



Foreningen CPH uden udvidelse

Til Transportministeriet

Høringssvaret er også sendt til Transportudvalget, Miljøudvalget og Sundhedsudvalget

Høringssvar vedr. udkast til "Lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup"

Indledning

"CPH uden udvidelse" er en borgergruppe som er dannet af en gruppe af naboer til lufthavnen som de senere år har oplevet stigende miljømæssige gener fra lufthavnen. Udsigterne til en udvidelse af kapaciteten i lufthavnen til op mod 55 mio. passagerer årligt gør os meget bekymrede for konsekvenserne for den store del af Amager, som er påvirkede af lufthavnen.

CPH uden udvidelse er ikke imod lufthavnen. Den har for de fleste af os altid været der og den var der før vi kom. Vi er heller ikke imod at den udvikler sig og bliver bedre til det som den er sat i verden for.

Men vi er imod at den udvikler sig, så den skader vores og vores børns og børnebørns sundhed mere end den gør i dag. Dette høringssvar er et opråb om at tage de fremtidige miljøpåvirkninger fra lufthavnens kapacitetsudbygning alvorligt!

De seneste 5-6 år har lufthavnens negative påvirkning af borgernes liv, trivsel og sundhed i dette område været stigende. Dette er dokumenteret i vedlagte dokumentation for udviklingen i antal klager og registreringer i en app, som vi har udviklet over støj og lugt fra lufthavnen de seneste fem år (se bilag 1).

Kastrup Lufthavn er en af de mest bynære lufthavne i Europa. Der bor ca. 200.000 mennesker på Amager i lufthavnens umiddelbare nærhed, og udover beboelsesejendomme ligger der, som

direkte nabo til lufthavnen, fodboldbaner, skoler, daginstitutioner, SFO'er og klub. Vores børn opholder sig derfor mange af døgnets timer i lufthavnens nærmiljø.

Der er grænseværdier for støj og luftforurening, som regulerer driften af lufthavnen, og som lufthavnen bryster sig af at ligge under. Men de vejledende grænseværdier i Danmark på 55 dB (DENL) for støj fra lufthavne, med et maksimalt loft for enkeltstående støjhændelser på 80 dB om natten, ligger langt over de grænseværdier som WHO anbefaler for flystøj: 45 dB Lden og 40 dB Lnight. WHO har generelt kritiseret de danske støjgrænser for at være for høje. Og når det gælder luftforurening, så er der fx slet ingen grænseværdier for ultrafine partikler.

Den oplevelse vi borgere har er, at grænsen for, hvad der er acceptabelt, er nået NU. Både hvad angår støj og luftforurening fra lufthavnen.

Det er den virkelighed jeres lovforslag skriver sig ind i. Forslaget skaber rammerne for en udbygning af Kastrup Lufthavn, som vil øge støj- og forurening - og vil derfor forringe miljø- og sundhedstilstanden yderligere for beboerne på Amager.

Miljøpåvirkning af lovforslaget/planen

I lovforslaget fremgår det, at lovforslaget vurderes ingen væsentlige påvirkninger at have på miljøet. Den primære begrundelse for denne konklusion er, at *"Udvikling af lufthavnen i det nordvestlige område vurderes [dog] ikke at medføre yderligere flytrafik end evt. andre udviklingsmodeller, som Københavns Lufthavn vil kunne udføre inden for den eksisterende udbygningslov."*

Det er dygtigt spin! Som tilslører det faktum, at lovforslaget skaber rammerne for den udviklingsmodel – og ikke en af flere mulige andre udviklingsmodeller - som skal muliggøre den vækst til 40-55 mio. passagerer årligt, som er målet i lufthavnens udviklingsplan. Som i øvrigt i mange år har heddet "udbygningsplan" men skiftede navn til "udviklingsplan", da klimapolitikken og CO2 reduktion kom højt på den politiske dagsorden for et par år tilbage.

Det fremgår også direkte af lovforslagets bemærkninger, at lovforslaget ligger i forlængelse af Luftfartsstrategien fra 2017, som *"behandler udvidelsesplanerne for Københavns Lufthavn, Kastrup, der vil gøre lufthavnen i stand til at håndtere op mod 40 mio. passagerer om året. Heri indgår betragtninger om både mere fleksible rammer for arealanvendelsen på lufthavnens område og lufthavnens såkaldte »tværbane«."*

Man skal således ikke lade sig narre af ord. Det lovforslag, som er i høring, **en forudsætning for** – og ikke bare en understøttelse af - væksten af kapaciteten i lufthavnen, så den kan håndtere op til 40-55 mio. passagerer årligt. En vækst, som ikke vil kunne lade sig gøre uden de ændrede lovmæssige rammer. Derfor skal man naturligvis miljøvurdere denne vækst i kapacitet som planen forventes at afstedkomme. Ikke mindst af hensyn til den store befolkningsgruppe, der lever og bor og arbejder så tæt på lufthavnen.

Det kan sammenlignes med, når man udbygger en motorvej for at få mere kapacitet til en forventet vækst i biltrafikken. Myndighederne laver i disse tilfælde en VVM-undersøgelse, der

afdækker de miljømæssige påvirkninger, påvirkning af natura 2000 områder og konsekvenser for støj, CO2 og emissioner, af den forøgede trafik, som udbygningen vil medføre, uagtet at en del af væksten i trafikken ville komme alligevel uden udbygning af motorvejen, i form af pres på alternative ruter eller øget trængsel på den eksisterende motorvej.

Transportministeriet har i forbindelse med lovforslaget besluttet at få Kastrup Lufthavn til at udarbejde en strategisk miljøvurdering (SMV), selvom man på grundlag af en juridisk fortolkning af miljøvurderingsloven har vurderet, at udviklingsplanen ikke er miljøvurderingspligtig. SMV'en når pudsigt nok til samme konklusion som lovforslaget om udviklingsplanens konsekvens for kapaciteten i lufthavnen:

"Planen vil ikke afstedkomme en udvidelse af lufthavnens samlede kapacitet, som ikke også vil kunne etableres under de gældende rammer. På den baggrund vurderes det, at planen vil afstedkomme ingen påvirkning på befolkningen."

"Det vurderes, at der vil være ingen påvirkning af lufthavnens samlede emission, idet planen ikke påvirker lufthavnens kapacitet." (Begge citater fra miljøvurderingen, som pt er i høring på Trafikstyrelsens hjemmeside)

At man fra myndighedernes (Transportministeriets) side har besluttet, at lufthavnen selv skulle udarbejde SMV'en (som har engageret COWI til at udføre opgaven) gør den – sammenholdt med ovenstående konklusion om "ingen" miljøpåvirkning – utroværdig som beslutningsgrundlag.

Vi mener, at Folketinget bør blive oplyst om de reelle miljøpåvirkninger, der forventeligt vil ske med udvidelse af lufthavnens kapacitet. Ingen bliver klogere af at få at vide, at udvidelsesplanen ikke vil have miljøpåvirkninger ud over dem, man kunne forvente med alternative udvidelsesplaner. Det er vildledning. Også af Folketingets politikere.

Støj og fortællingen om tværbanen

Det fremstår i lovforslaget som om, at afkortningen og ensretningen af tværbanen vil betyde, at der samlet set kommer mindre støj fra lufthavnen. Det er en misforståelse, der bygger på en falsk præmis om, at den primære støjmæssige gene fra lufthavnen udgøres af tværbanen.

Fly ind over København som følge af anvendelse af tværbanen under særlige vejrforhold udgør 1-2 procent af al flyaktivitet i lufthavnen. De få gange årligt, at man hører et fly højt ind over beboelsesområder, er naturligvis en kilde til støj. Men for beboelsesområderne på Amager er sjældne punktvis støjoplevelser fra tværbanen ikke det primære støjproblem fra lufthavnen.

Støjproblemerne fra lufthavnen udgøres af den normale flytrafik fra lufthavnen. Som borgere på Amager har vi har oplevet en stigende støjpåvirkning de senere år, som afspejler væksten i flytrafikken og som også afspejler sig i lufthavnens egne målinger af støj udviklingen. Det enkelte fly er generelt blevet mere støjsvagt, men afgangsfrekvensen er øget i dagtimerne og er stærkt stigende i nattetimerne på grund af den øgede fragtflyvning. Udviklingen afspejler sig i den stigende mængde klager over støj, som Miljøstyrelsen har modtaget i takt med lufthavnens vækst de forløbne år (se vedlagt bilag).

Derudover oplever vi markant stigning i støj fra lufthavnens nordvestlige område når flyene venter, taxakører og/eller motorafprøver. Vinden er fra syd-sydøst en stor procentdel af årets dage, og støjen fra lufthavnens nordvestlige område er derfor et stort problem for det store beboelses- og institutionsområde, der ligger nord-vest for lufthavnen.

Ifølge lovforslaget vil netop denne støj vokse, som det fremgår af lovforslaget: *"Modsat må der forventes støj som følge af den mulige etablering af nye standpladser i lufthavnens nordvestlige område, da flyene vil være tættere placeret på lufthavnens yderområde."*

Højt niveau af ultrafine partikler

Udover støj så er der også en sødlig stank af jetfuel, som på nogle dage ligger som en dyne over et område 3-4 km eller mere fra lufthavnen. Det er især når vinden i sommerhalvåret er fra syd sydøst, at de mange borgerne i området nord-nordvest for lufthavnen gør opmærksom på problemet. Mange undgår at lufte ud. Man er bange for, hvad det er man indånder. At flyenes emissioner er sundhedsskadelige er et faktum, som understøttes af utallige forskningsundersøgelser. Og lufthavnsmedarbejdere i Kastrup, som har arbejdet tæt på kilden, har fået kræft og anerkendt det som arbejdsskade.

De seneste år har der været fokus på de ultrafine partikler, som er særligt karakteristiske for emissioner fra fly. Men mens der er grænseværdier for NOx og større partikler, så er der ikke opstillet grænseværdier for ultrafine partikler. Dette er bl.a. fordi man ikke har belæg for en nedre grænse, dvs. at de er skadelige i selv små mængder, da de har nanostørrelse og finder vej gennem lungevævet ind i blodbanerne og til de indre organer.

Det anerkendes da også i bemærkningerne til loven, at der kan være risiko for, at ultrafine partikler påvirker miljøet – altså at de kan være sundhedsskadelige. Dette er ikke en mulig fremtidig risiko, men helt akut. Der er allerede masser af dokumentation og viden på området, som viser at ultrafine partikler kan give kræft, hjertekar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler.

Copenhagen Solution Lab har via et samarbejde med Google og Googlebilerne foretaget uvildige målinger af partikelforurening i københavnsområdet. Disse målinger viser, at der er en meget høj koncentration af ultrafine partikler i villakvartererne nordvest for lufthavnen, hvor der ellers er lav biltrafik.

Generelt er der for nuværende ikke et overblik over Kastrup Lufthavns miljø- og sundhedseffekt på nærmiljøet, da der ikke pågår en uvildig, tidssvarende og grundig overvågning af lufthavnens udledning af støj og luftforurening – og sundhedspåvirkningen af denne. Det gælder både udledningen fra fly i luft og på landjord, diverse maskiner/biler knyttet til lufthavnens drift, samt den afledte biltrafik som lufthavnen skaber.

Den uvildige overvågning må igangsættes inden en lovændring muliggør en yderligere stigning i passagerer og fragtflyvninger. Det vil være rettidigt omhu og i tråd med et forsigtighedsprincip. Alternativet kan være at vi om få år står med en ny skandale á la den igangværende PFAS-

skandale. Særligt gælder det i forhold til den indretning af nye standpladser til passagerflyvninger, som lovforslaget giver mulighed for: den øgede mængde standpladser er placeret i det område, hvor der meget tæt på ligger udendørs fritidsfaciliteter, skoler og dagtilbud.

Afvejningen mellem vækst og miljø

Det fremgår af bemærkningerne til loven på side 5: *“Samtidigt skal der i miljøbeskyttelsesmæssig sammenhæng lægges stor vægt på behovet for en optimal drift af lufthavnens aktiviteter. Det er ikke hensigten med lovforslaget at ændre på forholdet til de miljømæssige aspekter ved udvikling af lufthavnen i forhold til de, der gør sig gældende under den nugældende udbygningslov.”* Allerede med tidligere lovgrundlag for lufthavnen blev denne vægtning til fordel for optimale forhold for lufthavnens drift overfor miljøhensyn etableret.

I forhold til den larmende klimakrise og de ovennævnte argumenter om kompromittering af så mange borgeres sundhed mener vi, at det er på tide at sætte spørgsmålstejn ved denne afvejning.

Andre lande gør det. I flere bynære lufthavne i Europa, fx Hamborg, Frankfurt og München er der forbud mod flyvninger om natten. Og fx Schipol har et loft over antal fly. Ligeledes har mange storbyer opdelt aktiviteten i to lufthavne og har flyttet flyvningerne med fragt og charter længere væk fra de tæt beboede områder i storbyerne.

Med venlig hilsen

Helene Bach, formand for Foreningen CPH uden udvidelse