

# Høringsnotat på baggrund af høring for afgrænsningsnotat for bekendtgørelse om flystøj fra Københavns Lufthavn

Høringsnotat på baggrund af høring for afgrænsningsnotat for bekendtgørelse om flystøj  
fra Københavns Lufthavn

Maj 2026

Layout: Trafikstyrelsen

Trafikstyrelsen

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

Tlf. 7221 8800

[www.trafikstyrelsen.dk](http://www.trafikstyrelsen.dk)

# 1. Baggrund

## Proces for miljøkonsekvensvurdering

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, dens forventede indvirkning på miljøet samt resultaterne af myndighedshøringen.

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.

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

I henhold til miljøvurderingslovens<sup>1</sup> § 2, stk. 1, nr. 1, litra a, vurderes støjbekendtgørelsen for Københavns Lufthavn 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 for Københavns Lufthavn opfylder miljøvurderingslovens § 2, stk. 1, nr. 1, litra a, og at der dermed skal gennemføres en miljøvurdering af bekendtgørelsen.

Støjbekendtgørelsen for Københavns Lufthavn viderefører og opdaterer §§ 8-10 i det gældende støjcirkulære, og 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. Efter udstedelse af bekendtgørelse om flystøj fra Københavns Lufthavn, Kastrup, vil støjcirkulærets §§ 8-10 blive ophævet af ministeren for byer og landdistrikter.

Trafikstyrelsen har udfærdiget et afgrænsningsnotat, som har været i høring i perioden 23. januar – 6. februar 2026.

De indkomne høringssvar samt Trafikstyrelsens bemærkninger redegøres der for i dette høringssnotat.

---

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

## Retsgrundlag

Støjbekendtgørelsen for Københavns Lufthavn 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 for Københavns Lufthavn at danne rammer for fremtidige anlægstilladelser. Ved udstedelse af bekendtgørelsen 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 for Københavns Lufthavn kræver en vurdering af virkningen på de nærmeste internationale naturbeskyttelsesområder (Natura 2000-områder) under hensyntagen til områdernes bevaringsmålsætninger.

Støjbekendtgørelsen for Københavns Lufthavn vil blive udarbejdet 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 for Københavns Lufthavn opfylder således også miljøvurderingslovens § 2, stk. 1, nr. 1, litra b.

Trafikstyrelsen vurderer endvidere, at støjbekendtgørelsen for Københavns Lufthavn 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 for Københavns Lufthavn skal undergå en miljøvurdering, er dermed opfyldt.

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

## 2. Behandling af indkomne hørings svar

Der er modtaget i alt 4 hørings svar. Følgende har besvaret høringen:

- Erhvervsministeriet
- Københavns Lufthavne A/S
- Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø (SGAV)
- Tårnby Kommune

Hørings svarene omhandler rekreative områder, støj og sundhed.

Hørings svarene behandles i nedenstående tabel.

### Tabel over hørings svar

I følgende tabel gengives de indkomne hørings svar samt Trafikstyrelsens bemærkninger hertil.

Hørings svar	Trafikstyrelsens bemærkninger
<p><b>Tårnby Kommune</b></p> <p>Tårnby Kommune har bemærket følgende punkter:</p> <p>Rekreative områder</p> <p>Kommunen bemærker, at Kalvebod Fælled og Kongelundsskoven er centrale rekreative områder for borgerne, og at indflyvningsbanerne ligger tæt på disse. Der efterspørges dokumentation for den "positive påvirkning", som afgrænsningsnotatet forventer. Herunder ønskes belyst støjens udbredelse og belastning i området i forhold til den målte og oplevede støj i dag samt den planlagte øgning i aktivitetsniveau fra lufthavnen.</p>	<p>Rekreative områder</p> <p>Trafikstyrelsen kan oplyse, at støjbekendtgørelsen ikke regulerer eller ændrer på indflyvningsbanerne.</p> <p>Miljøvurderingen skal belyse konsekvenserne af den ændrede regulering. Derfor gennemføres en sammenligning af de rammer for flystøj der er gældende i den nuværende situation (støjcirkulærets §§ 8-10) og de rammer der indgår i den nye støjbekendtgørelse.</p> <p>Den nye støjbekendtgørelse skærper rammerne for flystøj i Københavns Lufthavn og dermed forhindrer bekendtgørelsen en potentiel øgning af støjen i de nærtliggende rekreative områder udover niveauet for 2018. Det er det som er illustreret på figur 1 i afgrænsningsnotat. Der vil blive fremlagt yderligere beregnede støjkurver i forbindelse med miljøvurderingen, ligesom der også indgår støjkurver i selve bekendtgørelsen.</p>

<p>Nyt plangrundlag</p> <p>Kommunen ønsker en tydeliggørelse af, hvilket plangrundlag, der henvises til ift. videreførelse af det gamle støjcirculære, herunder hvilke dele som påtænkes videreført såvel, som en begrundelse for det der udelades.</p>	<p>Nyt plangrundlag</p> <p>Trafikstyrelsen kan hertil oplyse, at det nye plangrundlag er under udarbejdelse hos Plan- og Landdistriktsstyrelsen. I forbindelse med udarbejdelsen af plangrundlaget vil det blive præciseret, hvilke dele af støjcirculæret som videreføres og hvilke dele, der udgår. Støjbekendtgørelsen viderefører alene støjcirculærets §§ 8-10, som vil blive ophævet efter udstedelse af bekendtgørelsen.</p>
<p>Datagrundlag bør opdateres</p> <p>Kommunen bemærker, at tallene fra 2018 bør suppleres med et nutidsscenario samt en prognose for fremtidig flytrafik.</p>	<p>Datagrundlag bør opdateres</p> <p>Trafikstyrelsen gør opmærksom på, at der ikke ligger en prognose for den fremtidige flytrafik til grund for støjbekendtgørelsen. I stedet er støjrammerne fastlagt på baggrund af trafikniveauet i 2018, som var det seneste år inden covid-krisen hvor der blev udarbejdet en fuld beregning af flystøj fra lufthavnen. Flytrafikken udvikler sig løbende og i forarbejdet til bekendtgørelsen har der ikke været år, hvor trafikken var på oppe på samme niveau som inden covid. Samtidig har der været store forskelle i trafikniveauet fra år til år i perioden fra 2018 til nu. Antallet af operationer (starter og landinger med fly) var 266.000 i 2018, mens der var 241.000 i 2024.</p>

<p>Støj fra reparation og hangarer</p> <p>Kommunen bemærker, at det ikke fremgår, om støj fra fly, der skal i hangar til reparation og lignende indgår i beregningen af flystøj.</p>	<p>Støj fra reparation og hangarer</p> <p>Bekendtgørelsen regulerer "flystøj", hvilket er defineret som støj fra starter og landinger, herunder taxikørsel til og fra standpladser. Desuden indeholder bekendtgørelsen bestemmelser om motorafprøvning. Støj fra alle andre terminalaktiviteter end motorafprøvning i lufthavnen er ikke omfattet af støjbekendtgørelsen, men der er stillet vilkår herom i lufthavnens miljøgodkendelse, herunder med særskilte støjkrav som skal overholdes.</p>
<p>Præcisering af undtagelsesbestemmelsen</p> <p>Kommunen ønsker, at muligheden for overskridelser af lydtryksniveauet i natteperioden kun skal gælde forhold som konsekvens af force majeure.</p>	<p>Præcisering af undtagelsesbestemmelsen</p> <p>Kommunens ønske har umiddelbart ikke noget at gøre med afgrænsningsnotatet som er i høring, men Trafikstyrelsen kan oplyse, at selve bekendtgørelse kommer i offentlig høring sammen med miljøvurderingen.</p> <p>Trafikstyrelsen kan desuden oplyse at undtagelsesbestemmelserne er videreført fra støjcirkulæret; i stort set uændret form.</p>

#### Bekymring for nordvestlige Tårnby

Udviklingsplanerne i lufthavnens nordvestlige område (flytning af tværbaner, udvidelse af Finger A m.m.) forventes at øge støj fra taxikørsel, tomgang og aktivitet tæt på boligerne ved Amager Landevej. Kommunen ønsker, at dette belyses i miljørapporten.

Kommunen ønsker endvidere, at der generelt foretages støjkortlægning for nærliggende boliger, en vurdering af hvor mange borgere der potentielt får forstyrret nattesøvn samt en undersøgelse af mulighederne for støjreduktion via bedre banebrug/flyveretninger og skærpede krav til flyflåden om natten. Herunder bør tages i betragtning den forventede etablering af nye standpladser og terminalbygninger i den nordvestlige del af CPH.

#### Bekymring for nordvestlige Tårnby

Trafikstyrelsen kan oplyse, at støjbekendtgørelsen ikke ændrer på udviklingsplanerne for Københavns Lufthavn, hvorfor miljørapporten ikke tager højde for dette. Det er alene ændringen af støjrammerne, der vurderes i miljøvurderingen.

Umiddelbart medfører støjbekendtgørelsen dog, at flystøjen ikke må overstige niveauet i 2018, hvilket også gælder for områderne ved lufthavnens nordvestlige hjørne.

Større konkrete anlægsprojekter i lufthavnen vil forventeligt kræve en VVM som belyser støjkonsekvenserne, mens støjkonsekvenser fra mindre projekter/ændringer er håndteret i lufthavnens miljøgodkendelse, hvor det fremgår at:

Vilkår B1: Ved enhver drifts-, bygnings- eller anlægsmæssig ændring, der kan medføre en forøget støjforurening uden for lufthavnens område, skal der foretages en støjkonsekvensvurdering. Dette gælder også midlertidige ændringer.

Vilkår B2: Støjkonsekvensvurderingen, jf. B1, skal fremsendes til godkendelsesmyndigheden med henblik på, at myndigheden kan vurdere, om ændringen er miljøgodkendelsespligtig. Når myndigheden har modtaget en fyldestgørende beskrivelse af ændringen samt støjkonsekvensvurderingen, meddeler myndigheden CPH, hvorvidt ændringen er miljøgodkendelsespligtig.

Erhvervsministeriet, Københavns Lufthavne A/S (CPH) og Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø (SGAV) har ikke haft bemærkninger.