



Miljøforeningen

for bevarelse af miljøet omkring Københavns Lufthavn
Søvej 44B
2791 Dragør
www.miljoeforeningen-amager.subnet.dk

Miljø- og Planlægningsudvalget
MPU alm. del - Bilag 209
Offentlig

Til Miljøministeren
Eft.: Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg ✓
Emne: **VVM-redegørelse for Københavns Lufthavn.**

30. januar 2005

ORIGINAL

1. VVM redegørelsen for Københavns Lufthavn er nu 10 år gammel.

I forbindelse med Københavns Lufthavns 10-årsplan og lufthavnsudvidelse i midten af 90'erne blev der udfærdiget en VVM-redegørelse i 1996 og efterfølgende en miljøgodkendelse (af 30. april 1997) for lufthavnen.

2. Sønderlemmende kritik af VVM-redegørelsen.

Lufthavns VVM-redegørelse fra 1996 fik en sønderlemmende kritik og blev anklaget for at være "bestilt propagandistisk makværk" med udelukkende det ene formål, at bane vejen for den planlagte lufthavnsudvidelse baseret på lufthavns 10-årsplan. VVM-redegørelsen var udfærdiget af COWI-Consult og betalt af Københavns Lufthavn A/S og bar tydeligt præg af at være bestillingsarbejde, der satte lufthavns massive forureningsproblemer i et lyserødt skær, samt af at være salgsreklame for lufthavnen. Rapporten negligerede totalt redegørelsens egentlige formål: en objektiv miljøvurdering af lufthavns enorme forureningsproblemer (støj, luft- og jordforurening). VVM-redegørelsen var og blev en subjektiv og farverig salgsbrochure for Københavns Lufthavn frem for en objektiv, neutral og sober miljøredegørelse.

3. Miljøstyrelsens miljøgodkendelse af 30. april 1997.

På baggrund af den såkaldte "miljøvurdering" (VVM-redegørelse) fra 1996 blev der udfærdiget en "rammegodkendelse" for Københavns Lufthavn A/S, der blot fastlagde nogle ydre og meget få og utilstrækkelige rammer for lufthavns samlede voldsomme forurening. Dette var i hovedtræk en samlet beregnet og teoretisk årlig støjgrænse baseret på et opsummeret antal flystarter og flytypens støjniveau, samt nogle få maksimale støjgrænser for flystarter og motorkøringer/afprøvninger på jorden. De maksimale støjgrænser ved flystarter, selv efter støjnedsættelsen til 80 dB(A), kan fortsat give varige høreskader ved længere tids støjbelastning, og var den direkte årsag til, at børneinstitutionen Løvegården i Dragør blev lukket. Lufthavnen har beviseligt flyttet en lang række støjende aktiviteter tættere på "hegnet", dvs. tættere på lufthavns mange og massivt beboede naboområder. Dette er startpositioner, rulleveje, værksteder, motorafprøvningspladser, standpladser m.m., hvilket har medført en kraftig støjtillvækst for lufthavns naboer og som absolut ikke var beskrevet i den såkaldte "VVM-redegørelse" fra 1996 eller tilsigtet i "rammegodkendelsen" af 30. april 1997.

4. Lufthavnsudvidelser tager ikke højde for støjen eller støjildens placering.

Københavns Lufthavn A/S havde hermed - og har fortsat - "lov" til at udvide støjende og forurenende aktiviteter aldeles hæmningsløs og uden myndighedernes indblanding og kontrol af nogen art. Lufthavnen kan udvide uden at dokumentere miljøkrav til den enkelte udvidelse, blot den "samlede støjramme" overholdes. Og denne samlede støjramme er som tidligere nævnt en årlig teoretisk og beregnet støjgrænse, som ikke tager højde for bl.a. afstanden mellem støjilden (jetmotorer med 130 decibel støj) og afstanden til "hegnet" eller lufthavns naboer. Der er således ikke incitament til at reducere støjen "ved kilden", eller tage hensyn til lufthavns naboer, når Københavns Lufthavn A/S efter eget for godt befindende kan placere støjende aktiviteter klods op ad hegnet og lufthavns mange naboer, hvilket beviseligt er tilfældet. Rammegodkendelsen for lufthavnen var en fejl, og det er da også senere erkendt, at

man ikke fremover vil udstede rammegodkendelser på et så løst grundlag, som det blev med Københavns Lufthavne A/S og den såkaldte "miljøgodkendelse" fra 30. april 1997.

5. Københavns Lufthavne A/S er Danmarks mest forurenende virksomhed.

I øvrigt kan Miljøforeningen fortsat konstatere, at hverken Statens Luftfartsvæsen eller Københavns Lufthavne A/S kontrollerer alle støjbestemmelserne, samt tillader direkte overflyvninger af beboede områder til trods for fast definerede udflyvningstragter for bl.a. bane 22. Når flyet blot "drifter for vinden", er regulære overflyvninger i lav højde og under øredøvende flylarm stadig tilladte efter Statens Luftfartsvæsens opfattelse. Kontrol med luftforureningen fra lufthavnen er stort set ikke-eksisterende og det meste af året er lufthavnens naboer/boligområder indhyllet i en ildelugtende stank af giftig uforbrændt flybenzin, som tydeligt kan ses og lugtes. Forureningen fra jetmotorer i tomgang og under flystart er noget af det mest giftige og sundhedsfarlige der findes og er ikke underkastet krav til udstødningsgassers indhold som f.eks. fra biler, lastbiler og anden industri. Københavns Lufthavn er suverænt - og uden sammenligning - Danmarks mest forurenende virksomhed, men kun underkastet få og helt utilstrækkelige miljøkrav, som ydermere hverken kontrolleres, efterleves eller overholdes.

6. Miljøstyrelsens vejledning nr. 5 af 1994, Støj fra flyvepladser.

Københavns Lufthavne A/S kan heller ikke overholde de mest banale støjkrav til "Miljøstyrelsens vejledning nr. 5 af 1994, Støj fra flyvepladser", og lever udelukkende af dispensationer fra stort set alle miljølove og krav, såvel nationale som EU krav, takket været "særlovgivning" (den forældede "Udbygningslov for Københavns Lufthavn").

7. Københavns Lufthavns meget uheldige placering i massive boligområder.

Miljøforeningen skal endnu en gang påpege Københavns Lufthavns meget uheldige placering umiddelbart op ad store massive og tætte boligområder i såvel Københavns Kommune, Tårnby Kommune samt Dragør Kommune med titusinder af berørte naboer til lufthavnen. I lighed med de få andre lufthavne placeret i bymæssig bebyggelse synes lufthavnens nuværende placering at være udspillet. Københavns Lufthavn er således eneste internationale storlufthavn tilbage i Nordeuropa og Skandinavien med en så uhensigtsmæssig og uheldig placering umiddelbart op ad tæt beboede byområder. Arlanda lufthavn (Stockholm), Gardermoen lufthavn (Oslo), Sturup lufthavn (Malmø) m.fl. har alle erkendt støj- og luftforureningsproblemerne fra lufthavne og fly, og tog konsekvensen heraf med deres nuværende placeringer i områder langt fra tæt bebyggelse. Dette faktum bør Københavns Lufthavn, Trafikministeriet, Miljøstyrelsen og Statens Luftfartsvæsen også erkende og tage seriøse skridt til at få lufthavnen i Kastrup i harmoni med sine omgivelser, herunder skærpede krav til støj og anden forurening.

7. Krav om ny VVM-redegørelse

Med baggrund i den kritisable VVM-redegørelse fra 1996, den misforståede "rammegodkendelse" (miljøgodkendelse) af 30. april 1997, samt en stadig kraftig støjforøgelse pga. lufthavnens hæmningsløse udvidelser med støjende aktiviteter ud mod "hegnet" og dens naboer, samt at lufthavnens 10 års udvidelsesplan er udløbet, skal Miljøforeningen anmode om at der udfærdiges en ny VVM-redegørelse og miljøgodkendelse for Københavns Lufthavne A/S i Kastrup, og at udgangspunktet i denne bliver en overholdelse af eksisterende love, vejledninger m.v. inden for de næste 10 års planlægning, herunder overvejelser om udflytning af lufthavnen til en øresundslufthavn i Sturup, der uden videre miljømæssigt kan bære en lufthavn af den ønskede størrelse og aktivitet. Det er ikke et urimeligt krav, at Danmarks mest forurenende virksomhed underlægges faste miljøkrav, og at disse kontrolleres og efterleves, samt at miljøkravene opfylder nutidige nationale og EU miljøstandarder, og at Københavns Lufthavne A/S ikke udelukkende skal eksisterer på en tvivlsom særlovgivning og tilsidesættelse af stort set samtlige støj- og forureningsstandarder og vejledninger.

MVH



Søren Beck
Formand