

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Mads Røddik Christensen (MRCH@trm.dk), Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk)
Fra: Maria Sørensen (maria.hk.sorensen@gmail.com)
Titel: sagsnummer 2025-2792
Sendt: 21-08-2025 22:26
Bilag: 21-08-2025 Høringssvar til ændring af lov om arealanvendelse.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Vedhæftet er høringssvar fra Borgere mod lufthavnsforurening.
Mvh. Maria Sørensen



**Foreningen Borgere mod Lufthavnsforurening
(tidl. CPH uden udvidelse)**

Kastrup, den 21. august 2025

Til transportministeriet (trm@trm.dk, toa@trm.dk og mrch@trm.dk), sagsnummer 2025-2792

Høringssvar vedr. " Forslag til lov om ændring af lov om rammerne for arealanvendelse i Københavns Lufthavn, Kastrup"

Transportministeriet har 14. juli 2025 sendt *Forslag til lov om ændring af lov om rammerne for arealanvendelse i Københavns Lufthavn, Kastrup*, i høring.

Borgere mod Lufthavnsforurening" (tidligere "CPH uden udvidelse") er en borgergruppe, som er dannet af en gruppe naboer til lufthavnen. Udsigterne til en udvidelse af kapaciteten i lufthavnen til op mod 40-55 mio. passagerer årligt og til nordeuropæisk hub for fragt, gør os meget bekymrede for de miljø- og sundhedsmæssige konsekvenser for borgerne på Amager.

Vi har følgende bemærkninger til ændringen af lov om rammerne for arealanvendelse i Københavns Lufthavn, Kastrup:

Vi forstår ændringen sådan, at den giver transportministeren, efter forhandling med ministeren for 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.

Vi 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. Lufthavnen er kontinuerligt udvidet de seneste mange år uden at der har været gennemført en grundig miljøvurdering af konsekvenserne af den forøgede drift. Transportministeriet har tidligere svaret Folketinget, at lov om arealanvendelse ikke medfører øget aktivitet i lufthavnen, hvilket indikerer at ministeren kun finder det nødvendt at lave en miljøvurdering af lovens anlægsfase. Vi er derfor bekymrede for, at den aktivitetsvækst lufthavnen både skaber og bygger til, aldrig vil blive miljøvurderet. Vi vil i stedet opfordre 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.

I forhold til den konkrete beskrivelse af problematikken med støjcirculæret, som nævnes i høringsmaterialet, undrer vi os over:

- Hvis lov om arealanvendelse jf. ministerens tidligere svar ikke medfører en øget aktivitet, hvorfor er der så brug for at revidere miljø-grænserne?
- Hvis det er fordi lovændringen betyder, at det tidligere gældende støjcirculære ikke længere er gældende og derfor skal "genbeslattes", så undrer vi os over hvad der har reguleret området siden vedtagelsen af loven ultimo 2023. Har det i så fald været de almindelige støjregler, som har været gældende i perioden – og har lufthavnen i så fald overskredet støjgrænserne?

Endeligt vil vi opfordre 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 overholdelse af de retningslinjer, som WHO har lavet for området.

Med venlig hilsen

Borgere mod Lufthavnsforurening

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Mads Røddik Christensen (MRCH@trm.dk), Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk)
Cc: Louise Piester (louisepi@dragoer.dk), Joan Jacobsen (joanj@dragoer.dk)
Fra: Louise Piester (louisepi@dragoer.dk)
Titel: sagsnummer 2025-2792
Sendt: 21-08-2025 18:25
Bilag: Høringssvar Transportministeriet.docx;

Til Transportministeriet

Hermed fremsendes høringssvar på vegne af Dragør Kommune.

Venlig hilsen

Louise Piester

Direktør

Direktionen

Direkte: / 2485 9487

louisepi@dragoer.dk

Rådhuset, Kirkevej 7

2791 Dragør

Tlf.: 3289 0100

www.dragoer.dk



DRAGØR
KOMMUNE

Det er vigtigt for Dragør Kommune at beskytte dine personlige oplysninger. På <https://www.dragoer.dk>, kan du læse om, hvordan vi behandler dine personoplysninger og om dine rettigheder.



21. august 2025
Ref kennethg
Kommunalbestyrelsen

Kirkevej 7, DK 2791 Dragør

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

På vegne af Dragør Kommunalbestyrelse takker jeg hermed for Transportministeriets høringsbrev af den 14.juli 2025.

Først og fremmest vil vi gerne anerkende, at Københavns Lufthavn både er en vigtig arbejdsplads og har stor betydning som infrastruktur. Vi er også opmærksomme på, at der med vedtagelsen af lov nr. 1537 af 12. december 2023 om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup, er skabt nye muligheder for anvendelsen af det eksisterende lufthavnsareal. I forbindelse med vedtagelsen af loven om arealanvendelse udtrykte vi vores 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.

I det fremsendte høringsnotat nævnes det blandt andet, 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 de nuværende bestemmelser regulerer dette. At udvide muligheden vil skabe forringelse i livskvalitet, når man bor i Dragør

Det er afgørende, at der tages hensyn til de omkringliggende boligområder, der oplever væsentlige støjgener, og den støjpåvirkning i støjkonsekvenszonerne, som lufthavnen medfører både i dag og fremadrettet.

Der er i dag en række nationale anbefalinger og retningslinjer til luftfarten om ind og udflyvning fra Kastrup lufthavn. Særlig opmærksomhed bør der også være på natflyvningen. Omfanget af flyvning om natten, herunder med meget larmende fragtfly, har nået et omfang, der er stærkt bekymrende. Reglerne for støjforhold bør 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.

Ved en øget anvendelse af Tværbanen er der stor risiko for øget støj for Dragør Kommune. Det oplevede vi i særdeleshed i sommeren 2025, hvor tværbanen i 14 dage blev anvendt grundet reparation på de andre baner. Vi skal derfor opfordre til, at det vurderes, om der kan ske

ændrede anbefalinger og retningslinjer, så ind og udflyvning sker på en måde, så der er mindre støj. Dette bør også omfatte motorafprøvninger.

Dragør Kommune afventer pt. en revision af støjcirculæret, og vi forventer, at vi fortsat bliver inddraget i revisionen af støjcirculæret som helhed, ligesom Dragør Kommune forventer også at blive inddraget i alle ændringer som følge af lovændringen.

Endelig opfordrer Dragør Kommune lufthavnen til at intensivere arbejdet med tiltag, der kan nedbringe partikelforureningen.

Venlig hilsen

Kenneth Gøtterup
Borgmester

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Mads Røddik Christensen (MRCH@trm.dk)
Fra: Peter Lübcke (petl@danskerhverv.dk)
Titel: 2025-2792: Høringssvar vedr. udkast til lov om ændring af lov om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup (Hjemmel til fastsættelse af regler om overordnede støjforhold)
Sendt: 21-08-2025 12:23
Bilag: Høringssvar vedr. udkast til lov om ændring af lov om rammerne for areal-anvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup (Hjemmel til fastsættelse af regler om overordnede støjforhold).pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Hermed fremsendes Dansk Erhvervs høringssvar vedr. udkast til lov om ændring af lov om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup (Hjemmel til fastsættelse af regler om overordnede støjforhold).

Med venlig hilsen

Peter Lübcke
Chefkonsulent

M.: +4541870869

T.: +4533746411

petl@danskerhverv.dk

[Linkedin.logo.png](#)

[Twitter.logo.png](#)

[DE.logo.jpg](#)

Dansk Erhverv er erhvervsorganisation og arbejdsgiverforening for et af verdens mest handlekraftige erhvervsliv.

Vi handler på vegne af 18.000 medlemsvirksomheder og 100 brancheforeninger.

Det er vores vision, at Danmark skal være verdens bedste land at drive virksomhed i. Det starter med erhvervslivets rammevilkår.

[DE.blue.line.jpg](#)

DANSK ERHVERV

Børsgade 4

DK-1215 København K

CVR nr. 43232010

info@danskerhverv.dk

T. +45 3374 6000

www.danskerhverv.dk

[Dansk Erhverv - Læs mere](#)

[Læs vores persondatapolitik online](#)

DANSK ERHVERV
Børsgade 4
1217 København K

www.danskerhverv.dk
info@danskerhverv.dk
T. + 45 3374 6000

DANSK
ERHVERV

Transportministeriet
1220 København K
Att: Tobias Ahrenkiel
Journalnr.: 2025-2792

Den 21. august 2025

Høringssvar vedr. udkast til lov om ændring af lov om rammerne for areal-anvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup (Hjemmel til fastsættelse af regler om overordnede støjforhold)

Dansk Erhverv har modtaget Transportministeriets høring vedr. udkast til lov om ændring af lov om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup (Hjemmel til fastsættelse af regler om overordnede støjforhold) den 14. juli 2025.

Dansk Erhverv hilser lovforslaget velkommen, og er enig i Transportministeriets betragtninger om vigtigheden af at sikre hjemmel til at videreføre de eksisterende støjgrænser af hensyn til driften i lufthavnen.

Som Transportministeriet rigtigt skriver, har Københavns Lufthavn en 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 så sandelig også for økonomien bredt set fx for butikker, hoteller, restauranter, forlystelsesparker mv.

Dansk Erhverv støtter således lovforslaget, og har ingen yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen

Peter Lübcke
Chefkonsulent

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Mads Røddik Christensen (MRCH@trm.dk)
Fra: bachhelene@hotmail.com (bachhelene@hotmail.com)
Titel: Sagsnummer 2025-2792 - høringssvar
Sendt: 20-08-2025 20:53
Bilag: Høringssvar.støj.aug25.docx;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Find venligst mit høringssvar vedhæftet.

Sagsnummer 2025-279

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

Transportministeriet 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.” Og skriver videre at ”For at udnytte mulighederne i den nye arealanvendelseslov, kræver det, at de eksisterende rammer for støj samt det underliggende plangrundlag revideres.”

Dette peger på, at myndighederne/Transportministeriet som del af Lov om arealanvendelse for Københavns Lufthavn giver lufthavnen rammer for at flere fly og større kapacitet, og dermed at støje mere. Dette til trods for at Ministeriet 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.

I det oprindelse lovforslag om areal anvendelse fremgik det, at lovforslaget vurderes ingen væsentlige påvirkninger at have på miljøet. Den primære begrundelse for denne konklusion er, at ”*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.*”

Det tilslører det faktum, at lovforslaget skaber rammerne for den udviklingsmodel – og ikke en af flere mulige andre udviklingsmodeller - som skal muliggøre den vækst til 40-55 mio. passagerer årligt, som er målet i lufthavnens udviklingsplan. Som i øvrigt i mange år har heddet ”udbygningsplan” men skiftede navn til ”udviklingsplan”, da klimapolitikken og CO2 reduktion kom højt på den politiske dagsorden for et par år tilbage.

Det loven om arealanvendelse er **en forudsætning for** – og ikke bare en understøttelse af - væksten af kapaciteten i lufthavnen, så den kan håndtere op til 40-55 mio. passagerer årligt. En vækst, som ikke vil kunne lade sig gøre uden de ændrede lovmæssige rammer. Dette er ikke mindst for at undgå en VVM af konsekvenserne af stigningen i antal flyoperation og den medfølgende støj og luftforurening. Den nuværende forslag til ændring af støjreglerne viser, at loven om arealanvendelse skaber en stigning og at som skaber et ”behov” for at lempe støjreglerne.

Transportministeren opnår bemyndigelse til at tilsidesætte støjhandlingsplanen og intentionen med Direktivet uden at lufthavnen reelt har iværksat yderligere støjreducerende tiltag, alt imens antallet af operationer stiger sammen med antallet af klager over støj. Politisk må de mange klager over støj tages i betragtning og lufthavnen må forpligtes til at reducere støjen. Det er igen os borgere, som må betale prisen og mærker konsekvenserne af den manglende politiske handling og manglende krav til lufthavnen.

Det er dybt kritisabelt at lade lufthavnen øge støjledningen i stedet for at stille krav om at reducere den. Den nyeste viden om støj må tages i betragtning. Kræftens Bekæmpelse har

påvist en sammenhæng mellem kræft og støj og Roskilde Universitet har påvist en sammenhæng mellem støj og demens. Endvidere påvirkes børns indlæring. Jeg vil som nabo til Københavns lufthavn henstille til at politikere og myndigheder sikrer, at borgere og børnefamilier sundhed sikres, og at udvidelsen af Københavns lufthavn ikke sker på vores bekostning.

Med venlig hilsen,

Helene Bach

Amager Landevej 7b, 1. sal

2770 Kastrup

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Mads Røddik Christensen (MRCH@trm.dk)
Fra: Martin Sørensen (mas.tf@taarnby.dk)
Titel: Høringssvar fra Tårnby Kommune vedr. forslag om ændring af arealanvendelsesloven - sagsnummer 2025-2792
Sendt: 20-08-2025 20:03
Bilag: Høringssvar til forslag om ændring af arealanvendelsesloven - Tårnby Kommune 1.pdf;

Transportministeriet har sendt Forslag til Lov om ændring af lov om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup i høring til relevante høringsparter.

Hermed fremsendes høringssvar fra Tårnby Kommune.

Venlig hilsen

Martin Sørensen
Byplanarkitekt

TÅRNBY KOMMUNE

Byplan og Byg
Amager Landevej 76
2770 Kastrup

TEL. 32 47 15 92

DIR. 32 47 15 73

TF@TAARNBY.DK

WWW.TAARNBY.DK



TÅRNBY KOMMUNE
BY, MILJØ OG KLIMA

Transportministeriet
Frederiksholm Kanal 27F
1220 København K

12. august 2025
Direkte nr.: +4532471573
Medarbejder: mas.tf

Høringssvar til Forslag til Lov om ændring af lov om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup.

Transportministeriet har sendt Forslag til Lov om ændring af lov om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup i høring til relevante høringsparter.

Tårnby Kommune har en række væsentlige interesser i den kommende planlægning for udviklingen i Lufthavnen og i denne høring specielt omkring støj og partikeludledning.

Først og fremmest er det vigtigt for Tårnby Kommune at understrege, at kommunen 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.

Når det er sagt, har kommunen en 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, ønskes det, 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.

I den forbindelse er det væsentligt for Tårnby Kommune at bemærke, at der også uden for lufthavnen skal 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 § 15a.

Tårnby Kommune ønsker at gøre opmærksom på, at *Cirkulære om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup, samt bygge- og anvendelsesregulerende bestemmelser for områder, der er belastet af støj fra trafikken fra lufthavnen* fra 30. april 1997 jf. § 3 i loven, har været forhandlet med de berørte ministerier og styrelser, Københavns Amt samt Dragør og Tårnby kommuner.



TÅRNBY KOMMUNE
BY, MILJØ OG KLIMA

Tårnby Kommune forventer at fortsætte det gode samarbejde med ministerier og styrelser, når revision af støjcirklæret begynder at tage form, med henblik på at sikre en bæredygtig udvikling af lufthavnen, som også tager hensyn til omgivelserne

Venlig hilsen

Simon Alexander Cohrt Heiberg
Leder

/

Jesper Borch
Centerchef

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Mads Røddik Christensen (MRCH@trm.dk)
Fra: Else Ebbesen (e.ebbesen@cph.dk)
Titel: Høringssvar vedrørende ændring af lov om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn
Sendt: 20-08-2025 16:53
Bilag: Høringssvar vedr. ændring af lov om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn Kastrup.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Vedhæftet CPH's høringssvar vedrørende ændring af lov om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn.

Med venlig hilsen

Else Ebbesen

Associate General Counsel

Mobil: +45 23 63 71 97

E-mail: e.ebbesen@cph.dk

Københavns Lufthavne A/S

Lufthavnsboulevarden 6, 2770 Kastrup

cph.dk





Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

E-mail til trm@trm.dk, toa@trm.dk, og mrch@trm.dk

Deres ref.
2025-2792

Side
1 / 1

Dokument ID
-

Dato
20/08/2025

Høringssvar vedrørende *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)*

CPH takker for muligheden for at afgive høringssvar vedrørende ovennævnte udkast.

CPH finder det positivt, at Transportministeriet forventes at fremsætte et lovforslag, der giver hjemmel til, at der kan fastsættes støjregler for Københavns Lufthavn, som er af afgørende betydning for den fortsatte drift og udvikling af lufthavnen.

CPH har ikke bemærkninger til indholdet i lovudkastet.

Med venlig hilsen

Else Ebbesen
Associate General Counsel

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Mads Røddik Christensen (MRCH@trm.dk)
Cc: Dan Banja (es@es-daa.dk)
Fra: Dan Banja (es@es-daa.dk)
Titel: HØRING - Forslag til lov om ændring af lov om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup
Sagsnr.: 2025-2792: ES 208-25.
Sendt: 20-08-2025 12:04

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

ES 208-25

Erhvervsflyvningsens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i høring over Forslag til lov om ændring af lov om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup (Hjemmel til fastsættelse af regler om overordnede støjforhold).

Det noteres, at formålet med lovforslaget er 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.

ES kan støtte, at transportministeren efter forhandling med ministeren for byer og landdistrikter og miljøministeren får bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler for lufthavnens overordnede støjforhold.

ES har ikke yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen / Best Regards

Dan Banja

Oberstløjtnant / Lt. Colonel

Generalsekretær / Secretary-General

Vice-President ECOGAS & Member of EASA GA.CSTG, AG.004 & CA.CSTG

Blålersvej 51

DK-2990 Nivå

Mobil: +45 2480 2256

www.es-daa.dk



 Pas på miljøet - udskriv kun denne e-mail hvis det er nødvendigt.

 Only print this e-mail if necessary.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Mads Røddik Christensen (MRCH@trm.dk)
Fra: Ken (kenipsen2@gmail.com)
Titel: Sagsnummer 2025-2792: Svar på høring
Sendt: 19-08-2025 09:59
Bilag: Sagsnummer 2025-279 - Vedr Lufthavnens arealanvendelse - svar på høring.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Vedhæftet finder I høringssvar vedrørende Sagsnummer 2025-2792.

I bedes venligst returnere modtagelseskvittering af denne mail og vedhæftet høringssvar.

Hvis I har nogen spørgsmål står jeg til rådighed.

I må have en god dag.

Mvh Kenneth

Kenneth Ipsen
Hindholm Alle 14
2770 Kastrup

Tlf.nr. 5087 9641
E-mail: Kenipsen2@gmail.com

Sagsnummer 2025-279
Tårnby 19. august 2025

Svar på høring vedrørende Høring over udkast til lov om ændring af lov om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup (Hjemmel til fastsættelse af regler om overordnede støjforhold)

Transportministeriet har stillet forslag om at videreføre de særlige rammer for støjforhold ved at Transportministeren får bemyndigelse til at fastlægge reglerne for lufthavnens støj.

Transportministeriet 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."*¹

Lovforslaget kommer efter, at Miljøstyrelsen iværksatte en støjhandlingsplan 2024 (bekendtgørelse), der implementerer Støjdirektivet (EU-direktiv 2002/49/EF). Af Miljøstyrelsens støjhandlingsplan 2024 for lufthavnen fremgår det, at lufthavnen gentagne gange overskred støjkravene med gene for borgerne.² Konsekvensen af lovforslaget vil indebære, at Transportministeren opnår bemyndigelse til at tilsidesætte støjhandlingsplanen og intentionen med Direktivet uden at lufthavnen reelt har iværksat yderligere støjreducerende tiltag, alt imens antallet af operationer stiger sammen med antallet af klager over støj. Hvis lufthavnen havde taget arbejdet med at reducere støj til sig, så var dette lovforslag ikke nødvendigt for lufthavnen. Det er borgerne i nærmiljøet, som igen skal betale prisen, hvis dette forslag stemmes igennem.

Lufthavnen har frem til 2030 præsenteret to støjreducerende tiltag; at afprøve nye startprocedurer og overvåge udviklingen af støj, jf. lufthavnens miljøafdeling.³ Lufthavnens målsætningen er, at de vejledende grænseværdier ikke må overstige støjniveauet fra 2018⁴ før COVID-pandemien.

Lufthavnens målsætning er uambitiøst og forholder sig ikke til støjsituationen på Amager. Lad mig skitsere de nuværende udfordringer med støj fra lufthavnen, der gør det uacceptabelt at lade Transportministeren bruge bemyndigelsen til at lade lufthavnen øge støjledningen i stedet for at stille krav om at reducere den. Dette vil blive efterfulgt af 12 forslag til ændringer af lovforslaget:

- A. **Almindelig lovgivning om støj er meget mere streng end kravene til Lufthavnen.** Her er to eksempler:
- a. **Varmepumpe:** Ved opsætning af varmepumpe skal borgerne kunne dokumentere, at denne ikke larmer over 45 dB (peak) i naboskel mellem 07.00 og 18.00, jf. Tårnby Kommune, alt imens Lufthavnen har en øvre støjbelastning på 147.4 dB (peak) fra 06.00 til 23.00. Der er med andre ord INGEN reelle restriktioner for lufthavnen fra 06.00 til 23.00! Om natten er restriktionen 80 dB(A) for lufthavnen, hvor en varmepumpe må larme 35 dB(A) fra klokken 18.00 til 07.00.

¹ [Udkast til forslag til lov om ændring af arealanvendelsesloven.docx](#)

² [koebenhavns-lufthavn-stoejhandlingsplan-2024.pdf](#)

³ <https://www.cph.dk/om-cph/baeredygtighed/miljopaavirkninger/stoj>

⁴ <https://www.cph.dk/om-cph/baeredygtighed/miljopaavirkninger/stoj>

b. **Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for ekstern støj i boligområder⁵:**

Gælder trafik, industri og tekniske installationer:

- i. **55 dB(A)** i dagtimerne (kl. 07–18), hvor lufthavnen må larme **147,4 dB**
- ii. **45 dB(A)** om aftenen (kl. 18–22), hvor lufthavnen må larme **147,4 dB**
- iii. **40 dB(A)** om natten (kl. 22–06), hvor lufthavnen må larme **80 dB(A)**

- B. **780 registreringer af støjgener, hvoraf 448 klager er sendt til Miljøstyrelsen på én dag (se billede 1):** Fredag den 8. august 2025 blev der på en dag indberettet over 448 støjklager til Miljøstyrelsen. Som det fremgår af kortet på billede 1 er størstedelen af klagerne udenfor støjzonen. Dette eksempel understreger, at der allerede er et reelt problem for borgerne, som kræver, at vi som samfund tager problemet alvorligt. Se også billede 5, hvor der den 4. juni 2025 blev rapporteret 225 støjklager til Miljøstyrelsen den ene dag.
- C. **66dB lige ind i hovedet klokken 5.03 om morgenen:** Den 21. juli 2025 sov jeg med åbent vindue og blev vækket klokken 5.03 af 66 dB flystøj. Det kunne lige så godt være én af ungerne, der stod med en Electrolux støvsuger på fuld kraft med 64 dB i soveværelset klokken 5 om morgenen.⁶ Det tror jeg ikke, at du som læser af dette brev ville kunne leve med (se klage til Miljøstyrelsen, bilag 1). Note; jeg bor udenfor støjzonen på billede 1.
- D. **Antallet af støjklager over lufthavnen til Miljøstyrelsen er steget markant de sidste år:** Siden 2021 og frem til i dag er der indrapporteret **45.528 klager til Miljøstyrelsen**. Klagerne er steget markant siden 2023 sammen med stigningen i antallet af operationer (se billede 2). Jeg ved ikke, hvor mange virksomheder i Danmark, der modtager så mange støjklager som lufthavnen, og hvor Transportministeriet tilkendegiver at ville acceptere den stigende støj pga. stigningen i antallet af flyvninger. Lufthavnen argumenterer for, at det skyldes banearbejde og en telefon-App, hvor borgerne har lettere adgang til at klage.⁷ Lufthavnen burde tage klagerne alvorligt og arbejde på at forbedre dialogen med borgerne og sætte ambitiøse mål for reducere af støj. Jeg har boet samme sted i Tårnby siden 2005 og oplever ligeledes en forværring af støjen grundet stigningen i operationerne.
- E. **Der er ikke noget rigtigt mål eller plan for reducere af støj:** Lufthavnens målsætningen er, at de vejledende grænseværdier ikke må overstige støjniveauet fra 2018⁸. Det er ikke acceptabelt. Hvis lufthavnen havde taget arbejdet med at reducere støj til sig over de sidste 20 år, som bl.a. Heathrow lufthavn, så var dette lovforslag ikke nødvendigt for Lufthavnen.
- F. **Der lyttes ikke tilstrækkeligt til borgerne:** I grundejerforeningen er der flere, som har givet op, da de føler, at deres klager ikke tages alvorligt. Givet at Lufthavnen er Danmarks største arbejdsplads, så gives der ekstra lang elastik. Lovforslaget til høring er et godt eksempel, hvor Transportministeriet skriver, at borgerne igen må finde sig i forøget støj for at imødekomme lufthavnen uden at stille krav til en støjhandlingsplan i lovforslaget.
- G. **Lufthavnen har tidligere fået udvidet mulighederne for at støje:** Med Miljøgodkendelsen fra 2014 fik Lufthavnen lov til at udvide dagsperioden fra 22.00 til 23.00 med argumentet om, at de ikke kunne nå alle operationer. Lovgivningen blev den gang ændret for at imødekomme lufthavnen uden at stille krav til støjledningen.

⁵ [Regler, love og direktiver om støj - Miljøstyrelsen](#)

⁶ [Electrolux EUSC66CR ultrasilencer støvsuger - POWER.dk](#)

⁷ [\\ms-files2\MAF\Støj\Årsrapport - Egenkontrol af støj\År 2023\2023 - rapporten BILAG PDF\1 - CPH - Støjårsrapport 2023](#)

⁸ <https://www.cph.dk/om-cph/baeredygtighed/miljopaavirkninger/stoj>

- H. **Miljøstyrelsen bliver tilsidesat i lovforslaget:** Med lovforslaget kan Miljøministeren forhandle med Transportministeren, men bemyndigelsen er hos Transportministeren. Vores ”vagthund”, Miljøstyrelsen, bør have et større mandat-i fremtiden til at pålægge lufthavnen krav til at reducere støjen. Lufthavnen har desværre vist at den ikke selv formår at tage ansvaret.
- I. **Maksimum støj konverteres til middelværdier:** Støjudledning bliver omregnet ved at en måling af dB (den højeste støj) omregnes til et gennemsnit, når støjen skal opgøres i form af L_{den} (dB) og L_{night} (dB). Det betyder, at 130 dB støjudledning fra et fly, der virker enorm forstyrrende ved eksempelvis spisetid, ikke får nogen konsekvens (LDEN beregnes for et gennemsnitsdøgn i de tre mest trafikerede måneder i det pågældende år). Og 448 klager på en dag forsvinder i tre måneders gennemsnit.
- J. **Lufthavnens støjmalere er papir-tigere:** Støjmålestationerne som er opsat rundt om lufthavnen benyttes kun til at kontrollere om en enkelt hændelse har overskredet 80 dB(A) om natten. Dette kræver at alle 6 stationer har opfanget støj på mere end 80 dB(A)⁹, hvilket stort set er umuligt givet arealets størrelse og vidstrakte placering af målestationerne, som dermed ikke tager højde for tværvindskomponenten i beregningen.¹⁰ Således konstaterede lufthavnen selv i 2023, at de ikke har overtrådt reglerne de sidste 10 år (se side 19¹¹), selvom borgerne føler sig chikaneret og har indrapporteret 45.528 klager til Miljøstyrelsen siden 2021.
- K. **Flyene behøver ikke at bruge *Noise Abatement Departure-Procedure*; NADP1 eller CDA til at mindske støj:** NADP1 er f.eks. en metode for fly at reducere støjgener nær lufthavne, især i områder med følsom bebyggelse, ved at reducere støjen tæt på startbanen. Lufthavnen stiller ikke krav herom, og det indgår heller ikke i nogen målinger. Heathrow har anvendt CDA siden starten af år 2000 og rapporteret betydelige støjreduktioner i nærliggende boligområder.
- L. **Vi modtager 31 år gamle fly:** Der findes ingen offentlig tilgængelig regel eller politik, der angiver en maksimal alder for fly, som må lande/lette i Københavns Lufthavn. Alle fly skal overholde internationale standarder for støj og udledning, som fastsættes af ICAO og EU. Der er således ikke sat yderligere restriktive krav op om dagen, aftenen eller natten. Se billede 4.
- M. **Lufthavnen gør ikke ligesom i Heathrow, Gatwick og Stansted:** I disse lufthavne benyttes f.eks. et kvotesystem, som bestemmer, hvor mange fly og hvilke typer de kan tillade hver nat. Hvis et fly støjer meget, så bruger det meget af kvoten. Andre lande formår at lave begrænsninger i bynære områder. Eksempelvis er der sat strenge støjzoner, kvoter og begrænsninger af flyvninger om natten for Amsterdam, Schipol. Zürich og Frankfurt lukker lufthavnene om natten fra 23.00 til 06.00. Heathrow begrænser flyvningerne og i Paris (CDG) er visse flytyper forbudt.
- N. **Lufthavnen har ikke i det fornødne omfang investeret i fysisk støjbekæmpelse:** Lufthavnen har f.eks. haft mulighed for at forhøje og forlænge støjvoldene gennem mange år, men dette er ikke sket. Dette påpeges også af Miljøstyrelsen i deres rapport, som beder

⁹ [\\ms-files2\MAF\Støj\Årsrapport - Egenkontrol af støj\År 2023\2023 - rapporten BILAG PDF\1 - CPH - Støjårsrapport 2023](#)

¹⁰ [\\ms-files2\MAF\Støj\Årsrapport - Egenkontrol af støj\År 2023\2023 - rapporten BILAG PDF\1 - CPH - Støjårsrapport 2023](#)

¹¹ [\\ms-files2\MAF\Støj\Årsrapport - Egenkontrol af støj\År 2023\2023 - rapporten BILAG PDF\1 - CPH - Støjårsrapport 2023](#)

lufthavnen undersøge mulighederne.¹² Eksempelvis har Amsterdam Schiphol lufthavn etableret "Buitenschot" støjpark¹³, som fungerer som en naturlig støjbarriere med bakker og beplantning. Parken er designet med akustisk geometri, der reflekterer og absorberer flystøj. Tårnby Kommune giver tilladelse her til.

Jeg vil bede jer tage situations alvor med og stille forslag om at revurdere lovforslaget. Her er en række forslag og observationer som bør inkluderes i lovforslaget:

- A. **Støjhandlingsplan:** Lovforslaget bør indeholde et krav om udarbejdelse af en reel støjhandlingsplan, som skal godkendes af Miljøstyrelsen, hvor der fremgår reelle mål for nedbringelse af støj i lighed med anden lovgivning som eksempelvis Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for ekstern støj i boligområder (dag, aften og nat).
- B. **Deling af ministerbemyndigelsen:** Lovforslaget bør ændres så bemyndigelsen deles lige mellem Transportministeren og Miljøministeren. I dag mener jeg, at Transportministeriet har ansvaret når flyene kører rundt, hvor miljøministeriet har ansvaret, når flyene er i luften, og Bygge og boligministeriet har ansvaret for lufthavnens bygninger. Ved en deling af bemyndigelsen sikres der en bedre balance mellem miljøhensyn/nærmiljø af Miljøministeren og lufthavnens drift af Transportministeren. Indtil nu har lufthavnen ikke selv formået det gennem deres tildelte *egenkontrol*.
- C. **Mulig konflikt med EU-direktivet:** Det skal undersøges om Transportministeriets lovforslag er reelt en tilsidesættelse af EU-direktiv 2002/49/EF, som er inkorporeret i dansk ret via en bekendtgørelse, når Transportministeren allerede tilkendegiver i lovforarbejdet at bemyndigelsen vil blive brugt til at legitimere lufthavnen til at støje mere givet antallet af operationer.
- D. **Ændring af Lufthavnens bestyrelsessammensætning:** Lovforslaget bør indeholde et krav om at et bestyrelsesmedlem skal udpeges for enten Tårnby Kommunes eller Dragør Kommunes miljøafdeling. Alternativt en anden repræsentant, som kan sikre sig, at lufthavnen som offentlig institution varetager nærmiljøets interesser. Indtil nu er det ikke en del af bestyrelsens strategi selvom mængden af klager er voldsomme og støt stigende.
- E. **Dataindsamling:** Lovforslaget bør indeholde et krav om at information fra klagerne sammenholdes med information i *CPH Flight Tracker*. Endvidere skal data om brug af CDA og NDAP inkluderes. På den måde får Miljøstyrelsen og lufthavnen mulighed for bedre at kvalificere de enkelte støjreducerende tiltag og sætte ind de rigtige steder. På nuværende tidspunkt sammenholdes data ikke selvom lufthavnen *Egenbehandler* klagerne gennem egenkontrol.
- F. **Kontrolværdi af støjbelastning skal ændres:** Lovforslaget bør ændre kravet om at alle 6 målere kollektivt skal måle en overskridelse af støjbelastningen. En overskridelse ved blot en måler er tilstrækkelig til at medfører en overtrædelse. På den måde afspejles tværvindskomponenten og vindrosemodellen, som lufthavnen selv anvender.
- G. **Støjmalere:** Lovforslaget skal pålægge ekstern kontrol af støjmalere, samt kræve opsætning af støjmalere på lokationer, hvor klagerne er flest. Herunder revurderer placeringen af støjmalere givet de mange udbygninger af lufthavnen gennem tiden.

¹² <https://www.cph.dk/om-cph/baeredygtighed/miljopaavirkninger/stoj>

¹³ [Land art park Buitenschot - HNS](#)

- H. **Beregningsmodellen for støj skal ændres:** Lovforslaget bør sætte realistiske maksimumsgrænser for støj og reducere de nuværende ligegyldige dagsgrænser på 147,4 dB. Endvidere bør omregningen af støj per flyvning til middelværdier (støj per gennemsnitsdøgn i de tre mest trafikerede måneder i det pågældende år) erstattes med en model, der faktisk giver et retvisende billede af problemet og mulighed for at måle værdien af konkrete tiltag. På nuværende tidspunkt forsvinder de 448 støjklager indberettet til Miljøstyrelsen på en dag i et tre-måneders gennemsnit af støj (se billede 1).
- I. **Støjmur og jordvolde skal udbygges.** Lovforslaget bør kræve at lufthavnen udbygger støjmur og jordvolde, da muligheden har været tilgængelig i mange år, men aldrig er blevet gennemført. Endvidere kunne Lufthavnen pålægges andre tiltag som at anvende særlig støjreducerende belægning ved reovering af banerne.
- J. **Kvotesystem:** Lovforslaget bør kræve at der indføres et kvotesystem som i Heathrow, Gatwick og Stansted hvormed støjledningen kommer under kontrol per flyvning.
- K. **Flytyper skal kategoriseres efter deres støjledning:** Lovforslaget bør stille krav kategorisering med henblik på at kunne forbyde visse typer fly i at lande i Lufthavnen af miljøhensyn – herunder støj.
- L. **Differentierede afgifter:** Lovforslaget bør stille krav om at der etableres lavere/højere start- og landingsafgifter afhængig af støjledning.

Opsummering

Tak for din opmærksomhed! Der skal være plads til både lufthavn og borgere på Amager. I Danmark værdsætter vi miljøet og passer på hinanden gennem fornuft og balance. Desværre er der ikke længere proportionalitet mellem stigningen i antallet af flyvninger, ambitionen om vækst og støjpåvirkningen af nærmiljøet. Borgerne har derfor løbende tilkendegivet deres frustration til Miljøstyrelsen.

Hvis lufthavnen løbende havde taget sit miljøansvar alvorligt, så havde der ikke været brug for at lufthavnen beder Transportministeriet om en "tilsidesættelse" af EU-direktivet og hjælp til at fortsætte på samme måde. Lufthavnen bør ikke vinde på deres manglende handlekraft og tilsidesætte almindelig god opførelse. At Transportministeriet uden at stille krav til lufthavnen indstiller til en ændring af loven indikerer, at omfanget af støjproblemet ikke er blevet dem bekendt.

Når jeg skriver dette opråb til jer, sidder jeg med en følelse af at være "Erin Brockovich", der kæmper mod overmagten. Jeg har haft møder før i tiden med Lufthavnens miljøafdeling, Miljøstyrelsen og Borgergrupper for at belyse problemet. Jeg gav op i 2019 efter flere års indsats, men dette lovforslag er simpelthen et udtryk for ligegyldighed med borgernes sundhedstilstand for at lufthavnen kan jagte vækst. Andre virksomheder kan godt finde ud af at balancere det og hvis ikke, så træder vores offentlige styrelser til. Jeg kan godt leve med noget støj fra lufthavnen, så længe det er rimeligt.

Lad os få rimeligheden, proportionaliteten, retfærdigheden og anstændigheden tilbage i balance.

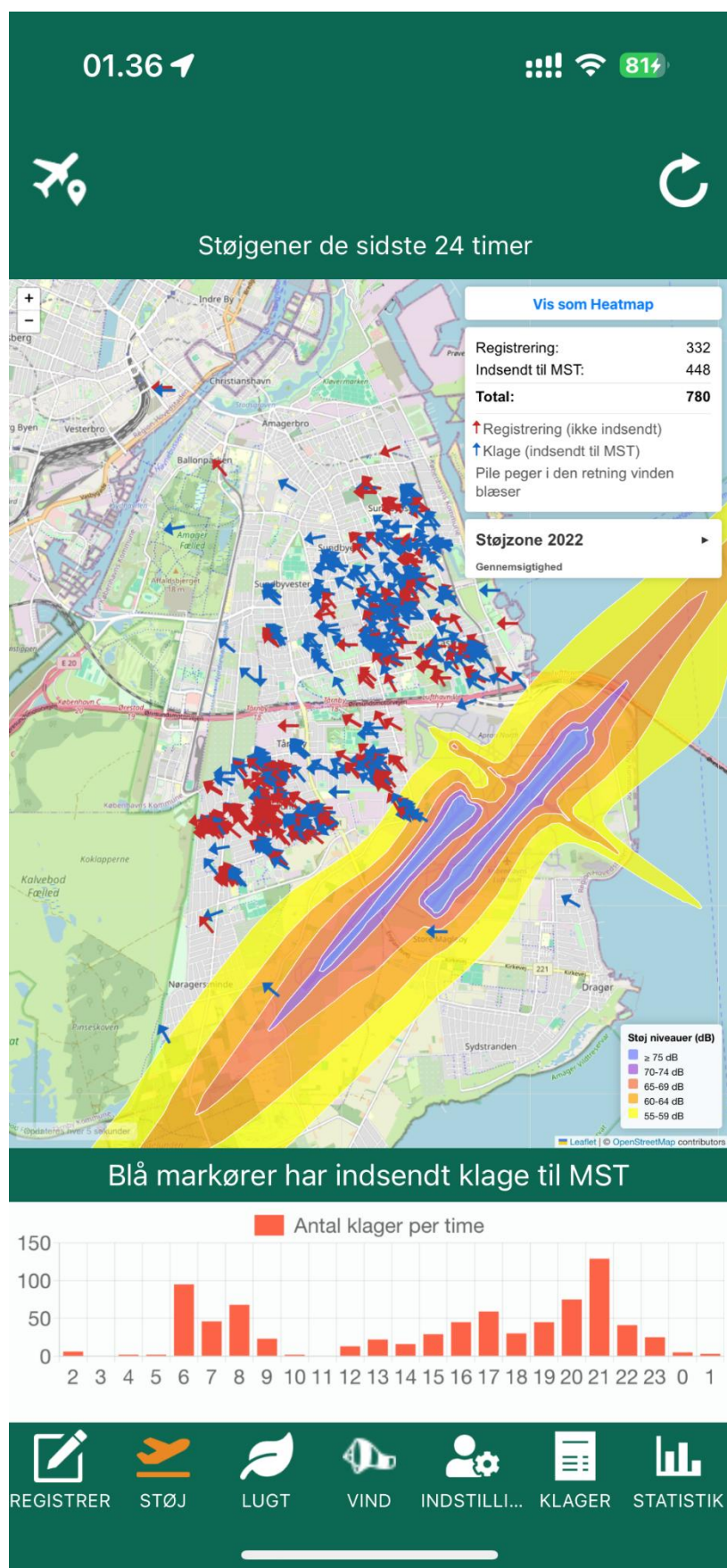
Mvh Kenneth Ipsen (ganske almindelig borger i dagens Danmark).

Kontaktoplysninger:

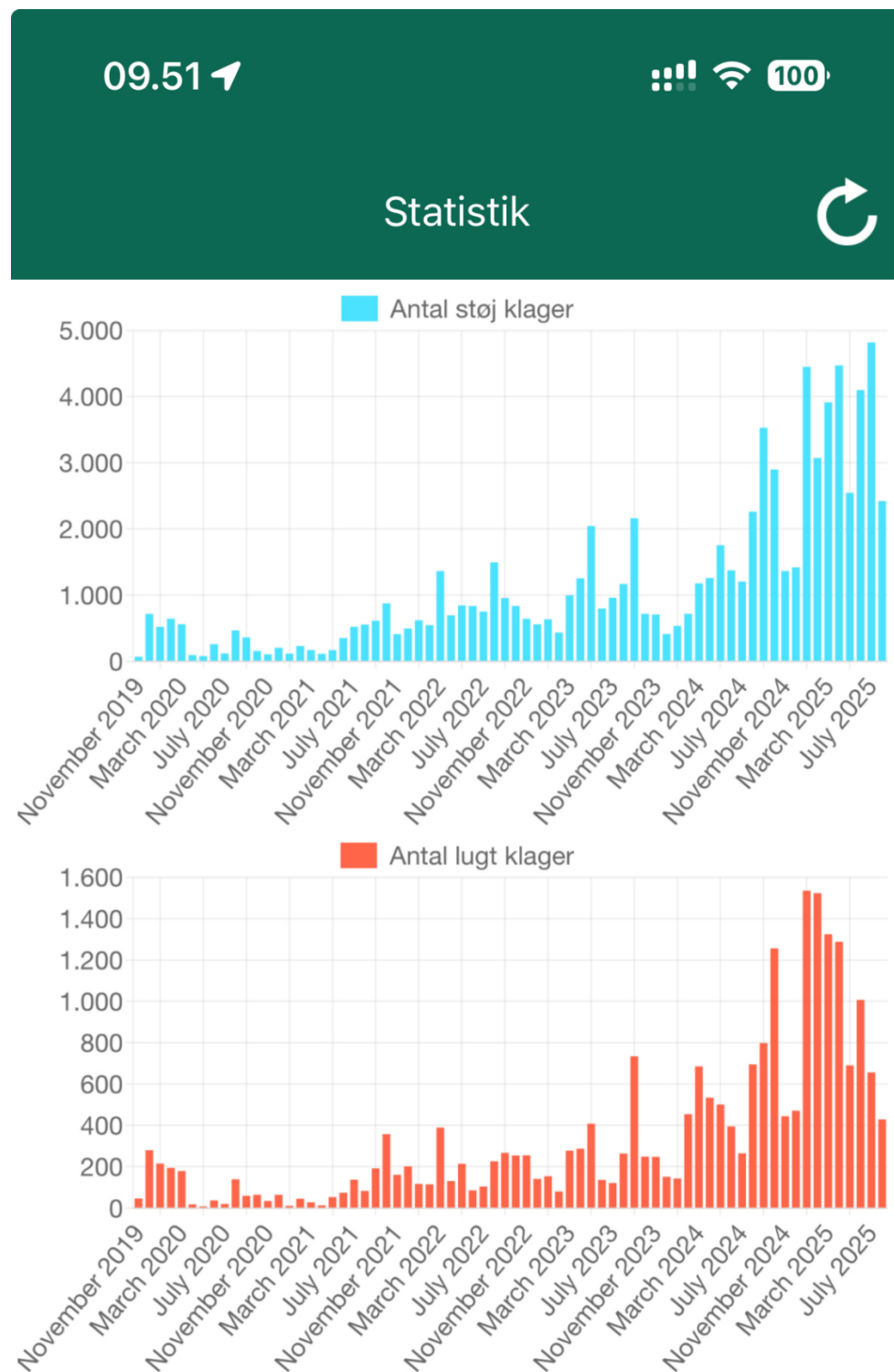
Kenneth Ipsen
Hindholm Alle 14
2770 Kastrup
E-mail: Kenipsen2@gmail.com
Tlf.nr. 5087 9641

Note: Oplysninger i billederne nedenfor er fra en App, der anvender Lufthavnens egne oplysninger, som stilles til rådighed.

Billede 1: Skærbillede af klager over støj fredag den 8. august 2025



Billede 2: Grafik over støjklager indberettet til Miljøstyrelsen via APP. Det rigtige antal er langt højere.



Støj:

Antal modtagne klager i alt: 80569

Heraf er 45530 registreret som sendt til MST (Denne statistik er kun indsamlet siden juni 2021)

Lugt:

Antal modtagne klager i alt: 23215

Heraf er 13939 registreret som sendt til MST (Denne statistik er kun indsamlet siden juni 2021)

Billede 3: Skærbillede af klage over støj til Miljøstyrelsen

Klage over støjgene den. 21/07 - 2025 - 05:03

KI

Kenneth Ipsen via CPH Uden udvidelse <cph@powernetmail.dk>
To mst@mst.dk

↩ Reply

↩ Reply All

➡ Forward

⋮

Mon 21/07/2025 06.09

ⓘ

If there are problems with how this message is displayed, click here to view it in a web browser.
Click here to download pictures. To help protect your privacy, Outlook prevented automatic download of some pictures in this message.

Jeg har den 21/07 - 2025 - 05:03 konstateret en støjgene. Se nedenfor for detaljer.

Detaljer for klage registreret den 21/07-2025 05:03:00	CPH Uden udvidelse
Registrerings tidspunkt:	21/07-2025 05:03:00
Nærmeste målestation	9
Afstand til målestation	770m
Højeste registrering ved måler	66db
Min måling	db
Vindretning:	80
Vindhastighed	3.6
Målested	55.622000503929 / 12.618174830729

[Klik her for yderligere detaljer om klagen](#)

Denne klage er indsendt via appen CPH uden udvidelse på vegne af brugeren af appen. Brugeren har givet samtykke til at denne klage sendes på deres vegne. Der sendt en kopi af klagen til brugeren, og brugeren kan kontaktes ved at besvare denne mail. NB! Ovenstående data er automatisk indsamlet på det tidspunkt klagen er indsendt og er tiltænkt som en hjælp til bedre at kunne behandle klagen. Det er ikke et udtryk for hvad brugeren har oplevet på det givne tidspunkt.

Klokken er 5 om morgenen og der var en meget støjende start

Med venlig hilsen

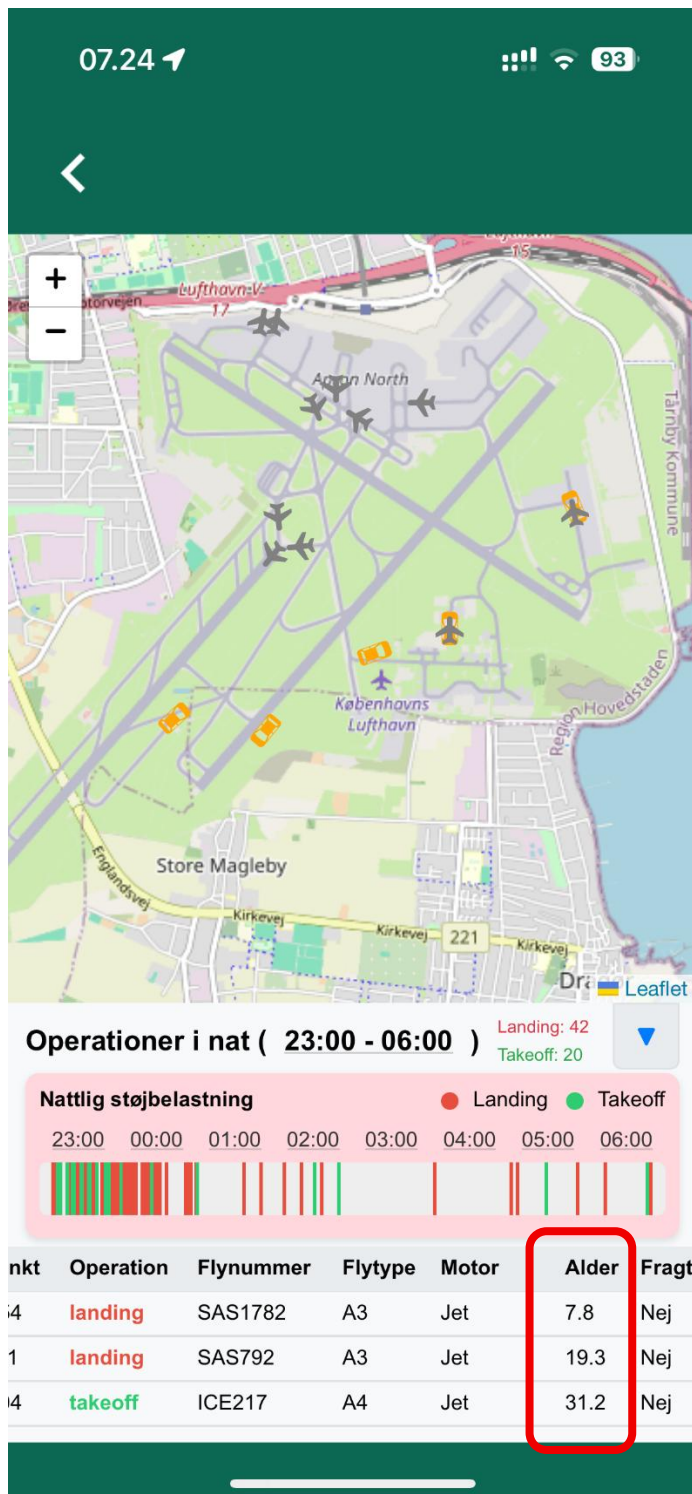
Kenneth Ipsen

Hindsholm Alle 14

kenipsen2@gmail.com

50879641

Billede 4: Alder på fly nederst i billedet



Billede 5: Støjklager til Miljøstyrelsen (MST) den 4. juni 2025

14.11

 4G 88



Borgere mod lufthav...







Borgere mod lufthavnsforurening

 Administrator 4. jun. · 

277 støjklager det seneste døgn!

En vigtig reminder til politikere og myndigheder om at borgerne herude generes af både luft-og STØJ-forurening. Måden CPH måler støj bør opdateres til u højere grad at medtage borgernes oplevelse af støj og ikke blot udvandede middelværdier, der slører støjens store udsving og det faktum at flere naboer blir vækket hver nat.



Vis som Heatmap

Registrering (Rød):	52
Indsendt til MST (Blå):	225
Total:	277

Støjzone 2022

Gennemsigtighed

Støj niveauer (dB)

≥ 75 dB
70-74 dB
65-69 dB
60-64 dB
55-59 dB

 Startside

 Reels

 1 Venner

 Marketplace

 9+ Notifikationer

 Menu