

Sammenfatning af den offentlige høring af den strategiske miljøvurdering af plan for udvikling af Københavns Lufthavn (CPH)

Indhold

Indledning.....	3
Øget lufttrafik	5
Klima.....	7
Natura 2000	10
Arealanvendelse og Kommuneplanlægning	12
Støj.....	14
Luftforurening og lugtgener	21
Rapportens validitet	25
Grundvand	30
Visuelle forhold	31
Espoo	32

Indledning

Københavns Lufthavn, Kastrup (herfra benævnt "Københavns Lufthavn" eller "lufthavnen") er landets største lufthavn, og er i medfør af luftfartsloven defineret som et infrastrukturanlæg af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser. Lufthavnen ejes, drives og udvikles af Københavns Lufthavne A/S (herfra benævnt "CPH"). Lufthavnen har oplevet en markant stigning i antallet af flyrejsende og forventer at denne udvikling fortsætter. De seneste tre år (2020-2022) har dog været påvirket af pandemien, hvor lufthavnen har oplevet et kraftigt dyk i antallet af flyrejsende. I 2022 er de rejsende kommet tilbage i stor grad, og det er forventningen, at lufthavnen inden for kort tid er på samme niveau som i 2019, før pandemien. De tre år med nedgang påvirker ikke den langsigtede prognose for flyrejsende.

Lufthavnens start- og landingsbaner har tilstrækkelig kapacitet til at kunne betjene den forventede vækst i flyaktiviteten.

En hensigtsmæssig og effektiv udvikling af lufthavnen forudsætter dog udvidelse af bl.a. de nuværende terminal- og standpladsfaciliteter. Denne udvidelse er allerede mulig i dag, men ikke på en måde hvor lufthavnens areal udnyttes hensigtsmæssigt.

CPH har derfor ansøgt om tilladelse til ændring af Københavns Lufthavn, jf. luftfartslovens § 55, stk. 1, for derved at få sikret nye rammer for en hensigtsmæssig og langsigtet udvikling af Københavns Lufthavn, så lufthavnen også i fremtiden kan fastholde en effektiv drift og fortsat har mulighed for at tilgodese både luftfartsselskabernes og passagerernes behov.

Politisk aftale ændring af udbygningsloven

I december 2021 blev der indgået en politisk aftale om at ændre den gældende Lov om udbygning af Københavns lufthavn, Kastrup (herefter benævnt "udbygningsloven") med henblik på at sikre mulighed for den ønskede videre udvikling. Dette har resulteret i et kommende forslag til Lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup (herefter benævnt "lovforslaget"), der vil ændre den overordnede ramme for, hvordan fremtidige planrammer vedrørende lufthavnens areal kan udformes.

Lovforslaget er ikke byggeretsgivende og vil således skulle følges op af ændrede landsplandirektiver samt kommune- og lokalplanlægning, før, der kan ansøges om konkrete anlægsprojekter i medfør af lovforslagets ændrede rammer.

Transportministeriet har af hensyn til den politiske og offentlige interesse i miljøeffekter af udviklingen af Københavns Lufthavn besluttet, at der udarbejdes en strategisk miljøvurdering i overensstemmelse med principperne i miljøvurderingsloven. Dette gøres for at give Folketinget et fyldestgørende beslutningsgrundlag for vedtagelse af lovforslaget.

Miljøvurderingen tager udgangspunkt i Trafikstyrelsens "Plan for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup" (herfra benævnt "planen"), som danner grundlag for lovforslaget. Planen består af følgende elementer, som anses for at være væsentlige ændringer, som lovforslaget muliggør:

- > Tværbanen afkortes
- > Tværbanen forskydes
- > Frigjorte arealer anvendes til terminaludvidelse og standpladser mv.
- > Muligheden for starter og landinger 'ind over byen' afskaffes
- > Muligheden for at 'dreje' tværbanen afskaffes.

Miljøvurderingen skal således redegøre for de overordnede, forventede miljøpåvirkninger af disse fem elementer. Dette er i overensstemmelse med Transportministeriets beslutning om at tilvejebringe et fyldestgørende beslutningsgrundlag for vedtagelse af lovforslaget.

Miljøvurderingen vedrører ikke den efterfølgende udarbejdelse af et mere detaljeret plangrundlag for udvikling af Københavns Lufthavn, altså ændrede landsplandirektiver (Fingerplan og støjcirculære) samt kommune- og lokalplanlægning. Disse efterfølgende planer vil tillige være omfattet af miljøvurderingslovens afsnit II og således undergå selvstændige vurderinger efter miljøvurderingsloven af den relevante planlæggende myndighed. Endvidere vil konkrete projekter og anlægsarbejder forbundet med en evt. ombygning af lufthavnen skulle vurderes efter miljøvurderingslovens afsnit III, og således skulle sagsbehandles selvstændigt efter bestemmelserne om miljøkonsekvensvurdering af konkrete projekter (VVM), hvor disse bestemmelser er relevante.

Miljøvurderingen har været i offentlig høring i perioden 25. januar til 22. marts 2023. Der er indkommet i alt 60 høringssvar. Heraf er 50 fra borgere.

Dette notat opsummerer høringen fordelt på de centrale emner, der har været rejst i høringsperioden. Endvidere fremgår Trafikstyrelsens bemærkninger til de indkomne høringssvar.

Der er vedlagt et bilag, hvoraf det fremgår under hvilke emner de forskellige høringssvar er besvaret.

Øget lufttrafik

Emnet *Øget lufttrafik* dækker over spørgsmål rejst i forhold til stigning af lufttrafikken som følge af planen.

Bemærkninger fra borgere

Flere hørings svar fra borgere kritiserer, at en stigning i lufttrafikken i lufthavnen ikke vurderes i miljørapporten. Herunder både en stigning i antallet af passagerer og en stigning i antallet af fragtflyvninger.

Det påpeges, at hvis flytrafikken og støjen stiger yderligere, er der en risiko for, at huspriserne falder. Undersøgelser fra Skrydstrup Flyveplads viste, at hvis flystøjen stiger én dB, så falder huspriserne med 0,5-1,1%. Der efterspørges en kompensationsordning for boliger tæt ved lufthavnen.

Mange er uenige i præmissen om, at lovforslaget ikke skaber rammerne for en øget kapacitet og aktivitetsvækst.

Bemærkninger fra foreninger

Bevar Jordforbindelsen, NOAH Trafik og Rådet for Bæredygtig Trafik bemærker, at det er som om skribenterne ikke har kunnet blive enige om, hvorvidt udbygningen af Københavns Lufthavn vil medføre flere flyvninger eller ej. Herunder refereres der bl.a. til s. 9 og s. 19 i rapporten, hvor der står om forventede stigninger i antallet af flyrejsende. Herefter henviser foreningerne bl.a. til s. 12, hvor der står, at planen ikke er *byggeretsgivende og påvirker hverken passagervækst eller lufthavnens samlede kapacitet*.

Foreningerne sætter spørgsmålstegn ved, at der står, at den gamle udbygningslov kunne give mulighed for mere flyvning i form af starter og landinger på landingsbanerne, hvorfor den nye lov, der sigter på at lave standpladser og terminalfaciliteter til flere fly ikke i sig selv giver anledning til mere flyvning, hvilket dermed ikke miljøvurderes.

Endvidere bemærkes det, at 10 mio. ekstra flyvninger [Trafikstyrelsen antager, at der menes passagerer] (måske allerede i 2030) i et forsigtigt skøn vil give anledning til ekstra 2,1 mio. tons CO₂e per år, hvilket gør udbygningen af Københavns Lufthavn til Danmarks mest klimaskadelige projekt.

Trafikstyrelsens bemærkninger

Trafikstyrelsen skal hertil bemærke, at den plan for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup, som er miljøvurderet, ikke i sig selv vil medføre en øgning i antallet af flyvninger til og fra lufthavnen, og at den forventede passagertilvækst i Københavns Lufthavn, Kastrup, sker uafhængigt af en eventuel lovændring, som vil muliggøre at planen kan realiseres.

Københavns Lufthavn er forpligtet til løbende at tilpasse kapaciteten i lufthavnen til efterspørgslen. Det er en forpligtelse, som Folketinget i medfør af Lov om luftfart har pålagt Københavns Lufthavn.

Med den nuværende kapacitet i Københavns Lufthavn vil det formentlig være muligt at håndtere en betydelig vækst i antal passagerer og fly, men det vil medføre et lavere serviceniveau for passagerer og luftfartsselskaber i forhold til i dag. Trafikstyrelsen vurderer, at en sådan forringelse af serviceniveauet i Københavns Lufthavn ikke i væsentlig grad vil medføre færre lokalt afrejsende fra lufthavnen, idet passagerer i lufthavnens passageropland forventeligt fortsat vil benytte lufthavnen; uanset serviceniveau og kapacitet.

En realisering af plan for udvikling af Københavns Lufthavn vil bidrage til at sikre, at den forventede passagerudvikling kan imødekommes bedst muligt uden, at serviceniveauet forringes. Det sker ved at tværbanen forkortes og dermed frigør rum i den nordvestlige del af lufthavnen til at udvide det eksisterende terminalområde, så det fortsat er et samlet terminalområde.

Trafikstyrelsen bemærker i øvrigt, at den plan for udviklingen af Københavns Lufthavn, Kastrup, som et forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup skal muliggøre, alene omfatter at der ændres på tværbanen, og at de frigjorte ændringer anvendes til terminaludvidelse og standpladser. For så vidt angår spørgsmålet om øget fragtflyvning, omfatter planen ikke, at der foretages ændringer i lufthavnens fragtfaciliteter, og det er ikke Trafikstyrelsens opfattelse, at lovforslaget medfører, at Københavns Lufthavn kan ændre fragtfaciliteterne på en måde, som ikke allerede er mulig indenfor rammerne af den gældende udbygningslov.

Omfanget af fragtflyvning i Københavns Lufthavn, Kastrup, baserer sig på efterspørgsel fra luftfartsselskaber og luftfragtselskaber, i det det dog bemærkes, at der er fastsat begrænsninger i forhold til flystøj om natten mellem klokken 23 og 06, og at disse begrænsninger også gælder for fragtflyvning.

Klima

Emnet *Klima* dækker over bemærkninger der vedrører planens klima-effekter, herunder emissioner, mulighed for brug af alternative brændstoffer samt planens forhold til Danmarks målsætninger om at reducere CO₂ udledninger.

Bemærkninger fra borgere

Flere borgere angiver i deres høringssvar, at klimaeffekter ikke er tilstrækkeligt belyst i miljørapporten. Det gælder dels for klimaeffekter fra en stigning i flytrafikken, og dels klimaeffekter fra byggeprojekter i lufthavnen.

Det er helt uacceptabelt at lovforslaget ikke indeholder en beregning af klimaeffekterne af den øgede flyvning – både stigning i antal passagerer fra 30 mio. til 40 og potentielt 55 mio. og også fragtflyvninger. På alle andre infrastrukturprojekter laves en beregning af klimaeffekterne. Alle andre sektorer skal reducere CO₂ udledninger med 70%. Dette må også gælde for lufthavnen. Regeringen har forpligtet sig til Parisaftalen og må derfor også sikre, at alle lovforslag lever op til principperne i Parisaftalen. Dette kunne gøres ved at sætte krav til stigningen i antal flyvninger, så det afhænger af reduktionen i CO₂ udslip fra flyvningerne – ikke kun selve lufthavnsbygningerne.

De klimamæssige effekter af udbygningen menes at være underbelyst i rapporten. Det argumenteres, at selve anlægsloven ikke vil have konsekvenser for scope 3-udledningerne og udledningerne uden for scope, som tilsammen udgør 93 pct. af lufthavnens udledninger i dag. Argumentet er, at anlægsloven alene ikke fører til en øget kapacitet ift. passagertallet. Udfordringen er, at man ikke kan betragte problemstillingen isoleret. En udvidelse af standpladser og terminalbygninger vil føre til effektiviseringer i trafikafviklingen på lufthavnens område, der uden tvivl vil føre til øget aktivitet i fremtiden. Rapporten ignorerer dette faktum på nuværende tidspunkt. Rapporten tager desuden ikke (kritisk) stilling til realismen i at omlægge al flytrafik i Københavns Lufthavn til syntetiske brændstoffer inden 2050. Der tages fx heller ikke højde for, at syntetiske brændstoffer stadigvæk vil medføre en række negative effekter ift. andre miljøfaktorer (fx partikelforurening).

Med den nye rapport fra FNs klimamål om en opfordring til hastigt at reducere CO₂ udledningen, så kan det på ingen måde accepteres, at en udvidelse af lufthavnen kan finde sted.

Bemærkninger fra myndigheder

Tårnby Kommune angiver i sit høringssvar, at kommunen forventer at Københavns Lufthavn vil imødekomme en transparent proces over for myndigheder og offentligheden ved at redegøre for deres nuværende samt fremtidige planer for kompensationer. Yderligere opfordres Københavns Lufthavn til at holde investeringerne i national sammenhæng, samt ikke investere i planer, programmer eller projekter, der allerede forventes realiseret.

Bemærkninger fra foreninger

Bevar Jordforbindelsen, NOAH Trafik og Rådet for Bæredygtig Trafik bemærker, at der i miljørapporten står, at flytrafikken i Danmark i 2017 stod for ca. 3 mio. tons CO₂, svarende til 7% af de samlede danske emissioner. Dette mener foreningerne er forkert, da der ikke regnes CO₂e, hvilket vil svare til godt 9 mio. tons i 2017 og luftfarten kryber op på ca. 21% af de samlede danske emissioner.

Dansk luftfart fremlagde i to omgange under Corona udspil til politiske forhandlinger, der imidlertid ikke blev til noget. Udbygningsloven kommer nu i 2023 uden en overordnet politisk aftalt klimaafnåte for branchen. Dette er foreningerne skeptiske over for.

I den forbindelse vil de også påpege, at Københavns Lufthavns samarbejde med en række virksomheder om at producere Power to X næppe bidrager til at gøre luftfarten emissionsfri. Dels vil der ikke blive produceret tilstrækkeligt med Power to X til at der bliver ret meget til luftfarten. Dels er der ikke fly til rådighed, der kan flyve på Power to X. Dels vil disse syntetiske kulstofbaserede brændstoffer i flyene stadig medvirke til global opvarmning oppe i atmosfæren.

Endvidere bemærker de, at miljørapporten konkluderende vurderer, at planen er i overensstemmelse med klimaloven, da man i 2050 vil flyve klimaneutralt. Dette mener foreningerne ikke er korrekt. Passagertallet vil vokse fra nu af med 10 mio. ekstra passagerer måske allerede i 2030, hvor ingen forestiller sig nævneværdige mængder af syntetiske brændstoffer. Foreningerne vurderer derfor, at COWI's rapport ikke lever op til de standarder, som en miljøredegørelse må forventes at have.

CPH uden udvidelse bemærker, at miljøvurderingens konklusioner vedr. klimapåvirkningen er fejlagtige. Det fremgår af miljøvurderingen, at planen vil afstedkomme ingen påvirkning af klimaet. Det er de helt uenige i, da konklusionen beror på, at den kapacitetsudvidelse planen medfører, ikke indgår i miljøvurderingen. Planen øger lufthavnens kapacitet, og medfører dermed en vækst i flyoperationer som alt andet lige vil have en negativ klimaefnåte.

Trafikstyrelsens bemærkninger

For så vidt angår klimabelastning som følge af øget flytrafik er denne ikke omfattet af miljørapporten idet den forventede passagertilvækst i Københavns Lufthavn, Kastrup, sker uafhængigt af en eventuel lovændring, som vil muliggøre at planen kan realiseres. Der henvises desuden til afsnittet om øget flytrafik.

For så vidt angår klimabelastning fra byggeprojekter, skal Trafikstyrelsen bemærke, at byggeprojekter på nuværende tidspunkt ikke er konkretiseret på et niveau, hvor deres klimabelastning kan vurderes. Realisering af den plan, som er miljøvurderet vil, udover en lovændring, skulle følges op af ændrede landsplandirektiver samt kommune- og lokalplanlægning, før der kan ansøges om konkrete anlægsprojekter i medfør af lovforslagets ændrede rammer. I den sammenhæng vil der

blive gennemført yderligere miljøvurderinger i henhold til miljøvurderingsloven, herunder af klimabelastning.

Trafikstyrelsen vil videregive Tårnby Kommunes høringssvar om klimakompensation til Københavns Lufthavn A/S, men bemærker i den sammenhæng, at svaret ikke er relateret til den miljørapport, som er i høring.

Natura 2000

Emnet *Natura 2000* dækker over spørgsmål rejst i forhold til planens påvirkning af nærtliggende Natura-2000 områder og udpegningsgrundlaget for disse.

Bemærkninger fra borgere

Flere borgere bemærker, at lovforslaget også skal omfatte de naturmæssige konsekvenser. Det bemærkes, at emnet kun er overfladisk behandlet i miljøvurderingen, hvor der står, at *"arealer plejes og vedligeholdes løbende og bevidst med henblik på at undgå tilstedeværelse af fugleliv eller plantevækst, der kan udgøre en risiko for flysikkerheden."* Der er altså kun tale om lufthavnens område, hvor der på denne måde bevidst begrænses biologisk mangfoldighed. Dog mener flere borgere, at lufthavnen påvirker de omgivende arealer. Således er det observeret, at der i områderne rundt om lufthavnen er færre insekter, og at viber de senere år nærmest er forsvundet. Det bør derfor undersøges, om bekæmpelse af insekter og fugleliv på lufthavnens områder påvirker områderne uden for lufthavnen. Den indflydelse, som væksten i antal fly vil have på Natura 2000-område 142 eller Natura 2000-område 143 samt fredede og rødlistede arter, må vurderes grundigt, inden loven vedtages.

Det bemærkes yderligere, at der ved kreativ brug af tal, opstår en ikke transparent og vildledende konklusion i vurdering af påvirkningen af Natura 2000-områderne. Her konkluderes, at *"En fuldt udbygget lufthavn vil potentielt øge antallet af starter og landinger henover Natura 2000-områderne med maksimalt 1% (estimeret til 1.869 starter og landinger pr. år)"*. Ved aflæsning af graferne og deres undertekster bliver det imidlertid tydeligt, at dette tal fremkommer på baggrund af de nuværende antal flyvninger, og at den ene procent udgøres af de nuværende flyvninger fra tværbanen, der i fremtiden sendes via de øvrige baner. Konklusionen om "maksimalt 1%" er således vildledende i sammenhæng med en fuldt udbygget lufthavn.

Bemærkninger fra myndigheder

Miljøstyrelsen bemærker, at de på det foreliggende grundlag ikke kan vurdere, om planen for udvikling af Københavns Lufthavn vil medføre risiko for påvirkning af udpegningsgrundlaget i Natura 2000-områderne N142 "Saltholm og omliggende hav" og N143 "Vestamager og havet syd for". Miljøstyrelsen bemærker, at der bør foretages en vurdering i forhold til projektets påvirkning på fugle og marine pattedyr på Natura 2000-områdernes udpegningsgrundlag, på et artsspecifikt niveau. Dette med baggrund i, at det bør beskrives nærmere, hvis den ændrede retning for starter og landinger sker tættere over de udpegede områder for marine pattedyr (herunder påvirkning af arterne ift. lydniveau, årstidssammenfald med yngletider mm.)

Tårnby Kommunes bemærker, at væsentlighedsvurderingen ikke forholder sig til Københavns Lufthavns konkrete indvirkning på bevaringsmålsætningen for Natura 2000-områderne, jf. habitatbekendtgørelsen §§ 6 og 10 samt vejledning hertil. Yderligere fremgår det ikke i

væsentlighedsvurderingen, hvordan planens kumulative påvirkninger påvirker bevaringsmålsætningen for Natura 2000-områderne

Trafikstyrelsens bemærkninger

Trafikstyrelsen bemærker, at miljørapporten understøttes af en Natura 2000-væsentlighedsvurdering (Reference 13 i kapitel 5), som var i høring i samme periode som miljørapporten. Væsentlighedsvurderingen er udarbejdet for at vurdere, om planens realisering kan medføre en væsentlig påvirkning af naturtyper og arter på udpegningsgrundlaget for de to berørte Natura 2000-områder. Dette omfatter bl.a. fugle og marine pattedyr. Det konkluderes heri, at de potentielle ændringer i antal flyvninger og flyvemønstre til og fra Københavns Lufthavn er af så begrænset omfang, at planen kan realiseres uden at medføre en væsentlig påvirkning af udpegningsgrundlaget for Natura 2000-område N142 og N143.

En gennemgang af påvirkningerne på Natura 2000-områdernes udpegningsgrundlag på artsniveau vil ikke ændre væsentlighedsvurderingens konklusion. Af samme årsag vil en vurdering af årstidsvariationer og/eller ind- og udflyvnings-korridorers anvendelse heller ikke føre til en ændret konklusion af vurderingen.

Planen, som Trafikstyrelsen har haft i høring, ændrer således ikke på de nuværende forhold vedr. fugleliv og de nærtliggende Natura 2000-områder. Planen tillader ikke øget flytrafik til og fra Københavns Lufthavn og ændrer derfor ikke på den nuværende evt. påvirkning på naturforholdene på og ved lufthavnen. Planen giver derfor ikke anledning til yderligere undersøgelser omkring dette emne. Styrelsen vil dog gøre opmærksom på, at påvirkninger på Natura 2000-områder vil skulle behandles i passende omfang ved kommende konkrete miljøvurderinger.

Arealanvendelse og Kommuneplanlægning

Emnet *arealanvendelse og kommuneplanlægning* dækker over bemærkninger om planens påvirkning i forhold til kommunernes planlægning, herunder arealanvendelsen i områder i og i nærheden af lufthavnen.

Bemærkninger fra borgere

Det bemærkes, at det 170.000 m² store erhvervsområde Dragør Kommune har i proces direkte op til 'lufthavnshegnet' langs Ndr. Dragør vej, med al overvejende sandsynlighed kommer til at fungere som en de facto udvidelse af lufthavnsområdet, idet det må formodes, at området i særlig grad vil appellere til lufthavnens tilknyttede service, cargo og distributionsvirksomheder og med deraf følgende tung trafik, støj og forurening af det i forvejen stærkt miljøbelastede område.

Bemærkninger fra myndigheder

Tårnby Kommune anfører, at en ændring i støjkonsekvensområderne omkring Københavns Lufthavn, kan have konsekvenser for Tårnby Kommunes planlægningsmuligheder for kommunens borgere i de berørte områder.

Dragør Kommune er bekymrede for, at planerne for udviklingen af lufthavnen og den efterfølgende revision af støjrestriktionsområdet og støjcirkulæret, ikke vil åbne for den udvikling af kommunen, som kommunen tidligere har været i dialog med staten om. Det frygtes, at lovforslaget vil begrænse Dragør Kommunes muligheder for bolig- og byudvikling yderligere.

Bemærkninger fra foreninger

Kongelundens Grundejerforening bemærker, at hvis flytrafikken og støjen stiger yderligere, er der en risiko for, at huspriserne falder, og at området er uegnet til rekreative formål. Undersøgelser fra Flyvestation Skrydstrup viste, at hvis flystøjen stiger én dB, så falder huspriserne med 0,5 - 1,1%. Foreningen anfører, at hvis lovforslaget vedtages, risikerer det at stavnsbinde grundejerne, da boligerne ikke vil være egnede til beboelse og slet ikke til sommerhusområde.

Tværpolitisk Forening, Liste T bemærker, at de berørte byområder i Dragør Kommune er fejlagtigt beskrevet, hvilket betyder, at miljøvurderingen på væsentlige punkter hviler på et fejlagtigt grundlag. Den fundamentale fejl er, at konsekvenserne for Dragør bygger på den misforståelse, at de nærmest beliggende områder er "blandet bolig og erhverv" og "etageboliger", jf. side 47. Virkeligheden er, at bebyggelsen i Dragør Nord er "boligområder for åben og lav boligbebyggelse", mens Store Magleby omfatter blandet bolig og erhverv. Dragørs etagebyggeri ligger langt fra lufthavnen. Det betyder, at overholdelse af gældende støjkrav er fejlvurderet i rapporten, især for villa-kvarteret i Dragør Nord.

Trafikstyrelsens bemærkninger

Miljørapporten bygger på en forudgående afgrænsning af miljøfaktorer og detaljeringsgrad i overensstemmelse med miljøvurderingslovens § 11. Denne afgrænsning er foretaget af Trafikstyrelsen med input fra CPH og fra høring af berørte myndigheder i overensstemmelse med principperne i miljøvurderingsloven.

Miljørapporten vedrører ikke den efterfølgende udarbejdelse af et mere detaljeret plangrundlag for udvikling af Københavns Lufthavn, altså ændrede landsplandirektiver (Fingerplan og støjcirculære) samt kommune- og lokalplanlægning. Disse efterfølgende planer vil være omfattet af miljøvurderingslovens afsnit II og således undergå selvstændige vurderinger efter miljøvurderingsloven af den relevante planlæggende myndighed. Endvidere vil konkrete projekter og anlægsarbejder forbundet med en evt. ombygning af lufthavnen skulle vurderes efter miljøvurderingslovens afsnit III og således skulle sagsbehandles selvstændigt efter bestemmelserne om miljøkonsekvensvurdering af konkrete projekter (VVM), hvor disse bestemmelser er relevante.

I forhold til bemærkningen om, at berørte byområder i Dragør er fejlagtigt beskrevet bemærker Trafikstyrelsen, at det er korrekt at disse boligområder er hhv. "boligområder for åben og lav boligbebyggelse" og burde være beskrevet som sådan. Trafikstyrelsen vurderer dog, at det ikke har en betydning for rapportens konklusioner.

Støj

Emnet *Støj* dækker over spørgsmål rejst i forhold til ændrede støjforhold som følge af planen. En række hørings svar omhandler også oplevede støjgener fra den trafik, som er i lufthavnen i dag.

Bemærkninger fra borgere

Flere borgere mener, at miljøvurderingen skal se på den potentielle stigning i støj og luftforurening, og hvordan dette påvirker borgernes sundhed.

Der efterlyses uvildige støjmålinger.

Der stilles spørgsmål ved, hvorfor der ikke er foretaget vurdering i forhold til en vækst i passagerantal fra 30-40 millioner og potentielt 55 millioner årligt, som prognoserne peger på, og som vil betyde flere flyankomster og flyafgange. Endvidere har miljøvurderingen ikke foretaget vurdering i forhold til den tredobling af trafikken med fragt, som prognoserne også peger på. I den henseende er det også af væsentlig betydning, at meget af fragttrafikken foregår med gamle maskiner og i sene nattetimer og tidlige morgentimer, hvormed en stærk forøgelse af denne trafik vil medføre store gener for borgere med boliger tæt på lufthavnen i Kastrup samt ind i Københavnsområdet.

Der efterlyses en opdateret vurdering med opdaterede målemetoder af støjgenerne fra lufthavnen.

Borgerne mener, at det er stærkt bekymrende, at der ikke fra myndigheds side udarbejdes samlede miljøkonsekvensvurderinger, som gennem modelleringer kan fremskrive den samlede øgede luftforurening og støj ved både udvidelse af Øresundsmotorvejen og den øgede lufttrafik som konsekvens af nærværende lovforslag.

Derudover opleves markant stigning i støj fra lufthavnens nordvestlige område når flyene venter, taxakører og/eller motorafprøver. Vinden er fra syd-sydøst en stor procentdel af årets dage, og støjen fra lufthavnens nordvestlige område er derfor et stort problem for det store beboelses- og institutionsområde, der ligger nord-vest for lufthavnen.

Der findes i dag grænseværdier for støj og luftforurening fra lufthavnen. Men de vejledende grænseværdier i Danmark på 55 dB (DENL) for støj fra lufthavne, med et maksimalt loft for enkeltstående støjhændelser på 80 dB om natten. Det ligger langt over de grænseværdier som WHO anbefaler for flystøj: 45 dB Lden og 40 dB Lnight. WHO har generelt kritiseret de danske støjgrænser for at være for høje og lempelige.

Flere borger bemærker, at der er mange boliger, som naboer til den forslåede udbygning i den nordvestlige del af lufthavnsområdet. Hvad er miljøkonsekvenserne ved en øget aktivitet i den Nord/Vestlige del af Københavns lufthavn for støjniveauet, samt luftforurening i boligområderne omkring lufthavnen. En øgede aktivitet skal forstås som flere flyoperationer i blandt andet den nordvestlige del af lufthavnen, samt et øgede antal passagerer 30-40 mio. og potentielt 55 mio. årligt.

Standpladserne bør placeres så langt væk fra beboelse og institutioner som muligt, så den lokale påvirkning reduceres så meget som muligt.

Der forventes en grundig miljøundersøgelse af udvidelse af standpladserne, forinden dette vedtages.

Bemærkninger fra myndigheder

Tårnby Kommune betragter det som en væsentlig mangel, at man fravælger at vurdere konsekvensen af planen i forhold til den fælles europæiske beregningsmetode (CBOSSOS) for støj kortlægning samt udkast til tillæg til gældende flystøjsvejledning.

Yderligere forventer Tårnby Kommune, at de rette afværgeforanstaltninger inddrages ved forskydning af tværbanen og udbygningen af terminalområdet, således at de beregnede og oplevede støjgener fra starter, landinger motorafprøvninger samt taxakørsel mindskes mest muligt. Dertil skal Københavns Lufthavn sikre, at de ikke overskrider, den til enhver tid gældende miljøgodkendelse i forhold til støj.

Dragør Kommune mener ikke, at den støjpåvirkning, som ændringen af tværbanen vil medføre i Dragør Kommune, er fyldestgørende beskrevet og vurderet i miljøvurderingen. Kommunalbestyrelsen vil henlede opmærksomheden på, at de nærmeste naboer til lufthavnens sydømråde, og dermed nærmeste nabo til virksomhedsstøj, Dragør Nord, ikke er hverken 'blandet bolig og erhverv' eller 'etagebolig', men er boligområder for 'åben og lav bebyggelse'.

Dragør Kommune er desuden bekymret for, at støj fra flyafprøvninger kommer for tæt på boligerne i Dragør og, at det derfor bør flyttes længere væk.

Miljøstyrelsen

Miljøstyrelsen er miljømyndighed for støj fra flytrafikken i Københavns Lufthavn og styrelsen har afgivet en række bemærkninger relateret til støj, herunder vedr. vejledning om flystøj, støj fra taxakørsel med fly, den samlede støjpåvirkning, myndighedsbehandling og støjpåvirkningen af Dragør. Trafikstyrelsen har anmodet CPH om bemærkninger til høringssvaret, og der er i forlængelse heraf udarbejdet et notat af CPHs miljørådgiver COWI, der redegør nærmere for høringssvarets enkelt-elementer, samt indeholder miljørådgiverens svar og kommentarer hertil. Notatet er vedlagt som bilag 2.

Bemærkninger fra foreninger

Kongelundens Grundejerforening bemærker, at de i de seneste 10 år har oplevet en øget støjpåvirkning af området på grund af ændret benyttelse (flymønstre over området) samt flere flystarter og flylandinger. Det har medført, at starter og landinger ikke længere kun foregår midt over Kongelundsskoven, men nu landes og startes der over Kalvebodvej og ind over sommerhusområdet og børneinstitutionen Burlunden.

Diagrammer over støjzonerne i deres område, på baggrund af 'beregnete oplysninger', hvor flyene benytter starter og landinger over Kongelundsskoven, er ikke retvisende, da man siden Emiraterne med Airbus A380 fik tilladelse til en indflyvning over deres grundejerforening. Der er blot kommet flere starter og landinger i denne linje for hvert

år, og nu bruges linjen flere gange dagligt og især om natten, derfor er støjzonerne misvisende og ligger længere mod syd.

Grundejerforeningens lydtryk vil ved øgede ankomster/landinger over området stige til et støjniveau langt over den af miljøministeriet anbefalede grænseværdi. WHO har endda kritiseret de danske støjgrænser på 58 dB for at være for høje, da længerevarende støjpåvirkning skader helbredet. Ny forskning viser, at støj kan give demens og kræft hos mennesker. Den reelle støj omkring Københavns Lufthavn må undersøges grundigt før lovforslaget sagsbehandles. Der må sikres en ordentlig og uvildig kontrol med støjen fra lufthavnen, hvor det ikke er lufthavnen selv, der står for målingen, eller som nu hviler på 'beregnete oplysninger'.

Grundejerforeningen mener, at en uvildig og langvarig støjmåling, især i sommerperioden, bør iværksættes i deres område inden sagsbehandling af loven. Herudover har andre lufthavne i Europa f.eks. Hamborg, Frankfurt og München forbud mod flyvninger om natten. Dette burde også indføres i Københavns Lufthavn. Der bør laves uvildige undersøgelser af de nuværende og meget afvigende starter/landinger i deres område især i aften- og nattetimerne.

Især støjtrykket i sommerhusområdet vil blive mere end en 100% overskridelse af den vejledende grænseværdi for støj i sommerhusområder, hvilket på ingen måder kan accepteres af grundejerforeningen. De 28 helårsboliger i området vil også få et støjtryk over grænseværdierne. Udvidelsen vil gøre området ubeboeligt, da man i hele sommerperioden ikke vil kunne have åbne døre og vinduer på grund af støj. Støjforureningen vil blive opfulgt af klagemål til EU om manglende overholdelse af EU's støjdirektiv - sommerhusområdet vil ganske enkelt miste sin rekreative funktion og værdi.

Den øgede passagerfremgang på 1.869 starter og landinger pr. år bør opgøres på måneder, da det er af stor betydning, hvor mange ekstra starter og landinger, der er i sommerperioden april til oktober, hvor grundejerne opholder sig mere udendørs, og hvor støjen allerede i dag er stærkt generende.

Kongelundens Grundejerforening har endvidere vedhæftet en støjrapport: 'CPH: Støjrapport – Mobilmålestation – Kalvebodvej 247'.

CPH uden udvidelse bemærker, at der er grænseværdier for støj og luftforurening, som regulerer driften af lufthavnen, og som lufthavnen bryster sig af at ligge under. Men de vejledende grænseværdier i Danmark på 55 dB (DENL) for støj fra lufthavne, med et maksimalt loft for enkeltstående støjhændelser på 80 dB om natten, ligger langt over de grænseværdier som WHO anbefaler for flystøj: 45 dB Lden og 40 dB Lnight. WHO har generelt kritiseret de danske støjgrænser for at være for høje.

Miljøvurderingen påstår, at planen vil medføre mindre støj pga. omplacering af støjkilder i et scenarie, hvor man har vurderet en vækst i flytrafikken. Det lyder helt urealistisk.

CPH uden udvidelse mener, at der mangler en vurdering af støjen for de øvrige boligområder, fx området nord for lufthavnen, hvor alle de nye standpladser vil blive placeret – og hvor der er både boliger, skole, SFO, daginstitutioner og fodboldbaner.

Endvidere stiller de spørgsmåltegn ved, at man har beregnet det i et scenarie med konservativ flådeudvikling. Hvilken påvirkning ville der komme af et progressivt scenarie? Eller bare et scenarie med normal fremskrevne udvikling?

Vinden er fra syd-sydøst en stor procentdel af årets dage, og støjen fra lufthavnens nordvestlige område er derfor et stort problem for det store beboelses- og institutionsområde, der ligger nord-vest for lufthavnen. Ifølge lovforslaget vil netop denne støj vokse.

Tværpolitisk Forening, Liste T gør opmærksom på, at Miljøministeriet den 15. juli 2022 har udsendt et høringsudkast til tillæg til den gældende vejledning i henhold til EU's støjdirektiv (Dir. 2002/49/EF om vurdering og styring af ekstern støj). Det anføres, at såfremt tillægget vedtages, vil dette indgå i den fremtidige regulering af lufthavnens drift og i efterfølgende miljøvurderinger. Beregninger med den nye beregningsmetode giver ca. 0-3 dB større resultater end med den nuværende. Det ville være udtryk for rettidig omhu, hvis den reviderede metode havde været anvendt ikke mindst i lyset af, at det fremgår af materialet, at den beregnede støj allerede er meget høj for såvel Store Magleby, som boligområderne i Dragør Nord. Direktivet er fra 2002, så det må forventes snart at blive implementeret i dansk lovgivning.

De gør endvidere opmærksom på, at muligheden for at dreje (forrykke) tværbanen ikke indgår i vurderingen samt at det markant højere antal flyoperationer især vil ramme beboerne i Store Magleby, der belastes af brugen af de nordøst/sydvestgående baner. Foreningen mener ikke, at det er velbelyst om Store Magleby generelt vil blive belastet ud over de tilladte grænser.

Forskydningen af tværbanen 300 meter mod sydøst betyder, at al trafik på denne bane vil ske fra øst, idet det ikke længere vil være muligt at flyve til og fra vestlig retning. Det er godt for beboerne i Tårnby og Kastrup, men skidt nyt for beboerne i Dragør. Det betyder, at støjbelastningen fra starter og landinger ud over Øresund vil stige for beboere i Dragør Kommune. Det er i den forbindelse vigtigt at sikre, at tværbanen alene benyttes, når det kræves af vejrmæssige årsager, og ikke som led i håndteringen af det generelt øgede antal flyoperationer.

Det fremgår af CPH's Masterplan, at der skal ske flytning af fragt- og hangarfaciliteter, herunder faciliteter til motorafprøvning, fra det nordøstlige område til område Syd. Dette emne er slet ikke berørt i miljøvurderingen, selv om det i udtalt grad vil berøre beboerne i den nordlige del af Dragør Kommune. Det fremgår (side 13), at "Elementer i planen vil endvidere afstedkomme ændret virksomhedsstøj, hvis omfang ikke kan vurderes nærmere."

Denne alvorlige støjforurening af område Syd er således ikke belyst, hverken i Masterplanen, lovforslaget eller miljøvurderingen. Hvad begrundes, at denne flytning af voldsom virksomhedsstøj fra det nordøstlige hjørne af lufthavnen, der vender ud mod områder uden boligbebyggelse, til et område umiddelbart nord for et område med åben lav boligbebyggelse i Dragør Kommune "ikke kan vurderes"?

Vi finder, at det er en markant fejl i miljøvurderingen ikke mindst set i lyset af, at der er skærpede krav til belastningen fra virksomhedsstøj.

Det må være muligt at måle støjen fra de pågældende aktiviteter i deres nuværende placering og sammenholde den med støjgrænserne for åben lav boligbebyggelse.

Det skal erindres, at område Syd, hvortil de støjende funktioner planlægges flyttet, delvis er omfattet af Lokalplan KLK2001a, "Kontroltårn for Statens Luftfartsvæsen", der udlægger et område til opførelse af kontroltårn med teknikrum og velfærdsfaciliteter. Altså faciliteter, der ikke forstyrrer naboerne støjmæssigt. Det er foreningens vurdering, at den planlagte "genhusning" af støjende aktiviteter er en så væsentlig afvigelse fra den gældende lokalplan, at den burde være belyst i miljøvurderingen af lovforslaget.

Grundejerforeningerne Godthåb og Nordstranden, begge beliggende i den nordøstlige del af Dragør Kommune undres over, at miljøvurderingen slet ikke forholder sig til, hvilken betydning det får for borgerne i den nordøstlige del af Dragør, at tværbanen 12/30:

A. Forlænges cirka 300 meter mod sydøst

B. At landinger og starter på tværbanen fremover kun vil ske ud over Øresund.

Så vidt man kan se, forholder miljøvurderingen sig udelukkende til konsekvenserne af ændringerne for borgerne i Dragør.

Man står helt uforstående over for, at der ikke er nogen samlet miljøvurdering af de to ændringer for borgerne i Dragør Kommune. Det står trods alt tydeligt i afsnit 4.1, at en miljøvurdering skal betragte 'den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet', herunder menneskers sundhed/støj med en 'kvantitativ og kvalitativ vurdering af påvirkning med støj'. Man kan ikke se, at miljøvurderingen leverer på det i forhold til det ændrede støjbillede fra tværbanen.

Det er voldsomt bekymrende, at der på side 47 står, at 'de nærmeste boliger til lufthavnen karakteriseres som 'blandet bolig og erhverv' og 'etageboliger''. - Det er ikke rigtigt. De nærmeste boliger til det nye hangarområde er et stort 'boligområde for åben og lav bebyggelse', der har en markant lavere støjgrænseværdi end 'blandt bolig og erhverv' og 'etageboliger'. Vi ønsker, at det klart beskrives, at støjgrænseværdierne for området i det nordlige Dragør skal imødekommes. Dette er særligt aktuelt i forhold til motorafprøvninger, som vi allerede har erfaringer med i dag, og som vil forøges, hvis nye hangarfunktioner placeres tæt på Dragør.

Trafikstyrelsens bemærkninger

Trafikstyrelsen skal hertil bemærke, at det er givet, at en bynær international lufthavn som Københavns Lufthavn, Kastrup, vil påvirke omgivelserne herunder i forhold til støj. Derfor er der i Københavns Lufthavns miljøgodkendelser stillet en række vilkår, som lufthavnen skal overholde, og som jævnligt skal dokumenteres. I den sammenhæng skal det også bemærkes, at formålet med miljørapporten er at belyse

eventuelle ændrede miljøpåvirkninger, der kan blive forårsaget af at realisere plan for udvikling af Københavns Lufthavn, sammenlignet med en situation, hvor denne plan ikke realiseres.

Forslaget til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn er en rammelov for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn og således ikke en anlægslov. Med lovforslaget vedtages dermed ikke anlæg af eksempelvis nye terminalområder. De konkrete anlægsprojekter, som lovforslaget muliggør, vil skulle godkendes og miljøundersøges i overensstemmelse med reglerne herom, som led i den sædvanlige plan- og miljøprocedure.

For så vidt angår støj fremgår det af miljørapporten, at der er foretaget en støjvurdering af scenariet, hvor tværbanen forskydes, der lukkes for ind- og udflyvning mod nordvest, terminalområdet i den nordvestlige del udvides, og hvor niveauet af flyoperationer er på ca. 390.000 om året. En udvidelse af niveauet af flyoperationer vil også kunne realiseres med nugældende lovgivning og landingsbaneinfrastruktur.

Støjvurderingen viser, at støjbelastningen ved fly målt ved LDEN ligger inden for støjbelastningskurverne for lufthavnens nuværende miljøgodkendelse, og at støjpåvirkningen af boliger med over 55 dB omfatter færre boliger i både det sydlige Tårnby og det nordlige Dragør i forhold til miljøstatus i 2018. Den samlede støjbelastning målt ved TDENL forventes at falde i forhold til 2018. Ingen boliger omkring lufthavnen vil opleve en maksimal støjbelastning, målt ved L_{Amax}, fra starter og landinger om natten, der er over den vejledende grænse på 80 dB. Den maksimale støjbelastning fra taxikørsel er beregnet til at ligge indenfor eller tæt på tilsvarende støjbelastningskurve fra lufthavnens miljøgodkendelse, og det vurderes, at påvirkningen vil være sammenlignelig med miljøstatus i 2018.

I vurderingen af flystøj er støjbelastningen angivet som LDEN, der i henhold til Miljøstyrelsens Vejledning for flystøj er beregnet for et gennemsnitsdøgn af flytrafikken i de tre mest trafikerede måneder. I praksis benyttes tværbanen på få specifikke dage eller timer, hvor særlige vind- eller driftsforhold gør brugen af banen nødvendig. På disse dage (oftest få timer) kan den oplevede gene, når tværbanen benyttes, lokalt være større, end det fremgår af beregningerne af flystøjen, idet denne er vurderet for et gennemsnitsdøgn af tre måneders trafik. Ved en realisering af planen sker der ændringer i brugen af tværbanen. Den lejlighedsvis brug af tværbanen til starter eller landinger, hvor området nordvest for lufthavnen overflyves, vil ophøre. Herved vil boliger i blandt andet Rødovre, Vanløse, Valby, Frederiksberg, Vesterbro, Ørestaden og Tårnby ikke længere opleve perioder med støj i forbindelse med brugen af tværbanen. Endvidere kan boliger i det nordlige Dragør opleve et ændret støjbillede fra tværbanen, hvis tværbanen forskydes da det sted hvor fly letter og lander ligeledes forskydes.

Udvikling af terminaler og standpladser i nordvest kan give anledning til et ændret støjbillede, idet omfanget heraf dog afhænger af terminalbyggeriets endelige udformning, og effekten kan derfor ikke vurderes. Et nyt terminalanlæg vil både kunne give anledning til mere støj, men også reduceret støj i form af nyere udstyr eller ved afskærmning af bagvedliggende støjmissioner.

Trafikstyrelsen bemærker desuden, at Københavns Lufthavne A/S til enhver tid og uanset en eventuel stigning af aktiviteter i lufthavnen skal overholde gældende regler om støj.

En realisering af den plan som er miljøvurderet vil, udover en lovændring, skulle følges op af ændrede landsplandirektiver samt kommune- og lokalplanlægning, før der kan ansøges om konkrete anlægsprojekter i medfør af lovforslagets ændrede rammer. I den sammenhæng vil der blive gennemført yderligere miljøvurderinger i henhold til miljøvurderingsloven, herunder af støj.

I forhold til Tårnby Kommunes høringssvar vedr. den anvendte metode til støjberegninger i miljørapporten, bemærker Trafikstyrelsen at den metode, som er anvendt, er gældende på nuværende tidspunkt. Når det nye tillæg til Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 om støj fra flyvepladser, som omfatter en ændret metode til beregning af flystøj, vedtages, vil denne anvendes.

I forhold til bemærkningen om, at berørte byområder i Dragør er fejlagtigt beskrevet bemærker Trafikstyrelsen, at det er korrekt at disse boligområder er hhv. "boligområder for åben og lav boligbebyggelse" og burde være beskrevet som sådan. Trafikstyrelsen vurderer dog, at det ikke har en betydning for rapportens konklusioner.

I forhold til høringssvaret fra Miljøstyrelsen henvises der ud over ovenstående i øvrigt i bilag, som detaljeret gennemgår Miljøstyrelsens høringssvar og miljørådgiverens svar og kommentarer hertil, som Trafikstyrelsen ikke har bemærkninger til.

Luftforurening og lugtgener

Emnet *Luftforurening og lugtgener* dækker over spørgsmål rejst i forhold til luftforurening og lugtgener som følge af planen. En række høringssvar omhandler også oplevede gener fra den aktivitet, som er i lufthavnen i dag.

Bemærkninger fra borgere

Flere borgere mener, at miljøvurderingen skal se på den potentielle stigning i støj og luftforureningen, og hvordan dette påvirker borgerens sundhed

Der gøres opmærksom på, at flere borgere indånder stærkt forurenet luft, der giver risiko for astma, cancer og andre luftvejssygdomme. Folk er begyndt at flytte fra Amager pga. lufthavnen. Der søges endog tilskud til flytning.

Der skal gennemføres en ordentlig miljøvurdering med fokus på, at der er planlagt en enorm stigning i passagerer og de medfølgende konsekvenser for luftforureningen. Sæt et loft over antal fly. Stil krav om grøn benzin. Inddrag folkesundhed og konsekvenser af forureningen.

Naboer undres over, at myndighederne ikke griber ind overfor lufthavnens stigende miljøforurening og negative påvirkning af omkringliggende boligejendomme. Luftforureningen er ofte så grel, at man må holde vinduer lukkede – det er en bekymrende og uønsket udvikling.

Udbygningen af Københavns Lufthavn med tilhørende planer om en stigning fra 30 til 40 millioner årlige passagerer er dybt foruroligende. Hertil kommer fragtflyvningerne. Udvidelsesplanerne bør bremses øjeblikkeligt, da de nuværende forhold er uacceptable for lufthavnens naboer.

Miljøvurderingen tager ikke højde for vejrmæssige forhold og konsekvenserne heraf, fx øget støj og partikelforurening ved bestemte vindretninger som følge af kapacitetsudvidelsen. Der tages heller ikke højde for mulige ændringer af vejrmønstre i fremtiden (fx ændrede vindretninger) som følge af de menneskeskabte klimaforandringer.

Der opleves ofte lugtgener i form af stank af jetfuel, og der opfordres til øget brug af eltrukne køretøjer, eldrift ved standpladser mv.

Belastningen opleves som stigende og dermed er der bekymring for langtidseffekterne af, at så mange mennesker igennem årevis bliver udsat for forurening med fine og ultrafine partikler, hvilket udgør en potentiel trussel for folkesundheden og sundhedsvæsenet i årene fremover.

De seneste år har der været fokus på de ultrafine partikler, som er særligt karakteristiske for emissioner fra fly. Men mens der er grænseværdier for NOx og større partikler, så er der ikke opstillet grænseværdier for ultrafine partikler. Dette er bl.a. fordi man ikke har belæg for en nedre grænse, dvs. at de er skadelige i selv små mængder, da de har nanostørrelse og finder vej gennem lungevævet ind i blodbanerne og til de indre organer.

Copenhagen Solution Lab har via et samarbejde med Google og Googlebilerne foretaget uvildige målinger af partikelforurening i københavnsområdet. Disse målinger viser, at der er en meget høj koncentration af ultrafine partikler i villakvartererne nordvest for lufthavnen, hvor der ellers er lav biltrafik. Miljøvurderingen forholder sig slet ikke til ultrafine partikler til trods for ovenstående. Lovens Paragraf 5 henviser til, at miljøkonsekvenser kan behandles senere, ikke skal. Det er for slapt. Der bør være krav om lavere støjgrænser, lavere partikelgrænser og mindre CO₂ udledning - det bør være en del af lovforslaget fra starten.

Bemærkninger fra myndigheder

Tårnby Kommune forventer, at der ved planens realisering tages højde for de ændrede emissionspåvirkninger, herunder en risikovurdering over påvirkningerne af boligområdet i det nordlige Dragør samt nærmiljøet omkring udbygningsområdet ved terminal- og standpladsfaciliteterne. Der bør etableres et monitoreringsprogram på strategisk udvalgte lokationer, hvor der monitoreres for emissioner af, fine og ultrafine partikler, herunder carbon black samt på emissioner af NO_x, O₃, CO, THC, og SO_x i anlægs- og driftsfasen.

Dragør Kommune er bekymrede for at lugtgener fra flyafprøvninger kommer for tæt på boligerne i Dragør og, at det derfor bør flyttes længere væk.

Miljøstyrelsen bemærker, at det bør uddybes/begrundes og forklares hvad der er lagt til grund for, og hvad der menes med: *"der vil være ingen påvirkning af lufthavnens samlede emission, idet planen ikke påvirker lufthavnens kapacitet"*.

Bemærkninger fra foreninger

Kongelundens Grundejerforening bemærker, at det anerkendes i bemærkningerne til loven, at der kan være risiko for, at ultrafine partikler kan påvirke det omkringliggende miljø samt at de kan være sundhedsskadelige. Dette er ikke en uvigtig sundhedsfaktor, da der allerede er masser af dokumentation og viden på området, som viser at ultrafine partikler kan give kræft, hjertekarsygdomme, astma og for tidlige fødsler. Der er i flere målinger målt høje koncentrationer af ultrafine partikler i områderne omkring lufthavnen (CPH Solution Lab, Kåre Press og lufthavnens egne målinger). Kongelundens Grundejerforening mener, at der må være rettidigt omhu at lade forsigtighedsprincippet råde, således at deres sundhed ikke sættes på spil. Den nuværende luftforurening må undersøges grundigt, inden loven sagsbehandles. Og det må undersøges, om der er flere, som bliver syge på Amager på grund af luftforurening. Et øget antal flystarter og flylandinger vil naturligvis give mere forurening og gøre det mere sundhedsskadeligt at opholde sig i deres område.

CPH uden udvidelse bemærker, at beboere er nervøse for den luftforurening lufthavnen skaber.

Copenhagen Solution Lab har via et samarbejde med Google og Googlebilerne foretaget uvildige målinger af partikelforurening i

københavnsområdet. Disse målinger viser, at der er en meget høj koncentration af ultrafine partikler i villakvartererne nordvest for lufthavnen, hvor der ellers er lav biltrafik.

CPH uden udvidelse bemærker, at miljøvurderingen ikke forholder sig til ultrafine partikler til trods for ovenstående. Foreningen mener, at det er nødvendigt at lave en seriøs vurdering af luftforureningen som følge af den vækst i flytrafikken, som planen vil medføre. Særligt gælder det i forhold til den indretning af nye standpladser til passagerflyvninger, som planen muliggør: den øgede mængde standpladser er placeret i det område, hvor der meget tæt på ligger udendørs fritidsfaciliteter, skoler og dagtilbud.

Tværpolitisk Forening, Liste T finder ikke belæg for påstanden om, at omfanget af luftforureningen ikke kan vurderes, og at den ikke bliver væsentlig. I og med at det planlægges at flytte forurenende aktiviteter til område Syd, må det være muligt at vurdere den øgede luftforurening i de bolignære områder i den nordlige del af Dragør Kommune.

Foreningen finder også påstanden misvisende om, at der ingen påvirkning af lufthavnens samlede emission er, fordi aktivitetsudvidelsen vil kunne ske inden for gældende rammer. En miljøvurdering bør forholde sig til den emission, der må forventes med det planlagte markant øgede antal flyoperationer.

Det betyder, at miljøgodkendelsen af lufthavnens udvidelsesplaner bør indeholde retningslinjer for begrænsning af den oplevede luftforurening i såvel Store Magleby som i den nordlige del af Dragør kommune.

Grundejerforeningerne Godthåb og Nordstranden kan ikke se, at miljøvurderingen overhovedet forholder sig til luftforurening i forbindelse med motorafprøvninger. Der foregår motorafprøvninger i lufthavnens syd-område i dag, hvilket betyder, at jetfuel hænger i vores haver i store dele af kvarteret.

Vi ønsker ikke yderligere gener fra motorafprøvninger, og vi mangler, at miljøvurderingen forholder sig til dette problem.

Trafikstyrelsens bemærkninger

Trafikstyrelsen skal hertil bemærke, at det er givet, at en bynær international lufthavn som Københavns Lufthavn, Kastrup, vil påvirke omgivelserne herunder i forhold til luftforurening og lugtgener. Derfor er der i Københavns Lufthavns miljøgodkendelser stillet en række vilkår, som lufthavnen skal overholde, og som jævnligt skal dokumenteres. I den sammenhæng skal det også bemærkes, at formålet med miljørapporten er at belyse eventuelle ændrede miljøpåvirkninger der kan blive forårsaget af at realisere plan for udvikling af Københavns Lufthavn, sammenlignet med en situation, hvor denne plan ikke realiseres.

Forslaget til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn er en rammelov for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn og

således ikke en anlægslov. Med lovforslaget vedtages dermed ikke anlæg af eksempelvis nye terminalområder. De konkrete anlægsprojekter, som lovforslaget muliggør, vil skulle godkendes og miljøundersøges i overensstemmelse med reglerne herom som led i den sædvanlige plan- og miljøprocedure.

For så vidt angår luft fremgår det af miljørapporten, at lufthavnen bidrager til lokal luftforurening fra bl.a. flymotorer og køretøjer anvendt i driften. Københavns Lufthavn, Kastrup, har i sin miljøgodkendelse vilkår om kontinuerlig måling af kvælstofoxider (NOX/NO₂) og fine partikler (PM_{2,5}), der overvåges med målestationer placeret i den nordlige ende af tværbanen og den østlige del af lufthavnen ved Kystvejen. Københavns Lufthavn har i sin miljøgodkendelse endvidere vilkår om udarbejdelse af en årlig opgørelse over missioner af CO, THC, NO_x og SO_x fra flytrafikken.

Ændringer i arealanvendelsen vil ændre lufthavnens lokale påvirkning af nærmiljøet (immission), idet der skabes rammer for flytning af emissionskilder. Den endelige påvirkning heraf afhænger af en række forhold, der ikke indgår i den plan som er miljøvurderet, herunder antallet af flyafgange, den endelige placering af standpladser og fordelingen af trafikken på disse, den fremtidige øvrige drift af lufthavnsarealet, emissionen fra fremtidens flymotorer med fremtidens flybrændstof samt antallet af operationer med hver enkelt flytype. Det vil gennem den regelmæssige miljøregulering af virksomheden i medfør af miljøbeskyttelsesloven og tilsynsbekendtgørelsen blive sikret, at en eventuel ændring ikke fører til sundhedsfarlig påvirkning.

En realisering af den plan som er miljøvurderet vil, udover en lovændring, skulle følges op af ændrede landsplandirektiver samt kommune- og lokalplanlægning, før der kan ansøges om konkrete anlægsprojekter i medfør af lovforslagets ændrede rammer. I den sammenhæng vil der blive gennemført yderligere miljøvurderinger i henhold til miljøvurderingsloven, herunder af luftforurening.

Rapportens validitet

Emnet *Rapportens validitet* dækker over spørgsmål rejst i forhold til den anvendte metode, forudsætninger, samt processen for miljøvurderingen.

Bemærkninger fra borgere

Flere borgere gør opmærksom på, at i henhold til forvaltningslovens skal myndighederne udøve deres virksomhed på en saglig og objektiv måde. Det vurderes, at den eksisterende miljøvurdering ikke lever op til disse krav. Forvaltningsloven siger, at myndighederne skal sørge for, at alle relevante oplysninger er til stede i sagen, før der træffes en afgørelse.

Den eksisterende miljøvurdering synes ikke at tage højde for den forventede vækst i passager- og fragt trafikken, hvilket kan betragtes som en tilsidesættelse af officialprincippet.

Det er af afgørende betydning, at miljøvurderingen tager højde for alle relevante faktorer og dermed sikrer en retfærdig og objektiv vurdering af konsekvenserne af udvidelsen af Københavns Lufthavn. Dette vil bidrage til at beskytte borgernes rettigheder og interesser samt sikre en bæredygtig udvikling af lufthavnen i overensstemmelse med forvaltningslovens intentioner.

Hvordan kan et lovforslag om udvidelse af en hovedstadsnær lufthavn, der har ambitioner om at blive Nordeuropas Trafikknudepunkt ikke være miljøvurderingspligtig?

Og hvordan er det muligt at lave en høring, hvor det ikke umiddelbart ser ud som om, at en væsentlige stigning i passagertallet, og mængden af fragtflyvninger, natlige også, ikke beskrives i udvidelsen som den ekstra støjbelastning og øgede forureningsfaktor, som det vil medføre?

Der bør være krav om lavere støjgrænser, lavere partikelgrænser og mindre CO2 udledning - det bør være en del af lovforslaget fra starten.

Den nuværende miljøvurdering er mangelfuld, idet den ikke forholder sig til den planlagte stigning i antallet af passagerer samt en forventet stigning på fragtrafik. Miljøvurderingen belyser slet ikke hvad udvidelsen kommer til at betyde ift. støj og luftforurening. Politisk burde man slet ikke kunne tage stilling til en udvidelse, så længe der ikke foreligger et konkret datagrundlag på det eksisterende støjniveau (også uden for lufthavnens område) og niveau af luftforurening sammenlignet med et fremtidigt scenarie.

Miljøvurderingen af planen for udviklingen af Københavns Lufthavn Kastrup er mangelfuld og vildledende. Specielt afsnit 10 "Luft" bygger på utilstrækkelige målinger og forkerte antagelser. Det er således forkert, når der i afsnit 10.2 ud fra figur 10-4 konkluderes, at "*den samlede emission fra flytrafikken har været relativt konstant*". I Figur 10-4 kan man se, at NOx udledningen er steget med 30% på blot 6 år fra 2013-2019 og stiger eksplosivt igen efter Covid-19 perioden. Det er vildledende at drage sådanne konklusioner ud fra data, der omfatter Covid-19 perioden.

Det er nødvendigt, at der udarbejdes en ny miljøvurdering, som forholder sig til kapacitetsforøgelsen og dermed væksten i flyoperationer og biltrafik til og fra lufthavnen - og som indtænker nyeste viden og anbefalinger om grænser for støj og luftforurening, så de mulige sundhedskonsekvenser undersøges grundigt og nutidigt inden planen kan gennemføres. Der opfordres til, at miljøvurderingen gennemføres af en uafhængig myndighed og ikke finansieret af lufthavnen.

Materialet fremstår derudover vildledende, idet materialet i nogle sammenhænge fremstår eksakt og evidensbaseret (og dermed antyder en høj grad af troværdighed), mens det på andre områder er både upræcist og direkte modstridende.

Eksempelvis nævnes meget præcist, med flere decimaler den procentuelle fordeling af nuværende flyvninger i forhold til banerne og det nøjagtige antal af flyvninger, der ved ændring af tværbanen vil øge trafikken på længdebanerne.

Hvor stor en udvidelse arbejdes der med i prognoserne? Hvor mange flere passagerer – og dermed hvor mange flere daglige flyvninger? Hvor meget mere daglig støj?

Her angives i vage formuleringer at " Lufthavnens start- og landingsbaner har tilstrækkelig kapacitet til at kunne betjene *den forventede vækst* i flyaktiviteten.

Sammenstilling af præcise, målbare og dokumenterbare informationer, med fraværet af et præcist defineret udgangspunkt for undersøgelsen gør den i princippet ubrugelig. Vurderer miljøundersøgelsen udelukkende udvidelsen forstået som ombygningsplanerne skitseret i lovforslaget, eller vurderes *den forventede vækst*? Og så fald hvilken vækst?

Bemærkninger fra foreninger

Bevar Jordforbindelsen, NOAH Trafik og Rådet for Bæredygtig Trafik bemærker, at udbygningsloven - som var i høring i februar – ikke defineres som en "plan" for et konkret projekt og kræver således ikke en VVM. Alligevel omtaler miljøvurderingen fra COWI lufthavnens forslag til ændringer som "planen" med forskellige ombygninger, ændringer af benyttelsen af lufthavnen og øget luftfart. Det er altså en plan, der vil gøre det muligt for lufthavnen at udvide sin kapacitet (s. 25), uden at være en plan.

Endvidere henvises der til, at efterfølgende planer vil være omfattet af miljøvurderingslovens afsnit II og således undergå selvstændig vurdering efter miljøvurderingsloven samt at konkrete projekter og anlægsarbejder forbundet med en evt. ombygning af lufthavnen vil skulle vurderes efter miljøvurderingslovens afsnit III. Foreningerne er bekymrede for om dette har til hensigt at undvige miljøgodkendelser, når ombygningerne finder sted og antallet af flyvninger øges. For opdaterede krav til støj og luftforurening umuliggøres i bemærkningerne til loven!

På side 5 i bemærkningerne til lovforslaget står der: "*Samtidigt skal der i miljøbeskyttelsesmæssig sammenhæng lægges stor vægt på behovet for en optimal drift af lufthavnens aktiviteter. Det er ikke*

hensigten med lovforslaget at ændre på forholdet til de miljømæssige aspekter ved udvikling af lufthavnen i forhold til de, der gør sig gældende under den nugældende udbygningslov."

Hermed mener foreningerne, at der ikke er nogen som helst intentioner om at stramme miljøkravene for at gøre dem mere tidssvarende eller imødekomme naboernes ønsker. I modsætning til bemærkningerne til lovforslaget mener de, at det er nødvendigt, at fremtidige VVM-procedurer netop indtænker ny viden og anbefalinger om grænser for støj og luftforurening, sådan at det ikke kun er de gældende grænseværdier, der tages hensyn til.

Anbefalinger fra f.eks. WHO om nye grænseværdier for støj bør tages i betragtning samt den reelle sundhedssituation i områderne omkring lufthavnen og den mulige sundhedsudvikling undersøges grundigt inden konkrete udbygninger kan sættes i gang.

CPH uden udvidelse vil overordnet gerne klage over, at miljøvurderingen IKKE vurderer den miljømæssige påvirkning fra den kapacitetsudvidelse, som planen baner vejen for. Det gør miljøvurderingen i bedste fald værdiløs, i værste fald til et røgslør, der misinformerer beslutningstagerne.

Miljøvurderingen har i alle sine vurderinger antaget den præmis, at planen ikke vil afstedkomme en udvidelse af lufthavnens samlede kapacitet, som ikke også vil kunne etableres under de gældende rammer. Argumentet er, at "lufthavnens forventede passagervækst er et produkt af de frie markeds kræfter og en globalt stigende efterspørgsel på mobilitet. Planen påvirker ikke denne overordnede tendens. Såfremt planens elementer ikke realiseres, vil Københavns Lufthavn derfor skulle udvikle sig indenfor rammerne af den eksisterende lov."

Idet miljøvurderingen antager, at planen ikke påvirker hverken passagervækst eller lufthavnens samlede kapacitet og dermed vækst i mulige flyoperationer, vurderes det, at:

- Planen vil afstedkomme ingen påvirkning af befolkningen
- Planen vil afstedkomme ingen påvirkning af lufthavnens samlede emission
- Planen vil afstedkomme ingen påvirkning af klimaet
- Planen vil afstedkomme mindre støj

Denne præmis giver måske mening som teoretisk skrivebordsøvelse. Men den giver ikke mening i den virkelighed, som vi borgere på Amager ser ind i.

Desuden har præmissen karakter af en påstand: 0-Alternativet, som miljøvurderingen måler planen op imod, er jo ikke undersøgt. Der foreligger ingen fremlagt plan for et alternativ, hvor lufthavnen sikrer den påståede vækst inden for de eksisterende rammer. Det er alene en påstand, at passagervæksten vil ske alligevel – uanset om man ændrer rammerne eller ej. Samtlige versioner af lufthavnens udbygningsplan har da også beskrevet, at det var nødvendigt at ændre på rammerne for at sikre sig den ønskede vækst på op mod de 40-50 mio. passagerer årligt.

Udviklingsmodellen præsenteret i lufthavnens plan og i nærværende rammelov er således en forudsætning for – og ikke bare en understøttelse af – væksten af kapaciteten i lufthavnen, så den kan håndtere op

til 40-55 mio. passagerer årligt. Derfor skal man naturligvis miljøvurdere denne vækst i kapacitet som planen forventes at afstedkomme. Ikke mindst af hensyn til den store befolkningsgruppe, der lever og bor og arbejder så tæt på lufthavnen.

Vi mener, at Folketinget bør blive oplyst om de reelle miljøpåvirkninger, der forventeligt vil ske med udvidelse af lufthavnens kapacitet.

Tårnby Kommune bemærker, at der uagtet af planens realisering allerede på nærværende tidspunkt er en overbelastning af den trafikale infrastruktur i lufthavnsområdet, hvor Kastrup Lufthavns station og Øresundsmotorvejen udgør trafikale flaskehalse. Øresundsmotorvejens kapacitetsbegrænsning udgør allerede i dag, under spidsbelastning, et problem for afviklingen af trafikken i Tårnby Kommune. Det forventes, at der med realiseringen af Østlig Ringvej, udvidelse af Øresundsmotorvejen og udvidelse af Københavns Lufthavn togstation, etableres foranstaltninger, der har til hensigt at afbøde de trafikale flaskehalse. Dog er det Tårnby Kommunes vurdering at anlægsfasen af disse planer og projekter kan aflede yderlige kumulative trafikgener, hvis væsentlighed afhænger af projekternes midlertidighed og overlappingsgrad. Kumulative påvirkninger fra andre infrastrukturprojekter vil således kunne forventes at bidrage til væsentlige påvirkninger af trafikafviklingen via Øresundsmotorvejen samt Tårnby Kommunes vejnet. Tårnby Kommune opfordrer til, at der med planens realisering kumuleret med andre strategier, planer og projekter, skal ses på afværgeforanstaltninger, der kan reducere påvirkninger af trafikken på vejnettet i Tårnby Kommune.

Tårnby Kommune bemærker desuden, at miljøvurdering af planen ikke forholder sig til den ændrede arealanvendelsesbegrænsning, Lovforslaget muliggør, nord for Lufthavnsboulevarden og Ellehammersvej, samt øst for Kystvejen, jf. Lovforslagets § 4 stk. 3. Såfremt at Lovforslaget vedtages i sit nuværende format, er ovenstående områders anvendelse ikke begrænset til lufthavnsrelaterede erhverv. De potentielle udviklingsmuligheder nord for Ellehammersvej og øst for Kystvejen, kan blandt andet have stor betydning for trafikafviklingen i området, både i forhold til varetransport, samt privat og kollektiv pendling. Der er i forvejen udfordringer med trafikafvikling fra lufthavnen til og fra Øresundsmotorvejen. Da Lovforslaget er vurderet ikke at være miljøvurderingspligtigt, er det Tårnby Kommunes vurdering at den ændrede arealanvendelsesbegrænsning, der muliggøres som konsekvens af lovforslaget, i henholdsvis Lufthavnens Nord- og Østområde, som minimum skal miljøvurderes i planen. Ellers må lovforslaget være at betragte som en plan, der fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser til projekter, jf. miljøvurderingslovens § 2, stk. 1, a. Miljøvurderingen bør derfor være en sammenfatning af både Lovforslaget og Planen og bør inddrage, at man ønsker at afskaffe anvendelsesbegrænsningen for lufthavnsrelaterede erhverv, som et parameter i miljøvurderingen.

Trafikstyrelsens bemærkninger

Lovforslaget er ikke byggeretsgivende og vil således skulle følges op af ændrede landsplandirektiver samt kommune- og lokalplanlægning,

før der kan ansøges om konkrete anlægsprojekter i medfør af lovforslagets ændrede rammer.

Miljøministeriet har vurderet, at lovforslaget ikke er miljøvurderingspligtigt efter miljøvurderingslovens afsnit II.

Transportministeriet har af hensyn til den politiske og offentlige interesse i miljøeffekter af udviklingen af Københavns Lufthavn dog besluttet, at der udarbejdes en miljøvurdering i overensstemmelse med principperne i miljøvurderingsloven. Dette gøres for at give Folketinget et fyldestgørende beslutningsgrundlag for vedtagelse af lovforslaget.

Miljøvurderingen tager udgangspunkt i Trafikstyrelsens "Plan for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup" (herfra benævnt "planen"), som danner grundlag for lovforslaget. Planen består af følgende elementer, som anses for at være væsentlige ændringer, som lovforslaget muliggør:

- > Tværbanen afkortes
- > Tværbanen forskydes
- > Frigjorte arealer anvendes til terminaludvidelse og standpladser mv.
- > Muligheden for starter og landinger 'ind over byen' afskaffes
- > Muligheden for at 'dreje' tværbanen afskaffes.

Miljøvurderingen skal således redegøre for de overordnede, forventede, væsentlige miljøpåvirkninger af disse fem elementer. Dette er i overensstemmelse med Transportministeriets beslutning om at tilvejebringe et fyldestgørende beslutningsgrundlag for vedtagelse af lovforslaget.

Detaljeringsgraden af miljørapportens vurderinger følger planen. Miljørapporten er derfor udarbejdet på et overordnet niveau, hvor der foreligger konkret viden om påtænkte ændringer i lufthavnens disponering inden for en konkret geografi, men hvor de nærmere detaljer om udformning, anlæg og drift af de påtænkte funktioner ikke reguleres, og hvor der ikke foreligger viden herom.

Miljørapporten bygger på en forudgående afgrænsning af miljøfaktorer og detaljeringsgrad i overensstemmelse med miljøvurderingslovens § 11. Denne afgrænsning er foretaget af Trafikstyrelsen med input fra CPH og fra høring af berørte myndigheder i overensstemmelse med principperne i miljøvurderingsloven.

Miljørapporten vedrører ikke den efterfølgende udarbejdelse af et mere detaljeret plangrundlag for udvikling af Københavns Lufthavn, altså ændrede landsplandirektiver (Fingerplan og støjcirculære) samt kommune- og lokalplanlægning. Disse efterfølgende planer vil tillige være omfattet af miljøvurderingslovens afsnit II og således undergå selvstændig vurdering efter miljøvurderingsloven af den relevante planlæggende myndighed. Endvidere vil konkrete projekter og anlægsarbejder forbundet med en evt. ombygning af lufthavnen skulle vurderes efter miljøvurderingslovens afsnit III og således skulle sagsbehandles selvstændigt efter bestemmelserne om miljøkonsekvensvurdering af konkrete projekter (VVM), hvor disse bestemmelser er relevante.

Grundvand

Emnet *Grundvand* dækker over spørgsmål rejst i forhold til ændrede grundvandsforhold som følge af planen.

Bemærkninger fra borgere

Flere borgere gør opmærksom på forurening af grund- og overfladevand på Amager og lufthavnens ansvar herfor – særligt gøres opmærksom på forureningen med PFAS.

Bemærkninger fra myndigheder

Tårnby Kommune forventer, at der ved planens realisering redegøres for grundvandssænkning i forbindelse med forskydning og udbygning af hhv. tværbane og terminalområde, da det potentielt kan påvirke grundvandsmagasinet miljømæssige status og fremtidige indvindingspotentiale, samt påvirke afværgeforanstaltninger af omkringliggende forureningskilder.

Tårnby Forsyning bemærker, at de har en indvindingsboring inde i lufthavnen og meget tæt på de nye bebyggelser, der skal udføres mod nordvest. Derudover har forsyningen flere indvindingsboringer, der er beliggende lige udenfor hegnet i samme område. Desuden anføres det, at med de byggeplaner, der nu iværksættes i lufthavnen, vil en større del af indvindingsoplandet blive bebygget, og der vil derfor ske en mindre grundvandsdannelse i området. Derudover vil der blive etableret nye funktioner, hvis drift kan udgøre en risiko for forurening af grundvandet fra området.

Tårnby Forsyning er derfor ikke enig i konklusionen – som omtalt på side 59 - hvor det samlet vurderes, at planen kun vil medføre en mindre påvirkning af grundvandet. Såfremt en eller flere af forsyningens boringer skal nedlægges, så vil det ikke være muligt for Tårnby Forsyning at etablere nye boringer i området, og forsyningen vil derfor kræve fuld erstatning fra CPH til indkøb af drikkevand for de fremtidige vandmængder som forsyningen mister som følge af udbygningen.

Miljøstyrelsen

Der mangler oplysning om i hvilket omfang nogle af de anlæg og/eller aktiviteter som planen muliggør kan indebære risici for forringelse af tilstanden af de to berørte grundvandsforekomster (dkms_3019_ks og dkms_3583_kalk).

Trafikstyrelsens bemærkninger

Planen medfører ikke grundvandssænkning eller ændret afledning af overfladevand og giver derfor ikke anledning til yderligere undersøgelser heraf. Vedr. indvindingsboringer og oplandet hertil, giver planen ikke tilladelse til opførelsen af ny bebyggelse. Ved konkrete projekter vil forholdene vedr. grundvand skulle belyses og behandles efter gældende regler.

Forhold vedr. erstatning vedrører ikke den konkrete plan og er et anliggende mellem lufthavnen og Tårnby Forsyning.

Visuelle forhold

Emnet *Visuelle forhold* dækker over spørgsmål rejst i forhold til ændrede visuelle forhold som følge af planen.

Bemærkninger fra myndigheder

Tårnby Kommune bemærker, at det på baggrund af planens nuværende vidensniveau ikke er muligt at vurdere omfanget af de visuelle påvirkninger.

Tårnby Kommune forventer, at der ved projekteringen af de konkrete projekter, tages hensyn til visuelle påvirkninger i og omkring anlægs- og driftsområdet.

Trafikstyrelsens bemærkninger

Trafikstyrelsen er enig med Tårnby Kommune i, at visuelle forhold ikke kan vurderes på det nuværende grundlag, hvor projekter ikke er konkretiseret.

En realisering af den plan som er miljøvurderet vil, udover en lovændring, skulle følges op af ændrede landsplandirektiver samt kommune- og lokalplanlægning, før der kan ansøges om konkrete anlægsprojekter i medfør af lovforslagets ændrede rammer. I den sammenhæng vil der blive gennemført yderligere miljøvurderinger i henhold til miljøvurderingsloven, herunder af visuelle forhold.

Espoo

Der er gennemført en høring af svenske myndigheder i overensstemmelse med principperne i Espoo-konventionen.

Bemærkninger fra svenske myndigheder

Malmö Stad peger på, at det nuværende stade for støj- og luftforurening ikke er beskrevet, og det derfor er vanskeligt at bedømme ændringernes påvirkninger. Man ser gerne et øget samarbejde og udveksling af miljødata mellem lufthavnen og Malmö Stads miljøforvaltning.

Länsstyrelsen i Skåne ønsker, at indflyvningsbaner og højdekorridorer udformes, så det svenske fastland ikke påvirkes negativt af de planlagte forandringer.

Sjollen Offshore AB (Eolus Vind) gør opmærksom på Sjollen vindmøllepark og behovet for at koordinere udbygningen af lufthavnen med vindmølleparken.

Luftfartsverket har ikke bemærkninger til selve planen, men ser frem til at være inddraget såfremt fremtidige beflyvningsprocedurer kan påvirke svenske interesser.

Swedavia, Malmö Airport ønsker at blive inddraget i et samarbejde, såfremt den fremtidige udbygning vurderes at kunne påvirke Malmö Airport.

Trafikstyrelsens bemærkninger

Espoo kontaktnetværket vil fortsat blive brugt i fornødent omfang ved den fremtidige konkrete planlægning. De svenske myndigheder vil derfor fortsat have lejlighed til at fremsende kommentarer til planens realisering.

De fremhævede forhold vedrører ændringer, som kan henføres til og som behandles efter enten miljøbeskyttelses- eller luftfartslovgivningen.

De støjbegrænsende bestemmelser bliver revideret som konsekvens af de foreslåede ændringer, og nye krav indarbejdet i AIP-bestemmelserne. Det sker først, når det endelige bane udbygningsprojekt foreligger og er vurderet, og alle høringsparter (myndigheder, interessenter, tjenester, selskaber mv.) er blevet hørt ift. vedtagne ændringer og efterfølgende revisioner af procedurer og manualer.

Luftfartsverket, Länsstyrelsen Skåne og Swedavia, Malmö Airport nævner hhv.:

- begrænsning vedr. ind- og udflyvning fra bane 30 under de nye forudsætninger,
- udformning af ind- og udflyvningsveje samt højde korridorer, der gør at Sveriges fastland ikke påvirkes af de planlagte forandringer, og
- ændringer i luftrum og samarbejde herom med CPH, med henvisning til EU 2017/373

Der er gældende støjrelaterede ud- og indflyvningsbestemmelser, noise monitoring system, for CPH (AIP-støjbeholdende bestemmelser, afsnit 21), samt ATS aftale mellem CCA Danmark/Naviair og Sverige ATCC Malmö/TMC Göteborg. LoA indeholder aftaler om flyvehøjder i Øresundsregionen. Disse forventes at skulle revideres, når udbygningsprojektet er endelig udformet og godkendt.

For så vidt angår høringssvaret fra Sjollen Offshore AB kan Trafikstyrelsen oplyse, at med den nuværende udformning af Københavns Lufthavn blev det i 2021 vurderet, at etableringen af Sjollen havvindmøllepark ville kunne udgøre en begrænsning på kapacitet og regularitet i Københavns Lufthavn, ligesom at vindmøllernes højde og placering potentielt ville kunne forringe flyvesikkerheden for flyvninger til/fra Københavns Lufthavn.

På den baggrund sendte Trafikstyrelsen i november 2021 ESPOO høringssvar vedr. Sjollen havvindmøllepark til de svenske myndigheder. I svaret anføres, at det er væsentligt at sikre, at opstilling af Sjollen Havvindmøllepark ikke vil medføre væsentlige begrænsninger i flyvesikkerhed, regularitet og kapacitet for Københavns Lufthavn.

Efterfølgende har Trafikstyrelsen i samarbejde med CPH og Naviair i 2022 og 2023 arbejdet med en nærmere analyse af konsekvenserne for flyvesikkerheden, miljøet, regulariteten og kapaciteten for Københavns Lufthavn ved etableringen af Sjollen havvindmøllepark.

Der er således allerede opmærksomhed på Sjollen havvindmøllepark og dennes potentielle påvirkning af Københavns Lufthavn. Styrelsen vurderer ikke, at dette forhold har betydning nærværende miljøvurdering.

	Øget lufttrafik	Klima	N 2000	Arealanvendelse og kommuneplanlægning	Støj	Luftforurening og lugtgener	Rapportens validitet	Grundvand	Visuelle forhold
Mette Birchholdt		x	x						
Svend Mathiasen	x			x					
Svend Andersen	x				x	x			
Claus Holbech	x				x	x			
Jette Gørtz Smestad	x				x	x			
Birgitte Sundstrup	x				x	x			
Line Steenberg					x	x			
Henrik Lauritzen	x				x		x		
Kenneth Olsen						x		x	
Christina Ernst						x			
Helene Bach	x				x	x			
Søren Enghave Larsen					x	x			
Nikolaj Grib Hansen	x				x				
Liza Henning Petersen	x				x				
Kristine Isaack		x	x		x	x			
Maya Arffmann							x		
Sofie A. Jensen					x	x			
Annegerd Lerche Kristiansen					x	x			
Marie Reinholdt	x				x	x			
Janne Poulsen				x					
Thomas Zelt og Marie Zelt Hauberg		x			x	x			
Christina Rosenberg						x			
Tina Berglöv Kjær					x	x			
Familien Dyreborg Zalberg					x	x			
Charlotte Jørgensen		x	x		x	x		x	
Mette Pape Hvelplund					x	x			
Thomas Nørup	x				x	x			
Mette Gram og Claus Hermansen					x	x			
Tommas Brogaard					x	x			
Michael Jensen			x		x				
Jens Jørgen Hagen							x		
Karen Binger Holm	x			x	x	x			
Kristian Buch-Olsen						x			
Familien på Willumsvej 26					x	x			
Maria Sørensen	x				x				
Jesper Holmkvist					x	x			
Gurli Marie Kløvedal						x			
Ulla Dose					x				
Rikke Gunderstofte					x	x			
Merete Greniman					x	x			
Joanna Markussen					x	x			
Iben Lindemark							x		
Nanette Bang Mogensen					x				
Rasmus Steenberger		x			x	x	x		
Mette Kure Hansen					x				
Dennis og Janne Jensen									
Anne Galmar			x			x	x		
Laila Fobian		x			x	x			

	Øget lufttrafik	Klima	N 2000	Arealanvendelse og kommuneplanlægning	Støj	Luftforurening og lugtgener	Rapportens validitet	Grundvand	Visuelle forhold
Linda & Thorbjørn Johannessen									
Kongelundens Grundejerforening				x	x	x			
Bevar Jordforbindelsen, NOAH Trafik og Rådet for Bæredygtig Trafik	x	x					x		
CPH uden udvidelse		x			x	x	x		
Tværpolitisk Forening, Liste T				x	x	x	x		
Knud Walløe, GF Godthåb & Kim Dupont GF Nordstranden, Dragør					x	x			
Dragør kommune				x	x	x			
Tårnby Kommune		x	x	x	x	x		x	x
Tårnby Forsyning								x	
Miljøstyrelsen			x		x	x		x	

KØBENHAVNS LUFTHAVN A/S

Miljøvurdering af plan for udvikling af Københavns Lufthavn - Besvarelse af høringssvar fra Miljøstyrelsen

ADRESSE COWI A/S
Visionsvej 53
9000 Aalborg

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

INDHOLD

1	Bemærkninger fra "Landskab og Skov"	2
1.1	Arter og Naturbeskyttelse	2
1.2	Kvælstofdeposition	2
2	Bemærkninger fra "Virksomheder og Erhverv"	3
2.1	Samlet luftemission	3
2.2	Støj	3
2.3	Jordbund	6
2.4	Luft	7
3	Bemærkninger fra "Hav- og Vandmiljø"	13

PROJEKTNR.

A243772

DOKUMENTNR.

003

VERSION

1.0

UDGIVELSESDATO

12. April 2023

BESKRIVELSE

Besvarelse af høringssvar fra
Miljøstyrelsen

UDARBEJDET

MBRV

KONTROLLERET

UKJ

GODKENDT

MBRV

Dette notat er udarbejdet af COWI og CPH. Det indeholder en besvarelse af de bemærkninger, som Miljøstyrelsen har indsendt til Trafikstyrelsen i forbindelse med den offentlige høring af "Miljøvurdering af plan for udvikling af Københavns Lufthavn Kastrup". Bemærkninger blev modtaget i form af en mail fra Miljøstyrelsens sektion "Landskab og Skov" d. 22. marts 2023. Til mailen var der vedhæftet bidrag fra sektionerne "Virk og Erhverv" og "Hav- og Vandmiljø". Dokumentets tre afsnit er opbygget iht. denne opdeling.

1 Bemærkninger fra "Landskab og Skov"

1.1 Arter og Naturbeskyttelse

Bemærkning fra Miljøstyrelsen

Miljøstyrelsen kan på det foreliggende grundlag ikke vurdere, om planen for udvikling af Københavns Lufthavn vil medføre risiko for påvirkning af udpegningsgrundlaget i Natura 2000-områderne N142 "Saltholm og omliggende hav" og N143 "Vestamager og havet syd for". Miljøstyrelsen bemærker, at der bør foretages en vurdering i forhold til projektets påvirkning på:

- > Fugle på Natura 2000-områdernes udpegningsgrundlag, på et artsspecifikt niveau
- > Marine pattedyr. Dette med baggrund i, at det bør beskrives nærmere, hvis den ændrede retning for starter og landinger sker tættere over de udpegede områder for marine pattedyr (herunder påvirkning af arterne ift. lydniveau, årstidssammenfald med yngletider mm.)

Besvarelse

Miljørapporten understøttes af en Natura 2000-væsentlighedsvurdering (Reference 13 i kapitel 5), som var i høring i samme periode som Miljørapporten. Væsentlighedsvurderingen er udarbejdet for at vurdere, om planens realisering kan medføre en væsentlig påvirkning af naturtyper og arter på udpegningsgrundlaget for de to berørte Natura 2000-områder. Dette omfatter bl.a. fugle og marine pattedyr. Det konkluderes heri, at de potentielle ændringer i antal flyvninger og flyvemønstre til og fra Københavns Lufthavn er af så begrænset omfang og vil med ganske få ændringer svare til den eksisterende påvirkning, at planen kan realiseres uden at medføre en væsentlig påvirkning af udpegningsgrundlag for Natura 2000-område N142 og N143.

En gennemgang af påvirkningerne på Natura 2000 områdernes udpegningsgrundlag på artsniveau vil ikke ændre væsentlighedsvurderingens konklusion. Af samme årsag vil en vurdering af årstidsvariationer og/eller ind- og udflyvningskorridorers anvendelse heller ikke føre til en ændret konklusion af vurderingen.

1.2 Kvælstofdeposition

Bemærkning fra Miljøstyrelsen

Angående kvælstofdeposition bør der foretages en vurdering af den øgede påvirkning af kvælstof (kumulative effekter), uanset eksisterende påvirkninger som årstidsmæssig variation, der følger af forskellige vejforhold mv.

Besvarelse på bemærkning

Miljørapporten indeholder en vurdering af kvælstofdeposition i afsnit 9.2.2. Planen påvirker ikke lufthavnens kapacitet, og derfor vil den ej heller medføre ændringer i kvælstofdeposition eller kumulative påvirkninger.

2 Bemærkninger fra "Virksomheder og Erhverv"

2.1 Samlet luftemission

Henvisning til miljørapport

Side 14 og 65: *"2.2.6 Luft Ændring af lufthavnens disponering vil påvirke nærmiljøets luft (immission), men omfanget kan ikke vurderes nærmere, idet det afhænger af en række forhold, der ikke er omfattet af planen. Gennem håndhævelse i medfør af den etablerede miljøregulering vil det blive sikret, at påvirkningen ikke bliver væsentlig. Det vurderes, at der vil være ingen påvirkning af lufthavnens samlede emission, idet planen ikke påvirker lufthavnens kapacitet"... "Det vurderes derfor, at der vil være ingen påvirkning af lufthavnens samlede emission".*

Bemærkning fra Miljøstyrelsen

Det bør uddybes/begrundes og forklares hvad der er lagt til grund for, og hvad der menes med: *"der vil være ingen påvirkning af lufthavnens samlede emission, idet planen ikke påvirker lufthavnens kapacitet".*

Besvarelse

Som redegjort i miljørapportens afsnit 4.4 holdes miljørapportens vurderinger op imod et referencescenarie, der repræsenterer situationen, hvor planen ikke realiseres. I dette scenarie vil et tilsvarende antal fly beflyve lufthavnen, og derfor vil den samlede emission fra fly være uændret. Der vil således ikke forekomme en ændring i de samlede luftemissioner fra lufthavnen som følge af planens realisering.

2.2 Støj

2.2.1 Vejledning om flystøj (1)

Henvisning til miljørapport

Side 43: 7.1 Eksisterende forhold og miljøstatus – 7.1.1 Flystøj

"Flystøj reguleres nationalt efter Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 om støj fra flyvepladser [1]. Denne vejledning omfatter støj fra starter, landinger, taxikørsel til og fra standpladsområde samt såkaldt APU11-støj ved standpladsen. Flystøjen beregnes og reguleres efter parametrene LDEN, TDENL samt LA,max".

Bemærkning fra Miljøstyrelsen

Teksten herover er for så vidt irrelevant, da støjbelastningen fra starter og landinger omkring Københavns Lufthavn ikke reguleres med ophæng i Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser men jf. støjcirkulæret vedrørende udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup (§ 8, 9 og 10). Det skal hertil bemærkes, at et cirkulære rent juridisk rangerer højere end en vejledning. Det er derfor Miljøstyrelsens vurdering, at kapitel 7.1 korrekt bør indledes med en henvisning til

støjcirkulæret, der fastsætter de støjmæssige rammer for Københavns Lufthavn vedrørende starter og landinger.

Besvarelse

Flystøjsvejledningen nævnes kort og udelukkende i indledningen, idet den repræsenterer grundlaget for regulering af flystøj i Danmark, herunder beregningsmetoder for regulering. Beregningsmetoden bruges til at beregne flystøjpåvirkningen for Københavns Lufthavn. Det anerkendes naturligvis at der er udarbejdet et cirkulære for Københavns Lufthavn, der juridisk rangerer højere end en vejledning. Dette cirkulære er dog indarbejdet i lufthavnens miljøgodkendelse som regulerer lufthavnens støjemissioner. Ovenstående afspejles tydeligt i miljørapporten, idet der i hvert af underafsnittene i afsnit 7.1.1. refereres til miljøgodkendelsens konkrete vilkår, hver gang lufthavnens regulering beskrives.

2.2.2 Vejledning om flystøj (2)

Henvisning til miljørapport

Side 43: *"Miljørapportens vurderinger relateret til støj er udarbejdet efter ovennævnte gældende vejledning. Til orientering gøres der opmærksom på, at Miljøministeriet den 15. juli 2022 har udsendt høringsudkast til tillæg til den gældende vejledning – se faktabokse nedenfor. Såfremt tillægget vedtages, vil dette indgå i den fremtidige regulering af lufthavnens drift og i efterfølgende miljøvurderinger"*.

Bemærkning fra Miljøstyrelsen

Dette er delvist ukorrekt. Også her vil det være støjcirkulæret, der fastsætter de overordnede rammer for miljøgodkendelsen af Københavns lufthavn – og ikke vejledningen.

Besvarelse på bemærkning

Af den fremhævede tekst fremgår det, at vurderingerne er udarbejdet efter vejledningen. Det fastholdes at denne henvisning til vejledningen er korrekt, da vejledningen netop indeholder principperne og beregningsmetoderne for flystøj, og som derfor rettelig er anvendt til beregningerne i miljørapporten.

2.2.3 Støj fra taxikørsel med fly

Henvisning til miljørapport

Side 46: *"Flystøjsvejledningen bør maksimalværdien om natten (kl. 22:00 - 07:00) i boligområder ikke må overstige 70 dB for taxikørsel. Jævnfør vilkår F1 i lufthavnens miljøgodkendelse [2], reguleres lufthavnens påvirkning med LA,max for taxikørsel dog efter kurverne på Figur 7-3"*.

Bemærkning fra Miljøstyrelsen

Det bemærkes at tidsrummet der reguleres i miljøgodkendelsens vilkår F1 er fra kl. 23-06.

Besvarelse

Dette er en beklagelig fejl. Det er korrekt, at natperioden er 23-06. Præciseringen heraf i miljøstatus om støj (afsnit 7.1) påvirker dog ikke miljøvurderingen

konklusioner i afsnit 7.2, idet beregningerne er udarbejdet iht. miljøgodkendelsens vilkår.

2.2.4 Samlet støjpåvirkning (1)

Henvisning til miljørapport

Side 48: *"Flystøj, LDEN Støjtavlerens resultater fremgår af Figur 7-4. Beregningen viser, at støjbelastningen fra lufthavnen ligger inden for støjbelastningskurverne fra lufthavnens nuværende miljøgodkendelsen (angivet på Figur 7-1)"*

Bemærkning fra Miljøstyrelsen

Det er svært umiddelbart at sammenligne de to kort, for en visualisering af beregningens resultat der, som teksten angiver, viser at støjbelastningen ligger inden for støjbelastningskurverne.

Besvarelse

Miljøvurderingen er udarbejdet med et detaljeringsniveau, som afspejler planens relativt overordnede karakter og detaljeringsniveau. Derfor er der vist et generelt oversigtskort, der giver læseren et billede af, at der med planens realisering ikke sker drastiske ændringer i lufthavnens støjpåvirkning. Billedet suppleres i den omkringstående tekst med konkrete data for støjpåvirkningens omfang og ændringer.

2.2.5 Samlet støjpåvirkning (2)

Henvisning til miljørapport

Side 49: *"Støjtavleren viser endvidere, at støjpåvirkningen af boliger med over 55 dB omfatter færre boliger i både det sydlige Tårnby og det nordlige Dragør i forhold til miljøstatus i 2018. Dette er synliggjort på Figur 7-5. Støjtavleren viser, at i alt 1.056 boliger vil opleve overskridelse af miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 55 dB mod 2.126 husstande i 2018 [5]"*

Bemærkning fra Miljøstyrelsen

Vurderingen, at der fremadrettet vil være færre støjbelastede boliger/borgere, er under forudsætning af anvendelse af beregningsmetoder jf. den gældende vejledning, jf. faktabokse side 43 og 44. Der gøres opmærksom på at brug af ændret regnemetode fremadrettet kan give andre konklusioner.

Besvarelse

Det fremgår eksplicit i vurderingens metodeafsnit, at den gældende vejlednings beregningsmetoder og den gældende godkendelses rammer ligger til grund for vurderingerne. Der er indsat en faktaboks på side 43, hvori den foreslåede vejlednings ændringer tydeliggøres. Såfremt vejledningen officielt udstedes, vil de ændrede beregningsmetoder resultere i en ændret præsentation af såvel den nuværende som de fremtidige støjemissioner fra lufthavnen. Det er dog væsentligt at understrege, at støjen faktisk ikke ændres, men at det alene er beregningsmetoden og de afledte resultater heraf, der vil være ændret.

2.2.6 Påvirkning af Dragør

Henvisning til miljørapport

Side 51: *"Endvidere kan boliger i det nordlige Dragør opleve et ændret støjbillede fra tværbanen".*

Bemærkning fra Miljøstyrelsen

Det bør beskrives hvilken ændring der er tale om.

Besvarelse

Beregningen af flystøj er retvisende for Dragør, og den er i overensstemmelse med beregningsprincipperne i den gældende flystøjsvejledning. I praksis oplever dele af Dragør dog specielt flystøj i de begrænsede tidsrum om året, hvor tværbanen anvendes som alternativ til hovedbanesystemet (maks. 1 % af operationerne). En ændring af tværbanens beflyvning vil på disse dage kunne blive opleves som væsentlige ændringer i lufthavnens støjpåvirkning i det nordlige Dragør. Det nordlige Dragør vil med tværbanens forskydning i sydøstlig retning opleve, at starter og landinger fra tværbanen kommer tættere på. Omvendt vil det tilsvarende blive oplevet i bydelen, at tværbanens brug reduceres, idet der med planens realisering kun kan startes og landes over Øresund. Samlet set vil ændringerne i lufthavnens anvendelse af de forskellige baner til starter og landinger føre til, at antallet af støjbelastede boliger i Dragør vil falde.

2.2.7 Myndighedsbehandling af støjpåvirkning

Henvisning til miljørapport

Side 52: *"Det vurderes derfor, at realisering af planen kan medføre en ændring i lufthavnsområdets påvirkning med virksomhedsstøj, hvis omfang ikke kan vurderes. Det vil dog i lufthavnens miljøgodkendelse blive sikret af Miljøstyrelsen, at de vejledende grænseværdier bliver overholdt for den samlede udledning af virksomhedsstøj inkl. evt. nye bidrag fra ændrede aktiviteter".*

Bemærkning fra Miljøstyrelsen

Såfremt der planlægges ændrede aktiviteter ved CPH (lufthavnen) som følge af planen, påbegynder Miljøstyrelsen først udarbejdelse af ny miljøgodkendelse med opdaterede vilkår ved modtagelse af ansøgning om ændrede/nye aktiviteter fra CPH.

Besvarelse

Dette er Københavns Lufthavn opmærksom på, og Miljøstyrelsen vil blive inddraget, når det nødvendige plangrundlag er tilvejebragt, og der i den forbindelse foreligger konkrete ønsker om ændret disponering eller anvendelse af lufthavnsområdet.

2.3 Jordbund

Henvisning til miljørapport

Side 55: 8.2.2 Fremtidig anvendelse

"Driften af Københavns Lufthavn og dens biaktiviteter er omfattet af miljøgodkendelse i medfør af godkendelsesbekendtgørelsen. Miljøstyrelsen og Tårnby Kommune fører regelmæssigt miljøtilsyn med Københavns Lufthavn med udgangspunkt i de meddelte miljøgodkendelser og sikrer bl.a. herigennem, at

virksomhedens indretning og drift ikke giver anledning til jordforurening. I medfør af miljøbeskyttelsesloven føres der endvidere tilsyn med, at lufthavnsområdets øvrige virksomheder indrettes og driftes uden risiko for jordforurening. Således vurderes det, at realisering af planen vil afstedkomme ingen påvirkning af jord med forurening fra fremtidige anvendelser".

Bemærkning

Miljøstyrelsen fører ikke miljøtilsyn med indretning og drift af lufthavnen i relation til jordforurening gennem miljøgodkendelsen.

Besvarelse

Den godkendende myndighed fører tilsyn med driften af Københavns Lufthavn, herunder med risikoen for forurening af jord og grundvand. Miljøstyrelsen og Tårnby Kommune er begge godkendende myndigheder, og derfor nævnes de begge i det fremhævede tekstudklip. Det er korrekt, at Tårnby Kommune i dag er godkendelsesmyndighed for de aktiviteter, der i praksis udgør den primære risiko for jordforurening. Bemærkningen ses i øvrigt ikke at give anledning til yderligere.

2.4 Luft

2.4.1 Luften på din vej

Henvisning til miljørapport

Side 61: *"Nationalt Center for Miljø og Energi har endvidere udarbejdet et interaktivt GISkort ved navn "Luften på din vej" [2], der illustrerer den geografiske variation i luftkvalitet".*

Bemærkning fra Miljøstyrelsen

I kortet 'Luften på din vej' indgår CPH ikke i dag som en punktkilde og kortet kan derfor ikke anvendes til en vurdering af luftkvaliteten lokalt ved CPH.

Besvarelse

Afsnit 10.1 om miljøstatus for miljøfaktoren luft indeholder to underafsnit: ét om den overordnede luftkvalitet og ét om lufthavnens bidrag. Kilden "luften på din vej" indgår i det første underafsnit og relaterer sig derfor ikke til lufthavnen som kilde til luftpåvirkning. Kilden anvendes til at beskrive en baggrundsituation i lufthavnens omgivelser. Resultaterne fra luften på din vej understøttes af lufthavnens egne måleresultater og vurderes derfor som værende retvisende og relevant i det pågældende afsnit.

2.4.2 DCEs rapport om Luftkvalitet i Danmark

Bemærkning fra Miljøstyrelsen

Figur 10-1 stammer DCE's rapport Luftkvalitet i Danmark 2020 (figur 3). Den udvalgte figur viser overholdelsen af EU's langsigtede og kortsigtede grænse- og målværdier for luftforureningskomponenterne omfattet af EU's luftkvalitetsdirektiver. I DCE's rapport fremgår af den næste figur (figur 4), luftforureningskomponenterne sammenholdt med WHO' nye retningslinjer, hvoraf det fremgår at flere komponenter overskrider retningslinjerne, hvilket burde være inddraget.

Besvarelse

Miljørapporten forholder sig til EU's grænseværdier og gældende danske vejledninger og bekendtgørelser, idet dette er udgangspunktet for den danske regulering af luftkvalitet. Den indledende redegørelse for miljøstatus kunne – som anført – uddybes med indarbejdelse af WHO's grænseværdier – for luft såvel som for andre miljøforhold. Det er dog i denne forbindelse væsentligt, at WHO's grænseværdier ikke anvendes som grænseværdier af myndighederne. Den manglende inddragelse af WHO's grænseværdier påvirker således heller ikke miljøvurderingens konklusion om, at planen ikke vil medføre påvirkninger af den samlede emission, samt en ikke væsentlig påvirkning af lokal luftkvalitet.

2.4.3 Målinger

Henvisning til miljørapport

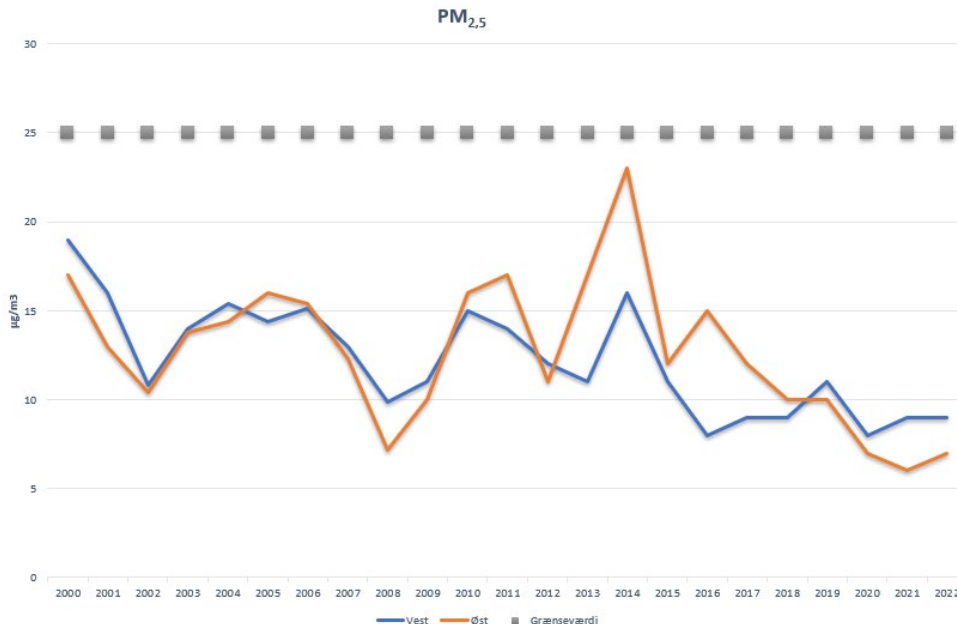
Side 63.

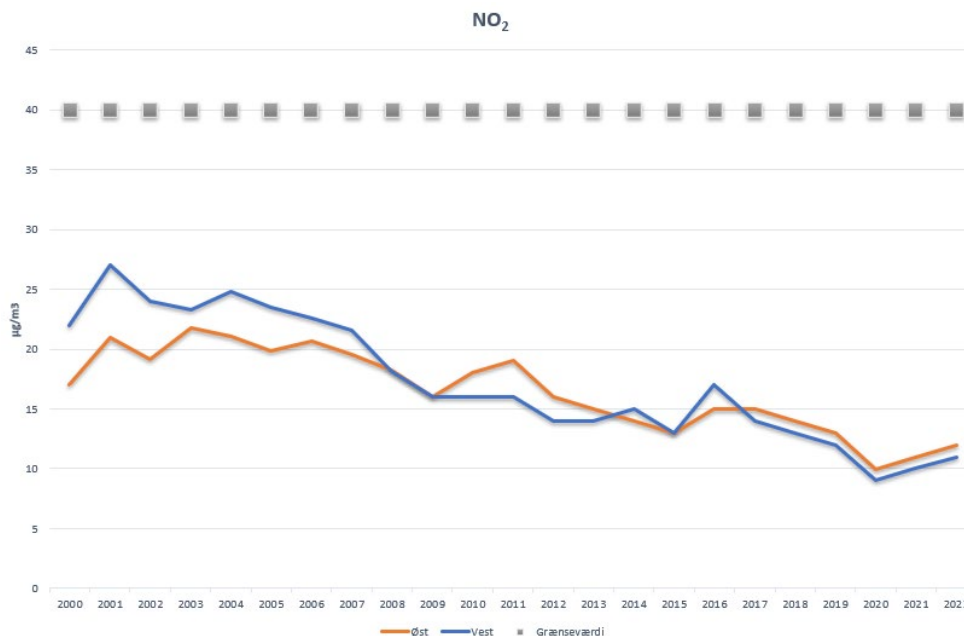
Bemærkning fra Miljøstyrelsen til figur 10-3

Figuren bør suppleres med årsmiddelkoncentrationer for 2021, og hvis de foreligger for 2022.

Besvarelse

Der er nedenfor indsat opdaterede figurer med data for årene 2021 og 2022. Figurene bekræfter den tendens, som der er redegjort for i miljørapportens redegørelse for miljøstatus. Det påvirker således ikke miljørapportens konklusioner.





2.4.4 Overholdelse af B-værdier

Henvisning til miljørapport

Side 64: "Det gælder for alle virksomheder i Danmark, at deres udledninger af forurenende stoffer reguleres jævnfør principperne i luftvejledningen [4]. Heraf fremgår det, at en virksomheds drift ikke må give anledning til overskridelse af stoffsPECIFICKE B-værdier, der repræsenterer en virksomheds individuelle bidrag til koncentrationen af et givent stof i omgivelserne. B-værdierne defineres i B-værdivejledningen [5] ud fra hensyntagen til effekt på menneskers sundhed. B-værdierne gælder uden for skel i højder med personophold. Således vil Københavns Lufthavn såvel som andre virksomheder inden for lufthavnsområdet både i dag og fremadrettet skulle sikre, at deres individuelle bidrag til luftforurening ikke er sundhedsskadeligt for borgerne uden for skel".

Bemærkning fra Miljøstyrelsen

Ovenstående afsnit er ikke korrekt og skal udgå. B-værdier anvendes til regulering af immissioner fra virksomheders faste punktkilder som skorstene og afkast. For godkendelsespligtige virksomheder reguleres immissioner ved vilkår om overholdelse af B-værdier eller afkasthøjder i virksomhedens miljøgodkendelse. Immissioner fra diffuse kilder reguleres ikke af B-værdier, men af krav til indretning og drift. Fly og køretøjer på lufthavnsområdet er bevægelige kilder. Immissioner herfra reguleres ikke af B-værdier. Dette er også baggrunden for, at lufthavnsområdet har krav om at overvåge af NO_x og PM_{2.5} i to målestationer, og at de målte koncentrationer skal holdes op mod kravene de til enhver tid gældende luftkvalitetsgrænseværdier.

Besvarelse

Det er korrekt – som anført – at immission fra flyaktivitet i Københavns Lufthavn reguleres gennem krav til indretning og drift samt overvågning frem for med spredningsberegning (OML). Miljøstyrelsens regulering med tilhørende krav om overvågning fremgår eksplicit og indledningsvis i netop afsnit 10.1.2: "Københavns Lufthavn har i sin miljøgodkendelse vilkår om kontinuerlig måling af kvælstofoxider (NO_x/NO₂) og fine partikler (PM_{2.5})". Uagtet heraf gælder det dog

stadig, at punktkilder fra andre relevante aktiviteter i Københavns Lufthavn eller fra andre virksomheder indenfor lufthavnens arealer skal overholde B-værdierne for udledning til luft. En præcisering i beskrivelsen af eksisterende miljøstatus for luftkvalitet påvirker dog ikke miljørapportens konklusioner.

2.4.5 Overvågning

Henvisning til miljørapport

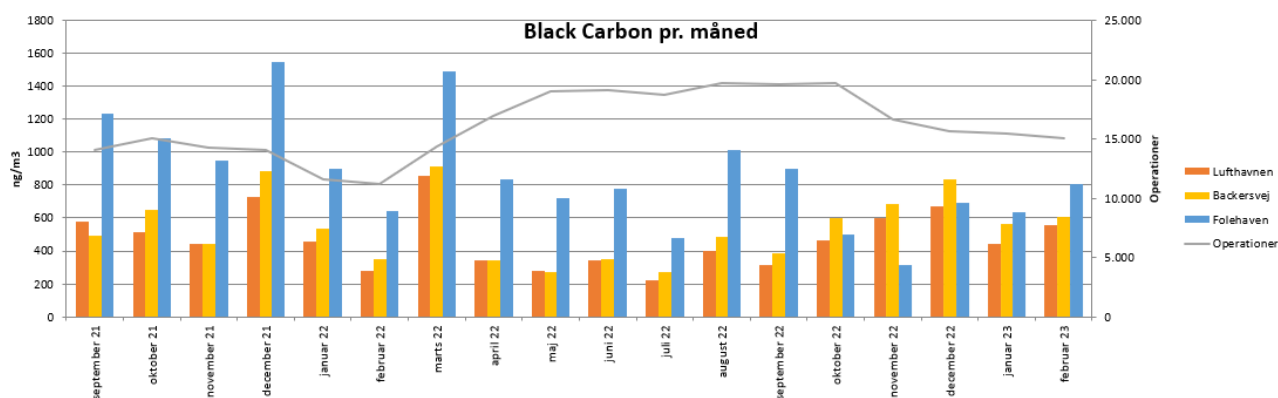
Side 64: "Lufthavnen er en lokal kilde til ultrafine partikler, og har i en årrække arbejdet seriøst med at få mere viden, måle udledninger etc. I den forbindelse overvåges antallet af ultrafine partikler ved lufthavnens vestlige hegn og på en flystandplads, uanset at der ikke er fastsat grænseværdier i miljøgodkendelse eller i øvrigt. Samtidig overvåges mængden af Black Carbon (BC), der anses for at være den sundhedsskadelig del af både fine og ultrafine partikler".

Bemærkning fra Miljøstyrelsen

Resultater af overvågningen af antal ultrafine partikler og BC ved lufthavnens vestlige hegn bør præsenteres. Herunder eksempelvis en sammenligning med målte koncentrationer med niveauet på målestationerne i bybaggrund (HCØ) og gadeniveau (HCAB).

Besvarelse

En undersøgelse af partiklerne i luften ved lufthavnen med hensyn til sundhedsskadelighed har vist, at partiklerne er sammenlignelige med dieselpartikler, og at det sundhedsskadelige indhold kan måles som Black Carbon (BC). Figuren nedenfor viser målingerne af BC ved lufthavnens vestlige hegn, sammenholdt med Københavns Kommunes tilsvarende målinger ved Backersvej/Formosavej og Folehaven¹. Niveauet af BC i lufthavnen overstiger ikke niveauerne på de to andre målesteder i København, og som det fremgår af nedenstående figur, er niveauet ikke påvirket af antallet af operationer i lufthavnen.



2.4.6 Vurdering af immission

Henvisning til miljørapport

¹ Kilden til Københavns Kommunes målinger er kommunens hjemmeside [Er luften sund?](#).

Side 65: "Påvirkningen vil dog ikke blive væsentlig, idet Københavns Lufthavn er forpligtet til at sikre, at virksomhedens samlede udledning af forurenende stoffer til enhver tid ikke afstedkommer overskridelse af de stofspecifikke B-værdier uden for skel". ... "Det gennem den regelmæssige miljøregulering af virksomheden i medfør af miljøbeskyttelsesloven og tilsynsbekendtgørelsen blive sikret, at en evt. flytning og forøgelse af emissioner ikke fører til sundhedsfarlig påvirkning".

Bemærkning fra Miljøstyrelsen

Første afsnit vedr. B-værdier gengivet ovenfor skal udgå. Lufthavnen er ikke omfattet af krav om at overholde B-værdier, jf. ovenstående bemærkninger vedr. B-værdier (også på side 64). Endvidere bemærkes det, at det ikke kan konkluderes, at påvirkningen ikke vil blive væsentlig, fordi der er en regelmæssig miljøregulering af virksomheden

Besvarelse

Som beskrevet under pkt. 2.4.4. kunne det godt præciseres, at immission fra flyaktivitet i Københavns Lufthavn reguleres i en specifik miljøgodkendelse gennem overvågning frem for ved beregning af immission. Det er dog korrekt, at Lufthavnen er forpligtet til at sikre, at stofspecifikke B-værdier overholdes for relevante aktiviteter. Præciseringen påvirker ikke miljørapportens konklusioner.

2.4.7 Vurderingsmetode

Henvisning til miljørapport

Side 64- 65: "Det vurderes, at realisering af planen medfører ændringer i lufthavnens lokale påvirkning af nærmiljøet (immission), idet der skabes rammer for flytning af emissionskilder. Den endelige påvirkning heraf afhænger af en række forhold, der ikke er omfattet af planen, herunder antallet af flyafgange, den endelige placering af standpladser og fordelingen af trafikken på disse, den fremtidige øvrige drift af lufthavnsarealet, emissionen fra fremtidens flymotorer med fremtidens flybrændstof samt antallet af operationer med hver enkelt flytype. Påvirkningen kan derfor ikke vurderes nærmere. Påvirkningen vil dog ikke blive væsentlig, i.....".

Bemærkning fra Miljøstyrelsen

Her anføres det, at påvirkningen ikke bliver væsentlig, samtidig med at det vurderes, at påvirkningen ikke kan vurderes nærmere. Det er ikke en holdbar argumentation/begrundelse. Afsnittet bør underbygges yderligere.

Besvarelse

Som angivet i miljørapportens afsnit 4.3 om metode tager miljøvurderingen udgangspunkt i planens overordnede karakter og detaljeringsniveau, og den er udarbejdet med et detaljeringsniveau, der modsvarer planens – i overensstemmelse med miljøvurderingslovens principper. Da planen ikke indeholder nærmere angivelse af indretning og drift af lufthavnen, herunder af større luftemissioner, konkluderes det, at planens realisering kan afstedkomme ændringer i immission, men at påvirkningen ikke kan vurderes nærmere. Dette er den primære konklusion. Alle større ændringer i indretning og drift vil afstedkomme krav om ændret miljøgodkendelse, og det vil i denne sammenhæng blive sikret, at en evt. påvirkning ikke bliver væsentlig.

2.4.8 Anvendelse af grænseværdier

Henvisning til miljørapport

Side 65: *"Det vurderes derfor, at der vil være ingen påvirkning af lufthavnens samlede emission. Den generelle luftkvalitet i dag ligger en faktor 2-3 under EU's grænseværdier for både NOX og partikler – indenfor såvel som i nærheden af lufthavnsområde".*

Bemærkning fra Miljøstyrelsen

Der angives at den generelle luftkvalitet ligger faktor 2-3 under EU's grænseværdier. Det bemærkes, at dette vel og mærke er for de eksisterende og ikke de kommende grænseværdier fra EU-Direktivet, hvor der ikke er samme margin.

Der savnes kommentering vedrørende ultrafine partikler.

Besvarelse

Miljørapporten forholder sig til EU's gældende grænseværdier samt gældende danske vejledninger og bekendtgørelser, idet dette er udgangspunktet for den danske regulering af luftkvalitet. Potentiel ny regulering er der dog redegjort for på side 62 (faktaboks), hvorefter det er gengivet, at der i oktober 2022 er offentliggjort udkast til et revideret luftkvalitetsdirektiv. EU-direktivet er ikke fremsat som forslag eller vedtaget, og derfor kan det fortsat både blive ændret væsentligt eller forkastet. Det udgør derfor ikke et rimeligt analysegrundlag. I forhold til ultrafine partikler og black carbon refereres der til besvarelse under pkt. 2.4.5.

2.4.9 Vurdering af fremtidig udvikling

Henvisning til miljørapport

Side 65: *"Dette kan blandt andet ses ved, at koncentrationen af NO2 og fine partikler er faldet (Figur 10-3) imens den samlede emission fra flytrafikken har været relativt konstant (Figur 10-4). Derfor forventes det ikke, at lufthavnens udvikling – med eller uden planen – vil afstedkomme en væsentlig påvirkning af områdets samlede luftkvalitet."*

Bemærkning fra Miljøstyrelsen

Fig. 10.4 viser ikke udviklingen i partikelemissionen (kun CO, THC, NOx og SOx), så koncentrationen af fine partikler kan ikke sammenlignes med udviklingen i "den samlede emission fra flytrafikken". Fig. 10.3 er fra 2000 til 2020 mens Fig. 10.4 er fra 2013 til 2022, så det markante fald, man umiddelbart ser på Fig. 10.3 for NO2, er fra en periode (ca. 2001-2009), som ikke er gengivet i Fig. 10.4

Besvarelse

Det er korrekt, at PM2,5 ikke fremgår af figur 10.4. På trods heraf er det den generelle tendens, at luftkvaliteten er blevet forbedret, samtidig med at antallet af operationer og passagerer er steget. Konklusionen om, at lufthavnen ikke har en udslagsgivende påvirkning på nærområdets luftkvalitet, understøttes af lufthavnens egne målinger. Miljøstyrelsens præcisering af figur 10.4 påvirker derfor ikke miljørapportens konklusioner.

3 Bemærkninger fra "Hav- og Vandmiljø"

3.1.1 miljøfarlige forurenende stoffer

Henvisning til miljørapport

Afsnit 9.2.2, s. 59.

Bemærkning fra Miljøstyrelsen

Miljøstyrelsen bemærker, at planen omfatter forventning om udledning til recipient (6 Nordlige Øresund og 201 Køge Bugt). Der mangler en overordnet vurdering af, hvordan udledningen forventes at påvirke de berørte vandområder (6 Nordlige Øresund og 201 Køge Bugt) fsva. tilførsel af miljøfarlige forurenende stoffer.

Besvarelse

Som angivet i miljørapportens metode (kapitel 4) tager miljøvurderingen udgangspunkt i planens overordnede karakter og detaljeringsniveau og den er udarbejdet med et detaljeringsniveau, der modsvarer planens – i overensstemmelse med miljøvurderingslovens principper. Planen omfatter ikke ændringer i udledningen af vand til recipient.

Miljørapporten forholder sig ydermere til relevante dele af planens afledte aktiviteter, der i overensstemmelse med gældende praksis for miljøvurdering vurderes med lavere detaljeringsgrad end planens konkrete elementer. I denne sammenhæng argumenteres der for, at en udvidelse af terminal- og standpladsfaciliteter kan medføre ændringer i befæstelse – hvis omfang dog ikke kendes nærmere. Idet der er tale om sammenlignelige aktiviteter, vurderes det på nuværende detaljeringsniveau, at ændringer i befæstelsen af lufthavnsområdet ikke vil påvirke indholdsstofferne i det afledte overfladevand. En evt. større forøgelse af befæstelsen vil medføre et behov for at aflede en tilsvarende større mængde overfladevand. Dette forudsætter, at miljømyndigheden meddeler fornyet udledningstilladelse inden for gældende regler.

Samlet set vurderes det derfor i miljørapportens afsnit 9.2.2, at planen ikke udgør en hindring for kystvandenens målopfyldelse, herunder ej heller gennem tilførsel af vand med forhøjede koncentrationer af miljøfarlige stoffer.

3.1.2 Grundvandsforekomster

Henvisning til miljørapport

Afsnit 9.2.1, s. 58.

Bemærkning fra Miljøstyrelsen

Der mangler oplysning om i hvilket omfang nogle af de anlæg og/eller aktiviteter som planen muliggør kan indebære risici for forringelse af tilstanden af de to berørte grundvandsforekomster (dkms_3019_ks og dkms_3583_kalk).

Besvarelse

Som angivet i miljørapportens metode (kapitel 4) tager miljøvurderingen udgangspunkt i planens overordnede karakter og detaljeringsniveau, og den er udarbejdet med et detaljeringsniveau, der modsvarer planens – i overensstemmelse

med miljøvurderingslovens principper. Planen er ikke byggeretsgivende, herunder ej heller for aktiviteter, der kan påvirke grundvandsressourcen.

Miljørapporten forholder sig ydermere til planens relevante afledte aktiviteter, der i overensstemmelse med gældende praksis for miljøvurderinger, vurderes med lavere detaljeringsgrad end planens konkrete elementer. I denne sammenhæng argumenteres der i miljørapportens afsnit 9.2.1 for, at planens påtænkte udvildelse af terminal- og standspladsaktiviteter kan afstedkomme påvirkning af grundvand gennem:

- > Ændring i befæstelse
- > Fjernelse af eksisterende anlæg
- > Etablering af nye anlæg

Der foreligger ikke konkret viden om, hvordan lufthavnsarealet konkret vil blive ændret, såfremt lovforslaget vedtages, og Trafikstyrelsens plan derved kan søges realiseret gennem en efterfølgende byggeretsgivende planlægning samt tilladelse til konkrete projekter. Det er derfor ikke muligt at vurdere en evt. påvirkning af grundvandsforekomsten på det aktuelle beslutningsniveau. Grundvandsforekomsterne målopfyldelse vil blive vurderet ifm. fremtidige planer og konkrete projekter, hvor disse medfører en risiko på grundvandsressourcerne.

3.1.3 Danmarks Havstrategi

Henvisning til miljørapport

Afsnit 16.1.3, s. 84

Bemærkning fra Miljøstyrelsen

Fremsendte materiale henviser til Havstrategidirektivet og Havstrategiens basisanalyse II. Materialet bør også adressere Lov om Havstrategi (lovbekendtgørelse 1161 af 25/11/2019), som implementerer Havstrategidirektivet i den nationale lovgivning.

Besvarelse

Det er beklagelig fejl, at der ikke er refereret til Lov om Havstrategi som baggrund for Danmarks Havstrategi, frem for udelukkende Havstrategidirektivet. Præciseringen af havstrategiens retlige baggrund påvirker ikke miljørapportens konklusion i kapitel 16 om, at den miljøvurderede plan ikke påvirker havstrategiens målsætninger.