

kunne bevirke en reduktion af  $L_{Aeq}$  i punkt I på op til ca. 6 dB, afhængig af, til hvilket område aktiviteten flyttes, idet det understreges, at denne vurdering er baseret på mere oversigtlige skøn end de gennemregnede typetilfælde. Det er bl. a. forudsat, at der ikke opnås nogen skærmvirkning fra fingrene. Dette må skønnes at være en rimelig forudsætning under hensyntagen til afstande og højder, samt til at fingrene ikke overalt vil være ført helt ned til jorden.

En mere præcis vurdering af indflydelsen på  $L_{Aeq}$  i punkt I af de alternative udformninger af indenrigsterminalen vist i ref. (4) er ikke gennemført. Skønsmæssigt vil ændringen i ref. (4), bilag 1 kun ændre  $L_{Aeq}$  uvæsentligt. Baseret på data for  $L_{Aeq}$  pr. time for et fly, tabel 5, må ændringen beskrevet i ref. (4), bilag 2 skønsmæssigt antages at reducere det samlede  $L_{Aeq}$  med 3 à 4 dB.

#### Punkt III

Der er i tabel 7 regnet med ankomst til standpladser 50 m fra terminalbygningen for samtlige fly. Afgange er forudsat at finde sted fra samme standpladser for fly af grupperne »øvrige«, mens gruppe 2 (DC-10) er forudsat at afgå fra standpladser 200 m fra terminalbygningen. B 747 forekommer i så begrænset antal, at den er medregnet som medlem af »øvrige«, uanset at den må forudses at starte motorerne 200 m fra terminalbygningen.

Hvis man i stedet forudsætter, at alle fly af gruppen »øvrige« afgår fra standpladser

200 m eller mere fra terminalbygningen, vil  $L_{Aeq}$  i punkt III med 7,5 m skærm øges med ca. 1 dB i forhold til tallene i tabel 7. Med 13,5 m skærm vil tallene ikke ændres.

For punkt III gælder, at bidragene til  $L_{Aeq}$  fra aktiviteten i område A og B er af en sådan størrelsesorden, at man ved helt at udelade dem vil få en ændring af  $L_{Aeq}$  på ca. 1 dB. Værdien af  $L_{Aeq}$  må derfor anses for at være godt beskrevet ved de gennemregnede typetilfælde.

Det fremgår af tabel 7 bl. a., at en forøgelse af skærmhøjden fra 7,5 m til 13,5 m vil reducere  $L_{Aeq}$  i punkt III med 2-4 dB afhængig af den aktuelle fordeling af trafikken.

#### 4.5 Støj fra APU

Det er oplyst af Københavns Lufthavnsvesen, ref. (3), at alle standpladser i områderne A-I vil være forsynet med faste installationer til erstatning af APU. Støjbelastningen fra aktiviteter på disse områder er derfor bestemt under forudsætning af, at der ikke anvendes APU. Antallet af afgange og ankomster til område J er ifølge ref. (3) så lille (3 pr. time om dagen, ingen om aftenen og natten) at bidraget fra brug af APU i dette område er negligeret ved bestemmelsen af støjbelastningen.

Det er ikke oplyst, hvornår brugen af APU kan forventes at ophøre. Derfor er i tabel 8 til orientering angivet eksempler på det A-vejede lydtrykniveau, som brugen af APU vil give anledning til i punkt III.

Afstand standplads – terminal m	Skærmhøjde, m	
	7.5	13.5
50	66	50
300	61	61

Tabel 8.  $L_A$  fra B 747 APU i område C-H

APU'en på B 727 vil på en standplads i område A give følgende A-vejede lydtrykniveau i punkt I: nærmeste standplads (250 m): 67 dB re 20 uPa, fjerneste standplads (600 m) : 56 dB re 20 uPa.

Det fremgår, at det er hensigtsmæssigt at placere APU'en så nær som muligt en skærm, hvis overkant ligger et godt stykke over APU'ens udblæsning, samt at man i uskærmede tilfælde bør sørge for størst mulig afstand til boligområder o. l.