



## Miljøforeningen

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

Trafikudvalget  
TRU alm. del - Bilag 202  
MPU alm. del - Bilag 189  
Offentlig

3. januar 2005

Til Trafikministeren

Eft.: Miljøministeren  
Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg  
Folketingets Trafikudvalg ✓

**Emne: Klage over Statens Luftfartsvæsens inkompetence og inhabilitet ved støjklager over Københavns Lufthavn.**

Bilag: 1. SLV skr. 70-6010/EKCH-376 af 7. oktober 2004  
2. SLV skr. 70-6010/EKCH-399 af 14. oktober 2004

### Indledning

6. februar og 19. maj 2004 klager Miljøforeningen over to overflyvninger af Søvang, idet to fly under start fra Københavns Lufthavn drejer ud af den definerede udflyvningstragt for lufthavnen. Med bilag 1 og 2 svarer Statens Luftfartsvæsen (SLV), at støjbestemmelserne ikke var tilsidesat til trods for tydelige drej og overflyvning af villakvarteret Søvang. Med SLV's afgørelse mener Miljøforeningen, at SLV's sagsbehandling er inkompetent og inhabil, og har tydelig karakter af, at SLV beskytter kollegaer i flyvesikringstjenesten, samt piloter og flyselskaber i et sådan omfang, at dette kun kan tilsidestilles med "kammerateri". Hændelserne 6. februar og 19. maj 2004 er kun et lille udpluk af mange klager over SLV's inhabilitet og inkompetence med kontrol af støjbestemmelserne gældende for Københavns Lufthavn.

### Hændelsen 6. februar 2004

SLV bortforklarer passagen af den venstre kontrollinie med, at "afstandsindikatoren forsvandt på navigationsradio nr. 1, og at der blev foretaget et venstredrej for at undvige et kraftigt regnområde". Samtidig "beklager selskabet forstyrrelsen og har oplyst at alle piloter er blevet instrueret om nøje at følge procedurer og forskrifter". Miljøforeningen tror ikke på forklaringen om navigationsradioen og regnområdet, men snarere at "procedurer og forskrifter" ikke blev fulgt, og at flyselskabet tilsidesatte støjbestemmelserne med det formål at skære et hjørne af hen over Søvang. SLV's afsluttende bemærkning om at selskabet ikke utilsigtet tilsidesatte bestemmelsen om drej er i øvrigt irrelevant, idet også utilsigtede drej ud af udflyvningstragten kan strafsanktioneres.

I øvrigt er Miljøforeningen forbløffet over, at det kan tage mere end 8 måneder (fra 6. februar til 7. oktober) at komme med så dårlige bortforklaringer om en defekt afstandsindikator på en radio og et kraftigt regnskyl for at tilsidesætte støjreglerne.

### Hændelsen 19. maj 2004

Kl. 2300 overflyver et fly Søvang og er tydeligvis langt uden for den definerede udflyvningstragt for bane 22. Støjen giver anledning til et øredøvende bulder på 86 dB. SLV undskylder denne gang på vegne af flyselskabet med begrundelsen, at der ikke var tale om et "bevidst drej", men at flyet driftede for vinden. Vinden var sølle 9½ m/s eller 19 knob (som svarer til en "frisk brise"). Igen skelner støjreglerne ikke mellem bevidste eller

ubevidste overflyvninger, men alligevel mener SLV, at flyet ikke tilsidesatte støjreglerne ved at overflyve Søvang. Som en skærpende omstændighed tilføjes, at flyet ved overflyvningen af Søvang larmede over 85 dB, som er tilsidesættelse af en anden støjregel, som lægger begrænsning på det maksimale lydtryksniveau i bl.a. Søvang på 85 dB i perioden 2300 - 0600. SLV formodes at have nedrundet støjen fra +86 dB til lige nøjagtig 86 dB for at beskytte flyselskabet mod også at have overtrådt denne støjbestemmelse.

### **Støjreglerne for lufthavnen og SLV's inhabilitet**

Støjreglerne for lufthavnen er meget få og enkle, og efter Miljøforeningens opfattelse alt for utilstrækkelige. Støjreglerne er selvfølgelig til for at beskytte lufthavnens titusinder af naboer mod kraftig og unødvendig flystøj fra lufthavnen, herunder mod overflyvninger af beboede områder som eksempelvis Søvang, idet der er udformet en såkaldt udflyvningstragt for startbane 22 (vist på begge flight tracks i bilag). Støjreglerne udhuler SLV hver eneste gang et fly klokkerent overflyver bl.a. Søvang med en lang stribe fantasifulde bortforklaringer på vegne af flyveledelse, piloter og flyselskaber til trods for at luftfartslovgivningen ikke skelner mellem bevidste og ubevidste overtrædelser af støjbestemmelserne. Det er heller ikke en undskyldning at overskride fartgrænserne på landets veje med bortforklaringer om medvind og at det gik nedad bakke; disse forklaringer kan kun bruges af SLV når piloter, flyveledelse og flyselskaber tilsidesætter regler og bestemmelser.

### **Københavns Lufthavns placering i bymæssig tæt bebyggelse**

Københavns Lufthavns bymæssige placering tæt op af massive boligområder er uheldig og giver anledning til klager fra - og konflikt med - lufthavnens mange naboer. Når samtidig SLV og lufthavn ikke formår at føre det nødvendige tilsyn med de meget få og enkle (og utilstrækkelige) støjregler gældende for lufthavnen, bør lufthavnens aktiviteter reduceres til omstændighederne og til det faktum, at Københavns Lufthavn er en bylufthavn og ikke kan være en større regional lufthavn for Skandinavien med nuværende uheldige placering i massive boligområder.

### **Københavns Lufthavn og Miljøstyrelsens vejledning for flystøj**

Miljøstyrelsens vejledning nr. 5, Støj fra Flyvepladser, fastlægger retningslinier for hvor meget en lufthavn må støje. Københavns Lufthavn A/S overtræder stort set samtlige vejledninger og retningslinier for flystøj og eksisterer kun pga. dispensationer fra denne. Det er Miljøforeningens opfattelse, at Københavns Lufthavn A/S aktiviteter må tilpasses dagens virkelighed og støjnormer og selvfølgelig opfylde Miljøstyrelsens vejledning nr. 5 fsva. flystøj frem for at være en fredet ko på støj- og miljøområdet.

### **Afslutning**

Miljøforeningen har ikke tiltro til, at SLV formår at kontrollere og varetage støjklager over Københavns Lufthavn, idet væsenet er inhabilt og inkompetent til dette, samt ser det som sin fornemmeste opgave at holde hånden over kollegaer i flyveledelsen og lufthavnens brugere i et omfang, der kun kan tilsidestilles med "kammerateri".

Der bør fra politisk side skabes ordnede forhold på miljøkontrollen for Københavns Lufthavn, og lufthavnens aktiviteter bør endvidere tilpasses og reduceres, så der tages forbehold for lufthavnens uheldige og uhensigtsmæssige placering i tætte og massive boligområder med de konflikter dette giver til lufthavnens naboer.

  
Søren Beck  
Formand



Miljøforeningen  
v/ Søren Beck  
Søvej 44B  
2791 Dragør

Dato:  
7. oktober 2004

Vor ref.:  
70-6010/EKCH-376  
NM/nm

Sagsbehandler:  
Nic Michelsen

Deres brev af:  
6. februar 2004

Deres ref.:

Direkte nr.:  
3618 6265

**Emne: Klage over overflyvning af Søvang den 6. februar 2004 kl. 20:36**

Vi bekræftede med brev af 10. februar 2004 modtagelsen af Deres henvendelse og kan oplyse, at vi nu har afsluttet vores undersøgelser vedrørende klagen.

For at begrænse støjgenerne ved udflyvningerne fra bane 22L/R må flyene ikke påbegynde drej, før de har nået en afstand på 2 nautiske mil regnet fra radionavigationsstationen KAS VOR/DME. Dette svarer til at udflyvningen foretages i banens retning, således at drej først må påbegyndes, når flyene omtrent har nået Amagers kystlinie mod syd. Udflyvningerne kontrolleres af Københavns Lufthavne A/S, der underretter os, hvis et fly under udflyvningen har passeret gennem en af siderne på en spredningstragt, som vi har defineret.

Vi kan oplyse, at Københavns Lufthavne A/S rutinemæssigt indrapporterede en start foretaget på bane 22R d. 6. februar 2004 kl. 20:35. Det til orientering vedlagte flight track viser udflyvningen, hvor luftfartøjet foretog et venstredrej og senere rettede kursen op. Ved udflyvningen passerede luftfartøjet den østlige kontrolline.

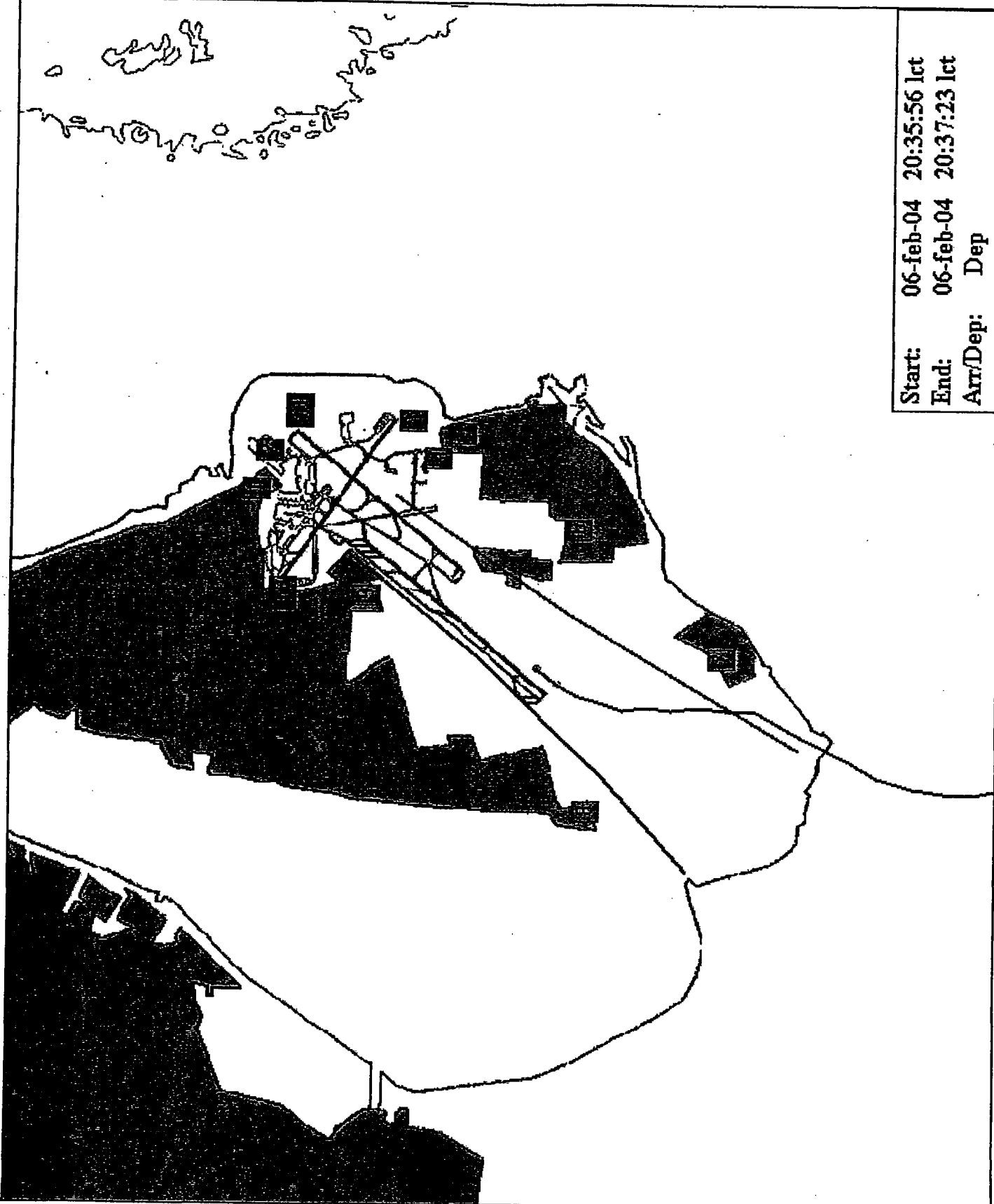
Det pågældende luftfartøj har oplyst, at afstandsindikationen forsvandt på navigationsradio nr. 1, og at der blev foretaget et venstredrej for at undvige et kraftigt regnområde. Efter indkobling af navigationsradio nr. 2 blev banekursen genetableret, indtil luftfartøjet senere blev klareret til en kurs på 160°. Selskabet har i øvrigt beklaget forstyrrelsen og oplyst, at alle piloterne er blevet instrueret om nøje at følge procedurer og forskrifter.

Det er vores vurdering, at selskabet utilsigtet tilsidesatte bestemmelsen om drej efter start på bane 22R, og vi vil derfor ikke forfølge sagen yderligere.

Med venlig hilsen

Nic Michelsen  
Miljøchef  
Tilsynsafdelingen, Miljø

Flight track for



Start: 06-feb-04 20:35:56 lct  
End: 06-feb-04 20:37:23 lct  
Arr/Dep: Dep

SAGSNR.  
70-7020-414  
BILAG TIL AKT NR.: 1

Miljøforeningen  
v/ Søren Beck  
Søvej 44B  
2791 Dragør

Dato:  
14. oktober 2004

Vor ref.:  
70-6010/EKCH-399  
NM/nm

Sagsbehandler:  
Nic Michelsen

Deres brev af:  
19. maj 2004

Deres ref.:

Direkte nr.:  
3618 6265

**Emne: Klage over overflyvning af Søvang den 19. maj 2004 kl. 23:00**

Vi bekræftede med brev af 26. maj 2004 modtagelsen af Deres henvendelse og kan oplyse, at vi nu har afsluttet vores undersøgelser vedrørende klagen.

For at begrænse støjgenerne ved udflyvningerne fra banen 22L/R må flyene ikke påbegynde drej, før de har nået en afstand på 2 nautiske mil regnet fra radionavigationsstationen KAS VOR/DME. Dette svarer til at udflyvningen foretages i banens retning, således at drej først må påbegyndes, når flyene omtrent har nået Amagers kystlinie mod syd. Udflyvningerne kontrolleres af Københavns Lufthavne A/S, der underretter os, hvis et fly under udflyvningen har passeret gennem en af siderne på en spredningstragt, som vi har defineret.

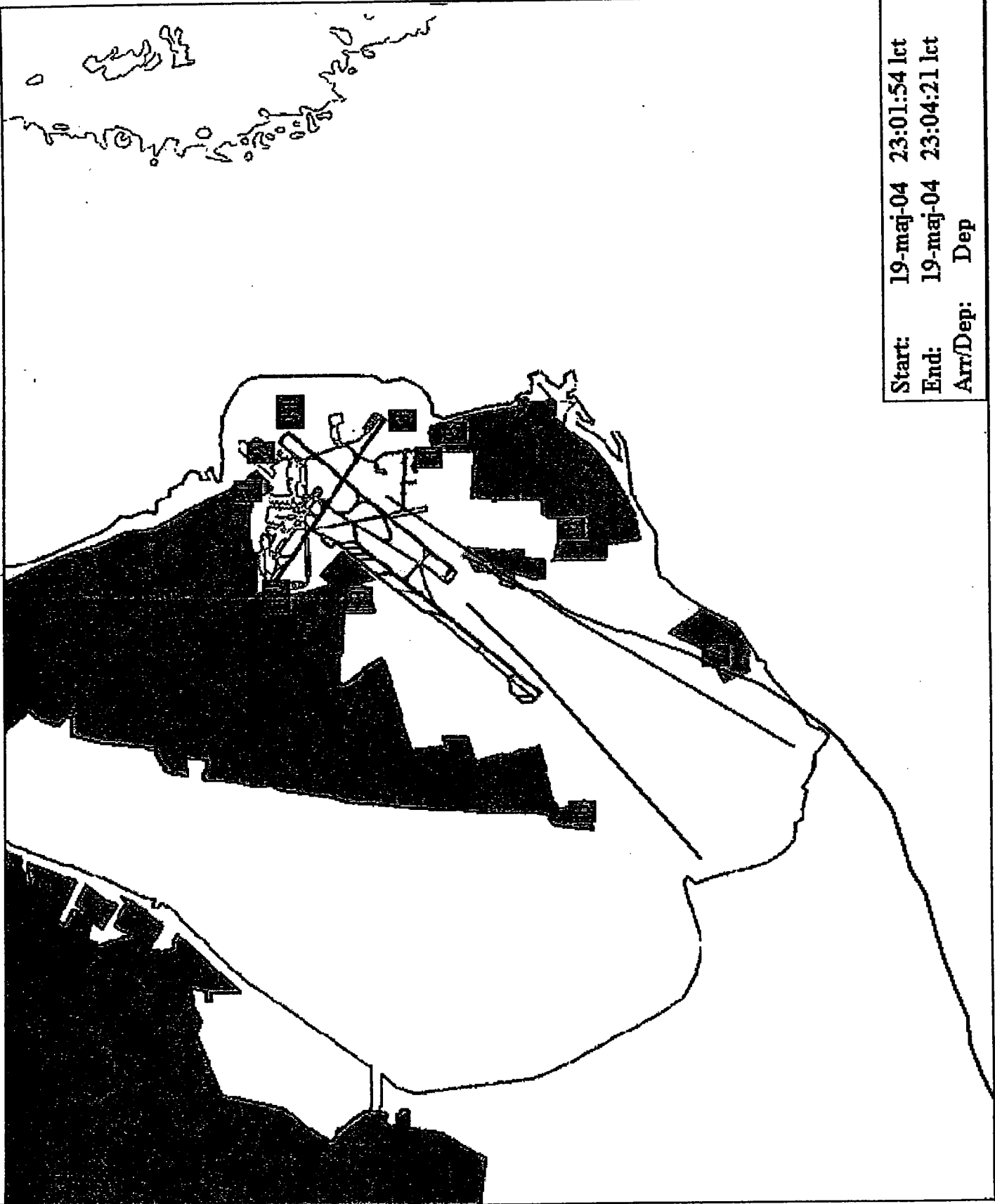
Vi kan oplyse, at vi har indhentet en udtalelse fra det pågældende luffartsselskab, der har oplyst, at der ikke var tale om et bevist drej; men om afdrift på grund af vind fra vest. De rutinemæssigt indsamlede vejrobservationer bekræfter selskabets oplysninger, da vinden kl. 22:50 var registreret med retning 290° og hastighed på 19 knob med stød op til 29 knob.

Som følge af afdriften drev flyet ind over Søvang, inden det efter passage af Amagers sydkyst foretog et drej mod vest. Til orientering vedlægges kopi af flight track modtaget fra Københavns Lufthavne A/S, der viser udflyvningen.

Vi har meddelt selskabet, at de støjbegrænsende bestemmelser ikke blev tilsidesat selv om luffartøjet under udflyvningen passerede kontrollinien mod øst, inden det foretog et drej mod vest efter passage af DME KAS 2,0.

Københavns Lufthavne A/S har oplyst, udflyvningen gav anledning til et støjniveau på 86 dB(A) i målestation nr. 7 i Søvang. Da der er accepteret en usikkerhed på 1 dB på støjmålingerne, kan det derfor ikke afgøres, om bestemmelsen om maksimalt støjniveau i natperioden (på max 85 dB(A)) blev tilsidesat ved udflyvningen.

Flight track



Start: 19-maj-04 23:01:54 lct  
End: 19-maj-04 23:04:21 lct  
Arr/Dep: Dep

SAGSNR. *To-601/FUCH-899*

BILAG TIL AKT NR.: 6