

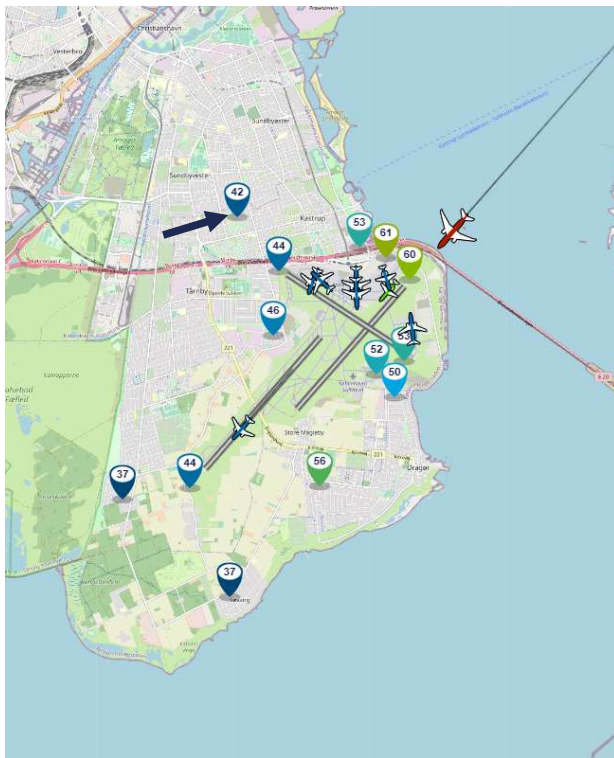
Støjrapport Mobilmålestation Corneliusmindevej 19 2770 Kastrup

Måling i perioden 10. maj – 24. august 2023

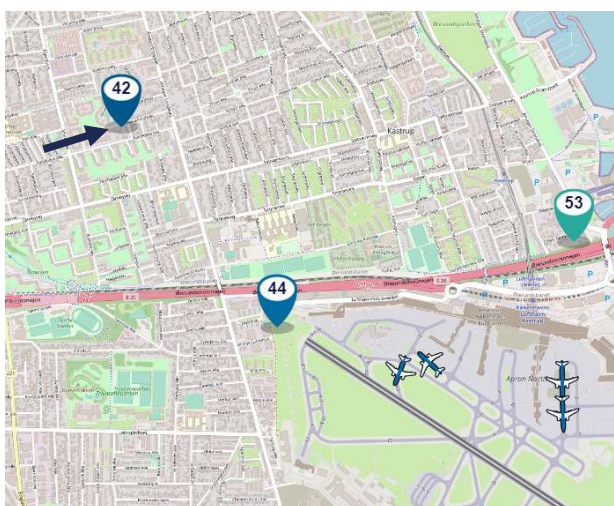
Februar 2024

1. Måleposition

Målepunkt: Henvendelse fra borger
Koordinater: 55.638001 N 12.613815 Ø
Adresse: Corneliusmindevej 19, 2770 Kastrup
Navn: NMT 21 Mobil 2
Måleperiode: 20. maj kl. 10.00 til 24. august kl. 09:00 2023.



Figur 1. Måleposition på Corneliusmindevej 19.



Figur 2. Måleposition på Corneliusmindevej 19.



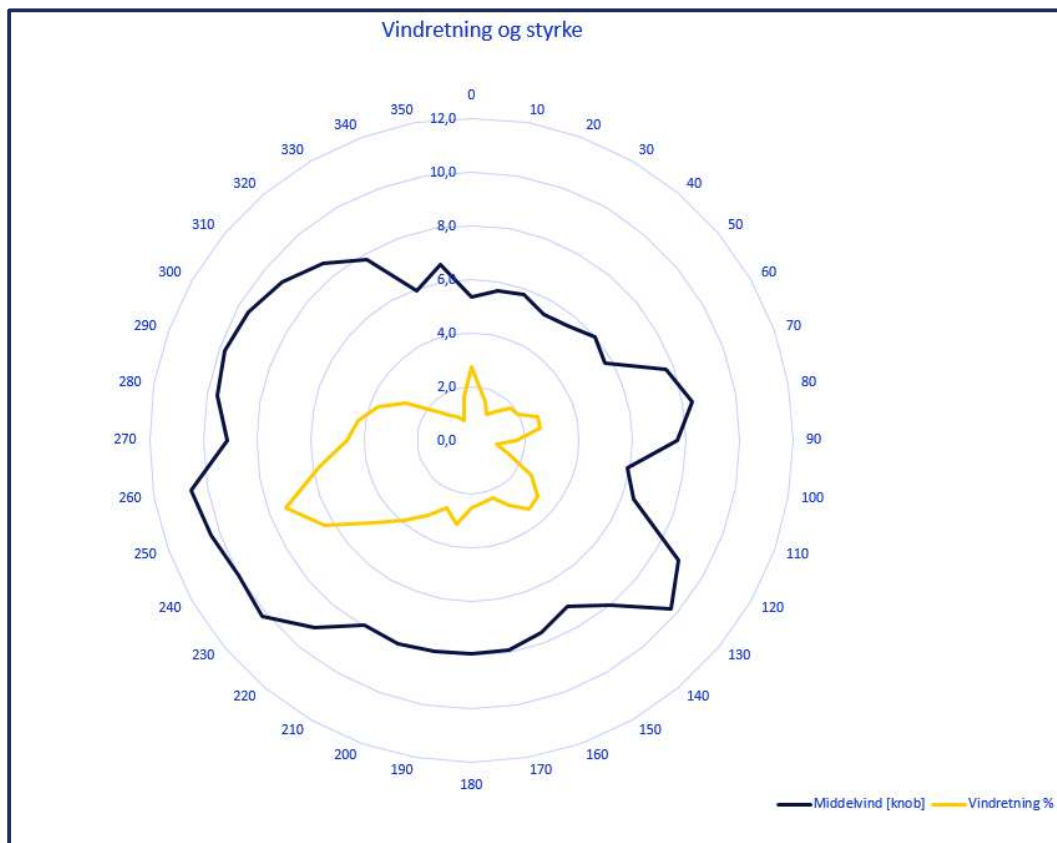
Figur 3 Den mobile støjmåler på Corneliusmindevej 19.

2. Måleudstyrets tilstand under målingerne.

Målestationen havde strømforsyning under hele målingen. Et modem blev opgraderet i måleperioden ellers ingen driftsudfald. Daglig auto kalibrering i hele måleperioden var ok. Manuel kalibrering blev foretaget ved opstart og slut af måleperioden. Disse kalibreringer var ok. Alle målinger var derfor inden for kravene til målingerne.

3. Meteorologi

Som det ses af vindrosen i figur 4, var perioden 10. maj til 24. august 2023 præget af vestlige vindretninger, men også perioder med vind fra nord, øst og sydøst (vindretningen er vist med gul). De dominerende vindretninger var fra 230° - 280° grader (vest) og middelvindhastigheden var 8 knob.



Figur 4. Vindretningen og middelvindhastigheden (knot) for måleperioden 10.5 – 24.8 2023. Vindretningen på figuren illustrerer hvilken retning vinden er kommet fra (gul kurve).

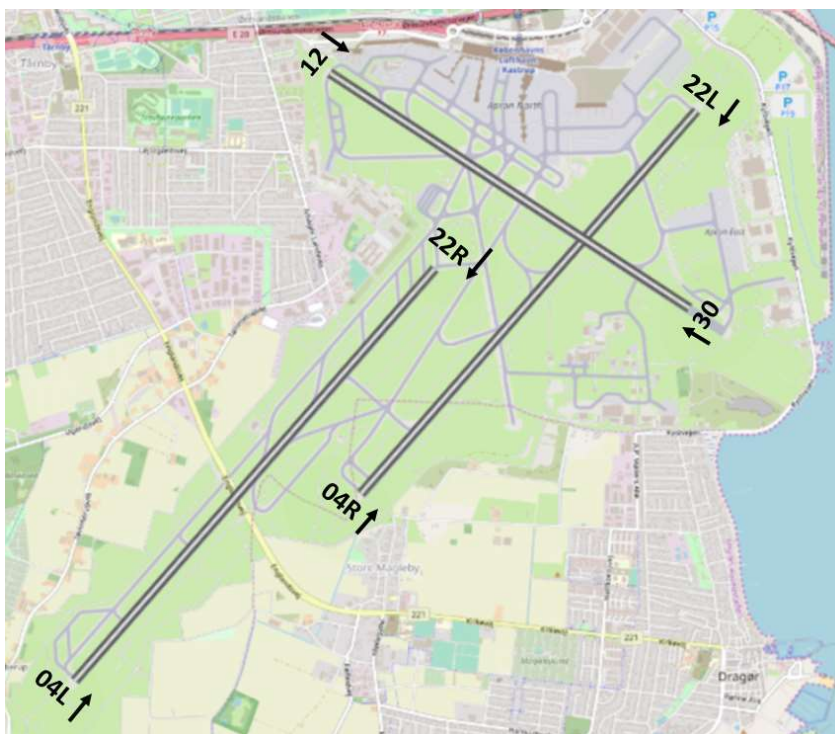
Middeltemperaturen i måleperioden var 17°C, med en maksimaltemperatur på 27°C og minimumstemperatur på 3°C).

4. Trafikoplysninger for måleperioden

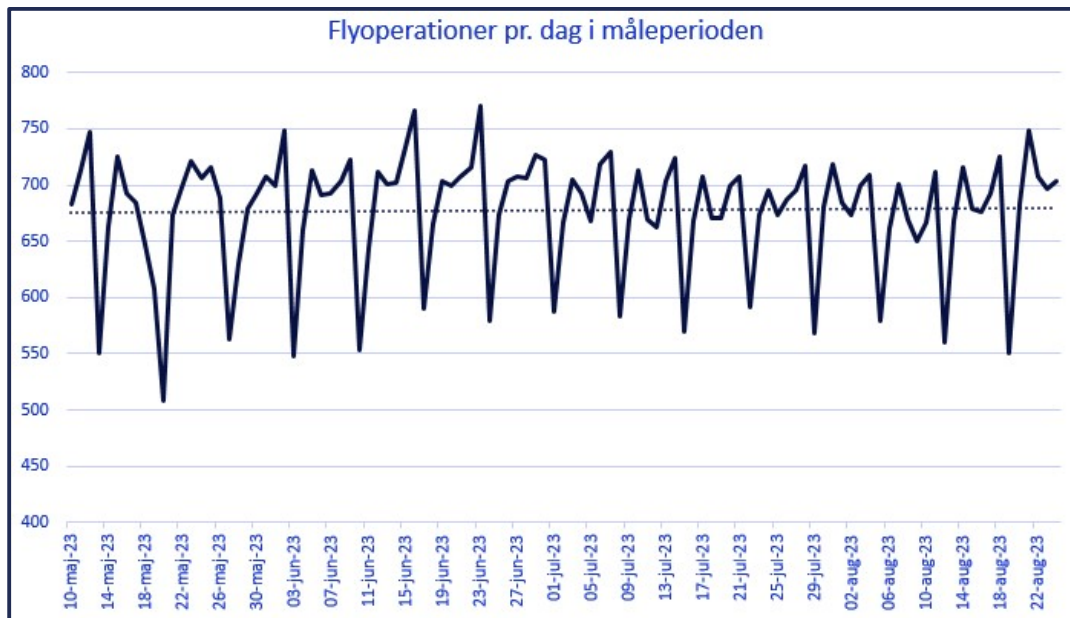
Baneanvendelsen i perioden 10. maj til 24. august 2023 er vist i tabel 1. Der blev i alt afviklet 71.670 flyoperationer fordelt på 35.798 starter og 35.872 landinger. Bane 04L/22R var lukket i perioden den 22.5 – 7.7 2023. Dette betød at der blev udført mange flere starter på bane 22L og flere landinger på bane 04R og bane 30 end normalt. De udførte starter og landinger på bane 12 og starter på bane 30 kan banearbejdet også have haft indflydelse på.

Bane	Landing		Starter	
	Antal	Procent	Antal	Procent
04L	4.024	11,2	0	0,0
04R	4.216	11,8	7.967	22,3
12	102	0,3	87	0,2
22L	22.696	63,3	12.869	36,0
22R	101	0,3	14.764	41,2
30	4.733	13,1	111	0,3
TOTAL	35.872	100,0	35.798	100,0 %

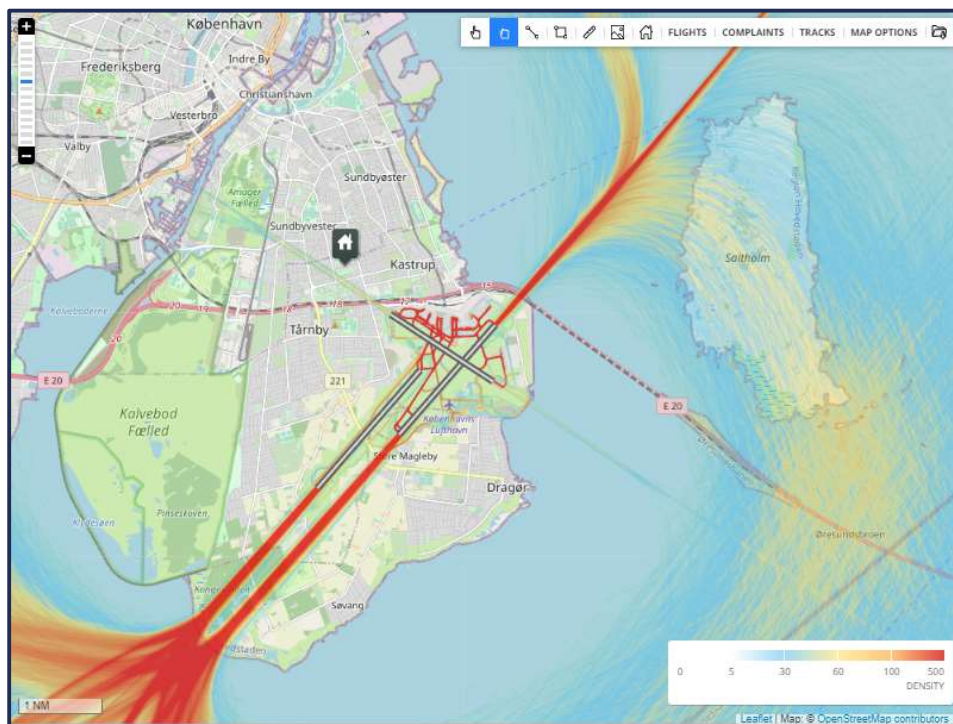
Tabel 1. Baneanvendelsen i måleperioden



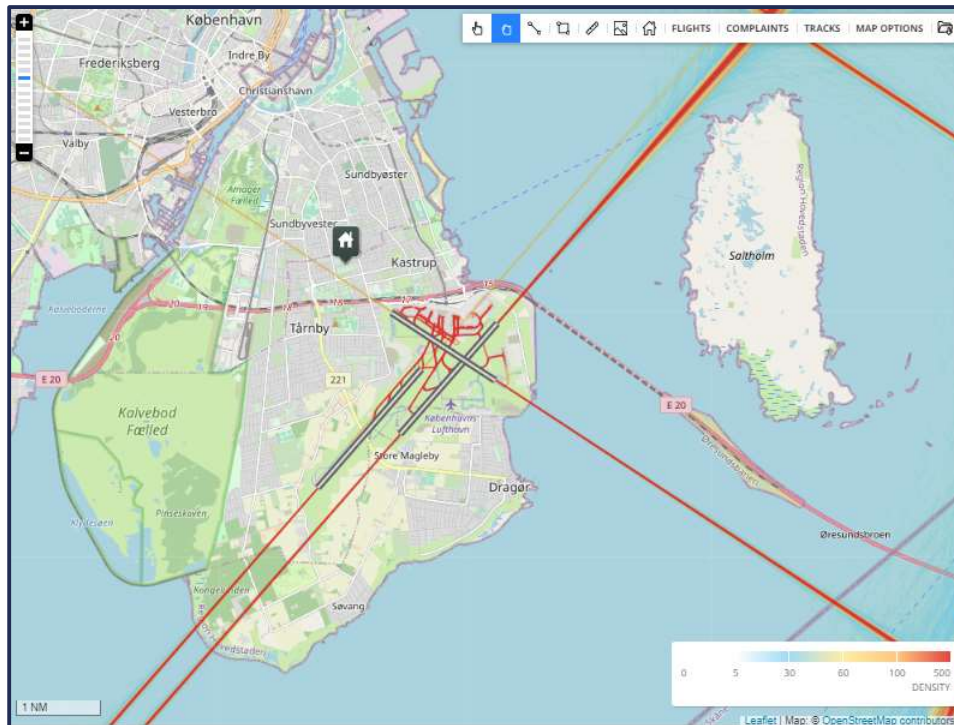
Figur 5. Lufthavnens banenavne



Figur 6. Antal flyoperationer pr. dag i måleperioden. Der var i gennemsnit 677 opr./dag i måleperioden. Toppene er typisk en fredag og bundene er typisk en lørdag. En flyoperation er en start eller en landing.



Figur 7. Visualisering af samtlige starter i måleperioden. Bolig-ikonet angiver målepositionens placering.



Figur 8. Visualisering af samtlige landinger i måleperioden. Boligikonet angiver målepositionens placering.

Målepositionen var placeret ca. 1.4 km nordvest for lufthavnen.

Ud over registrering af flystøj medførte målepositionens placering på Corneliusmindevej, at der blev registreret baggrundsstøj/lyd i form af trafikstøj fra Corneliusmindevej og andre veje, kaglens høns, byggestøj, fuglesang, gøende hunde samt menneskelige aktiviteter (havemaskiner/studentefester/børneleg).

Figur 7 og 8 viser samtlige starter og landinger i måleperioden. Stort set alle baner var i brug, dog undtaget starter på bane 04L.

5. Måleresultater

CPH's støjovervågningssystem laver automatisk korrelation mellem støjhændelser og fly fra lufthavnen nær måleren.

Højeste registrering i dagperioden kl. 06.00 – 23.00:

Flystøj: 86 dB(A). 7.8 2023 kl. 11.52. B739 start på bane 30.

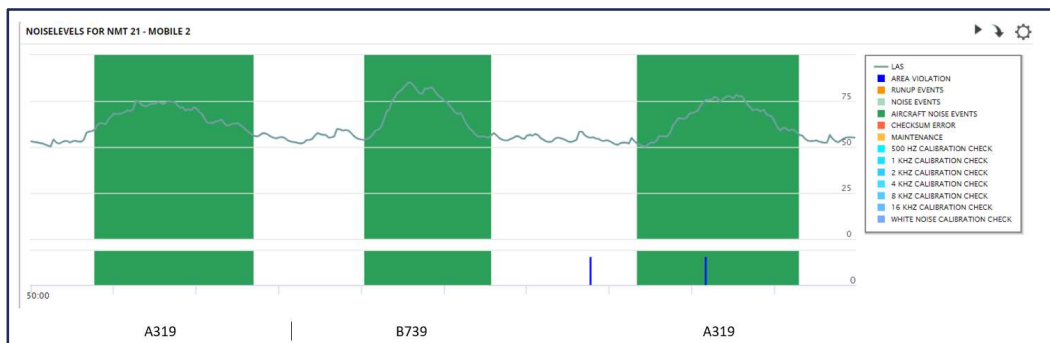
Baggrundsstøj: 86 dB(A). 24.6 2023 kl. 13.21. Studentervogn med fest.

Højeste registrering i natperioden kl. 23.00 – 06.00:

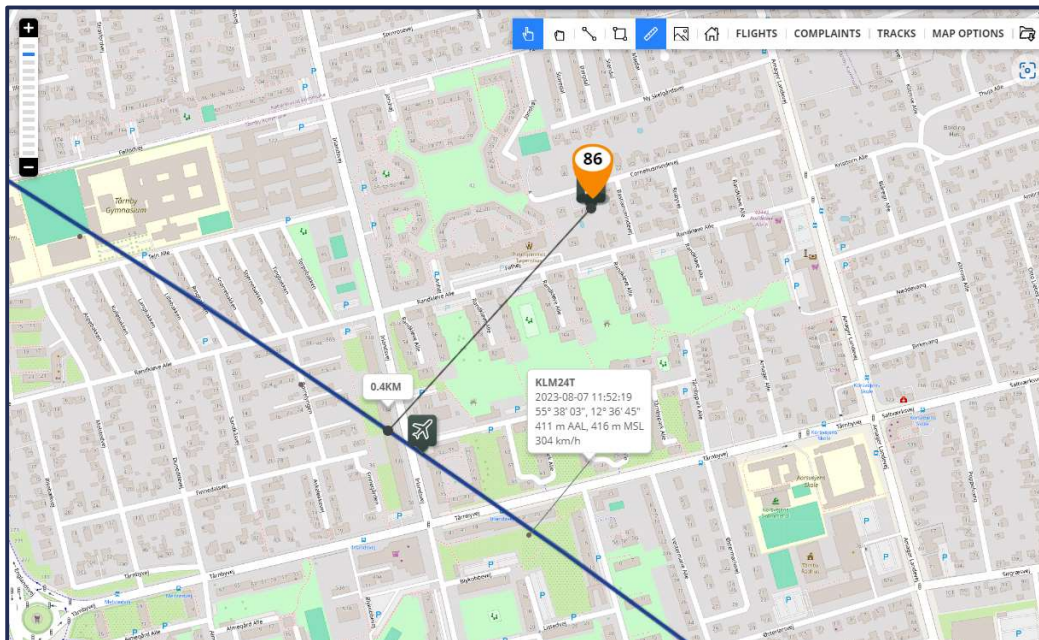
Flystøj: 71 dB(A). 8.6 2023 kl. 23.36. A320 overskydning på bane 04L.

Baggrundsstøj: 76 dB(A). 25.6 2023 kl. 00.04. Fest med fyrværkeri.

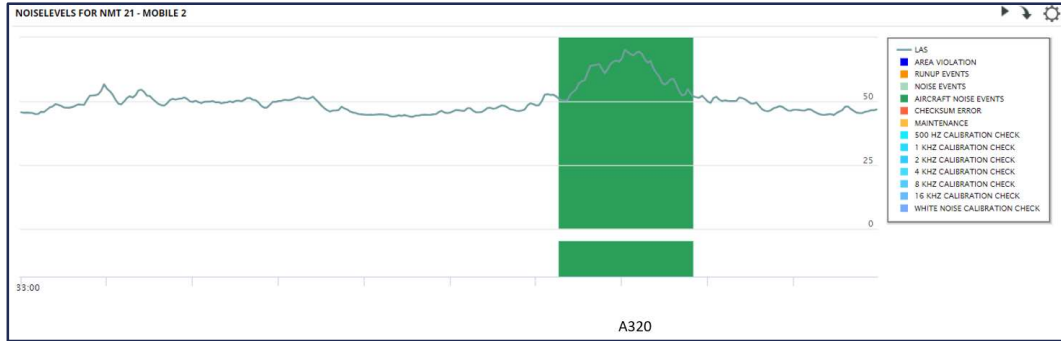
Nedenfor er vist en række støjbilleder fra målepositionen der giver eksempler både på flystøj og baggrundsstøj registreret i måleperioden (figur 9-20).



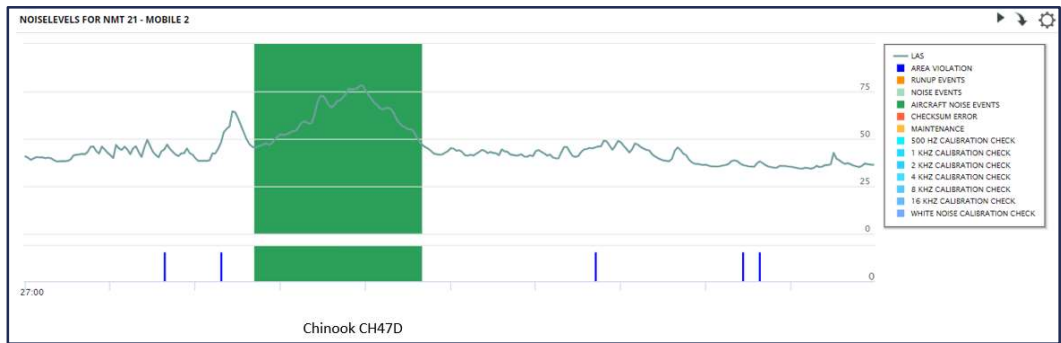
Figur 9 A-vægtet støjniveau den 7.8 2023 i perioden kl. 11.50-11.55. I dette tidsrum blev tre starter på bane 30 registreret med maksimalniveauer på 76, 86 og 79 dB(A). B739 starten blev med 86 dB(A) det højeste registrerede støjniveau fra en flyoperation i måleperioden. Baggrundsniveauet lå på 50-55 dB(A). Der var en hård vind (24 knob) fra vest (280°).



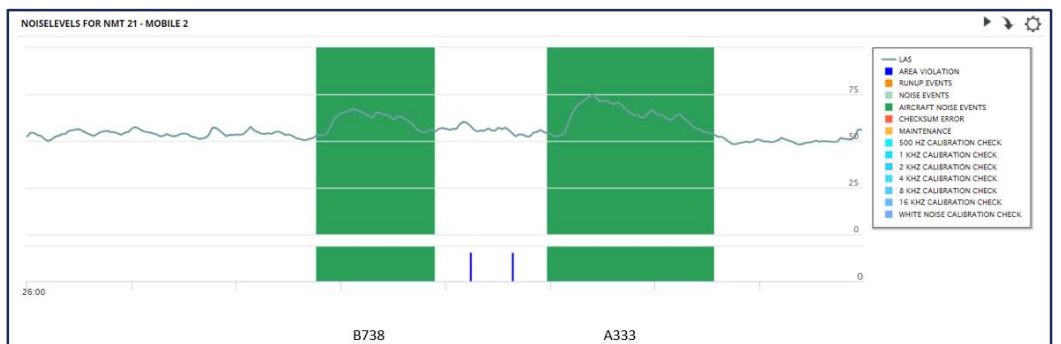
Figur 10 B739 vist i figur 9, passerer ca. 400 meter sydvest for målestationen i en højde af 416 meter. En vestlig vind er medvirkende til det høje maksimalniveau på 86 dB(A).



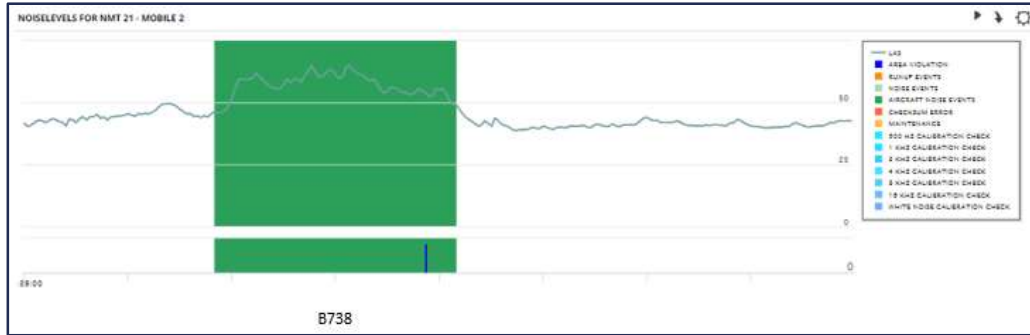
Figur 11 A-vægtet støjniveau den 6.8 2023 kl. 23.33-23.38. En A320 afbryder sin landing på bane 04L og foretager en overskydning. Der blev registreret et maksimalniveau på 71 dB(A), hvilket var det højest registrerede støjniveau fra en flyoperation i natperioden i hele måleperioden. Baggrunds niveauet lå omkring 50 dB(A). Der var en frisk vind (17 knob) fra vestnordvest (320°).



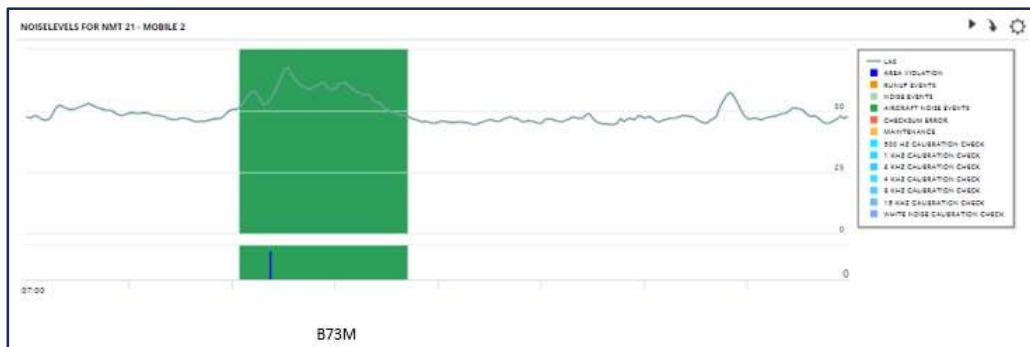
Figur 12 A-vægtet støjniveau den 15.6 2023 kl. 17.27-17.31. Landing på bane 12 med en Chinook CH47D helikopter. Der blev registreret et maksimalniveau på 79 dB(A), hvilket var det højeste registrerede støjniveau ved alle landinger på bane 12. Baggrunds niveauet lå på 40-45 dB(A). Der var en svag vind (4 knob) fra nord (360°).



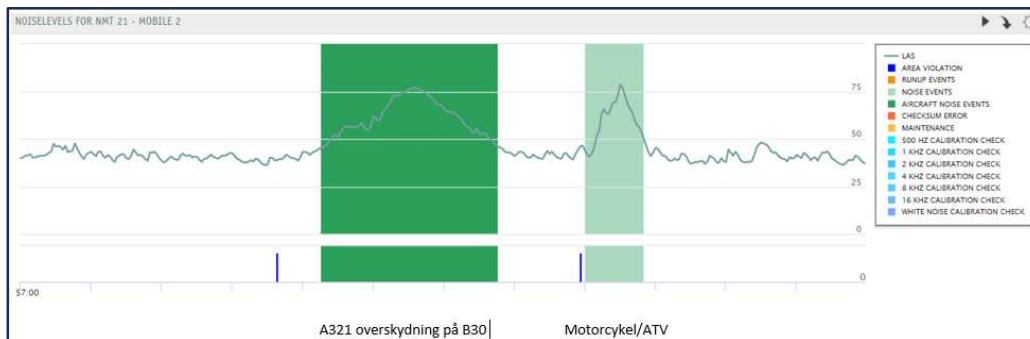
Figur 13 A-vægtet støjniveau den 15.7 2023 kl. 16.26-16.30. B738 og A333 start på bane 22R. Der blev registreret et maksimalniveau på henholdsvis 67 og 75 dB(A), hvor sidstnævnte registrering var det højeste registrerede støjniveau ved alle, starter på bane 22R. Baggrunds niveauet lå omkring på 50-55 dB(A). Der var en jævn vind (16 knob) fra sydøst (140°).



Figur 14 A-vægtet støjniveau den 21.6 2023 kl. 05.39-05.43. En B738 start på bane 22L. Der blev registreret et maksimalniveau på 66 dB(A), hvilket var det højeste registrerede støjniveau ved alle starter på bane 22L. Baggrunds niveauet lå på 40-45 dB(A). Der var en svag vind (3 knob) fra østsyd-øst (120°).



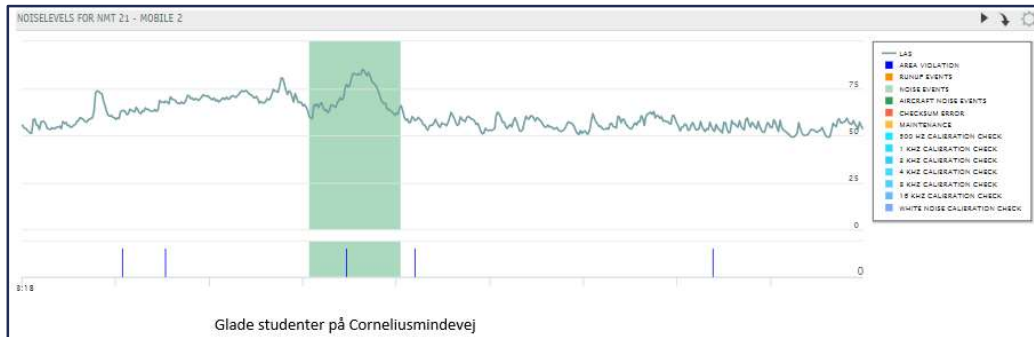
Figur 15 A-vægtet støjniveau den 20.5 2023 kl. 06.07-06.11. En B73M start på bane 04R. Der blev registreret et maksimalniveau på 68 dB(A), hvilket var det højeste registrerede støjniveau ved alle starter på bane 04R. Baggrunds niveauet lå på 45-50 dB(A). Der var en svag vind (4 knob) fra østnordøst (60°).



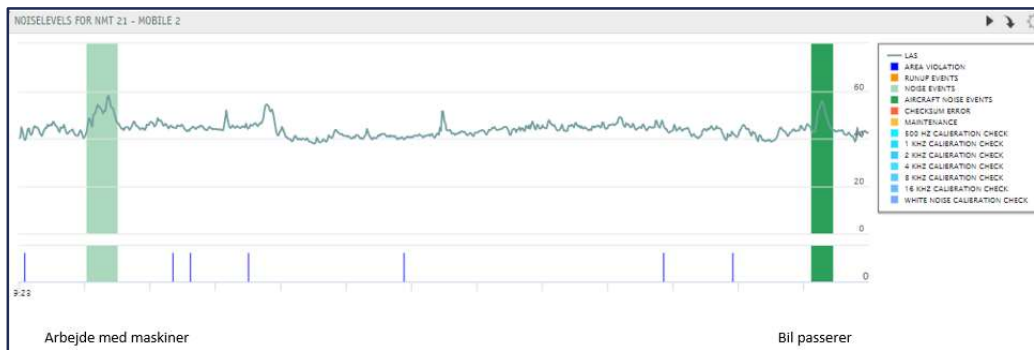
Figur 16 A-vægtet støjniveau den 22.6 2023 kl. 19.57-20.03. En overskydning på B30 med flytypen A321 blev registreret med en maksimalværdi på 77 dB(A). En hurtigkørende motorcykel/ATV passerer på Corneliusmindevej med en maksimalværdi på 79 dB(A). Der var en svag vind (4 knob) fra sydsydøst (160°).



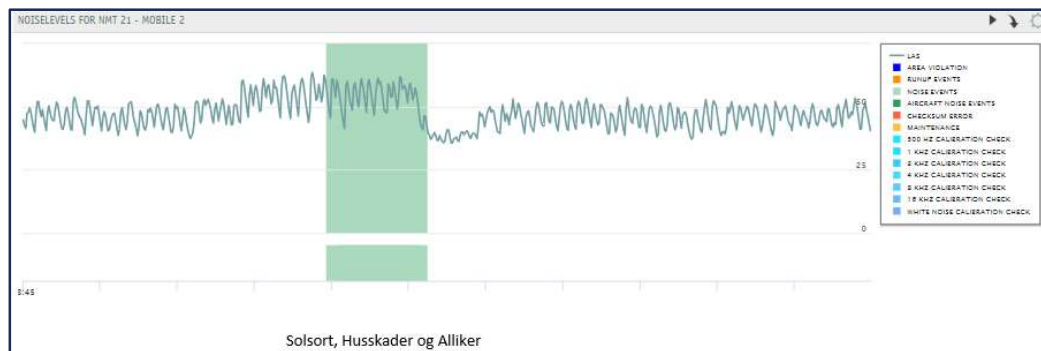
Figur 17 A-vægtet støjniveau den 20.6 2023 kl. 10.47-10.56. Naboens høns (kaglen), blev registreret med et maksimalniveau på 69 dB(A). Der var en svag vind (4 knob) fra sydsydøst (150°).



Figur 18 A-vægtet støjniveau den 24.6 2023 kl. 13.18 – 13.27. Glade studenter på Corneliusmindevej blev registreret med et maksimalniveau på 86 dB(A). Der var en let vind (9 knob) fra vest (270°).



Figur 19 A-vægtet støjniveau den 20.6 2023 kl. 09.23 – 09.35. Støj fra arbejde med maskiner og en bil der passerer, blev registreret med et maksimalniveau på henholdsvis 59 og 56 dB(A). Der var en svag vind (5 knob) fra sydsydøst (150°).



Figur 20 A-vægtet støjniveau den 19.6 2023 kl. 03.45 – 03.55. Fuglesang- og kald blev registreret med et maksimalniveau på 63 dB(A). Der var en svag vind (2 knob) fra vestsydvest (250°).

5.1 HOVEDRESULTATER

Der er registreret støjhændelser fra i alt 1.079 flyoperationer fordelt på 881 starter og 198 landinger.

De dage hvor de meteorologiske forhold medførte at bane 12 og 30 blev brugt, blev de højeste støjniveauer registreret. Derudover kunne starter på bane 22R, 22L og 04R registreres.

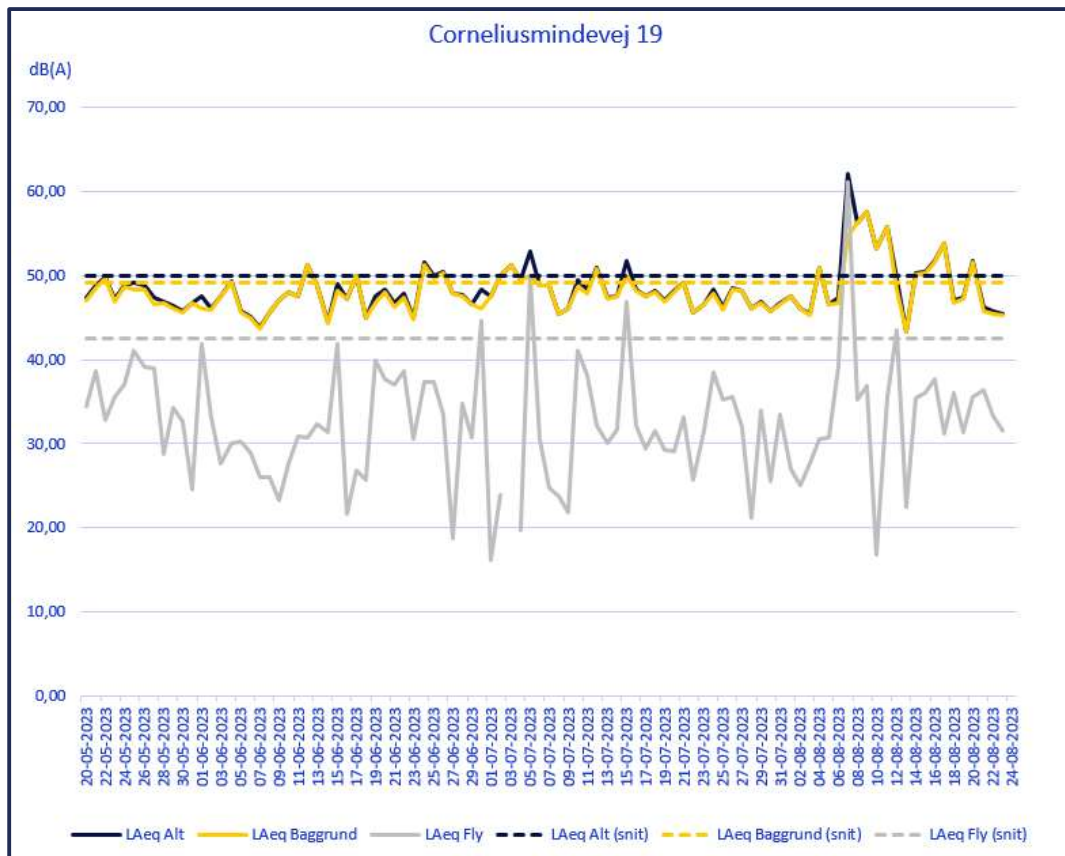
Der blev registreret støj fra 52 forskellige flytyper.

Støjniveauet (LAeq) for perioden 10. maj til 24. august 2023:

LAeq (alt):	49,9 dB
LAeq(fly):	42,6 dB
LAeq (baggrund):	49,1 dB
LDEN (flystøj):	45,6 dB

LAeq

Støjniveauet dag for dag i måleperioden fremgår af figur 21. Figuren viser det totale støjniveau (LAeq alt), støjniveauet fra fly (LAeq fly) og baggrunds niveauet (LAeq baggrund). Som det fremgår, er baggrundsstøjen dominerende. Der er to dage hvor flystøjen samlet set er på niveau med baggrundsstøjen eller overgår denne. Det er den 5. juli 2023, hvor bane 12 blev brugt til landinger og den 7. august 2023 hvor bane 30 blev brugt til starter. Baggrundsstøjen toppes endvidere i dagene den 7.-11. august på grund af vindstøj i forbindelse med dage med frisk til hård vind fra vest og nordvest.



Figur 21 Støjniveau – totalt (Alt), baggrund og flystøj niveau for alle dage i perioden 10. maj – 24. august 2023. Toppen for flystøjen den 7. august 2023 skyldes starter på bane 30, se også figur 9.

Baggrundsstøj

Baggrundsstøj rummer al anden registreret støj end flystøj. Der blev på Corneliusmindevej registreret et baggrundsstøjniveau der med få undtagelser lå højere end den registrerede flystøj. Den registrerede baggrundsstøj kom fra trafikstøj, byggestøj fra anlægsarbejde i haven, fuglesang, naboens hønsehø, gøende hunde samt menneskelige aktiviteter (havemaskiner/børneleg).

Fuglesang, som de fleste forbinder med noget positivt, optræder i denne her forbindelse som baggrundsstøj.

Følgende arter blev identificeret i måleperioden:

Solsort, Musvit, Gråspurv, Mursejler, Gråkrage, Allike, Ringdue, Hus-skade og Stormmåge.

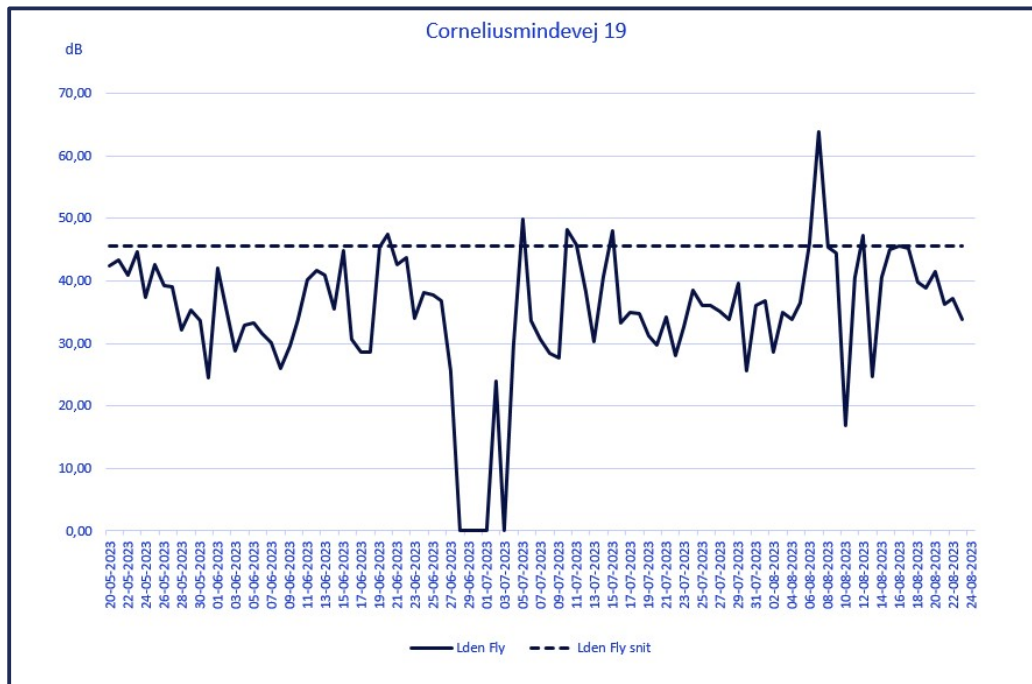
Det skal bemærkes, at vores mikrofoner er monteret med "fuglespir", for at undgå at småfugle lander på mikrofonen og bruger den høje ud-kigspost til sang og territoriehævdelse.

LDEN

Af figur 22 fremgår flystøjbelastningen beregnet som LDEN dag for dag i måleperioden. LDEN er det A-vægtede ækvivalente støjniveau over et døgn, en støjindikator, hvor der tages højde for, at støj om nat-ten og om aftenen er mere generende end støj om dagen. Derfor gives der et tillæg til det målte niveau på 10 dB i tidsrummet kl. 22-07 og et tillæg på 5 dB i tidsrummet 19-22.

Som det fremgår, er der variationer i støjbelastningen fra dag til dag. Dette skyldes som ovenfor nævnt variation i brugen af banerne samt de meteorologiske forhold.

De højeste LDEN værdier ses den 5. juli (landinger på bane 12), den 10. juli (vind fra 130° fra lufthavnen mod målestationen), den 15. juli (landinger på bane 12) og den 7. august (starter på bane 30). De laveste værdier var i dagene 28-29. juni, hvor vind fra nordvest medførte, at der ikke blev registreret flystøj ved målestationen.



Figur 22 Støjbelastning LDEN for alle dage i perioden 10. maj – 24. august 2023.

Støj i natperioden

CPH har et krav om at startende og landende fly i natperioden mellem klokken 23 og 06, ikke må overskride et maksimalt støjniveau på 80 dB(A) målt i seks målestationer placeret i boligområderne omkring lufthavnen. Dette krav er ikke gældende for målinger med de mobile målestationer.

I natperioden skal bane 04R/22L benyttes til starter. Der blev i alt afviklet 2.228 starter i natperioden, fordelt på 1.579 starter på bane 22L og 649 starter på bane 04R. Der blev i måleperioden registreret støj i forbindelse med 131 af disse starter, fordelt på 68 starter på bane 22L og 63 starter på bane 04R.

Bane	Antal Starter *)	Flytype	Antal starter	Min/maks [dB(A)]	Total avg. [dB(A)]	Standard-Afvigelse [dB]
22L	68	B738	18	54,1 / 65,5	60,0	3,6
		A306	13	55,2 / 64,4	59,1	2,5
		A320	8	55,0 / 61,2	58,2	1,8
		B752	7	55,5 / 59,9	58,7	1,4
04R	63	A306	17	56,7 / 63,7	59,8	2,0
		B738	10	55,3 / 62,3	58,7	2,1
		B752	10	54,7 / 62,7	58,6	2,5
		A321	8	54,7 / 62,8	58,7	2,6

Tabel 2 Maksimalt støjniveau i forbindelse med starter på bane 22L og 04R med de fire hyppigst benyttede flytyper i natperioden. *) Antal starter med støj korreleret til den pågældende start.

Den højeste maksimalværdi, der blev registreret i natperioden i forbindelse med brug af bane 22L var 65,5 dB(A) ved B738 start.

Den højeste maksimalværdi, der blev registreret i natperioden i forbindelse med brug af bane 04R var 63,7 dB(A) ved A306 start.

Støjmålingerne i natperioden viste, at der generelt blev registreret samme niveauer ved starter på bane 22L som ved starter på bane 04R.

De meteorologiske forhold havde afgørende betydning for om en start på bane 04R eller 22L blev registreret på Corneliusmindevej. Kun 131 starter ud af 2.228 starter i natperioden blev registreret i målestationen, svarende til 6 %.

I forbindelse med alle de "støjregistrerede starter" på bane 04R, viser meteorologiske data, at 87 % af alle støjregistreringer skete hvor vindretningen lå mellem 40° (nordøst) og 130° (sydøst). Stort set samme billede gør sig gældende i forbindelse med den registrerede støj fra starter på bane 22L. Vindretningen lå mellem 100° (østsydøst) og 190° (syd) ved 68 % af alle flystøjevents.

For ovennævnte vindretninger gælder, at der var vindretninger fra det startende fly mod målestationen.

5.2 MAKSIMALT STØJNIVEAU FOR DE FIRE HYPPIGSTE FLYTYPER

De fire flytyper: B738, A320, A321 og CRJ9 udgjorde tilsammen 56 % af alle registrerede flystøjhændelser ved både starter og landinger i målepositionen. De fire flytyper udgjorde tilsvarende 47 % af samtlige starter og landinger i måleperioden.

De gennemsnitlige maksimalniveauer i forbindelse med starter med de fire mest benyttede flytyper pr. bane fremgår af tabel 3. Tabellen indeholder desuden information om det højeste og det laveste maksimalniveau samt standardafvigelsen for de registrerede data for hver af de fire flytyper. Som det fremgår, varierede det maksimale støjniveau for den samme flytype en del. Standardafvigelserne er højere på starter på bane 22R og 22L end på bane 04R og 30. Dette skyldes hovedsageligt at støjklender på jorden (flystøjens maximumsværdi er registreret hvor flyet har været på startbanen) er mere påvirket af de meteorologiske forhold og kan dermed udvise stor variation i de registrerede støjniveauer.

Forskellene på de målte maksimalværdier skyldes mange forhold:

- Forskelle i flyenes vægt (forskel i antal passagerer/mængde fragt mv.) betyder væsentlige variationer i flyvehøjden, motorindstilling, flap settings mv.
- Variationer i de meteorologiske forhold.
- Variationer i track (særligt for starter)
- Forskelle i flyveprocedure fra flyselskab til flyselskab.

5.2.1 Maksimalniveau for starter

Bane	Antal starter *)	Flytype	Antal Starter	Min/maks [dB(A)]	Total avg. [dB(A)]	Standard-Afvigelse [dB]
22R	382	B738	135	54,2 / 72,1	63,3	3,8
		A320	62	54,6 / 68,4	61,5	3,5
		A321	43	54,8 / 70,6	61,8	3,2
		CRJ9	19	53,9 / 65,1	59,2	2,8
04R	275	B738	73	54,4 / 65,2	60,2	2,8
		A320	29	54,1 / 64,4	58,6	2,2
		A321	35	54,2 / 66,0	60,1	3,2
		CRJ9	11	54,5 / 61,7	58,7	2,2
22L	117	B738	35	54,1 / 65,5	59,7	3,2
		A320	17	55,0 / 64,3	58,9	2,4
		A321	10	54,8 / 64,1	60,0	2,9
		CRJ9	5	55,0 / 63,2	58,6	3,1
30	107	B738	19	78,0 / 82,7	80,4	1,4
		A320	13	74,5 / 82,3	78,1	2,2
		A321	5	76,8 / 82,2	79,0	1,9
		CRJ9	8	72,6 / 76,8	75,6	1,4

Tabel 3 Maksimalt støjniveau i forbindelse med starter for de fire hyppigst forekommende flytyper på de mest benyttede baner. *) Antal starter med støj korreleret til den pågældende start. Se også figur 23-26.

Der var i måleperioden i alt 881 starter, hvor registreret støj blev koreleret til et startende fly. Idet der i perioden i alt blev afviklet 35.798 starter, udgjorde de 881 registrerede støjevents 2,5 % af alle starter (se tabel 1).

De fire mest benyttede flytyper B738, A320, A321 og CRJ9 er alle passagerfly i medium size.

Støjmålingerne viste, at støjniveauet fra starter på banerne 22R, 04R og 22L var meget sammenligneligt, dog med et lidt højere niveau i forbindelse med starter på bane 22R.

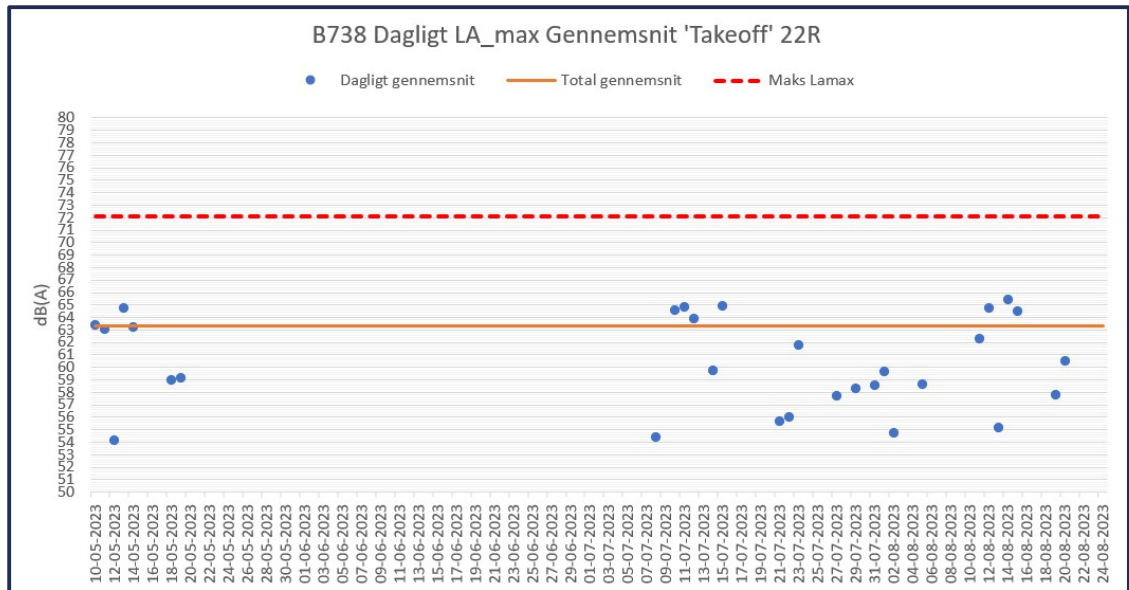
Støjniveauet stiger markant når man ser på starterne på bane 30. For de fire meste benyttede flytyper blev der registreret gennemsnitlige niveauer på mellem 76 og 80 dB(A), se tabel 3. Det fremgår af figur 9 og 10, at den højeste maksimalværdi blev registreret til 86 dB(A) i forbindelse med en B739 start på netop bane 30.

Til ovennævnte er det vigtigt at fremhæve, at brugen af bane 30 til starter er meget begrænset, hvilket også fremgår af tabel 1. I måleperioden blev denne bane benyttet til 0,3 % af alle starter, hvilket svarer til brugen af banen i de sidste fem år.

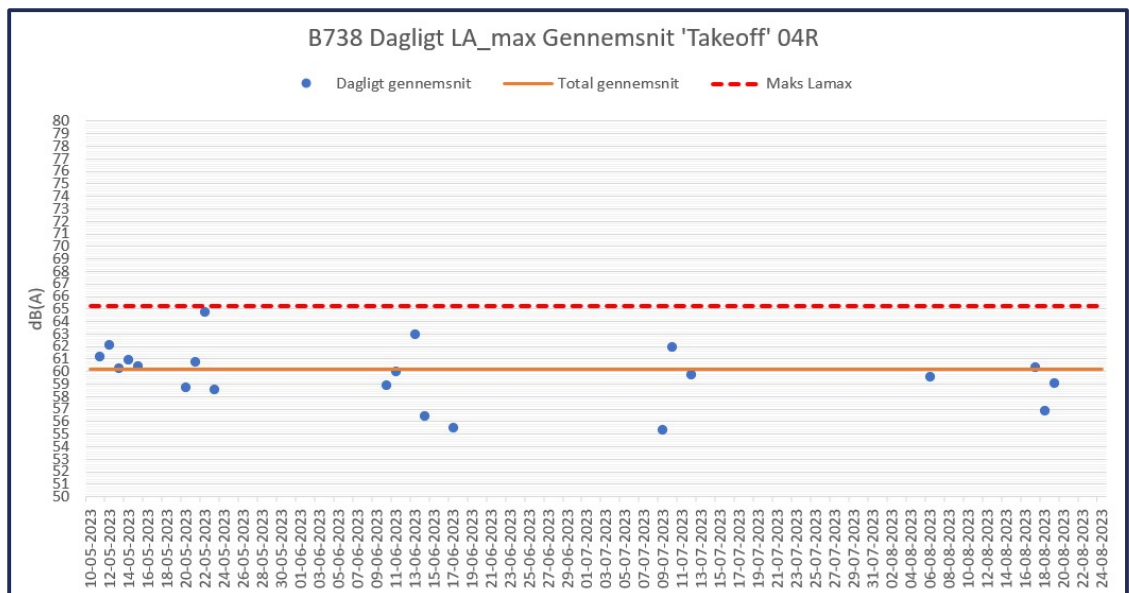
Som tidligere nævnt havde de meteorologiske forhold afgørende betydning for om en start på bane 04R, 22R eller 22L blev registreret på Corneliusmindevej.

I forbindelse med alle de "støjregistrerede starter" på bane 04R, viser meteorologiske data, at 80 % af alle støjregistreringer skete hvor vindretningen lå mellem 20° (nordnordøst) og 170°(sydsydøst). Ved starter på bane 22R og 22L skete 80 % af alle støjregistreringer ved flystarter hvor vindretningen var mellem 100° (østsydøst) og 200° (sydsydvest).

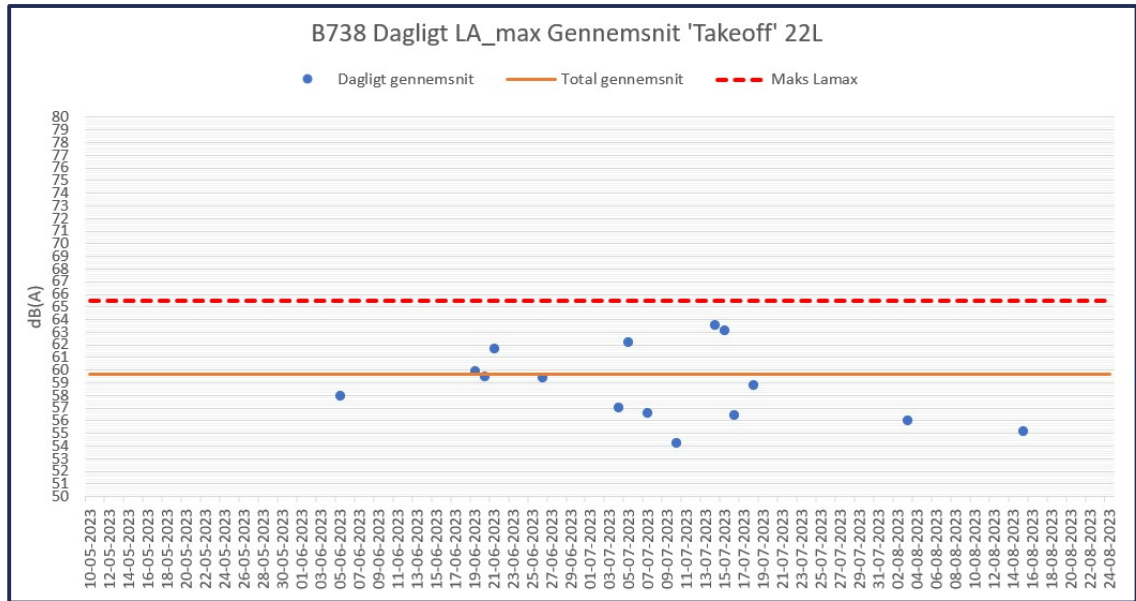
For ovennævnte vindretninger gælder, at det er vindretninger fra det startende fly mod målestationen.



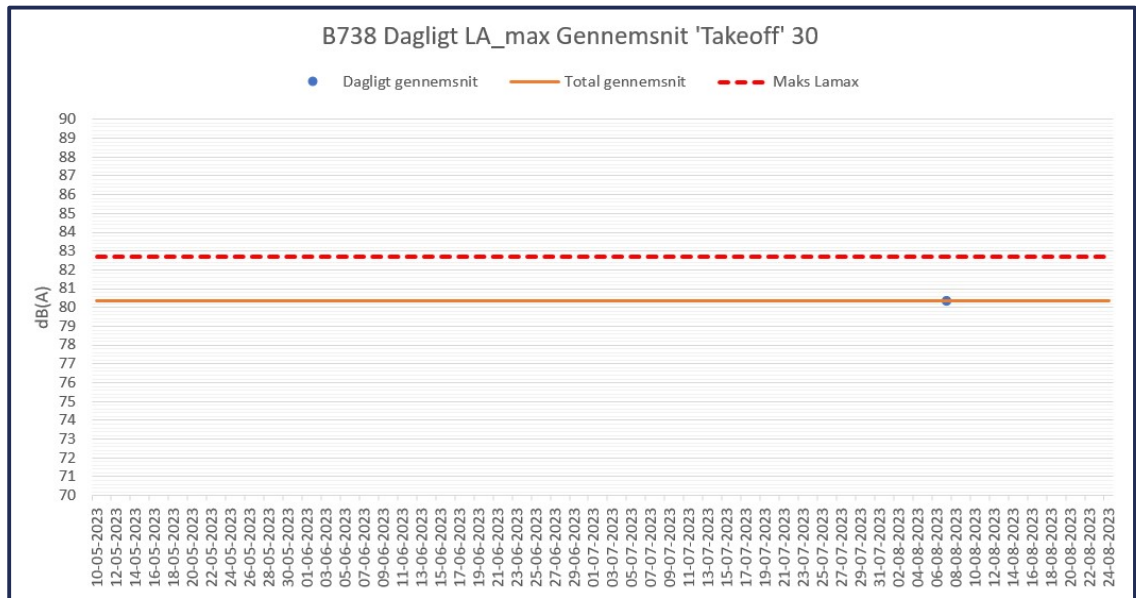
Figur 23 Gennemsnitligt dagligt støjniveau (L_{Amax}) for starter med B738 på bane 22R. Den gennemsnitlige L_{Amax} lå på 63,3 dB(A). På grund af banearbejde på bane 04L/22R i perioden 20. maj – 7. juli 2023 – er der ingen operationer i denne periode.



Figur 24 Gennemsnitligt dagligt støjniveau (L_{Amax}) for starter med B738 på bane 04R. Den gennemsnitlige L_{Amax} lå på 60,2 dB(A)



Figur 25 Gennemsnitligt dagligt støjniveau (L_{Amax}) for starter med B738 på 22L. Den gennemsnitlige L_{Amax} lå på 59,7 dB(A).



Figur 26 Gennemsnitligt dagligt støjniveau (L_{Amax}) for starter med B738 på bane 30 den 7. august 2023. Den gennemsnitlige L_{Amax} lå på 80,4 dB(A). NB: dB(A) skalaen har anden inddeling en de foregående grafer.

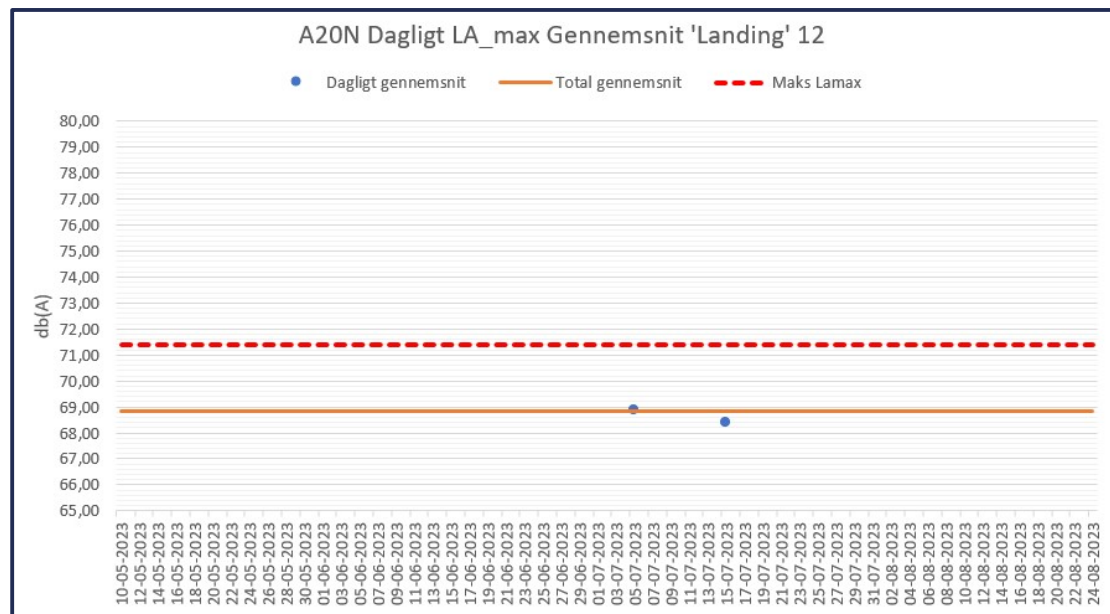
5.2.2 Maksimalniveau for landinger

Der blev i alt registreret 198 landinger, hvor registreret støj blev koreleret til et landende fly. 96 landinger blev udført på banerne 04L, 04R, 22L, 22R og 30. Disse landinger afstedkom generelt lave støjregistreringer på 54 – 63 dB(A). 102 landinger blev foretaget på bane 12 (hovedparten over to dage i juli), hvor de højeste støjniveauer i forbindelse med landinger blev registreret.

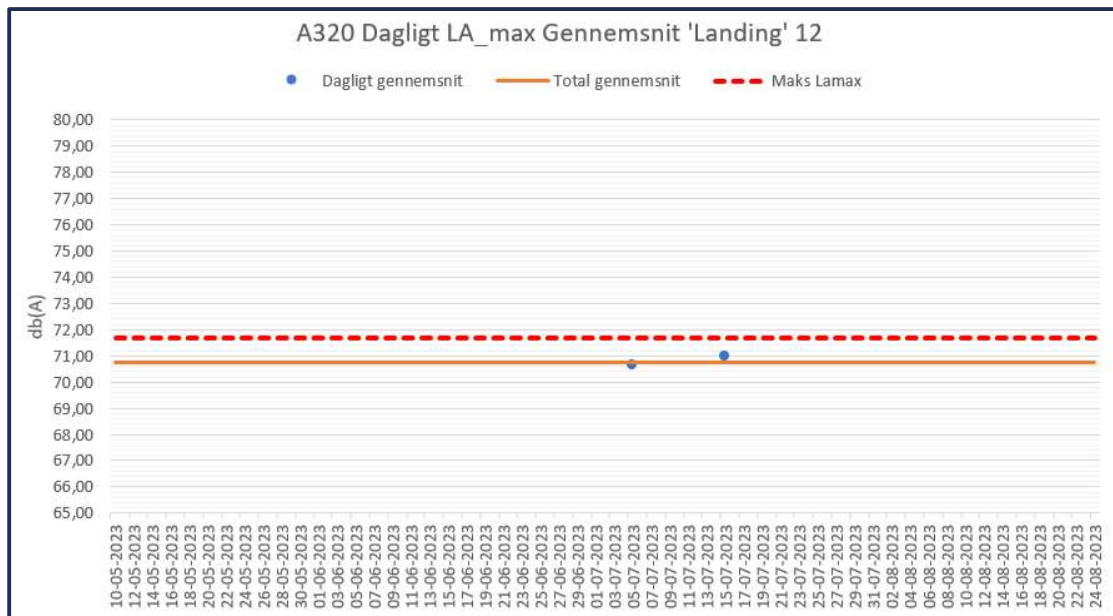
Bane	Antal Landinger *)	Flytype	Antal landinger	Min/maks [dB(A)]	Total avg. [dB(A)]	Standard-Afvigelse [dB]
12	102	CRJ9	15	66,6 / 71,3	68,6	1,1
		A20N	14	65,3 / 71,4	68,8	1,4
		B738	13	69,5 / 74,2	71,8	1,5
		A320	11	67,5 / 71,7	70,8	1,4

Tabel 4 Maksimalt støjniveau i forbindelse med landinger på bane 12 med de fire hyppigst benyttede flytyper. *) Antal landinger med støj korreleret til den pågældende landing.

Det højeste registrerede støjniveau ved landingerne på bane 12 var en landing med flytypen Chinook CH47D (helikopter). Der blev registreret et maksimalniveau på 79 dB(A), se figur 12. Det højere støjniveau der blev registreret på Corneliusmindevej i forbindelse med brugen af bane 12 til landinger, skal ses i lyset af at kun 0,3 % af alle landinger i måleperioden blev udført på bane 12. Set over de sidste fem år er 0,6 % af alle landinger blevet afviklet på bane 12.



Figur 27 Gennemsnitligt dagligt støjniveau (LAm_{ax}) for landinger med A20N på bane 12 i to dage i juli måned. Den gennemsnitlige LAm_{ax} lå på 68,8 dB(A).



Figur 28 Gennemsnitligt dagligt støjniveau (L_{Amax}) for landinger med A320 på bane 12 i to dage i juli måned. Den gennemsnitlige L_{Amax} lå på 70,8 dB(A).

Figur 27 og 28 viser landinger på bane 12 på to dage i juli 2023. A20N er den nyeste udgave af flytypen A320 og i forbindelse med starter er A20N markant mindre støjende end A320. Ved disse landinger på bane 12 er A20N mindre støjende end A320, men forskellen er ikke så udtalt som i forbindelse med starter (ved landinger er der generelt ikke så stor forskel støjmæssigt).

6. Resume

Målingerne på Corneliusmindevej 19 viser, at støjbelastningen i området var omkring 50 dB(A) i måleperioden, med en baggrundsstøj på 49 dB(A), som dominerende støjkilde og flystøj der bidrog med 43 dB(A).

L _{Aeq} (alt):	49,9 dB
L _{Aeq} (fly):	42,6 dB
L _{Aeq} (baggrund):	49,1 dB
L _{DEN} (flystøj):	45,6 dB

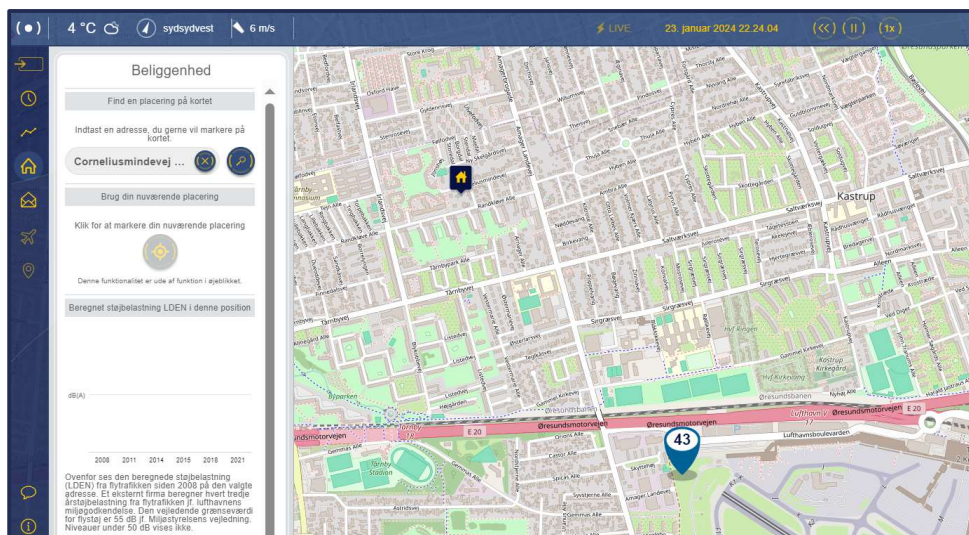
Der blev målt et relativt højt baggrundsstøjniveau, der med få undtagelser lå højere end den registrerede flystøj. Trafikstøj fra nærliggende veje, byggestøj fra anlægsarbejde i området, fuglesang, naboens hønsehøld, gøende hunde samt menneskelige aktiviteter (havemaskiner/børneleg/fester) bidrog til det høje niveau.

Flystøjbelastningen (L_{DEN}) var i måleperioden omkring 45,6 dB.

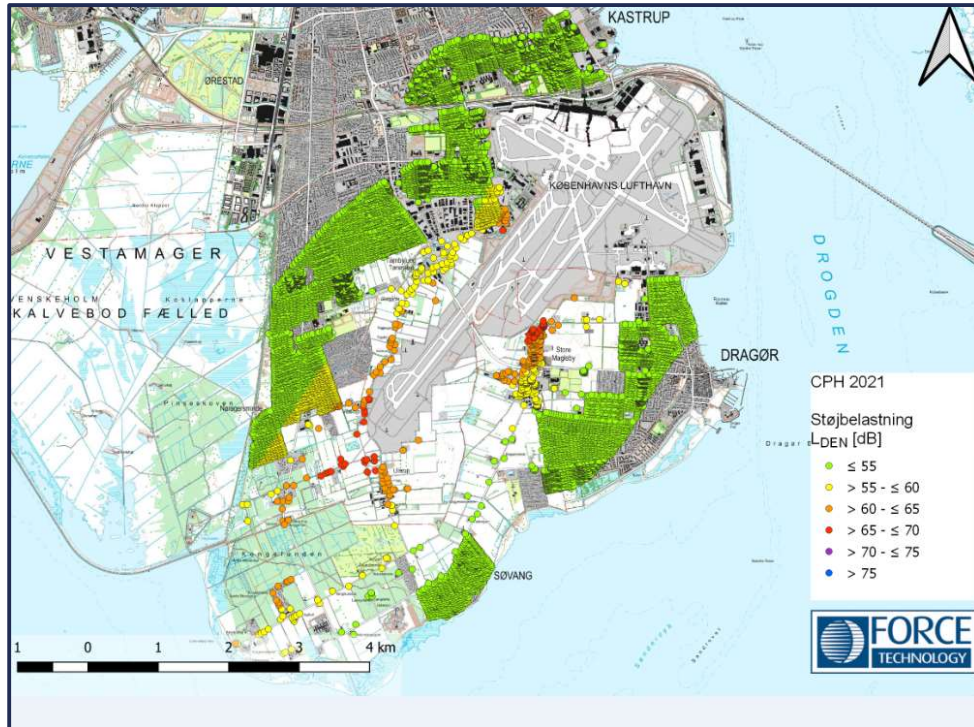
Ved den seneste støjkortlægning, der er udarbejdet for flytrafikken i 2021, var den beregnede støjbelastning L_{DEN} under 50 dB i området

omkring Corneliusmindevej (figur 29). Det fremgår endvidere af figur 29, at den beregnede støjbelastning LDEN har været under 50 dB i de sidste seks "beregnings år", som er 2008, 2011, 2014, 2015, 2018 og som nævnt i 2021.

Boligoptællingskortet fra LDEN-beregningerne i 2021 på figur 30 understøtter den beregnede støjbelastning jævnfør figur 29, idet at boligerne på Corneliusmindevej ligger i området under eller lig med 55 dB. LDEN-beregningerne udføres hvert tredje år af et eksternt firma, jævnfør et krav i Københavns Lufthavns miljøgodkendelse.



Figur 29 CPH's webportal CPH Flight Tracker viser den beregnede LDEN støjbelastning for flytrafikken på Corneliusmindevej 19 for en række år. Den beregnede støjbelastning har ligget under 50 dB i de seneste seks beregnings år (siden 2008) og er derfor ikke vist på portalen. Beregningerne er udført af FORCE Technology.



Figur 30 FORCE Technology's LDEN-beregning af lufthavnens støjbelastning af omgivelserne fra 2021 rummer en boligoptælling der viser at boligerne i området omkring Corneliusmindevej ligger udenfor "den grønne markering" hvor støjbelastningen er under eller lig med 55 dB. 55 dB er Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for flystøj.

Støjmålingerne på Corneliusmindevej viste, at støjniveaulet (L_{Aeq} (fly)) er lavere end det generelle baggrundsstøjniveau i området. Flystøjen fra startende fly kan høres – støjniveaulet er blot lavere end andre støjende aktiviteter i området. De meteorologiske forhold er afgørende for lufthavnens støjbelastning af området omkring Corneliusmindevej, idet hovedparten af den flystøj der blev registreret, fandt sted hvor vinden kom fra nordøstlige til sydlige retninger.

De meteorologiske forhold har generelt større indflydelse på registreringen af flystøj end ved baggrundsstøjen, idet mikrofonen registrerer støjen tættere ved kilden og dermed er mindre påvirket af skiftende meteorologiske forhold

Støjmålinger viste også, at brugen af tværbane 12/30 bidrager til markant højere støjbelastning i området, og de dage CPH har afviklet flytrafik på bane 12 og 30, har flystøjen samlet set været over baggrundsstøjniveauet.

