

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon +45 7221 8800
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Notat
Dato: 23-01-2026
Sagsnr.: 2025-278528
Sagsbehandler: NAVE

Afgrænsningsnotat for bekendtgørelse om flystøj fra Københavns Lufthavn

Dette notat omhandler afgrænsningen for miljørapporten for bekendtgørelse om flystøj fra Københavns Lufthavn.

Indledning

Afgrænsningsnotatet fastlægger indholdet af den miljørapport, der skal udarbejdes for bekendtgørelse om flystøj fra Københavns Lufthavn, Kastrup [fremadrettet kaldet støjbekendtgørelsen].

I henhold til miljøvurderingslovens¹ § 2, stk. 1, nr. 1, litra a, vurderes støjbekendtgørelsen at danne rammer for fremtidige anlægstilladelser. Ved vedtagelsen af en støjbekendtgørelse for Københavns Lufthavn, Kastrup, sættes rammer for drift af lufthavnen, hvilket har rammesættende betydning for, hvilke anlægstilladelser, der vil kunne udstedes. På den baggrund vurderer Trafikstyrelsen, at støjbekendtgørelsen opfylder miljøvurderingslovens § 2, stk. 1, nr. 1, litra a og at der dermed skal gennemføres en miljøvurdering af bekendtgørelsen.

Støjbekendtgørelsen vil regulere og fastsætte rammer for fremtidige tilladte støjniveauer i og omkring Københavns Lufthavn. Bekendtgørelsen fastsætter videre rammer for støjen, end de vejledende støjgrænser for lufthavne, da Københavns Lufthavn, Kastrup anses for at være vital infrastruktur og en væsentlig samfundsinteresse. Den nye bekendtgørelse begrænser dog den tilladte støj i forhold til den nuværende regulering af støj fra lufthavnen.

Formål med afgrænsning

Myndigheden skal forud for udarbejdelsen af miljørapporten for planer og programmer foretage en afgrænsning af miljørapportens indhold.

Afgrænsningen skal tage hensyn til planens særlige karakteristika, dets forventede indvirkning på miljøet samt resultaterne af myndighedshøringen.

¹ LBK nr. 4 af 03/01/2023 af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)



Afgrænsningsnotatet er udarbejdet med det mål for øje, at miljørapporten vil indeholde de oplysninger, som med rimelighed kan forlanges med hensyntagen til den aktuelle viden og gængse vurderingsmetoder og til, hvor detaljeret planen er, hvad planen indeholder, på hvilket trin i et beslutningsforløb planen befinder sig, og hvorvidt bestemte forhold vurderes bedre på et andet trin i det pågældende forløb.

Det er hensigten med afgrænsningsnotatet, at det på forhånd vurderes, hvorvidt planen formodes at medføre påvirkninger på en eller flere miljøfaktorer, for at kunne fokusere miljørapporten på disse miljøfaktorer. Derudover beskrives forventede metoder til at undersøge og vurdere planens miljømæssige konsekvenser.

Den endelige afgrænsning fastlægges af Trafikstyrelsen på baggrund af kommentarer fra høringen af berørte myndigheder.

Regelgrundlag

Støjbekendtgørelsen betragtes som en "plan", hvorved en eventuel miljøvurderingspligt vil være reguleret af miljøvurderingslovens regelsæt for miljøvurdering af planer og programmer.

I henhold til miljøvurderingslovens § 2, stk. 1, nr. 1, litra a, vurderes støjbekendtgørelsen at danne rammer for fremtidige anlægstilladelser. Ved vedtagelsen af en støjbekendtgørelse sættes rammer for drift af lufthavnen, hvilket har rammesættende betydning for, hvilke anlægstilladelser, der vil kunne udstedes. Eksempelvis vil væsentlige ændringer af banesystemet eller andre tilsvarende projekter være omfattet af VVM-direktivets bilag 1 og/eller 2. De fastsatte støjvilkår i støjbekendtgørelsen vil være rammesættende ifm. sagsbehandlingen af anlægstilladelserne til sådanne projekter. Endvidere vurderes det, at støjbekendtgørelsen kræver en vurdering af virkningen på de nærmeste internationale naturbeskyttelsesområder (Natura 2000-områder) under hensyntagen til områdernes bevaringsmålsætninger.

Støjbekendtgørelsen vil blive udarbejdet af transportministeren i henhold til lov nr. 1786 af 29/12/2025 om ændring af lov om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup (Bemyndigelse til at fastsætte regler om overordnede rammer for støjudledning som følge af lufthavnens drift). Støjbekendtgørelsen opfylder således også miljøvurderingslovens § 2, stk. 1, nr. 1, litra b.

Trafikstyrelsen vurderer endvidere, at støjbekendtgørelsen er omfattet af miljøvurderingslovens § 8, stk. 1, nr. 3, herunder § 8, stk. 2, nr. 2, (i øvrigt fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser og kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet), hvorfor myndigheden skal gennemføre en miljøvurdering af bekendtgørelsen.

Kriterierne for, om støjbekendtgørelsen skal undergå en miljøvurdering, er dermed opfyldt.

Der gennemføres således en miljøvurdering jf. miljøvurderingsloven i forbindelse med udarbejdelsen af støjbekendtgørelsen.

Projektbeskrivelse

Ved lov om ændring af lov om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup (Bemyndigelse til at fastsætte regler om overordnede rammer for støjudledning som følge af lufthavnens drift) bemyndiges transportministeren til at fastsætte regler for varetagelse af de



overordnede støjforhold for Københavns Lufthavn, Kastrup. Loven trådte i kraft d. 1. januar 2026. Hjemlen indebærer, at transportministeren kan udstede en bekendtgørelse, der fastsætter de overordnede rammer for støj, som Miljøstyrelsen skal benytte ved fastsættelse af de vilkår om støj, som lufthavnen skal holde sig inden for.

På den baggrund har Trafikstyrelsen udarbejdet et udkast til bekendtgørelse for flystøj for Københavns Lufthavn, som vurderes at skulle undergå en miljøvurdering, inden den kan endelig vedtages. Dette notat er en afgrænsning af, hvad en sådan miljøvurdering skal indeholde.

Baggrund

De gældende rammer for støj i Københavns Lufthavn er fastsat i det såkaldte støjcirkulære². Cirkulæret er fra 1997 og blev udarbejdet i forbindelse med et større lokalplanarbejde i forlængelse af etablering af Øresundsforbindelsen.

Cirkulæret omfatter både bestemmelser som vedrører støj, samt en række bestemmelser som vedrører planlægning.

Bestemmelserne om støj giver Københavns Lufthavn mulighed for at have et trafikniveau, hvor flere nærliggende arealer bliver støjpåvirket over de vejledende grænseværdier for flystøj, herunder flere boligområder. Uden denne mulighed kan der ikke ligge en international knudepunkt-lufthavn i København på den nuværende placering.

De rammer, der er fastsat i støjcirkulæret, er baseret på et scenarie for flytrafikken i 2005, altså en udvikling i flytrafikken, som blev forventet i 1997.

Rammen er illustreret i et kortbilag, som viser konturerne for støjudbredelsen fra den trafik der indgår i 2005 scenariet. Det fremgår således af kortbilaget, hvor meget flytrafikken fra Københavns lufthavn, Kastrup maksimalt må støje, og hvilke områder der må være belastet af flystøj fra lufthavnen.

Den støjbekendtgørelse, som miljøvurderes, fastsætter en ny ramme for den maksimale gennemsnitlige støjpåvirkning fra Københavns Lufthavn, som er baseret på den trafikmængde, der var i lufthavnen i 2018. Denne støjpåvirkning er lavere end rammen i støjcirkulæret, da antallet af operationer (starter og landinger med fly) var lavere i 2018 end i 2005 scenariet, og da de flytyper, som indgår i trafikken fra 2018 støjer væsentligt mindre end de flytyper, som indgår i det gamle 2005 scenarie.

I forhold til støj, fastsætter støjcirkulæret også grænser for den maksimale støj fra enkelthændelser fra flytrafik i natperioden samt bestemmelser for motorafprøvning af fly. Disse bestemmelser indhold videreføres uændret i støjbekendtgørelsen. Derudover tilføjes en ny bestemmelse om en ramme for den maksimale gennemsnitlige støjpåvirkning om natten, som også er baseret på den trafikmængde, der var i lufthavnen i 2018.

Overordnet viderefører støjbekendtgørelsen §§ 8 - 10 fra det gamle støjcirkulære, mens et nyt plangrundlag viderefører de resterende dele af støjcirkulæret, som fortsat er relevante. Plan-

² <https://www.lovguiden.dk/loven/cirkul%C3%A6re-om-udbygning-af-k%C3%B8benhavns-lufthavn-kastrup-samt-bygge-og-anvendelsesregulerende-bestemmelser-for-omr%C3%A5der-der-er-belastet-af-st%C3%B8j-fra-trafikken-p%C3%A5-lufthavnen-til-k%C3%B8benhavns-amt-samt-drag%C3%B8r-og-t%C3%A5rnby-kommuner>



og Landdistriktsstyrelsen er ansvarlig myndighed for plangrundlaget. Dette notat og miljøvurderingen omhandler alene støjbekendtgørelsen.

Beskrivelse af metode for støjberegninger

De støjkonturer, der reguleres efter, og som er vist på kortbilag i reguleringen³, er fastsat på baggrund af beregninger af støjen. Beregningerne viser den gennemsnitlige støj – "L_{DEN}", som er baseret på de tre mest trafikerede måneder af året, og hvor flyvninger om natten vægtes højere end flyvninger om dagen.

Det kortbilag, som indgår i støjcirkulæret, er beregnet på baggrund af en beregningsmetode, som er beskrevet i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5 fra 1994 om støj fra flyvepladser.

I 2024 udgav Miljøstyrelsen imidlertid et tillæg til vejledningen fra 1994, som opdaterer beregningsmetoden, så den følger de internationale retningslinjer, og som indfører en ny indikator for flystøj i natperioden – L_{night} - med tilhørende vejledende grænseværdier.

Den nye beregningsmetode medfører, at støjberegninger af et givent trafikscenarie viser en lidt større støjpåvirkning end beregninger foretaget af det samme trafikscenarie med den gamle metode. Det har ikke betydning for den faktisk oplevede (eller målte) støj, men det har betydning for, hvordan støjen illustreres på kortbilag o.l. Derfor kan man ikke umiddelbart sammenligne støjkurver, som er baseret på hhv. den gamle og den nye metode.

Derfor er der til brug for sammenligning udarbejdet en støjberegning med den nye metode af 2005 scenariet (referencescenariet), som fastsatte rammen for den maksimale støj i støjcirkulæret, som udgør referencescenariet, som beskrevet nedenfor.

Støjbekendtgørelsen indeholder støjkurver for både 65 dB, 70 dB og 75 dB samt L_{night}. Miljøvurderingen er ikke begrænset til disse kurver, men forholder sig til støjudbredelsen generelt, hvor der ses at være mindre ændringer i støjbilledet.

Nedenstående kort viser en sammenligning mellem 65 dB kurven fra den gældende regulering (genberegnet med den nye metode) samt 65 dB kurven for udkastet til ny støjbekendtgørelse.

³ Støjcirkulæret, miljøgodkendelsen og den nye støjbekendtgørelse.



Figur 1: Kort med en sammenligning af 65 dB kurven fra den gældende regulering (genberegnet med den nye metode) samt 65 dB kurven for udkastet til ny støjbekendtgørelse.

Referencescenarier

Når det skal vurderes, om de miljøpåvirkninger, som bekendtgørelsen kan medføre, er væsentlige, skal de vurderes op imod referencescenariet. Referencescenariet er en prognose for udviklingen af miljøforholdene til et bestemt tidspunkt i fremtiden, hvis bekendtgørelsen ikke vedtages. Referencescenariet vil indgå i vurderingerne af, hvad projektets indvirkning på miljøet vurderes at blive.

Referencescenariet tager udgangspunkt i de rammer som er gældende pt. og som stammer fra støjcirculæret af 1997, §§ 8 - 10.



Grænseoverskridende påvirkninger

Formålet med Espoo-konventionen (vedrørende projekter) og SEA-protokollen (vedrørende planer/programmer) er at mindske påtænkte aktiviteter's grænseoverskridende skadevirkninger på miljøet. I EU er Espoo-konventionen (Konvention af 25. februar 1991 om vurdering af virkningerne på miljøet på tværs af landegrænserne) og SEA-protokollen indarbejdet i VVM- og Miljøvurderingsdirektivet, og dernæst i den danske miljøvurderingslov kapitel 15. Konventionen og protokollen forpligter parterne til at underrette og høre berørte lande og gennemføre miljøvurderinger på tværs af landegrænserne.

Ved realisering af støjbekendtgørelsen vil der ikke være grænseoverskridende påvirkninger sammenholdt med referencescenariet. Der gennemføres derfor ikke en høring af nabolande.

Høringsfase

Afgrænsningsnotatet sendes i høring i perioden 23. januar – 6. februar 2026.

Afgrænsningen sendes i høring hos følgende myndigheder samt berørte høringsparter:

- By-, Land- og Kirkeministeriet
- Dragør Kommune
- Erhvervsministeriet
- Finansministeriet
- Københavns Kommune
- Københavns Lufthavne A/S
- Miljø- og Ligestillingsministeriet
- Miljøstyrelsen
- Ministeriet for Grøn Trepert
- Naviair
- Plan- og Landdistriktsstyrelsen
- Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø
- Tårnby Kommune

Miljøemner som skal indgå i miljørapporten

Ifølge afgrænsningsskemaet vil følgende miljøfaktorer og miljøemner indgå i miljørapporten:

Miljøfaktor	Miljøemner
Befolkningen	<ul style="list-style-type: none">- Trafik (fly)- Mobilitet og tilgængelighed
Menneskers sundhed	<ul style="list-style-type: none">- Støj
Biodiversitet	<ul style="list-style-type: none">- Natura 2000- Bilag IV-arter
Jordarealer	<ul style="list-style-type: none">- Ændret arealanvendelse



Afgrænsningsskema

1.1 Befolkningen

Relevante miljømner	Forventet påvirkning (positiv og negativ)	Begrundelse for afgrænsning	Afgrænsning (Ind/ud)	Metode til vurdering af påvirkninger
Trafik (fly)	Mulig begrænsning af flyvninger ift. nuværende ramme.	Det skal vurderes, om/hvordan den nye støjbekendtgørelse vil begrænse flytrafikken i lufthavnen.	Ind	Kvalitativ vurdering.
Mobilitet og tilgængelighed	Potentiale/begrænsning for udvikling af lufthavnen som knudepunkt.	Det skal vurderes, om/hvordan den nye støjbekendtgørelse vil påvirke mobiliteten og tilgængeligheden til Hovedstadsområdet og Danmark.	Ind	Kvalitativ vurdering ift. tilgængelighed.
Rekreative forhold og muligheder	Der forventes en positiv påvirkning i de områder, hvor støjrammen vil blive reduceret ift. i dag.	Vil ikke blive belyst yderligere.	Ud	Ikke relevant
Trafik- og sejlads sikkerhed	Ingen påvirkning	Miljømnerne er ikke omfattet af bekendtgørelsen, da bekendtgørelsen kun regulerer niveauet af flystøj.	Ud	Ikke relevant
Beskæftigelse og uddannelse				
Sociale forhold				
Ejendomme				



1.2 Menneskers sundhed

Relevante miljøemner	Forventet påvirkning (positiv og negativ)	Begrundelse for afgrænsning	Afgrænsning (Ind/ud)	Metode til vurdering af påvirkninger
Sundhed ift. støj	De områder hvor støjniveauet reduceres, forventes en positiv påvirkning.	Støjbekendtgørelsen omhandler regulering af flystøj.	Ind	Sammenligning af beregninger for den gældende ramme (støjcirkulæret) og rammen for den nye støjbekendtgørelse. Beregningerne sammenholdes med relevante grænseværdier.
Sundhed ift. vandforurening	Ingen påvirkning	Miljøemnerne er ikke omfattet af bekendtgørelsen, da bekendtgørelsen kun regulerer niveauet af flystøj.	Ud	Ikke relevant
Sundheden ift. badevand				
Sundhed ift. vibrationer				
Sundhed ift. luftforurening				
Sundhed ift. lugt				
Sundhed ift. støv				
Sundhed ift. lyspåvirkninger				
Sundhed ift. stråling				



Sundhed ift. varmeeffekt, strålingsvarme og mikroklima				
Sundhed ift. farlige og giftige stoffer eller materialer				

1.3 Biodiversiteten

Relevante miljøemner	Forventet påvirkning (positiv og negativ)	Begrundelse for afgrænsning	Afgrænsning (Ind/ud)	Metode til vurdering af påvirkninger
Beskyttede naturtyper (§3)	Ingen påvirkning	Der forekommer enten ingen af de relevante miljøemner inden for planområdet eller miljøemnerne påvirkes ikke af bekendtgørelsen, da bekendtgørelsen kun regulerer niveauet af flystøj.	Ud	Ikke relevant
Lavbundsområdet				
Vådområder (vandrammedir.)				
Vandmiljø/Havmiljø				
Spredningskorridorer				
Biodiversitet				
Ikke-beskyttede arter og habitater				
Andre fredede arter (krybdyr, padder, planter)				



Rødlistede truede arter				
Havstrategi				
Undervandsstøj				
Bilag IV-arter	Der kan potentielt være en påvirkning af marine arter.	Bekendtgørelsen medfører mulighed for øget støj i mindre marine områder.	Ind	Belyses på baggrund af følsomhed for luftbåret støj.
Natura 2000-områder	Der kan potentielt være en væsentlig negativ påvirkning af Natura 2000 område N142 og N143 i form af øget støj.	Bekendtgørelsen medfører mulighed for øget støj i mindre marine dele af Natura 2000 område N142 Saltholm og omliggende hav og N143 Vestamager og havet syd for.	Ind	Vil blive belyst med en væsentlighedsvurdering og hvis nødvendigt konsekvensvurdering, som vedlægges som bilag og hvor de overordnede konklusioner fremgår af miljørapporten.



1.4 Jordarealer

Relevante miljøemner	Forventet påvirkning (positiv og negativ)	Begrundelse for afgrænsning	Afgrænsning (Ind/ud)	Metode til vurdering af påvirkninger
Ændret arealanvendelse	De områder hvor støjniveauet reduceres, forventes en positiv påvirkning.	Ændringen i støjudbredelsen kan medføre, at nogle områder kan udnyttes til en anden arealanvendelse end i dag. Vurdering af hvordan støjrammerne påvirker muligheden for at byudvikle skal undersøges.	Ind	Sammenholdning af støjberegninger og planforhold herunder: Fingerplan, kommuneplan og lokalplaner
Tab af (semi-)naturarealer	Ingen påvirkning	Miljøemnerne er ikke omfattet af bekendtgørelsen, da bekendtgørelsen kun regulerer niveauet af flystøj.	Ud	Ikke relevant
Tab af landbrugsarealer				
Arealbefæstelse eller permanent forsegling				



1.5 Jordbund

Relevante miljøemner	Forventet påvirkning (positiv og negativ)	Begrundelse for afgrænsning	Afgrænsning (Ind/ud)	Metode til vurdering af påvirkninger
Jordforurening	Ingen påvirkning	Der forekommer enten ingen af de relevante miljøemner inden for planområdet eller miljø-emnerne er ikke påvirket af bekendtgørelsen, da bekendtgørelsen kun regulerer niveauet af flystøj.	Ud	Ikke relevant
Tab / degenerering af værdifulde jordtyper				
Ændring af jordbundens karakter				
Jordflytning				
Jordbundstyper				
Komprimering				
Andre faktorer hvis kvalitet påvirkes af jordforurening				



1.6 Vand

Relevante miljøemner	Forventet påvirkning (positiv og negativ)	Begrundelse for afgrænsning	Afgrænsning (Ind/ud)	Metode til vurdering af påvirkninger
Afvandingsforhold og stigende vandstande (havet, overfladevand og grundvand)	Ingen påvirkning	Der forekommer enten ingen af de relevante miljøemner inden for planområdet eller miljø-emnerne er ikke omfattet af bekendtgørelsen, da bekendtgørelsen kun regulerer niveauet af flystøj.	Ud	Ikke relevant
Tørke				
Vandløb				
Søer				
Kystvande				
Havet				
Grundvand (drikkeligt og ikke drikkeligt)				
Grundvand, herunder anvendelse til drikkevand, landbrug og industri				
Grundvand og overfladevand ift. natur og naturtyper (f.eks. Riggær, kildevæld eller moser)				
Vandområder (vandrammedirektiv)				



1.7 Luft

Relevante miljøemner	Forventet påvirkning (positiv og negativ)	Begrundelse for afgrænsning	Afgrænsning (Ind/ud)	Metode til vurdering af påvirkninger
Luftemissioner og forurening	Ingen påvirkning	Miljøemnerne er ikke omfattet af bekendtgørelsen, da bekendtgørelsen kun regulerer niveauet af flystøj.	Ud	Ikke relevant
Luftkvalitet, lugt				

1.8 Klima

Relevante miljøemner	Forventet påvirkning (positiv og negativ)	Begrundelse for afgrænsning	Afgrænsning (Ind/ud)	Metode til vurdering af påvirkninger
Drivhusgasemissioner	Ingen påvirkning	Miljøemnerne er ikke omfattet af bekendtgørelsen, da bekendtgørelsen kun regulerer niveauet af flystøj.	Ud	Ikke relevant
Drivhusgasemissioner fra arealkonvertering				
Sårbarhed for påvirkninger som følge af klimaændringer				
Klimatilpasning, sårbarhed overfor klimaændringer				
Temperaturændring (luften, mikroklima i byer, vandmiljøer)				
Vindforhold				
Naturbrande				



Erosion og jordskred				
CO2 udledning fra projektet (maskiner, transport osv.)				

1.9 Materielle goder

Relevante miljøemner	Forventet påvirkning (positiv og negativ)	Begrundelse for afgrænsning	Afgrænsning (Ind/ud)	Metode til vurdering af påvirkninger
Adgangen til at udnytte menneskeskabte goder (forsyningsinfrastruktur, infrastruktur og bygninger, rekreative faciliteter)	Ingen påvirkning	Miljøemnerne er ikke omfattet af bekendtgørelsen, da bekendtgørelsen kun regulerer niveauet af flystøj.	Ud	Ikke relevant
Adgangen til at udnytte naturskabte gode (minerale, råstof, vand, skov, areal osv.)				
Formuetab som følge af øvrige påvirkninger				
Affald, herunder bortskaffelse af sediment og overskudsjord				



1.10 Kulturarv

Relevante miljøemner	Forventet påvirkning (positiv og negativ)	Begrundelse for afgrænsning	Afgrænsning (Ind/ud)	Metode til vurdering af påvirkninger
Arkæologi	Ingen påvirkning	Der forekommer enten ingen af de relevante miljøemner inden for planområdet eller miljøemnerne er ikke omfattet af bekendtgørelsen, da bekendtgørelsen kun regulerer niveauet af flystøj.	Ud	Ikke relevant
Fortidsminder				
Kirker og deres omgivelser (offentlige anerkendte trossamfund)				
Verdensarv				
Arkitektonisk kulturarv				
Beskyttede sten- og jorddiger				
Arealer inden for bygge- og beskyttelseslinjer				
Fredede/bevaringsværdige bygninger og bygningsværker				
Kulturmiljøer udpeget i kommuneplan				
Immateriel kulturarv (f.eks. fiskersamfund, pladser)				



1.11 Landskab

Relevante miljøemner	Forventet påvirkning (positiv og negativ)	Begrundelse for afgrænsning	Afgrænsning (Ind/ud)	Metode til vurdering af påvirkninger
Visuelle forhold/arkitektur	Ingen påvirkning	Miljøemnerne er ikke omfattet af bekendtgørelsen, da bekendtgørelsen kun regulerer niveauet af flystøj.	Ud	Ikke relevant
Landskabsudpegninger i kommuneplan				
Arealer inden for bygge- og beskyttelseslinjer				
Landskabstyper (f.eks. kyster, flader, bakker, dale, grønne områder, beplantning)				
Lokaliteter (udsigtspunkter)				
Lysforhold (belysning/lysgener)				