

Bilagshæfte til bet. o. lovf. vedr. Københavns lufthavn, Kastrup

Støj fra anvendelse af APU er ikke medtaget i den ovenfor refererede beregning af støjbelastningen i punkt I og III, idet Københavns Lufthavnsvæsen har oplyst, at langt de fleste standpladser i 1995 vil være forsynet med installationer, som overflødiggør anvendelse af APU.

Da det imidlertid ikke er oplyst, hvornår brugen af APU kan forventes at ophøre, har Lydteknisk Laboratorium fundet det rigtigt også at vurdere bidraget fra denne støjkilde. Det fremgår, at brugen af APU i visse tilfælde vil bidrage væsentligt til støjbelastningen i boligområderne, hvorfor brugen af APU bør begrænses snarest muligt.

#### Rapport udarbejdet af J. R. Crenshaw & Ass.

J. R. Crenshaw & Ass. har i sin rapport konkluderet, at den foreslåede udbygningsplan ikke repræsenterer det eneste, endsigne det bedst opnåelige alternativ for udbygningen af Kastrup Lufthavn ud fra en lufthavnsteknisk vurdering. Firmaet har derfor på baggrund af de alternativer, der blev foreslået i lufthavnsbetænkningen (LU 75) skitseret 2 alternativer, som firmaet mener både er realistiske og gennemførlige, og som vil kunne imødekomme lufthavnens behov til år 2000. Specielt det ene alternativ må ud fra en miljømæssig vurdering anses for væsentligt mere fordelagtigt end det projekt, som lovforslaget baserer sig på.

I begge alternativer er udbygningen af terminalfaciliteterne i det væsentlige forudsat at ske mod øst, idet dog indenrigsterminalen i det ene alternativ foreslås placeret sydvest for bane 12-30.

Terminaludbygningen mod øst medfører, at fragtterminalen og 2 - 3 af SAS' hangarer må flyttes enten mod nordøst eller til det opfyldte område mellem bane 30 og bane 22. De nye hangarer, som det også i lovforslaget forventes, at SAS vil opføre, vil også kunne placeres i disse områder.

Med hensyn til antallet af standpladser anviser begge alternativer mulighed for placering af 10 standpladser mere, end der er indeholdt i lovforslagets udbygningsplan. Det skal yderligere fremhæves, at begge alternativer indebærer, at der ikke vil være behov for at dreje bane 12-30.

Når det større antal standpladser er medtaget, er det ikke fordi konsulentfirmaet skønner, at der vil være behov for dem, men alene for at illustrere, at det er muligt at skabe plads til de nødvendige terminalfaciliteter, uden at dette medfører væsentlige forøgelser af luft- og støjforureningen i boligområderne nord-nordvest for lufthavnen.

#### Øvrigt materiale, der er indgået i miljøstyrelsens vurdering.

Med hensyn til luftforureningen blev det af miljøstyrelsen allerede i forbindelse med forhandlingerne om lovforslaget gjort gældende, at der ved udformningen af udbygningsplanen burde tages hensyn til forebyggelse af luftforureningsgenerne.

På grundlag af materiale om luftforureningen omkring større amerikanske lufthavne og Gatwick lufthavn syd for London konkluderer miljøstyrelsens luftforureningslaboratorium, at det må formodes, at udenlandske luftkvalitetsnormer allerede har været overskredet omkring Kastrup Lufthavn eller vil blive det i løbet af få år.

Miljøstyrelsens luftforureningslaboratorium har herefter udarbejdet et projektforslag til undersøgelse af luftkvaliteten ved Kastrup Lufthavn. Dette projektforslag er i begyndelsen af marts 1980 videresendt til Københavns Lufthavnsvæsen, idet miljøstyrelsen samtidig har understreget, at man lægger vægt på, at der snarest muligt igangsættes undersøgelser af den omhandlede art.

For så vidt angår de støjmæssige konsekvenser af drejningen af bane 12-30, har miljøstyrelsen efter fremsættelsen af lovforslaget foretaget en optælling af boliger, der i forhold til 1995-situationen vil få henholdsvis en forøget og en formindsket støjbelastning. Denne optælling har vist, at banedrejningen vil forøge antallet af boliger med en støjbelastning på over 70 dBA med 220. Antallet af boliger med en støjbelastning på 65-70 dBA vil tilsvarende forøges med 170, mens antallet af boliger med en støjbelastning på 60-65 dBA vil formindskes med 1178.

Endelig har miljøstyrelsen med hensyn til vurdering af støjgener hidrørende fra motorafprøvninger taget udgangspunkt i tidligere gennemførte undersøgelser. I disse under-