

UDKAST

Forslag

til

Lov om ændring af lov om rammerne for arealanvendelsen i Københavns
Lufthavn, Kastrup
(Hjemmel til fastsættelse af regler om overordnede støjforhold)

§ 1

I lov nr. 1537 af 12. december 2023 om rammerne for arealanvendelsen i
Københavns Lufthavn, Kastrup, foretages følgende ændring:

1. I § 5, *stk. 1*, indsættes efter »fastsætte nærmere regler for«: »lufthavnens
overordnede støjforhold og for«.

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2026.

UDKAST

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Københavns Lufthavn, Kastrup er omfattet af særlige rammer for støjledning, der indebærer, at nogle boligområder nær lufthavnen er udsat for støjniveauer over Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser. De særlige støjrammer er nødvendige for at opretholde nuværende drift af lufthavnen og skal ses i lyset af lufthavnens bynære placering, og hensynet til at Københavns Lufthavn, Kastrup er infrastruktur med stor betydning for Danmarks forbindelser til omverdenen.

De særlige rammer for støjledningen fra Københavns Lufthavn, som er fastsat i 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 (herefter støj-cirkulæret). Støj-cirkulæret er udstedt med hjemmel i lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 572 af 29. maj 2024 (herefter planloven), som på daværende tidspunkt lå under Miljøministeriet, og i dag hører under By-, Land- og Kirkeministeriet.

Med vedtagelsen af lov nr. 1537 af 12. december 2023 om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup (arealanvendelsesloven) fik lufthavnen nye muligheder for anvendelse af det eksisterende lufthavns-areal. For at lufthavnen kan udnytte de nye arealanvendelsesmuligheder skal kommune- og lokalplaner samt bestemmelserne i støj-cirkulæret opdateres i overensstemmelse hermed.

Da bestemmelser om støjbelastningen fra starter, landinger mv. med fly i dag særligt er reguleret i anden lovgivning end planloven og falder uden for planlovens formål, vurderes det, at sådanne bestemmelser ikke kan udstedes med hjemmel i planloven.

Lovforslaget har til formål at skabe hjemmel til at videreføre de særlige rammer for støj, der i dag gælder for Københavns Lufthavn, Kastrup, og som er nødvendig for at opretholde nuværende drift af lufthavnen. Konkret foreslås det, at transportministeren efter forhandling med ministeren for byer og landdistrikter og miljøministeren får bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler for lufthavnens overordnede støjforhold.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Hjemmel til at videreføre særlig støjregulering

2.1.1. Gældende ret

2.1.1.1. Lov om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup

Arealanvendelsesloven udgør den overordnede ramme for, hvordan lufthavnens areal kan anvendes. Loven erstattede den tidligere lov om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup, jf. lovbekendtgørelse nr. 252 af 9. april 1992 (herefter udbygningsloven). Arealanvendelsesloven har til formål at sikre en mere optimal udnyttelse af de eksisterende arealer i Københavns Lufthavn, Kastrup, med henblik på at understøtte lufthavnens udvikling i dens nuværende og fremtidige position som trafikknudepunkt for flytrafik i Nordeuropa.

§ 5 i arealanvendelsesloven bemyndiger transportministeren efter forhandling med ministeren for byer og landdistrikter og miljøministeren til, at fastsætte nærmere regler for varetagelse af plan- og miljøhensyn i forbindelse med drift og udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.

§ 5 er en videreførelse af § 4 i udbygningsloven, dog således, at fastsættelsen af de nærmere regler foruden miljøministeren også vil skulle ske efter forhandling med ministeren for byer og landdistrikter.

Det fremgår af bemærkningerne til § 5 i arealanvendelsesloven, jf. Folketingstidende 2023-24, tillæg A, L 19 som fremsat, side 27, at de overordnede støj- og luftforhold for lufthavnen reguleres i den relevante plan- og miljølovgivning. Den eksisterende bestemmelse kan derfor ikke udgøre hjemmel til at fastsætte regulering af de overordnede støjforhold, som for nuværende findes i støjcirkulæret.

2.1.1.2. Cirkulære om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup, samt bygge- og anvendelsesregulerende bestemmelser for områder, der er belastet af støj fra trafikken på lufthavnen

Støjcirkulæret er udstedt den 30. april 1997 med hjemmel i planlovens § 3, stk. 1 og har til formål at medvirke til, at udbygningen af Københavns Lufthavn kan fortsættes i overensstemmelse med den udbygning, som var forudsat i udbygningsloven. Cirkulæret har endvidere til formål at fastlægge rammerne for lufthavnens miljømæssige påvirkning af omgivelserne, således at der bl.a. sker en reduktion af støjniveauet.

Støjcirkulæret indeholder en række planrelaterede bestemmelser, herunder anvendelsesbestemmelser for lufthavnens område, der knytter sig til den gamle udbygningslov, som nu er erstattet af arealanvendelsesloven. Det er

nødvendigt at ophæve de eksisterende anvendelsesbestemmelser for lufthavnens område for at muliggøre de nye anvendelser, som er fastlagt i arealanvendelsesloven.

Støjcirculæret indeholder derudover bestemmelser om grænser for den overordnede støjbelastning fra fly ved boligområder omkring lufthavnens område. Disse bestemmelser findes i støjcirculærets §§ 8-10. § 9 indeholder grænser for støjbelastningen fra starter, landinger og taxikørsel med fly, som gælder i dag. § 9 henviser til circulærets bilag 3, der indeholder et kort over lufthavnen og omegn, hvori der er indtegnet de støjkurver, som lufthavnens støj i dag skal holde sig indenfor.

Som planlovens § 3, stk. 1 i dag fortolkes og anvendes, kan ministeren for byer og landdistrikter ikke med hjemmel i § 3 stk. 1 udstede nye regler om støjbelastningen fra flystøj ved og omkring lufthavne, som fremgår af støjcirculærets §§ 8-10. Det skyldes, at støjcirculærets §§ 8-10 regulerer støjudledningen fra en virksomhed i form af Københavns Lufthavn, Kastrup. Regulering af støj fra virksomheder er i dag særligt er reguleret i miljøbeskyttelseslovgivningen. Specialitetsbetragtninger medfører derfor, at lignende bestemmelser, som dem, der fremgår i støjcirculærets §§ 8-10, ikke kan fastsættes med hjemmel i planlovens § 3, stk. 1.

2.1.1.3. Vejledning nr. 5/1994 Støj fra flyvepladser og vejledning nr. 67/2024 Tillæg til vejledning om støj fra flyvepladser

Miljøgodkendelsen for Københavns Lufthavn, Kastrup, henviser til støjcirculæret og til støjkurverne i kortene, som fremgår af bilag til støjcirculæret. Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for lufthavne er fastsat i vejledning nr. 5/1994 Støj fra flyvepladser og vejledning nr. 67/2024 Tillæg til vejledning nr. 5/1994 Støj fra flyvepladser. Disse vejledende støjgrænser, som er lavere end de grænser, der fremgår af støjcirculæret, danner udgangspunktet for regulering af støjbelastningen fra andre lufthavne i Danmark end Københavns Lufthavn, Kastrup.

2.1.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Der er efter Transportministeriets vurdering behov for at revidere støjcirculæret for at muliggøre de nye arealanvendelsesmuligheder, som er fastlagt i arealanvendelsesloven. Ved vedtagelsen af arealanvendelsesloven var det forudsat, at støjreguleringen fortsat skulle ske i støjcirculæret. Der er dog ikke mulighed for at videreføre bestemmelser om grænser for støjbelastningen fra flytrafikken med hjemmel i planlovens § 3, stk. 1.

Såfremt de særlige bestemmelser om støjbelastning for Københavns Lufthavn, Kastrup, der i dag fremgår af støjcirculæret, ikke videreføres, vil de vejledende støjgrænser for lufthavne i Miljøstyrelsen vejledninger danne udgangspunkt for regulering af lufthavnens støjbelastning i miljøgodkendelsen og lufthavnens nuværende og fremtidige drift ville ikke kunne opretholdes.

De nugældende grænser for støjbelastningen i støjcirculæret giver lufthavnen mulighed for at udlede mere støj ved nærmeste boligområder, end det ville have været tilfældet, hvis de vejledende støjgrænser var gældende. Det skyldes en samfundsbegrundet afvejning mellem hensynet til støjgener for boligområder nær lufthavn og hensynet til, at Københavns Lufthavn, Kastrup er infrastruktur med stor betydning for Danmarks forbindelser til omverdenen.

Muligheden for at udlede mere støj ved nærmeste boligområder, end det ville have været tilfældet, hvis de vejledende støjgrænser var gældende, er en forudsætning for, at nuværende antal flyoperationer i Københavns Lufthavn, Kastrup kan opretholdes. Det vurderes således at kræve en væsentlig begrænsning af antallet af flyoperationer i lufthavnen, hvis de vejledende støjgrænser i stedet skal gælde fremover. Denne begrænsning vil betyde en væsentlig nedgang i Danmarks flyforbindelser til omverdenen, og derigennem en reduktion i de arbejdspladser som i dag er knyttet til lufthavnen. En begrænsning i antallet af flyforbindelser fra Københavns Lufthavn, Kastrup vil også have afledte effekter på erhverv, som ikke direkte er knyttet op på luftfartaktiviteter. For eksempel virksomheder der er afhængige af turisme eller eksport af varer og tjenester til udlandet. De nugældende grænser for støjbelastning betyder samtidig, at boligområder nær lufthavnen er udsat for mere støj end boligområder ved andre lufthavne i Danmark.

Det foreslås på den baggrund at etablere hjemmel til administrativt at videreføre de støjregulerende bestemmelser, der i dag fremgår af støjcirculæret.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslaget vil ikke have økonomiske konsekvenser for det offentlige.

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

Lovforslaget vil ikke have økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

UDKAST

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget vil ikke have konsekvenser for borgerne.

6. Klimamæssige konsekvenser

Lovforslaget vil ikke have klimamæssige konsekvenser.

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget vil ikke have miljø- og naturmæssige konsekvenser. Det bemærkes hertil, at der er tale om tilvejebringelse af hjemmel til at videreføre de særlige rammer for støj, der allerede i dag gælder for Københavns Lufthavn, Kastrup.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget vil ikke have EU-retlige konsekvenser.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den ... til den ... (... dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

...

10. Sammenfattende skema		
	Positive konsekvenser/mindreudgifter (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	Ingen	Ingen
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser	Ingen	Ingen

UDKAST

for erhvervslivet m.v.		
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Ingen ændrede konsekvenser, da der er tale om tilvejebringelse af hjemmel til at videreføre de særlige støjrammer, der i dag gælder for Københavns Lufthavn, Kastrup.
Forholdet til EU-retten	Regler om de overordnede støjforhold for lufthavnen udstedt i medfør af lovens § 5 vil blive fastsat med respekt af relevant EU-lovgivning.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (der i relevant omfang også gælder ved implementering af ikke-erhvervsrettet EU-regulering) (sæt X)	Ja	Nej X

UDKAST

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det følger af § 5 i arealanvendelsesloven, at transportministeren efter forhandling med ministeren for landdistrikter og miljøministeren kan fastsætte nærmere regler for varetagelse af plan- og miljøhensyn i forbindelse med drift og udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup. Det følger af bemærkningerne til bestemmelsen, at de overordnede støj- og luftforhold for lufthavnen reguleres i den relevante plan- og miljølovgivning.

Det foreslås i arealanvendelseslovens § 5, *stk. 1*, at »lufthavnens overordnede støjforhold og for« indsættes efter »fastsætte nærmere regler for«.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at transportministeren efter forhandling med ministeren for byer og landdistrikter og miljøministeren kan fastsætte nærmere regler for varetagelse af de overordnede støjforhold i Københavns Lufthavn, Kastrup. Bestemmelsen vil sikre, at der på tværs af de relevante ressortministerier vil kunne fastsættes nærmere regler for varetagelsen af de overordnede støjforhold for Københavns Lufthavn, Kastrup med forankring i Transportministeriet som ansvarlig myndighed for vurderingen af lufthavnens samfundsmæssige betydning.

Det er hensigten at udmønte bemyndigelsen ved i bekendtgørelsesform at videreføre de særlige rammer for de overordnede støjforhold for Københavns Lufthavn, Kastrup, som i dag findes i støjcirkulæret. Bestemmelsen vil eksempelvis kunne anvendes til at fastsætte grænser for støjbelastningen fra starter, landinger og taxikørsel med fly. Bestemmelsen vil endvidere kunne anvendes til at fastlægge, hvor motorafprøvninger eller anden særligt støjende aktivitet må finde sted.

Til § 2

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. januar 2026.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	§ 1 I lov nr. 1537 af 12. december 2023 om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup, foretages følgende ændring:
§ 5 <i>Stk. 1.</i> Transportministeren kan efter forhandling med ministeren for landdistrikter og miljøministeren fastsætte nærmere regler for varetagelse af plan- og miljøhensyn i forbindelse med drift og udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.	1. I § 5, <i>stk. 1</i>, indsættes efter »fastsætte nærmere regler for«: »lufthavnens overordnede støjforhold og for«.