

Dragør 4/3 2016

Kritik af miljøstyrelsens og trafikstyrelsens sagsbehandling af baneudvidelsen i Københavns Lufthavn

Jeg retter henvendelse til Miljø- og Fødevarerudvalget fordi jeg har været i en lang diskussion med miljøstyrelsen og trafikstyrelsen om udvidelsen af Københavns Lufthavn banekapacitet, herunder udvidelsen af bane 22L tæt på Dragør og tæt bebygget område.

Miljøstyrelsen har åbenlyst lavet lovsjusk i f.m. udvidelse af banekapaciteten, hvor lufthavnen nu selv bestemmer hvilken startbane lufthavnen vil benytte til flystarter uden hensyntagen til lufthavnens naboer. Samtidig er trafikstyrelsens håndtering af støjklager ikke sandfærdig og afvises på et åbenlyst forkert grundlag.

Yderligere hviler beslutningsgrundlaget for udvidelsen af bane 22L til at tage tunge flytyper som det gamle russiske fragtfly Antonov 124 (meget støjende) og den nye Airbus 380 på en "statisk beregning" af startbanernes (tunnelens) bæreevne foretaget af Københavns Lufthavn, men som hverken miljøstyrelsen eller trafikstyrelsen har set i f.m. sagsbehandlingen og godkendelse af lufthavnsudvidelsen. Jeg finder det meget kritisabelt, at der ikke er fremlagt dokumentation for lufthavnens påstande omkring bæreevnen for startbanerne i f.m. lufthavnsudvidelsen. Lufthavnen nægter konsekvent adgang til denne beregning/rapport.

Miljøstyrelsen har således godkendt en lufthavnsudvidelse, hvor lufthavnen nu frit kan anvende begge startbaner hele døgnet og efter eget forgodtbefindende og uden regulering. Dette er til stor unødige gene for lufthavnens naboer og tilliden til miljøstyrelsen og trafikstyrelsen eksisterer ikke mere.

Min kritik går specifikt på, at miljøstyrelsen afskaffede reglerne for paralleloperationer gældende i den oprindelige miljøgodkendelse og nu tillader lufthavnen at foretage paralleloperationer hele døgnet, hvilket selvfølgelig vil kræve en ny miljøgodkendelse og høring. Man luskede denne lufthavnsudvidelse igennem på et mangelfuldt grundlag, som ingen var opmærksom på i høringsperioden.

Lufthavnen (miljøkoordinator Jens Rasmussen i skrivelse 27 OKT 2015) har da også med al tydelig meddelt, at **"Københavns Lufthavne A/S (CPH) kan oplyse, at paralleloperationer, herunder start på bane 22L, er tilladt i tidsrummet kl. 06.00 – 23.00 jævnfør lufthavnens miljøgodkendelse og AIP Denmark"**.

Miljøstyrelsen bakker op om lufthavnens fortolkning om at bane 22L nu kan bruges hele døgnet uden restriktioner og kontrol, hvor det tidligere skulle være kapacitetsmæssig begrundet. Man har igen sat ræven til at vogte gæs, og lufthavnen er åbenlyst ikke tilstrækkelig ansvarlig til denne "selvkontrol". Lufthavnen er også Danmarks største miljøsynder, hvilket synes at have forbigået miljøstyrelsen.

Trafikstyrelsen var dog af den opfattelse, at "at hovedbanesystemet i tidsrummene 06-07 og 22-23 er ændret således, at det fremadrettet er den vestlige hovedbane (22R) der er præferencebane for starter (i retning sydvest) i disse tidsrum" samt "det er vores vurdering, at ændringerne samlet set *ikke* vil medføre en øget støjbelastning øst for lufthavnen – formentlig snarere det modsatte" (Trafikstyrelsens sagsnr. TS31502-00686).

Der er således rod i miljøgodkendelsen og efterfølgende lovgivning/støjregler om der eksisterer en præferencebane eller ej. Lufthavnen har jo med al tydelig meddelt, at man bare kan køre paralleloperationer hele døgnet, som det passer dem. Tilsvarende er det jo heller ikke korrekt, når trafikstyrelsen påstår, at den øgede støjbelastning vil falde selvom lufthavnen kan bruge begge baner uden begrænsninger, som lufthavnen jo tydeligt har meddelt.

Når trafikstyrelsen samtidig (i f.m. med en klage 24. februar over forkert brug af startbanerne) fastholder, at et enkelt fly på startbanen (uden andre ventende fly) er "en travl periode" og at paralleloperationer på bane 22L efter kl. 0600 derfor er tilladt, lyver trafikstyrelsen. Der var beviseligt ikke behov for at anvende bane 22L tættest på Dragør ved denne start (der var ingen fly i kø!). Trafikstyrelsens håndtering af støjklager over forkert baneanvendelse er meget farvet og kritisabel (og åbenlyst forkert).

Her er trafikstyrelsens svar på støjklagen:

Trafikstyrelsens svar på støjklage af 24. februar (TS31502-00686): Denne bestemmelse skal forstås således, at når bane i brug er 22L/R skal bane 22R benyttes til starter og bane 22L til landinger. Bestemmelsen giver dog mulighed for at ATC (NAVIAR) kan gøre brug af paralleloperationer – dvs. starter på bane 22L og landinger på bane 22R. Muligheden for at benytte paralleloperationer er med til at sikre, at lufthavnen i travle perioder kan opretholde den fornødne kapacitet.

Vi har gennemgået baneanvendelsen for starter og landinger på lufthavnen den 24. februar 2016 i tidsrummet 05:55-06:20 (beflyvningen fremgår af [webtrak](#)). Vi kan på baggrund heraf ikke konstatere nogen overtrædelse af ovennævnte støjbegrænsende bestemmelse.



(Et fly på startbanerne er en travl periode efter trafikstyrelsens opfattelse)

Denne form for sagsbehandling af miljøgodkendelser er endnu mere lemfældigt end den fremlagte landsbrugspakke, og jeg vil anmode folkettinget om at gennemgå forløbet omkring denne lufthavnsudvidelse og de fremsatte påstande om konsekvensen af brugen af paralleloperationer og de ændrede støjregler gældende for lufthavnen. Der er således behov for en præcisering af baneanvendelsen i Københavns Lufthavn, ligesom hele forløbet op til ændringen af støjvilkårene bør gennemgås. Herunder om der skal udarbejdes en ny VVM-redegørelse for lufthavnen for at tillade paralleloperationer i lufthavnen, ligesom lufthavnens "statiske beregninger" for startbanernes bæreevne (tunellen) skal frem i lyset.

MVH
S. Beck
Søvej 44B
27912 Dragør