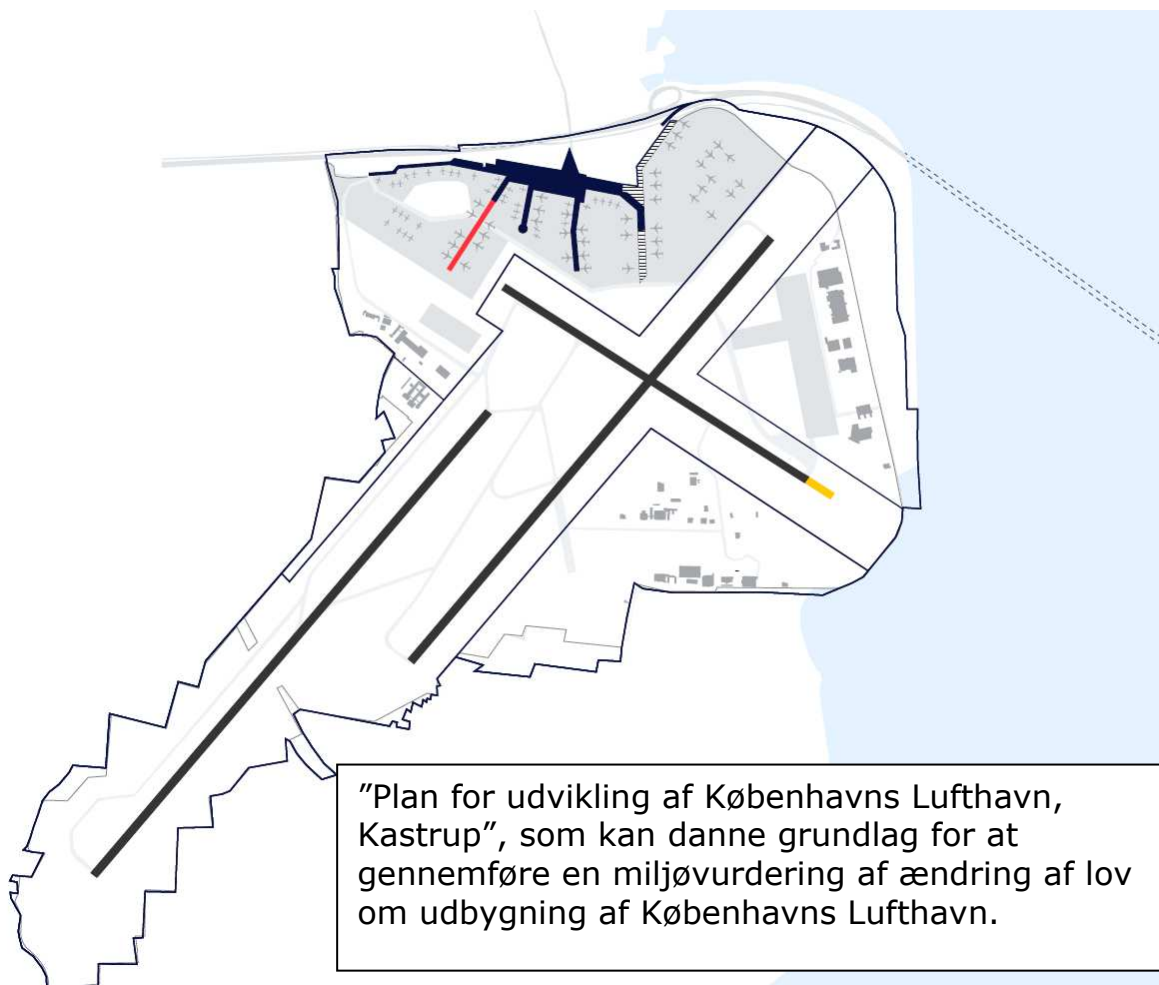


# Plan for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup



**Trafikstyrelsen**

**Maj 2022**

## Baggrund

Den overordnede ramme for den fysiske indretning af Københavns Lufthavn er den såkaldte udbygningslov (Lov om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup; LBK nr. 252 af 09/04/1992).

Der blev i december 2021 indgået aftale mellem regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti om at skabe gode rammer for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup. Som følge af aftalen skal udbygningsloven for Københavns Lufthavn, Kastrup, ændres. Af den politiske aftaler følger blandt andet:

*”Lufthavnen er af afgørende betydning for Danmarks forbindelser til omverdenen og for dansk økonomi. Aftaleparterne er enige om at ændre udbygningsloven, der skal give Københavns Lufthavne A/S mulighed for at indlede en udvikling af lufthavnen i Kastrup, der skal understøtte lufthavnens position som Nordeuropas trafikknudepunkt.*

*En ændring af udbygningsloven skal blandt andet give mulighed for, at tværbanen forkortes og forskydes, samt at arealbestemmelserne forsimples for at give lufthavnen bredere rammer for fleksibel planlægning af luftfartsrelaterede erhverv med sammenhæng til lufthavnens drift.*

*Som led i udviklingen af lufthavnen skal der også gennemføres ændringer af plangrundlaget m.v. for lufthavnen. Endvidere vil det som led i udviklingen blive undersøgt, om der kan ske ændringer af støjkonsekvens- og restriktionsområdet omkring lufthavnen, der kan åbne nye muligheder for byudvikling i nabokommunerne.”*

Udbygningsloven er ikke en anlægslov, men en overordnet lov som sætter rammerne for indretning og anvendelse af arealerne i Københavns Lufthavn. Det betyder i praksis, at det underliggende plan- og godkendelsesregime skal udformes inden for rammerne af udbygningsloven. Udbygningsloven indeholder dels et kortbilag, der fastlægger de overordnede geografiske rammer for lufthavnens anvendelse (placering af startbaner mv.), dels en hjemmel til ændring af startbanernes indretning, samt overordnede bestemmelser for anvendelsen af de områder, som lufthavnen er opdelt i.

Københavns Lufthavne A/S (CPH) har i december 2019 sendt en ansøgning til Trafikstyrelsen (TS) om en udbygning af lufthavnen i Kastrup (CPH's masterplan<sup>1</sup>). Ansøgningen er baseret på en vurdering af, at den daværende vækst i luftfarten (2010-2018) ville medføre mangel på standpladskapacitet, rulleveje mv. inden 2030.

CPH opstiller i masterplanen et anbefalet scenarie for udbygning af lufthavnen, et alternativt scenarie, samt en række øvrige alternativer, som er undersøgt og fravalgt. Det anbefalede scenarie medfører at tværbanen afkortes og forskydes mod sydøst, og lukkes for starter og landinger i nordvestlig retning. De trafikale konsekvenser heraf vurderes at være relativt begrænsede, mens det til gengæld giver lufthavnen mulighed for at udbygge antallet af flystandpladser og udvide terminalarealet. Masterplanen er

<sup>1</sup> Masterplanen er en langsigtet rammeplan for den overordnede disponering af lufthavnens areal

udarbejdet med inddragelse af DAT, SAS, Norwegian og Naviair og med løbende orientering af Trafikstyrelsen.

Trafikstyrelsen udarbejdede derefter en trafikal og økonomisk analyse af CPH's masterplan. Den overordnede konklusion på TS's analyse er, at udbygning af lufthavnen i Kastrup er velbegrundet og forenelig med almene hensyn. Udbygning vil foregå inden for lufthavnens eksisterende areal.

Ved en revision af udbygningsloven kan muligheden for at dreje tværbanen udgå, da det ikke længere er et relevant scenarie for udbygning af lufthavnen. Denne mulighed medfører en unødvendig binding i plangrundlaget for de omkringliggende kommuner. En revideret udbygningslov kan modernisere anvendelsesbestemmelserne for lufthavnens arealer, men bør fastholde væsentlige elementer i den nugældende lov. Herunder at passagervendte faciliteter skal udbygges i det nordlige område, med god adgang til kollektiv trafik, samt at luftfragt-faciliteter skal udbygges i det østlige område, hvor der er en god adgang til motorvejssystemet.

## Planen

Den anbefalede løsning for en fremtidig udvikling af CPH er den såkaldte "nordlig udbygning", hvor tværbanen bliver afkortet og forskudt ca. 300 m mod sydøst, samt lukket for landinger på bane 12 og starter på bane 30. Det vil sige, at tværbanen fremover kun kan bruges til start og landinger ud over Øresund.

Derudover forventes den fremtidige udvikling af terminalområdet at ske ved, at Finger A (markeret med rødt) forlænges eller der på lignende vis etableres nye standpladser og øget terminalkapacitet i det nordvestlige område.

Således består planen af følgende elementer:

- Tværbanen afkortes
- Tværbanen forskydes
- Frigjorte arealer anvendes til terminaludvidelse og standpladser mv.
- Muligheden for starter og landinger 'ind over byen' afskaffes
- Muligheden for at 'dreje' tværbanen afskaffes

Som det fremgår af kortet nedenfor, forventer CPH også (markeret med skravering) at forlænge Finger E og på sigt at udbygge med terminalfunktioner i nordøstområdet, hvor der i dag er hangarer og værksteder. En sådan udbygning i hangar-området har allerede fundet delvist sted med udbygningen af Finger E i perioden 2015-2020, og er ikke i strid med den gældende udbygningslov og er derfor heller ikke en del af *planen* for ændring af loven.

Figur 1: CPH's anbefalede udbygningsscenarie (nordlig udbygning med ny Finger A)

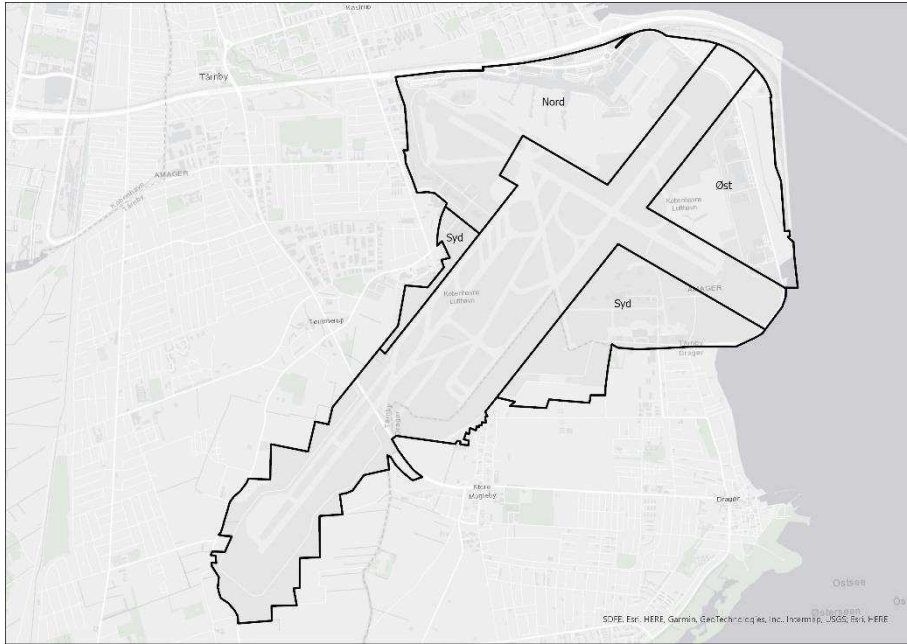


Kilde: CPH's masterplan

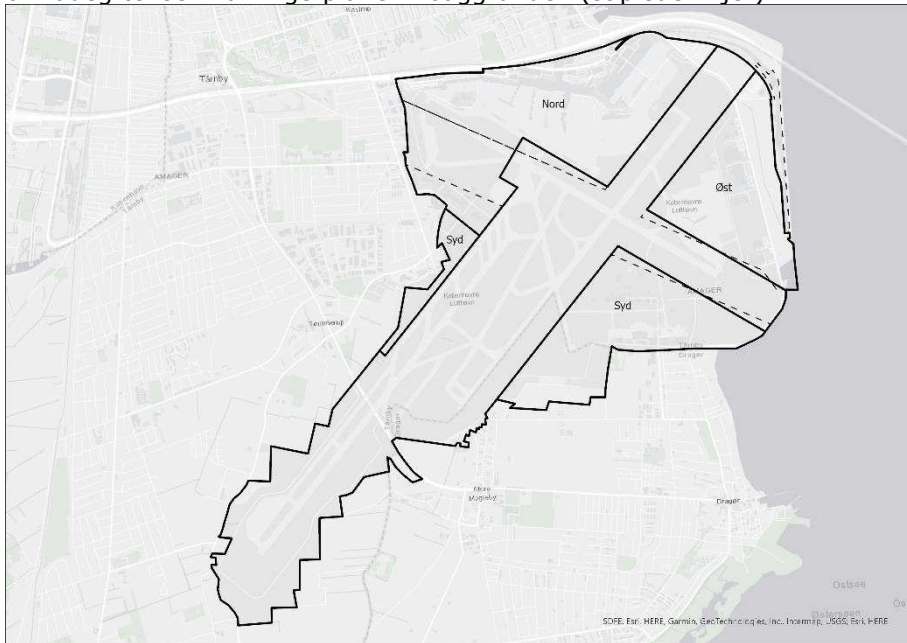
CPH's anbefalede scenarie kræver væsentlig ombygning af to områder. Dels det nordvestlige område, hvor Finger A i dag er placeret, samt det nordøstlige område, hvor fragt-, værksteder-, motorkørings- og hangarfaciliteter for SAS i dag er placeret. Ombygningen af det nordøstlige område vil kræve, at disse faciliteter flyttes til lufthavnens arealer i øst og syd.

En revideret udbygningslov kan endvidere modernisere bestemmelserne for anvendelse af lufthavnens arealer, men fastholder at passagervendte faciliteter skal udbygges i det nordlige område, med god adgang til kollektiv trafik, samt at cargo-faciliteter skal udbygges i det østlige område, hvor der er en god adgang til motorvejssystemet.

Den reviderede udbygningslov forventes at være bygget op om følgende kortbilag, der fastlægger den overordnede disponering af indretningen af CPH:



Nedenstående kortbilag viser de foreslåede områdegrænser med de nugældende områdegrænser fra Fingerplanen i baggrunden (stiplede linjer).



## **Proces for revision af plangrundlag og miljøgodkendelser efter forslag til lov om rammer for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.**

I forbindelse med fremsættelse af forslag til lov om rammer for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup, i Folketinget gennemføres en miljøvurdering. Miljøvurderingen har fokus på de elementer og ændringsforslag, der følger af den politiske aftale, og som vil følge af lovforslaget, herunder særligt ændring af tværbanen i Københavns Lufthavn.

Efter vedtagelsen af en revideret udbygningslov gennemfører Bolig- & Planstyrelsen, samt Miljøstyrelsen i dialog med Tårnby og Dragør kommuner, følgende processuelle skridt inden for plan- og miljøområdet:

- Revision af Fingerplan samt støjcirkulære for Københavns Lufthavn, Kastrup, inkl. miljøvurdering
- Revision af kommuneplan og lokalplan for Københavns Lufthavn, Kastrup, inkl. miljøvurdering
- Miljøvurdering af de konkrete anlægsprojekter, som CPH ansøger om på baggrund af de reviderede rammevilkår

Alle ovenstående skridt forventes gennemført over en 3-årig periode jf. de til den tid gældende regler på miljøvurderingsområdet.