

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

Notat

Dato 23. august 2016

Notat om støjregulering af Københavns Lufthavn

I 1980 blev besluttet at opgive planerne om en lufthavn på Saltholm og i stedet at udbygge den eksisterende lufthavn i Kastrup. En afgørende forudsætning for den beslutning var, at den teknologiske udvikling og udviklingen i luftfartserhvervet havde betydet, at der generelt blev indsat større fly i trafikken, hvilket betød, at der kunne transporteres flere passagerer med færre operationer og dermed støjgener til følge. Yderligere blev tværbanen (12/30) benyttet i stadig mindre grad, hvilket ligeledes havde resulteret i en mindre støjpåvirkning af omgivelserne. Endelig blev det forudsat, at der ville være en begrænsning af trafikken om natten, at der ville blive gennemført støjdæmpende foranstaltninger, samt at tværbanen (12/30) ville blive flyttet/drejet. Disse forhold tilsammen betød, at det var miljømæssigt forsvarligt at udbygge Kastrup frem for at bygge en helt ny lufthavn.

Dette notat har til formål, at beskrive reguleringen af støj i forbindelse med flytrafikken.

Regulering af støj fra flytrafikken

Med henblik på at mindske støjbelastningen er Københavns Lufthavn og omkringliggende områder underlagt en række begrænsninger, der er fastlagt med udgangspunkt i forskellige lovgivninger. Nedenfor redegøres nærmere for sammenhænge imellem de forskellige former for regulering.

AIP Denmark

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 Naviar til rådighed i AIP Denmark (Aeronautical Information Publication).

AIP Denmark rummer blandt andet støjbegrænsende bestemmelser om brugen af banesystemet i Københavns Lufthavn (AD 2 EKCH, Af-snit 21). Bestemmelserne retter sig primært i mod de luftfarende.

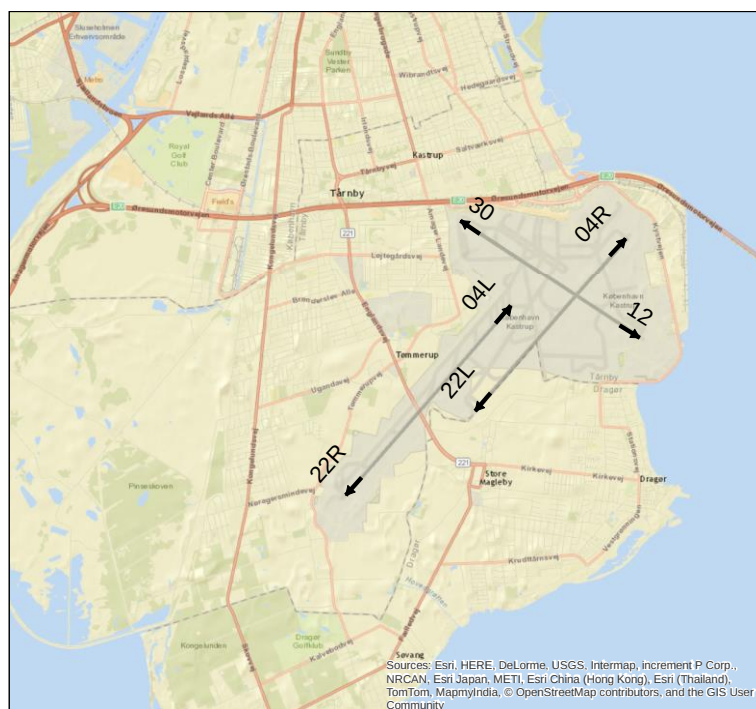
AIP Denmark fastslår som overordnet princip, at banerne 04L/R og 22L/R (hovedbanerne) er de præferentielle baner, og at disse skal be-

Dato 23. august 2016

nyttes i videst muligt omfang. De mere detaljerede bestemmelser er opdelt på henholdsvis dag og nat samt store og små flytyper.

For mindre flytyper er der ingen begrænsning i dagsperioden (06–23) på hvilken af hovedbanerne, der benyttes, men for større flytyper gælder, at de skal benytte banen tættest på Dragør (04R) til starter og banen tættest på Tårnby (04L) til landinger, når flyveretningen er mod nordøst. Omvendt når flyveretningen er mod sydvest benyttes banen tættest på Tårnby (22R) til starter og banen tættest på Dragør (22L) til landinger. Om natten benyttes banen tættest på Dragør til både starter og landinger ved flyveretning mod sydvest. Dette system betyder i praksis en fordeling af støjbelastningen på de forskellige by-områder, og det betyder grundet den fremherskende vindretning, at størstedelen af landingerne foretages fra Øresund til 22L (Dragør) samt at størstedelen af starterne foretages fra 22R (Tårnby) ud over Kongelunden.

Figur 1: Baner i Københavns Lufthavn



Tværbanen (12/30) må benyttes, når en eller begge af hovedbanerne er lukkede fx pga. vejr, vind, vedligehold mv., bane 30 (retning mod Tårnby) må dog benyttes ubegrænset til landinger om dagen. Tværbanen er lukket i natperioden, og kun undtagelsesvist kan bane 30 benyttes til landinger om natten.

Samlet set sikrer AIP Denmark at banerne benyttes, så støjbelastningen af omkringliggende boligområder minimeres. Det vil i praksis sige med mindst mulig trafik ind over Tårnby og København (landinger på bane 12 og starter på bane 30).

Dato 23. august 2016

Hovedbanerne anvendes normalt til ca. 98 % af operationerne. I 2015, hvor bane 04R/22L var under udvidelse blev tværbanen dog benyttet væsentligt mere. Således blev 2,6 % af landingerne foretaget på bane 12, og 0,2 % af starterne på bane 30, hvilket resulterede i øget overflyvning af Tårnby og København. 12,6 % af landinger blev foretaget på bane 30, hvilket grundet den lange indflyvning også resulterede i støjgener på den svenske side syd for Malmø.

Udover banebenyttelsen rummer AIP Denmark også bestemmelser om krav om ligeudflyvning (22L/R, 12 og 30) og ligeindflyvning (04L/R), forbud mod motorreversering samt fastsættelse af et maksimalt støjniiveau i 6 målestationer i boligområder nær lufthavnen i natperioden. Markante overtrædelse af de støjbegrænsende bestemmelser er siden 1998 blevet strafsanktioneret. Dette gælder især bestemmelsen om ligeudflyvning.

Miljøgodkendelse

Lufthavne som virksomhedstype er omfattet af et miljøgodkendelseskrav, hvilket vil sige at lufthavnes 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 støj og luftforurening i forbindelse med flyafviklingen. Tårnby Kommune er myndighed for øvrige miljøforhold.

Miljøgodkendelsen tager udgangspunkt i en støjberegning. Som forudsætninger for støjberegningen ligger en trafikprognose kombineret med de krav til baneanvendelse, der fremgår af AIP Denmark. 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 støjberegningen, at de er skrevet ind i miljøgodkendelsen som vilkår. Øvrige vilkår omfatter fx en række specifikke støjgrænser, som lufthavnen skal føre tilsyn med overholdes, samt krav om, at København Lufthavn udarbejder en årsrapport, der redegør for støjbelastning, banebrug, flytyper mv.

Seneste miljøgodkendelse omhandlende støjbelastninger er meddelt i 2014, og stadfæstet af Natur- og Miljøklagenævnet i 2015, 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, herunder en terminaludbygning mellem Finger D og GO-Terminalen.

Dato 23. august 2016

Figur 2: Kortbilag fra miljøgodkendelse med angivelse af grænser for støj fra flytrafik



Regulering efter planloven

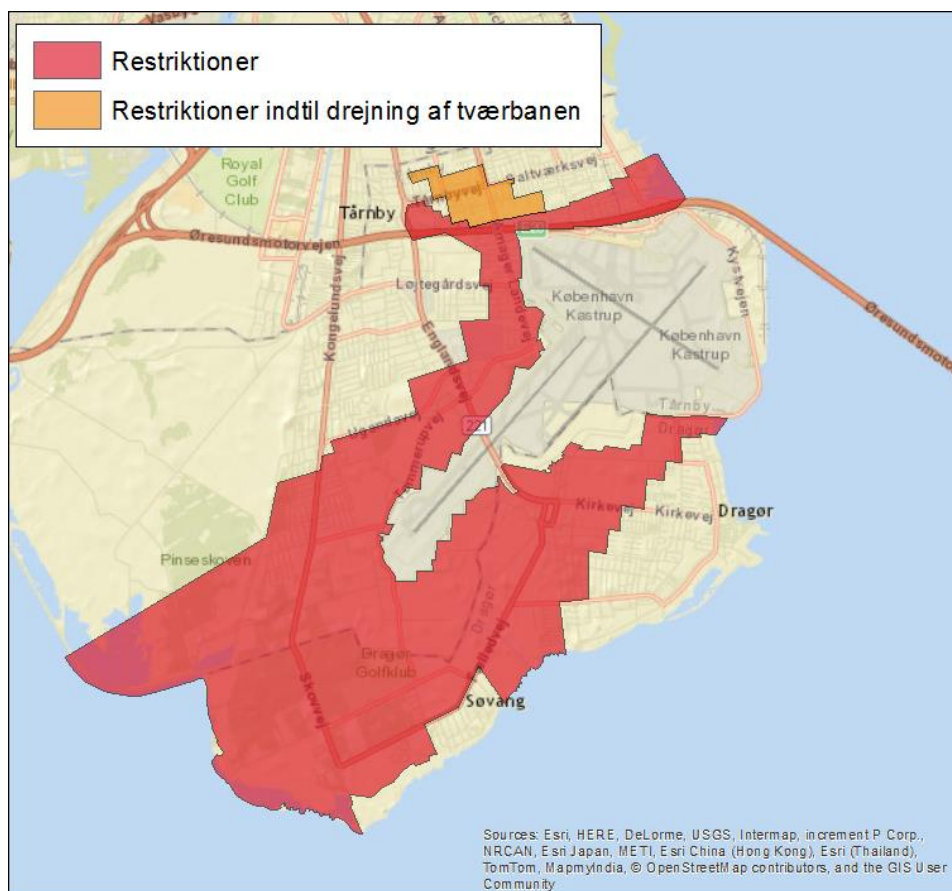
Arealanvendelsen og bebyggelsen i og omkring Københavns Lufthavn er reguleret af en række bestemmelser udstedt i medfør af planloven. En del af disse bestemmelser har til formål at begrænse støjbelastning, som lufthavnen påfører omgivelserne.

Fingerplan 2013

Fingerplan 2013 er et landsplandirektiv, der fastlægger de overordnede rammer for planlægning i Hovedstadsområdet. Kommuneplaner, og lokalplaner må ikke være i strid med Fingerplanen. Planen rummer en række specifikke bestemmelser relateret til støj fra Københavns Lufthavn. For det første fastlægger Fingerplanen, at ny bebyggelse i lufthavnen skal placeres på en sådan måde, at bebyggelsen bidrager til at afskærme omkringliggende boligområder. For det andet udpeger Fingerplanen nogle arealer uden for lufthavnen som støjkonsekvensområder, disse er omfattet af restriktioner, og der må ikke planlægges for nye støjfølsomme anvendelser (bolig- og sommerhusområder).

Dato 23. august 2016

Figur 3: Støjkonsekvensområder/restriktionszoner fra Fingerplan 2013



Som det fremgår, er store dele af Tårnby og Dragør Kommuner omfattet af restriktioner, og der fremsættes løbende ønsker fra de to kommuner om at begrænse restriktionerne. Et areal i Tårnby har status af kun at være pålagt restriktioner indtil tværbanen 'drejes'. Det skal hertil bemærkes, at Københavns Lufthavn ingen konkrete planer har om at 'dreje' tværbanen.

Støjcirkulæret

"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" kaldes i daglig tale *støjcirkulæret*. Cirkulæret rummer dels restriktionszoner, der er sammenfaldne med de, der senere er indarbejdet i Fingerplan 2013, og dels en række bestemmelser om byggeri og afskærmning, som har til formål at begrænse generne for boligområderne omkring lufthavnen. Disse principper er videreført i rammelokalplanen for lufthavnen. Endelig rummer cirkulæret støjgrænser for støj fra flytrafikken. Disse er identiske med de støjgrænser, der er indarbejdet i miljøgodkendelsen (se figur 2).

Dato 23. august 2016

Lokalplanlægning

Principperne fra Fingerplanen og støjcirculæret er konkretiseret i kommuneplan, rammelokalplan og øvrige lokalplaner, der gennem mere detaljerede bestemmelser understøtter de samme to principper. 1: Anlæg på lufthavnens område skal bidrage til støjafskærmning og 2: Planlægningen for lufthavnens omgivelse skal begrænse støjfølsom anvendelse (boliger og sommerhusområder).

Udfasning af flytyper på EU-niveau

Endnu et element af central betydning for flytrafikkens støjpåvirkning af omgivelserne er, hvilke flytyper der benytter lufthavnen. Således har anvendelsen af mindre støjende flytyper været en væsentlig årsag til støjbelastningen af omgivelserne er mindre i dag end for 20 år siden. Støjbelastningen er særligt faldet i perioden fra 1996 til 2001, hvor en række flytyper er blevet udfaset i EU. Flytyperne omtales som *Kapitel 2 fly*.

Der er ligeledes sket en frivillig udfasning af støjende fly. Eksempelvis har SAS udfaset de brændstofskrævende og støjende MD80'ere, hvilket tydeligt ses på oversigter over mest benyttede flytyper, samt på de registrerede støjhændelser. I 2007 var MD80 den hyppigst benyttede flytype med over 50.000 årlige operationer et antal, der har været drastisk faldende. Netop MD80 stod sammen med Boeing 747 for over halvdelen af støjhændelserne (registrerede overskridelse i natperioden (23-06) på minimum 82 dB) i perioden 2009-12. I 2015 blev der anslået gennemført 30 operationer med MD80'ere og omkring 80 operationer med Boeing 747. Operationerne med 747 blev primært gennemført om natten, det vil sige at der formentlig er tale om cargo-flyvninger.

Flytyperne Airbus 300 - 600 og Boeing 747 stod for næsten 90 % af støjhændelserne i 2015, og der vurderes stort set udelukkende at være tale om cargo-flyvninger. Dette hænger dels sammen med, at cargo-fly ofte er ældre ombyggede passagerfly, der larmer mere end nyere fly, og dels med at cargo flyvninger ofte foregår om natten, hvor støjgrænserne er gældende.

I 2015 var Boeing 737 den hyppigst benyttede flytype med ca. 56.000 operationer, svarende til 22 % af samtlige operationer. Flytyperne Boeing 737, Airbus 320, CRJ, ATR72 og Airbus 319 stod tilsammen for 76 % af operationerne.

Københavns Lufthavn forventer at antallet af støjende fly, der opererer i lufthavnen fortsat vil falde frem i mod 2020, det samlede støjbillede forventes dog ikke at udvikle sig drastisk, da de hyppigst anvendte flytyper ikke er blandt de mest støjende.

Dato 23. august 2016

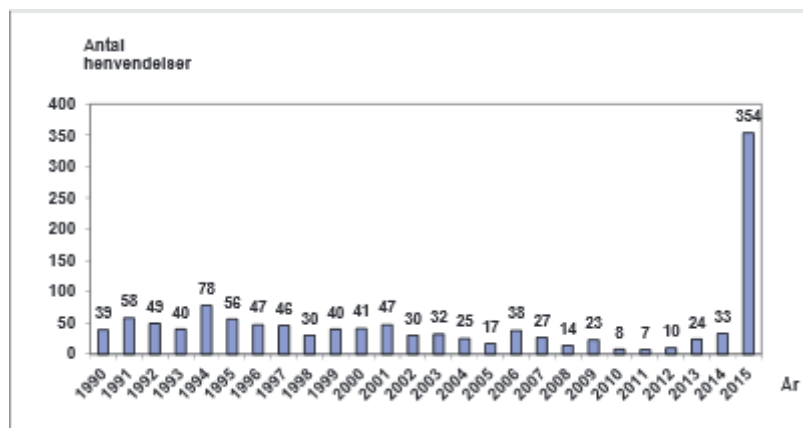
Støjklager

Myndighedsansvaret i forbindelse med klager over støj fra flytrafikken er fordelt imellem Miljøstyrelsen og Trafik- og Byggestyrelsen alt efter klagens karakter. Trafik- og Byggestyrelsen håndhæver AIP Denmark direkte over for luftfartsselskaberne, mens Miljøstyrelsen fører tilsyn med overholdelse af miljøgodkendelsens vilkår og håndhæver overfor Københavns Lufthavn. Klager sendes som udgangspunkt direkte til lufthavnen, der behandler og sender svar med kopi til relevant myndighed.

Københavns Lufthavn modtager generelt få klager den bynære placering taget i betragtning. Dette skyldes kombinationen af støjafskærmning, krav til trafikafviklingen, udfasningen af støjende flytyper og begrænsningen af støjfølsomme anvendelser i nærområdet.

I 2015 var der et atypisk højt antal klager, hvilket skyldtes en øget brug af tværbanen imens 04R/22L var under ombygning i sommerperioden. Dette underbygger, hvor stor betydning kravene til baneanvendelse har for støjpåvirkningen af omgivelserne, og det indikerer også, at uanset, at de mest støjende flytyper udfases, vil der fortsat være miljømæssige udfordringer ved en øget brug af tværbanen.

Figur 4: Antal henvendelser vedr. støjgener. Kilde : Københavns Lufthavns Årsrapport 2015 om flystøj.



På den baggrund må det konkluderes fra et miljømæssigt perspektiv, at tværbanens rolle alene bør være som 'back up' til sikring af regulariteten, og at det vil være forbundet med betydelige udfordringer, at anvende banen permanent.

	VVM-reglerne inkl. 2014 VVM-direktivet	Bemærkninger
<i>Almindelig VVM</i> - uden landsplandirektiv eller anlægslov Dette scenarie dækker alene reglerne for udarbejdelsen af en VVM for et landbaseret anlæg	Den hidtidige kompetencefordeling er for kommunerne uændret. Det betyder, at VVM-kompetencen fortsat ligger hos kommunen som udgangspunkt. 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.	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. Transport- og Bygningsministeriets ændringslov er lov nr. 658 af 6. juni 2016. Alle tre love træder i kraft den 16. maj 2017.
<i>Landsplandirektiv med VVM</i>	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. Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning kan dog få VVM-kompetencen, såfremt projektet skønnes at indebære en væsentlig statslig interesse.	Et landsplandirektiv forudsætter planlægning med inddragelse af Erhvervsstyrelsen. Et landsplandirektiv skal i givet fald udstedes af erhvervs- og vækstministeren.
<i>Anlægslov med VVM</i>	Transport- og Bygningsministeriet har i sådanne tilfælde VVM-kompetencen efter de regler, der implementerer det ændrede VVM-direktiv.	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. Transport- og Bygningsministeriets ændringslov er lov nr. 658 af 6. juni 2016. Alle tre love træder i kraft den 16. maj 2017.

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.

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.

Dato 27. juni 2016

	Som en del af scenarierne beskrives evt. mulighed for udpegning af VVM-One Stop Shop i forbindelse med en udbygningslov/rammelov.
Aftaler om det videre samarbejde, herunder udarbejdelse af notat 5	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. Der indkaldes til et nyt møde i ultimo august.
Evt.	Kort drøftelse af Fingerplan-revisionen og behovet for koordinering mellem TRM og EVM.

From: Mikkel Zwergius Christensen
Sent: Mon, 19 Sep 2016 12:21:19 +0000
To: Yvonne Korup;Heidi Clausen;Helle Ina Elmer;Christina Berlin Hovmand;Maja Bagge
Lillelund;TRM Janette Nowak-Zorde;Philip Werner Willerslev-Olsen (DEP)
Cc: Jan Albrecht;Christina Bergendorff
Subject: VS: statslig styregruppe

Kære alle

Jeg vedlægger referat fra møde i den statslige styregruppe for udbygning af Københavns Lufthavn den 26.08.16

Jeg vedlægger desuden de notater, som blev drøftet, og som efterfølgende er tilrettet.

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

Referat

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
Trafik- og Byggestyrelsen	Kontorchef Jan Albrecht Specialkonsulent Christina Bergendorff Fuldmægtig Mikkel Zwergius Christensen (referent)

Dagsorden	Referat
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. MST har udarbejdet en VVM-screening af Finger E-projektet og vurderet, at projektet ikke er VVM-pligtigt. ERST behandler for tiden en ansøgning om dispensation fra lokalplanen vedr. Finger E. TBST har aftalt møde med CPH om Finger E i relation til kapacitetstilsynet.
Kommissorium	ERST havde bemærkninger til den seneste udgave af kommissoriet, og det blev aftalt, at TBST rettede til.

Dato 26. august 2016

Notat om støjregulering	Det blev aftalt på seneste møde, at TBST skulle give et bud på notat om støjregulering. Det blev drøftet på mødet, og aftalt at TBST skulle rette notat bl.a. vedr. støjcirculære.
Notat om myndighedsprocesser ved væsentlige ændringer af indretningen af Københavns lufthavn	Da det drejer sig om en sag af væsentlig statslig interesse må det ventes, at VVM-kompetencen tildeles Miljø- og fødevareministeriet ved SVANA eller MST. Der vil dog være mulighed for i forbindelse med en udbygningslov, at tillægge en anden myndighed (fx TBST) VVM-kompetencen. TBST fik til opgave at tilrette notatet bl.a. vedr. beskrivelsen af Fingerplanen
Evt.	-

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

Notat
13. september 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

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

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.

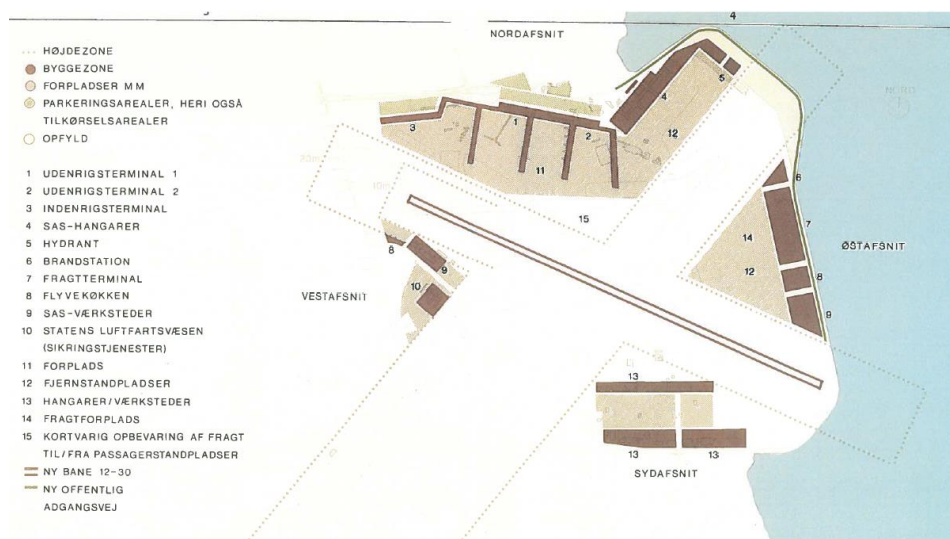
Udbygningsloven af 1980

Med udbygningsloven af 1980 blev planerne om en lufthavn på Salt-holm droppet til fordel for en udbygning af lufthavnen i Kastrup. Salt-holmplanen 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 faldende 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.



- 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 bedre rammer for løbende planlægning inden for rammerne af de miljøhensyn, 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 bedre rammer for løbende planlægning 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.

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. På den baggrund er en revideret udbygningslov umiddelbart mere oplagt en anlægslov.

3: Nyt plangrundlag og miljøregulering

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 ("Støj cirkulæret"). På grund af lufthavns anlæggenes særlige karakter er det desuden den daværende miljø- og energiminister (nu erhvervs- og vækstminister), 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 gælder rammelokalplanen, der er hæftet tæt sammen med den nuværende inddeling af lufthavnen i 4 afsnit med forskelligeartede anvendelsesbestemmelser.

Et nyt samlet plangrundlag omfatter

- Landsplandirektiv(er) med tilhørende Strategisk Miljøvurdering (SMV) (Erhvervsstyrelsen er myndighed)
- Rammelokalplan og evt. kommuneplantillæg (Erhvervsstyrelsen er myndighed)
- VVM-redegørelse (Som udgangspunkt vil SVANA eller MST være 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

Da det drejer sig om en sag af væsentlig statslig interesse må det ventes, at VVM-kompetencen tildeles Miljø- og fødevareministeriet ved SVANA eller MST. Der vil dog være mulighed for i forbindelse med en udbygningslov, at tillægge en anden myndighed (fx TBST) VVM-kompetencen.

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.

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.

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

Notat

Dato 13. september 2016

Støjregulering, teknologi udvikling, flytyper og banebenyttelse

I 1980 blev det besluttet at opgive planerne om en lufthavn på Salt-holm og i stedet at udbygge den eksisterende lufthavn i Kastrup. En afgørende forudsætning for den beslutning var, at den teknologiske udvikling og udviklingen i luftfartserhvervet havde betydet, at der generelt blev indsat større fly i trafikken, hvilket betød, at der kunne transporteres flere passagerer med færre operationer og dermed støjgener til følge. Yderligere blev tværbanen (12/30) benyttet i stadig mindre grad, hvilket ligeledes havde resulteret i en mindre støjpåvirkning af omgivelserne. Endelig blev det forudsat, at der ville være en begrænsning af trafikken om natten, at der ville blive gennemført støjdæmpende foranstaltninger, samt at tværbanen (12/30) ville blive flyttet/drejet. Disse forhold tilsammen betød, at det var miljømæssigt forsvarligt at udbygge Kastrup frem for at bygge en helt ny lufthavn.

Dette notat har til formål, at beskrive reguleringen af støj i forbindelse med flytrafikken.

Regulering af støj fra flytrafikken

Med henblik på at mindske støjbelastningen er Københavns Lufthavn og omkringliggende områder underlagt en række begrænsninger, der er fastlagt med udgangspunkt i forskellige lovgivninger. Nedenfor redegøres nærmere for sammenhængene imellem de forskellige former for regulering.

AIP Denmark

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).

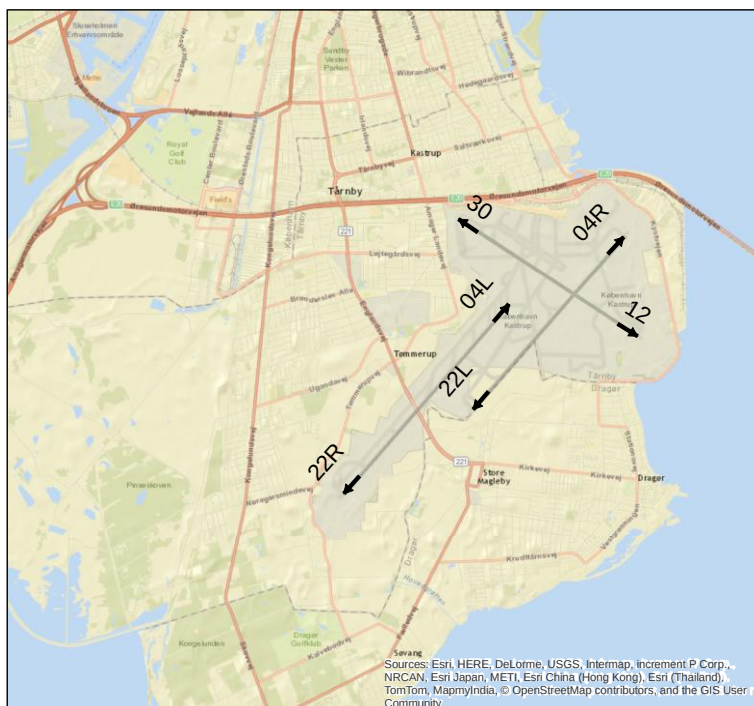
Dato 13. september 2016

AIP Denmark rummer blandt andet støjbegrænsende bestemmelser om brugen af banesystemet i Københavns Lufthavn (AD 2 EKCH, Af-snit 21). Bestemmelserne retter sig primært i mod de luftfarende.

AIP Denmark fastslår som overordnet princip, at banerne 04L/R og 22L/R (hovedbanerne) er de præferentielle baner, og at disse skal benyttes i videst muligt omfang. De mere detaljerede bestemmelser er opdelt på henholdsvis dag og nat samt store og små flytyper.

For mindre flytyper er der ingen begrænsning i dagsperioden (06–23) på hvilken af hovedbanerne, der benyttes, men for større flytyper gælder, at de skal benytte banen tættest på Dragør (04R) til starter og banen tættest på Tårnby (04L) til landinger, når flyveretningen er mod nordøst. Omvendt når flyveretningen er mod sydvest benyttes banen tættest på Tårnby (22R) til starter og banen tættest på Dragør (22L) til landinger. Om natten benyttes banen tættest på Dragør til både starter og landinger ved flyveretning mod sydvest. Dette system betyder i praksis en fordeling af støjbelastningen på de forskellige by-områder, og det betyder grundet den fremherskende vindretning, at størstedelen af landingerne foretages fra Øresund til 22L (Dragør) samt at størstedelen af starterne foretages fra 22R (Tårnby) ud over Kongelunden.

Figur 1: Baner i Københavns Lufthavn



Tværbanen (12/30) må benyttes, når en eller begge af hovedbanerne er lukkede fx pga. vejr, vind, vedligehold mv., bane 30 (retning mod Tårnby) må dog benyttes ubegrænset til landinger om dagen. Tvær-

Dato 13. september 2016

banen er lukket i natperioden, og kun undtagelsesvist kan bane 30 benyttes til landinger om natten.

Samlet set sikrer AIP Denmark at banerne benyttes, så støjbelastningen af omkringliggende boligområder minimeres. Det vil i praksis sige med mindst mulig trafik ind over Tårnby og København (landinger på bane 12 og starter på bane 30).

Hovedbanerne anvendes normalt til ca. 98 % af operationerne. I 2015, hvor bane 04R/22L var under udvidelse blev tværbanen dog benyttet væsentligt mere. Således blev 2,6 % af landingerne foretaget på bane 12, og 0,2 % af starterne på bane 30, hvilket resulterede i øget overflyvning af Tårnby og København. 12,6 % af landinger blev foretaget på bane 30, hvilket grundet den lange indflyvning også resulterede i støjgener på den svenske side syd for Malmø.

Udover banebenyttelsen rummer AIP Denmark også bestemmelser om krav om ligeudflyvning (22L/R, 12 og 30) og ligeindflyvning (04L/R), forbud mod motorreversering samt fastsættelse af et maximalt støjniveau i 6 målestationer i boligområder nær lufthavnen i natperioden. Markante overtrædelse af de støjbegrænsende bestemmelser er siden 1998 blevet strafsanktioneret. Dette gælder især bestemmelsen om ligeudflyvning.

Miljøgodkendelse

Lufthavne som virksomhedstype er omfattet af et miljøgodkendelseskrav, hvilket vil sige at lufthavnes 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 støjberegning. Som forudsætninger for støjberegningen ligger en trafikprognose kombineret med de krav til baneanvendelse, der fremgår af AIP Denmark. 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 støjberegningen, at de er skrevet ind i miljøgodkendelsen som vilkår. Øvrige vilkår omfatter fx en række specifikke støjgrænser, som lufthavnen skal føre tilsyn med overholdes, samt krav om, at København Lufthavn udarbejder en årsrapport, der redegør for støjbelastning, banebrug, flytyper mv.

Dato 13. september 2016

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, herunder en terminaludbygning mellem Finger D og GO-Terminalen.

Figur 2: Kortbilag fra miljøgodkendelse med angivelse af grænser for støj fra flytrafik



Regulering efter planloven

Arealanvendelsen og bebyggelsen i og omkring Københavns Lufthavn er reguleret af en række bestemmelser udstedt i medfør af planloven. En del af disse bestemmelser har til formål at begrænse støjbelastning, som lufthavnen påfører omgivelserne.

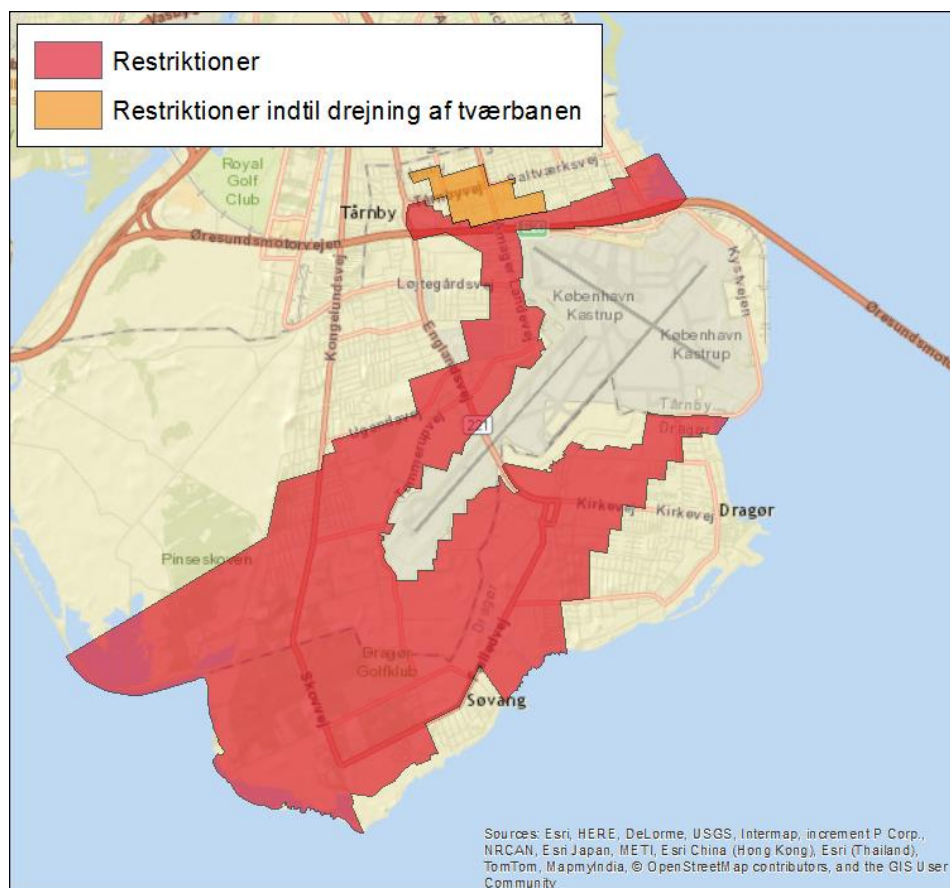
Fingerplan 2013

Fingerplan 2013 er et landsplandirektiv, der fastlægger de overordnede rammer for planlægning i Hovedstadsområdet. Kommuneplaner, og lokalplaner må ikke være i strid med Fingerplanen. Planen rummer en række specifikke bestemmelser relateret til støj fra Københavns Lufthavn. For det første fastlægger Fingerplanen, at ny bebyggelse i lufthavnen skal placeres på en sådan måde, at bebyggelsen bidrager

Dato 13. september 2016

til at afskærme omkringliggende boligområder. For det andet udpeger Fingerplanen nogle arealer uden for lufthavnen som støjkonsekvensområder, disse er omfattet af restriktioner. Der må indenfor støjkonsekvensområderne ikke udlægges ny byzone, og inden for den eksisterende byzone, må der ikke planlægges for nye støjfølsomme anvendelser (bolig- og sommerhusområder).

Figur 3: Støjkonsekvensområder/restriktionszoner fra Fingerplan 2013



Som det fremgår, er store dele af Tårnby og Dragør Kommuner omfattet af restriktioner, og der fremsættes løbende ønsker fra de to kommuner om at begrænse restriktionerne. Et areal i Tårnby har status af kun at være pålagt restriktioner indtil tværbanen 'drejes'. Det skal hertil bemærkes, at Københavns Lufthavn ingen konkrete planer har om at 'dreje' tværbanen.

Støjcirkulæret

"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" kaldes i daglig tale *støjcirkulæret*. Cirkulæret rummer dels restriktionszoner, der er sammenfaldne med de, der senere er indarbejdet i Fingerplan 2013, og dels en række bestemmelser om byggeri og afskærmning,

Dato 13. september 2016

som har til formål at begrænse generne for boligområderne omkring lufthavnen. Disse principper er videreført i rammelokalplanen for lufthavnen. Endelig rummer cirkulæret støjgrænser for støj fra flytrafikken. Disse er identiske med de støjgrænser, der er indarbejdet i miljøgodkendelsen (se figur 2).

Lokalplanlægning

Principperne fra Fingerplanen og støjcirkulæret er konkretiseret i kommuneplan, rammelokalplan og øvrige lokalplaner, der gennem mere detaljerede bestemmelser understøtter de samme to principper. 1: Anlæg på lufthavnens område skal bidrage til støjafskærmning og 2: Planlægningen for lufthavnens omgivelse skal begrænse støjfølsom anvendelse (boliger og sommerhusområder).

Udfasning af flytyper på EU-niveau

Endnu et element af central betydning for flytrafikkens støjpåvirkning af omgivelserne er, hvilke flytyper der benytter lufthavnen. Således har anvendelsen af mindre støjende flytyper været en væsentlig årsag til støjbelastningen af omgivelserne er mindre i dag end for 20 år siden. Støjbelastningen er særligt faldet i perioden fra 1996 til 2001, hvor en række flytyper er blevet udfaset i EU. Flytyperne omtales som *Kapitel 2 fly*.

Der er ligeledes sket en frivillig udfasning af støjende fly. Eksempelvis har SAS udfaset de brændstofskrævende og støjende MD80'ere, hvilket tydeligt ses på oversigter over mest benyttede flytyper, samt på de registrerede støjhændelser. I 2007 var MD80 den hyppigst benyttede flytype med over 50.000 årlige operationer et antal, der har været drastisk faldende. Netop MD80 stod sammen med Boeing 747 for over halvdelen af støjhændelserne (registrerede overskridelse i natperioden (23-06) på minimum 82 dB) i perioden 2009-12. I 2015 blev der anslået gennemført 30 operationer med MD80'ere og omkring 80 operationer med Boeing 747. Operationerne med 747 blev primært gennemført om natten, det vil sige at der formentlig er tale om cargo-flyvninger.

Flytyperne Airbus 300 - 600 og Boeing 747 stod for næsten 90 % af støjhændelserne i 2015, og der vurderes stort set udelukkende at være tale om cargo-flyvninger. Dette hænger dels sammen med, at cargo-fly ofte er ældre ombyggede passagerfly, der larmer mere end nyere fly, og dels med at cargo flyvninger ofte foregår om natten, hvor støjgrænserne er gældende.

I 2015 var Boeing 737 den hyppigst benyttede flytype med ca. 56.000 operationer, svarende til 22 % af samtlige operationer. Flytyperne

Dato 13. september 2016

Boeing 737, Airbus 320, CRJ, ATR72 og Airbus 319 stod tilsammen for 76 % af operationerne.

Københavns Lufthavn forventer at antallet af støjende fly, der opererer i lufthavnen fortsat vil falde frem i mod 2020, det samlede støjbillede forventes dog ikke at udvikle sig drastisk, da de hyppigst anvendte flytyper ikke er blandt de mest støjende.

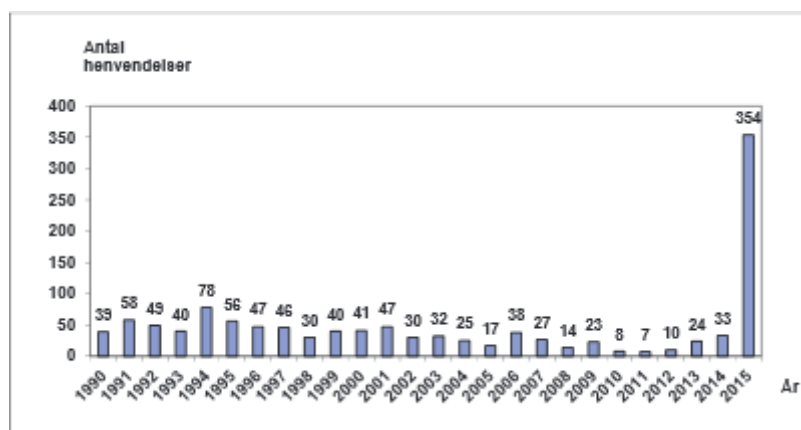
Støjklager

Myndighedsansvaret i forbindelse med klager over støj fra flytrafikken er fordelt imellem Miljøstyrelsen og Trafik- og Byggestyrelsen alt efter klagens karakter. Trafik- og Byggestyrelsen håndhæver AIP Denmark direkte over for luftfartsselskaberne, mens Miljøstyrelsen fører tilsyn med overholdelse af miljøgodkendelsens vilkår. Klager sendes som udgangspunkt direkte til lufthavnen, der behandler og sender svar med kopi til relevant myndighed.

Københavns Lufthavn modtager generelt få klager den bynære placering taget i betragtning. Dette skyldes kombinationen af støjafskærmning, krav til trafikafviklingen, udfasningen af støjende flytyper og begrænsningen af støjfølsomme anvendelser i nærområdet.

I 2015 var der et atypisk højt antal klager, hvilket skyldtes en øget brug af tværbanen imens 04R/22L var under ombygning. Dette underbygger, hvor stor betydning kravene til baneanvendelse har for støjpåvirkningen af omgivelserne, og det indikerer også, at uanset, at de mest støjende flytyper udfases, vil der fortsat være miljømæssige udfordringer ved en øget brug af tværbanen.

Figur 4: Antal henvendelser vedr. støjgener. Kilde: Københavns Lufthavns Årsrapport 2015 om flystøj.



På den baggrund må det konkluderes fra et miljømæssigt perspektiv, at tværbanens rolle alene bør være som 'back up' til sikring af regulariteten, og at det vil være forbundet med betydelige udfordringer, at anvende banen permanent.

Notat

Dato 13. september 2016

NOTAT

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

Tilrettet 13. september 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 Fødevareministeriet 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 landsplandirektiver, kommuneplantillæg og rammelokalplan..

Miljø- og Fødevareministeriet ved Miljøstyrelsen har myndighedsansvaret for miljøgodkendelse og VVM-redegørelse (mangler endelig afklaring). 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 er myndighed)
- 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 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).
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: Kristina Samsøe Mosbæk
Sent: Tue, 13 Oct 2015 13:46:37 +0000
To: TRM Nicolai Heric Leth (nhl@trm.dk)
Cc: Niels Remmer;Allan Hansen Ekstrand;lpc@trm.dk
Subject: Udbygning af Københavns Lufthavn - notat om proces og status for TBST's myndighedsbehandling

Kære Nicolai

Efter aftale fremsendes hermed notat om proces og status for TBST's myndighedsbehandling ift. udbygning af Københavns Lufthavn, jf. vores drøftelse på møde den 29. september 2015.

Notatet er godkendt af Niels.

Til jeres orientering er endvidere vedhæftet det seneste udkast til kommissorium for en statslig styregruppe og koordinationsgruppe, som I har efterspurgt.

Mvh. Kristina

Kristina Samsøe Mosbæk, Specialkonsulent/Senior Advisor

Trafik- og Byggestyrelsen

Danish Transport and Construction Agency

Edvard Thomsens Vej 14

2300 København S

Mobil direkte: +45 7226 7094

Hovednummer: +45 7221 8800

kmo@tbst.dk

www.tbst.dk

Til Transport- og Bygningsministeriet
Internationalt Kontor

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 72267094
Fax 7262 6790
kmo@tbst.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Notat
Journal TS31200-00183
Dato 13. oktober 2015

Udbygning af Københavns Lufthavn – status og proces for Trafik- og Byggestyrelsens myndighedsbehandling

Transport- og Bygningsministeriets departement har på møde 29. september 2015 efterspurgt en status på samt redegørelse over processen for Trafik- og Byggestyrelsens myndighedsbehandling af en evt. nedlæggelse af bane 12/30 i Københavns Lufthavn. Dette notat giver en opdateret status på Trafik- og Byggestyrelsens notat af 9. marts 2015 "Udbygning i Københavns Lufthavn".

Expanding CPH

Københavns Lufthavne A/S (CPH) lancerede i 2014 vækstvisionen "Expanding CPH", hvor målet næsten er en fordobling af passagerantallet fra 25 mio. til 40 mio. årligt. Det er lufthavnens vision at udvide lufthavnen, så den forbliver kompakt, hvilket betyder, at terminalbygninger, fingre og standpladser udvides ud imod baneområdet. Udbygningen vil ske i etaper i takt med behovet. Med denne vækstvision vil lufthavnen fastholde sin position som nordeuropæisk hub med et bredt og udbygget rutenet af internationale flyforbindelser til og fra lufthavnen.

Lufthavnens udbygningsplaner indebærer i de nuværende planer bl.a. en nedlæggelse af tværbanen (bane 12/30).

Regler for arealanvendelsen i lufthavnen

Der foreligger i dag et sæt af regler for lufthavnens fysiske udvikling dels ved lovgivning, 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 Fødevareministeriet og Tårnby kommune er ansvarlige for at udarbejde:

- Lov om udbygning af Københavns Lufthavn (senest ændret i 1992).
- Landsplandirektiv fra 1997 med tilhørende kommune- og lokalplan
- Lufthavnens miljøgodkendelse fra 1997 med tilhørende Vurdering af Virkningerne på Miljøet (VVM), som blev gennemført i 1995-97.

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

Erhvervs- og Vækstministeriet ved Erhvervsstyrelsen har myndighedsansvaret for planlægningen, herunder landsplandirektiv, kommunepantillæg 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 Fødevareministeriet ved Miljøstyrelsen har myndighedsansvaret for miljøgodkendelse, VVM-redegørelse [mangler endelig afklaring] og støjcirculæret for så vidt angår bestemmelserne om støj.

Tårnby Kommune har myndighedsansvaret for den efterfølgende administration af det overordnede lov- og plangrundlag fastsat af de statslige plan-, transport- og miljømyndigheder. Tårnby Kommune har som led heri kompetence til at lokalplanlægge inden for rammen af det overordnede plangrundlag.

Etablering af statslig styregruppe og koordinationsgruppe

Trafik- og Byggestyrelsen har været i dialog med Erhvervsstyrelsen og Miljøstyrelsen i forhold til at etablere en statslig styregruppe og koordinationsgruppe i forbindelse med udbygning af Københavns Lufthavn. Det er vurderingen, at 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.

Formålet med etableringen af en statslig styregruppe og 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 lov- og plangrundlaget
- sikre en rettidig involvering og tæt dialog med øvrige relevante myndigheder og centrale aktører

Der foreligger pt. et udkast til kommissorium for en statslig styregruppe og koordinationsgruppe i forbindelse med udbygning af Københavns Lufthavn. Kommissorium forventes færdigt i løbet af efteråret 2015. I det foreløbige udkast, som er vedlagt dette notat, lægges der op til at:

- Styregruppen består af embedsmænd på ledelsesniveau fra Trafik- og Byggestyrelsen, Erhvervsstyrelsen og Miljøstyrelsen. Aktørerne i styregruppen har hver især beslutningskompetence og fastlægger i samarbejde de nærmere retningslinjer for varetagelsen af statslige interesser i forbindelse med den fortsatte udbygning og drift af lufthavnen.
- Koordinationsgruppen består af styregruppens repræsentanter fra Erhvervsstyrelsen, Trafik- og Byggestyrelsen og Miljøstyrelsen samt repræsentanter fra Finansministeriet, Tårnby Kommune og CPH. 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 langsigtede udvikling.

Proces for myndighedsbehandlingen

I forbindelse med CPH's ønske om at nedlægge bane 12/30, vil lufthavnen have behov for tilladelser i henhold til såvel luftfartslovens § 55, stk. 1 som luftfartslovens § 60 og relevante BL'er.

CPH har over for Trafik- og Byggestyrelsen oplyst, at de ønsker, at processen for udbygningen af lufthavnen deles i to faser:

Første fase består i, at CPH skal ansøge om at få en politisk tilladelse til at nedlægge bane 12/30 i medfør af luftfartslovens § 55, stk. 1. En forudsætning for at Trafik- og Byggestyrelsen kan udstede en politisk tilladelse, vil kræve, at udbygningsloven (lov nr. 271 af 16. juni 1980 om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup) ændres. Transport- og Bygningsministeriet ved Trafik- og Byggestyrelsen 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.

Anden fase omhandler udarbejdelse af nyt samlet plangrundlag for lufthavnen:

- Landsplandirektiv(er) med tilhørende Strategisk Miljøvurdering (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)

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

Når det samlede plangrundlag er udarbejdet, vil CPH herefter skulle ansøge Trafik- og Byggestyrelsen om en teknisk godkendelse i medfør af luftfartslovens § 60 og relevante BL'er.

Processen for en teknisk godkendelse består af følgende:

1. CPH skal ved ændring af designet på lufthavnens anlæg 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 behørigt 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. Først herefter kan den del af lufthavnen, som er berørt af anlægsændringerne, tages i brug.

Bemærk at CPH skal have konverteret deres driftstilladelse til EU-certifikat inden udgangen af 2017 i medfør af EU-forordning nr. 139/2014. Herefter vil ændringer og nyetableringer af flyvepladsen skulle leve op til forordningens krav.

Status på TBST's myndighedsbehandling

Trafik- og Byggestyrelsen har i foråret og frem til sommerferien holdt indledende møder med CPH om udbygningsplanerne. CPH har over for Trafik- og Byggestyrelsen oplyst, at man arbejder på at nedlægge ba-

ne 12/30 (og altså ikke kun at forkorte banen). På møderne er krav til indholdet i ansøgningen om at opnå en politisk tilladelse i medfør af luftfartslovens § 55, stk. 1 i forbindelse med nedlæggelse af bane 12/30 blevet drøftet, herunder krav om støjberegninger, påvirkninger af regulariteten m.m. [særsomt notat om krav til ansøgningen er under udarbejdelse og følger snarest].

Politisk forventes forslaget om at nedlægge tværbanen at påkalde sig særlig interesse i relation til påvirkning af regulariteten i Københavns Lufthavn. Herudover forventes forslaget at skabe interesse særligt i relation til den ændrede støjpåvirkning ved nedlæggelse af tværbanen og det formodede nye beflyvningsmønster.

Når der foreligger en ansøgning fra Københavns Lufthavn om en principiel politisk tilladelse i medfør af luftfartslovens § 55, st. 1 til nedlæggelse af bane 12/30 samt ændring af nordområdet, vil Trafik- og Byggestyrelsen skulle tage stilling til, om ansøgningen kan imødekommes, herunder om der er grundlag for at igangsætte en lovforberedende proces med henblik på at ændre udbygningsloven, der, som tidligere nævnt, vil være en forudsætning for, at Trafik- og Byggestyrelsen kan give en politisk tilladelse.

Grundet sagens væsentlighed og omfang vil ansøgningen blive forelagt transport- og bygningsministeren, bl.a. med henblik på at få afgjort, om Trafik- og Byggestyrelsen skal igangsætte den lovforberedende proces i forhold til udbygningsloven.

Hvis transport- og bygningsministeren beslutter at igangsætte den lovforberedende proces, vil Trafik- og Byggestyrelsen udarbejde et forslag til ændring af udbygningsloven, herunder bl.a. vurdere omfanget af den miljøpåvirkning, lovforslaget forventes at medføre.

Det fremgår af udbygningslovens § 4, at: *"Trafikministeren fastlægger i samarbejde med miljøministeren de nærmere retningslinjer for varetagelsen af miljøhensynene i forbindelse med den fortsatte udbygning og drift af lufthavnen.*

Trafik- og Byggestyrelsen er i dialog med de øvrige miljømyndigheder herom. Endvidere vil Trafik- og Byggestyrelsens notat om krav til indholdet i CPH's ansøgning, jf. ovenfor, endvidere være koordineret med de øvrige miljømyndigheder.

CPH har senest over for Trafik- og Byggestyrelsen tilkendegivet, at de forventer at fremsende en ansøgning om at få en politisk tilladelse i medfør af luftfartslovens § 55, stk. 1 til at nedlægge bane 12/30 samt udvidelse af nordområdet mod sydvest inden udgangen af 2015.

Proces for ny lokalplan for østområdet

Arbejdet med at udarbejde en ny lokalplan for østområdet i lufthavnen er ikke en del af ovenstående omtalte udbygningsplaner i CPH, men derimod et særskilt arbejde, som blev besluttet at genoptage i 2014 og forventes færdigt i 2015. Tårnby Kommune er myndighed for arbejdet.

Erhvervsstyrelsen har deltaget i arbejdsgruppen sammen med Tårnby Kommune og CPH, hvor styrelsen har repræsenteret øvrige statslige myndigheder med henblik på at sikre afklaring omkring statslige interesser i arbejdet, før end lokalplanen skal behandles politisk. Trafik- og Byggestyrelsen har haft en god og tæt dialog med Erhvervsstyrelsen om de statslige interesser særligt i forhold til forståelsen af begrebet "lufthavnsrelateret". Endvidere har Trafik- og Byggestyrelsen deltaget i et enkelt arbejdsgruppemøde med henblik på at fremføre Trafik- og Byggestyrelsens opfattelse af "lufthavnsrelateret".

Som Trafik- og Byggestyrelsen også har anført i notat af 9. marts 2015 har styrelsen en snæver og restriktiv opfattelse af, hvad der kan betragtes som "lufthavnsrelateret formål". Da der er tale om en sparsom arealressource i lufthavnen, lægger Trafik- og Byggestyrelsen vægt på, at arealet alene anvendes til, hvad der har en tæt og funktionel afhængighed af en placering i en lufthavn. Det betyder også, at lufthavnens areal ikke skal benyttes til funktioner, der kan placeres et andet sted og stadig tæt på lufthavnen.

Trafik- og Byggestyrelsen følger arbejdet tæt og er løbende i dialog med Erhvervsstyrelsen om fremdrift og status i arbejdet om en ny lokalplan.

NOTAT

14. august 2015

/Maja Bagge Lillelund + Christina Berlin Hovmand

Sag

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 lov- og plangrundlaget
- og sikre en rettidig involvering og tæt dialog med øvrige relevante myndigheder og centrale aktører.

Baggrund

Københavns Lufthavn, Kastrup er det centrale knudepunkt for lufttrafikken 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 Fødevareministeriet 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.

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

Organisering: Styregruppe og Koordinationsgruppe

Styregruppe

For at sikre en effektiv koordinering og tæt dialog mellem de ansvarlige statslige myndigheder om lov- og plangrundlaget nedsættes der en statslig styregruppe for varetagelse af et eventuelt 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 embedsmænd på ledelsesniveau fra Erhvervsstyrelsen, Trafik- og Byggestyrelsen og Miljøstyrelsen.

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

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 langsigtede udvikling.

Koordinationsgruppen består af styregruppens repræsentanter fra Erhvervsstyrelsen, Trafik- og Byggestyrelsen og Miljøstyrelsen samt repræsentanter på ledelsesniveau fra Finansministeriet, Tårnby Kommune og CPH.

Ansvars- og rollefordeling

Erhvervs- og Vækstministeriet ved Erhvervsstyrelsen er formand for styregruppen og koordinationsgruppen og besidder som led heri i sekretariatsrollen i begge grupper.

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).

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

Miljø- og Fødevareministeriet ved Miljøstyrelsen har myndighedsansvaret for miljøgodkendelse, VVM-redegørelse (mangler endelig afklaring) og støj-cirkulæret for så vidt angår bestemmelserne om støj.

Tårnby Kommune har myndighedsansvaret for den efterfølgende administration af det overordnede lov- og plangrundlag fastsat af de statslige plan-, transport- og miljømyndigheder. 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.

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 foreligger udkast til offentlig høring af lovforslag (udbygningslov) og forud for projektopstart af VVM-proces.

Hovedopgaver og proces

Første skridt i en ændring af det eksisterende lov- og plangrundlag forventes at være 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 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)

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. CPH har senest over for Trafik- og Byggestyrelsen tilkendegivet, at de forventer at fremsende en ansøgning om nedlæggelse af bane 12/30 samt udvidelse af nordområdet mod sydvest inden udgangen af 2015.

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 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: Støjcirculæret 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 rammevilkår 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.

From: Kristina Samsøe Mosbæk
Sent: Mon, 9 Nov 2015 11:14:09 +0000
To: 'TRM Nicolai Heric Leth'
Cc: TRM Lisa Pontoppidan Chahil;Niels Remmer;Allan Hansen Ekstrand
Subject: SV: status og proces for myndighedsbehandling

Kære Nicolai

Hermed svar på dine spørgsmål, jf. din mail af 4. november.

Som det fremgår af Trafik- og Byggestyrelsens notat af 13. oktober 2015, arbejdes der på at etablere en statslig styregruppe og koordinationsgruppe med henblik på at koordinere sagsbehandlingen, herunder de statslige interesser, i forbindelse med udbygningen af Københavns Lufthavn. Grunden til, at Transport- og Bygningsministeriets departement i det foreløbige udkast til kommissorium ikke er repræsenteret i styre- og koordinationsgruppen, skyldes, at det telefonisk har været aftalt mellem departementet og Trafik- og Byggestyrelsen, at styrelsen varetager denne opgave. Såfremt Transport- og Bygningsministeriets departement måtte ønske at deltage i arbejdet fremadrettet, vil styrelsen naturligvis sørge for, at jeres repræsentation fremgår af kommissoriet.

Endvidere kan jeg oplyse, at Trafik- og Byggestyrelsen den 3. november 2015 har modtaget et justeret udkast til kommissorium fra Erhvervsstyrelsen (er vedhæftet denne mail). Trafik- og Byggestyrelsen har ingen bemærkninger hertil. Såfremt I har evt. bemærkninger, hører vi det meget gerne med henblik på at give en tilbagemelding til Erhvervsstyrelsen (som herefter vil forestå forelægges for Finansministeriet). Hvad angår dit spørgsmål om kapaciteten, ser vi dette som værende et anliggende for Transport- og Bygningsministeriets ressort, hvorfor vi ikke har inddraget dette i kommissoriet for den statslige styre- og koordinationsgruppe.

Mvh. Kristina

Kristina Samsøe Mosbæk, Specialkonsulent/Senior Advisor

Trafik- og Byggestyrelsen

Danish Transport and Construction Agency

Edvard Thomsens Vej 14

2300 København S

Mobil direkte: +45 7226 7094

Hovednummer: +45 7221 8800

kmo@tbst.dk

www.tbst.dk

Fra: TRM Nicolai Heric Leth [mailto:nhl@trm.dk]

Sendt: 4. november 2015 15:50

Til: Kristina Samsøe Mosbæk

Cc: TRM Lisa Pontoppidan Chahil; Niels Remmer

Emne: status og proces for myndighedsbehandling

Hej Kristina

Tak for dit notat af 13. oktober. Jeg kan se at I tidligere har sendt et lignende statusnotat til os den 9. marts. Notatet blev dengang godkendt af vores direktion. Jeg tænker derfor at det aktuelle notat ligeledes skal godkendes af vores direktion. Jeg skal derfor spørge til følgende:

- Det lader til at der nedsættes en række styregrupper og arbejdsgrupper. I notat af 9.3 er dep. en del af disse. I seneste udkast er dep – så vidt jeg kan se - skrevet ud. Hvad er baggrunden for dette.
- Hvad er status for kommissoriet af 14. august? Forudsættes det at dep. godkender dette.
- Hvilke overvejelser gør I jer (har gjort jer) med hensyn til kapaciteten i lufthavnen (jeres notat synes alene at gå på proces og plangrundlag)?

Ring evt. i sagen. Notatet forudsættes lagt op her i huset, så snart ovenstående er afklaret.

Venlig hilsen

Nicolai Heric Leth

Chefkonsulent
Transport- og Bygningsministeriet
Ministry of Transport and Building
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K
Telefon +45 41712730
nhl@trm.dk
www.trm.dk

Denne mail er blevet scannet for virus af TDC Mailfilter.

NOTAT

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

Sag

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
- og sikre en rettidig involvering og tæt dialog med øvrige relevante myndigheder og centrale aktører.

Baggrund

Københavns Lufthavn, Kastrup er det centrale knudepunkt for lufttrafikken 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 Lufthavne (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 Fødevareministeriet 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.

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, TårnbyKommune og CPH samt øvrige parter efter behov.

Ansvars- og rollefordeling

Erhvervs- og Vækstministeriet ved Erhvervsstyrelsen er formand for styregruppen og koordinationsgruppen og besidder som led heri sekretariatsrollen i begge grupper.

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).

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

Miljø- og Fødevareministeriet ved Miljøstyrelsen har myndighedsansvaret for miljøgodkendelse, VVM-redegørelse (mangler endelig afklaring) og støjcirculæret for så vidt angår bestemmelserne om støj. *Tårnby Kommune* har myndighedsansvaret for den efterfølgende administration af det overordnede lov- og plangrundlag fastsat af de statslige plan-, transport- og miljømyndigheder. 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)

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. CPH har senest over for Trafik- og Byggestyrelsen tilkendegivet, at de forventer at fremsende en ansøgning om nedlæggelse af bane 12/30 samt udvidelse af nordområdet mod sydvest inden udgangen af 2015.

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 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: Støjcirculæret 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 rammevilkår 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.

From: Kristina Samsøe Mosbæk
Sent: Thu, 15 Oct 2015 08:55:42 +0000
To: Maja Bagge Lillelund (MajBag@erst.dk)
Cc: Allan Hansen Ekstrand
Subject: Opfølgning på møde af 23/9 2015 om kommissorium for statslig styre- og koordinationsgruppe ifm. udbygning af CPH

Kære Maja

Som aftalt på møde af 23. september 2015 fremsendes hermed udkast til bilag til kommissoriet, hvori der er redegjort for Trafik- og Byggestyrelsens proces for myndighedsbehandlingen af en evt. nedlæggelse af bane 12/30.

Jeg fremsender bilager i Word, således du har mulighed for evt. at klippe bidraget sammen med jeres procesbeskrivelse.

Såfremt I har evt. spørgsmål el. bemærkninger, må du endelig tage fat i mig.

Mvh. Kristina
Kristina Samsøe Mosbæk, Specialkonsulent/Senior Advisor
Trafik- og Byggestyrelsen
Danish Transport and Construction Agency
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

Mobil direkte: +45 7226 7094
Hovednummer: +45 7221 8800
kmo@tbst.dk
www.tbst.dk

BILAG

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 72267094
Fax 7262 6790
kmo@tbst.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Notat
Journal TS31200-00183
Dato 14. oktober 2015

Proces for Trafik- og Byggestyrelsens behandling af en evt. nedlæggelse af bane 12/30

I forbindelse med Københavns Lufthavns (CPH) ønske om at nedlægge bane 12/30, vil lufthavnen have behov for tilladelser i henhold til såvel luftfartslovens § 55, stk. 1 som luftfartslovens § 60 og relevante Bestemmelser for Luftfart (BL'er).

Første fase består i, at CPH skal ansøge om at få en politisk tilladelse til at nedlægge bane 12/30 i medfør af luftfartslovens § 55, stk. 1. En forudsætning for, at Trafik- og Byggestyrelsen kan udstede en politisk tilladelse, vil kræve en ændring af udbygningsloven (lov nr. 271 af 16. juni 1980 om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup).

Når der foreligger en ansøgning fra CPH om en principiel politisk tilladelse i medfør af luftfartslovens § 55, stk. 1 til at nedlægge bane 12/30 samt ændring af nordområdet, vil Trafik- og Byggestyrelsen skulle tage stilling til, om ansøgningen kan imødekommes, herunder om der er grundlag for at igangsætte en lovforberedende proces med henblik på at ændre udbygningsloven.

Grundet sagens væsentlighed og omfang vil ansøgningen blive forelagt transport- og bygningsministeren, bl.a. med henblik på at få afgjort, om Trafik- og Byggestyrelsen skal igangsætte den lovforberedende proces.

Hvis transport- og bygningsministeren beslutter at igangsætte den lovforberedende proces, vil Trafik- og Byggestyrelsen udarbejde et forslag til ændring af udbygningsloven, herunder bl.a. vurdere omfanget af den miljøpåvirkning, lovforslaget forventes at medføre.

Anden fase omhandler udarbejdelse af nyt samlet plangrundlag for lufthavnen, herunder landsplandirektiv(er), rammelokalplan, VVM-redegørelse, miljøgodkendelse mv. Når det samlede plangrundlag er udarbejdet, vil CPH herefter skulle ansøge Trafik- og Byggestyrelsen om en teknisk godkendelse i medfør af luftfartslovens § 60 og relevante BL'er.

Processen for en teknisk godkendelse består af følgende:

1. CPH skal ved ændring af designet på lufthavnens anlæg 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 behørigt rettelser, som skal foretages, herunder tillige publicering i AIP Denmark vedr. de aktuelle anlægsændringer. 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. Først herefter kan den del af lufthavnen, som er berørt af anlægsændringerne, tages i brug.

Bemærk at CPH skal have konverteret deres driftstilladelse til EU-certifikat inden udgangen af 2017 i medfør af EU-forordning nr. 139/2014. Herefter vil ændringer og nyetableringer af flyvepladsen skulle leve op til forordningens krav.

From: TRM Nicolai Heric Leth
Sent: Wed, 4 Nov 2015 14:50:17 +0000
To: Kristina Samsøe Mosbæk
Cc: TRM Lisa Pontoppidan Chahil;Niels Remmer
Subject: status og proces for myndighedsbehandling

Hej Kristina

Tak for dit notat af 13. oktober. Jeg kan se at I tidligere har sendt et lignende statusnotat til os den 9. marts. Notatet blev dengang godkendt af vores direktion. Jeg tænker derfor at det aktuelle notat ligeledes skal godkendes af vores direktion. Jeg skal derfor spørge til følgende:

- Det lader til at der nedsættes en række styregrupper og arbejdsgrupper. I notat af 9.3 er dep. en del af disse. I seneste udkast er dep – så vidt jeg kan se - skrevet ud. Hvad er baggrunden for dette.
- Hvad er status for kommissoriet af 14. august? Forudsættes det at dep. godkender dette.
- Hvilke overvejelser gør I jer (har gjort jer) med hensyn til kapaciteten i lufthavnen (jeres notat synes alene at gå på proces og plangrundlag)?

Ring evt. i sagen. Notatet forudsættes lagt op her i huset, så snart ovenstående er afklaret.

Venlig hilsen

Nicolai Heric Leth

Chefkonsulent

Transport- og Bygningsministeriet

Ministry of Transport and Building

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

Telefon +45 41712730

nhl@trm.dk

www.trm.dk

Denne mail er blevet scannet for virus af TDC Mailfilter.
