau ($L_{A,max}$) for taxikørsel med fly i forbindelse med starter og landinger må i tidsrummet kl. 23.00 - 06.00 ikke overstige nogle nærmere angivne støjgrænser.
- Retningslinjer for det maksimale A-vægtede lydtrykniveau ($L_{A,max}$) i forbindelse med motorafprøvning.
- Støj fra andre aktiviteter (terminalaktiviteter i forbindelse med flyaktiviteter), jf. Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1984 "Ekstern støj fra virksomheder".

For en nærmere uddybning af ovenstående henvises til "Vurdering og bemærkninger" i revurderingen af miljøgodkendelsen, som kan findes på Miljøstyrelsens hjemmeside: www.mst.dk.

5. Resumé af støjkortene

Resultatet af støjkortlægningen viser, at der i Tårnby og Dragør Kommuner er et antal boliger og personer, hvor den beregnede støjbelastning i 2016 var større end 55 dB og 50 dB for hhv. L_{den} og L_{night} . De nævnte værdier er kriterier for, om der skal laves en støjkortlægning i de pågældende byområder.

Støjindikatoren L_{den} (dag, aften, nat værdien) er et gennemsnitligt udtryk for støjbelastningen over hele døgnet over et år, mens L_{night} er et udtryk for støjbelastningen i natperioden mellem kl. 22.00 og 07.00 over et år.

1552 boliger og 4341 personer har ifølge beregningerne en støjbelastning over døgnet (L_{den}) større end 55 dB, mens 528 boliger og 1385 personer har en støjbelastning i natperioden (L_{night}) på over 50 dB.

6. En vurdering af det anslåede antal personer og boliger, der udsættes for støj i de støjkortlagte intervaller, og en indkredsning af de problemer og situationer, der skal forberedes, samt prioritering heraf

I tabel 1 og 2 er vist en opgørelse over antallet af boliger og personer, der udsættes for støj i de støjkortlagte intervaller i Dragør Kommune.

Støjinterval for L_{den} (dB)	Dragør Kommune	
	Boliger	Personer
55 – 59	142	317
60 – 64	164	416
65 – 69	57	174
70 – 74	8	22
> 75	0	0

Tabel 1: Dragør Kommune. Boliger og personer opgjort i L_{den} -støjintervaller

Støjinterval for L_{night} (dB)	Dragør Kommune	
	Boliger	Personer
50 – 54	156	382
55 – 59	91	265
60 – 64	34	91
65 – 69	2	6
> 70	0	0

Tabel 2: Dragør Kommune. Boliger og personer opgjort i L_{night} -støjintervaller

I tabel 3 og 4 er vist en opgørelse over antallet af boliger og personer, der udsættes for støj i de støjkortlagte intervaller i Tårnby Kommune.

Støjinterval for L_{den}	Tårnby Kommune
----------------------------	----------------

(dB)	Boliger	Personer
55 – 59	965	2.861
60 – 64	169	435
65 – 69	43	104
70 – 74	4	12
> 75	0	0

Tabel 3: Tårnby Kommune. Boliger og personer opgjort i L_{den} -støjintervaller

Støjinterval for L_{night} (dB)	Tårnby Kommune	
	Boliger	Personer
50 – 54	192	501
55 – 59	47	124
60 – 64	6	16
65 – 69	0	0
> 70	0	0

Tabel 4: Tårnby Kommune. Boliger og personer opgjort i L_{night} -støjintervaller

Støjkortlægningen har således påvist, at ovennævnte antal personer og boliger i 2016 var støjbelastede i støjbekendtgørelsens forstand, d.v.s. at $L_{DEN} > 55$ dB eller $L_{night} > 50$ dB.

Der er ikke planlagt støjdæmpende foranstaltninger ud over det fastlagte i den reviderede miljøgodkendelse. Godkendelsen vil skulle tages op på ny, hvis en af Københavns Lufthavn omtalt, men endnu ikke konkretiseret udvidelse af aktiviteterne i lufthavnen, bliver en realitet.

7. En beskrivelse af alle allerede indførte støjbekæmpelsesforanstaltninger og alle projekter, som forberedes

De væsentligste ændringer, som er fastlagt ved den gældende godkendelse af 29. april 2015, er:

- Krav om håndtering af eventuelle vilkårsovertrædelser – både foranlediget af 3. part og CPH selv.
- Krav om støjkonsekvensvurdering ved ændringer med betydning for støjbelastningen fra lufthavnen.
- Specifikke vilkår om baneanvendelse (tidligere fremgik dette alene indirekte af bilag).
- Forenkling af vilkår for paralleloperationer.
- Præcisering af forholdet mellem godkendelsens vilkår og AIP'en.
- Skærpet krav til TDENL-værdi samt skærpet krav til egenkontrol via TDENL.
- Sammenhæng med nyt kommissorium for Forhåndsgodkendelsesudvalget (FUNA) indeholdende forebyggende arbejde og opdaterede procedurer for behandling af overskridelser af maksimal støj fra starter og landinger i natperioden.
- Ændring af vurderingsmetoden for maksimal taxistøj i natperioden samt skærpede krav til egenkontrol.
- Præcisering af vilkår om motorafprøvning samt egenkontrol heraf.
- Præcisering af forholdet mellem godkendelsens vilkår og CPH's Lokale bestemmelser.
- Inkludering af brug af APU, udover brug i forbindelse med starter og landinger, i støj fra andre terminalaktiviteter.

Herudover har Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsat en række støjbegrænsende bestemmelser bl.a. i form af bestemmelser om banebenyttelse og maksimalstøjniveau om natten samt start- og landingsrestriktioner.

De støjbegrænsende bestemmelser fremgår af Aeronautical Information Publication Denmark (AIP), der kan hentes på AIM Naviairs hjemmeside.

8. Foranstaltninger, som de ansvarlige myndigheder agter at træffe i de følgende fem år, herunder alle foranstaltninger til beskyttelse af stilleområder

Den nuværende plan for støjbegrænsende indsats og kontrol hermed er fastlagt i den gældende miljøgodkendelse af 29. april 2015, jf. afsnit 4 og 7.

Miljøstyrelsen har ikke planer om yderligere foranstaltninger i de kommende 5 år, ud over de overvejelser der er gjort i forbindelse med revurderingen af miljøgodkendelsen i 2014. Godkendelsen vil skulle tages op på ny, hvis en af Københavns Lufthavn omtalt, men endnu ikke konkretiseret udvidelse af aktiviteterne i lufthavnen, bliver en realitet.

9. Skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede personer og boliger (om muligt med hensyn til færre gener, søvnforstyrrelser, helbredseffekter mv.)

Miljøstyrelsen har ikke planer om yderligere foranstaltninger i de kommende 5 år, ud over de overvejelser der er gjort i forbindelse med revurderingen af miljøgodkendelsen i 2014.

10. Strategi på lang sigt

Som beskrevet under pkt. 4 og 7 er støjvilkår og indsatser senest fastlagt i 2015, og den gennemførte støjkortlægning i 2016 viser overholdelse af miljøgodkendelsens vilkår. Der er derfor ikke p.t. planer om yderligere tiltag.

11. Finansielle oplysninger (hvis de er tilgængelige): budgetter, omkostningseffektivitetsanalyse og cost-benefitanalyse

Ikke relevant, udover de overvejelser der er gjort i forbindelse med revurderingen af miljøgodkendelsen i 2014.

12. Påtænkte tiltag til evaluering af gennemførelsen og resultaterne af støjhandlingsplanen

Miljøstyrelsen fører tilsyn og kontrol med overholdelsen af miljøgodkendelsen. Der sker herunder en årlig stillingtagen til en samlet rapportering fra virksomhedens side, hvor støjen evalueres i relation til de fastsatte vilkår.

13. Referat af den offentlige høring af forslaget til støjhandlingsplan

Forslag til støjhandlingsplan 2018 for Københavns Lufthavn, Kastrup, har været i offentlig høring i perioden den 17. april 2018 – 12. juni 2018 på www.mst.dk.

Afsnit med opsummering af evt. høringssvar modtaget i offentlighedsperioden indsættes her.