

UDKAST

TIL

Forslag

til

Lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup

§ 1. Udviklingen af Københavns Lufthavn, Kastrup, skal ske inden for rammerne af nærværende lov.

§ 2. Nye permanente anlæg og bygninger i Københavns Lufthavn, Kastrup, må alene etableres inden for den arealafgrænsning, der fremgår af bilag 1.

Stk. 2. Det til Københavns Lufthavn, Kastrup, tilhørende areal, jf. bilag 1, må ikke formindskes ved frasalg eller lignende, jf. dog stk. 3.

Stk. 3. Transportministeren kan i særlige tilfælde dispensere fra bestemmelsen i stk. 2.

§ 3. Banesystemet i Københavns Lufthavn, Kastrup, skal som minimum omfatte:

- 1) Et hovedbanesystem bestående af to parallelle start- og landingsbaner med mulighed for start i og landing fra sydvestlig og nordøstlig retning.
- 2) En start- og landingsbane med mulighed for start i og landing fra sydøstlig retning.

§ 4. Arealet i Københavns Lufthavn, Kastrup, inddeles foruden start- og landingsbaner i tre afsnit: Nord, øst og syd, jf. bilag 1.

Stk. 2. De tre afsnit, jf. stk. 1, anvendes til anlæg, bygninger og faciliteter med tilknytning til de i lufthavnen førte aktiviteter, jf. dog stk. 3-5.

Stk. 3. Områderne nord for Lufthavnboulevarden og Ellehammersvej og øst for Kystvejen er ikke omfattet af arealanvendelsesbegrænsningen i stk. 2 og er alene underlagt begrænsninger i medfør af relevant planlovgivning m.v.

Stk. 4. Passagerterminaler med tilhørende standpladsområde og hertil tilknyttede passagervendte funktioner placeres fortrinsvist i nordafsnittet. Passagerterminaler skal placeres og indrettes, så der er direkte og fremkommelige forbindelser til kollektiv trafik.

Stk. 5. Luftfragtfaciliteter med tilhørende standpladsområde og øvrige logistikrelaterede funktioner placeres fortrinsvis i østafsnittet.

§ 5. Transportministeren kan efter forhandling med ministeren for landdistrikter og miljøministeren fastsætte de nærmere regler for varetagelse af miljøhensyn i forbindelse med drift og udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.

§ 6. Loven træder i kraft den 1. juli 2023.

Stk. 2. Lov om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup, jf. lovbekendtgørelse nr. 252 af 9. april 1992, ophæves.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

- 1. Indledning*
- 2. Lovforslagets hovedpunkter*
 - 2.1. Fastlæggelse af regler om minimum start- og landingsbaner*
 - 2.1.1. Gældende ret*
 - 2.1.1.1. Luftfartsloven*
 - 2.1.1.2. Lov om Københavns Lufthavne A/S*
 - 2.1.1.3. Udbygningsloven*
 - 2.1.1.4. Øvrig planlovgivning*
 - 2.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
 - 2.2. Mulighed for afkortning og forskydning af tværbanen*
 - 2.2.1. Gældende ret*
 - 2.2.1.1. Luftfartsloven*
 - 2.2.1.2. Udbygningsloven*
 - 2.2.1.3. Øvrig planlovgivning*
 - 2.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
 - 2.3. Bedre rammer for fleksibel anvendelse af lufthavnens områder*
 - 2.3.1. Gældende ret*
 - 2.3.1.1. Luftfartsloven*
 - 2.3.1.2. Udbygningsloven*
 - 2.3.1.3. Øvrig planlovgivning*
 - 2.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
- 3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige*
- 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*
- 5. Administrative konsekvenser for borgerne*
- 6. Klimamæssige konsekvenser*
- 7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser*
- 8. Forholdet til EU-retten*
- 9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.*
- 10. Sammenfattende skema*

1. Indledning

Lovforslaget har til formål at sikre en mere optimal udnyttelse af arealerne i Københavns Lufthavn, Kastrup, med henblik på at understøtte lufthavnens udvikling i dens nuværende og fremtidige position som trafikknudepunkt for flytrafik i Nordeuropa.

Københavns Lufthavn, Kastrup, er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale flytrafikforbindelser, og det er i den forbindelse afgørende, at infrastrukturen i lufthavnen har den nødvendige kapacitet og kvalitet for at opretholde en velfungerende lufthavnsdrift. Rammerne for udbygning af lufthavnen er i dag reguleret i lov om udbygning af Københavns lufthavn, Kastrup, jf. lovbekendtgørelse nr. 252 af 9. april 1992, den såkaldte »udbygningslov«.

Udbygningsloven fastlægger retningslinjerne for en udbygning af lufthavnen i form af mulig forskydning og drejning af en vis del af baneinfrastrukturen, og for hvilke aktiviteter og anlæg der må placeres i lufthavnens forskellige afsnit. Udbygningsloven er fra 1980 og er senest revideret i 1992. Loven tager derfor ikke højde for væksten i lufthavnens aktiviteter og den udvikling inden for lufthavnsdriften, der er sket de sidste 30 år. Udbygningsloven sætter restriktive rammer for arealanvendelsen i lufthavnen, der modarbejder de kapacitets- og kvalitetskrav og udviklingsmuligheder, der er i lufthavnen i dag.

Københavns Lufthavn, Kastrup, har oplevet en stigning i antallet af flyrejsende fra omkring 18 mio. passagerer årligt i 2000 til omkring 30 mio. passagerer årligt i 2019. Lufthavnen forventes, til trods for en tilbagegang i rejseaktiviteten under covid-19-pandemien, at opleve en fortsat stigning i rejseaktiviteten. Passagervæksten stiller nye krav til Københavns Lufthavns indretning og faciliteter i terminal- og standpladsområdet for at understøtte en effektiv drift og service for flyselskaber og passagerer. Det vil også gælde i fremtiden, hvor bl.a. nye og mere energivenlige teknologier og flytyper kan medføre behov for ændring af standpladserne og derigennem have betydning for lufthavnens kapacitet.

I 2016 indgik den daværende regering (Venstre), Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti aftalen »Danmark i bedre balance – Bedre rammer for kommuner, borgere og virksomheder i hele landet«. I aftalen understregede aftaleparterne, at international tilgængelighed og gode flyforbindelser spiller en væsentlig rolle for vækst og jobskabelse i hele Danmark. Aftaleparterne var enige om at skabe rammerne for, at den danske luftfartssektor, herunder Københavns Lufthavn, Kastrup, fortsat kan være internationalt konkurrencedygtig med henblik på at tiltrække yderligere trafik, virksomheder og turisme til Danmark.

Aftalen om et Danmark i bedre balance dannede bl.a. baggrund for udarbejdelsen af strategien »Luftfartsstrategi for Danmark« fra 2017. Luftfartsstrategien 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«. Tværbanen er den bane, der ligger på tværs af de to øvrige, primære start- og landingsbaner i lufthavnen. Tværbanen muliggør, at der kan opereres fra Københavns Lufthavn, Kastrup, i situationer, hvor hovedbanerne ikke kan anvendes, f.eks. ved vanskelige vejrforhold såsom kraftig sidevind eller ved vedligehold af hovedbanerne.

Den daværende regering (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti og Liberal Alliance indgik den 20. december 2021 i forlængelse af aftalen om »Danmark i bedre balance« aftalen »Gode rammer for udvikling af Københavns Lufthavn«.

Heri tilkendegiver aftaleparterne et ønske om at styrke rammerne for den fremtidige udvikling af lufthavnen i Kastrup gennem en ændring af loven om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup (udbygningsloven). I den politiske aftale anerkendes lufthavnens afgørende betydning for Danmarks forbindelser til omverdenen og for dansk økonomi, og aftaleparterne tilkendegiver at ville ændre nugældende lovgivning, således at Københavns Lufthavn A/S får mulighed for at indlede en udvikling af lufthavnen i Kastrup med henblik på at understøtte lufthavnens position som Nordeuropas trafikknudepunkt.

I aftalen fastslås det, at en ændring af lovgivningen bl.a. skal give mulighed for, at tværbanen forkortes og forskydes, og at arealanvendelsesbestemmelserne i den eksisterende

udbygningslov forsimples for at give lufthavnen bredere rammer for fleksibel planlægning af luftfartsrelaterede erhverv med sammenhæng til lufthavnens drift.

Med dette lovforslag udmøntes den politiske aftale af 20. december 2021. Som følge af det materielle omfang af de foreslåede ændringer for rammerne af indretningen af Københavns Lufthavn, Kastrup, foreslås udbygningsloven i sin helhed ophævet og erstattet af en ny lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.

Med nærværende lovforslag foreslås rammerne for banesystemet og arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup, ændret. Dette bl.a. således, at tværbanen vil kunne forkortes og forskydes i forhold til dennes nuværende placering og samtidigt ensrettes, således at det kun vil være muligt med ind- og udflyvning fra Øresund. Denne ændring af tværbanen baserer sig på en anbefaling fra Københavns Lufthavn A/S med opbakning fra luftfartsselskaberne SAS, Norwegian og DAT. Ændringen af tværbanens udformning kan resultere i irregularitetsomkostninger for luftfartsselskaberne, men vil samtidigt bidrage til en mere optimal udvikling og drift af lufthavnen med positiv effekt for luftfartsselskaberne. Samtidigt vil ensretningen af tværbanen have en positiv effekt i forhold til, hvor mange borgere der oplever støjgener fra lufthavnen, fordi starter og landinger ind over det centrale København via tværbanen vil ophøre.

Med lovforslaget foreslås samtidigt, og at arealerne på lufthavnens område vil kunne udnyttes mere fleksibelt, end de kan ud fra nugældende lovgivning, og at Københavns Lufthavn, Kastrup, kun skal kunne etablere nye permanente bygninger og anlæg inden for lufthavnens nuværende område, og at lufthavnen desuden ikke skal kunne sælge arealer fra og på den måde mindske omfanget af lufthavnens område.

Den øgede fleksibilitet for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup, der ønskes etableret med nærværende lovforslag som led i at understøtte lufthavnens udvikling som trafikknudepunkt for flytrafik i Nordeuropa, skal ske med respekt for miljømæssige hensyn. 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.

Den foreslåede lov vil sætte den overordnede ramme for arealanvendelse i lufthavnen, mens det efterfølgende plangrundlag vil fastlægge de konkrete anvendelsesmuligheder under hensyn til bl.a. miljø, trafik hensyn m.v. De konkrete anlægsprojekter vil afhængigt af deres karakter og placering kræve forskellige former for tilladelse efter plan-, miljø- og luftfartslovgivningen.

Det er ikke hensigten med lovforslaget at hindre fortsættelsen af hidtil lovlig anvendelse på lufthavnens arealer, selvom en eksisterende lovlig anvendelse af det pågældende areal ikke er i overensstemmelse med den foreslåede lov og den efterfølgende planlægning.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Fastlæggelse af regler om minimum start- og landingsbaner

2.1.1. Gældende ret

2.1.1.1. Luftfartsloven

Det følger af luftfartslovens § 55, stk. 1, 1. pkt., at der til at indrette og drive en flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, udkræves, foruden godkendelse efter luftfartslovens § 60 eller certificering efter EU-forordninger på flyvepladsområdet, særlig tilladelse af transportministeren. Dette omtales i daglig tale som en driftstilladelse.

Københavns Lufthavne A/S, herunder Københavns Lufthavn, Kastrup, og Københavns Lufthavn, Roskilde, som drives af Københavns Lufthavne A/S, er certificerede efter luftfartssikkerhedsrelaterede EU-forordninger på flyvepladsområdet, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Det Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og om ophævelse af (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91, samt Kommissionens forordning (EU) nr. 139/2014 af 12. februar 2014 om fastsættelse af krav og administrative procedurer for flyvepladser i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008, som senest ændret ved Kommissionens delegerede forordning (EU) 2020/2148 af 8. oktober 2020. Ændringer vedrørende infrastruktur, organisation og operationer omfattet af de nævnte luftfartssikkerhedsrelaterede EU-regler på flyvepladsområdet skal derfor forhåndsgodkendes herefter, og ikke efter luftfartslovens § 60.

Det kræver ligeledes tilladelse at foretage væsentlige ændringer af en sådan flyveplads, jf. luftfartslovens § 55, stk. 1, 2. pkt. »Væsentlige ændringer« skal i henhold til forarbejderne bl.a. forstås som større fysiske ændringer af flyvepladsens centrale bygninger og anlæg m.v., som samlet set må forventes at påvirke afviklingen af flytrafik på flyvepladsen i større grad, eller som må forventes at påvirke flyvepladsens omgivelser og samfundet i væsentlig grad, jf. Folketingstidende 2017-2018, tillæg A, side 14. Eksempler på væsentlige ændringer kan være lukning af eksisterende start- og landingsbaner eller ændring af start- og landingsbaner, der har betydning for afviklingen af flytrafikken. Tilsvarende kræves tilladelse til anlæg af nye start- og landingsbaner eller terminaler. Væsentlige ændringer vil således ofte have karakter af at være fysiske ændringer, men bestemmelsen er ikke begrænset hertil. Det centrale i denne sammenhæng er den påtænkte dispositions betydning for samfundet, tilgængeligheden og de almene hensyn, som skal varetages i forbindelse med i tilladelsen.

Transportministerens beføjelse i medfør af luftfartslovens § 55, stk. 1, er delegeret til Trafikstyrelsen, jf. § 6, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 2432 af 14. december 2021 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter. Det er således Trafikstyrelsen, der udsteder tilladelser til flyvepladsdrift i medfør af § 55, stk. 1.

Sådanne tilladelser skal gives på bestemt tid og gøres afhængig af de vilkår, som skønnes påkrævet, jf. luftfartslovens § 57, stk. 1. Over for flyvepladser, der er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser, kan der herudover stilles en række særlige vilkår, der er nærmere angivet i § 57, stk. 2, nr. 1-11.

Det følger af forarbejderne til § 57, stk. 2, om vitale lufthavne, at det er vigtigt for det danske samfund at have en international flyveplads, der til enhver tid kan levere den nødvendige kapacitet med hensyn til behovet for at sikre afviklingen af lufttrafikken til og fra København, herunder mulighed for daglige direkte forbindelser til vigtige europæiske og interkontinentale

destinationer. Det er af den årsag nødvendigt for staten at have visse reguleringsinstrumenter i forhold til en sådan flyveplads med henblik på at sikre den fortsatte nødvendige kapacitet, jf. Folketingstidende 2004-05, tillæg A, side 1417.

I vurderingen af om en flyveplads er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser, indgår flyvepladsens placering, herunder i forhold til landets samlede trafiksystem, f.eks. om flyvepladsen er vigtig i forbindelse med trafikbetjeningen af hovedstadsområdet eller anden storby, og om der er eller vil blive foretaget større infrastrukturinvesteringer begrundet i flyvepladsens placering og betydning, f.eks. i vej- og toget med henblik på at sikre flyvepladsens rolle i trafiksystemet, jf. Folketingstidende 2004-05, tillæg A, side 1419.

Det er i dag alene Københavns Lufthavn, Kastrup, der er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser.

Et af de særlige vilkår, der i medfør af § 57, stk. 2, kan stilles, er, at lufthavnsselskabets hovedformål skal være at eje, drive og udbygge den pågældende flyveplads, og at selskabet skal gennemføre den udbygning af flyvepladsen, som er nødvendig for at fremme og sikre afviklingen af lufttrafikken til og fra Danmark. Selskabet kan desuden etablere, erhverve og drive virksomhed, som har en forretningsmæssig og geografisk sammenhæng med flyvepladsens drift.

Det kan endvidere stilles som et særligt vilkår, at selskabet skal sikre, at den pågældende flyveplads til enhver tid opfylder Danmarks behov for nationale og internationale, herunder interkontinentale, trafikforbindelser ved at kunne tilbyde den nødvendige kapacitet med hensyn til afvikling af lufttrafik, jf. § 57, stk. 2, nr. 6.

Med kapacitet menes i henhold til forarbejderne start- og landingsfaciliteter og andre flyvepladsydelse, der indgår som en nødvendig del ved afviklingen af flyvetrafikken på en flyveplads, som f.eks. indtjekning og bagagehåndtering, jf. Folketingstidende 2004-05, tillæg A, side 1420.

Et lufthavnsselskab omfattet af luftfartslovens § 57, stk. 2, vil således som indehaver af en tilladelse kunne pålægges en pligt til at sikre, at flyvepladsen har en sådan kapacitet, at der er mulighed for at tilbyde luftfartsselskaberne daglige start- og landingsmuligheder for direkte flyforbindelser til de større hovedstæder og andre vigtige trafikknudepunkter i Europa, jf. Folketingstidende 2004-05, tillæg A, side 1421. Desuden fremgår det, at der skal være mulighed for direkte flyforbindelser til vigtige interkontinentale destinationer.

I relation til ovennævnte kapacitetskrav fastlægges det i luftfartsloven, at transportministeren for at tilgodese væsentlige samfundsmæssige eller overordnede trafikale hensyn kan stille vilkår om med en rimelig frist at kunne meddele det pågældende lufthavnsselskab et begrundet pålæg om at gennemføre foranstaltninger, der sikrer, at flyvepladsen kan opfylde den nævnte nødvendige kapacitet, jf. luftfartslovens § 57, stk. 2, nr. 7. Selskabet kan endvidere med en rimelig frist pålægges at fremsende en redegørelse for, hvordan selskabet agter at gennemføre den af transportministeren pålagte foranstaltning.

Transportministeren kan endvidere stille vilkår om, at ministeren skal have forudgående underretning om ethvert forslag til beslutning, disposition, omlægning af driften eller fysiske ændringer, der ikke er omfattet af § 55, stk. 1, og som indebærer en væsentlig risiko for, at flyvepladsen ikke vil kunne tilbyde den beskrevne nødvendige kapacitet, jf. § 57, stk. 2, nr. 8.

Endelig kan transportministeren i medfør af lovens § 57, stk. 2, nr. 9, stille vilkår om at kunne modsætte sig foranstaltninger efter nr. 8, hvis ministeren finder, at de indebærer en væsentlig risiko for, at flyvepladsen ikke til enhver tid vil kunne tilbyde den beskrevne nødvendige kapacitet, således at væsentlige samfundsmæssige eller overordnede trafikale hensyn ikke tilgodeses. Hvis transportministeren ønsker at modsætte sig foranstaltningen, skal ministeren afgive en begrundet indsigelse senest 1 måned efter, at underretningen er kommet frem, og ministeren skal i indsigelsen gøre opmærksom på, at indsigelsen kan indbringes for domstolene. Hvis transportministeren gør indsigelse, kan foranstaltningen ikke gennemføres.

Trafikstyrelsens driftstilladelse til Københavns Lufthavne A/S afspejler samtlige vilkår i luftfartslovens § 57, stk. 2. Københavns Lufthavne A/S' hovedformål skal således være at eje, drive og udbygge flyvepladsen, og selskabet skal gennemføre den udbygning af flyvepladsen, som er nødvendig for at fremme og sikre afviklingen af lufttrafikken til og fra Danmark. Københavns Lufthavne A/S skal derudover bl.a. sikre, at flyvepladsen til enhver tid opfylder Danmarks behov for nationale og internationale, herunder interkontinentale, trafikforbindelser ved at kunne tilbyde den nødvendige kapacitet med hensyn til afvikling af lufttrafik.

Den nuværende driftstilladelse for Københavns Lufthavn udløber den 1. marts 2025.

2.1.1.2. Lov om Københavns Lufthavne A/S

Med lov om Københavns Lufthavne A/S, jf. lovbekendtgørelse nr. 517 af 9. juni 2000 som ændret ved lov nr. 278 af 20. april 2005, blev der stiftet et aktieselskab, der i henhold til lovens § 2 overtager driften af Københavns Lufthavn, Kastrup, og Københavns Lufthavn, Roskilde.

Med lov nr. 278 af 20. april 2005 om ændring af lov om Københavns Lufthavne A/S og lov om luftfart (Flyvepladser med vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser) ophævedes den tidligere gældende bestemmelse om navnet på aktieselskabet, og selskabet kan således navngives i overensstemmelse med selskabets vedtægter.

Aktieselskabet hedder for indeværende Københavns Lufthavne A/S (i daglig tale »CPH«).

2.1.1.3. Udbygningsloven

Indretningen af Københavns Lufthavn, Kastrup, er i dag reguleret i udbygningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 252 af 9. april 1992 om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup.

I udbygningsloven fastsættes grænserne for lufthavnens udbygning, placeringen af lufthavnens tværbane og anvendelsen af lufthavnens nuværende fire afsnit (nord, syd, øst, vest).

Udbygningsloven sætter den overordnede ramme for arealanvendelse i Københavns Lufthavn, Kastrup, mens det efterfølgende plangrundlag i form af landsplansdirektiv, kommuneplan og

lokalplan fastlægger de konkrete anvendelsesmuligheder under hensyn til bl.a. miljø, trafikhensyn m.v.

2.1.1.4. Øvrig planlovgivning

Banesystemet er ikke reguleret i planlovgivningen, men indgår dog i planlovgivningens relevante kortbilag for lufthavnen.

2.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Københavns Lufthavn, Kastrup har i dag tre start- og landingsbaner; de to primære, parallelle hovedbaner (banerne »04R/22L« og »04L/22R«) og en kortere tværbane (bane »12/30«), der er beliggende på tværs af de to hovedbaner (herefter: tværbanen).

Hovedbanerne er dimensioneret til at kunne afvikle den samlede trafik i lufthavnen, mens tværbanen kun anvendes til at opretholde trafikken i særlige situationer. Tværbanen kan ikke anvendes af helt store flytyper på grund af banens længde og bredde.

Det er helt afgørende for luftfartsinfrastrukturen i Danmark, at der bibeholdes et vist minimum af start- og landingsbanekapacitet i Københavns Lufthavn, Kastrup. En vis start- og landingsbanekapacitet er en forudsætning for, at lufthavnen kan opfylde den lovmæssige forpligtelse som værende vital for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser. Som angivet under afsnit 2.1.1.1. kræver en ændring af det eksisterende banesystem en tilladelse fra Trafikstyrelsen i medfør af luftfartslovens § 55, stk. 1.

Der er i den nuværende regulering af lufthavnens arealanvendelse ikke fastsat nærmere regler for start- og landingsbanekapacitet. Henset til betydningen af Københavns Lufthavn, Kastrup, herunder banesystemet, finder Transportministeriet det hensigtsmæssigt i lovgivningen at fastsætte visse minimumskrav for banesystemet i Københavns Lufthavn, Kastrup, som led i en politisk stillingtagen til netop denne kapacitet, i særdeleshed spørgsmålet om bevarelsen af tværbanen.

Transportministeriet vurderer, at den nuværende primære baneinfrastruktur er tilstrækkelig til at imødekomme de kapacitetsbehov, der måtte være i den nærmeste fremtid. Et lovgivningsmæssigt kapacitetskrav for hovedbanerne bør derfor spejle den eksisterende hovedbanekapacitet i form af to parallelle hovedbaner med mulighed for start og landing i sydvestlig og nordøstlig retning.

For så vidt angår den nuværende tværbane har der tidligere fra Københavns Lufthavne A/S' side været udtrykt ønske om at nedlægge hele banen med henblik på at kunne sikre de tilstrækkelige arealmæssige muligheder for kapacitetsudvidelse af terminal- og standpladsområderne i lufthavnen. I Københavns Lufthavne A/S' myndighedsrapport fra 2019 er dette i samarbejde med luftfartsselskaberne SAS, Norwegian og DAT ændret til en anbefaling om en afkortning og forskydning af tværbanen og dermed en bibeholdelse af denne bane, dog med reduceret funktionalitet.

Tværbanen har en vigtig funktion, når der er stærk sidevind, vedligeholdelsesarbejder på hovedbanesystemet eller andre forhold, der gør, at det ikke er muligt at anvende hovedbanerne. Tværbanen anvendes desuden til landinger fra sydøst, som i nogle situationer kan give en mere smidig trafikafvikling eller en hurtigere anflyvning eksempelvis for fly fra

Bornholm. Tværbanen bidrager således som hovedregel ikke til lufthavnens totale kapacitet, men anvendelsen af banen kan opdeles i henholdsvis nødvendig anvendelse, når hovedbanesystemet ikke kan anvendes, og anvendelse til effektiv trafikafvikling til eksempelvis fly fra Bornholm.

Tværbanen sikrer en meget høj grad af operationsmuligheder fra lufthavnen og bidrager derfor til, at lufthavnen kan have en høj regularitet. Det er på grund af tværbanen, med meget få undtagelser, altid muligt at operere fra Københavns Lufthavn, Kastrup.

Transportministeriet vurderer på den baggrund, at tværbanen er af stor betydning for driften af lufthavnen og derfor bør bibeholdes. Ministeriet foreslår derfor tværbanen inddraget i de foreslåede bestemmelser om minimumskrav til start- og landingsbaner.

Der henvises til afsnit 2.2. for en nærmere beskrivelse af de foreslåede fremtidige rammer for tværbanen.

Med lovforslaget foreslås det derfor at fastsætte regler om et vis minimum af start- og landingsbaner i Københavns Lufthavn, Kastrup. Det foreslås således at indføre en bestemmelse om, at lufthavnen som minimum skal have to parallelle start- og landingsbaner, som lufthavnen allerede har i dag, med mulighed for start og landing i både sydvestlig og nordøstlig retning.

Det foreslås endvidere at indføre en bestemmelse om, at der skal være en start- og landingsbane med mulighed for start i og landing fra sydøstlig retning, en tværbane, til at imødekomme behovet for start og landinger i særlige situationer, eksempelvis under udfordrende vindforhold i lufthavnen, eller vedligeholdelsesarbejde på hovedbanerne. Denne bestemmelse vil medføre, at tværbanen ikke kan fjernes eller tages ud af drift.

Som lovforslaget er udformet, vil der ikke være behov for ændringer i den nuværende start- og landingsbaneinfrastruktur i Københavns Lufthavn, Kastrup. Med lovforslaget fastsættes således blot, at der skal være en infrastruktur lignende den eksisterende, dog med undtagelse af tværbanen, der vil kunne formindskes, omplaceres og alene kunne benyttes til start i og landing fra sydøstlig retning, jf. afsnit 2.2. Den fleksible udformning af de foreslåede bestemmelser muliggør samtidigt, at der inden for den overordnede lovgivning om lufthavnens indretning vil være mulighed for at justere på placeringen af start- og landingsbaneinfrastrukturen i Københavns Lufthavn, Kastrup. Der vil således inden for nærværende lovforslags rammer være mulighed for at rykke på banerne af hensyn til behov for eventuelle udvidelser eller ændringer af arealanvendelsen i lufthavnen, så længe der opretholdes det foreslåede minimum af baner. Det bemærkes, at en rykning af banerne vil kræve en ændring af den efterfølgende planlægning, da banernes placering er af afgørende betydning for støjzonerne, som bliver reguleret i støjcirculæret og Fingerplanen.

Ændringer af banerne vil kræve en tilladelse i medfør af luftfartslovens § 55, stk. 1, 2. pkt., og godkendes efter luftfartssikkerhedsrelaterede EU-forordninger på flyvepladsområdet, jf. afsnit 2.1.1.1.

Det foreslås på den anførte baggrund med lovforslagets § 3, nr. 1, at det fastsættes ved lov, at Københavns Lufthavn, Kastrup, som minimum skal have to parallelle start- og landingsbaner

med mulighed for start og landing i både sydvestlig og nordøstlig retning. Det foreslås desuden med lovforslagets § 3, nr. 2, at der skal være en start- og landingsbane med mulighed for start i og landing fra sydøstlig retning (en tværbane).

Rammerne for tværbanen beskrives nærmere i afsnit 2.2.

2.2. Mulighed for afkortning og forskydning af tværbanen

2.2.1. Gældende ret

2.2.1.1. Luftfartsloven

Som beskrevet i afsnit 2.1.1.1. kræver væsentlige ændringer af visse flyvepladser en tilladelse fra Trafikstyrelsen, jf. luftfartslovens § 55, stk. 1.

En sådan tilladelse til væsentlige ændringer må kun gives, hvis det er foreneligt med almene hensyn, jf. luftfartslovens § 56.

2.2.1.2. Udbygningsloven

Indretningen af tværbanen i Københavns Lufthavn, Kastrup, er reguleret i udbygningsloven, som blev vedtaget i 1980 og bygger således på lufthavnens indretning af start- og landingsbanerne i 1980. Det følger af udbygningslovens § 3, litra a, at placeringen af lufthavnens tværbane (bane 12-30) ændres ved en forskydning af denne ca. 500 meter mod kystlinjen samtidig med, at der foretages en drejning af banen 6-7 grader mod vest.

Den planlagte forskydning og drejning af tværbanen er dog ikke blevet gennemført.

2.2.1.3. Øvrig planlovgivning

Banesystemet er ikke reguleret i planlovgivningen, men indgår dog i planlovgivningens relevante kortbilag for lufthavnen.

2.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Som beskrevet under afsnit 2.1.2. er tværbanen (bane 12/30) den bane, der ligger på tværs af de to øvrige, primære start- og landingsbaner i Københavns Lufthavn, Kastrup, og som på grund af sin placering muliggør, at der kan landes i lufthavnen på trods af vanskelige vejforhold.

Tværbanen har karakter af en subsidiær bane til de to øvrige, parallelle hovedbaner i Københavns Lufthavn, Kastrup. Omkring 2 pct. af flyoperationerne til og fra Københavns Lufthavn, Kastrup, håndteres på tværbanen.

Som beskrevet i afsnit 2.1.2. vurderer Transportministeriet tværbanen til at være af stor betydning for driften af Københavns Lufthavn, Kastrup, hvorfor der med nærværende forslag lægges op til, at tværbanen skal indgå i de fastsatte minimumskapacitetskrav for så vidt angår start- og landingsbaner.

Den eksisterende tværbane kan bruges af de fleste nuværende flytyper, dog undtaget visse større flytyper som eksempelvis Airbus A380.

Tværbanens nuværende længde og placering hindrer dog en udvidelse og videreudvikling af terminalområdet i lufthavnens nordafsnit. Lufthavnens nordafsnit, hvor der er terminalkompleks og standpladser, er samtidigt allerede intensivt udnyttet.

Trafikstyrelsen fører løbende tilsyn med kapaciteten i Københavns Lufthavn, Kastrup, som følge af kapacitetskravene i luftfartslovens § 57, stk. 2, nr. 6, og det er på baggrund af disse kapacitetstilsyn Trafikstyrelsens vurdering, at standpladskapaciteten i Københavns Lufthavn, Kastrup, kan blive udfordret i løbet af relativt kort tid, hvis der sker en vækst i trafikken sammenholdt med niveauet før covid-19-pandemien. Trafikstyrelsen vurderer desuden, at der vil være et løbende behov for at tilpasse indretningen og faciliteter på lufthavnens standpladser, så de er tidssvarende og fleksible.

En ændring af tværbanen vil derfor skulle ses i kontekst af Københavns Lufthavns rolle som vital for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser, jf. luftfartslovens § 57, stk. 2, og de heraf følgende kapacitetskrav til lufthavnen og endvidere et ønske om at bibeholde den høje servicekvalitet i lufthavnen. Der henvises til afsnit 2.1.1.1. for en nærmere beskrivelse af regelgrundlaget for så vidt angår kapacitetskrav til Københavns Lufthavn, Kastrup. For så vidt angår spørgsmålet om servicekvalitet er dette bl.a. et spørgsmål om ventetider i forbindelse med sikkerhedskontrol af passagerer, ventetider og køarealer i paskontrollen, arealer og faciliteter til bagagehåndtering, ventetider og opholdsarealer i forbindelse med bagageudlevering, ventetider i forbindelse med check-in, ventetider og opholdsarealer ved gates og i forbindelse med ombordstigning på fly samt optimering af opholdsarealer for passagerer i terminalerne, såkaldte »flowarealer«

Københavns Lufthavne A/S indsendte i 2019 en ansøgning til Trafikstyrelsen om en væsentlig ændring af lufthavnen jf. luftfartslovens § 55, stk. 1. Københavns Lufthavne A/S søgte om tilladelse til at forskyde og afkorte tværbanen samt lukke den for landinger fra og starter i vestlig retning med henblik på at kunne etablere nye flystandpladser i den del af lufthavnens nordvestlige område, hvor tværbanen ligger i dag. Københavns Lufthavne A/S har til brug for behandlingen af ansøgningen udarbejdet og fremsendt en myndighedsrapport. I myndighedsrapporten har Københavns Lufthavne A/S med opbakning fra SAS og Norwegian (der på ansøgningstidspunktet var de to største luftfartsselskabsaktører i lufthavnen) samt DAT (Danish Air Transport) anbefalet, at en fremtidig udbygning af lufthavnen sker i netop det nordlige område inden for lufthavnens eksisterende arealer og i direkte sammenhæng med nuværende terminaler, tog, bus og metro. Dette giver ifølge myndighedsrapporten mulighed for at fastholde et samlet standspladsområde til håndtering af fly, hvilket er afgørende for at sikre en effektiv drift for lufthavnens brugere. Ifølge rapporten vil der inden for en kortere årrække ikke være flere ledige arealer i lufthavnens nordlige område til udbygning af standpladser, hvorved det ifølge Københavns Lufthavn, Kastrup, vil blive vanskeligt for lufthavnen at imødekomme det forventede behov for kapacitet.

Københavns Lufthavn, Kastrup, peger således på, at det kan være nødvendigt at afkorte og forskyde tværbanen, hvilket vil muliggøre en udvikling af lufthavnens terminalområde i lufthavnens nordlige arealer med henblik på at sikre den tilstrækkelige kapacitet i lufthavnen.

Med lovforslaget foreslås i forlængelse heraf, at der etableres de lovgivningsmæssige rammer for, at der kan ske en afkorting og forrykning af tværbanen i forhold til tværbanens nuværende længde og placering.

En afkorting af tværbanen kan i praksis betyde, at der ikke kan opereres med større fly (de såkaldte »WB« eller »Wide Body«, som typisk anvendes til interkontinentale flyruter). I tilfælde af vanskelige vejrforhold m.v., som medfører brug af tværbanen, vil større fly kunne være nødsaget til at lande i en anden nærliggende lufthavn, f.eks. Billund Lufthavn. Det vil dog fortsat være muligt at operere med de mest almindelige mellemstørrelse jetfly som eksempelvis

Boeing 737 og Airbus A320 på tværbanen. I tilfælde med særlig stor operationel belastning kan der dog være øget risiko for ophobning i lufthavnen, da tværbanen ikke vil kunne benyttes til starter og landinger samtidigt, hvilket begrænser fleksibiliteten i brug af banen. Dette vurderes dog alene at udgøre et mindre problem, da den generelle anvendelse af tværbanen er begrænset.

En afkortning af tværbanen og en heraf følgende udbygning af nordafsnittet vil resultere i, at banen alene kan benyttes til landinger fra og starter mod Øresund. Det vil således ikke længere være muligt at foretage landinger fra og starter i nordvestlig retning via tværbanen og dermed ind over København. Det vil i praksis betyde, at der ikke vil kunne foretages landinger på bane 12 og starter på bane 30.

Begrænsningen af muligheder for landinger på bane 12 og starter på bane 30 vil på baggrund af tal fra årene 2008-2019 resultere i, at omkring 20 procent af de nuværende tværbaneoperationer, svarende til omkring 0,5 procent af lufthavnens samlede antal operationer, potentielt vil blive påvirket ved enten at skulle rykkes til hovedbanesystemet eller ikke afvikles. Ca. 80 procent af de nuværende tværbaneoperationer vil således fortsat kunne afvikles på tværbanen efter en afkortning.

Lukning for landinger fra og starter i nordvestlig retning kan medføre, at fly ophobes i lufthavnen i en situation med kraftig vind fra nordvest over en længere periode. Det skyldes, at tværbanen kun vil kunne bruges til én type operation ad gangen, enten starter eller landinger. Såfremt tværbanen anvendes til landinger, vil starter skulle foregå fra hovedbanerne, og i en situation med kraftig og vedvarende vind fra nordvest vil der kunne være begrænsninger på anvendelsen af hovedbanerne.

Der er i den forbindelse en generel forventning om, at ekstremt vejr vil blive mere almindeligt i fremtiden. FN's klimapanel forventer således, at vinden i fremtiden vil blive kraftigere end tidligere, og at der vil komme mere nedbør, men at der til gengæld bliver færre dage med frost. Transportministeriet vurderer, at en forøgelse i vindstyrke på +3 procent vil medføre et øget behov for at operere på tværbanen i størrelsesordenen 200 operationer pr. år.

Udviklingen i flyenes følsomhed over for sidevind spiller dog her en væsentlig rolle. Der er eksempler på, at designtiltag i relation til forbedring af brændstoføkonomi og rækkevidde har påvirket sidevindfølsomheden på fly i negativ retning. Dog vil det gennemsnitlige fly på længere sigt forventeligt blive større og tungere som følge af bl.a. stigende antal passagerer og længere ruter. Derudover vil den generelle teknologiudvikling fortsat understøtte flyvesikkerhed og derved øge tolerance for sidevind i fremtidens luftfart.

Den internationale luftfartsorganisation ICAO («International Civil Aviation Organisation») anbefaler, at lufthavne har en anvendelsesprocent på 95. Anvendelsesprocent for Københavns Lufthavn, Kastrup, vil falde ved en ændring af tværbanen, men vil fortsat ligge inden for ICAO's anbefaling på 95 procent.

De trafikale konsekvenser af de foreslåede ændringer af tværbanen vurderes af Transportministeriet til at være relativt begrænsede, da det er en meget lille andel af de samlede operationer i lufthavnen, der vil blive påvirket. Det indgår ligeledes i vurderingen, at de luftfartsselskaber, der anvender den nuværende tværbane mest, har tilkendegivet deres opbakning til en afkortning og ændret placering af tværbanen. En ændring af rammerne for tværbanen vil til gengæld give lufthavnen mulighed for at udbygge antallet af flystandpladser og udvide terminalområdet.

Både Fingerplanen, støjcirculæret, kommuneplantillæg og lokalplanen vil skulle ændres ved en vedtagelse af nærværende lovforslag.

En vedtagelse af de foreslåede rammer for udformning af tværbanen vil muliggøre, at Københavns Lufthavn A/S' ansøgning om udbygning af lufthavnen vil kunne imødekommes, såfremt der efterfølgende sker en revision af plangrundlaget for lufthavnen.

Det foreslås med lovforslagets § 3, nr. 2, at der i Københavns Lufthavn, Kastrup, skal være en start- og landingsbane med mulighed for start i og landing fra sydøstlig retning.

2.3. Bedre rammer for fleksibel anvendelse af lufthavnens områder

2.3.1. Gældende ret

2.3.1.1. Luftfartsloven

Der henvises til afsnit 2.1.1.1. for en nærmere beskrivelse af kapacitetskravene i Københavns Lufthavn, Kastrup.

Som beskrevet i afsnit 2.1.1.1. kræver væsentlige ændringer af visse flyvepladser en tilladelse fra Trafikstyrelsen, jf. luftfartslovens § 55, stk. 1.

En sådan tilladelse til væsentlige ændringer må kun gives, hvis det er foreneligt med almene hensyn, jf. luftfartslovens § 56.

2.3.1.2. Udbygningsloven

Rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup, er reguleret i udbygningsloven.

Lufthavnen er i medfør af udbygningsloven i dag inddelt i fire afsnit: Nord, syd, øst og vest.

Det følger af udbygningslovens § 3, litra b, at lufthavnens nordafsnit anvendes til udbygning af terminalanlæg med tilhørende tekniske funktioner, herunder luftgodsanlæg, og standpladsområder. Endvidere kan etableres tilkørsels- og parkeringsanlæg, kontorbygninger, hotel, konferencefaciliteter og lignende, som har sammenhæng med lufthavnens drift. Hangar- og værkstedsområdet i nordafsnittets østlige del kan udbygges, og der kan etableres et brændstofforsyningsanlæg.

Lufthavnens østafsnit kan i medfør af lovens § 3, litra c, anvendes til opførelse af tekniske anlæg og andre anlæg med service- og forsyningsmæssige formål. Endvidere kan etableres luftgodsanlæg, flystandpladser med tilhørende ekspeditionsfaciliteter og hangarer.

Sydafsnittet anvendes til udbygning af hangar- og værkstedsanlæg samt til etablering af kontorbygninger og lignende, som har sammenhæng med lufthavnens drift, jf. § 3, litra c.

Lufthavnens vestafsnit anvendes til udbygning af anlæg for sikringstjenester og værkstedsanlæg samt til etablering af kontorbygninger og lignende, som har sammenhæng med lufthavnens drift, jf. § 3, litra d.

2.3.1.3. Øvrig planlovgivning

Udbygningsloven sætter den overordnede ramme for arealanvendelse i Københavns Lufthavn, Kastrup, mens det efterfølgende plangrundlag i form af landsplansdirektiv, kommuneplan og lokalplan fastlægger de konkrete anvendelsesmuligheder under hensyn til bl.a. miljø, trafik hensyn m.v.

Lufthavnen er omfattet af statens planlægning gennem Fingerplanen, der udlægger arealet til lufthavn, lufthavnsrelaterede erhvervs- og servicefunktioner og trafik anlæg, og som desuden friholder omkringliggende arealer for støjfølsom anvendelse gennem udlæg af et restriktionsområde, og cirkulære nr. 56 af 30. april 1997 om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup, samt bygge- og anvendelsesregulerende bestemmelser for områder, der er belastet af støj fra trafikken på lufthavnen (»støj cirkulæret«).

I den efterfølgende planlægning i henhold til planloven fastlægges den konkrete anvendelse af lufthavnens arealer, herunder retningslinjer for støjafskærmninger i forbindelse med nye anlæg. Endvidere fastsættes principperne for anvendelse af og for byggemulighederne i arealerne i lufthavnens fire delafsnit, hoveddisponering af vej- og parkeringsanlæg m.v.

2.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

De nugældende bestemmelser i udbygningsloven sætter restriktive rammer for, hvilke aktiviteter der må foregå i de særskilte afsnit af lufthavnen. Visse af disse rammer er fortsat tidssvarende, mens det på andre punkter ville være hensigtsmæssigt med yderligere fleksibilitet i tilrettelæggelsen af arealanvendelsen i lufthavnen i arbejdet med udviklingen af lufthavnsområdet. Udbygningsloven begrænser i dag mulighederne for at udvikle arealet i Københavns Lufthavn, Kastrup, på lige fod med udviklingen i øvrige europæiske lufthavne. Muligheden for øget fleksibilitet skal også ses i lyset af, at arealerne i og nær Københavns Lufthavn, Kastrup, kan have en attraktiv beliggenhed for mange virksomheder. På grund af de nuværende restriktive rammer for anvendelsen af arealerne må arealerne imidlertid ikke anvendes til de pågældende virksomheders aktiviteter.

En – i et vist omfang – højere grad af kommercielle aktiviteter i Københavns Lufthavn, Kastrup, kan bl.a. bidrage til et øget indtægtsgrundlag, der kan muliggøre øget investering i lufthavnsinfrastrukturen. Der skal derfor ses på mulighederne for bedre udnyttelse af lufthavnens arealer til kommercielle aktiviteter, så længe lufthavnen fortsat kan tilbyde den nødvendige kapacitet til afvikling af luftfartstrafikken som kerneaktivitet.

Lufthavnen er i dag inddelt i fire afsnit: Nord, syd, øst og vest, hvor anvendelsesmuligheder for hvert enkelt afsnit er skarpt afgrænset til nærmere fastsætte aktiviteter i udbygningsloven. Denne arealanvendelsesinddeling sætter en klar begrænsning for fleksibiliteten i anvendelsen af arealerne på Københavns Lufthavns område og kan potentielt hindre en mere effektiv og hensigtsmæssig udnyttelse af lufthavnens område set i kontekst af lufthavnens løbende udvikling. Dette betyder i praksis, at udbygningsloven på visse punkter sætter grænser for arealanvendelsen på en måde, der hindrer lufthavnens planlægning og tilrettelæggelse af aktiviteterne i de forskellige afsnit i lufthavnen, uanset at der ikke ud fra et lufthavnsikkerheds- og kapacitetsperspektiv er belæg for denne begrænsning.

For så vidt angår inddelingen i fire afsnit vurderer Transportministeriet, at der ikke længere er behov for at skelne mellem lufthavnens syd- og vestafsnit. I dag kan disse to afsnit i vidt omfang anvendes til det samme med undtagelse af anlæggelsen af hangarer og anlæg for sikringstjenester, der kun må anlægges i henholdsvis lufthavnens sydafsnit og lufthavnens vestafsnit.

Modsat er der stadig behov for en afgrænsning til lufthavnens nordafsnit, der primært består af terminalanlæg og andre passagerfaciliteter, og til lufthavnens østafsnit, hvor der hovedsageligt er luftfragtanlæg. Opretholdelse af et samlet terminalområde i nordafsnittet vil sikre et

konsolideret standpladsområde, samlet passagerhåndtering i nærheden af kollektiv transport og effektive transferforbindelser for flypassagerer, da passagererne transfererer i samme terminal, hvilket kan understøtte Københavns Lufthavns funktion som flytrafikknudepunkt for Nordeuropa. Samtidig er der fortsat behov for en afgrænsning af østafsnittet med henblik på opretholdelsen af dette område som den fortrinsvise placering for luftfragtanlæg, hvilket altovervejende har baggrund i dette afsnits korte afstand til motorvejsnettet uden kørsel med tung trafik i bebyggede områder.

Lufthavnens område bør på den baggrund fremover udgøres af tre afsnit (nord, øst og syd) frem for de i dag fire afsnit.

Med henblik på at sikre en mere fleksibel og effektiv planlægning af lufthavnens arealanvendelse bør den nuværende udtømmende opstilling af arealanvendelsesmuligheder i de særskilte afsnit udgå. Der er ud fra et hensyn til Københavns Lufthavn, Kastrup, som vital infrastruktur ikke et statsligt behov for udtømmende udspecificering af placeringen af diverse lufthavnsanlæg m.v. i de enkelte afsnit af lufthavnen, dog med enkelte undtagelser for så vidt angår passagerterminaler og luftfragt, jf. nedenfor. Vurderingen af, hvor de forskellige anlæg, bygninger og faciliteter skal placeres, bør derfor i stedet som udgangspunkt være op til Københavns Lufthavn A/S at vurdere ud fra effektivitetsbetragtninger m.v., inden for rammerne af de nærmere specificerede arealanvendelsesbestemmelser i planlovgivningen.

Fælles for samtlige af lufthavnens afsnit bør dog være, at det som udgangspunkt kun skal være muligt at anvende områderne til bygninger, anlæg m.v., der har tilknytning til de i lufthavnen førte aktiviteter. Det skal således ikke være muligt at anlægge bygninger og faciliteter i lufthavnen, som ikke bidrager til eller på anden vis understøtter lufthavnens aktiviteter. Dette skyldes, at Københavns Lufthavn, Kastrup, er infrastruktur af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser, med en unik beliggenhed nær byen. Anlæg af bygninger, anlæg m.v., der ikke har tilknytning til de i lufthavnen førte aktiviteter, vil potentielt kunne indskrænke eller begrænse områdets anvendelsesmuligheder på sigt, og herved sikkerheden for, at området er og forbliver afsat til drift af en international flyveplads, der til enhver tid kan levere den nødvendige kapacitet med hensyn til afvikling af lufttrafik.

Passagerterminaler med tilhørende standpladsområde bør fortsat være placeret i lufthavnens nordafsnit, hvor der er direkte forbindelser til kollektiv transport. Øvrige passagervendte funktioner bør ligeledes placeres i eller i forlængelse af passagerterminalerne. På linje med andre internationale lufthavne er det i terminalområdet relevant at tilbyde visse serviceydelser af interesse for passagerer, der passerer hurtigt igennem eller befinder sig i flere timer i terminalområdet, såsom luftfartsselskabskundeservices, spisesteder, barer, delikatesseforretninger, banker, valutaforhandlere, apoteker, lægeklinikker, frisører, massører, turistinformation, kiosker og detailhandelsforretninger, herunder bl.a. forretninger indenfor tøj, sko og mode, elektronik, legetøj, interiør, smykker, bøger, magasiner, anden underholdning og souvenirs.

Østafsnittet anvendes i dag til luftfragtanlæg, flystandpladser, hangarer og tekniske anlæg. De fleste luftfragtfaciliteter er i dag beliggende i den østlige del af lufthavnen, herunder flystandpladser til fragtfly, fragt- og postterminaler og andre fragtrelaterede faciliteter, herunder veterinærkontrol. Placeringen af fragtfaciliteter i det østlige område af lufthavnen er hensigtsmæssig, da østafsnittets placering op mod Kystvejen sikrer gode og effektive adgangsforhold til afsnittet. Luftfragt er afhængig af et samspil med transport på last- og varebiler, hvilket Kystvejen sammen med det tilknyttede motorvejsnet understøtter, samtidig

med at godstrafikken ikke ledes til Københavns Lufthavn, Kastrup, via anden central vejforbindelse, som anvendes i forbindelse med de passagerrettede faciliteter. Placeringen af fragtfaciliteter i det østlige afsnit kan således også friholde areal i det nordlige område til passagerrettede aktiviteter. Luftfragtfaciliteter med tilhørende standpladsområde og øvrige logistikrelaterede funktioner bør derfor fortsat placeres fortrinsvis i østafsnittet.

Ud fra et luftfartsmæssigt hensyn er der ikke noget til hinder for, at placere kontorfaciliteter med tilknytning til de i lufthavnen førte aktiviteter i samtlige af lufthavnens afsnit til, idet der i tilknytning til lufttrafikken og øvrige opgaver og erhverv i lufthavnen kan være et naturligt behov for faciliteter til tilknyttede erhvervsfunktioner. Nærværende lovforslag sætter den overordnede ramme for arealanvendelse i Københavns Lufthavn, Kastrup, mens det efterfølgende plangrundlag i form af landsplansdirektiv, kommuneplan og lokalplan fastlægger de konkrete anvendelsesmuligheder under hensyn til bl.a. miljø, trafik hensyn m.v. Arealanvendelsen i lufthavnen kan således være begrænset af planmæssige hensyn, såsom stationsnærhedsprincippet og støjrestriktioner.

Området nord for Lufthavnsboulevarden, der er en del af nordafsnittet, og området øst for Kystvejen, der er en del af østafsnittet, ligger afsondret fra den resterende del af lufthavnens areal, og dets anvendelse behøver ikke som de øvrige dele af lufthavnens område at være knyttet an til selve lufthavnsaktiviteterne. Områderne har potentiale til at være katalysator for en bredere anvendelse af lufthavnens område. Arealanvendelsen i disse to områder bør derfor ikke være begrænset af hensyn til lufthavnsdriften. Nærværende lovforslag sætter den overordnede ramme for arealanvendelse i Københavns Lufthavn, Kastrup, mens det efterfølgende plangrundlag i form af landsplansdirektiv, kommuneplan og lokalplan fastlægger de konkrete anvendelsesmuligheder under hensyn til bl.a. miljø, trafik hensyn m.v.

Uanset at Københavns Lufthavn, Kastrup, med en vedtagelse af lovforslaget vil blive undergivet mere fleksible rammer for arealanvendelsen, vil det ikke ændre på de kapacitetskrav, der i medfør af luftfartslovens § 57, stk. 2, nr. 6, er stillet i lufthavnens driftstilladelse. Lufthavnen vil således fortsat være forpligtet til at sikre, at lufthavnen til enhver tid opfylder Danmarks behov for nationale og internationale trafikforbindelser ved at kunne tilbyde den nødvendige kapacitet med hensyn til lufthavnens primære funktion: afvikling af lufttrafik. Lufthavnen vil således ikke kunne anvende arealer til aktiviteter, der ikke er nært knyttede til lufthavnens aktiviteter, hvis dette sker på bekostning af den nødvendige kapacitet til lufthavnsdriften. Transportministeren (ved delegation: Trafikstyrelsen) kan i den forbindelse både meddele lufthavnen pålæg om at gennemføre foranstaltninger, der sikrer, at lufthavnen har den nødvendige kapacitet, og ministeren kan endvidere modsætte sig lufthavnens påtænkte foranstaltninger, hvis der er en væsentlig risiko for, at lufthavnen ikke kan tilbyde den nødvendige kapacitet.

Trafikstyrelsen fører løbende tilsyn med, at Københavns Lufthavne A/S overholder vilkårene i lufthavnens driftstilladelse, herunder kravet om kapacitet.

De foreslåede bestemmelser vil ikke afføde et behov for omplacering af allerede etablerede bygninger og anlæg i lufthavnen, men alene muliggøre en mere fleksibel tilrettelæggelse af arealanvendelsen inden for lufthavnens område.

Det foreslås med lovforslagets § 4, at Københavns Lufthavns område foruden start- og landingsbaner inddeles i tre afsnit: Nord, øst og syd i overensstemmelse med det i bilag 1 illustrerede. Det foreslås, at de tre afsnit kan anvendes til anlæg, bygninger og faciliteter med

tilknytning til de i lufthavnen førte aktiviteter, dog med en række udvidelser og indskrænkninger.

Med lovforslaget foreslås den fortrinsvise placering af passagerterminaler med tilhørende standpladsområde og hertil tilknyttede passagervendte funktioner, bibeholdt i nordafsnittet. Luftfragtfaciliteter med tilhørende standpladsområde og øvrige logistikrelaterede funktioner foreslås ligeledes bibeholdt i lufthavnens østafsnit.

Anvendelsen af områderne nord for Lufthavnshboulevarden og Ellehammersvej og øst for Kystvejen foreslås undtaget fra arealanvendelsesbegrænsningerne som følge af lufthavnsdriften og dermed alene være underlagt begrænsninger i medfør af relevant planlovgivning m.v.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Med lovforslaget muliggøres det at lukke for landinger fra og starter i nordvestlig retning på tværbanen. Tværbanen anvendes i situationer, hvor hovedbanesystemet ikke kan anvendes, f.eks. når der er kraftig sidevind på hovedbanerne. På den måde bidrager tværbanen til, at forsinkelser og aflysninger kan undgås. En ændring af tværbanens funktion vil medføre et samfundsøkonomisk tab som følge af reduceret brug af lufthavnen ved særlige vejrforhold.

Tværbanen har en værdi for flyselskaberne, da forsinkelser og aflysninger medfører en række omkostninger. Og det har en værdi for passagererne, som undgår gener i form af ekstra tidsforbrug ved forsinkelser og aflysninger.

En ændring af tværbanen vil også resultere i ekstra irregularitetsomkostninger for luftfartsselskaberne. De udgøres dels af øgede omkostninger til ombooking, tabt omsætning, lønudgifter, udgifter som følge af planer for brug af fly og personale ikke kan overholdes m.v. Og dels af udgifter til kompensation til passagerer, der oplever forsinkelser og aflysninger.

Det vurderes dog, at de samfundsøkonomiske gevinster ved, at Københavns Lufthavn, Kastrup, fortsat har tilstrækkelig kapacitet til at kunne tilbyde attraktive start- og landingstidspunkter, overstiger de omkostninger, der er forbundet med en ændring af tværbanen.

Lovforslaget vil udgøre rammerne for, hvordan lufthavnens areal må anvendes. En vedtagelse af lovforslaget vil indebære, at den relevante planlovgivning i form af landsplandirektiv, kommuneplan og lokalplan vil skulle ændres i overensstemmelse med de ændrede rammer for arealanvendelse i Københavns Lufthavn, Kastrup.

De ændrede arealanvendelsesrammer, der foreslås med lovforslaget, kan potentielt få betydning for beskatningsgrundlaget for Københavns Lufthavn, Kastrup. Der kan således potentielt forekomme øgede offentlige indtægter som følge af forhøjet beskatningsgrundlag.

Det er Transportministeriets vurdering, at principperne for digitaliseringsklar lovgivning ikke er relevante for nærværende lovforslag.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

En ændring af tværbanen kan resultere i ekstra irregularitetsomkostninger for luftfartsselskaberne. De udgøres af øgede omkostninger til ombooking, tabt omsætning, lønudgifter, udgifter som følge af, at planer for brug af fly og personale ikke kan overholdes udgifter til kompensation til passagererne m.v.

Samtidigt må det forventes, at en mere optimal udvikling af lufthavnen efter en ændring af tværbanen vil have en positiv effekt for luftfartsselskaberne i relation til effektiv drift af lufthavnen.

De ændrede arealanvendelsesrammer, der foreslås med lovforslaget, kan potentielt få betydning for beskatningsgrundlaget for Københavns Lufthavn, Kastrup. Der kan således potentielt medføre et forhøjet beskatningsgrundlag for lufthavnen.

Det er Transportministeriets vurdering, at principperne for agil erhvervsrettet regulering ikke er relevante for nærværende lovforslag.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har i sig selv ikke administrative konsekvenser for borgerne.

6. Klimamæssige konsekvenser

Lovforslaget giver bl.a. mulighed for en afkortning og ændring af tværbanen, der kan give lufthavnen mulighed for udvikling af lufthavnens nordvestlige område. Der forventes en generel passagervækst i flytrafikken internationalt. Københavns Lufthavn havde 30,3 mio. passagerer i 2019. Den ændring af tværbanen, der muliggøres med lovforslaget, vurderes ikke at have betydning for mængden eller typen af flytrafik i lufthavnen.

Udvikling af lufthavnen i det nordvestlige område, for eksempel ved udvikling af terminal- og standpladsområder, kan øge serviceniveauet og forbedre infrastrukturen i lufthavnen ved at sikre sammenhængende terminalområder. Udviklingen kan således understøtte Københavns Lufthavns funktion som flytrafikknudepunkt i Norden. 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. Der kan forventes øgede globale CO₂-udledninger fra produktion af eventuelle importerede materialer til anlægsprojekter, som kan følge af lovforslaget, hvis Københavns Lufthavn A/S indleder en udvikling af lufthavnen, men disse vurderes dog ikke at afvige fra udledningen fra eventuelle andre mulige udbygninger, Københavns Lufthavn ville kunne foretage inden for den eksisterende lovgivning.

[De klimamæssige konsekvenser af lovforslaget vil blive uddybet yderligere baseret på den kommende miljøvurdering.] De konkrete anlægsprojekter, som lovforslaget muliggør i Københavns Lufthavn, Kastrup, vil skulle miljøundersøges i overensstemmelse med reglerne herom.

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Med lovforslaget foreslås rammerne for placering og omfang af tværbanen ændret med henblik på at muliggøre en afkortning og omplacering af tværbanen for at kapacitetsforøge terminalområdet. Det er den overordnede vurdering, at en sådan omlægning af lufthavnens infrastruktur ikke i sig selv vil medføre væsentlige negative påvirkninger af omgivelserne, sammenlignet med en situation, hvor lufthavnen udvikler sig på baggrund af det eksisterende lov- og plangrundlag. Periodiske starter og landinger ind over det centrale København

(nordvestlig retning) resulterer i dag i mange klager over støj, og et ophør af disse flyvninger via tværbanen som følge af den omlægning af tværbanen, der muliggøres med lovforslaget, vil have en positiv effekt i forhold til, hvor mange borgere der oplever støjgener fra lufthavnen. 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. Der kan ligeledes potentielt opstå et øget støjniveau i det østlige område ud over Øresund, da fly med en ændring af tværbanen både vil foretage starter og landinger i denne retning. Dette kan muligvis påvirke enkelte områder langs kysten i Dragør.

[De miljømæssige konsekvenser af lovforslaget vil blive uddybet yderligere baseret på den kommende miljøvurdering.]

Ydermere vil konkrete anlægsprojekter skulle miljøundersøges.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget har ikke sammenhæng til EU-retten.

9. Hørte myndigheder og organisationer

Lovforslaget har fra den xx.xx 2023 til den xx.xx 2023 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

[Høringsparter indsættes]

10. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Det vurderes, at de økonomiske gevinster ved, at Københavns Lufthavn, Kastrup, fortsat har tilstrækkelig kapacitet til at kunne tilbyde attraktive start- og landingstidspunkter, overstiger de omkostninger, der er forbundet med en ændring af tværbanen.	En ændring af tværbanens funktion vil medføre et samfundsøkonomisk tab som følge af reduceret brug af lufthavnen ved særlige vejrforhold.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Lovforslaget vil medføre behov for ændringer af relevant planlovgivning.

Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Det må forventes, at en mere optimal udvikling af lufthavnen vil have en positiv effekt for luftfartsselskaberne i relation til effektiv drift af lufthavnen.	En ændring af tværbanen kan resultere i ekstra irregularitetsomkostninger for luftfartsselskaberne.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	[Uddybes, når miljøvurdering foreligger]	[Uddybes, når miljøvurdering foreligger]
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	[Uddybes, når miljøvurdering foreligger]	[Uddybes, når miljøvurdering foreligger]
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget har ikke sammenhæng til EU-retten.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Det følger af § 2, stk. 1, i lov om Københavns Lufthavne A/S, jf. lovbekendtgørelse nr. 517 af 9. juni 2000, at Københavns Lufthavne A/S overtager driften af Københavns Lufthavn, Kastrup, og Københavns Lufthavn, Roskilde.

Det foreslås med § 1, at udviklingen af Københavns Lufthavn, Kastrup, skal ske inden for rammerne af nærværende lov.

Den foreslåede § 1 bestemmelse indebærer, at lufthavnsselskabet Københavns Lufthavne A/S alene kan agere inden for rammerne af den foreslåede lov i forbindelse med ændringer i banesystemet og arealanvendelsen på lufthavnens område.

Københavns Lufthavne A/S vil skulle søge tilladelser til ændringer af arealanvendelsen i medfør af den relevante planlovgivning i form af landsplandirektiv, kommuneplan og lokalplan.

Ved væsentlige ændringer skal der ligeledes søges om tilladelse i medfør af luftfartslovens § 55, stk. 1. »Væsentlige ændringer« skal i henhold til forarbejderne bl.a. forstås som større fysiske ændringer af flyvepladsens centrale bygninger og anlæg m.v., som samlet set må forventes at påvirke afviklingen af flytrafik på flyvepladsen i større grad, eller som må forventes at påvirke flyvepladsens omgivelser og samfundet i væsentlig grad, jf. Folketingstidende 2017-2018, tillæg A, side 14. Eksempler på væsentlige ændringer kan være lukning af eksisterende start- og landingsbaner eller ændring af start- og landingsbaner, der har betydning for afviklingen af flytrafikken. Tilsvarende kræves tilladelse til anlæg af nye start- og landingsbaner eller terminaler. Væsentlige ændringer vil således ofte have karakter af at være fysiske ændringer, men bestemmelsen er ikke begrænset hertil. Det centrale i denne sammenhæng er den påtænkte dispositions betydning for samfundet, tilgængeligheden og de almene hensyn, som skal varetages i tilladelsen.

Eftersom at Københavns Lufthavne A/S er omfattet af luftfartssikkerhedsrelaterede EU-regler på flyvepladsområdet, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Det Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og om ophævelse af (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91, skal luftfartsselskabet ansøge om forhåndsgodkendelse af ændringer vedrørende infrastruktur, organisation og operationer i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) nr. 139/2014 af 12. februar 2014 om fastsættelse af krav og administrative procedurer for flyvepladser i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008, som senest ændret ved Kommissionens delegerede forordning (EU) 2020/2148 af 8. oktober 2020.

Til § 2

Det følger af § 2 i udbygningsloven, at der med henblik på at sikre den fortsatte afvikling af lufttrafikken til og fra Københavns Lufthavn, Kastrup, gennemføres en udbygning af lufthavnen, og at denne udbygning skal foretages inden for lufthavnens nuværende grænser med enkelte undtagelser.

Det foreslås med § 2, *stk. 1*, at nye permanente anlæg og bygninger i Københavns Lufthavn, Kastrup, alene må etableres inden for den arealafgrænsning, der fremgår af bilag 1. Den foreslåede bestemmelse har til formål at sikre, at Københavns Lufthavn, Kastrup, ikke ved udbygning udvides ud over det eksisterende areal. Dette som led i et ønske om ikke at udlægge yderligere arealer på Amager til lufthavnsformål med de miljøkonsekvenser, dette måtte have.

Den arealafgrænsning, der fremgår af bilag 1, afspejler arealet i Københavns Lufthavn, Kastrup, på tidspunktet for lovforslagets fremsættelse.

Det vil med den foreslåede bestemmelse ikke være muligt for Københavns Lufthavne A/S at udbygge lufthavnen ud over de arealgrænser, der er på tidspunktet for lovforslagets

fremstilling. Retstilstanden med udbygningslovens § 2 videreføres således i vidt omfang med den foreslåede bestemmelse.

Den foreslåede bestemmelse hindrer dog udelukkende etablering af nye permanente anlæg og bygninger uden for det angivne areal. Forslaget hindrer således eksempelvis ikke, at Københavns Lufthavne A/S lejer bygninger i forlængelse eller nærhed af lufthavnens område, eller at banelys eller andre mindre tekniske anlæg, som hidtil, vil kunne placeres uden for lufthavnens areal. Endvidere vil lufthavnen – på baggrund af tilladelser i medfør af relevant planlovgivning m.v. – kunne etablere midlertidige anlæg uden for det angivne areal. Dette kunne eksempelvis være testfaciliteter i forbindelse med pandemier.

Med »nye permanente anlæg og bygninger« skal forstås alle former for etablering af nye (til)bygninger eller anlæg, der ikke allerede forefindes på arealet i Københavns Lufthavn, Kastrup. Definitionen skal se i lyset af formålet med bestemmelsen om, at lufthavnsområdet ikke må udbygges ud over dets eksisterende areal og omfatter således alle former for yderligere byggeri på lufthavnens område, hvad end det er tilbygninger, nye selvstændige bygninger eller ombygninger, der resulterer i, at allerede etablerede bygninger og anlæg forstørres ud over disses hidtidige størrelse.

Betegnelsen »nye« tager alene sit afsæt i, at den foreslåede bestemmelse først finder anvendelse fra den foreslåede lovs ikrafttrædelse. Loven kan således ikke finde anvendelse for allerede etablerede bygninger, anlæg m.v. Forud for lovforslagets vedtagelse vil en sådan udbygning dog være underlagt udbygningsindskrænkningen i medfør af udbygningslovens § 2, jf. ovenfor.

Det foreslås med § 2, stk. 2, at det til Københavns Lufthavns tilhørende areal, jf. bilag 1, ikke må formindskes ved frasalg eller lignende.

Hvor den foreslåede § 2, stk. 1, hindrer udbygning ud over det eksisterende areal med de miljøgener, dette måtte have, har den foreslåede § 2, stk. 2, til formål at sikre, at lufthavnsarealet ikke formindskes. Københavns Lufthavn, Kastrup, er infrastruktur af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser og udgør et knudepunkt for flytrafikken i Nordeuropa. Ligeledes har lufthavnen en unik beliggenhed nær byen. Det er af den årsag nødvendigt for staten at have en sikkerhed for, at området er og forbliver afsat til drift af en international flyveplads, der til enhver tid kan levere den nødvendige kapacitet med hensyn til afvikling af luftrafik.

Bestemmelsen vil hindre, at eksterne parter eksempelvis kan opkøbe jord på lufthavnens nuværende område.

Den foreslåede bestemmelse omfatter alene arealet som angivet i bilag 1. Eventuelle arealbesiddelser uden for det i bilag 1 afgrænsede område kan således afhændes m.v. som led i almindelig forretningsmæssig drift af Københavns Lufthavn, Kastrup.

Med »frasalg eller lignende« forstås bl.a. overdragelse af større eller mindre arealer inden for lufthavnens nuværende område eller langtidserhvervsudlejning af arealer eller bygninger uden mulighed for opsigelse inden for en rimelig tidsperiode set i forhold til behovet for brug af arealet til lufthavnsrelaterede aktiviteter.

Det foreslås med § 2, stk. 3, at transportministeren i særlige tilfælde kan dispensere fra bestemmelsen i stk. 2.

Med det foreslåede § 2, stk. 2, vil det til Københavns Lufthavns tilhørende areal, jf. bilag 1, ikke kunne formindskes ved frasalg eller lignende ud fra hensynet til at afsætte arealet til lufthavnsdrift. Udgangspunktet er således, at arealet er reserveret til dette formål. Der kan dog potentielt være visse tilfælde af arealfrasalg, der ikke giver anledning til udfordringer i forhold til Københavns Lufthavns nuværende og fremtidige rolle som infrastruktur af vital betydning. Dette kan eksempelvis være tilfældet, hvis der er tale om arealer, der med alt overvejende sandsynlighed ikke vil være relevant at inddrage til luftfartsrelaterede aktiviteter grundet dets placering, kapacitetsmæssige relevans eller lignende.

Med det foreslåede stk. 3 vil transportministeren i konkrete tilfælde kunne give dispensation til frasalg eller lignende af udsnit af det i bilag 1 angivne areal. Beslutning om dispensation til frasalg eller lignende vil skulle basere sig på en luftfartsfaglig indstilling fra Trafikstyrelsen, hvor Trafikstyrelsen bl.a. kan inddrage parametre som, hvor sandsynligt det er, at det pågældende arealudsnit vil kunne blive relevant at anvende som led i lufthavnsaktiviteterne, hvor arealet er placeret i forhold til de eksisterende lufthavnsfaciliteter og størrelsen af arealet.

Som eksempler på »særlige tilfælde« kan nævnes tilfælde, hvor der er tale om et mindre, yderliggende areal, der med overvejende sandsynlighed ikke vil blive relevant at anvende til lufthavnsrelaterede aktiviteter. Det kan også være tilfælde, hvor det konkrete areal ikke anses for brugbart ud fra et kapacitetsmæssigt perspektiv, fordi forholdene på arealet ikke er velegnet til anlæg af lufthavnsaktiviteter.

Til § 3

Det foreslås med § 3, at det ved lov fastsættes, at Københavns Lufthavns banesystem som minimum skal omfatte et hovedbanesystem som består af to parallelle start- og landingsbaner med mulighed for start i og landing fra sydvestlig og nordøstlig retning, og en start- og landingsbane med mulighed for start i og landing fra sydøstlig retning.

Den foreslåede bestemmelse har til formål at understøtte, at der er en tilstrækkelig banekapacitet i Københavns Lufthavn, Kastrup, i relation til lufthavnens rolle som værende vital for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser.

Med den foreslåede bestemmelse etableres lovkrav om, at Københavns Lufthavn, Kastrup til enhver tid skal have to parallelle hovedbaner og opretholde en tværbane i lufthavnen med mulighed for start i og landing fra sydøstlig retning. Tværbanen skal til enhver tid opfylde et formål om at sikre højst mulig regularitet i Københavns Lufthavn.

Som lovforslaget er udformet, vil der ikke være behov for ændringer i den nuværende start- og landingsbaneinfrastruktur i Københavns Lufthavn, Kastrup. Med lovforslaget fastsættes således blot, at der skal være en infrastruktur, der ikke formindskes i forhold til nuværende, dog med undtagelse af tværbanen, der vil kunne formindskes og ændres, således at banen kun kan anvendes til start i og landing fra sydøstlig retning. Starter og landinger ind over København by vil således kunne begrænses.

Den fleksible udformning af den foreslåede bestemmelse muliggør, at der inden for den overordnede lovgivning om lufthavnens indretning vil være mulighed for at justere på placeringen af start- og landingsbaneinfrastrukturen i Københavns Lufthavn, Kastrup. Der vil således inden for lovens rammer være mulighed for at rykke på banerne af hensyn til behov for eventuelle udvidelser eller ændringer af arealanvendelsen i lufthavnen, så længe der opretholdes et vis minimum af banekapacitet. Banesystemet vil dog til alle tider skulle være indrettet, så det kan opfylde Danmarks behov for nationale og internationale, herunder interkontinentale, trafikforbindelser ved at kunne tilbyde den nødvendige kapacitet med hensyn til afvikling af luftrafik, jf. luftfartslovens § 57, stk. 2. nr.6.

Den foreslåede bestemmelse regulerer ikke banekapacitet for så vidt angår de såkaldte »rulleveje« eller »taxiveje«. Rulleveje eller taxiveje er de baner, der forbinder banesystemet til lufthavnsterminaler, hangarer og øvrige faciliteter i lufthavnen.

Københavns Lufthavn A/S kan således selv tilrettelægge omfang, retning og størrelse af rulleveje og taxiveje mellem start- og landingsbanerne og standpladserne og de øvrige områder. Det forudsættes dog, at disse veje er af et omfang, størrelse m.v., der sikrer en hensigtsmæssig afvikling af luftrafikken, da det ellers vil stå i kontrast til lufthavnens kapacitetsforpligtelser i medfør af luftfartsloven og den heraf udstedte driftstilladelse.

En ændring af start- og landingsbanernes udformning, længde m.v. er at betragte som en væsentlig ændring i medfør af luftfartslovens § 55, stk. 1, 2. pkt. Ændringer i banerne forudsætter således tilladelse fra transportministeren (ved delegation: Trafikstyrelsen).

Til § 4

Det følger af § 3, litra b, i udbygningsloven, at lufthavnens nordafsnit anvendes til udbygning af terminalanlæg med tilhørende tekniske funktioner, herunder luftgodsanlæg og standpladsområder. Endvidere kan etableres tilkørsels- og parkeringsanlæg, kontorbygninger, butikker, hotel, konferencefaciliteter og lignende, som har sammenhæng med lufthavnens drift. Hangar- og værkstedsområdet i nordafsnittets østlige del kan udbygges, og der kan etableres et brændstofforsyningsanlæg.

Lufthavnens østafsnit kan i medfør af udbygningslovens § 3, litra c, anvendes til opførelse af tekniske anlæg og andre anlæg med service- og forsyningsmæssige formål. Endvidere kan etableres luftgodsanlæg, flystandpladser med tilhørende ekspeditionsfaciliteter og hangarer.

Sydafsnittet anvendes til udbygning af hangar- og værkstedsanlæg samt til etablering af kontorbygninger og lignende, som har sammenhæng med lufthavnens drift, jf. udbygningslovens § 3, litra c.

Lufthavnens vestafsnit kan anvendes til udbygning af anlæg for sikringstjenester, luftrafiktjeneste og værkstedsanlæg samt til etablering af kontorbygninger og lignende, som har sammenhæng med lufthavnens drift, jf. udbygningslovens § 3, litra d.

Det foreslås med § 4, stk. 1, at Københavns Lufthavn, Kastrup, foruden start- og landingsbaner inddeles i tre afsnit: Nord, øst og syd.

Med lovforslaget indskrænkes lufthavnens nuværende fire afsnit (nord, øst, syd og vest) til tre afsnit (nord, øst og syd). Det foreslåede sydafsnit er en sammenlægning af de nuværende syd- og vestafsnit, dog med undtagelse af en del af vestafsnittet, der er blevet inddraget i nordafsnittet. m.v.

Det foreslåede nord-, øst- og sydafsnit er optegnet i bilag 1 til lovforslaget.

Arealanvendelsesmulighederne for hvert enkelt afsnit i lufthavnen foreslås defineret nærmere i det foreslåede stk. 2-6.

Det er ikke hensigten med lovforslaget at hindre fortsættelsen af hidtil lovlig anvendelse på lufthavnens arealer, selvom en eksisterende lovlig anvendelse af det pågældende areal ikke er i overensstemmelse med den foreslåede lov og den efterfølgende planlægning.

Det foreslås med § 4, stk. 2, at de tre afsnit, jf. stk. 1, anvendes til anlæg, bygninger og faciliteter med tilknytning til de i lufthavnen førte aktiviteter, jf. dog det foreslåede stk. 3-6.

Formålet med den foreslåede bestemmelse er at sikre, at der som udgangspunkt ikke anlægges bygninger, faciliteter m.v. på lufthavnsarealet, der ikke er relateret til lufthavnens aktiviteter. Dette hensyn varetages ud fra en betragtning om, at Københavns Lufthavn, Kastrup, er infrastruktur af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelserne, med en unik beliggenhed nær byen. Anlæg af bygninger, anlæg m.v., der ikke har tilknytning til de i lufthavnen førte aktiviteter vil potentielt kunne indskrænke eller begrænse områdets anvendelsesmuligheder på sigt, og herved sikkerheden for, at området er og forbliver afsat til drift af en international flyveplads, der til enhver tid kan levere den nødvendige kapacitet med hensyn til afvikling af lufttrafik.

Det foreslåede krav om, at der skal være »tilknytning til de i lufthavnen førte aktiviteter« indebærer, at aktiviteten vil skulle bidrage til eller på anden vis understøtte lufthavnens aktiviteter, herunder kommercielle aktiviteter. Der skal således være en direkte forbindelse med aktiviteterne i lufthavnen. Dette kriterium vil ikke være opfyldt, hvis der er tale om anlæg af virksomheder, der alene ud fra et logistisk eller virksomhedsøkonomisk perspektiv anser det for hensigtsmæssigt at være placeret på lufthavnens område. Det vil således ikke være muligt at anlægge aktiviteter, som ikke bidrager til eller på anden vis understøtter lufthavnens aktiviteter, som eksempelvis anlæg af et kasino eller anden underholdningsindustri, såsom tivolier, badelande eller andre friluftaktiviteter.

Det foreslåede krav om tilknytningen til de i lufthavnen førte aktiviteter indebærer derimod ikke, at de pågældende aktiviteter eller funktioner skal være nødvendige for den aeronautiske drift, eller at det skal være nødvendigt for den pågældende aktivitet at være beliggende i lufthavnen.

Som eksempler på anlæg, bygninger og faciliteter med tilknytning til de i lufthavnen førte aktiviteter kan nævnes luftfragtanlæg, standpladsområder, hangarer, værksteder, tekniske anlæg og andre anlæg med service- og forsyningsmæssige formål i lufthavnen. lufttrafiktjeneste og kontorfaciliteter. Det er ligeledes tilkørsels- og parkeringsanlæg til aflevering og afhentning af passagerer og parkering af passagerers og medarbejderes biler. Området skal ligeledes kunne anvendes til udlejningskøretøjsfaciliteter. Som led i serviceringen af passagerer m.fl. skal området ligeledes kunne anvendes til ydelser såsom bilvask.

Kravet om tilknytningen til de i lufthavnen førte aktiviteter skal fortolkes dynamisk i lyset af udviklingen i både lufthavnen og samfundet.

»Luftfragtanlæg« indebærer alle faciliteter, som er relevante til håndtering af luftfragt og -post, herunder både faciliteter til gods, der transporteres med dedikerede fragtfly og »belly-cargo«, som er gods, der transporteres i lastrummet på almindelige passagerfly.

Med »standpladsområder« skal forstås det samlede område for et flys standplads med tilhørende faciliteter. Det indbefatter således både selve området for parkering af flyet, faciliteter til el-, luft- og brændstofforsyning af flyet, adgangsveje til flyet via enten brobetjening eller jorden, areal til håndtering af bagage m.v.

»Hangarer« skal i denne kontekst forstås som en større bygning til opbevaring, reparation eller vedligeholdelse af luftfartøjer.

Med »værksteder« forstås værksteder relateret til driften af lufthavnen i bred forstand. Det være sig værksteder til reparation og kontrol af fly; til køretøjer, der anvendes på lufthavnens område til servicering af fly; til køretøjer, der anvendes til passagertransport; til køretøjer, der anvendes ved brandslukning og redningstjeneste; til køretøjer, der anvendes til øvrige driftsrelaterede opgaver, for eksempel VVS-opgaver, elektrikere eller i forbindelse med jagt af fugle på lufthavnens område.

Som »tekniske anlæg og andre anlæg med service- og forsyningsmæssige formål i lufthavnen« kan eksempelvis nævnes brandstation og flykøkken. Det kan ligeledes være energianlæg og anlæg til miljøforbedring og afvanding.

»Anlæg med service- og forsyningsmæssige formål i lufthavnen « forstås som faciliteter, anlæg og bygninger der understøtter funktioner for flyveledelse, forsyning af fly med bl.a. brændstof og el, catering til fly, hangarer og værksteder.

»Lufttrafiktjeneste« forstås som faciliteter, anlæg og bygninger der understøtter funktioner for flyveledelse og trafiktjeneste for luftfarten, eksempelvis kontrollårne og kontrolcentral.

For så vidt angår kontorfaciliteter indebærer den foreslåede bestemmelse, at der skal sondres mellem kontorfaciliteter, der henholdsvis har og ikke har tilknytning til de i lufthavnen førte aktiviteter. Sondringen mellem kontorfaciliteter med tilknytning til de i lufthavnen førte aktiviteter og kontorfaciliteter uden tilknytning til de i lufthavnen førte aktiviteter skal i praksis basere sig på, om de pågældende kontorfaciliteter blot er praktiske og ønskværdige at placere i lufthavnen ud fra et generelt virksomhedsperspektiv, eller om de pågældende kontorfaciliteter har en direkte forbindelse til aktiviteterne i lufthavnen. Som eksempler på sidstnævnte kan nævnes kontorfaciliteter for luftfartsselskaber eller fragtselskaber og for selskaber, der indgår i lufthavnens driftsfunktioner. Modsat vil et selskab, der alene ønsker kontorfaciliteter ud fra generelle logistiske eller virksomhedsmæssige betragtninger og dermed uden direkte tilknytning til lufthavnens aktiviteter ikke kunne anlægge kontorfaciliteter. Dette vil også omfatte virksomheder, der som en del af deres kommercielle drift gør brug af luftfragt til forsendelse af deres produkter til og fra kunder, men hvis generelle virksomhed ellers ikke har sammenhæng til luftfragt.

Den foreslåede bestemmelse skal i forhold til kontorfaciliteter ikke fortolkes indskrænkende i forhold til den enkelte virksomheds mulighed for at have personale i faciliteterne, der ikke nødvendigvis direkte er knyttet an til aktiviteter i lufthavnen. Det skal således i kontorfaciliteterne også være muligt at have tilknyttet eksempelvis administrativt personale, der varetager opgaver for dele af virksomheden, der ikke relaterer sig direkte til aktiviteten i lufthavnen, så længe virksomheden i sin helhed overordnet relaterer sig til aktiviteterne i lufthavnen.

Bestemmelsen vil skulle administreres i overensstemmelse med den til enhver tid gældende planlovgivning. Landsplansdirektiv, kommuneplan eller lokalplan kan således opsætte begrænsninger for arealanvendelsen. Dette gør sig bl.a. gældende for kontorfaciliteter, hvor stationsnærhedsprincippet sætter begrænsninger for, hvor store kontorfaciliteter der kan etableres i de forskellige lufthavnsafsnit.

Der er i den foreslåede § 4, stk. 3-5, en række undtagelser og udvidelser til arealanvendelsesbegrænsningen i den foreslåede § 4, stk. 2.

Da passagerterminaler er placeret i nordafsnittet, jf. den foreslåede § 4, stk. 4, er det naturligt i forlængelse heraf at kunne etablere en række faciliteter.

På baggrund af bestemmelsens ordlyd og formål vil arealet i nordafsnittet ikke kunne anvendes til eksempelvis etablering af kasinoer, generel offentlig service såsom biblioteker eller uddannelsesinstitutioner og boliger eller af virksomheder, der ikke har relation til lufthavnens aktiviteter eller passagervendte funktioner.

Den foreslåede bestemmelse vil skulle administreres i overensstemmelse med den til enhver tid gældende planlovgivning. Landsplansdirektiv, kommuneplan eller lokalplan kan således opsætte begrænsninger for arealanvendelsen.

Det foreslås med § 4, stk. 3, at anvendelsen af områderne nord for Lufthavnsboulevarden og Ellehammersvej og øst for Kystvejen ikke skal være omfattet af den i stk. 2 angivne arealanvendelsesbegrænsning og således alene være underlagt begrænsninger i medfør af relevant planlovgivning m.v.

Henset til områdernes placering i forhold til de øvrige dele af lufthavnen er der ikke behov for indskrænkning af områdernes anvendelsesmuligheder set i forhold til lufthavnens drift. Områderne er beliggende uden for arealerne afsat til aeronautiske forhold og klart adskilt fra lufthavnens øvrige områder af trafikerede vejforbindelser. Områderne forventes således i mindre grad at kunne blive aktuelt for deciderede luftfartsaktiviteter i fremtiden på grund af deres yderliggende placering.

Det vil på baggrund af den foreslåede bestemmelse alene være den relevante planlovgivning, der fastlægger anvendelsesmulighederne i disse områder. De konkrete anvendelsesmuligheder for arealerne vil følge af den efterfølgende planlægning i form af landsplandirektiv, kommuneplan og lokalplan. Nærværende lovforslag udgør således kun den overordnede luftfartsrelaterede ramme for arealanvendelsen, mens anvendelsen af arealet kan være begrænset af planmæssige hensyn, såsom stationsnærhedsprincippet og støjrestriktioner.

Anvendelsen af stk. 4 begrænses i praksis af kapacitetskravet i luftfartslovens § 57, stk. 2, nr. 6, der indebærer, at Københavns Lufthavne A/S kontinuerligt skal sikre, at der er tilstrækkelig kapacitet til at håndtere lufthavnens primære aktivitet i form af lufttrafik. Det forudsættes således også, at lufthavnen i forbindelse med indgåelse af lejekontrakter med virksomheder, der ønsker eksempelvis at etablere større bygninger i områderne, indfører en klausul i den pågældende kontrakt, der muliggør opsigelse inden for en rimelig tidsperiode set i forhold til behovet for brug af arealet til lufthavnsrelaterede aktiviteter.

Det foreslås med § 4, stk. 4, at passagerterminaler med tilhørende standpladsområde og hertil tilknyttede passagervendte funktioner, fortrinsvist placeres i nordafsnittet. Passagerterminaler vil skulle placeres og indrettes, så der er direkte og fremkommelige forbindelser til kollektiv trafik.

Bestemmelsen har til formål at sikre, at passagerterminaler bevares i nordafsnittet. Opretholdelse af et samlet terminalområde i nordafsnittet vil sikre et konsolideret standpladsområde, samlet passagerhåndtering i nærheden af kollektiv transport og effektive transferforbindelser for flypassagerer, da passagererne transfererer i samme terminal, hvilket kan understøtte Københavns Lufthavns funktion som trafikknudepunkt for Nordeuropa.

Nordafsnittet vil således omfatte terminalområderne og de væsentlige tilhørende funktioner, såsom check-in faciliteter, bagagehåndtering, paskontrol, sikkerhedskontrol og de såkaldte »flowarealer« (opholdsarealer for passagerer).

Med den foreslåede bestemmelse vil det som det altovervejende udgangspunkt ikke være muligt at anlægge passagerterminaler i eksempelvis lufthavnens østafsnit. Dette ville bl.a. medføre adskilte standpladsområder, flere krydsninger af hovedbanesystemet med fly og passagerhåndtering i flere områder og længere afstand til kollektiv transport. Ligeledes ville det forventeligt kræve en underjordisk transportforbindelse fra de nuværende terminalbygninger i nordområdet til en satellitterminal i østområdet, hvilket kan medføre operationelle restriktioner for flytrafikken, særligt såfremt forbindelsen går under start og landingsbaner.

Samtidig muliggør bestemmelsen, at der kan anlægges mindre faciliteter til håndtering af passagerer, der ikke ankommer med større passagerfly, men eksempelvis privatleasede eller – ejede fly, i de øvrige afsnit.

Passagerterminaler vil skulle placeres og indrettes, så der er direkte og fremkommelige forbindelser til kollektiv trafik.

Med »passagerterminaler« forstås terminalbygninger til passagerer med tilhørende faciliteter til bl.a. check-in, sikkerhedskontrol, paskontrol, told, anlæg til håndtering af afgående og indkommende bagage.

»Øvrige passagervendte funktioner« skal forstås som funktioner, der er enten påkrævede eller relevante at have på lufthavnens område som led i håndtering af og service over for flypassagerer. Det kan således være luftfartsselskabskundeservices, spisesteder, barer, delikatesseforretninger, banker, valutaforhandlere, apoteker, lægeklinikker, frisører, massører, turistinformation, kiosker og detailhandelsforretninger, herunder bl.a. forretninger inden for tøj,

sko og mode, elektronik, legetøj, interiør, smykker, bøger, magasiner og anden underholdning og souvenirs. Der skal anlægges en dynamisk fortolkning, der tager højde for udviklingen i lufthavnen og samfundet generelt.

»Fortrinsvis« skal i denne kontekst forstås som et udtryk for et udgangspunkt om, at passagerterminaler vil skulle placeres i nordafsnittet. Der vil undtagelsesvist kunne etableres mindre passagerterminalfaciliteter i de øvrige områder til modtagelse af eksempelvis passagerer, der ankommer med mindre privatleasede eller -ejede fly.

Det foreslås med § 4, stk. 5, at luftfragtfaciliteter med tilhørende standpladsområde og øvrige logistikrelaterede funktioner fortrinsvis skal placeres i østafsnittet.

»Fortrinsvis« skal i denne kontekst forstås som et udtryk for et udgangspunkt om, at luftfragtfaciliteter vil skulle placeres i østafsnittet. Det kan dog på sigt i forbindelse med udviklingen af lufthavnen blive relevant at placere luftfragtfaciliteter i eksempelvis syd- eller vestafsnittet, hvis østafsnittet måtte være fuldt udnyttet. Der er ligeledes allerede i dag luftfragtfaciliteter i nordafsnittet.

»Luftfragtanlæg« indebærer alle faciliteter, som er relevante til håndtering af luftfragt og -post, herunder både faciliteter til gods, der transporteres med dedikerede fragtfly og »belly-cargo«, som er gods, der transporteres i lastrummet på almindelige passagerfly.

Med »øvrige logistikrelaterede funktioner« forstås faciliteter, anlæg og bygninger til lager, ompakning, distribution m.v. hvor nærheden til lufthavnen er en central forudsætning for funktionen.

For § 4 i sin helhed gælder, at der alene er tale om en rammebestemmelse for anvendelsesmulighederne i de enkelte afsnit i lufthavnen. De konkrete tiltag i lufthavnen vil således skulle godkendes ud fra den relevante plan- og miljølovgivning.

Væsentlige ændringer vil endvidere skulle godkendes af transportministeren (ved delegation: Trafikstyrelsen) i medfør af luftfartslovens § 55, stk. 1, 2. pkt.

Der henvises til bilag 1 for kort over samtlige afsnit i lufthavnen.

Til § 5

Det følger af § 4 i udbygningsloven, at trafikministeren (nu: transportministeren) i samarbejde med miljøministeren fastlægger de nærmere retningslinjer for varetagelsen af miljøhensynene i forbindelse med den fortsatte udbygning og drift af lufthavnen.

Bestemmelsen blev indsat i udbygningsloven ved lov nr. 241 af 8. april 1992.

De nuværende miljøafvejninger i forbindelse med udbygning af og udvikling i Københavns Lufthavn, Kastrup, sker under hensyntagen til de gældende miljøregler og -vejledninger i samspil med behovet for fleksibilitet i muligheden for udbygninger og ændringer i lufthavnen. Der sker således en samfundsmæssig afvejning mellem på en ene side hensynet til at fastholde

og styrke lufthavnens internationale position og på den anden side hensynet til det omgivne miljø.

Det foreslås med § 5, at transportministeren efter forhandling med ministeren for landdistrikter og miljøministeren kan fastsætte de nærmere retningslinjer for varetagelsen af miljøhensynene i forbindelse med udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.

Der er med nærværende forslag ikke tiltænkt ændring af den eksisterende samfundsmæssige afvejning mellem behovet for en effektiv og konkurrencedygtig lufthavn i Kastrup og hensyn til det omgivne miljø.

Med den foreslåede bestemmelse videreføres i vidt omfang den nugældende § 4 i udbygningsloven, dog således at fastsættelsen af de nærmere regler foruden miljøministeren også skal ske efter forhandling med ministeren for landdistrikter. Dette som følge af, at planlovgivningen, herunder bl.a. støjregulering i støjcirkulære og Fingerplanen, i dag henhører under Kirkeministeriet ved ministeren for landdistrikter.

Bestemmelsen har til formål at sikre muligheden på tværs af de relevante ressortministerier at fastlægge nærmere regler for varetagelsen af miljøhensynene i forbindelse med driften og udviklingen af Københavns Lufthavn, Kastrup, med forankring i Transportministeriet som ansvarlig myndighed for vurderingen af lufthavnens samfundsmæssige betydning.

De overordnede støj- og luftforhold for lufthavnen reguleres i den relevante plan- og miljølovgivning. Der kan dog eksempelvis i forbindelse med konkrete udviklingsprojekter være behov for retningsgivende regler om varetagelsen af miljøhensynene i relation til disse projekter. Dette kunne eksempelvis være i forhold til fremtidig forskning i ultrafine partikler og disses indvirkning på omkringliggende miljø og behovet for afbalancering af denne nye viden med det samfundsmæssige behov for en konkurrencedygtig lufthavn. Fastlæggelsen af regler for varetagelse af miljøhensyn i forbindelse med udviklingen af lufthavnen kunne ligeledes gøres sig gældende i relation til miljøforhold, der varetages på kommunalt niveau.

De nærmere regler forudsættes udstedt i form af cirkulærer.

Til § 6

Det foreslås med § 6, *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. juli 2023.

Det foreslås med § 6, *stk. 2*, at udbygningsloven ophæves, således at lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup, vil erstatte reglerne i udbygningsloven.

Der er med hjemmel i planloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1157 af 1. juli 2020 med senere ændringer, udstedt henholdsvis cirkulære nr. 56 af 30. april 1997 om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup, samt bygge- og anvendelsesregulerende bestemmelser for områder, der er belastet af støj fra trafikken på lufthavnen og Fingerplan 2019 – landsplansdirektiv for hovedstadsområdet planlægning, jf. bekendtgørelse nr. 312 af 28. marts 2019 om hovedstadsområdet planlægning, hvori der fastsættes regler om støjzonen omkring

Københavns Lufthavn, Kastrup. Arealanvendelsesbestemmelserne i støjcirculæret og Fingerplanen tager afsæt i udbygningsloven.

Endvidere tager kommune- og lokalplaner afsæt i udbygningslovens bestemmelser om arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup.

Med nærværende lovforslag ændres rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup, og støjcirculære, Fingerplan, kommune- og lokalplaner vil skulle opdateres i overensstemmelse hermed efter lovforslagets vedtagelse. Dette vil ikke kunne ske inden den foreslåede ikrafttrædelsesdato for lovforslaget, hvorfor de planmæssige bestemmelser, der har sit afsæt i udbygningslovens arealanvendelsesbestemmelser, vil skulle forblive i kraft, indtil de erstattes af nye bestemmelser.