

## **Støj og luftkvalitet i Københavns Lufthavn**

### **Baggrund for ny udviklingslov for Københavns Lufthavn**

Københavns Lufthavn er en knudepunktslufthavn i international klasse, som sikrer tilgængelighed til omverdenen, udoover hvad vores lands størrelse tilsiger. Det skaber både vækst og beskæftigelse i hele Danmark og giver dansk erhvervsliv og rejsende en unik adgang til hele verden gennem lufthavnen.

Københavns Lufthavn er allerede i dag presset på at kunne levere de faciliteter, som flyselskaberne efterspørger. Hovedbanerne har allerede i dag kapacitet til 55 mio. passagerer om året, men nye og større flytyper kræver mere plads ved terminalerne og på rullevejene. Til gengæld kan de større fly medtage flere passagerer, er mere støjsvage og bruger mindre brændstof pr. passager.

For at Danmark fortsat kan have en konkurrencedygtig lufthavn med en effektiv drift – herunder med terminalnære standpladser og et samlet terminalområde med direkte adgang til kollektiv transport - er der behov for at justere på rammebetingelserne. Den vil gøre det muligt at planlægge investeringer i lufthavnen de næste 20-30 år.

I en ny udviklingsplan vil der også være fokus på at kunne forsyne flyene med nye brændstoffer, hvilket understøtter udviklingen af en mere bæredygtig og moderne lufthavn.

### **CPH har et vedvarende fokus på at reducere støj- og luftgener**

Københavns Lufthavn er en stor virksomhed, som de tætte naboer kan både se og høre. CPH har derfor en stor forståelse for, at naboer kan være bekymret for, hvad udviklingsplanen vil betyde for dem.

Københavns Lufthavn er underlagt en række myndighedskrav gennem adskillige miljøgodkendelser, herunder miljøgodkendelser vedr. luftforurening og støj fra afvikling af flytrafikken, hvis vilkår alle sammen bliver overholdt. Og CPH vil naturligvis også fremover have fokus på det gode naboskab og arbejde vedvarende med at reducere støjgener fra lufthavnen og nedbringe påvirkningen på luftkvaliteten i området.

Udviklingsplanen skal realiseres inden for de gældende rammer. Samtidig har CPH fokus på at inddrage naboer og på at reducere den oplevede støj og lugtgener ved hjælp af en række forskellige tiltag. Herunder muligheden for at bruge nye bygninger som effektiv støjafskærmning mod naboer.

CPH fortsætter med at overvåge støjniveauerne i nabolaget via seks støjmålestationer, som kan tilgås online, ligesom at luftkvaliteten løbende måles af to målere. Derudover kan vores naboer få opstillet en mobil støjmåler, som kan placeres ved boligen, bl.a. til brug i dialogen med naboer omkring støj på netop deres ejendom.

## **CPH har reduceret støjen samtidig med, at antallet af passagerer er fordoblet**

Københavns Lufthavns miljøgodkendelse for støj sætter bl.a. de støjmæssige rammer for afvikling af flytrafikken, og alle myndighedskrav på støjområdet bliver overholdt. Det er Miljøstyrelsen, der er tilsynsmyndighed i forhold til, hvordan støjen skal måles samt for miljøgodkendelserne for støj og luft.

Siden 1994 er antallet af boliger, som er støjramte over myndighedernes vejledende grænseværdi, reduceret med mere end 80 pct. I samme periode er antallet af passagerer fordoblet. Det skyldes hovedsagelig, at nye flytyper støjer mindre, at flyselskaberne udnytter flyenes kapacitet bedre samt vores vedvarende fokus på at reducere støj gennem støjskærme og ændringer i procedurer i lufthavnen og ved ind- og udflyvning til Københavns Lufthavn. Der er altså ikke en entydig naturlig sammenhæng mellem antallet af passagerer og støj, som også transportministeren svarer Folketinget i svar på spørgsmål nr. S230 fra den 14. februar 2023.

Udviklingsplanen skal realiseres inden for de gældende myndighedskrav for støj og målsætningen er at halvere antallet af støjramte boliger (i forhold til niveauet i 2018) senest i 2050.

### **Hvordan behandles flystøj?**

Et af hovedvilkårene i miljøgodkendelsen for støj er beregninger af støjbelastningen fra starter, landinger og taxikørsel mellem baner og terminalområdet, hvor støjbelastningen vurderes ved måleenheden *Lden*.

*Lden* er en støjindikator, der angiver den gennemsnitlige støjbelastning over en 24-timers periode, med særlig vægtning af støjniveauer om aftenen og natten, hvor støj generelt opfattes mere forstyrrende. Når *Lden* fra en given lufthavn udregnes, tillægges støjen således 5 dB om aftenen (kl. 19-22) og 10 dB om natten (kl. 22-7) for at give et vægtet gennemsnit over 24 timer. *Lden* benyttes generelt til vurdering af trafikstøj, og metoden har været anvendt i mange år, idet der er fundet god overensstemmelse mellem *Lden* og den gene, folk oplever.

Selvom CPH overholder alle støjgrænseværdier fastsat i miljøgodkendelsen - også om natten - så er vi opmærksomme på, at støj om natten kan virke særligt generende. Derfor vil der også i de kommende år være særligt fokus på at nedbringe støjen om natten såvel som om dagen.

### **CPH måler kontinuerligt påvirkning af luftkvaliteten**

Københavns Lufthavn er også underlagt myndighedskrav i en særskilt miljøgodkendelse i forhold til luftkvalitet, og der er et stort og vedvarende fokus på luftpåvirkninger fra operationerne. Også her bliver alle myndighedskrav overholdt med en pæn margin.

Den offentligt tilgængelige afrapportering til Miljøstyrelsen (se nederst) viser, at niveauet af fine partikler er faldet jævnt siden år 2000. Fine partikler bliver transporteret over store afstande, og det kan derfor være svært at skelne, hvor partiklerne stammer fra. Grænseværdien for fine

partikler (PM<sub>2,5</sub>) er 25 µg/m<sup>3</sup>, og CPH har overholdt denne grænseværdi i al den tid, der er målt - og ligger endda væsentligt under.

CPH måler også kvælstofdioxid/NO<sub>2</sub>, der er en gas dannet ved forbrænding. Også her overholdes kravene.

### **Frivillige målinger af ultrafine partikler og Black Carbon viser lav forekomst**

CPH har siden år 2000 frivilligt overvåget mængden af ultrafine partikler i luften. Dog er det vigtigt at påpege, at resultaterne af målingerne på ultrafine partikler er svære at tolke, da der mangler videnskabelig viden på området.

CPH har siden 2021 målt Black Carbon, som er den skadelige del af partiklerne. I forhold til arbejdsmiljøet er der opstillet en grænseværdi for elementær carbon, som udgør en væsentlig del af Black Carbon. Målingerne viser, at forekomsten af elementær carbon ligger væsentlig under grænseværdien for arbejdsmiljø.

### **Sammenhængen mellem at arbejde blandt fly og forekomst af alvorlig sygdom**

I forhold til det sundhedsskadelige element, så blev der i 2012-2016 gennemført en undersøgelse af sammenhængen mellem udendørs arbejde i Københavns Lufthavn og bl.a. hjerte-kar-sygdom og kroniske luftvejslidelser samt lunge- og blærekræft.

Her blev en gruppe på 6.629 nuværende og tidligere ansatte i CPH sammenlignet med en referencegruppe på 62.456 personer. Undersøgelsen fandt ikke øget risiko for hjerte-kar-sygdom og luftvejslidelser blandt personer med udendørsarbejde i CPH. Undersøgelsen kunne tilsvarende ikke sige noget om sammenhængen mellem udendørs arbejde i CPH og risikoen for hverken lunge- eller blærekræft, da der var meget få sygdomstilfælde.

Siden 2007 har lufthavnen målrettet, og i samarbejde med medarbejdergrupper som arbejder blandt flyene, arbejdet med at forbedre luftkvaliteten inden for arealet. Det betyder, at der bl.a. har været fokus på at omstille køretøjer og grej fra fossilt til eldrevet.

### **Litteratur**

Det er muligt at dykke ned i flere detaljer om støj og luft i Københavns Lufthavn afrapporteringer til myndighederne, som bliver offentliggjort hvert år:

- ★ [Støjårsrapport 2021](#)
- ★ [Afrapportering om luftkvalitet 2021](#)

For yderligere information kontakt Søren Clausen, chef for Public Affairs i Københavns Lufthavn. Telefon: 53 64 29 31 eller e-mail: soeren.clausen@cph.dk