

Transportudvalget
Folketinget

Dato 29. januar 2020
J. nr. 2019-7506

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 3. december 2019 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål nr. 152:

Hvilken rolle har staten i godkendelser af udvidelser af Københavns Lufthavn?

Svar:

Københavns Lufthavn er underlagt en omfattende national og international regulering, hvilket blandt andet skyldes lufthavnens rolle som stor international lufthavn og som kritisk national infrastruktur. I det følgende skitseres de reguleringsmæssige rammer for kapacitetsudvidelser af Københavns Lufthavn.

Lov om luftfart (Luftfartsloven)

Luftfartsloven fastlægger de overordnede rammer for civil luftfart i Danmark, som alle lufthavne og flyvepladser i Danmark er omfattet af. Luftfartsloven hører under transportministerens ressort.

Flyvesikkerhedsmæssigt er Københavns Lufthavn desuden omfattet af EU-lovgivning, idet lufthavnen certificeres efter flyvepladsforordningen (EU-forordning 139/2014). Sikkerhedsrelaterede ændringer skal godkendes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i henhold til flyvepladsforordningen.

Det følger desuden af luftfartslovens § 55, stk. 1, 1. pkt., at der ud over en sikkerhedsrelateret godkendelse kræves særlig tilladelse til at indrette og drive en flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden. Denne tilladelse har karakter af en driftstilladelse. Til væsentlige ændringer af en flyveplads kræves desuden en tilladelse efter § 55, stk. 1, 2. pkt. Ved "væsentlige ændringer" skal i denne sammenhæng bl.a. forstås større fysiske ændringer af flyvepladsens centrale bygninger og anlæg, 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.

Der findes desuden en række bestemmelser i luftfartsloven, som er gældende for flyvepladser af vital betydning for Danmarks nationale og internationale



trafikforbindelser, hvilket omfatter Københavns Lufthavn. Heraf fremgår det, at det selskab, som driver lufthavnen, skal gennemføre den udbygning af lufthavnen, som er nødvendig for at fremme og sikre afviklingen af lufttrafikken til og fra Danmark. Selskabet skal sikre, at lufthavnen til en enhver tid opfylder Danmarks behov for nationale og internationale trafikforbindelser ved at kunne tilbyde den nødvendige kapacitet for afvikling af lufttrafikken.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fører tilsyn med den løbende tilpasning af kapacitet. Kapacitetstilsynet gennemføres som et dokumentbaseret tilsyn, hvor kapacitetsbehovet, eksisterende kapacitet og planer for udbygning af kapacitet vurderes inden for en række dimensionerende områder, herunder banesystem, flystandpladser, terminalområder, security, paskontrol, bagage mv. Luftfarts-selskaber og handlings-selskaber høres som en del af tilsynet.

Formålet med bestemmelserne i luftfartsloven og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens kapacitetstilsyn er således at sikre, at lufthavnen løbende tilpasser og udbygger kapaciteten under hensyntagen til Danmarks behov for tilgængelighed og almene hensyn.

Lov om udbygning af København Lufthavn (Udbygningsloven)

Lov om udbygning af Københavns Lufthavn, lovbekendtgørelse 252 af 9. april 1992, er en såkaldt rammelov, der hører under transportministerens ressort. Den er afgrænset til at regulere arealanvendelse i lufthavnen på et overordnet niveau herunder definition af arealanvendelse. Det fastlægges blandt andet i udbygningsloven, at udbygning af terminalanlæg skal ske i lufthavnens nordafsnit, hvor der er god adgang til kollektiv transport.

Hvis Københavns Lufthavn ønsker at foretage udvidelser eller ændringer af lufthavnen, som ikke kan rummes inden for udbygningsloven, vil det kræve, at der foretages en ændring af loven.

Planlovgivning

Inden for rammerne af udbygningsloven udgør det underliggende plangrundlag yderligere bestemmelser for anvendelsesmulighederne for områderne i Københavns Lufthavn. Planloven hører under Erhvervsministeriet, som varetager ansvaret for landsplandirektiver, mens kommunerne i henhold til planloven er ansvarlig myndighed for kommuneplaner og lokalplaner. Idet Københavns Lufthavn er af national interesse, overtog staten, ved det daværende Miljø- og Energiministerium (nu Erhvervsministeriet), planlægningskompetencen fra Tårnby og Dragør Kommune og forestod udarbejdelsen af den lokalplan, der blev vedtaget i 1997, og som fortsat er gældende for Københavns Lufthavn i dag.



Det er Dragør og Tårnby Kommune, som er myndighed for den løbende administration inden for rammerne af den gældende planlovgivning, hvilket består i at behandle lufthavnens løbende ansøgninger om dispensation fra bestemmelserne i lokalplanen, at meddele landzonetilladelser samt at udarbejde eventuelle dellokalplaner.

Det fremgår af lokalplanens formål, at de planmæssige rammer for lufthavnens udvikling – under hensyntagen til det omgivende miljø – skal have en fleksibilitet, der muliggør en løbende tilpasning til fremtidens krav til en moderne storlufthavn, herunder blandt andet tilpasning til ny flyteknologi, internationale normer og krav samt servicetilbud til luftfartsselskaber og passagerer.

Såfremt der foretages en ændring af udbygningsloven, skal der efterfølgende laves en revision af det underliggende plangrundlag.

Miljøgodkendelse

Lufthavne som virksomhedstype er omfattet af et miljøgodkendelseskrav. Det betyder, at lufthavnens anlæg og drift er beskrevet i en miljøgodkendelse, og at disse ikke må ændres væsentligt, uden at der foretages en støjkonsekvensvurdering. På baggrund af støjkonsekvensvurderingen tages stilling til, om ændringen forudsætter en ny miljøgodkendelse. Normalt er det beliggenhedskommunen, der er miljømyndighed for flyvepladser og lufthavne, men i tilfældet Københavns Lufthavn er Miljøstyrelsen myndighed for den del af aktiviteten, der vedrører flytrafik og luftforurening. Tårnby Kommune er myndighed for øvrige miljøforhold.

Miljøgodkendelsen tager udgangspunkt i en støjberregning. Som forudsætninger for støjberregningen ligger en trafikprognose kombineret med de krav til baneanvendelse, der fremgår af AIP Danmark¹. Desuden indgår støjafskærmning og placering af byggeri som centrale forudsætninger. AIP Danmarks krav om banebenyttelse og maksimal støjbelastning i natperioden vurderes at være så centrale forudsætninger for støjberregningen, at de er skrevet ind i miljøgodkendelsen som vilkår. Øvrige vilkår omfatter fx en række specifikke støjgrænser, hvis overholdelse lufthavnen skal føre tilsyn med samt krav om, at Københavns Lufthavn udarbejder en årsrapport, der redegør for støjbelastning, banebrug, flytyper mv.

Den seneste miljøgodkendelse er udstedt i 2014 og er baseret på en beregning af den forventede støj fra flytrafikken i 2020. I beregningen er der taget højde for den forventede udbygning af lufthavnen med nye rulleveje og bygninger.

¹ Danmark har gennem sin tiltrædelse af Chicago-konventionen (ICAO, Annex 15) forpligtet sig til at stille flyveoperationelle informationer om dansk luftrum mv. til rådighed for luftfarten. Disse stilles af Naviair til rådighed i AIP Denmark (Aeronautical Information Publication).



Side 4/4

Med venlig hilsen

Benny Engelbrecht