



Borgergruppen
mod
lufthavnsforurening
CPH Uden Udvidelse

København 7. marts 2023

Kære medlem af Sundhedsudvalget,

Tak, fordi du havde tid til at høre om vores oplevelser af støj- og luftforureningen som naboer til Københavns Lufthavn.

Som lovet sender vi hermed en kort uddybning af de væsentligste punkter fra vores foretræde om vores bekymringer i forbindelse med den planlagte udvidelse. Derudover vil vi gerne understrege, at vi gerne kommer forbi til et møde på Christiansborg, såfremt du ønsker noget uddybet.

1. Kort baggrund

Københavns Lufthavn har i en årrække arbejdet mod en udvidelse, som skal gøre det muligt at øge det nuværende årlige passagertal fra omkring 30 til 40 millioner med mulighed for at øge til 55 millioner. Det kræver en lovændring. Transportministeriet forventer i denne folketingssamling at fremsætte et lovforslag om "rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup".

Vi er en stor gruppe naboer, som de seneste år har oplevet en markant og stigende støj- og luftforurening fra lufthavnen, hvilket blandt andet underbygges af det markant stigende antal klager sendt til Københavns Lufthavn og Miljøstyrelsen. Fra under 100 om året til flere end 1000 i løbet af de seneste fem år.

På den baggrund er vi som borgere bekymrede for konsekvenserne af en udvidelse, både for vores egen og for vores børns sundhed.

Vi er ikke imod lufthavnen. Men vi er imod en udvidelse og forventer, at konsekvenserne af en sådan bliver undersøgt og taget alvorligt.

2. Hvilke konsekvenser kan en udvidelse af Københavns Lufthavn forventes at få for borgerne i området?

2.1 Mere partikelforurening. Øget risiko for kræft og hjertekarsygdomme

Forureningen med ultrafine partikler i boligområderne omkring lufthavnen er i dag på niveau med forureningen på H.C. Andersens Boulevard. Det viser et forskningsprojekt gennemført i et samarbejde mellem universitetet i Utrecht og Københavns Kommune.

Ultrafine partikler er de mest sundhedsskadelige og øger blandt andet risikoen for hjertekarsygdomme og kræft. De sundhedsmæssige konsekvenser af luftforurening fra flytrafik er de samme som luftforurening fra vejtrafik, viser forskningen.

2.2 Mere støj. Lufthavnen vil ikke overholde WHO's grænser for støj

Verdenssundhedsorganisationen anbefaler, at støj fra lufthavne ikke overstiger 45 db. Grænsen for Københavns Lufthavn er 55 db. Decibelskalaen er logaritmisk - derfor svarer en forskel på 10 db til en tredobling af lydstyrken. WHO har kritiseret de danske støjgrænser for at være for høje.

Københavns Lufthavn har fået udarbejdet en miljøvurdering af de gældende støjgrænser, hvor man anerkender WHO's grænseværdier, men fastholder at overskride denne. I miljøvurderingen skriver Københavns Lufthavn, at en overskridelse af WHO's grænseværdier med 10 db er »en hensigtsmæssig afvejning af hensynet til beboeres geneoplevelser på den ene side« og »mulighederne for at drive lufthavne og flyvestationer på den anden side«.

Dette er helt uacceptabelt.

Forskningen på området viser, at støj blandt andet kan give kræft og demens, men mere konkret oplever vi det ved ikke at kunne opholde os udendørs, samt at vi og vores børn i perioder ikke kan sove på grund af støj.

Det skal bemærkes, at for kunne gennemføre udvidelsen skal de nuværende støjregler lempes, fx er der i dag en grænse på 80 db i tidsrummet 23 til 06. Denne grænse ændres i forbindelse med udvidelsen af lufthavnen.

2.3 Lufthavnen er vital infrastruktur. Men det er udvidelsen ikke

I medfør af luftfartsloven er Københavns Lufthavn defineret som et infrastrukturanlæg af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser. Det er uden for enhver tvivl, at lufthavnen er nødvendig for danske rejsende og danske virksomheder. Men i forbindelse med ansøgningen om en udbygning fejlfortolker Københavns Lufthavn denne definition.

Den ansøgte udvidelse handler ikke om vital infrastruktur.

En stor del af de stigende trafikmængder sker i transfer for udenlandske turister og ikke mindst godstransport. Lufthavnen vil være "hub" for europæisk fragtttransport og tredoble mængden af fragt fra 350.000 tons i dag til mere end en million.

Det er ikke af vital betydning for Danmark. Tværtimod.

Derfor er en udvidelse først og fremmest af betydning for Københavns Lufthavn, ikke for andre virksomheder og heller for almindelige danskere.

Det skal bemærkes, at Københavns Lufthavn over for offentligheden og politikerne har fremført udvidelsen som uafhængig af fragt og lagt vægt på lufthavnens vitale rolle for

forbindelsen fra Danmark til verden. Men over for potentielle fragtkunder har lufthavnen anført at fragt er en »nøglekomponent« i udvidelsen.

3. Hvad kan gøres:

Såfremt et politisk flertal vil fastholde at gennemføre lovændringen og gøre en udvidelse mulig, kan en række tiltag være med til at forebygge øget luft- og støjforurening i området.

- Det bør undersøges, hvad stigningen i passagerer fra 30 til 40 millioner og potentielt 55 vil medføre for støj og partikelforurening.
- Krav om elektrificering af banekørsel (taxi)
- Krav om analyse med henblik på støjdæmpende foranstaltninger, fx. støjvolde eller flytning af startpunkter.
- Forbud mod flyvninger om natten. Det findes i andre europæiske lufthavne, f.eks. Hamborg, Frankfurt og München.
- Loft over antal operationer. Det findes i blandt andet Amsterdam.

Vi ser frem til en fortsat dialog.

På vegne af borgergruppen CPH uden udvidelse,
Helene Bach, formand for bestyrelsen
Otto Lerche, bestyrelsesmedlem