

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

I. Introduktion.

Denne rapport er udarbejdet for miljøministeriet, miljøstyrelsen for at imødekomme miljøstyrelsens interesser i forbindelse med udvidelses- og udbygningsplanerne for Københavns internationale lufthavn i Kastrup, som forelagt folketinget i lovforslaget om udvidelse af Kastrup lufthavn.

Miljøstyrelsens interesser og ansvarsområde i relation til planerne for Kastrup kan sammendrages som følger:

– Hvis startbane 12–30 som foreslået forelægges ved en drejning på 6–7°, således at den nordvestlige ende forskydes mod syd, vil støjbelastningen på Amager ikke kunne forventes at blive lettet, men vil snarere blive flyttet til nye beboelsesområder. Dette resultat anses ikke for ønskeligt.

– Den foreslåede vestlige terminaludvidelse, som placeres på et areal, som vil blive til rådighed ved forlægning af startbane 12–30, må ventes at resultere i forøgede støjniveauer og forøget luftforurening på Amager som følge af ind- og udflyvninger og den kørsel med fly, der finder sted tættere ved lufthavnens vestlige grænse.

I modsætning til hvad der oplyses i bemærkningerne til lovforslaget om udbygning af Kastrup lufthavn, er der alternative udviklingsplaner, som kan gennemføres med henblik på en udvidelse og udbygning af Kastrup lufthavn, som vil kunne imødekomme Københavns lufthavnsvæsens målsætning og miljøstyrelsens interesser.

Hovedformålet med denne rapport er at fremlægge rimelige og gennemførlige alternativplaner for Kastrup. Andre undersøgelser vedrørende de to første ovennævnte spørgsmål udføres af Lydteknisk Laboratorium.

De grundlæggende data for denne rapport er udtaget fra 4 kilder:

1. Lufthavnen/Kastrup eller Saltholm.

Hovedrapport fra udvalget af 1975 om Københavns lufthavn. Maj 1978, i 6 bind. I denne rapport benævnt LU/75-rapporten.

2. Operationsanalyse. Københavns lufthavn i Kastrup 1985–2000, udenrigsterminaler. Rapport fra SAS' planlægningsgruppe,

september 1979, i et bind. I denne rapport benævnt SAS P 2000/Kastrup-rapport.

3. Statistiske data for Kastrup for årene 1974–1975 leveret af Københavns lufthavnsvæsen.

4. Kastrup lufthavn-data og internationale lufthavnsplanlægningsdata og standarder indsamlet fra forskellige kilder, heriblandt Aeronautical Information Publication – Denmark, International Civil Aviation Organisation Annex 14 og beslægtede planlægningsdokumenter and »Airport Terminals Reference Manual« indgivet af the International Air Transport Association.

Bilag 1 viser de eksisterende anlæg i de bebyggede arealer i Kastrup lufthavn.

Kastrup lufthavn dækker et totalt areal på ca. 1090 hektar. Heraf omfatter de arealer, der ikke beslaglægges af start- og rullebaner incl. hindringsfrihed, og som er til rådighed for udvikling af lufthavnfaciliteter, i alt ca. 280 hektar (se bilag 2). Ved denne opgørelse afgrænses start- og rullebanearalerne af 20 meters højderestriktionslinjer, hvilket er det samme kriterium, som anvendes i SAS P 2000/Kastrup-rapporten.

De lufthavnarealer, der er til rådighed for udvidelse af bebyggelse, er angivet som følger i bilag 2:

1. Nordafsnittet omfatter ca. 130 hektar i den nordlige del af lufthavnen og begrænses mod syd af den 20 meters højderestriktionslinje, i tilknytning til startbane 30 og 04 R. Hvis den nordøstlige del af dette areal udvides ud i vandet ved opfyldning, kan der indvindes yderligere 10 hektar samt en offentlig tilkørselsvej rundt om den nordøstlige ende af startbane 04 R med forbindelse til det østlige areal.

2. Østafsnittet omfatter ca. 65 hektar i den østlige del af lufthavnen og er begrænset mod vest af 20 meters højderestriktionslinjen i tilknytning til startbane 30 og 04 R.

3. Sydafsnittet omfatter ca. 45 hektar i den sydlige del af lufthavnen og er begrænset mod nord af 20 meters højderestriktionslinjen, i tilknytning til startbane 30 og 04 R.

4. Vestafsnittet omfatter ca. 40 hektar i den vestlige del af lufthavnen og er begræn-