

udformning af Indenrigsterminalen – ikke egentlige oplæg til større ændringer af det oprindelige udbygningsforslag.

Det bemærkes herved, at Københavns Lufthavnsvæsen i notat dateret den 23. april 1980 vedrørende udbygningsplanen for Københavns Lufthavn Kastrup konkluderer, at enhver udbygningsplan, der tager hensyn til anlægsøkonomi og driftsforhold, i store træk vil være identisk med den fremlagte udbygningsplan.

Tilvejebringelsen af en udbygningsplan med henblik på at begrænse en udvidelse af terminalområdet mod nordvest må ses i nær sammenhæng med den foreslåede drejning af bane 12/30.

Det er således under forhandlingerne med ministeriet for offentlige arbejders departement klart kommet til udtryk, at drejningen af bane 12/30 alene ønskes gennemført for at skaffe bedre plads til udvidelse af terminalområdet mod nordvest.

Ved vurderingen af bandedrejningens konsekvenser for de miljømæssige forhold i boligområderne nord-nordvest for lufthavnen må der således både tages hensyn til de gener, som selve bandedrejningen medfører, og til de gener, som de mere omfattende terminal- og forpladsudvidelser i denne retning medfører.

Det korte tidsrum, miljøstyrelsen har haft til behandling af udbygningsforslaget, har foranlediget miljøstyrelsen til at engagere Lydteknisk Laboratorium til at udføre en undersøgelse af de støjmæssige konsekvenser af udbygningsforslaget.

Miljøstyrelsen har herudover engageret et amerikansk konsulentfirma J. R. Crenshaw & Associates Inc. til at vurdere mulighederne for at tilvejebringe alternative udbygningsforslag, der i videre omfang tilgodeser både de miljømæssige og de lufthavnstekniske hensyn.

For så vidt angår de luftforureningsmæssige forhold har miljøstyrelsen støttet sig til den ekspertise, der findes på miljøstyrelsens luftforureningslaboratorium.

Der vil i det følgende kort blive gjort rede for resultaterne af disse undersøgelser, idet der iøvrigt henvises til Lydteknisk Laborato-

riums notat af 17. maj 1980 om støjbelastningen fra terminalstøj omkring Københavns Lufthavn, Kastrup, 1995 (bilag 1) og til J. R. Crenshaws rapport Proposed Development Plans for Copenhagen International Airport Kastrup, 15. maj 1980 (bilag 2).

II. Materiale, der er indgået i miljøstyrelsens vurdering.

Lydteknisk Laboratoriums notat.

På baggrund af oplysninger om de anlægs- og driftsmæssige forhold i lufthavnens terminalområde i en fremtidssituation svarende til 1995, der er udarbejdet af Københavns Lufthavnsvæsen, har Lydteknisk Laboratorium gennemført en række støjberegninger. Beregningerne er gennemført for et punkt i boligområdet Skyttehøj nordvest for lufthavnen (punkt I) og for et punkt i etageboligområdet nord for den eksisterende afgangshal (punkt III).

Det fremgår af disse beregninger, at støjbelastningen fra taxikørsel med fly vil variere fra 63 til 67 dBA i punkt I i de udvalgte timer. Hvis indenrigsterminalen udformes som en vinkelbygning, som alternativt foreslået af KLV, hvorved der vil kunne opnås en vis afskærmningseffekt, vil støjbelastningen i punkt I kunne reduceres med 3 – 4 dBA.

En flytning mod øst af de 16 vestlige standpladser vil på grund af den derved forøgede afstand give en reduktion af støjbelastningen i punkt I på ca. 6 dBA, og ved supplerende med passende afskærmende foranstaltninger vil denne reduktion kunne øges til ca. 10 dBA.

Støjbelastningen i punkt III er på grund af beliggenheden lige nord for den eksisterende udenrigsterminal afhængig af terminalbygningernes skærmvirkning. Under forudsætning af, at terminalbygningerne danner en ubrudt skærm i en højde af mindst 7,5 meter, vil støjbelastningen i punkt III variere fra 64 til 68 dBA. Hvis terminalbygningernes skærmvirkning svarer til en 13,5 meter høj ubrudt skærm, vil støjbelastningen i punkt III blive reduceret med 2 – 4 dBA afhængig af den aktuelle fordeling af trafikken. En yderligere reduktion af støjbelastningen i punkt III vil kunne opnås, hvis de 16 vestligste standpladser placeres mod øst.