



Fremsat den 4. oktober 2023 af transportministeren (Thomas Danielsen)

## Forslag

til

### Lov om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup

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

§ 2. Udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup, skal ske inden for lufthavnens nuværende areal, jf. bilag 1.

*Stk. 2.* Arealet for Københavns Lufthavn, Kastrup, jf. bilag 1, må ikke formindskes ved frasalg, ubetinget langtidsudlejning eller lignende, jf. dog stk. 3.

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

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

- 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 (en tværbane).

§ 4. Arealet for Københavns Lufthavn, Kastrup, jf. bilag 1, indeles foruden start- og landingsbaner i nordafsnittet, østafsnittet og sydafsnittet.

*Stk. 2.* Arealet i Københavns Lufthavn, Kastrup, jf. bilag 1, anvendes til anlæg, bygninger og faciliteter med tilknytning til de aktiviteter, der udføres i lufthavnen, jf. dog stk. 3.

*Stk. 3.* Arealanvendelsesbegrænsningen i stk. 2 finder ikke anvendelse for de områder i nordafsnittet, som er belig-

gende nord for Lufthavnsboulevarden og Ellehammersvej, og de områder i østafsnittet, som er beliggende øst for Kystvejen, jf. markeringen i bilag 1, og er dermed 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 i udgangspunktet i østafsnittet.

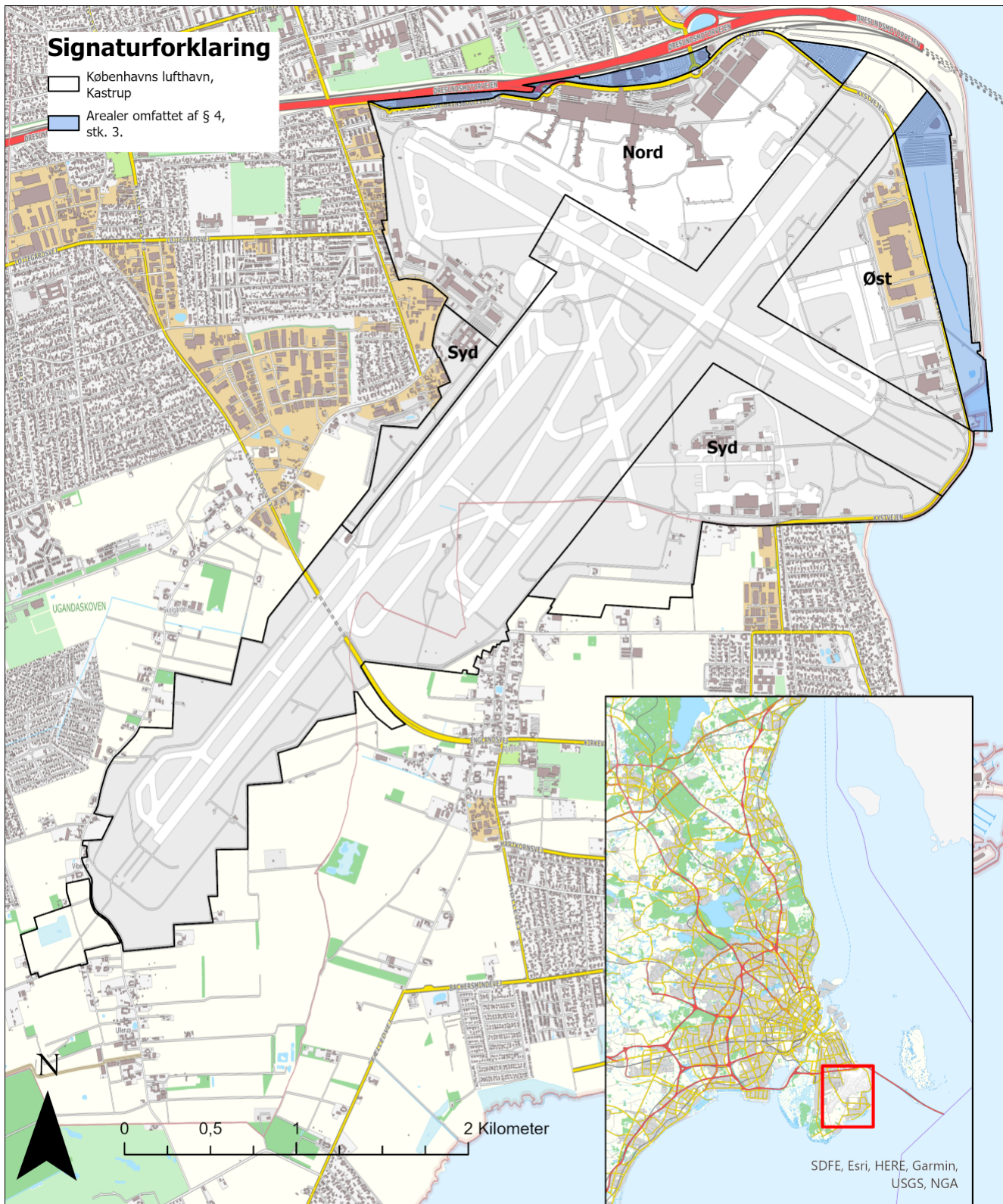
§ 5. Transportministeren kan efter forhandling med ministeren for landdistrikter og miljøministeren fastsætte nærmere regler for varetagelse af plan- og miljøhensyn i forbindelse med drift og udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.

§ 6. Loven træder i kraft den 1. januar 2024.

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

*Stk. 3.* Loven finder ikke anvendelse på eksisterende lovlig anvendelse af arealet i Københavns Lufthavn, Kastrup. For sådan anvendelse finder de hidtil gældende regler anvendelse.

## Bilag 1.

**Metadata**

Kortværk: Kommunikationskortet  
 Kilde: Dataforsyningen  
 Udtræksdato: 22.02.2023

# *Bemærkninger til lovforslaget*

## *Almindelige bemærkninger*

### **Indholdsfortegnelse**

#### **1. Indledning**

1.2. Baggrund

#### **2. Lovforslagets hovedpunkter**

##### **2.1. Afgrænsning af lufthavnsaktiviteter til det eksisterende areal**

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. Fastlæggelse af regler om minimum start- og landingsbaner**

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. Mulighed for afkortning og forskydning af tværbanen**

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

##### **2.4. Bedre rammer for fleksibel anvendelse af lufthavnens områder**

2.4.1. Gældende ret

2.4.1.1. Luftfartsloven

2.4.1.2. Udbygningsloven

2.4.1.3. Øvrig planlovgivning

2.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

#### **3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige**

#### **4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.**

#### **5. Administrative konsekvenser for borgerne**

#### **6. Klimamæssige konsekvenser**

#### **7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser**

#### **8. Forholdet til EU-retten**

## 9. Hørte myndigheder og organisationer mv.

## 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 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. Lufthavnsselskabet Københavns Lufthavne A/S kan således allerede i dag udbygge lufthavnen i overensstemmelse med de retningslinjer, der fremgår af udbygningsloven. Udbygningsloven er dog fra 1980 og er 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. Passagertilvæksten stiller nye krav til Københavns Lufthavnens 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.

Den daværende regering (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti og Liberal Alliance indgik den 20. december 2021 aftalen »Gode rammer for udvikling af Københavns Lufthavn«, hvori aftalparterne tilkendegiver 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). Med dette lovforslag udmøntes den politiske aftale af 20. december 2021.

Med lovforslaget foreslås rammerne for banesystemet og arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup, ændret. Med lovforslaget foreslås således bl.a., at tværbanen vil kunne forkortes og forskydes i forhold til dennes nuværende placering og banens anvendelse samtidigt ensrettes, således at det kun vil være muligt at foretage ind- og udflyvning fra Øresund. Denne ændring af tværbanen baserer sig på en anbefaling fra Københavns Lufthavne A/S med opbakning fra luftfartsselskaberne SAS, Norwegian og DAT. Ændringen af tværbanens udformning kan resultere i irregulæritetsomkostninger 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, at arealerne på lufthavnens område skal kunne udnyttes mere fleksibelt, end de kan ud fra nugældende lovgivning, at Københavns Lufthavn, Kastrup, fortsat alene skal kunne udbygge lufthavnsanlæg 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 hensyn, 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 og godkendelse efter plan-, miljø- og luftfartslovgivningen.

Det er ikke hensigten med lovforslaget at hindre fortsættelsen af hidtil lovlig anvendelse på lufthavnens arealer, selv om en eksisterende lovlig anvendelse af det pågældende areal ikke vil være i overensstemmelse med den foreslåede lov og den efterfølgende planlægning. Dette betyder i praksis, at Københavns Lufthavne A/S vil kunne fortsætte – og forlænge – eksisterende lejemål med eller uden ændrede vilkår, så længe disse ændrede vilkår ikke medfører en planmæssigt ændret anvendelse.

## 1.2. Baggrund

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 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 »tværbaner«. 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 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 foresimples 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 for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup, foreslås udbygningsloven i sin helhed ophævet og erstattet af en ny lov om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup.

## 2. Lovforslagets hovedpunkter

### 2.1. Afgrænsning af lufthavnsaktiviteter til det eksisterende areal

#### 2.1.1. Gældende ret

##### 2.1.1.1. Luftfartsloven

Det følger af luftfartslovens § 55, stk. 1, 1. pkt., jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017 med senere ændringer, 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. Denne omtales i daglig tale som en driftstilladelse.

Københavns Lufthavn A/S, herunder Københavns Lufthavn, Kastrup, og Københavns Lufthavn, Roskilde, som drives af Københavns Lufthavn 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 Den 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 efter disse regler, 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, L 154 som fremsat, 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. 665 af 30. maj 2023 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 flyvepladser, 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, og således underlagt de nærmere vilkår nævnt i luftfartslovens § 57, stk. 2, nr. 1-11.

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 driftstilladelse i medfør af luftfartslovens § 55, stk. 1, kunne pålægges en pligt til at sikre, at flyvepladsen har en sådan kapacitet, at der er mulighed for at tilbyde luftfartselskaberne 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 Lufthavn A/S afspejler samtlige vilkår i luftfartslovens § 57, stk. 2. Københavns Lufthavn 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 Lufthavn 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 Lufthavne A/S til at drive Københavns Lufthavn, Kastrup, 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 i dag fortsat Københavns Lufthavne A/S.

#### 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 og vest).

Det følger af udbygningslovens § 2, 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, bortset fra en mindre arealinddragelse til vejanlæg umiddelbart nord for lufthavnen samt en mindre opfyldning af søterritoriet ved lufthavnens nordøstlige hjørne. Det følger af udbygningslovens § 2, stk. 2, at udbygningen tillige vil kunne foretages på arealer, der ved etablering af tilslutningsanlæggene for fast forbindelse over Øresund tilvejrbringes ved arealinddragelser nord for lufthavnen og ved opfyldning af søterritoriet nordøst og øst for lufthavnens nuværende grænser.

Udbygningsloven fastsætter 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.

#### 2.1.1.4. Øvrig planlovgivning

Lufthavnen er desuden omfattet af landsplandirektiv for hovedstadsområdet planlægning (Fingerplanen), der fastlægger arealanvendelsen til lufthavn, lufthavnsrelaterede erhvervs- og servicefunktioner og trafik anlæg som fastlagt i udbygningsloven. Derudover gengiver Fingerplanen dele af cirkulære nr. 56 af 30. april 1997 (»støj cirkulæret«), som fastsætter et restriktionsområde omkring lufthavnen. Inden for restriktionsområdet må Tårnby og Dragør Kommune bl.a. ikke udlægge nye arealer til byzone eller planlægge for yderligere støjfølsom anvendelse.

Støj cirkulæret indeholder desuden bestemmelser om anvendelsen af lufthavnens område. Cirkulæret fastlægger bl.a., at lufthavnens område skal anvendes til lufthavn, lufthavnsrelaterede erhvervs- og servicefunktioner og trafik anlæg som fastlagt i udbygningsloven.

#### 2.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med udbygningsloven fastsættes det, at Københavns Lufthavn, Kastrup, kun må udbygges inden for lufthavnens nuværende grænser.

Lufthavnsdrift har miljømæssige konsekvenser for det omkringliggende område, bl.a. i form af støj i forbindelse med start og landinger med fly. Af den grund bør den arealmæssige begrænsning af lufthavnsdriften fastholdes til det allerede udlagte område og ikke udvides yderligere.

Transportministeriet vurderer på den baggrund, at den nugældende bestemmelse i udbygningsloven om de geografiske rammer for udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup, bør videreføres i den foreslåede lov om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup. Dette vil i praksis betyde, at udbygning af lufthavns anlæg alene vil kunne ske inden for det geografiske område, der i dag er udlagt til lufthavn.

Udbygningsloven er ikke bilagt et kort over området for Københavns Lufthavn, Kastrup. Der indgik dog i forbindelse med lovbehandlingen af ændringen af udbygningsloven i 1992 et kortbilag til lovforslagsmaterialet, hvori området for Københavns Lufthavn, Kastrup, afgrænsedes. Af hensyn til den lovgivningsmæssige gennemsigtighed og klarhed bør der som bilag til den foreslåede lov om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup, vedlægges et kort, der viser de nugældende grænser for området, der er udlagt til lufthavn. Der vil dermed ikke på sigt kunne opstå usikkerhed om, hvilke områder og matrikler på Amager der må anvendes til lufthavnsdrift.

Det foreslås på den baggrund, at lov om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup, vedlægges et kortbilag i overensstemmelse med de nuværende grænser for Københavns Lufthavn, Kastrup. Områder uden for denne

kortafgrænsning, som Københavns Lufthavne A/S løbende måtte have erhvervet, vil med afsæt i formuleringen af den foreslåede bestemmelse ikke kunne anvendes til udbygning af lufthavnsanlæg i Københavns Lufthavn, Kastrup, og dermed udvide området udlagt til lufthavnsaktivitet.

I forlængelse af ønsket om at begrænse lufthavnsaktiviteterne til et nærmere fastlagt område er Københavns Lufthavn, Kastrup, samtidigt infrastruktur af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser og udgør et knudepunkt for flytrafikken i Nordeuropa, mens lufthavnen også har en unik beliggenhed nær byen. Dette kan gøre delarealer inden for området for Københavns Lufthavn, Kastrup, attraktive for opkøb fra eksterne med henblik på at udnytte delarealernes placering i forlængelse af lufthavnen.

Væsentlige ændringer af Københavns Lufthavn, Kastrup, vil fortsat i medfør af luftfartslovens § 55, stk. 1, kræve tilladelse fra Trafikstyrelsen, mens Københavns Lufthavn A/S ligeledes i sin driftstilladelse til Københavns Lufthavn, Kastrup, er forpligtet til at underrette transportministeren 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. luftfartslovens § 57, stk. 2, nr. 8. Frasalg af delarealer i Københavns Lufthavn, Kastrup, vil dog ikke nødvendigvis være underlagt hverken tilladelses- eller underretningsforpligtelsen afhængig af de konkrete omstændigheder.

Det kan på den baggrund være relevant 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 lufttrafik.

Transportministeriet vurderer på den baggrund, at det vil være hensigtsmæssigt i samspil med den foreslåede § 2, stk. 1, om, at arealet for lufthavnsaktiviteter ikke må udvides, at fastsætte ved lov, at arealet samtidigt heller ikke må formindskes. En sådan formindskelse af arealet bør både relatere sig til decideret frasalg af delarealer, men ligeledes f.eks. ubetinget langtidsudlejning af delarealer, der i praksis vil have samme udnyttelsesmæssige begrænsning i forhold til fremtidig udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.

Det foreslås på den baggrund, at der indføres en bestemmelse om, at arealet ikke må formindskes hverken ved frasalg af delarealer eller lignende tiltag, såsom ubetinget langtidsudlejning af disse, hvor der ikke er mulighed for opsigelse inden for en rimelig tidsperiode set i forhold til behovet for brug af arealet til lufthavnsrelaterede aktiviteter.

Der kan dog potentielt være 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, som det efter en konkret vurdering ikke vurderes relevant at inddrage til luftfartsrelaterede aktiviteter grundet deres placering eller kapacitetsmæssige

relevans. Det bør således være muligt for transportministeren at dispensere fra forbuddet mod frasalg eller lignende af delarealer på området for Københavns Lufthavn, Kastrup, baseret på en konkret vurdering. En sådan beslutning om dispensation bør som udgangspunkt ske med afsæt i en luftfartsfaglig vurdering af, eksempelvis hvor sandsynligt det er, at det pågældende arealudsnit vil kunne blive relevant at anvende som led i lufthavnsaktiviteterne, eller hvor arealet er placeret i forhold til de eksisterende lufthavnsfaciliteter. Denne luftfartsfaglige indstilling bør udarbejdes af Trafikstyrelsen som den ansvarlige luftfartstilsynsmyndighed over for Københavns Lufthavn, Kastrup.

Det foreslås med lovforslagets § 2, stk. 1, at udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup, skal ske inden for lufthavnens nuværende areal, jf. bilag 1. Det foreslås samtidigt med lovforslagets § 2, stk. 2 og 3, at arealet for Københavns Lufthavn, Kastrup, som det fremgår af bilag 1, ikke formindskes ved frasalg, ubetinget langtidsudlejning eller lignende, medmindre transportministeren i særlige tilfælde måtte dispensere herfra.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 2 og bemærkningerne hertil.

## **2.2. Fastlæggelse af regler om minimum start- og landingsbaner**

### 2.2.1. Gældende ret

#### 2.2.1.1. Luftfartsloven

Som beskrevet under afsnit 2.1.1.1 følger det af luftfartslovens § 55, stk. 1, 1. pkt., jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017 med senere ændringer, 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 (en driftstilladelse). Det kræver ligeledes tilladelse at foretage væsentlige ændringer af en sådan flyveplads, jf. luftfartslovens § 55, stk. 1, 2. pkt.

En driftstilladelse 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, herunder at lufthavnsselskabet 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

Der henvises til afsnit 2.1.1.1 for en nærmere beskrivelse af kapacitetskrav for Københavns Lufthavn, Kastrup, som vital infrastruktur, krav i forbindelse med væsentlige ændringer af lufthavnen mv.



### 2.2.1.2. Udbygningsloven

Udbygningsloven regulerer alene rammerne for en ændring af tværbanen. Det følger således 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.

Der henvises til afsnit 2.3.1.2. for en nærmere beskrivelse af dette.

### 2.2.1.3. Øvrig planlovgivning

Banesystemet er reguleret i lokalplan og kommuneplantillæg for Københavns Lufthavn i Kastrup, april 1997. Midterområdet må kun anvendes til baneanlæg, motorafprøvning, rulleveje samt interne køreveje, der måtte være nødvendige af hensyn til lufthavnens drift. Af lokalplanen fremgår endvidere, at der inden for området kan etableres tekniske anlæg, som er nødvendige for flydrift og flysikkerheden, herunder master, anlæg til afisning af fly, bebyggelse til brand- og redningstjeneste o.l., mens der langs områdets grænser mod lufthavnens naboer kan etableres støjafskærmning i en højde indtil 13 meter.

### 2.2.2. 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.

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 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 sammenhæng med de øvrige rammer for udvikling af lufthavnen, 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 Lufthavn 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 Lufthavn 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.

Der henvises til afsnit 2.3 for en nærmere beskrivelse af de foreslåede fremtidige rammer for tværbanen.

Med lovforslaget foreslås det derfor at fastsætte regler om et minimum af start- og landingsbaner i Københavns Lufthavn, Kastrup. Det foreslås således, 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 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, ved vedligeholdelses-

arbejde på hovedbanerne eller med henblik på effektiv trafikafvikling. Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at tværbanen ikke kan fjernes eller permanent tages ud af drift uden en lovændring.

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, forskydes og alene kunne benyttes til start i og landing fra sydøstlig retning, jf. afsnit 2.3. Den fleksible udformning af de foreslåede bestemmelser muliggør samtidigt, at der inden for den foreslåede lov om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup, 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 evt. vil kræve en ændring af den efterfølgende planlægning, da banernes placering er af betydning for støjzonerne, som i dag bliver reguleret 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 (»støjcirkulæret») og Fingerplanen.

Ændringer af banerne vil kræve en tilladelse i medfør af luftfartslovens § 55, stk. 1, 2. pkt., og en godkendelse 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 2.3.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 3 og bemærkningerne hertil.

### **2.3. Mulighed for afkortning og forskydning af tværbanen**

#### 2.3.1. Gældende ret

##### 2.3.1.1. Luftfartsloven

Som beskrevet under afsnit 2.1.1.1 følger det af luftfartslovens § 55, stk. 1, 1. pkt., jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017 med senere ændringer, at der til at indret-

te 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 (en driftstilladelse). Det kræver ligeledes tilladelse at foretage væsentlige ændringer af en sådan flyveplads, jf. luftfartslovens § 55, stk. 1, 2. pkt.

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

#### 2.3.1.2. Udbygningsloven

Indretningen af tværbanen i Københavns Lufthavn, Kastrup, er reguleret i udbygningsloven, som blev vedtaget i 1980, og reguleringen af tværbanen 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.

#### 2.3.1.3. Øvrig planlovgivning

Banesystemet er reguleret i kommuneplantillæg og lokalplan for Københavns Lufthavn i Kastrup, april 1997. Midterområdet må kun anvendes til baneanlæg, motorafprøvning, rulleveje samt interne køreveje, der måtte være nødvendige af hensyn til lufthavnens drift. Af lokalplanen fremgår endvidere, at der inden for området kan etableres tekniske anlæg, som er nødvendige for flydrift og flysikkerheden, herunder master, anlæg til afisning af fly, bebyggelse til brand- og redningstjeneste o.l., mens der langs områdets grænser mod lufthavnens naboer kan etableres støjafskærmning i en højde indtil 13 meter.

#### 2.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Som beskrevet under afsnit 2.2.2 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 bl.a. 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 2.2.2 vurderer Transportministeriet, at tværbanen er af stor betydning for driften af Københavns Lufthavn, Kastrup, hvorfor der med nærværende forslag lægges op til, at tværbanen skal indgå i de foreslåede mi-

nimumskapacitetskrav 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 væksten i flytrafikken vender tilbage til niveauet før covid-19-pandemien. Trafikstyrelsen vurderer desuden, at der vil være et løbende behov for at tilpasse indretning og faciliteter på lufthavnens standpladser, så de er tidssvarende og fleksible.

Det er muligt at udvide standpladskapaciteten uden en ændring af tværbanen, men det vil ikke give den bedste udvikling af lufthavnen. Det forhold at lufthavnen har et samlet standpladsområde er med til at understøtte det høje serviceniveau i lufthavnen. 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, samtidig med at den høje servicekvalitet i lufthavnen bibeholdes. Der henvises til afsnit 2.2.1.1. 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 nordvestlig 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 standpladsområde 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, hvormed det ifølge Københavns Lufthavn, Kastrup, vil blive vanskeligt for lufthavnen at imødekomme det forventede behov for kapacitet og samtidig fastholde et samlet terminalområde.

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.

Det er Transportministeriets forventning, at Københavns Lufthavne A/S' plan for ændring af lufthavnen vil kunne imødekomme de forventede kapacitets- og facilitetsudfordringer, som Trafikstyrelsen vurderer, der vil kunne opstå inden for en kommende årrække samtidig med, at der kan bevares et samlet terminalområde nær kollektiv transport. Der bør derfor skabes de lovgivningsmæssige rammer for en ændring af lufthavnen i overensstemmelse med ovennævnte ansøgning.

Med lovforslaget foreslås derfor, at der etableres de lovgivningsmæssige rammer for, at der kan ske en afkortning og forskydning af tværbanen i forhold til tværbanens nuværende længde og placering.

En afkortning 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 jettfly 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. Dette fordi en afkortning af tværbanen sker med henblik på udvidelse af eksisterende terminalanlæg i nordafsnittet, og denne udvidelse af eksisterende terminalanlæg vil stille sig i vejen for de flyvesikkerhedsmæssige krav om hindringsfrihed i forbindelse med ind- og udflyvning over København via tværbanen. 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 (bane 12/30 er én landingsbane, men benævnes henholdsvis bane 12 eller bane 30, alt efter hvilken retning der startes eller landes i).

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 afkorting.

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. Anvendelsesprocenten for Københavns Lufthavn, Kastrup, vil falde ved en ændring af tværbanen, men vil fortsat ligge inden for ICAO's anbefaling på 95 procent. Trafikstyrelsen vurderer, at anvendelsesprocenten i dag ligger tæt på 100 procent for Københavns Lufthavn, Kastrup, og at den vil falde marginalt ved en afkorting og ændring af tværbanen som beskrevet. Trafikstyrelsen vurderer, at ændringen af tværbanen potentielt vil påvirke cirka 0,5 procent af de totale operationer, hvor ope-

rationerne enten vil skulle flyttes til hovedbanesystemet eller ikke vil kunne afvikles.

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 afkorting 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, kommuneplantillæg og lokalplan og evt. støjcirculæret 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 derfor 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 (en tværbane).

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 3 og bemærkningerne hertil.

## **2.4. Bedre rammer for fleksibel anvendelse af lufthavnens områder**

### **2.4.1. Gældende ret**

#### **2.4.1.1. Luftfartsloven**

Som beskrevet under afsnit 2.1.1.1 følger det af luftfartslovens § 55, stk. 1, 1. pkt., jf. lovebekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017 med senere ændringer, 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 (en driftstilladelse). Det kræver ligeledes tilladelse at foretage væsentlige ændringer af en sådan flyveplads, jf. luftfartslovens § 55, stk. 1, 2. pkt. En sådan tilladelse til væsentlige ændringer må kun gives, hvis det er foreneligt med almene hensyn, jf. luftfartslovens § 56.

En driftstilladelse 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, herunder at lufthavnsselskabet 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.

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

#### 2.4.1.2. 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. Det udgøres i dag af anlæg såsom flyværksteder, garageanlæg, brandstation, flykøkken, brændstoflager, rensningsanlæg og jordbehandlingsanlæg. 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 d.

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 e.

#### 2.4.1.3. Øvrig planlovgivning

Udbygningsloven sætter den overordnede ramme for arealanvendelsen 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 som nævnt i afsnit 2.1.1.4 omfattet af statens planlægning gennem Fingerplanen og støjcirculeret, der udlægger arealet til lufthavn, lufthavnsrelaterede erhvervs- og servicefunktioner og trafik anlæg.

I den efterfølgende planlægning i henhold til planloven fastlægges den konkrete anvendelse af lufthavnens arealer, her-

under 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.

#### 2.4.2. 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 bør 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.

Lufthavnens nuværende inddeling i fire afsnit; nord, syd, øst og vest, hvor anvendelsesmuligheder for hvert enkelt afsnit i udbygningsloven er skarpt afgrænset til nærmere fastsatte aktiviteter, sætter en 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 lufthavnssikkerheds- 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 sam-

let terminalområde i nordafsnittet vil sikre et konsolideret standpladsområde, samlet passagerhåndtering i nærheden af kollektiv transport og effektive transferforbindelser for flypassagerer, da passagererne transferer 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 udgangspunktet for placering af 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. Det vil ikke betyde, at området for Københavns Lufthavn, Kastrup, bliver mindre, men at vestafsnittet og sydafsnittet sammenlægges.

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 aktiviteter, der udføres i lufthavnen. 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 aktiviteter, der udføres i lufthavnen, 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 som udgangspunkt placeres i østafsnittet.

Ud fra et luftfartsmæssigt hensyn er der ikke noget til hinder for at placere kontorfaciliteter med tilknytning til de aktiviteter, der udføres i lufthavnen, i samtlige af lufthavnens afsnit, 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 i den forbindelse den overordnede ramme for arealanvendelsen 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 støj.

Området nord for Lufthavnsboulevarden og Ellehammersvej, 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 blive udnyttet til erhvervsmæssige formål, der ikke nødvendigvis er knyttet op på driften af lufthavnen. Arealanvendelsen i disse to områder bør derfor ikke være begrænset af hensyn til lufthavnsdriften. Nærværende lovforslag sætter i den forbindelse den overordnede ramme for arealanvendelse i Københavns Lufthavn, Kastrup, mens det efterfølgende plangrundlag i form 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 vedtagel-

se 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 Københavns Lufthavne A/S' driftstilladelse for Københavns Lufthavn, Kastrup. 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) vil i den forbindelse kunne 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 driftstilladelsen, herunder kravet om kapacitet.

De foreslåede bestemmelser vil ikke indebære krav om 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 nordafsnittet, østafsnittet og sydafsnittet i overensstemmelse med lovforslagets bilag 1. Det foreslås, at arealet i Københavns Lufthavn, Kastrup, kan anvendes til anlæg, bygninger og faciliteter med tilknytning til de aktiviteter, der udføres i lufthavnen, dog med en række udvidelser, jf. den foreslåede bestemmelses stk. 3.

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 som udgangspunkt bibeholdt i lufthavnens østafsnit.

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

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 4 og bemærkningerne hertil.

### 3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

For så vidt angår økonomiske konsekvenser for stat og kommunerne muliggøres det med lovforslaget 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.

Det vurderes dog, at de samfundsøkonomiske gevinster, der navnlig som følge af den foreslåede mulighed for at udvikle lufthavnens nordvestlige område vil være ved, at Københavns Lufthavn, Kastrup, fortsat vil have tilstrækkelig kapacitet til at kunne tilbyde attraktive start- og landingstidspunkter, vil overstige de omkostninger, der er forbundet med en ændring af tværbanen.

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.

Lovforslaget vil udgøre rammerne for, hvordan lufthavnens areal må anvendes. En vedtagelse af lovforslaget vil indebære en implementeringskonsekvens for det offentlige både på statslig og kommunalt niveau, ved 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.

Lovforslaget vil ikke have økonomiske konsekvenser eller implementeringskonsekvenser for regionerne.

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

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

Lovforslaget er alene en lov for rammesætningen af arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup, og den konkrete udmøntning af de ændrede arealanvendelsesmuligheder kan ikke på forhånd fastslås nærmere.

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 af øgede omkostninger til ombooking, tabt omsætning, lønudgifter, udgifter som følge af, at planer for brug af fly og personale ikke kan overholdes m.v. De udgøres endvidere af udgifter til kompensation til passagerer, der oplever forsinkelser og aflysninger.

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 rammer for udnyttelsen af lufthavnsarealet, der foreslås med lovforslaget, kan potentielt få betydning for beskatningsgrundlaget for Københavns Lufthavn, Kastrup. Lovforslaget kan således potentielt medføre et forhøjet beskatningsgrundlag for lufthavnen, hvis en ændret udnyttelse af lufthavnsarealet til eksempelvis flere typer og en højere grad af erhvervsvirksomheder, der ikke kan betegnes som f.eks. lufthavnsrelaterede anlæg, ud fra et skatteretligt grundlag indebærer, at lufthavnens areal vil kunne beskattes anderledes, end det bliver i dag. De ændrede rammer for udnyttelsen af lufthavnsarealet, der foreslås med lovforslaget, kan ligeledes alt-andet-lige betyde en mere effektiv drift af Københavns Lufthavn, Kastrup, med flere indtægter til følge for Københavns Lufthavn A/S.

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

## 5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

## 6. Klimamæssige konsekvenser

Forslaget til lov om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup, er en rammelov for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup, og således ikke en anlægslov. Med lovforslaget vedtages dermed ikke anlæg af eksempelvis nye terminalområder. De konkrete anlægsprojekter, som lovforslaget muliggør i Københavns Lufthavn, Kastrup, vil skulle godkendes og miljøvurderes i overensstemmelse med reglerne herom som led i den sædvanlige plan- og miljøprocedure.

De klimamæssige konsekvenser af planen for udvikling af Københavns Lufthavn, som muliggøres af lovforslaget, er blevet behandlet i miljøvurdering af plan for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup, som er sendt i høring fra den 25. januar 2023 til og med den 22. marts 2023.

Lovforslaget giver bl.a. mulighed for en afkortning og ændring af tværbanen, der kan give lufthavnen mulighed for udvikling af lufthavnens nordvestlige område. 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.

Der forventes en generel passagervækst i flytrafikken internationalt, hvor Københavns Lufthavn, Kastrup, havde 30,3

mio. passagerer i 2019. Afkortning og ændring af tværbanen samt 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 CO<sub>2</sub>-udledninger fra produktion af eventuelle importerede materialer til anlægsprojekter og drift af større bygningsmasse, som kan følge af lovforslaget, hvis Københavns Lufthavn A/S indleder en udvikling af lufthavnen, men det er uklart om realisering af planen reelt vil afstedkomme en øget bygningsmasse og øgede CO<sub>2</sub>-udledninger, idet det også i dag er muligt at udvikle lufthavnsområdet inden for rammerne af den gældende lov. Endvidere afhænger CO<sub>2</sub>-udledningen fra bygningsmassen af lufthavnens udvikling mod en CO<sub>2</sub>-neutral drift. Det er således ikke muligt at vurdere det eksakte omfang af klimamæssige påvirkninger fra en større bygningsmasse, da det afhænger af det konkrete omfang af byggeri og efterfølgende drift heraf.

Som nævnt indledningsvis vil de konkrete anlægsprojekter, som lovforslaget muliggør i Københavns Lufthavn, Kastrup, skulle miljøvurderes i overensstemmelse med reglerne herom.

## 7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Forslaget til lov om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup, er en rammelov for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup, og således ikke en anlægslov. Med lovforslaget vedtages dermed ikke anlæg af eksempelvis nye terminalområder. De konkrete anlægsprojekter, som lovforslaget muliggør i Københavns Lufthavn, Kastrup, vil skulle godkendes og miljøvurderes i overensstemmelse med reglerne herom som led i den sædvanlige plan- og miljøprocedure. Lovforslaget i sig selv har derfor ikke miljø- og naturmæssige konsekvenser.

De miljø- og naturmæssige konsekvenser af planen for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup, som muliggøres af lovforslaget, er blevet behandlet i miljøvurdering af plan for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup, som er sendt i høring fra den 25. januar 2023 til og med den 22. marts 2023.

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. I det følgende gennemgås konklusionerne af ovennævnte miljøvurdering for så vidt angår konsekvenserne af en ændring af tværbanen i relation til støj, biologisk mangfoldighed, vand, luft og jord.

### 7.1 Støj

Der er i regi af miljøvurderingen foretaget en støjvurdering af scenariet, hvor tværbanen forskydes, der lukkes for ind-



og udflyvning mod nordvest, terminalområdet i den nordvestlige del udvides, og hvor niveauet af flyoperationer for lufthavnen under ét er på ca. 390.000 om året. En udvidelse af niveauet af flyoperationer vil også kunne realiseres med nugældende lovgivning og landingsbaneinfrastruktur.

Støjvurderingen viser, at støjbelastningen fra fly målt ved  $L_{DEN}$  (gennemsnitligt støjniveau for et gennemsnitsdøgn i de tre mest trafikerede måneder med et straffillæg i aften- og nattetimerne) ligger inden for støjbelastningskurverne for Københavns Lufthavn, Kastrup, nuværende miljøgodkendelse, og at støjpåvirkningen af boliger med over 55 dB omfatter færre boliger i både det sydlige Tårnby og det nordlige Dragør i forhold til miljøstatus i 2018. Støjbelastningen målt ved  $T_{DENL}$  (udtryk for den samlede støjbelastning) forventes at falde i forhold til 2018. Ingen boliger omkring lufthavnen vil opleve en maksimal støjbelastning, målt ved  $L_{Amax}$  (maksimalt lydtrykkniveau) fra starter og landinger om natten, der er over den vejledende grænse på 80 dB. Den maksimale støjbelastning fra taxikørsel er beregnet til at ligge indenfor eller tæt på tilsvarende støjbelastningskurve fra lufthavnens miljøgodkendelse, og det vurderes, at påvirkningen vil være sammenlignelig med miljøstatus i 2018.

I vurderingen af flystøj er støjbelastningen angivet som  $L_{DEN}$ , der i henhold til Miljøstyrelsens Vejledning for flystøj er beregnet for et gennemsnitsdøgn af flytrafikken i de tre mest trafikerede måneder. I praksis benyttes tværbanen på få specifikke dage eller timer, hvor særlige vind- eller driftsforhold gør brugen af banen nødvendig. På disse dage (oftest få timer) kan den oplevede gene, når tværbanen benyttes, lokalt være større, end det fremgår af beregningerne af flystøjen, idet denne er vurderet for et gennemsnitsdøgn af tre måneders trafik.

Ved en realisering af planen sker der ændringer i brugen af tværbanen. Den lejlighedsvis brug af tværbanen til starter eller landinger, hvor området nordvest for lufthavnen overflyves, vil ophøre. Herved vil boliger i blandt andet Rødovre, Vanløse, Valby, Frederiksberg, Vesterbro, Ørestaden og Tårnby ikke længere opleve perioder med støj i forbindelse med brugen af tværbanen. Endvidere kan boliger i det nordlige Dragør opleve et ændret støjbillede fra tværbanen, såfremt fly, der tidligere ville have benyttet den nordvestlige del af tværbanen til ind- og udflyvning, i stedet benytter den sydøstlige del, efter at tværbanen er forkortet og forskudt.

Udvikling af terminaler og standpladser i nordvest kan give anledning til et ændret støjbillede, idet omfanget heraf dog afhænger af terminalbyggeriets endelige udformning, og effekten kan derfor ikke vurderes. Et nyt terminalanlæg vil både kunne give anledning til mere støj, men også reduceret støj i form af nyere udstyr eller ved afskærmning af bagvedliggende støjemissioner.

## 7.2 Biologisk mangfoldighed

Driften af Københavns Lufthavn gør, at der inden for sel-

ve lufthavnsområdet er begrænsede interesser og mulighed for biologisk mangfoldighed. Der ligger to Natura-2000 områder i umiddelbar nærhed af lufthavnen, henholdsvis Natura 2000-område nr. 142 (Saltholm og omliggende hav) og Natura 2000-område nr. 143 (Vestamager og havet syd for). Der er foretaget en væsentlighedsvurdering i henhold til krav i bekendtgørelse nr. 2091 af 12. november 2021 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter (habitats-bekendtgørelsen) for at afklare, om planens ændringer i beflyvning af lufthavnen kan medføre en væsentlig påvirkning af naturtyper og arter på udpegningsgrundlaget for de to berørte Natura 2000-områder. Det vurderes, at antallet af starter og landinger hen over Natura 2000-områderne maksimalt vil kunne øges med 1 pct. i forhold til i dag. Brugen af banesystemet er i dag styret af blandt andet vindforhold, hvilket betyder, at brugen af banesystemet varierer meget. Derfor vil en forøgelse på op til 1 pct. i praksis være langt mindre end den årstidsmæssige variation, der i forvejen gør sig gældende. Med baggrund heri vurderes det i væsentlighedsvurderingen, at planen kan realiseres uden at medføre en væsentlig påvirkning af udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områderne.

Der er en mindre sø på lufthavnens område øst for Kystvejen, der er beskyttet efter § 3 i naturbeskyttelsesloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1392 af 4. oktober 2022 om naturbeskyttelse, hvilken i henhold til reglerne ikke må påvirkes, således at søens nuværende tilstand ændres. Søen forventes ikke påvirket af aktiviteter i forbindelse med udviklingen. Ændringer, som kan have indflydelse på søen, vil være underlagt reglerne i naturbeskyttelsesloven.

Der er herudover registeret fredede og/eller sjældne og såkaldt rødlistede arter i nærheden af lufthavnen. Der er endvidere registreret grønbroget tudse i den østlige del af lufthavnsarealet, som ikke er omfattet af den foreslåede forskydning af tværbanen mod sydøst. Grønbroget tudse er en beskyttet art efter EU's habitatsdirektiv (direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992) (en såkaldt bilag IV-art), hvorfor den videre tilvejebringelse af plangrundlag og behandling af konkrete projekter skal sikre, at arten ikke påvirkes.

Samlet set vurderes det, at planen, som lovforslaget giver mulighed for at realisere, i sig selv ingen påvirkning har på områdets økologiske funktionalitet og individbeskyttelse af bilag IV-arter samt af fredede eller rødlistede arter.

## 7.3 Vand

Lufthavnsområdet er omfattet af en række udpegede grundvandsinteresser. Lufthavnsområdet overlapper med nitratfølsomt indvindingsopland for Dragør Kommune i syd og Tårnby Kommune i nordvest. Lokalt er lufthavnsområdet hertil udpeget som boringsnæreområder, da der er aktive boringer både inden for og i nærheden af området.

Forskydning af tværbanen mod sydøst vil ske på arealer, der ikke er indvindingsopland eller boringsnært beskyttet områ-

de. Udvidelse af terminal- og standpladsfaciliteter i nordvest vil medføre ændringer i området, der er udpeget som nitratfølsomt indvindingsområde, da området ændrer funktion fra tværbane til terminal- og standpladsfaciliteter. Ændringer kan muliggøre nedsivning fra potentielt forurenede jord, fjernede eksisterende kilder til forurening såsom tankanlæg og etablere nye kilder til forurening såsom standpladser til tankende fly.

Ny planlægning inden for indvindingsoplandet vil forventeligt afstedkomme krav om udarbejdelse af en grundvandsredegørelse, hvor det vil skulle godtgøres, at der er foretaget forebyggende tiltag mod grundvandsforurening. Københavns Lufthavn, Kastrup, er endvidere omfattet af krav om miljøgodkendelse og regelmæssigt miljøtilsyn, hvorigennem det sikres, at virksomhedens drift ikke udgør en risiko for forurening af grundvand.

Det vurderes ikke, at der vil være øget risiko for grundvandsforurening i forhold til nugældende lov- og plangrundlag.

Det er muligt, at en ændret befæstelse vil have en mindre påvirkning af grundvandsdannelse, som dog afhænger af den konkrete ændring, og det vil skulle håndteres i forbindelse med konkrete ansøgninger om tilladelse til anlægsarbejdet.

En ændring i den samlede befæstelse kan ændre behovet for afledning af overfladevand, hvor en udvidelse af det befæstede areal også er muligt inden for nugældende lov. Regnvand afledes via lufthavnens overfladevandssystem og herfra til henholdsvis Øresund og Hovedgrøften. Overfladevandet stammer fra lufthavnsområdets bygninger, landingsbaner og interne veje, der alle er befæstede. Overfladevandet kan indeholde forskellige miljøfremmede stoffer fra f.eks. glatførebekæmpelse og småspild. Københavns Lufthavn A/S har indhentet tilladelse til udledningen ved miljømyndigheden, hvori der stilles krav til forrensning af vandet i sandfang og olieudskillere og krav til prøvetagninger. Tillige renses størstedelen af overfladevandet for PFAS inden udledning til hovedgrøften i lufthavnen.

Det vil gennem konkret behandling af byggetilladelser blive sikret, at realisering af planen hverken udgør en hindring af kystvandets målopfyldelse i medfør af Vandplanerne eller god miljøtilstand i Øresund i medfør af Havstrategien. En væsentlig øget udledning af overfladevand vil medføre krav om ny udledningstilladelse.

Som følge af forventet passagervækst øges spildevandsstrømmen, hvor passagervæksten og den dertilhørende øgede spildevandsstrøm også er mulig inden for eksisterende lovgivning.

## 7.4 Luft

Københavns Lufthavn, Kastrup, bidrager til lokal luftforurening fra bl.a. flymotorer og køretøjer anvendt i driften. Københavns Lufthavn, Kastrup, har i sin miljøgodkendelse vil-

kår om kontinuerlig måling af kvælstofoxider (NO<sub>x</sub>/NO<sub>2</sub>) og fine partikler (PM<sub>2,5</sub>), der overvåges med målestationer placeret i den nordlige ende af tværbanen og den østlige del af lufthavnen ved Kystvejen. Københavns Lufthavn, Kastrup, har i sin miljøgodkendelse endvidere vilkår om udarbejdelse af en årlig opgørelse over emissioner af CO, THC, NO<sub>x</sub> og SO<sub>x</sub> fra flytrafikken.

Transportministeriet er i dialog med Miljøministeriet blevet gjort opmærksom på foreløbige målinger af ultrafine partikler i byområder nær lufthavnen, der angiveligt viser høje koncentrationer som følge af aktiviteten i lufthavnen. Dette lovforslag vedrører arealanvendelsen i lufthavnen og er ikke en forudsætning for, at der kommer et øget antal flyoperationer og derigennem eventuelt en øget udledning af ultrafine partikler. Lovforslaget giver dog mulighed for at ensrette tværbanen, så der ikke længere kan lande og lette fly ind over København. Dette vil alt-andet-lige formentlig have en positiv betydning for udledningen af partikler over København.

Ændringer i arealanvendelse vil ændre lufthavnens lokale påvirkning af nærmiljøet (immission), idet der skabes rammer for flytning af emissionskilder. Den endelige påvirkning heraf afhænger af en række forhold, der ikke er omfattet af lovforslaget, herunder antallet af flyafgange, den endelige placering af standpladser og fordelingen af trafikken på disse, den fremtidige øvrige drift af lufthavnsarealet, emissionen fra fremtidens flymotorer med fremtidens flybrændstof samt antallet af operationer med hver enkelt flytype. Det vil gennem den regelmæssige miljøregulering af virksomheden i medfør af miljøbeskyttelsesloven og tilsynsbekendtgørelsen blive sikret, at en eventuel ændring ikke fører til sundhedsfarlig påvirkning og eventuelt påvirkning af Natura 2000-områder vil blive vurderet.

## 7.5 Jord

Der er påvist jordforurening med tungmetaller, olieprodukter og chlorerede opløsningsmidler i jorden i den nordlige halvdel af lufthavnsområdet. Københavns Lufthavn A/S har også påvist PFAS-forurening som følge af tidligere brug af PFOS-holdigt brandskum.

En ændret anvendelse af arealerne kan medføre ændret eksponering for forurening, etablere potentielle nye kilder til jordforurening og fjerne andre kilder. I medfør af § 8 i jordforureningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 282 af 27. marts 2017, skal bygherre søge kommunalbestyrelsen om tilladelse, hvis anvendelsen af et kortlagt areal ønskes ændret til følsom anvendelse, eller hvis der ønskes udført et bygge-/anlægsarbejde på et kortlagt areal inden for områder omfattet af såkaldt offentlig indsats. Dele af lufthavnsområdet er omfattet af offentlig indsats, hvor der inden for disse områder skal søges om tilladelse efter jordforureningslovens § 8, herunder for at sikre at en evt. offentlig indsats ikke forhindres eller fordyres. Det sikres derigennem, at ændret

byggeri ikke afstedkommer miljøpåvirkning fra eksisterende forurening.

Driften af Københavns Lufthavn, Kastrup, og dens biaktiviteter (aktiviteter i Københavns Lufthavn, Kastrup, der ikke er direkte relateret til flyoperationer, såsom reparation og vedligeholdelse af materiel og køretøjer, rensning af spildevand m.v.) er omfattet af miljøgodkendelse i medfør af bekendtgørelse nr. 2080 af 15. november 2021 om godkendelse af listevirksomhed Miljøstyrelsen og Tårnby Kommune fører regelmæssigt miljøtilsyn med Københavns Lufthavn, Kastrup, med udgangspunkt i de meddelte miljøgodkendelser og sikrer herigennem, at virksomhedens indretning og drift ikke giver anledning til jordforurening. I medfør af miljøbeskyttelsesloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 5 af 3. januar 2023, føres der endvidere tilsyn med, at lufthavnsområdets øvrige virksomheder indrettes og driftes uden risiko for jordforurening.

## 8. Forholdet til EU-retten

Fastsættelsen af de nærmere regler for varetagelse af miljøhensyn i forbindelse med drift og udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup, skal ske inden for rammerne af EU's miljølovgivning. Det omfatter bl.a. iagttagelse af de krav, der følger af Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planer (habitatdirektivet) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet) samt kravene i Europa Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger (vandrammedirektivet) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger (havstrategidirektivet).

## 9. Hørte myndigheder og organisationer

Lovforslaget har fra den 25. januar 2023 til den 26. februar 2023 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Air Greenland A/S, Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, AOPA, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsmiljørådet for Luftfart, Arriva Danmark A/S, Atlantic Airways A/S, ATP, ATP-ejendomme, Billund Lufthavn, Brancheforeningen Danske Delebiler, 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 Meteorologiske Institut, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rejsebureau Forening, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Flyvelederforening, Dansk Industri (DI), Dansk Jernbaneforbund, Dansk Motorflyverunion, Dansk Parkeringsforening, Dansk Transport og Logistik – DTL, Dansk UL Flyve Union, Dansk Vejforening, Danske Bilud-

lejere, Danske Speditører, Danske Svæveflyverunion, DAT, DB Schenker Rail Scandinavia A/S, Den Danske Landinspektørforening, DI Transport, Dragør Kommune, DSB, DTL KranBlok, DTU Transport, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Esbjerg Lufthavn, Flyvebranchens Personaleunion, Flyvertaktisk Kommando, Foreningen af Rejsearrangører i Danmark, Grundejeren.dk, Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, Institut for miljø, samfund og rumlig forandring – Roskilde Universitet, Institut for planlægning – Aalborg Universitet, ITD, Jettime, Karup Lufthavn, Kommunernes Landsforening – KL, Kongelig Dansk Aeroklub, KZ & Veteranfly Klubben, Københavns Lufthavne A/S, Metroselskabet I/S, Metroservice A/S, Movia, Naviair, NOAH-Trafik, Norwegian, Parcelhusejernes Landsforening, Rambøll, Rådet for Bæredygtig Trafik, SAS, SLD, Starair, Sun Air, Sønderborg Lufthavn, Thomas Cook, Trafikforbundet, Trafikselskaberne i Danmark, Tårnby Kommune, Aalborg Lufthavn og Aarhus Lufthavn.

## 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	Det vurderes, 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.	En ændring af tværbanens funktion vil medføre et samfundsøkonomisk tab som følge af reduceret brug af lufthavnen ved særlige vejrforhold.
Implementeringskonsekvenser 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.	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	Ingen	Ingen. Der er foretaget en frivillig miljøvurdering af den plan for udvikling af lufthavnen, som lovforslaget muliggør. Afkortning og ændring af tværbanen samt udvikling af lufthavnen i det nordvestlige område vurderes 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 CO <sub>2</sub> -udledninger fra produktion af eventuelle importerede materialer til anlægsprojekter og drift af større bygningsmasse, som kan følge af lovforslaget, hvis Københavns Lufthavn A/S indleder en udvikling af lufthavnen, men det er uklart om realisering af planen reelt vil afstedkomme en øget bygningsmasse og øgede CO <sub>2</sub> -udledninger, idet det også i dag er muligt at udvikle lufthavnsområdet inden for rammerne af den gældende lov.
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ændring af tværbanen vil lukke for flyvninger til og fra lufthavnen nordvest for lufthavnen. Det betyder, at boliger i blandt andet Rødovre, Vanløse, Valby, Frederiksberg, Vesterbro, Ørestaden og Tårnby ikke længere vil opleve samme perioder med støj i forbindelse med brugen af tværbanen.	Der er foretaget en frivillig miljøvurdering af den plan for udvikling af lufthavnen, som lovforslaget muliggør.  Det vurderes heri, at støjniveauet vil holde sig inden for lufthavnens nuværende miljøgodkendelse. Boliger i det nordlige Dragør kan opleve et ændret støjbillede, hvis fly, der tidligere ville have benyttet den nordvestlige del af tværbanen, i stedet benytter den sydøstlige del.

		Den konkrete påvirkning af bl.a. luft-, jord- og vand afhænger af en række forhold, der ikke er omfattet af lovforslaget, herunder den endelige placering af standpladser.  Lovforslaget er en rammelov for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, ikke en anlægslov. De konkrete anlægsprojekter, som lovforslaget muliggør, vil skulle godkendes og miljøvurderes i overensstemmelse med reglerne herom, som led i den sædvanlige plan- og miljøprocedure.
Forholdet til EU-retten	Regler udstedt i medfør af lovens § 5 vil blive fastsat med respekt af relevant EU-lovgivning, der regulerer forhold som f.eks. støj, luftforurening, beskyttelse af vand og natur.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser	JA	NEJ  X

### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

#### Til § 1

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

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 og vest).

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

Ved væsentlige ændringer af flyvepladsen skal der ligeledes søges om tilladelse i medfør af luftfartslovens § 55, stk. 1. For en nærmere beskrivelse heraf henvises til de almindelige bemærkninger, afsnit 2.1.1.1.

Eftersom at Københavns Lufthavn 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.

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

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at lufthavnsselskabet Københavns Lufthavn A/S alene kan agere inden for rammerne af den foreslåede lov i forbindelse med ændringer i banesystemet og arealanvendelsen.

For realisering af Københavns Lufthavn A/S' udbygningsplaner inden for rammerne af udbygningsloven vil der i medfør af den relevante planlovgivning skulle udarbejdes landsplandirektiv, kommuneplan og lokalplan.

Luftfartslovens § 55, stk. 1, EU-regler på flyvepladsområdet mv. vil fortsat finde anvendelse for Københavns Lufthavn, Kastrup, i forbindelse med den videre udvikling af lufthavnen.

#### Til § 2

Det følger af § 2, stk. 1, 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 udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup, skal ske inden for lufthavnens nuværende areal, jf. bilag 1.

Den foreslåede bestemmelse har til formål at sikre, at Københavns Lufthavn, Kastrup, ikke ved udbygning af lufthavnsanlæg udvides ud over det eksisterende areal. Dette som led i et ønske om ikke at udlægge yderligere arealer på Amager til lufthavnsanlæg med de miljøkonsekvenser, dette måtte have.

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

Det vil med den foreslåede bestemmelse ikke være muligt at udbygge Københavns Lufthavn, Kastrup, med lufthavnsanlæg ud over de arealgrænser, der er angivet i bilag 1. Retstilstanden med udbygningslovens § 2 videreføres således med den foreslåede bestemmelse.

Den foreslåede bestemmelse hindrer udbygning af lufthavnsanlæg uden for det angivne areal. Der vil således fortsat kunne placeres radarer, master, banelys, diverse tekniske anlæg mv. uden for det angivne areal.

Med »udbygning« skal forstås tilbygning, nybyggeri eller mere arealkrævende ombygninger af lufthavnsanlæg, såsom terminaler, standpladser, rulleveje og lignende.

Det foreslås med § 2, stk. 2, at arealet for Københavns Lufthavn, Kastrup, jf. bilag 1, ikke må formindskes ved frasalg, ubetinget langtidsudlejning eller lignende, jf. dog det foreslåede stk. 3.

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.

Bestemmelsen vil hindre, at der frasælges areal inden for lufthavnens område.

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

Med »frasal, ubetinget langtidsudlejning eller lignende« forstås bl.a. overdragelse af større eller mindre arealer inden for lufthavnens område eller langtidserhvervsudlejning af arealer uden mulighed for opsigelse inden for en rimelig tidsperiode set i forhold til behovet for brug af arealet til lufthavnsrelaterede aktiviteter og lignende tiltag med tilsvarende effekt for arealanvendelsesmulighederne.

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 areal, der hører til Københavns Lufthavn, og som er angivet i 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 arealfrasal, der ikke giver anledning til udfordringer i forhold til Københavns Lufthavn nuværende og fremtidige rolle som infrastruktur af vital betydning og i forhold til opretholdelse af den nødvendige kapacitet og regularitet, jf. luftfartslovens § 57, stk. 2, nr. 6. Dette kan eksempelvis være tilfældet, hvis der er tale om arealer, som det efter en konkret vurdering ikke vurderes relevant at inddrage til luftfartsrelaterede aktiviteter grundet deres placering eller kapacitetsmæssige relevans, lufthavnens generelle udvikling eller lignende.

Med det foreslåede stk. 3 vil transportministeren i konkrete tilfælde kunne give dispensation til frasalg, ubetinget langtidsudlejning eller lignende af dele af det areal, der er angivet i bilag 1. Beslutning om dispensation til frasalg, ubetinget langtidsudlejning eller lignende vil som udgangspunkt 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.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.1.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

### Til § 3

Udbygningsloven indeholder ikke bestemmelser om det samlede banesystem i Københavns Lufthavn, Kastrup. Loven fastsætter i § 3, litra a, alene, at placeringen af lufthavnens tværbane (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.

Det foreslås med § 3, at Københavns Lufthavn 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 (en tværbane).

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 i samspil med de øvrige rammer for arealanvendelsen.

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

Med bestemmelsen vil der ikke være behov for ændringer i den nuværende start- og landingsbaneinfrastruktur i Københavns Lufthavn, Kastrup. Med lovforslaget fastsættes således, at der vil skulle være en infrastruktur, der overordnet set ikke formindskes i forhold til nuværende. Udformningen af bestemmelsen muliggør dog, at tværbanen vil kunne formindskes og forskydes, således at banen kun kan anvendes til start i og landing fra sydøstlig retning. Starter og landinger ind over København by via tværbanen vil således kunne ophøre.

Med den foreslåede bestemmelse muliggøres, 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 det foreslåede minimum af banekapacitet med de nærmere angivne ind- og udflyvningsretninger. Banesystemet vil i øvrigt 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 lufttrafik, 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 vil således selv kunne 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 opfylder lufthavnens kapacitetsforpligtelser i medfør af luftfartsloven og den heraf udstedte driftstilladelse og i øvrigt sikrer en hensigtsmæssig afvikling af lufttrafikken.

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, som har delegeret sin kompetence til at give tilladelse til Trafikstyrelsen i bekendtgørelse nr. 665 af 30. maj 2023.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.2 og 2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

#### 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 d.

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

Det foreslås med § 4, stk. 1, at Københavns Lufthavn, Kastrup, jf. bilag 1, foruden start- og landingsbaner inddeles i nordafsnittet, østafsnittet og sydafsnittet.

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 foreslås inddraget i nordafsnittet.

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

Arealanvendelsesmulighederne for hvert enkelt afsnit i lufthavnen foreslås defineret nærmere i de foreslåede stk. 2-5.

Lovforslaget vil ikke hindre fortsættelsen af hidtil lovlig anvendelse på lufthavnens arealer, selvom en eksisterende lovlig anvendelse af det pågældende areal ikke vil være i overensstemmelse med den foreslåede lov og den efterfølgende planlægning. Dette betyder i praksis, at Københavns Lufthavn A/S vil kunne fortsætte – og forlænge – eksister-

ende lejemål med eller uden ændrede vilkår, så længe disse ændrede vilkår ikke medfører en planmæssigt ændret anvendelse.

Det foreslås med § 4, stk. 2, at arealet i Københavns Lufthavn, Kastrup, jf. bilag 1, anvendes til anlæg, bygninger og faciliteter med tilknytning til de aktiviteter, der udføres i lufthavnen, jf. dog stk. 3.

Formålet med den foreslåede bestemmelse er at sikre, at der som udgangspunkt ikke vil blive anlagt 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 aktiviteter, der udføres i lufthavnen, vil potentielt kunne indskrænke eller begrænse områdets anvendelsesmuligheder på sigt og hermed 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 udvikling af lufttrafik.

Det foreslåede krav om, at der skal være »tilknytning til de aktiviteter, der udføres i lufthavnen«, vil indebære, 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 for anlæg af virksomheder, som det alene ud fra et logistisk eller virksomhedsøkonomisk perspektiv anses for hensigtsmæssigt at have 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 aktiviteter, der udføres i lufthavnen vil derimod ikke indebære, 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 aktiviteter, der udføres i lufthavnen kan nævnes lufthavnsanlæg såsom luftfragtanlæg, standpladsområder, hangarer, værksteder, tekniske anlæg og andre anlæg med service- og forsyningsmæssige formål i lufthavnen, lufttrafiktjeneste og kontorfaciliteter. Også landskabstekniske anlæg såsom støjvolde, jordvolde, diger, rensning- og genanvendelsesanlæg er omfattet. Det er endvidere hoteller, konferencefaciliteter og butikker. 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 aktiviteter, der udføres i lufthavnen vil skulle fortolkes dynamisk i lyset af udviklingen i både lufthavnen og samfundet.

»Luftfragtanlæg« omfatter 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 større bygninger 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. Det kan også være andre typer af værksteder til understøttelse af aktiviteterne i lufthavnen, såsom snedker- og smedeværksteder.

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.

Ved »anlæg med service- og forsyningsmæssige formål i lufthavnen« forstås 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 vil den foreslåede bestemmelse indebære, at der skal sondres mellem kontorfaciliteter, der henholdsvis har og ikke har tilknytning til de aktiviteter, der udføres i lufthavnen. Sondringen mellem kontorfaciliteter med tilknytning til de aktiviteter, der udføres i lufthavnen og kontorfaciliteter uden tilknytning til de aktiviteter, der udføres i lufthavnen, vil i praksis skulle basere sig på, om de pågældende kontorfaciliteter blot er praktiske og ønskværdige at placere i lufthavnen ud fra et generelt virksomhedsperspektiv for den enkelte virksomhed, 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 virksomhedsøkonomiske betragtninger og dermed uden direkte tilknytning til lufthavnens aktiviteter ikke kunne anlægge sine kontorfaciliteter på lufthavnens område. 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. Kontorfaciliteter i form af kontorhoteller vil kunne placeres på lufthavnens område under forudsætning af opfyldelse af tilknytningskravet for hvert enkelt virksomhed eller part, som der udlejes kontorfaciliteter til.

Den foreslåede bestemmelse vil i forhold til kontorfaciliteter ikke skulle 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. Eksempelvis vil et luftfragtselskab med kontorfaciliteter knyttet til de aktiviteter, der udføres i lufthavnen, således godt kunne have kontorpladser til administrativt personale, der varetager lønforhold for den del af virksomhedens aktiviteter, der ikke er knyttet til lufthavnens aktiviteter.

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. Dette gør sig bl.a. gældende for kontorfaciliteter, hvis planmæssige retningslinjer som f.eks. stationsnærhedsprincippet kan sætte begrænsninger for, hvor store kontorfaciliteter der kan etableres i de forskellige lufthavnsafsnit.

Da passagerterminaler foreslås fortrinsvis placeret i nordafsnittet, jf. det 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.

For § 4, stk. 2, vil gælde, at der alene er tale om en rammebestemmelse for anvendelsesmulighederne i de forskellige afsnit af lufthavnen. De konkrete tiltag i lufthavnen vil således skulle godkendes ud fra den relevante plan- og miljølovgivning.

Der er i de foreslåede § 4, stk. 3-5, en række undtagelser og

udvidelser til arealanvendelsesbegrænsningen i det foreslåede § 4, stk. 2.

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 arealanvendelsesbegrænsningen i stk. 2 ikke skal finde anvendelse for de områder i nordafsnittet, som er beliggende nord for Lufthavnsboulevarden og Ellehammersvej, og de områder i østafsnittet, som er beliggende øst for Kystvejen, jf. markeringen i bilag 1, og disse er dermed alene 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 disse områders 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 landsplansdirektiv, 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 det foreslåede stk. 3 skal i praksis ses i sammenhæng med 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. Københavns Lufthavne A/S vil derfor i forbindelse med indgåelse af lejekontrakter med virksomheder, der ønsker eksempelvis at etablere større bygninger i områderne, som led i efterlevelse af luftfartslovens regler og driftstilladelsen udstedt i forlængelse heraf skulle være opmærksom på kapacitetsforpligtelsen i samspil med indgåelsen af disse lejekontrakter.

For § 4, stk. 3, vil gælde, at der alene er tale om en rammebestemmelse for anvendelsesmulighederne i dette afsnit i lufthavnen. De konkrete tiltag i lufthavnen vil således skulle godkendes ud fra den relevante plan- og miljølovgivning.

Det foreslås med § 4, stk. 4, at passagerterminaler med tilhørende standpladsområde og hertil tilknyttede passagervendte funktioner fortrinsvist placeres i nordafsnittet. Passagerterminaler 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 transferer 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). Der vil desuden fortsat forefindes hangarer og værkstedsfaciliteter i nordafsnittet.

Med den foreslåede bestemmelse vil det som det altovervejende udgangspunkt ikke være muligt at anlægge passagerterminaler i eksempelvis lufthavns 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 den foreslåede bestemmelse, 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.

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

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.

»Tilknyttede passagervendte funktioner« skal forstås som funktioner, der er enten påkrævede eller relevante at have på lufthavnsområdet som led i håndtering af og service over for flypassagerer. Det kan således være luftfartsselskabskundeservices, spisesteder, barer, delikatessforretninger, 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 vil skulle anlægges en dynamisk fortolkning, der tager højde for udviklingen i lufthavnen og samfundet generelt.

Med den foreslåede formulering om, at passagerterminaler

med tilhørende standpladsområde og hertil tilknyttede passagervendte funktioner fortrinsvist placeres i nordafsnittet menes, at passagerterminaler hovedsagligt 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, at passagerterminaler skal placeres og indrettes, så der er »direkte og fremkommelige forbindelser til kollektiv trafik« skal forstås som, at terminaler først og fremmest skal placeres og indrettes således, at passagererne kan bevæge sig fra gate til et kollektivt trafikknudepunkt uden at skulle anvende supplerende transportsystemer som eksempelvis shuttlebusser, og dernæst at passagererne har uhindret og handicapvenlig adgang til disse kollektive trafikknudepunkter.

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

Med den foreslåede formulering vil luftfragtfaciliteter som udgangspunkt skulle placeres i østafsnittet. Det kan dog på sigt i forbindelse med udviklingen af lufthavnen blive relevant at placere luftfragtfaciliteter i sydafsnittet, hvis østafsnittet måtte være fuldt udnyttet. Der er ligeledes allerede i dag luftfragtfaciliteter i nordafsnittet.

For § 4, stk. 5, vil gælde, at der alene er tale om en rammebestemmelse for anvendelsesmulighederne i dette afsnit i lufthavnen. De konkrete tiltag i lufthavnen vil således skulle godkendes ud fra den relevante plan- og miljølovgivning.

»Luftfragtfaciliteter« 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 vil i sin helhed gælde, 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, som har delegeret sin kompetence til at godkende konkrete tiltag i medfør af luftfartslovens § 55, stk. 1, 2. pkt., til Trafikstyrelsen i bekendtgørelse nr. 665 af 30. maj 2023.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.4 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

### Til § 5

Det følger af § 4 i udbygningsloven, at 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 om ændring af lov om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup.

De nuværende miljøafvejninger i forbindelse med 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 nærmere regler for varetagelsen af miljøhensyn i forbindelse med udvikling og drift af Københavns Lufthavn, Kastrup.

Der er med den foreslåede bestemmelse 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 vil skulle ske efter forhandling med ministeren for landdistrikter. Behovet for at fastsætte regler efter forhandling med ministeren for landdistrikter og miljøministeren udspringer af, at planlovgivningen, herunder bl.a. støjregulering i støj-cirkulære og Fingerplanen, i dag henhører under Kirkeministeriet ved ministeren for landdistrikter.

Bestemmelsen har til formål at sikre muligheden for 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 ultrafint 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.

Regler om, hvorledes balancering af henholdsvis miljøhensyn og udvikling af lufthavnen som vital infrastruktur varetages, vil skulle udstedes inden for den ramme, der er fastlagt af EU's miljølovgivning. Det omfatter bl.a. reglerne i fuglebeskyttelsesdirektivet, habitatdirektivet, vandrammedirektivet og havstrategidirektivet.

Udstedelse af regler i medfør af den foreslåede bestemmelse vil således udgøre et særlig regulering af Københavns Lufthavn, Kastrup, som supplement til de almindeligt gældende plan- og miljøregler.

### Til § 6

Det foreslås med § 6, stk. 1, at loven træder i kraft den 1. januar 2024.

Det foreslås med § 6, stk. 2, at udbygningsloven ophæves. Det vil medføre, at lov om rammerne for arealanvendelsen i 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 støj-cirkulæret 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 Fingerplan, kommune- og lokalplaner og evt. støj-cirkulære 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.

Det foreslås med § 6, stk. 3, at loven ikke skal finde anvendelse på eksisterende lovlige anvendelse af arealet i Københavns Lufthavn, Kastrup, og at for sådan anvendelse finder de hidtil gældende regler anvendelse.

Bestemmelsen vil indebære, at eksisterende lovlig anvendelse af arealet for Københavns Lufthavn, Kastrup, vil kunne fortsætte, uanset de med lovforslaget ændrede rammebetingelser for arealanvendelsen for området. Dette vil gøre sig gældende, selvom en eksisterende lovlig anvendelse af det pågældende areal ikke er i overensstemmelse med den foreslåede lov og den efterfølgende planlægning. Dette betyder i praksis, at Københavns Lufthavn A/S vil kunne fortsætte –

og forlænge – eksisterende lejemål med eller uden ændrede vilkår, så længe disse ændrede vilkår ikke medfører en planmæssigt ændret anvendelse.

Tværbanen vil således også kunne bevares i dens nuværende form frem mod en ændring af banen i overensstemmelse med det, der er beskrevet i afsnit 2.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger og bilag 1 til lovforslaget.