|  |  |
| --- | --- |
| høringsnotat |  |
|  | 9. oktober 2025 |

Høringsnotat om forslag til lov om ændring af lov om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup (**Bemyndigelse til at fastsætte regler om overordnede rammer for støjudledning som følge af lufthavnens drift**)

Indholdsfortegnelse

[1. Høringen 1](#_Toc211519467)

[1.1. Høringsperiode 1](#_Toc211519468)

[1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v. 2](#_Toc211519469)

[2. Høringssvarene 6](#_Toc211519470)

[2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget 7](#_Toc211519471)

[2.1.1 Københavns Lufthavns samfundsøkonomiske betydning og udvikling af lufthavnen 7](#_Toc211519472)

[2.1.2 Lovforslaget overordnet set i forhold til miljøforhold 7](#_Toc211519473)

[2.1.3 Lovforslaget i forhold til byudvikling 14](#_Toc211519474)

[2.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget 14](#_Toc211519475)

[2.2.1. Lovforslagets § 1 om fastsættelse af regler for varetagelse af overordnede støjforhold 14](#_Toc211519476)

[3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet 15](#_Toc211519477)

# 1. Høringen

## 1.1. Høringsperiode

Et udkast til forslag til lov om ændring af lov om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup (Hjemmel til fastsættelse af regler om overordnede støjforhold) har i perioden fra den 14. juli 2025 til den 21. august 2025 (39 dage) været sendt i høring hos en række myndigheder, organisationer m.v.

Udkastet til lovforslag blev den 14. juli 2025 endvidere sendt til Transportudvalget til orientering.

Herudover blev udkastet til lovforslag offentliggjort på Høringsportalen den 14. juli 2025.

## 1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

Nedenfor følger en alfabetisk oversigt over hørte myndigheder, organisationer m.v.

Ud for hver høringspart er det ved afkrydsning angivet, om der er modtaget høringssvar, og om høringsparten i givet fald havde bemærkninger til udkastet til lovforslag.

Herudover har Transportministeriet modtaget et mindre antal høringssvar fra private borgere samt enkelte interessenter, som ikke er blandt de hørte interessenter m.v., men på egen foranledning har sendt bemærkninger til udkastet til lovforslag. Disse er markeret med \*.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Høringspart** | **Høringssvar modtaget** | **Bemærkninger** | **Ingen bemærkninger** | **Ønsker ikke at afgive høringssvar** |
| Aalborg Lufthavn |  |  |  |  |
| Air Greenland A/S |  |  |  |  |
| AOPA |  |  |  |  |
| Arbejderbevægelsens Erhvervsråd |  |  |  |  |
| Arbejdsmiljørådet for Luftfart |  |  |  |  |
| Atlantic Airways A/S |  |  |  |  |
| ATP |  |  |  |  |
| ATP-ejendomme |  |  |  |  |
| Billund Lufthavn |  |  |  |  |
| Brancheforeningen Dansk Luftfart |  |  |  |  |
| Brancheforeningen for Forretningslimousiner |  |  |  |  |
| Brancheforeningen for Limousine Vognmænd |  |  |  |  |
| Cabin Union Denmark |  |  |  |  |
| Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (C.A.T.) |  |  |  |  |
| CFL Cargo Danmark ApS |  |  |  |  |
| Dalpa |  |  |  |  |
| Danmarks Naturfredningsforening |  |  |  |  |
| Danmarks Rejsebureau Forening |  |  |  |  |
| Dansk Erhverv | X | X |  |  |
| Dansk Erhvervsfremme |  |  |  |  |
| Dansk Flyvelederforening |  |  |  |  |
| Dansk Industri (DI) |  |  |  |  |
| Dansk Motorflyverunion |  |  |  |  |
| Dansk Transport og Logistik – DTL |  |  |  |  |
| Dansk UL Flyve Union |  |  |  |  |
| Danske Biludlejere |  |  |  |  |
| Danske Speditører |  |  |  |  |
| Danske Svæveflyverunion |  |  |  |  |
| Danske Regioner |  |  |  |  |
| DAT |  |  |  |  |
| DI Transport |  |  |  |  |
| Dragør Kommune | X | X |  |  |
| DTL KranBlok |  |  |  |  |
| DTU Transport |  |  |  |  |
| Erhvervsflyvningens Sammenslutning | X | X |  |  |
| Esbjerg Lufthavn |  |  |  |  |
| Flyvebranchens Personaleunion |  |  |  |  |
| Foreningen af Rejsearrangører i Danmark |  |  |  |  |
| Foreningen Borgere mod lufthavnsforurening\* | X | X |  |  |
| Grundejeren.dk |  |  |  |  |
| Helene Bach\* | X | X |  |  |
| ITD |  |  |  |  |
| Jettime |  |  |  |  |
| Karup Lufthavn |  |  |  |  |
| Kenneth Ipsen\* | X | X |  |  |
| Kommunernes Landsforening – KL |  |  |  |  |
| Kongelig Dansk Aeroklub |  |  |  |  |
| KZ & Veteranfly Klubben |  |  |  |  |
| Københavns Lufthavne A/S | X | X |  |  |
| Movia |  |  |  |  |
| Naviair |  |  |  |  |
| NOAH-Trafik |  |  |  |  |
| Norwegian |  |  |  |  |
| Parcelhusejernes Landsforening |  |  |  |  |
| Rådet for Bæredygtig Trafik |  |  |  |  |
| SAS |  |  |  |  |
| SLD |  |  |  |  |
| Starair |  |  |  |  |
| Sun Air |  |  |  |  |
| Sønderborg Lufthavn |  |  |  |  |
| Trafikforbundet |  |  |  |  |
| Tårnby Kommune | X | X |  |  |
| Aarhus Lufthavn |  |  |  |  |

# 2. Høringssvarene

Nedenfor gengives de væsentligste punkter i de indkomne høringssvar om udkastet til lovforslag.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvarene, herunder om der er foretaget ændringer i anledning af høringssvarene, er skrevet med kursiv.

Under pkt. 3 er det opsummeret, hvilke ændringer der er foretaget i forhold til det udkast, som har været i offentlig høring. Her omtales også ændringer, som ikke har baggrund i modtagne høringssvar, men er foretaget på Transportministeriets egen foranledning.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvise til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transportudvalg.

## 2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget

## 2.1.1 Københavns Lufthavns samfundsøkonomiske betydning og udvikling af lufthavnen

**Københavns Lufthavne A/S** finder det positivt, at der fremsættes et lovforslag, der giver hjemmel til, at der kan fastsættes støjregler, som er af afgørende betydning for den fortsatte drift og udvikling af lufthavnen.

**Dansk Erhverv** bemærker, at Københavns Lufthavn har stor betydning for danskernes muligheder for at rejse ud i verden samt ikke mindst en stor betydning for vækst og arbejdspladser i Danmark både direkte i lufthavnen, men også for økonomien bredt set f.eks. for butikker, hoteller, restauranter, forlystelsesparker m.v. Dansk Erhverv er derfor enig i Transportministeriets betragtninger om vigtigheden af at sikre hjemmel til at videreføre de eksisterende støjgrænser af hensyn til driften i lufthavnen.

**Erhvervsflyvningens Sammenslutning** støtter, at transportministeren efter forhandling med ministeren for byer og landdistrikter og miljøministeren får bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler for lufthavnens overordnede støjforhold.

**Tårnby Kommune** bemærker, at de har en væsentlig interesse i, at lufthavnen fortsat kan udvikles og fungerer som en stærk international lufthavn til gavn for Danmark, det samlede hovedstadsområde og for Tårnby Kommune.

**Dragør Kommune** bemærker, at Københavns Lufthavn både er en vigtig arbejdsplads og har stor betydning som infrastruktur.

*Transportministeriet har ingen bemærkninger hertil.*

*Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer af lovforslaget.*

## 2.1.2 Lovforslaget overordnet set i forhold til miljøforhold

**Foreningen Borgere mod Lufthavnsforurening** er bekymrede for, at de miljømæssige konsekvenser af udvidelsen af lufthavnen – både støj, lugt og luftforurening – ikke belyses tilstrækkeligt og med tilstrækkelig demokratisk deltagelse, hvis ændringer blot er noget ministrene i et lukket rum kan drøfte og fastsætte. Foreningen udtrykker, at der ikke er gennemført en grundig miljøvurdering af konsekvenserne af den forøgede drift, selvom lufthavnen kontinuerligt er udvidet. Foreningen bemærker, at Transportministeriet tidligere har svaret Folketinget, at lov nr. 1537 af 12. december 2023 om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup (herefter arealanvendelsesloven) ikke medfører øget aktivitet i lufthavnen, hvilket indikerer, at ministeren kun finder det nødvendigt at lave en miljøvurdering af lovens anlægsfase. Foreningen er derfor bekymret for, at den aktivitetsvækst, som lufthavnen både skaber og bygger til, aldrig vil blive miljøvurderet.

Med henvisning til problematik, der henvises til i høringsmaterialet, vedrørende 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 støjcirkulæret) undrer foreningensig over behovet for ændrede miljøgrænser, når transportministeren tidligere har svaret, at arealanvendelsesloven ikke medfører øget aktivitet. Derudover undrer foreningen sig over, hvad der har reguleret støj fra lufthavnen, hvis støjcirkulæret ikke gælder, og om lufthavnen i givet fald har overskredet sine støjgrænser.

Foreningen opfordrer til, at de regler, der generelt gælder som beskyttelse af den danske befolkning ift. støj, lugt og luftforurening, også kommer til at gælde for borgere på Amager. Herunder de retningslinjer, som WHO har lavet for området.

**Helene Bach** bemærker, at Transportministeriet i høringsmaterialet skriver, at 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. Videre bemærkes det, at Transportministeriet skriver, at det kræver revision af de eksisterende rammer for støj samt, at det underliggende plangrundlag revideres for at udnytte mulighederne i den nye arealanvendelseslov.

Det peger ifølge Helene Bach på, at Transportministeriet som del af lov om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup giver lufthavnen større kapacitet, og dermed mere støj. Dette til trods for, at Transportministeriet vedholdende har fastholdt, at loven kun omhandler, hvordan lufthavnen indretter sig på det eksisterende areal, og at lufthavnen ville kunne udvide kapaciteten uafhængigt af lovændringen. Hun henviser til, at Transportministeriet i det oprindelige lovforslag om arealanvendelse skrev, at lovforslaget vurderes at have ingen væsentlige konsekvenser for miljøet med den primære begrundelse, at udvikling af lufthavnen i det nordvestlige område ikke vurderes at medføre yderligere flytrafik end evt. andre udviklingsmodeller, som vil kunne have være udført inden for den tidligere udbygningslov.

Helene Bach bemærker, at det tilslører det faktum, at lovforslaget skaber rammerne for den udviklingsmodel – og ikke en af flere udviklingsmodeller – som skal muliggøre vækst til 40-55 mio. passagerer årligt, som er målet i lufthavnens udviklingsplan. Hun tilføjer, at lufthavnens plan i mange år har heddet ”udbygningsplan”, men skiftede navn til ”udviklingsplan”, da klimapolitik kom højt på den politiske dagsorden. Hun bemærker, at arealanvendelsesloven er en forudsætning for vækst i lufthavnens kapacitet op til 40-55 mio. passagerer årligt, og at det er for at undgå en VVM af konsekvenserne af stigningen i flyoperationer og den medfølgende støj- og luftforurening.

Helene Bach mener, at det er dybt kritisabelt at lade lufthavnen øge støjudledningen i stedet for at stille krav om at reducere den. Hun bemærker, at den nyeste viden om støj må tages i betragtning, og henviser til, at Kræftens Bekæmpelse har påvist sammenhæng mellem kræft og støj, og at Roskilde Universitet en sammenhæng mellem støj og demens. Hun oplyser, at støj endvidere påvirker børns indlæring. Som nabo til Københavns lufthavn henstiller hun til, at politikere og myndigheder sikrer, at borgere og børnefamiliers sundhed sikres, og at udvidelsen af Københavns lufthavn ikke sker på deres bekostning.

**Kenneth Ipsen** bemærker, at Transportministeriet i høringsmaterialet skriver, at 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. Han oplyser, at lovforslaget kommer efter, at Miljøstyrelsen iværksatte en støjhandlingsplan 2024, der implementerer støjdirektivet (EU-direktiv 2002/49/EF), og hvori det fremgår, at lufthavnen gentagne gange overskred støjkravene til gene for borgerne. Kenneth Ipsen bemærker, at lovforslaget indebærer, at transportministeren bemyndiges til at tilsidesætte støjhandlingsplanen og intentionen med direktivet, hvilket **Helene Bach** også påpeger. Hun tilføjer i den forbindelse, at tilsidesættelsen sker uden, at lufthavnen reelt har iværksat yderligere støjreducerende tiltag, alt imens antallet af operationer stiger sammen med antallet af klager over støj. Hun bemærker, at politisk må de mange, mange klager over støj tages i betragtning, at lufthavnen må forpligtes til at reducere støjen, og at det igen er borgere, som mærker konsekvenserne af manglende politiske handling og krav til lufthavnen.

**Kenneth Ipsen** bemærker, at lufthavnen frem til 2030 har præsenteret to støjreducerende tiltag, og at deres målsætning er, at de vejledende grænseværdier ikke må overstige støjniveauet i 2018 før covid-pandemien. Han oplister 14 forhold, der skitserer de nuværende udfordringer med støj, der gør det uacceptabelt at lade transportministeren bruge bemyndigelsen til at øge støjudledningen i stedet for at stille krav til at reducere den. Det inkluderer bl.a. henvisning til, at der siden 2021 og frem til i dag er indrapporteret 45.528 klager til Miljøstyrelsen, og at der har været indberettet 448 støjklager til Miljøstyrelsen på én dag i august 2025, hvilket underbygges af et billede vedlagt høringssvaret, der viser den geografiske placering af klagerne. Derudover henviser han bl.a. til, at der i andre europæiske lufthavne såsom Zürich og Frankfurt lukkes for flyvninger om natten, mens andre lufthavne har kvoter for antal fly og flytyper om natten.

Kenneth Ipsen opfordrer til at tage situationens alvor med og revurdere lovforslaget. Han fremfører 12 forslag og observationer, som han mener bør inkluderes i lovforslaget. Det inkluderer bl.a. krav til lufthavnen om udarbejdelse af en reel støjhandlingsplan med reelle mål for nedbringelse af støj i lighed med anden lovgivning, og at det skal undersøges om lovforslaget er en tilsidesættelse af EU-direktiv 2002/49/EF, når det i lovforslaget tilkendegives, at bemyndigelsen vil blive brugt til at legitimere lufthavnen til at støje mere givet antallet af operationer. Han foreslår endvidere bl.a. udbygning af støjmure og jordvolde, som har være muligt i mange år, men ikke er gennemført, og at der indføres et kvotesystem som i Heathrow, Gatwick og Stansted lufthavne, hvormed støjudledningen kommer under kontrol per flyvning.

Kenneth Ipsen bemærker, at der ikke havde været brug for lovforslaget og en tilsidesættelse af EU-direktivet, hvis lufthavnen løbende havde taget sit miljøansvar alvorligt, og at der ikke længere er proportionalitet mellem antallet af flyvninger, ambitioner om vækst og støjpåvirkningen af nærmiljøet. Han påpeger, at lufthavnen ikke må vinde på manglende handlekraft og tilsidesættelse af god opførelse, og at Transportministeriet, uden at stille krav til lufthavnen, indstiller til en ændring af loven indikerer, at omfanget af støjproblemet ikke er blevet ministeriet bekendt.

**Dragør Kommune** bemærker, at det i høringsmaterialet nævnes, at de nuværende grænser for støjbelastningen i støjcirkulæret giver lufthavnen mulighed for at udlede mere støj ved nærmeste boligområder. Det er uacceptabelt for Dragør Kommune, at der gives mulighed for en øget støjbelastning. Dragør Kommune har i dag gener ved støj, og at udvide muligheden vil skabe forringelse i livskvalitet, når man bor i Dragør. Dragør Kommune tilføjer, at det er afgørende, at der tages hensyn til de omkringliggende boligområder, der oplever væsentlige støjgener, som lufthavnen medfører i dag og fremadrettet.

Dragør Kommune bemærker, at der er nationale anbefalinger og retningslinjer for ind- og udflyvning fra lufthavnen, og at der bør være særlig opmærksomhed på natflyvning. Ifølge Dragør Kommune har omfanget af flyvning om natten, herunder med meget larmende fragtfly, nået et omfang, der er stærkt bekymrende. Reglerne for støjforhold bør derfor specifikt forholde sig til at mindske støjen fra natflyvninger og mindske antallet af fly og tidsrum, der flyves i, eventuelt ved at se på erfaringer fra andre europæiske lufthavne.

Dragør Kommune afventer revision af støjcirkulæret, og forventer, fortsat inddragelse i revisionen af cirkulæret og alle ændringer som følge af lovændringen. Endeligt opfordrer Dragør Kommune til at intensivere arbejdet med tiltag, der kan nedbringe partikelforureningen.

**Tårnby Kommune** bemærker, at de har betydelig interesse i, at lufthavnens udvikling sker på en måde og inden for rammer, som giver anledning til færrest mulige negative påvirkninger af borgere, natur og miljø uden for lufthavnens område. Det betyder blandt andet, at teknologiske fremskridt, fx i forhold til flyenes støj, også medfører krav om reduktion af lufthavnens samlede støjpåvirkning til gavn for omgivelserne – herunder at miljøgodkendelsen løbende nedjusteres til at passe til den faktiske støj. Der er risiko for, at udvidelsen af lufthavnen vil medføre en stigning af støj fra flyene og øget partikeludledning i Tårnby Kommune. Af hensyn til sundheden for kommunens beboere og personalet, ønsker Tårnby Kommune, at taxikørsel minimeres, at standpladserne flyttes så langt væk fra beboelse og institutioner i kommunen som muligt, og at der fortsat arbejdes videre med el-drift og bæredygtige brændstoffer.

Tårnby Kommune bemærker, at støjcirkulæret,jf. § 3, har været forhandlet med deberørte ministerier og styrelser, Københavns Amt samt Dragør og Tårnby kommuner. Tårnby Kommune forventer at fortsætte det gode samarbejde med ministerier og styrelser, når revision af støjcirkulæret begynder at tage form, med henblik på at sikre en bæredygtig udvikling af lufthavnen, som også tager hensyn til omgivelserne.

*Transportministeriet bemærker samlet hertil, at lovforslaget alene har til formål at skabe hjemmel til at videreføre de særlige rammer for støj, som er nødvendige for at opretholde nuværende drift af lufthavnen, og at der med lovforslaget ikke fastsættes konkrete rammer for lufthavnens støjudledning eller ændres på arealanvendelsesmuligheder m.v.*

*De særlige rammer for støj fra starter, landinger m.v. med fly fra Københavns Lufthavn, Kastrup, er fastsat i støjcirkulæret fra 1997, der er udstedt med hjemmel i lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 572 af 29. maj 2024 (herefter planloven)*.

*Støjcirkulæret blev udstedt i 1997 med hjemmel i planlovens § 3. Støjcirkulærets §§ 8-10 fastsætter rammerne for den maksimale støjudledning fra Københavns Lufthavn, Kastrup. Specialitetsbetragtninger medfører efter By-, Land- og Kirkeministeriets vurdering, at planlovens § 3 – som bemyndigelsen fortolkes og anvendes i dag – sandsynligvis ikke vil kunne anvendes til at fastsætte reviderede regler om støjbelastningen fra flystøj ved og omkring lufthavnen.*

*Det er By-, Land- og Kirkeministeriets vurdering, at dette ikke har betydning for støjcirkulærets regulering af Københavns Lufthavn, Kastrup, da støjcirkulæret er rettet mod det daværende Københavns Amt samt Tårnby og Dragør kommuner og ikke i sig selv indeholder regler, der er bindende for Københavns Lufthavn, Kastrup. De nærmere rammer og vilkår for bl.a. Københavns Lufthavn, Kastrups, støjpåvirkning følger af lufthavnens miljøgodkendelse. Miljø- og Ligestillingsministeriet vurderer, at den ændrede forståelse af rækkevidden af planlovens § 3 ikke ændrer ved lufthavnens miljøgodkendelse.*

*De nugældende rammer for støjbelastningen, som er fastsat i støjcirkulæret, 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. Uden disse særlige rammer vil det således betyde, at lufthavnen vil skulle reducere meget væsentligt i antallet af flyvninger. En sådan reduktion vil betyde en markant nedgang i Danmarks flyforbindelser til omverdenen og derigennem en betydelig 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, men som drager fordel af den tilgængelighed lufthavnen skaber, f.eks. turismeerhvervet.*

*Det foreslås på den baggrund* *at etablere en udtrykkelig bemyndigelse i arealanvendelsesloven til at fastsætte støjregulerende bestemmelser for Københavns Lufthavn, Kastrup. Konkret foreslås det, at transportministeren får bemyndigelse til, efter forhandling med ministeren for byer og landdistrikter og miljøministeren, at fastsætte regler om de overordnede rammer for støjudledning som følge af driften af Københavns Lufthavn, Kastrup. Rammer for støjudledningen fra lufthavnen vil blive fastsat i overensstemmelse med relevant EU-lovgivning. Støjhandlingsplaner udspringer af separat EU-regulering, navnlig støjdirektivet[[1]](#footnote-1), der kræver udarbejdelse af kortlægning af støjen og udarbejdelse af støjhandlingsplaner. Støjhandlingsplanen har derfor ikke sammenhæng med nærværende lovforslag.*

*Endeligt bemærkes, at lovforslaget ikke har sammenhæng til emission af ultrafine partikler fra Københavns Lufthavn, Kastrup, idet lovforslaget alene medfører, at transportministeren – efter forhandling med ministeren for byer og landdistrikter og miljøministeren – bemyndiges til at fastsætte regler om de overordnede rammer for lufthavnens støjforhold i lighed med de regler for støj, der i dag fremgår af det såkaldte støjcirkulære.*

*Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer af lovforslaget.*

## 2.1.3 Lovforslaget i forhold til byudvikling

**Tårnby Kommune** bemærker, at det er væsentligt for dem, at der også uden for lufthavnen sikres rum for udvikling med både boliger og erhverv. Det indebærer, at kommunen ser et stort behov for, at et kommende støjcirkulære ikke sætter begrænsninger på arealanvendelsen i det eksisterende byområde, udover hvad der allerede ligger i planlovens § 15 a.

**Dragør Kommune** bemærker, at de i forbindelse med vedtagelsen af lov om rammerne for arealanvendelsen i Københavns lufthavn, Kastrup, udtrykte deres store bekymring, da loven kan begrænse Dragør Kommunes muligheder for bolig- og byudvikling yderligere samt, at flytningen af tværbanen og øget ud-/indflyvning fra sydøst forøger støjpåvirkningen for kommunens borgere.

*Transportministeriet* *skal hertil bemærke, at det med* *lovforslaget alene foreslås at bemyndige transportministeren til – efter forhandling med ministeren for byer og landdistrikter og miljøministeren – administrativt at fastsætte rammer for lufthavnens støjudledning. Det er således først er ved udstedelse af kommende bekendtgørelse, at de konkrete rammer for lufthavnens støjudledning fastsættes og dermed, hvilke arealer som fremover omfattes af planlovens § 15 a.*

*Høringssvarene giver ikke anledning til ændringer af lovforslaget.*

## 2.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget

## 2.2.1. Lovforslagets § 1 om fastsættelse af regler for varetagelse af overordnede støjforhold

**Foreningen Borgere mod Lufthavnsforurening** forstår lovforslaget således, at den giver transportministeren, efter forhandling med ministeren for byer og landdistrikter og miljøministeren, mulighed for at fastsætte nærmere regler for varetagelse af plan- og miljøhensyn i forbindelse med drift og udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.

Foreningen opfordrer til, at miljøkonsekvenser og miljøbestemmelserne ikke fastsættes af ministre, men undersøges og drøftes demokratisk med de borgere, der hver dag skal leve med miljø- og sundhedskonsekvenserne af lufthavnen.

**Kenneth Ipsen bemærker,** at lovforslaget bør ændres så bemyndigelsen deles lige mellem transportministeren og miljøministeren, da der derved sikres en bedre balance mellem miljøhensyn/nærmiljø af miljøministeren og lufthavnens drift af transportministeren. Kenneth Ipsen tilføjer, at Miljøstyrelsen som ”vagthund” bør have et større mandat til i fremtiden til at pålægge krav til at reducere støjen, da lufthavnen ikke selv formår at tage ansvaret.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at den med lovforslaget foreslåede ændring af § 5 i arealanvendelsesloven alene vil bemyndige transportministeren til at fastsætte rammerne for Københavns Lufthavn, Kastrups, støjudledning efter forhandling med ministeren for byer og landdistrikter og miljøministeren. Den eksisterende bestemmelse i § 5 giver allerede i dag mulighed for, at transportministeren efter forhandling med ministeren for byer og landdistrikter og miljøministeren kan fastsætte nærmere regler for varetagelse af plan- og miljøforhold for Københavns Lufthavn, Kastrup, dog ikke for så vidt angår fastsættelse af de overordnede rammer for lufthavnens støjudledning.*

*Som nærmere beskrevet i lovforslagets almindelige bemærkninger, afsnit 2.1.2, foreslås det at etablere en udtrykkelig bemyndigelse i arealanvendelsesloven til at fastsætte støjregulerende bestemmelser for Københavns Lufthavn, Kastrup. Formålet med lovforslaget er derfor at bemyndige transportministeren til at fastsætte regler om overordnede rammer for støjudledning som følge af lufthavnens drift efter forhandling med ministeren for byer og landdistrikter og miljøministeren.*

*Bemyndigelsesbestemmelsen vil sikre, at der på tværs af de relevante ressortministerier vil kunne fastsættes regler om overordnede rammer som følge af Københavns Lufthavn, Kastrups, drift med forankring i Transportministeriet som ansvarlig myndighed for vurderingen af lufthavnens samfundsmæssige betydning.*

*Transportministeriet bemærker, at fastsættelse af rammer for lufthavnens overordnede støjforhold i administrative forskrifter er en videreførelse af den eksisterende måde at regulere støj fra Københavns Lufthavn, Kastrup, hvor rammerne i dag fremgår af støjcirkulæret.*

*Høringssvarene giver ikke anledning til ændringer af lovforslaget.*

# 3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet

I forhold til det udkast til lovforslag, der har været i høring, er der foretaget en række ændringer, som ikke har materiel betydning. Ændringerne omfatter, at lovforslagets §1 er justeret, så det i ordlyden fremgår mere klart, at der med lovforslaget er lagt op til at indføre en bemyndigelse til at fastsætte regler om overordnede rammer for støjudledning som følge af lufthavnens drift. Derudover er der efter dialog med By-, Land- og Kirkeministeriet og Miljø- og Ligestillingsministeriet foretaget ændringer i bemærkningerne til lovforslaget, der vedrører gældende ret for så vidt angår støjcirkulæret og baggrunden for behovet for at skabe bemyndigelse i arealanvendelsesloven til fremadrettet at fastsætte rammer for lufthavnens støjudledning.

1. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002 om vurdering og styring af ekstern støj. [↑](#footnote-ref-1)