

Københavns Lufthavne A/S
Lufthavnsboulevarden 6
2770 Kastrup

Virksomheder
J.nr. MST-1270-01811
Ref. clben/hecla
Den 2. marts 2016

Sendt med digital post til cvr. nr. 14707204

MILJØGODKENDELSE

VILKÅRSÆNDRING

For:

Københavns Lufthavne A/S

Lufthavnsboulevarden 6, 2770 Kastrup

Matrikel nr. i Tårnby Kommune:

Kastrup By, Kastrup: 65a og 87a | Maglebylille By, Kastrup: 124 og 136 |
Maglebylille By, Tårnby: 130a, 130b, 130c, 130d, 130e, 130f, 130g, 130h, 130i,
130k, 130m, 130n, 130p, 130q og 134 | Tømmerup By, Tårnby: 87a - Kongens små
Enge, Tårnby: 31 | Skelgårde, Tårnby: 16 | Ullerup By, Tårnby: 39a og 39k | Viberup
By, Tårnby: 6a og 6b

Matrikel nr. i Dragør Kommune:

St. Magleby By | St. Magleby: 144a

CVR-nummer: 14 70 72 04

P-nummer: 1002961018

Listepunkt nummer: H202 Lufthavne, flyvestationer og flyvepladser

Vilkårsændringen omfatter:

Ændring af vilkår F1 om maksimal støj fra taxikørsel i natperioden i forbindelse med nedrivning af Hangar 1 og udbygning med første etape af Finger E samt præcisering af vilkår F1.

Godkendt:



Claus Gybeck Bendstrup
1. sagsbehandler



Heidi Clausen
2. sagsbehandler

Annonceres den 2. marts 2016

Klagefristen udløber den 30. marts 2016

Søgsmålsfristen udløber den 2. september 2016

Indledning

På grundlag af oplysningerne i bilag [A], ansøgning om ændring af vilkår F1, godkender Miljøstyrelsen hermed de støjmæssige konsekvenser i forhold til maksimal støj fra taxikørsel i natperioden ved nedrivning af Hangar 1 og udbygning med første etape af Finger E.

Derudover præciserer Miljøstyrelsen vilkår F1 således, at det klart fremgår, at grænseværdien kun er gældende i boligområder og rekreative områder med overnatning.

Vilkårsændringen medfører, at Hangar 1 kan nedrives og 1 etape af finger E kan etableres i overensstemmelse projektbeskrivelsen i bilag [B] uden overskridelse af grænseværdien for maksimal taxistøj i natperioden.

Miljøgodkendelsen meddeles i henhold til § 33, stk. 1, i miljøbeskyttelsesloven¹.

Vilkårsændringen

Vilkår F1 i miljøgodkendelse dateret 17. juni 2014 og trådt i kraft den 29. april 2015² ændres fra:

Det maksimale A-vægtede lydtrykniveau (L_{Amax}) fra taxikørsel i forbindelse med starter og landinger må i tidsrummet kl. 23:00-06:00 ikke overskride støjgrænserne, der fremgår af bilag 5.

til:

*Det maksimale A-vægtede lydtrykniveau (L_{Amax}) fra taxikørsel i forbindelse med starter og landinger må i tidsrummet kl. 23:00-06:00 ikke overskride støjgrænserne, der fremgår af bilag 5 **i områder uden for Københavns Lufthavn med beboelse og rekreative områder med overnatning.***

Miljøstyrelsen har med denne afgørelse ikke taget stilling til, om det ansøgte kræver tilladelse efter en anden lovgivning.

Sagens oplysninger

Københavns Lufthavne A/S har med mail den af 23. oktober 2015 fremsendt en projektbeskrivelse for nedrivning af Hangar 1 og udbygning med første etape af Finger E samt en beregning af de støjmæssige konsekvenser af projektet i forhold til støj fra afvikling af flytrafik.

Projektbeskrivelse og støjkonsekvensberegning er fremsendt i overensstemmelse med vilkår B1 og B2 i den gældende miljøgodkendelse for flystøj²

Nedrivningen af Hangar 1 skal gøre plads til udbygning af lufthavnen mod øst med første etape af Finger E. Finger E vil med etape 1 og en efterfølgende etape 2 blive etableret som en forlængelse af Finger D til standpladserne ved GO-terminalen. Der etableres ikke nye standpladser i forbindelse med første etape af Finger E.

¹ Bekendtgørelse af lov om miljøbeskyttelse, lovbekendtgørelse nr. 1317 af 19. november 2015.

² Revurdering af miljøgodkendelse. Vilkår om støj fra afvikling af flytrafik, dateret den 17. juni 2014 og gældende fra 29. april 2015.

Området ved Hangar 1 vil herefter blive benyttet til parkeringsplads for lufthavnsbusser, og der bliver etableret en supportbygning til buschauffører samt supportfaciliteter til handlere mv.

Nedrivning af Hangar 1 forventes i gangsat i august 2016 og afsluttet i marts 2017. 1. etape af Finger E forventes færdiggjort og klar til ibrugtagning i 2019. Tidspunktet for udbygningen af Finger E med etape 2 og nye standpladser ligger nogle år længere ude i fremtiden, men er endnu ikke planlagt præcist.

Hangar 1 er en del af den oprindelige støjafskærmning mod boligområdet beliggende nord for lufthavnen. Nedrivning af Hangar 1 har således betydning for flystøjens udbredelse nord for lufthavnen både i anlægsfasen og driftsfasen.

CPH's støjkonsekvensvurdering er baseret på beregninger foretaget af Delta, hvor flystøjen L_{DEN} (flystøj fra starter og landinger taxikørsel i forbindelse hermed) og den maksimale taxistøj i natperioden L_{Amax} beregnes i to forskellige scenarier. Scenarie 1 er, hvor Hangar 1 er fjernet, samt scenarie 2 er, hvor Hangar 1 er fjernet, og 1. etape af Finger E er udbygget. Støjberegningen tager udgangspunkt i 2020-beregningen, der ligger til grund for den gældende miljøgodkendelse for flystøj. Det er ikke foretaget beregning på den maksimale støj fra starter og landinger i natperioden, da projektet ikke påvirker denne støjbelastning fra flytrafikken.

Forudsætningerne ift. 2020-beregningen er ændret ud over de nævnte bygningsmæssige ændringer. Standplads F3, som i beregningen bl.a. repræsenterer de kommende standpladser D7 og D13 foran Hangar 1 og tilhørende taxivej, er fjernet, og taxikørslen mellem 7-stjerne krydset og standpladserne omfordelt. Baggrunden herfor er, at standpladserne D7 og D13 først etableres i forbindelse med opførelse af etape 2 af Finger E. Desuden er det forudsatte areal med hårde terrænflader udvidet mod øst i scenarie 2.

Beregningerne af L_{DEN} viser, at der i såvel scenarie 1 og 2 vil være en mindre stigning i støjbelastningen i området ift. beregningerne, der ligger til grund for den gældende miljøgodkendelse. Stigningen ses, hvor Hangar 1 fjernes, idet 65 dB kurven forrykkes en anelse mod nord men inde på lufthavnens areal. Stigningen ligger inden for støjgrænserne for L_{DEN} i den gældende miljøgodkendelse (vilkår D1 og bilag 2), idet 65 dB kurven ikke overskrides.

Beregningerne af L_{Amax} i natperioden (kl. 23.00-06.00) viser, at der i såvel scenarie 1 og 2 vil være en stigning i støjbelastningen ift. 2020 beregningen, mod nord og nordøst. Stigningen vil kun berøre parkeringspladser og arealer med offentlige veje uden for lufthavnen. Stigningen medfører overskridelse af støjgrænserne for den maksimale taxistøj i natperioden i den gældende miljøgodkendelse (vilkår F og bilag 5), idet 70 og 75 dB kurverne overskrides.

Beregningerne af L_{Amax} i natperioden (kl. 23.00-06.00) viser, at der i såvel scenarie 1 og 2 vil være en stigning i støjbelastningen ift. 2020 beregningen, mod nord og nordøst. Stigningen vil kun berøre parkeringspladser og arealer med offentlige veje uden for lufthavnen. Stigningen medfører overskridelse af støjgrænserne i bilag 5 i den gældende miljøgodkendelse for den maksimale taxistøj i natperioden, idet 70 og 75 dB kurverne overskrides. Bilagets støjgrænser er udarbejdet i hht. Miljøstyrelsens vejledning nr. 5 1994, og afspejler grænser, der i hht. vejledningen skal gælde for boligområder og rekreative områder.

Projektet med nedrivning af Hangar 1 og udbygning af Finger E med 1. etape vil således ikke kunne gennemføres inden for den gældende miljøgodkendelse for flystøj, og på den baggrund har CPH ansøgt om ændring af vilkår F1. Ansøgningen begrundes med, at det fremgår af Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 om støj fra flyvepladser, at for taxikørsel i forbindelse med start og landing skal man for almenflyvepladser, lufthavne og flyvestationer tilstræbe, at maksimalværdien ikke overstiger 70 dB(A) om natten i boligområder og rekreative områder med overnatning.

Miljøteknisk vurdering

Miljøstyrelsen vurderer, at det ansøgte vil kunne imødekommes, idet den forøgede maksimale taxistøj i natperioden udelukkende berører ikke støjfølsom arealanvendelse som parkeringspladser og offentlige veje nord og nordøst for lufthavnen.

Det er ved beregninger dokumenteret, at den øgede flystøjbelastning, som følge af nedrivning af Hangar 1 og udbygning med første etape af Finger E, ikke vil få betydning for boligområdet nord for lufthavnen, og med vilkårsændringen vil projektet kunne igangsættes i overensstemmelse med miljøgodkendelsen for flystøj.

Det er afgørende i denne vurdering, at hensynet til boligområdet nord for lufthavnen i natperioden bevares i overensstemmelse med Miljøstyrelsens flystøjvejledning, idet den tilsigtede grænseværdi på 70 dB i boligområder og rekreative områder med overnatning overholdes.

Miljøstyrelsen kan derfor godkende den ansøgte ændring af støjgrænsen for maksimal taxistøj i natperioden i forbindelse med gennemførelsen af projektet.

Præcisering af vilkår F1

Regulering af den maksimale støjbelastning fra taxikørsel i natperioden blev ændret, da den revurderede miljøgodkendelsen for flystøj trådte i kraft den 29. april 2015 efter behandling i Natur- og Miljøklagenævnet.

I rammegodkendelsen, som var gældende fra 11. maj 1999 – 28. april 2015, blev den maksimale støjbelastningen fra taxikørsel i natperioden vurderet ud fra fastsatte grænseværdier og årlige egenkontrolmålinger i 5 faste målepositioner rundt om lufthavnen. Disse målepositioner var alle placeret i boligområder rundt om lufthavnen med henblik på at regulere og kontrollere den maksimale støjbelastning fra taxikørsel i netop boligområderne for at varetage det hensyn til boligområder, som flystøjvejledningen nævner.

I den nugældende revurdering er disse 5 målepositioner og egenkontrolmålingerne blevet erstattet af støjgrænser som kurver rundt om lufthavnen med 70 dB kurven som den yderste, som skal eftervises overholdt ved en beregning. Fastsættelse af 70 dB kurven, som den yderste støjgrænse i boligområder, var en reel skærpelse af grænseværdierne i boligområderne rundt om lufthavnen.

Hensigten med ændringen af reguleringen var ikke, at fastsætte støjgrænser for områder uden støjfølsom anvendelse, men at skærpe og forbedre reguleringen af områder med støjfølsom anvendelse.

Miljøstyrelsen skal på den baggrund præcisere, at vilkåret F1 udelukkende gælder i boligområder og rekreative områder med overnatning.

Udtalelse fra Tårnby Kommune

Tårnby Kommune har med mail af 1. marts 2016 oplyst, at der ikke er bemærkninger til det ansøgte ud over de bemærkninger, der er indgivet på baggrund af VVM-anmeldelsen og dermed indeholdt i Miljøstyrelsens afgørelse om, at det ansøgte ikke er omfattet af VVM-pligt.

FORHOLDET TIL LOVEN

Lovgrundlag

Oversigt over det anvendte lovgrundlag til denne afgørelse:

- Bekendtgørelse af lov om miljøbeskyttelse (Miljøbeskyttelsesloven), Lovbekendtgørelse nr. 1317 af 19/11/2015
- Bekendtgørelse om godkendelse af listevirksomhed (Godkendelsesbekendtgørelsen), Bekendtgørelse nr. 1447 af 02/12/2015
- Bekendtgørelse af lov om udbygning af Københavns lufthavn, Kastrup (Udbygningsloven), Lovbekendtgørelse nr. 252 af 09/04/1992
- Cirkulære om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup samt bygge- og anvendelsesregulerende bestemmelser for områder, der er belastet af støj fra trafikken på lufthavnen, Cirkulære nr. 56 af 30. april 1997

Følgende af Miljøstyrelsens vejledninger og orienteringer udgør grundlaget for vurdering af flystøj og terminalstøj:

- Vejledning nr. 5/1994 om støj fra flyvepladser inkl. tillæg

Listepunkt

Listepunkt jf. godkendelsesbekendtgørelsen:

- H202 - Lufthavne, flyvestationer og flyvepladser

BREF

Der findes ikke BAT-referencedokumenter, som er relevante for lufthavne.

VVM-bekendtgørelsen

Virksomheden er opført på bilag 2 i VVM-bekendtgørelsen. Miljøstyrelsen har foretaget en VVM-screening af projektets virkning på miljøet, jf. bekendtgørelsens bilag 3, og der er den 2. marts 2016 truffet særskilt afgørelse herom.

Det er Miljøstyrelsens vurdering, at det anmeldte projekt om nedrivning af Hangar 1 og udbygning af Finger E med etape 1, ikke vil være til skade for miljøet. Projektet er derfor ikke VVM-pligtigt jf. § 3 stk. 2 i Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 1832 af 16/12/2015 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning. Projektet med nedrivning af Hangar 1 og udbygning af Finger E med etape 1 kan således gennemføres uden forudgående VVM-redegørelse.

Risikobekendtgørelsen

De miljøforhold i Københavns Lufthavn, som er omfattet af denne afgørelse, er ikke i omfattet af risikobekendtgørelsen.

Habitatdirektivet

Nærmeste Natura 2000 områder er nr. N142 Saltholm og omliggende hav samt N 143 Vestamager og havet syd for. Den øgede flystøjpåvirkning på baggrund af vilkårsændringen berører ikke disse områder.

Parkeringspladserne nord for området og offentlige vejarealer er ikke naturlige levesteder for bilag IV arter.

Der er konstateret yngle og fourageringsområde for grønbroget tudser, som er en bilag IV art, i lufthavnens østområde øst for Kystvejen. Tudsens er ikke fundet i andre områder af lufthavnen. Den øgede støjpåvirkning på baggrund af projektet vil ikke berøre bilag IV-arten.

Der skal derfor ikke foretages en nærmere konsekvensvurdering af projektets virkninger på de nærliggende Natura 2000 områder, jf. bekendtgørelse nr. 408 af 1. maj 2007 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter. Det skyldes, at projektet ikke i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter vurderes at kunne påvirke de nævnte Natura 2000 områder væsentligt eller kan påvirke bilag IV arter.

Øvrige gældende godkendelser og påbud

Ud over denne afgørelse gælder følgende afgørelser fortsat:

- Revurdering af Miljøgodkendelse. Vilkår om støj fra afvikling af flytrafik, meddelt den 17. juni 2014 og trådt i kraft den 29. april 2015 efter behandling i Natur- og Miljøklagenævnet
- Revurdering af miljøgodkendelse, Københavns Lufthavne A/S. Vilkår om luftforurening meddelt den 14. juli 2008

Tilsyn med virksomheden

Miljøstyrelsen er tilsynsmyndighed for Københavns Lufthavn i forhold til støj og luftforurening i forbindelse med afvikling af flytrafik.

Offentliggørelse og klagevejledning

Denne miljøgodkendelse vil blive annonceret på www.mst.dk.

Følgende parter kan klage til Natur- og Miljøklagenævnet:

- Københavns Lufthavne A/S
- enhver, der har en individuel, væsentlig interesse i sagens udfald
- Tårnby Kommune
- Trafik- og Byggestyrelsen
- Sundhedsstyrelsen
- landsdækkende foreninger og organisationer i det omfang, de har klageret over den konkrete afgørelse, jf. miljøbeskyttelseslovens §§ 99 og 100
- lokale foreninger og organisationer, der har beskyttelse af natur og miljø eller rekreative interesser som formål, og som har ønsket underretning om afgørelsen

Hvis du ønsker at klage over denne afgørelse, kan du klage til Natur- og Miljøklagenævnet. Du klager via Klageportalen, som du finder et link til på forsiden af www.nmkn.dk. Klageportalen ligger på www.borger.dk og www.virk.dk. Du logger på www.borger.dk eller www.virk.dk, ligesom du plejer, typisk med NEM-ID. Klagen sendes gennem Klageportalen til den myndighed, der har truffet afgørelsen. En klage er indgivet, når den er tilgængelig for myndigheden i Klageportalen. Når du klager, skal du betale et gebyr på kr. 500. Du betaler gebyret med betalingskort i Klageportalen.

Natur- og Miljøklagenævnet skal som udgangspunkt afvise en klage, der kommer uden om Klageportalen, hvis der ikke er særlige grunde til det. Hvis du ønsker at blive fritaget for at bruge Klageportalen, skal du sende en begrundet anmodning til den myndighed, der har truffet afgørelse i sagen. Myndigheden videresender herefter anmodningen til Natur- og Miljøklagenævnet, som træffer afgørelse om, hvorvidt din anmodning kan imødekommes.

Klagen skal være modtaget senest den 30. marts 2016.

Du kan læse mere om gebyrordningen og klage på Natur- og Miljøklagenævnets hjemmeside (<http://nmkn.dk/klage/>).

Betingelser, mens en klage behandles

Virksomheden vil kunne udnytte miljøgodkendelsen, mens Natur- og Miljøklagenævnet behandler en eventuel klage, medmindre nævnet bestemmer noget andet. Forudsætningen for det er, at virksomheden opfylder de vilkår, der er stillet i godkendelsen. Udnyttes miljøgodkendelsen indebærer dette dog ingen begrænsning for Natur- og Miljøklagenævnets mulighed for at ændre eller ophæve godkendelsen.

Søgsmål

Hvis man ønsker at anlægge et søgsmål om miljøgodkendelsen ved domstolene, skal det ske senest 6 måneder efter, at Miljøstyrelsen har offentliggjort afgørelsen.

Liste over modtagere af kopi af afgørelsen

- Tårnby Kommune, kommunen@taarnby.dk
- Trafik- og Byggestyrelsen, zz-lm@trafikstyrelsen.dk
- Embedslægeinstitutionen, seost@sst.dk
- Danmarks Naturfredningsforening, dn@dn.dk
- Dansk Ornitologisk Forening, dof@dof.dk
- Friluftsrådet, fr@friluftsradet.dk

BILAG

Bilag A: Ansøgning om miljøgodkendelse/vilkårsændring

Bilag B: Projektbeskrivelse og støjkonsekvensvurdering