



Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S  
Telefon 7221 8800  
Fax 7262 6790  
info@tbst.dk  
tbst.dk

Notat  
TS31502-00831  
31-10-2016

## **Notat om reglerne for brug af banesystemet på Københavns Lufthavn**

Trafik- og Byggestyrelsen er af transport- og bygningsministeren blevet bedt om at udarbejde et baggrundsnotat, der belyser de kritikpunkter og spørgsmål, som du har rejst angående den aktuelle baneanvendelse i Københavns lufthavn.

### **Bestemmelser om præferencebaner og paralleloperationer**

Når flyene som følge af vejrforholdene starter i retning sydvest dvs. på bane 22L eller 22R gælder i henhold til miljøgodkendelse og støjbegrænsende bestemmelser følgende:

- I tidsrummet kl. 06-23 er bane 22R præferencebane for starter og bane 22L præferencebane for landinger
- I tidsrummet kl. 23-06 er bane 22L præferencebane for både starter og landinger

Jf. de støjbegrænsende bestemmelser skal præferencebanerne anvendes i størst muligt omfang.

Samtidigt gælder, at paralleloperationer er tilladt i tidsrummet mellem kl. 06 og 23. Dette betyder at lufthavnen, hvis det skønnes nødvendigt, samtidig med at præferencebanen er bane-i-brug, kan gøre brug af den parallelle hovedbane. Dette sker typisk i travle perioder for at opretholde kapaciteten og undgå unødige forsinkelser.

I forhold til de tidligere bestemmelser er der to områder, hvor reglerne er blevet forenklet. Dette er sket efter ønske fra lufthavnen og med henblik på opnå en både mere sikker og mere flexibel trafikafvikling:

*For det første* er de tidligere "overgangsbestemmelser" gældende for tidsrummene kl. 06-07 og 22-23, hvorefter bane 22L, var præferencebane for starter, udgået. Med revisionen af miljøgodkendelse og de støjbegrænsende bestemmelser er perioden, hvor 22R er præferencebane, udvidet til at omfattet hele tidsrummet mellem kl. 06 og 23.

*For det andet* er reglerne om paralleloperationer forenklet. Bl.a. er det eksplicitte krav om, at sådanne operationer skulle være kapacitetsmæssigt begrundet, udgået.

En del af baggrunden for denne forenkling er, at den løbende trafiksituation på lufthavnen hele tiden ændres. Dette gør det vanskeligt at stille præcise og håndterbare krav til NAVIAIR, som beskriver de situationer, hvor der må gøres brug af paralleloperationer. Et startende fly får typisk instruks om, hvilken bane, det skal taxi'e til, senest 10-20 minutter før afgang. Dette betyder at flyvelederen skal anvisne banen ud fra et *forventet* trafikbillede, og dette kan af flere årsager ændre sig undervejs.

Ovenstående betyder *ikke*, at NAVIAIR nu har frit slag til at afvikle trafikken på hvilke baner, de vil. Vi skal i den forbindelse henvise til, at præferencebanerne skal benyttes i størst muligt omfang.

Grundet lufthavnens overordnede layout og mulighed for at udnytte to-banesystemet til at benytte den ene hovedbane til starter mens den anden benyttes til landinger, forventer Trafik- og Byggestyrelsen *ikke*, at de nævnte justeringer af bestemmelserne vil forskyde forholdet mellem antallet af starter på bane 22R og bane 22L.

Skulle det, jf. i lufthavnens årsopgørelse for banebenyttelsen i 2016 mod forventning vise sig, at der er sket en forskydning i fordelingen af starter på bane 22L og 22R, af et omfang, som påvirker støjkurverne øst og vest for lufthavnen, vil Trafik- og Byggestyrelsen – i samråd med Miljøstyrelsen – vurdere, om der er behov for at præcisere de lokale instrukser for baneanvendelsen, som NAVIAIR skal efterleve.

## **Større flytyper**

Banesystemet på Københavns Lufthavn er af Trafik- og Byggestyrelsen - i henhold til ICAO's Annex 14 - godkendt til at kunne beflyves af såkaldte kategori E-fly. Her er tale om fly, hvis vingespænd er mindre end 65 m, og hvor afstanden mellem hovedhjulene er mindre end 14 m.

På baggrund af en ansøgning fra Københavns Lufthavn har Trafik- og Byggestyrelsen i 2015 dispenseret for denne godkendelse, for så vidt angår fly af typen Airbus 380, der har et vingespænd på 79,5 m. Airbus 380 er i dag den eneste flytype (større end kategori E-fly), der har en permanent dispensation til at beflyve Københavns Lufthavn.

Af lufthavnens årsrapport for 2015 fremgår, at udover fly af typen Airbus 380, er der yderligere 3 større flytyper (kategori F), der alene må benytte bane 22L/04R. Det drejer sig om: Antonov 124, Antonov 225 og Lockheed C5-A/B Galaxy. Af disse tre fly er det kun Antonov 124, der i 2015 har befløjet CPH (med 2 operationer).

Disse flytyper har ikke nogen permanent tilladelse til at beflyve CPH, men har tidligere fået dispensation til enkeltstående flyvninger.

Hvad angår de tre flytypers fremtidige muligheder for lejlighedsvis at beflyve lufthavnen, vil spørgsmålet blive taget op i forbindelse med konverteringen af lufthavnens tekniske godkendelse til det fælles europæiske regelsæt for flyvepladser, jf. EU forordning 139/2014. Denne konvertering er p.t. i proces, og forventes afsluttet i løbet af de næste par måneder.