

From: Mikkel Zwergius Christensen
Sent: Tue, 28 Jun 2016 13:59:29 +0000
To: Helle Ina Elmer;Yvonne Korup;hecla@mst.dk;chrber@erst.dk
Cc: Jan Albrecht;Christina Bergendorff
Subject: referat og tilrettet kommissorium

Kære alle

Mange tak for gårsdagens møde vedr. udbygning af Københavns Lufthavn.

Jeg vedlægger udkast til referat og tilrettet kommissorie. Seneste ændringer i kommissoriet er markeret, tidligere ændringer er godkendt.

Vi aftalte næste møde ultimo august.

Jeg vil derfor høre, om I kan deltage den 25. august 14:00-15:30?

Venlig hilsen

Mikkel Zwergius Christensen

Fuldmægtig

Trafik- og Byggestyrelsen

Danish Transport and Construction Agency

Edvard Thomsens Vej 14

2300 København S

Tlf.: +45 4174 1205

Tlf.: +45 7221 8800

mizw@tbst.dk

www.tbst.dk

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 41741205
Fax 7262 6790
mizw@tbst.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Notat

Dato 27. juni 2016

Statslig styregruppe for udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup – møde den 27.06.16

Deltagere	
Naturstyrelsen	Specialkonsulent Helle Ina Elmer
Miljøstyrelsen	Kontorchef Yvonne Korup Civilingeniør Heidi Clausen
Erhvervsstyrelsen	Kontorchef Christina Berlin Hovmand
Trafik- og Byggestyrelsen	Kontorchef Jan Albrecht Fuldmægtig Mikkel Zwergius Christensen (referent)

Dagsorden	Referat
Velkomst / præsentation	-
Status på dialog med Københavns Lufthavn om udbygningsplaner	Indtrykket er, at CPH har lagt planer på et detaljeret niveau, men er en smule afventende i forhold til at ansøge om lukning af tværbanen.
Drøftelse af kommissoriet	Det er aftalt, at TBST færdiggør kommissoriet (vedlagt) til endelig godkendelse på næste møde. Naturstyrelsen beskrives i kommissoriet som rådgivende ift. VVM-spørgsmål.
Drøftelse af notat 1, herunder inddragelse af NST	Notatet gav anledning til en drøftelse af fordele/ulemper ved henholdsvis anlægslov og udbygningslov/rammelov. Naturstyrelsen vil forud for næste møde udarbejde notat, der beskriver scenarier for håndtering af VVM. Udgangspunkt vil være, at ansøgningen behandles i 2017 under 'det nye' VVM-direktiv, hvilket vil sige, at bygherre udarbejder VVM-redegørelsen.

	<p>Som en del af scenarierne beskrives evt. mulighed for udpegning af VVM-One Stop Shop i forbindelse med en udbygningslov/rammelov.</p>
<p>Aftaler om det videre samarbejde, herunder udarbejdelse af notat 5</p>	<p>Det er aftalt, at TBST giver et bud på notat om støjregulering og udvikling i støjbelastningen, som MST kommenterer og bidrager til. Umiddelbart vurderer MST, at den trafik, der i dag afvikles på tværbanen vil kunne afvikles på hovedbanerne inden for rammerne af de nuværende støjbegrænsninger. Det vurderes desuden, at nyere fly generelt er mere støjsvage, og at der derfor sker en langsom udvikling henimod en mindre belastning af omgivelserne. Der er imidlertid ikke tegn på en udvikling, der markant vil ændre på den støjbelastning, der følger af landinger på bane 12 og starter på bane 30.</p> <p>Der indkaldes til et nyt møde i ultimo august.</p>
<p>Evt.</p>	<p>Kort drøftelse af Fingerplan-revisionen og behovet for koordinering mellem TRM og EVM.</p>

NOTAT

03. november 2015
/Maja Bagge Lillelund +
Christina Berlin Hovmand
Erhvervsstyrelsen

Tilrettet 28. juni 2016
/Mikkel Zwergius Christensen
Jan Albrecht
Trafik- og Byggestyrelsen

Kommissorium for en statslig styregruppe og en koordinationsgruppe i forbindelse med udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup

Formål

Formålet med etableringen af en statslig styregruppe og en koordinationsgruppe er at sikre en effektiv og smidig proces i forhold til lufthavnens langsigtede udvikling - herunder sikre

- en effektiv koordinering og tæt dialog mellem de ansvarlige myndigheder om eventuelle ændringer af lov- og plangrundlaget
- en rettidig involvering og tæt dialog med øvrige relevante myndigheder og centrale aktører.

Baggrund

Københavns Lufthavn, Kastrup er det centrale knudepunkt for flytrafikken i Danmark. I perioden 2005 til og med 2014 er antal passagerer i Københavns Lufthavn vokset med 28 pct. Fortsætter denne udviklingstakt vil passagertallet i 2035 være vokset til over 40 mio. passagerer, hvilket giver udfordringer for kapaciteten i lufthavnen. En udbygning af lufthavnen vurderes nødvendig for at sikre mulighed for en fortsat stigning i antal passagerer.

Københavns Lufthavn (CPH) har i 2014 offentliggjort en udviklingsplan for Kastrup Lufthavn, hvor målet næsten er en fordobling af passagerantallet fra 25 mio. til 40 mio. årligt, hvor lufthavnen udbygger og konsoliderer sin rolle som nordeuropæisk hub for lufttrafikken med et bredt og udbygget rutenet af internationale flyforbindelser til og fra lufthavnen.

Der foreligger i dag et sæt af regler for lufthavnens fysiske udvikling dels ved lovgivning, og dels ved landsplandirektiv, kommuneplan og lokalplan.

Realisering af lufthavnens udviklingsplan forudsætter tilpasninger i dette lov- og plangrundlag, som henholdsvis Transport- og Bygningsministeriet, Erhvervs- og Vækstministeriet, Miljø- og Fødevarerministeriet og Tårnby Kommune er ansvarlige for at udarbejde.

Der vil være et væsentligt behov for koordinering i sagsbehandlingen i forbindelse med eventuelle ændringer af lov- og plangrundlaget, hvor de statslige interesser skal sikres, samtidig med at det ændrede grundlag skal give de bedst mulige betingelser for udviklingen af Københavns Lufthavn, Kastrup.

Organisering: Styregruppe og Koordinationsgruppe *Styregruppe*

ERHVERVSSTYRELSEN

Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
2100 København Ø

Tlf. 35 29 10 00
Fax 35 29 10 01
CVR-nr 10 15 08 17
E-post erst@erst.dk
www.erst.dk

ERHVERVS- OG VÆKSTMINISTERIET

For at sikre en effektiv koordinering og tæt dialog mellem de ansvarlige statslige myndigheder om lov- og plangrundlaget nedsættes der en statslig styregruppe for at afklare mulighederne for et nyt lov- og plangrundlag for Kastrup lufthavn, hvorved Erhvervs- og Vækstministeriet, Transport- og Bygningsministeriet og Miljø- og Fødevareministeriet har hver for sig beslutningskompetence og fastlægger i samarbejde de nærmere retningslinjer for varetagelsen af statslige interesser i forbindelse med den fortsatte udbygning og drift af lufthavnen.

Styregruppen består af beslutningsdygtige embedsmænd fra Erhvervsstyrelsen, Trafik- og Byggestyrelsen og Miljøstyrelsen.

Styregruppen kan som led i arbejdet nedsætte relevante arbejdsgrupper for gennemførelsen af den samlede lov- og planproces.

Naturstyrelsen er inviteret til at deltage i styregruppen med henblik på at indtage en rådgivende rolle i forhold til afklaring af proces og kompetencer i forbindelse med udarbejdelse af VVM-redegørelse. Styregruppen kan efter behov invitere andre parter til at deltage i styregruppens møder - herunder deltagere i koordinationsgruppen.

Koordinationsgruppe

For at sikre en rettidig involvering og tæt dialog med øvrige relevante myndigheder og centrale aktører nedsættes der parallelt med styregruppen en koordinationsgruppe. Koordinationsgruppen har karakter af en referencegruppe og har således ikke beslutningskompetence i forhold til statslige interesser, men skal sikre en effektiv og smidig proces i forhold til lufthavnens fysiske udvikling.

Koordinationsgruppen består af styregruppens repræsentanter fra Erhvervsstyrelsen, Trafik- og Byggestyrelsen og Miljøstyrelsen samt repræsentanter fra Finansministeriet, Tårnby Kommune og CPH samt øvrige parter efter behov.

Ansvars- og rollefordeling

Transport- og Bygningsministeriet ved Trafik- og Byggestyrelsen er formand for styregruppen og koordinationsgruppen i første fase af myndighedsbehandlingen af udbygningen, dvs. fra ansøgning om tilladelse til at ændre flyvepladsen jf. luftfartslovens § 55., stk. 1 og under en eventuel ændring af lov om udbygning af Københavns lufthavn, Kastrup, og besidder som led heri sekretariatsrollen i begge grupper i denne fase.

Transport- og Bygningsministeriet ved Trafik- og Byggestyrelsen har myndighedsansvaret for en revision af udbygningsloven.

Erhvervs- og Vækstministeriet ved Erhvervsstyrelsen er formand for styregruppen og koordinationsgruppen i anden fase af myndighedsbehandlingen af udbygningen, dvs. under udarbejdelse af et nyt samlet plangrundlag, herunder revision af landsplandirektiv, kommuneplantillæg og rammelokalplan, og besidder som led heri sekretariatsrollen i begge grupper i denne fase.

Erhvervs- og Vækstministeriet ved Erhvervsstyrelsen har myndighedsansvaret for planlægningen - herunder landsplandirektiv, kommuneplantillæg og rammelokalplan (cirkulære nr. 56/1997 "støjcirculæret" er delt mellem Erhvervsstyrelsen og Miljøstyrelsen, idet landsplandirektivet både indeholder bestem-

melser om planlægning samt maksimale støjniveauer til brug for lufthavnens miljøgodkendelse varetaget af Miljøstyrelsen).

Miljø- og Fødevarerministeriet ved Miljøstyrelsen har myndighedsansvaret for miljøgodkendelse, VVM-redegørelse (mangler endelig afklaring) og støjcirklulæret for så vidt angår bestemmelserne om støj og luftforurening fra afvikling af flytrafik. Øvrige miljøaktiviteter reguleres af Tårnby Kommune.

Tårnby Kommune har myndighedsansvaret for den efterfølgende administration af det overordnede lov- og plangrundlag fastsat af de statslige plan-, transport- og miljømyndigheder. Derudover er Tårnby Kommune miljømyndighed for aktiviteter udover støj og luftforurening i forbindelse med flyafvikling, og driften af lufthavnen i øvrigt i henhold til Miljøbeskyttelsesloven. Tårnby Kommune har som led heri kompetence til at lokalplanlægge indenfor rammen af det overordnede plangrundlag.

En mindre del af Kastrup Lufthavn er beliggende i Dragør Kommune, som vil blive inddraget / orienteret efter behov og relevans for kommunen.

Finansministeriet har en partsrolle i lufthavnens udvikling qua statens aktieandel i Københavns Lufthavne A/S.

Mødefrekvens

Styregruppen mødes forud for møder i koordinationsgruppen og efter behov.

Koordinationsgruppen mødes som udgangspunkt halvårligt. Der bør afholdes orienteringsmøder i koordinationsgruppen ved milepæle i processen - eksempelvis når der eventuelt foreligger udkast til offentlig høring af lovforslag (udbygningslov) og forud for projektopstart af VVM-proces.

Hovedopgaver og proces

Første skridt i en eventuel ændring af det eksisterende lov- og plangrundlag forventes at være en afklaring af mulighederne for en revision af udbygningsloven og eventuelt med den til lovforslag tilhørende miljørapport. Transport- og Bygningsministeriet har myndighedsansvaret for lov om udbygning af Københavns Lufthavn. Loven udgør en overordnet lovmæssig ramme for udarbejdelse af det mere detaljerede plangrundlag - og skal være vedtaget inden et nyt landsplansdirektiv, kommuneplantillæg og rammelokalplan vedtages.

Andet skridt er en afklaring af mulighederne for udarbejdelse af nyt samlet plangrundlag for lufthavnen:

- Landsplandirektiv(er) med tilhørende SMV (Erhvervsstyrelsen og Miljøstyrelsen er myndigheder)
- Rammelokalplan og evt. kommuneplantillæg (Erhvervsstyrelsen er myndighed)
- VVM-redegørelse (Miljøstyrelsen er myndighed (mangler endelig afklaring),
- Miljøgodkendelse (Miljøstyrelsen er myndighed for den del der omfatter støj og luftforurening fra afvikling af flytrafik. Tårnby Kommune er myndighed for øvrige aktiviteter omfattet af miljøbeskyttelsesloven)

Afhængig af rammelokalplanens udformning kan der senere være behov for udarbejdelse af lokalplaner indenfor rammen af det overordnede plangrundlag (Tårnby Kommune er myndighed).

Der er endnu ikke fastsat en detaljeret tidsplan for arbejdet med et nyt samlet plangrundlag.

Bilag 1: Myndighedsansvarsområder

I skemaet nedenfor er styregruppens hovedopgaver oplyst med formål, proces og ansvarlig myndighed.

Opgave	Formål	Proces	Ansvarlig myndighed
Afklaring af om der skal laves en revision af udbygningsloven med tilhørende miljøvurdering af lovforslaget.	Realisering af lufthavnens udviklingsplan kræver en ændring af udbygningsloven.	Der foreligger pt. (primo 2015) ikke en afklaring i forhold til lovarbejdet eller en kommende lovændring. En ændring af loven skal vedtages i Folketinget. Udbygningsloven er uafhængig af plangrundlaget, men skal bare være vedtaget inden plangrundlaget vedtages.	Transport- og Bygningsministeriet (v. Trafik- og Byggestyrelsen) er myndighed.
Landsplandirektiv(er) med tilhørende SMV.	Udmøntning af loven for lufthavnen (udbygningsloven) i den konkrete arealplanlægning samt bebyggelses- og miljøregulering.	Der er to landsplandirektiver: Støjcirkulæret og Fingerplanen. Hvorvidt der skal udarbejdes nye landsplandirektiver for lufthavnen må afhænge af lufthavnens udviklingsplaner, og hvad der gives mulighed for i udbygningsloven.	Erhvervs- og Vækstministeriet (v. Erhvervsstyrelsen) og Miljø- og Fødevareministeriet (v. Miljøstyrelsen) (for så vidt angår bestemmelserne om støj).
Rammelokalplan og evt. kommuneplantillæg + VVM-redegørelse.	Udmøntning af loven for lufthavnen (udbygningsloven) i den konkrete arealplanlægning samt bebyggelses- og miljøregulering.	Landsplandirektiv samt rammelokalplan og evt. kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse forventes at kunne vedtages samtidig - som det var tilfældet under den foregående planlægning for lufthavnen. Det er Erhvervs- og Vækstministeriet umiddelbare vurdering, at VVM-redegørelsen udarbejdes i forbindelse med rammelokalplanen, da det er rammelokalplanen og de areal- og bebyggelsesregulerende bestemmelser i denne, der er nødvendig for realiseringen af det samlede projekt.	Erhvervs- og Vækstministeriet (v. Erhvervsstyrelsen) er myndighed på rammelokalplan og kommuneplantillæg og Miljøstyrelsen er som udgangspunkt myndighed på VVM-redegørelsen (skal afklares endeligt).
Evt. fornyet miljøgodkendelse.	Miljøgodkendelsen sætter vilkår i forhold til miljøpåvirkning.	Miljøgodkendelsen for støj blev fornyet i 2014 med udgangspunkt i en udvikling frem mod 2020. Miljøstyrelsen vurderer om der er behov for at lave en ny miljøgodkendelse, som følge af udbygningen af lufthavnen.	Miljøstyrelsen er myndighed. Tårnby Kommune er myndighed for områder udover støj og luftforurening i forbindelse med flyafvikling.

From: Helle Ina Elmer
Sent: Mon, 15 Aug 2016 09:52:51 +0000
To: Mikkel Zwergius Christensen
Subject: Kommentarer til kommissorium og beskrivelse af VVM-kompetence

Kære Mikkel

Jeg lovede at viderebringe vores kommentarer til kommissoriet (TC) samt en beskrivelse af VVM-kompetencen og one stop shop.

Mvh Helle Ina

Helle Ina Elmer

Specialkonsulent, Ph.D. i Jura

+45 93 58 79 94 | hinel@svana.dk

Miljø- og Fødevareministeriet

Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning | Haraldsgade 53 | 2100 København Ø | Tlf. +45 72 54 30 00 | svana@svana.dk | www.svana.dk

NATURSTYRELSEN ER NU DELT I TO

1. juli 2016 blev Naturstyrelsen delt i to: Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning (SVANA), som er statslig myndighed på vand- og naturområdet, og Naturstyrelsen (NST), som forvalter Miljø- og Fødevareministeriets skov- og naturarealer og gennemfører projekter til gavn for biodiversitet og friluftsliv.

Besøg SVANA på www.svana.dk

Besøg Naturstyrelsen på www.nst.dk

	VVM-reglerne inkl. 2014 VVM-direktivet	Bemærkninger
<p><i>Almindelig VVM</i> - uden landsplandirektiv eller anlægslov</p> <p>Dette scenarie dækker alene reglerne for udarbejdelsen af en VVM for et landbaseret anlæg</p>	<p>Den hidtidige kompetencefordeling er for kommunerne uændret. Det betyder, at VVM-kompetencen fortsat ligger hos kommunen som udgangspunkt.</p> <p>Transport- og Bygningsministeriet har imidlertid i forbindelse med implementeringen af det ændrede VVM-direktiv implementeret VVM-direktivet i den lovgivning, som hører under ministeriets ressort. Der er nærmere bestemt tale om administrative afgørelser, hvor ministeren har kompetencen. Det bør derfor undersøges i hvilket omfang, en udvidelse af CPH Airport vil nødvendiggøre tilladelser, hvor transport- og bygningsministeren har tilladelseskompetencen.</p>	<p>Den nye hovedlov for miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) er lov nr. 425 af 18. maj 2016. Konsekvensændringsloven er lov nr. 427 af 18. maj 2016.</p> <p>Transport- og Bygningsministeriets ændringslov er lov nr. 658 af 6. juni 2016.</p> <p>Alle tre love træder i kraft den 16. maj 2017.</p>
<p><i>Landsplandirektiv med VVM</i></p>	<p>Den hidtidige kompetencefordeling mellem Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning og kommunerne er uændret. Det betyder, at VVM-kompetencen fortsat ligger hos kommunen som udgangspunkt, idet staten ikke har aktiemajoriteten i CPH Airport.</p> <p>Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning kan dog få VVM-kompetencen, såfremt projektet skønnes at indebære en væsentlig statslig interesse.</p>	<p>Et landsplandirektiv forudsætter planlægning med inddragelse af Erhvervsstyrelsen. Et landsplandirektiv skal i givet fald udstedes af erhvervs- og vækstministeren.</p>
<p><i>Anlægslov med VVM</i></p>	<p>Transport- og Bygningsministeriet har i sådanne tilfælde VVM-kompetencen efter de regler, der implementerer det ændrede VVM-direktiv.</p>	<p>Den nye hovedlov for miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) er lov nr. 425 af 18. maj 2016. Konsekvensændringsloven er lov nr. 427 af 18. maj 2016.</p> <p>Transport- og Bygningsministeriets ændringslov er lov nr. 658 af 6. juni 2016.</p> <p>Alle tre love træder i kraft den 16. maj 2017.</p>

ONE STOP SHOP

Etablering af one stop shop

Det ændrede VVM-direktiv kræver, at der oprettes en one stop shop, når en miljøkonsekvensrapport efter VVM-reglerne tillige forudsætter en vurdering efter habitat- og/eller fugledirektivet.

Det ændrede VVM-direktiv giver derudover mulighed for at oprette en one stop shop, når en miljøkonsekvensrapport efter VVM-reglerne indebærer en vurdering efter andre miljødirektiver som fx IE-direktivet, vandrammedirektivet, miljøvurderingsdirektivet og lignende.

En one stop shop er en aftale mellem de involverede myndigheder, hvorefter én myndighed (typisk den kompetente VVM-myndighed) påtager sig enten at indhente de relevante vurderinger fra de andre myndigheder og skrive dem sammen i ét dokument eller at samordne vurderingerne i sagen.

One stop shop-ideen afspejler i vidt omfang det, der foregår i dag. Der vil med hjemmel i lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) vil blive udarbejdet en bekendtgørelse, som nærmere beskriver rammerne for one stop shop'en.

One stop shop-reglerne er en del af det ændrede VVM-direktiv og one stop shop'ens ikrafttræden vil derfor som udgangspunkt følge den lovgivning, der implementerer VVM-direktivet.

NOTAT

03. november 2015
/Maja Bagge Lillelund + Christina Berlin Hovmand
Erhvervsstyrelsen

Tilrettet 28. juni 2016
/Mikkel Zwergius Christensen
Jan Albrecht
Trafik- og Byggestyrelsen

Kommissorium for en statslig styregruppe og en koordinationsgruppe i forbindelse med udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup

Formål

Formålet med etableringen af en statslig styregruppe og en koordinationsgruppe er at sikre en effektiv og smidig proces i forhold til lufthavnens langsigtede udvikling - herunder sikre

- en effektiv koordinering og tæt dialog mellem de ansvarlige myndigheder om eventuelle ændringer af lov- og plangrundlaget
- en rettidig involvering og tæt dialog med øvrige relevante myndigheder og centrale aktører.

Baggrund

Københavns Lufthavn, Kastrup er det centrale knudepunkt for flytrafikken i Danmark. I perioden 2005 til og med 2014 er antal passagerer i Københavns Lufthavn vokset med 28 pct. Fortsætter denne udviklingstakt vil passagertallet i 2035 være vokset til over 40 mio. passagerer, hvilket giver udfordringer for kapaciteten i lufthavnen. En udbygning af lufthavnen vurderes nødvendig for at sikre mulighed for en fortsat stigning i antal passagerer.

Københavns Lufthavn (CPH) har i 2014 offentliggjort en udviklingsplan for Kastrup Lufthavn, hvor målet næsten er en fordobling af passagerantallet fra 25 mio. til 40 mio. årligt, hvor lufthavnen udbygger og konsoliderer sin rolle som nordeuropæisk hub for lufttrafikken med et bredt og udbygget rutenet af internationale flyforbindelser til og fra lufthavnen.

Der foreligger i dag et sæt af regler for lufthavnens fysiske udvikling dels ved lovgivning, og dels ved landsplandirektiv, kommuneplan og lokalplan.

Realisering af lufthavnens udviklingsplan forudsætter tilpasninger i dette lov- og plangrundlag, som henholdsvis Transport- og Bygningsministeriet, Erhvervs- og Vækstministeriet, Miljø- og Fødevarerministeriet og Tårnby Kommune er ansvarlige for at udarbejde.

Der vil være et væsentligt behov for koordinering i sagsbehandlingen i forbindelse med eventuelle ændringer af lov- og plangrundlaget, hvor de statslige interesser skal sikres, samtidig med at det ændrede grundlag skal give de bedst mulige betingelser for udviklingen af Københavns Lufthavn, Kastrup.

Organisering: Styregruppe og Koordinationsgruppe *Styregruppe*

ERHVERVSSTYRELSEN

Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
2100 København Ø

Tlf. 35 29 10 00
Fax 35 29 10 01
CVR-nr 10 15 08 17
E-post erst@erst.dk
www.erst.dk

ERHVERVS- OG VÆKSTMINISTERIET

For at sikre en effektiv koordinering og tæt dialog mellem de ansvarlige statslige myndigheder om lov- og plangrundlaget nedsættes der en statslig styregruppe for at afklare mulighederne for et nyt lov- og plangrundlag for Kastrup lufthavn, og i samarbejde fastlægge de nærmere retningslinjer for varetagelsen af statslige interesser, ansvars- og rollefordeling i forbindelse med den fortsatte udbygning og drift af lufthavnen. Interessenterne er Erhvervs- og Vækstministeriet, Transport- og Bygningsministeriet og Miljø- og Fødevareministeriet.

Styregruppen består af beslutningsdygtige embedsmænd fra Erhvervsstyrelsen, Trafik- og Byggestyrelsen og Miljøstyrelsen.

Styregruppen kan som led i arbejdet nedsætte relevante arbejdsgrupper for gennemførelsen af den samlede lov- og planproces.

Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning er inviteret til at deltage i styregruppen med henblik på at indtage en rådgivende rolle i forhold til afklaring af processen og kompetence i relation til VVM-reglerne. Styregruppen kan efter behov invitere andre parter til at deltage i styregruppens møder - herunder deltagere i koordinationsgruppen.

Koordinationsgruppe

For at sikre en rettidig involvering og tæt dialog med øvrige relevante myndigheder og centrale aktører nedsættes der parallelt med styregruppen en koordinationsgruppe. Koordinationsgruppen har karakter af en referencegruppe og har således ikke beslutningskompetence i forhold til statslige interesser, men skal sikre en effektiv og smidig proces i forhold til lufthavnens fysiske udvikling.

Koordinationsgruppen består af styregruppens repræsentanter fra Erhvervsstyrelsen, Trafik- og Byggestyrelsen og Miljøstyrelsen samt repræsentanter fra Finansministeriet, Tårnby Kommune og CPH samt øvrige parter efter behov.

Ansvars- og rollefordeling

Transport- og Bygningsministeriet ved Trafik- og Byggestyrelsen er formand for styregruppen og koordinationsgruppen i første fase af myndighedsbehandlingen af udbygningen, dvs. fra ansøgning om tilladelse til at ændre flyvepladsen jf. luftfartslovens § 55., stk. 1 og under en eventuel ændring af lov om udbygning af Københavns lufthavn, Kastrup, og besidder som led heri sekretariatsrollen i begge grupper i denne fase.

Transport- og Bygningsministeriet ved Trafik- og Byggestyrelsen har myndighedsansvaret for en revision af udbygningsloven.

Erhvervs- og Vækstministeriet ved Erhvervsstyrelsen er formand for styregruppen og koordinationsgruppen i anden fase af myndighedsbehandlingen af udbygningen, dvs. under udarbejdelse af et nyt samlet plangrundlag, herunder revision af landsplandirektiv, kommuneplantillæg og rammelokalplan, og besidder som led heri sekretariatsrollen i begge grupper i denne fase.

Erhvervs- og Vækstministeriet ved Erhvervsstyrelsen har myndighedsansvaret for planlægningen - herunder landsplandirektiv, kommuneplantillæg og rammelokalplan (cirkulære nr. 56/1997 "støjcirculæret" er delt mellem Erhvervsstyrelsen og Miljøstyrelsen, idet landsplandirektivet både indeholder bestemmelser om planlægning samt maksimale støjniveauer til brug for lufthavnens miljøgodkendelse varetaget af Miljøstyrelsen).

Miljø- og Fødevarerministeriet ved Miljøstyrelsen har myndighedsansvaret for miljøgodkendelse, VVM-redegørelse (mangler endelig afklaring) og støjcirklæret for så vidt angår bestemmelserne om støj og luftforurening fra afvikling af flytrafik. Øvrige miljøaktiviteter reguleres af Tårnby Kommune.

Tårnby Kommune har myndighedsansvaret for den efterfølgende administration af det overordnede lov- og plangrundlag fastsat af de statslige plan-, transport- og miljømyndigheder. Derudover er Tårnby Kommune miljømyndighed for aktiviteter udover støj og luftforurening i forbindelse med flyafvikling, og driften af lufthavnen i øvrigt i henhold til Miljøbeskyttelsesloven. Tårnby Kommune har som led heri kompetence til at lokalplanlægge indenfor rammen af det overordnede plangrundlag.

En mindre del af Kastrup Lufthavn er beliggende i Dragør Kommune, som vil blive inddraget / orienteret efter behov og relevans for kommunen.

Finansministeriet har en partsrolle i lufthavnens udvikling qua statens aktieandel i Københavns Lufthavne A/S.

Mødefrekvens

Styregruppen mødes forud for møder i koordinationsgruppen og efter behov.

Koordinationsgruppen mødes som udgangspunkt halvårligt. Der bør afholdes orienteringsmøder i koordinationsgruppen ved milepæle i processen - eksempelvis når der eventuelt foreligger udkast til offentlig høring af lovforslag (udbygningslov) og forud for projektopstart af VVM-proces.

Hovedopgaver og proces

Første skridt i en eventuel ændring af det eksisterende lov- og plangrundlag forventes at være en afklaring af mulighederne for en revision af udbygningsloven og eventuelt med den til lovforslag tilhørende miljørapport. Transport- og Bygningsministeriet har myndighedsansvaret for lov om udbygning af Københavns Lufthavn. Loven udgør en overordnet lovmæssig ramme for udarbejdelse af det mere detaljerede plangrundlag - og skal være vedtaget inden et nyt landsplansdirektiv, kommuneplantillæg og rammelokalplan vedtages.

Andet skridt er en afklaring af mulighederne for udarbejdelse af nyt samlet plangrundlag for lufthavnen:

- Landsplandirektiv(er) med tilhørende SMV (Erhvervsstyrelsen og Miljøstyrelsen er myndigheder)
- Rammelokalplan og evt. kommuneplantillæg (Erhvervsstyrelsen er myndighed)
- VVM-redegørelse (Miljøstyrelsen er myndighed (mangler endelig afklaring),
- Miljøgodkendelse (Miljøstyrelsen er myndighed for den del der omfatter støj og luftforurening fra afvikling af flytrafik. Tårnby Kommune er myndighed for øvrige aktiviteter omfattet af miljøbeskyttelsesloven)

Afhængig af rammelokalplanens udformning kan der senere være behov for udarbejdelse af lokalplaner indenfor rammen af det overordnede plangrundlag (Tårnby Kommune er myndighed).

Der er endnu ikke fastsat en detaljeret tidsplan for arbejdet med et nyt samlet plangrundlag.

Bilag 1: Myndighedsansvarsområder

I skemaet nedenfor er styregruppens hovedopgaver oplistet med formål, proces og ansvarlig myndighed.

Opgave	Formål	Proces	Ansvarlig myndighed
Afklaring af om der skal laves en revision af udbygningsloven med tilhørende miljøvurdering af lovforslaget.	Realisering af lufthavns udviklingsplan kræver en ændring af udbygningsloven.	Der foreligger pt. (primo 2015) ikke en afklaring i forhold til lovarbejdet eller en kommende lovændring. En ændring af loven skal vedtages i Folketinget. Udbygningsloven er uafhængig af plangrundlaget, men skal bare være vedtaget inden plangrundlaget vedtages.	Transport- og Bygningsministeriet (v. Trafik- og Byggestyrelsen) er myndighed.
Landsplandirektiv(er) med tilhørende SMV.	Udmøntning af loven for lufthavnen (udbygningsloven) i den konkrete arealplanlægning samt bebyggelses- og miljøregulering.	Der er to landsplandirektiver: Støjcirkulæret og Fingerplanen. Hvorvidt der skal udarbejdes nye landsplandirektiver for lufthavnen må afhænge af lufthavns udviklingsplaner, og hvad der gives mulighed for i udbygningsloven.	Erhvervs- og Vækstministeriet (v. Erhvervsstyrelsen) og Miljø- og Fødevareministeriet (v. Miljøstyrelsen) (for så vidt angår bestemmelserne om støj).
Rammelokalplan og evt. kommuneplantillæg + VVM-redegørelse.	Udmøntning af loven for lufthavnen (udbygningsloven) i den konkrete arealplanlægning samt bebyggelses- og miljøregulering.	Landsplandirektiv samt rammelokalplan og evt. kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse forventes at kunne vedtages samtidig - som det var tilfældet under den foregående planlægning for lufthavnen. Det er Erhvervs- og Vækstministeriet umiddelbare vurdering, at VVM-redegørelsen udarbejdes i forbindelse med rammelokalplanen, da det er rammelokalplanen og de areal- og bebyggelsesregulerende bestemmelser i denne, der er nødvendig for realiseringen af det samlede projekt.	Erhvervs- og Vækstministeriet (v. Erhvervsstyrelsen) er myndighed på rammelokalplan og kommuneplantillæg og Miljøstyrelsen er som udgangspunkt myndighed på VVM-redegørelsen (skal afklares endeligt).
Evt. fornyet miljøgodkendelse.	Miljøgodkendelsen sætter evilkår i forhold til miljøpåvirkning.	Miljøgodkendelsen for støj blev fornyet i 2014 med udgangspunkt i en udvikling frem mod 2020. Miljøstyrelsen vurderer om der er behov for at lave en ny miljøgodkendelse, som følge af udbygningen af lufthavnen.	Miljøstyrelsen er myndighed. Tårnby Kommune er myndighed for områder udover støj og luftforurening i forbindelse med flyafvikling.

From: Mikkel Zwergius Christensen
Sent: Tue, 23 Aug 2016 09:20:34 +0000
To: Jan Albrecht;Helle Ina Elmer;Christina Bergendorff;Maja Bagge Lillelund;Heidi Clausen;Philip Werner Willerslev-Olsen (DEP)
Cc: Yvonne Korup;TRM Janette Nowak-Zorde;Christina Berlin Hovmand
Subject: dagsorden og bilag til møde fredag i statslig styregruppe for udbygning af Københavns Lufthavn

Kære alle

Vi har møde fredag i den statslige styregruppe for udbygning af Københavns Lufthavn.

Jeg vedlægger:

- Forslag til dagsorden
- Referat fra seneste møde til orientering
- Kommissorium til godkendelse
- Notat om støjregulering til godkendelse
- Notat om myndighedsprocesser til videre drøftelse
- Skematisk oversigt over juridiske modeller for VVM til drøftelse

Mødet afholdes hos Trafik- og Byggestyrelsen fredag klokken 13:30 i mødelokale F.

Venlig hilsen

Mikkel Zwergius Christensen

Fuldmægtig

Trafik- og Byggestyrelsen

Danish Transport and Construction Agency

Edvard Thomsens Vej 14

2300 København S

Tlf.: +45 4174 1205

Tlf.: +45 7221 8800

mizw@tbst.dk

www.tbst.dk

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 41741205
Fax 7262 6790
mizw@tbst.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Notat

Dato 26. august 2016

Statslig styregruppe for udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup – møde den 26.08.16

Deltagere	
Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning	Specialkonsulent Helle Ina Elmer
Miljøstyrelsen	Civilingeniør Heidi Clausen
Erhvervsstyrelsen	Planlægger Maja Bagge Lillelund
Erhvervs- og Vækstministeriet	Chefkonsulent Philip Werner Willerslev-Olsen
Trafik- og Byggestyrelsen	Kontorchef Jan Albrecht Specialkonsulent Christina Bergendorff Fuldmægtig Mikkel Zwergius Christensen (referent)

Dagsorden	Bemærkninger
Velkomst / præsentation	-
Status på dialog med Københavns Lufthavn om udbygningsplaner	Der pågår en dialog om udbygning af Finger E. Denne er en del af 'Expanding CPH', men det konkrete projekt forudsætter ikke lukning af tværbanen/ændring af udbygningsloven. Der er desuden offentlig debat om betydningen af en evt. lukning af tværbanen.
Kommissorium	Det blev aftalt på seneste møde, at TBST skulle færdiggøre kommissorium med bidrag fra NST/SVANA. Det er vedlagt til godkendelse.
Notat om støjregulering	Det blev aftalt på seneste møde, at TBST skulle give et bud på notat om støjregulering.

Dato 26. august 2016

	Det er vedlagt til godkendelse.
Notat om myndighedsprocesser ved væsentlige ændringer af indretningen en af Københavns lufthavn	Notatet blev drøftet på seneste møde, og det blev aftalt, at NST/SVANA skulle udarbejde et notat, der beskriver scenarier for håndtering af VVM. Vedlagt til videre drøftelse om planlægningen af myndighedsprocesser.
Evt.	

NOTAT

03. november 2015
/Maja Bagge Lillelund +
Christina Berlin Hovmand
Erhvervsstyrelsen

Tilrettet 23. august 2016
/Mikkel Zwergius Christensen
Jan Albrecht
Trafik- og Byggestyrelsen

Kommissorium for en statslig styregruppe og en koordinationsgruppe i forbindelse med udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup

Formål

Formålet med etableringen af en statslig styregruppe og en koordinationsgruppe er at sikre en effektiv og smidig proces i forhold til lufthavnens langsigtede udvikling - herunder sikre

- en effektiv koordinering og tæt dialog mellem de ansvarlige myndigheder om eventuelle ændringer af lov- og plangrundlaget
- en rettidig involvering og tæt dialog med øvrige relevante myndigheder og centrale aktører.

Baggrund

Københavns Lufthavn, Kastrup er det centrale knudepunkt for flytrafikken i Danmark. I perioden 2005 til og med 2014 er antal passagerer i Københavns Lufthavn vokset med 28 pct. Fortsætter denne udviklingstakt vil passagertallet i 2035 være vokset til over 40 mio. passagerer, hvilket giver udfordringer for kapaciteten i lufthavnen. En udbygning af lufthavnen vurderes nødvendig for at sikre mulighed for en fortsat stigning i antal passagerer.

Københavns Lufthavn (CPH) har i 2014 offentliggjort en udviklingsplan for Kastrup Lufthavn, hvor målet næsten er en fordobling af passagerantallet fra 25 mio. til 40 mio. årligt, hvor lufthavnen udbygger og konsoliderer sin rolle som nordeuropæisk hub for lufttrafikken med et bredt og udbygget rutenet af internationale flyforbindelser til og fra lufthavnen.

Der foreligger i dag et sæt af regler for lufthavnens fysiske udvikling dels ved lovgivning, og dels ved landsplandirektiv, kommuneplan og lokalplan.

Realisering af lufthavnens udviklingsplan forudsætter tilpasninger i dette lov- og plangrundlag, som henholdsvis Transport- og Bygningsministeriet, Erhvervs- og Vækstministeriet, Miljø- og Fødevarerministeriet og Tårnby Kommune er ansvarlige for at udarbejde.

Der vil være et væsentligt behov for koordinering i sagsbehandlingen i forbindelse med eventuelle ændringer af lov- og plangrundlaget, hvor de statslige interesser skal sikres, samtidig med at det ændrede grundlag skal give de bedst mulige betingelser for udviklingen af Københavns Lufthavn, Kastrup.

Organisering: Styregruppe og Koordinationsgruppe Styregruppe

ERHVERVSSTYRELSEN

Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
2100 København Ø

Tlf. 35 29 10 00
Fax 35 29 10 01
CVR-nr 10 15 08 17
E-post erst@erst.dk
www.erst.dk

ERHVERVS- OG VÆKSTMINISTERIET

For at sikre en effektiv koordinering og tæt dialog mellem de ansvarlige statslige myndigheder om lov- og plangrundlaget nedsættes der en statslig styregruppe for at afklare mulighederne for et nyt lov- og plangrundlag for Kastrup lufthavn, og i samarbejde fastlægge de nærmere retningslinjer for varetagelsen af statslige interesser, ansvars- og rollefordeling i forbindelse med den fortsatte udbygning og drift af lufthavnen. Interessenterne er Erhvervs- og Vækstministeriet, Transport- og Bygningsministeriet og Miljø- og Fødevareministeriet.

Styregruppen består af beslutningsdygtige embedsmænd fra Erhvervsstyrelsen, Trafik- og Byggestyrelsen og Miljøstyrelsen.

Styregruppen kan som led i arbejdet nedsætte relevante arbejdsgrupper for gennemførelsen af den samlede lov- og planproces.

Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning er inviteret til at deltage i styregruppen med henblik på at indtage en rådgivende rolle i forhold til afklaring af processen og kompetence i relation til VVM-reglerne. Styregruppen kan efter behov invitere andre parter til at deltage i styregruppens møder - herunder deltagere i koordinationsgruppen.

Koordinationsgruppe

For at sikre en rettidig involvering og tæt dialog med øvrige relevante myndigheder og centrale aktører nedsættes der parallelt med styregruppen en koordinationsgruppe. Koordinationsgruppen har karakter af en referencegruppe og har således ikke beslutningskompetence i forhold til statslige interesser, men skal sikre en effektiv og smidig proces i forhold til lufthavnens fysiske udvikling.

Koordinationsgruppen består af styregruppens repræsentanter fra Erhvervsstyrelsen, Trafik- og Byggestyrelsen og Miljøstyrelsen samt repræsentanter fra Finansministeriet, Tårnby Kommune og CPH samt øvrige parter efter behov.

Ansvars- og rollefordeling

Transport- og Bygningsministeriet ved Trafik- og Byggestyrelsen er formand for styregruppen og koordinationsgruppen i første fase af myndighedsbehandlingen af udbygningen, dvs. fra ansøgning om tilladelse til at ændre flyvepladsen jf. luftfartslovens § 55., stk. 1 og under en eventuel ændring af lov om udbygning af Københavns lufthavn, Kastrup, og besidder som led heri sekretariatsrollen i begge grupper i denne fase.

Transport- og Bygningsministeriet ved Trafik- og Byggestyrelsen har myndighedsansvaret for en revision af udbygningsloven.

Erhvervs- og Vækstministeriet ved Erhvervsstyrelsen er formand for styregruppen og koordinationsgruppen i anden fase af myndighedsbehandlingen af udbygningen, dvs. under udarbejdelse af et nyt samlet plangrundlag, herunder revision af landsplandirektiv, kommuneplantillæg og rammelokalplan, og besidder som led heri sekretariatsrollen i begge grupper i denne fase.

Erhvervs- og Vækstministeriet ved Erhvervsstyrelsen har myndighedsansvaret for planlægningen - herunder landsplandirektiv, kommuneplantillæg og rammelokalplan (cirkulære nr. 56/1997 "støj-cirkulæret" er delt mellem Erhvervsstyrelsen og Miljøstyrelsen, idet landsplandirektivet både indeholder bestemmelser om planlægning samt maksimale støjniveauer til brug for lufthavnens miljøgodkendelse varetaget af Miljøstyrelsen).

Miljø- og Fødevarerministeriet ved Miljøstyrelsen har myndighedsansvaret for miljøgodkendelse, VVM-redegørelse (mangler endelig afklaring) og støjcirklulæret for så vidt angår bestemmelserne om støj og luftforurening fra afvikling af flytrafik. Øvrige miljøaktiviteter reguleres af Tårnby Kommune.

Tårnby Kommune har myndighedsansvaret for den efterfølgende administration af det overordnede lov- og plangrundlag fastsat af de statslige plan-, transport- og miljømyndigheder. Derudover er Tårnby Kommune miljømyndighed for aktiviteter udover støj og luftforurening i forbindelse med flyafvikling, og driften af lufthavnen i øvrigt i henhold til Miljøbeskyttelsesloven. Tårnby Kommune har som led heri kompetence til at lokalplanlægge indenfor rammen af det overordnede plangrundlag.

En mindre del af Kastrup Lufthavn er beliggende i Dragør Kommune, som vil blive inddraget / orienteret efter behov og relevans for kommunen.

Finansministeriet har en partsrolle i lufthavnens udvikling qua statens aktieandel i Københavns Lufthavne A/S.

Mødefrekvens

Styregruppen mødes forud for møder i koordinationsgruppen og efter behov.

Koordinationsgruppen mødes som udgangspunkt halvårligt. Der bør afholdes orienteringsmøder i koordinationsgruppen ved milepæle i processen - eksempelvis når der eventuelt foreligger udkast til offentlig høring af lovforslag (udbygningslov) og forud for projektopstart af VVM-proces.

Hovedopgaver og proces

Første skridt i en eventuel ændring af det eksisterende lov- og plangrundlag forventes at være en afklaring af mulighederne for en revision af udbygningsloven og eventuelt med den til lovforslag tilhørende miljørapport. Transport- og Bygningsministeriet har myndighedsansvaret for lov om udbygning af Københavns Lufthavn. Loven udgør en overordnet lovmæssig ramme for udarbejdelse af det mere detaljerede plangrundlag - og skal være vedtaget inden et nyt landsplansdirektiv, kommuneplantillæg og rammelokalplan vedtages.

Andet skridt er en afklaring af mulighederne for udarbejdelse af nyt samlet plangrundlag for lufthavnen:

- Landsplandirektiv(er) med tilhørende SMV (Erhvervsstyrelsen og Miljøstyrelsen er myndigheder)
- Rammelokalplan og evt. kommuneplantillæg (Erhvervsstyrelsen er myndighed)
- VVM-redegørelse (Miljøstyrelsen er myndighed (mangler endelig afklaring),
- Miljøgodkendelse (Miljøstyrelsen er myndighed for den del der omfatter støj og luftforurening fra afvikling af flytrafik. Tårnby Kommune er myndighed for øvrige aktiviteter omfattet af miljøbeskyttelsesloven)

Afhængig af rammelokalplanens udformning kan der senere være behov for udarbejdelse af lokalplaner indenfor rammen af det overordnede plangrundlag (Tårnby Kommune er myndighed).

Der er endnu ikke fastsat en detaljeret tidsplan for arbejdet med et nyt samlet plangrundlag.

Bilag 1: Myndighedsansvarsområder

I skemaet nedenfor er styregruppens hovedopgaver oplyst med formål, proces og ansvarlig myndighed.

Opgave	Formål	Proces	Ansvarlig myndighed
Afklaring af om der skal laves en revision af udbygningsloven med tilhørende miljøvurdering af lovforslaget.	Realisering af lufthavnens udviklingsplan kræver en ændring af udbygningsloven.	Der foreligger pt. (primo 2015) ikke en afklaring i forhold til lovarbejdet eller en kommende lovændring. En ændring af loven skal vedtages i Folketinget. Udbygningsloven er uafhængig af plangrundlaget, men skal bare være vedtaget inden plangrundlaget vedtages.	Transport- og Bygningsministeriet (v. Trafik- og Byggestyrelsen) er myndighed.
Landsplandirektiv(er) med tilhørende SMV.	Udmøntning af loven for lufthavnen (udbygningsloven) i den konkrete arealplanlægning samt bebyggelses- og miljøregulering.	Der er to landsplandirektiver: Støjcirkulæret og Fingerplanen. Hvorvidt der skal udarbejdes nye landsplandirektiver for lufthavnen må afhænge af lufthavnens udviklingsplaner, og hvad der gives mulighed for i udbygningsloven.	Erhvervs- og Vækstministeriet (v. Erhvervsstyrelsen) og Miljø- og Fødevareministeriet (v. Miljøstyrelsen) (for så vidt angår bestemmelserne om støj).
Rammelokalplan og evt. kommuneplantillæg + VVM-redegørelse.	Udmøntning af loven for lufthavnen (udbygningsloven) i den konkrete arealplanlægning samt bebyggelses- og miljøregulering.	Landsplandirektiv samt rammelokalplan og evt. kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse forventes at kunne vedtages samtidig - som det var tilfældet under den foregående planlægning for lufthavnen. Det er Erhvervs- og Vækstministeriet umiddelbare vurdering, at VVM-redegørelsen udarbejdes i forbindelse med rammelokalplanen, da det er rammelokalplanen og de areal- og bebyggelsesregulerende bestemmelser i denne, der er nødvendig for realiseringen af det samlede projekt.	Erhvervs- og Vækstministeriet (v. Erhvervsstyrelsen) er myndighed på rammelokalplan og kommuneplantillæg og Miljøstyrelsen er som udgangspunkt myndighed på VVM-redegørelsen (skal afklares endeligt).
Evt. fornyet miljøgodkendelse.	Miljøgodkendelsen sætter vilkår i forhold til miljøpåvirkning.	Miljøgodkendelsen for støj blev fornyet i 2014 med udgangspunkt i en udvikling frem mod 2020. Miljøstyrelsen vurderer om der er behov for at lave en ny miljøgodkendelse, som følge af udbygningen af lufthavnen.	Miljøstyrelsen er myndighed. Tårnby Kommune er myndighed for områder udover støj og luftforurening i forbindelse med flyafvikling.

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 41741205
Fax 7262 6790
mizw@tbst.dk
www.tbst.dk

Notat

Dato 23. august 2016

Gennemgang af myndighedsprocesser ved væsentlige ændringer af indretningen af Københavns Lufthavn, Kastrup

Dette notat har til formål at skabe overblik over de myndighedsprocesser, der vil blive sat i gang i det tilfælde, at Københavns Lufthavne A/S ansøger om godkendelse af væsentlige ændringer af indretningen af lufthavnen.

Væsentlige ændringer defineres i dette tilfælde som ændringer af enten fysiske forhold eller af arealanvendelsen, som ikke kan rummes inden for rammerne af udbygningsloven. Dette kunne fx være ansøgning om principiel tilladelse til nedlæggelse af bane 12/30.

Sådanne ændringer forudsætter både en særlig tilladelse efter luftfartslovens § 55, stk. 1 samt en ændring af udbygningsloven, plangrundlaget og i udgangspunktet en miljøgodkendelse, men det kræver en særskilt vurdering. Der stilles derfor også høje krav til oplysning af sagen. Ansøgningen skal sendes til Trafik- og Byggestyrelsen og skal indeholde en udredningsrapport, der i detaljer beskriver ændringerne og de forventede konsekvenser, herunder støjkonsekvenser og konsekvenser for trafikafviklingen.

Styregruppe og Koordinationsgruppe

Efter modtagelse af ansøgningen vil Trafik- og Byggestyrelsen tage initiativ til, at der sker en rettidig koordinering af de statslige interesser gennem etableringen af en styregruppe, der som udgangspunkt har deltagelse af Erhvervsstyrelsen, Trafik- og Byggestyrelsen og Miljøstyrelsen, samt en koordinationsgruppe, hvor tillige Finansministeriet, Tårnby Kommune og Københavns Lufthavne A/S deltager, samt øvrige parter efter behov.

1: Principiel særlig tilladelse efter luftfartslovens § 55

I første omgang skal der tages principielt stilling til om, om der vil kunne udstedes en særlig tilladelse efter luftfartslovens § 55, stk. 1 til den pågældende ændring. Til grund for den afgørelse skal der foretages en analyse af, hvorvidt ændringen vil være i overensstemmelse

Dato 23. august 2016

med almene hensyn (Luftfartslovens § 56). Herunder skal der foretages en vurdering af de miljømæssige og støjmæssige forhold, arealanvendelse, forholdet til øvrige danske lufthavne samt tekniske og økonomiske forhold.

Da Københavns Lufthavn er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser, skal det desuden dokumenteres at lufthavnen vil være tilstrækkeligt udbygget til at fremme og sikre afviklingen af lufttrafikken til og fra Danmark (jf. Luftfartslovens § 57, stk. 2 nr. 2), samt at lufthavnen vil til enhver tid vil kunne 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).

Selskabet vil således som indehaver af tilladelsen have en pligt til at sikre, at flyvepladsen har en sådan kapacitet, at der er mulighed for at tilbyde flyselskaberne daglige start- og landingsmuligheder for direkte flyforbindelser til de større hovedstæder og andre vigtige trafikknudepunkter i Europa. Desuden skal der være mulighed for direkte flyforbindelser til vigtige interkontinentale destinationer.

Såfremt det vurderes, at ændringen ikke er forenelig med almene hensyn eller at ændringen vil betyde, at lufthavnen ikke længere kan tilbyde den nødvendige trafikale kapacitet, må der meddeles afslag på ansøgningen.

Derimod såfremt det ikke kan afvises, at ændringen vil kunne gennemføres i overensstemmelse med de nævnte hensyn, vil sagen blive forelagt Transport- og Bygningsministeren med henblik på at få afgjort, om Trafik- og Byggestyrelsen skal igangsætte en proces omkring revision af udbygningsloven.

Hvis Transport- og Bygningsministeren beslutter at igangsætte en revision af udbygningsloven, vil Trafik- og Byggestyrelsen udarbejde et forslag og herunder bl.a. vurdere omfanget af den miljøpåvirkning, lovforslaget forventes at medføre. Den statslige styregruppe og koordinationsgruppe vil desuden blive aktiveret, således at der sikres samarbejde med andre relevante myndigheder. Dette samarbejde er omtalt direkte i loven, hvor det fremgår af § 4, at Transportministeren i samarbejde med Miljøministeren (nu Miljø- og fødevareministeren og Erhvervs- og vækstministeren) skal fastlægge de nærmere retningslinjer for varetagelsen af miljøhensynene i forbindelse med den fortsatte udbygning og drift af lufthavnen.

2: Ændring af lov om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup

Udover at en større ændring af indretningen af Københavns Lufthavn, Kastrup forudsætter en særlig tilladelse efter § 55, stk. 1, så vil det i

Dato 23. august 2016

mange tilfælde også forudsætte en ændring af udbygningsloven. Dette skyldes, at placeringen af tværbanen og inddelingen af lufthavnen i anvendelseszoner er skrevet direkte ind i loven.

Lov om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup blev vedtaget i 1980 og ændret i 1992.

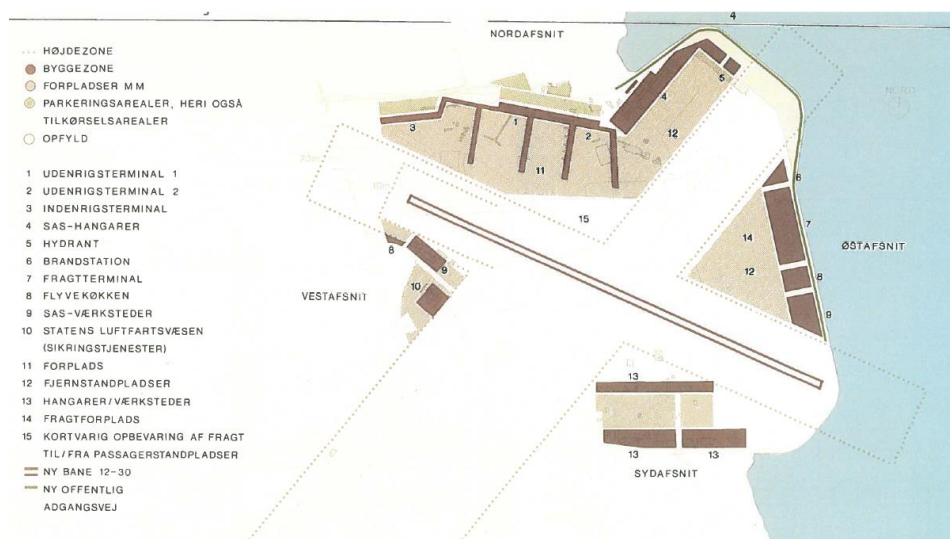
Udbygningsloven af 1980

Med udbygningsloven af 1980 blev planerne om en lufthavn på Saltholm droppet til fordel for en udbygning af lufthavnen i Kastrup. Saltholmplanen var vedtaget ved lov i 1973 og byggede på forventninger til en markant øget aktivitet, der var uforeneligt med de miljømæssige hensyn, der skulle tages til boligområderne i Kastrup.

I løbet af 1970'erne blev der indsat stadig større fly i trafikken, hvilket betød at der kunne afvikles mere passagertrafik med færre antal operationer. Der var desuden på det tidspunkt en udvikling henimod mere støjsvage flytyper, og endelig havde brugen af bane 12-30 været fallende i slutningen af 1970'erne. De tre forhold betød, at aktiviteten i Kastrup ville kunne øges uden at den miljømæssige belastning blev for stor. Dette blev sammen med økonomiske hensyn udslagsgivende for beslutningen om at udbygge Kastrup.

Loven blev fulgt af et kortbilag, som indeholdte en forskydning mod kysten og vinkling mod vest af den eksisterende tværbane, og som opdelte lufthavnen i 4 afsnit. Desuden blev der forudsat en række supplerende tiltag, herunder at tværbanen som udgangspunkt ikke skulle anvendes om natten. Forskydning af tværbanen havde til formål at mindske miljøgenerne for omkringliggende boligområder, samt at muliggjorde en udbygning af nordafsnittet.

Loven rummede et kortbilag, der inddelte lufthavnen i 4 afsnit med hver sin anvendelse og bebyggelsesregulering.



Dato 23. august 2016

- Nordafsnittet blev udlagt til en terminaludbygning, der kunne erstatte den gamle indenrigsterminal.
- Østafsnittet blev udlagt til luftgodsstation, flyvekøkken, brandstation, værksteder og flystandpladser.
- Sydafsnittet blev udlagt til hangarer, værksteder og administrationsbygninger for luftfartsselskaber.
- Vestafsnittet blev udlagt til værksteder, flyvekøkken, bygninger for sikringstjenester, samt *i fornødent omfang* bygninger for luftfartsmyndigheder.

Udbygningsloven af 1992

I 1990 blev Københavns Lufthavne A/S etableret som statsligt aktieselskab, og i 1991 blev den faste forbindelse over Øresund besluttet. Med forbindelsen fulgte en jernbanestation integreret med lufthavnens udenrigsterminal i Nordafsnittet og en udvidelse af Østafsnittet ved arealopfyldning.

Formålet med ændringsloven af 1992 var at tilpasse de juridiske rammer til de ændrede fysiske forhold og at give det nyetablerede aktieselskab en større planlægningsfrihed inden for rammerne af de miljømæssige hensyn, der lå til grund for udbygningsloven af 1980.

Med etableringen af aktieselskabet var der skabt grundlag for, at lufthavnen som en del af den kommercielle drift skulle kunne udvide sit virkefelt, herunder *etablere, erhverve og drive sådan virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng med lufthavnens drift* (citat lovens bemærkninger). I forlængelse af dette, var der ønske om at give lufthavnen større planlægningsfrihed gennem en mere fleksibel regulering af bygninger, anlæg og arealanvendelse. Tankegangen var, at ændringsloven skulle sikre de miljømæssige hensyn, mens den detaljerede regulering løbende skulle kunne tilpasses luftfartsudviklingen gennem den løbende planlægning i form af landsplandirektiver, kommuneplaner, rammelokalplaner, lokalplaner, landzonetilladelser og miljøgodkendelser. Som konsekvens af dette udgik det meget præcise kortbilag og de byggezoner, der havde været en del af 1980-loven. Inddelingen af lufthavnen i fire anvendelsesafsnit blev dog fastholdt, og det samme gjorde bestemmelsen om at tværbanen skulle forskydes mod kysten og vinkles mod vest. Forskydningen og vinklingen af tværbanen er ikke blevet gennemført.

12-30 og udbygningsloven

Som omtalt kan tværbanen forskydes og vinkles inden for lovens rammer, men en nedlæggelse af tværbanen forudsætter at udbygningsloven ændres. Dette skyldes at banen er skrevet direkte ind i lovens § 3, litra a.

Dato 23. august 2016

Revideret udbygningslov eller anlægslov?

Lov om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup, lovbekendtgørelse 252 af 9. april 1992 i daglig tale 'udbygningsloven' er en rammelov. Det betyder, at den i modsætning til en anlægslov er afgrænset til at regulere anlæg og anvendelse på et overordnet niveau, mens den mere detaljerede planlægning håndteres gennem regulering efter plan- og miljølovgivning. Dette indebærer også, at VVM-redegørelsen er udarbejdet som en del af plangrundlaget. Fordelen ved denne model er, at plan- og miljøreguleringen løbende vil kunne tilpasses den aktuelle udvikling i luftfarten uden at det nødvendigvis forudsætter en lovrevision. Større ændringer såsom en ændret banestruktur vil forudsætte lovændring.

I tilfælde af at tværbanen ønskes lukket vil der skulle tages stilling til, om udbygningsloven skal revideres og plangrundlaget efterfølgende konsekvensrettes eller, om der alternativt skal udarbejdes en anlægslov inkl. VVM-redegørelse. Der vil muligvis kunne opnås en tidsbesparelse på selve beslutningsprocessen ved vedtagelse af en anlægslov inkl. VVM-redegørelse, men det vil til gengæld forventeligt forlænge forberedelsestiden, fordi sagen vil skulle oplyses på et meget højt niveau på et tidligt stadie i behandlingen af sagen.

Yderligere vurderer Trafik- og Byggestyrelsen, at en rettidig og effektiv koordinering imellem relevante myndigheder vil kunne sikre et smidigt forløb, hvor forberedelse af VVM-redegørelse og udarbejdelse af plangrundlag i nogen grad kan have et parallelt forløb med revisionen af udbygningsloven.

3: Nyt plangrundlag

Lufthavnen er omfattet af statens planlægning gennem a) Fingerplan 2013, der udlægger arealet til lufthavn, lufthavnsrelaterede erhvervs- og servicefunktioner og trafik anlæg og som desuden friholder omkringliggende arealer for støjfølsom anvendelse gennem udlæg af et restriktionsområde og b) Cirkulære nr. 56 af 30. 4 1997 om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup, samt bygge- og anvendelsesregulerende bestemmelser for områder, der er belastet af støj fra trafikken på lufthavnen ("Støjcirculæret"). På grund af lufthavnsanlæggenes særlige karakter er det desuden Miljø- og energiministeren (nu Erhvervs- og vækstministeren), der har udarbejdet den rammelokalplan, der i dag er gældende for Københavns Lufthavn. Flytrafikkens miljøbelastning vil ændre sig ved nedlæggelse af tværbanen, og ligeledes vil arealanvendelsen indenfor lufthavnen ændre sig - og Fingerplanen og Støjcirculæret vil derfor også skulle revideres. Det samme

Dato 23. august 2016

gælder rammelokalplanen, der er hægtet tæt sammen med den nuværende inddeling af lufthavnen i 4 afsnit med forskelligartede anvendelsesbestemmelser.

Et nyt samlet plangrundlag omfatter

- Landsplandirektiv(er) med tilhørende Strategisk Miljøvurdering (SMV) (Erhvervsstyrelsen og Miljøstyrelsen er myndigheder)
- Rammelokalplan og evt. kommuneplantillæg (Erhvervsstyrelsen er myndighed)
- VVM-redegørelse ([Dette punkt afventer endelig afklaring\(Miljøstyrelsen er myndighed\)](#))
- Miljøgodkendelse (Miljøstyrelsen er myndighed for den del der omfatter støj og luft fra afvikling af flytrafik, Tårnby Kommune er myndighed for øvrige områder omfattet af Miljøbeskyttelsesloven)

Afhængig af rammelokalplanens udformning kan der senere være behov for udarbejdelse af lokalplaner inden for rammen af det overordnede plangrundlag (Tårnby Kommune er myndighed).

Af hensyn til tidsperspektivet bør forberedelserne til revision af plangrundlaget igangsættes tidligt og i nogen grad have et parallelt forløb med revisionen af udbygningsloven, der skal være vedtaget inden plangrundlaget kan vedtages.

VVM-redegørelse og miljømyndighed

Miljøgodkendelse

Miljøstyrelsen er myndighed i forhold til støj og luftforurening i forbindelse med afvikling af flytrafik fra Københavns Lufthavn jf. call in fra Miljøministeren i henhold til Miljøbeskyttelsesloven i 1977, mens Tårnby Kommune har tilsyns- og godkendelseskompetencen for øvrige miljøforhold i Københavns Lufthavn.

VVM-myndighed ([afklaring af VVM-myndigheden udestår](#))

Miljøstyrelsen er VVM-myndighed i forbindelse med ændringer i Københavns Lufthavn, Kastrup, som påvirker afviklingen af flytrafikken, herunder fx ændringer af banesystemet. Dette følger af, at der er tale om et lokalplanlagt område, samt at Miljøstyrelsen jf. ovennævnte call in har godkendelseskompetencen i henhold til miljøbeskyttelsesloven.

4: Teknisk godkendelse og udstedelse af særlig tilladelse

Efter det reviderede plangrundlag er vedtaget, kan Trafik og Byggestyrelsen udstede den særlige tilladelse efter luftfartsloven § 55, stk.

Dato 23. august 2016

1 sammen med en teknisk godkendelse efter luftfartsloven § 60 og relevante BL'er.

Processen for en teknisk godkendelse

1. Københavns Lufthavn skal ansøge Trafik- og Byggestyrelsen om en projektgodkendelse (inden anlægsarbejderne må påbegyndes), i henhold til bestemmelserne BL 3-1 afsnit 3.4 samt BL 3-2 afsnit 3.4 (BL 3-2 er en såkaldt "ramme BL" som henviser direkte til standarderne i ICAO dokument Annex 14).

2. Såfremt Trafik- og Byggestyrelsen kan imødekomme en projektgodkendelse (dvs. at ændringerne vurderes at opfylde standarderne i ICAO dokument Annex 14), kan anlægsarbejderne gå i gang i medfør af BL 3-12 (arbejdsaktiviteter på offentlige flyvepladser).

3. Når anlægget er færdigt, skal Trafik- og Byggestyrelsen foretage en tiltrædelseskontrol (inspektion på lokaliteten). Dette kan medføre eventuelle rettelser, som skal foretages, herunder tillige publicering i AIP Denmark vedr. de aktuelle anlægsændringer, (dvs. fortrinsvis tekst og kortmateriale i AIP Denmark).

Endelig kan det komme på tale at tilrette diverse ATS instrukser på lufthavnen i henhold til anlægsændringerne.

Efterfølgende når alle forhold vurderes at være opfyldt vil Trafik- og Byggestyrelsen udstede en endelig teknisk godkendelse i medfør af bestemmelserne BL 3-1 afsnit 3.5 samt BL 3-2 afsnit 3.5. Denne udstedes sammen med den særlige tilladelse efter § 55, stk. 1. Herefter kan den del af lufthavnen, som er berørt af anlægsændringerne, tages i brug.