

nyeste teknologi til reduktion af brugen af APU, GPU m.m.

6) I en udnyttelse af det opfyldte areal mellem bane 22L og bane 30 bør indgå en motorafprøvningsplads for alle flyselskaber med værksteder i Kastrup. Eventuelle bygninger i forbindelse med en fragtterminal bør placeres som skærme for motorafprøvningspladsen. I rapport LL 922/76: »Orienterende lydudbredelsesmålinger med bevægelig lydkilde i Kastrup Lufthavn« redegøres for resultatet af målinger af reduktionen af støjen i boligområderne omkring lufthavnen, hvis motorafprøvningspladserne flyttes til det nævnte område.

Driftsmæssige foranstaltninger

7) Ved udnyttelsen af nye standpladser – og derfor også ved planlægning af disse – bør flytyper med højtsiddende motorer og APU-udstødninger anbringes så tæt på terminalbygninger som muligt. Det er her en forudsætning, at terminalbygningerne er højere end støjkluderne.

Af hensyn til beboerne i området vest for lufthavnen bør disse fly med højtsiddende motorer m. v. fortrinsvis ekspederes ved de østlige fingre.

Som eksempler kan nævnes, at DC-10 har halemotorens center i 9,8 m højde, og at B 727 har halemotorens center i 6,8 m højde.

Langt de fleste flytyper har motorerne i lavere højde (typisk 2,5–4 m), og DC-9 har motorcentrene 2,7 m over terræn.

8) Om natten – og så vidt muligt også om aftenen – bør fortrinsvis de bedst afskærmede standpladser benyttes. Det må skønnes at være de østligste standpladser nærmest ved det høje gennemgående terminalbygningss-

kompleks.

Ved planlægning af standpladser bør der derfor lægges vægt på, at de »inderste« standpladser kan anvendes til så mange forskellige flytyper som muligt.

9) Ved at anvende traktorbugsering i terminalområderne om natten, så opstart af motorer og taxikørsel i dette område undgås, vil støjbelastningen i boligområderne kunne reduceres. Der må især lægges vægt på, at man herved mindsker risikoen for støjbegivenheder, der kan hindre eller forstyrre søvn.

Konklusion

Gennemføres de her foreslåede foranstaltninger, vil det betyde en væsentlig reduktion af terminalstøjen i boligområderne omkring Kastrup Lufthavn.

I området nord for lufthavnen kan der blive tale om en reduktion af støjen på 5–10 dB i sammenligning med den støj man ville få ved en løsning, der ikke tog hensyn til miljøet.

Boligområderne vest for lufthavnen vil kun kunne beskyttes rimeligt, hvis man reducerer brugen af de vestlige standpladser mest muligt, og man undgår at placere fly med højt placerede motorer her. Man må dog være forberedt på, at det kan være nødvendigt at udlægge de hårdest ramte områder til erhvervsformål.

I området syd for lufthavnen vil der formentlig også kunne opnås 5–10 dB reduktion af støjen ved miljøvenlig udbygning.

Selv om starter og landinger også giver en væsentlig støjbelastning, er det vigtigt at reducere støjen fra terminalområderne, specielt om natten og aftenen.

C. Svane.