

---

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Cc:** sikkerhed (sikkerhed@deutschebahn.com)  
**Fra:** Mogens Niese-Petersen (Mogens.Niese-Petersen@deutschebahn.com)  
**Titel:** SV: HØRING: Lovforslag om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**E-mailtitel:** SV: HØRING: Lovforslag om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup (Id nr.: 139823)  
**Sendt:** 06-02-2023 08:11

Til Transportministeriet  
Att. Simone Ritter

BDB Cargo Scandinavia har ingen kommentarer i forbindelse med høringen af "Lovforslag om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup (Id nr.: 139823)"

Med venlig hilsen | Kind regards | Mit freundlichen Grüßen

**Mogens Niese-Petersen**  
Head of Safety

---

DB Cargo Scandinavia A/S  
Spotorno Allé 12, DK-2630 Taastrup  
Mobile +45 61 14 77 11  
Email [mogens.niese-petersen@deutschebahn.com](mailto:mogens.niese-petersen@deutschebahn.com) | Website [www.dbcargo.com/dk](http://www.dbcargo.com/dk)

---

**Fra:** TRM Simone Ritter <[sri@TRM.dk](mailto:sri@TRM.dk)>  
**Sendt:** 25. januar 2023 10:56  
**Emne:** HØRING: Lovforslag om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup (Id nr.: 139823)

Sie erhalten nicht oft eine E-Mail von [sri@trm.dk](mailto:sri@trm.dk). [Erfahren Sie, warum dies wichtig ist](#)

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høringsbrev.

Med venlig hilsen

**Simone Ritter**  
Specialkonsulent

**Transportministeriet**  
Ministry of Transport  
Bane- og Luftfartskontoret  
Frederiksholms Kanal 27 F  
DK-1220 København K

Telefon +45 72 26 70 51  
[sri@trm.dk](mailto:sri@trm.dk)  
[www.trm.dk](http://www.trm.dk)

---

[Pflichtangaben anzeigen](#)

Nähere Informationen zur Datenverarbeitung im DB-Konzern finden Sie hier:

<https://www.deutschebahn.com/de/konzern/datenschutz>

# COPENHAGEN CAPACITY

Til Transportministeriet

Att: sri@trm.dk, toa@trm.dk og trm@trm.dk

København, 06.02.2023

## Hørings svar til forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup

I Copenhagen Capacity arbejder vi for at tiltrække internationale virksomheder og investeringer til Østdanmark og talenter til dansk erhvervsliv. Her spiller Københavns Lufthavn en afgørende rolle så vi ikke blot har en effektiv lokal infrastruktur, men også har let adgang til moderselskaber og samarbejdspartnere over hele verden. For mange udenlandske virksomheder er lufthavnen en væsentlig faktor i forhold til, om de vælger at placere sig her.

Internationale virksomheder opererer i en global økonomi, der nødvendiggør en effektiv og tidssvarende infrastruktur, der gør det nemt for virksomhedernes medarbejdere og varer at komme til og fra udlandet.

En nærtliggende international lufthavn er også et globalt konkurrenceparameter, når virksomheder skal rekruttere internationale medarbejdere, der gerne vil kunne tage hurtigt hjem på familiebesøg.

Københavns Lufthavn har en betydelig samfundsmæssig værdi – ifølge en opgørelse fra Greater Copenhagen var den i 2019 på næsten 100 mia. DKK. Lufthavnens position er imidlertid ikke naturgiven og en udvikling af lufthavnen vil bidrage til at fremtidssikre det samfundsmæssige bidrag.

Derfor vil vi i Copenhagen Capacity gerne bakke op om Københavns Lufthavns mulighed for en forskydning af tværbanen og dermed sikre, at lufthavnen også i fremtiden kan sikre en smidig og effektiv infrastruktur i regionen, der er så afgørende for Danmarks tiltrækning af internationale virksomheder og talenter.

Med venlig hilsen

**Asbjørn Overgaard**  
Adm. direktør

Copenhagen Capacity

Transportministeriet  
Frederiksholms kanal 27 F  
1220 København K  
Sendt som e-mail [sri@trm.dk](mailto:sri@trm.dk), [toa@trm.dk](mailto:toa@trm.dk) og [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk).

Hotel • Restaurant  
& Turisterhvervet

8. februar 2023

Vodroffsvej 32  
1900 Frederiksberg C

Tel +45 35 24 80 80

## **Høringssvar vedr. lovforslag om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn**

Transportministeriet har den 25. januar 2023 sendt lovforslag om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn i høring. Lovforslaget er en udmøntning af aftalen »Gode rammer for udvikling af Københavns Lufthavn«, der blev indgået den 20. december 2021.

[www.horesta.dk](http://www.horesta.dk)  
[horesta@horesta.dk](mailto:horesta@horesta.dk)

cvr.nr. 17 01 48 11

HORESTA, der er Danmarks største turismeorganisation og repræsenterer turismesektoren bredt, takker for muligheden for at afgive bemærkninger.

### **Generelle bemærkninger**

Forslaget er i sin form en anerkendelse af, at der er et konstant behov for at udvikle vores infrastruktur således, at den er tilpasset fremtidig turisme herunder også erhvervsturisme og krydstogturisme målrettet hovedstadsregionen.

HORESTA er særligt optaget af, at regeringen sikrer en udmøntning af den tidligere regerings vedtagne turismestrategi, der har sat et vækst mål fra de nuværende knap 140 mia. kr omsætning til 190 mia. kr. i 2030. Heri indgår international (erhvervs-)turisme, som skal transporteres via Københavns Lufthavn også som en væsentlig bidragsyder særligt til hovedstadsregionens udvikling. En god lufthavns infrastruktur tiltrækker købestærke turister fra hele verden ligesom konferencer og events også defineres ved at have en god transport infrastruktur. Derfor er vi i HORESTA optaget af, at Danmark står godt overfor de lande, vi konkurrerer med, hvilket gør Danmark til et mere foretrukket turistland med et stort bidrag af eksportkroner til følge.

### **Specifikke bemærkninger til lovforslaget**

Set med HORESTAs øjne er lovforslaget overvejende positivt for turismen og er samtidig et skridt i den grønne bæredygtige retning, og vi bakker op om dette.

Med venlig hilsen

Pia Voss

Adm. Direktør  
HORESTA

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** mettekure@gmail.com (mettekure@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 13-02-2023 22:04

Hej,

Som beboer i Tårnby er jeg imod udvidelsen af Kbhs Lufthavn af følgende årsager:

1) øget flytrafik om natten vil forstyrre vores nattesøvn markant. Det forstyrrer allerede i dag. Lufthavnen burde slet ikke have lov til lade fly lette i tidsrummet 22-6!

2) Vi frygter at prisen på vores bolig vil falde markant, da området omkring lufthavnen vil blive mindre attraktiv grundet støj og forurening.

Mvh  
Mette Kure Hansen  
Sønderholm Alle 52  
2770 Kastrup

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Mette Knudsen (metteknudsen@mail.dk)  
**Titel:** Hørings svar  
**Sendt:** 13-02-2023 21:36

Det lyder virkelig ikke godt. Som Otto Lerche har sammenfattet det:



# Hvilke konsekvenser vil udvidelsen have for beboerne på Amager?

Lufthavnen udvider kapaciteten til det dobbelte. Som beboer på Amager kan man forvente at mærke den stigende lufthavnstrafik på flere måder.

## **Stigende støj- og luftforurening**

I 2022 var der 22 millioner passagerer i lufthavnen. Med udvidelsen vil kapaciteten stige til 40 millioner - med mulighed for yderligere at udvide til 60 millioner. Det forventes at føre til en markant stigning i støj- og luftforureningen.

## **Støjgrænser om natten ændres**

For at kunne gennemføre udvidelsen skal de nuværende støjregler lempes, fx er der i en grænse på 80 db i tidsrummet 23 til 06. Denne grænse ændres i forbindelse med udvidelsen af lufthavnen.

## **Flere ultrafine partikler. Øget risiko for kræft og hjertekarsygdomme**

Forureningen med ultrafine partikler i området omkring lufthavnen er større end Rådhuspladsen, viser målinger. Ultrafine partikler er de mest sundhedsskadelige og øger blandt andet risikoen for hjertekarsygdomme og kræft.

## **Fordobling af fragtflyvninger**

Københavns Lufthavn er den største fragtlufthavn i Nordeuropa. Med en udvidelse vil lufthavnen mere end fordoble fragtkapaciteten. Det vil især betyde flere flyvninger om natten.

## **Lufthavnen overholder ikke WHO's grænser for støj**

Verdenssundhedsorganisationen anbefaler at støj fra lufthavne ikke overstiger 45 db. Grænsen for Københavns Lufthavn er 55 db. Decibelskalaen er logaritmisk - derfor svarer en forskel på 10 db til en tredobling af lydstyrken.

## **Skoler, institutioner og titusindvis af boliger udsat for støj- og luftforurening**

Der er få hundrede meter fra lufthavnens start- og landingsbaner til sportsfaciliteter, institutioner og skoler, hvor børn og unge udsættes for luftforurening.

**Send hørings svar til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) senest 26. februar**

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), toa@trm.d (toa@trm.d), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Karina Aagren (kaag65@hotmail.com)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 14-02-2023 11:03

### **Høringssvar vedrørende Lov om udvikling af Københavns lufthavn:**

Overordnet mener jeg ikke, at de lokale miljøkonsekvenser er ordentligt behandlet i lovforslaget. Paragraf 5 henviser til at miljøkonsekvenser kan behandles senere. Reduktion af støj, luftforurening og sikring af grundvandet må være en del af lovforslaget fra starten.

Københavns Lufthavn er en af de mest bynære lufthavne i Europa. I andre storbyer ligger lufthavnen længere udenfor byen. Det kan ikke passe, at så bynær en lufthavn skal være nordisk hub for fragt og betjene et stort antal transitpassagerer. Der må tænkes i andre løsninger, f.eks. en satellit for fragtflyvninger i et område, hvor der ikke bor så mange børnefamilier og er skoler, børneinstitutioner og udendørs sportsarealer. Andre lufthavne, f.eks. Schiphol, har et loft over antal fly per døgn. Dette kunne være en mulighed, hvor lufthavnen ville kunne give ”passagerne en god oplevelse med et sammenhængende terminal-område”, som de skriver; og samtidig beskytte borgerne mod mere støj og luftforurening.

Den store vækst i antal flyvninger, og at der med lovforslaget banes der vejen for en yderligere vækst samt at standpladserne nær ved Kastrup og København udbygges, bekymrer mig. Der er en stor risiko for, at dette vil påvirke støj og luftforureningen i området. Støj, lugt og luftforurening må undersøges grundigt inden, at loven vedtages. Den VVM som er lavet er mangelfuld.

### **Støj**

Støjgrænserne i Danmark er 58 db. Men alligevel må lufthavnen støje om natten op til 80 db. Det er særligt fragtfly, som er ældre og mere støjende, som flyver om natten. Det forstyrrer nattesøvnen. WHO har kritiseret de danske støjgrænser på 58 db for at være for høje, da det kan skade helbredet med støj. Ny forskning viser, at støj kan give kræft og demens. Jeg mener, at den reelle støj omkring Københavns Lufthavn må undersøges grundigt før lovforslaget vedtages. Der må sikres en ordentlig kontrol med støjen fra lufthavnen, hvor det ikke er lufthavnen selv, som står for det. Derudover har andre lufthavne i Europa f.eks. Hamborg, Frankfurt og München forbud mod flyvninger om natten. Dette burde også indføres i København.

### **Luftforurening og lugt**

Det anerkendes i bemærkningerne til loven, at der kan være risiko for, at ultrafine partikler kan påvirke det omkringliggende miljø – altså at de kan være sundhedsskadelige. Dette er ikke en mulig fremtidig risiko, men der er allerede masser af dokumentation og viden på området, som viser at ultrafine partikler kan give kræft, hjertekar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler. Der er i flere målinger målt høje koncentrationer af ultrafine partikler i områderne omkring lufthavnen (CPH Solution Lab, Kåre Press og lufthavnens egne målinger). Jeg mener, at der må være rettidigt omhu og gælde et forsigtighedsprincip, sådan at borgernes sundhed ikke sættes på spil. Den nuværende luftforurening må undersøges grundigt inden, loven vedtages. Og det må undersøges, om der er flere som bliver syge på Amager pga luftforurening.

### **Grundvand**

Lufthavnen har i årevis forurennet grundvandet og drikkevand i Tårnby og Dragør med PFAS. Denne sag må afsluttes inden, lufthavnen kan få lov til at gennemføre så stort et byggeprojekt. Lufthavnen må vedkende sig sit erstatningsansvar ellers risikerer regningen at ende hos borgerne.

### **Klima**

Det er helt uacceptabelt at lovforslaget ikke indeholder en beregning af klimaeffekterne af den øgede flyvning – både stigning i antal passagerer fra 30 mio til 40 og potentielt 55 mio og også fragtflyvninger. På alle andre infrastrukturprojekter laves en beregning af klimaeffekterne. Alle andre sektorer skal reducere CO2 udledninger med 70%. Dette må også gælde for lufthavnen. Regeringen har forpligtet sig til Parisaftalen og må derfor også sikre, at alle lovforslag lever op til principperne i Parisaftalen. Dette kunne gøres ved, at sætte krav til stigningen i antal flyvning så det afhænger af reduktionen i CO2 udslip fra flyvningerne – ikke kun



selve lufthavns bygningerne. Det giver ingen mening at man forsikre om at man anvender mindre støjende og fourenende fly hvis flytrafikken bare bliver væsentlig højere. Så er der intet spaet og vi får stadig samme eller forøvet mængde fourening og støj.

### **Biodiversitet og natur**

De naturmæssige konsekvenser er alt for overfladisk behandlet i loven og i VVM'en. Der står i VVM'en, at "arealer plejes og vedligeholdes løbende og bevidst med henblik på at undgå tilstedeværelse af fugleliv eller plantevækst, der kan udgøre en risiko for flysikkerheden." Endvidere står der i VVM'en står, at det kun er inde på lufthavnens område, at der på denne måde bevidst begrænses biologisk mangfoldighed. Men der er flere observationer af, at der i områderne udenfor lufthavnen er færre insekter og at viben over de senere år nærmest er forsvundet. Det burde derfor undersøges grundigt om bekæmpelse af insekter og fugleliv på lufthavnens områder påvirker områderne udenfor lufthavnen. Den indflydelse, som væksten i antal fly, både passagerer og fragt, vil have på Natura 2000-område 142 eller Natura-2000 område 143 samt fredede og rødlistede arter, må vurderes i en grundig VVM inden loven vedtages.

### **Myndighederne må stille krav til lufthavnen og uvildig kontrol**

Udover at lave grundige undersøgelser af støj og luftforurening, må der også sættes krav til lufthavnen, sådan at stigningen i antal fly ikke medfører, at støj og luftforureningen øges til skade for børn og voksne i området. Lufthavnen skriver, at nye og moderne fly støjer mindre. Myndighederne må gennem krav sikre, at det reelt er disse fly, som kommer til at flyve fra Københavns lufthavn.

Med den stigende opmærksomhed på forurening og de sundhedsmæssige konsekvenser, som f.eks. PFAS sagen er et eksempel på, må der som et minimum laves grundige undersøgelser af støj og luftforurening i områderne omkring lufthavnen samt være grundig og uvildig kontrol med lufthavnen inden en yderligere stigning i passagerer og fragtflyvninger tillades og inden loven om et omfattende byggeri i lufthavnen vedtages.

Som borger og nabo til lufthavnen er vi nødt til at have en garanti for, at der fra myndighederne føres grundig og uvildig kontrol med en så stor virksomhed og forurener, som lufthavnen. Den nuværende kontrol er svært gennemskuelig, og vi føler ikke, at vi har et godt overblik over, hvilke myndigheder, der er ansvarlige for kontrol med støj, luftforurening og grundvand.

Karina Aagren  
Banevænget 5  
2770 Kastrup

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Jorunn Keller (jjorunn@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 14-02-2023 12:53

Jeg erklærer mig hermed stærkt imod udvidelsen af lufthavnen. Den stigende støj- og luftforurening, som udvidelsen vil medføre, bekymrer mig meget.

Vh Jorunn Keller

--

Jorunn Keller  
+45 2623 4229  
Klitrose Allé 20  
2770 Kastrup  
[jjorunn@gmail.com](mailto:jjorunn@gmail.com)

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Katja Krøjby (katja@lekiaviation.com)  
**Titel:** Høringssvar Københavns lufthavn  
**Sendt:** 14-02-2023 16:42

Hej,

Jeg må godt nok indrømme at jeg er imod en udvidelse af Københavns lufthavn.  
Jeg kan slet ikke forstå hvordan det kan komme på tale.

Vi bor selv tæt på landingsbanen og der kan være støj i dagtimerne og såvel også i nattetimerne.

Ja, jeg har selv valgt at bosætte mig her, men da jeg bosatte mig her var der ikke planer om en kæmpe udvidelse, mere forurening og støj  
Måske forurener flyene ikke så meget om 10-15 år. Men der kommer jo over dobbelt så mange fly, dvs. der må komme mere forurening.

Og de fly der bliver produceret nu forurener, vi skal mange år frem for at få fly som ikke forurener.

Hvordan kan man være så ligeglad med de folk der bor på Amager? Kan det virkelig passe at vi skal flytte?  
Det er mennesker vi taler om, men for lufthavnen handler det om kroner og ører, de er ligeglade med befolkningen.

Hvis de bekymrede sig om folk ville de heller ikke have flere fly.

Kan nogen fortælle mig hvordan man kan retfærdiggøre penge frem for mennesker.

Over halvdelen af aktierne er endda ejet af udenlandsk investor!!

Katja krøjby  
+45 40558197

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk)  
**Fra:** Jørgen Jans Hagen (jj.hagen@youmail.dk)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 14-02-2023 18:09  
**Bilag:** 1999 14-12 Berlingske Tidende Danmark krænker luftfartsaftale.doc;

Det vil være fuldstændig juridisk uforsvarligt rent flysikkerhedsmæssigt at udvide Københavns Lufthavn fra 22 millioner internationale flypassager med den i forvejen omdiskuterede og ukontrollerede fugleplage, og til 50 millioner flypassager med flere fly og afgang med større fare flyuheld i omkring liggende byområder. København lufthavn er en af de mest bynære lufthavne i Europa. I andre storbyer ligger lufthavne længere uden byen

Da Københavns Lufthavn ikke har den fornødne radar kapacitet til varsle fly mod fugleflokke i mørke og under dårlig sigt, så vil enhver udvidelse være juridisk uforsvarlig?

TVLORRY Tusinder af gæs truer flysikkerheden i København Lufthavn      Se Link.  
<https://www.youtube.com/watch?v=hAw5potPY1c>

MVH Jørgen Jans Hagen      Thimandsvænget 20      2791 Dragør

Berlingske Tidende, 1. sektion, tirsdag 14. december 1999

2

# Danmark krænker luftfa

**Birdstrikes:** Danmark risikerer erstatningssager i milliardklassen, hvis et fly styrter ned ved Kastrup som følge af sammenstød med en fugleflok. Samtidig kan en eller flere ministre drages politisk og juridisk til ansvar, fordi staten udbygger fuglereservater inden for ti kilometers afstand fra lufthavnen.

AF LISE TAJIK

Det kan blive en alvorlig sag for regeringen, hvis et passagerfly styrter ned ved Københavns Lufthavn i Kastrup på grund af kollision med en fugleflok.

Ifølge aftalen med flysammenslutningen ICAO må fuglereservater og foderpladser for fugle nemlig ikke placeres nærmere flyvepladsen end ti kilometer.

Men Vandmiljøplanen indebærer, at der genoprettes et stort antal vådområder rundt om i Danmark, også på Amager. Samtidig har man i forbindelse med byggeriet af Øresundsbroen skabt nye søer på den kunstige ø Peberholm, og i Ørestaden er vand et vigtigt element.

Det er, efter danske piloters mening, absurd, fordi det alt sammen er med til at forstærke fugleproblemet ved lufthavnen.

Og mens politikere og embedsmænd godkender nye fuglereservater, fredninger og kunstige søer, der tiltrækker fugle, føler piloterne, at det er i strid med en bekendtgørelse fra Statens Luftfartsvesen, der kræver, at lufthavnen skal gøre næsten alt for at holde fuglene væk.

Det fik da også i 1993 Københavns Lufthavn til at fordoble mandskabet fra syv til 15 mand i mågepatruljen, som årligt nedlægger



**Til:** TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Jørgen Jans Hagen (jj.hagen@youmail.dk)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 14-02-2023 23:14  
**Bilag:** 1999 14-12 Berlingske Tidende Danmark krænker luftfartsaftale.doc; 1998 12-10 JP artikel Piloter kræver fugleplagen i Kastrup kortlagt.doc;

<https://www.youtube.com/watch?v=8YCF9FUFJjw> **PFAS forurening fra Københavns Lufthavn. Lufthavnsledelsen havde mere travlt med sende milliarder i skattely, end gøre noget ved PFAS forureningen på brandpladsen? CPH Miljøkontrol gjorde intet for at forhindre forureningen? Se linket.**

Det er dybt bekymrende i retssamfund som det danske, at de politikere der skal overholde landet love, tillader grov inhabilitet i forbindelse trafikudvidelse af Københavns lufthavn fra 22millioner til 50 millioner flypassager, og en omfattende øgning af fragtflyvning i natte timerne til stor gene for borgernes natte søvn i en af mest bynære lufthavne i Europa. Der må det sikres en ordentlig uafhængig kontrol med støjen fra lufthavnen, af hensynet borgerne sundhed og helbred, hvor det ikke er lufthavnen selv der står for støjmålingerne?

Det er stærk problematisk at et privatejet lufthavnsselskab Københavns Lufthavn a/s selv laver miljø drejebogen til øget aktivitet langt ud i fremtiden, **"hvor CPH egen miljøkontrol selv står for alle undersøgelser"** f.eks. støj – røg – luftgener – luftforurening – partikelforurening -sikring af vandmiljøet og havmiljøet og fuglelivet påvirkning af flysikkerheden, der ifølge dansk inhabilitets lovgivning er det ulovligt at påvirke politikere i den retning. Når det gælder for at promovere og retfærdiggøre Københavns Lufthavn egne planer for den kommende anlægslov, inden for de eksisterende rammer og område

Det er bekymrende det Københavns Lufthavn egen miljøkontrol, "kontrollerer sig selv" der har store problemer med befolkningens tillid i Dragør-Tårnby med omfattende støjproblemer , luftgener, CO2 udledning PFAS grundvandforurening , udledning af flybrændstof via overflade vandet, omfattende partikel forurening i og over lufthavnen hvor medarbejdere fra 3F har tildelt erstatning for testikel kræft. Endnu mere står galt med lufthavnen egen miljø og fuglekontrol, der skulle forhindre livstruende fuglekollisioner i og over lufthavnen, har paradoksalt gjort Københavns Lufthavn til en af de mest fugleplagede lufthavne i verden, og har kostet diverse internationale flyselskaber på Københavns lufthavn og deres forsikringselskaber hundredvis af millioner, måske flere milliarder i form af skader på fly og dyre reparationer. Siden CPH fik faglig biologisk fuglekontrol ved WWM i 1992-3 og her gav CPH los og grønt lys for talrige fuglefredninger få km fra lufthavnen **i tæt samarbejde med de naturinteresseorganisationer der krævet og rejst fredningerne.**

Et paradoks, der rejste en mediestorm i luftfartskredse mod Københavns Lufthavn for at krænke Dansk og ICAO Luftfartsaftale, der skulle forhindre at fuglereservater ikke måtte ligge inden for en radius 13km fra lufthavne. Hvad var CPH interesse i så tætliggende og givetvis ulovlige fuglereservater 2-4 km fra lufthavnen??

TVLORRY 2020 Tusinder af gæs truer flysikkerheden i København Lufthavn Se Link.

<https://www.youtube.com/watch?v=hAw5potPY1c>

MVH Jørgen Jans Hagen Thimandsvænget 20 2791 Dragør

Berlingske Tidende, 1. sektion, tirsdag 14. december 1999

2

# Danmark krænker luftfa

**Birdstrikes:** Danmark risikerer erstatningssager i milliardklassen, hvis et fly styrter ned ved Kastrup som følge af sammenstød med en fugleflok. Samtidig kan en eller flere ministre drages politisk og juridisk til ansvar, fordi staten udbygger fuglereservater inden for ti kilometers afstand fra lufthavnen.

AF LISE TAJIK

Det kan blive en alvorlig sag for regeringen, hvis et passagerfly styrter ned ved Københavns Lufthavn i Kastrup på grund af kollision med en fugleflok.

Ifølge aftalen med flysammenslutningen ICAO må fuglereservater og foderpladser for fugle nemlig ikke placeres nærmere flyvepladsen end ti kilometer.

Men Vandmiljøplanen indebærer, at der genoprettes et stort antal vådområder rundt om i Danmark, også på Amager. Samtidig har man i forbindelse med byggeriet af Øresundsbroen skabt nye søer på den kunstige ø Peberholm, og i Ørestaden er vand et vigtigt element.

Det er, efter danske piloters mening, absurd, fordi det alt sammen er med til at forstærke fugleproblemet ved lufthavnen.

Og mens politikere og embedsmænd godkender nye fuglereservater, fredninger og kunstige søer, der tiltrækker fugle, føler piloterne, at det er i strid med en bekendtgørelse fra Statens Luftfartsvesen, der kræver, at lufthavnen skal gøre næsten alt for at holde fuglene væk.

Det fik da også i 1993 Københavns Lufthavn til at fordoble mandskabet fra syv til 15 mand i mågepatruljen, som årligt nedlægger



# Piloter kræver fugleplagen i Kastrup kortlagt

## LUFTHAVN

Både SAS og de danske piloter ønsker en uvildig undersøgelse af fugleplagen ved Københavns Lufthavn i Kastrup. Uden uvildige eksperter vurdering frygter især Dansk Pilotforening, at flysikkerheden for nemt bliver taber i det politiske spil omkring lufthavnen.

Af ERIK EISENBERG og THOMAS LARSEN

■ Både SAS og de danske piloter foreslår, at Københavns Lufthavn får gennemført en uvildig undersøgelse af risikoen for sammenstød mellem fugle og fly. Lufthavnens ledelse siger, at den ikke vil afvise et sådant krav.

Jyllands-Posten påviste søndag, at Danmarks internationale storlufthavn, der årligt har 17 mio. passagerer, i de seneste år er blevet omringet af fuglereservater og søer. Antallet af de såkaldte birdstrikes satte i 1996 rekord i lufthavnen.

Sammenstød mellem fugle og fly kan i værste fald betyde dødsulykker, og både internationale eksperter og piloter kalder udviklingen bekymrende.

Den canadiske vildtspecialist Bruce MacKinnon fra Canadas luftfartsvæsen opfordrede søndag i avisen Danmark til at overveje en

uvildig analyse af den samlede fuglerisiko i lufthavnen.

»Et sådant krav bakker vi op. Det er en oplagt opgave for trafikminister Sonja Mikkelsen (S) at gå ind i denne sag,« siger formanden for Danske Pilotorganisationers Samråd, major og sikkerhedschef Johan Overbye.

»Der er ingen tvivl om, at en sådan undersøgelse, der i sin helhed er uvildig, vil være en god ide,« siger flyvechef i luftfartsgiganten SAS, Flemming Jepson.

## Sammenfald i interesser

Lufthavnen, Statens Luftfartsvæsen og Trafikministeriet har til dato været henvist til organisationer som eksempelvis Danmarks Miljøundersøgelser

»Uden en uvildig undersøgelse frygter vi, at flysikkerheden for nemt bliver taber i det politiske spil omkring lufthavnen.«

Morten Thvilum  
Dansk Pilotforening

eller Skov- og Naturstyrelsen, når de har haft brug for konsulentbistand til at vurdere risikoen ved de mange fuglereservater tæt på startende og landende fly.

Men disse organisationer hører under Miljøministeri-

et - netop den myndighed, der samtidig har presset på for netop at få gennemført fredningerne af eksempelvis Saltholm og Vestama-

»Der er ingen tvivl om, at en sådan undersøgelse, der i sin helhed er uvildig, vil være en god ide.«

Flemming Jepson  
flyvechef i SAS

ger. Det giver risiko for interessekonflikter, frygter piloterne.

»Hidtil har det været et morads af mange interesser, og derfor trænger vi til en uvildig undersøgelse af flysikkerheden. Uden en uvildig undersøgelse frygter vi, at flysikkerheden for nemt bliver taber i det politiske spil omkring lufthavnen,« siger Morten Thvilum, der arbejder med flysikkerhed i Dansk Pilotforening.

## Trafikchef bekymret

Trafikchef Hans Chr. Stigaard, Københavns Lufthavn, kan også se problemet.

»Vi er meget opmærksomme på, at dette er et område, hvor der kan være interessesammenfald. Derfor vil jeg ikke afvise, at vi på et tidspunkt må bede en udenlandsk ekspert om at kigge på forholdene med friske øjne,« siger trafikchef Hans Chr. Stigaard.

## SF: Det offentlige kræver alt for høje gebyrer

Af ULLA ØSTERGAARD

■ Det offentlige opkræver urimelige gebyrer af borgerne, mener SF.

Partiets forbrugerordfører, Jørn Jespersen kræver, at erhvervsminister Pia Gjellerup (S) iværksætter en undersøgelse af hele området.

»Vi kan ikke være interesseret i, at lovlige borgere bliver slået. Det ødelægger indstillingen til det offentlige,« siger Jørn Jespersen.

## 1045 pct. i gebyr

Som eksempel nævner Jørn Jespersen en mand, som af Centralregistret for Motorkøretøjer blev afkrævet 1045 pct. i gebyr for en manglende indbetaling af 11 kr. i afgift på sin campingvogn.

Selve vægtafgiften på 216 kr. blev betalt til tiden, men den pågældende person var ikke klar over, at afgiften siden sidste opkrævning var steget til 227 kr. Det kostede ham ialt 115 kroner i gebyr.

»Vi kan ikke lade den slags inkompetence og almindelig uhøflighed florere i det offentlige,« siger Jørn Jespersen.

## Kulegravning

Også Forbrugerrådet ser gerne en kulegravning af hele området. Forbrugerrådet har gentagne gange kritiseret de høje gebyrer, som det offentlige lovligt kan afkræve borgerne.

»Vi får dødeligt hen-



## Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup

Afsender: Grundejerforeningen Kastrupvænge

Overordnet mener vi ikke, at de lokale miljøkonsekvenser er ordentligt behandlet i lovforslaget. Paragraf 5 henviser til, at miljøkonsekvenser kan behandles senere. Reduktion af støj, luftforurening og sikring af grundvandet må være en del af lovforslaget fra starten.

Københavns Lufthavn er en af de mest bynære lufthavne i Europa og bør derfor ikke være nordisk hub for fragt og betjene et stort antal transitpassagerer på grund af sin nærhed til fx skoler, børneinstitutioner og udendørs sportsarealer.

Den store vækst i antal flyvninger, og at der med lovforslaget banes der vejen for en yderligere vækst, samt at standpladserne nær ved Kastrup og København udbygges, bekymrer os. Der er en stor risiko for, at dette vil påvirke støj og luftforureningen i området. Støj, lugt og luftforurening må undersøges grundigt inden, at loven vedtages. Den VVM som er lavet er mangelfuld.

### Støj

Vi mener, at den reelle støj omkring Københavns Lufthavn må undersøges grundigt, før lovforslaget vedtages. Der må sikres en ordentlig og uvildig kontrol med støjen fra lufthavnen.

### Luftforurening og lugt

Det anerkendes i bemærkningerne til loven, at der kan være risiko for, at ultrafine partikler kan påvirke det omkringliggende miljø. Dette er ikke en mulig fremtidig risiko, men er allerede en dokumenteret kendsgerning. Den nuværende luftforurening må undersøges grundigt inden, loven vedtages.

### Grundvand

Lufthavnen har i årevis forurennet grundvandet og drikkevand i Tårnby og Dragør med PFAS. Denne sag, inkl. evt. erstatningsansvar, må afsluttes, inden lufthavnen kan få lov til at gennemføre så stort et byggeprojekt.

### Klima

Det er helt uacceptabelt at lovforslaget ikke indeholder en beregning af klimaeffekterne af den øgede flyvning – både stigning i antal passagerer fra 30 mio til 40 og potentielt 55 mio og også fragtflyvninger. På alle andre infrastrukturprojekter laves en beregning af klimaeffekterne. Alle andre sektorer skal reducere CO2 udledninger med 70%. Dette må også gælde for lufthavnen og antallet af flyvninger. Regeringen har forpligtet sig til Parisaftalen og må derfor også sikre, at alle lovforslag lever op til principperne i aftalen.

### Biodiversitet og natur

De naturmæssige konsekvenser er alt for overfladisk behandlet i loven og i VVM'en. Det bør undersøges grundigt, om bekæmpelse af insekter og fugleliv på lufthavnens områder påvirker områderne udenfor lufthavnen. Den indflydelse, som væksten i antal fly, både passagerer og fragt, vil have på Natura 2000-område 142 eller Natura-2000 område 143 samt fredede og rødlistede arter, må vurderes i en grundig VVM, inden loven vedtages.

### Ejendomspriser

Hvis flytrafikken og støjen stiger yderligere, er der en risiko for, at huspriserne falder. Undersøgelser fra Skrydstrup flyveplads viste at hvis flystøjen stiger en db, så falder huspriserne med 0,5-1,1% (<https://www.jv.dk/haderslev/300-siders-laesning-klar-til-naboerne-Rapport-om-miljoekonsekvenserne-af-F-35-er-klar/artikel/2733416>) Vi bor tæt på lufthavnen og risikerer, at vores bolig falder i værdi, hvilket bør medføre en kompensationsordning, hvis loven vedtages.

### **Myndighederne må stille krav til lufthavnen og uvildig kontrol**

Lufthavnen skriver, at nye og moderne fly støjer mindre. Myndighederne må gennem krav sikre, at det reelt er disse fly, som kommer til at flyve fra Københavns Lufthavn.

Som borgere og naboer til lufthavnen ønsker vi en garanti for, at der fra myndighederne føres grundig og uvildig kontrol med en så stor virksomhed og forurener som lufthavnen.

Den nuværende kontrol er svært gennemskuelig, og vi føler ikke, at vi har et godt overblik over, hvilke myndigheder, der er ansvarlige for kontrol med støj, luftforurening og grundvand.

*Grundejerforeningen Kastrupvænge, 15. februar 2023*

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Morten Raffnsøe Petz (mr\_petz@hotmail.com)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 15-02-2023 10:45

Hej

Vi oplever ofte en kraftig lugt af flydiesel fra lufthavnen og er især på vindstille dage og om aftenen generet af støj.

Begge dele er dokumenteret som værende sundhedsskadeligt, og det gør os bekymrede for vores og vores børns sundhed. Begge vores børn går i skole/børnehave og til fritidsaktiviteter tæt på lufthavnen.

Derfor er det helt uforståeligt for os, at man vil tillade en voldsom stigning i aktiviteten i lufthavnen med dertilhørende voldsom stigning i både støj- og luftforurening.

Skal flere arbejdspladser i Tårnby Kommune virkelig ske på bekostning af kommunens borgeres og ikke mindst børns sundhed?

Mvh Mathilde Schjerning og Morten Petz, Poppelvang 7, 2770 Kastrup

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk), toa@trm.dk: (toa@trm.dk:)  
**Fra:** Jørgen Jans Hagen (jj.hagen@youmail.dk)  
**Titel:** VS: Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 15-02-2023 11:13  
**Bilag:** 1999 14-12 Berlingske Tidende Danmark krænker luftfartsaftale.doc; 1998 12-10 JP artikel Piloter kræver fugleplagen i Kastrup kortlagt.doc;

**Emne:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup

<https://www.youtube.com/watch?v=8YCF9FUFJjw> **PFAS forurening fra Københavns Lufthavn. Lufthavnsledelsen havde mere travlt med sende milliarder i skattely, end gøre noget ved PFAS forureningen på brandpladsen? CPH Miljøkontrol gjorde intet for at forhindre forureningen? Se linket.**

Det er dybt bekymrende i retssamfund som det danske, at de politikere der skal overholde landet love, tillader grov inhabilitet i forbindelse trafikudvidelse af Københavns lufthavn fra 22millioner til 50 millioner flypassager, og en omfattende øgning af fragtflyvning i natte timerne til stor gene for borgernes natte søvn i en af mest bynære lufthavne i Europa. Der må det sikres en ordentlig uafhængig kontrol med støjen fra lufthavnen, af hensynet borgerne sundhed og helbred, hvor det ikke er lufthavnen selv der står for støjmålingerne?

Det er stærk problematisk at et privatejet lufthavnsselskab Københavns Lufthavn a/s selv laver miljø drejebogen til øget aktivitet langt ud i fremtiden, **"hvor CPH egen miljøkontrol selv står for alle undersøgelser"** f.eks. støj – røg – luftgener – luftforurening – partikelforurening -sikring af vandmiljøet og havmiljøet og fuglelivet påvirkning af flysikkerheden, der ifølge dansk inhabilitets lovgivning er det ulovligt at påvirke politikerne i den retning. Når det gælder for at promovere og retfærdiggøre Københavns Lufthavn egne planer for den kommende anlægslov, inden for de eksisterende rammer og område

Det er bekymrende det Københavns Lufthavn egen miljøkontrol, "kontrollerer sig selv" der har store problemer med befolkningens tillid i Dragør-Tårnby med omfattende støjproblemer , luftgener, CO2 udledning PFAS grundvandforurening , udledning af flybrændstof via overflade vandet, omfattende partikel forurening i og over lufthavnen hvor medarbejdere fra 3F har tildelt erstatning for testikel kræft. Endnu mere står galt med lufthavnen egen miljø og fuglekontrol, der skulle forhindre livstruende fuglekollisioner i og over lufthavnen, har paradoksalt gjort Københavns Lufthavn til en af de mest fugleplagede lufthavne i verden, og har kostet diverse internationale flyselskaber på Københavns lufthavn og deres forsikringsselskaber hundredvis af millioner, måske flere milliarder i form af skader på fly og dyre reparationer. Siden CPH fik faglig biologisk fuglekontrol ved WWM i 1992-3 og her gav CPH los og grønt lys for talrige fuglefredninger få km fra lufthavnen i **tæt samarbejde med de naturinteresseorganisationer der krævet og rejst fredningerne.**

Et paradoks, der rejste en mediestorm i luftfartskredse mod Københavns Lufthavn for at krænke Dansk og ICAO Luftfartsaftale, der skulle forhindre at fuglereservater ikke måtte ligge inden for en radius 13km fra lufthavne. Hvad var CPH interesse i så tætliggende og givetvis ulovlige fuglereservater 2-4 km fra lufthavnen??

TVLORRY 2020 Tusinder af gæs truer flysikkerheden i København Lufthavn Se Link.

<https://www.youtube.com/watch?v=hAw5potPY1c>

MVH Marianne Hagen Thimandsvænget 20 2791 Dragør

Berlingske Tidende, 1. sektion, tirsdag 14. december 1999

2

# Danmark krænker luftfa

**Birdstrikes:** Danmark risikerer erstatningssager i milliardklassen, hvis et fly styrter ned ved Kastrup som følge af sammenstød med en fugleflok. Samtidig kan en eller flere ministre drages politisk og juridisk til ansvar, fordi staten udbygger fuglereservater inden for ti kilometers afstand fra lufthavnen.

AF LISE TAJIK

Det kan blive en alvorlig sag for regeringen, hvis et passagerfly styrter ned ved Københavns Lufthavn i Kastrup på grund af kollision med en fugleflok.

Ifølge aftalen med flysammenslutningen ICAO må fuglereservater og foderpladser for fugle nemlig ikke placeres nærmere flyvepladsen end ti kilometer.

Men Vandmiljøplanen indebærer, at der genoprettes et stort antal vådområder rundt om i Danmark, også på Amager. Samtidig har man i forbindelse med byggeriet af Øresundsbroen skabt nye søer på den kunstige ø Peberholm, og i Ørestaden er vand et vigtigt element.

Det er, efter danske piloters mening, absurd, fordi det alt sammen er med til at forstærke fugleproblemet ved lufthavnen.

Og mens politikere og embedsmænd godkender nye fuglereservater, fredninger og kunstige søer, der tiltrækker fugle, føler piloterne, at det er i strid med en bekendtgørelse fra Statens Luftfartsvesen, der kræver, at lufthavnen skal gøre næsten alt for at holde fuglene væk.

Det fik da også i 1993 Københavns Lufthavn til at fordoble mandskabet fra syv til 15 mand i mågepatruljen, som årligt nedlægger



# Piloter kræver fugleplagen i Kastrup kortlagt

## LUFTHAVN

Både SAS og de danske piloter ønsker en uvildig undersøgelse af fugleplagen ved Københavns Lufthavn i Kastrup. Uden uvildige eksperter vurdering frygter især Dansk Pilotforening, at flysikkerheden for nemt bliver taber i det politiske spil omkring lufthavnen.

Af ERIK EISENBERG og THOMAS LARSEN

■ Både SAS og de danske piloter foreslår, at Københavns Lufthavn får gennemført en uvildig undersøgelse af risikoen for sammenstød mellem fugle og fly. Lufthavnens ledelse siger, at den ikke vil afvise et sådant krav.

Jyllands-Posten påviste søndag, at Danmarks internationale storlufthavn, der årligt har 17 mio. passagerer, i de seneste år er blevet omringet af fuglereservater og søer. Antallet af de såkaldte birdstrikes satte i 1996 rekord i lufthavnen.

Sammenstød mellem fugle og fly kan i værste fald betyde dødsulykker, og både internationale eksperter og piloter kalder udviklingen bekymrende.

Den canadiske vildtspecialist Bruce MacKinnon fra Canadas luftfartsvæsen opfordrede søndag i avisen Danmark til at overveje en

uvildig analyse af den samlede fuglerisiko i lufthavnen.

»Et sådant krav bakker vi op. Det er en oplagt opgave for trafikminister Sonja Mikkelsen (S) at gå ind i denne sag,« siger formanden for Danske Pilotorganisationers Samråd, major og sikkerhedschef Johan Overbye.

»Der er ingen tvivl om, at en sådan undersøgelse, der i sin helhed er uvildig, vil være en god ide,« siger flyvechef i luftfartsgiganten SAS, Flemming Jepson.

## Sammenfald i interesser

Lufthavnen, Statens Luftfartsvæsen og Trafikministeriet har til dato været henvist til organisationer som eksempelvis Danmarks Miljøundersøgelser

»Uden en uvildig undersøgelse frygter vi, at flysikkerheden for nemt bliver taber i det politiske spil omkring lufthavnen.«

Morten Thvilum  
Dansk Pilotforening

eller Skov- og Naturstyrelsen, når de har haft brug for konsulentbistand til at vurdere risikoen ved de mange fuglereservater tæt på startende og landende fly.

Men disse organisationer hører under Miljøministeri-

et - netop den myndighed, der samtidig har presset på for netop at få gennemført fredningerne af eksempelvis Saltholm og Vestama-

»Der er ingen tvivl om, at en sådan undersøgelse, der i sin helhed er uvildig, vil være en god ide.«

Flemming Jepson  
flyvechef i SAS

ger. Det giver risiko for interessekonflikter, frygter piloterne.

»Hidtil har det været et morads af mange interesser, og derfor trænger vi til en uvildig undersøgelse af flysikkerheden. Uden en uvildig undersøgelse frygter vi, at flysikkerheden for nemt bliver taber i det politiske spil omkring lufthavnen,« siger Morten Thvilum, der arbejder med flysikkerhed i Dansk Pilotforening.

## Trafikchef bekymret

Trafikchef Hans Chr. Stigaard, Københavns Lufthavn, kan også se problemet.

»Vi er meget opmærksomme på, at dette er et område, hvor der kan være interessesammenfald. Derfor vil jeg ikke afvise, at vi på et tidspunkt må bede en udenlandsk ekspert om at kigge på forholdene med friske øjne,« siger trafikchef Hans Chr. Stigaard.

## SF: Det offentlige kræver alt for høje gebyrer

Af ULLA ØSTERGAARD

■ Det offentlige opkræver urimelige gebyrer af borgerne, mener SF.

Partiets forbrugerordfører, Jørn Jespersen kræver, at erhvervsminister Pia Gjellerup (S) iværksætter en undersøgelse af hele området.

»Vi kan ikke være interesseret i, at lovlige borgere bliver slået. Det ødelægger indstillingen til det offentlige,« siger Jørn Jespersen.

## 1045 pct. i gebyr

Som eksempel nævner Jørn Jespersen en mand, som af Centralregistret for Motorkøretøjer blev afkrævet 1045 pct. i gebyr for en manglende indbetaling af 11 kr. i afgift på sin campingvogn.

Selve vægtafgiften på 216 kr. blev betalt til tiden, men den pågældende person var ikke klar over, at afgiften siden sidste opkrævning var steget til 227 kr. Det kostede ham ialt 115 kroner i gebyr.

»Vi kan ikke lade den slags inkompetence og almindelig uhøflighed florere i det offentlige,« siger Jørn Jespersen.

## Kulegravning

Også Forbrugerrådet ser gerne en kulegravning af hele området. Forbrugerrådet har gentagne gange kritiseret de høje gebyrer, som det offentlige lovligt kan afkræve borgerne.

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** S Andersen (greniman@gmail.com)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 15-02-2023 19:53

Til rette vedkommende

Overordnet mener jeg ikke, at de lokale miljøkonsekvenser er ordentligt behandlet i lovforslaget. Paragraf 5 henviser til at miljøkonsekvenser kan behandles senere. Reduktion af støj, luftforurening og sikring af grundvandet må være en del af lovforslaget fra starten.

Københavns Lufthavn er en af de mest bynære lufthavne i Europa. I andre storbyer ligger lufthavnen længere uden for byen. Det kan ikke passe, at så bynær en lufthavn skal være nordisk hub for fragt og betjene et stort antal transitpassagerer. Der må tænkes i andre løsninger, f.eks. en satellit for fragtflyvninger i et område, hvor der ikke bor så mange børnefamilier og er skoler, børneinstitutioner og udendørs sportsarealer. Andre lufthavne, f.eks. Schiphol, har et loft over antal fly per døgn. Dette kunne være en mulighed, hvor lufthavnen ville kunne give ”passagerne en god oplevelse med et sammenhængende terminal-område”, som de skriver; og samtidig beskytte borgerne mod mere støj og luftforurening.

Den store vækst i antal flyvninger, og at der med lovforslaget banes der vejen for en yderligere vækst samt at standpladserne nær ved Kastrup og København udbygges, bekymrer mig. Der er en stor risiko for, at dette vil påvirke støj og luftforureningen i området. Støj, lugt og luftforurening må undersøges grundigt inden, at loven vedtages. Den VVM som er lavet er mangelfuld.

Støjgrænserne i Danmark er 58db. Men alligevel må lufthavnen støje om natten op til 80db. Det er særligt fragtfly, som er ældre og mere støjende, som flyver om natten. Det forstyrrer nattesøvnen. WHO har kritiseret de danske støjgrænser på 58db for at være for høje, da det kan skade helbredet med støj. Ny forskning viser, at støj kan give kræft og demens. Jeg mener, at den reelle støj omkring Københavns Lufthavn må undersøges grundigt før lovforslaget vedtages. Der må sikres en ordentlig kontrol med støjen fra lufthavnen, hvor det ikke er lufthavnen selv, som står for det. Derudover har andre lufthavne i Europa f.eks. Hamborg, Frankfurt og München forbud mod flyvninger om natten. Dette burde også indføres i København.

Jeg oplever ofte en kraftig lugt af flydiesel fra lufthavnen, så jeg næste ikke kan have åbne vinduer. Dette gør mig bekymret i forhold til, om det er sundhedsskadeligt.

Det anerkendes i bemærkningerne til loven, at der kan være risiko for, at ultrafine partikler kan påvirke det omkringliggende miljø – altså at de kan være sundhedsskadelige. Dette er ikke en mulig fremtidig risiko, men der er allerede masser af dokumentation og viden på området, som viser at ultrafine partikler kan give kræft, hjertekar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler. Der er i flere målinger målt høje koncentrationer af ultrafine partikler i områderne omkring lufthavnen (jf. CPH Solution Lab, Kåre Press-Kristensen samt lufthavnens egne målinger). Jeg mener, at der må være rettidigt omhu og gælde et forsigtighedsprincip, sådan at borgernes sundhed ikke sættes på spil. Den nuværende luftforurening må undersøges grundigt inden, loven vedtages. Og det må undersøges, om der er flere som bliver syge på Amager pga luftforurening.

Lufthavnen har i årevis forurennet grundvandet og drikkevand i Tårnby og Dragør med PFAS. Denne sag må afsluttes inden, lufthavnen kan få lov til at gennemføre så stort et byggeprojekt. Lufthavnen må vedkende sig sit erstatningsansvar ellers risikerer regningen at ende hos borgerne.

Myndighederne må stille krav til lufthavnen og uvildig kontrol. Udover at lave grundige undersøgelser af støj og luftforurening, må der også sættes krav til lufthavnen, sådan at stigningen i antal fly ikke medfører, at støj og luftforureningen øges til skade for børn og voksne i området. Lufthavnen skriver, at nye og moderne fly støjer mindre. Myndighederne må gennem krav sikre, at det reelt er disse fly, som kommer til at flyve fra Københavns lufthavn.

Med den stigende opmærksomhed på forurening og de sundhedsmæssige konsekvenser, som f.eks. PFAS sagen er et eksempel på, må der som et minimum laves grundige undersøgelser af støj og luftforurening i områderne omkring lufthavnen samt være grundig og uvildig kontrol med lufthavnen inden en yderligere stigning i passagerer og fragtflyvninger tillades og inden loven om et omfattende byggeri i lufthavnen vedtages.

Som borger og nabo til lufthavnen er vi nødt til at have en garanti for, at der fra myndighederne føres grundig og uvildig kontrol med en så stor virksomhed og forurener, som lufthavnen. Den nuværende kontrol er svært gennemskuelig, og vi føler ikke, at vi har et godt overblik over, hvilke myndigheder, der er ansvarlige for kontrol med støj, luftforurening og grundvand.

Med venlig hilsen

Svend Andersen  
Nyvang Alle 13  
2770 Kastrup



**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Rikke Hansen (rikke.gunderstofte@gmail.com)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 15-02-2023 19:53

Til rette vedkommende

Overordnet mener jeg ikke, at de lokale miljøkonsekvenser er ordentligt behandlet i lovforslaget. Paragraf 5 henviser til at miljøkonsekvenser kan behandles senere. Reduktion af støj, luftforurening og sikring af grundvandet må være en del af lovforslaget fra starten.

Københavns Lufthavn er en af de mest bynære lufthavne i Europa. I andre storbyer ligger lufthavnen længere uden for byen. Det kan ikke passe, at så bynær en lufthavn skal være nordisk hub for fragt og betjene et stort antal transitpassagerer. Der må tænkes i andre løsninger, f.eks. en satellit for fragtflyvninger i et område, hvor der ikke bor så mange børnefamilier og er skoler, børneinstitutioner og udendørs sportsarealer. Andre lufthavne, f.eks. Schipol, har et loft over antal fly per døgn. Dette kunne være en mulighed, hvor lufthavnen ville kunne give ”passagerne en god oplevelse med et sammenhængende terminal-område”, som de skriver; og samtidig beskytte borgerne mod mere støj og luftforurening.

Den store vækst i antal flyvninger, og at der med lovforslaget banes der vejen for en yderligere vækst samt at standpladserne nær ved Kastrup og København udbygges, bekymrer mig. Der er en stor risiko for, at dette vil påvirke støj og luftforureningen i området. Støj, lugt og luftforurening må undersøges grundigt inden, at loven vedtages. Den VVM som er lavet er mangelfuld.

Støjgrænserne i Danmark er 58db. Men alligevel må lufthavnen støje om natten op til 80db. Det er særligt fragtfly, som er ældre og mere støjende, som flyver om natten. Det forstyrrer nattesøvnen. WHO har kritiseret de danske støjgrænser på 58db for at være for høje, da det kan skade helbredet med støj. Ny forskning viser, at støj kan give kræft og demens. Jeg mener, at den reelle støj omkring Københavns Lufthavn må undersøges grundigt før lovforslaget vedtages. Der må sikres en ordentlig kontrol med støjen fra lufthavnen, hvor det ikke er lufthavnen selv, som står for det. Derudover har andre lufthavne i Europa f.eks. Hamborg, Frankfurt og München forbud mod flyvninger om natten. Dette burde også indføres i København.

Jeg oplever ofte en kraftig lugt af flydiesel fra lufthavnen, så jeg næste ikke kan have åbne vinduer. Dette gør mig bekymret i forhold til, om det er sundhedsskadeligt.

Det anerkendes i bemærkningerne til loven, at der kan være risiko for, at ultrafine partikler kan påvirke det omkringliggende miljø – altså at de kan være sundhedsskadelige. Dette er ikke en mulig fremtidig risiko, men der er allerede masser af dokumentation og viden på området, som viser at ultrafine partikler kan give kræft, hjertekar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler. Der er i flere målinger målt høje koncentrationer af ultrafine partikler i områderne omkring lufthavnen (jf. CPH Solution Lab, Kåre Press-Kristensen samt lufthavnens egne målinger). Jeg mener, at der må være rettidigt omhu og gælde et forsigtighedsprincip, sådan at borgernes sundhed ikke sættes på spil. Den nuværende luftforurening må undersøges grundigt inden, loven vedtages. Og det må undersøges, om der er flere som bliver syge på Amager pga luftforurening.

Lufthavnen har i årevis forurennet grundvandet og drikkevand i Tårnby og Dragør med PFAS. Denne sag må afsluttes inden, lufthavnen kan få lov til at gennemføre så stort et byggeprojekt. Lufthavnen må vedkende sig sit erstatningsansvar ellers risikerer regningen at ende hos borgerne.

Myndighederne må stille krav til lufthavnen og uvildig kontrol. Udover at lave grundige undersøgelser af støj og luftforurening, må der også sættes krav til lufthavnen, sådan at stigningen i antal fly ikke medfører, at støj og luftforureningen øges til skade for børn og voksne i området. Lufthavnen skriver, at nye og moderne fly støjer mindre. Myndighederne må gennem krav sikre, at det reelt er disse fly, som kommer til at flyve fra Københavns lufthavn.

Med den stigende opmærksomhed på forurening og de sundhedsmæssige konsekvenser, som f.eks. PFAS sagen er et eksempel på, må der som et minimum laves grundige undersøgelser af støj og luftforurening i områderne omkring lufthavnen samt være grundig og uvildig kontrol med lufthavnen inden en yderligere stigning i passagerer og fragtflyvninger tillades og inden loven om et omfattende byggeri i lufthavnen vedtages.

Som borger og nabo til lufthavnen er vi nødt til at have en garanti for, at der fra myndighederne føres grundig og uvildig kontrol med en så stor virksomhed og forurener, som lufthavnen. Den nuværende kontrol er svært gennemskuelig, og vi føler ikke, at vi har et godt overblik over, hvilke myndigheder, der er ansvarlige for kontrol med støj, luftforurening og grundvand.

Med venlig hilsen

Rikke Gunderstofte  
Nyvang Alle 13  
2770 Kastrup

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Mette Birchholdt (mette.birchholdt@yahoo.dk)  
**Titel:** Høringssvar lufthavnen  
**Sendt:** 15-02-2023 20:49

Jeg er blevet bekendt med, at lovforslag til udbygning af Københavns Lufthavn ikke indeholder en beregning af klimaeffekterne af den øgede flyvning. Det synes jeg er helt uacceptabelt, for det drejer sig om en anslået stigning i antal passagerer fra 30 mio. til 40 mio., ja måske helt op i nærheden af en fordobling af passagerantallet. Dertil kommer fragtflyvninger.

På alle andre infrastrukturprojekter laves en beregning af klimaeffekterne. Alle andre sektorer skal reducere CO2 udledninger med 70%, og dette må også gælde for lufthavnen. Regeringen har forpligtet sig til Parisaftalen og må derfor også sikre, at alle lovforslag lever op til principperne i Parisaftalen. Der bør stilles krav, som omfatter en reduktion i CO2 udslip fra flyvningerne – ikke kun fra lufthavnsbygningerne.

Lovforslaget skal også omfatte de naturmæssige konsekvenser. De er kun overfladisk behandlet i miljøvurderingen, hvor der står, at ”arealer plejes og vedligeholdes løbende og bevidst med henblik på at undgå tilstedeværelse af fugleliv eller plantevækst, der kan udgøre en risiko for flysikkerheden.” Der er altså kun tale om lufthavnens område, hvor der på denne måde bevidst begrænses biologisk mangfoldighed. Men lufthavnen påvirker i høj grad de omgivende arealer. Således er det observeret, at der i områderne rundt om lufthavnen er færre insekter, og at viber de senere år nærmest er forsvundet. Det bør derfor undersøges grundigt om bekæmpelse af insekter og fugleliv på lufthavnens områder påvirker områderne uden for lufthavnen. Den indflydelse, som væksten i antal fly vil have på Natura 2000-område 142 eller Natura-2000 område 143 samt fredede og rødlistede arter, må vurderes grundigt, inden loven vedtages.

Venlig hilsen  
Mette Birchholdt  
Grønagervej 4  
2300 København S  
Telefon 60642944

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** sidsel ramdal (sidselr@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar vedr. udvidelsen af lufthavnen  
**Sendt:** 16-02-2023 12:52

Kære rette vedkommende

Jeg er nytillflytter til Kastrup. Jeg er meget overrasket over hvor tung diesellugten hænger over vores bolig halvdelen af året. Jeg er klar over at lydgener må forventes når man vælger at bo tæt på en lufthavn, men jeg er nu meget bekymret for den luft mine børn indånder - både i forbindelse med den sport de dyrker udendørs og når de er hjemme i haven eller huset med åbne vinduer. Bekymringen bliver ikke mindre af at vide, at der er en udvidelse af lufthavnen på vej.

Så jeg fremsender hermed følgende høringssvar- som jeg har kopieret fra (CPH- [udenuidvidelse.dk](https://www.cph-airport.dk/udvidelse)) fordi den præcis og sagligt beskriver hvad vi skal passe på.

"Overordnet mener jeg ikke, at de lokale miljøkonsekvenser er ordentligt behandlet i lovforslaget. Paragraf 5 henviser til at miljøkonsekvenser kan behandles senere. Reduktion af støj, luftforurening og sikring af grundvandet må være en del af lovforslaget fra starten.

Københavns Lufthavn er en af de mest bynære lufthavne i Europa. I andre storbyer ligger lufthavnen længere udenfor byen. Det kan ikke passe, at så bynær en lufthavn skal være nordisk hub for fragt og betjene et stort antal transitpassagerer. Der må tænkes i andre løsninger, f.eks. en satellit for fragtflyvninger i et område, hvor der ikke bor så mange børnefamilier og er skoler, børneinstitutioner og udendørssportsarealer. Andre lufthavne, f.eks. Schipol, har et loft over antal fly per døgn. Dette kunne være en mulighed, hvor lufthavnen ville kunne give "passagerne en god oplevelse med et sammenhængende terminal-område", som de skriver; og samtidig beskytte borgerne mod mere støj og luftforurening.

Den store vækst i antal flyvninger, og at der med lovforslaget banes der vejen for en yderligere vækst samt at standpladserne nær ved Kastrup og København udbygges, bekymrer mig. Der er en stor risiko for, at dette vil påvirke støj og luftforureningen i området. Støj, lugt og luftforurening må undersøges grundigt inden, at loven vedtages. Den VVM som er lavet er mangelfuld.

### **Støj**

Støjgrænserne i Danmark er 58 db. Men alligevel må lufthavnen støje om natten op til 80 db. Det er særligt fragtfly, som er ældre og mere støjende, som flyver om natten. Det forstyrrer nattesøvnen. WHO har kritiseret de danske støjgrænser på 58 db for at være for høje, da det kan skade helbredet med støj. Ny forskning viser, at støj kan give kræft og demens. Jeg mener, at den reelle støj omkring Københavns Lufthavn må undersøges grundigt før lovforslaget vedtages. Der må sikres en ordentlig kontrol med støjen fra lufthavnen, hvor det ikke er lufthavnen selv, som står for det. Derudover har andre lufthavne i Europa f.eks. Hamborg, Frankfurt og München forbud mod flyvninger om natten. Dette burde også indføres i København.

### **Luftforurening og lugt**

Jeg oplever ofte en kraftig lugt af flydiesel fra lufthavnen, så jeg næste ikke kan have åbne vinduer. Dette gør mig bekymret i forhold til, om det er sundhedsskadeligt.

Det anerkendes i bemærkningerne til loven, at der kan være risiko for, at ultrafine partikler kan påvirke det omkringliggende miljø – altså at de kan være sundhedsskadelige. Dette er ikke en mulig fremtidig risiko, men der er allerede masser af dokumentation og viden på området, som viser at ultrafine partikler kan give kræft, hjertekar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler. Der er i flere målinger målt høje koncentrationer af ultrafine partikler i områderne omkring lufthavnen (CPH Solution Lab, Kåre Press og lufthavnens egne målinger). Jeg mener, at der må være rettidigt omhu og gælde et forsigtighedsprincip, sådan at borgernes sundhed ikke sættes på spil. Den nuværende luftforurening må undersøges grundigt inden, loven vedtages. Og det må undersøges, om der er flere som bliver syge på Amager pga luftforurening.

### **Grundvand**

Lufthavnen har i årevis forurennet grundvandet og drikkevand i Tårnby og Dragør med PFAS. Denne sag må afsluttes inden, lufthavnen kan få lov til at gennemføre så stort et byggeprojekt. Lufthavnen må vedkende sig sit

erstatningsansvar ellers risikerer regningen at ende hos borgerne.

### **Klima**

Det er helt uacceptabelt at lovforslaget ikke indeholder en beregning af klimaeffekterne af den øgede flyvning – både stigning i antal passagerer fra 30 mio til 40 og potentielt 55 mio og også fragtflyvninger. På alle andre infrastrukturprojekter laves en beregning af klimaeffekterne. Alle andre sektorer skal reducere CO2 udledninger med 70%. Dette må også gælde for lufthavnen. Regeringen har forpligtet sig til Parisaftalen og må derfor også sikre, at alle lovforslag lever op til principperne i Parisaftalen. Dette kunne gøres ved, at sætte krav til stigningen i antal flyvning så det afhænger af reduktionen i CO2 udslip fra flyvningerne – ikke kun selve lufthavns bygningerne.

### **Biodiversitet og natur**

De naturmæssige konsekvenser er alt for overfladisk behandlet i loven og i VVM'en. Der står i VVM'en, at "arealer plejes og vedligeholdes løbende og bevidst med henblik på at undgå tilstedeværelse af fugleliv eller plantevækst, der kan udgøre en risiko for flysikkerheden." Endvidere står der i VVM'en står, at det kun er inde på lufthavnens område, at der på denne måde bevidst begrænses biologisk mangfoldighed. Men der er flere observationer af, at der i områderne udenfor lufthavnen er færre insekter og at viben over de senere år nærmest er forsvundet. Det burde derfor undersøges grundigt om bekæmpelse af insekter og fugleliv på lufthavnens områder påvirker områderne udenfor lufthavnen. Den indflydelse, som væksten i antal fly, både passagerer og fragt, vil have på Natura 2000-område 142 eller Natura-2000 område 143 samt fredede og rødlistede arter, må vurderes i en grundig VVM inden loven vedtages.

### **Myndighederne må stille krav til lufthavnen og uvildig kontrol**

Udover at lave grundige undersøgelser af støj og luftforurening, må der også sættes krav til lufthavnen, sådan at stigningen i antal fly ikke medfører, at støj og luftforureningen øges til skade for børn og voksne i området. Lufthavnen skriver, at nye og moderne fly støjer mindre. Myndighederne må gennem krav sikre, at det reelt er disse fly, som kommer til at flyve fra Københavns lufthavn.

Med den stigende opmærksomhed på forurening og de sundhedsmæssige konsekvenser, som f.eks. PFAS sagen er et eksempel på, må der som et minimum laves grundige undersøgelser af støj og luftforurening i områderne omkring lufthavnen samt være grundig og uvildig kontrol med lufthavnen inden en yderligere stigning i passagerer og fragtflyvninger tillades og inden loven om et omfattende byggeri i lufthavnen vedtages.

Som borger og nabo til lufthavnen er vi nødt til at have en garanti for, at der fra myndighederne føres grundig og uvildig kontrol med en så stor virksomhed og forurener, som lufthavnen. Den nuværende kontrol er svært gennemskuelig, og vi føler ikke, at vi har et godt overblik over, hvilke myndigheder, der er ansvarlige for kontrol med støj, luftforurening og grundvand."

Håber I vil tage de mange svar i konstruktiv betragtning, så vi der lever nær lufthavnen undgår følgerne af den her udvidelse på vores sundhed.

De bedste hilsener

Sidsel

--

Sidsel Ramdal

Zinniavej 22

2770 Kastrup

22730613

[sidselr@gmail.com](mailto:sidselr@gmail.com)

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Gmail (mariathorsmarkhoej@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 17-02-2023 07:11

Vedr. udvidelse af Københavns Lufthavn.

Det er med utrolig stor bekymring jeg læser oplægget fra Københavns Lufthavn vedr. udvidelse af nuværende kapacitet.

Placeringen af lufthavnen tæt på boliger, skoler, idrætsfaciliteter burde tages meget seriøst når man diskuterer udvidelse. Flytrafik er forurenende og sundhedsskadeligt, det er desværre faktum. Kapaciteten ønskes ændret med radikalt hvis man sammenligner med tal før covid. Det burde ikke kunne lovliggøres grundet placeringen. Den, i forvejen, støjende og forurenede trafik vil, i dette nye omfang, påvirke en stor del af hovedstadens beboere. Vi er i forvejen påvirkede af støj og lugtgener fra lufthavnen. Det kan ikke være rigtigt, at man i denne verden, hvor der er så meget fokus på sundhed, vil udsætte borgere for en så stor negativ påvirkning. Det er fuldstændigt absurd, at vi ikke taler om et øget fokus på at begrænse de negative påvirkninger fra lufthavnen, men skal overveje en udvidelse. Jeg håber inderligt at i vil tage os borgere i København og særlig Kastrup/Tårnby alvorligt og hjælpe os med at få begrænset den nuværende støjende og forurenende trafik fra lufthavnen og til gengæld arbejde for en mere bæredygtig lufthavn.

Med venlig hilsen  
Maria Thorsmark Høj

Sendt fra min iPhone

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), toa@trm (toa@trm), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Berit Puggaard (berit\_puggaard@hotmail.com)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 17-02-2023 11:39

## Miljøpåvirkning af udvidelsesplaner for Københavns Lufthavn, Kastrup

Efter at have nøje studeret kortet over lufthavnen står det klar, at de nye standpladsen vil blive placeret tæt på befolkningen i Tårnby Kommune som det overhovedet kan - det vil sige helt tæt på to skoler, 50% af kommunens placering af idrætsaktiviteter samt sundhedshuset i sig selv (og i øvrigt tillige selve Rådhuset).

Givet at man accepterer den alment beviselige påstand at partikler fra drift af en lufthavn påvirker den omkringliggende befolkning, så synes planen ualmindeligt kortsigtet i sin form.

Standpladserne placeres alene i det foreslåede område men henblik på den mindst mulige investering i fremtiden foretaget af lufthavnen selv, nemlig i forlængelse af eksisterende bebyggelser.

Dette løser ikke behovet for ydeligere udvidelse og er derfor ekstremt kortsigtet og uholdbar ift. de langsigtede planer for lufthavnen, og med mest mulige påvirkning for de rekreative områder og befolkning som umiddelbare naboer.

En mere langsigtet løsning - og som politikerne kan pålægge lufthavnen som virksomhed er at få bygget en selvstændig terminal i den sydlige ende af tværbanen (som alligevel nedlægges), hvorved placeringen kan foretages uden at påvirke nærtliggende bebyggelser både såvidt angår partikler, men ligeledes støjmæssige konsekvenser.

Dette vil givetvis medføre en stigning i budgettet for udvidelsen, men dette er tiltag mange andre lufthavne formår at implementere med langsigtede mål for øje fremfor kortsigtede uhensigtsmæssige mål.

Det er korrekt, at en sådan beslutning vil medføre behov for transport af passagererne fra indgangen i den nordlige del (terminal 2+3) men ved brug af underjordisk TRAM system behøves der ikke anvendes bustransit som lufthavnen ellers påstår. Igen, det er løsninger der ses mange andre steder i lufthavne. Transit kan også føres i overjordisk linje langs Kyststvejen inde på Lufthavnens nuværende areal.

Ved denne sydlige placering er der tillige taget højde for, at hvis denne udvidelse på sigt viser sig ikke at være tilstrækkelig, så er der mulighed for yderligere udvidelser på det valgte område - en mulighed der ikke foreligger med den nuværende projekterede udvidelse - der er ganske enkelt ikke mere areal i den nordlige ende såfremt det skulle vise sig at behovet opstår.

Jeg er derfor ikke imod en udvidelse fordi den betyder en del for regionens økonomi og attraktivitet, men jeg mener der bør findes mere langsigtede løsninger, der viser at virksomheden Københavns Lufthavn, Kastrup forstår at gear sig langsigtet og ikke blot med kortsigtede nemme løsninger. En virksomhed af denne størrelse må gerne være mere ambitiøse end uskønne, kortsigtede kapitalfonds løsninger!

DBH - en bekymret borger i Tårnby, som ser flere generationer af unge allerede nu indånde massive mængder af partikler når de dyrker deres fritidsaktiviteter i det pågældende område.

Berit Puggaard  
Cypres Alle 21  
2770 Kastrup

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk)

**Fra:** Karen Ansbaek (karenansbaek@gmail.com)

**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup

**Sendt:** 17-02-2023 19:06

Høringssvar:

Jeg mener at en udvidelse af lufthavnen modarbejder den grønne omstilling og udstiller den manglende vilje til at indse at det altså koster på komfort og økonomisk vækst / økonomiske interesser hvis vi reelt vil forsøge at bremse den globale opvarmning.

Når andre sektorer skal reducere CO2 udledninger med 70% må det også gælde for lufthavnen. Regeringen har forpligtet sig til Parisaftalen og må derfor også sikre, at alle lovforslag lever op til principperne i Parisaftalen.

Venlig hilsen

Karen Ansbæk

Dortheavej 56

2400 København NV



**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Carsten Aabo (carstenaabo@hotmail.com)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 18-02-2023 09:05

Til Transportministeriet og transportministeren

Jeg er helt og aldeles imod den planlagte udvidelse af Københavns Lufthavn i Kastrup, som vil indebære øgede støjgener for de omkringboende og en langt større luftforurening, end tilfældet er i dag. Så drop venligst de planer.

Venlig hilsen

Carsten Aabo  
Specialkonsulent, cand.scient.pol.  
Lollandsvej 41, 4. Th., 2000 F.

Sendt fra min iPad

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** stefan nilsson (s@stefannilsson.dk)  
**Titel:** Høringsvar  
**Sendt:** 18-02-2023 12:27

----- Videreendt besked -----

Fra: stefan nilsson <s@stefannilsson.dk>  
Dato: 17. februar 2023 kl. 23.50.20 +01.00  
Emne: Høringsvar  
Til: Yrm@trm.dk

Nej til udvidelse af lufthavn Amager.  
Vh.  
Stefan Nilsson

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Cc:** bachhelene@hotmail.com (bachhelene@hotmail.com)  
**Fra:** Flemming Poulsen (flemmingpoulsen@beskedboks.dk)  
**Titel:** Fwd: "Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup"  
**Sendt:** 18-02-2023 14:46

### **Høringssvar:**

Overordnet mener jeg ikke, at de lokale miljøkonsekvenser er ordentligt behandlet i lovforslaget. Paragraf 5 henviser til at miljøkonsekvenser kan behandles senere. Reduktion af støj, luftforurening og sikring af grundvandet må være en del af lovforslaget fra starten.

Københavns Lufthavn er en af de mest bynære lufthavne i Europa. I andre storbyer ligger lufthavnen længere udenfor byen. Det kan ikke passe, at så bynær en lufthavn skal være nordisk hub for fragt og betjene et stort antal transitpassagerer. Der må tænkes i andre løsninger, f.eks. en satellit for fragtflyvninger i et område, hvor der ikke bor så mange børnefamilier og er skoler, børneinstitutioner og udendørs sportsarealer. Andre lufthavne, f.eks. Schipol, har et loft over antal fly per døgn. Dette kunne være en mulighed, hvor lufthavnen ville kunne give "passagerne en god oplevelse med et sammenhængende terminalområde", som de skriver; og samtidig beskytte borgerne mod mere støj og luftforurening.

Den store vækst i antal flyvninger, og at der med lovforslaget banes der vejen for en yderligere vækst samt at standpladserne nær ved Kastrup og København udbygges, bekymrer mig. Der er en stor risiko for, at dette vil påvirke støj og luftforureningen i området. Støj, lugt og luftforurening må undersøges grundigt inden, at loven vedtages. Den VVM som er lavet er mangelfuld.

### **Støj**

Støjgrænserne i Danmark er 58 db. Men alligevel må lufthavnen støje om natten op til 80 db. Det er særligt fragtfly, som er ældre og mere støjende, som flyver om natten. Det forstyrrer nattesøvnen. WHO har kritiseret de danske støjgrænser på 58 db for at være for høje, da det kan skade helbredet med støj. Ny forskning viser, at støj kan give kræft og demens. Jeg mener, at den reelle støj omkring Københavns Lufthavn må undersøges grundigt før lovforslaget vedtages. Der må sikres en ordentlig kontrol med støjen fra lufthavnen, hvor det ikke er lufthavnen selv, som står for det. Derudover har andre lufthavne i Europa f.eks. Hamborg, Frankfurt og München forbud mod flyvninger om natten. Dette burde også indføres i København.

### **Luftforurening og lugt**

Jeg oplever ofte en kraftig lugt af flydiesel fra lufthavnen, så jeg næste ikke kan have åbne vinduer. Dette gør mig bekymret i forhold til, om det er sundhedsskadeligt.

Det anerkendes i bemærkningerne til loven, at der kan være risiko for, at ultrafine partikler kan påvirke det omkringliggende miljø – altså at de kan være sundhedsskadelige. Dette er ikke en mulig fremtidig risiko, men der er allerede masser af dokumentation og viden på området, som viser at ultrafine partikler kan give kræft, hjertekar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler. Der

er i flere målinger målt høje koncentrationer af ultrafine partikler i områderne omkring lufthavnen (CPH Solution Lab, Kåre Press og lufthavnens egne målinger). Jeg mener, at der må være rettidigt omhu og gælde et forsigtighedsprincip, sådan at borgernes sundhed ikke sættes på spil. Den nuværende luftforurening må undersøges grundigt inden, loven vedtages. Og det må undersøges, om der er flere som bliver syge på Amager pga luftforurening.

### **Grundvand**

Lufthavnen har i årevis forurennet grundvandet og drikkevand i Tårnby og Dragør med PFAS. Denne sag må afsluttes inden, lufthavnen kan få lov til at gennemføre så stort et byggeprojekt. Lufthavnen må vedkende sig sit erstatningsansvar ellers risikerer regningen at ende hos borgerne.

### **Klima**

Det er helt uacceptabelt at lovforslaget ikke indeholder en beregning af klimaeffekterne af den øgede flyvning – både stigning i antal passagerer fra 30 mio til 40 og potentielt 55 mio og også fragtflyvninger. På alle andre infrastrukturprojekter laves en beregning af klimaeffekterne. Alle andre sektorer skal reducere CO2 udledninger med 70%. Dette må også gælde for lufthavnen. Regeringen har forpligtet sig til Parisaftalen og må derfor også sikre, at alle lovforslag lever op til principperne i Parisaftalen. Dette kunne gøres ved, at sætte krav til stigningen i antal flyvning så det afhænger af reduktionen i CO2 udslip fra flyvningerne – ikke kun selve lufthavns bygningerne.

### **Biodiversitet og natur**

De naturmæssige konsekvenser er alt for overfladisk behandlet i loven og i VVM'en. Der står i VVM'en, at "arealer plejes og vedligeholdes løbende og bevidst med henblik på at undgå tilstedeværelse af fugleliv eller plantevækst, der kan udgøre en risiko for flysikkerheden." Endvidere står der i VVM'en, at det kun er inde på lufthavnens område, at der på denne måde bevidst begrænses biologisk mangfoldighed. Men der er flere observationer af, at der i områderne udenfor lufthavnen er færre insekter og at viben over de senere år nærmest er forsvundet. Det burde derfor undersøges grundigt om bekæmpelse af insekter og fugleliv på lufthavnens områder påvirker områderne udenfor lufthavnen. Den indflydelse, som væksten i antal fly, både passagerer og fragt, vil have på Natura 2000-område 142 eller Natura-2000 område 143 samt fredede og rødlistede arter, må vurderes i en grundig VVM inden loven vedtages.

### **Ejendomspriser**

Hvis flytrafikken og støjen stiger yderligere, er der en risiko for, at huspriserne falder. Undersøgelser fra Skrydstrup flyveplads viste at hvis flystøjen stiger en db, så falder huspriserne med 0,5-1,1% (<https://www.jv.dk/haderslev/300-siders-laesning-klar-til-naboerne-Rapport-om-miljoekonsekvenserne-af-F-35-er-klar/artikel/2733416>) Jeg bor tæt på lufthavnen og risikerer, at min bolig falder i værdi. Derfor mener, jeg at en kompensationsordning må etableres for os, som bor tæt ved lufthavnen.

### **Myndighederne må stille krav til lufthavnen og uvildig kontrol**

Udover at lave grundige undersøgelser af støj og luftforurening, må der også sættes krav til lufthavnen, sådan at stigningen i antal fly ikke medfører, at støj og luftforureningen øges til skade for børn og voksne i området. Lufthavnen skriver, at nye og moderne fly støjer mindre. Myndighederne må gennem krav sikre, at

det reelt er disse fly, som kommer til at flyve fra Københavns lufthavn.

Med den stigende opmærksomhed på forurening og de sundhedsmæssige konsekvenser, som f.eks. PFAS sagen er et eksempel på, må der som et minimum laves grundige undersøgelser af støj og luftforurening i områderne omkring lufthavnen samt være grundig og uvildig kontrol med lufthavnen inden en yderligere stigning i passagerer og fragtflyvninger tillades og inden loven om et omfattende byggeri i lufthavnen vedtages.

Som borger og nabo til lufthavnen er vi nødt til at have en garanti for, at der fra myndighederne føres grundig og uvildig kontrol med en så stor virksomhed og forurener, som lufthavnen. Den nuværende kontrol er svært gennemskuelig, og vi føler ikke, at vi har et godt overblik over, hvilke myndigheder, der er ansvarlige for kontrol med støj, luftforurening og grundvand.

Med venlig hilsen  
Grundejerforeningen Tømmerupvang  
Flemming Poulsen  
Formand

flemmingpoulsen@beskedboks.dk  
+45 61 67 57 73

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Rasmus Vedel (rasmus@vedel.dk)  
**Titel:** Høringssvar CPH udvidelse  
**Sendt:** 18-02-2023 20:43

I en tid hvor fokus er væk fra lufttransport og over til øget brug af bl.a togdrift, giver udvidelsen af Københavns Lufthavn INGEN mening.

Øget udledning af CO2 i både byggeproces og efterfølgende øget brug.

Brug hellere kræfter på bedre skinner til fremtidens tog.

Rasmus

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** marianne wiltrup (mwiltrup@yahoo.dk)  
**Titel:** høringssvar  
**Sendt:** 18-02-2023 21:45

Til Transportministeriet

Det er en meget dårlig ide at udvide Københavns Lufthavn, Kastrup, fordi:

1. Det øger støjbelastningen på det meste af Amager, dels under udbygningen og dels ved mer-trafik af fly senere
2. Det øger luftforureningen med brændstofspartikler fra fly
3. Det bidrager til klimaforandringerne med markant øget CO2 udledning. Flytrafik er den store synder
4. Det fjerner fokus fra den transportform vi hellere skulle fremelske og støtte, I Europa især toget.
5. Flere fly i luften vil stjæle himmelrummet og udsyn både dag og nat
6. Flere fly i luften vil øge risiko for kollision med beskyttede fugle på Amager, hvor dele af Sydamager er et Natura 2000 område

Jeg håber at ministeriet vil genoverveje en evt. tilladelse til lufthavnens ønske. Det er et meget dårligt signal at sige ja til en udvidelse, når Danmark har forpligtet sig til at være CO2 neutral i 2030

Med venlig hilsen  
Marianne Wiltrup  
Hollændervej 19  
1855 Frederiksberg C

p,s, Jeg har haft kolonihave i Dragør i 25 år. Ved bestemte vindretninger flyves der lavt over Fredeiksberg

## Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.

Vi befinder os i en ny tid. En Klimatid, hvor klimaet ikke længere kan ignoreres.

I øjeblikket er der et stort politisk fokus på klima og den grønne omstilling grundet Rusland Invasion af Ukraine. Hedebrande, skovbrande og deraf manglende vand og udtørrede floder fik virkelig fat i Europa sommeren 2022.

Det er for mig tankevækkende, at det politiske fokus blandt andet omhandler, hvordan vi skal ændre vores forbrugsadfærd, madvaner, at samfundet skal indrettes anderledes for at imødekomme den grønne omstilling.

Modsat - Når vi som forbrugere stiller krav til politikkerne om at blive hørt i forbindelse med en kommen lokalplan ændring – herunder udvidelsesplanerne af CPH Lufthavn, så har tonen en anden lyd. Det er som om, at der ikke er nogle, som stille krav til én af Danmarks største arbejdspladser, som har massiv indvirkning på klimaet både nationalt og lokalt.

Vi som Naboer til Lufthavnen er dem, der især oplever støjbelastninger og luftforurening fra CPH Lufthavn.

Jeg er bosat i Tårnby kommune i Løjtegårdskvarteret. Et rigtig dejligt grønt område, med en masse børnefamilier, travbanen, institutioner, skoler, Amagerhallen, plejehjem osv.

Jeg oplever, at området især bliver støjplaget, når vindretningen er fra Syd, Sydøst eller Øst.

Det er tydeligt, at dele af Amager bliver massivt støjbelastet alt efter vindretning. Det er tankevækkende, at der på nuværende tidspunkt ikke er lavet effektive støjhegn, med et korrekt anvendt materiale, som kan absorbere støjen eller forhindre støjudbredelsen på Amager. På nuværende tidspunkt mangler der eksempelvis støjvolde ved den sidste del af Amager Landevej og Tømmerup. Generelt mangler der ordentlige/effektive støjvolde flere steder rundt om lufthavnen for at sikre, at nabolaget/store dele af Amager ikke bliver støjplaget fra CPH Lufthavn.

Jeg kan ikke forstå, at der fra politisk side ikke er større opmærksomhed på netop dette område, når der nu er så stort politisk fokus på den grønne omstilling generelt. At vi skal skabe en by (København/Amager), hvor der kan være erhverv, men samtidig sikres ordentlige leveforhold i lokalmiljøet og for klimaet.

Tårnbys Borgmester Allan S. Andersen nævner i et Nyhedsbrev fra d. 10 september 2022:

*"Klimaplanen skal give Tårnby Kommune et overordnet rammeværktøj til at skabe en CO2 neutral og klimarobust kommune i 2050. Klimaplanen angiver CO2-reduktion frem mod 2050, med delmål om 70% reduktion i 2027 og 85% i 2030, hvilket er mere ambitiøst end den nationale målsætning på 70% i 2030."*

Klimaplanen skal fungere som et værktøj for kommunen i forbindelse med den grønne omstilling. Jeg undrer mig over, hvordan en udvidelse af CPH Lufthavn med flere afgang til og fra lufthavnen, flere passagerer bidrager positivt til denne klimaplan. Derudover stiller jeg spørgsmålstegn ved, hvorfor det umiddelbart kun er CO<sub>2</sub> der omtales. Støj og luftforurening må og skal være en lige så stor del af klimaplanen med ambitiøse mål om reduktion og årlige eksterne kontroller.

Støjbelastningen kan i perioder være så massiv, at jeg som beboer ikke kan holde ud at side i min egen have alt efter vindretningen. Derfor er det bekymrende, at der planlægges massiv udvidelse af lufthavnen, hvor blandt andet terminalområdet i den nordvestlige del af lufthavnen mod Amager Landevej skal udvides.

Der er flere studier, som påpeger konsekvenserne af støj, herunder en øgede risiko for hjerte/kar



sygdomme, demens samt kræft. At finde frem til disse videnskabelige studier kræver kun en google søgning. Studierne er derfor offentlige tilgængelige for borgere, investorer, Tårnby Kommune og Staten.

Der skal efter min mening stilles krav til, hvilken flytype, der må benytte standpladser i bolignære områder, hvis det bliver en realitet med udvidelsesplanen. Der skal stille krav til at flymotorerne ikke må være tændte til og fra terminalområdet. Der skal være massive og effektive støjvolde, som forhindrer støjbredelsen i nærmiljøet/boligområderne, hvor der bor mange børnefamilie. Der skal udvikles/bruges teknologi som forhindrer støjbredelse og luftforurening fra CPH Lufthavn i beboelsesområder nær lufthavnen. Her på Amager er der mange børn, som lever deres hverdag i et til tider støjplaget og luftforurenings plaget miljø. Jeg er uforstående overfor, hvordan et politisk fokus ikke er på at fremme borgernes trivsel og sundhed i blandt andet denne klimaplan/klimatid. Jeg er uforstående overfor, hvorfor Tårnby Kommune, Staten og andre interessenter ikke tager især børns sundhed seriøst. Skal vi i anno 2023 i en klimatilpasningstid acceptere, at børn skal leve i områder, hvor støj og luftforurening er en del af hverdagen. Skal vi acceptere at der ikke laves ordentlige undersøgelser om udvidelsesplanerne/ lokalplanændring med en risiko om, at der opstår en ny Lynetteholm sag? Skal vi acceptere, at der ikke føres ordentlige eksterne kontroller med CPH Lufthavn egne støj- og luftforureningsmålinger. Det virker som om, at der er interessekonflikter / udfordringer som ingen politikere tør at tage op til revision.

Jeg deltog i et nabo/beboermøde d. 14 juni kl. 17-19 hos CPH Lufthavn. Formålet med mødet var at orientere beboere i og omkring lufthavnen om udviklingsplanen/ændring af lokalplanen for CPH Lufthavn nu og i fremtiden. Det var ofte de samme spørgsmål, der gik igen blandt deltagere til beboermødet (støj, luftforurening og klima). I mine egne spørgsmål til CPH's specialister om støj og luftforurening fik jeg blandt andet følgende kommentar.

1. Citat fra én støjspecialist:

*"Måske er borgere i Kastrup, Tårnby og Dragør generelt blevet mere overfølsomme overfor støj og lugt." - "Vi kan ikke måle borgeres oplevede støjniveau og støjgener samt lugt fra lufthavnen".*

2. Citat fra én specialist i selve udviklingsplanen for lufthavnen.

*"En lufthavn den støjer og møger - sådan er det".*

Jeg var målløs over disse citater. Jeg undrer mig over, hvorfor disse specialister er med i udviklingsplanen. Der er uambitiøst, at have sådanne udtalelser i denne klimatid. Det er uambitiøst at drive en virksomhed, som ikke investerer i klima og gør nærområdet grønnere. I fremtiden får vi flere og flere grønne alternativer til at transportere os selv. Eksempler på dette er elbiler og tog som påvirker klimaet mindre i forhold til CO<sub>2</sub>, luftforurening og støj. Forbrugerne forventer mere af virksomhederne. Forbrugerne vil også forvente mere af CPH Lufthavn. Derfor er det mig en gåde, at specialister kommer med disse udtalelser og ikke præsenterer ambitiøse mål og konkrete tiltag som mindsker støj, luftforurening og CO<sub>2</sub> udledning. Bare husk på den massive vækst af elbiler sidste år.

Jeg som beboer oplever ofte perioder, hvor jeg kan lugte petroleum/fuel fra lufthavnen. Det er på ingen måde i orden, at der ikke investeres massivt i at fjerne luftforurening fra lufthavnen i de

nærliggende boligområder. Det er ikke i orden, at der ikke investeres massivt i at reducere støj fra lufthavnen således at vores børn – vores fremtid – ikke bliver belastet helbredsmæssigt grundet den nuværende situation og deraf følgende ikke gennemtænkt udvidelsesplan.

Der skal stilles ambitiøse krav til CPH Lufthavn om at reducere støjbelastningen og luftforurening. Der skal laves eksterne undersøgelser på støjbelastningen af den nuværende situation og den fremtidige udvidelse. Ligeledes skal der laves eksterne undersøgelser af den nuværende luftforurening og fremtidige luftforurening og konsekvenserne af dette. Der skal udføres kontrol med lufthavnen således, at der sikres en effektiv bæredygtig udvikling af CPH Lufthavn. Der skal lyttes til beboer i nærmiljøet. Der skal være kontrol af støj, indrapporterede gener fra lufthavnen og kontrol af luftforurening. Det er på tide at CPH Lufthavn giver mere tilbage til lokalmiljøet og at Staten samt Tårnby Kommune har ambitiøse mål om fremtidens lufthavn med klimaet og befolkningens helbred/sundhed i fokus.

Tiden er inde til at tænke anderledes vedrørende udvidelsesplaner af en industri som belaster klimaet massivt. I Danmark har vi allerede flere lufthavne og vi kan spørger os selv, om disse lufthavne er udnyttet optimalt. Jeg tænker, det er utrolig relevant at vurdere, hvorvidt vi har nået maksimal kapacitet af CPH Lufthavn. CPH Lufthavn er en meget bynær lufthavn, hvorfor det må erkendes, at kapacitetsudvidelser må have deres begrænsninger. Hvis der mangler kapacitet kan det tænkes, at der kan oprettes en samarbejdsaftale mellem eksempelvis Billund Lufthavn og CPH Lufthavn eller sågar med Malmø Lufthavn med klimaet og befolkningens helbred i fokus.

Jeg forventer, at der bliver lavet ordentlige eksterne undersøgelser og at ny teknologi bliver inddraget/implementeret i en eventuel udvidelse af CPH Lufthavn for at nedbringe nuværende støjbelastning og luftforurening samt udledning af CO<sub>2</sub>.

Til slut vil jeg stille spørgsmålstejn ved de økonomiske overvejelser/konsekvenser vedr. ændring af lokalplan og deraf følgende udviklingsplan af CPH Lufthavn:

**1)** Hvilken konsekvens har udvidelsesplanerne for boligpriserne på Amager især Kastrup, Tårnby, Dragør samt dele af København S. En øgede støjbelastning og luftforurening må påvirke borgernes lyst til at bosætte sig i områder på Amager. Falder efterspørgslen på boliger i disse områder, vil det betyde, at boligpriserne falder. Der må og skal kompenseres for dette tab. Konsekvensen er at boligerne kan blive usælgelige, hvormed at kommunerne får svært ved at tiltrække borgere. Derudover er der større sandsynlighed for, at middelklassen og de mere velstillede samt veluddannede borgere flytter fra disse områder på Amager. Det kan have en direkte konsekvens for kommunernes budgetter, da skatteindtægterne vil falde.

Endvidere kan fraflytning af ressourcestærke borgere, samt faldende boligpriser, skabe øgede belastning af kommunerne budget på Amager. Her vil jeg nævne udgifter til sygedagpenge, førtidspension, borgere som bliver ældre og får flere kroniske sygdomme. Kommunerne er afhængige af børnefamilier og familier som er ressourcestærke. Disse familier bidrager med skatteindtægter til kommunerne.

Et eksempel er Tårnby Kommune som i øjeblikket har fortaget ansættelsesstop i hele Kommunen grundet øgede udgifter. Her henviser jeg til opslag fra Tårnbys Borgmester Allan S. Andersens Nyhedsbrev uge 6 2023. <https://www.taarnby.dk/nyheder/2023/borgmesterens-nyhedsbrev-uge-6/>

Spørgsmålet er derfor om kommunen har overvejet konsekvensen ved fremtidige og eventuelle ressourcestærke borgeres fraflytning fra Kommunen. Kan udviklingsplanerne påvirke kommunens budgetter og i hvilken grad?

**2)** Der kan ligeledes stilles spørgsmålstegn ved, hvorvidt fremtidige potentielle flypassagerer vælger alternative transportmidler, som forurener mindre herunder partikeludledning, CO<sub>2</sub>, samt påvirkning af det lokale klima (støj og luftforurening). Hvordan er luftfarten eventuelt stillet når der i fremtiden kommer gode hurtige alternative til flytrafikken herunder lyntog, elbiler, el busser.

Amager kan og vil ikke mere. Stop op og lyt!

Hilsen

Nicolaj Hansen – Borger Tårnby Kommune.

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Jens Elkjær Bach (jens.bach@danvet.com)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 19-02-2023 21:36

Kære folkevalgte politikere...

Hvad i alverden sker der?

Hvordan kan I overveje at acceptere en udvidelse af en af de mest miljøskadelige sektorer.

Vi skal alle flyve mindre, forbruge mindre, udlede mindre.

Og I har ansvaret for at der bliver sat en retning og nogle rammer der sikrer dette.

Klimakatastrofen er den største udfordring menneskeheden har stået overfor, og I er ved at tage endnu et valg i den forkerte retning.

Alle andre sektorer skal reducere CO2 udledninger med 70%. Dette må også gælde for lufthavnen. Regeringen har forpligtet sig til Parisaftalen og må derfor også sikre, at alle lovforslag lever op til principperne i Parisaftalen. Dertil kommer, at flysektoren ikke er omfattet af en politisk drøftet og vedtaget klimahandlingsplan samt at flybrændstof er afgiftsfritaget. Der er klimamæssigt altså tale om en komplet ureguleret sektor.

Med venlig hilsen / Best regards



**Jens Elkjær Bach**

Dyrlæge  
DVM

mobil: +45 21 47 77 88

[jens.bach@danvet.com](mailto:jens.bach@danvet.com)



---

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Peter Gjerndrup (peter.gjerndrup@gmail.com)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 20-02-2023 04:25

Til Transportministeriet.

Undertegnede skal hermed udtrykke min bekymring for de planer, der foreligger for udvidelse af Københavns Lufthavn CPH. Bekymringen baseres på de erfaringer jeg har indtaget i de ca. 50 år som beboer på 3 adresser i Tårnby Kommune. Luftforureningen og støj er på det nærmeste visse dage ulidelig, hvorfor jeg af frygt for mit helbred må opholde mig indendørs. Det er kun blevet værre og værre henover tid. Om natten vil en øget trafik af f.eks. fragtfly reducere den i forvejen korte "fredstid" betragteligt. Så alt ialt vil en udvidelse af CPH have negativ indvirkning på min livskvalitet.

Med venlig hilsen  
Peter Gjerndrup,  
Løjtegårdshaven 9,  
2770 Kastrup

## Høringssvar til udvidelse af lufthavnen

Overordnet mener jeg ikke, at de klima- og miljøkonsekvenser er ordentligt behandlet i lovforslaget. Det er stærkt bekymrede, at loven og planen for lufthavnens "udvikling" præsenteres og vurderes som et byggeprojekt og dekobles den stigning i antal passagerer og flyvninger, som alt peger på kommer til at ske i fremtiden.

Loven og stigning i passager- og fragtflyvninger må miljøvurderes ud fra de konsekvenser, som det vil have på klimaet. Det er helt uacceptabelt at en udbygning, der reelt handler om at øge benyttelsen af lufthavnen, ikke beregner hvad klimaeffekterne af den øgede flyvning vil være. Det gør man trods alt ved alle andre infrastrukturprojekter. De klimaeffekter, der skal indgå i behandlingen af udbygningsloven, skal naturligvis både inkludere indenrigs- og udenrigs flyvninger samt fragtflyvninger.

Det grundlæggende spørgsmål ift klimaet er hvad konsekvenserne vil være af en vækst i antal passagerer fra de nuværende 30 til 40 mio og potentielt 55 mio passagerer om året samt en stigning i fragtflyvninger, når Københavns Lufthavn vil være nordisk hub for fragtflyvninger.

Lufthavnens argument er, at nye moderne fly forurener mindre og udleder mindre CO2. Hvis dette skal blive en realitet, må der sættes krav sådan, at en eventuelt stigningen i antal flyvning kun kan ske, hvis der sker en reduktionen i CO2 udslip fra flyvningerne. De mål for klimareduktion, som lufthavnen har fremlagt, må som minimum være bindende. Andre lufthavne (f.x Schiphol) har sat et loft over antal flyvninger pr døgn og andre lande i Europe har højere takster på flyvninger.

Alle andre sektorer skal reducere CO2 udledninger med 70%. Dette må også gælde for lufthavnen. Regeringen har forpligtet sig til Parisaftalen og må derfor også sikre, at alle lovforslag lever op til principperne i Parisaftalen. Dertil kommer, at flysektoren ikke er omfattet af en politisk drøftet og vedtaget klimahandlingsplan samt at flybrændstof er afgiftsfritaget. Der er klimamæssigt altså tale om en komplet ureguleret sektor.

Mvh

Morten Gøbel Poulsen

Sverrigsgade 63

2300 S

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)

**Fra:** Thomas Zelt (zelt.thomas@gmail.com)

**Titel:** Høringssvar til Forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup

**Sendt:** 20-02-2023 12:17

Til Transportministeriet

Som naboer til lufthavnen er vi meget bekymrede for de miljømæssige konsekvenser af CPH's udbygningsplaner. Vores bekymringer er baseret på særligt tre forhold:

- I bemærkningerne til lovforslaget fremgår det, at der "må [...] forventes støj som følge af den mulige etablering af nye standpladser i lufthavnens nordvestlige område, da flyene vil være tættere placeret på lufthavnens yderområde." Som borgere, der bor tæt på lufthavnens nordvestlige grænse, frygter vi ikke kun øgede støjgener ved østlige og sydøstlige vindretninger, men også øget partikelforurening, da forureningskilderne (flyene) flyttes tættere på beboede områder. Allerede i dag oplever vi i visse vejmæssige situationer øgede lugtgener fra jettfuel. Det fremgår hverken i bemærkningerne til lovforslaget eller i CPH's kommunikation om udbygningsplanerne, hvordan man har tænkt sig at begrænse støj og partikelforurening som følge af planerne. Dette bør ellers være afgørende, når man udbygger en meget bynær lufthavn.
- Udbygning af CPH's kapacitet sker ikke kun i forhold til passagerer, men også i forhold til luftfragt. Fly, der bruges til at transportere luftfragt, er typisk af ældre model, der forårsager større støjgener. Dertil foregår fragtflyvning oftest om natten, hvilket forværrer støjproblematikken. Det fremgår ikke af bemærkningerne til lovforslaget, hvorfor CPH har behov for en øget luftfragtkapacitet. Det fremgår heller ikke af bemærkningerne, hvordan Transportministeriet eller CPH har tænkt sig at begrænse støjgener fra natteflyvninger.
- Vores børn går i skoler og institutioner, som er tæt beliggende på CPH's nordvestlige grænse (Løjtegårdsskolen). Der er ikke foretaget uvildige undersøgelser af partikelforureningen i disse områder, og med udbygningen af lufthavnen må der forventes øget partikelforurening. Vi er derfor bekymrede for vores børns helbred.

Som naboer til lufthavnen har vi flere forslag til at begrænse støj og partikelforurening i fremtiden.

- Undersøg muligheden for øget støjafskærmning.
- Forbyd brug af Auxillary Power Units (APU) i Københavns Lufthavn.
- Undersøg muligheden for at indføre forbud mod natteflyvninger, som der eksisterer ved mange bynære europæiske lufthavne i dag.
- Henstil til CPH, at der skal benyttes bestemte baner til afvikling af flytrafikken under bestemte vejrforhold. Ved sydøstlige vindretninger er det pt. ligegyldigt for flysikkerheden, om CPH bruger bane 22R eller 04R til starter. Brugen af 22R, som det er tilfældet i dag ved sydøstlige vindretninger, øger dog støjgenerne i lufthavnens nordvestlige område ganske betydeligt.
- Foretag uvildige undersøgelser af støj og partikelforurening i lufthavnens naboområde.
- Præciser opgørelsesmetoderne for støjgrænser, der er fastsat i støjcirkulæret.

Ud over vores konkrete bekymringer i forhold til støj og partikelforurening kan vi undre os over, at udbygningen af Københavns Lufthavn overhovedet er på tegnebrættet. Folketinget har vedtaget en Klimalov, som foreskriver, at Danmarks CO2-udledninger standses fuldstændigt senest i 2050. Flytrafikken er en af de store klimasyndere, og det er ikke realistisk, at teknologier som Power-to-X vil kunne dække hele verdens behov for syntetiske brændstoffer inden for den nærmeste fremtid. Med udbygningen øger CPH sine CO2-udledninger i det såkaldte scope 3 betydeligt, hvilket går stik imod Danmarks målsætning om at reducere CO2-udledningen i samfundet med hastige skridt. Derudover kan det diskuteres, hvorfor et land med knap 6 mio. indbygger har behov for at udvide en meget bynær lufthavn til at kunne håndtere mellem 40 og 60 millioner passagerer om året, hvis det blot handler om at drage økonomiske gevinster ud af transittrafikken.

Med venlig hilsen

Thomas Zelt og Marie Zelt Hauberg  
(Dronningborgvej 63, 2770 Kastrup)

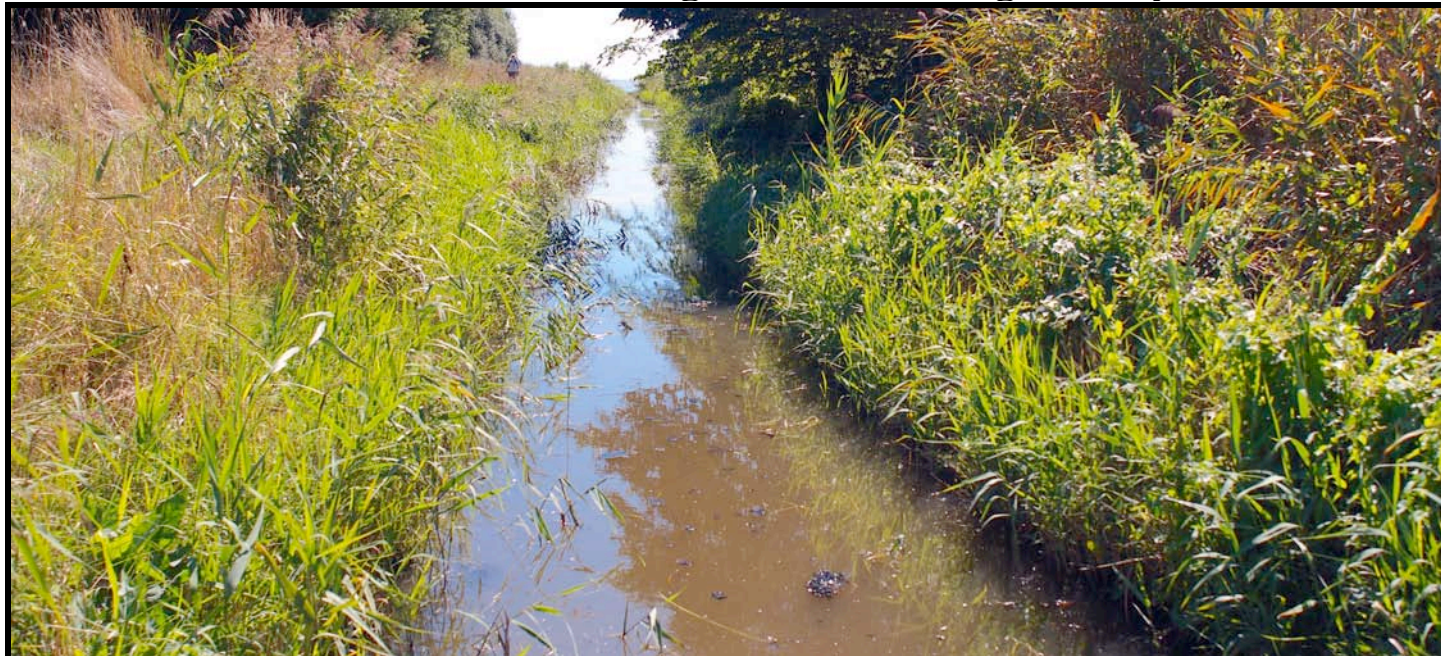


Dragør den 20. februar 2023

Att.: Transportministeriet v/ transportminister Thomas Danielsen (V)  
Frederiksholms Kanal 27.  
1220 København K.  
Tlf. 4171 2700.  
trm@trm.dk / sri@trm.dk / toa@trm.dk

Høringssvar: Udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.

## Folkesundheden tilsidesættes i Dragør Kommune og Tårnby Kommune.



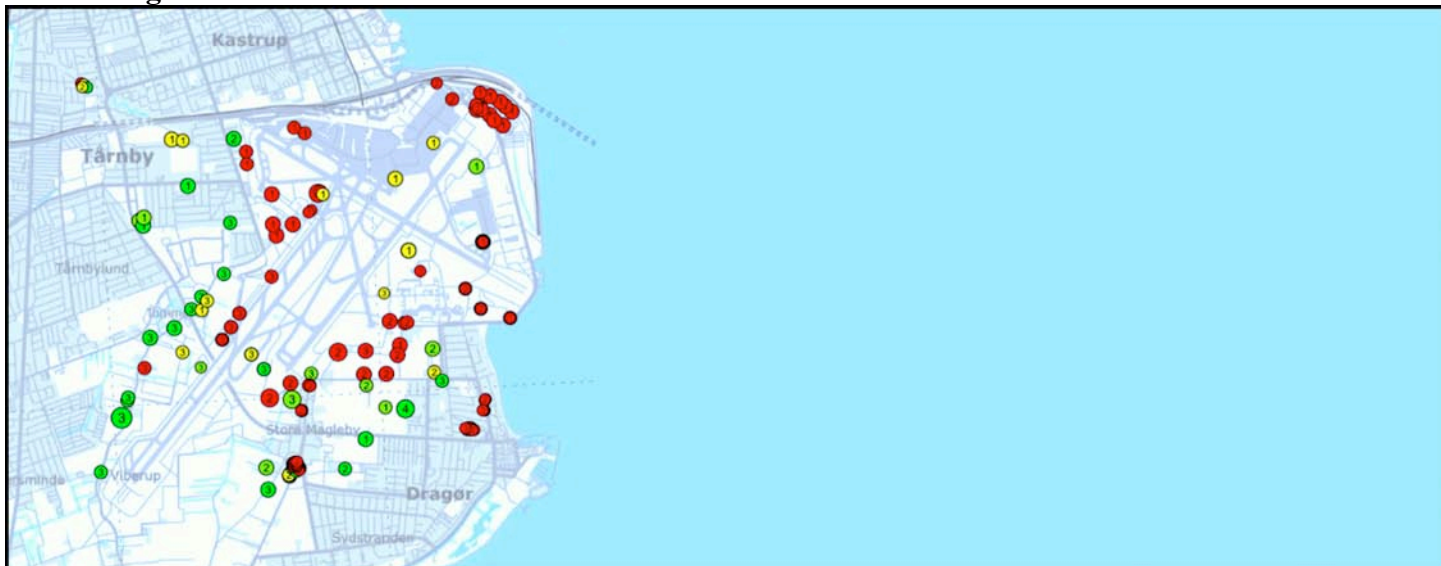
*Hovedgrøften, der strækker sig fra lufthavnen i Store Magleby til Øresund ved Søvangsbakkerne, er forurenet.*

Drikkevandsressourcen i Dragør er ødelagt af PFAS- og pesticidforurening. Dragør Kommunes jord, drikkevandslommer, vandløb og havvand er forurenet med PFAS-stoffer, der via brandsluknings-skum er spredt over brandøvelsespladserne i Københavns Lufthavn.

Københavns Lufthavn A/S støjforurener, luftforurener, jordforurener og vandforurener i Dragør og Tårnby.

Lovforslaget 'Gode rammer for udvikling af Københavns Lufthavn' af den 20. december 2021 bør ikke realiseres. Der er derimod behov for, at myndighederne varetager folkesundheden – fremfor lufthavnens interesser i yderligere udvidelse af transportvirksomhedens sundhedsskadelige aktiviteter.

### Forurening set fra luften.



*De mange fund af PFAS-stoffer i Dragør Kommunes og Tårnby Kommunes vand er markeret med rødt.*

Nogle gange skal man se sagernes tilstand med egne øjne for at forstå, hvor omfattende PFAS-forureningen fra Københavns Lufthavn egentlig er.

På ovenstående illustration fra Dragør Kommune kan man se omfanget af den vandforurening, der indtil videre er blevet kortlagt. Dog mangler en stor del af Dragør Sydstrand på kortet – eksempelvis mangler kortangivelse af vandløbet Hovedgrøftens udløb i Øresund ved Søvangsbakkerne, hvori der ligeledes er konstateret PFAS-forurening.

PFAS er en gruppe stoffer, der er kendetegnet ved, at de stort set ikke nedbrydes i naturen – stofferne kaldes også ”evigheds-kemikalier”. Evigheds-kemikalierne er op mod 200.000 gange giftigere end de pesticidrester, der er fundet i Dragør Kommunes lokale drikkevandsindvinding, som varetages af HOFOR A/S.

Skadelidte er Dragør Kommune og det kommunalt fællesejede vandforsyningsselskab HOFOR – sidstnævnte grundet kontaminerede drikkevandsboringer.

I 2012 var Dragør 95 % selvforsynende med drikkevand, men nu blot 10 år senere er HOFOR nærmest ude af stand til at levere rent lokalt drikkevand til borgerne. Alene i 2021 måtte HOFOR lukke 4 vandboringer i Dragør. Boringerne overholdt ikke grænseværdierne for giftige fluorholdige stoffer i drikkevandet.

Vi har kun set toppen af isbjerget. Der skal fortsat opspores og afgrænses forurening af drikke- og drænvand.

### **Lufthavnens ansvar.**



*Den PFAS-forurenede Hovedgrøft har udløb i Øresund blot 150 meter fra en velbesøgt badebro.*

Københavns Lufthavn støjforurener, luftforurener, jordforurener og vandforurener i Dragør. Den danske stat ejer 39,2 % af Københavns Lufthavn A/S.

Indenfor miljøret er der et økonomisk princip om, at det er forureneren, der betaler for forureningsbegrænsende tiltag og genopretning efter miljøskader. Men lufthavnen vil ikke vedkende sig sit erstatningsansvar.

I 2022 har Dragør Kommune givet lufthavnen landzonetilladelse til en ny brandøvelsesplads på Krogvej 4 i Store Magleby, på trods af frarådning mod dette i en klagesag, og kommunalbestyrelsen har bestemt bemaling med ”jordfarver” på lufthavnens 300 m<sup>2</sup> store rensningsanlæg ud mod den nordlige del af Store Magleby – kommunen stiller ikke ligefrem krav til lufthavnen, der er en af de mest bynære lufthavne i Europa.

Der sanktioneres heller ikke overfor lufthavnen, selvom det er fuldt ud muligt via Miljøstyrelsen og det forpligtende samarbejde med Tårnby Kommunes Miljøafdeling. Miljøstyrelsen er tillige myndighed i forhold til støj- og luftforurening i forbindelse med lufthavnens afvikling af flytrafik.

Dragør Kommunes kommunalbestyrelse har beklageligvis udvist en årelang og fuldstændig passiv tilgang til lufthavnens planlagte udvidelse og aktiviteter, der påvirker miljøet og folkesundheden negativt i Dragør Kommune såvel som Tårnby Kommune.

## Uønskede stoffer i naturen.



*Hovedgrøftens udløb i Søvangsbugten. Jord, drikkevandslommer, vandløb og havvand er forurennet med PFAS.*

Miljøministeriet beskriver stofferne således: ”PFAS-forbindelserne er uønskede, fordi de er svært nedbrydelige i naturen, ophobes i fødekæden, er giftige over for mennesker og dyr og kan transporteres over lange afstande”.

PFAS er blandt andet mistænkt for at give leverskader, nyreskader, forhøjede kolesteroltal, nedsat fertilitet, hormonforstyrrelser, svagere immunforsvar, påvirke fosterudviklingen negativt og nogle af stofferne er kendt som værende kræftfremkaldende.

Kort sagt ikke noget vi ønsker ophobning af i vore kroppe og omgivende natur.

## Mandat til forhandling.



*Kenneth Gøtterup og Thomas Woldbye har nedsat en såkaldt ”arbejdsgruppe”.*

Dragør Kommunes borgmester Kenneth Gøtterup (C) fik i oktober måned 2022 kommunalbestyrelsens mandat til egenhændigt at foretage forhandlinger med Københavns Lufthavns administrerende direktør Thomas Woldbye. Der var foretaget miljøundersøgelser og diverse juridiske overvejelser, så nu skulle der langt om længe forhandles om, hvem der betaler for oprensningen efter lufthavnens forurenende aktiviteter.

Borgmesteren ville efter eget udsagn forsøge at indgå en frivillig aftale med lufthavnen om etablering af afværgeforanstaltninger samt at holde Dragør Kommune skadefri.

Som følge af venlige skub i ryggen fra borgerne afholdt borgmestrene fra Dragør Kommune og Tårnby Kommune møde med Københavns Lufthavns administrerende direktør den 19. december 2022.

Efter det afholdte møde vides det dog stadigvæk ikke, om lufthavnen vil vedkende sig sit erstatningsansvar for den vidtfavnende og sundhedsskadelige PFAS-forurening i Dragør og Tårnby eller ej. Det er et spørgsmål, som flagrer i vinden, og har stået ubesvaret hen i årevis.

Der er ikke foretaget nogen tiltag med henblik på oprensning af vandløbet Hovedgrøften, og den nedsatte ”arbejdsgruppe” foretager sig som forventet intet konkret med henblik på at oprense efter lufthavnens forurening, der spreder sig mere og mere grundet årelangt fravær af ansvarlighed og handling. Dragør Kommune og Tårnby Kommune har som sædvanlig lagt sig på maven for Københavns Lufthavne A/S. I stedet for at varetage folkesundheden og borgernes interesser – så varetages lufthavnens egennyttige og økonomiske interesser.

Man må dog forholde sig til gældende lovgivning og ’forureneren betaler-princippet’, herunder lufthavnens betaling for undersøgelse og oprydning af PFAS-forureningen i Dragør Kommune og Tårnby Kommune.

Det kan vel næppe være Dragørs skatteborgere, der som sidste uskyldige led i kæden, skal betale for oprensning af PFAS-stofferne, der har ødelagt store dele af vort grundvand og vore vandløb.

Det ændrer ikke nævneværdigt på den eksisterende PFAS-forurening, at man efter flere år danner en såkaldt ”arbejdsgruppe”. Der er derimod et erstatningskrav, som skal gøres op – og en regning der skal betales ved kasse ét.

Hvis lufthavnen fortsat nægter at betale, så må regningen sendes retur til staten.

### **Lovforslag vil ligge naboer til last.**



*Larmen er stigende. Naboerne til lufthavnen oplever kumulativ støj udendørs såvel som indendørs.*

Som naboer til lufthavnen oplever mange af os, at der er dage, hvor vi ikke kan lufte ud i vores boliger, da luften er tyk af forbrugt flybrændstof. Det er i den forbindelse flere år siden, at vi selv på varme sommerdage stoppede med at have vores småbørn til at sove udendørs i barnevogne. Det er alarmerende og tankevækkende.

Rammerne for arealanvendelsen i lufthavnen bør under ingen omstændigheder give den storforurenende virksomhed Københavns Lufthavne A/S yderligere mulighed for udvidelse og kapacitetforøgelse.

Den nuværende og voldsomme belastning af naboerne og miljøet bør derimod tages alvorligt og undersøges grundigt i henhold til gældende forskrifter i bekendtgørelse af lov om miljøbeskyttelse, støjcirkulæret, kommuneplanerne, lokalplanerne og Fingerplanen.

Pænt nej tak til realisering af lovforslaget.

Med venlig hilsen

*Kenneth Olsen*

Borger i Dragør Kommune

Fra Grundejerforeningen Ny Kastrup  
Crilles Tønnesens Alle  
2770 Kastrup

11. februar 2023

### **Vedrørende: Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup**

I Ny Kastrup er vi dybt bekymrede, fordi vi mener, at de lokale miljøkonsekvenser mangler at blive ordentligt behandlet i lovforslaget. Paragraf 5 henviser til at miljøkonsekvenser kan behandles senere. Det er simpelthen ikke godt nok. Vi bor mindre end 900 meter fra CPH Lufthavn og for os handler det om sundhed og livskvalitet. Reduktion af støj, luftforurening og sikring af grundvandet må nødvendigvis være en del af lovforslaget fra starten.

Vi er på Amager blot et af mange boligområder beliggende tæt på CPH Lufthavn. Samlet set er CPH en af de mest bynære lufthavne i hele Europe og derfor mener vi, at udviklingen omkring en nordisk hub for fragtfly er dybt bekymrende. Vi oplever, at generne fra Lufthavnen generelt er stigende fx har vi daglige luftgener fra fuel. Vi har som samfund brug for, at der tænkes i andre løsninger. - For vil vi virkelig vægte en nordisk hub for fragt og et stort antal transitpassagerer på bekostning af vores – indbyggers – sundhed?

Vi foreslår andre løsninger fx en satellit for fragtflyvninger i et område, hvor der bor langt færre børnefamilier og uden skoler, børneinstitutioner og velbesøgte udendørs sportsarealer. Schipol lufthavn udenfor Amsterdam, har et loft over antal fly per døgn. Det er én mulighed, hvor også CPH lufthavn kan samle visionerne om en god sammenhængende oplevelse for passagerne med et hensyn til os, der lever her og vores sundhed.

I Ny Kastrup er vi dybt bekymret for den enorme vækst i antal flyvninger, og at lovforslaget baner vej for yderligere vækst. Dertil kommer, at standpladserne bygges nærmere os i Kastrup Nordøst for CPH Lufthavn. I forbindelse med standpladserne ved vi, at der er taxistøj forbundet under kørsel til og opstart fra standpladser. Vi ser en kæmpe risiko i, at denne udbygning af yderligere standpladser unægtelig påvirker støj- og luftforureningen negativt og på den baggrund er det nødvendigt, at forhold som *støj, lugt og luftforurening* skal undersøges grundigt inden, at loven vedtages. Vi mener derfor, at den foreliggende VVM er mangelfuld.

### **Stærk stank er usundt – meget stank er mere usundt**

Vi i Ny Kastrup oplever ofte en kraftig lugt af flydiesel fra lufthavnen, og på vores generalforsamlinger har vi igennem de sidste ti år hyppigt drøftet den negative udvikling, som medfører at færre har åbne vinduer. Derfor er vi dybt bekymret med udsigt til endnu mere kapacitet i CPH Lufthavn. Vi mener, at vi først må erfare en reducere i lugtgenerne og en undersøgelse af de sundhedsmæssige konsekvenser.

I bemærkningerne til loven læser vi, at der *kan* være risiko for, at ultrafine partikler kan påvirke det omkringliggende miljø – med andre ord, at vi vil opleve yderligere sundhedsskade. Det er foruroligende! Der eksisterer masser af dokumentation og viden om, at ultrafine partikler er forbundet med udviklingen af kræft, hjertekar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler. Der er i flere målinger målt høje koncentrationer af ultrafine partikler i områderne omkring lufthavnen (CPH Solution Lab, Kåre Press og lufthavnens egne målinger). Vi mener, at der må gælde et forsigtighedsprincip sådan, at os – borgernes – sundhed ikke sættes på spil. Den nuværende luftforurening må undersøges grundigt inden, loven vedtages. Vi stiller os til rådighed for sundhedsundersøgelser og mener, at det er aktuelt at afdække sygdomsbilledet for os bosat tæt på lufthavnene fx indbyggere på Amager sammenlignet med resten af befolkningen.

### **Stigende støj – det samlede støjbillede tør ingen måle**

Støjgrænserne i Danmark er 58 db. Alligevel har lufthavnen lov til at støje om natten op til 80 db. Vi oplever, at særligt fragtfly, der er af ældre dato er ekstremt støjende. Desværre er det også disse fly, der flyver om natten. – Det forstyrrer vores nattesøvn.

WHO har tidligere kritiseret de danske støjgrænser på 58 db for at være for høje, da et niveau på 58 db i forvejen kan skade helbredet med støj. Ny forskning viser desuden, at støj kan give kræft og demens.

Da vi er bosat i et trafikalt knudepunkt, har vi udover lufthavnen flere støjkilder så som godstog, motorvej, metro og alm. Vej. Flere af disse transportkilder står overfor udvidelser, og derfor er det nødvendigt at få klarlagt, hvad det samlede støjbillede er nu – og beregninger på, hvordan det forventes at se ud i fremtiden, når samtlige projekter er gennemført! Vi har altså behov for at få undersøgt det reelle støjbillede omkring os og CPH Lufthavn grundigt forud for at lovforslaget evt. kan vedtages.

Støjen og udsigt til yderligere støj bekymrer os ift. vores helbred, og det bekymrer os ift. de negative eksternaliteter, der med følger. Når støjen stiger yderligere, er der desuden meget stor risiko for, at vores boliger falder i værdi. Det giver udover de sundhedsmæssige bekymringer anledning til yderligere grublerier. Undersøgelser fra Skrydstrup flyveplads viser<sup>1</sup>, at med en stigning i flystøj på en db, så faldt huspriserne med 0,5-1,1%. Derfor mener vi i ny Kastrup, at der er behov for en kompensationsordning, så vi ikke lider yderligere skade. Den kompensationsordning skal på samme måde som de nødvendige målinger i både støj og ultrafine partikler være på plads før en lov om mulighed for udvidelse af lufthavnen vedtages.

### **Egenkontrol er at sætte ræven til at vogte gæs – det går altid galt!**

Der må desuden sikres en ordentlig kontrol med støjen fra lufthavnen, og de andre støjkilder. I dag er det lufthavnen selv, som står for sin egenkontrol over støj og det er som at sætte ræven til at vogte gæs! Andre lufthavne i Europa fx Hamborg, Frankfurt og München har indført forbud mod flyvninger om natten, hvilket vi mener også bør ske her i København. Vi er trods alt en storby med boligområder klos op ad CPH Lufthavn.

Med den stigende opmærksomhed på forurening og de sundhedsmæssige konsekvenser, som fx PFAS sagen er et eksempel på, må der som et minimum laves grundige undersøgelser af støj og luftforurening i områderne her omkring lufthavnen samt være

---

<sup>1</sup> [300 siders læsning klar til naboerne: Rapport om miljøkonsekvenserne af F-35 er klar | jv.dk](#)

grundig og uvildig kontrol med lufthavnen inden en yderligere stigning i passagerer og fragtflyvninger tillades og inden loven om et omfattende byggeri i lufthavnen vedtages.

Som borger og nabo til lufthavnen er vi nødt til at have en garanti for, at der fra myndighederne føres grundig og uvildig kontrol med en så stor virksomhed og forurener, som lufthavnen. Den nuværende kontrol er svært gennemskuelig, og vi føler ikke, at vi har et godt overblik over, hvilke myndigheder, der er ansvarlige for kontrol med støj, luftforurening og grundvand.

På vegne af beboer i Ny Kastrup  
Cirkeline Martinussen

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Mette Boettiger (m\_bottiger@hotmail.com)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 20-02-2023 20:53

Til rette vedkommende

Jeg og min familie er meget bekymret for den voksende støj og ikke mindst den kommende sundhedsskadelige forurening, når lufthavnen udbygges.

Hvem undersøger, hvor mange mennesker der vil blive syge og dø af den stigende luftforurening? Hvad har i gjort jer af overvejelser i forhold til konsekvenserne af luftforureningen?

Med venlig hilsen  
Mette Bøttiger  
Grækenlandsvej 141  
2300 København s



Kastrup d. 21. februar 2023



**Grundejerforeningen  
Ørnevang**

Til Transportministeriet (trm@trm.dk)

**Vedrørende høring over udkast til forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup**



Transportministeriet har ved høring af 25. januar 2023 anmodet om eventuelle bemærkninger til forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.

På vegne af Grundejerforeningen Ørnevang, beliggende i Pilegårds kvarteret i Tårnby Kommune (afgrænset af Pilegård Alle, Karupvej, Majbøl Alle og Oliefabriksvej, bemærkes følgende:

Grundejerforeningen er bekymret over de miljømæssige konsekvenser af en fortsat udvidelse af Københavns lufthavn uden, at der samtidig iværksættes tiltag, der kan rette op på de miljømæssige konsekvenser af lufthavnens aktiviteter. Allerede i dag er grundejerforeningen plaget af både støj og lugtgener, når vinden er i de østlige hjørner. I de perioder starter flyene fra området nær Englandsvej og støj og udstødningssgasser (med partikler) ryger vores vej.

Læses mellem linjerne er lovforslagets formål at skabe det fornødne grundlag for en fleksibel fortsat vækst i lufthavnens aktiviteter og selv om vi formentlig ikke vil blive særligt berørt af forskydningen af tværbaner og den nye placering af standpladser, vil væksten i lufthavnens aktiviteter alt andet lige berøre os negativt i forhold til vores nærmiljø.

§ 5 i lovforslaget er på den baggrund bekymrende. Det fremgår, at *Transportministeren kan efter forhandling med ministeren for landdistrikter og miljøministeren fastsætte de nærmere regler for varetagelse af miljøhensyn i forbindelse med drift og udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.*

Læses videre i lovforslagets bemærkninger er der en del intetsigende betragtninger om, at lovforslaget i sig selv ikke har klima- eller miljømæssige konsekvenser, fordi lufthavnen allerede inden for den nuværende lovgivning kan vokste i andre udviklingsmodeller. Disse formuleringer står i nogen modstrid med, at lovforslaget vel netop fremsættes for at sikre grundlaget for mere trafik i lufthavnen.

Det er også bekymrende, at eventuelle miljømæssige tiltag henlægges som administrative afgørelser som resultatet af en forhandling, som Trafikministeren **kan** have med Miljøministeren eller Klimaministeren. Er dette måske et ønske fra Trafikministeriet om vækst, som klemmer livet ud af klima- og miljøhensyn? Der åbnes også op for at placere noget af ansvaret hos Tårnby Kommune, som vil være klemt mellem ønsket om arbejdspladser og miljøhensyn.

Grundejerforeningen Ørnevang foreslår, at lovforslagets paragraf 5 ændres således, at der stilles krav til lufthavnen om, at Københavns Lufthavn sammen med Trafikministeriet og Miljøministeriet **skal** stille forslag til, hvordan den nuværende og kommende partikelforening fra lufthavnens aktiviteter kan nedbringes væsentligt. Disse forslag skal bl.a. tage afsat i den kommende miljøvurdering

Formand  
Lars Gjerrild Jensen  
Karupvej 3  
Tlf.: 4088 3193  
Email: larsgjens@gmail.com

Næstformand/Sekretær  
Martin Lous  
Karupvej 11  
Tlf: 4042 2147  
Email: martin@lous.dk

Kasserer  
Thomas Larsen  
Hesselvigvej 12  
Tlf.: 2920 2666  
Email: larsen2081@gmail.com



**Grundejerforeningen  
Ørnevang**

og basere sig på eksisterende og ny viden om partiklernes sundhedsskadelige virkning. Den aktuelle debat om PFAS forurening viser med al tydelighed, hvordan myndigheder ofte ender med at være på bagkant i forhold til de miljømæssige konsekvenser af manglende regulering i erhvervslivet.

Partikelforureningen i lufthavnens nærområder bør dokumenteres dækkende ved alle vindretninger inden tiltagene iværksættes og følges op med jævne mellemrum fremover.

Paragraf 5 bør også indeholde krav om nedbringelse af støjgener i forbindelse med etableringen af nye standpladser.

Med venlig hilsen

Lars Gjerrild Jensen, Martin Lous og Thomas Larsen.

Formand  
Lars Gjerrild Jensen  
Karupvej 3  
Tlf.: 4088 3193  
Email: larsgjens@gmail.com

Næstformand/Sekretær  
Martin Lous  
Karupvej 11  
Tlf: 4042 2147  
Email: martin@lous.dk

Kasserer  
Thomas Larsen  
Hesselvigvej 12  
Tlf.: 2920 2666  
Email: larsen2081@gmail.com



Transportministeriet  
Att.: Simone Ritter  
Per e-mail

Telefon +4532323031  
Mobil +4532323031  
E-mail lars-  
w.andersen@sas.dk

CPHAZ/LWA

20. februar 2023

### Lovforslag om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn

Der henvises til Transportministeriets høringsbrev af 25. januar d.å. vedrørende ovennævnte. SAS takker for muligheden for at afgive bemærkninger til lovforslaget.

Forslagets formål om at sikre fremtidige, gode rammer for udviklingen af Københavns Lufthavn (CPH) er efter SAS opfattelse helt essentielt. Dette for at bevare CPH som nordisk trafikknudepunkt og sikre muligheden for at tilpasse lufthavnen til trafikudviklingen samt nye flytyper og flyteknologi under opretholdelse af både en operationel og en kundeoplevelse høj kvalitet for såvel lokalt afgangende som for transferpassagerer.

CPH er helt central for SAS' forretningsmodel som netværkselskab med primært internationalt trafikknudepunkt i Københavns Lufthavn. SAS' netværk betyder, at SAS på ruter til/fra andre destinationer i Nordeuropa føder passagerer ind til CPH for at skabe grundlag for ruter til/fra resten af verden. Ca. 40% af SAS' passagerer udgøres således af transferpassagerer, og SAS' andel af det samlede antal transferpassagerer i CPH er ca. 80%. Dette giver et væsentligt større udbud af ruter ud af CPH både til/fra Europa og ikke mindst oversøisk, end det lokale marked i og omkring København tilsiger.

SAS har gennem en periode været i dialog med CPH om, hvordan lufthavnen i fremtiden bedst understøtter også SAS' forretningsmodel og øvrige aktiviteter i lufthavnen, herunder handlingsevne, cargoevne og teknisk vedligehold, som alle er en forudsætning for at operere et netværk med base i CPH. SAS er således enig i, at den i lovforslaget beskrevne fremtidige anvendelse er den mest optimale, selv om den vil skabe udfordringer for den fremtidige trafikafvikling, jfr. nærmere nedenfor.

Da udviklingen af CPH af åbenlyse årsager må rummes inden for lufthavnens eksisterende arealer, er det afgørende vigtigt, at ingen af disse arealer anvendes på en måde, som kan begrænse lufthavnens udvikling og funktion som trafikknudepunkt. Dette gælder også arealerne omtalt i lovforslagets § 4, stk. 3, hvorfor udleje til andre formål end luftfartsaktiviteter i disse områder som nævnt i bemærkningerne til bestemmelsen bør være med mulighed for hurtig opsigelse fra CPHs side.

Bestemmelsen i § 3, stk. 2 indebærer en afkortning og forskydning af tværbanen, hvorved dens funktionalitet bliver reduceret i forbindelse med stærk sidevid og som supplement til

Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden, Registration No. 35421041  
Postboks 150, DK-2770 Kastrup, Denmark, Telephone +45 32 32 00 00  
Visit: Amager Strandvej 392, 2770 Kastrup, Denmark  
www.sas.dk

hovedbanesystemet for en fleksibel og smidig afvikling af trafikken. Som også nævnt i bemærkningerne til lovforslaget har det for SAS været afgørende, at tværbanen bevares. Den begrænsede anvendelse som følge af en kortere bane og manglende mulighed for anvendelse i nordvestlig retning vil betyde, at lufthavnen i kortere perioder er lukket, eller at lufthavnen kun kan beflyves af et begrænset antal flytyper. I det omfang lufthavnen ikke kan anvendes, kan det have vidtrækkende konsekvenser i form af aflysninger og forsinkelser.

Det er vigtigt at være opmærksom på, at dette særligt har konsekvenser for SAS som baseselskab med en sammenhængende og kompleks netværksoperation og et relativt større antal store (widebody) fly i CPH, og at det kan have længerevarende konsekvenser for SAS' trafikafvikling - i op til et par dage.

I takt med, at behovet for større områder til passagerterminaler, fingre og standpladser øges, vil afstanden mellem de yderligst beliggende standpladser blive større. Afstanden i dag er allerede betydelig. For SAS er det centralt, at CPH udvikles på en måde, så SAS' operation i CPH kan konsolideres og ikke spredes ud over hele lufthavnen. Dette skal ses i lyset af behovet for at opretholde og effektivisere SAS' netværksoperation så meget som muligt. Dette sker bedst gennem etablering af korte afstande mellem flyene således, at såvel passagerer som deres bagage skal tilbagelægge kortest mulige afstande ved flyskifte. En konsolidering af operationen vil tillige skabe en mere effektiv handling på rampen, da denne kan foregå inden for et begrænset område.

Forslagets § 4, stk. 4 om nordområdet fortrinsvis anvendelse til passagerterminaler vil ad åre betyde, at SAS' cargofaciliteter såvel som hangarfaciliteter vil skulle genhuses andets steder i lufthavnen. Begge disse funktionsområder er forudsætninger for, at SAS kan opretholde sin trafik med base i Københavns Lufthavn. SAS' støtte til de i lovforslaget beskrevne fremtidige rammer er således betinget af, at CPH i dialog med SAS anviser alternative placeringer af disse på en måde, som sikrer, at omkostningerne herved og tilgængeligheden i forhold til flystandpladserne ikke forringer SAS' konkurrencevilkår på en måde, som vanskeliggør en opretholdelse af SAS' netværk i CPH. Her tænkes både på placering, logistik, investeringsomkostninger og huslejeniveauer.

Konkret henvises til, at SAS Cargo Terminal i nordområdet skal flyttes til alternativ placering i østafsnittet, jfr. § 4, stk. 5, og at SAS' vedligehold givetvis skal placeres i det sydlige område.

SAS' fragtforretning udgøres af såkaldt bellyfragt – dvs. fragt på passagerfly – og giver et betragteligt bidrag til lønsomheden af især SAS' oversøiske ruter. Det er derfor vigtigt, at der også i forhold til konkurrenterne i CPH opretholdes bedst mulig tilgængelighed fra en fremtidig cargoterminal til standpladserne for passagerflyene gennem kortest mulige afstande.

Ved en fremtidig placering af SAS' hangarfaciliteter med tilhørende støttefunktioner i sydområdet opstår der en udfordring med at bugser flyene fra sydområdet til standpladserne i nordområdet efter gennemført vedligehold typisk om natten. Sådanne bugseringer fra syd til nord skal i vidt omfang foregå over banesystemet, mens dette er i brug af startende og landende fly. En klar forudsætning for, at dette kan lade sig gøre er, at CPH er indstillet på at foretage de fornødne investeringer i taxibaner m.v.

SAS er selvsagt i dialog med CPH om ovenstående forhold og har tillid til, at de operationelle og logistiske udfordringer løses på bedst mulig vis gennem de fornødne arealreservationer og investeringer. Det er naturligvis for tidligt at tale om investerings- og driftsomkostninger for genhusning. Da der er tale om for SAS uomgængelige genhusninger af hensyn til lufthavnens funktionalitet, må det være en klar forudsætning, at sådanne omkostninger afspejler markedsomkostninger generelt og ikke overstiger sammenlignelige omkostninger uden for lufthavnens område.

Alt i alt støtter SAS det fremlagte forslag om rammerne for udviklingen af CPH. En udfyldelse af disse rammer er dog ikke uden udfordringer, som skal løses, såfremt SAS skal kunne opretholde en effektiv og kundevenlig netværksoperation med øget tilgængelighed for Danmark. CPH er bekendt med disse udfordringer og SAS' ønsker, og SAS har tillid til, at CPH og SAS i fællesskab kan finde tilfredsstillende løsninger herpå.

Med venlig hilsen

Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden  
CPHAZ  
Public Affairs & Infrastructure



Lars Wigelstorp Andersen  
Head of Public Affairs & Infrastructure

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Connie Dupont (cd@oxfamibis.dk)  
**Titel:** Kritisk høringssvar  
**Sendt:** 21-02-2023 13:07

Til aktionsgruppe mod udvidelse af Københavns Lufthavn.

Overordnet mener jeg ikke, at de klima- og miljøkonsekvenser er ordentligt behandlet i lovforslaget. Det er stærkt bekymrende, at loven og planen for lufthavnens ”udvikling” præsenteres og vurderes som et byggeprojekt og dekobles den stigning i antal passagerer og flyvninger, som alt peger på kommer til at ske i fremtiden.

Loven og stigning i passager- og fragtflyvninger må miljøvurderes ud fra de konsekvenser, som det vil have på klimaet. Det er helt uacceptabelt at en udbygning, der reelt handler om at øge benyttelsen af lufthavnen, ikke beregner hvad klimaeffekterne af den øgede flyvning vil være. Det gør man trods alt ved alle andre infrastrukturprojekter. De klimaeffekter, der skal indgå i behandlingen af udbygningsloven, skal naturligvis både inkludere indenrigs- og udenrigs flyvninger samt fragtflyvninger.

Det grundlæggende spørgsmål ift klimaet er hvad konsekvenserne vil være af en vækst i antal passagerer fra de nuværende 30 til 40 mio og potentielt 55 mio passagerer om året samt en stigning i fradflyvninger, når Københavns Lufthavn vil være nordisk hub for fragtflyvninger.

Lufthavnens argument er, at nye moderne fly forurener mindre og udleder mindre CO2. Hvis dette skal blive en realitet, må der sættes krav sådan, at en eventuelt stigning i antal flyvning kun kan ske, hvis der sker en reduktionen i CO2 udslip fra flyvningerne. De mål for klimareduktion, som lufthavnen har fremlagt, må som minimum være bindende. Andre lufthavne (f.x Schiphol) har sat et loft over antal flyvninger pr døgn og andre lande i Europa har højere takster på flyvninger.

Alle andre sektorer skal reducere CO2 udledninger med 70%. Dette må også gælde for lufthavnen. Regeringen har forpligtet sig til Parisaftalen og må derfor også sikre, at alle lovforslag lever op til principperne i Parisaftalen. Dertil kommer, at flysektoren ikke er omfattet af en politisk drøftet og vedtaget klimahandlingsplan samt at flybrændstof er afgiftsfritaget. Der er klimamæssigt altså tale om en komplet ureguleret sektor.

Connie Dupont

Connie Dupont | Senior Governance Advisor  
Oxfam IBIS | Copenhagen , Denmark |  
skype: connie-dupont  
Mobil: +45 31979867





**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Cc:** Dan Banja (es@es-daa.dk)  
**Fra:** Dan Banja (es@es-daa.dk)  
**Titel:** Lovforslag om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup: ES 43-23.  
**Sendt:** 21-02-2023 13:26

ES 43-23

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i høring over Lovforslag om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.

Med lovforslaget foreslås den nugældende lov om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup, ophævet og erstattet med nærværende forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.

Det anføres, at med lovforslaget skabes rammerne for en bevarelse af tværbanen, mens forslaget samtidigt skaber mulighed for en ændring af denne, således at eventuelle terminaludbygninger mv. kan ske i forlængelse af nuværende terminaler i lufthavnens nordvestlige område med henblik på bibeholdelse af det høje passagerserviceniveau i lufthavnen. Endvidere foreslås arealanvendelsesbestemmelserne for lufthavnen forsimplet for at give Københavns Lufthavn, Kastrup, bredere ramme for fleksibel planlægning af lufthavnens areal.

Med lovforslaget ændres rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup, og støjcirculære, Fingerplan, kommune- og lokalplaner vil skulle opdateres i overensstemmelse hermed efter lovforslagets vedtagelse.

ES noterer imidlertid fremhævelsen af, at tværbanen bevares, hvilket ES ikke anser for at være korrekt. Forslaget giver nemlig ikke mulighed for at benytte tværbanen fuldt ud, men kun ved landing fra Øresund (bane 30) og start ud over Øresund (bane 12).

Der henvises til statistik indtil 2019, men en opdatering kunne være interessant for at se, hvor mange gange man her benyttet sig af landing over København (mod sydøst) og start over København (mod nordvest).

I materialet argumenteres for, at større selskaber (SAS, Norwegian og DAT) ikke skulle have haft problemer med en afkortning af tværbanen, og at store fly samt fremtidens fly vil være mindre sidevindsfølsomme.

Der står imidlertid ikke noget om de samme selskaber bifalder, at man ikke kan benytte tværbanen over København.

Der nævnes intet om de mindre rutefly på op til 90 sæder, og der tages ikke højde for fremtidige mindre / små elektriske rutefly. Disse fly vil ikke kunne benytte CPH fuldt ud, hvis man ikke kan starte og lande over København.

ES anerkender de miljø- og støjmæssige udfordringer, som det giver at flyve over København, men med moderne og de nye støjsvage mindre fly samt fremtidens elektriske fly burde der ikke være miljø- og støjmæssige problemer ved at flyve over København.

Formelt set burde det af materialet fremgå, at der i Nord også findes store hangarer og værkstedsfaciliteter. Der nævnes kun passagerterminaler o. lign.

ES kan derfor ikke støtte det foreliggende forslag på grund af, at tværbanen kun må benyttes "halvt", altså kun start mod sydøst over Øresund og landing fra Øresund mod nordvest.

ES skal imidlertid anbefale, at der i lovforslaget gives mulighed for, at tværbanen kan benyttes af mindre fly med et begrænset miljø- og støjmæssigt aftryk også ved start mod nordvest og landing mod sydøst over København.

Med venlig hilsen / Best Regards

Dan Banja

Oberstløjtnant / Lt. Colonel

Generalsekretær / Secretary-General

Vice chair ECOGAS & Member of GA.COM & CAS.COM

Blålersvej 51

DK-2990 Nivå

Mobil: +45 2480 2256

<https://url12.mailanyone.net/scanner?m=1pURjU-0000wS-5t&d=4%7Cmail%2F90%2F1676982000%2F1pURjU-0000wS-5t%7Cin12e%7C57e1b682%7C21152947%7C8367277%7C63F4B89078FC16231DF85900093DE2F9&o=d.wwas-awekd.&s=tiEz80KX5bjZV8QdCHWb7OiD4E>





**Fra:** TRM Simone Ritter <sri@TRM.dk>  
**Dato:** onsdag den 25. januar 2023 kl. 10.55  
**Emne:** HØRING: (Id nr.: 139823)

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høringsbrev.

Med venlig hilsen

**Simone Ritter**  
Specialkonsulent

**Transportministeriet**  
Ministry of Transport  
Bane- og Luftfartskontoret  
Frederiksholms Kanal 27 F  
DK-1220 København K

Telefon +45 72 26 70 51  
sri@trm.dk  
[www.trm.dk](http://www.trm.dk)

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Cc:** Sofie Astrid Jensen (saj@live.dk)  
**Fra:** Peter Hallenberg (peter\_hallenberg@hotmail.com)  
**Titel:** Høringssvar til udkast til forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 21-02-2023 16:39

Til TRM

Af udkast til forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup fremgår det af punkt 7, at *"der må forventes støj som følge af den mulige etablering af nye standpladser i lufthavnens nordvestlige område, da flyene vil være tættere placeret på lufthavnens yderområde. Der kan ligeledes potentielt opstå et øget støjniveau i det østlige område ud over Øresund, da fly med en ændring af tværbanen både vil foretage starter og landinger i denne retning. Dette kan muligvis påvirke enkelte områder langs kysten i Dragør. [De miljømæssige konsekvenser af lovforslaget vil blive uddybet yderligere baseret på den kommende miljøvurdering.] Ydermere vil konkrete anlægsprojekter skulle miljøundersøges.*

Vi er som naboer til Københavns Lufthavn Kastrup bekymret for øget støj, som følge af lovforslaget, herunder øget Cargo flyvning og natflyvning og vil gerne have svar på følgende:

1.a

Vi forstår, at metoden man anvender til beregning af støj ikke kan indregne effekten af støjafskærmende bygninger eller landskabselementer. Det er dog hensigten, at metoden udvides med en mulighed for at tage højde for akustisk hårde overflader, fx en sø eller havet.

Hvad vil konsekvensen af at medtage akustisk hårde overflader, fx. havet, være ift. støjberegningen af støjbelastningen, som lovforslaget medfører?

1.b

Vi kan forstå, at forpladser, rulleveje og lignende områder med akustisk hårde overflader er en betydelig del af terrænet i Københavns lufthavn Kastrup.

Er det rigtigt forstået, at disse arealer i dag opgøres som bløde overflader? Og har det indflydelse på støjberegningen?

1.c

Vil det ske automatisk, at beregningsmetoden Københavns lufthavn Kastrup skal bruge vil blive udvidet med akustisk hårde overflader, når det er muligt? Eller skal den relevante vejledning opdateres, og hvornår vil det i givet fald kunne ske?

1.d

Vi kan forstå at støjfølsomme områder, der ikke tidligere har være anset som støjbelastede, kan ændre status til at være støjbelastede. Ved konkret sagsbehandling i situationer, hvor støjbelastningen fra en flyveplads øges alene på grund af ændrede beregningsmetoder skal tilsynsmyndigheden da ved krav om overholdelse af vilkår tage hensyn til, at de ændrede beregningsresultater ikke er udtryk for, at støjen er øget, men dog, at den er højere end hidtil antaget?

1.e

Hvis en opdateret støjberegningsmetode viser, at der reelt er mere støj end man troede, skal tilsynsmyndigheden da følge op med skærpede krav om overholdelse af disse vilkår?

1.f

Hvis man inden længe opdaterer metoden til støjberegning til at kunne indeholde akustisk hårde

overflader, som alt andet lige vil medføre højere støjværdier, vil det så ændre tilsynsmyndighedens vurdering af overholdelse af vilkår?

1.g

Vi forstår, at man skal være opmærksom på, at de beregnede niveauer for støjbidraget fra taxikørsel kan blive højere ved brug af ny støjberegningsmetode Nord2000. Kan jeg gå ud fra, at den kommende anvendelse af Nord 2000, som alt andet lige vil medføre højere støjværdier, vil skærpe tilsynsmyndighedens vurdering af overholdelse af vilkår?

1.h

Vi forstår at, hvis det kan påvises, at støj fra taxikørsel i alle relevante støjfølsomme naboområder er uden betydning for den samlede støj, kan yderligere beregninger udelades. Hvordan kan man påvise det, hvilken metode anvendes her?

1.i

Vi forstår at støj fra øvrige terminalaktiviteter beregnes som anført i vejledning 5/1994 /1/. Heri indgår også støj fra taxikørsel, der ikke er knyttet til starter og landinger, fx kørsel til motorafprøvning eller kørsel mellem standpladser og hangarer, der ikke er knyttet til start eller landing.

Vil regler for terminalaktiviteter blive opdateret i forbindelse med implementeringen af lovændringen, så de er up to date med nyeste viden?

1.j

Vi forstår, at hvis beregning af den samlede støj i beregningspunkter, der repræsenterer alle relevante støjfølsomme naboområder, viser, at støj fra taxikørsel er uden betydning for den samlede støj, kan det udelades at kombinere de to datasæt i samlede støjkonturer. Hvad vil det sige at være uden betydning?

1.k

Vi forstår, at de hidtidige vejledende grænseværdier for støj fra fly ved start og landing er angivet som den vægtede døgnmiddelværdi, LDEN, og at de fastholdes uændret. Er det korrekt?

Hvorfor arbejder man fortsat med vejledende grænseværdier?

Hvorfor fastholdes de vejledende grænseværdier uændret?

Hvad betyder det at "Lnight" angives uden det tillæg på 10 dB, der anvendes ved beregning af LDEN?

1.L

Er det rigtigt forstået at lavfrekvente lyde om natten fra eksempelvis flymotorer, der enten laver motorkørsel eller taxi-kørsel, ikke nødvendigvis gør at man vågner, men blot vågner fra sin dybe søvn, men bliver forstyrret, så man sover resten af natten i en overfladisk søvn? Hvordan påvirker det et menneskes helbred?

1.m

Er det rigtigt forstået at Cargo flyvning vil øges fremadrettet og at den fortrinsvis vil ske om natten?

1.n

Er det rigtigt forstået, at Cargo flyvning som skulle have været placeret i Københavns Lufthavn Roskilde i 2015 blev ændret grundet argumenter om støjgener fra lokal nabogruppe ? Og at den blev flyttet til Københavns Lufthavn Kastrup uden høring eller anden inddragelse af lokalbefolkning i nærområdet til Københavns Lufthavn Kastrup?

Er det rigtigt forstået, at denne ændring skete under valgkampen i maj/juni 2015, det vil sige under en fungerende regering?

Spørgsmålet har relevans for lovforslaget, som åbner op for mere cargo flyvning i Kastrup, hvilket hvis det er rigtigt, kunne have været placeret i Roskilde.

Vh

Peter og Sofie Jensen

Æginavej 10

2300 København S.

---

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Kristoffer Jarlov Jensen (krisjarlov@hotmail.com)  
**Titel:** Høringssvar til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 22-02-2023 00:05

Tak for muligheden for at indgive høringssvar på rammeloven for udbygning af Kastrup lufthavn.

Mit høringssvar har to anklagepunkter. Det ene handler om den generelle luftfartspolitik, det andet angår mangler omkring selve loven.

Det generelle først. Der er bred konsensus, også politisk, i Danmark om at verden står overfor en galopperende klimakrise, der kræver hurtig handling, og ansvaret påhviler også Danmark. Imidlertid er flytrafikken i fortsat hastig vækst, fraset det midlertidige dyk under covid-nedlukningerne. Der er ikke samtidigt udsigt til at flyene i hvert fald på de længere distancer bliver klimaneutrale i overskuelig fremtid. Således vil luftfarten stå for en relativt stigende andel af klimabelastningen i verden, mens andre sektorer vil stå for betydelige reduktioner.

Facilitering af øget flytrafik er dermed i komplet modstrid med Paris-aftalens målsætninger. Dette til trods gør den danske regering samlet set kun ringe forsøg på at begrænse den klimaskadelige flyaktivitet. Afgiftsstrukturen er urimeligt favorabel for luftfarten ifht f.eks. bus og tog. Der betales end ikke moms af flybilletter. Og i modsætning til vore nabolande har Danmark ingen passagerafgift på internationale ruter, mens der er planlagt blot 13 kr i indenrigsafgift. Loven om udvidelse af Kastrup er endnu et eksempel på, at der stilles alt for få grønne konkrete politiske krav til luftfartsindustrien, og loven bidrager blot til denne ærgerlige fortælling som endnu en *missed opportunity* i den grønne omstilling.

Angående selve loven er det vigtigste anklagepunkt, at det forsømmes at foretage en grundig beregning af klima-effekterne som en udvidelse af Kastrup lufthavn måtte medføre. Der forventes en stigning i passagertallet fra 30 til 40 mio passagerer årligt, med planer om endda at udvide til 55 mio passagerer, hvilket uomtvisteligt vil gøre stor klimaskade. Men hvor stor effekt ved vi desværre ikke. Konsekvensen er et manglende fundamentalt beslutningsgrundlag for lovgiverne. Det er både pinligt og uhensigtsmæssigt. Lovteksten er dog helt eksplicit om at afvejningen mellem lufthavnsdrift og miljøhensyn ikke skal forrykkes ifht den gældende lov fra 1992. Som om verdens udfordringer ikke har ændret sig på 30 år.

Den internationale luftfart er desværre fritaget 70% reduktionsmålet. Det vil sige at ligegyldigt, hvor stor en øget udledning fra flytrafikken, som den danske regerings politik måtte medføre, vil det aldrig belaste vores nationale regnskab. Det er i bedste fald absurd. Måske snarere tragisk og hyklerisk. Og det reducerer klimapolitik til en skrivebordsøvelse. Verden savner en mere rationel og oplyst klimapolitik end denne.

Mvh  
Kristoffer Jarlov Jensen  
Frederiksvej 29, 1.tv  
2000 Frederiksberg

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Anette og Ole Jensen (anetteole@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 22-02-2023 08:17

Det er ufatteligt uansvarligt at udvide Kastrup Lufthavn. Der er i forvejen mega problemer med forurening og støj. I ødelægger Amager fuldkomment for befolkning og natur - der er grænser for hvad øen kan rumme.  
Mvh Anette og Ole

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Mads Caspersen (madscas@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar vedr. udvidelse af lufthavn  
**Sendt:** 22-02-2023 09:17

Hej,

Jeg har kigget lidt på høringssvar for <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/67141>

Jeg bor på Gammel Kirkevej 107, som er i den nordvestlig ende af lufthavnen. Ud fra lov forslaget ser det ud til man vil stoppe med at lande / lette fra denne ende af lufthavnen. Men til gengæld kan der være støjgener da arealet så i stedet vil bruges til at opbevare fly.

Er der nogle garantier i lovforslaget for at støj- og luft-forurening ikke vil stige i Kastrup som en del af udvidelsen?

mvh.  
Mads Caspersen  
Gammel Kirkevej 107  
2770 Kastrup

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Kim og Lene Høj Larsen (klhoejlarsen@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 22-02-2023 10:19

Vi har nu boet tæt på lufthavnen siden 1982 og har tydelig mærket den øgede partikel forurening. Vores havemøbler bliver meget hurtigt snavset og der skal lægges ekstra kræfter med rengøring. Der ligger ofte et fedtet lag på overfladen og langs kanter af vores pool.

Vi generes nu også af støj om natten - det er ikke holdbart.

Vi kan bestemt ikke gå ind for en udvidelse af en i forvejen meget stor lufthavn.

Venlig hilsen  
Lene Høj Larsen  
Hjertegræsvej 17  
2770 Kastrup



Transportministeriet

Frederiksholms Kanal 27 F

1220 København K

Sendt pr. e-mail til: [sri@trm.dk](mailto:sri@trm.dk), [toa@trm.dk](mailto:toa@trm.dk) og [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

22-02-2023

J.nr.: 260200/108962

## Høringssvar

### Høring over Forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup

CTR - Centralkommunernes Transmissionsselskab I/S - takker for muligheden for at indgive høringssvar til Forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.

CTR er et fælleskommunalt interessentskab ejet af København, Frederiksberg, Gentofte, Gladsaxe og Tårnby kommuner. CTR er et fjernvarmetransmissionsselskab, der er leverandør af en bæredygtig og sammenhængende varmeforsyning på tværs af ejerkommunerne.

CTR er gang med en omfattende grøn omstilling, som bl.a. omhandler en gradvis udfasning af varme baseret på biomasse fra de store kraftvarmeverker (Amagerværket og Avedøreværket) med det formål at gøre fjernvarmen mere bæredygtig og på sigt baseret på vedvarende energikilder. Dette fordrer en omstilling fra central til decentral varmeproduktion, forstået på den måde at hovedparten af varmen i dag produceres på de store værker - mens fjernvarmen i fremtiden vil komme fra en meget større mængde af varmeproducerende enheder, som fx varmepumper og geotermiske brønde. Af den årsag er der brug for arealer i de fem ejerkommuner, som kan anvendes til tekniske anlæg.

#### Klima og bæredygtighed

*CTR har noteret sig, at der ikke umiddelbart er konflikt mellem lufthavnens arealbehov og behov for areal til udvidelsen af CTR's anlæg, KLC2, som er placeret øst for lufthavnen. En udvidelse af KLC2 skal dels understøtte det stigende fjernvarmebehov i Tårnby og Dragør og kan dels også bidrage til at reducere CO<sub>2</sub> udledningen fra lufthavnen.*

Centralkommunernes  
Transmissionsselskab I/S

Stæhr Johansens Vej 38  
2000 Frederiksberg  
Tlf. 3818 5777  
E-mail: [ctr@ctr.dk](mailto:ctr@ctr.dk)  
[www.ctr.dk](http://www.ctr.dk)

*CTR bifalder, at Transportministeriet og lufthavnen har fokus på bæredygtighed og CO<sub>2</sub> neutralitet og foreslår, at udvidelsen af KLC2 eksplicit nævnes i udviklingsplanen.*

KLC2 er placeret alleryderst i den del af CTR's transmissionsledning, der løber langs Amager Strand og sikrer i dag, at der altid er varme til fjernvarmekunderne i Tårnby - også hvis der er udfald på et af kraftvarmeværkerne. I de kommende år skal KLC2 udvides med en havvandsbaseret varmepumpe, en elkedel og en varmeakkumuleringstank. Udvidelsen af KLC2 er afgørende for udmøntning af de varmeplaner vedr. fjernvarmeudbygning, der er besluttet i Tårnby og Dragør kommuner, som betyder, at ca. 12.000 husholdninger skal konvertere fra gas til fjernvarme.

9 procent af lufthavnens samlede CO<sub>2</sub> emission stammer fra samarbejdspartnere, som ikke kontrolleres af lufthavnen. I relation til potentialet for at reducere den samlede CO<sub>2</sub> emission fra lufthavnen, som behandles i udviklingsplanen, vil CTR gerne fremhæve muligheden for at udskifte gas til opvarmning af bygninger i lufthavnen med fjernvarme.

CTR vurderer, at det vil styrke bæredygtigheden i den samlede udviklingsplan at nævne i lovforslaget, at der er overensstemmelse mellem udviklingsplanen og planen for fjernvarmeudbygning, herunder udvidelsen af KLC2, som kan medføre, at bygningerne ved central Vest kan konverteres fra naturgas til fjernvarme.

#### Mulige synergier mellem lufthavnens udviklingsplan og den planlagte varmeforsyning

*Med udviklingsplanen har lufthavnen mulighed for at bidrage som en aktiv medspiller til udviklingen af samfundsøkonomisk fordelagtig og bæredygtig varmeforsyning i samspil med Tårnby, Dragør og CTR, idet fjernvarmeforsyning fra CTR vil øge forsynings sikkerheden til lufthavnens områder.*

- Alt nyt byggeri kan forsynes med fjernvarme til fordel for samfundet og varmeforbrugerne.
- Den planlagte elkedel, havvandsvarmepumpe og varmelagertank ved KLC2 bidrager til, at en større andel af varmen til lufthavnen kommer fra vind- og solcellestrøm, som ellers ville gå til spilde i timer med overkapacitet.
- Den planlagte havvandsbaserede varmepumpe (også ved KLC2) vil ligeledes bidrage til at øge andelen af vindenergi i fjernvarmen. Havvandsvarmepumpen vil desuden kunne levere kølekapacitet til lufthavnens kølenet, der samtidig vil kunne udstrækkes til de eksisterende kunder langs System4 samt CPH business park. I den forbindelse kan det overvejes, om KLC2 også skal kunne rumme en køleakkumuleringstank til lufthavnens fjernkølenet for derved at mindske behovet for kølekompressorer og for at øge andelen af VE-baseret el til køling.

- CTR's planlagte elkedel og havvandsvarmepumpe på KLC2 vil have behov for 40-50 MW el, som forventes tilvejebragt med en ny højspændingsledning fra 132 kV net og transformeren nord for motorvejen. Denne kapacitet kan umiddelbart udformes, så den øger elkapaciteten og forsyningsikkerheden til lufthavnen.
- Lufthavnens eksisterende 6 MW gaskedel i Central Vest kan bevares til spids- og reservelast. Den vil eventuelt kunne udvides og overtages af CTR, som led i en samlet løsning.

CTR står til rådighed for eventuelle opfølgende spørgsmål til vores høringssvar.

Kontakt:

Adm. dir. Randi Skogstad, [rask@ctr.dk](mailto:rask@ctr.dk)

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Jan Østergaard (jano1959@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar vedr. udbygningen Københavns Lufthavn  
**Sendt:** 22-02-2023 14:45

Hej Der.

Jeg vil gerne protestere over man udbygger og dermed fortsætter den uhørt massive forurening af tæt beboede områder!

Det er helt overflødigt og unødvendigt at udbygge CPH, andre lufthavne nær tæt bebyggede områder som vi kan sammenligne os med har HEFTIG regulering af de miljøkrav der skal overholdes.

De regler som CPH skal overholde er stort set uændret de sidste 20+år hvor MST og co. blot at stemplet dem godkendt.

Vi lever i 2023 ikke i starten af 1900 tallet. Det mindste man kan forlange er da vel at disse krav til enhver tid er opdaterede i forhold til den viden man har vundet undervejs om at støj dræber og den forurening som fly nu engang spreder også er livskortende samt ødelæggende for helbred.

Der er stort set ingen undersøgelser omkring CPH der reelt og uafhængigt behandler data om tidlig død, forureningsgrad, støj!

Med frygtsom hilsen  
Jan Ove Østergaard  
Munkebjergvej 65  
2770 Kastrup

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** blak (blak@coolmatic.dk)  
**Titel:** "høringssvar - Københavns Lufthavn"  
**Sendt:** 22-02-2023 16:33

Hej.

Hermed et svar på vores problemer med udvidelsen i Københavns lufthavn.

Vi har over de seneste år oplevet stærk støj fra lufthavnen som er stærk tiltagende.  
Det er også om natten som er stærkt forøget ang. Støj.

Så har der været utrolig meget lugt af fuel fra lufthavnen, stærkt tiltagende over de sidste år.

Vi er utroligt bange for denne lugt, da det umuligt kan være sundt.

Jeres målinger må og skal være fyldestgørende, det hjælper ikke at lave disse målinger når vinden er modsat af opsat hardware.

Det er det samme med støj, det kan da ikke være rigtigt at bruge gennemsnitlige målinger, når man er vågnet gentagende gange over natten når gamle og nye fly letter og lander, deres støj er stærkt forøget, dvs nattesøvn er lige med ødelagt.

Skoler og idræts anlæg ligger op af lufthavnen, i burde tænke på befolkningen som bor og bruger områderne omkring lufthavnen og ikke på kolde kontanter

Mvh.Michael Blak Coolmatic.aps Tlf.60855400

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Besnik Hyseni (besnik.hyseni@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar vedrørende udbygningen af Københavns Lufthavn  
**Sendt:** 23-02-2023 09:22

Til Transportministeriet,

Jeg henvender mig angående Københavns Lufthavns planer om at udvide deres kapacitet og øge antallet af passagerer fra 30 mio. til 40 mio. Desuden er der planer om at øge fragtflyenes kapacitet.

Jeg bor som nabo til lufthavnen og oplever konstant støjgener fra tidlig morgen til sent om aftenen. Adskillige undersøgelser har dokumenteret, at støj - inklusiv den støj, som ikke kan høres af det menneskelige øre, for eksempel fra flyenes API - er skadeligt for helbredet. Jeg er sikker på, at I er bekendt med disse undersøgelser. Derudover er lugten af kerosin om morgenen og sent om aftenen uudholdelig.

Jeg forstår ikke, hvorfor Københavns Lufthavn bør have tilladelse til at udvide, især når der er andre lufthavne i nærheden af København, hvor større fly kan lande. Man kunne forestille sig en model som den, der allerede eksisterer i flere storbyer, hvor der er separate lufthavne til lavprisfly og fragtfly. Hvorfor skal al trafik samles i denne ene lufthavn?

Desuden er de støjmålinger, som lufthavnen selv foretager, ikke troværdige, da der er flere områder, der ikke bliver målt. Er borgerne blevet hørt angående placeringen af disse lydmålestationer? Og hvordan kan det tillades, at Københavns Lufthavn er ansvarlig for disse målinger? Det burde være en uafhængig institution, der tager ansvar for dette.

Selv i den nuværende situation, hvor fragtfly letter om natten, og vinduerne ryster på grund af de store motorer, eller om morgenen, hvor der er flere propelfly, der kører i tomgang og larmer, er situationen uudholdelig. Jeg kan slet ikke forestille mig, hvordan det vil være i fremtiden.

I den nuværende situation bør man stille krav til lufthavnen om at bygge flere større støjvolde og opsamle støvpartikler fra flyene, hvilket er muligt med den teknologi, vi har nu. Samtidig bør man tilbyde alle borgere en gratis mulighed for at skifte til mere effektive lyddæmpende vinduer - som borgerne i Aalborg allerede har fået tilbudt.

Jeg er en stor modstander af, at I overser og negligere borgernes utilfredshed med den nuværende situation, og endda overvejer at lade lufthavnen udvide. Københavns Lufthavn er aktiv på flere sociale medier, men når man skriver til dem, kommer kritiske kommentarer altid nederst, hvilket er en udemokratisk dialog. Folk med kritiske holdninger får kun standard-svar og bliver ignoreret.

Med venlig hilsen  
Besnik Hyseni

---

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Thomas Anker (than09ad@gmail.com)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 23-02-2023 12:19

Hej.

Med henvisning til: [https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/67141?fbclid=IwAR35Pb0bjODWRZ2VC5n1p8raQx61XQbRf405F4msLHRXC96\\_boG6Rfu0AM0](https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/67141?fbclid=IwAR35Pb0bjODWRZ2VC5n1p8raQx61XQbRf405F4msLHRXC96_boG6Rfu0AM0)

Vil jeg gerne gøre indsigelser mod ændringerne, da jeg ikke mener, at de lokale miljøkonsekvenser er ordentligt behandlet i lovforslaget.

Paragraf 5 henviser til at miljøkonsekvenser kan behandles senere. Reduktion af støj, luftforurening og sikring af grundvandet må være en del af lovforslaget fra starten, og bør samtidig indeholde samt et tilsagn om at de nødvendige tiltag bliver lavet for at sikre borgernes ve og vel.

Min bolig er kun få hundrede meter fra den nordvestlige del af lufthavnen, og de fremsatte ændringer som lovforslaget tager stilling til, kan potentielt have store konsekvenser for jeg selv og min familie, i form af støj og luftforureningen i området. Jeg oplever ofte en kraftig lugt af flydiesel fra lufthavnen, så jeg ikke kan have åbne vinduer. Dette gør mig bekymret i forhold til, om det er sundhedsskadeligt.

Det anerkendes i bemærkningerne til loven, at der kan være risiko for, at ultrafine partikler kan påvirke det omkringliggende miljø – altså at de kan være sundhedsskadelige. Det er et bredt dokumenteret faktum, at disse partikler kan give kræft, hjertekar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler.

Hertil er det også et meget veldokumenteret faktum, at støjgener kan medføre alt fra stress, til mere fysiske følgesygdomme.

Jeg bekymrer mig for, at når flyene kommer væsentlig tættere på mit hjem, at dette har negative konsekvenser for vores helbred.

Jeg mener derfor, at både den nuværende og potentielle (sfa. lovændringen) fremtidige luftforurening må undersøges grundigt inden at lovændringen vedtages. Dette med henblik på at bevise, at ændringerne ikke belaster den omkringliggende befolknings helbred negativt.

Dbh  
Thomas Anker  
Gemmas Alle 11, 2770 kastrup

---

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Louise Jensen (LTSJ@live.dk)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 23-02-2023 12:32

Hej.

Med henvisning til: [https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/67141?fbclid=IwAR35Pb0bjODWRZ2VC5n1p8raQx61XQbRf405F4msLHRXC96\\_boG6Rfu0AM0](https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/67141?fbclid=IwAR35Pb0bjODWRZ2VC5n1p8raQx61XQbRf405F4msLHRXC96_boG6Rfu0AM0)

Vil jeg gerne gøre indsigelser mod ændringerne, da jeg ikke mener, at de lokale miljøkonsekvenser er ordentligt behandlet i lovforslaget.

Paragraf 5 henviser til at miljøkonsekvenser kan behandles senere. Reduktion af støj, luftforurening og sikring af grundvandet må være en del af lovforslaget fra starten, og bør samtidig indeholde samt et tilsagn om at de nødvendige tiltag bliver lavet for at sikre borgernes ve og vel.

Min bolig er kun få hundrede meter fra den nordvestlige del af lufthavnen, og de fremsatte ændringer som lovforslaget tager stilling til, kan potentielt have store konsekvenser for jeg selv og min familie, i form af støj og luftforureningen i området. Jeg oplever ofte en kraftig lugt af flydiesel fra lufthavnen, så jeg ikke kan have åbne vinduer. Dette gør mig bekymret i forhold til, om det er sundhedsskadeligt.

Det anerkendes i bemærkningerne til loven, at der kan være risiko for, at ultrafine partikler kan påvirke det omkringliggende miljø – altså at de kan være sundhedsskadelige. Det er et bredt dokumenteret faktum, at disse partikler kan give kræft, hjertekar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler.

Hertil er det også et meget veldokumenteret faktum, at støjgener kan medføre alt fra stress, til mere fysiske følgesygdomme.

Jeg bekymrer mig for, at når flyene kommer væsentlig tættere på mit hjem, at dette har negative konsekvenser for vores helbred.

Jeg mener derfor, at både den nuværende og potentielle (sfa. lovændringen) fremtidige luftforurening må undersøges grundigt inden at lovændringen vedtages. Dette med henblik på at bevise, at ændringerne ikke belaster den omkringliggende befolknings helbred negativt.

Dbh  
Louise Toft Anker  
Gemmas Alle 11, 2770 kastrup



**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)

**Fra:** Sofie Astrid Jensen (saj@live.dk)

**Titel:** Høringssvar til udkast til forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup

**Sendt:** 23-02-2023 13:55

Til TRM

Generelle bemærkninger:

Jeg kan som nabo til Københavns Lufthavn ikke bakke op om udvidelsen. Vi er i dag med det nuværende niveau for antal flyvning belastet at både støj, luftgener og nogen gange kan vi endda smage flyenes jetfuel.

Jeg håber, at I politikere vil begynde at stille krav til, at lufthavnen reducerer disse gener for lufthavnens naboer. Tænk på de børn der bor, går i skole og daginstitution og har et fritidsliv i Tårnby Kommune.

Specifikke bemærkninger og spørgsmål:

Af udkast til forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup fremgår det af punkt 7, at *"der må forventes støj som følge af den mulige etablering af nye standpladser i lufthavnens nordvestlige område, da flyene vil være tættere placeret på lufthavnens yderområde. Der kan ligeledes potentielt opstå et øget støjniveau i det østlige område ud over Øresund, da fly med en ændring af tværbanen både vil foretage starter og landinger i denne retning. Dette kan muligvis påvirke enkelte områder langs kysten i Dragør. [De miljømæssige konsekvenser af lovforslaget vil blive uddybet yderligere baseret på den kommende miljøvurdering.] Ydermere vil konkrete anlægsprojekter skulle miljøundersøges.*

Vi er som naboer til Københavns Lufthavn Kastrup bekymret for øget støj, som følge af lovforslaget, herunder øget Cargo flyvning og natflyvning og vil gerne have svar på følgende:

1.a

Vi forstår, at metoden man anvender til beregning af støj ikke kan indregne effekten af støjafskærmende bygninger eller landskabselementer. Det er dog hensigten, at metoden udvides med en mulighed for at tage højde for akustisk hårde overflader, fx en sø eller havet.

Hvad vil konsekvensen af at medtage akustisk hårde overflader, fx. havet, være ift. støjberegningen af støjbelastningen, som lovforslaget medfører?

1.b

Vi kan forstå, at forpladser, rulleveje og lignende områder med akustisk hårde overflader er en betydelig del af terrænet i Københavns lufthavn Kastrup.

Er det rigtigt forstået, at disse arealer i dag opgøres som bløde overflader? Og har det indflydelse på støjberegningen?

1.c

Vil det ske automatisk, at beregningsmetoden Københavns lufthavn Kastrup skal bruge vil blive udvidet med akustisk hårde overflader, når det er muligt? Eller skal den relevante vejledning opdateres, og hvornår vil det i givet fald kunne ske?

1.d

Vi kan forstå at støjfølsomme områder, der ikke tidligere har være anset som støjbelastede, kan ændre status til at være støjbelastede. Ved konkret sagsbehandling i situationer, hvor støjbelastningen fra en flyveplads øges alene på grund af ændrede beregningsmetoder skal tilsynsmyndigheden da ved krav om overholdelse af vilkår tage hensyn til, at de ændrede beregningsresultater ikke er udtryk for, at støjen er øget, men dog, at den er højere end hidtil antaget?

1.e

Hvis en opdateret støjberegningsmetode viser, at der reelt er mere støj end man troede, skal tilsynsmyndigheden da følge op med skærpede krav om overholdelse af disse vilkår?

1.f

Hvis man inden længe opdaterer metoden til støjberegning til at kunne indeholde akustisk hårde overflader, som alt andet lige vil medføre højere støjværdier, vil det så ændre tilsynsmyndighedens vurdering af overholdelse af vilkår?

1.g

Vi forstår, at man skal være opmærksom på, at de beregnede niveauer for støjbidraget fra taxikørsel kan blive højere ved brug af ny støjberegningsmetode Nord2000. Kan jeg gå ud fra, at den kommende anvendelse af Nord 2000, som alt andet lige vil medføre højere støjværdier, vil skærpe tilsynsmyndighedens vurdering af overholdelse af vilkår?

1.h

Vi forstår at, hvis det kan påvises, at støj fra taxikørsel i alle relevante støjfølsomme naboerområder er uden betydning for den samlede støj, kan yderligere beregninger udelades. Hvordan kan man påvise det, hvilken metode anvendes her?

1.i

Vi forstår at støj fra øvrige terminalaktiviteter beregnes som anført i vejledning 5/1994 /1/. Heri indgår også støj fra taxikørsel, der ikke er knyttet til starter og landinger, fx kørsel til motorafprøvning eller kørsel mellem standpladser og hangarer, der ikke er knyttet til start eller landing.

Vil regler for terminalaktiviteter blive opdateret i forbindelse med implementeringen af lovændringen, så de er up to date med nyeste viden?

1.j

Vi forstår, at hvis beregning af den samlede støj i beregningspunkter, der repræsenterer alle relevante støjfølsomme naboerområder, viser, at støj fra taxikørsel er uden betydning for den samlede støj, kan det udelades at kombinere de to datasæt i samlede støjkonturer. Hvad vil det sige at være uden betydning?

1.k

Vi forstår, at de hidtidige vejledende grænseværdier for støj fra fly ved start og landing er angivet som den vægtede døgnmiddelværdi, LDEN, og at de fastholdes uændret. Er det korrekt?

Hvorfor arbejder man fortsat med vejledende grænseværdier?

Hvorfor fastholdes de vejledende grænseværdier uændret?

Hvad betyder det at "Lnight" angives uden det tillæg på 10 dB, der anvendes ved beregning af LDEN?

1.L

Er det rigtigt forstået at lavfrekvente lyde om natten fra eksempelvis flymotorer, der enten laver motorkørsel eller taxi-kørsel, ikke nødvendigvis gør at man vågner, men blot vågner fra sin dybe søvn, men bliver forstyrret, så man sover resten af natten i en overfladisk søvn? Hvordan påvirker det et menneskes helbred?

1.m

Er det rigtigt forstået at Cargo flyvning vil øges fremadrettet og at den fortrinsvis vil ske om natten?

1.n

Er det rigtigt forstået, at Cargo flyvning som skulle have været placeret i Københavns Lufthavn Roskilde i 2015 blev ændret grundet argumenter om støjgener fra lokal nabogruppe ? Og at den blev flyttet til Københavns Lufthavn Kastrup uden høring eller anden inddragelse af lokalbefolkning i nærområdet til Københavns Lufthavn Kastrup?

Er det rigtigt forstået, at denne ændring skete under valgkampen i maj/juni 2015, det vil sige under en fungerende regering?

Spørgsmålet har relevans for lovforslaget, som åbner op for mere cargo flyvning i Kastrup, hvilket hvis det er rigtigt, kunne have været placeret i Roskilde.

Vh

Sofie A. Jensen

Æginavej 10

2300 København S.

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Amelliya Rosenberg (amelliya.rosenberg@gmail.com)  
**Titel:** "Høringssvar vedrørende udbygningen af Københavns Lufthavn"  
**Sendt:** 23-02-2023 16:32

Til rette vedkomne

Jeg sender dette høringssvar i forbindelse med de kommende planer om udbygning af Københavns Lufthavn. Jeg er bekymret for hvad udvidelsen vil have af både helbredsmæssige konsekvenser og konsekvenser for den omkringliggende natur. Jeg færdes tit i området, da jeg har familie boende der, og vi har bemærket at forureningen fra flyene er blevet værre og værre. Som beboer i området kan man oftest ikke lufte ud uden at få benzin-os i sit hus. Man kan heller ikke nyde en stille stund i sin have uden at osen er til stede. Jeg vil derfor gerne appellere til, at der indstilles muligheder for at lave dybdegående undersøgelse for de helbredsmæssige konsekvenser det kan have på lokalområdet og naturen omkring.

Med venlig hilsen / Best Regards

Amelliya Rosenberg

Tlf: 21 65 67 21

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Kenn Andersen (armenien43@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar vedr lufthavnsudvidelse  
**Sendt:** 23-02-2023 18:47

Til TRM

Vi ønsker som børnefamilie og beboere på Amager ikke, at der tillades mere støj og luftforurening fra lufthavnen end det allerede er tilfældet i dag. Vi oplever især daglige gener i form af lugt af flybrændstof. Vi ønsker derfor ikke udvidelse af lufthavnen, men at der stilles skrappe krav til udledning af partikler (herunder ultrafine partikler) og støj.

Vh Thea Halse og Kenn Andersen  
Armeniensvej 43  
2300 KBH S

Sendt fra min iPhone

---

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Thea Sandeman Jensen (theasandemanjensen@gmail.com)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 23-02-2023 18:55

Hej,

Mit navn er Thea, jeg bor i Kongelunden på Amager og jeg er imod udvidelsen af Københavnsluft. Det er jeg af flere forskellige årsager; luft- og grundvandsforurening, miljø, støj, klima, biodiversitet og boligpriser.

Jeg er specielt bekymret for førstnævnte i forhold til min lille familie. Jeg er bor med min mand, vores hund og vores lille søn på 1,5 år. Vi skulle gerne kunne gå en tur i skoven eller hygge i haven uden at skulle bekymre os om sundhedsskadelige ultrafine partikler, og drikke vand fra hanen uden, at det er forurenet med PFAS. Begge er sager, der må afsluttes og findes løsninger på, inden sådan et byggeri kan finde sted.

Desuden vil en stigning i støj højest sandsynlig også betyde et fald i huspriserne herude. Vi risikerer derfor, at vores bolig falder i værdi. Derfor mener jeg, at en kompensationsordning må etableres for os, som en eventuel udbygning af lufthavnen vil påvirke.

Slutteligt synes jeg ikke, at det giver mening at regeringen snakker om klimamål, men samtidig giver lov til store byggeprojekter, som forurener og får CO2 udslippet til at stige. For ikke at tale om alle de ekstra flyafgange.

Jeg håber, vi kan få sat en stopper for dette projekt.

Med venlig hilsen  
Thea

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), tos@trm.dk (tos@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Rasmus Steenberger (rsteenberger@gmail.com)  
**Titel:** Høring til udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 23-02-2023 20:51

**Kære TRM.**

**Hermed et høringssvar** til udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.

**Jeg oplever som borger, at lufthavnen støjer og lugter. Det er allerede mere end nok, og jeg er bekymret for min egen og mine børns sundhed. Jeg synes derfor ikke, at lufthavnen skal have lov til at udvide med dobbelt så mange flyvninger som følge af vækst i både passagerer og en masse mere fragt.**

**Der må sættes skrappe miljøkrav, som beskytter alle os 210.000 borgere på Amager.**

**Det er desuden noget svineri at udvide kapacitet til flytrafik i en tid med galoperende klimakrise. Flybrændstof er ikke grønt.**

Jeg mener ikke, at de lokale miljøkonsekvenser er ordentligt belyst i lovforslaget. Grundlæggende opfører partikler fra fly sig præcist som dieselpartikler. Det viser både danske og hollandske sektorforskningsinstitutter.

Lovens Paragraf 5 henviser til, at miljøkonsekvenser kan behandles senere, ikke skal. Det er for slapt. Der bør være krav om lavere støjgrænser, lavere partikelgrænser og mindre CO2 udledning - det bør være en del af lovforslaget fra starten.

Københavns Lufthavn er en af de mest bynære lufthavne i Europa. I andre storbyer ligger lufthavnen længere udenfor byen. Det kan ikke passe, at så bynær en lufthavn skal være nordisk hub for fragt, og betjene et større antal transitpassagerer. Der må tænkes i andre løsninger, f.eks. en satellit for fragtflyvninger i et område, hvor der ikke bor så mange børnefamilier og hvor der ikke er skoler, børneinstitutioner og udendørs sportsarealer. Andre lufthavne, f.eks. Schiphol, har et loft over antal fly per døgn. Dette kunne være en mulighed, så lufthavnen ville kunne give "passagerne en god oplevelse med et sammenhængende terminalområde", som de skriver; og samtidig beskytte alle os 210.000 borgerne mod mere støj og luftforurening.

Den store vækst i antal flyvninger, og at der med lovforslaget banes der vejen for en yderligere vækst, samt at standpladserne nær ved Kastrup og København udbygges, bekymrer mig. Der er en stor risiko for, at det vil betyde markant mere støj og luftforurening i området. Konsekvenserne for borgernes sundhed må undersøges grundigt inden, at loven vedtages.

Den VVM som er lavet er groft mangelfuld og kan ikke danne grundlag for en beslutning.

### **Støj**

Støjgrænserne i Danmark er 58 db. Men alligevel må lufthavnen støje om natten op til 80 db. Det er særligt fragtfly, som er ældre og mere støjende, som flyver om natten. Det forstyrrer nattesøvnen. WHO har kritiseret de danske støjgrænser på 58 db for at være for høje, da det

kan skade helbredet med støj. Ny forskning viser, at støj kan give kræft og demens. Jeg mener, at den reelle støj omkring Københavns Lufthavn må undersøges grundigt før lovforslaget vedtages. Der må sikres en ordentlig kontrol med støjen fra lufthavnen, hvor det ikke er lufthavnen selv, som står for det. Derudover har andre lufthavne i Europa, f.eks. Hamborg, Frankfurt og München forbud mod flyvninger om natten. Dette burde også indføres i København.

### **Luftforurening og lugt**

Jeg oplever samtidig en kraftig lugt af flybrændstof fra lufthavnen. Dette gør mig bekymret fordi det virker sundhedsskadeligt, som om vi bor på en tankstation. Det vidner om en direkte påvirkning af udledninger fra lufthavnen.

Det anerkendes i bemærkningerne til loven, at der kan være risiko for, at ultrafine partikler påvirker miljøet – altså at de kan være sundhedsskadelige. Dette er ikke en mulig fremtidig risiko, men helt akut. Der er allerede masser af dokumentation og viden på området, som viser at ultrafine partikler kan give kræft, hjertekar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler. Der er i flere målinger målt høje koncentrationer af ultrafine partikler i områderne omkring lufthavnen (CPH Solution Lab, Kåre Press og lufthavnens egne målinger). Jeg mener, at der må være rettidigt omhu og gælde et forsigtighedsprincip, sådan at borgernes sundhed ikke sættes på spil. Den nuværende luftforurening må undersøges grundigt og reguleres inden loven vedtages.

### **Klima**

Det er helt uacceptabelt at lovforslaget ikke indeholder en beregning af klimaeffekterne af den øgede flyvning – både stigning i antal passagerer fra 30 mio til 40 og potentielt 55 mio og også masser flere fragtflyvninger. På alle andre infrastrukturprojekter laves en beregning af klimaeffekterne. Og med den nye byggelovgivning kræves der LCA beregning på alle større byggerier. Alle andre sektorer skal reducere CO2 udledninger med 70%. Dette må også gælde for lufthavnen. Regeringen har forpligtet sig til Parisaftalen og må derfor også sikre, at alle lovforslag lever op til principperne i Parisaftalen. Dette kunne gøres ved at sætte krav til stigningen i antal flyvninger og bruges af grønne drivmidler, så udvidelsen afhænger af reduktionen i CO2 udslip fra flyvningerne.

### **Lovforslaget er på direkte kollisionskurs med danske klimaforpligtigelser overfor EU og COP processen.**

En

hurtig udregning viser, at 10 mio ekstra passagerer betyder ca. 2,1 mio. tons ekstra CO2e pr år. Dvs udvidelsen af CPH svarer til ca. 10% procent af Danmarks mål for CO2e udledning i 2030.

### **Hvordan**

#### **kan lovforslaget ikke indeholde en klimavurdering?**

I det nuværende lovforslag

om udbygning af Kastrup Lufthavn og i bemærkningerne dertil er det helt uacceptabelt, at en udbygning, der handler om at øge benyttelsen af lufthavnen, ikke beregner hvad klimaeffekterne af den øgede flyvning vil være.



Det gør man trods alt ved øvrige infrastrukturprojekter. En transportminister er endda trådt tilbage, fordi han undlod at fortælle om samtlige klimaeffekter. De klimaeffekter, der skal indgå i behandlingen af udbygningsloven, handler såvel om selve byggeriet og naturligvis den forventede øgede indenrigs- og udenrigs luftfart, som udbygningen giver anledning til.

Det anses som urealistisk, at Folketinget godkender **andre** projekter frem mod 2030, **som har den samme skadelige klimapåvirkning**, fordi så godt som alle andre projekter skal indarbejdes i klimamålet. Alt i alt kan vi med en passende sikkerhed sige, at udvidelsen er Danmarks mest klimaskadelige projekt. Lovforslaget er dermed det mest klimabelastende lovforslag i mange år.

### **Biodiversitet og natur**

De naturmæssige konsekvenser er alt for overfladisk behandlet i loven og i VVM'en. Der står i VVM'en, at "arealer plejes og vedligeholdes løbende og bevidst med henblik på at undgå tilstedeværelse af fugleliv eller plantevækst, der kan udgøre en risiko for flysikkerheden." Endvidere står der i VVM'en, at det kun er inde på lufthavnens område, at der på denne måde bevidst begrænses biologisk mangfoldighed. Men der er flere observationer af, at der i områderne udenfor lufthavnen er færre insekter, og at fx viben over de senere år nærmest er forsvundet. Det burde derfor undersøges grundigt om bekæmpelse af insekter og fugleliv på lufthavnens områder påvirker områderne udenfor lufthavnen. Den indflydelse, som væksten i antal fly, både passagerer og fragt, vil have på Natura 2000-område 142 eller Natura-2000 område 143 samt fredede og rødlistede arter, må vurderes i en grundig VVM inden loven vedtages.

Ellers vil loven blive vedtaget i strid mod den seneste FN-biodiversitetsaftale fra efteråret 2022, som Danmark har tilsluttet sig.

### **Ejendomspriser**

Hvis flytrafikken og støjen stiger yderligere, er der en risiko for, at huspriserne falder. Undersøgelser fra Skrydstrup flyveplads viste at hvis flystøjen stiger en db, så falder huspriserne med 0,5-1,1% (<https://www.jv.dk/haderslev/300-siders-laesning-klar-til-naboerne-Rapport-om-miljoekonsekvenserne-af-F-35-er-klar/artikel/2733416>) Jeg bor tæt på lufthavnen og risikerer, at min bolig falder i værdi. Derfor mener, jeg at en kompensationsordning må etableres for os, som bor tæt ved lufthavnen.

### **Myndighederne må stille krav til lufthavnen om uvildig kontrol**

Udover at lave grundige undersøgelser af støj og luftforurening, må der også sættes krav til overvågning. Lufthavnen skriver, at nye og moderne fly støjer mindre.

Myndighederne må gennem krav og overvågning sikre, at det reelt er disse fly, som kommer til at flyve fra Københavns lufthavn.

Der skal være grundig og uvildig kontrol med lufthavnen inden en yderligere stigning i passagerer og fragtflyvninger tillades og inden loven om et omfattende byggeri i lufthavnen vedtages.

Som borger og nabo til lufthavnen er vi nødt til at have en garanti for, at der fra myndighederne føres grundig og uvildig kontrol med en så stor virksomhed og forurener, som lufthavnen. Den nuværende kontrol er svært gennemskuelig, og vi føler ikke, at vi har et godt overblik over, hvilke myndigheder, der er ansvarlige for kontrol med støj, luftforurening og grundvand.

Og der skal være bedre klageadgang for at borgernes stemme bliver hørt og reageret på.

På side 5 i bemærkningerne står der: "Samtidigt skal der i miljøbeskyttelsesmæssig sammenhæng lægges stor vægt på behovet for en optimal drift af lufthavnens aktiviteter. Det er ikke hensigten med lovforslaget at ændre på forholdet til de miljømæssige aspekter ved udvikling af lufthavnen i forhold til de, der gør sig gældende under den nugældende udbygningslov."

**Der står faktisk her, at der**

**ikke er nogen som helst intentioner om at stramme miljøkravene for at gøre dem mere tidssvarende eller imødekomme borgernes ønsker.**

I modsætning til bemærkningerne til lovforslaget

mener vi, at det er nødvendigt at VVM indtænker ny viden og anbefalinger om grænser for støj og luftforurening, sådan at det ikke kun er de gældende grænseværdier, VVM tager hensyn til. Men at anbefalinger fra f.eks. WHO om

**nye**

grænseværdier for støj tages i betragtning

samt den reelle sundhedssituation i områderne omkring lufthavnen og de mulige sundheds konsekvenser undersøges grundigt inden udbygningsloven kan vedtages.

--

Vh Rasmus

---

Rasmus Steenberger

Kongovej 11, 2300 København S

Mob: 2238 7878

<https://www.facebook.com/steenbergerSF>



Transportministeriet

[sri@trm.dk](mailto:sri@trm.dk)

[toa@trm.dk](mailto:toa@trm.dk)

[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

22. februar 2023

Vores ref.: 01.00.00-P17-22-511172

Direkte nr.: +4532471528

Medarbejder: HMJ.TF

## Høringssvar vedr. forslag til Lov om rammerne for udviklingen af Københavns Lufthavn, Kastrup

Transportministeriet har sendt Forslag til Lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup i høring til berørte myndigheder.

Tårnby Kommune fremsender hermed høringssvar, der særligt fokuserer på følgende aspekter af lovforslaget:

1. Mulighed for ændring af tværbanen og udvidelse af nordafsnittet
2. Undtagelsen for visse områders anvendelse fra krav om tilknytning til lufthavnens aktiviteter

### Overordnede bemærkninger

Lovforslaget indeholder en række rammer for lufthavnens udvikling, som Tårnby Kommune grundlæggende mener peger i en fornuftig retning i forhold til en afbalanceret udvikling af lufthavnen til fremtidens behov med inddragelse af løsninger, som kan være med til at reducere lufthavnens negative indvirkning på de lokale omgivelser i Tårnby Kommune.

Tårnby Kommune er særligt tilfreds med, at der er udsigt til, at tværbanen, 12-30 kan blive lukket for start og landing i nordvestlig retning – ind over de tæt befolkede dele af Amager. Herved forventer Tårnby Kommune også, at der bliver mulighed for at planlægge for en udvikling af boliger og erhverv i nogle af de områder, som i dag ligger i støjkonsekvenszonen – særligt i den midlertidige støjzone. Det er også



tilfredsstillende, at udviklingen af lufthavnen kan ske inden for lufthavnens nuværende geografi.

Af særlig vigtighed for kommunen er, at lufthavnen fortsat vil tage vare på miljøpåvirkningerne på mindst samme niveau som i dag, og at staten som myndighed vil følge op på, at lufthavnen kontinuerligt lever op til de miljøkrav, man fra national side og fra eksempelvis EU stiller til lufthavne.

## **Mulighed for ændring af tværbanen og udvidelse af Nordafsnittet**

Lovforslaget åbner op for en afkortning og forskydning af tværbanen mod sydøst. Hvis denne forskydning/afkortning gennemføres, vil det medføre, som det beskrives i bemærkningerne, at starter og landinger kun vil kunne gennemføres fra/mod sydøst.

Dette giver for lufthavnen nogle mindre begrænsninger i afviklingen af flytrafikken under særlige vindforhold, men også nye muligheder for udvikling af standpladser, sammenhængende passagerfunktioner mv. der kan være en væsentlig fordel for lufthavnens udvikling og fortsatte vækst.

Afkortningen af tværbanen vil for nærområderne i Tårnby Kommune betyde, at starter og landinger alt andet lige vil give færre gener, når flyene ikke længere kan flyve over byområderne i lav højde i forbindelse med brugen af tværbanen. Udformningen af lovforslaget betyder, at ændringen af tværbanen ikke nødvendigvis skal gennemføres i forbindelse med lufthavnens fortsatte driftsudvidelser, men er en mulighed, der kan gennemføres, når lufthavnen vurderer behov herfor af hensyn til egen drift og fleksibilitet, herunder udbygning af terminalkapaciteten. I forhold til dette skal det anføres, at Tårnby Kommune anser det for en væsentlig positiv effekt af udviklingsplanen og lægger vægt på, at denne del af planen gennemføres, og at det sker så tidligt i planperioden som muligt.

Hvis tværbanen forskydes mod sydøst, åbner det mulighed for, at der i et væsentligt udvidet nordafsnit kan etableres nye standpladser mv. mod nordvest. Det betyder, at der kan komme mere flyaktivitet på jorden i dette område og dermed tættere på byområdet ved Amager Landevej. Det skal derfor sikres, at støjafskærmning mod byområdet følger med, når/hvis der etableres flere standpladser, og at eventuelle problemer med partikelforurening også håndteres. Ambitionen må være, at miljøproblemerne støjproblemerne i byområderne ikke forstørres ved udviklingsplanen, men tværtimod formindskes.



## **Undtagelsen for visse områders anvendelse fra krav om tilknytning til lufthavnens aktiviteter**

Med lovforslaget lægges der generelt op til at lufthavnens forskellige afsnit kan tages i anvendelse til bygninger, anlæg og faciliteter med tilknytning til de i lufthavnen førte aktiviteter. Den mere konkrete anvendelsesdisponering overlades dermed til den efterfølgende planproces.

Det er der som udgangspunkt stor forståelse for i Tårnby Kommune, idet kommunen er enig i at loven skal være fleksibel og skal kunne rumme behovet for væsentlige driftsmæssige ændringer for aktiviteterne på lufthavnens område.

Tårnby Kommune forventer at blive inddraget i processen omkring udarbejdelse af det kommende plangrundlag på trods af, at der er foretaget en call in i henhold til Planlovens § 3 stk. 5.

Med lovforslaget lægges der samtidig op til, at lufthavnsarealerne nord for Ellehammersvej og Lufthavnsboulevarden og øst for Kystvejen kan anvendes til erhvervsaktiviteter, der som udgangspunkt ikke har nogen driftsmæssig tilknytning til lufthavnen.

Etablering af ikke lufthavnsafhængige erhverv på lufthavnens område har potentiale til at øge belastningen af omgivelserne. Det er derfor efter kommunens vurdering hensigtsmæssigt at fastholde en sikring af, at arealer inden for lufthavnsområdet primært anvendes til direkte lufthavnserhverv og erhverv, der har en sådan tilknytning og behov for nærheden til lufthavnen, at det ud fra et planlægningsperspektiv giver klart bedst mening at lokalisere dem på lufthavnens areal. Erhverv der blot nyder en mindre fordel af eller har en løsere tilknytning til lufthavnen, luftfragt eller de umiddelbart tilknyttede virksomheder bør derfor ikke lokaliseres på lufthavnens arealer, medmindre der er en særlig begrundelse herfor.

Endelig bør det fastslås, at placering af virksomheder på lufthavnens område sker på almindelige skattemæssige vilkår, medmindre der er eksplicit grund til at undtage dem herfor. For kommunen er det særligt vigtigt – set i lyset af de ikke-ubetydelige kommunale omkostninger ved eksempelvis vedligehold af infrastrukturen – at virksomhederne bliver underlagt skattepligt til kommunen af såvel grundskyld som dækningsafgift.

Tårnby Kommune noterer sig også, at lovforslagets bestemmelser vedr. arealanvendelse ikke er til hinder for en udbygning af CTR (Centralkommunernes Transmissionsselskab)'s anlæg i lufthavnens østafsnit med en havvandsvarmepumpe, som det er beskrevet i kommunens varmeplanlægningsstrategi. Et sådant anlæg vil



dog kun kunne etableres på permanente vilkår (med henvisning til lovforslagets § 2 stk. 2), hvis Transportministeren giver dispensation til det. Denne dispensation forventer Tårnby Kommune kan blive opnået på et senere tidspunkt, når varmeplanlægningen skal realiseres, idet anlægget vil være til gavn for den grønne omstilling og vigtigt for udbygningen af fjernvarmenettet i Tårnby og Dragør Kommuner.

Venlig hilsen

Morten Winge  
Kommunaldirektør

/ Betina Grimm  
Centerchef

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** mille lubbert (millelubbert@yahoo.com)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 24-02-2023 09:35

Høringssvar til plan om udvidelse af lufthavnen

Jeg vil hermed gerne udtrykke min udelte modstand mod udvidelse af Københavns lufthavn. Vi står midt i en klimakrise, hvor det ikke giver mening at udvide lufthavnen. Vi bør i stedet investere i, at det bliver lettere, hurtige og billigere at rejse med tog i (og evt. i nærhed af) Europa. Det reelle CO2 udslip ved udvidelse må beregnes, regeringen må overholde Parisaftalen og alle sektorer må sikre 70% CO2 reduktion, også lufthavnen.

Mvh.

Mille Lübbert Hansen  
Hardenbergvej 1, st.  
2500 Valby

Dragør den 24.02.2023

## Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup

---

Jeg har gennem de seneste 20 år oplevet en stigning i støjpåvirkningerne af min bolig selvom Cph lufthavnen påstår det modsatte.

Jeg vil med en stigning at landinger og starter over området ikke kunne føre en samtale i min have.

Inden for de seneste år har flymønstret ændret sig idet man bruger andre linjer, hvor man overflyver min helårsbolig især om natten.

Inden en vedtagelse af loven bør Der bør opstilles permanent støjmåler i området, da det er det eneste område uden fast måler, og oplevelserne herude er en anden end den af Cph lufthavn beregnede støjbelastning

Jeg kan frygte for at blive stavnsbundet i min bolig, da den vil blive usælgelig samt miste stor værdi, såfremt lovforslaget godkendes og der bør indskrives kompensation for boligerne i om rådet.

Michael Jensen

Kalvebodvej 247

2791 Dragør



**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Jeppe (jeppe@kristinedal.dk)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 24-02-2023 11:10

Til rette vedkommende:

Overordnet mener jeg ikke, at de lokale miljøkonsekvenser er ordentligt behandlet i lovforslaget. Paragraf 5 henviser til at miljøkonsekvenser kan behandles senere. Reduktion af støj, luftforurening og sikring af grundvandet må være en del af lovforslaget fra starten.

Københavns Lufthavn er en af de mest bynære lufthavne i Europa. I andre storbyer ligger lufthavnen længere udenfor byen. Det kan ikke passe, at så bynær en lufthavn skal være nordisk hub for fragt og betjene et stort antal transitpassagerer. Der må tænkes i andre løsninger, f.eks. en satellit for fragtflyvninger i et område, hvor der ikke bor så mange børnefamilier og er skoler, børneinstitutioner og udendørssportsarealer. Andre lufthavne, f.eks. Schipol, har et loft over antal fly per døgn. Dette kunne være en mulighed, hvor lufthavnen ville kunne give ”passagerne en god oplevelse med et sammenhængende terminal-område”, som de skriver; og samtidig beskytte borgerne mod mere støj og luftforurening.

Den store vækst i antal flyvninger, og at der med lovforslaget banes der vejen for en yderligere vækst samt at standpladserne nær ved Kastrup og København udbygges, bekymrer mig. Der er en stor risiko for, at dette vil påvirke støj og luftforureningen i området. Støj, lugt og luftforurening må undersøges grundigt inden, at loven vedtages. Den VVM som er lavet er mangelfuld.

## Støj

Støjgrænserne i Danmark er 58 db. Men alligevel må lufthavnen støje om natten op til 80 db. Det er særligt fragtfly, som er ældre og mere støjende, som flyver om natten. Det forstyrrer nattesøvnen. WHO har kritiseret de danske støjgrænser på 58 db for at være for høje, da det kan skade helbredet med støj. Ny forskning viser, at støj kan give kræft og demens. Jeg mener, at den reelle støj omkring Københavns Lufthavn må undersøges grundigt før lovforslaget vedtages. Der må sikres en ordentlig kontrol med støjen fra lufthavnen, hvor det ikke er lufthavnen selv, som står for det. Derudover har andre lufthavne i Europa f.eks. Hamborg, Frankfurt og München forbud mod flyvninger om natten. Dette burde også indføres i København.

## Luftforurening og lugt

Jeg oplever ofte en kraftig lugt af flydiesel fra lufthavnen, så jeg næste ikke kan have åbne vinduer. Dette gør mig bekymret i forhold til, om det er sundhedsskadeligt.

Det anerkendes i bemærkningerne til loven, at der kan være risiko for, at ultrafine partikler kan påvirke det omkringliggende miljø – altså at de kan være sundhedsskadelige. Dette er ikke en mulig fremtidig risiko, men der er allerede masser af dokumentation og viden på området, som viser at ultrafine partikler kan give kræft, hjertekar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler.

Der er i flere målinger målt høje koncentrationer af ultrafine partikler i områderne omkring lufthavnen (CPH

Solution Lab, Kåre Press og lufthavnens egne målinger). Jeg mener, at der må være rettidigt omhu og gælde et forsigtighedsprincip, sådan at borgernes sundhed ikke sættes på spil. Den nuværende luftforurening må undersøges grundigt inden, loven vedtages. Og det må undersøges, om der er flere som bliver syge på Amager pga luftforurening.

## Grundvand

Lufthavnen har i årevis forurennet grundvandet og drikkevand i Tårnby og Dragør med PFAS. Denne sag må afsluttes inden, lufthavnen kan få lov til at gennemføre så stort et byggeprojekt. Lufthavnen må vedkende sig sit erstatningsansvar ellers risikerer regningen at ende hos borgerne.

## Klima

Det er helt uacceptabelt at lovforslaget ikke indeholder en beregning af klimaeffekterne af den øgede flyvning – både stigning i antal passagerer fra 30 mio til 40 og potentielt 55 mio og også fragtflyvninger. På alle andre infrastrukturprojekter laves en beregning af klimaeffekterne. Alle andre sektorer skal reducere CO2 udledninger med 70%. Dette må også gælde for lufthavnen. Regeringen har forpligtet sig til Parisaftalen og må derfor også sikre, at alle lovforslag lever op til principperne i Parisaftalen. Dette kunne gøres ved, at sætte krav til stigningen i antal flyvning så det afhænger af reduktionen i CO2 udslip fra flyvningerne – ikke kun selve lufthavns bygningerne.

## Biodiversitet og natur

De naturmæssige konsekvenser er alt for overfladisk behandlet i loven og i VVM'en. Der står i VVM'en, at "arealer plejes og vedligeholdes løbende og bevidst med henblik på at undgå tilstedeværelse af fugleliv eller plantevækst, der kan udgøre en risiko for flysikkerheden." Endvidere står der i VVM'en, at det kun er inde på lufthavnens område, at der på denne måde bevidst begrænses biologisk mangfoldighed. Men der er flere observationer af, at der i områderne udenfor lufthavnen er færre insekter og at viben over de senere år nærmest er forsvundet. Det burde derfor undersøges grundigt om bekæmpelse af insekter og fugleliv på lufthavnens områder påvirker områderne udenfor lufthavnen. Den indflydelse, som væksten i antal fly, både passagerer og fragt, vil have på Natura 2000-område 142 eller Natura-2000 område 143 samt fredede og rødlistede arter, må vurderes i en grundig VVM inden loven vedtages.

## Ejendomspriser

Hvis flytrafikken og støjen stiger yderligere, er der en risiko for, at huspriserne falder. Undersøgelser fra Skrydstrup flyveplads viste at hvis flystøjen stiger en db, så falder huspriserne med 0,5-1,1% (<https://www.jv.dk/haderslev/300-siders-laesning-klar-til-naboerne-Rapport-om-miljoekonsekvenserne-af-F-35-er-klar/artikel/2733416>)

Jeg bor tæt på lufthavnen og risikerer, at min bolig falder i værdi. Derfor mener, jeg at en kompensationsordning må etableres for os, som bor tæt ved lufthavnen.

Myndighederne må stille krav til lufthavnen og uvildig kontrol

Udover at lave grundige undersøgelser af støj og luftforurening, må der også sættes krav til lufthavnen, sådan at stigningen i antal fly ikke medfører, at støj og luftforureningen øges til skade for børn og voksne i området. Lufthavnen skriver, at nye og moderne fly støjer mindre. Myndighederne må gennem krav sikre, at det reelt er

disse fly, som kommer til at flyve fra Københavns lufthavn.

Med den stigende opmærksomhed på forurening og de sundhedsmæssige konsekvenser, som f.eks. PFAS sagen er et eksempel på, må der som et minimum laves grundige undersøgelser af støj og luftforurening i områderne omkring lufthavnen samt være grundig og uvildig kontrol med lufthavnen inden en yderligere stigning i passagerer og fragtflyvninger tillades og inden loven om et omfattende byggeri i lufthavnen vedtages.

Som borger og nabo til lufthavnen er vi nødt til at have en garanti for, at der fra myndighederne føres grundig og uvildig kontrol med en så stor virksomhed og forurener, som lufthavnen. Den nuværende kontrol er svært gennemskuelig, og vi føler ikke, at vi har et godt overblik over, hvilke myndigheder, der er ansvarlige for kontrol med støj, luftforurening og grundvand.

Mange hilsner fra

Jepp Christensen  
Tlf. 61672026  
Topasgangen 5  
2300 København S



24. februar 2023  
Jr.nr. 23/1028  
Ref lærken  
**Center for Plan,  
Teknik og Erhverv**

Transportministeriet  
Att. Simone Ritter  
Frederiksholms kanal 27 F  
1220 København K

Fremsendt pr. mail til [sri@trm.dk](mailto:sri@trm.dk),

[toa@trm.dk](mailto:toa@trm.dk) og [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk).

## Høringssvar

### Høring over udkast til forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.

Dragør Kommune har den 25. januar 2023 modtaget Transportministeriets orientering om høring over udkast til forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup, med svarfrist den 26. februar 2023.

Dragør Kommunalbestyrelse er stærkt bekymrede for, at lovforslaget og den efterfølgende revision af støjrestriktionsområdet og støjcirculære, ikke vil åbne for den udvikling af kommunen, som kommunen tidligere har været i dialog med staten om.

Det frygtes, at lovforslaget vil begrænse Dragør Kommunes muligheder for bolig- og byudvikling yderligere.

Mere specifikt er kommunalbestyrelsen bekymret for:

- at flytning af tværbanen og øget ud/indflyvning fra sydøst vil medføre nye begrænsninger for byudvikling.
- at målsætningen om reduktion i støjplagede boliger i sig selv vil bevirke at vi ikke kan udvikle kommunen.
- at revision af vejledning om støj fra flyvepladser vil medføre yderligere begrænsning.

Dette høringssvar er indsendt med forbehold for kommunalbestyrelsens godkendelse på kommunalbestyrelsens møde den 30. marts 2023.

## Høringssvar vedrørende udbygningen af Københavns Lufthavn - når vi flytter fra forureningen og støjen



Kan det virkelig passe, at politikerne og ministerierne vægter hensynet til lufthavnen højere end hensynet til borgernes sundhed og trivsel på Amager?

Den danske stat vil tillade, at lufthavnen forøger sin vækst i årligt passagerantal fra 30.000.000 til 40.000.000 (potentielt 55.000.000), og lufthavnen skal efter planen være nordisk hub for fragtflyvninger – det vil betyde flere negative konsekvenser for lufthavnens naboer og miljøet.

Det kan nærmest ikke forklares, hvor slemt det står til med støjpåvirkningen af naboejendommene i Dragør Kommune og Tårnby Kommune, og det virker meget besynderligt, at man nu vil tillade en decideret forureningsforøgelse. Det går den helt forkerte vej. Alle naboernes velmenende klager ignoreres af myndighederne, der har ansvar for at passe på os og sikre vores retssikkerhed.

### **Støj døgnet rundt**

I teenageårene drømte jeg om at blive landmand. For at realisere min drøm, måtte jeg i en længere periode have to jobs, før jeg havde sparet tilstrækkeligt sammen til at købe en gård med jord til.

I 1991, da jeg er i slutningen af tyverne, opstår muligheden. En gård på Kalvebodvej i Dragør Kommune kommer til salg, og den overtager jeg.

I de 27 år jeg har boet på Sydvestpynten, har jeg gennemrenoveret gården og drevet en velfungerende hestepension. Jeg har samtidigt arbejdet i Dragør Vandforsyning og senere Hofor.

Flytrafikken er vokset voldsomt i årenes løb og har bevæget sig længere og længere udenfor »støjcigaren«, i en sådan grad at det nærmest er uudholdeligt at være udsat for lufthavnens støj- og luftforurening dag og nat.

Vi har prøvet alle konstruktive muligheder. Blandt andet kommunikation med lufthavnen, Dragør Kommunes lufthavnsrepræsentant og Tårnby Kommunes Miljøafdeling. Men selv ved selvsyn af, at der ikke burde være flytrafik henover vores ejendom, er der ingen myndigheder, der har vist nogen form for vilje til at gøre noget ved problematikken. Tværtimod. Alt er blevet tiet ihjel. Lufthavnens PFAS-forurening af Dragørs drikkevandsressource var dråben, der fik bægeret til at flyde over. Eneste mulighed for os var at flytte.

Lufthavnen bør ikke få lov til at udbygge og belaste borgerne på Amager i højere grad. Det drejer sig om voksne og børns ve og vel – det kan man ikke lukke øjnene for.

Jeg og min familie håber, at lufthavnens naboer snart kan få en smule fred og renere luft.

Vi er flyttet til Møn sidste år, og vi vender ikke tilbage.

Mange venlige hilsener  
Thomas Østergaard og Mette Østergaard

Tårnby d. 24/2-2023

### **Hvordan smager jetfuel? Det ved børnene i Kastrup, Dragør og Tårnby.**

Derfor er vi stærkt bekymrede over risikoen for flere store fly og tættere på vores hjem, børnehaver, vuggestuer og skoler. Vi har brug for mere viden og intelligente beslutninger for fremtiden, og ikke mere jetfuel i vores lunger, som kan blive konsekvenserne af dette lovforslag.

Overordnet mener jeg ikke, at de lokale miljøkonsekvenser er ordentligt behandlet i lovforslaget. Paragraf 5 henviser til at miljøkonsekvenser kan behandles senere. Reduktion af støj, luftforurening og sikring af grundvandet må være en del af lovforslaget fra starten.

Københavns Lufthavn er en af de mest bynære lufthavne i Europe. I andre storbyer ligger lufthavnen længere udenfor byen. Det kan ikke passe, at så bynær en lufthavn skal være nordisk hub for fragt og betjene et stort antal transitpassagerer. Der må tænkes i andre løsninger, f.eks. en satellit for fragtflyvninger i et område, hvor der ikke bor så mange børnefamilier og er skoler, børneinstitutioner og udendørs sportsarealer. Andre lufthavne, f.eks. Schiphol, har et loft over antal fly per døgn. Dette kunne være en mulighed, hvor lufthavnen ville kunne give "passagerne en god oplevelse med et sammenhængende terminal-område", som de skriver; og samtidig beskytte borgerne mod mere støj og luftforurening.

Den store vækst i antal flyvninger, og at der med lovforslaget banes der vejen for en yderligere vækst samt at standpladserne nær ved Kastrup og København udbygges, bekymrer mig. Der er en stor risiko for, at dette vil påvirke støj og luftforureningen i området. Støj, lugt og luftforurening må undersøges grundigt inden, at loven vedtages. Den VVM som er lavet er mangelfuld.

### **Støj**

Støjgrænserne i Danmark er 58 db. Men alligevel må lufthavnen støje om natten op til 80 db. Det er særligt fragtfly, som er ældre og mere støjende, som flyver om natten. Det forstyrrer nattesøvnen. WHO har kritiseret de danske støjgrænser på 58 db for at være for høje, da det kan skade helbredet med støj. Ny forskning viser, at støj kan give kræft og demens. Jeg mener, at den reelle støj omkring Københavns Lufthavn må undersøges grundigt før lovforslaget vedtages. Der må sikres en ordentlig kontrol med støjen fra lufthavnen, hvor det ikke er lufthavnen selv, som står for det. Derudover har andre lufthavne i Europa f.eks. Hamborg, Frankfurt og München forbud mod flyvninger om natten. Dette burde også indføres i København.

### **Luftforurening og lugt**

Jeg oplever ofte en kraftig lugt af flydiesel fra lufthavnen, og det er overalt inde, ude, hjemme, i børnehaven, skolen osv. man kan ikke lukke det ude. Vores børn kender lugten og smagen. Dette gør mig bekymret. Det er sundhedsskadeligt.

Det anerkendes i bemærkningerne til loven, at der kan være risiko for, at ultrafine partikler kan påvirke det omkringliggende miljø – altså at de kan være sundhedsskadelige. Dette er ikke en mulig fremtidig risiko, men der er allerede masser af dokumentation og viden på området, som viser at ultrafine partikler kan give kræft, hjertekar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler. Der er i flere målinger målt høje koncentrationer af ultrafine partikler i områderne omkring lufthavnen (CPH Solution Lab, Kåre Press og lufthavnens egne målinger). Jeg mener, at der må være rettidigt omhu og gælde et forsigtighedsprincip, sådan at borgernes sundhed ikke sættes på spil. Den nuværende luftforurening må undersøges grundigt inden, loven vedtages. Og det må undersøges, om der er flere som bliver syge på Amager pga. luftforurening.

## Grundvand

Lufthavnen har i årevis forurennet grundvandet og drikkevand i Tårnby og Dragør med PFAS. Denne sag må afsluttes inden, lufthavnen kan få lov til at gennemføre så stort et byggeprojekt. Lufthavnen må vedkende sig sit erstatningsansvar ellers risikerer regningen at ende hos borgerne.

## Klima

Det er helt uacceptabelt at lovforslaget ikke indeholder en beregning af klimaeffekterne af den øgede flyvning – både stigning i antal passagerer fra 30 mio til 40 og potentielt 55 mio og også fragtflyvninger. På alle andre infrastrukturprojekter laves en beregning af klimaeffekterne. Alle andre sektorer skal reducere CO2 udledninger med 70%. Dette må også gælde for lufthavnen. Regeringen har forpligtet sig til Parisaftalen, og må derfor også sikre, at alle lovforslag lever op til principperne i Parisaftalen. Dette kunne gøres ved at sætte krav til stigningen i antal flyvninger, så det afhænger af reduktionen i CO2 udslip fra flyvningerne – ikke kun selve lufthavnsbygningerne.

## Biodiversitet og natur

De naturmæssige konsekvenser er alt for overfladisk behandlet i loven og i VVM'en. Der står i VVM'en, at "arealer plejes og vedligeholdes løbende og bevidst med henblik på at undgå tilstedeværelse af fugleliv eller plantevækst, der kan udgøre en risiko for flysikkerheden." Endvidere står der i VVM'en står, at det kun er inde på lufthavnens område, at der på denne måde bevidst begrænses biologisk mangfoldighed. Men der er flere observationer af, at der i områderne udenfor lufthavnen er færre insekter, og at viben over de senere år nærmest er forsvundet. Det burde derfor undersøges grundigt om bekæmpelse af insekter og fugleliv på lufthavnens områder påvirker områderne udenfor lufthavnen. Den indflydelse, som væksten i antal fly, både passagerer og fragt, vil have på Natura 2000-område 142 eller Natura-2000 område 143 samt fredede og rødlistede arter, må vurderes i en grundig VVM inden loven vedtages.

## Ejendomspriser

Hvis flytrafikken og støjen stiger yderligere, er der en risiko for, at huspriserne falder. Undersøgelser fra Skrydstrup flyveplads viste at hvis flystøjen stiger en db, så falder huspriserne med 0,5-1,1% (<https://www.jv.dk/haderslev/300-siders-laesning-klar-til-naboerne-Rapport-om-miljoekonsekvenserne-af-F-35-er-klar/artikel/2733416>) Jeg bor tæt på lufthavnen og risikerer, at min bolig falder i værdi. Derfor mener, jeg at en kompensationsordning må etableres for os, som bor tæt ved lufthavnen.

## Myndighederne må stille krav til lufthavnen og uvildig kontrol

Udover at lave grundige undersøgelser af støj og luftforurening, må der også sættes krav til lufthavnen, sådan at stigningen i antal fly ikke medfører, at støj og luftforureningen øges til skade for børn og voksne i området. Lufthavnen skriver, at nye og moderne fly støjer mindre. Myndighederne må gennem krav sikre, at det reelt er disse fly, som kommer til at flyve fra Københavns lufthavn.

Med den stigende opmærksomhed på forurening og de sundhedsmæssige konsekvenser, som f.eks. PFAS sagen er et eksempel på, må der som et minimum laves grundige undersøgelser af støj og luftforurening i områderne omkring lufthavnen samt være grundig og uvildig kontrol med lufthavnen inden en yderligere stigning i passagerer og fragtflyvninger tillades og inden loven om et omfattende byggeri i lufthavnen vedtages.

Som borger og nabo til lufthavnen er vi nødt til at have en garanti for, at der fra myndighederne føres grundig og uvildig kontrol med en så stor virksomhed og forurener, som lufthavnen. Den nuværende kontrol er svært gennemskuelig, og vi føler ikke, at vi har et godt overblik over, hvilke myndigheder, der er ansvarlige for kontrol med støj, luftforurening og grundvand.

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk)  
**Fra:** Nanette Bang Mogensen (nbangm@icloud.com)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 24-02-2023 10:05

Hej CPH,

Ifm med udvidelsen af CPH er der da foretaget nogen indsamling af sygdomsudvikling på Amager ifm eks forekomsten af lungekræft ift resten af landet?

Kh  
Nanette



Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

Danish Transport Federation

Att.: Simone Ritter, Tobias Ahrenkiel og  
[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) (per e-mail)

## Bemærkninger til lovforslag om rammerne for København Lufthavns udvikling

Vi takker for muligheden for at afgive bemærkninger til ovennævnte lovforslag. Nedenstående bemærkninger afgives på vegne af Dansk Industri, DI Transport, DI Hovedstaden og Brancheforeningen Dansk Luftfart.

Københavns Lufthavn er hele Danmarks hoveddør og har central betydning for erhvervslevets vækst, udvikling, eksport og konkurrenceevne. Med lufthavnen har Danmark en uovertruffen tilgængelighed til det internationale samfund, hvilket blandt andet gør Danmark attraktiv for internationale virksomheder, talenter, investeringer, virksomheder og turister. Derudover er lufthavnen med til at fastholde virksomheder i Danmark, da de mange direkte forbindelser giver god adgang til de største globale vækst- og eksportmarkeder. Udover at være en af Danmarks største arbejdspladser udgør lufthavnen samtidig basen for dansk luftfart, der både direkte og indirekte spiller ind på beskæftigelsen og genererer mange tusinde arbejdspladser i andre sektorer.

Med Københavns Lufthavns store betydning for virksomheder og samfundet som helhed ser DI generelt positivt på tiltag, der forbedrer Københavns Lufthavns muligheder for at styrke sin konkurrenceevne og position som knudepunkt for Nordeuropæisk luftfart.

Københavns Lufthavn har en vigtig og lovbunden opgave med at opretholde en tilstrækkelig kapacitet til flyselskaberne. Derfor skal lufthavnen både være effektiv og sikre de rette faciliteter til passagerer og flyselskaber, der har ønske om at benytte lufthavnen i København.

Den nye lov vil gøre det muligt for lufthavnen at indrette sig i forhold til fremtidens krav til fx standpladser og terminaler. Det er i samme forbindelse vigtigt at sikre, at lufthavnens fremtidige erhvervsmæssige frihedsgrader indrettes, så man fortsat har muligheden for at fastholde konkurrenceevnen overfor konkurrerende lufthavne.

DI vurderer, at udviklingen af lufthavnen nødvendiggøres af, at flyselskaberne løbende investerer i moderne flytyper, der er mindre miljøbelastende, men som samtidig er større.



Det er også vigtigt at påpege, at udviklingsloven som sådan må holdes adskilt fra miljøforhold, idet sidstnævnte reguleres på anden vis.

Fremtidssikringen af lufthavnens indretning vil kræve, at den eksisterende tværbane bliver flyttet. Tværbanen har gjort det muligt at holde flytrafikken stabil og undgå aflysninger under særlige vejrforhold. Flyselskaberne har derfor set tværbanen som et vigtigt aktiv for deres drift. Omplaceringen har været genstand for grundige drøftelser mellem flyselskaberne og lufthavnen. DI noterer sig med tilfredshed, at det ad dialogens vej er lykkedes parterne at finde en fælles forståelse, der både giver mulighed for at udvikle og fremtidssikre lufthavnen samtidig med, at tværbanens nye udformning – om end i mindre omfang end i dag – fortsat kan bidrage til understøtte flytrafikken.

Ved at flytte tværbanen bliver det derudover muligt at udvikle lufthavnen under ét tag og sikre at udviklingen og kapacitetsudvidelserne kan holdes inden for det nuværende areal.

Samtidig kan lufthavnen sikre en god adgang fra terminalerne til tog, bus og metro. I en tid med skærpet konkurrence mellem de europæiske lufthavne kan det yderligere understøtte Københavns Lufthavns position som et effektivt og passagervenligt knudepunkt for flytrafikken i Nordeuropa.

Dansk Industri, DI Transport, DI Hovedstaden og Brancheforeningen Dansk Luftfart giver derfor sin fulde støtte til det fremsendte lovforslag.

Med venlig hilsen på vegne af ovenstående



Karsten Lauritzen  
Branchedirektør

---

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Byggeprojekt - Metro (byggeprojekt@m.dk)  
**Titel:** Metroselskabets bemærkninger: HØRING: Lovforslag om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**E-mailtitel:** Metroselskabets bemærkninger: HØRING: Lovforslag om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup (Id nr.: 139823)  
**Sendt:** 24-02-2023 14:05

Til Transportministeriet

Metroselskabet har ingen bemærkninger til Lovforslag om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.

Med venlig hilsen

**Mette Juul Petersen**  
Chefkonsulent

**Metroselskabet og Hovedstadens Letbane**

Metrovej 5  
DK-2300 København S

T +45 3311 1700  
M +45 7242 4663  
E mjp@m.dk

**Mere end 2 millioner passagerer kører med Metroen hver uge, og vi bygger flere metro- og letbanestationer, der skaber nye forbindelser og muligheder i hovedstaden.**

Læs mere på [m.dk](https://m.dk) og [dinletbane.dk](https://dinletbane.dk)

---

**Fra:** TRM Simone Ritter <sri@TRM.dk>

**Sendt:** 25. januar 2023 10:56

**Emne:** HØRING: Lovforslag om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup (Id nr.: 139823)

Til relevante høringsparter  
Se venligst vedlagte høringsbrev.

Med venlig hilsen  
**Simone Ritter**  
Specialkonsulent  
**Transportministeriet**  
Ministry of Transport  
Bane- og Luftfartskontoret  
Frederiksholms Kanal 27 F  
DK-1220 København K  
Telefon +45 72 26 70 51  
[sri@trm.dk](mailto:sri@trm.dk)  
[www.trm.dk](https://www.trm.dk)

Dato: 24.02.2023

Side 1 af 1

Transportministeriet  
Frederiksholms kanal 27 F  
1220 København K

**NAVIAIR**

*Air Navigation Services*

Høringssvaret er sendt via mail til  
[sri@trm.dk](mailto:sri@trm.dk), [toa@trm.dk](mailto:toa@trm.dk), [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

### **Høringssvar til lovforslag om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.**

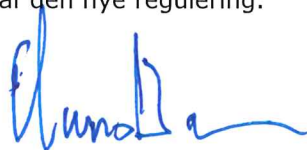
Naviair har den 25. januar 2023 modtaget "Høring over udkast til forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup".

Lovforslaget fastlægger rammerne for at bevare og forskyde tværbanen, således at der skabes plads til eventuelle terminaludbygninger. Samtidig ændres bestemmelserne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup.

Naviair ser positivt på lovforslaget. Københavns Lufthavn er som international lufthavn en vital del af Danmarks samlede infrastruktur for luftfarten.

Som leverandør af luftfartstjeneste og nabo til lufthavnen samarbejder Naviair tæt med Københavns Lufthavn, herunder ikke mindst om trafikafviklingen. Målet er at sikre smidig og effektiv afvikling af luftrafikken samt understøtte den grønne omstilling af luftfarten.

Naviair ser frem til at blive inddraget i implementeringen af de relevante dele af den nye regulering.



**Claus F. Baunkjær**  
CEO

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27f  
1220 København K

Den 24. februar 2023

## Høringsvar vedr. udkast til forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup

Dansk Erhverv har modtaget ovennævnte høring den 25. januar 2023 vedr. rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn.

Dansk Erhverv er overordnet set positive over for lovforslaget, som udmønter den politiske aftale "Gode rammer for udvikling af Københavns Lufthavn" af 20. december 2021 indgået mellem den daværende regering (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti og Liberal Alliance.

Vi bemærker, at formålet med lovforslaget er at skabe rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn således at lufthavnen både bliver i stand til at håndtere flere passagerer i fremtiden og dermed bevare og udvikle sin hub-funktion, men også at gøre lufthavnen fremtidssikker i forhold til den grønne omstilling ved at blive i stand til at håndtere mere moderne og klimavenlige fly.

Dette er målsætninger for Københavns Lufthavn, som Dansk Erhverv til fulde kan tilslutte sig. Det er nemlig af afgørende betydning for dansk erhvervsliv, at Danmark også i fremtiden har en stor, konkurrencedygtig knudepunktslufthavn, som er med til at sikre høj grad af national og international tilgængelighed. Dette vil være med til at binde Danmark tættere sammen og bringe verden tættere på Danmark.

En konkurrencedygtig knudepunktslufthavn kan oversættes direkte til vækst og arbejdspladser for Danmark og dansk erhvervsliv. Det bliver for eksempel nemmere at tiltrække udenlandsk arbejdskraft til de mange danske virksomheder. Ligeledes vil en udvikling af Københavns Lufthavn som beskrevet i lovforslaget være med til at generere flere passagerer, hvilket i sagens natur ligeledes er til gavn for hele den danske økonomi inklusiv for eksempel turisme -, kultur – og oplevelsesøkonomien.

Samtidig er det vigtigt, at Københavns Lufthavn får mulighed for at håndtere de større og mere klimavenlige fly, så lufthavnen kan realisere sin målsætning om at være 100 procent emissionsfri i 2050. De mere moderne fly støjer mindre, hvilket fremadrettet faktisk kan betyde færre støjgener for lufthavnens naboer. Et faktum som også transportministeren gjorde klart i svar på §20 nr. S 230, hvor transportministeren netop understreger, at der ikke er en 1 til 1 sammenhæng mellem

stigende trafik og stigende støj. Det fremgår for eksempel, at antallet af støjbelastede boliger faktisk er faldet med 88 procent fra 1994-2018 selvom passagertrafikken er steget markant i samme periode. Idet lovforslaget lægger op til at forkorte og forskyde tværbanen samt at ensrette den således, at der kun kan ske ind – og udflyvning fra Øresund, må det samtidig forventes, at hovedstadsområdet vil opleve en reduktion af støjniveauet i tillæg til den allerede realiserede støjreduktion som beskrevet i transportministerens svar på § 20 S 230.

I den sammenhæng vil Dansk Erhverv gerne udtrykke vores opbakning til, at støj – og miljøpåvirkning håndteres adskilt fra selve udviklingsloven, som Transportministeriet netop lægger op til med nærværende udkast til forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.

For så vidt angår lovforslagets § 4 og bemærkningerne hertil er vi af den opfattelse, at lovforslaget opstiller for restriktive lovgivningsmæssige rammer både i forhold til hvilke anlæg, bygninger, faciliteter mv., som er relateret til lufthavnens aktiviteter samt i forhold til kontorfaciliteter.

Det må være udgangspunktet, at Københavns Lufthavn får de kommercielle frihedsgrader der skal til for at drive en international, konkurrencedygtig knudepunktslufthavn. Dette indebærer blandt andet en meget høj volumen af transferpassagerer som i sagens natur bruger mere tid i lufthavnen end øvrige passagerer, og derfor efterspørger flere aktiviteter. Det bærende princip for hvilke aktiviteter som relaterer sig til lufthavnens aktiviteter, bør derfor være passagerens efterspørgsel. Såfremt en aktivitet efterspørges af passagererne, er den altså per definition relateret til lufthavnen.

Ligeledes er vi af den opfattelse, at Københavns Lufthavn på egen hånd bør kunne råde over, hvilke kontorfaciliteter som ville være passende på lufthavnens område.

Vi vil derfor opfordre Transportministeriet til at løse op for disse lovgivningsmæssige restriktioner og lade udbuddet matche efterspørgslen. Det er blandt andet det – i kombination med et globalt forgrenet rutenetværk - der gør en lufthavn international konkurrencedygtig

Med venlig hilsen

**Peter Lübcke**  
Chefkonsulent

24. februar 2023

## **Høringssvar til udkast lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup**

Vi protesterer på det kraftigste mod den planlagte udvidelse af Københavns Lufthavn i Kastrup.

Udvidelsen vil medføre øget flytrafik, hvilket kan få alvorlige konsekvenser for folkesundheden på Amager og Danmarks mulighed for at nå de fastsatte klimamål.

Fortsat vækst i flyvninger vil få store negative konsekvenser for os, der bor i områderne omkring lufthavnen. Vi ser det som en afvikling af Amager som et sted, hvor børnefamilier fortsat har lyst til at bo.

Med udvidelsen af lufthavnen ignorerer man den voldsomme stigning i luftforureningen og støjgenerne på Amager, som vil være konsekvensen af stærkt øget flytrafik.

Vi, der bor tæt på Københavns Lufthavn, kan ikke tåle mere luftforurening. Vi gør opmærksom på, at der i Miljøstyrelsens Datablad fra 2021 allerede er målt lige så høj koncentration af ultrafine partikler i områderne ved lufthavnen, som ved HC Andersens Boulevard, der ellers anses som den mest forurenede gade i København.

Samtidigt plages vi allerede nu af støjgener fra lufthavnen. For eksempel er der ofte fragtflyvninger om natten med gamle fly. Problemerne vil vokse med en udvidelse og deraf følgende øget flytrafik.

Samlet må det siges, at borgernes sundhed med lovforslaget ikke tages alvorligt, hvilket er helt uacceptabelt!

Vi frygter også, at udvidelsen og et øget antal flyvninger vil blive en bombe under den danske klimapolitik.

Venlig hilsen Kommunistisk Parti Amager

v/ Ulla Rosenvold

HØRINGSSVAR  
Transportministeriet  
Frederiksholm kanal 27F  
1220 København K

Sendt til e-mail:  
[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk), [sri@trm.dk](mailto:sri@trm.dk), [toa@trm.dk](mailto:toa@trm.dk)

Formandssekretariatet  
Emil Drevsfeldt Nielsen  
Erhvervspolitisk chef  
Telefon +45 2229 3521

[emni@danskmetal.dk](mailto:emni@danskmetal.dk)  
[danskmetal.dk](http://danskmetal.dk)

24. februar 2023

## Høringssvar til Høring over udkast til forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup

Dansk Metal takker for muligheden for at indgive bemærkninger til Transportministeriet til Høring over udkast til forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.

CPH Airport beskæftiger hver dag mange tusinde medarbejdere og har en vigtig funktion som hub for både indenrigs og internationale flyvninger, samt en uvurderlig betydning for dansk industri og dansk eksport. En position, som vi skal bevare og udbygge i de kommende år. Dansk Metal mener, at vi skal sikre den fortsatte udvikling af lufthavnen, som blev sat på pause på grund af Corona-pandemien. Det er vigtigt for de mange arbejdspladser og ansatte i lufthavnen, samt den hub-funktion CPH Airport i dag nyder godt af. Samtidig er udvidelsen nødvendig for, at lufthavnen får den nødvendige kapacitet og størrelse, til at kunne tage imod fremtidens større flytyper samt det stigende antal af passagerer, som hver dag skal gennem lufthavnen.

For Dansk Metal er det vigtigt, at CPH Airport er konkurrencedygtig, bidrager til vækst og arbejdspladser i Hovedstadsregionen samt i Sydsverige. Det er derfor afgørende, at lufthavnen har mulighed for at udnytte arealanvendelsen til at udvikle lufthavnen og skabe en lufthavn under ét tag, med sammenhæng mellem terminalerne, videre adgang til tog, bus og metro samt tilpasning af standpladser. Alle elementer som tilsammen skal bidrage til en højeffektiv lufthavn med en god passageroplevelse til følge - både for forretningsrejsende og for private.

Samtidigt er det vigtigt, at luftfarten og lufthavnen bidrager til den grønne omstilling. Nye grønne teknologier vil i de kommende år vinde indpas og grønne brændsler til fremtidens fly skal implementeres. Vi vil derfor se nye typer af materiel og teknologi, som skal kunne anvendes i lufthavnen i de kommende år. Det stiller nye og p.t. ukendte krav til lufthavnens kapacitet og muligheder for at følge med udviklingen. Men ændringen af udbygningsloven imødegås denne positive udvikling i luftfarten. Derfor bakker vi i Dansk Metal op om lovforslaget.



Ved den kommende udbygning af lufthavnen, ønsker Dansk Metal Luftfart at påpege, de udfordringer, der kan opstå ved at flytte SAS' Tekniske Afdeling fra den nordlige del af lufthavnen til den sydlige del. I spidsbelastningstidspunkterne kan en sådan flytning medføre en del udfordringer med at krydse bane 22L med fly, som kommer fra vedligehold og skal på standplads. Denne samme udfordring vil også gøre sig gældende for andre flyselskaber, som har deres vedligeholdelsesfaciliteter i den sydlige del af lufthavnen. I den videre planlægning og design af lufthavnen ønsker vi, at CPH Airport inddrager relevante faggrupper fra piloter, kabinepersonale og flymekanikere.

Såfremt ovenstående giver anledning til spørgsmål eller kommentarer, står vi til rådighed.

Med venlig hilsen

Emil Drevsfeldt Nielsen

Erhvervspolitisk chef

Formandssekretariatet

Skørping 24.02.23

Transportministeriet

Høringssvar i forbindelse med:

Forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup

Jeg vil på det kraftigste protestere imod en udvidelse af Kastrup Lufthavn, af følgende grunde

1. Der er ikke lavet en uvildig og fyldestgørende miljøkonsekvensvurdering, hvilket er en katastrofe for demokratiet, de demokratiske processer i folketingsbehandlingen. Folketinget vil komme til at lovbehandle udvidelsen på en løstagtigt/fejlagtigt grundlag.
2. Folketinget har vedtaget en Klimalov på en 70% CO2 reduktion og derfor giver det absolut ikke mening af øge flytrafikken, hvilket en udvidelse i høj grad vil medføre. Det har lange udsigter med CO2 neutral flyvning og uanset hvilket brændstof der i fremtiden benyttes vil det kræve CO2 i fremstillingen.
3. Udvidelsen vil forårsage en kæmpe CO2 udledning i etableringsfasen.
4. Udvidelsen vil kræve enorme mængde af råstoffer, naturens begrænsede ressourcer.
5. Udvidelsen vil betyde en øget støjbelastning. Lufthavnen er bynær og området er i forvejen belastet af trafikstøj, både fra fly og på veje. Støj forringer livskvaliteten og er sundhedsskadelig. Mennesker dør tidligere på baggrund af støjgener.
6. En udvidelse vil betyde en øget trafik både af fly og transport til og fra lufthavnen, som vil medføre en øget partikeludledning, som ligeledes er særdeles sundhedsskadelig og for tidlig død.
7. Det skal bemærkes at det ikke bare er byens borgere, børn som voksne, der vil komme til at lide under ovennævnte gener. Det vil også naturen, specielt dyrelivet vil påvirkes af støj, luftforurening og partiklerne. Der ligger fredede og værdifulde naturområder tæt på lufthavnen og vi har i Danmark i forvejen bundrekord på verdensplan i biodiversitet og naturbeskyttelse.

Venlig hilsen  
Susanne Zimmer  
Tlf 41171899  
[susanne@zimpet.dk](mailto:susanne@zimpet.dk)

På vegne af  
Frie Grønne

Transportministeriet  
Frederiksholms kanal 27 F  
1220 København K

E-mail til [sri@trm.dk](mailto:sri@trm.dk); [toa@trm.dk](mailto:toa@trm.dk); [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

Københavns Lufthavne A/S  
Box 74  
Lufthavnsboulevarden 6  
2770 Kastrup  
[www.cph.dk](http://www.cph.dk)

Tlf.: +45 32 31 32 31  
Fax: +45 32 31 31 00  
E-mail: [cph@cph.dk](mailto:cph@cph.dk)  
CVR: 14 70 72 04

København, 24. februar 2023

## **Høringssvar vedrørende udkast til forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn**

CPH takker for muligheden for at afgive høringssvar vedrørende udkast til forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn.

### **Indledende bemærkninger**

CPH har som sit vigtigste formål at sikre, at Københavns Lufthavn til enhver tid har kapacitet til at opfylde Danmarks behov for lufttrafikforbindelser. Luftfartsbranchen er imidlertid under konstant forandring. Den teknologiske udvikling, den grønne omstilling, øgede behov fra rejsende og virksomheder samt akutte samfundspåvirkende hændelser som eksempelvis covid-19 pandemien skaber langsigtede, kortsigtede og pludselige behov, som CPH vanskeligt har mulighed for at forudse. For til enhver tid at kunne efterleve ovennævnte formål og følge med udviklingen, behov og efterspørgsel er det afgørende, at CPH har mulighed for at kunne agere inden for en mere fleksibel lov- og planramme end de gældende rammer.

CPH tager derfor positivt imod lovforslaget, som muliggør at tværbanen, i overensstemmelse med CPH's ansøgning fra december 2019, vil kunne forkortes og forskydes i forhold til dennes nuværende placering. CPH tager endvidere positivt imod lovforslagets ændrede rammer for arealanvendelsen, således at arealerne i Københavns Lufthavn vil kunne udnyttes mere fleksibelt end det er muligt med den gældende lovgivning.

Det overordnede formål med lovforslaget er "*at sikre en mere optimal udnyttelse af arealerne i Københavns Lufthavn med henblik på at understøtte lufthavnens udvikling i dens nuværende og fremtidige funktion som trafikknudepunkt for flytrafik i Nordeuropa*". Dette formål kan CPH tilslutte sig. Formålet tilgodeses ved formuleringen af anvendelsesbestemmelsen i § 4, som skaber bredere rammer for fleksibel planlægning af lufthavnens areal set i lyset af en luftfartsbranche i konstant forandring.

CPH anser imidlertid lovudkastets §§ 2 og 3 som en indirekte regulering af lufthavnskapaciteten og påpeger i denne forbindelse, at CPH allerede er underlagt en kapacitetsforpligtigelse i medfør af luftfartslovens § 57, stk. 2, som sikrer, at CPH hverken kan afhænde arealer eller lukke for baner, der fører til en utilstrækkelig kapacitet. Kapacitetsforpligtelsen er efter CPH's opfattelse en meget velfungerende reguleringsmekanisme, og CPH's efterlevelse heraf er ikke på noget tidspunkt blevet udfordret af transportmyndighederne, som fører tilsyn med forpligtelsen.

Dele af CPH's bemærkninger nedenfor er i det lys givet ud fra et ønske om, at der ikke foretages dobbeltregulering af CPH's virke; særligt hvor dobbeltreguleringen hindrer, at CPH som en privat virksomhed kan bevare sin agilitet i markedet og drive Københavns Lufthavn effektivt for alle interessenter.

Nedenfor følger CPH's mere specifikke bemærkninger til lovforslaget og lovforslagets bemærkninger.

### **Arealafgrænsning i § 2, stk. 1 og kortbilag**

Lovteksten bestemmer, at nye permanente anlæg og bygninger i Københavns Lufthavn alene må etableres indenfor den i bilag 1 angivne arealafgrænsning.

CPH foreslår, at bestemmelsen tilpasses den gældende formulering i udbygningsloven ("*Udbygningen skal foretages inden for lufthavnens nuværende grænser*"). Særligt indsnævringen til sætningen "Nye permanente anlæg og bygninger" bør udgå. Forslaget om brug af (tilpasset) gældende formulering for den totale arealafgrænsning skal ses i lyset af, at den foreslåede § 2, stk. 1 i kombination med kortbilaget kan have en u hensigtsmæssig restriktiv betydning for lufthavnens arealanvendelse i strid med den fleksibilitet, der er tilsigtet med lovforslaget.

CPH vil ikke placere større primære lufthavnsanlæg som terminaler, hangarer, standpladser, rulleveje med mere uden for det af CPH ejede areal. CPH ser derimod behov for til enhver tid at kunne etablere lufthavnstekniske anlæg, såsom master, radar, vandrensningsanlæg, målestationer til eksempelvis støj og partikler og andet teknologisk udstyr uden for det af CPH ejede areal, således at CPH også i fremtiden kan leve op til gældende krav. Placering af sådanne anlæg uden for det af CPH ejede areal vil alene ske i nødvendigt omfang, som det allerede er tilfældet i dag. Det kan ikke være hensigten med bestemmelsen at begrænse en sådan anvendelse. Der er således behov for en mere fleksibel bestemmelse for arealafgrænsningen direkte i lovteksten og ikke alene i bemærkningerne; eksempelvis "*Udvikling af Københavns Lufthavn skal foretages inden for den arealafgrænsning, der fremgår af bilag 1*".

CPH ser også behov for at kortbilaget opdateres, så afgrænsningen omfatter samtlige arealer, som CPH ejer. Alle de af CPH ejede arealer bør kunne anvendes til lufthavnsformål, idet formålet med ejerskabet af arealerne ellers forspildes. En regulering, der leder til usikkerhed om, hvad CPH kan anvende sine arealer til, der ikke er omfattet af kortbilaget til loven, skaber fortolkningstvivil. CPH anmoder derfor om, at der skabes klarhed over anvendelsesmulighederne for disse arealer. CPH vedhæfter et kort, hvor de af CPH ejede arealer, som ikke ses omfattet af lovforslagets kortbilag, er fremhævet.

### **Forbud mod frasalg eller lignende i § 2, stk. 2**

Det fremgår af § 2, stk. 2, at det til Københavns Lufthavn tilhørende areal ikke må formindskes ved frasalg eller lignende.

CPH foreslår, at stk. 2 udgår af lovforslaget. CPH anser formålet med en frasalgsforbudsbestemmelse som opfyldt med CPH's kapacitetsforpligtelse i henhold til vilkårene i luftfartslovens § 57, hvor transportministeren kan modsætte sig foranstaltninger, herunder frasalg af et areal, hvis det vurderes, at den aeronautiske kapacitet er i fare. CPH stiller endvidere spørgsmålstegn ved, om det foreslåede indgreb i ejendomsretten er ekspropriation.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at "med frasalg *eller lignende*" forstås blandt andet langtidserhvervsudlejning. CPH investerer først og fremmest i aeronautisk kapacitet, hvorefter ejendomsudvikling herudover oftest sker ved, at tredjemand investerer og opfører bygninger på lejet grund (CPH's grund). Enkelte opfører bygninger til eget brug, men de fleste ejendomsudviklere vil være investorer, der udlejer bygningerne. Hvis CPH pålægges restriktive krav, vil det begrænse lysten for tredje-mænd til at investere langsigtet i bygninger eller til at etablere deres virksomhed i CPH frem for andre lufthavne. Lovbestemte opsigelsesvarsler vil afskrække investorer, idet det vil påvirke risikobilledet og finansieringsmuligheder, fx vanskeliggøre realkreditbelåningsmulighederne med videre. Indtægter fra CPH's ikke-aeronautiske aktiviteter bidrager væsentligt til, at CPH har kunnet holde et højt investeringsniveau i den aeronautiske kapacitet. Det er derfor afgørende, at CPH ikke pålægges restriktive krav, der vil begrænse udviklingen af ikke-aeronautiske aktiviteter.

Hvis Transportministeriet ikke er indstillet på at lade § 2, stk. 2 udgå i sin helhed, skal CPH, med baggrund i ovenstående, foreslå, at "*eller lignende*" slettes fra både lovtekst og bemærkninger.

CPH skal gøre opmærksom på, at med kapacitetsforpligtelsen for øje indeholder CPH's erhvervslejekontrakter allerede bestemmelser, som gør det muligt for CPH at opsig lejemålet til brug for aeronautisk kapacitet. Det er unødvendigt med yderligere regulering, når kapacitetsforpligtelsen allerede sikrer formålet.

### **Dispensationsmulighed i § 2, stk. 3**

CPH ser positivt på, at transportministeren i særlige tilfælde kan dispensere fra bestemmelsen i § 2, stk. 2. På baggrund af CPH's bemærkninger ovenfor til § 2, stk. 1, om den (for) restriktive bestemmelse om arealafgrænsning, finder CPH det nødvendigt, at dispensationsmuligheden – såfremt § 2 stk. 1 og stk. 2 bibeholdes i lovforslaget – udvides til også at omfatte § 2, stk. 1. Det vil således være en nødvendig sikkerhedsventil, hvis CPH eksempelvis bliver pålagt krav, der nødvendiggør en placering af lufthavnsanlæg uden for arealafgrænsningen i kortbilaget.

### **Minimumsbestemmelse for banesystemet i § 3**

Lovteksten indeholder en minimumsbestemmelse for banesystemet i Københavns Lufthavn. CPH foreslår, at den foreslåede § 3 udgår, da § 4, stk. 1, allerede reserverer et areal til et banesystem, der opfylder kapacitetsbehovet.

Lovbemærkningerne beskriver, at "*en vis start- og landingsbanekapacitet er en forudsætning for, at lufthavnen kan opfylde den lovmæssige forpligtelse som værende vital infrastruktur for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser*". Dette er CPH enig i.

Banekapaciteten er hele fundamentet for efterlevelse af CPH's kapacitetsforpligtelse og således også en central del af det årlige kapacitetstilsyn, som foretages af Trafikstyrelsen. Det bemærkes, at Trafikstyrelsen, som led i kapacitetstilsynet, med hjemmel i luftfartsloven har vide rammer for at gribe ind overfor CPH, hvis det vurderes nødvendigt, jf. luftfartslovens § 57.

Hertil kommer, at CPH allerede med gældende regulering i luftfartslovens § 55 ikke vil kunne ændre på banesystemet uden en særskilt godkendelse fra transportministeren. Ændringer af eksisterende banesystem er nævnt specifikt i forarbejderne til luftfartslovens § 55.

Det er således CPH's vurdering, at luftfartslovens §§ 55 og 57 allerede sikrer den nødvendige start- og landingsbanekapacitet.

#### **Arealanvendelsesbestemmelser i § 4**

Fleksibilitet i arealanvendelsen er helt afgørende for CPH's evne til at udvikle den aeronautiske kapacitet, lufthavnstakstniveauet og CPH's konkurrenceevne. CPH kvitterer således for den foreslåede arealanvendelsesbestemmelse i lovforslagets § 4, der i vidt omfang synes at imødekomme behovet for fleksibilitet.

I forhold til § 4, stk. 1 og 2, er det dog væsentligt for CPH, at bestemmelsernes ordlyd ikke hindrer, at der kan etableres bygninger, anlæg og veje med videre i det område, hvor start- og landingsbanerne er beliggende. Lovudkastet regulerer ikke anvendelsen af dette område og for at undgå misforståelser anmoder CPH om, at det tilføjes i lovbemærkningerne, at loven ikke er til hinder for etablering af anlæg, bygninger og faciliteter med tilknytning til de i lufthavnen førte aktiviteter i dette område.

Ud over denne bemærkning til selve lovbestemmelsen har CPH bemærkninger til lovforslagets bemærkninger, idet de på visse områder efterlader fortolkningstvivl og forekommer restriktive i forhold til både det videre arbejde med ændring af plangrundlaget for Københavns Lufthavn og den efterfølgende administration heraf. Lovbemærkningerne indeholder således definitioner med videre, der er unødigt detaljerede og modarbejder den fleksibilitet, som § 4 skal skabe. Reguleringen af arealanvendelsen bør grundlæggende være styret af efterspørgsel, krav og behov fra passagerer og andre aktører i lufthavnen. På denne baggrund fremkommer CPH med nedenstående bemærkninger til de specielle bemærkninger til § 4.

Det fremgår i relation til § 4, stk.1: *"Det er ikke hensigten med lovforslaget at hindre fortsættelsen af hidtil lovlig anvendelse på lufthavnens arealer, selvom en eksisterende lovlig anvendelse af det pågældende areal ikke er i overensstemmelse med den foreslåede lov og den efterfølgende planlægning."* Det er uklart for CPH, hvad dette betyder i forhold til forlængelse af lejekontrakter på CPH's areal. CPH anmoder om, at det bliver præciseret, at CPH kan forlænge allerede eksisterende lejekontrakter, og at disse kan forlænges med eller uden ændrede vilkår, så længe CPH's lejere måtte ønske det.

I relation til § 4, stk. 2, indledes de specielle bemærkninger med, at *"Formålet med den foreslåede bestemmelse er at sikre, at der som udgangspunkt ikke anlægges bygninger, faciliteter m.v. på lufthavnsarealet, der ikke er relateret til lufthavnens aktiviteter."* Det foreslås, at dette afsnit i bemærkningerne tages ud, da ordlyden synes at underminere fleksibiliteten i lovbestemmelsen. Afsnittet anvender ordlyden *"relateret til lufthavnens aktiviteter"*, som erfaringsmæssigt ofte leder til fortolkningstvivl. Kapaciteten er sikret via luftfartsloven og kapacitetsforpligtelsen og kræver dermed ikke yderligere regulering.

Det fremgår endvidere, at *"Der skal således være en direkte forbindelse med aktiviteterne i lufthavnen. Dette kriterium vil ikke være opfyldt, hvis der er tale om anlæg af virksomheder, der alene ud fra et logistisk eller virksomhedsøkonomisk perspektiv anser det for hensigtsmæssigt at være placeret på lufthavnens område."* Formuleringen kan lede til den opfattelse, at eksempelvis logistikvirksomheder, der har gavn af at ligge på CPH's areal, ikke kan placeres der – uanset om virksomheden har med luftfragt at gøre eller ej. Det foreslås derfor, at den omtalte passus udgår, og at formuleringen om, at der skal være *"en direkte forbindelse med aktiviteterne i lufthavnen"* og tilsvarende formuleringer, slettes

gennemgående i bemærkningerne, da det erfaringsmæssigt ofte leder til misforståelser af, hvad der ligger heri. Sådanne formuleringer har ofte ført til indskrænkende fortolkninger af, hvad der kan placeres på CPH's areal, hvilket vil være imod hensigten med lovforslaget.

Videre fremgår det, at *"Det vil således ikke være muligt at anlægge aktiviteter, som ikke bidrager til eller på anden vis understøtter lufthavnens aktiviteter, som eksempelvis anlæg af et kasino eller anden underholdningsindustri, såsom tivolier, badelande eller andre friluftaktiviteter."* CPH foreslår, at eksemplerne fjernes fra denne formulering, og at det samme sker andre steder i bemærkningerne, hvor eksempelvis kasino og biblioteker bruges som eksempler på aktiviteter, der ikke kan placeres i lufthavnen. Schiphol Lufthavn i Amsterdam har således et kasino, og eksemplet kan derfor ikke bruges som eksempel på en aktivitet, der ikke bidrager til eller understøtter lufthavnen. Tilknytningen til de i lufthavnen førte aktiviteter skal fortolkes dynamisk i lyset af udviklingen i både lufthavnen og samfundet, jf. også lovbemærkningerne, og derfor er et kasino netop et eksempel på den form for underholdning, der efterspørges allerede i nutidens lufthavne, også fordi fysiske butikker erstattes mere og mere af online shopping.

For at sikre, at *den dynamiske fortolkning* bliver efterspørgselsdrevet, foreslår CPH følgende tilføjelse (med understregning) til lovbemærkningen: *"Kravet om tilknytningen til de i lufthavnen førte aktiviteter skal fortolkes dynamisk i lyset af udviklingen i både lufthavnen og samfundet samt efterspørgslen, kravene og behovene fra passagerer og andre aktører i lufthavnen."*

De specielle bemærkninger indeholder herefter en lang række definitioner af anlæg, bygninger og faciliteter med tilknytning til de i lufthavnen førte aktiviteter. Der er tale om definitioner af luftfragtanlæg, standpladsområder, hangarer, værksteder, tekniske anlæg og andre anlæg med service- og forsyningsmæssige formål i lufthavnen, anlæg med service- og forsyningsmæssige formål i lufthavnen og lufttrafikservice. CPH foreslår, at disse definitioner fjernes fra bemærkningerne. Der er tale om eksempler på blandt andet de primære lufthavnsanlæg, og definitioner af disse bidrager ikke til fortolkningen af bestemmelsen. Der er desuden tale om definitioner af ord og begreber, der ikke alle fremgår af lovbestemmelserne, og som får den effekt, at de kan komme til at indskrænke fortolkningen af arealanvendelsen imod hensigten. Eksempelvis har CPH et snedkerværksted, et smedeværksted og et VVS-værksted til løsning af almindelige driftsopgaver. Disse typer af værksteder er ikke nævnt i definitionen af værksteder. Bemærkningernes eksempler tager derfor ikke højde for behovet i en virksomhed som CPH eller den dynamiske udvikling af luftfartsbranchen, jf. også dette høringsssvars indledning.

Bemærkningerne indeholder beskrivelser af, hvilke kontorfaciliteter CPH kan stille til rådighed. Det fremgår eksempelvis, at: *"...et selskab, der alene ønsker kontorfaciliteter ud fra generelle logistiske eller virksomhedsøkonomiske betragtninger og dermed uden direkte tilknytning til lufthavnens aktiviteter ikke kunne anlægge kontorfaciliteter. Dette vil også omfatte virksomheder, der som en del af deres kommercielle drift gør brug af luftfragt til forsendelse af deres produkter til og fra kunder, men hvis generelle virksomhed ellers ikke har sammenhæng til luftfragt."* CPH foreslår, at dette tekststykke udgår af bemærkningerne for at undgå fortolkningstvivl. Der henvises her til bemærkningerne ovenfor vedrørende *"...virksomheder, der alene ud fra et logistisk eller virksomhedsøkonomisk perspektiv anser det for hensigtsmæssigt at være placeret på lufthavnens område."* Som øvrige kommercielle indtægter bidrager også kontorleje til CPH's konkurrenceevne, og som følge af CPH's kapacitetsforpligtelsen er hensynet sikret. Hertil kommer, at der er tale om en vanskelig definition at håndtere i praksis. Der kan således være en flydende grænse imellem, hvornår en virksomhed beskæftiger sig med luftfragt, og

hvornår der er tale om virksomheder, der som en del af deres kommercielle drift gør brug af luftfragt til forsendelse af deres produkter. I behovet for en fleksibel arealanvendelse virker bemærkningerne indskrænkende og dermed uhensigtsmæssige og vanskelige at operere under.

Det fremgår flere steder i bemærkningerne, at stationsnærhedsprincippet sætter begrænsninger for anvendelsen af lufthavnens areal, herunder størrelsen af kontorfaciliteter. CPH skal i denne forbindelse gøre opmærksom på, at stationsnærhedsprincippet ikke finder anvendelse på CPH's areal. Lufthavnen er således i Fingerplanen udlagt som et særligt areal, der ikke er omfattet af de bestemmelser, hvor stationsnærhedsprincippet gælder. Dette er konkluderet af en tidligere ressortmyndighed for Fingerplanen. Alle henvisninger til stationsnærhedsprincippet bør derfor udgå. Desuden bør lovbemærkningerne ikke henvise til regulering i Fingerplanen, da Fingerplanens regulering over tid kan ændres, mens loven stadig er gældende. Dette skal skabe unødigt usikkerhed om, hvad der er gældende.

Det fremgår i relation til § 4, stk. 3, at *"Det forudsættes således også, at lufthavnen i forbindelse med indgåelse af lejekontrakter med virksomheder, der ønsker eksempelvis at etablere større bygninger i områderne, indfører en klausul i den pågældende kontrakt, der muliggør opsigelse inden for en rimelig tidsperiode set i forhold til behovet for brug af arealet til lufthavnsrelaterede aktiviteter."* Hensynet bag bemærkningen er varetaget via luftfartsloven og kapacitetsforpligtelsen og bør derfor udgå. Dette fremgår også indirekte af afsnittene før den citerede passus. § 4, stk. 3 fastsætter undtagelser til arealanvendelsen i stk. 2, netop fordi de omhandlede arealer er beliggende, hvor arealanvendelsen ikke vil være begrænset af hensyn til lufthavnsdriften, fordi arealerne ikke synes nødvendige i forhold til selve lufthavnsdriften. I lyset heraf synes det ikke korrekt at pålægge CPH eller CPH's lejere et så byrdefuldt aftalevilkår, der kan vanskeliggøre større investeringer i områderne og dermed vanskeliggøre udlejning af områderne. Se i øvrigt bemærkningerne ovenfor vedrørende langtidserhvervsudlejning og lovbestemte opsigelsesvarsler.

--000--

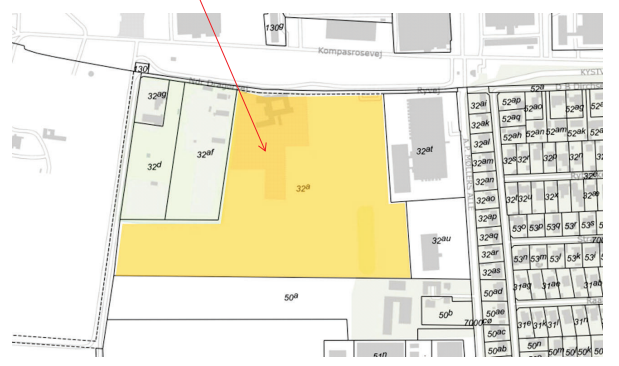
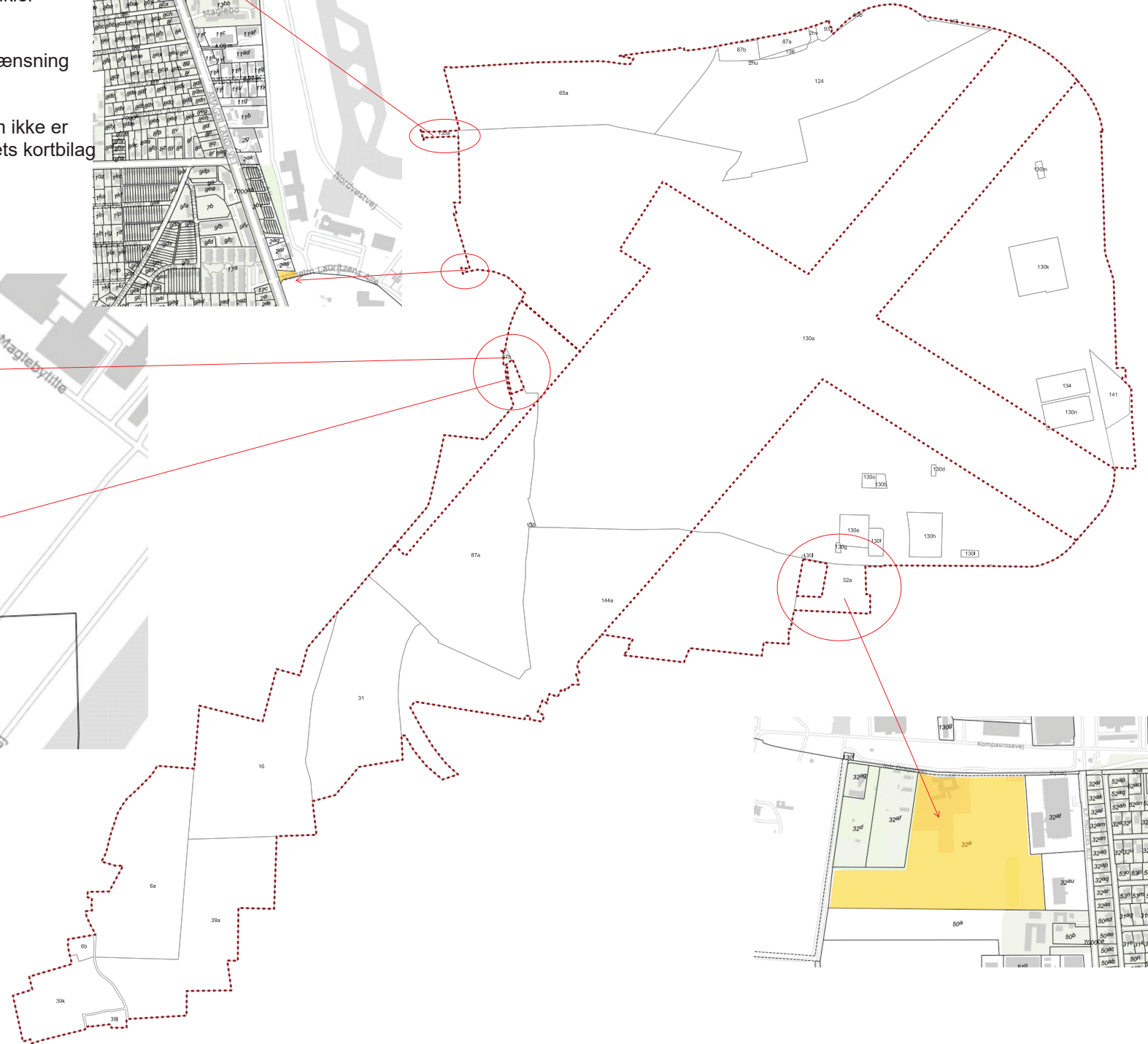
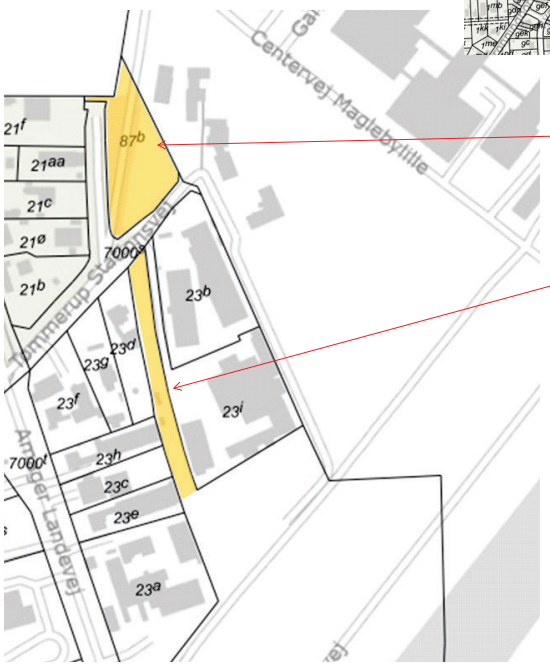
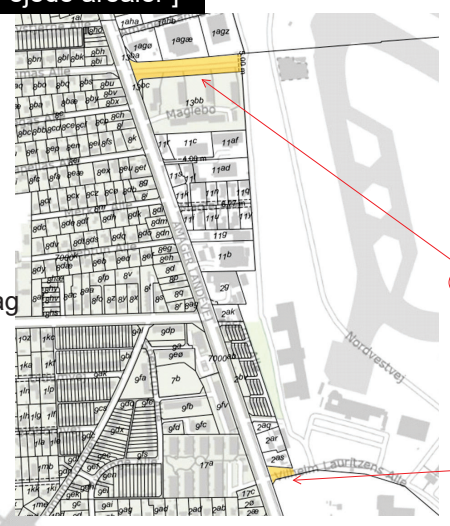
Såfremt Transportministeriet måtte have spørgsmål til høringssvaret, eller der måtte være behov for uddybning eller drøftelse, står CPH til disposition.

Med venlig hilsen

Else Ebbesen  
Associate General Counsel



- Matrikelnr. CPH-ejede matrikler
- Delområdeafgrænsning
- CPH-arealer som ikke er med i lovforslagets kortbilag



**Til:** sri@trn.dk (sri@trn.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Louise Spanget-Larsen (louisespanget@gmail.com)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 24-02-2023 17:25

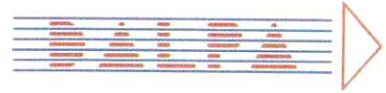
Herfra skal lyde et rungende nej til udvidelse af lufthavnen. Og ligeså en indtrængende bøn til jer, der har indflydelse: sig nej

Vi oplever i øjeblikket kommerciel lufthavns-greenwashing af værste slags. De beslutninger, vi træffer lige nu, de kan enten hjælpe med at afbøde eller yderligere eskalere konsekvenserne af vores misbrug af jordens ressourcer. Vi skal afvikle og ja, vi skal omstille, men vi skal så absolut ikke udvide og eskalere. Vi skal absolut ikke være hub eller knudepunkt. Vi skal trække i en helt anden retning.

Forstå FNs verdensmål og vores fælles ansvar for at reducere udledning af CO2 og nedbringe det ikke-cirkulære forbrug.

Udvis også respekt for lufthavnens nære naboer og alle i byen omkring lufthavnen. Fri os for mere støj, partikelforurening og fortsat kortsigtet, kommerciel tissen i bukserne.

Louise Spanget  
Maribovej 14, 1. tv  
2500 Valby  
26253292  
[Louisespanget@gmail.com](mailto:Louisespanget@gmail.com)



Søndermarksvej 16  
2500 Valby

telefon: +45 3613 2515  
e-mail: [dalpa@flyvebranchen.dk](mailto:dalpa@flyvebranchen.dk)  
web: [www.flyvebranchen.dk](http://www.flyvebranchen.dk)

Side 1 af 3

24. februar 2023

## Bemærkninger til *udkast til forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup* - Id nr.: 181623

Efter anmodning fra Transportministeriet fremsender Danish Airline Pilots Association (herefter DALPA) hermed bemærkninger til udkastet for loven om udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup, jf. anmodning sendt på e-mail af 27. januar 2023.

Det er af DALPAs opfattelse, at en afkortning af bane 30 i Københavns Lufthavn vil få mærkbare og særdeles negative konsekvenser for infrastrukturen til og fra Danmark via Københavns Lufthavn. DALPA fraråder på det kraftigste en sådan afkortning.

### Infrastruktur

Københavns Lufthavn er den sidste indgang til Danmark fra udlandet, når kraftige vejrforhold finder vej til hovedstadsområdet. I kraftig vind lukker Øresundsforbindelsen og færgerne ned, før lufthavnen må lukke, hvorfor infrastrukturen i Københavns Lufthavn er af afgørende betydning for den grænseoverskridende mobilitet. Det er baneforholdene i Københavns Lufthavn, der afgør, hvorvidt hovedstaden er i stand til at håndtere landende lufttrafik i kraftig vind. En forringelse af baneforholdene vil utvivlsomt påvirke lufttrafikken på en sådan måde, at det vil føre til aflysninger, forsinkelser eller omdirigering af lufttrafik til andre lufthavne.

I sådanne tilfælde vil luftfartsselskaberne i Københavns Lufthavn blive påvirket særdeles negativt, da aflysninger, omdirigeringer eller markante forsinkelser efterfølgende kan udmønte sig i erstatningsansvar, jf. forordning (EF) nr. 261/2004.

Ovenstående konsekvenser vil ligeledes påvirke den enkelte passager, der vil opleve unødvendige forsinkelser eller aflysninger af flyrejser. I sidste ende vil dette have mærkbar indvirkning på det samlede passagertal i Københavns Lufthavn.

### Regularitet

En lufthavn bedømmes ud fra dens beliggenhed og regularitet. Københavns Lufthavn har med sin centrale placering og for nuværende attraktive regularitet et godt renommé at beskytte.

En forkortelse af bane 30 vil dog medføre, at ovenstående kommer under et u hensigtsmæssigt pres, da kraftige vejrforhold på en forkortet landingsbane vil påvirke afgang- og ankomsttider i lufthavnen for bestandigt.

I sådanne tilfælde vil forordning (EF) nr. 261/2004, hvor det påhviler selskaberne at kompensere betalende gæster, endnu en gang træde i kraft og føre til både utilfredse passagerer og luftfartsselskaber.

### **Sikkerhed**

Erfaringsudtalelser fra flere piloter konkluderer, at en forkortelse af bane 30 er en direkte nedgradering af landingsbanen, hvilket ikke blot medfører forsinkelser, aflysninger og omdirigeringer med økonomiske konsekvenser for luftfartsselskaber men samtidig udgør en reel sikkerhedsrisiko for passagerer og medarbejdere. Vurderingen er entydig: En landing på en forkortet landingsbane i kraftige vejrforhold vil forøge risikoen for incidents eller accidents.

Hertil er det vigtigt at påpege, at der er en væsentlig forskel i, hvordan landingsberegninger i teoretisk forstand afviger fra landinger i praktisk forstand.

Aktuelle vejrforhold kan være en medvirkende faktor til, at en landingsdistance i praksis ikke er at sidestille med en teoretisk beregnet landingsdistance. Hver eneste meter landingsbane er essentiel som pilot, og det vil øge risikofaktoren betydeligt, hvis der mangler bare en meter.

Vi ønsker ligeledes at minde om, at en landingsdistance vil være kraftigt forøget i vinterlige vejrforhold. Tilisede baner og kraftig vind er oftest sammenfaldende faktorer, der begge øger landingsdistancen. Af sikkerhedsmæssige årsager kan vi derfor kun appellere til, at planerne for en baneforkortelse af bane 30 i Københavns Lufthavn opgives.

### **Gør lufthavnen bedre**

En forkortelse af bane 30 vil herudover være en forringelse af adskillige parametre for både selskaber, flyveledere og passagerer.

Udviklingen af Københavns Lufthavn er en vigtig brik i kvaliteten af infrastrukturen i Danmark, men udviklingsprojekter må aldrig være på bekostning af sikkerheden og regulariteten af lufttrafikken.

Den medfølgende forsinkelsesrisiko vil samtidig bevirke, at luftfartsselskaberne er nødsaget til at hæve prisen på billetter for at kompensere for eventuelle kompensationsbetalinger til forsinkede passagerer. Øgede billetpriser vil føre til faldende passagertal, som vil påvirke både selskaber men i den grad også lufthavnen.

En forkortelse af bane 30 vil potentielt også være medvirkende til, at selskaber fravælger at benytte lufthavnen, da øget risiko for omdirigeringer kan påvirke selskabernes indtjening negativt.

### **Miljø**

I kraftige vejrforhold vil der typisk være Single Runway Operation i brug i lufthavnen, hvilket resulterer i forsinkelser.



Ved normal flyoperation er det muligt for selskaberne at planlægge deres turer uden alternativ landingsmulighed, såfremt visse parametre er opfyldt. Ved sådan planlægning kan man nedsætte den lovpåkrævede brændstofmængde, hvilket medfører lavere brændstofforbrug på ruten i sig selv, da flyvemaskinen får en lavere totalvægt. Disse parametre opfylder en planlagt rute til Københavns Lufthavn.

Det er her vigtigt at give selskaberne så stor sikkerhed i at lande som overhoved muligt. Lavere landingsikkerhed vil resultere i, at selskaberne vil øge brændstofmængden og derved også brændstofforbruget, som har en direkte negativ indflydelse på miljøet.

Jo større risiko der er for en forsinkelse ved f.eks. at bringe et fly i en holding position, jo større chance er der for, at piloten vil tage yderligere brændstof med for at øge sikkerheden til et acceptabelt niveau.

### **Konklusion**

Det er DALPAs klare vurdering, at en forkortelse af bane 30 vil resultere i en forringet service, et forringet sikkerhedsniveau samt en negativ påvirkning af miljøet hos Københavns Lufthavn.

Det er yderst vigtigt, at de services som Københavns Lufthavn yder i dag, bliver ved med at være på et så højt plan fremadrettet. At gå på kompromis kan resultere i en nedsat indtjening for lufthavnen samt en forøget omkostningsrisiko for selskaberne.

Den service, som Københavns Lufthavn leverer i dag, er en af Europas bedste. Lad det fortsætte sådan!

På vegne af Danish Airline Pilots Association



Kasper Svendsen

Sekretariatschef





Søndermarksvej 16  
2500 Valby

telefon: +45 3613 2515  
e-mail: [fpu@flyvebranchen.dk](mailto:fpu@flyvebranchen.dk)  
web: [www.flyvebranchen.dk](http://www.flyvebranchen.dk)

Side 1 af 1

Den 24. februar 2022

## Bemærkninger til *udkast til forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup - Id nr.: 181623*

Efter anmodning fra Transportministeriet fremsender Flyvebranchens Personale Union (herefter FPU) hermed bemærkninger til udkastet for loven om udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup, jf. anmodning sendt på e-mail af 27. januar 2023.

Det er af FPU's opfattelse, at en afkorting af bane 30 i Københavns Lufthavn vil få mærkbare og særdeles negative konsekvenser for infrastrukturen til og fra Danmark via Københavns Lufthavn. FPU fraråder på det kraftigste en sådan afkorting.

### Infrastruktur

Københavns Lufthavn er den sidste indgang til Danmark fra udlandet, når kraftige vejrforhold finder vej til hovedstadsområdet. I kraftig vind lukker Øresundsforbindelsen og færgerne ned, før lufthavnen må lukke, hvorfor infrastrukturen i Københavns Lufthavn er af afgørende betydning for den grænseoverskridende mobilitet. Det er baneforholdene i Københavns Lufthavn, der afgør, hvorvidt hovedstaden er i stand til at håndtere landende lufttrafik i kraftig vind. En forringelse af baneforholdene vil utvivlsomt påvirke lufttrafikken på en sådan måde, at det vil føre til aflysninger, forsinkelser eller omdirigering af lufttrafik til andre lufthavne.

I sådanne tilfælde vil luftfartsselskaberne i Københavns Lufthavn blive påvirket særdeles negativt, da aflysninger, omdirigeringer eller markante forsinkelser efterfølgende kan udmønte sig i erstatningsansvar, jf. forordning (EF) nr. 261/2004.

Ovenstående konsekvenser vil ligeledes påvirke den enkelte passager, der vil opleve unødvendige forsinkelser eller aflysninger af flyrejser. I sidste ende vil dette have mærkbar indvirkning på det samlede passagertal i Københavns Lufthavn.

### Regularitet

En lufthavn bedømmes ud fra dens beliggenhed og regularitet. Københavns Lufthavn har med sin centrale placering og for nuværende attraktive regularitet et godt renommé at beskytte.

En forkortelse af bane 30 vil dog medføre, at ovenstående kommer under et u hensigtsmæssigt pres, da kraftige vejrforhold på en forkortet landingsbane vil påvirke afgang- og ankomsttider i lufthavnen for bestandigt.

I sådanne tilfælde vil forordning (EF) nr. 261/2004, hvor det påhviler selskaberne at kompensere betalende gæster, endnu en gang træde i kraft og føre til både utilfredse passagerer og luftfartsselskaber.

## Sikkerhed

Erfaringsudtalelser fra flere piloter konkluderer, at en forkortelse af bane 30 er en direkte nedgradering af landingsbanen, hvilket ikke blot medfører forsinkelser, aflysninger og omdirigeringer med økonomiske konsekvenser for luftfartsselskaber men samtidig udgør en reel sikkerhedsrisiko for passagerer og medarbejdere. Vurderingen er entydig: En landing på en forkortet landingsbane i kraftige vejrforhold vil forøge risikoen for incidents eller accidents.

Hertil er det vigtigt at påpege, at der er en væsentlig forskel i, hvordan landingsberegninger i teoretisk forstand afviger fra landinger i praktisk forstand.

Aktuelle vejrforhold kan være en medvirkende faktor til, at en landingsdistance i praksis ikke er at sidestille med en teoretisk beregnet landingsdistance. Hver eneste meter landingsbane er essentiel som pilot, og det vil øge risikofaktoren betydeligt, hvis der mangler bare en meter.

Vi ønsker ligeledes at minde om, at en landingsdistance vil være kraftigt forøget i vinterlige vejrforhold. Tilisede baner og kraftig vind er oftest sammenfaldende faktorer, der begge øger landingsdistancen. Af sikkerhedsmæssige årsager kan vi derfor kun appellere til, at planerne for en baneforkortelse af bane 30 i Københavns Lufthavn opgives.

## Gør lufthavnen bedre

En forkortelse af bane 30 vil herudover være en forringelse af adskillige parametre for både selskaber, flyveledere og passagerer.

Udviklingen af Københavns Lufthavn er en vigtig brik i kvaliteten af infrastrukturen i Danmark, men udviklingsprojekter må aldrig være på bekostning af sikkerheden og regulariteten af lufttrafikken.

Den medfølgende forsinkelsesrisiko vil samtidig bevirke, at luftfartsselskaberne er nødsaget til at hæve prisen på billetter for at kompensere for eventuelle kompensationsbetalinger til forsinkede passagerer. Øgede billetpriser vil føre til faldende passagertal, som vil påvirke både selskaber men i den grad også lufthavnen.

En forkortelse af bane 30 vil potentielt også være medvirkende til, at selskaber fravælger at benytte lufthavnen, da øget risiko for omdirigeringer kan påvirke selskabernes indtjening negativt.

## Miljø

I kraftige vejrforhold vil der typisk være *Single Runway Operation* i brug i lufthavnen, hvilket resulterer i forsinkelser.

Ved normal flyoperation er det muligt for selskaberne at planlægge deres turer uden alternativ landingsmulighed, såfremt visse parametre er opfyldt. Ved sådan planlægning kan man nedsætte den lovpåkrævede brændstofmængde, hvilket medfører lavere brændstofforbrug på ruten i sig selv, da flyvemaskinen får en lavere totalvægt. Disse parametre opfylder en planlagt rute til Københavns Lufthavn.

Det er her vigtigt at give selskaberne så stor sikkerhed i at lande som overhoved muligt. Lavere landingsikkerhed vil resultere i, at selskaberne vil øge brændstofmængden og derved også brændstofforbruget, som har en direkte negativ indflydelse på miljøet.

Jo større risiko der er for en forsinkelse ved f.eks. at bringe et fly i en holding position, jo større chance er der for, at piloten vil tage yderligere brændstof med for at øge sikkerheden til et acceptabelt niveau.

### Konklusion

Det er FPU's klare vurdering, at en forkortelse af bane 30 vil resultere i en forringet service, et forringet sikkerhedsniveau samt en negativ påvirkning af miljøet hos Københavns Lufthavn.

Det er yderst vigtigt, at de services som Københavns Lufthavn yder i dag, bliver ved med at være på et så højt plan fremadrettet. At gå på kompromis kan resultere i en nedsat indtjening for lufthavnen samt en forøget omkostningsrisiko for selskaberne.

Den service, som Københavns Lufthavn leverer i dag, er en af Europas bedste. Lad det fortsætte sådan!

På vegne af Flyvebranchens Personale Union

A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'Thilde Waast'.

Thilde Waast  
Formand



---

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Mette Birchholdt (mette.birchholdt@yahoo.dk)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 24-02-2023 18:23

Jeg er blevet bekendt med, at lovforslag til udbygning af Københavns Lufthavn ikke indeholder en beregning af klimaeffekterne af den øgede flyvning. Det synes jeg er helt uacceptabelt, for det drejer sig om en anslået stigning i antal passagerer fra 30 mio. til 40 mio., ja måske helt op i nærheden af en fordobling af passagerantallet. Dertil kommer fragtflyvninger.

På alle andre infrastrukturprojekter laves en beregning af klimaeffekterne. Når alle andre sektorer skal reducere CO<sub>2</sub>-udledninger med 70%, må det også gælde for lufthavnen. Regeringen har forpligtet sig til Parisaftalen og må derfor også sikre, at alle lovforslag lever op til principperne i Parisaftalen. Der bør stilles krav, som omfatter en reduktion i CO<sub>2</sub> udslip fra flyvningerne – ikke kun fra lufthavnsbygningerne.

Lovforslaget skal også omfatte de naturmæssige konsekvenser. De er kun overfladisk behandlet i miljøvurderingen, hvor der står, at ”arealer plejes og vedligeholdes løbende og bevidst med henblik på at undgå tilstedeværelse af fugleliv eller plantevækst, der kan udgøre en risiko for flysikkerheden.” Der er altså kun tale om lufthavnens område, hvor der på denne måde bevidst begrænses biologisk mangfoldighed. Men lufthavnen påvirker i høj grad de omgivende arealer. Således er det observeret, at der i områderne rundt om lufthavnen er færre insekter, og at viber de senere år nærmest er forsvundet. Det bør derfor undersøges grundigt, om bekæmpelse af insekter og fugleliv på lufthavnens områder påvirker områderne uden for lufthavnen. Den indflydelse, som væksten i antal fly vil have på Natura 2000-område 142 eller Natura-2000 område 143 samt fredede og rødlistede arter, må vurderes grundigt, inden loven vedtages.

Venlig hilsen  
Mette Birchholdt  
Grønagervej 4  
2300 København S  
Telefon 60642944

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Gitte Jensen (2gittejensen@gmail.com)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 24-02-2023 20:37

Godaften,

Jeg ønsker at give mit besyv med i forhold til ovenstående høring.

Overordnet mener jeg ikke, at de lokale miljøkonsekvenser er ordentligt behandlet i lovforslaget. Paragraf 5 henviser til at miljøkonsekvenser kan behandles senere. Reduktion af støj, luftforurening og sikring af grundvandet må være en del af lovforslaget fra starten.

Københavns Lufthavn er en af de mest bynære lufthavne i Europa. I andre storbyer ligger lufthavnen længere udenfor byen. Det kan ikke passe, at så bynære en lufthavn skal være nordisk hub for fragt og betjene et stort antal transitpassagerer. Der må tænkes i andre løsninger, f.eks. en satellit for fragtflyvninger i et område, hvor der ikke bor så mange børnefamilier og er skoler, børneinstitutioner og udendørs sportsarealer. Andre lufthavne, f.eks. Schipol, har et loft over antal fly per døgn. Dette kunne være en mulighed, hvor lufthavnen ville kunne give "passagerne en god oplevelse med et sammenhængende terminal-område", som de skriver; og samtidig beskytte borgerne mod mere støj og luftforurening.

Den store vækst i antal flyvninger, og at der med lovforslaget banes der vejen for en yderligere vækst samt at standpladserne nær ved Kastrup og København udbygges, bekymrer mig. Der er en stor risiko for, at dette vil påvirke støj og luftforureningen i området. Støj, lugt og luftforurening må undersøges grundigt inden, at loven vedtages. Den VVM som er lavet er mangelfuld.

### Støj

Støjgrænserne i Danmark er 58 db. Men alligevel må lufthavnen støje om natten op til 80 db. Det er særligt fragtfly, som er ældre og mere støjende, som flyver om natten. Det forstyrrer nattesøvnen. WHO har kritiseret de danske støjgrænser på 58 db for at være for høje, da det kan skade helbredet med støj. Ny forskning viser, at støj kan give kræft og demens. Jeg mener, at den reelle støj omkring Københavns Lufthavn må undersøges grundigt før lovforslaget vedtages. Der må sikres en ordentlig kontrol med støjen fra lufthavnen, hvor det ikke er lufthavnen selv, som står for det. Derudover har andre lufthavne i Europa f.eks. Hamborg, Frankfurt og München forbud mod flyvninger om natten. Dette burde også indføres i København.

- Alt efter hvordan vinden står, er vi nødt til at holde vinduerne lukkede om natten, da der er for meget larm i forbindelse med flyvninger. -

### Luftforurening og lugt

Jeg oplever ofte en kraftig lugt af flydiesel fra lufthavnen, så jeg næste ikke kan have åbne vinduer. Dette gør mig bekymret i forhold til, om det er sundhedsskadeligt.

Det anerkendes i bemærkningerne til loven, at der kan være risiko for, at ultrafine partikler kan påvirke det omkringliggende miljø – altså at de kan være sundhedsskadelige. Dette er ikke en mulig fremtidig risiko, men der er allerede masser af dokumentation og viden på området, som viser at ultrafine partikler kan give kræft, hjertekar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler. Der er i flere målinger målt høje koncentrationer af ultrafine partikler i områderne omkring lufthavnen (CPH Solution Lab, Kåre Press og lufthavnens egne målinger). Jeg mener, at der må være rettidigt omhu og gælde et forsigtighedsprincip, sådan at borgernes sundhed ikke sættes på spil. Den nuværende luftforurening må undersøges grundigt inden, loven vedtages. Og det må undersøges, om der er flere som bliver syge på Amager pga luftforurening.

### Grundvand

Lufthavnen har i årevis forurenet grundvandet og drikkevand i Tårnby og Dragør med PFAS. Denne sag må afsluttes inden, lufthavnen kan få lov til at gennemføre så stort et byggeprojekt. Lufthavnen må vedkende sig sit erstatningsansvar ellers risikerer regningen at ende hos borgerne.

### Klima

Det er helt uacceptabelt at lovforslaget ikke indeholder en beregning af klimaeffekterne af den øgede flyvning – både stigning i antal passagerer fra 30 mio til 40 og potentielt 55 mio og også fragtflyvninger. På alle andre infrastrukturprojekter laves en beregning af klimaeffekterne. Alle andre sektorer skal reducere CO2 udledninger med 70%. Dette må også gælde for lufthavnen. Regeringen har forpligtet sig til Parisaftalen og må derfor også sikre, at alle lovforslag lever op til principperne i Parisaftalen. Dette kunne gøres ved, at sætte krav til stigningen i antal flyvning så det afhænger af reduktionen i CO2 udslip fra flyvningerne – ikke kun selve lufthavns bygningerne.

### Biodiversitet og natur

De naturmæssige konsekvenser er alt for overfladisk behandlet i loven og i VVM'en. Der står i VVM'en, at "arealer plejes og vedligeholdes løbende og bevidst med henblik på at undgå tilstedeværelse af fugleliv eller plantevækst, der kan udgøre en risiko for flysikkerheden." Endvidere står der i VVM'en, at det kun er inde på lufthavnens område, at der på denne måde bevidst begrænses biologisk mangfoldighed. Men der er flere observationer af, at der i områderne udenfor lufthavnen er færre insekter og at viben over de senere år nærmest er forsvundet. Det burde derfor undersøges grundigt om bekæmpelse af insekter og fugleliv på lufthavnens områder påvirker områderne udenfor lufthavnen. Den indflydelse, som væksten i antal fly, både passagerer og fragt, vil have på Natura 2000-område 142 eller Natura-2000 område 143 samt fredede og rødlistede arter, må vurderes i en grundig VVM inden loven vedtages.

### Ejendomspriser

Hvis flytrafikken og støjen stiger yderligere, er der en risiko for, at huspriserne falder. Undersøgelser fra Skrydstrup flyveplads viste at hvis flystøjen stiger en db, så falder huspriserne med 0,5-1,1% (<https://www.jv.dk/haderslev/300-siders-laesning-klar-til-naboerne-Rapport-om-miljoekonsekvenserne-af-F-35-er-klar/artikel/2733416>). Jeg bor tæt på lufthavnen og risikerer, at min bolig falder i værdi. Derfor mener, jeg at en kompensationsordning må etableres for os, som bor tæt ved lufthavnen.

### Myndighederne må stille krav til lufthavnen og uvildig kontrol

Udover at lave grundige undersøgelser af støj og luftforurening, må der også sættes krav til lufthavnen, sådan at stigningen i antal fly ikke medfører, at støj og luftforureningen øges til skade for børn og voksne i området. Lufthavnen skriver, at nye og moderne fly støjer mindre. Myndighederne må gennem krav sikre, at det reelt er disse fly, som kommer til at flyve fra Københavns lufthavn.

Med den stigende opmærksomhed på forurening og de sundhedsmæssige konsekvenser, som f.eks. PFAS sagen er et eksempel på, må der som et minimum laves grundige undersøgelser af støj og luftforurening i områderne omkring lufthavnen samt være grundig og uvildig kontrol med lufthavnen inden en yderligere stigning

i passagerer og fragtflyvninger tillades og inden loven om et omfattende byggeri i lufthavnen vedtages.

Som borger og nabo til lufthavnen er vi nødt til at have en garanti for, at der fra myndighederne føres grundig og uvildig kontrol med en så stor virksomhed og forurener, som lufthavnen. Den nuværende kontrol er svært gennemskuelig, og vi føler ikke, at vi har et godt overblik over, hvilke myndigheder, der er ansvarlige for kontrol med støj, luftforurening og grundvand.

Venlig hilsen  
Gitte Jensen  
Gemmas Alle 16b  
2770 Kastrup

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Matthias Kisch (Matthias@dyrkjaer.dk)  
**Titel:** Høringssvar til lufthavnsudvidelse  
**Sendt:** 25-02-2023 06:21

Klokken er lidt i 6 om morgenen en lørdag og jeg ligger og overvejer om jeg skal lave et høringssvar ift. den udvidelse kastrup lufthavn ønsker.

Mens jeg ligger lytter jeg til en summen. Lyden stiger og falder igen. Det er et fly, jeg ved ikke hvor det skal hen på dette tidspunkt. Det sætter tanker i gang om udlængsel, ferie, oplevelser, men det kan også høres. Hver dag kan det høres. Nogle dage mere end andre.

En udvidelse har betydning for Amager på godt og ondt.

Som 4. generation i min familie på Amager og mine børn som 5. generation har lufthavnen i mange år også påvirket mig og min familie.

Jeg har boet under indflyvningen til tværbanen som har været benyttet når vinden har været hård fra øst og den er en del af min opvækst.

Jeg har på mange måder et nostalgisk syn på baggrundsstøjen fra lufthavnen, den minder mig om hvor jeg er. Jeg er hjemme på mit og vores Amager.

Men en udvidelse har konsekvenser. Konsekvenser vi lærer påvirker ikke bare miljøet men også mennesker. Det er støj og det er miljøet og vores sundhed. Det er mine børns fremtid der påvirkes. De er her også, de indånder den samme luft og lytter til den samme støj.

For deres skyld vil jeg opfordre til at man ikke kun tænker økonomi og vækst og hvad der er godt for lufthavnen, men også hvad der er godt for menneskene og familier der bor omkring lufthavnen. Hvorfor jeg opfordrer til at man, tænker i begrænsning af støj og forurening.

Støjen må holdes til dagtimerne og skal ikke øges ved at lempe på grænseværdier.

Man må også tænke støj på en anden måde end bare et gennemsnit over en tidsperiode, for støj opleves i nuet. Vores ører og hjerner laver ikke et gennemsnit når den skal vurdere om noget larmer og støjer, så er det den umiddelbare støj i nuet vi oplever, og som skal begrænses. Lige så om natten, hvor andre støjkilder i baggeundskludetæppet forsvinder, trafikstøjen, naboens græsslåmaskine og teenagerens musikanlæg. Natten bør være hellig ift. støj og afslapning og ikke gennembrydes af øjeblikke af ekstrem larm fra fragtfly der lander og letter.

Jeg ved at mange høringer opleves som skinprocesser, hvor resultatet er givet på forhånd, men jeg vil alligevel med mit høringsbrev, der ikke har forholdt sig til de konkrete tal eller lufthavnens fysiske forhold de ønsker. Opfordre til at man kigger på de grænseværdier der er for støj og forurening, måske etablerer yderligere målestationer og gentænker om man kan lave støjgrænserne på en måde der tilgodeser naboer, som oplever støjen i øjeblikket og ikke i regnearket som et gennemsnit.

Venlig hilsen  
Matthias Kisch

---

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Alex Lauridsen (alex.ejendomme@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 25-02-2023 08:53

Høringssvar vedr. CPHs udvidelse/udvikling

Jeg bor i yderkanten af støjzone for ind- og udflyvning, Kalvebodvej 215.

Jeg oplever en øget støjgene fra fly der ikke korrekt overholder deres rute, hvorfor boligområderne overflyves unødigt til stor gene. Jeg vil derfor gerne stille spørgsmål ved om LDEN - flystøjberregninger er retvisende. Man må forvente at støjberregningerne er beregnet ud fra at flyene korrekt starter på 22R mod RUBAT eller lander over RUBAT på 04L. Når fly korrekt passerer over RUBAT så flyver de ikke over boliger men over Kongelundsskoven. Desværre er der dagligt mange afvigelser hvor flyene drejer væk fra ruterne så snart de har sluppet jorden eller ankommer fra punkter hvor de ikke passerer RUBAT. Alle disse ulovlige afvigelser tror jeg ikke at er medregnet i CPHs støjberregninger hvorfor vi i området er langt mere støjbelastet end hvad der officielt fremgår.

Vi er i forvejen meget plaget af støjende fragtfly der i de sene aftentimer benytter 04R/22L med flyvninger over LEVDO og derved direkte over boliger. Hvis disse flyvninger øges kan man på ingen måde holde sig inden for støjgrænserne.

Jeg ved at min grundejerforening i 2021 har anmodet CPH om en permanent støjmåler for at få afdækket hvilken støjbelastning der reelt er i området. Dette kunne CPH desværre ikke tilbyde, men henviste til miljø- og Trafikstyrelsen. Senere har min grundejerforening ansøgt om at låne en mobil støjmåler opsat på Kalvebodvej 217. Dette fik man desværre afslag på grundet at der tidligere havde været støjmålinger på Kalvebodvej 247.

Støjmålingen i 2019 på Kalvebodvej 247 viste at Flystøjbelastningen (LDEN) i måleperioden var omkring 64 dB, hvilket er 2 dB mere end i beregninger fra 2018. CPH konkluderede at der i måleperioden var en større andel af starter på bane 22 (ca. 90%) end årsgennemsnittet (68%) og vurderede derfor at måling og beregninger stemte meget godt overens.

Da jeg kan konstaterer at der er mange uregelmæssigheder i baneanvendelse og ruter hvor flyene ikke korrekt overflyver RUBAT vil jeg ønske målingerne gentaget, gerne permanent men i det mindste i en periode med spidsbelastning i CPH. Jeg er sikker på at sådanne reelle målinger vil afdække et stort problem allerede uden at man udvider yderligere.

Mvh Alex Lauridsen

## HØRINGSSVAR VEDRØRENDE "LOV OM RAMMERNE FOR UDVIKLING AF KØBENHAVNS LUFTHAVN, KASTRUP"

Fra Grundejerforeningen Skøjtevænget.

(Skøjtevænget 2 til 24 og 1 til 15, Oberst Kochs Alle 8A til 16, samt Skøjtevej40 til 48)

Grundejerforeningen har læst de dokumenter, der er publicerede i høringen gældende udvikling af Københavns lufthavn. Det fremgår af lovforslaget, at der gives mulighed for, at tværbanen kan flyttes længere mod syd, væk fra boligbebyggelsen i Kastrup, og nærmere havet, ligesom tværbanen i den sammenhæng ensrettes, således at flytrafik over Kastrup undgås. Det fremgår også af dokumenterne, at der samtidigt gives mulighed for yderligere terminalbygninger og flere standpladser mellem tværbanen og Kastrup By (mod nord).

Som udgangspunkt stiller foreningen sig positiv til ændringen af tværbanens placering og ensretning af denne, da det formentlig vil påvirke støjbilledet i Kastrupområdet positivt og bevirke mindre støj fra fly, der benytter tværbanen.

Foreningen ser med større bekymring på muligheden for yderligere terminalbygninger og flystandpladser i nord, da udvidelsen af standpladser vil betyde flere fly, hvis transport til og fra standpladserne vil øge støjbelastningen i Kastrupområdet.

Det er i den forbindelse foreningens forhåbning og forventning, at lufthavnen i forbindelse med etablering af nye terminalbygninger og standpladser sikrer, at disse bygninger og standpladser konstrueres på en sådan måde, at støj fra lufthavnen og dens trafik begrænses mest muligt, både gennem foranstaltninger som arkitektur og støjabsorberende facadematerialer, samt andre innovative løsninger.

Vi vil, udover ovenstående, også opfordre til, at der i forbindelse med udbygning af lufthavnen og den øgede trafik med passager- og fragtfly, tillige træffes beslutning om begrænsninger for hvornår fly på jorden tæt på Kastrup By må have sine motorer tændte. Her tænkes særligt på, at de standpladser, der giver støj mod Kastrup By ikke anvendes om natten, tidlig morgen og sen aften, til andet end stillestående fly.

På foreningens vegne  
Kenneth Schmidt, formand  
Skøjtevænget 13,  
2770 Kastrup

København d. 25. februar 2023

**Bemærkninger til UDKAST TIL Forslag til Lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup (id nr.: 139823)**

Efter anmodning fra Transportministeriet fremsender Danish Air Traffic Controllers Association (DATCA) hermed bemærkninger til udkastet for loven om udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup, jf. anmodning sendt på e-mail af 25. januar 2023.

Det er af DATCA's opfattelse, at en afkortning og delvis lukning af bane 12/30 i Københavns Lufthavn vil få mærkbare og særdeles negative konsekvenser for infrastrukturen til og fra Danmark via Københavns Lufthavn. DATCA fraråder på det kraftigste en sådan afkortning.

**Infrastrukturens udformning**

Et luftfartøj har, i forbindelse med start og landing, brug for så meget direkte modvind som muligt. Derfor er det optimale valg af start- og landingsbane altid den/de baner der peger i retning mod vinden.

I Københavns Lufthavn, Kastrup ligger hovedbanerne (RWY 04/22) i kompasretningerne 40 og 220 grader. Der er to hovedbaner, som er parallelle, hvilket gør at der kan startes på den ene bane mens der landes på den anden bane.

Udover hovedbanerne har Københavns Lufthavn Kastrup også en krydsbane eller tværbane (RWY 12/30) som ligger i kompasretningerne 120 og 300 grader.

Den samlede banekonstellation i Københavns Lufthavn, Kastrup dækker alle behov for baneretninger i forbindelse med alle slags vejrtyper. Denne stærke konstellation gør, at Københavns Lufthavn, Kastrup aldrig lukker for starter og landinger pga. infrastrukturen opbygning. Det i sig selv er både beundrings- og bemærkelsesværdigt.

Den stærke konstellation af baner gør derfor Københavns Lufthavn, Kastrup attraktiv for alle rejsende da regulariteten, effektiviteten og ikke mindst forudsigeligheden/tilgængeligheden for ens rejse er i den absolutte topklasse i verden.

Den nuværende infrastruktur i Københavns Lufthavn, Kastrup er et stykke specielt dansk infrastruktur som er essentiel for fremadrettet at opretholde samme regularitet som i dag.

Til sammenligning er det værd at bemærke, at mange af de store europæiske lufthavne alle har baneretninger der ligger i en mere optimal vindretning end Københavns Lufthavn, Kastrups banesystem. Disse lufthavnes banesystemer ligger i en mere øst-/vestlig retning og tager derved i større grad højde for den meget udbredte øst-/vestenvind. Som eksempel ligger Frankfurt med baneretninger 07/25, London Heathrow med 09/27, München med 08/26 og Paris Charles de Gaulle med 08/26 og 09/27.

I tilfælde af at tværbanen (RWY 12/30) gøres kortere og der lukkes for operationer i bestemt retning, vil det, hævet over enhver tvivl, betyde perioder hvor Københavns Lufthavn Kastrup er lukket for operationer til stor gene for de rejsende.

## Forslagets argumenter

Afsnit 2.2.2 side 13:

*Den internationale luftfartsorganisation ICAO («International Civil Aviation Organisation») anbefaler, at lufthavne har en anvendelsesprocent på 95. Anvendelsesprocent for Københavns Lufthavn, Kastrup, vil falde ved en ændring af tværbanen, men vil fortsat ligge inden for ICAO's anbefaling på 95 procent.*

95% kan umiddelbart lyde af meget, men hvis man tager genen for den enkelte borger i betragtning, så bliver tallet af en markant og anseelig støjrelse.

I 2019 håndterede Københavns Lufthavn, Kastrup ca. 30.000.000 passagerer årligt. Med en anvendelsesprocent på 95% vil det betyde at 1.500.000 borgere potentielt vil blive berørt af en banelukning og baneforkortelse.

Københavns Lufthavn, Kastrups ambition om at nå et årligt passagertal på ca. 40.000.000, vil betyde at potentielt 2.000.000 borgere vil blive berørt. Det er store tal, med store konsekvenser til følge for den enkelte borger.

I dag er adgangen/tilgangen til Københavns Lufthavn, Kastrup 100% pga. den nuværende gode banekonstellation. Hvis en banelukning og baneforkortelse gennemføres, betrædes der urørte vande, og i takt med stigningen i mere ekstreme vejrfænomener, vil det få mange uforudsigelige konsekvenser for den enkelte borger.

Afsnit 3 side 18:

*Det vurderes dog, at de samfundsøkonomiske gevinster ved, at Københavns Lufthavn, Kastrup, fortsat har tilstrækkelig kapacitet til at kunne tilbyde attraktive start- og landingstidspunkter, overstiger de omkostninger, der er forbundet med en ændring af tværbanen.*

Hvis tilgangen til banelukningen og baneforkortelsen udelukkende er merkantil, er ovenstående korrekt, men betragtes bane 12/30 som et stykke kritisk dansk infrastruktur med tilgængelighed for øje, så bliver resultatet et helt andet. Værdien af altid at have 100% tilgængelighed til Danmark via luften kan ikke gøres op monetært, det handler om værdien af at kunne komme hjem til sin familie i tide, at kunne stole på at Danmark altid er tilgængeligt og sikkerheden i at vide at Københavns Lufthavn, Kastrup, og dermed Danmark, altid er åbent.

Afsnit 5 side 19:

*Lovforslaget har i sig selv ikke administrative konsekvenser for borgerne.*

Hvis potentielt 2.000.000 passagerer årligt bliver berørt af banelukningen og baneforkortelsen, så vil det unægtelig få administrative konsekvenser for borgerne i form af erstatningssager, tabt arbejdsfortjeneste, omkostningsrefusioner mv.

## Konklusion

Der er god grund til at tænke sig godt om inden et stykke dansk infrastruktur af høj klasse sløjfes uanset årsagerne hertil. Den tilgængelighed der i dag findes for samtlige rejsende/brugere af Københavns Lufthavn, Kastrup er unik og betydningen kan ikke undervurderes – hvor man som rejsende i dag altid kommer hjem til Danmark vil man, ved en lukning af tværbanen i fremtiden komme til at opleve at man strander i f.eks Stockholm eller andre europæiske lufthavne til stor gene for den enkelte borger.



Esben Blum,

Formand





---

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Susanne Felland (susanne.felland@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar vedrørende udbygningen af Københavns Lufthavn  
**Sendt:** 25-02-2023 11:51

Københavns Lufthavne A/S støjforurener, luftforurener, jordforurener og vandforurener i Dragør og Tårnby.

Udbygningen af Københavns Lufthavn med tilhørende planer om en stigning fra 30.000.000 til 40.000.000 årlige passagerer bekymrer os, der er nabo til Københavns Lufthavn (CPH). Oveni i kommer fragtflyvninger - ALLE DØGNETS TIMER.

Min bekymring får ekstra næring, når CPH prøver at tiltrække flere cargoflyvninger med et salgsargument om, at i København er der 'NO CURFEW' især fordi CPH er den lufthavn i Skandinavien, der ligger tættest på boligområder med daginstitutioner, skoler og fodboldbaner i lufthavnens baghave.

Se CPH's egen video på YouTube, hvor man kan se boliger i baggrunden:  
<https://youtu.be/0byy3FOd2R4>

Dét giver anledning til mange bekymringer for os naboer.

Jeg er bekymret over, at CPH lykkes med deres lobbyarbejde om at vækst og hensyn til erhverv og arbejdspladser er vigtigere end mennesker af kød og blod, som er nabo til CPH.

Jeg er bekymret over, at vi naboer bliver ignoreret i debatten om udvidelsen af CPH's lufthavn, når Miljøstyrelsens vejstøjstrategi vurderer, at støj har negative sundhedseffekter og er årsag til 200-500 for tidlige dødsfald om året. Desuden bekymrer det mig, at Trafikministeriet ikke har lavet en lignende strategi for at reducere trafikstøj, som indbefatter flytrafik.

Jeg er bekymret over, hvad udvidelsen vil betyde for hele infrastrukturen på Amager, som bivirkning af flere passager-og cargoflyvninger.

Jeg er bekymret over langtidseffekterne af, at mine børn har løbet og spillet fodbold i en stigende dunst af fuel fra CPH.

Jeg er bekymret over, om prisen på vores ejendomme falder, hvis ikke Trafikministeriet sætter en stopper for, at gamle cargofly kan lande og lette i CPH - hele døgnet.

Og endelig er jeg bekymret over, om vi naboer til CPH bliver hørt og om vores bekymringer vil blive taget alvorligt.

Venlig hilsen

Susanne Felland  
Otto Liebes Alle 14  
2770 Kastrup

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Michael Wieland (wieland2010@gmail.com)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 25-02-2023 14:26

**Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.**

**25-02-2023**

Har ladet mig fortælle, at de lokale miljøkonsekvenser ikke er ordentligt behandlet i lovforslaget, med henvisning til Paragraf 5 - håber ikke det er rigtigt? Syntes i hvert fald at "kortene skal på bordet" med hensyn til miljøkonsekvenserne, så alle har konkrete resultater at forholde sig til inden en så vigtig beslutning, tages om yderligere udvidelse af Københavns Lufthavn i Kastrup.

Husker tydeligt hvordan Københavns Lufthavn i Kastrup, sidst undskyldte i medierne over for Kastrups borgere, da de under ombygning af de eksisterende startbaner (øst-/vestlige retning ud over Øresund /Køgebugt området), der skulle tilpasses de nye store AIRBUS fly, brugte start tværbanen (nord/syd gående retning – altså ind over Kastrups boligkomplekser og det centrale København), og som de samtidig lige forinden flyttede 300 meter længere mod stranden. NU VIL DE HAVE DEN BANE PERMANET I BRUG, absolut en uacceptabel løsning !

Vi oplever at start-/landings tværbanen allerede er taget i almindelig brug (nord/syd gående retning), og mere ofte end tidligere. Det virker som om, det er det mest naturlige, nu har de "glemt" hvad de undskyldte for tidligere. Man kunne godt få en fornemmelse af, at det hele var planlagt på forhånd, og at de nye tiltag blot er en godkendelses formssag med Kastrup/Tårnby Kommune?

**Støj:**

Har fået oplyst, at støjgrænserne i Danmark er 58 dB. Men alligevel må lufthavnen støje om natten op til 80 dB. Det er særligt fragtfly, som er ældre og mere støjende, som flyver om natten. Det forstyrrer nattesøvnen. WHO har kritiseret de danske støjgrænser på 58 dB for at være for høje, da det kan skade helbredet med støj. Ny forskning viser, at støj kan give kræft og demens – Igen helt uacceptabelt !

**Luftforurening og lugt:**

Mere og mere og oftere og oftere lugter der af flyer Diesel fra lufthavnen i Kastrup. Tror næppe, der er nogen der er i tvivl om, at det er sundhedsskadeligt, kan kun sige ENDNU ET PUNKT DER ER HELT UACCEPTABELT !

Ultrafine Diesel- og flyverbenzin partikler kan påvirke de omkringliggende miljøer og skabe alvorlige sygdomsproblemer – mener der er fortaget målinger målt med for høje koncentrationer af ultrafine partikler i områderne omkring lufthavnen (CPH Solution Lab, Kåre Press og lufthavnens egne målinger)?

HVOR ER VI PÅ VEJ HEN I DISSE "GRØNNE" TIDER ?

**Grundvand**

Det forlyder, at Lufthavnen i årevis har forurennet grundvandet og drikkevand i Tårnby og Dragør med PFAS. Denne sag bør undersøges færdigt, så resultater kan bearbejdes og løsninger findes inden, lufthavnen kan få lov til gennemførelse af et så stort et byggeprojekt.

**CO2 udledninger, holder det stik med klimaplanerne, hvis Lufthavnen udvides ??**

**Håber Kastrup/Tårnby Kommune vil passe på Kastrups borgere !!!**

Med venlig hilsen  
Faml. Wieland  
Cypres Alle 36  
2770 Kastrup

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Maya Arffmann (maya.arffmann@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar - udvidelse af Københavns Lufthavn  
**Sendt:** 25-02-2023 14:30

Kære Transportministerium

Hermed et høringssvar til udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.

Jeg har boet forskellige steder på Amager i 23 år og har i de seneste år - med kulmination lige før Coronaen brød ud - oplevet en markant stigning i støj- og lugtgener fra CPH - Københavns Lufthavn. Corona satte en midlertidig stopper for generne, men de er nu desværre ved at komme tilbage.

Vi er en gruppe borgere, der med borgergruppen *CPH uden udvidelse* gennem flere år har forsøgt at komme i dialog med CPH om deres udvidelsesplaner. Trods dialog på overfladen er det aldrig lykkedes os at få svar på centrale spørgsmål om, hvad udvidelsen betyder ift en stigning i støj- og lugtgener. Det er ikke min oplevelse, er der på nogen måde foreligger dokumentation for, er der ikke kommer en forøgelse af støj og lugtgener samt øget luftforurening med ultrafine partikler. Helt grundlæggende: hvad gør CPH for at mindske generne for de mange, mange tusinde borgere, institutioner og virksomheder som bor på Amager? Jeg er ikke imod en forøgelse af kapaciteten i lufthavnen og er fuldstændig på det rene med, at CPH en en kæmpe virksomhed med en masse medarbejdere og en vigtig brik i den danske økonomi - men det mindste I som politikere kan gøre i forbindelse med udvidelsen er at stille KRAV om, at der støjafskærmes/støjreduceres og at omfanget af ultrafine partikler mindskes - begge dele af sundhedsmæssige hensyn.

Myndighederne må stille krav til lufthavnen om uvildig kontrol - i dag kontrollerer lufthavnen sig selv. Udover at lave grundige undersøgelser af støj og luftforurening, må der også sættes krav til overvågning. Lufthavnen skriver, at nye og moderne fly støjer mindre. Myndighederne må gennem krav og overvågning sikre, at det reelt er disse fly, som kommer til at flyve fra Københavns lufthavn.

Som borger og nabo til lufthavnen er vi nødt til at have en garanti for, at der fra myndighederne føres grundig og uvildig kontrol med en så stor virksomhed og forurener, som lufthavnen. Den nuværende kontrol er svært gennemskuelig, og vi føler ikke, at vi har et godt overblik over, hvilke myndigheder, der er ansvarlige for kontrol med støj, luftforurening og grundvand.

Venlig hilsen

Maya Arffmann  
Tycho Brahes Alle 35, 3. th  
2300 København S  
Mobil 28 30 57 46



Date 25 February 2023

Ministry of Transport  
Frederiksholms kanal 27 F  
1220 København K, Denmark  
Email: trm@trm.dk, sri@trm.dk, toa@trm.dk

**Subject: A law on the framework for the development of Copenhagen Airport.**

The International Air Transport Association (IATA) welcomes the opportunity for IATA to submit comments regarding the suggested law on the framework for the development of Copenhagen Airport. IATA is the trade association for the world's airlines representing some 300 airlines and 83% of global air traffic, which includes both international and domestic carriers operating to and from Denmark. IATA supports many areas of aviation activity and contributes to the formulation of policies concerning civil aviation.

IATA has no specific objections to the proposal on a law on the framework for the development of Copenhagen Airport.

Airlines, passengers, and cargo need safe, functional and affordable airport infrastructure for their operations to thrive. IATA works with airports and government authorities on major airport development projects across the globe and seeks to ensure that they result in adequate infrastructure for airlines. IATA looks forward to a continued dialogue with regard to the future development of Copenhagen Airport.

Sincerely,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Catrin Mattsson', with a long horizontal flourish extending to the right.

Catrin Mattsson  
Area Manager, IATA, Nordic and Baltic

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Charlotte Norsker (charlotte.norsker@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 25-02-2023 15:04

Min familie og jeg siger nej tak til at lufthavnen udvider kapaciteten. Der skal ikke være mere støj eller forurening end der allerede er i forvejen. Lufthavnen ligger ikke ude på landet men tæt på beboelse, som i forvejen kan være til stor gene for disse mennesker. Vi tænker på miljø og mennesker så NEJ tak fra os.

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Line Huusom (linehuusom@hotmail.com)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 25-02-2023 15:41  
**Bilag:** MST\_Mail\_050922.pdf; MST\_Mail\_090922.pdf; MST\_Mail\_160123.pdf; MST\_Mail\_270922\_1.pdf; MST\_Mail\_270922.pdf; MAF\_klage\_060922.pdf; MAF\_klage\_120922.pdf; MAF\_klage\_180822\_2.pdf; MAF\_klage\_180822.pdf; MAF\_klage\_290922.pdf;

Høringssvar ang. udvidelsen af Københavns Lufthavn.

Vi er en familie på 5, som bor på Grækenlandsvej 121, 2300, og er meget imod den planlagte udvidelse af Københavns Lufthavn (CPH).

Det er der flere grunde til:

### 1. Støjforurening

- a. Vi oplever lokalt ikke, at de nuværende støjgrænser for lufthavnen overholdes - på trods af hvad lufthavnen selv dokumenterer i deres rapport "Årsrapport 2021 Flystøj i København Lufthavn". Vi har flere gange indsendt klager over støj, hvor vi har målt støjniveauer over grænseværdier (se vedhæftede indsendte klager). Og når Lufthavnens målemetoder er baseret på gennemsnit af et døgn og ikke aktuelle målinger, fx per time, giver det ikke et retvisende billede af det støjniveau, vi oplever lokalt.
- b. Vi kan ikke forstå, at Lufthavnen ikke skal overholder WHO's grænser for støj fra lufthavne (45 dB), når der er dokumenteret sundhedsskadelige effekter af høje lydniveauer. En lang række studier har vist at trafikstøj påvirker menneskers helbred negativt (her tænkes på iskæmiske hjertesygdomme, karsygdomme i hjernen og blodtryksforhøjelse), hvorfor det medfører omkostninger for samfundet blandt andet på grund af for tidlig død, tabt livskvalitet og øgede udgifter i sundhedsvæsenet i form af udgifter til medicin, lægebehandling og hospitalsindlæggelser. Trafikstøj påvirker ligeledes boligejere negativt. Trafikstøjens direkte omkostninger betales af boligejerne, idet støjbelastede boliger oplever et værditab på boligen. Kommuner og regioner betaler for behandling af sygdomstilfældene. Samfundet mister derudover arbejdsindtægter pga. fravær ved sygdom <https://www.regionh.dk/til-fagfolk/trafik/Analyser-og-rapporter-om-trafik/Luft-og-stoejforurening/Documents/Rapport-luft-og-st%C3%B8j%20Region-Hovedstaden.pdf>
- c. Dette gør sig især også gældende om natten ifølge miljøministeriet: "Støj har således sundhedsskadelige virkninger på mennesker og kan ved længere tids påvirkning føre til egentlige helbredseffekter. Især støj om natten vurderes som skadelig, da støj om natten kan gøre det vanskeligere at falde i søvn, give dårligere søvnkvalitet, forstyrre søvnen og medføre for tidlig vækning" <https://mst.dk/luft-stoej/stoej/trafikstoej/trafikstoej-og-sundhed/> Med natflyvninger fra Lufthavnen vil dette klart forringe vores livskvalitet og potentielt vores og vores børns helbred

### 2. Luftforurening

- a. Vi bor med små børn tæt på lufthavnen og er meget bekymret for de sundhedsskadelige effekter af de ultrafine partikler fra flytrafikken. Vi kan ofte lugte Jet-fuel i luften omkring vores bolig, skolen og børnenes institutioner. Dette gør os naturligvis meget bekymrede. Når flytrafikken øges markant øges koncentrationen af de skadelige partikler også, og med så høje niveauer allerede i dag (på niveau med HC. Andersens Boulevard, som allerede oversteg grænseværdierne i 2018: <https://www.regionh.dk/til-fagfolk/trafik/Analyser-og-rapporter-om->

[trafik/Luft-og-stoejforurening/Documents/Rapport-luft-og-st%C3%B8j%20Region-Hovedstaden.pdf](#),) vil forureningen i vores område blive det mest forurenede område i København

- b. Når man udvider lufthavnens kapacitet med min. 40% på passagertrafikken og samtidig zoomer ind på den stigende luftforurening fra 2015 til 2019 (dvs. uden 2020/21 jf. Covid-19)(Figur 2: Udviklingen i emissioner fra fly i perioden 1996 – 2021, s. 4, fra Revurdering af miljøgodkendelse, Vilkår om luftforurening 14. juli 2008. Vilkår B1, Opgørelse af emissioner fra flytrafikken 05.05.2022) kigger vi potentielt ind i en massiv stigning i luftforureningen på tværs CO, THC, Nox og SOx.
- c. Desuden er tal for luftforureningen fra lufthavnen kun baseret på to målestationer (øst og vest), hvor man må henvise til følgende kommentar fra Årsrapporten "Luftkvalitetsmålinger i Københavns Lufthavn 2021: "Hertil kommer at lufthavnen er anlagt nær et stort byområde med en relativt høj egenforurening, som delvis maskerer lufthavnens eventuelle bidrag." Der bør derfor også opsættes yderligere målestationer i Nord og Syd for at dokumentere effekten af luftforureningen.

### 3. Vi bliver ikke hørt!

- a. Det er foruroligende, at der ikke arbejdes mere med at inkludere borgere i sådanne udvidelsesprocesser, hvor der fra regeringens side peges på Luftfartsloven §57 stk. 2 nr 6 om CPHs forpligtelser til at sikre den nødvendige kapacitet med hensyn til afvikling af lufttrafik. Især når Københavns lufthavns egne tal angiver, at passagertilvæksten sker blandt transitpassagerer og ikke blandt de øvrige passagerer. Dette retfærdiggør ikke den manglende dialog og borgerinddragelse i henhold til hvordan udvidelserne skal gennemføres og hvilke miljø- og borgerhensyn der skal skrives ind i vilkårene, som er et grundvilkår, når man taler om andre store anlægsprojekter som fx Lynetteholmen
- b. Det er ligeledes meget foruroligende, at der ikke svares på indsendte klager over støj og luftforurening omkring lufttrafikken fra Københavns lufthavn. Efter at have indsendt 5 klager gennem det sidste år, har jeg ikke hørt noget om, hvordan denne klage behandles eller status på den. Desuden har jeg ikke fået (auto)svar fra København Lufthavn på min indsendte klage fra d. 16/1 2023 (kun fra Miljøministeret)
- c. Sidst men ikke mindst får man det indtryk, at antallet af klager er faldet, når Københavns lufthavn selv skriver, at der i alt var 824 støjklager i 2021 – et fald på 36 % i forhold til i 2020, som er en logisk konsekvens af, at der pga. Covid19 pandemien ikke nærmest ingen fly lettede eller landede ([https://www.cph.dk/49eeb1/globalassets/8.-om-cph/stoj-trafik-og-miljo/rapporter/2021\\_st%C3%B8j%C3%A5rsrapport\\_m\\_bilag\\_cph.pdf](https://www.cph.dk/49eeb1/globalassets/8.-om-cph/stoj-trafik-og-miljo/rapporter/2021_st%C3%B8j%C3%A5rsrapport_m_bilag_cph.pdf) )

### 4. Den grønne omstilling

- a. Fly er en af de mest CO2 forurenende transportformer. Set i lyset af DKs samlede mål for reduktion af CO2 bør vi ikke satse massivt på flytransport (hverken mennesker eller varer). Når lufthavnen vil udvide kapaciteten til 40 mill. passagerere og fordoble flytransporterede varer (fra 500.000 tons til 1.000.000 tons), så vil dette uden tvivl medføre en markant stigning i udledning af CO2 (udover den ovennævnte støj og luftforurening) - se <https://bevarjordforbindelsen.dk/wp-content/uploads/2021/10/Foretraede-for-Transportudvalget-28-9-2021.pdf>.
- b. På trods af lufthavnens egne mål om at være emissionfri i 2030, så vil dette ikke dække over den CO2, som den øgede flytrafik vil medføre og de gener, det vil afstedkomme (se ovenfor).

Som borger i Danmark og i nærområdet er det min forventning, at mine holdninger bliver hørt og inddraget i den konkrete udformning af udvidelsen af Københavns Lufthavn på trods af evt. lovhjælp og meget



store kommercielle interesser (arbejdspladser og økonomi). Det fælles mål må være, at der findes en god balance mellem levedygtighed i nærmiljøet for mennesker og dyr, og de kommercielle interesser fra den Danske Stat og Region Hovedstaden. Og lige nu føles det ikke som en dialog men mere som et dekret.

Bedste hilsner

Line Huusom

## Fwd: Autosvar / Autoreply

Line Huusom <linehuusom@icloud.com>

Sat 2/25/2023 3:16 PM

To: linehuusom@hotmail.com <linehuusom@hotmail.com>

Sendt fra min iPhone

Start på videresendt besked:

**Fra:** MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse <MST@mst.dk>

**Dato:** 5. september 2022 kl. 15.37.03 CEST

**Til:** Line Huusom <linehuusom@icloud.com>

**Emne:** Autosvar / Autoreply

Miljøstyrelsen bekræfter hermed at have modtaget din henvendelse. Miljøstyrelsen anvender dine afgivne oplysninger i sagsbehandlingen jf. databeskyttelsesloven og EU's databeskyttelsesforordning. Miljøstyrelsens persondatapolitik finder du her:

<http://mst.dk/service/om-miljoestyrelsen/miljoestyrelsens-persondatapolitik/>

Læs endvidere om vores sagsbehandlingstider på:

<http://mst.dk/service/om-miljoestyrelsen/opgaver-maal-og-resultater/sagsbehandlingstider/>

Med venlig hilsen

Miljøstyrelsen  
Tolderlundsvej 5  
DK-5000 Odense  
Tel. 72 54 40 00  
Fax 33 32 22 28  
[mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk)

NB: Denne mail kan ikke besvares

-----

Thank you for your mail. We will process it as soon as possible.

For further information visit our homepage at:

<http://eng.mst.dk/>

Yours sincerely

The Danish Environmental Protection Agency  
Tolderlundsvej 5  
DK-5000 Odense  
Tel. 72 54 40 00  
Fax 33 32 22 28  
[mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk)

PS: You can not reply this mail

## Fwd: Autosvar / Autoreply

Line Huusom <linehuusom@icloud.com>

Sat 2/25/2023 3:17 PM

To: linehuusom@hotmail.com <linehuusom@hotmail.com>

Sendt fra min iPhone

Start på videresendt besked:

**Fra:** MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse <MST@mst.dk>

**Dato:** 9. september 2022 kl. 17.39.48 CEST

**Til:** Line Huusom <linehuusom@icloud.com>

**Emne:** Autosvar / Autoreply

Miljøstyrelsen bekræfter hermed at have modtaget din henvendelse. Miljøstyrelsen anvender dine afgivne oplysninger i sagsbehandlingen jf. databeskyttelsesloven og EU's databeskyttelsesforordning. Miljøstyrelsens persondatapolitik finder du her:

<http://mst.dk/service/om-miljoestyrelsen/miljoestyrelsens-persondatapolitik/>

Læs endvidere om vores sagsbehandlingstider på:

<http://mst.dk/service/om-miljoestyrelsen/opgaver-maal-og-resultater/sagsbehandlingstider/>

Med venlig hilsen

Miljøstyrelsen  
Tolderlundsvej 5  
DK-5000 Odense  
Tel. 72 54 40 00  
Fax 33 32 22 28  
[mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk)

NB: Denne mail kan ikke besvares

-----

Thank you for your mail. We will process it as soon as possible.

For further information visit our homepage at:

<http://eng.mst.dk/>

Yours sincerely

The Danish Environmental Protection Agency  
Tolderlundsvej 5  
DK-5000 Odense  
Tel. 72 54 40 00  
Fax 33 32 22 28  
[mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk)

PS: You can not reply this mail

## Fwd: Autosvar / Autoreply

Line Huusom <linehuusom@icloud.com>

Sat 2/25/2023 3:17 PM

To: linehuusom@hotmail.com <linehuusom@hotmail.com>

Sendt fra min iPhone

Start på videresendt besked:

**Fra:** MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse <MST@mst.dk>

**Dato:** 16. januar 2023 kl. 15.03.26 CET

**Til:** Line Huusom <linehuusom@icloud.com>

**Emne:** Autosvar / Autoreply

Miljøstyrelsen bekræfter hermed at have modtaget din henvendelse. Miljøstyrelsen anvender dine afgivne oplysninger i sagsbehandlingen jf. databeskyttelsesloven og EU's databeskyttelsesforordning. Miljøstyrelsens persondatapolitik finder du her:

<http://mst.dk/service/om-miljoestyrelsen/miljoestyrelsens-persondatapolitik/>

Læs endvidere om vores sagsbehandlingstider på:

<http://mst.dk/service/om-miljoestyrelsen/opgaver-maal-og-resultater/sagsbehandlingstider/>

Med venlig hilsen

Miljøstyrelsen  
Tolderlundsvej 5  
DK-5000 Odense  
Tel. 72 54 40 00  
Fax 33 32 22 28  
[mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk)

NB: Denne mail kan ikke besvares

-----

Thank you for your mail. We will process it as soon as possible.

For further information visit our homepage at:

<http://eng.mst.dk/>

Yours sincerely

The Danish Environmental Protection Agency  
Tolderlundsvej 5  
DK-5000 Odense  
Tel. 72 54 40 00  
Fax 33 32 22 28

[mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk)

PS: You can not reply this mail

## Fwd: Autosvar / Autoreply

Line Huusom <linehuusom@icloud.com>

Sat 2/25/2023 3:17 PM

To: linehuusom@hotmail.com <linehuusom@hotmail.com>

Sendt fra min iPhone

Start på videresendt besked:

**Fra:** MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse <MST@mst.dk>

**Dato:** 27. september 2022 kl. 07.50.38 CEST

**Til:** Line Huusom <linehuusom@icloud.com>

**Emne:** Autosvar / Autoreply

Miljøstyrelsen bekræfter hermed at have modtaget din henvendelse. Miljøstyrelsen anvender dine afgivne oplysninger i sagsbehandlingen jf. databeskyttelsesloven og EU's databeskyttelsesforordning. Miljøstyrelsens persondatapolitik finder du her:

<http://mst.dk/service/om-miljoestyrelsen/miljoestyrelsens-persondatapolitik/>

Læs endvidere om vores sagsbehandlingstider på:

<http://mst.dk/service/om-miljoestyrelsen/opgaver-maal-og-resultater/sagsbehandlingstider/>

Med venlig hilsen

Miljøstyrelsen  
Tolderlundsvej 5  
DK-5000 Odense  
Tel. 72 54 40 00  
Fax 33 32 22 28  
[mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk)

NB: Denne mail kan ikke besvares

-----

Thank you for your mail. We will process it as soon as possible.

For further information visit our homepage at:

<http://eng.mst.dk/>

Yours sincerely

The Danish Environmental Protection Agency  
Tolderlundsvej 5  
DK-5000 Odense  
Tel. 72 54 40 00  
Fax 33 32 22 28  
[mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk)



PS: You can not reply this mail

## Fwd: Autosvar / Autoreply

Line Huusom <linehuusom@icloud.com>

Sat 2/25/2023 3:17 PM

To: linehuusom@hotmail.com <linehuusom@hotmail.com>

Sendt fra min iPhone

Start på videresendt besked:

**Fra:** MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse <MST@mst.dk>

**Dato:** 25. september 2022 kl. 10.26.32 CEST

**Til:** Line Huusom <linehuusom@icloud.com>

**Emne:** Autosvar / Autoreply

Miljøstyrelsen bekræfter hermed at have modtaget din henvendelse. Miljøstyrelsen anvender dine afgivne oplysninger i sagsbehandlingen jf. databeskyttelsesloven og EU's databeskyttelsesforordning. Miljøstyrelsens persondatapolitik finder du her:

<http://mst.dk/service/om-miljoestyrelsen/miljoestyrelsens-persondatapolitik/>

Læs endvidere om vores sagsbehandlingstider på:

<http://mst.dk/service/om-miljoestyrelsen/opgaver-maal-og-resultater/sagsbehandlingstider/>

Med venlig hilsen

Miljøstyrelsen  
Tolderlundsvej 5  
DK-5000 Odense  
Tel. 72 54 40 00  
Fax 33 32 22 28  
[mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk)

NB: Denne mail kan ikke besvares

-----

Thank you for your mail. We will process it as soon as possible.

For further information visit our homepage at:

<http://eng.mst.dk/>

Yours sincerely

The Danish Environmental Protection Agency  
Tolderlundsvej 5  
DK-5000 Odense  
Tel. 72 54 40 00  
Fax 33 32 22 28  
[mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk)

PS: You can not reply this mail

## Fwd: Klage over lugtgene

Line Huusom <linehuusom@icloud.com>

Sat 2/25/2023 3:25 PM

To: linehuusom@hotmail.com <linehuusom@hotmail.com>

Sendt fra min iPhone

Start på videresendt besked:

**Fra:** MAF@cph.dk  
**Dato:** 6. september 2022 kl. 09.42.54 CEST  
**Til:** linehuusom@icloud.com  
**Cc:** CPH-Noise@cph.dk, zz-lm@tbst.dk, mst@mst.dk  
**Emne: SV: Klage over lugtgene**

Kære Line

j. nr. 8420-4

Københavns Lufthavne A/S (CPH) har registreret din henvendelse om en lugtgene.

Kopi af denne mail er sendt til Miljøstyrelsen og Trafikstyrelsen der er tilsynsmyndigheder for lufthavnen.

Med venlig hilsen

Maj-britt Cronberg

Adm. koordinator  
Københavns Lufthavne A/S / Box 74, Lufthavnsboulevarden 6, 2770 Kastrup  
CVR: 14 70 72 04 / E-mail: maf@cph.dk

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: linehuusom@icloud.com  
Sendt: 09/05/2022 15:36:26  
Til: MAF<maf@cph.dk>;mst@mst.dk  
Emne: lugtgene

Jeg har i dag kl. 15:35 konstateret en lugtgene på denne lokation:<https://google.com/maps/search/?api=1&query=55.64378963322718,12.621486288993687>. Vindhastighed på tidspunktet var: 6.69. Vindretning på tidspunktet var: 140

Det sker oftere og oftere at vi oplever jetfuel i luften her henover sundby.

Bedste hilsner

Line Huusom

## Fwd: Klage over lugtgene

Line Huusom <linehuusom@icloud.com>

Sat 2/25/2023 3:25 PM

To: linehuusom@hotmail.com <linehuusom@hotmail.com>

Sendt fra min iPhone

Start på videresendt besked:

**Fra:** MAF@cph.dk  
**Dato:** 12. september 2022 kl. 09.42.50 CEST  
**Til:** linehuusom@icloud.com  
**Cc:** CPH-Noise@cph.dk, zz-lm@tbst.dk, mst@mst.dk  
**Emne: SV: Klage over lugtgene**

Kære Line

j. nr. 8420-4

Københavns Lufthavne A/S (CPH) har registreret din henvendelse om en lugtgene.

Kopi af denne mail er sendt til Miljøstyrelsen og Trafikstyrelsen der er tilsynsmyndigheder for lufthavnen.

Med venlig hilsen

Maj-britt Cronberg

Adm. koordinator  
Københavns Lufthavne A/S / Box 74, Lufthavnsboulevarden 6, 2770 Kastrup  
CVR: 14 70 72 04 / E-mail: maf@cph.dk

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: linehuusom@icloud.com  
Sendt: 09/09/2022 17:39:32  
Til: MAF<maf@cph.dk>;mst@mst.dk  
Emne: lugtgene

Jeg har i dag kl. 17:37 konstateret en lugtgene på denne lokation:<https://google.com/maps/search/?api=1&query=55.64365363900507,12.62121516444434>. Vindhastighed på tidspunktet var: 6.17. Vindretning på tidspunktet var: 150

Der er rigtigt meget jet fuel i luften i dag - med henblik på de sundhedsskadelige partikler for vores sundhed her i området, vil jeg gerne indsende en klage.

Bh Line Huusom

Sendt fra min iPhone

## Fwd: Klage over støjgene

Line Huusom <linehuusom@icloud.com>

Sat 2/25/2023 3:24 PM

To: linehuusom@hotmail.com <linehuusom@hotmail.com>

Sendt fra min iPhone

Start på videresendt besked:

**Fra:** MAF <maf@cph.dk>

**Dato:** 19. august 2022 kl. 10.16.09 CEST

**Til:** Line Huusom <linehuusom@icloud.com>

**Cc:** CPH Noise <CPH-Noise@cph.dk>, "Zz-Miljobeskyttelse (Zz-LM@tbst.dk)" <zz-lm@tbst.dk>, mst@mst.dk

**Emne: SV: Klage over støjgene**

Hej Line, j.nr. 8420-4

Københavns Lufthavne A/S (CPH) har registreret din henvendelse om en støjgene.

Kopi af denne mail er sendt til Miljøstyrelsen og Trafikstyrelsen der er tilsynsmyndigheder for lufthavnen.

Med venlig hilsen

Maj-britt Cronberg  
Adm. koordinator

Københavns Lufthavne A/S / Box 74, Lufthavnsboulevarden 6, 2770 Kastrup  
CVR: 14 70 72 04 / E-mail: maf@cph.dk

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Line Huusom <linehuusom@icloud.com>

Sendt: 18. august 2022 22:16

Til: MAF <maf@cph.dk>; mst@mst.dk

Emne: Klage over støjgene

70 DB og fly ind over vores boligkvarter !!!!

Jeg har i dag kl. 22:15 konstateret en støjgene på denne

lokation:[https://google.com/maps/search/?](https://google.com/maps/search/?api=1&query=55.6436866583739,12.621863793618095)

[api=1&query=55.6436866583739,12.621863793618095](https://google.com/maps/search/?api=1&query=55.6436866583739,12.621863793618095). Vindhastighed på tidspunktet var: 2.06. Vindretning på tidspunktet var: 140 Billedmateriale kan hentes her:

<http://res.cloudinary.com/thunkablecloudinary123/image/upload/v1660853725/e3bfyifdfcsgvf844lvg.jpg>

Bh Line

## Fwd: Klage over lugtgene

Line Huusom <linehuusom@icloud.com>

Sat 2/25/2023 3:24 PM

To: linehuusom@hotmail.com <linehuusom@hotmail.com>

Sendt fra min iPhone

Start på videresendt besked:

**Fra:** MAF@cph.dk  
**Dato:** 19. august 2022 kl. 09.43.11 CEST  
**Til:** linehuusom@icloud.com  
**Cc:** CPH-Noise@cph.dk, zz-lm@tbst.dk, mst@mst.dk  
**Emne: SV: Klage over lugtgene**

Kære Line

j. nr. 8420-4

Københavns Lufthavne A/S (CPH) har registreret din henvendelse om en lugtgene.

Kopi af denne mail er sendt til Miljøstyrelsen og Trafikstyrelsen der er tilsynsmyndigheder for lufthavnen.

Med venlig hilsen

Maj-britt Cronberg

Adm. koordinator  
Københavns Lufthavne A/S / Box 74, Lufthavnsboulevarden 6, 2770 Kastrup  
CVR: 14 70 72 04 / E-mail: maf@cph.dk

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: linehuusom@icloud.com  
Sendt: 08/18/2022 22:07:35  
Til: MAF<maf@cph.dk>;mst@mst.dk  
Emne: lugtgene

Jeg har i dag kl. 22:07 konstateret en lugtgene på denne lokation:<https://google.com/maps/search/?api=1&query=55.64377724940454,12.621529024589682>. Vindhastighed på tidspunktet var: 2.06. Vindretning på tidspunktet var: 140

Sendt fra min iPhone

## Fwd: Klage over lugtgene

Line Huusom <linehuusom@icloud.com>

Sat 2/25/2023 3:25 PM

To: linehuusom@hotmail.com <linehuusom@hotmail.com>

Sendt fra min iPhone

Start på videresendt besked:

**Fra:** MAF <maf@cph.dk>

**Dato:** 29. september 2022 kl. 10.13.16 CEST

**Til:** Line Huusom <linehuusom@icloud.com>

**Cc:** CPH Noise <CPH-Noise@cph.dk>, "Zz-Miljobeskyttelse (Zz-LM@tbst.dk)" <zz-lm@tbst.dk>, mst@mst.dk

**Emne: SV: Klage over lugtgene**

Hej Line, j.nr. 8420-4

Københavns Lufthavne A/S (CPH) har registreret din henvendelse om en lugtgene.

Kopi af denne mail er sendt til Miljøstyrelsen og Trafikstyrelsen der er tilsynsmyndigheder for lufthavnen.

Med venlig hilsen

Maj-britt Cronberg  
Adm. koordinator

Københavns Lufthavne A/S / Box 74, Lufthavnsboulevarden 6, 2770 Kastrup  
CVR: 14 70 72 04 / E-mail: maf@cph.dk

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Line Huusom <linehuusom@icloud.com>

Sendt: 27. september 2022 07:50

Til: MAF <maf@cph.dk>; mst@mst.dk

Emne: Klage over lugtgene

Hej

Her til morgen er den helt galt med jetfuel i luften lver SUNDBY.

Jeg har i dag kl. 7:49 konstateret en lugtgene på denne lokation:<https://google.com/maps/search/?api=1&query=55.64378414713756,12.621711557344474>. Vindhastighed på tidspunktet var: 6.69. Vindretning på tidspunktet var: 160

Sendt fra min iPhone



**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** michael anslev (manslev@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 25-02-2023 16:00

Hej i trm.

Jeg synes det er helt uacceptabelt at give kbh. Lufthavn tilladelse til udvidet aktivitet. Det giver forhøjet miljøbelastning (bl.a støj og ultrafine partikler). Yderligere er det stik imod behov for grøn omstilling. Der skal færre flyrejser og fragt, ikke flere.

Så nej til udvidelser.

Med venlig hilsen  
Michael Anslev

--

---

Med venlig hilsen

Michael Anslev

[manslev@gmail.com](mailto:manslev@gmail.com)

# TVÆRPOLITISK FORENING

---

Kristine Bak, formand	Lars Kyrø, næstformand
Ebbe Kyrø	Hanne Wanscher
Klaus Keite	Lotte Aabye
Trine Gotha	
Ida Lissau Jacobsen, suppleant	Karsten Johansen, suppleant
Bent Larsen, tilknyttet	Jutta Hørlyck, tilknyttet

E-mail: [Bestyrelse@t-dragoer.dk](mailto:Bestyrelse@t-dragoer.dk)  
[www.t-dragoer.dk](http://www.t-dragoer.dk)

CVR: 34375569

Til [sri@trm.dk](mailto:sri@trm.dk), [toa@trm.dk](mailto:toa@trm.dk), [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)  
cc. [dragoer@dragoer.dk](mailto:dragoer@dragoer.dk)

Dragør, den 25. februar 2023

## Høring over udkast til forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup

Tværpolitisk Forening, Liste T, har med interesse læst udkastet til lovforslaget, som vil få markant betydning for borgerne i Dragør Kommune.

Vi anerkender behovet for udvikling af Københavns Lufthavn, og vi bifalder, at forslaget vil medføre færre støjgener for borgere i Tårnby Kommune, hvis forslaget gennemføres med en reduktion af tværbanen, således at fly ikke fremover vil kunne starte og lande mod nordvest.

Det betyder imidlertid, at støjbelastningen fra starter og landinger ud over Øresund vil stige for beboere i Dragør Kommune. Det gælder selvfølgelig især beboere i Store Magleby, men også beboere i den østlige del af kommunen, dvs. Dragør Nord og i og omkring den gamle by, vil blive yderligere belastet af støj fra lufthavnen. Det er derfor nødvendigt, at brugen af tværbanen reguleres mere, end der er lagt op til i lovforslaget, således at den kun tillades anvendt, hvor det er fysikkerhedsmæssigt nødvendigt. Det bør således forbydes, at tværbanen rutinemæssigt anvendes i aften- og nattimerne, som det er kendt fra andre lufthavne i bynære områder.

Et andet punkt, og endnu mere belastende for beboere i Dragør, er kun overfladisk behandlet i høringsmaterialet. Det drejer sig om placering af meget støjende funktioner i område Syd, jf. bilaget til lovforslaget.

Lovforslaget tager afsæt i CPH's Masterplan, der (side 23) anbefaler, at service- og forsyningsmæssige funktioner, herunder eksempelvis lager, spedition og luftfragt placeres i område Øst. Det indebærer, at der skal ske såkaldt "genhusning" af en række meget støjende funktioner i område Syd. Det drejer sig om fragt- og hangarfaciliteter, herunder faciliteter til motorafprøvning. Ved den nuværende placering i den nordøstlige del af lufthavnen generer disse støjende funktioner ikke beboede områder, men kun trafikanter på Kystvejen. Med en placering i område syd, vil de markant øge støjbelastningen af de nærliggende boligområder i Dragør Kommune.

Denne alvorlige støjforurening er ikke belyst, hverken i Masterplanen eller lovforslaget. Det fremgår blot som en ulempe at disse funktioner skal flyttes, jf. side 40: "Genhusning af det nordøstlige fragt-, værksteds-, motorkørings- og hangarområde længere væk fra standpladsområdet". Flytningen skal starte allerede i 2024.

Det fremgår af Masterplanen, side 9, at: "Støjberegninger er baseret på forudsætninger om trafiksammensætning ved en fuld udbygning. Beregningerne tager udgangspunkt i kendte flytyper og en forventet videreudvikling af kendte flytyper. Beregningerne inkluderer støj fra starter og landinger (flystøj) og støj fra taxikørsel mellem standplads og start- og landingsbaner."

Der er således intet beskrevet om støjen fra de tekniske vedligeholdelses- og afprøvningsfunktioner.

Det bør ikke tillades CPH at flytte stærkt støjforurenende funktioner til områder nær boligområder i Dragør kommune. Dette bør klart fremgå af lovforslaget, der i udpræget grad underbelyser denne del af CPH's udbygningsplaner.

Det fremgår af Masterplanen (side 12), at CPH er opmærksom på sine naboer. Her står: "Hensynet til lufthavnens naboer vægter højt". Det er betryggende. Derfor bør det også være muligt at finde en placering af støjende funktioner i områder, der ligger langt fra beboede områder, herunder i område øst.

Venlig hilsen

Kristine Bak  
Rønne Allé 29  
2791 Dragør

Formand for Liste T

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Susanne Mortensen (sm.ger@hotmail.com)  
**Titel:** Høringssvar i forbindelse med udkast til lov om rammerne for udvidelse af CPH  
**Sendt:** 25-02-2023 17:21

Kære TRM.

Hermed et høringssvar til udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup. Jeg kan fuldt ud tilslutte mig nedenstående fra Rasmus Steenberger klage og frustration over udviklingen af CPH, og jeg mener at vi som samfund skal nedbringe trafikken i Lufthavnen, og ikke understøtte øget trafik ind og ud af denne.

De to år med nedlukning i forbindelse med coronaen, viste med al tydelighed, hvor meget trafikken påvirker livet som borger i Kastrup. Lugtgener og åndenød forsvandt, det blev muligt at sove om natten, og om dagen var himlen af en helt anden kulør.

Jeg har boet i Tårnby kommune siden 1960, og den øgede aktivitet med flere fly ind og ud af CPH er ikke til den sunde side.

Jeg orker snart ikke at bo her mere, her lugter ofte forfærdeligt, og som noget nyt oplever jeg også nu, at lugten af "Lufthavn" kan lugtes helt inde på min arbejdsplads (Gerbrandskolen, Gerbrandsvej 9). Det er jo absurd at vi skal lufte ud for at skaffe ilt til elevernes læring, og så lukker jeg forurening lige ind i lokalet. Det er jeg super ærgerlig over og begræder at skulle forlade min fødeø.

Med venlig hilsen  
Susanne Mortensen  
29456645

Rasmus Steenberger skriver flg:

Jeg oplever som borger, at lufthavnen støjer og lugter. Det er allerede mere end nok, og jeg er bekymret for min egen og mine børns sundhed. Jeg synes derfor ikke, at lufthavnen skal have lov til at udvide med dobbelt så mange flyvninger, som følge af vækst i både passagerer og en masse mere fragt.

Der må sættes skrappe miljøkrav, som beskytter alle os 210.000 borgere på Amager.

Det er desuden noget svineri at udvide kapacitet til flytrafik i en tid med galoperende klimakrise. Flybrændstof er ikke grønt.

Uddybende:

Jeg mener ikke, at de lokale miljøkonsekvenser er ordentligt belyst i lovforslaget. Grundlæggende opfører partikler fra fly sig præcist som dieselpartikler. Det viser både danske og hollandske sektorforskningsinstitutter.

Lovens Paragraf 5 henviser til, at miljøkonsekvenser kan behandles senere, ikke skal. Det er for slapt. Der bør være krav om lavere støjgrænser, lavere partikelgrænser og mindre CO2 udledning - det bør være en del af lovforslaget fra starten.

Københavns Lufthavn er en af de mest bynære lufthavne i Europa. I andre storbyer ligger lufthavnen længere udenfor byen. Det kan ikke passe, at så bynær en lufthavn skal være nordisk hub for fragt, og betjene et større antal transitpassagerer. Der må tænkes i andre løsninger, f.eks. en satellit for fragtflyvninger i et område, hvor der ikke bor så mange børnefamilier og hvor der ikke er skoler, børneinstitutioner og udendørs sportsarealer. Andre lufthavne, f.eks. Schiphol, har et loft over antal fly per døgn. Dette kunne være en mulighed, så lufthavnen ville kunne give "passagerne en god oplevelse med et sammenhængende terminal-område", som de skriver; og samtidig beskytte alle os 210.000 borgere mod mere støj og luftforurening.

Den store vækst i antal flyvninger, og at der med lovforslaget banes der vejen for en yderligere vækst, samt at standpladserne nær ved Kastrup og København udbygges, bekymrer mig. Der er en stor risiko for, at det vil betyde markant mere støj og luftforurening i området. Konsekvenserne for borgernes sundhed må undersøges grundigt inden, at loven vedtages.

Den VVM som er lavet er groft mangelfuld og kan ikke danne grundlag for en beslutning.

### Støj

Støjgrænserne i Danmark er 58 db. Men alligevel må lufthavnen støje om natten op til 80 db. Det er særligt fragtfly, som er ældre og mere støjende, som flyver om natten. Det forstyrrer nattesøvnen. WHO har kritiseret de danske støjgrænser på 58 db for at være for høje, da det kan skade helbredet med støj. Ny forskning viser, at støj kan give kræft og demens. Jeg mener, at den reelle støj omkring Københavns Lufthavn må undersøges grundigt før lovforslaget vedtages. Der må sikres en ordentlig kontrol med støjen fra lufthavnen, hvor det ikke er lufthavnen selv, som står for det. Derudover har andre lufthavne i Europa, f.eks. Hamborg, Frankfurt og München forbud mod flyvninger om natten. Dette burde også indføres i København.

### Luftforurening og lugt

Jeg oplever samtidig en kraftig lugt af flybrændstof fra lufthavnen. Dette gør mig bekymret fordi det virker sundhedsskadeligt, som om vi bor på en tankstation. Det vidner om en direkte påvirkning af udledninger fra lufthavnen.

Det anerkendes i bemærkningerne til loven, at der kan være risiko for, at ultrafine partikler påvirker miljøet – altså at de kan være sundhedsskadelige. Dette er ikke en mulig fremtidig risiko, men helt akut. Der er allerede masser af dokumentation og viden på området, som viser at ultrafine partikler kan give kræft, hjertekarsygdomme, astma og for tidlige fødsler. Der er i flere målinger målt høje koncentrationer af ultrafine partikler i områderne omkring lufthavnen (CPH Solution Lab, Kåre Press og lufthavnens egne målinger). Jeg mener, at der må være rettidigt omhu og gælde et forsigtighedsprincip, sådan at borgernes sundhed ikke sættes på spil. Den nuværende luftforurening må undersøges grundigt og reguleres inden loven vedtages.

### Klima

Det er helt uacceptabelt at lovforslaget ikke indeholder en beregning af klimaeffekterne af den øgede flyvning – både stigning i antal passagerer fra 30 mio til 40 og potentielt 55 mio og også masser flere fragtflyvninger. På alle andre infrastrukturprojekter laves en beregning af klimaeffekterne. Og med den nye byggelovgivning kræves der LCA beregning på alle større byggerier. Alle andre sektorer skal reducere CO2 udledninger med 70%. Dette må også gælde for lufthavnen. Regeringen har forpligtet sig til Parisaftalen og må derfor også sikre, at alle lovforslag lever op til principperne i Parisaftalen. Dette kunne gøres ved at sætte krav til stigningen i antal flyvninger og bruges af grønne drivmidler, så udvidelsen afhænger af reduktionen i CO2 udslip fra flyvningerne.

Lovforslaget er på direkte kollisionskurs med danske klimaforpligtigelser overfor EU og COP processen.

En hurtig udregning viser, at 10 mio ekstra passagerer betyder ca. 2,1 mio. tons ekstra CO2e pr år. Dvs udvidelsen af CPH svarer til ca. 10% procent af Danmarks mål for CO2e udledning i 2030.

Hvordan kan lovforslaget ikke indeholde en klimavurdering?

I det nuværende lovforslag om udbygning af Kastrup Lufthavn og i bemærkningerne dertil er det helt uacceptabelt, at en udbygning, der handler om at øge benyttelsen af lufthavnen, ikke beregner hvad klimaeffekterne af den øgede flyvning vil være. Det gør man trods alt ved øvrige infrastrukturprojekter. En transportminister er endda trådt tilbage, fordi han undlod at fortælle om samtlige klimaeffekter. De klimaeffekter, der skal indgå i behandlingen af udbygningsloven, handler såvel om selve byggeriet og naturligvis den forventede øgede indenrigs- og udenrigs luftfart, som udbygningen giver anledning til.

Det anses som urealistisk, at Folketinget godkender andre projekter frem mod 2030, som har den samme skadelige klimapåvirkning, fordi så godt som alle andre projekter skal indarbejdes i klimamålet. Alt i alt kan vi med en passende sikkerhed sige, at udvidelsen er Danmarks mest klimaskadelige projekt. Lovforslaget er

dermed det mest klimabelastende lovforslag i mange år.

### Biodiversitet og natur

De naturmæssige konsekvenser er alt for overfladisk behandlet i loven og i VVM'en. Der står i VVM'en, at "arealer plejes og vedligeholdes løbende og bevidst med henblik på at undgå tilstedeværelse af fugleliv eller plantevækst, der kan udgøre en risiko for flysikkerheden." Endvidere står der i VVM'en, at det kun er inde på lufthavnens område, at der på denne måde bevidst begrænses biologisk mangfoldighed. Men der er flere observationer af, at der i områderne udenfor lufthavnen er færre insekter, og at fx viben over de senere år nærmest er forsvundet. Det burde derfor undersøges grundigt om bekæmpelse af insekter og fugleliv på lufthavnens områder påvirker områderne udenfor lufthavnen. Den indflydelse, som væksten i antal fly, både passagerer og fragt, vil have på Natura 2000-område 142 eller Natura-2000 område 143 samt fredede og rødlistede arter, må vurderes i en grundig VVM inden loven vedtages.

Ellers vil loven blive vedtaget i strid mod den seneste FN-biodiversitetsaftale fra efteråret 2022, som Danmark har tilsluttet sig.

### Ejendomspriser

Hvis flytrafikken og støjen stiger yderligere, er der en risiko for, at huspriserne falder. Undersøgelser fra Skrydstrup flyveplads viste at hvis flystøjen stiger en db, så falder huspriserne med 0,5-1,1% (<https://www.jv.dk/haderslev/300-siders-laesning-klar-til-naboerne-Rapport-om-miljoekonsekvenserne-af-F-35-er-klar/artikel/2733416>) Jeg bor tæt på lufthavnen og risikerer, at min bolig falder i værdi. Derfor mener, jeg at en kompensationsordning må etableres for os, som bor tæt ved lufthavnen.

### Myndighederne må stille krav til lufthavnen om uvildig kontrol

Udover at lave grundige undersøgelser af støj og luftforurening, må der også sættes krav til overvågning. Lufthavnen skriver, at nye og moderne fly støjer mindre. Myndighederne må gennem krav og overvågning sikre, at det reelt er disse fly, som kommer til at flyve fra Københavns lufthavn.

Der skal være grundig og uvildig kontrol med lufthavnen inden en yderligere stigning i passagerer og fragtflyvninger tillades og inden loven om et omfattende byggeri i lufthavnen vedtages.

Som borger og nabo til lufthavnen er vi nødt til at have en garanti for, at der fra myndighederne føres grundig og uvildig kontrol med en så stor virksomhed og forurener, som lufthavnen. Den nuværende kontrol er svært gennemskuelig, og vi føler ikke, at vi har et godt overblik over, hvilke myndigheder, der er ansvarlige for kontrol med støj, luftforurening og grundvand.

Og der skal være bedre klageadgang for at borgernes stemme bliver hørt og reageret på.

På side 5 i bemærkningerne står der: "Samtidigt skal der i miljøbeskyttelsesmæssig sammenhæng lægges stor vægt på behovet for en optimal drift af lufthavnens aktiviteter. Det er ikke hensigten med lovforslaget at ændre på forholdet til de miljømæssige aspekter ved udvikling af lufthavnen i forhold til de, der gør sig gældende under den nugældende udbygningslov."

Der står faktisk her, at der ikke er nogen som helst intentioner om at stramme miljøkravene for at gøre dem mere tidssvarende eller imødekomme borgernes ønsker.

I modsætning til bemærkningerne til lovforslaget mener vi, at det er nødvendigt at VVM indtænker ny viden og anbefalinger om grænser for støj og luftforurening, sådan at det ikke kun er de gældende grænseværdier, VVM tager hensyn til. Men at anbefalinger fra f.eks. WHO om nye grænseværdier for støj tages i betragtning samt den reelle sundhedssituation i områderne omkring lufthavnen og de mulige sundheds konsekvenser undersøges grundigt inden udbygningsloven kan vedtages.

Sendt fra min iPhone

---

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Michael Vestergaard (micvest@gmail.com)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 25-02-2023 18:05

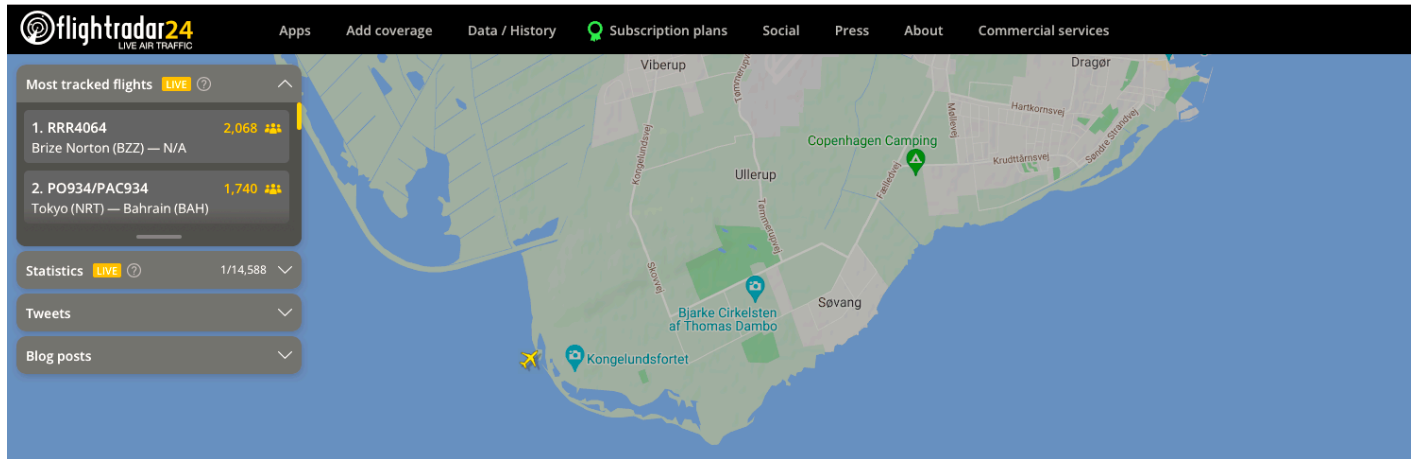
### **Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup**

Som borger i Kastrup er jeg imod udvidelsen af lufthavnen! Den støjer og sviner allerede rigeligt i forvejen. Lufthavnens eksistens fornemmes mere eller mindre konstant gennem brændstoflugt og støjniveau, og tanken om, at dét kun vil blive værre end det allerede er, tiltaler mig ikke. Kort og godt: det bliver et nej tak herfra.

/Michael V.

## Høring om udkast til lov om rammerne for udvidelse af Københavns Lufthavn.

Høringssvar fra Kongelundens Grundejerforening.



I COWI's rapport: 'Miljøvurdering af plan for udvikling af Københavns Lufthavn' er området syd for lufthavnen anført som rekreativt område, men det er ikke beskrevet, at vores lokalområde også består af følgende:

- Kongelundens Grundejerforening omfatter området Kalvebodvej fra Skovvej til Sydvestpynten, Rosenlundsvej, Rosenlund Sidevej, Militærvej og rummer over 70 boliger og sommerhuse beliggende syd for lufthavnen.
- Området består af landzone med lav helårsbebyggelse - flere med rekreativt erhverv (rideskoler).
- Sommerhusområdet Rosenlund består af helårsboliger og sommerhuse (rekreativt område).
- Børnehuset Burlunden huser cirka 350 børn (5 udflytterbørnehaver).
- Natura 2000-område.
- EU-fuglereservat.
- Naturpark Amager.

### Misvisende støjzoner

Kongelundens Grundejerforening har i de seneste 10 år oplevet en øget støjpåvirkning af området på grund af ændret benyttelse (flymønster over området) samt flere flystarter og flylandinger. Det har medført, at starter og landinger ikke længere kun foregår midt over Kongelundsskoven, men nu landes og startes der over Kalvebodvej og ind over sommerhusområdet og børneinstitutionen Burlunden.

Diagrammer over støjzonerne i vores område, på baggrund af 'beregnete oplysninger', hvor flyene benytter starter og landinger over Kongelundsskoven, er ikke retvisende, da man siden Emiraterne med Airbus A380 fik tilladelse til en indflyvning over vores grundejerforening. Der er blot kommet flere starter og landinger i denne linje for hvert år, og nu bruges linjen flere gange dagligt og især om natten, derfor er støjzonerne misvisende og ligger længere mod syd.

### Støjforurening bør måles

Grundejerforeningens lydtryk vil ved øgede ankomster/landinger over området stige til et støjniveau langt over den af miljøministeriet anbefalede grænseværdi. Anbefalede støjgrænser i Danmark er 58 dB, og for sommerhusområder 40 dB. Men alligevel må lufthavnen støje om natten op til 80 dB. Det er særligt fragtfly, der er ældre og mere støjende, som flyver om natten. Det forstyrrer nattesøvnen. WHO har kritiseret de danske støjgrænser på 58 dB for at være for høje, da længerevarende støjpåvirkning skader helbredet.

Ny forskning viser, at støj kan give demens og kræft hos mennesker. Den reelle støj omkring Københavns Lufthavn må undersøges grundigt før lovforslaget sagsbehandles.



Der må sikres en ordentlig og uvildig kontrol med støjen fra lufthavnen, hvor det ikke er lufthavnen selv, der står for målingen, eller som nu hviler på 'beregnete oplysninger'.

Kongelundens Grundejerforening har bedt om at få opstillet en permanent støjmåler, men er blevet afvist med begrundelsen: At lufthavnen godt ved, at det støjer i vores lokalområde, og at lufthavnen ikke vil opsætte en permanent måler i et sommerhusområde. Her har man helt set bort fra de 28 eksisterende helårsboliger i lokalområdet.

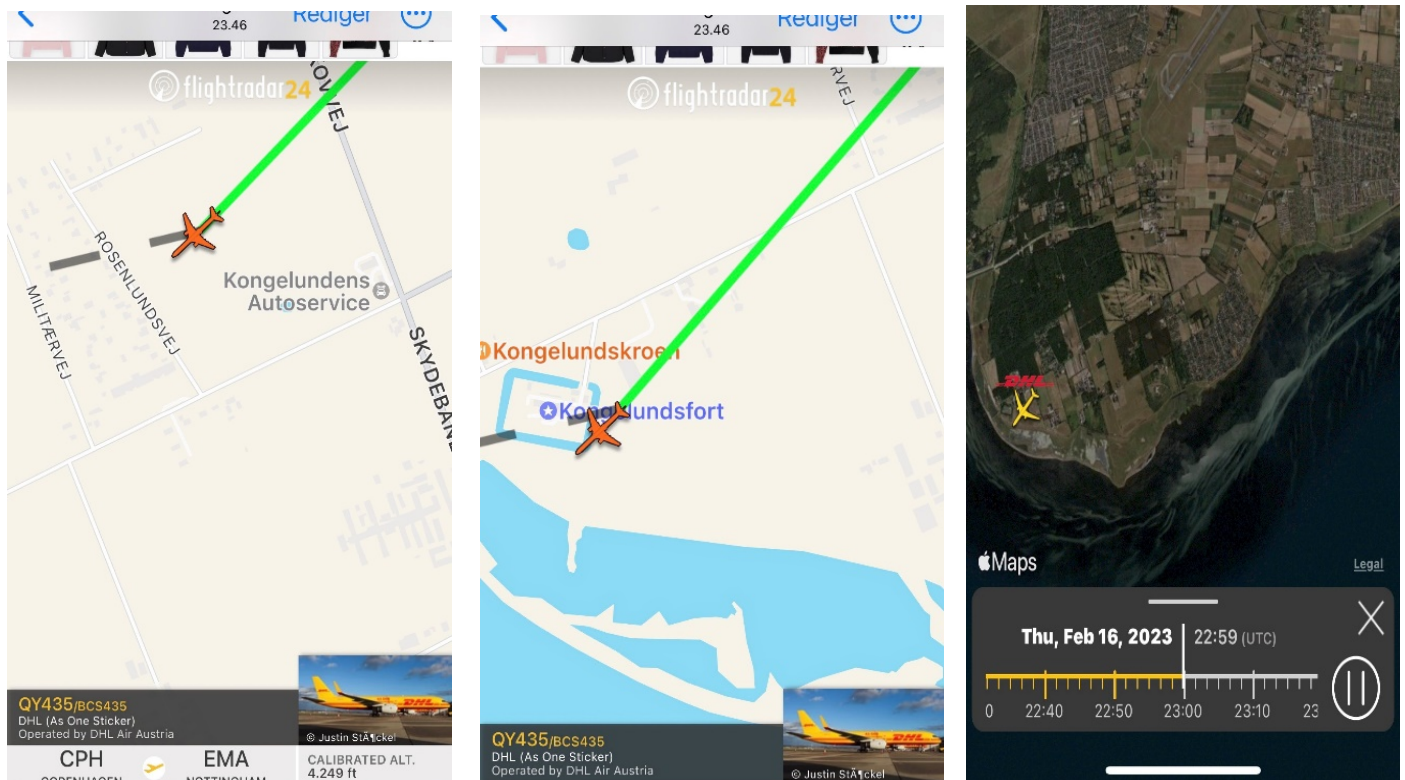
I 2019 november/december måned fik vi en mobil støjmåler sat op på Kalvebodvej 247 og i sommerhusområdet på Rosenlundsvej, men lufthavnen benægter, at det er flystøj på målingerne, men fortolker derimod, at det på den blinde vej skulle være biltrafikstøj og vindstøj. Målingen er vel at mærke 'fortolket' af lufthavnen. Den mobile støjmåler var også opstillet i sommerhusområdet på Rosenlundsvej, men Kongelundens Grundejerforening har stadig ikke modtaget et resultat efter 3 års venten.

'CPH: Støjrapport – Mobilmålestation – Kalvebodvej 247' kan ses på side 4-14 i nærværende høringsvar.

En uvildigt og langvarig støjmåling, især i sommerperioden, bør iværksættes i vores område inden sagsbehandling af loven.

Herudover har andre lufthavne i Europa f.eks. Hamborg, Frankfurt og München forbud mod flyvninger om natten. Dette burde også indføres i Københavns Lufthavn. Der bør laves uvildige undersøgelser af de nuværende og meget afvigende starter/landinger i vores område især i aften- og nattetimerne.

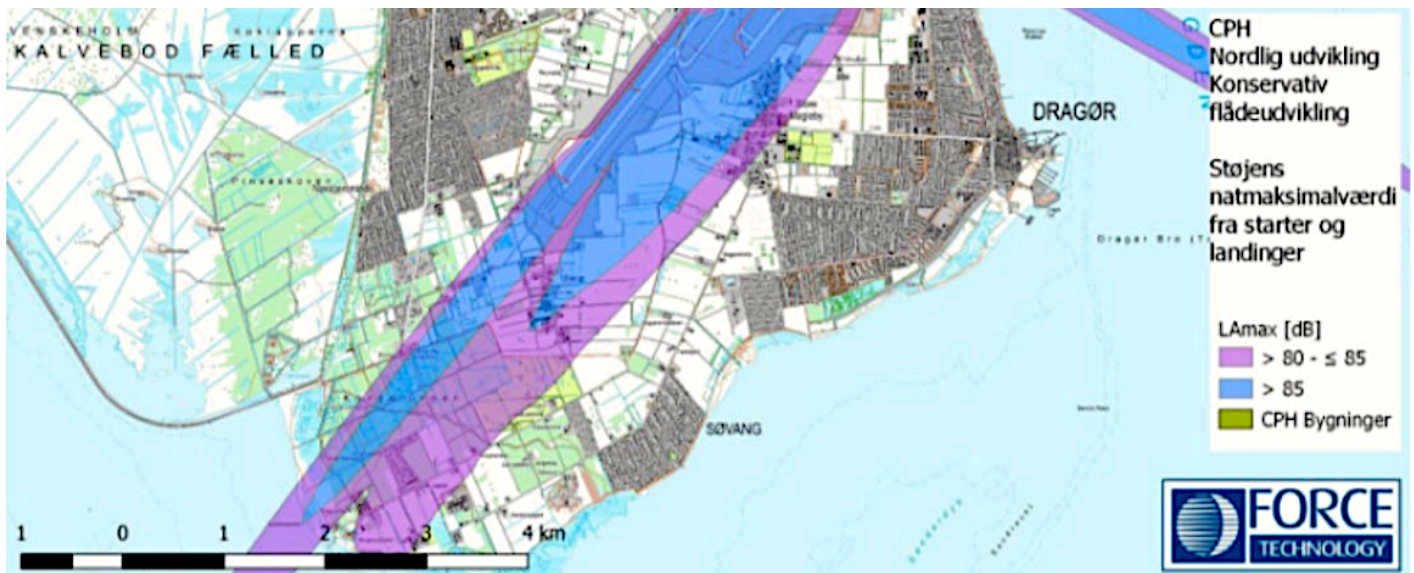
Her er eksempler på starter efter kl. 23.00 og flytyper:



### Konsekvenser af lovforslaget

Især støjtrykket i sommerhusområdet vil blive mere end en 100% overskridelse af den vejledende grænseværdi for støj i sommerhusområder, hvilket på ingen måder kan accepteres af grundejerforeningen.

De 28 helårsboliger i området vil også få et støjtryk på over max 80 dB i tidsrummet kl. 23.00-06.00, især ved brug af Bane 4 L/R, hvor "det blå område" (COWI's rapport: 'Miljøvurdering af plan for udvikling af Københavns Lufthavn', figur 7-6, side 50) vil trække sig længere mod syd:



Udvidelsen vil gøre området ubeboeligt, da man i hele sommerperioden ikke vil kunne have åbne døre og vinduer på grund af støj. Støjforureningen vil blive opfulgt af klagemål til EU om manglende overholdelse af EU's støjdirektiv - sommerhusområdet vil ganske enkelt miste sin rekreative funktion og værdi.

Den øgede passagerfremgang på 1.869 starter og landinger pr. år bør opgøres på måneder, da det er af stor betydning, hvor mange ekstra starter og landinger, der er i sommerperioden april til oktober, hvor grundejerne opholder sig mere udendørs, og hvor støjen allerede i dag er stærkt generende.

#### Luftforurening bør undersøges

Det anerkendes i bemærkningerne til loven, at der kan være risiko for, at ultrafine partikler kan påvirke det omkringliggende miljø – altså at de kan være sundhedsskadelige. Dette er ikke en uvigtig sundhedsfaktor, da der allerede er masser af dokumentation og viden på området, som viser at ultrafine partikler kan give kræft, hjertekarsygdomme, astma og for tidlige fødsler. Der er i flere målinger målt høje koncentrationer af ultrafine partikler i områderne omkring lufthavnen (CPH Solution Lab, Kåre Press og lufthavnens egne målinger).

Kongelundens Grundejerforening mener, at der må være rettidigt omhu at lade forsigtighedsprincippet råde, således at vores sundhed ikke sættes på spil. Den nuværende luftforurening må undersøges grundigt, inden loven sagsbehandles. Og det må undersøges, om der er flere, som bliver syge på Amager på grund af luftforurening. Et øget antal flystarter og flylandinger vil naturligvis give mere forurening i vores rekreative område, og gøre det mere sundhedsskadeligt at opholde sig i vores haver.

#### Ejendomspriser udfordres

Hvis flytrafikken og støjen stiger yderligere, er der en risiko for, at huspriserne falder, og at området er uegnet til rekreativt formål. Undersøgelser fra Flyvestation Skrydstrup viste, at hvis flystøjen stiger én dB, så falder huspriserne med 0,5 - 1,1%.

Vi grundejere i Kongelunden og på Sydvestpynten bor tæt på lufthavnen og risikerer, at vores boliger falder i værdi og potentielt stavnsbinder grundejerne, hvis lovforslaget vedtages, da boligerne ikke vil være egnede til beboelse og slet ikke til sommerhusområde, da det rekreative formål vil være med omvendt fortegn.

Kongelundens Grundejerforening skal hermed bede Transportministeriet genoverveje lovforslagets eventuelle gennemførelse, som vil medføre store økonomiske, sundhedsmæssige og menneskelige omkostninger for os.

Med venlig hilsen

#### Bestyrelsen

Kongelundens Grundejerforening.  
Rosenlundsvej 5.  
2791 Dragør.

# Støjrapport Mobilmålestation Kalvebodvej 247

Måling i perioden 25. november 2019 til 10. januar  
2020

Februar 2021

Sustainability Services CPH

# 1. Måleposition

Målepunkt: Udvalgt af facebookgruppen "CPH uden udvidelse"  
Koordinater: 55,564427N 12,571257 Ø  
Adresse: Kalvebodvej 247  
Navn: NMT 21 Mobil 2  
Måleperiode: 25. november 2019, 10:00 til 10. januar 2020, 09:40.



*Figur 1*  
*Måleposition Kalvebodvej*



Set mod SSØ



Set mod NNV

## 2. Måleudstyrets tilstand under målingerne.

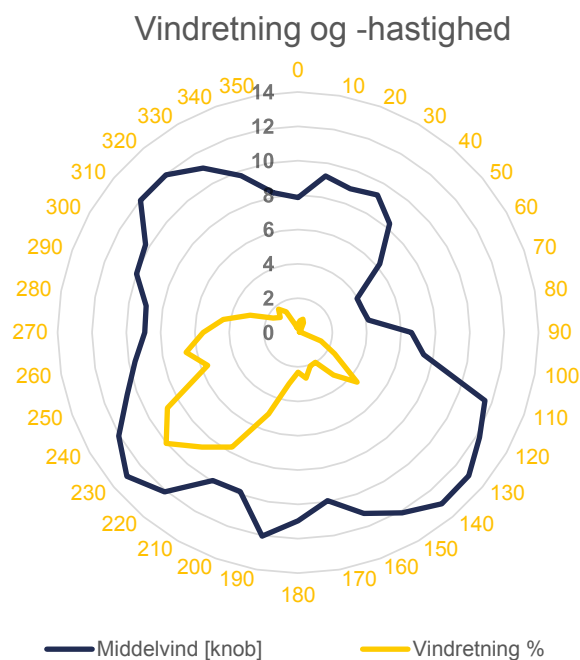
Målestationen havde strømforsyning under hele målingen og der var ingen driftsudfald.

Manuelle kalibreringer på stedet flere gange undervejs i målingerne viste, at målingerne var inden for kalibrering. Målingen blev afsluttet

med kalibrering, der viste at kalibreringen var OK. Alle målinger var derfor inden for krav til målingerne.

### 3. Meteorologi

Som det ses af vindrosen nedenfor, var perioden 25. november 2019 til 10. januar 2020 præget af sydvestlige vinde (vindretningen er vist med gul). Middelvindretningen var 230 grader og middelvindhastigheden var 11 knob.



Figur 2  
Vindretningen og middelvindhastigheden (knob) for måleperioden.

Middeltemperaturen var 5 °C.

### 4. Trafikoplysninger for måleperioden

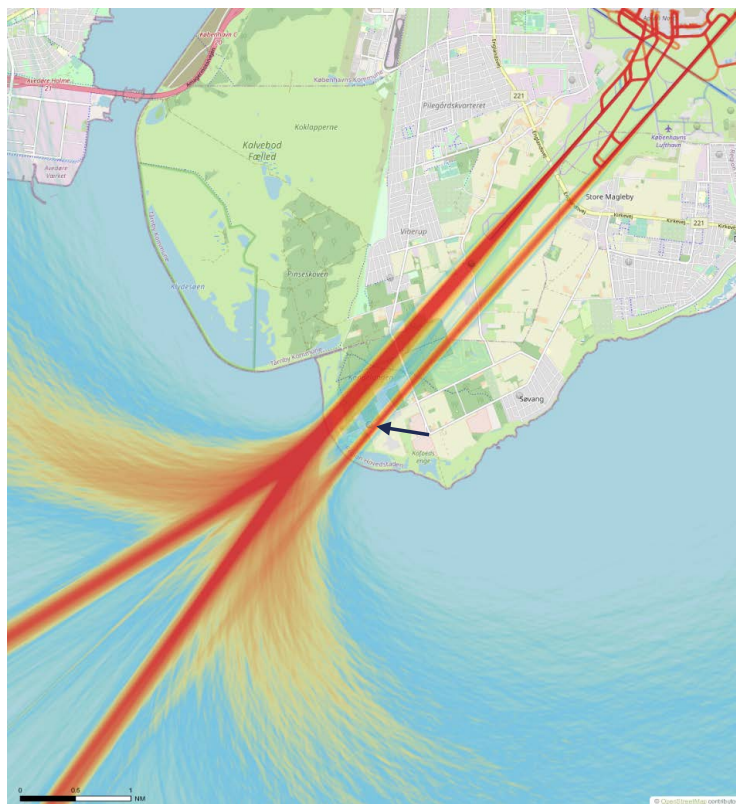
Tabel 1 viser baneanvendelsen i perioden 25. november 2019 til og med 10. januar 2020. Der var tre operationer med ukendt bane anvendelse.

Bane	Landinger		Starter	
	Antal	Procent	Antal	Procent
04L	1.565	10,7%	0	0 %
04R	98	0,7%	1.611	11,1%
12	2	0,0%	1	0,0%
22L	12.246	84,0%	888	6,1%
22R	58	0,4%	12.058	82,8%
30	608	4,2%	7	0,0%
TOTAL	14.580	100,0 %	14.566	100,0 %

Tabel 1

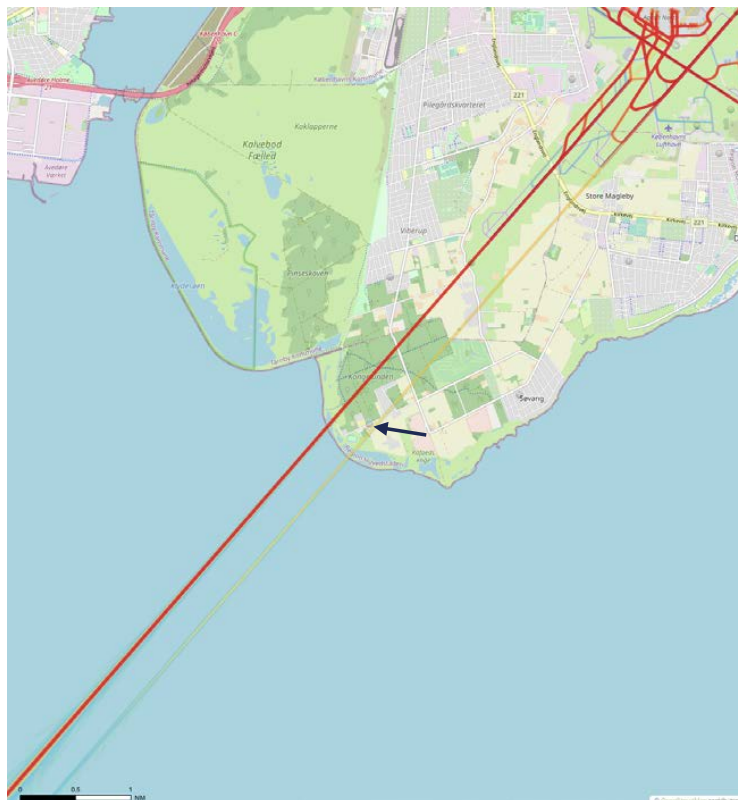
Baneanvendelsen i måleperioden

Med en position mere eller mindre lige midt under ind- og udflyvningen til CPH's hovedbanesystem, var målepositionen påvirket af flystøj i forbindelse med både starter på bane 22L/R samt landinger på 04L/R.



Figur 3

Visualisering af tracks for samtlige starter i måleperioden. Pilen angiver målepositionens placering.



**Figur 4**  
 Visualisering af tracks for samtlige landinger måleperioden. Pilen angiver målepositionens placering.

Figur 3 og 4 viser spredningen af henholdsvis starter og landinger. Det fremgår tydeligt, at spredningen af tracks ikke er særligt stor over målepositionen. Særligt landinger, hvor der stort set ingen spredning er, idet flyene følger ILS'en (Instrument Landing System) til henholdsvis bane 04L og 04R.

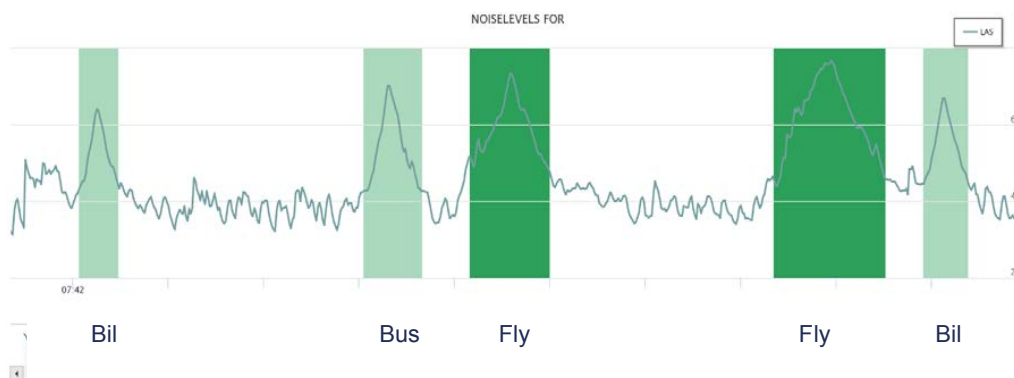
## 5. Måleresultater

CPH's støjovervågningssystem laver automatisk korrelation mellem støjhændelser og fly fra lufthavn nær måleren. Flystøjhændelserne var relativt tydelige og systemet god til at korrelerer hændelserne til de rigtige fly. Efterfølgende er data gennemgået manuelt for at sikre korrekt korrelation mellem hændelse og eventuelt fly over området.

Der var en del vejstøj i området fra trafikken på Kalvebodvej. Særligt busser til og fra Kongelundshallen.

Nedenfor er vist et typisk støjbillede for målepositionen (figur 5). Figuren viser det A-vægtede støjniveau for en periode på ca. 10 minutter den 1. december 2019 mellem kl. 07:42 og 07:51. Som det fremgår var baggrundsniveauet omkring 40 dB denne morgen. Det fremgår endvidere at der blev registreret støj fra 2 forbi kørende biler, 1 bus samt 2 fly (starter 22R).





Figur 5  
A-vægtet støjniveau 1. december 2019 i tidsrummet 07:42 til 07:51. De Lyssegrøne søjler viser, hvor systemet har konstateret en støjhændelse og de mørkegrønne viser, at systemet har lavet korrelation til fly.

## 5.1 HOVEDRESULTATER

Der er registreret støj fra i alt 12.045 flyoperationer. Af tabel 1 fremgår det, at der i alt var 12.943 starter på bane 22L/R og 1.683 landinger på bane 04L/R. Dette svarer til, at lidt over 82 procent af operationerne blev registreret i målepositionen. Det høje tal skyldes, at målepositionen var opstillet under ind- og udflyvningen til/fra hovedbanerne i CPH.

Der blev registreret støj fra 84 forskellige flytyper.

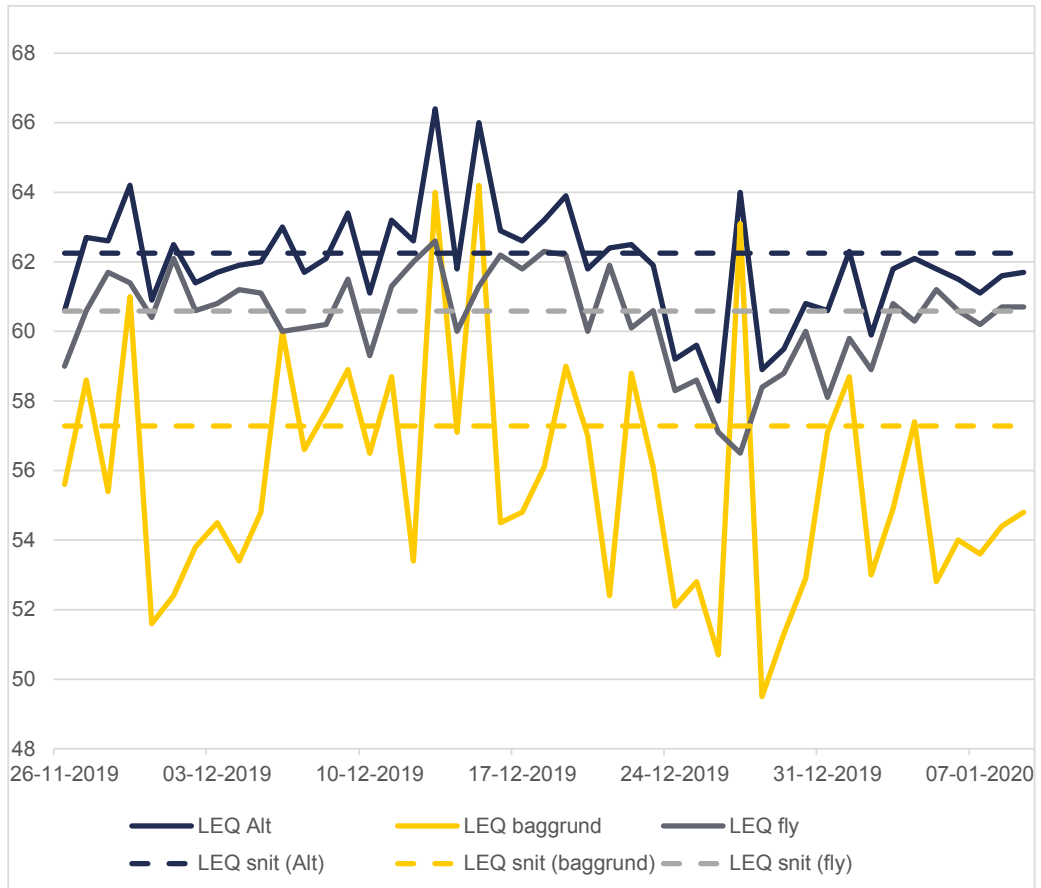
Støjniveauet (LAeq) for perioden 26. november 2019 til og med 9. januar 2020:

LAeq (total):	62,2 dB
LAeq(fly):	60,6 dB
LAeq (baggrund):	57,3 dB
LDEN (flystøj):	63,9 dB

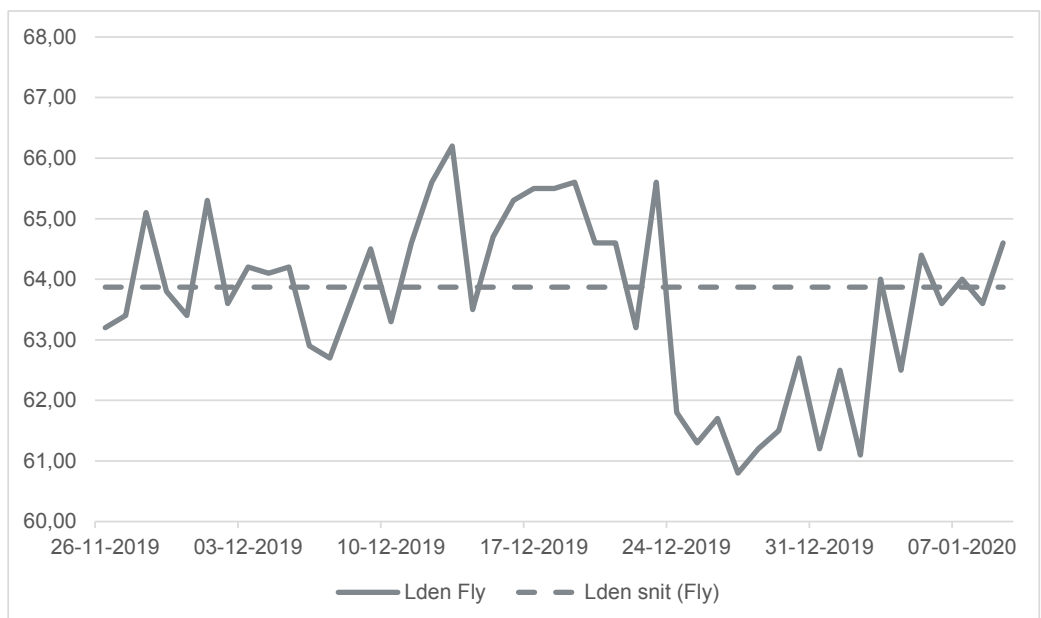
Af figur 6 fremgår støjniveauet dag for dag i måleperioden. Som det fremgår, er der variationer i støjniveauet fra dag til dag. Enkelte dage dominerer baggrundsstøjen, men generelt er flystøjen større end baggrundsstøjen. Variationer som følge af forskelle i baneanvendelsen er ikke umiddelbart tydelige. Dette skyldes at bane 22 R/L blev benyttet det meste af tiden og bane 04 L/R kun blev benyttet i kortere tidsrum enkelte dage.

Af figur 7 fremgår støjbelastningen beregnet som LDEN dag for dag i måleperioden. LDEN er en støjindikator, hvor der tages højde for, at støj om natten og om aftenen er mere generende end støj om dagen. Derfor gives der et tillæg til det målte niveau på 10 dB i tidsrummet kl. 22 til 07 og et tillæg på 5 dB i tidsrummet 19 til 22.

Som det fremgår, er der variationer i støjniveauet fra dag til dag. Særligt ses at støjbelastningen mellem jul og nytår falder, hvilket dels skyldes nedgang i trafikken og dels, at bane 04L/R blev benyttet og der derfor var landinger over området i stedet for starter. Som det ses er der ikke en helt ensartet variation over tid for LAeq flystøj (figur 6) og LDEN (figur 7). Dette skyldes fordelingen af støjen (flyene) på døgnet.



Figur 6  
Støjniveau for dagene 26. november 2019 til og med 10. januar 2020.



Figur 7  
Støjbelastning Lden for dagene 26. november 2019 til og med 10. januar 2020.

## 5.2 MAKSIMALT STØJNIVEAU FOR DE FIRE HYPPIGSTE FLYTYPER

De fire flytyper: B738, A320, A32N og CRJ9 udgjorde tilsammen mere end 58% af alle registrerede flystøjhændelser i målepositionen.

De gennemsnitlige maksimalniveauer for hver af de fire flytyper fremgår af tabel 2 og 3. Tabellerne indeholder endvidere information om det højeste og det laveste maksimalniveau registreret for hver af de fire flytyper. Som det fremgår, varierede det maksimale støjniveau for den samme flytype en del. Standardafvigelsen er omkring 2 dB for alle fire flytyper, hvilket er relativt lavt afstanden til lufthavnen taget i betragtning.

Forskellene på de målte maksimalværdier skyldes mange forhold:

- Forskelle i flyenes vægt (forskellige antal passagerer/fragt mv.) det betyder væsentlige variationer i flyvehøjden, motorindstilling, flapssettings mv.
- Variationer i meteorologiske forhold.
- Variationer i track (særligt for starter)
- Forskelle i flyveprocedure fra flyselskab til flyselskab m.fl.

Til sammenligning kan det oplyses, at de busser der passerede på Kalvebodvej gav anledning til maksimalniveauer på 65-75 dB, se figur 4.

### 5.2.1 Maksimalniveau for starter

Bane	Flytype	LAm <sub>ax</sub> [dB]	Min/maks [dB]
22R	A320	75,2	66,5 / 80,8
	A32N	70,7	58,4 / 87,3
	B738	77,5	50,3 / 84,2
	CRJ9	71,5	61,9 / 81,2
22L	A320	73,1	67,0 / 77,7
	A32N	67,4	60,1 / 74,1
	B738	74,4	66,6 / 83,6
	CRJ9	70,2	62,4 / 82,2

Tabel 2

Maksimalt støjniveau i forbindelse med start for de fire hyppigst forekommende flytyper.

### 5.2.2 Maksimalniveau for landinger

Bane	Flytype	LAm <sub>ax</sub> [dB]	Min/maks [dB]
04L	A320	70,5	64,7 / 84,1
	A32N	68,5	47,9 / 72,8
	B738	72,4	68,9 / 77,1
	CRJ9	68,2	64,7 / 76,0
04R *)	A320	76,2	73,5 / 79,7
	A32N	75,7	74,1 / 78,2
	B738	76,9	76,2 / 77,3
	CRJ9	75,2	72,7 / 80,6

Tabel 3

Maksimalt støjniveau i forbindelse med landinger for de fire hyppigst forekommende flytyper. \* Der er ikke registreret mange støjhændelser med de enkelte fly, da banen blev benyttet til forholdsvis få landinger i perioden.

## 6. Resume

---

Målingerne viser, at støjbelastningen i området var omkring 62 dB med flystøjen som dominerende med omkring 60-61 dB, mens den øvrige støj i området bidrog med omkring 57 dB.

Flystøjbelastningen (LDEN) var i måleperioden omkring 64 dB. Ved den seneste støjkortlægning, der er udarbejdet for trafikken i 2018, var støjbelastningen omkring 62 dB. Da der i måleperioden var en større andel af starter på bane 22 (ca. 90%) end årsgennemsnittet (68%) vurderes det, at måling og beregninger stemmer meget godt overens.

Det var tydeligt, at en ny flytype som A32N (Airbus 320 NEO) støjede væsentlig mindre end flyets forgænger A320 (Airbus 320). I forbindelse med start var forskellen ca. 4,5 dB og ved landing ca. 2 dB.

De mest støjende operationer målt i positionen var hhv. en enkelt start med A124 (Antonov124) fra bane 22L (LAm<sub>ax</sub>: 92,5 dB) samt to starter fra bane 22R med MD83 en gennemsnitlig LAm<sub>ax</sub> på 87,8 dB. Begge flytyper opererer kun i yderst begrænset omfang på CPH.

---



**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Lonni Nordstrand (lonni.rasmussen@outlook.dk)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 25-02-2023 18:30

NEJ til mere støj og luftforurening i Tårnby, Dragør og København.

Lufthavnen skal overholde WHO's grænser for støj og der skal tænkes på miljøet mht. luftforurening. Der skal ikke kun tænkes i penge 😊

Lonni Nordstrand

Sendt fra [Outlook til iOS](#)

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Bjarne Stehmann (bjar1617@frbgym.dk)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 25-02-2023 18:59

NEJ TAK TIL MERE STØJ OG LUFTFORURENING PGA UDVIDELSE AF LUFTHAVNEN

Bjarne Stehmann  
Helikonsvej 3  
2300 København S

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk)  
**Fra:** Helene Bach (bachhelene71@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar – lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 26-02-2023 13:15  
**Bilag:** mit.høringssvar.docx;

## Høringssvar – lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup

Mit høringssvar her nedenfor og som vedhæftet fil.

### Personlige oplevelser og bekymringer i forhold til støj og lugt

Jeg bor ca 1½ km fra lufthavnen. Da jeg flyttede hertil for 12 år siden hørte jeg sjældent lufthavnen, kun på de relativt få dage, hvor tværbanen blev brugt. Og jeg har aldrig før 2018 bemærket lugt fra lufthavnen. Det ændrede sig markant fra slutningen af 2018. Der har i perioder været så meget støj, at jeg har overvejet at flytte, men når man har børn, kan man jo ikke bare flytte, da de har deres liv, hverdag, skole og venner i Kastrup. Støjen gør på nogle dage, at vi ikke har lyst til at være i haven, vi sover aldrig med åbne vinduer og nogle gange bliver jeg vækket tidligt om morgenen pga af flystøj eller børnene har svært ved at falde i søvn om aftenen på de dage, hvor det larmer meget. Nogle gange er lugten af flydiesel så slemt, at det rammer en som en mur, når man går ud ad døren om morgenen. På de dage lugter vi ikke ud.

Mine børn går i skole, på klub og til udendørs sportsaktiviteter lige op ad lufthavnen. På fodboldbanerne (som meget sigende bliver kaldt SAS banerne) er der ofte en stank af flydiesel og en støj, så børnene har svært ved at høre hinanden og træneren. Når man kommer hjem efter et par timer på fodboldbanerne, er man helt tung i hovedet og træt.

Den store vækst i antal flyvninger, og at der med lovforslaget banes der vejen for en yderligere vækst samt at standpladserne nær ved Kastrup udbygges, bekymrer mig. Det er netop i det område, at min børn og mange andre børn går i skole og opholder sig hele dagen. Den støj, som vi kan høre, er ikke bare fra take off og landinger, men ofte en pivende enerverende lyd fra fly, som taxier eller holder og venter på take off. Med flere standpladser tæt på Kastrup frygter jeg, at det vil blive værre. At støj fra de flere standpladser ved Kastrup, anerkendes jo også i VVM'en. Det burde jo gøre, at alternative løsninger ift placering af terminalbygningerne blev undersøgt.

Det, som virkelig bekymrer mig, er hvilke sundhedskonsekvenser det har for mig og mine børn at bo så tæt på lufthavnen. Særligt for mine børn, som jo opholder sig meget tæt på lufthavnen i støj og lugt mange timer hver dag.

### Lovforslaget og VVM'en

De lokale miljøkonsekvenser er ikke ordentligt behandlet i lovforslaget. Paragraf 5 henviser til, at miljøkonsekvenser **kan** behandles senere. Reduktion af støj, luftforurening og sikring af grundvandet må være en del af lovforslaget fra starten.

På siden 5 i bemærkningerne til loven står: ”samtidig skal der i miljøbeskyttelsesmæssig sammenhæng lægges stor vægt på behovet for en optimal drift af lufthavnens aktiviteter. Det er ikke hensigten med lovforslaget at ændre på forholdet til de miljømæssige aspekter ved udviklingen af lufthavnen i forhold til de, der gør sig gældende under den nugældende udbygningslov.” Med klimaloven, Parisaftens, WHO anbefalinger om lavere grænseværdier for støj og luftforurening, en anerkendelse af sundhedskonsekvenserne af støj og luftforurening, samt beregninger af hvad det årligt koster i form af sundhedsudgifter (95 mia om året), er det uacceptabelt, at et mål om at stille skærpede krav for klima og miljø ikke skrives ind i loven. I forlængelse heraf er det også helt uacceptabelt, at der i loven og bemærkningerne til loven henvises til en konkurrencedygtig lufthavn, behovet for optimal drift af lufthavnen, at give passagerne en god oplevelse med et sammenhængende terminal-område. Ydermere står der i lovforslaget, at fremtidig forskning i ultrafine



partikler og disses indvirkning på omkringliggende miljø skal afbalanceres behovet for en konkurrencedygtig lufthavn! Man får som borger og nabo til lufthavnen et indtryk af, at lufthavnens vækst vejer tungere end vores sundhed.

Andre steder i Europa tages sundheden for naboer til store lufthavne alvorligt – f.eks. f.eks. Schiphol, har et loft over antal fly, og f.eks. Hamborg, Frankfurt og München, hvor der er et forbud mod flyvninger om natten.

Københavns Lufthavn er en af de mest bynære lufthavne i Europa. I andre storbyer ligger lufthavnen længere udenfor byen. En så bynær en lufthavn skal ikke være nordisk hub for fragt og betjene et stort antal transitpassagerer. Der må tænkes i andre løsninger, f.eks. en satellit for fragtflyvninger i et område, hvor der ikke bor så mange børnefamilier og er skoler, børneinstitutioner og udendørs sportsarealer.

Der står på side 10 at: ”Miljøministeriet har vurderet, at lovforslaget **ikke** er miljøvurderingspligtigt efter miljøvurderingslovens afsnit II. Transportministeriet har af hensyn til den politiske og offentlige interesse i miljøeffekter af udviklingen af Københavns Lufthavn dog besluttet, at der udarbejdes en miljøvurdering i overensstemmelse med principperne i miljøvurderingsloven. Dette gøres for at give Folketinget et fyldestgørende beslutningsgrundlag for vedtagelse af lovforslaget.”

Miljøvurderingen er set fra et borgerperspektiv mangelfuld, idet det stigende antal passagerer fra 30 mio til 40 og potentielt 55 mio om året og stigningen i fragtflyvninger ikke vurderes. Vi må som borgere have en garanti for, at der sker en miljøvurdering af konsekvenserne ift støj og luftforurening ved en mulig stigning i antal flyvninger, inden det bliver en realitet. Hvis dette ikke sker som del af det nuværende lovforslag, må vi have en garanti for, at det bliver gjort og hvornår. Ellers må der lægges et loft over antal flyvning, som i Schiphol. Et loft over antal flyvninger ville gøre, at os naboer ikke får yderligere negative konsekvenser og samtidig give lufthavnen mulighed for at give passagerne en god oplevelse med et sammenhængende terminal-område og være en konkurrencedygtig lufthavn, som der står, er formålet med loven

Det er helt uforståeligt at en lov, som reelt handler om at lave en ramme for en voldsom stigning i antal flyvninger, ikke er miljøvurderingspligtig. Set fra et borgerperspektiv virker det som spin, og bidrager – sammen med mange andre ting - til en yderligere mistillid til systemet og politikerne.

- Hvad burde politikerne og myndighederne gøre:

- Vi må som borgere have en garanti for, at der sker en miljøvurdering af konsekvenserne ift støj og luftforurening ved en mulig stigning i antal flyvninger, inden det bliver en realitet.
- Reduktion af støj, luftforurening og sikring af grundvandet må være en del af lovforslaget fra starten

### **Henvisning til vital infrastruktur**

Hele grundlaget for udvidelsen af CPH henføres i masterplanen til Luftfartsloven §57 stk. 2 nr 6 om CPHs forpligtelser til at sikre den nødvendige kapacitet med hensyn til afvikling af lufttrafik <sup>[1]</sup>. CPH's egne tal angiver, at passagertilvæksten sker blandt transitpassagerer og ikke blandt de øvrige passagerer, dermed virker henvisningen til vital dansk infrastruktur ikke ordentligt dokumenteret. Derudover tyder meget på, at det er lufthavnen som forsøger at skabe efterspørgslen f.eks. ift fragt ved proaktivt at bejle til Amazon og DHL ift at blive nordisk hub for fragt.

På længere sigt er der planer om en langt større udvidelse af fragtflyvninger med en terminal på mere end 300.000 m<sup>2</sup>, eller cirka 44 fodboldbaner, hvormed fragtkapaciteten vil blive fordoblet til mere end en million ton om året. Dette er ikke vital infrastruktur. Ligesom turister fra f.eks. Asien i transit til andre destinationer i Europa ikke er vital infrastruktur.

- Hvad burde politikerne og myndighederne gøre:

- Henvisningen til vital infrastruktur må kvalificeres ordentligt og ikke bare bredt få lov til at dække alle vækstplaner, som lufthavnen præsenterer. Det kan ikke passe, at politikerne tillader, at alle planer fra lufthavnen får carte blanche med henvisning til vital infrastruktur.

### **Støj særligt om natten**

WHO har kritiseret de danske støjgrænser for at være for høje, da det kan skade helbredet med støj. Ny forskning viser, at støj kan give kræft og demens. Støjgrænserne i Danmark er 55 db for lufthavne. Men alligevel må lufthavnen støje om natten op til 80 db. Det forstyrrer nattesøvnen. Det er særligt fragtfly, som er ældre og mere støjende, som flyver om natten. Så vidt jeg forstår er gennemsnitsalderen for DHLs fly over 22 år.

Hvad burde politikerne og myndighederne gøre:

- **Som en del af lovforslaget og inden en stigning i antal flyvninger bliver en realitet, må der laves beregninger af, hvor meget mere støj det stigende antal passagerer fra 30 mio til 40 og potentielt 55 mio om året og stigningen i fragtflyvninger vil give.**
- Lufthavnens argument er, at nyere fly støjer og forurener mindre. Hvis det skal blive en realitet, må der fra politisk side sættes krav sådan, at flyene, der letter og lander i København også om natten, er af nyere dato så forurening og støjbelastning mindskes.
- Følge WHO's anbefalinger om at arbejde for at reducere støjen <sup>[2]</sup>
- Vedtage et forbud mod flyvninger om natten som det er i f.eks. Hamborg, Frankfurt og München.
- Vedtage et loft over antal operationer som i Schiphol

### Luftforurening og sundhed

Flybrændstof minder om diesel, og dieselbiler bliver udfaset og forbudt i byområder. 13 medarbejdere i lufthavnen har fået anerkendt kræft som arbejdsskade og partiklerne kan sprede sig mange kilometer til de omliggende områder, hvor der er skoler, børnehaver, udendørs sportsarealer og bor mange familier.

I januar 2023 præsenterede økonomer en ny grøn regnemodel, som blev positivt taget imod også af klimaministeren. <sup>[3]</sup> Den grønne regnemodel viser, at sundhedsudgifter relateret til luftforurening er på 95 mia om året.

En undersøgelse af luftforureningen i København, som er lavet i samarbejde med Google og universiteter i Århus og Utrecht, viser, at store dele af Amager er kraftigt forurenede med ultrafine partikler, som især stammer fra fly. <sup>[4]</sup> Målingerne er lavet inden corona-krisen og koncentrationen af ultrafine partikler er værst i områderne nær Københavns Lufthavn, som ligger langt over niveauet i andre dele af byen. Efter at google målingerne viste høj koncentration af ultrafine partikler, har lufthavnens egne målinger vist, at der nogle måneder er dobbelt så høje koncentrationer som på HC Andersens Boulevard. <sup>[5]</sup>

Både dansk og international forskning peger på, at luftforurening har alvorlige helbredseffekter, bl.a. for tidlig død, inflammationssygdomme, astma og bronkitis, udvikling af lungecancer og hjertekarsygdom mm <sup>[6]</sup>. Og nyere forskning viser, at luftforurening kan medføre nedsat fødselsvægt <sup>[7]</sup>, hæmmet udvikling af lungefunktion hos børn og unge, allergi, og der er også forskning som viser en potentiel sammenhæng mellem luftforurening og autisme. <sup>[8]</sup> I Tårnby kommune er der en overrepræsentation af diagnoser blandt børn. <sup>[9]</sup>

Et studie fra Schiphol lufthavn konkluderer, at sundhedskonsekvenser når man udsættes for luftforurening fra flytrafik ikke er anderledes end for luftforurening fra vejtrafik. <sup>[10]</sup> Det vil sige, at alle de sundhedskonsekvenser, som ses ved trafik- og luftforurening generelt også er gældende for luftforurening fra flytrafik. Et andet studie fra Schiphol lufthavn konkluderer, at langtidseffekterne, når man udsættes for ultrafine partikler fra flytrafik har en mulig effekt på hjertekarsygdomme, hvor folk er begyndt at tage hjertemedicin i områder med høje koncentrationer af ultrafine partikler. Samt at ultrafine partikler kan have konsekvenser for gravide og deres ufødte børn. <sup>[11]</sup>

I et svar på spørgsmål 420 til Sundhedsministeren om sundhedsmæssige konsekvenser ved en udvidelse af Kastrup Lufthavn, svarer ministeren at "Sundhedsdatastyrelsen har oplyst Sundhedsministeriet, at styrelsen

ikke er bekendt med tal, som belyser en eventuel overrepræsentation af astma blandt børn og voksne eller en overrepræsentation af for tidligt fødte børn i områderne omkring Københavns Lufthavn. Det er Sundhedsdatastyrelsens vurdering, at afklaring af spørgsmål om overhyppighed/overrepræsentation vil kræve en registerundersøgelse af videnskabelig karakter." I forlængelse af dette spørgsmål bliver Sundhedsministeren bedt om at svare på, om der som del af en VVM og/eller en bredere undersøgelse i forbindelse med det stigende antal operationer i Københavns Lufthavn vil blive gennemført en registerundersøgelse, der kan fastslå om der er en overhyppighed/overrepræsentation af astma blandt børn og voksne og/eller en overrepræsentation af for tidligt fødte børn i områderne omkring Københavns Lufthavn.

[12] Ministeren svarer igen, at afklaring om overhyppighed/overrepræsentation vil kræve en registerundersøgelse af videnskabelig karakter. Hvis der mangler en registerundersøgelse må det iværksættes.

Hvad burde politikerne og myndighederne gøre:

- **Beregninger af hvor meget mere luftforurening det stigende antal passagerer fra 30 mio til 40 og potentielt 55 mio om året og stigningen i fragtflyvninger vil give må laves, som en del af lovforslaget og inden en stigning i antal flyvninger bliver en realitet.**
- **Myndighederne behøver ikke vente på "fremtidig forskning i ultrafine partikler og disses indvirkning på omkringliggende miljø", som der står i lovforslaget. Forskning dokumenterer allerede nu, at ultrafine partikler er skadelige og der er dobbelt så høje koncentrationer af ultrafine partikler i områderne omkring lufthavnen, hvor børn opholder sig hele dagen. Hvis politikerne mener, at der mangler forskning på nogle områder, må dette iværksættes nu, sådan at vores sundhed ikke bliver prisen, som vi kommer til at betale for en "konkurrencedygtig lufthavn".**
- Med de grønne regnemodeller in mente burde, der sættes krav til, at støj og luftforurening mindskes, da det både er godt for sundheden og samfundsøkonomien
- De hollandske undersøgelser konkluderer, at partikler fra flybrændstof kan sammenlignes med diesel. Den opmærksomhed på at mindske luftforurening fra diesel, må også gælde for flytrafik.
- Undersøgelser fra Schiphol viser, at flere mennesker tager medicin for hjertesygdomme samt at de ultrafine partikler har konsekvenser for gravide i form af lav fødselsvægt og for tidlig fødsel. Spørgsmålene til Sundhedsministeren peger på, at der er usikkerhed og mangler viden om astma blandt børn og for tidligt fødte børn. Dette må undersøges som del af lovforslaget vedtages og inden en stigning i antal flyvninger bliver en realitet.

## Biodiversitet

De naturmæssige konsekvenser er alt for overfladisk behandlet i loven og i VVM'en. Der står i VVM'en, at "arealer plejes og vedligeholdes løbende og bevidst med henblik på at undgå tilstedeværelse af fugleliv eller plantevækst, der kan udgøre en risiko for flysikkerheden." Endvidere står der i VVM'en, at det kun er inde på lufthavnens område, at der på denne måde bevidst begrænses biologisk mangfoldighed. Men der er flere observationer af, at der i områderne udenfor lufthavnen er færre insekter, at viben over de senere år nærmest er forsvundet og at heste er blevet syge. Ynglebestanden af viber er vurderet som [sårbar](#) på [den danske rødliste](#). Det burde derfor undersøges grundigt om bekæmpelse af insekter og fugleliv på lufthavnens områder påvirker områderne udenfor lufthavnen.

Der står i VVM'en, at "realisering af planen for udvikling af Københavns Lufthavn vil hverken påvirke Natura 2000-område 142 eller Natura 2000-område 143 direkte, idet disse områder er beliggende udenfor lufthavnsområdet." Denne konklusion kan kun nås ved, at lovforslaget/planen udelukkende behandles som et byggeprojekt, hvor stigningen i flyvninger ikke tages med. Som skrevet ovenfor er dette misvisende og en fordrejning af realiteterne.

Jeg har forgæves siden juni 2022 forsøgt at få klarhed over regler for endofytter/giftgræs, som bruges til at bekæmpe insekter på lufthavnens område, men der er tilsyneladende ingen myndigheder, som kan fortælle præcist, hvad reglerne er eller hvem som er ansvarlig. Jeg har ventet 4 måneder på svar fra MST, og efter igen at have rykket fik jeg svar, at det ikke var MST men kommunen eller landbrugsstyrelsen. Jeg har siden august også prøvet at få et svar ud af Tårnby kommune om det, men også uden held. Det kan ikke passe, at der er så

lidt klarhed og kontrol med et område, som påvirker biodiversitet også i områder, der er beskyttet.

Hvad burde politikerne og myndighederne gøre:

- Det må undersøges grundigt om bekæmpelse af insekter og fugleliv på lufthavnens områder påvirker områderne udenfor lufthavnen ift fugleliv, insekter og også heste, og om man som nabo i de områder sikkert kan dyrke og spise grøntsager.
- Myndighederne må som minimum oplyse borgerne i områderne om, hvilke regler der gælder for brug af insektbekæmpelse (endofytter/giftgræs)
- Den indflydelse, som væksten i antal fly, både passagerer og fragt, vil have på Natura 2000-område 142 eller Natura-2000 område 143 samt fredede og rødlistede arter, må vurderes i en grundig VVM inden lovforslaget behandles politisk.

### **Manglende uvildig kontrol**

Sikkerhedsbristen fra 2021, er et eksempel på, at den udbredte egen kontrol, som lufthavnen har, ikke fungerer. <sup>[13]</sup>

PFAS forureningen, som bl.a. stammer fra brandpladsen, er et andet eksempel, på at kontrollen er mangelfuld, og at myndighedernes krav og opfølgning herpå slet ikke er tilstrækkelig.

At det er så svært at få svar på et relativt simpelt spørgsmål om, hvad kravene er i forhold til brug af endofytter/giftgræs og hvilken myndighed, som er kontrolinstans på området, er endnu et eksempel på, at der mangler klarhed og kontrol.

Luftforurening og støj er i vid udstrækning egen kontrol, med alt for få ressourcer fra uafhængige myndigheder til at følge op og stille krav. Der må laves løbende uafhængige målinger af støj og luftforurening.

Som borger og nabo til lufthavnen er vi nødt til at have en garanti for, at der fra myndighederne føres grundig og uvildig kontrol med en så stor virksomhed og forurener, som lufthavnen.

---

[1] Side 6 i Masterplanen

[2] <https://forcetechnology.com/da/artikler/who-guideline-stoej-europa>

[3] [https://www.altinget.dk/artikel/oekonomer-klar-med-ny-groen-regnemodel-til-finansministeriet-skader-paa-miljoe-og-klima-koster-trecifret-milliardbeloeb-om-aaret?SNSubscribed=true&ref=newsletter&refid=forside-middag-270123&utm\\_campaign=Altinget.dk&utm\\_content=Forside%20middag%20270123&utm\\_medium=email&utm\\_source=nyhedsbrev&fbclid=IwAR00GpUe9VCxL9NgpRpTh8Izj-NDv4hGDpv7XO3-8lqOhtsk34wUUAJuUuIc](https://www.altinget.dk/artikel/oekonomer-klar-med-ny-groen-regnemodel-til-finansministeriet-skader-paa-miljoe-og-klima-koster-trecifret-milliardbeloeb-om-aaret?SNSubscribed=true&ref=newsletter&refid=forside-middag-270123&utm_campaign=Altinget.dk&utm_content=Forside%20middag%20270123&utm_medium=email&utm_source=nyhedsbrev&fbclid=IwAR00GpUe9VCxL9NgpRpTh8Izj-NDv4hGDpv7XO3-8lqOhtsk34wUUAJuUuIc)

[4] <https://cphsolutionslab.dk/news/nye-maalinger-af-den-koebenhavnske-luftkvalitet-viser-hoejt-niveau-af-ultrafine-partikler>

[5] [http://avisen2770.dk/visavis.asp?pdf=20210907&fbclid=IwAR26RMJpg0lbSylvgnckNKkVEi075EO9fSODC7T357ClwX6ahP4a38xv\\_w0Q](http://avisen2770.dk/visavis.asp?pdf=20210907&fbclid=IwAR26RMJpg0lbSylvgnckNKkVEi075EO9fSODC7T357ClwX6ahP4a38xv_w0Q)

[6] [https://mst.dk/media/89719/dce\\_statusrapport.pdf](https://mst.dk/media/89719/dce_statusrapport.pdf)

[7] [https://www.theguardian.com/environment/2019/sep/17/air-pollution-particles-found-on-foetal-side-of-placentas-study?fbclid=IwAR3r1gWcbqOZOjF7sklrVvUqVeSvWlnNwb2EEnBJKiR\\_WSGU5BKzq39bL0](https://www.theguardian.com/environment/2019/sep/17/air-pollution-particles-found-on-foetal-side-of-placentas-study?fbclid=IwAR3r1gWcbqOZOjF7sklrVvUqVeSvWlnNwb2EEnBJKiR_WSGU5BKzq39bL0)

[8] <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC6474375/>

[9] <http://avisen2770.dk/visAvis.asp?pdf=20191126>

[10] [https://www.rivm.nl/publicaties/onderzoek-naar-gezondheidseffecten-van-kortdurende-blootstelling-aan-ultrafijn-stof#abstract\\_en](https://www.rivm.nl/publicaties/onderzoek-naar-gezondheidseffecten-van-kortdurende-blootstelling-aan-ultrafijn-stof#abstract_en)

[11] <file:///C:/Users/hba/Downloads/Effects%20of%20long-term%20exposure%20to%20ultrafine%20particles%20from%20aviation%20around%20Schiphol%20Airport.pdf>

[12] <https://www.ft.dk/samling/20211/aldel/suu/spm/930/svar/1907713/2622292.pdf>

[13] <https://politiken.dk/indland/art8099849/Chefer-i-K%C3%B8benhavn-Lufthavn-begravede-almindelig-trussel-mod-sikkerhed-for-passagererne>



**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** SANNE MARTINI (sannemartini@hotmail.com)  
**Titel:** Re: Høringssvar ang. udvidelse af CPH  
**Sendt:** 26-02-2023 15:31

---

**From:** SANNE MARTINI  
**Sent:** Sunday, February 26, 2023 2:29 PM  
**To:** sri@trm.dk <sri@trm.dk>  
**Subject:** Høringssvar ang. udvidelse af CPH

Overordnet mener jeg ikke, at de lokale miljøkonsekvenser er ordentligt behandlet i lovforslaget. Paragraf 5 henviser til at miljøkonsekvenser kan behandles senere. Reduktion af støj, luftforurening og sikring af grundvandet må være en del af lovforslaget fra starten.

Københavns Lufthavn er en af de mest bynære lufthavne i Europa. I andre storbyer ligger lufthavnen længere udenfor byen. Det kan ikke passe, at så bynær en lufthavn skal være nordisk hub for fragt og betjene et stort antal transitpassagerer. Der må tænkes i andre løsninger, f.eks. en satellit for fragtflyvninger i et område, hvor der ikke bor så mange børnefamilier og er skoler, børneinstitutioner og udendørs sportsarealer. Andre lufthavne, f.eks. Schipol, har et loft over antal fly per døgn. Dette kunne være en mulighed, hvor lufthavnen ville kunne give "passagerne en god oplevelse med et sammenhængende terminal-område", som de skriver; og samtidig beskytte borgerne mod mere støj og luftforurening.

Den store vækst i antal flyvninger, og at der med lovforslaget banes der vejen for en yderligere vækst samt at standpladserne nær ved Kastrup og København udbygges, bekymrer mig. Der er en stor risiko for, at dette vil påvirke støj og luftforureningen i området. Støj, lugt og luftforurening må undersøges grundigt inden, at loven vedtages. Den VVM som er lavet er mangelfuld.

### Støj

Støjgrænserne i Danmark er 58 db. Men alligevel må lufthavnen støje om natten op til 80 db. Det er særligt fragtfly, som er ældre og mere støjende, som flyver om natten. Det forstyrrer nattesøvnen. WHO har kritiseret de danske støjgrænser på 58 db for at være for høje, da det kan skade helbredet med støj. Ny forskning viser, at støj kan give kræft og demens. Jeg mener, at den reelle støj omkring Københavns Lufthavn må undersøges grundigt før lovforslaget vedtages. Der må sikres en ordentlig kontrol med støjen fra lufthavnen, hvor det ikke er lufthavnen selv, som står for det. Derudover har andre lufthavne i Europa f.eks. Hamborg, Frankfurt og München forbud mod flyvninger om natten. Dette burde også indføres i København.

### Gener ved øget fragtflyvning

Fragtflyvning foretages ofte om natten, hvor særlige støjhensyn skal tages. Dette burde helt stoppes i så stor nærhed til beboelsesområder. Såfremt der skal flyves fragt skal der indføres strenge støjkrav og night curfew. Øget frekvens af fragtflyvninger betyder også øget tung trafik med fragt til og fra lufthavnen. Dette er yderligere miljøbelastende og giver i forvejen store problemer med tilkørsel via Kystvejen, idet det besværlig gør kørsel til og fra Dragør i urimelig grad. Denne trafik bør mindskes og ikke øges. Fragtflyvninger burde i det hele taget lægges i et ikke beboet område, hvor generne ville være begrænsede. I det hele taget tyder intet på at der er behov for yderligere fragtkapacitet, idet flere og flere fravælger flyfragt. Øget fragtkapacitet vil også nødvendiggøre større fragtkapacitet, som igen medfører uønsket og uheldig miljøbelastning og yderligere skæmme området omkring Kystvejen og yderligere trafikbelastning til og fra terminalerne - både personale og fragt.

### Grundvand

Lufthavnen har i årevis forurenet grundvandet og drikkevand i Tårnby og Dragør med PFAS. Denne sag må afsluttes inden, lufthavnen kan få lov til at gennemføre så stort et byggeprojekt. Lufthavnen må vedkende sig sit erstatningsansvar ellers risikerer regningen at ende hos borgerne.

### Biodiversitet og natur

De naturmæssige konsekvenser er alt for overfladisk behandlet i loven og i VVM'en. Der står i VVM'en, at "arealer plejes og vedligeholdes løbende og bevidst med henblik på at undgå tilstedeværelse af fugleliv eller plantevækst, der kan udgøre en risiko for flysikkerheden." Endvidere står der i VVM'en står, at det kun er inde på lufthavnens område, at der på denne måde bevidst begrænses biologisk mangfoldighed. Men der er flere observationer af, at der i områderne udenfor lufthavnen er færre insekter og at viben over de senere år nærmest er forsvundet. Det burde derfor undersøges grundigt om bekæmpelse af insekter og fugleliv på lufthavnens områder påvirker områderne udenfor lufthavnen. Den indflydelse, som væksten i antal fly, både passagerer og fragt, vil have på Natura 2000-område 142 eller Natura-2000 område 143 samt fredede og rødlistede arter, må vurderes i en grundig VVM inden loven vedtages.

### Ejendomspriser

Hvis flytrafikken og støjen stiger yderligere, er der en risiko for, at huspriserne falder. Undersøgelser fra Skrydstrup flyveplads viste at hvis flystøjen stiger en db, så falder huspriserne med 0,5-1,1% (<https://www.jv.dk/haderslev/300-siders-laesning-klar-til-naboerne-Rapport-om-miljoe-konsekvenserne-af-F-35-er-klar/artikel/2733416>). Jeg bor tæt på lufthavnen og risikerer, at min bolig falder i værdi. Derfor mener, jeg at en kompensationsordning må etableres for os, som bor tæt ved lufthavnen.

### Myndighederne må stille krav til lufthavnen og uvildig kontrol

Udover at lave grundige undersøgelser af støj og luftforurening, må der også sættes krav til lufthavnen, sådan at stigningen i antal fly ikke medfører, at støj og luftforureningen øges til skade for børn og voksne i området. Lufthavnen skriver, at nye og moderne fly støjer mindre. Myndighederne må gennem krav sikre, at det reelt er disse fly, som kommer til at flyve fra Københavns lufthavn.

Med den stigende opmærksomhed på forurening og de sundhedsmæssige konsekvenser, som f.eks. PFAS sagen er et eksempel på, må der som et minimum laves grundige undersøgelser af støj og luftforurening i områderne omkring lufthavnen samt være grundig og uvildig kontrol med lufthavnen inden en yderligere stigning i passagerer og fragtflyvninger tillades og inden loven om et omfattende byggeri i lufthavnen vedtages.

Som borger og nabo til lufthavnen er vi nødt til at have en garanti for, at der fra myndighederne føres grundig og uvildig kontrol med en så stor virksomhed og forurener, som lufthavnen. Den nuværende kontrol er svært gennemskuelig, og vi føler ikke, at vi har et godt overblik over, hvilke myndigheder, der er ansvarlige for kontrol med støj, luftforurening og grundvand.

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Cc:** Jytte Kjær (skriverkjaer@gmail.com)  
**Fra:** Jytte Kjær (skriverkjaer@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 26-02-2023 15:54

Jeg vil på det kraftigste protestere i mod udvidelsen af Københavns lufthavn idet Flystøj, flyforurening med ultra fine partikler til følge og kraftig luftforurening og en tung lugt hængende over vores hoveder det meste af året.

Det er for os her i huset umuligt at være hjemme i huset når tværbanen er i brug og flyene nærmest strejfer vores skorsten og det sker fra kl 06 om morgenen til kl 23 nat og med 2 minutters mellemrum.

Ikke engang vores hund tør være ude i haven under disse lave flylandinger.

Vi er også bekymret for vore børnebørns helbred da de færdes hos os flere gange om ugen.

Med venlig hilsen

Jytte og John Kjær Verschelden

Sendt fra min iPad



**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Rasmus Vedel Wiik (rw@wiik.dk)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 26-02-2023 15:57

Hej,  
Vi er meget imod udvidelsen af lufthavnen.  
Vi har allerede larm og lugtgener med de nuværende forhold.

Mvh  
Rasmus Vedel Wiik  
Peitersvej 10  
2300  
Kbh s

Sendt fra min iPhone

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Maria Hougaard (maria.hougaard@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar ang. udvidelse af lufthavnen  
**Sendt:** 25-02-2023 19:39

Hej Transportministeriet

Jeg er borger på Amager, og det bekymrer mig med udvidelsen af lufthavnen. Vi er rigtig mange børnefamilier på øen, og skal vores børn vokse op i en endnu værre luftforurening? Og ultrafine partikler, der øger risikoen for kræft. Her er mange skoler, institutioner og boligområder.

Og dertil kommer støjen.

Lufthavnen ligger i et tæt befolket boligområde, og det mener jeg, at man er nødt til at tage hensyn til, og det giver selvfølgelig sine begrænsninger for lufthavnens størrelse.

Derfor mener jeg, at det er meget uforsvarligt at udvide lufthavnen.

---

Mange hilsner  
Maria Lyngsø Hougaard  
Journalist - Fotograf - Content creator - Redaktør for Cph TV Festival  
Tlf.: +45 60178978  
E-mail: [maria.hougaard@gmail.com](mailto:maria.hougaard@gmail.com)

**Fotograf:** Se mine billeder på min [fotografprofil](#)  
**Content creator:** på min [Instagramprofil marias\\_morskab!](#)  
**Stifter af onlinemagasinet:** [www.mor-skab.dk](http://www.mor-skab.dk)  
- onlinemagasin om moderskab med morskab

---

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Felix Henriksen (felixhenriksen@gmail.com)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 26-02-2023 16:34

Som bosiddende i københavn på amager oplever jeg støj fra fly og trafikken til og fra lufthavnen.

Jeg er skeptisk over for en udvidelse om ikke tager hensyn til miljøet omkring lufthavnen og som kommer til at betyde en større trafikbelastning for borgere der bor på amager og omkring lufthavnen.

En udvidelse vil belaste klimaet med mere CO2 forurening og før der bliver taget overvejelser med om klimaet påvirkning kan man ikke på et oplyst grundlag udvide lufthavnen.

Felix H. Henriksen

Ørestads Boulevard 48  
2300 København S

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Morten Bak McKenna (mortenbakbak@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 25-02-2023 23:06

Jeg er bekymret for luftkvaliteten på Amager ved udvidelsen af lufthavnen. Hvordan kan det accepteres at en del af København får øget risiko for kræft og hjerte-kar-sygdomme og kan som beboer på Amager ikke acceptere en udvidelse uden denne risiko forøgelse elimineres.

Bedste hilsner  
Morten Bak McKenna

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Pia Hellesøe (piahellesoe@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 25-02-2023 23:33

Jeg ønsker IKKE en udvidelse af lufthavnen af følgende grunde:  
I forvejen er der rigelig støj, ved min bopæl især ved øst/sydøstlig vind.  
Ofte er der en dårlig lugt fra flyenes udstødning, forureningen bliver værre. Det er sundhedsmæssigt uforsvarligt.  
Pia Hellesøe

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** signe skarequist (signeskarequist@hotmail.com)  
**Titel:** Høringssvar, lufthavnsudvidelse  
**Sendt:** 26-02-2023 17:18

Hermed på det kraftigste en opfordring til ikke at udvide Kastrup Lufthavn. Som borger på Amager er vi i forvejen rigeligt plaget af støjgener derfra.

Vh. Signe Skarequist

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Kpilk (kirsten.anslev@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 26-02-2023 08:38

Man ser med skræk scenariet at lufthavnen udvides til mindst det dobbelte antal flyvninger. Vi lever i en tid hvor den grønne omstilling er så vigtig og dette vil bestemt ikke gøre det bedre. Vi har et kæmpe ansvar for at vores børn ikke udsættes for flere partikler som giver en øget risiko for kræft og hjertesygdomme. Lad os nu gøre noget godt og få stoppet denne udvidelse det er nu vi har en mulighed for at passe på hinanden.

Mvh  
Kirsten Anslev

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Mads Nyborg (madsnyborg@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 26-02-2023 17:34

Ved. lovforslag om udvidelse af Københavns lufthavn:

Jeg skriver til jer i forbindelse med den foreslåede udvidelse af Københavns lufthavn. Jeg er bekymret for de negative konsekvenser, som denne udvidelse kan have på vores miljø og befolkning.

Støj- og luftforurening er allerede et stort problem i Københavnsområdet, og en udvidelse af lufthavnen vil kun forværre situationen yderligere. Det er videnskabeligt bevist, at stigende støj og luftforurening kan have alvorlige konsekvenser for menneskers sundhed og trivsel, herunder risikoen for kræft og hjertekarsygdomme.

Jeg er særligt bekymret for det problematiske i at ændre støjgrænserne, især om natten. Det er velkendt, at søvn er vigtig for menneskers helbred og velvære, og at støj om natten kan forårsage søvnforstyrrelser og andre negative helbredseffekter. Derudover overholdes WHO's støjgrænser ikke i dag, og det betyder, at skoler og borgere generelt udsættes for støj og luftforurening på et niveau, der overstiger de anbefalede grænser.

Endvidere er der risikoen for flere ultrafine partikler i luften med tilhørende risiko for kræft og hjertekarsygdomme i befolkningen. Disse partikler kan trænge dybt ind i vores lunger og skade vores helbred, og en udvidelse af lufthavnen vil sandsynligvis føre til en stigning i deres niveauer.

Alt i alt mener jeg, at det er af afgørende betydning at tage hensyn til disse bekymringer og afvise forslaget om at udvide Københavns lufthavn. Vi skal tage ansvar for vores miljø og vores sundhed, og det inkluderer at begrænse støj- og luftforurening i vores by.

Med venlig hilsen

Mads Nyborg  
Theisvej 4  
2300  
København S

--

Mads Nyborg



**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Maureen McKeever (maureen.mckeever19@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 26-02-2023 17:42

Jeg er kraftigt i mod den projekterede udvidelse af Københavns lufthavn på Amager.

Da lufthavnen blev bygget og officielt indviet i 1925, var lufttrafikken minimal. Dengang var Øen Amager heller ikke så tæt bebygget.

I de følgende årtier er udviklingen af lufthavnen og mængden af flytrafik taget til. Samtidig har øen Amager, som en integreret del af København undergået en eksplosiv befolkningstilvækst.

Det er en kæmpe skandale, at en så tætbebyggede område, (herunder Kastrup/Tårnby, Dragør samt København og Storkøbenhavn)

skal udsættes for de store gener og farer forbundet med lufthavnsudvidelsen.

Vi skal stå denne udvidelse i mod for vores børns, børnebørns og oldebørns skyld.

Venlig hilsen,  
Maureen Eriksen  
Snebær Alle 18  
2770 Kastrup

Sendt fra min iPhone

## **26.2. 2023: Høringssvar fra syv organisationer til forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup**

### **Udbygningen af Kastrup Lufthavn til 40 mio årlige passagerer er på direkte kollisionskurs med danske klimaforpligtigelser overfor EU og COP processen**

Danmark er et af de lande i verden, der har den højeste udledning pr. indbygger, og vi skal anerkende, at hver dansker og hver verdensborger har et meget lille CO<sub>2</sub>-budget tilbage. Hvert ton tæller. Og det betyder, at hastigheden, hvormed vi reducerer vores udledninger, er ekstremt vigtig. Og det betyder, at vi ikke skal øge udledningerne i nogen sektor. Heller ikke i luftfartssektoren, selvom den ikke tæller med i de nationale reduktionsmål i Klimaloven<sup>1</sup>.

Ser vi på det samlede CO<sub>2</sub>-budget, indgår også den danske andel af international flytransport. Broderparten af flysektorens udledninger stammer herfra.

Lovforslaget om udbygning af Københavns Lufthavn i Kastrup er bemærkelsesværdig kortfattet. Dermed minder den om Luftfartsloven (senest revideret i 2018), som alene ser på lufthavnenes opgave som at facilitere (øget) luftfart og totalt savner betragtninger om luftfartens klimaeffekter<sup>2</sup>, og hvordan de begrænses. Et erklæret formål for udbygningsloven er, at Københavns Lufthavn skal kunne håndtere op mod 40 mio passagerer<sup>3</sup>.

#### **Ændringsforslag til §6**

**§ 6.** Loven træder i kraft den 1. juli 2023.

Vi foreslår at §6 stk. 1 i stedet for bliver således:

Loven træder i kraft i det øjeblik at der foreligger en vedtaget klimahandlingsplan for dansk luftfart, der omfatter CO<sub>2</sub>e-udledninger fra alle flyvninger til/fra danske lufthavne. Klimahandlingsplanen skal rumme retningslinjer for sektoren, så den på linje med andre sektorer imødekommer 70% reduktionsmålet i 2030 og nul-emission i 2050.

---

<sup>1</sup> Den danske Klimalov omfatter ikke danske udledninger, der finder sted ved udenrigsluftfart og -skibsfart.

<sup>2</sup> Rådet for Bæredygtig Trafik lavede dengang en indsigelse mod revisionen, [se her](#).

<sup>3</sup> Side fire i [lovforslaget](#).

I det følgende begrundes vi ændringsforslaget og giver vores øvrige kommentarer.

### **Hvordan kan lovforslaget ikke indeholde en klimavurdering?**

I det nuværende lovforslag om udbygning af Kastrup Lufthavn og i bemærkningerne dertil er det helt uacceptabelt, at en udbygning, der handler om at øge benyttelsen af lufthavnen, ikke beregner hvad klimaeffekterne af den øgede flyvning vil være<sup>4</sup>. Det gør man trods alt ved øvrige infrastrukturprojekter. En transportminister er endda trådt tilbage, fordi han undlod at fortælle om samtlige klimaeffekter. De klimaeffekter, der skal indgå i behandlingen af udbygningsloven, handler såvel om selve byggeriet og naturligvis den forventede øgede indenrigs- og udenrigs luftfart, som udbygningen giver anledning til.

Hvad konsekvenserne af at man øger antallet af passagerer fra 30 til 40 millioner vil være for klimaet, ved vi ikke nøjagtigt, men vi har udregnet et forsigtigt bud. Forudsætningerne bag beregningen kan ses i noterne.

Bevar Jordforbindelsen har udregnet, at 10 mio ekstra passagerer<sup>5</sup> betyder ca. 2,1 mio. tons ekstra CO<sub>2</sub>e pr år. I regnestykket indgår:

- Udledningen per passager fra CPH er den samme som landsgennemsnittet.<sup>6</sup>
- Udledningen er baseret på påfyldning af jetbrændstof (bunkring).<sup>7</sup>
- Danske passagerer rejser også med fly retur, derfor tillader os vi at bruge antallet af udrejser for samtlige passagerer til at give samlet bidrag fra de danske rejsende.
  - Dette er et forsigtigt bud fordi:
    1. Danske flypassagerer rejser ofte fra CPH til andre lufthavne for mellemlandning (fx Paris eller Frankfurt). Derfor er flyrejserne, de tager afsted på, i gennemsnit betydeligt mere omfattende end flyveturen ud og hjem fra CPH.<sup>8</sup>
    2. Der er flere danske passagerer i danske lufthavne end udenlandske.

---

<sup>4</sup> MF Torsten Gejl har forsøgt at få ministerens svar på øget CO<sub>2</sub>e-udledning i anledning af udbygningsloven, § 20-spørgsmål S 230. [Det fik MF'eren ikke meget ud af i flg. svar d. 14.2.](#)

<sup>5</sup> I 2018 og 2019 toppede lufthavnen foreløbig med 30 mio passagerer.

<sup>6</sup> I 2019 var gennemsnittet 270 kg CO<sub>2</sub>e per passager (GWP 3,0). ([kilde](#) for passagertal)

<sup>7</sup> Tallet er fra UNFCCC (det FN organ, der holder styr på landenes udledninger, inkl. skibsfart og luftfart) tabel CP2 fra National Inventory Submissions 2019 (hvordan indberettes disse tal, [se hér](#))

<sup>8</sup> CPH er også HUB for mellemlandinger, men med mindre andel lange destinationer end det, som danskerne benytter. Derfor er de 270 kg CO<sub>2</sub>e en hel del under hvad vi må antage gælder for den gennemsnitlige danskers flyvninger, men vi har ikke adgang til bedre tal.

- Væksten i flyvning er siden 2017 gået til lange destinationer med deraf følgende større udslip.<sup>9</sup>
- Øgning af cargo-flyvning (fragt) er ikke medtaget. CPH vil udvide denne forretning og være "Nordisk HUB for fragt".
- Flyvning giver anledning til meget mere global opvarmning end alene udledninger af CO<sub>2</sub>. Derfor taler man om **CO<sub>2</sub>e** ligesom for landbruget. Greenhouse Warming Potential (GWP) anerkendt af EU-Kommissionen er på 3,0.<sup>10</sup>
- Forbedret brændstoffektivitet af de gennemsnitlige fly er på 0,5% per år.<sup>11</sup>
  - Denne effektivitetsforbedring inddrager i princippet Power-to-X brændsler, der inkluderer luftige hensigter om indenrigstrafikkens kommende grønne brændstoffer.
- Vi indregner ikke CO<sub>2</sub>e-bidrag fra selve ombygningsarbejdet på jorden i Københavns Lufthavn.

### **En stigning på 10 mio. passagerer medfører som et forsigtigt mindstemål ekstra 2,1 mio. tons CO<sub>2</sub>e om året fra flyvninger til og fra CPH**

Klimaloven fra december 2019 fastsætter et mål om 70 % reduktion af CO<sub>2</sub>e-udledningen i forhold til 1990 svarende til en samlet dansk udledning på 22,2 millioner tons CO<sub>2</sub>e i 2030. Det officielle mål ser bort fra udledning fra international luftfart og skibsfart mm.

Den nuværende årlige udledning fra lufthavnens passagerer er pt. cirka 8,2 millioner tons CO<sub>2</sub>e, og den samlede udledning – forudsat 40 millioner passagerer i 2030 – vil være ca. 10,3 millioner tons CO<sub>2</sub>e om året. International luftfart fra CPH – indenrigs er lille – vil dermed svare til ca. 40% af Danmarks samlede nationale klimamål for 2030 på 22,2 mio. tons.

Tallene er ikke direkte sammenlignelige, men alligevel er målestokken, at udvidelsen af CPH svarer til ca. 10% procent af Danmarks mål for CO<sub>2</sub>e udledning i 2030.

International luftfart indgår ikke i klimalovens beregninger, men tallene anskueliggør, at luftfart udgør en langt større andel af vores CO<sub>2</sub>e-udledninger end mange forestiller sig.

Det vurderes som urealistisk, at Folketinget godkender **andre** projekter frem mod 2030, **som har den samme skadelige klimapåvirkning,**

<sup>9</sup> Danmarks Statistik fra dette sted: [Kilde](#).

<sup>10</sup> GWP i henhold til [europæisk anerkendt faktor](#)

<sup>11</sup> I henhold til statslig engelsk [kilde](#).

fordi så godt som alle andre projekter skal indarbejdes i klimamålet. Alt i alt kan vi med en passende sikkerhed sige, at CHP og udvidelsen er Danmarks mest klimaskadelige projekt. Lovforslaget er dermed det mest klimabelastende lovforslag i mange år.

Det er en **skærpende omstændighed**, at flysektoren ikke er omfattet af en politisk drøftet og vedtaget klimahandlingsplan. Der er altså tale om en ureguleret sektor, hvor kun en relativ ubetydelig andel af klimaeffekten reguleres via kvotehandlingssystemet for intra-EU flyvninger. Der er i flg. Klimarådet (november 2022)<sup>12</sup> ikke udsigt til nævneværdig beskatning, der i sig selv kunne dæmpe lysten til at flyve.

### **Opdaterede krav til støj og luftforurening umuliggøres i bemærkningerne**

På side 5 i bemærkningerne står der: "Samtidigt skal der i miljøbeskyttelsesmæssig sammenhæng lægges stor vægt på behovet for en optimal drift af lufthavnens aktiviteter. Det er ikke hensigten med lovforslaget at ændre på forholdet til de miljømæssige aspekter ved udvikling af lufthavnen i forhold til de, der gør sig gældende under den nugældende udbygningslov."

### **Der står faktisk her, at der ikke er nogen som helst intentioner om at stramme miljøkravene for at gøre dem mere tidssvarende eller imødekomme naboernes ønsker.**

I modsætning til bemærkningerne til lovforslaget mener vi, at det er nødvendigt at VVM indtænker ny viden og anbefalinger om grænser for støj og luftforurening, sådan at det ikke kun er de gældende grænseværdier, VVM tager hensyn til. Men at anbefalinger fra f.eks. WHO om **nye** grænseværdier for støj tages i betragtning samt den reelle sundhedssituation i områderne omkring lufthavnen og de mulige sundheds konsekvenser undersøges grundigt inden udbygningsloven kan vedtages.

Rådet for Bæredygtig Trafik, v/ Poul Kattler, Forperson  
Bevar Jordforbindelsen, v/ Inger Staahl Jensen, Bestyrelsesmedlem  
NOAH-Trafik, v/ Ivan Lund Pedersen, Repræsentant  
Klimabevægelsen i Danmark, v/ Frederik Sandby, Sekretariatsleder  
Global Aktion, v/ Morten Nielsen, Campaign and policy ansvarlig  
Borgergruppen CPH uden Udvidelse, v/ Helene Bach, Forperson  
Greenpeace Danmark, v/ Helene Hagel, Klima- og miljøpolitisk leder

---

<sup>12</sup> Se [Klimarådets kommentarer](#)

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Cc:** TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk)  
**Fra:** Johannes Lundberg (johannes@cas.au.dk)  
**Titel:** Høringssvar vedrørende udvidelsen af Københavns lufthavn  
**Sendt:** 26-02-2023 17:46

Til rette vedkommende

Jeg er bekymret for at man ikke har taget tilstrækkeligt højde for klimaeffekterne af en lufthavnsudvidelse. Hvad vil en udvidelse af lufthavnen betyde for Danmarks mulighed for at nå 70% målet i 2030? Og hvad betyder det for målsætningen om klimaneutralitet i 2045?

Det er alvorligt at lovforslaget ikke indeholder en beregning af klimaeffekterne af den øgede flyvning – både stigning i antal passagerer fra 30 mio til 40 og potentielt 55 mio og også fragtflyvninger. På alle andre infrastrukturprojekter laves en beregning af klimaeffekterne. Alle sektorer skal reducere CO2 udledninger med 70%. Dette må også gælde for lufthavnen. Regeringen har forpligtet sig til Parisaftalen og må derfor også sikre at alle lovforslag lever op til principperne i Parisaftalen.

Johannes Lundberg  
Ph.d.-studerende

Afdeling for filosofi og idéhistorie  
Aarhus Universitet  
Bygning 1465; kontor 528  
Jens Chr. Skous Vej 7; 8000 Aarhus C  
Danmark

Telefon: +45 30201382  
Mail: johannes@cas.au.dk



**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Kristine Kruse (kristinekruse@hotmail.com)  
**Titel:** Cph lufthavn  
**Sendt:** 26-02-2023 08:46

Kære TRM.

Jeg oplever som borger, at lufthavnen støj og lugter. Det er allerede mere end nok, og jeg er bekymret for min egen og mine børns sundhed. Jeg synes derfor ikke, at lufthavnen skal have lov til at udvide med dobbelt så mange flyvninger, som følge af vækst i både passagerer og en masse mere fragt.

Der må sættes skrappe miljøkrav, som beskytter alle os 210.000 borgere på Amager.

Det er desuden noget svineri at udvide kapacitet til flytrafik i en tid med galoperende klimakrise. Flybrændstof er ikke grønt.

Uddybende:

Jeg mener ikke, at de lokale miljøkonsekvenser er ordentligt belyst i lovforslaget. Grundlæggende opfører partikler fra fly sig præcist som dieselpartikler. Det viser både danske og hollandske sektorforskningsinstitutter.

Lovens Paragraf 5 henviser til, at miljøkonsekvenser kan behandles senere, ikke skal. Det er for slapt. Der bør være krav om lavere støjgrænser, lavere partikelgrænser og mindre CO2 udledning - det bør være en del af lovforslaget fra starten.

Københavns Lufthavn er en af de mest bynære lufthavne i Europa. I andre storbyer ligger lufthavnen længere udenfor byen. Det kan ikke passe, at så bynær en lufthavn skal være nordisk hub for fragt, og betjene et større antal transitpassagerer. Der må tænkes i andre løsninger, f.eks. en satellit for fragtflyvninger i et område, hvor der ikke bor så mange børnefamilier og hvor der ikke er skoler, børneinstitutioner og udendørs sportsarealer. Andre lufthavne, f.eks. Schipol, har et loft over antal fly per døgn. Dette kunne være en mulighed, så lufthavnen ville kunne give "passagerne en god oplevelse med et sammenhængende terminal-område", som de skriver; og samtidig beskytte alle os 210.000 borgerne mod mere støj og luftforurening.

Den store vækst i antal flyvninger, og at der med lovforslaget banes der vejen for en yderligere vækst, samt at standpladserne nær ved Kastrup og København udbygges, bekymrer mig. Der er en stor risiko for, at det vil betyde markant mere støj og luftforurening i området. Konsekvenserne for borgernes sundhed må undersøges grundigt inden, at loven vedtages.

Den VVM som er lavet er groft mangelfuld og kan ikke danne grundlag for en beslutning.

Støj

Støjgrænserne i Danmark er 58 db. Men alligevel må lufthavnen støje om natten op til 80 db. Det er særligt fragtfly, som er ældre og mere støjende, som flyver om natten. Det forstyrrer nattesøvnen. WHO har kritiseret de danske støjgrænser på 58 db for at være for høje, da det kan skade helbredet med støj. Ny forskning viser, at støj kan give kræft og demens. Jeg mener, at den reelle støj omkring Københavns Lufthavn må undersøges grundigt før lovforslaget vedtages. Der må sikres en ordentlig kontrol med støjen fra lufthavnen, hvor det ikke er lufthavnen selv, som står for det. Derudover har andre lufthavne i Europa, f.eks. Hamborg, Frankfurt og München forbud mod flyvninger om natten. Dette burde også indføres i København.

Luftforurening og lugt

Jeg oplever samtidig en kraftig lugt af flybrændstof fra lufthavnen. Dette gør mig bekymret fordi det virker sundhedsskadeligt, som om vi bor på en tankstation. Det vidner om en direkte påvirkning af udledninger fra lufthavnen.

Det anerkendes i bemærkningerne til loven, at der kan være risiko for, at ultrafine partikler påvirker miljøet – altså at de kan være sundhedsskadelige. Dette er ikke en mulig fremtidig risiko, men helt akut. Der er allerede masser af dokumentation og viden på området, som viser at ultrafine partikler kan give kræft, hjertekar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler. Der er i flere målinger målt høje koncentrationer af ultrafine partikler i områderne omkring lufthavnen (CPH Solution Lab, Kåre Press og lufthavnens egne målinger). Jeg mener, at der må være rettidigt omhu og gælde et forsigtighedsprincip, sådan at borgernes sundhed ikke sættes på spil. Den nuværende luftforurening må undersøges grundigt og reguleres inden loven vedtages.

Klima

Det er helt uacceptabelt at lovforslaget ikke indeholder en beregning af klimaeffekterne af den øgede flyvning – både stigning i antal passagerer fra 30 mio til 40 og potentielt 55 mio og også masser flere fragtflyvninger. På alle andre infrastrukturprojekter laves en beregning af klimaeffekterne. Og med den nye byggelovgivning kræves der LCA beregning på alle større byggerier. Alle andre sektorer skal reducere CO2 udledninger med 70%. Dette må også gælde for lufthavnen. Regeringen har forpligtet sig til Parisaftalen og må derfor også sikre, at alle lovforslag lever op til principperne i Parisaftalen. Dette kunne gøres ved at sætte krav til stigningen i antal flyvninger og bruges af grønne drivmidler, så udvidelsen afhænger af reduktionen i CO2 udslip fra flyvningerne.

Lovforslaget er på direkte kollisionskurs med danske klimaforpligtigelser overfor EU og COP processen.

En hurtig udregning viser, at 10 mio ekstra passagerer betyder ca. 2,1 mio. tons ekstra CO2e pr år. Dvs udvidelsen af CPH svarer til ca. 10% procent af Danmarks mål for CO2e udledning i 2030.

Hvordan kan lovforslaget ikke indeholde en klimavurdering?

I det nuværende lovforslag om udbygning af Kastrup Lufthavn og i bemærkningerne dertil er det helt uacceptabelt, at en udbygning, der handler om at øge benyttelsen af lufthavnen, ikke beregner hvad klimaeffekterne af den øgede flyvning vil være. Det gør man trods alt ved øvrige infrastrukturprojekter. En transportminister er endda trådt tilbage, fordi han undlod at fortælle om samtlige klimaeffekter. De klimaeffekter, der skal indgå i behandlingen af udbygningsloven, handler såvel om selve byggeriet og naturligvis den forventede øgede indenrigs- og udenrigs luftfart, som udbygningen giver anledning til.

Det anses som urealistisk, at Folketinget godkender andre projekter frem mod 2030, som har den samme skadelige klimapåvirkning, fordi så godt som alle andre projekter skal indarbejdes i klimamålet. Alt i alt kan vi med en passende sikkerhed sige, at udvidelsen er Danmarks mest klimaskadelige projekt. Lovforslaget er dermed det mest klimabelastende lovforslag i mange år.

Biodiversitet og natur

De naturmæssige konsekvenser er alt for overfladisk behandlet i loven og i VVM'en. Der står i VVM'en, at "arealer plejes og vedligeholdes løbende og bevidst med henblik på at undgå tilstedeværelse af fugleliv eller plantevækst, der kan udgøre en risiko for fysikkerheden." Endvidere står der i VVM'en, at det kun er inde på lufthavnens område, at der på denne måde bevidst begrænses biologisk mangfoldighed. Men der er flere observationer af, at der i områderne udenfor lufthavnen er færre insekter, og at fx viben over de senere år nærmest er forsvundet. Det burde derfor undersøges grundigt om bekæmpelse af insekter og fugleliv på lufthavnens områder påvirker områderne udenfor lufthavnen. Den indflydelse, som væksten i antal fly, både passagerer og fragt, vil have på Natura 2000-område 142 eller

Natura-2000 område 143 samt fredede og rødlistede arter, må vurderes i en grundig VVM inden loven vedtages. Ellers vil loven blive vedtaget i strid mod den seneste FN-biodiversitetsaftale fra efteråret 2022, som Danmark har tilsluttet sig.

#### Ejendomspriser

Hvis flytrafikken og støjen stiger yderligere, er der en risiko for, at huspriserne falder. Undersøgelser fra Skrydstrup flyveplads viste at hvis flystøjen stiger en db, så falder huspriserne med 0,5-1,1% (<https://url12.mailanyone.net/scanner?m=1pWBjO-0008UN-3S&d=4%7Cmail%2F90%2F1677397200%2F1pWBjO-0008UN-3S%7Cin12e%7C57e1b682%7C21152947%7C8367277%7C63FB0E3AC481FB71FE2E51E29DAFC096&o=%2Fphtw%3A%2Fwts%2Fvw.adkhj.%2Fsde0ev3r1si0-ler-sd-naelngksintarbl-a-ianoep-Rprem-orlm-itoekjovnskeo-eenfneasrr3-Fk-e--5i%2Flaertkra6143372%2Fl&s=wCtNhpZgYliuFPc9sypuNhNexQo>) Jeg bor tæt på lufthavnen og risikerer, at min bolig falder i værdi. Derfor mener, jeg at en kompensationsordning må etableres for os, som bor tæt ved lufthavnen.

#### Myndighederne må stille krav til lufthavnen om uvildig kontrol

Udover at lave grundige undersøgelser af støj og luftforurening, må der også sættes krav til overvågning. Lufthavnen skriver, at nye og moderne fly støjer mindre. Myndighederne må gennem krav og overvågning sikre, at det reelt er disse fly, som kommer til at flyve fra Københavns lufthavn.

Der skal være grundig og uvildig kontrol med lufthavnen inden en yderligere stigning i passagerer og fragtflyvninger tillades og inden loven om et omfattende byggeri i lufthavnen vedtages.

Som borger og nabo til lufthavnen er vi nødt til at have en garanti for, at der fra myndighederne føres grundig og uvildig kontrol med en så stor virksomhed og forurener, som lufthavnen. Den nuværende kontrol er svært gennemskuelig, og vi føler ikke, at vi har et godt overblik over, hvilke myndigheder, der er ansvarlige for kontrol med støj, luftforurening og grundvand.

Og der skal være bedre klageadgang for at borgernes stemme bliver hørt og reageret på.

På side 5 i bemærkningerne står der: "Samtidigt skal der i miljøbeskyttelsesmæssig sammenhæng lægges stor vægt på behovet for en optimal drift af lufthavnens aktiviteter. Det er ikke hensigten med lovforslaget at ændre på forholdet til de miljømæssige aspekter ved udvikling af lufthavnen i forhold til de, der gør sig gældende under den nugældende udbygningslov."

Der står faktisk her, at der ikke er nogen som helst intentioner om at stramme miljøkravene for at gøre dem mere tidssvarende eller imødekomme borgernes ønsker. I modsætning til bemærkningerne til lovforslaget mener vi, at det er nødvendigt at VVM indtænker ny viden og anbefalinger om grænser for støj og luftforurening, sådan at det ikke kun er de gældende grænseværdier, VVM tager hensyn til. Men at anbefalinger fra f.eks. WHO om nye grænseværdier for støj tages i betragtning samt den reelle sundhedssituation i områderne omkring lufthavnen og de mulige sundheds konsekvenser undersøges grundigt inden udbygningsloven kan vedtages.

Mvh kristine isaack nabo til lufthavnen igennem 18 år

Sendt fra [Outlook til Android](#)



**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Signe Utoft Andersen (signe.utoft@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 26-02-2023 17:48

Til rette vedkommende.

Jeg skriver til dig i forbindelse med den foreslåede udvidelse af Københavns lufthavn.

Jeg er særligt bekymret for konsekvenserne af denne udvidelse for vores børn og klima.

For det første vil en udvidelse af lufthavnen medføre en stigning i støj- og luftforurening i området, og det vil have en særligt negativ indvirkning på vores børns helbred og trivsel. Støj og luftforurening kan føre til en række helbredsproblemer, herunder øget risiko for astma, allergi og andre luftvejssygdomme, og det kan også påvirke børnenes indlæring og adfærd.

For det andet er klimakrisen en af de største udfordringer, som vores samfund står over for i dag, og en udvidelse af lufthavnen vil bidrage yderligere til problemet. Luftfart er en af de mest CO2-intensive industrier, og med den stigende klimakrise er det afgørende, at vi tager ansvar for vores CO2-udledning og reducerer den i stedet for at øge den.

Desværre er det også blevet rapporteret, at flytrafikken er en af de hurtigst voksende kilder til CO2-udledning, og en udvidelse af lufthavnen vil sandsynligvis medføre en stigning i flytrafikken og dermed også en stigning i CO2-udledningen. Dette vil have en negativ indvirkning på vores klima og vil sætte vores børns fremtid i fare.

Alt i alt mener jeg, at det er i vores alles interesse at afvise forslaget om at udvide Københavns lufthavn. Vi skal tage hensyn til vores børns helbred og trivsel og tage ansvar for vores CO2-udledning for at bekæmpe klimakrisen. Jeg opfordrer dig til at tage disse bekymringer alvorligt og afvise forslaget om at udvide lufthavnen.

Med venlig hilsen,

Signe Utoft Andersen  
Theisvej 4  
2300 København S  
signe.utoft@gmail.com  
+45 27248434

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Pernille Østergaard Hansen (pnelle@msn.com)  
**Titel:** Høringssvar vedr. lufthavnsudvidelsen  
**Sendt:** 26-02-2023 18:41

Jeg oplever som beboer i Sundbyøster, at lufthavnen støjer og forurener - det er ofte, at luften er tyk og tung. Jeg er meget bekymret for de sundhedsskadelige, ultrafine partikler, som vores luft i nærområdet er fuld af, og jeg oplever ikke, at det bliver taget alvorligt og mål og opgjort ordentligt. Jeg er bekymret for min families sundhed. At der er planer om at udvide lufthavnen, er derfor noget vi i vores familie er meget bekymrede for.

Der burde efter min mening være langt mere fokus på miljø og sundhed for byens borgere, for børnene i daginstitutioner, skoler og fritidsinstitutioner, som leger uden for i denne luft i timevis. Jeg er meget bekymret for planerne om en udvidelse af lufthavnen, fordi:

- Jeg ønsker ikke mere luftforurening, støjforurening og flere ultrafine partikler i luften, hvor jeg og min familie bor, lever, går i børnehaven og skole hver dag. Der burde i stedet handles reelt for reduktion.
- Jeg er yderst bekymret for planerne om at øge fragtflyvningen i Københavns Lufthavn, og hvad der uværgeligt vil føre til at øgede natflyvninger og formentlig ældre mere støjende og forurenende fly. Det er mig i det hele taget helt uforståeligt, at der tænkes i øget fragt i en bynær lufthavn i moderne tider - det er der andre storbyer, der med god grund har takket nej til. Der burde være fokus på borgernes sundhed, ikke øget profit, når der ligger boliger og institutioner lige op ad lufthavnen.

Mange hilsner  
Pernille Ø. Hansen  
Wibrandtsvej 53b  
2300 København S

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Annette Jensen (a\_netto@yahoo.dk)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 26-02-2023 08:54

Til rette vedkommende i transportministeriet. Da det er kommet mig for øre at der er forhandlinger om udvidelse af lufthavnen i Kastrup vil jeg hermed komme med min holdning til denne plan. Jeg synes det er absolut uetisk at trække dette tiltag ned over hovedet på alle de folk der bor i området. Det er tydeligt at det blot handler om profit og ikke om menneskers velvære og helbred. Der er i forvejen en forfærdelig stank af diesel og forurening fra lufthavnen. Plus ekstrem støj fra fly især når de er lavtgående og helt ned over hustagene. Det er umoralsk og uetisk med dette tiltag hvilket jeg inderligt håber i tager fra bordet. Venlig hilsen Annette Jensen. (Borger tæt på lufthavnen).

Sendt fra min iPhone

---

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Janne Gudikesen Jensin (janne@servicefirmaet.dk)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 26-02-2023 18:46

Efter at have boet på Amager de sidste 25 år, kan jeg med ærlighed berette om, at aktiviteterne i og omkring Kastrup lufthavn har ændret sig. Der har sådan set altid været plads til både lufthavnen og borgerne omkring den. Men de senere år, se venligst bort fra corona årene, har lufthavnen med deres aktiviteter fyldt mere med øget støj, og oftere tung diesellugt. Desværre er det ikke længere en selvfølge, at kunne sove med åbent vindue om sommeren, da støjen fra fly sen aften, og rigtig mangen gang efter kl. 24.00, gør det til en umulighed at sove.

Det er med stor bekymring, at skulle se frem til en planlagt udvidelse af lufthavnen aktiviteter. Det undrer mig i høj grad, at fagpersoner i kommunal og statslig regi bevist ser bort fra undersøgelser, dokumentation og viden fra andre europæiske lufthavne nærtliggende ved storbyer, hvor alt taler for, i alle aspekter, at det ikke er en bæredygtig eller sund udvikling, af udvide en lufthavn beliggende i en storby. Hvad er mon begrundelsen herfor?

Som nabo til lufthavnen og borger i Tårnby, sidder jeg med en opfattelse af, at der ikke er plads til, at det også handler om menneskenes ve og vel, men i stedet arbejdspladser og profit. Det kan undre at klager over diesellugt, begrundes med vindretningen, motorvejen og nu også Malmø! Miljøstyrelsen, trafikstyrelsen m.fl. acceptere fuldstændigt ukritisk lufthavnens egne undersøgelser og rapporter, samtidig med at os på villavejene oplever, ser og bor i et noget anderledes miljø end lufthavnens egne rapporter oplyser.

Jeg vil opfordre til, at de involverede myndigheder gør sig den umage, at indsamle og undersøge valide oplysninger om projektet. Uvildige oplysninger om konsekvenser omhandlende luftforurening, støj, lugt, grundvandsforurening, indvirkning på menneskerne som bor og opholder sig i nabo- og påvirkningsområderne. Som allerede oplyst er disse oplysninger tilgængelige i andre europæiske lande.

Enhver beslutningstager der stemmer for en udvidelse af lufthavnens aktiviteter, burde spørge sig selv, om de frivilligt vil bosætte sig som nabo til lufthavnen. For lige nu oplever vi, at flere er flyttet væk, og flere taler om at flytte udelukkende på grund af lufthavnen. Det er da sørgeligt og tankevækkende når man ellers tænker på den gode udvikling Amager har gennemgået de sidste 10-15 år.

Med venlig hilsen

Janne Jensin Sommer Gudikesen  
Corneliusmindevej 19  
2770 Kastrup

**Til:** tos@trm.dk (tos@trm.dk), TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Camilla Tiede (cstiede84@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 26-02-2023 09:07

Kære TRM.

Hermed et høringssvar til udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.

Jeg oplever som borger, at lufthavnen støjer og lugter - der flyver nogle dage fly lige over vores hus hvert 2,5 minut i forvejen! Det er allerede mere end nok, og jeg er bekymret for min egen og mine børns sundhed. Jeg synes derfor ikke, at lufthavnen skal have lov til at udvide med dobbelt så mange flyvninger, som følge af vækst i både passagerer og en masse mere fragt.

Der må sættes skrappe miljøkrav, som beskytter alle os 210.000 borgere på Amager.

Det er desuden noget svineri at udvide kapacitet til flytrafik i en tid med galoperende klimakrise. Flybrændstof er ikke grønt.

Uddybende:

Jeg mener ikke, at de lokale miljøkonsekvenser er ordentligt belyst i lovforslaget. Grundlæggende opfører partikler fra fly sig præcist som dieselpartikler. Det viser både danske og hollandske sektorforskningsinstitutter.

Lovens Paragraf 5 henviser til, at miljøkonsekvenser kan behandles senere, ikke skal. Det er for slapt. Der bør være krav om lavere støjgrænser, lavere partikelgrænser og mindre CO2 udledning - det bør være en del af lovforslaget fra starten.

Københavns Lufthavn er en af de mest bynære lufthavne i Europa. I andre storbyer ligger lufthavnen længere udenfor byen. Det kan ikke passe, at så bynær en lufthavn skal være nordisk hub for fragt, og betjene et større antal transitpassagerer. Der må tænkes i andre løsninger, f.eks. en satellit for fragtflyvninger i et område, hvor der ikke bor så mange børnefamilier og hvor der ikke er skoler, børneinstitutioner og udendørs sportsarealer. Andre lufthavne, f.eks. Schipol, har et loft over antal fly per døgn. Dette kunne være en mulighed, så lufthavnen ville kunne give "passagerne en god oplevelse med et sammenhængende terminal-område", som de skriver; og samtidig beskytte alle os 210.000 borgerne mod mere støj og luftforurening.

Den store vækst i antal flyvninger, og at der med lovforslaget banes der vejen for en yderligere vækst, samt at standpladserne nær ved Kastrup og København udbygges, bekymrer mig. Der er en stor risiko for, at det vil betyde markant mere støj og luftforurening i området. Konsekvenserne for borgernes sundhed må undersøges grundigt inden, at loven vedtages.

Den VVM som er lavet er groft mangelfuld og kan ikke danne grundlag for en beslutning.

Støj

Støjgrænserne i Danmark er 58 db. Men alligevel må lufthavnen støje om natten op til 80 db. Det er særligt fragtfly, som er ældre og mere støjende, som flyver om natten. Det forstyrrer nattesøvnen. WHO har kritiseret de danske støjgrænser på 58 db for at være for høje, da det kan skade helbredet med støj. Ny forskning viser, at støj kan give kræft og demens. Jeg mener, at den reelle støj omkring Københavns Lufthavn må undersøges grundigt før lovforslaget vedtages. Der må sikres en ordentlig kontrol med støjen fra lufthavnen, hvor det ikke er lufthavnen selv, som står for det. Derudover har andre lufthavne i Europa, f.eks. Hamborg, Frankfurt og München forbud mod flyvninger om natten. Dette burde også indføres i København.

Luftforurening og lugt

Jeg oplever samtidig en kraftig lugt af flybrændstof fra lufthavnen. Dette gør mig bekymret, fordi det virker sundhedsskadeligt, som om vi bor på en tankstation. Det vidner om en direkte påvirkning af udledninger fra

lufthavnen.

Det anerkendes i bemærkningerne til loven, at der kan være risiko for, at ultrafine partikler påvirker miljøet – altså at de kan være sundhedsskadelige. Dette er ikke en mulig fremtidig risiko, men helt akut. Der er allerede masser af dokumentation og viden på området, som viser at ultrafine partikler kan give kræft, hjertekarsygdomme, astma og for tidlige fødsler. Der er i flere målinger målt høje koncentrationer af ultrafine partikler i områderne omkring lufthavnen (CPH Solution Lab, Kåre Press og lufthavnens egne målinger). Jeg mener, at der må være rettidigt omhu og gælde et forsigtighedsprincip, sådan at borgernes sundhed ikke sættes på spil. Den nuværende luftforurening må undersøges grundigt og reguleres inden loven vedtages.

### Klima

Det er helt uacceptabelt at lovforslaget ikke indeholder en beregning af klimaeffekterne af den øgede flyvning – både stigning i antal passagerer fra 30 mio til 40 og potentielt 55 mio og også masser flere fragtflyvninger. På alle andre infrastrukturprojekter laves en beregning af klimaeffekterne. Og med den nye byggelovgivning kræves der LCA beregning på alle større byggerier. Alle andre sektorer skal reducere CO<sub>2</sub> udledninger med 70%. Dette må også gælde for lufthavnen. Regeringen har forpligtet sig til Parisaftalen og må derfor også sikre, at alle lovforslag lever op til principperne i Parisaftalen. Dette kunne gøres ved at sætte krav til stigningen i antal flyvninger og bruges af grønne drivmidler, så udvidelsen afhænger af reduktionen i CO<sub>2</sub> udslip fra flyvningerne.

Lovforslaget er på direkte kollisionskurs med danske klimaforpligtigelser overfor EU og COP processen.

En hurtig udregning viser, at 10 mio ekstra passagerer betyder ca. 2,1 mio. tons ekstra CO<sub>2</sub>e pr år. Dvs udvidelsen af CPH svarer til ca. 10% procent af Danmarks mål for CO<sub>2</sub>e udledning i 2030.

Hvordan kan lovforslaget ikke indeholde en klimavurdering?

I det nuværende lovforslag om udbygning af Kastrup Lufthavn og i bemærkningerne dertil er det helt uacceptabelt, at en udbygning, der handler om at øge benyttelsen af lufthavnen, ikke beregner hvad klimaeffekterne af den øgede flyvning vil være. Det gør man trods alt ved øvrige infrastrukturprojekter. En transportminister er endda trådt tilbage, fordi han undlod at fortælle om samtlige klimaeffekter. De klimaeffekter, der skal indgå i behandlingen af udbygningsloven, handler såvel om selve byggeriet og naturligvis den forventede øgede indenrigs- og udenrigs luftfart, som udbygningen giver anledning til.

Det anses som urealistisk, at Folketinget godkender andre projekter frem mod 2030, som har den samme skadelige klimapåvirkning, fordi så godt som alle andre projekter skal indarbejdes i klimamålet. Alt i alt kan vi med en passende sikkerhed sige, at udvidelsen er Danmarks mest klimaskadelige projekt. Lovforslaget er dermed det mest klimabelastende lovforslag i mange år.

### Biodiversitet og natur

De naturmæssige konsekvenser er alt for overfladisk behandlet i loven og i VVM'en. Der står i VVM'en, at "arealer plejes og vedligeholdes løbende og bevidst med henblik på at undgå tilstedeværelse af fugleliv eller plantevækst, der kan udgøre en risiko for flysikkerheden." Endvidere står der i VVM'en, at det kun er inde på lufthavnens område, at der på denne måde bevidst begrænses biologisk mangfoldighed. Men der er flere observationer af, at der i områderne udenfor lufthavnen er færre insekter, og at fx viben over de senere år nærmest er forsvundet. Det burde derfor undersøges grundigt om bekæmpelse af insekter og fugleliv på lufthavnens områder påvirker områderne udenfor lufthavnen. Den indflydelse, som væksten i antal fly, både passagerer og fragt, vil have på Natura 2000-område 142 eller Natura-2000 område 143 samt fredede og rødlistede arter, må vurderes i en grundig VVM inden loven vedtages.

Ellers vil loven blive vedtaget i strid mod den seneste FN-biodiversitetsaftale fra efteråret 2022, som Danmark har tilsluttet sig.

### Ejendomspriser

Hvis flytrafikken og støjen stiger yderligere, er der en risiko for, at huspriserne falder. Undersøgelser fra Skrydstrup flyveplads viste at hvis flystøjen stiger en db, så falder huspriserne med 0,5-1,1%

(<https://www.jv.dk/haderslev/300-siders-laesning-klar-til-naboerne-Rapport-om-miljoekonsekvenserne-af-F-35-er-klar/artikel/2733416>) Jeg bor tæt på lufthavnen og risikerer, at min bolig falder i værdi. Derfor mener, jeg at en kompensationsordning må etableres for os, som bor tæt ved lufthavnen.

Myndighederne må stille krav til lufthavnen om uvildig kontrol Udover at lave grundige undersøgelser af støj og luftforurening, må der også sættes krav til overvågning. Lufthavnen skriver, at nye og moderne fly støjer mindre. Myndighederne må gennem krav og overvågning sikre, at det reelt er disse fly, som kommer til at flyve fra Københavns lufthavn.

Der skal være grundig og uvildig kontrol med lufthavnen inden en yderligere stigning i passagerer og fragtflyvninger tillades og inden loven om et omfattende byggeri i lufthavnen vedtages.

Som borger og nabo til lufthavnen er vi nødt til at have en garanti for, at der fra myndighederne føres grundig og uvildig kontrol med en så stor virksomhed og forurener, som lufthavnen. Den nuværende kontrol er svært gennemskuelig, og vi føler ikke, at vi har et godt overblik over, hvilke myndigheder, der er ansvarlige for kontrol med støj, luftforurening og grundvand.

Og der skal være bedre klageadgang for at borgernes stemme bliver hørt og reageret på. På side 5 i bemærkningerne står der: "Samtidigt skal der i miljøbeskyttelsesmæssig sammenhæng lægges stor vægt på behovet for en optimal drift af lufthavnens aktiviteter. Det er ikke hensigten med lovforslaget at ændre på forholdet til de miljømæssige aspekter ved udvikling af lufthavnen i forhold til de, der gør sig gældende under den nugældende udbygningslov."

Der står faktisk her, at der ikke er nogen som helst intentioner om at stramme miljøkravene for at gøre dem mere tidssvarende eller imødekomme borgernes ønsker.

I modsætning til bemærkningerne til lovforslaget mener vi, at det er nødvendigt at VVM indtænker ny viden og anbefalinger om grænser for støj og luftforurening, sådan at det ikke kun er de gældende grænseværdier, VVM tager hensyn til. Men at anbefalinger fra f.eks. WHO om nye grænseværdier for støj tages i betragtning samt den reelle sundhedssituation i områderne omkring lufthavnen og de mulige sundheds konsekvenser undersøges grundigt inden udbygningsloven kan vedtages.

Mvh Camilla

---

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Janne Gudikesen Jensin (janne@servicefirmaet.dk)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 26-02-2023 18:54

Efter at have boet på Amager de sidste 25 år, kan jeg med ærlighed berette om, at aktiviteterne i og omkring Kastrup lufthavn har ændret sig. Der har sådan set altid været plads til både lufthavnen og borgerne omkring den. Men de senere år, se venligst bort fra corona årene, har lufthavnen med deres aktiviteter fyldt mere med øget støj, og oftere tung diesellugt. Desværre er det ikke længere en selvfølge, at kunne sove med åbent vindue om sommeren, da støjen fra fly sen aften, og rigtig mangen gange efter kl. 24.00, gør det til en umulighed at sove.

Det er med stor bekymring, at skulle se frem til en planlagt udvidelse af lufthavnen aktiviteter. Det undrer mig i høj grad, at fagpersoner i kommunal og statslig regi bevist ser bort fra undersøgelser, dokumentation og viden fra andre europæiske lufthavne nærtliggende ved storbyer, hvor alt taler for, i alle aspekter, at det ikke er en bæredygtig eller sund udvikling, af udvide en lufthavn beliggende i en storby. Hvad er mon begrundelsen herfor?

Som nabo til lufthavnen og borger i Tårnby, sidder jeg med en opfattelse af, at der ikke er plads til, at det også handler om menneskenes ve og vel, men i stedet arbejdspladser og profit. Det kan undre at klager over diesellugt, begrundes med vindretningen, motorvejen og nu også Malmø! Miljøstyrelsen, trafikstyrelsen m.fl. acceptere fuldstændigt ukritisk lufthavnens egne undersøgelser og rapporter, samtidig med at os på villavejene oplever, ser og bor i et noget anderledes miljø end lufthavnens egne rapporter oplyser.

Jeg vil opfordre til, at de involverede myndigheder gør sig den umage, at indsamle og undersøge valide oplysninger om projektet. Uvildige oplysninger om konsekvenser omhandlende luftforurening, støj, lugt, grundvandsforurening, indvirkning på menneskerne som bor og opholder sig i nabo-og påvirkningsområderne. Som allerede oplyst er disse oplysninger tilgængelige i andre europæiske lande.

Enhver beslutningstager der stemmer for en udvidelse af lufthavnens aktiviteter, burde spørge sig selv, om de frivilligt vil bosætte sig som nabo til lufthavnen. For lige nu oplever vi, at flere er flyttet væk, og flere taler om at flytte udelukkende på grund af lufthavnen. Det er da sørgeligt og tankevækkende når man ellers tænker på den gode udvikling Amager har gennemgået de sidste 10-15 år.

Med venlig hilsen

Janne Jensin Sommer Gudikesen  
Corneliusmindevej 19  
2770 Kastrup



**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Frida Wedderkopp (frida@wedderkopp.dk)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 26-02-2023 09:36

Til rette vedkommende

Vi er en familie, der bor i en villa på Amager nær grænsen til Tårnby med to børn, der går i skole i nærområdet.

Fordi vi kerer os om vores børns sundhed og om klimaforandringerne, synes vi det er en helt utrolig dårlig ide at udvide lufthavnen.

Faktisk begriber vi slet ikke, hvorfor man overhovedet overvejer det i denne tid, i stedet for at begynde at overveje, hvordan man kan transportere sig rundt uden at ødelægge vores levesteder.

Venlig hilsen Frida Wedderkopp

---

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk)  
**Fra:** Tommas Brogaard (tommasbrogaard@hotmail.com)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 26-02-2023 18:56

I forbindelse med ovenstående er jeg som bosat på Kalvebodvej i Dragør meget bekymret for mit og andre naboer til lufthavnes helbred, om udvidelsen bliver en realitet.

Støj fra natlige fragtfly virker allerede søvnforstyrrende, og med en udsigt til at den vil forøges kraftigt, er jeg meget bekymret for mit og andres helbred, særligt hvis passagertrafik i dagtimerne samtidigt øges betragteligt, som der lægges op til.

Lige nu er situationen, at fly ikke bliver inde i den korridor de er anvist, og som omtales som "støjigaren", når de skal lette ud over Sydvestpynten, mange fly ligger alt for langt mod syd, og vi som naboer har ikke indtryk af dette har nogen konsekvenser. Dette problem ser jeg kun vil øge jo flere fly der skal på vingerne, og særligt i nattetimerne vil det kunne gøre livet ulideligt som nabo til CPH.

Jeg vil kunne nævne en lang række andre faktorer som partikkelforurening, udslip af giftige stoffer (ala PFAS), lugtgener, alt sammen faktorer eller gerer der vil blive forøget som et resultat af en udvidelse af CPH.

Jo mere man øger belastningen af de forskellige faktorer, jo større bliver cirklen omkring CPH hvor man vil påvirke folks liv negativt. Det bør man i denne proces tage med i sine betragtninger.

Vi lever i et samfund hvor man kan regne ud, hvor mange liv brændeovne koster om året. Jeg har endnu til gode at se beregninger på, hvor mange liv CPH f.eks. koster om året som følge af søvnforstyrrelse og de andre påvirkninger CPH har på de naboer der bor i lufthavnen nærområde, og hvor mange liv CPH kommer til at koster efter udvidelsen.

Dette vil uundgåeligt gøre at vi som naboer til lufthavnen vil stå som tabere af udbygningen af CPH, vores trivsel og helbred er på spil, men også vores privatøkonomi, da mere støj og de andre faktorer vil forringe ejendomsværdien på vores boliger.

Mvh. Tommas Brogaard  
Kalvebodvej 217, 2791 Dragør

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Jesper Agerschou (jesperagerschou@gmail.com)  
**Titel:** Hørings svar  
**Sendt:** 26-02-2023 10:32

Mit svar vedr. lufthavnens udvidelse er et klart NEJ  
Det virker som om at hele spørgsmålet om CO2 udledningen er gået hen over hovedet på transportministeriet og de andre beslutningstagere. Det kaldes tonedøvhed

Vh  
Jesper Agerschou  
Grækenlandsvej 63  
2300 Kbh. S  
tlf. 21 67 31 64

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** kitte\_olsen@icloud.com (kitte\_olsen@icloud.com)  
**Titel:** Høringssvar til udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 26-02-2023 19:01

Kære TRM,

Jeg fremsender hermed mit høringssvar til udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.

Årsagen til mit høringssvar er, at jeg som borger og beboer på Amager oplever, at lufthavnen støjer, lugter og forurener. Lufthavnen er en stadig kilde til bekymring for min og mine børns og børnebørns sundhed (deres have er allerede nu så forurenede, at de ikke kan dyrke grøntsager). Vi må stille skrappe miljøkrav, som beskytter alle os 210.000 borgere på Amager, og det er ikke i orden at udvide kapaciteten til flytrafik i en tid med galoperende klimakrise.

### **Baggrund:**

Efter min opfattelse, er de lokale konsekvenser for sundhed, klima og biodiversitet ikke ordentligt belyst i lovforslaget.

### **Sundhed**

Jeg oplever en kraftig lugt af flybrændstof fra lufthavnen. Dette gør mig bekymret fordi det virker sundhedsskadeligt, som om vi bor på en tankstation. Det vidner om en direkte påvirkning af udledninger fra lufthavnen. Grundlæggende opfører partikler fra fly sig præcist som dieselpartikler. Det viser både danske og hollandske sektorforskningsinstitutter. Det anerkendes i bemærkningerne til loven, at der kan være risiko for, at ultrafine partikler påvirker miljøet – altså at de kan være sundhedsskadelige. Dette er ikke en mulig fremtidig risiko, men helt akut. Der er allerede masser af dokumentation og viden på området, som viser at ultrafine partikler kan give kræft, hjertekar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler. Der er i flere målinger målt høje koncentrationer af ultrafine partikler i områderne omkring lufthavnen (CPH Solution Lab, Kåre Press og lufthavnens egne målinger).. Den nuværende luftforurening må derfor undersøges grundigt og reguleres inden loven vedtages.

Lovens §5 lægger op til, at miljøkonsekvenser **kan** behandles senere, ikke **skal**. Efter min mening bør der stilles krav om lavere støjgrænser og luftforurening, lavere partikelgrænser og mindre CO2 udledning som en del af loven fra starten.

Københavns Lufthavn er en af de mest bynære lufthavne i Europa. Derfor bør der indføres et loft over antallet af flyvninger og et stop for flyvninger om natten for at undgå en markant stigning i støj og luftforurening. Samtidig bør der indføres en ordentlig myndighedskontrol med støjniveauet fra lufthavnen og en sænkning af støjgrænsen.

### **Klima**

Jeg finder det helt uacceptabelt at lovforslaget ikke indeholder en beregning af klimaeffekterne af den øgede flyvning – både stigning i antal passagerer fra 30 mio til 40 og potentielt 55 mio og også masser flere fragtflyvninger. På alle andre infrastrukturprojekter laves en beregning af klimaeffekterne. Og med den nye byggelovgivning kræves der LCA beregning på alle større byggerier. Alle andre sektorer skal reducere CO2 udledninger med 70%. Dette må også gælde for lufthavnen. Regeringen har forpligtet sig til Parisaftalen og må derfor også sikre, at alle lovforslag lever op til principperne i Parisaftalen. En hurtig udregning viser, at 10 mio ekstra passagerer betyder ca. 2,1 mio. tons ekstra CO2e pr år. Dvs udvidelsen af CPH svarer til ca. 10% procent af Danmarks mål for CO2e udledning i 2030. Klimaeffekten bør derfor belyses grundigt inden vedtagelse af loven.

## **Biodiversitet og natur**

De naturmæssige konsekvenser er alt for overfladisk behandlet i loven og i VVM'en. Der står i VVM'en, at "arealer plejes og vedligeholdes løbende og bevidst med henblik på at undgå tilstedeværelse af fugleliv eller plantevækst, der kan udgøre en risiko for flysikkerheden." Endvidere står der i VVM'en, at det kun er inde på lufthavnens område, at der på denne måde bevidst begrænses biologisk mangfoldighed. Men der er flere observationer af, at der i områderne udenfor lufthavnen er færre insekter, og at fx viben over de senere år nærmest er forsvundet. Det bør derfor undersøges grundigt om bekæmpelse af insekter og fugleliv på lufthavnens områder påvirker områderne udenfor lufthavnen.

Med venlig hilsen

Kirsten Olsen  
Sofienhøjvej 12, 3. th.  
2300 København S

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Simon Josefsen (mail.simonjosefsen@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 26-02-2023 19:10

Nej tak til udvidelse af Cph lufthavn.

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Maria Dyrberg (mariadyrberg@hotmail.com)  
**Titel:** Høringssvar over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns lufthavn  
**Sendt:** 26-02-2023 10:33

## Til rette vedkommende

Overordnet mener jeg ikke, at de lokale miljøkonsekvenser er ordentligt behandlet i lovforslaget. Paragraf 5 henviser til at miljøkonsekvenser kan behandles senere. Reduktion af støj, luftforurening og sikring af grundvandet må være en del af lovforslaget fra starten.

Københavns Lufthavn er en af de mest bynære lufthavne i Europa. I andre storbyer ligger lufthavnen længere udenfor byen. Det kan ikke passe, at så bynær en lufthavn skal være nordisk hub for fragt og betjene et stort antal transitpassagerer. Der må tænkes i andre løsninger, f.eks. en satellit for fragtflyvninger i et område, hvor der ikke bor så mange børnefamilier og er skoler, børneinstitutioner og udendørs sportsarealer. Andre lufthavne, f.eks. Schipol, har et loft over antal fly per døgn. Dette kunne være en mulighed, hvor lufthavnen ville kunne give "passagerne en god oplevelse med et sammenhængende terminalområde", som de skriver; og samtidig beskytte borgerne mod mere støj og luftforurening.

Den store vækst i antal flyvninger, og at der med lovforslaget banes der vejen for en yderligere vækst samt at standpladserne nær ved Kastrup og København udbygges, bekymrer mig. Der er en stor risiko for, at dette vil påvirke støj og luftforureningen i området. Støj, lugt og luftforurening må undersøges grundigt inden, at loven vedtages. Den VVM som er lavet er mangelfuld.

## Støj

Støjgrænserne i Danmark er 58 db. Men alligevel må lufthavnen støje om natten op til 80 db. Det er særligt fragtfly, som er ældre og mere støjende, som flyver om natten. Det forstyrrer nattesøvnen. WHO har kritiseret de danske støjgrænser på 58 db for at være for høje, da det kan skade helbredet med støj. Ny forskning viser, at støj kan give kræft og demens. Jeg mener, at den reelle støj omkring Københavns Lufthavn må undersøges grundigt før lovforslaget vedtages. Der må sikres en ordentlig kontrol med støjen fra lufthavnen, hvor det ikke er lufthavnen selv, som står for det. Derudover har andre lufthavne i Europa f.eks. Hamborg, Frankfurt og München forbud mod flyvninger om natten. Dette burde også indføres i København.

## Luftforurening og lugt

Jeg oplever ofte en kraftig lugt af flydiesel fra lufthavnen, så jeg næste ikke kan have åbne vinduer. Dette gør mig bekymret i forhold til, om det er sundhedsskadeligt.

Det anerkendes i bemærkningerne til loven, at der kan være risiko for, at ultrafine partikler kan påvirke det omkringliggende miljø – altså at de kan være sundhedsskadelige. Dette er ikke en mulig fremtidig risiko, men der er allerede masser af dokumentation og viden på området, som viser at ultrafine partikler kan give kræft, hjertekar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler. Der er i flere målinger målt høje koncentrationer af ultrafine partikler i områderne omkring lufthavnen (CPH Solution Lab, Kåre Press og lufthavnens egne målinger). Jeg mener, at der må være rettidigt omhu og gælde et forsigtighedsprincip, sådan at borgernes sundhed ikke sættes

på spil. Den nuværende luftforurening må undersøges grundigt inden, loven vedtages. Og det må undersøges, om der er flere som bliver syge på Amager pga luftforurening.

### **Grundvand**

Lufthavnen har i årevis forurennet grundvandet og drikkevand i Tårnby og Dragør med PFAS. Denne sag må afsluttes inden, lufthavnen kan få lov til at gennemføre så stort et byggeprojekt. Lufthavnen må vedkende sig sit erstatningsansvar ellers risikerer regningen at ende hos borgerne.

### **Klima**

Det er helt uacceptabelt at lovforslaget ikke indeholder en beregning af klimaeffekterne af den øgede flyvning – både stigning i antal passagerer fra 30 mio til 40 og potentielt 55 mio og også fragtflyvninger. På alle andre infrastrukturprojekter laves en beregning af klimaeffekterne. Alle andre sektorer skal reducere CO2 udledninger med 70%. Dette må også gælde for lufthavnen. Regeringen har forpligtet sig til Parisaftalen og må derfor også sikre, at alle lovforslag lever op til principperne i Parisaftalen. Dette kunne gøres ved, at sætte krav til stigningen i antal flyvning så det afhænger af reduktionen i CO2 udslip fra flyvningerne – ikke kun selve lufthavns bygningerne.

### **Biodiversitet og natur**

De naturmæssige konsekvenser er alt for overfladisk behandlet i loven og i VVM'en. Der står i VVM'en, at "arealer plejes og vedligeholdes løbende og bevidst med henblik på at undgå tilstedeværelse af fugleliv eller plantevækst, der kan udgøre en risiko for flysikkerheden." Endvidere står der i VVM'en, at det kun er inde på lufthavnens område, at der på denne måde bevidst begrænses biologisk mangfoldighed. Men der er flere observationer af, at der i områderne udenfor lufthavnen er færre insekter og at viben over de senere år nærmest er forsvundet. Det burde derfor undersøges grundigt om bekæmpelse af insekter og fugleliv på lufthavnens områder påvirker områderne udenfor lufthavnen. Den indflydelse, som væksten i antal fly, både passagerer og fragt, vil have på Natura 2000-område 142 eller Natura-2000 område 143 samt fredede og rødlistede arter, må vurderes i en grundig VVM inden loven vedtages.

### **Ejendomspriser**

Hvis flytrafikken og støjen stiger yderligere, er der en risiko for, at huspriserne falder. Undersøgelser fra Skrydstrup flyveplads viste at hvis flystøjen stiger en db, så falder huspriserne med 0,5-1,1% (<https://www.jv.dk/haderslev/300-siders-laesning-klar-til-naboerne-Rapport-om-miljoekonsekvenserne-af-F-35-er-klar/artikel/2733416>) Jeg bor tæt på lufthavnen og risikerer, at min bolig falder i værdi. Derfor mener, jeg at en kompensationsordning må etableres for os, som bor tæt ved lufthavnen.

### **Myndighederne må stille krav til lufthavnen og uvildig kontrol**

Udover at lave grundige undersøgelser af støj og luftforurening, må der også sættes krav til lufthavnen, sådan at stigningen i antal fly ikke medfører, at støj og luftforureningen øges til skade for børn og voksne i området. Lufthavnen skriver, at nye og moderne fly støjer mindre. Myndighederne må gennem krav sikre, at det reelt er disse fly, som kommer til at flyve fra Københavns lufthavn.

Med den stigende opmærksomhed på forurening og de sundhedsmæssige konsekvenser, som f.eks. PFAS sagen er et eksempel på, må der som et minimum laves grundige undersøgelser af



støj og luftforurening i områderne omkring lufthavnen samt være grundig og uvildig kontrol med lufthavnen inden en yderligere stigning i passagerer og fragtflyvninger tillades og inden loven om et omfattende byggeri i lufthavnen vedtages.

Som borger og nabo til lufthavnen er vi nødt til at have en garanti for, at der fra myndighederne føres grundig og uvildig kontrol med en så stor virksomhed og forurener, som lufthavnen. Den nuværende kontrol er svært gennemskuelig, og vi føler ikke, at vi har et godt overblik over, hvilke myndigheder, der er ansvarlige for kontrol med støj, luftforurening og grundvand.

Vh Maria Dyrberg Dige

Sundbyøster 26. februar 2023

**Høringssvar ved rørende den påtænkte udvidelse af Københavns Lufthavn, Kastrup.**

Til rette vedkommende i Transportministeriet.

Det er med bekymring vi læser, at der fra Københavns Lufthavns side ønskes en betragtelig udvidelse af dag og nat kapaciteten med hensyn til flyafgange og landinger.

For os at se, vil den ønskede udvidelse af Københavns Lufthavn vil være med til at understøtte en transportform, der her i landet og i vores nabolande ønskes reduceret og reguleret, da lufttrafik anses for at være en af kilderne til den største udledning af klimagasser i atmosfæren – af en flybillet fra SAS fremgår det, at en flyrejse fra København til Aalborg 'koster' ca. 30 kg CO<sub>2</sub> udledning pr. passager hver vej. Dette faktum står i skarp kontrast til, at der i befolkningen og fra politisk side arbejdes målrettet med at reducere den miljøbelastende klimaudledning både i den private husholdning og i samfundet generelt – begge steder med udgangspunkt i ønsket om vedvarende en grøn omstilling fra sorte energiformer mod grønne energi alternativer.

Med en udvidelse af Københavns Lufthavn må det forventes, at den ønskede kapacitetsforøgelse i flytrafikken vil intensivere den allerede eksisterende støj- og miljøbelastningen over hele døgnet, og dermed yderligere udfordre de ca. 200.000 borgere, der bor i tilknytning til lufthavnens driftsområde.

Allerede i dag opleves den praksis, at flyverne selv skal taxie ud fra standpladserne, som en vedvarende og unødigt ekstra støj- og miljøbelastning blandt borgere, der bor i tilknytning til lufthavnen. Hvis den nuværende praksis fortsættes og intensiveres, må vi forvente at denne støj og miljøbelastning vil forøges yderligere. Dette vil herfra set, gøre den allerede pågående transport- og taxistøj uacceptabel – særligt, hvis ønsket om øget Cargoflyvninger skal intensiveres i nattetimerne og støjgrænserne hæves for at imødekomme Københavns Lufthavns ønske om flere flyvninger.

Hertil kommer den øgede mængde af dage med lugtgener fra flymotorernes udstødningsgasser, og den heraf øget mængde af ultrafine partikler i indåndingsluften, som kan blive konsekvensen af Københavns Lufthavns ønske om en væsentlig øget passager-, transport- og flykapacitet. Denne forøgelse i flytrafikken må på sigt også forventes at påvirke folkesundheden for de borgere, der bor i de områder, der grænser op til lufthavnens driftsområde.

Alle der bosætter sig i nærheden af en lufthavn ved, at der vil være støj og miljøudfordringer i forbindelse med driften af denne; men at Københavns Lufthavn, i modsætning til andre store lufthavne i Europa, ønsker miljømæssige dispensationer og samtidigt ser stort på WHO's anbefalinger for støjgrænser, oplever vi som et udtryk for Københavns Lufthavns arrogance og manglende blik for, hvad der sker i det omkringliggende samfund, hvor regeringen, folketingets øvrige partier og vi som borgere, hver på vores måde, arbejder for de klimamål, som der er opsat internationalt.

Med venlig hilsen

Kristina Blomfrø og Frank Holmkvist  
Pindosvej 14  
2300 Københavns S

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk)  
**Fra:** Andreas Hjort (andreas.hjort.x@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 26-02-2023 11:17

## Til Transportministeriet

Jeg finder det uforståeligt at give tilladelse til at udvide Københavns Lufthavn.

Som borger på Amager oplever jeg nemlig allerede store gener fra lufthavnen.

Konkret oplever jeg:

- Væsentlige STØJGENER året rundt
- At lufthavnen ikke overholder de gældende regler omkring STØJ.
- At Lufthavnen ikke overholder WHO's grænser for STØJ.
- Væsentlige LUGTGENER året rundt.
- At niveauet af forurening herunder udledning af ultrafine partikler ligger over et acceptabelt niveau og det er jo ikke hensigtsmæssigt, konkret at tillade en ØGET mængden af skadelige stoffer i forhold folkesundheden.

Jeg må derfor med dette høringssvar bede om, at mit input bliver taget til efterretning og Københavns Lufthavn ikke udbygges.

Med venlig hilsen

**Jens Andreas Hjort**  
Grækenlandsvej 152  
2300 København S.

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)

**Fra:** Sara Gregersen (sarahelenegregersen@gmail.com)

**Titel:** imod lufthavnsudvidelsen

**Sendt:** 26-02-2023 19:18

Jeg er stærk modstander af lufthavnsudvidelsen af flere grunde, der tager afsæt i lokale såvel som globale problemstillinger og udfordringer. Her er nogle af dem beskrevet kort:

- sundhed: partikelforurening der har risiko for at påvirke borger i området (er selv fra Kastrup og har stadig forældre og bedsteforældre boende)
- klima: i en verden med påviste og stigende konsekvenser af global opvarmning, virker det fuldstændig paradoksalt at ligefrem skulle udvide lufthavnen
- nabo-gener: støj - især fragtflyvningerne bekymre mig

Mvh Sara Helene Gregersen

Kære TRM,

Hermed følger mit høringssvar over udkast til forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.

Jeg syntes det er ret bekymrende, at man fra myndighedernes side, ikke har fokus på at få undersøgt forureningen fra flyene (ikke kun støj) til sine nærmeste omgivelser på ind- og ud flyvningsruter fra Københavns lufthavn i Kastrup (herefter "CPH").

Når vi har flyene lavt ind ved brug af tværbanen, så kommer de meget tæt på (nærmest henover) 3 folkeskoler og 1 gymnasium i Tårnby kommune alene. Kastrupgårdsskolen (ca. 700 elever), Korsvejens skole (ca. 450 elever), Nordregårdsskolen (ca. 400 elever) det er 1.550 børn i alderen 6-15 år.

På Tårnby Gymnasium er der ydermere ca. 850 elever.

Dvs. Ca.2.400 børn og unge samlet ret tæt på tværbanens aktiviteter der passerer i lav flyvehøjde i Tårnby kommune alene – Flyveruten fortsætter videre over København i nordvestlig retning, så der passerer i 10.000-vis af borgere i Københavnsområdet hver gang tværbanen benyttes.

- Hvordan forurener fly omgivelserne der ligger i retning af tværbanen?
- I hvilken lavtgående flyvehøjde er det over grænseværdierne?
- Hvor langt bliver udstødningspartiklerne ført af vinden (afhængigt af retning) og hvor skadeligt er det at indånde?

**Hvem undersøger dette før man "automatisk" giver CPH mulighed for at fortsætte sin ustoppelige vækstrejse?**

Af trafikstatistik på [https://www.cph.dk/.../2023/12%202022/2212\\_traffic.xlsx](https://www.cph.dk/.../2023/12%202022/2212_traffic.xlsx) fremgår det, at man havde 202.232 "movements" i 2022 (altså i gennemsnit 554 starter/landinger om dagen). Det behøver jo ikke at være ret hård vind fra sydlig/nordlig retning før tværbanen tages i brug (den benyttes i hvert fald hyppigt og hyppigere end tidligere), så det bliver hurtigt til i tusindvis af fly, når denne benyttes i halve og hele dage af gangen.

Er der sket en ændring i gennemsnitlig vindretning fra vestlige retning til syd-/nordlig retning, så man kan forvente øget aktivitet på denne end tidligere årtier?

Hvor mange partikler fra udstødning og støj ledes med vinden ind i de tætbeboede områder nord for lufthavnen ved hyppigere sydlige vindretninger? (og hvordan er de i forhold til fastsatte grænseværdier?)

Hvor mange fly der præcis er kommet henover unge mennesker mellem kl.8-15 på hverdage (skole- og gymnasietid), kan jeg ikke finde statistik på, men det har CPH vel liggende i deres logs, hvis myndighederne har interesse i at undersøge forureningen fra fly og påvirkning af befolkningen.

Hvor meget flyene forurener og hvilke sundhedsskadelige effekter dette har på børn/unge, der bliver udsat løbende ifm. deres skoletid (10 år+) bør man vel kunne forvente de relevante myndigheder tager seriøst?

Derudover ligger tætbeboede områder nord for København (Lyngby, Gentofte mm.) på flyenes indflyvningsruter, når de skal ud at vende over Øresund for landinger denne vej. Disse områder passerer også i lav flyvehøjde. Har myndighederne foretaget målinger af forureningen ved disse indflyvninger og hvordan ligger dette ift. grænseværdier?

Bør man i det hele taget gentænke lufttrafikkens ruter til/fra CPH, når områderne er blevet mere og mere tætbefolkede samtidigt med at CPH har øget og øget trafikken?

I 2022 havde lufthavnen 22 millioner passagerer, CPH har planer om at nå 50 millioner passagerer. Så alle myndigheder foretager sig tilsyneladende intet i en vækst på 127% frem imod de fastsatte mål. "Grønne fly" der ikke forurener kommer ikke de næste årtier, hvorfor man ikke kan krydse fingre og håbe på, at udstødningsforurening forsvinder af sig selv, som dug for solen.

Er man fra myndighedernes side tilfredse med denne udvidelse, så CPH kan gøre som de vil efter gældende retningslinjer, der jo er fastsat ud fra markant mindre trafik end fremtidens ambitioner?

Eller vil man tage befolkningens sundhed og påvirkning fra CPH seriøst og begynde at undersøge dette før man kører videre i samme spor og skal have en endnu større lufthavn indenfor 10 kilometer af Københavns centrum (Den mest bynære lufthavn af væsentlig karakter i Europa)?

CPH sammenligner sig selv med Oslo lufthavn (Gardermoen) målt på omsætning i passagerer og fragt og vil derfor gerne have mulighed for at vækste, så man kan være Nordens "hub" og den foretrukne lufthavn. Altså den med størst omsætning målt på passager og fragt.

Oslo havde også engang en bynær lufthavn i Fornebu, som ligesom CPH lå indenfor 10 km af Oslo Centrum. Oslo lufthavn ville også gerne udvide og være større for at kunne konkurrere om at være Nordens største lufthavn.

Myndigheder og politikere tog i Norge af hensynet til sin befolkning den beslutning, at lufthavnen skulle flyttes ud af byen, hvor der var plads og mulighed for at vækste uden større gene for deres befolkning. Denne beslutning traf man i Norge for mere end 30 år siden – Er vi virkelig så langt efter Norge i vores tanker, for i Danmark holder vi stædigt fast i, at CPH **skal** være Europas mest bynære samtidigt med, at den **skal** være blandt de største i Nordeuropa. (Til hvis glæde?)

Det er på tide at man fra myndighedernes side undersøger påvirkningen af mennesker fra flyenes udstødning (og støj) inden man lader CPH fortsætte ufortrødent en rejse mod en fordobling i antallet af fly over København og dens befolkning.

Skal lufthavnen have mulighed for at vokse sig endnu større, så bør det blive med mindst mulig påvirkning af menneskene der bor i og omkring København, da det er det tættest beboede område i Danmark.

I Norge var man nervøse for, at man ville miste turister og forretningsrejsende ved at flytte lufthavnen 50km væk fra Oslo Centrum. Det viser deres omsætning i Gardermoen, at man ikke bør frygte. Jeg selv er i Oslo et par gange om året ifm. arbejde og turen med Flytoget ind til byen tager godt 20 minutter – Det er ikke fordi det er en skræmmende rejsetid og til sammenligning at tage metroen fra CPH til København ikke er væsentligt længere i rejsetid (dog er Flytoget mere behageligt).

CPH har udviklet sig i takt med København, men har allerede nu et niveau, hvor den er til stor støjgene på alle tider af døgnet for befolkningen der bor i nærheden af flyruterne. Der er som samfund ikke behov for at være med på en større vækstrejse, medmindre man som samfund vil gamble med befolkningens helbred og håbe at flyenes forurening (fra støj og udstødning) på mirakuløs vis forsvinder op i den blå luft og på ingen

måde påvirker befolkningen – Grundige undersøgelser herom ville nu nok være fornuftige og ansvarlige at foretage sig inden.

COWI har i deres "Miljøvurdering" vurderet, at det ingen påvirkning vil have på befolkningen fordi lufthavnens samlede kapacitet ikke nødvendigvis bliver større ved godkendelse af dette lovforslag. Dette bør anfægtes af alle der har lidt forstand og interesserer sig for befolkningens sundhed – Det er jo elastik i metermål!

Hvis lufthavnen skal gøre plads til større fly (og flere fly), kommer der bedre forudsætning for mere aktivitet. Hvis ingen måler påvirkningen fra flyenes udstødning i dag på befolkningen, så kan man blot fortsætte med at være i den tro, at det ikke påvirker for der ligger jo ingen undersøgelser bag!

Som det mindste bør myndighederne fremover føre tilsyn med, at støjgrænser og forurening er indenfor fastsatte grænseværdier i EU. Dette lader myndighederne i Danmark alene "forurenere" (CPH) stå for at undersøge.

Der var også en gang vi ikke havde et uvildigt tilsyn omkring banker og finansielle selskaber i Danmark, det har man rettet op på, da det viste sig at være en dårlig idé. Men det må vel forstås at det er økonomiske forhold og ikke befolkningens sundhed, hvor myndighedernes prioriteringer ligger.

Venlig hilsen

Jens Peter Jensen  
Cypres alle 10  
2770 Kastrup



## Foreningen CPH uden udvidelse

**Til Transportministeriet**

**Høringssvaret er også sendt til Transportudvalget, Miljøudvalget og Sundhedsudvalget**

**Høringssvar vedr. udkast til "Lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup"**

### ***Indledning***

"CPH uden udvidelse" er en borgergruppe som er dannet af en gruppe af naboer til lufthavnen som de senere år har oplevet stigende miljømæssige gener fra lufthavnen. Udsigterne til en udvidelse af kapaciteten i lufthavnen til op mod 55 mio. passagerer årligt gør os meget bekymrede for konsekvenserne for den store del af Amager, som er påvirkede af lufthavnen.

CPH uden udvidelse er ikke imod lufthavnen. Den har for de fleste af os altid været der og den var der før vi kom. Vi er heller ikke imod at den udvikler sig og bliver bedre til det som den er sat i verden for.

Men vi er imod at den udvikler sig, så den skader vores og vores børns og børnebørns sundhed mere end den gør i dag. Dette høringssvar er et opråb om at tage de fremtidige miljøpåvirkninger fra lufthavnens kapacitetsudbygning alvorligt!

De seneste 5-6 år har lufthavnens negative påvirkning af borgernes liv, trivsel og sundhed i dette område været stigende. Dette er dokumenteret i vedlagte dokumentation for udviklingen i antal klager og registreringer i en app, som vi har udviklet over støj og lugt fra lufthavnen de seneste fem år (se bilag 1).

Kastrup Lufthavn er en af de mest bynære lufthavne i Europa. Der bor ca. 200.000 mennesker på Amager i lufthavnens umiddelbare nærhed, og udover beboelsesejendomme ligger der, som



direkte nabo til lufthavnen, fodboldbaner, skoler, daginstitutioner, SFO'er og klub. Vores børn opholder sig derfor mange af døgnets timer i lufthavnens nærmiljø.

Der er grænseværdier for støj og luftforurening, som regulerer driften af lufthavnen, og som lufthavnen bryster sig af at ligge under. Men de vejledende grænseværdier i Danmark på 55 dB (DENL) for støj fra lufthavne, med et maksimalt loft for enkeltstående støjhændelser på 80 dB om natten, ligger langt over de grænseværdier som WHO anbefaler for flystøj: 45 dB Lden og 40 dB Lnight. WHO har generelt kritiseret de danske støjgrænser for at være for høje. Og når det gælder luftforurening, så er der fx slet ingen grænseværdier for ultrafine partikler.

Den oplevelse vi borgere har er, at grænsen for, hvad der er acceptabelt, er nået NU. Både hvad angår støj og luftforurening fra lufthavnen.

Det er den virkelighed jeres lovforslag skriver sig ind i. Forslaget skaber rammerne for en udbygning af Kastrup Lufthavn, som vil øge støj- og forurening - og vil derfor forringe miljø- og sundhedstilstanden yderligere for beboerne på Amager.

### **Miljøpåvirkning af lovforslaget/planen**

I lovforslaget fremgår det, at lovforslaget vurderes ingen væsentlige påvirkninger at have på miljøet. Den primære begrundelse for denne konklusion er, at *"Udvikling af lufthavnen i det nordvestlige område vurderes [dog] ikke at medføre yderligere flytrafik end evt. andre udviklingsmodeller, som Københavns Lufthavn vil kunne udføre inden for den eksisterende udbygningslov."*

Det er dygtigt spin! Som tilslører det faktum, at lovforslaget skaber rammerne for den udviklingsmodel – og ikke en af flere mulige andre udviklingsmodeller - som skal muliggøre den vækst til 40-55 mio. passagerer årligt, som er målet i lufthavnens udviklingsplan. Som i øvrigt i mange år har heddet "udbygningsplan" men skiftede navn til "udviklingsplan", da klimapolitikken og CO2 reduktion kom højt på den politiske dagsorden for et par år tilbage.

Det fremgår også direkte af lovforslagets bemærkninger, at lovforslaget ligger i forlængelse af Luftfartsstrategien fra 2017, som *"behandler udvidelsesplanerne for Københavns Lufthavn, Kastrup, der vil gøre lufthavnen i stand til at håndtere op mod 40 mio. passagerer om året. Heri indgår betragtninger om både mere fleksible rammer for arealanvendelsen på lufthavnens område og lufthavnens såkaldte »tværbane«."*

Man skal således ikke lade sig narre af ord. Det lovforslag, som er i høring, **en forudsætning for** – og ikke bare en understøttelse af - væksten af kapaciteten i lufthavnen, så den kan håndtere op til 40-55 mio. passagerer årligt. En vækst, som ikke vil kunne lade sig gøre uden de ændrede lovmæssige rammer. Derfor skal man naturligvis miljøvurdere denne vækst i kapacitet som planen forventes at afstedkomme. Ikke mindst af hensyn til den store befolkningsgruppe, der lever og bor og arbejder så tæt på lufthavnen.

Det kan sammenlignes med, når man udbygger en motorvej for at få mere kapacitet til en forventet vækst i biltrafikken. Myndighederne laver i disse tilfælde en VVM-undersøgelse, der

afdækker de miljømæssige påvirkninger, påvirkning af natura 2000 områder og konsekvenser for støj, CO2 og emissioner, af den forøgede trafik, som udbygningen vil medføre, uagtet at en del af væksten i trafikken ville komme alligevel uden udbygning af motorvejen, i form af pres på alternative ruter eller øget trængsel på den eksisterende motorvej.

Transportministeriet har i forbindelse med lovforslaget besluttet at få Kastrup Lufthavn til at udarbejde en strategisk miljøvurdering (SMV), selvom man på grundlag af en juridisk fortolkning af miljøvurderingsloven har vurderet, at udviklingsplanen ikke er miljøvurderingspligtig. SMV'en når pudsigt nok til samme konklusion som lovforslaget om udviklingsplanens konsekvens for kapaciteten i lufthavnen:

*"Planen vil ikke afstedkomme en udvidelse af lufthavnens samlede kapacitet, som ikke også vil kunne etableres under de gældende rammer. På den baggrund vurderes det, at planen vil afstedkomme ingen påvirkning på befolkningen."*

*"Det vurderes, at der vil være ingen påvirkning af lufthavnens samlede emission, idet planen ikke påvirker lufthavnens kapacitet."* (Begge citater fra miljøvurderingen, som pt er i høring på Trafikstyrelsens hjemmeside)

At man fra myndighedernes (Transportministeriets) side har besluttet, at lufthavnen selv skulle udarbejde SMV'en (som har engageret COWI til at udføre opgaven) gør den – sammenholdt med ovenstående konklusion om "ingen" miljøpåvirkning – utroværdig som beslutningsgrundlag.

Vi mener, at Folketinget bør blive oplyst om de reelle miljøpåvirkninger, der forventeligt vil ske med udvidelse af lufthavnens kapacitet. Ingen bliver klogere af at få at vide, at udvidelsesplanen ikke vil have miljøpåvirkninger ud over dem, man kunne forvente med alternative udvidelsesplaner. Det er vildledning. Også af Folketingets politikere.

### **Støj og fortællingen om tværbanen**

Det fremstår i lovforslaget som om, at afkortningen og ensretningen af tværbanen vil betyde, at der samlet set kommer mindre støj fra lufthavnen. Det er en misforståelse, der bygger på en falsk præmis om, at den primære støjmæssige gene fra lufthavnen udgøres af tværbanen.

Fly ind over København som følge af anvendelse af tværbanen under særlige vejrforhold udgør 1-2 procent af al flyaktivitet i lufthavnen. De få gange årligt, at man hører et fly højt ind over beboelsesområder, er naturligvis en kilde til støj. Men for beboelsesområderne på Amager er sjældne punktvis støjoplevelser fra tværbanen ikke det primære støjproblem fra lufthavnen.

Støjproblemerne fra lufthavnen udgøres af den normale flytrafik fra lufthavnen. Som borgere på Amager har vi har oplevet en stigende støjpåvirkning de senere år, som afspejler væksten i flytrafikken og som også afspejler sig i lufthavnens egne målinger af støj udviklingen. Det enkelte fly er generelt blevet mere støjsvagt, men afgangsfrekvensen er øget i dagtimerne og er stærkt stigende i nattetimerne på grund af den øgede fragtflyvning. Udviklingen afspejler sig i den stigende mængde klager over støj, som Miljøstyrelsen har modtaget i takt med lufthavnens vækst de forløbne år (se vedlagt bilag).

Derudover oplever vi markant stigning i støj fra lufthavnens nordvestlige område når flyene venter, taxakører og/eller motorafprøver. Vinden er fra syd-sydøst en stor procentdel af årets dage, og støjen fra lufthavnens nordvestlige område er derfor et stort problem for det store beboelses- og institutionsområde, der ligger nord-vest for lufthavnen.

Ifølge lovforslaget vil netop denne støj vokse, som det fremgår af lovforslaget: *"Modsat må der forventes støj som følge af den mulige etablering af nye standpladser i lufthavnens nordvestlige område, da flyene vil være tættere placeret på lufthavnens yderområde."*

### **Højt niveau af ultrafine partikler**

Udover støj så er der også en sødlig stank af jetfuel, som på nogle dage ligger som en dyne over et område 3-4 km eller mere fra lufthavnen. Det er især når vinden i sommerhalvåret er fra syd sydøst, at de mange borgerne i området nord-nordvest for lufthavnen gør opmærksom på problemet. Mange undgår at lufte ud. Man er bange for, hvad det er man indånder. At flyenes emissioner er sundhedsskadelige er et faktum, som understøttes af utallige forskningsundersøgelser. Og lufthavnsmedarbejdere i Kastrup, som har arbejdet tæt på kilden, har fået kræft og anerkendt det som arbejdsskade.

De seneste år har der været fokus på de ultrafine partikler, som er særligt karakteristiske for emissioner fra fly. Men mens der er grænseværdier for NOx og større partikler, så er der ikke opstillet grænseværdier for ultrafine partikler. Dette er bl.a. fordi man ikke har belæg for en nedre grænse, dvs. at de er skadelige i selv små mængder, da de har nanostørrelse og finder vej gennem lungevævet ind i blodbanerne og til de indre organer.

Det anerkendes da også i bemærkningerne til loven, at der kan være risiko for, at ultrafine partikler påvirker miljøet – altså at de kan være sundhedsskadelige. Dette er ikke en mulig fremtidig risiko, men helt akut. Der er allerede masser af dokumentation og viden på området, som viser at ultrafine partikler kan give kræft, hjertekar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler.

Copenhagen Solution Lab har via et samarbejde med Google og Googlebilerne foretaget uvildige målinger af partikelforurening i københavnsområdet. Disse målinger viser, at der er en meget høj koncentration af ultrafine partikler i villakvartererne nordvest for lufthavnen, hvor der ellers er lav biltrafik.

Generelt er der for nuværende ikke et overblik over Kastrup Lufthavns miljø- og sundhedseffekt på nærmiljøet, da der ikke pågår en uvildig, tidssvarende og grundig overvågning af lufthavnens udledning af støj og luftforurening – og sundhedspåvirkningen af denne. Det gælder både udledningen fra fly i luft og på landjord, diverse maskiner/biler knyttet til lufthavnens drift, samt den afledte biltrafik som lufthavnen skaber.

Den uvildige overvågning må igangsættes inden en lovændring muliggør en yderligere stigning i passagerer og fragtflyvninger. Det vil være rettidigt omhu og i tråd med et forsigtighedsprincip. Alternativet kan være at vi om få år står med en ny skandale á la den igangværende PFAS-

skandale. Særligt gælder det i forhold til den indretning af nye standpladser til passagerflyvninger, som lovforslaget giver mulighed for: den øgede mængde standpladser er placeret i det område, hvor der meget tæt på ligger udendørs fritidsfaciliteter, skoler og dagtilbud.

### **Afvejningen mellem vækst og miljø**

Det fremgår af bemærkningerne til loven på side 5: *“Samtidigt skal der i miljøbeskyttelsesmæssig sammenhæng lægges stor vægt på behovet for en optimal drift af lufthavnens aktiviteter. Det er ikke hensigten med lovforslaget at ændre på forholdet til de miljømæssige aspekter ved udvikling af lufthavnen i forhold til de, der gør sig gældende under den nugældende udbygningslov.”* Allerede med tidligere lovgrundlag for lufthavnen blev denne vægtning til fordel for optimale forhold for lufthavnens drift overfor miljøhensyn etableret.

I forhold til den larmende klimakrise og de ovennævnte argumenter om kompromittering af så mange borgeres sundhed mener vi, at det er på tide at sætte spørgsmålstejn ved denne afvejning.

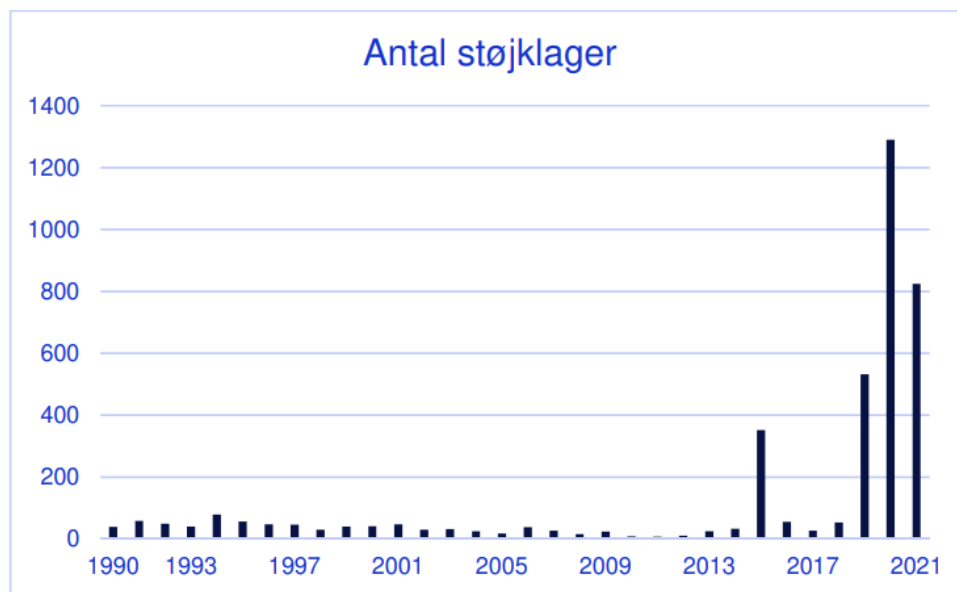
Andre lande gør det. I flere bynære lufthavne i Europa, fx Hamborg, Frankfurt og München er der forbud mod flyvninger om natten. Og fx Schipol har et loft over antal fly. Ligeledes har mange storbyer opdelt aktiviteten i to lufthavne og har flyttet flyvningerne med fragt og charter længere væk fra de tæt beboede områder i storbyerne.

Med venlig hilsen

Helene Bach, formand for Foreningen CPH uden udvidelse

## Klager over støj og borgerdrevne registreringer af støj og luftforurening

De officielle klager sendt til myndighederne og CPH over støj er steget fra 53 i 2018, 532 i 2019, 1.290 i 2020 til 824 i 2021.



Figur 18: Antal klager over støj gennem mere end 30 år fremsendt til CPH i perioden 1990 til 2021.

### Borgergruppens app – indsamling af borgerdrevet data

Vi har i Borgergruppen CPH uden Udvidelsen lavet en app for at få et overblik over omfanget af støj- og lugtgener fra Lufthavnen, og det viser, at rigtig mange er generet af støj og lugt fra Lufthavnen.

Appen er sat op så man ikke kan registrere flere gange lige træk for at forhindre spam/misbrug. I samme ånd har vi i det opslag, hvor vi har annonceret app'en, bedt om at man kun registrerer når man synes der er et reelt støj- eller lugtproblem, så data fra registreringer viser den reelle udfordring og dermed kan hjælpe med at finde svar på hvilke aktiviteter, der skaber støj og lugt i konkrete områder, og dermed hvordan problemet løses.

Registreringerne er en opgørelse af hvor mange, der føler sig generet - der er ikke egentlige målinger af støj eller lugt med i registreringerne.

Appen blev lanceret 27. november 2019. Foreløbige registreringer og data fra appen frem til slut februar 2023.:

- Der er pt. 967 registrerede brugere. Vi kan se at flere registrerer sig som "familien ..." dvs. at det både kan være enkeltbrugere og husstande. Vi beder ikke om adresse pga. GDPR, men kun om e-mail for at sikre at det er unikke brugere. Det er i gennemsnit registreret omkring 16 støjklager om dagen siden appen blev lanceret. Det skal jo bemærkes, at det er inklusiv corona-tiden.

- Der er i alt lavet 20.027 registreringer af støjgener.

- Mere end 500 forskellige medlemmer/brugere af appen har indsendt klager til myndighederne over støj via appen.

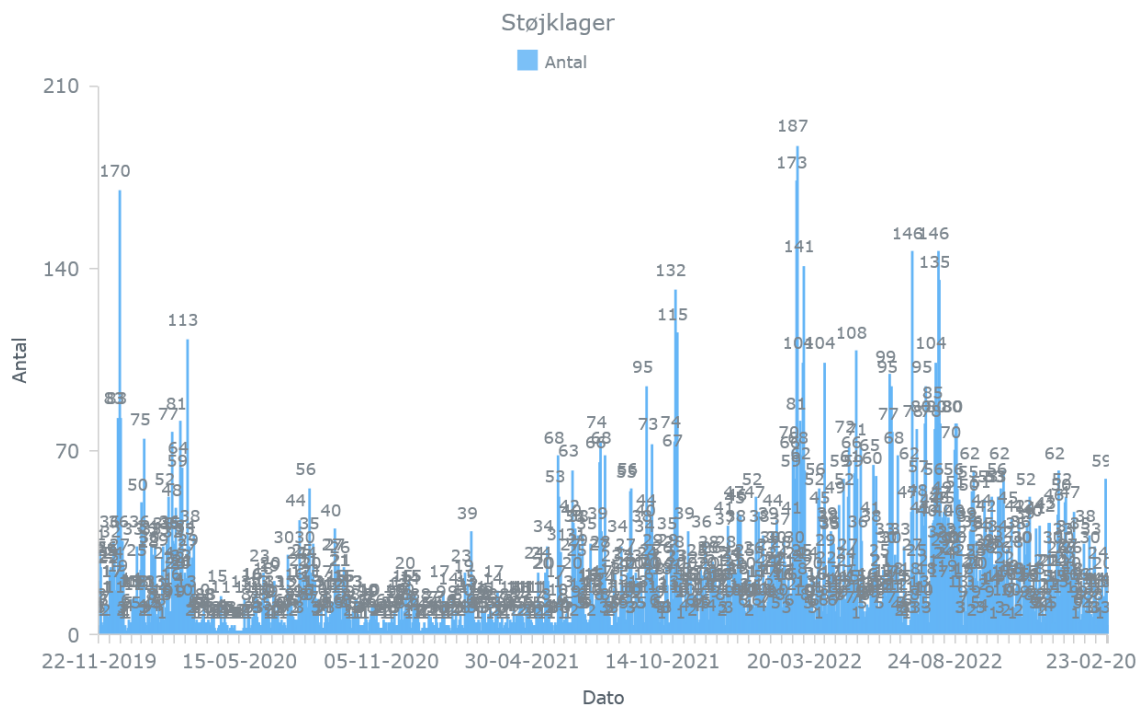
- Det højeste antal registreringer på en dag er 187, hvilket var den 14. marts 2022. Derudover er mere end 170 registreringer af støjgener den 14. marts og den 19. december 2019.

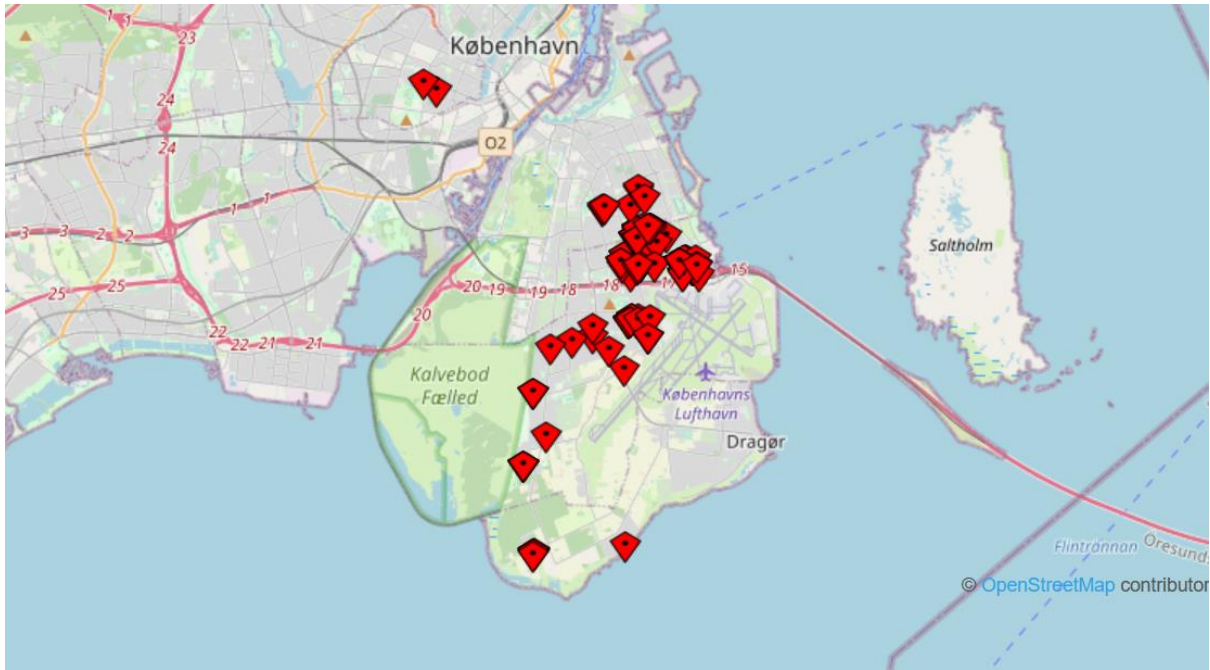
- Vi kan se støj-registreringer på et kort og det viser en koncentration omkring Kastrup nord- og nordvest for lufthavnen.

- Der er registreret 5.239 lugtgener

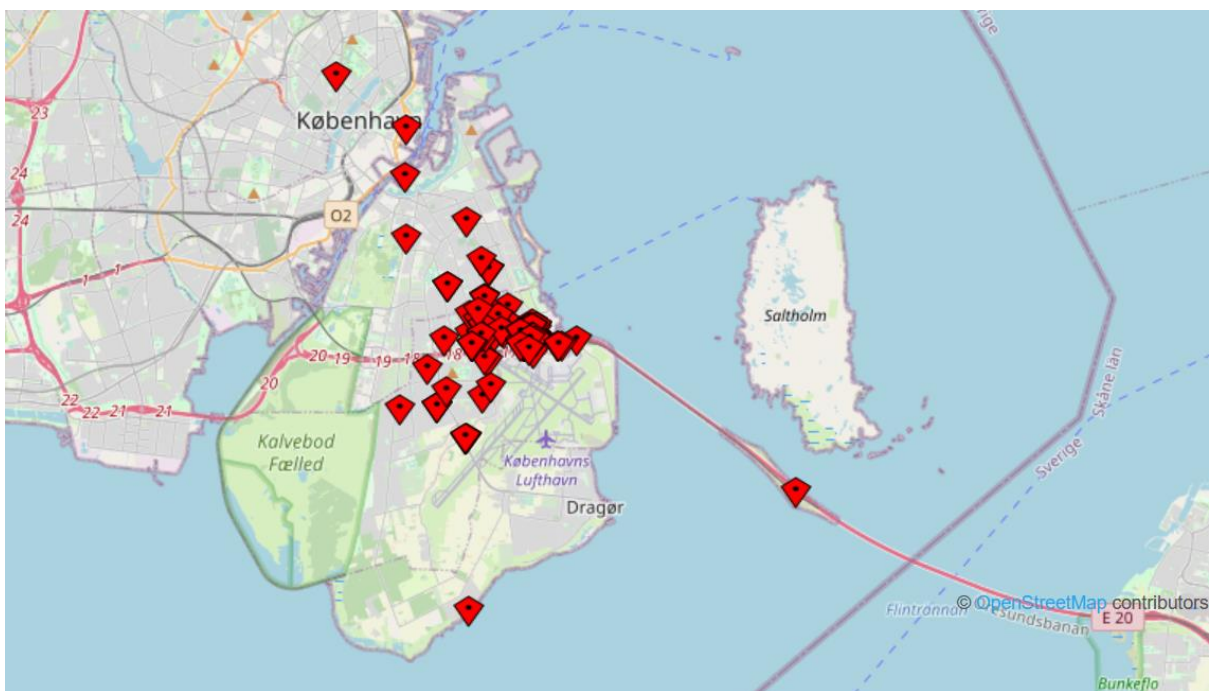
- I forhold til lugtgener, så er er det højeste antal også registreret den 19. december og det er 57 registreringer. Derefter kommer den 29. oktober 2021 og 21. marts 2022 med 55 klager. Derudover er flere dage med over 40 klager.

- Lugtgenerne ser ud til at være lidt mere koncentreret i det område lige nord for lufthavnen.



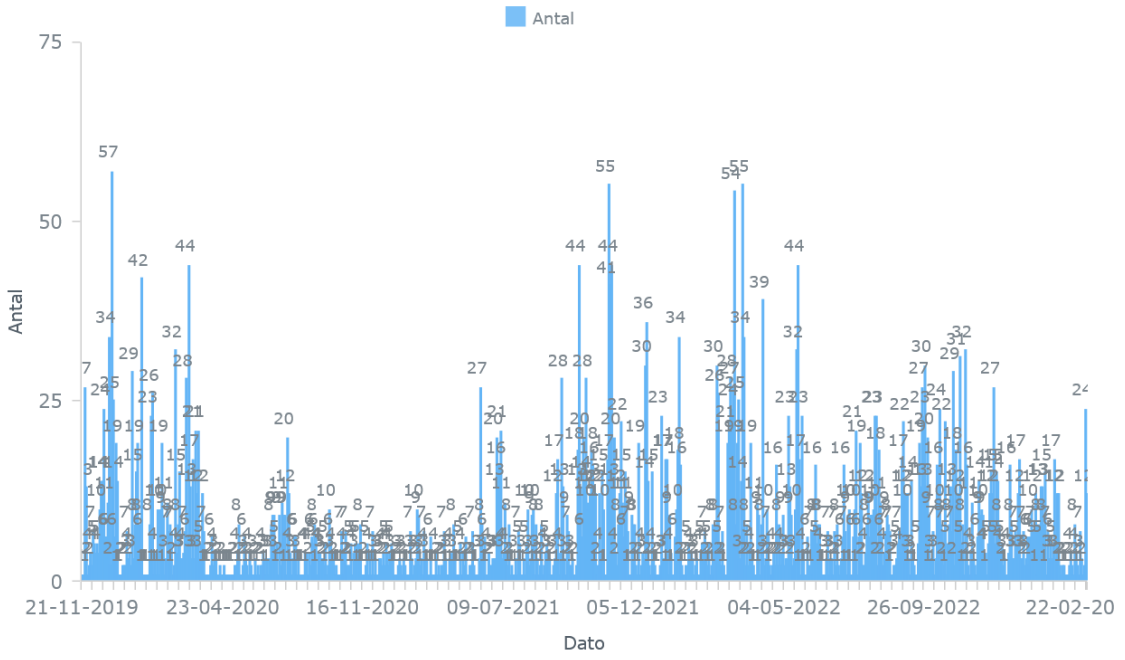


På kortet kan man se hvor de mange registreringer af støj koncentrerer sig



På kortet kan man se, hvordan registreringerne af lugtgener fordeler sig i områderne omkring lufthavnen.

## Lugtgene klager





**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Rikke Toldam (riktol77@gmail.com)  
**Titel:** Høring Københavns lufthavn  
**Sendt:** 26-02-2023 11:59

Udvidelse af Kbh's lufthavn er i strid med mine ønsker som borger i det danske samfund.

Det er nødvendigt med en stærk transportmæssig infrastruktur. Det bør vi prioritere som samfund, men det trækker os i den gale retning, at prioritere udvidelse af lufttrafikken.

Til sammenligning er der lige nu busruter der må lukke pga. energikrisen. Det ødelægger grundlaget for velfungerende små samfund i vores land.

Det er væsentligt at beskytte infrastrukturen til vores små samfund. Det er væsentligt at beskytte kloden mod yderligere klimabelastning.

Stop udvidelsen af Kbh's lufthavn og invester i stedet i bus og togtrafik. Gør det tillige billigere for billister at komme over broer og med færger, så rejser i højere grad bliver i de nære omegne, fordi bilisterne ikke fristes af billige flyrejser til den anden side af kloden.

Venlig hilsen Rikke Toldam, Farum.

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Otto Lerche (ottolerche@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar, udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 26-02-2023 12:00

Kære rette vedkommende,

Tak for muligheden for at deltage i høring om udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn.

Vi er naboer til lufthavnen og har de seneste år oplevet en meget markant stigning i støj- og luftforurening i området. I lange perioder kan man ikke opholde sig udendørs på grund af larmen, og andre dage kan man lugte fuel i området, hvis man åbner vinduer eller opholder sig udendørs.

Det er helt uacceptabelt. Vi bor mere end tre kilometer fra lufthavnen.

Vi har, ligesom mange andre borgere, gentagne gange gjort Københavns Lufthavn opmærksom på dette. Vi har en forventning om og en tiltro til, at man både på politisk niveau og i administrationerne vil undersøge konsekvenserne for borgerne, inden en endelig beslutning.

Derfor skal jeg i forbindelse med høringen opfordre til følgende:

\* Der laves undersøgelser blandt beboerne af støjpåvirkningen i området.

\* Der laves systematisk MÅLING af støj. I dag er støjen BEREGNET, og beregningerne tager udgangspunkt i vindstille, såkaldt nulvind, hvorfor den reelle er forskellig. Ved vind "flyttes" det mørke område på Københavns Lufthavns støjkort ind over boligkvarternes. Dette var miljøministeriet ikke bekendt med, da vi talte med en embedsmand på området, han var af den overbevisning, at beregningerne tog hensyn til vindpåvirkning, hvilket selvfølgelig ville logisk.

\* Der gennemføres flere målinger af partikelforurening i boligområderne omkring Københavns Lufthavn. Ifølge forskningsprojektet Copenhagen Air View, som er gennemført af blandt andre Københavns Kommune i samarbejde med Utrecht Universitet og Aarhus Universitet, er koncentrationen af ultrafine partikler i villakvarterne omkring lufthavnen på niveau med den på H.C. Andersens Boulevard.

Derudover skal jeg henlede opmærksomheden til Københavns Lufthavns argument for udvidelsen.

I medfør af luftfartsloven er Københavns Lufthavn defineret som et infrastrukturanlæg af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser. Det er uden for enhver tvivl, at lufthavnen er nødvendig for danske rejsende og danske virksomheder.

Men i forbindelse med ansøgningen om en udbygning fejlfortolker Københavns Lufthavn denne definition. Den ansøgte udvidelse handler ikke om vital infrastruktur. En stor del af den stigende trafikmængder sker i transfer for udenlandske turister til andre lande og ikke mindst godstransport. Lufthavnen vil være "hub" for europæisk fragttransport og tredoble mængden af fragt fra 350.000 tons i dag til mere end en million.

Det er ikke af vital betydning for Danmark, at vi skal være logistikcenter, hvorfra gods til hele verden modtages og fordeles. Tværtimod. Det er af betydning for andre virksomheder end Københavns Lufthavn og udenlands virksomheder og heller for almindelige danskere.

Om lufthavnens præsentation af sine godstransportvisioner, se evt.:

[https://www.youtube.com/watch?](https://www.youtube.com/watch?v=0byy3FOd2R4&list=TLGGrdCAzifX1oxOTAyMjAyMw&t=3s&ab_channel=CopenhagenAirport)

[v=0byy3FOd2R4&list=TLGGrdCAzifX1oxOTAyMjAyMw&t=3s&ab\\_channel=CopenhagenAirport](https://www.youtube.com/watch?v=0byy3FOd2R4&list=TLGGrdCAzifX1oxOTAyMjAyMw&t=3s&ab_channel=CopenhagenAirport)

Jeg står naturligvis til rådighed for opfølgende spørgsmål om den støj- og luftforurening, som vi beboere oplever, såfremt ministeriet ønske dette.

Mvh,  
Otto Lerche  
Samosvej 14  
2300 København S  
61709178

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk)  
**Fra:** Thomas Noerup (thomas.noerup@gmail.com)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 26-02-2023 12:08

Overordnet mener jeg ikke, at de lokale miljøkonsekvenser er ordentligt behandlet i lovforslaget. Paragraf 5 henviser til at miljøkonsekvenser kan behandles senere. Reduktion af støj, luftforurening og sikring af grundvandet må være en del af lovforslaget fra starten.

Københavns Lufthavn er en af de mest bynære lufthavne i Europa. I andre storbyer ligger lufthavnen længere udenfor byen. Det kan ikke passe, at så bynær en lufthavn skal være nordisk hub for fragt og betjene et stort antal transitpassagerer. Der må tænkes i andre løsninger, f.eks. en satellit for fragtflyvninger i et område, hvor der ikke bor så mange børnefamilier og er skoler, børneinstitutioner og udendørs sportsarealer. Andre lufthavne, f.eks. Schiphol, har et loft over antal fly per døgn. Dette kunne være en mulighed, hvor lufthavnen ville kunne give "passagerne en god oplevelse med et sammenhængende terminal-område", som de skriver; og samtidig beskytte borgerne mod mere støj og luftforurening.

Den store vækst i antal flyvninger, og at der med lovforslaget banes der vejen for en yderligere vækst samt at standpladserne nær ved Kastrup og København udbygges, bekymrer mig. Der er en stor risiko for, at dette vil påvirke støj og luftforureningen i området. Støj, lugt og luftforurening må undersøges grundigt inden, at loven vedtages. Den VVM som er lavet er mangelfuld.

### Støj

Jeg oplever kraftig øget støj, specielt fra flytrafik på 22L og på 22R når flyene letter tæt ved A7. Desuden er støjniveauet også øget var takeoff på 04R og når flyene holder i kø ved inden takeoff. Støjgrænserne i Danmark er 58 db. Men alligevel må lufthavnen støje om natten op til 80 db. Det er særligt fragtfly, som er ældre og mere støjende, som flyver om natten. Det forstyrrer nattesøvnen. WHO har kritiseret de danske støjgrænser på 58 db for at være for høje, da det kan skade helbredet med støj. Ny forskning viser, at støj kan give kræft og demens. Jeg mener, at den reelle støj omkring Københavns Lufthavn må undersøges grundigt før lovforslaget vedtages. Der må sikres en ordentlig kontrol med støjen fra lufthavnen, hvor det ikke er lufthavnen selv, som står for det. Derudover har andre lufthavne i Europa f.eks. Hamborg, Frankfurt og München forbud mod flyvninger om natten. Dette burde også indføres i København.

### Luftforurening og lugt

Jeg oplever ofte en kraftig lugt af flydiesel fra lufthavnen, så jeg næste ikke kan have åbne vinduer. Dette gør mig bekymret i forhold til, om det er sundhedsskadeligt.

Det anerkendes i bemærkningerne til loven, at der kan være risiko for, at ultrafine partikler kan påvirke det omkringliggende miljø – altså at de kan være sundhedsskadelige. Dette er ikke en mulig fremtidig risiko, men der er allerede masser af dokumentation og viden på området, som viser at ultrafine partikler kan give kræft, hjertekarsygdomme, astma og for tidlige fødsler. Der er i flere målinger målt høje koncentrationer af ultrafine partikler i områderne omkring lufthavnen (CPH Solution Lab, Kåre Press og lufthavnens egne målinger). Jeg mener, at der må være rettidigt omhu og gælde et forsigtighedsprincip, sådan at borgernes sundhed ikke sættes på spil. Den nuværende luftforurening må undersøges grundigt inden, loven vedtages. Og det må undersøges, om der er flere som bliver syge på Amager pga luftforurening.

### Grundvand

Lufthavnen har i årevis forurennet grundvandet og drikkevand i Tårnby og Dragør med PFAS. Denne sag må afsluttes inden, lufthavnen kan få lov til at gennemføre så stort et byggeprojekt. Lufthavnen må vedkende sig sit erstatningsansvar ellers risikerer regningen at ende hos borgerne.

### Klima

Det er helt uacceptabelt at lovforslaget ikke indeholder en beregning af klimaeffekterne af den øgede flyvning – både stigning i antal passagerer fra 30 mio til 40 og potentielt 55 mio og også fragtflyvninger. På alle andre infrastrukturprojekter laves en beregning af klimaeffekterne. Alle andre sektorer skal reducere CO2 udledninger med 70%. Dette må også gælde for lufthavnen. Regeringen har forpligtet sig til Parisaftalen og må derfor også sikre, at alle

lovforslag lever op til principperne i Parisaftalen. Dette kunne gøres ved, at sætte krav til stigningen i antal flyvning så det afhænger af reduktionen i CO2 udslip fra flyvningerne – ikke kun selve lufthavns bygningerne.

### **Biodiversitet og natur**

De naturmæssige konsekvenser er alt for overfladisk behandlet i loven og i VVM'en. Der står i VVM'en, at "arealer plejes og vedligeholdes løbende og bevidst med henblik på at undgå tilstedeværelse af fugleliv eller plantevækst, der kan udgøre en risiko for flysikkerheden." Endvidere står der i VVM'en, at det kun er inde på lufthavnens område, at der på denne måde bevidst begrænses biologisk mangfoldighed. Men der er flere observationer af, at der i områderne udenfor lufthavnen er færre insekter og at viben over de senere år nærmest er forsvundet. Det burde derfor undersøges grundigt om bekæmpelse af insekter og fugleliv på lufthavnens områder påvirker områderne udenfor lufthavnen. Den indflydelse, som væksten i antal fly, både passagerer og fragt, vil have på Natura 2000-område 142 eller Natura-2000 område 143 samt fredede og rødlistede arter, må vurderes i en grundig VVM inden loven vedtages.

### **Ejendomspriser**

Hvis flytrafikken og støjen stiger yderligere, er der en risiko for, at huspriserne falder. Undersøgelser fra Skrydstrup flyveplads viste at hvis flystøjen stiger en db, så falder huspriserne med 0,5-1,1% (<https://www.jv.dk/haderslev/300-siders-laesning-klar-til-naboerne-Rapport-om-miljoekonsekvenserne-af-F-35-er-klar/artikel/2733416>) Jeg bor tæt på lufthavnen og risikerer, at min bolig falder i værdi. Derfor mener, jeg at en kompensationsordning må etableres for os, som bor tæt ved lufthavnen.

### **Myndighederne må stille krav til lufthavnen og uvildig kontrol**

Udover at lave grundige undersøgelser af støj og luftforurening, må der også sættes krav til lufthavnen, sådan at stigningen i antal fly ikke medfører, at støj og luftforureningen øges til skade for børn og voksne i området. Lufthavnen skriver, at nye og moderne fly støjer mindre. Myndighederne må gennem krav sikre, at det reelt er disse fly, som kommer til at flyve fra Københavns lufthavn.

Med den stigende opmærksomhed på forurening og de sundhedsmæssige konsekvenser, som f.eks. PFAS sagen er et eksempel på, må der som et minimum laves grundige undersøgelser af støj og luftforurening i områderne omkring lufthavnen samt være grundig og uvildig kontrol med lufthavnen inden en yderligere stigning i passagerer og fragtflyvninger tillades og inden loven om et omfattende byggeri i lufthavnen vedtages.

Som borger og nabo til lufthavnen er vi nødt til at have en garanti for, at der fra myndighederne føres grundig og uvildig kontrol med en så stor virksomhed og forurener, som lufthavnen. Den nuværende kontrol er svært gennemskuelig, og vi føler ikke, at vi har et godt overblik over, hvilke myndigheder, der er ansvarlige for kontrol med støj, luftforurening og grundvand.

Med venlig hilsen

Thomas Nørup  
Lundegård Strandvej 10  
2791 Dragør

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Rodrigo Galindo (rodivandk@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 26-02-2023 19:36

Vedr. udvidelsen af lufthavnen.

Jeg vil gerne tilkendegive, at det i forvejen kan føles som om man står blandt lastbiler med tændte motorer, når man kommer på SAS banerne Ved Diget nær lufthavnen, hvor jeg kommer regelmæssigt med mine tvillingedrenge til deres fodboldtræning og -kampe.

Jeg ville være ked af udvidet trafik, og proportionelt forhøjet (støj)forurening fra denne.

Mvh Rodrigo Galindo

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Otto Lerche (ottolerche@gmail.com)  
**Titel:** Fwd: Høringssvar, udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 26-02-2023 12:17

Kære rette vedkommende,

Tak for muligheden for at deltage i høring om udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn.

Vi er naboer til lufthavnen og har de seneste år oplevet en meget markant stigning i støj- og luftforurening i området. I lange perioder kan man ikke opholde sig udendørs på grund af larmen, og andre dage kan man lugte fuel i området, hvis man åbner vinduer eller opholder sig udendørs.

Det er helt uacceptabelt. Vi bor mere end tre kilometer fra lufthavnen.

Vi har, ligesom mange andre borgere, gentagne gange gjort Københavns Lufthavn opmærksom på dette, men stigningen i støj- og luftforurening er fortsat. Vi har en forventning om og en tiltro til, at man både på politisk niveau og i administrationerne vil undersøge konsekvenserne for borgerne, inden en endelig beslutning.

Derfor skal jeg i forbindelse med høringen opfordre til følgende:

\* Der laves undersøgelser blandt beboerne af støjpåvirkningen i området.

\* Der laves systematisk MÅLINGER af støj. I dag er støjen BEREGNET, og beregningerne tager udgangspunkt i vindstille, såkaldt nulvind, hvorfor den reelle er forskellig. Ved vind "flyttes" det mørke område på Københavns Lufthavns støj kort ind over boligkvarternes.

\* Der gennemføres flere målinger af partikelforurening i boligområderne omkring Københavns Lufthavn. Ifølge forskningsprojektet Copenhagen Air View, som er gennemført af blandt andre Københavns Kommune i samarbejde med Utrecht Universitet og Aarhus Universitet, er koncentrationen af ultrafine partikler i villakvarterne omkring lufthavnen på niveau med den på H.C. Andersens Boulevard.

Derudover skal jeg henlede opmærksomheden til Københavns Lufthavns argument for udvidelsen.

I medfør af luftfartsloven er Københavns Lufthavn defineret som et infrastrukturanlæg af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser. Det er uden for enhver tvivl, at lufthavnen er nødvendig for danske rejsende og danske virksomheder.

Men i forbindelse med ansøgningen om en udbygning fejlfortolker Københavns Lufthavn denne definition. Den ansøgte udvidelse handler ikke om vital infrastruktur. En stor del af den stigende trafikmængder sker i transfer for udenlandske turister og ikke mindst godstransport. Lufthavnen vil være "hub" for europæisk fragttransport og tredoble mængden af fragt fra 350.000 tons i dag til mere end en million.

Det er ikke af vital betydning for Danmark. Det har ingen betydning for andre danske virksomheder end Københavns Lufthavn eller for almindelige danskere, at man kan modtage pakker fra verden og distribuere dem videre i Europa. I den forbindelse henledes opmærksomheden på den lovgivningsfæstede forpligtelse til at opveje økonomiske og miljømæssige interesser:

\* Der bør laves en analyse af betydningen af udbygningen for danske virksomheder og dansk økonomi. Den skal holdes over for de miljømæssige konsekvenser, som en udbygning må forventes at få.

Jeg er klar over, at der er lavet en miljøvurdering af udbygningsplanerne. Her er formuleringen om lufthavnen som kritisk infrastruktur central, men vurderingen af for eksempel godstransport og turister i transfer som

kritisk for Danmark foretages ikke.

Om lufthavnens præsentation af sine godstransportvisioner, se evt.:

[https://www.youtube.com/watch?](https://www.youtube.com/watch?v=0byy3FOd2R4&list=TLGGrdCAziqfX1oxOTAyMjAyMw&t=3s&ab_channel=CopenhagenAirport)

[v=0byy3FOd2R4&list=TLGGrdCAziqfX1oxOTAyMjAyMw&t=3s&ab\\_channel=CopenhagenAirport](https://www.youtube.com/watch?v=0byy3FOd2R4&list=TLGGrdCAziqfX1oxOTAyMjAyMw&t=3s&ab_channel=CopenhagenAirport)

Jeg står naturligvis til rådighed for opfølgende spørgsmål om den støj- og luftforurening, som vi beboere oplever, såfremt ministeriet ønske dette.

Mvh,

Otto Lerche

Samosvej 14

2300 København S

61709178



**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** thomas vestergaard (thomas\_vestergaard@hotmail.com)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 26-02-2023 19:41

Hej

Jeg skriver vedr. den planlagte udvidelse af Københavns lufthavn.

Som naboer i 2770 Kastrup må vi forvente en vis miljømæssig ulempe som følge af lufthavnen. For det var et kendt vilkår da vi bosatte os for snart 20 år siden.

Men omkring en fordobling af kapaciteten er noget helt andet! Det er et nyt forhold. Vi er især bekymrede for partikelforureningen, men naturligvis også støjen.

En vis forøgelse af lufttrafikken kan måske være rimelig for at udvikle hovedstaden, men ikke så meget at det er de lokale som skal betale den fulde pris, med forværring af sundheden. Og det vil være tilfældet med den planlagte fordobling.

Venlig hilsen

Thomas Vestergaard

Klitrose Alle 29A

2770 Kastrup

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Hanne & Preben Witt (pwitt@post12.tele.dk)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 26-02-2023 12:34

Vi siger klart NEJ til mere støj og luftforurening i forbindelse med udvidelsen af Kbh Lufthavn.

Vh  
Hanne og Preben Witt  
Olymposvej 42  
2300 Kbh S

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk)  
**Fra:** Kristina Sehested (kaffekrise@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 26-02-2023 19:43

Høringssvar

Københavns Lufthavn vækker mig allerede flere gange om natten!

Nogle gange stinker her af (den giftige) flybenzin.

Og så holder de forbandede fly i tomgang og i tomgang og i tomgang og i tomgang og i tomgang.

Lige gyldigheden over for naboerne er overvældende. Alle andre steder i verden ligger hovedstadens lufthavn ikke 14 minutter væk med en metro.

Der må være en brakmark et sted på Sjælland, der kan bruges. Vi har bosat os i et historisk miljø.... ikke på en landingsbane ... men det begynder at føles sådan!

.....

Overordnet mener jeg ikke, at de lokale miljøkonsekvenser er ordentligt behandlet i lovforslaget. Paragraf 5 henviser til at miljøkonsekvenser kan behandles senere. Reduktion af støj, luftforurening og sikring af grundvandet må være en del af lovforslaget fra starten.

Københavns Lufthavn er en af de mest bynære lufthavne i Europa. I andre storbyer ligger lufthavnen længere udenfor byen. Det kan ikke passe, at så bynær en lufthavn skal være nordisk hub for fragt og betjene et stort antal transitpassagerer. Der må tænkes i andre løsninger, f.eks. en satellit for fragtflyvninger i et område, hvor der ikke bor så mange børnefamilier og er skoler, børneinstitutioner og udendørssportsarealer. Andre lufthavne, f.eks. Schiphol, har et loft over antal fly per døgn. Dette kunne være en mulighed, hvor lufthavnen ville kunne give "passagerne en god oplevelse med et sammenhængende terminalområde", som de skriver; og samtidig beskytte borgerne mod mere støj og luftforurening.

Den store vækst i antal flyvninger, og at der med lovforslaget banes der vejen for en yderligere vækst samt at standpladserne nær ved Kastrup og København udbygges, bekymrer mig. Der er en stor risiko for, at dette vil påvirke støj og luftforureningen i området. Støj, lugt og luftforurening må undersøges grundigt inden, at loven vedtages. Den VVM som er lavet er mangelfuld.

## **Støj**

Støjgrænserne i Danmark er 58 db. Men alligevel må lufthavnen støje om natten op til 80 db. Det er særligt fragtfly, som er ældre og mere støjende, som flyver om natten. Det forstyrrer nattesøvnen. WHO har kritiseret de danske støjgrænser på 58 db for at være for høje, da det kan skade helbredet med støj. Ny forskning viser, at støj kan give kræft og demens. Jeg mener, at den reelle støj omkring Københavns Lufthavn må undersøges grundigt før lovforslaget vedtages. Der må sikres en ordentlig kontrol med støjen fra lufthavnen, hvor det ikke er lufthavnen selv, som står for det. Derudover har andre lufthavne i Europa f.eks. Hamborg, Frankfurt og München forbud mod flyvninger om natten. Dette burde også indføres i København.

## Luftforurening og lugt

Jeg oplever ofte en kraftig lugt af flydiesel fra lufthavnen, så jeg næste ikke kan have åbne vinduer. Dette gør mig bekymret i forhold til, om det er sundhedsskadeligt.

Det anerkendes i bemærkningerne til loven, at der kan være risiko for, at ultrafine partikler kan påvirke det omkringliggende miljø – altså at de kan være sundhedsskadelige. Dette er ikke en mulig fremtidig risiko, men der er allerede masser af dokumentation og viden på området, som viser at ultrafine partikler kan give kræft, hjertekar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler. Der er i flere målinger målt høje koncentrationer af ultrafine partikler i områderne omkring lufthavnen (CPH Solution Lab, Kåre Press og lufthavnens egne målinger). Jeg mener, at der må være rettidigt omhu og gælde et forsigtighedsprincip, sådan at borgernes sundhed ikke sættes på spil. Den nuværende luftforurening må undersøges grundigt inden, loven vedtages. Og det må undersøges, om der er flere som bliver syge på Amager pga luftforurening.

## Grundvand

Lufthavnen har i årevis forurennet grundvandet og drikkevand i Tårnby og Dragør med PFAS. Denne sag må afsluttes inden, lufthavnen kan få lov til at gennemføre så stort et byggeprojekt. Lufthavnen må vedkende sig sit erstatningsansvar ellers risikerer regningen at ende hos borgerne.

## Klima

Det er helt uacceptabelt at lovforslaget ikke indeholder en beregning af klimaeffekterne af den øgede flyvning – både stigning i antal passagerer fra 30 mio til 40 og potentielt 55 mio og også fragtflyvninger. På alle andre infrastrukturprojekter laves en beregning af klimaeffekterne. Alle andre sektorer skal reducere CO2 udledninger med 70%. Dette må også gælde for lufthavnen. Regeringen har forpligtet sig til Parisaftalen og må derfor også sikre, at alle lovforslag lever op til principperne i Parisaftalen. Dette kunne gøres ved, at sætte krav til stigningen i antal flyvning så det afhænger af reduktionen i CO2 udslip fra flyvningerne – ikke kun selve lufthavns bygningerne.

## Biodiversitet og natur

De naturmæssige konsekvenser er alt for overfladisk behandlet i loven og i VVM'en. Der står i VVM'en, at "arealer plejes og vedligeholdes løbende og bevidst med henblik på at undgå tilstedeværelse af fugleliv eller plantevækst, der kan udgøre en risiko for flysikkerheden." Endvidere står der i VVM'en står, at det kun er inde på lufthavnens område, at der på denne måde bevidst begrænses biologisk mangfoldighed. Men der er flere observationer af, at der i områderne udenfor lufthavnen er færre insekter og at viben over de senere år nærmest er forsvundet. Det burde derfor undersøges grundigt om bekæmpelse af insekter og fugleliv på lufthavnens områder påvirker områderne udenfor lufthavnen. Den indflydelse, som væksten i antal fly, både passagerer og fragt, vil have på Natura 2000-område 142 eller Natura-2000 område 143 samt fredede og rødlistede arter, må vurderes i en grundig VVM inden loven vedtages.

## Ejendomspriser

Hvis flytrafikken og støjen stiger yderligere, er der en risiko for, at huspriserne falder. Undersøgelser fra Skrydstrup flyveplads viste at hvis flystøjen stiger en db, så falder huspriserne med 0,5-1,1% (<https://www.jv.dk/haderslev/300-siders-laesning-klar-til-naboerne-Rapport-om-miljoekonsekvenserne-af-F-35-er-klar/artikel/2733416>) Jeg bor tæt på lufthavnen og risikerer,

at min bolig falder i værdi. Derfor mener, jeg at en kompensationsordning må etableres for os, som bor tæt ved lufthavnen.

### **Myndighederne må stille krav til lufthavnen og uvildig kontrol**

Udover at lave grundige undersøgelser af støj og luftforurening, må der også sættes krav til lufthavnen, sådan at stigningen i antal fly ikke medfører, at støj og luftforureningen øges til skade for børn og voksne i området. Lufthavnen skriver, at nye og moderne fly støjer mindre. Myndighederne må gennem krav sikre, at det reelt er disse fly, som kommer til at flyve fra Københavns lufthavn.

Med den stigende opmærksomhed på forurening og de sundhedsmæssige konsekvenser, som f.eks. PFAS sagen er et eksempel på, må der som et minimum laves grundige undersøgelser af støj og luftforurening i områderne omkring lufthavnen samt være grundig og uvildig kontrol med lufthavnen inden en yderligere stigning i passagerer og fragtflyvninger tillades og inden loven om et omfattende byggeri i lufthavnen vedtages.

Som borger og nabo til lufthavnen er vi nødt til at have en garanti for, at der fra myndighederne føres grundig og uvildig kontrol med en så stor virksomhed og forurener, som lufthavnen. Den nuværende kontrol er svært gennemskuelig, og vi føler ikke, at vi har et godt overblik over, hvilke myndigheder, der er ansvarlige for kontrol med støj, luftforurening og grundvand.

Kristina Sehested  
Strandstræde 30  
2791 Dragør

---

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk)  
**Fra:** Birte Strandby (birte19@gmail.com)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 26-02-2023 12:42

Når man ser på, hvad videnskaben fortæller om klimaet, så har vi store vanskeligheder, men ingen er rigtig klar til at lave store ændringer for at sikre menneskeheden fremover. Vi ved efterhånden, hvad støj og forurening gør ved mennesker og miljø. Hvornår begynder vi at tage det alvorligt?

Vi har netop hørt i medierne, at 'grønt' flybrændstof ikke er et produkt der forventes at blive færdigudviklet inden for en overskuelig fremtid. EU er blevet bedt om at flytte grænserne for, hvornår brændstof er grønt - angiveligt fordi det er lettere, end at omlægge og reducere flytrafikken.

Burde VVM-undersøgelsen ikke omfatte ny viden og anbefalinger om grænser for støj og luftforurening og tage hensyn til WHO's **nye** grænseværdier?

I det hele taget: hvornår begynder klima, miljø og sundhed at spille en rolle i planlægning i infrastruktur?

Venlig hilsen

Birte Strandby  
Faaborg

# Høringssvar vedr. lufthavnens udvidelsesplaner



I Andelsboligforeningen Kastaniegården har vi de seneste 5 år oplevet en ekstrem stigning i luft- og støjforurening fra Københavns Lufthavn.

Andelsboligforeningen rummer 14 andelsboliger og 3 lejemål. Gården er fra 1861 og er beliggende på Kirkevej 56 i Dragør. Aldersfordelingen i andelsboligforeningen er 2-85 år.

Vi er gået fra at være støjpåvirket udendørs til også at være støjpåvirket indendørs i vores hjem.

Andelsboligforeningen har gennem flere år været i kommunikation med lufthavnens miljøchef Inger Seeberg til ingen verdens nytte – miljøchefen har absolut ingen intentioner om at afhjælpe den sundhedsfarlige luftforurening og støjpåvirkning af vores boliger og udendørsarealer.

Lufthavnens miljøchef vil end ikke placere en mobil støjmåler på vores ejendom, så der kan foretages retvisende støjmålinger, selvom vi har efterspurgt dette gentagne gange.

Vi naboer undrer os over, at myndighederne ikke griber ind overfor lufthavnens stigende miljøforurening og negative påvirkning af omkringliggende boligejendomme. Luftforureningen er til tider så grel, at vi må holde vores vinduer lukkede – det er en bekymrende og uønsket udvikling.

## Udvidelsesplaner bør stoppes

Udbygningen af Københavns Lufthavn med tilhørende planer om en stigning fra 30 til 40 millioner årlige passagerer er dybt foruroligende. Hertil kommer fragtflyvningerne. Udvidelsesplanerne bør bremses øjeblikkeligt, da de nuværende forhold er uacceptable for lufthavnens naboer.

Andelsboligforeningen Kastaniegårdens ejendom på 8.119 kvm rammes ifølge Miljøstyrelsens støjkortlægning blot på et lille hjørne af vores samlede boligareal på 1.102 kvm. Dette er ikke korrekt. Virkeligheden ser ganske anderledes ud hos os.

Hele ejendommen støjpåvirkes indvendigt og udvendigt – i dagtimerne, såvel som i nattetimerne.

Eftersom støjtrykket på Andelsboligforeningen Kastaniegården bl.a. også indbefatter opstartsfasen på fly, der letter fra Københavns Lufthavn, så er lydtrykket markant anderledes på Kirkevej 56 i det åbne landskab, end på fx Hovedgaden i Store Magleby og parcelhusområder med tæt bebyggelse.

Miljøstyrelsens støjkortlægning stemmer ikke og bør opdateres, så den er retvisende i vores lokalområde. Transportministeriet bedes afvise lufthavnens sundhedsskadelige udvidelsesplaner.

Med venlig hilsen

*Christina Ernst*

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Nicolai Matz (nicolai.matz@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar: NEJ TAK !!  
**Sendt:** 26-02-2023 19:53

Vi bor i Dragør og er meget bekymrede over udvidelsesplanerne.

Støjen er steget voldsomt de seneste år, de udtjente maskiner som især fragtfirmaer bruger støjer mere og nu også om natten og det er oftere og oftere at vi decideret kan lugte aviation fuel i Dragør Gamle By, et af de mest cancer-fremkaldende elementer i et moderne samfund bliver derved dagligt sprayet ud over flere folkeskoler og børnehaver.

Hvem vil stå til ansvar for det om 5-10-20 år når cancer-forekomsterne eksploderer !?

Nej tak til udvidelser !!

Mvh.  
Nicolai Matz  
Dragør

--  
med venlig hilsen

Nicolai Matz

Strandstræde 30  
2791 Dragør  
tlf. 50596244



**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Jørn Øgaard Andersen (inselhof@gmail.com)  
**Titel:** Lufthavn  
**Sendt:** 26-02-2023 19:56

Jeg bor i Kolding og har en søn og to børnebørn, som bor i Kastrup ca. 1.5 km i fugleflugtslinje fra lufthavnen. Jeg er ofte på besøg i Kastrup. Et par gange har jeg oplevet en kraftig dunst af flybrændstof fra lufthavnen. Dette er bekymrende i forhold til, hvad det gør ved vores sundhed – særligt for mine børnebørns vedkommende, som går i daginstitutioner, som ligger tæt på lufthavnen.

Jeg kan ikke forstå, at politikerne og myndighederne tillader, at der fortsat sker en stigning i antal flyvninger uden, at der igangsættes en ordentlig undersøgelse af luft- og støjforurening på Amager, og om der er flere børn og voksne end i resten af Danmark, som bliver syge. I medierne er der mange eksempler på forurening, som skader helbredet både på kort og lang sigt, og fører til dødsfald – PFAS, som det seneste eksempel. Dette burde lede til mere forsigtighed fra politikernes side, sådan at tvivlen kommer borgerne til gode. Det burde betyde, at luft- og støjforureningen fra lufthavnen undersøges til bunds inden en yderligere stigning i antal flyvninger sker.

Med venlig hilsen,  
Merete Greniman

Sendt fra min iPhone

---

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Maria Rørbæk Wanscher (mariaeroerbaek@hotmail.com)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 26-02-2023 13:04

Jeg er bekymret over om ændring af lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup, vil få negative konsekvenser for klimaet.

Hvordan sikres det, at ændringen ikke vil fremme endnu mere flytrafik og dermed en øget co2-belastning?

Er der foretaget de nødvendige klima- og miljømæssige beregninger af en øget flytrafik?

Er der sikret et loft over, hvor meget den øgede klima- og miljømæssige belastning må stige?

Vi står midt i en klimakrise, og i mine øjne er det det helt forkert tidspunkt at fremme flytrafik.

Med venlig hilsen

Maria Wanscher  
Bjørnsonsvej 84  
2500 Valby  
Tlf 26229846

---

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Thomas Meinert Larsen (thomaslas@gmail.com)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 26-02-2023 20:00

**Hørings svar:**

Det støt stigende antal internationale flyvninger, og at der med lovforslaget banes vej for en yderligere vækst i flyvninger bekymrer mig meget. Det er derfor helt uacceptabelt at lovforslaget ikke indeholder en beregning af klimaeffekterne af den forventede øgede flyvning – både baseret på en stigning i antal passagerer fra 30 mio. til forventeligt 40 mio. og potentielt op til 55 mio. passagerer, samt dertil også udledninger fra en mulig stigning i fragtflyvninger. På alle andre infrastrukturprojekter laver man i dag en beregning af klimaeffekterne, hvilket man også burde gøre med dette lovforslag.

I Danmark forpligter klimaloven at de samlede udledninger skal reduceres med 70% frem mod 2030, og derfor må luftfarten også påtage sig en forpligtelse om at nedsætte sine CO<sub>2</sub>-udledninger væsentligt. En udvidelse af lufthavnen og en stigning i passagerantallet er derfor i direkte modstrid i ånden med klimaloven. Danmark har i øvrigt tilsluttet sig Parisaftalen og må derfor også sikre, at alle lovforslag i videst muligt omfang støtter op om Parisaftalen. Dette gør man ikke ved en udvidelse af lufthavnen. I stedet burde Danmark fastsætte et krav om væsentlige CO<sub>2</sub>-reduktioner fra luftfarten, og herunder fastlægge nogle rammer der kan sikre en egentlig reduktion i antallet af flyvninger.

Thomas Meinert Larsen  
J.C. Christensens Gade 2A, 3TV  
2300 København S

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk)  
**Fra:** Jette Smestad (jettesmestad@gmail.com)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 26-02-2023 13:43

## Høringssvar i forbindelse med:

### Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.

Jeg vil på det kraftigste protestere imod en udvidelse af Kastrup Lufthavn, af følgende grunde:

#### Overordnet

I henhold til planlagte procedure for udvikling af Københavns Lufthavn, må det konstateres, at de lokale miljøkonsekvenser ikke er ordentligt behandlet i lovforslaget. Paragraf 5 henviser til at miljøkonsekvenser kan behandles senere. Reduktion af støj, luftforurening og lugtgener samt sikring af grundvandet må fra start af være en del af lovforslaget.

Københavns Lufthavn er en af de mest bynære lufthavne i Europa, og det er derfor ikke kompatibelt, at lufthavnen skal være nordisk hub for fragt og betjene et stort antal transitpassagerer. Det er derfor påkrævet, at der må tænkes i andre løsninger, f.eks. en satellit for fragtflyvninger i et område, hvor der ikke bor så mange mennesker, som det er tilfældet med områderne omkring Københavns lufthavn. I tæt nærhed af lufthavnen bor rigtig mange mennesker - herunder rigtig mange børnefamilier - og derfor ligger flere skoler, børneinstitutioner og udendørs sportsarealer tæt på lufthavnen, men også fjernere liggende institutioner etc. ligger tættere på lufthavnen end tilfældet er for de fleste andre lufthavne i Europa. Store områder af Amager er i dag generet af den forurening, som lufthavnen forårsager, og i den forbindelse er det vigtigt at have for øje, hvor mange mennesker der faktisk bor på øen. Indbyggermæssigt er antallet større end mange provinsbyer.

Der pågår pt. en udvikling med stor vækst i antal flyvninger, og med lovforslaget banes der vej for yderligere vækst samt en udbygning af standpladserne nær ved Kastrup og København. Det er en bekymrende udvikling med stor risiko for negativ påvirkning af støj, lugt og luftforurening ikke blot i nærområdet men også i en vis afstand fra dette. Derfor er det af yderste vigtighed, at der foretages uvildige undersøgelser af støj, lugt- og luftforurening i forbindelse med behandling af lovforslaget, så en vurdering kan foretages på et seriøst og sikkert fundament. Den udarbejdede VVM lever ikke op til disse krav og må derfor anses for at være mangelfuld.

#### Støj

Støjgrænserne i Danmark er 58 dB. Men alligevel må lufthavnen støje om natten op til 80 dB. Om natten er det særligt fragtfly, som er ældre og mere støjende fly, der flyver. WHO har kritiseret de danske støjgrænser på 58 dB for at være for høje, da det kan skade helbredet med støj. Ny forskning viser, at støj kan give fx hjerteinfarkt, kræft, diabetes, slagtilfælde og demens. Støj fortykker blodårer, arterie i væggen i lungerne samt bevirker ændringer på celleniveau. Især anses det for skadeligt at være udsat for støj i sit hjem, hvor man skal restituere.

Det er derfor af største betydning, at den reelle støj omkring Københavns Lufthavn undersøges grundigt ved behandling af lovforslaget. Der må sikres en ordentlig kontrol med støjen fra lufthavnen, hvor det ikke er lufthavnen selv, som står for målingerne. Andre steder i Europa som f.eks. Hamborg, Frankfurt og München har lufthavnene forbud mod flyvninger om natten. Dette burde også indføres i København. Lufthavne, som f.eks. Schiphol, har et loft over antal fly per døgn. Dette burde også være tilfældet mht. Københavns Lufthavn, som ligger i et bynært område.

#### Luftforurening og lugt

Rigtig mange borgere, i såvel Kastrup som i København S, oplever ofte en kraftig lugt af fly diesel fra lufthavnen. Nogle afholder sig derfor for at åbne deres vinduer, også på meget varme sommerdage. Selv har jeg tit oplevet lugten af fly diesel dels i Oxford Have i København S, som er et rækkehusområde med flere hundrede børnefamilier, og dels ved fodboldbaner nær lufthavnen, hvor unge mennesker bruger megen tid. Endvidere er der mange borgere i såvel umiddelbar nærhed af lufthavnen som i lidt længere afstand fra denne, der klager over, at de, specielt i sommerperioden, er afskåret fra at bruge deres altaner eller haver dels på grund af støj og dels på grund af lugtgener. Det giver stor utryghed blandt berørte borgere og bekymringer i forhold til, om lugten af flydiesel er sundhedsskadeligt?

I bemærkningerne til loven anerkendes det, at der kan være risiko for, at ultrafine partikler kan påvirke det omkringliggende miljø – altså at de kan være sundhedsskadelige. Der findes dog i dag allerede masser af dokumentation og viden på området, som viser at ultrafine partikler kan give kræft, hjerte-kar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler. Der er i flere målinger målt høje koncentrationer af ultrafine partikler i områderne omkring lufthavnen (CPH Solution Lab, Kåre Press og lufthavnens egne målinger).

Det må derfor anses for dels at være påkrævet at handle ud fra et forsigtighedsprincip, og dels at være rettidig omhu at foretage beslutninger og iværksættelser, hvor borgernes sundhed ikke sættes på spil. Den nuværende luftforurening må undersøges grundigt i forbindelse med behandling af lovforslaget. Endvidere må det undersøges, om der er flere på Amager, som bliver syge pga. luftforurening.

### **Grundvand**

Lufthavnen har i årevis forurenet grundvandet og drikkevand i Tårnby og Dragør med PFAS. Denne sag må afsluttes inden, lufthavnen kan få lov til at gennemføre så stort et byggeprojekt. Lufthavnen må vedkende sig sit erstatningsansvar ellers risikerer regningen at ende hos borgerne.

### **Klima**

Det er helt uacceptabelt, at lovforslaget ikke indeholder en beregning af klimaeffekterne af den øgede flyvning – både stigning i antal passagerer fra 30 mio. til 40 og potentielt 55 mio. samt fragtflyvninger. På alle andre infrastrukturprojekter laves en beregning af klimaeffekterne. Alle andre sektorer skal reducere CO2 udledninger med 70%. Dette må også gælde for lufthavnen.

I forbindelse med Paris aftalen har regeringen forpligtet sig, og derfor må regeringen også sikre, at alle lovforslag lever op til principperne i Paris aftalen. Dette kunne gøres ved, at en tilladt stigning i antal flyvning, afhænger af reduktionen i CO2 udslip fra flyvningerne – og dermed ikke kun selve lufthavnsbygningerne. Endvidere har folketinget vedtaget en Klimalov på en 70% CO2 reduktion. En udvidelse af lufthavnen vil medføre en forøgelse i flytrafikken og dermed i udledning af CO2. Udviklingen af og en mere udbredt benyttelse af Power-to- X er ikke lige rundt om hjørnet. Det har derfor lange udsigter med CO2 neutral flyvning og uanset hvilket brændstof, der vil blive benyttet i fremtiden, så vil det kræve CO2 i selve fremstillingen.

### **Biodiversitet og natur**

De naturmæssige konsekvenser er alt for overfladisk behandlet i lovforslaget og i VVM'en. Der står i VVM'en, at "arealer plejes og vedligeholdes løbende og bevidst med henblik på at undgå tilstedeværelse af fugleliv eller plantevækst, der kan udgøre en risiko for flysikkerheden." Endvidere står der i VVM'en, at det kun er inde på lufthavnens område, at der på denne måde bevidst begrænses biologisk mangfoldighed. Men der er flere observationer af, at der i områderne uden for lufthavnen er færre insekter og at viben over de senere år nærmest er forsvundet. Det burde derfor undersøges grundigt, om bekæmpelse af insekter og fugleliv på lufthavnens områder, påvirker områderne udenfor lufthavnen. Den indflydelse, som væksten i antal fly, både passagerer og fragt, vil have på Natura 2000-område 142 eller Natura-2000 område 143 samt fredede og rødlistede arter, må vurderes i en grundig VVM inden loven vedtages.

## **Ejendomspriser**

Hvis flytrafikken og støjen stiger yderligere, er der en risiko for, at huspriserne falder. Undersøgelser fra Skrydstrup flyveplads viste, at hvis flystøjen stiger en dB, så falder huspriserne med 0,5-1,1%. Mange borgere, tæt på lufthavnen, har udtrykt stor bekymring i forhold til risikoen for fald i boligværdi. Det må derfor være en forudsætning i forbindelse med en udvidelse, at der etableres en kompensationsordning for disse boligejere.

## **Myndighederne må stille krav til lufthavnen og foranstalte uvildig kontrol**

Det må påpeges, at i og med at der ikke er lavet en uvildig og fyldestgørende miljøkonsekvensvurdering, vil en udvidelse af Københavns Lufthavn, være en katastrofe for demokratiet og de demokratiske processer i folketingsbehandlingen. Folketinget vil således skulle lov behandle udvidelsen på et fejlagtigt grundlag.

Udvidelsen vil betyde øget trafik af både fly og transport til og fra lufthavnen, som vil medføre øget partikelforurening, som man i dag ved, er særdeles sundhedsskadelig og medfører for tidlig død hos et stort antal borgere. Udvidelsen vil også betyde øget støjbelastning, og da lufthavnen bynær er området omkring lufthavnen allerede i dag kraftig belastet af trafikstøj fra såvel fly som veje. Støj forringer livskvaliteten og er sundhedsskadelig. Mennesker dør for tidligt grundet støjgener, hvilket forskning foretaget af kræftens bekæmpelses tydeligt viser.

Lufthavnen skriver, at nye og moderne fly støjer mindre. Myndighederne må gennem krav sikre, at det reelt er disse fly, som kommer til at flyve fra Københavns lufthavn.

Med den stigende opmærksomhed på forurening og de sundhedsmæssige konsekvenser, som f.eks. PFAS-sagen er et eksempel på, må det derfor anses for påkrævet, at der foretages grundige undersøgelser af støj og luftforurening, og at der sættes krav til lufthavnen, sådan at stigningen i antal fly ikke medfører, at støj og luftforureningen øges til skade for børn og voksne i området. Endvidere må det anses for at være påkrævet, at der foretages en grundig og uvildig kontrol med lufthavnen, herunder de målinger, som lufthavnen selv står for i dag, inden en yderligere stigning i antal passagerer og fragtflyvninger tillades og inden loven om et omfattende byggeri i lufthavnen vedtages. I den forbindelse er det også af største vigtighed at være opmærksom på, at udvidelsen i selve etableringsfasen vil forårsage en markant udledning af CO<sub>2</sub>.

Som borgere i et demokratisk land, og som naboer til lufthavnen, er vi borgere nødt til at have en garanti for, at myndighederne fører grundig og uvildig kontrol med så stor en virksomhed og så stor en forurener, som lufthavnen er. Den nuværende kontrol er ikke gennemskuelig, og som borgere føler jeg og andre ikke, at vi har et godt nok overblik over, hvilke myndigheder, der er ansvarlige for kontrol med støj, luft og grundvand.

Det er meget bekymrende og meget bemærkelsesværdigt, i og med at vi befinder os i en tid med stor fokus på vores klode og klima, at virksomheder kan få særstatus og borgere udsættes for sundhedsskadelige påvirkninger. Det er således ikke kun borgere i Tårnby, Dragør og København, børn som voksne, der lider og kommende vil lide under de ovennævnte gener. Det er naturen – herunder dyrelivet der specielt vil påvirkes af støj, partikler og luftforurening. Tæt på lufthavnen ligger fredede og værdifulde naturområder, som det er vigtigt at værne om. Det er vigtigt, at dette tages alvorligt. På verdensplan har Danmark i forvejen bundrekord i biodiversitet og naturbeskyttelse.

Med venlig hilsen  
Jette Gørtz Smestad  
Krudtmøllegårds Allé 13  
2300 København S

Mail: [jettesmestad@gmail.com](mailto:jettesmestad@gmail.com)



---

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), trm@trm.dk. (trm@trm.dk.)  
**Cc:** 'Helle Schouw' (helleschouw@gmail.com)  
**Fra:** Christian Granhøj Alam Krause, Team Krause (ck@teamkrause.dk)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 26-02-2023 23:02

Jeg bor på Sydvestpynten på Amager – og kan i dag konstatere, at jeg har overflyvninger af min gård – selvom det slet ikke burde forekomme med mindre der er særlige vejrforhold, der taler for anden indflyvning. Indflyvning burde ske over skoven – men det respekteres ikke.

Hvis lufthavnen udvides – og der kommer mange flere flyvninger, så vil den procentuelle andel, der ikke respekterer indflyvningen, også stige.

Støjgenerne vil blive markante – langt værre end i dag.

Helt overordnet er det min vurdering, at de lokale miljøkonsekvenser for mig og mit lokalområde på Sydvestpynten ikke er ordentligt behandlet i lovforslaget. Der henvises til i materialet, § 5, at miljøkonsekvenser kan behandles senere. Reduktion af støj og fx luftforurening bør være en naturlig del af lovforslaget helt fra starten af.

Økonomisk hjælp til støjforbedringer af boligerne – fx nye 4-lags termovinduer – bør også være en mulighed for os beboerne! Det ses ikke at være muligt i den VVM, der for nærværende er udarbejdet.

Lovforslaget arbejder med en stigning i antal passagerer fra 30 millioner til 40 millioner og potentielt en stigning helt op til 55 millioner – herudover også fragtflyvninger.

Det vil formentligt med den stigning være svært at kunne leve op til målsætningen med en CO2 reduktionen på op til 70 % - med den forventede stigning af flyvninger.

Udvidelsen bør indeholde en undersøgelse af mulighederne – udover støtte til boligforbedring (nye vinduer) bør det også fastlægges, om vores boliger bliver mindre værd grundet stigningen af flyvningerne. Såfremt det kan påvises, at boligpriserne falder som en konsekvens af udvidelsen, bør der ses på en mulighed for at kompensere os boligejere, der bor på Sydvestpynten.

Med venlig hilsen

Christian Granhøj Alam Krause  
[ck@teamkrause.dk](mailto:ck@teamkrause.dk)  
Mobil +45 4098 6933



---

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Morten Ammitzbøll (mortenammitzboll@protonmail.com)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 26-02-2023 20:02

**Kære Transportministeriet m.fl.**

Det er helt uacceptabelt og dybt bekymrende at lovforslaget om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn ikke indeholder en beregning af klimaeffekterne af den øgede flyvning – både den voldsomme stigning i antal passagerer fra 30 mio til 40 og potentielt 55 mio samt fragtflyvninger.

På alle andre infrastrukturprojekter laves en beregning af klimaeffekterne. Samtlige sektorer skal reducere CO2 udledninger med 70%, ellers når vi simpelthen ikke i mål med omstillingen til en grønnere og bæredygtig fremtid. Dette må også gælde for alle lufthavne.

Regeringen har forpligtet sig til Parisaftalen og må derfor også sikre, at alle lovforslag lever op til principperne i Parisaftalen. Grundlaget for fremtidens CO2-neutrale flybrændstof er i bedste fald spinkelt, i værste en utopi. Alle af den grund siger det sig selv, at lovforslaget vil have klimaskadende effekter, vi simpelthen ikke kan byde hverken os selv eller generationerne efter os.

Venlig hilsen  
Morten Ammitzbøll

---

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Cc:** Line Huusom (linehuusom@hotmail.com)  
**Fra:** Søren Nielsen I Privat (toneklang@gmail.com)  
**Titel:** Fwd: Fw: Høringssvar  
**Sendt:** 26-02-2023 21:49  
**Bilag:** MST\_Mail\_050922.pdf; MST\_Mail\_090922.pdf; MST\_Mail\_160123.pdf; MST\_Mail\_270922\_1.pdf; MST\_Mail\_270922.pdf; MAF\_klage\_060922.pdf; MAF\_klage\_120922.pdf; MAF\_klage\_180822\_2.pdf; MAF\_klage\_180822.pdf; MAF\_klage\_290922.pdf;

Vedrørende Høringssvar ang. udvidelsen af Københavns Lufthavn.

Jeg støtter nedenstående og ønsker at bakke det op.

Mvh  
Søren S. Nielsen

Tlf: +4531157023

----- Forwarded message -----

**Fra:** Line Huusom <linehuusom@hotmail.com>  
**Date:** lør. 25. feb. 2023 kl. 15.41  
**Subject:** Fw: Høringssvar  
**To:** Søren Nielsen I Privat <toneklang@gmail.com>

---

**From:** Line Huusom  
**Sent:** Saturday, February 25, 2023 3:41 PM  
**To:** trm@trm.dk <trm@trm.dk>  
**Subject:** Høringssvar

Høringssvar ang. udvidelsen af Københavns Lufthavn.

Vi er en familie på 5, som bor på Grækenlandsvej 121, 2300, og er meget imod den planlagte udvidelse af Københavns Lufthavn (CPH).

Det er der flere grunde til:

### 1. Støjforurening

- a. Vi oplever lokalt ikke, at de nuværende støjgrænser for lufthavnen overholdes - på trods af hvad lufthavnen selv dokumenterer i deres rapport "Årsrapport 2021 Flystøj i København Lufthavn". Vi har flere gange indsendt klager over støj, hvor vi har målt støjniveauer over grænseværdier (se vedhæftede indsendte klager). Og når Lufthavnens målemetoder er baseret på gennemsnit af et døgn og ikke aktuelle målinger, fx per time, giver det ikke et retvisende billede af det støjniveau, vi oplever lokalt.
- b. Vi kan ikke forstå, at Lufthavnen ikke skal overholder WHO's grænser for støj fra lufthavne (45 dB), når der er dokumenteret sundhedsskadelige effekt af for høje lydniveauer. En lang række studier har vist at trafikstøj påvirker menneskers helbred negativt (her tænkes på iskæmiske hjertesygdomme, karsygdomme i hjernen og blodtryksforhøjelse), hvorfor det medfører omkostninger for samfundet blandt andet på grund af for tidlig død, tabt livskvalitet og øgede

udgifter i sundhedsvæsenet i form af udgifter til medicin, lægebehandling og hospitalsindlæggelser. Trafikstøj påvirker ligeledes boligejere negativt. Trafikstøjens direkte omkostninger betales af boligejerne, idet støjbelastede boliger oplever et værditab på boligen. Kommuner og regioner betaler for behandling af sygdomstilfældene. Samfundet mister derudover arbejdsindtægter pga. fravær ved sygdom <https://www.regionh.dk/til-fagfolk/trafik/Analyser-og-rapporter-om-trafik/Luft-og-stoejforurening/Documents/Rapport-luft-og-st%C3%B8j%20Region-Hovedstaden.pdf>

- c. Dette gør sig især også gældende om natten ifølge miljøministeriet: "Støj har således sundhedsskadelige virkninger på mennesker og kan ved længere tids påvirkning føre til egentlige helbredseffekter. Især støj om natten vurderes som skadelig, da støj om natten kan gøre det vanskeligere at falde i søvn, give dårligere søvnkvalitet, forstyrre søvnen og medføre for tidlig vækning" <https://mst.dk/luft-stoej/stoej/trafikstoej/trafikstoej-og-sundhed/> Med natflyvninger fra Lufthavnen vil dette klart forringe vores livskvalitet og potentielt vores og vores børns helbred

## 2. Luftforurening

- a. Vi bor med små børn tæt på lufthavnen og er meget bekymret for de sundhedsskadelige effekter af de ultrafine partikler fra flytrafikken. Vi kan ofte lugte Jet-fuel i luften omkring vores bolig, skolen og børnenes institutioner. Dette gør os naturligvis meget bekymrede. Når flytrafikken øges markant øges koncentrationen af de skadelige partikler også, og med så høje niveauer allerede i dag (på niveau med HC. Andersens Boulevard, som allerede oversteg grænseværdierne i 2018: <https://www.regionh.dk/til-fagfolk/trafik/Analyser-og-rapporter-om-trafik/Luft-og-stoejforurening/Documents/Rapport-luft-og-st%C3%B8j%20Region-Hovedstaden.pdf>), vil forureningen i vores område blive det mest forurenede område i København
- b. Når man udvider lufthavnens kapacitet med min. 40% på passagertrafikken og samtidig zoomer ind på den stigende luftforurening fra 2015 til 2019 (dvs. uden 2020/21 jf. Covid-19)(Figur 2: Udviklingen i emissioner fra fly i perioden 1996 – 2021, s. 4, fra Revurdering af miljøgodkendelse, Vilkår om luftforurening 14. juli 2008. Vilkår B1, Opgørelse af emissioner fra flytrafikken 05.05.2022) kigger vi potentielt ind i en massiv stigning i luftforureningen på tværs CO, THC, Nox og SOx.
- c. Desuden er tal for luftforureningen fra lufthavnen kun baseret på to målestationer (øst og vest), hvor man må henvise til følgende kommentar fra Årsrapporten "Luftkvalitetsmålinger i Københavns Lufthavn 2021: "Hertil kommer at lufthavnen er anlagt nær et stort byområde med en relativt høj egenforurening, som delvis maskerer lufthavnens eventuelle bidrag." Der bør derfor også opsættes yderligere målestationer i Nord og Syd for at dokumentere effekten af luftforureningen.

## 3. Vi bliver ikke hørt!

- a. Det er foruroligende, at der ikke arbejdes mere med at inkludere borgere i sådanne udvidelsesprocesser, hvor der fra regeringens side peges på Luftfartsloven §57 stk. 2 nr 6 om CPHs forpligtelser til at sikre den nødvendige kapacitet med hensyn til afvikling af lufttrafik. Især når Københavns lufthavns egne tal angiver, at passagertilvæksten sker blandt transitpassagerer og ikke blandt de øvrige passagerer. Dette retfærdiggør ikke den manglende dialog og borgerinddragelse i henhold til hvordan udvidelserne skal gennemføres og hvilke miljø- og borgerhensyn der skal skrives ind i vilkårene, som er et grundvilkår, når man taler om andre store anlægsprojekter som fx Lynetteholmen

- b. Det er ligeledes meget foruroligende, at der ikke svares på indsendte klager over støj og luftforurening omkring lufttrafikken fra Københavns lufthavn. Efter at have indsendt 5 klager gennem det sidste år, har jeg ikke hørt noget om, hvordan denne klage behandles eller status på den. Desuden har jeg ikke fået (auto)svar fra København Lufthavn på min indsendte klage fra d. 16/1 2023 (kun fra Miljøministeret)
- c. Sidst men ikke mindst får man det indtryk, at antallet af klager er faldet, når Københavns lufthavn selv skriver, at der i alt var 824 støjklager i 2021 – et fald på 36 % i forhold til i 2020, som er en logisk konsekvens af, at der pga. Covid19 pandemien ikke nærmest ingen fly lettede eller landede ([https://www.cph.dk/49eeb1/globalassets/8.-om-cph/stoj-trafik-og-miljo/rapporter/2021\\_st%C3%B8j%C3%A5rsrapport\\_m\\_bilag\\_cph.pdf](https://www.cph.dk/49eeb1/globalassets/8.-om-cph/stoj-trafik-og-miljo/rapporter/2021_st%C3%B8j%C3%A5rsrapport_m_bilag_cph.pdf) )

#### 4. Den grønne omstilling

- a. Fly er en af de mest CO2 forurenende transportformer. Set i lyset af DKs samlede mål for reduktion af CO2 bør vi ikke satse massivt på flytransport (hverken mennesker eller varer). Når lufthavnen vil udvide kapaciteten til 40 mill. passagerere og fordoble flytransporterede varer (fra 500.000 tons til 1.000.000 tons), så vil dette uden tvivl medføre en markant stigning i udledning af CO2 (udover den ovennævnte støj og luftforurening) - se <https://bevarjordforbindelsen.dk/wp-content/uploads/2021/10/Foretraede-for-Transportudvalget-28-9-2021.pdf>.
- b. På trods af lufthavnens egne mål om at være emissionfri i 2030, så vil dette ikke dække over den CO2, som den øgede flytrafik vil medføre og de gener, det vil afstedkomme (se ovenfor).

Som borger i Danmark og i nærområdet er det min forventning, at mine holdninger bliver hørt og inddraget i den konkrete udformning af udvidelsen af Københavns Lufthavn på trods af evt. lovhjemmel og meget store kommercielle interesser (arbejdspladser og økonomi). Det fælles mål må være, at der findes en god balance mellem levedygtighed i nærmiljøet for mennesker og dyr, og de kommercielle interesser fra den Danske Stat og Region Hovedstaden. Og lige nu føles det ikke som en dialog men mere som et dekret.

Bedste hilsner

Line Huusom

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk), tos@trm.dk (tos@trm.dk), TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk)  
**Fra:** Dennis Jensen (dennis@servicefirmaet.dk)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 26-02-2023 20:09

Kære TRM

Hermed et høringssvar til lov om udvidelse af lufthavnen, som er i offentlig høring

Jeg oplever som borger, at lufthavnen støjer og lugter. Det er allerede mere end nok, og jeg er bekymret for min egen og mine børns sundhed.

Jeg synes derfor ikke, at lufthavnen skal have lov til at udvide med dobbelt så mange flyvninger, som følge af vækst i både passagerer og en masse mere fragt.

Jeg har boet på den samme adresse, på Amager, sammenlagt 35 år, og kan ærligt sige, at aktiviteterne i og omkring Kastrup lufthavn har ændret sig – til voldsom gene for os borgere omkring lufthavnen. Jeg har altid ment at der skulle være plads til både lufthavnen og borgerne omkring den. Men de senere år, og for fragtflyvningens vedkommende også under Corona årene, har lufthavnen med deres aktiviteter fyldt mere med voldsomt øget støj, og oftere tung lugt af diesel/jetfuel. Desværre er det heller ikke længere en selvfølge at kunne have åbne vinduer om sommeren, da støjen fra fly sen aften/nat - med rigtig mange gange fra kl. 23.00 - 03.30, gør det umuligt at sove. Den senere tid har de også rykket morgenflyvninger, så den første start er kl. 05.50!

Jeg mener ikke, at de lokale miljøkonsekvenser er ordentligt belyst i lovforslaget. Grundlæggende opfører partikler fra fly sig præcist som dieselpartikler. Det viser både danske og hollandske sektorforskningsinstitutter. Lovens Paragraf 5 henviser til, at miljøkonsekvenser kan behandles senere, ikke skal. Det er for slapt. Der bør være krav om lavere støjgrænser, lavere partikelgrænser og mindre CO2 udledning - det bør være en del af lovforslaget fra starten.

Københavns Lufthavn er en af de mest bynære lufthavne i Europa. I andre storbyer ligger lufthavnen længere udenfor byen. Det kan ikke passe, at så bynær en lufthavn skal være nordisk hub for fragt, og betjene et større antal transitpassagerer. Der må tænkes i andre løsninger, f.eks. en satellit for fragtflyvninger i et område, hvor der ikke bor så mange børnefamilier og hvor der ikke er skoler, børneinstitutioner og udendørs sportsarealer. Andre lufthavne, f.eks. Schiphol, har et loft over antal fly per døgn. Dette kunne være en mulighed, så lufthavnen ville kunne give "passagerne en god oplevelse med et sammenhængende terminalområde", som de skriver; og samtidig beskytte alle os 210.000 borgerne mod mere støj og luftforurening.

Den store vækst i antal flyvninger, og at der med lovforslaget banes der vejen for en yderligere vækst, samt at standpladserne nær ved Kastrup og København udbygges, bekymrer mig. Der er en stor risiko for, at det vil betyde markant mere støj og luftforurening i området. Konsekvenserne for borgernes sundhed må undersøges grundigt inden, at loven vedtages. Den VVM som er lavet er groft mangelfuld og kan ikke danne grundlag for en beslutning der har så stor indflydelse på så mange menneskers liv og hverdag. Der kan og må sættes skrappe miljøkrav, som beskytter alle os 210.000 borgere på Amager.

Støjgrænserne for lufthavne, anbefalet af WHO, overskrides hver eneste dag, og alligevel har lufthavnen ambition om at blive europæisk fragthub – med mere nattestøj. Det er særligt fragtfly, som er ældre og mere støjende, som flyver om natten. Det forstyrrer nattesøvn. WHO har kritiseret de danske støjgrænser for at være for høje, da det kan skade helbredet med støj. Ny forskning viser, at støj kan give kræft og demens. Jeg mener, at den reelle støj omkring Københavns Lufthavn må undersøges grundigt før lovforslaget vedtages. Der må sikres en ordentlig kontrol med støjen fra lufthavnen, hvor det ikke er lufthavnen selv, som står for det. Derudover har andre lufthavne i Europa, f.eks. Hamborg, Frankfurt og München forbud mod flyvninger om natten. Dette burde også indføres i København.

Det er med stor bekymring at skulle se frem til en planlagt udvidelse af lufthavnen aktiviteter.... Det undrer mig i høj grad, at fagpersoner i kommunal og statslig regi bevist ser bort fra undersøgelser, dokumentation og viden fra andre europæiske lufthavne nærtliggende ved storbyer, hvor alt taler for, i alle aspekter, at det ikke er en bæredygtig eller sund udvikling, af udvide en lufthavn beliggende i en storby. Hvad er mon begrundelsen herfor?

Det er helt uacceptabelt at lovforslaget ikke indeholder en beregning af klimaeffekterne af den øgede flyvning – både stigning i antal passagerer fra 30 mio til 40 og potentielt 55 mio og også masser flere fragtflyvninger. På alle andre infrastrukturprojekter laves en beregning af klimaeffekterne. Og med den nye byggelovgivning kræves der LCA beregning på alle større byggerier. Alle andre sektorer skal reducere CO2 udledninger med 70%. Dette må også gælde for lufthavnen. Regeringen har forpligtet sig til Parisaftalen og må derfor også sikre, at alle lovforslag lever op til principperne i Parisaftalen. Dette kunne gøres ved at sætte krav til stigningen i antal flyvninger og bruges af grønne drivmidler, så udvidelsen afhænger af reduktionen i CO2 udslip fra flyvningerne.

Lovforslaget er på direkte kollisionskurs med danske klimaforpligtigelser overfor EU og COP processen. En hurtig udregning viser, at 10 mio ekstra passagerer betyder ca. 2,1 mio. tons ekstra CO2e pr år. Dvs udvidelsen af CPH svarer til ca. 10% procent af Danmarks mål for CO2e udledning i 2030. Hvordan kan lovforslaget ikke indeholde en klimavurdering?

Som nabo til lufthavnen og borger i Tårnby, sidder jeg med en opfattelse af, at der ikke er plads til, at det også handler om menneskenes ve og vel, men i stedet arbejdspladser og profit. Det kan undre at klager over diesellugt, begrundes med vindretningen, motorvejen og nu også Malmø! Miljøstyrelsen, trafikstyrelsen m.fl. acceptere fuldstændigt ukritisk lufthavnens egne undersøgelser og rapporter, samtidig med at os på villavejene oplever, ser og bor i et noget anderledes miljø end lufthavnens egne rapporter oplyser.

Jeg vil opfordre til, at de involverede myndigheder gør sig den umage, at indsamle og undersøge valide oplysninger om projektet. Uvildige oplysninger om konsekvenser omhandlende luftforurening, støj, lugt, grundvandsforurening, indvirkning på menneskerne som bor og opholder sig i nabo-og påvirkningsområderne. Som allerede oplyst er disse oplysninger tilgængelige i andre europæiske lande.

Enhver beslutningstager der stemmer for en udvidelse af lufthavnens aktiviteter, burde spørge sig selv, om de frivilligt vil bosætte sig som nabo til lufthavnen – eller bare i nærheden. For lige nu oplever vi, at flere er flyttet væk, og flere taler om at flytte udelukkende på grund af lufthavnen. Det er da sørgeligt og tankevækkende når man ellers tænker på den gode udvikling Amager har gennemgået de sidste 10-15 år.

Med venlig hilsen

Dennis Jensen  
Corneliusmindevej 19  
2770 Kastrup

København d. 26. februar 2023

**Vedr.: Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup**

I dag har været en dag, hvor jeg kunne lufte ud i løbet af dagen. Hvor der ikke har været en konstant larm fra en tomgangsmotor fra lufthavnen. Men sådan er det desværre alt for sjældent. Ofte må vi droppe af lufte ud, fordi der for at sige det, som det er – stinker af brændstof udenfor. Og den lugt er hverken rar ude som inde.

Det er ikke kun luften, der er et stigende problem fra lufthavnen og har været det gennem flere år – også støjniveauet. Der er ofte en konstant lyd af motorstøj – og jeg taler ikke om fly, der letter og lander. For dem kan man ikke altid høre. Men lyden af en motor, der bare bliver ved med at køre i hvad, der føles som det uendelige. Og nattesøvn, der nat efter nat bliver forstyrret af støj fra lufthavnen.

For at sige det kort – lugt- og støjniveauet fra lufthavnen er efterhånden så ulideligt, at det er helt uforståeligt, at der ikke er nogen myndigheder, der gør noget ved det og sætter en stopper for det, som alle ved, men lukker øjnene for: At det er usundt og skadeligt for både mennesker og miljø.

Jeg bor med min familie i Københavns Kommune – og der er vel ca. 2 km. i fugleflugtslinje ud til lufthavnen. Da vi flyttede herud for 14 år siden, var der på ingen måder det niveau af lugt- og støjgener, som der nu har været i flere år - Coronaperioden undtaget, naturligvis. Vi er ikke imod lufthavnen. Men vi er imod, at lufthavnen skal udvides.

Der er flere ting, der bekymrer mig over at bo så tæt på lufthavnen:

- Vi ved, at støj har helbredsmæssige konsekvenser – hvordan kan man så overhovedet overveje en udvidelse af lufthavnen? Den overskrider allerede nu det anbefalede støjniveau.
- De miljø- og klimamæssige konsekvenser, som må være betragtelig store fra en lufthavn af CPH' størrelse.

Når generne har været størst, har jeg henvendt mig til såvel Københavns Kommune, Transportministeriet og Tårnby kommune, men blot fået at vide, at det ikke er det rette sted at henvende mig, men derimod skal sende min bekymring til lufthavnen. Lufthavnen? Det er jo ikke til at forstå. Det er helt ufattelig svært at gennemskue, hvordan man kan klage over lufthavnens stigende lugt- og støjniveau, for der er ingen myndigheder, der vil tage ansvar. Kom nu. Der er så meget på spil her. Vi er så mange mennesker, der bor i det her område. Vi er folk, der er bekymrende. Og det er I vel også?

Modsat andre metropoler, så fastholder man en lufthavn i bynært område. Hvorfor? Det synes som om, Københavns Lufthavn får carte blanche til støj og forurene, fordi vækst åbenbart er vigtigere end helbred og miljø. Det er allerede rigtig slemt nu – jeg tør slet ikke tænke på, hvad der vil ske, hvis der sker en udvidelse af lufthavnen.

Med venlig hilsen  
Dorthe Jensen  
Willumsvej 20  
2300 København S

---

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk)  
**Fra:** Tove Møller (tove.moeller@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar til udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 26-02-2023 20:19

Kære Transportministerium

Hermed mit høringssvar vedrørende udvidelsen af Københavns Lufthavn (CPH).

Det er bekymrende for os beboere i Kastrup, at der er planer om at udvide lufthavnen. Det er allerede i dag en stor forurenende virksomhed, der i dag forurener luften lokalt med partikler og støj.

Hvorfor stilles der ikke krav til lufthavnen om at garantere mindre forurening? Der bør af myndighederne sættes en øvre grænse for hvor meget partikelforurening, støjforurening og forurening af grundvandet lufthavnen må være årsag til. Dernæst skal lufthavnen gøre rede for hvordan de holder forureningen under disse krav inden der kan gives tilladelse til at udvide.

Lufthavnen har planer om at øge antallet af fragtflyvninger om natten. Hvad har det af konsekvenser for økonomien i projektet, hvis der kommer et forbud mod flyvninger om natten, som man gør i andre storbyer? Vil lufthavnen gennemføre projektet også under de omstændigheder?

Hvad har myndighederne af planer for at måle partikelforureningen i forbindelse med lufthavnen? Det er nødvendigt at kortlægge det fulde omfang af forureninger (støj, store som små partikler, grundvandsforurening og Co2-udledninger).

Det er mit ønske at vi i Danmark fra nu af sætter en anden retning for vækst, hvor hensynet til omgivelserne; naturen, dyrene og menneskene vægtes langt højere, end det har været kutyme. Det er en nødvendighed for menneskets overlevelse at vi rejser grønt, men det er ikke nødvendigt vi rejser mere eller sender mere fragt med fly. Tværtimod.

Med venlig hilsen

Tove Møller, Tårnby, Amager



---

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk)  
**Fra:** Hans Christian Hansen (hanschristian.h@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar vedrørende udvidelsen af Københavns Lufthavn  
**Sendt:** 26-02-2023 20:40

Det er meget bekymrende for os beboere i Tårnby og Kastrup, at der er nye planer om at udvide lufthavnen. Lufthavnen forurener i forvejen luften lokalt med ultrafine partikler og støj på Amager, hvor der bor flere end 200.000 borgere.

Hvorfor stilles der ikke krav til lufthavnen om at garantere mindre forurening i stedet for mere forurening?

Oftentimes kan man lugte flybrændstof fra lufthavnen, som spredes med vindretningen ud over lokalområdet, inden forureningen bliver så fortyndet, at man ikke kan lugte det længere.

Hvorfor stiller myndighederne ikke krav om en "flybrændstof-ehætte" i forbindelse med tankning. Ultrafine partikler fra lufthavnen er sundhedsskadelige og man bør gøre en meget større indsats inden for målinger, for at kortlægge denne forurening. Det gælder både måling af partikler, støj, PFAS og påvirkning af grundvandet. Hvad vil lufthavnen gøre for at reducere partikel- og støjforureningen?

Som borger og nabo til lufthavnen er vi nødt til at have en garanti for, at der fra myndighederne føres grundig og uvildig kontrol med en så stor virksomhed og forurener, som lufthavnen.

Den nuværende kontrol er alt for lille og uansvarlig. Den nuværende luftforurening må undersøges grundigt og reguleres inden loven vedtages.

Det er helt skørt, at man har tænkt at udvide Københavns Lufthavn, inden man har gjort langt flere tiltag for at mindske CO2-udslippet fra flyvningen. Vi skal selvfølgelig først reducere udslippet og gå langt hurtigt imod en "grønnere" transportform og så først derefter eventuelt udvide lufthavnen.

En øget vækst af lufttrafikken strider direkte imod Parisaftalen. Har man ikke viljen og evnen til at reducere CO2-udslippet signifikant, må man i stedet gøre det ved at reducere antallet af flyvninger og ikke ØGE det.

Hvad vil lufthavnen gøre af tiltag for at reducere drivhusgas udslippet i henhold til Parisaftalen fra 2015?

Mht. klimaforandringerne og de igangværende langsomme men gradvise havvandsstigninger, så virker det ikke gennemtænkt at udvide en lufthavn, der ligger så lavt over havniveau og så tæt på kysten.

Hvad har lufthavnen tænkt sig at gøre ved den tiltagende risiko for oversvømmelser i forbindelse med stormflod i fremtiden?

Mvh. Hans Chr. Hansen

Ved Gærdet 10

2770 Kastrup

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Kbo (kristian@buch-olsen.dk)  
**Titel:** Høringssvar vedrørende udbygning af Københavns Lufthavn  
**Sendt:** 26-02-2023 23:15

Kære TRM

Som naboer til lufthavnen og forældre til tre små børn er vi dybt bekymrede for den planlagte kapacitetsudvidelse i Københavns lufthavn, særligt fordi ingen tilsyneladende har et overblik over hverken det nuværende eller kommende omfang af luftforurening fra lufthavnen samt de helbredsmæssige konsekvenser for beboerne omkring lufthavnen. Vi bor på Delosvej, som faktisk ligger et stykke fra lufthavnen, men vi bliver ofte generet af en stærk lugt af jet-fuel, og vi er derfor bange for, at vores børn skal tage skade af at vokse op i sky af udstødningssgasser. Kan vi fx lægge vores 1-årige barn til at sove middagslur udenfor i den forurenede luft og kan børnene lege i haven uden at de tager skade? Fagbladet 3F har i en artikel den 17. december 2019 beskrevet, hvorledes ansatte i lufthavnen får kræft af deres arbejde på flypladsen. I artiklen beskrives det, hvorledes de ultrafine partikler fra flymotorer og køretøjer i lufthavnen er yderst skadelige. De kan blandt andet give blodpropper, hjertekarsygdomme, astma, bronkitis og kræft. Ud fra målinger foretaget af Google er det bevist, at de ultrafine partikler ikke bliver inde på lufthavnens område, men spredes over et stort område på Amager og dermed må have de samme skadevirkninger for personer i områderne omkring lufthavnen. Ved Lufthavnens beboermøde den 14. Juni 2022 havde Kristian lejlighed til at tale med den medarbejder i Lufthavnen, som er ansvarlig for luftmålingerne, og denne medarbejder udtrykte selv bekymring specifikt for de ultrafine partikler, fordi udledningen fra Lufthavnen er stor og skadevirkningerne ikke er klarlagt. Ud fra et alm. forsigtighedsprincip må det derfor være absolut nødvendigt at få undersøgt forureningens omfang og konsekvenser inden lovforslaget godkendes. Det vil være uansvarligt og stærk kritisabelt, hvis man fra politisk side tager stilling til udvidelsen på et bevidst uoplyst grundlag. Vi som borgere lægger vores tillid til, at myndighederne varetager vores interesser, særligt i forhold til vores helbred.

Et andet spørgsmål som skal belyses inden lovforslaget skal stemmes igennem er, hvorvidt Københavns Lufthavn skal være Nordens største fragtlufthavn. Lufthavnen har i samarbejde med DHL opført en ny stor fragtterminal og har i modsætning til andre lufthavne ikke begrænsninger på natlige fragtflyvninger. En stor del af den kommende vækst i lufthavnen vil derfor komme fra fragtflyvninger, der primært opereres med ældre mere forurenende og støjende fly. Dette harmonerer ikke med lufthavnens eget udsagn om, at den fremtidige flytrafik vil bestå af nyere og mindre forurenende og larmede flytyper. Som en af Europas mest bynære lufthavne giver det ikke mening i udpræget grad at benytte Lufthavnen til fragtflyvninger. Fragtflyvningerne er til meget stor gene for beboerne omkring lufthavnen, og man bør i lovforslaget sætte en grænse for antallet af fragtflyvninger per døgn samt helt forbyde fragtflyvninger om natten, som man har gjort i andre lufthavne. Der bør derudover sættes en deadline for, hvornår lufthavnen skal leve op til dens vision om at benytte mindre forurenende og støjende flytyper - for at sikre, at det faktisk bliver til en realitet. Alternativt kan man stille krav om, at lufthavnen primært afvikler sine fragtflyvninger ud af Roskilde lufthavn, hvor der er ledig kapacitet, og hvor fragtflyvninger ikke vil være til gene for nær så mange mennesker.

Der er mange uafklarede spørgsmål omkring lufthavnsudvidelsen, og det vil være forhastet at stemme lovforslaget igennem på nuværende tidspunkt. Den planlagte udbygning af standpladserne i det terminalområde er endnu et punkt, som bør belyses nærmere. På lufthavnens førertalte beboermøde den 14. juni 2022 oplyste lufthavnen, at man ikke havde valgt at følge beboernes ønske om at flytte placeringen af de nye standpladser til lufthavnens sydøstlige område, men derimod havde valgt at udvide det eksisterende standpladsområde. Der er en meget høj koncentration af luftforurening ved de nuværende standpladser, så den omfattende udbygning af standpladserne kan have meget alvorlige konsekvenser for det tætbefolkede område lige nord for lufthavnen. Området kan i værste fald blive ubeboeligt pga. sundhedsrisikoen og støjgener, og inden lovforslaget godkendes, skal det afklares, hvorvidt staten vil ekspropriere eller økonomisk godtgøre naboerne til lufthavnen. Det må forventes, at mange boligejere vil opleve betydelige fald i deres ejendoms værdi, og nogle må også forventes at blive teknisk insolvente.

Vi har forståelse for, at enhver virksomhed, også lufthavne, har brug for at udvikle sig, men udviklingen bør

set i lyset af lufthavnens placering tæt på bebyggelse have fokus på at være helbredsmæssigt forsvarlig både for naboer og ansatte. Hvis man som tankeeksperiment forestillede sig, at der i stedet for lufthavnen lå en kæmpemæssig industrivirksomhed, som man positivt vidste hvert år udledte tonsvis af kræftfremkaldende ultrafine partikler ind over Amager og hele København, så ville den aldrig tilladelse til at fordoble kapaciteten uden at skulle leve op til meget skrappe krav om grænseværdier og kontrol.

Vores bekymring for udvidelsen er reel og velbegrundet. Sundhedsrisikoen er ikke klarlagt og lovforslaget er mangelfuldt. Vi appellerer til at politikerne, myndighederne og ikke mindst lufthavnen selv tager ansvar og får forberedt en omfattende uvildig rapport, der belyser de ovenstående emner inden forslaget sendes til afstemning.

Hilsen Anna Klüver og Kristian Buch-Olsen  
Delosvej 14, 2300 KBH S

---

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Irene Sommer (irenesommer\_4@hotmail.com)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 26-02-2023 20:46

---

**Emne:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup

Efter at have boet på Amager de sidste 25 år, kan jeg med ærlighed berette om, at aktiviteterne i og omkring Kastrup lufthavn har ændret sig. Der har sådan set altid været plads til både lufthavnen og borgerne omkring den. Men de senere år, se venligst bort fra corona årene, har lufthavnen med deres aktiviteter fyldt mere med øget støj, og oftere tung diesellugt. Desværre er det ikke længere en selvfølge, at kunne sove med åbent vindue om sommeren, da støjen fra fly sen aften, og rigtig mangen gange efter kl. 24.00, gør det til en umulighed at sove.

Det er med stor bekymring, at skulle se frem til en planlagt udvidelse af lufthavnen aktiviteter. Det undre mig i høj grad, at fagpersoner i kommunal og statslig regi bevist ser bort fra undersøgelser, dokumentation og viden fra andre europæiske lufthavne nærtliggende ved storbyer, hvor alt taler for, i alle aspekter, at det ikke er en bæredygtig eller sund udvikling, af udvide en lufthavn beliggende i en storby. Hvad er mon begrundelsen herfor?

Som nabo til lufthavnen og borger i Kbh S, sidder jeg med en opfattelse af, at der ikke er plads til, at det også handler om menneskernes ve og vel, men i stedet arbejdspladser og profit. Det kan undre at klager over diesellugt, begrundes med vindretningen, motorvejen og nu også Malmø! Miljøstyrelsen, trafikstyrelsen m.fl. acceptere fuldstændigt ukritisk lufthavnens egne undersøgelser og rapporter, samtidig med at os på villavejene oplever, ser og bor i et noget anderledes miljø end lufthavnens egne rapporter oplyser.

Jeg vil opfordre til, at de involverede myndigheder gør sig den umage, at indsamle og undersøge valide oplysninger om projektet. Uvildige oplysninger om konsekvenser omhandlende luftforurening, støj, lugt, grundvandsforurening, indvirkning på menneskerne som bor og opholder sig i nabo-og påvirkningsområderne. Som allerede oplyst er disse oplysninger tilgængelige i andre europæiske lande.

Enhver beslutningstager der stemmer for en udvidelse af lufthavnens aktiviteter, burde spørge sig selv, om de frivilligt vil bosætte sig som nabo til lufthavnen. For lige nu oplever vi, at flere er flyttet væk, og flere taler om at flytte udelukkende på grund af lufthavnen. Det er da sørgeligt og tankevækkende når man ellers tænker på den gode udvikling Amager har gennemgået de sidste 10-15 år.

Med venlig hilsen

Irene Sommer  
Kastrupvej  
2300 Kbh. S.

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk)  
**Fra:** Thorbjørn Johannessen (thh2108@gmail.com)  
**Titel:** Høringsvar over udvikling af Københavns lufthavn  
**Sendt:** 26-02-2023 21:10  
**Bilag:** Bord 1 døgn.jpg;

Til Trafikministeriet

Jeg må udtrykke dyb bekymring over Lufthavnens udvidelses planer, og mangel på undersøgelse på Støj og forurening og generel indflydelse på lokalområdet.

Undertegnede bor på VestAmager hvor situationen omkring CPH. Efterhånden er ulidelig. Støj og lugt gener er tiltaget meget kraftigt.

CPH er efterhånden i stand til at sende fly op med ca. 1 minuts mellemrum. Flyene har en lyd niveau på ca 70 DB og mange med op til 90 DB rungende ned i beboelseskvartererne.

CPH overholder ikke på nogen måde støjgrænser, og det er svært at se hvordan en udvidelse skulle kunne bedre deres hensyntagen til naboerne.

Igen må man referer til WHO støjgrænse på 58DB, hvilket ikke overholdes på nogen måde. Med deraf skadelige helbredmæssige konsekvenser.

Når CPH er i stand til at afsende fly i den hastighed, kan de umuligt overholde de eksisterende støjgrænser, som måles meget uigennemsigtigt for almindelige borgere.

Derudover er der kraftig nedfald, af sort fedtet belægning som er både på vinduer og på borde, se vedlagte billede af aftørret bord på terrasse som bliver aftørret en gang i døgnet, det skal nævnes at der ikke er nævneværdig biltrafik i nærheden.

Derudover er der natflyvninger med det mest larmende flytyper der overhovedet kan opdrives.

Kraftige Lugtgener af flybenzin eller udstødning er også voldsomt fremkommende. Det drejer sig om hele området omkring CPH, flere steder er det så kraftigt at man kan smage det.

Jeg føler som borger at jeg er taget som gidsel af CPH, da der ikke er støjmålinger eller partikelmålinger i området her, der er ingen der fører tilsyn med CPH's ageren i lokalområdet. Man er som borger sat i et slags Wild West, hvor det er tilladt at CPH agerer som de vil.

Alle Cph's Støj målere står strategisk rigtigt så der er mange "blindvinkler" imod beboelse områderne. Der vides ikke om der forefindes partikelmålere..?? Og i det hele taget mangler der i den grad en ordentlig uvildig undersøgelse af CPH's skadelige indvirkning.

Udover miljø og helbredmæssige konsekvenser er der jo også et økonomisk spørgsmål i, hvordan ejendomspriser falder i områderne omkring CPH, kan man sælge sit hus eller er man stavnsbundet grundet CPH's udvikling.

Generelt må man vel kunne overveje en ekspropriation af berørte ejendomme, da det efterhånden er ulideligt at være nabo til CPH, og det ikke virker som de gener bliver mindre i fremtiden.

Med Venlig hilsen  
Linda & Thorbjørn Johannessen  
Hillegom Alle 25  
2791 Dragør



## **Høringssvar vedr. udkast til "Lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup"**

Kære folketingspolitikere i Socialdemokratiet, Venstre, Dansk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti og Liberal Alliance.

Jeg bor med min familie i Kastrup ca. 1,5 km fra lufthavnen, og mine børn går i skole, klub og til idræt i lufthavnens umiddelbare nærhed. Motion skulle være så sundt, men jeg er ikke sikker på at de ca. 7 timer om ugen min søn spiller fodbold på banerne i Kastrup og Tårnby er særlig sunde – der lugter ofte af diesel og støjen er voldsom.

Jeg synes der mangler viden om og kontrol med lufthavnens miljø- og sundhedspåvirkning. Det er lufthavnen selv, der finansierer monitoreringen af sin egen miljøpåvirkning. Støj beregnes ud fra matematiske modeller og resultaterne ligger langt fra den oplevelse jeg og mine naboer har. Samtidig tages der i modelberegningerne ikke højde for, at der også ligger en motorvej lige ved siden af – det kan godt være det er forskellige støjkilder når det gælder grænseværdier og hvilke myndigheder, der skal lave beregningerne, men for os beboere akkumuleres støjen til ét samlet støjtæppe. Og når det gælder luftforurening, så er der slet ikke grænseværdier og løbende målinger af de ultrafine partikler, som er et dokumenteret problem i og omkring lufthavnen.

Derfor skaber det utryghed at være nabo til lufthavnen – og med jeres lovforslag, der skaber rammerne for at øge aktiviteten i lufthavnen til det dobbelte, bliver det dobbelt så utrygt.

### ***Påvirkning af miljø og sundhed med fordobling af fly-operationer***

Det fremgår af diverse planer og dokumenter fra Kastrup Lufthavn, at den vækst der via jeres lov skal skabes kapacitet til, vil forøge passagerflyvninger til det dobbelte. Men fragtflyvninger skal også vokste. Det tydeliggøres både med beslutningen om at etablere DHLs nordeuropæisk hub i CPH (et ønske om at femdoble DHLs fragtkapacitet) og med investeringen i projektet 'Airport Business Park' (et ønske om at fordoble den nuværende fragtkapacitet fra 5000.000 til 1.000.000 tons luftfragt årligt). Fragtflyvningerne er et særskilt problem for os beboere på Amager, da de oftest foregår om natten og i ældre, mere støjende og forurenende fly.

Samtidig skaber fragtflyvningerne en masse godstransport til og fra lufthavnen. Også væksten i passagerflyvninger skaber øget biltrafik i området - omkring en tredjedel af alle passagerer ankommer IKKE til lufthavnen med kollektiv trafik. Det betyder, at den vækst i lufthavnen som lovforslaget muliggør, også giver øget trafik i lokalområdet.

### ***Indretning af flere standpladser i umiddelbar nærhed af skole, klub og fodboldbaner***

Lovforslaget peger på, at der skal indrettes nye standpladser til passagerflyvninger i det område, hvor der i umiddelbar nærhed ligger udendørs fritidsfaciliteter, skoler og dagtilbud

Det virker uigennemtænkt at øge aktiviteten i det område. Og det bør undersøges om standpladserne kan placeres ud mod Øresund hvor der ikke er børne/skole/fritidsinstitutioner i den umiddelbare nærhed. Og I må sørge for at det særligt undersøges hvilken udledning flyene skaber, når de står i tomgang på standpladserne og når de taxies rundt fra standplads til banerne.

### ***Stigende støjpåvirkning***

Vi har boet i Kastrup i 15 år og har oplevet en markant stigende støjpåvirkning de senere år (bortset fra Corona-årene). Godt nok er det enkelte fly generelt blevet mere støjsvagt, men afgangsfrekvensen er øget markant i dagtimerne og stærkt stigende i nattetimerne på grund af den øgede fragtflyvning. Derudover oplever vi mere og mere støj fra landjorden når flyene venter, taxakører og/eller motorafprøver.

Ny viden påviser at støj er meget sundhedsskadeligt, og der er i Danmark også stigende opmærksomhed på fx trafikstøj, overdækning af motorveje osv. Men miljø- og sundhedsmyndighederne har ikke ændret i tilgangen til støj fra Kastrup Lufthavn. Fx må flyene fortsat larme 80 db om natten, mens der ikke er en absolut støjgrænse pr. fly i dagtimerne. Det er særligt fragtfly, som er ældre og mere støjende, som flyver om natten. Det forstyrrer nattesøvnen. Vi har fx aldrig mulighed for at sove med åbne vinduer på en varm sommerdag, hvis vinden kommer fra syd-vest – og vores datter sover altid med ørepropper (og naturligvis med lukkede vinduer).

På de nabomøder lufthavnen har afholdt påpeger de gang på gang, at de vil overholde støjgrænserne - selv hvis de vækster. Men støjgrænserne er meget høje, og lufthavnen ligger for nuværende langt under de grænser som blev lavet i 80'erne. Vi må derfor påregne en stor stigning i støj hvis lufthavnens vækst giver støj helt op til grænseværdien.

### ***Miljøkrav som betingelse for vækst***

Det påpeges i bemærkningerne til lovforslaget, at fly i fremtiden vil udlede mindre støj og færre partikler. Men der stilles i loven ikke krav om at væksten i lufthavnen kun kan ske i takt med at støj og forurening reduceres. Da alle udviklinger i Kastrup Lufthavn for nuværende foregår på markedsvilkår, vil der kun ske en udskiftning af mere miljø- og sundhedsrigtige fly, hvis det kan betale sig for lufthavnen og flyselskaberne. Myndighederne må derfor gennem krav og overvågning sikre, at det reelt er de nye og mere miljørigtige fly, som kommer til at flyve fra Kastrup Lufthavn hvis en aktivitetsforøgelse skal accepteres. Krav om lavere støjgrænser og lavere partikelgrænser både pr. fly og samlet set, bør derfor være en del af lovforslaget fra starten.

### ***Andre muligheder end udvidelse af Kastrup Lufthavn***

Når man rejser i andre lande, så ligger der for det meste flere lufthavne i nærheden af en storby – og de ligger som oftest meget længere væk end Kastrup Lufthavn ligger fra København. Det er jo et valg man har truffet i andre lande fordi man vægter borgernes sundhed højere end den enkelte lufthavns profit. I lovforslagets bemærkninger tydeliggøres det, at det ikke er den vægtning der er i Danmark – det fremgår her at miljøforhold ikke må begrænse den økonomiske vækst.

Hvis I har mod på at genoverveje den balance, så kunne en løsning være at lave en ekstra lufthavn i et område, hvor der er langt til og mellem naboer – og så kombineret med et hurtigtog til København. På den måde kan fx fragtflyvning og charterflyvning flyttes til et område, hvor der ikke er 200.000 borgere i umiddelbar nærhed. Samtidig kan man skabe reel økonomisk vækst i et tyndt befolket område af Danmark. Vi på Amager har brede skuldre – men jeg synes vi bærer tilstrækkeligt støj og forurening med både en lufthavn og en motorvej. Det må være muligt at fordele byrden bredere i fremtiden.



---

**Til:** TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Søren Nørgaard Madsen (submazen@gmail.com)  
**Titel:** Høringsvar til udkast til forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 26-02-2023 21:17

Høringsvar

Efter at have læst udkastet til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, står jeg tilbage med en række ubesvarede svar omkring klima- og miljøpåvirkningerne af forslaget, herunder støjpåvirkninger i forbindelse med standpladser i den nordvestlige hjørne, som ligger op til mange tusinder menneskers boliger. Vil der blive foretaget en en støjredegørelse og -beregning? Samt en redegørelse for betydning for luftkvaliteten i dette område ifm. miljøvurderingen?

Miljøpåvirkningerne og Klimapåvirkningen af lovforslaget er i det hele taget utroligt mangelfuldt. Kommunen, lufthavnen og Transportministeriet vil forhåbentlig nu tage borgerne i Kastrup og Dragør alvorligt og lave og offentliggøre miljø, støj og luftforureningspåvirkninger for byområderne nær lufthavnen.

Mvh,  
Søren Madsen  
Klitrose Alle 14

---

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), tos@trm.dk (tos@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Isac Jensen (isac.jensen@gmail.com)  
**Titel:** Udvidelse ar KBH lufthavn  
**Sendt:** 26-02-2023 21:56

Jeg har boet på Amager hele mit liv, og kan jeg med ærlighed berette om, at aktiviteterne i og omkring Kastrup lufthavn har ændret sig. Der har sådan set altid været plads til både lufthavnen og borgerne omkring den. Men de senere år, se venligst bort fra corona årene, har lufthavnen med deres aktiviteter fyldt mere med øget støj, og oftere tung diesellugt. Desværre er det ikke længere en selvfølge, at kunne sove med åbent vindue om sommeren, da støjen fra fly sen aften, og rigtig mangen gang efter kl. 24.00, gør det til en umulighed at sove.

Det er med stor bekymring, at skulle se frem til en planlagt udvidelse af lufthavnen aktiviteter. Det undrer mig i høj grad, at fagpersoner i kommunal og statslig regi bevist ser bort fra undersøgelser, dokumentation og viden fra andre europæiske lufthavne nærtliggende ved storbyer, hvor alt taler for, i alle aspekter, at det ikke er en bæredygtig eller sund udvikling, af udvide en lufthavn beliggende i en storby. Hvad er mon begrundelsen herfor?

Som nabo til lufthavnen og borger i Tårnby, sidder jeg med en opfattelse af, at der ikke er plads til, at det også handler om menneskenes ve og vel, men i stedet arbejdspladser og profit. Det kan undre at klager over diesellugt, begrundes med vindretningen, motorvejen og nu også Malmø! Miljøstyrelsen, trafikstyrelsen m.fl. acceptere fuldstændigt ukritisk lufthavnens egne undersøgelser og rapporter, samtidig med at os på villavejene oplever, ser og bor i et noget anderledes miljø end lufthavnens egne rapporter oplyser.

Jeg vil opfordre til, at de involverede myndigheder gør sig den umage, at indsamle og undersøge valide oplysninger om projektet. Uvildige oplysninger om konsekvenser omhandlende luftforurening, støj, lugt, grundvandsforurening, indvirkning på menneskerne som bor og opholder sig i nabo-og påvirkningsområderne. Som allerede oplyst er disse oplysninger tilgængelige i andre europæiske lande.

Enhver beslutningstager der stemmer for en udvidelse af lufthavnens aktiviteter, burde spørge sig selv, om de frivilligt vil bosætte sig som nabo til lufthavnen. For lige nu oplever vi, at flere er flyttet væk, og flere taler om at flytte udelukkende på grund af lufthavnen. Det er da sørgeligt og tankevækkende når man ellers tænker på den gode udvikling Amager har gennemgået de sidste 10-15 år.

Med venlig hilsen

Isac Jensen  
Greisvej 25, 2300 København

Dragør 26. februar 2023

Til Transportministeriet

## **Høringssvar angående forslaget til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn**

Grundejerforeningen Godthåb og grundejerforeningen Nordstranden i Dragør har med stor interesse læst høringsmaterialet til lovudkastet om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup, og vi gør hermed opmærksom på to punkter, vi som tætte naboer til lufthavnen er bekymrede for:

### **1. Paragraf 3 – Banesystemet, ændringen af start- og landingsbanen 12/30**

Det er selvfølgelig glædeligt for københavnerne, at start og landinger mod nordvest ikke kan lade sig gøre længere med lovudkastet til lufthavnsudviklingen. Der har været mange klager. Men vi er dybt bekymrede for, hvad dette får af konsekvenser for beboerne i det nordlige- og østlige Dragør.

Som det fremgår på side 20 i bemærkningerne til lovforslaget:

'Der kan ligeledes potentielt opstå et øget støjniveau i det østlige område ud over Øresund, da fly med en ændring af tværbanen både vil foretage starter og landinger i denne retning. Dette kan muligvis påvirke enkelte områder langs kysten i Dragør'.

Disse 'enkelte områder langs kysten' er boligområder, og det er uforståeligt, at man ikke i forbindelse med lovgivningsarbejdet har undersøgt, i hvilket omfang beboerne i Dragør vil blive påvirket af ændringen.

Især starter på denne bane ud over Øresund vil være stærkt problematiske for området.

Vi er klar over, at tværbanen tages i brug ved vedligeholdelsesarbejde og hård vind fra nordvest, men vi må forvente, som der også står i bemærkningerne, at der vil komme flere storme i fremtiden, og at trafikken på startbanen derfor vil blive yderligere øget.

Vi bemærker os også, at startbanen udvides med 500 meter mod Øresund, hvilket vil medføre, at nærmeste nabo vil komme til at bo cirka 500 meter fra banens østlige start/slutpunkt.

### **2. Paragraf 4 – arealinddelingen, muligheden for flytning af hangarer**

Vi kan læse i bemærkningerne til paragraf 4, at det nordlige område i lufthavnen skal anvendes til terminalanlæg, og at 'hangar- og værkstedsområdet i nordafsnittets østlige del kan udbygges, og der kan etableres et brændstoffsørningsanlæg', og at 'vurderingen af, hvor de forskellige anlæg, bygninger og faciliteter skal placeres, bør derfor i stedet som udgangspunkt være op til Københavns Lufthavn A/S at vurdere ud fra effektivitetsbetragtninger m.v., inden for rammerne af de nærmere specificerede arealanvendelsesbestemmelser i planlovgivningen'.

Som vi læser lufthavnens masterplan, så har lufthavnen allerede vurderet, at nordafsnittet på sigt udelukkende skal bruges til terminalanlæg med tilhørende faciliteter, og at hele hangarområdet i det nordøstlige afsnit flyttes til sydafsnittet.

På side 5 i lufthavnens masterplan kan man se det udmøntet på et kort, hvor et stort område lige nord for boligområdet i Dragør er udlagt til 'hangarudviklingsområde':

[https://www.cph.dk/4aecdb/globalassets/8.-om-cph/udviklingsplan/masterplan\\_myndighedsrapport.pdf](https://www.cph.dk/4aecdb/globalassets/8.-om-cph/udviklingsplan/masterplan_myndighedsrapport.pdf)

Måler man afstanden på Google Maps, kommer nærmeste bebyggelse til at ligge 290-840 meter væk fra hangarområdet.

Som nærmeste naboer til det eksisterende hangaranlæg i sydafsnittet er vi dybt bekymrede for også at blive nærmeste nabo til de aktiviteter, der i dag knytter sig til hangar 5 i det nordøstlige afsnit. Vi kender allerede til motorafprøvninger, som giver store støjgener og samtidig får lugten af flybrændstof til at hænge i vores haver.

Især ved nordlig vindretning har vi i dag kraftig brændstofos i vores område – antagelig fra lufthavnen. Det accepteres, men vi kan ikke acceptere en forstærket luftforurening, og vi er derfor helt uforstående over for, at en sådan støj- og lugtbelastende aktivitet kan blive placeret så tæt på et boligkvarter.

Der må findes en anden placering.

Vi læser med interesse paragraf 5, hvoraf det fremgår, at 'transportministeren efter forhandling med ministeren for landdistrikter og miljøministeren kan fastsætte de nærmere retningslinjer for varetagelsen af miljøhensynene i forbindelse med udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup'.

Vi stiller os gerne til rådighed for en uddybning af vores synspunkter over for alle tre ministre, ligesom I er velkomne til at tage kontakt for en besigtigelse af forholdene i den del af det nordlige Dragør, der grænser op til lufthavnen.

Med venlig hilsen  
Knud Walløe,  
Grundejerforeningen Godthåb  
D B Dirchsens Alle 115  
2791 Dragør  
[ingenioer@mail.dk](mailto:ingenioer@mail.dk)

Og

Kim Dupont,  
Grundejerforeningen Nordstranden  
Rybakkevej 21  
2791 Dragør  
[Kimdupont62@gmail.com](mailto:Kimdupont62@gmail.com)

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Mads Bonde Clausen (madsbondeclausen@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 26-02-2023 22:38

## Høringssvar vedr. forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup

Jeg er som borger i Danmark og bosiddende på Amager med to børn stærkt bekymret over den planlagte udvikling og kapacitetsudvidelse i Københavns Lufthavn af følgende årsager:

- Udvidelsen kan medføre markant stigning i luftforurening. Der er hermed øget risiko for kræft og hjertekarsygdomme som følge af den stigende forurening.
- Udvidelsen kan medføre markant stigning i støjforurening og en yderligere overskridelse af WHO's anbefaling vedr. støj fra lufthavne. Støjgrænser om natten udvides af Københavns Lufthavn for at sikre udvidelsen af lufthavnen og forøgelse af flyvning med støjende fragtfly. Moderne fly støjer muligvis mindre, men hvis der flyves dobbelt så meget, så vil det stadig være en massiv forøgelse af det samlede støjniveau.
- Det er uklart og ikke kommunikeret fra hverken lufthavnen eller myndighedernes side, hvad den sundhedsmæssige effekt af lufthavnsudvidelsen vil blive.
- Det er uklart, hvorfor Københavns Lufthavn overhovedet skal udvides. Argumenterne for at udvide Københavns Lufthavn er ikke velbegrundede, og forventningerne til det fremtidige kapacitetsbehov i lufthavnen fremstår urealistiske og må derfor opdateres: Lufthavnens største flyselskab, SAS, er i dyb krise; primært pga. faldende passagertal. Internationale undersøgelser viser, at antallet af flypassagerer i verden fortsat vil være lavt i de kommende år. Forretningsrejsende nedbringer deres rejseaktiviteter, da fysiske møder kan erstattes af virtuelle møder, så rejsetrafik undgås. Inflation reducerer midlerne til rejseaktiviteter i befolkningerne.
- Der er fra Københavns Lufthavn tidligere nævnt et ønske om at kunne understøtte e-handelsvirksomheder som bl.a. Amazon og Alibaba, hvilket strider mod Regeringens bekymringer for techgiganters forretninger i Danmark. En understøttelse af Amazons forretningsmuligheder kan styrke tendensen til butiksdød i Danmark, når butikshandel erstattes af e-handel.
- Ifm. udvidelsen af Københavns Lufthavn forventes jobskabelse, men Danmark mangler arbejdskraft, så det er uklart, hvordan jobbene skal besættes. Hvis de besættes af dansk arbejdskraft, vil disse personer i så fald mangle i andre sektorer.
- En markant forøgelse af kapaciteten i Københavns Lufthavn vil ligeledes medføre en tilsvarende markant forøgelse af klimabelastning udløst af flytrafik i Danmark. Dette strider mod Danmarks klimaambitioner og ønsket om at være foregangsland på den grønne omstilling. Teknologier til flyvning på grønne brændsler er umodne og ikke mindst dyre, så udsigterne til mærkbart lavere CO<sub>2</sub>-udslip ifm. flyvning i Københavns Lufthavn er meget langsigtede.

En udvikling af Københavns Lufthavn, der understøtter den nuværende kapacitet og nedbringer støj og forurening er fornuftig, men en udvikling og fordobling af kapaciteten er uacceptabel og irrelevant.

Jeg forventer, at ovennævnte bekymringer vil blive taget i betragtning ifm. kommende forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.

Best,

Mads Bonde Clausen

[madsbondeclausen@gmail.com](mailto:madsbondeclausen@gmail.com)

+45 51 28 07 52

Gyldenlakvej 36, st  
2300 Copenhagen S

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Hartvig Andersen (hartvig.andersen@hotmail.com)  
**Titel:** Høringssvar vedr. udvidelse af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 26-02-2023 22:34

Hej TRM.

Hermed mit høringssvar vedr. Københavns Lufthavn, Kastrup.

Lufthavnen forurener mere end rigeligt som det er nu, derfor skal lufthavnen ikke have lov til at udvide deres antal flyvninger. Det er allerede mere end nok, og jeg er bekymret for folkesundheden, klima og miljøkonsekvenserne. Jeg bor i Roskilde indre by, som bliver overfløjet af fragt og charterfly fra og til CPH, deroveni er der Roskilde Lufthavn (Københavns Lufthavn) med de mange lavtflyvende private hobbyfly samt "Show off air shows" der overflyver vores By og boligområder, myndighederne har givet op overfor klagerne, der er store problemer med håndhævelsen af regler og lovkrav. Det virker som om flybranchen ledes/drives uden ansvar overfor klima, miljøet, sundhed, skat og økonomi, det kan ikke være rigtigt en hel branche er hævet over loven og ikke er omfattet af alskens lovværker og får lov til en yderligere udvidelse.

Flere fly og mere trafik, udleder mere forurening ! Sådan er det.

Med venlig hilsen

Hartvig Andersen

4000 Roskilde

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Christina Freudendal-Pedersen (christina@pluspedersen.dk)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 26-02-2023 22:09

Hvis man vil udvide lufthavnen på nuværende placering skal man som minimum stille krav om at støjen ikke øges generelt. Med det menes flere timer med flystøj både dag og nat.

Det støjer meget når fly taxierer rundt, letter og lander og en øgning af dette giver øget irritation og dårlig nattesøvn. Der bør arbejdes på at der udvikles og kommer flere støjsvage flymaskiner og stilles krav til indkommende flys støj og forurening . Der er mange mennesker som har deres bolig rundt om CPH som lever med det men hvor en øgning ikke er rimeligt.

Hvis man vil lave eroupa hub for transportfly kunne denne lige så godt ligge i et mindre beboet område. Det giver ingen mening med alle de mennesker i byen og den i forvejen belastede støj, at tilføre yderligere støj og luftforurening. vi ved fra forskning hvordan støj påvirker vores krop og psyke.

Jeg mener også at man bør stille højere krav til micropartiklerne i luftforureningen. Der findes internationale undersøgelser som viser de er skadelige for vores organisme.

Set i betragtning at vi skal nå en begrænsning af CO2 belastningen virker det underligt at man vil øge flytransporten.

med venlig hilsen  
christina freudendal-pedersen



**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk)  
**Fra:** Anne Sidenius (anne.sidenius@gmail.com)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 26-02-2023 22:08

## Høringsvar – Høring over 'Udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup'

Jeg bor med min mand og to børn i Kastrup ca. 2 km i fugleflugtslinje fra lufthavnen. Jeg oplever ofte, at der lugter voldsomt af diesel fra lufthavnen, og jeg er bekymret for, hvad det gør ved mit eget helbred, men især mine børns. Min ældste søn går på Kastrupgårdsskolen, som ligger tæt på lufthavnen, og i hans SFO er støjniveauet fra fly nogle gange så højt på legepladsen, at man ikke kan tale sammen. Samtidig er vi ofte generet af støj fra startbanerne, og nogle gange så slemt, at vi ikke kan opholde os i vores egen have.

Jeg er på det kraftigste imod en udvidelse af Kastrup Lufthavn af følgende grunde:

### Miljøvurdering

Overordnet mener jeg ikke, at de lokale miljøkonsekvenser er ordentligt behandlet i lovforslaget. Paragraf 5 henviser til at miljøkonsekvenser kan behandles senere. Reduktion af støj, luftforurening og sikring af grundvandet må være en del af lovforslaget fra starten.

Københavns Lufthavn er en af de mest bynære lufthavne i Europa. I andre storbyer ligger lufthavnen længere udenfor byen. Det er uacceptabelt, at så bynær en lufthavn skal være nordisk hub for fragt og betjene et stort antal transitpassagerer. Der må tænkes i andre løsninger, f.eks. en satellit for fragtflyvninger i et område, hvor der ikke bor så mange børnefamilier og ligger skoler, børneinstitutioner og udendørs sportsarealer. Andre lufthavne, f.eks. Schiphol, har et loft over antal fly per døgn, hvilket også bør indføres i Kastrup Lufthavn for at beskytte borgerne mod yderligere støj og luftforurening.

Den store vækst i antal flyvninger, og at der med lovforslaget banes der vejen for en yderligere vækst samt at standpladserne nær ved Kastrup og København udbygges, bekymrer mig meget, da der er stor risiko for, at dette vil påvirke støj og luftforureningen i området.

Støj, lugt og luftforurening må undersøges grundigt, inden loven vedtages. Den VVM, som er lavet, er i høj grad mangelfuld - dette er en katastrofe for landets demokratiske processer, idet Folketinget vil komme til at lovbehandle udvidelsen på et løst og fejlagtigt grundlag. I sidste ende er dette naturligvis også en katastrofe for Danmarks samlede befolkning og det grundlovssikrede demokrati.

### Støj

Støjgrænserne i Danmark for lufthavne er 55 db, hvilket ligger langt over de støjgrænser, som WHO anbefaler. Samtidig må lufthavnen støje om natten op til 80 db. Det er særligt fragtfly, som er ældre og mere støjende, som flyver om natten, og det forstyrrer ofte vores nattesøvn, idet vi bliver vækket, har svært ved at falde i søvn eller må sove med lukkede vinduer pga. larmen.

WHO har kritiseret de danske støjgrænser for at være for høje, da omfattende forskning viser, at for meget støj skader helbredet. Nyere forskning viser bl.a., at støj kan give kræft, depression, stress, diabetes og demens. Jeg mener, at den reelle støj omkring Københavns Lufthavn må undersøges grundigt, før lovforslaget vedtages. Der må sikres en ordentlig kontrol med støjen fra lufthavnen, hvor det ikke er lufthavnen selv, som står for det. Derudover har andre lufthavne i Europa (f.eks. Hamborg, Frankfurt og München) forbud mod flyvninger om natten – dette bør også indføres i København.

### Luftforurening og lugt

Vi oplever som sagt ofte en kraftig lugt af flydiesel fra lufthavnen, så vi ikke kan have åbne vinduer. Dette gør mig bekymret i forhold til, om det er sundhedsskadeligt.

Det anerkendes i bemærkningerne til loven, at der kan være risiko for, at ultrafine partikler kan påvirke det omkringliggende miljø – altså at de kan være sundhedsskadelige. Dette er ikke bare en mulig fremtidig risiko, da der

allerede er masser af dokumentation og viden på området: ultrafine partikler kan give bl.a. kræft, hjertekarsygdomme, astma og for tidlige fødsler, og det er fx i et dansk studie af Professor Ulla Vogel konkluderet, at partikler fra flymotorer ligner dieseludstødning, som er veldokumenteret sundhedsskadeligt ([www.nfa.dk/Partikler fra flymotorer](http://www.nfa.dk/Partikler_fra_flymotorer)) – i dét lys er det fuldstændigt uacceptabelt at udvide CPH Lufthavn og øge flytrafikken, så vi naboer udsættes for endnu mere luftforurening.

Der er i flere målinger målt høje koncentrationer af ultrafine partikler i områderne omkring lufthavnen (CPH Solution Lab, Kåre Press og lufthavnens egne målinger). Jeg mener, at der må være rettidigt omhu og gælde et forsigtighedsprincip, så borgernes sundhed ikke sættes på spil. Den nuværende luftforurening må undersøges grundigt, inden loven vedtages, og det må undersøges, om der er flere som bliver syge på Amager pga. den stærke luftforurening.

### **Grundvand**

Lufthavnen har i årevis forurennet grundvandet og drikkevand i Tårnby og Dragør med PFAS. Denne sag må afsluttes, inden lufthavnen kan få tilladelse til at gennemføre så stort et byggeprojekt. Lufthavnen må vedkende sig sit erstatningsansvar; ellers risikerer regningen at ende hos borgerne.

### **Klima**

Det er helt uacceptabelt, at lovforslaget ikke indeholder en beregning af klimaeffekterne af den øgede flyvning – både stigning i antal passagerer fra 30 mio. til op mod 60 mio. samt stigningen i fragtflyvninger. Alt tyder på, at det har lange udsigter med CO<sub>2</sub>-neutral flyvning og uanset hvilket brændstof, der i fremtiden benyttes, vil det højest sandsynligt kræve CO<sub>2</sub> i fremstillingen heraf.

På alle andre infrastrukturprojekter laves en beregning af klimaeffekterne. Samtidig har regeringen vedtaget en Klimalov på 70% CO<sub>2</sub>-reduktion, som alle andre sektorer skal leve op til - dette må bestemt også gælde for lufthavnen. Regeringen har forpligtet sig til Parisaftalen og må derfor sikre, at alle lovforslag lever op til principperne i aftalen. Dette kan gøres ved at sætte krav til stigningen i antal flyvninger, så den afhænger af reduktionen i CO<sub>2</sub>-udslip fra flyvningerne og ikke kun selve lufthavnsbygningerne. Udvidelsen af lufthavnen vil forårsage en kæmpe CO<sub>2</sub>-udledning i etableringsfasen.

### **Biodiversitet og natur**

De naturmæssige konsekvenser er alt for overfladisk behandlet i loven og i VVM'en. Der står i VVM'en, at "arealer plejes og vedligeholdes løbende og bevidst med henblik på at undgå tilstedeværelse af fugleliv eller plantevækst, der kan udgøre en risiko for flysikkerheden." Endvidere står der i VVM'en, at det kun er inde på lufthavnens område, at der på denne måde bevidst begrænses biologisk mangfoldighed, men der er flere observationer af, at der i områderne udenfor lufthavnen er færre insekter, og at bl.a. viben over de senere år nærmest er forsvundet.

Det er således ikke blot borgere, der påvirkes negativt af udvidelsen, men naturen - specielt dyrelivet - vil påvirkes af støj, luftforurening og partikler. Der ligger fredede og værdifulde naturområder tæt på lufthavnen, og vi har i Danmark i forvejen bundrekord på verdensplan i biodiversitet og naturbeskyttelse.

Det burde undersøges grundigt om bekæmpelse af insekter og fugleliv på lufthavnens områder påvirker områderne udenfor lufthavnen. Den indflydelse, som væksten i antal fly, både passagerer og fragt, vil have på Natura 2000-område 142 eller Natura-2000 område 143 samt fredede og rødlistede arter, må vurderes i en grundig VVM inden loven vedtages.

### **Ejendomspriser**

Hvis flytrafikken og støjen stiger yderligere, er der en risiko for, at huspriserne falder. Undersøgelser fra Skrydstrup flyveplads viste, at hvis flystøjen stiger 1 db, så falder huspriserne med 0,5-1,1% (<https://www.jv.dk/haderslev/300-siders-laesning-klar-til-naboerne-Rapport-om-miljoekonsekvenserne-af-F-35-er-klar/artikel/2733416>). Decibelskalaen er logaritmisk, hvorfor en forskel på 10 db svarer til en tredobling af lydstyrken og derfor er selv en lille stigning naturligvis af enorm betydning.

Jeg bor tæt på lufthavnen og risikerer, at min bolig falder i værdi, hvis der ikke samtidig tages højde for støj- og luftforurening – jeg mener derfor, at en kompensationsordning må etableres for borgere tæt ved lufthavnen.

### **Myndighederne må stille krav til lufthavnen og uvildig kontrol**

Udover at lave grundige undersøgelser af støj og luftforurening må der også sættes krav til lufthavnen, så stigningen i

antal fly ikke medfører, at støj og luftforureningen øges til skade for borgere og naturen i området. Lufthavnen skriver, at nye og moderne fly støjer mindre, men myndighederne må gennem skarpe krav sikre, at det reelt er disse fly, som kommer til at flyve fra Københavns Lufthavn.

Med den stigende opmærksomhed på forurening og de sundhedsmæssige konsekvenser heraf - som f.eks. PFAS-sagen er et eksempel på - må der som minimum laves grundige undersøgelser af støj- og luftforurening i områderne omkring lufthavnen samt finde en grundig og uvildig kontrol med lufthavnen sted, inden en yderligere stigning i passagerer og fragtflyvninger kan tillades, og inden loven om et yderst omfattende byggeri i lufthavnen vedtages.

Som borger og nabo til lufthavnen er vi nødt til at have en garanti for, at myndighederne fører grundig og uvildig kontrol med en så stor virksomhed og forurener som lufthavnen. Den nuværende kontrol er svært gennemskuelig, og det er for nuværende svært at danne sig et tilstrækkeligt overblik over, hvilke myndigheder, der er ansvarlige for kontrol med støj, luftforurening og grundvand.

Københavns Lufthavn er en virksomhed, hvis opgave er at sikre en sund virksomhed med mange passagerer og opgaver, tilfredse medarbejdere og ikke mindst tilfredse aktionærer. Københavns Lufthavn arbejder således ikke for dens naboers psykiske og fysiske trivsel og sundhed, og derfor må politikere og myndigheder tage ansvar og tænke længere end til næste flyafgang – det fortjener både Amagers borgere, den danske befolkning og ikke mindst klimaet.

Med venlig hilsen  
Anne Sidenius

-----  
Bedste hilsner,  
Anne Sidenius

Postdoc, Ph.d., Sundhedsantropolog  
Steno Diabetes Center Copenhagen  
+45 21 82 51 82

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Rasmus Ugilt (rasmusugilt@gmail.com)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 26-02-2023 22:00

### **Til rette vedkommende**

Modtag hermed mit høringssvar.

Som borger i Kastrup er jeg kritisk over for udvidelsen af lufthavnen. Det er der flere grunde til, som jeg beskriver i det følgende.

### **Klima**

Grundlæggende mener jeg at det er absurd, at man planlægger at udvide en allerede stor lufthavn i en tid, hvor vi alle sammen ved, at vi står overfor en kæmpemæssig udfordring med at bekæmpe klimaforandringer.

Det er helt uacceptabelt at lovforslaget ikke indeholder en beregning af klimaeffekterne af den øgede flyvning – både stigning i antal passagerer fra 30 mio til 40 og potentielt 55 mio og også fragtflyvninger.

På alle andre infrastrukturprojekter laves en beregning af klimaeffekterne. Alle andre sektorer skal reducere CO2 udledninger med 70%. Dette må også gælde for lufthavnen. Regeringen har forpligtet sig til Parisaftalen og må derfor også sikre, at alle lovforslag lever op til principperne i Parisaftalen. Dette kunne gøres ved, at sætte krav til stigningen i antal flyvning så det afhænger af reduktionen i CO2 udslip fra flyvningerne – ikke kun selve lufthavnsbygningerne.

Det er naturligvis rigtigt, at byggebranchen er af afgørende betydning for den menneskeskabte påvirkning af klimaet. Men det er flytrafikken bestemt også. Når man udvider en lufthavn, så er det primære aftryk på klimaet ikke i form af de nye bygninger, men naturligvis i form af stigningen i flytrafik. At man kun kigger på lufthavnsbygningerne, svarer lidt til kun at betragte miljøpåvirkningen af en ny motorvej ud fra den asfalt, der bliver lagt i vejen, og ikke ud fra udstødningen fra de biler der kører på den.

### **Miljø**

Overordnet mener jeg ikke, at de lokale miljøkonsekvenser er ordentligt behandlet i lovforslaget. Paragraf 5 henviser til at miljøkonsekvenser kan behandles senere. Reduktion af støj, luftforurening og sikring af grundvandet må være en del af lovforslaget fra starten.

Københavns Lufthavn er en af de mest bynære lufthavne i Europa. I andre storbyer ligger lufthavnen længere udenfor byen. Det kan ikke passe, at så bynær en lufthavn skal være nordisk hub for fragt og betjene et stort antal transitpassagerer. Der må tænkes i andre løsninger.

Andre lufthavne, f.eks. Schipol, har et loft over antal fly per døgn. Dette kunne være en mulighed, hvor lufthavnen ville kunne give ”passagerne en god oplevelse med et sammenhængende terminal-område”, som de skriver; og samtidig beskytte borgerne mod mere støj og luftforurening.

Den store vækst i antal flyvninger, og at der med lovforslaget banes der vejen for en yderligere vækst samt at standpladserne nær ved Kastrup og København udbygges, bekymrer mig. Der er en stor risiko for, at dette vil påvirke støj og luftforureningen i området. Støj, lugt og luftforurening må undersøges grundigt inden loven vedtages. Den VVM som er lavet er mangelfuld.

### **Støj**

Jeg mener, at den reelle støj omkring Københavns Lufthavn må undersøges grundigt før lovforslaget vedtages. Der må sikres en ordentlig kontrol med støjen fra lufthavnen, hvor det ikke er lufthavnen selv, som står for det. Der kommer sjældent noget godt ud af at store forurenere selv skal undersøge deres egen forurening – det bør altid være en opgave for myndighederne.

Derudover har andre lufthavne i Europa f.eks. Hamborg, Frankfurt og München forbud mod flyvninger om natten. Dette burde også indføres i København.

### **Luftforurening**

Det anerkendes i bemærkningerne til loven, at der kan være risiko for, at ultrafine partikler kan påvirke det

omkringliggende miljø. Der er i flere målinger målt høje koncentrationer af ultrafine partikler i områderne omkring lufthavnen (CPH Solution Lab, Kåre Press og lufthavnens egne målinger).

Jeg mener, at der må være rettidigt omhu og gælde et forsigtighedsprincip, sådan at borgernes sundhed ikke sættes på spil. Den nuværende luftforurening må undersøges grundigt inden loven vedtages. Og det må undersøges, om der er flere som bliver syge på Amager pga luftforurening.

### **Grundvand**

Lufthavnen har i årevis forurennet grundvandet og drikkevand i Tårnby og Dragør med PFAS. Denne sag må afsluttes inden, lufthavnen kan få lov til at gennemføre så stort et byggeprojekt. Lufthavnen må vedkende sig sit erstatningsansvar ellers risikerer vi at regningen ender hos borgerne.

### **Ejendomspriser**

Hvis flytrafikken og støjen stiger yderligere, er der en risiko for, at huspriserne falder. Undersøgelser fra Skrydstrup flyveplads viste at hvis flystøjen stiger en db, så falder huspriserne med 0,5-1,1% (<https://www.jv.dk/haderslev/300-siders-laesning-klar-til-naboerne-Rapport-om-miljoekonsekvenserne-af-F-35-er-klar/artikel/2733416>). Jeg bor tæt på lufthavnen og risikerer, at min bolig falder i værdi. Derfor mener, jeg at en kompensationsordning må etableres for os, som bor tæt ved lufthavnen.

### **Myndighederne må stille krav til lufthavnen og uvildig kontrol**

Udover at lave grundige undersøgelser af støj og luftforurening, må der også sættes krav til lufthavnen, sådan at stigningen i antal fly ikke medfører, at støj og luftforureningen øges til skade for børn og voksne i området. Lufthavnen skriver, at nye og moderne fly støjer mindre. Myndighederne må gennem krav sikre, at det reelt er disse fly, som kommer til at flyve fra Københavns lufthavn.

Med den stigende opmærksomhed på forurening og de sundhedsmæssige konsekvenser, som f.eks. PFAS sagen er et eksempel på, må der som et minimum laves grundige undersøgelser af støj og luftforurening i områderne omkring lufthavnen samt være grundig og uvildig kontrol med lufthavnen inden en yderligere stigning i passagerer og fragtflyvninger tillades og inden loven om et omfattende byggeri i lufthavnen vedtages.

Som borger og nabo til lufthavnen er vi nødt til at have en garanti for, at der fra myndighederne føres grundig og uvildig kontrol med en så stor virksomhed og forurener, som lufthavnen. Den nuværende kontrol er svært gennemskuelig, og vi føler ikke, at vi har et godt overblik over, hvilke myndigheder, der er ansvarlige for kontrol med støj, luftforurening og grundvand.

Med venlig hilsen  
Rasmus Ugilt  
Hyben Alle 40  
2770 Kastrup

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Tina Bergløv Kjær (tina\_jz@hotmail.com)  
**Titel:** Høringssvar: Forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 26-02-2023 21:58

Til Transportministeriet

Jeg ønsker hermed at bidrage med et høringssvar i relation til ovenstående.

Jeg har boet som nærmest nabo (ca 1,5km) til lufthavnen siden 2005, og vi har de seneste år - i lighed med mange andre i lokalområdet - noteret os øgede støj og lugtgener fra lufthavnen, faktisk så store gener med jetfuel i luften, at jeg ofte er bekymret for at sende min søn udendørs. Hvad støj angår kan vi som udgangspunkt ikke sove med vinduer på klem om sommeren, da vi oftest vågner adskillige gange pga tunge og larmede fragtflyvninger. Vi kan ikke holde til at lufthavnen udvider deres kapacitet yderligere, uden at det kommer til at gå ud over vores trivsel og sundhed.

Københavns Lufthavn er en af de mest bynære lufthavne i Europe. I andre storbyer ligger lufthavnen længere udenfor byen. Det kan ikke passe, at så bynær en lufthavn skal være nordisk hub for fragt og betjene et stort antal transitpassagerer. Der må tænkes i andre løsninger, f.eks. en satellit for fragtflyvninger i et område, hvor der ikke bor så mange børnefamilier og er skoler, børneinstitutioner og udendørssportsarealer. Andre lufthavne, f.eks. Schipol, har et loft over antal fly per døgn. Dette kunne være en mulighed, hvor lufthavnen ville kunne give "passagerne en god oplevelse med et sammenhængende terminal-område", som de skriver; og samtidig beskytte borgerne mod mere støj og luftforurening.

Den store vækst i antal flyvninger, og at der med lovforslaget banes der vejen for en yderligere vækst samt at standpladserne nær ved Kastrup og København udbygges, bekymrer mig. Der er en stor risiko for, at dette vil påvirke støj og luftforureningen i området. Støj, lugt og luftforurening må undersøges grundigt inden, at loven vedtages. Den VVM som er lavet er mangelfuld.

Som naboe til lufthavnen hører vi ofte lufthavnen argumentere med, at udviklingen fra deres side har været, at de har reduceret luftforurening og støj. Dette er stik modsat af, hvad vi naboe oplever, og vi kan simpelthen ikke forstå, at der ikke bliver foretaget uvildige målinger af lufthavnens støj og luftforurening. Myndighederne må begynde at stille større krav til lufthavnen og foretage uvildige prøver og kontrol. Lufthavnen skriver, at nye og moderne fly støjer mindre. Myndighederne må gennem krav sikre, at det reelt er disse fly, som kommer til at flyve fra Københavns lufthavn.

Med den stigende opmærksomhed på forurening og de sundhedsmæssige konsekvenser, som f.eks. PFAS sagen er et eksempel på, må der som et minimum laves grundige undersøgelser af støj og luftforurening i områderne omkring lufthavnen samt være grundig og uvildig kontrol med lufthavnen inden en yderligere stigning i passagerer og fragtflyvninger tillades og inden loven om et omfattende byggeri i lufthavnen vedtages.

Som borger og nabo til lufthavnen er vi nødt til at have en garanti for, at der fra myndighederne føres grundig og uvildig kontrol med en så stor virksomhed og forurener, som lufthavnen. Den nuværende kontrol er svært gennemskuelig, og vi føler ikke, at vi har et godt overblik over, hvilke myndigheder, der er ansvarlige for kontrol med støj, luftforurening og grundvand. På denne baggrund ønsker jeg dermed at tilkendegive min modstand mod at vedtage loven om udvikling af Københavns Lufthavn.

Med venlig hilsen  
Tina Bergløv Kjær  
Bøgevang 12  
2770 Kastrup  
Tlf: 61660160



**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk)  
**Fra:** Iben Lindemark (Ibenlindemark74@hotmail.com)  
**Titel:** Høringssvar vedr. lovforslag om udvikling af Københavns Lufthavn  
**Sendt:** 26-02-2023 23:32

Jeg tilslutter mig høringssvar fra Rasmus Steenberger.

Derudover har jeg følgende kommentarer/spørgsmål til lovforslaget:

Der står sidst i bemærkningerne: "Med nærværende lovforslag ændres rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup, og støjcirculære, Fingerplan, kommune- og lokalplaner vil skulle opdateres i overensstemmelse hermed efter lovforslagets vedtagelse. Dette vil ikke kunne ske inden den foreslåede ikrafttrædelsesdato for lovforslaget, hvorfor de planmæssige bestemmelser, der har sit afsæt i udbygningslovens arealanvendelsesbestemmelser, vil skulle forblive i kraft, indtil de erstattes af nye bestemmelser."

Er det lovligt, både ift. national og international (EU) lovgivning, at behandle og evt. vedtage en lov vedr. ændring af en lufthavn, inden de afledte konsekvenser er undersøgt, og det er fremlagt, hvilke konsekvenser ændringerne konkret vil have for de ovennævnte (og evt. andre) cirkulærer/planer?

Hvorfor har man valgt ikke at lægge forslag til ændringer i de nævnte cirkulærer/planer frem sammen med lovforslaget, så borgere, politikere og andre interessenter har en reel mulighed for at sætte sig ind i de samlede konsekvenser af en ændring af lufthavnen, inden denne lov evt. vedtages?

Hvorfor har man valgt, at loven skal ikrafttræde, inden de nævnte cirkulærer/planer er opdaterede, frem for at afvente disse, inden loven evt. kan træde i kraft?

Med tanke på at Københavns Lufthavn påstår, at de kan håndtere den øgede passagemængde med den nuværende udformning af lufthavnen, kan det ikke være så presserende at behandle og evt. vedtage en ny lov, før alle aspekter er undersøgt til bunds.

Med venlig hilsen  
Iben Lindemark  
Delosvej 27  
2300 København S



**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Karen Binger Holm (karenbingerholm@gmail.com)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 26-02-2023 23:40

Til ansvarlige politikere og myndigheder

Der var engang, hvor Kastrup Lufthavn lå langt ude på landet. Det gør den ikke mere. I dag er navnet CPH Lufthavn og det indikerer, at lufthavnen med kun 8 km til Rådhuspladsen er en af de absolut mest bynære lufthavne i Europa.

I samme periode er indbyggertallet på Amager vokset til over 200.000. Og med Øresundsbroen er Amager blevet et trafikalt knudepunkt. Som det er i dag, er øen allerede stærkt belastet af tung trafik - og det går ud over både børn og voksne, som bor og lever her. Det er blandt andet dokumenteret gennem de data om støj og luftforurening, som borgergruppen "CPH uden udvidelse" har indsamlet gennem en brugerdrevet app. Også arbejdet med overdækning af Øresundsmotorvejen vidner om, at støj og luftforurening plager mange borgere på Amager.

Der er også politisk aftale om udvidelse af Øresundsmotorvejen. Som borger er det stærkt bekymrende, at der igangsættes infrastrukturprojekter, som vil medføre mere støj og luftforurening på Amager, uden at disse projekters samlede miljøbelastning, herunder også indvirkning på borgernes sundhed, beregnes og vurderes samlet.

Med nærværende forslag om udvikling af CPH Lufthavn er der blandt andet lagt op til markant udvidelse af fragtttransport/cargo, hvilket vil betyde øget flyvning om natten og øget godstrafik - hvilket går direkte imod tendenser i andre europæiske lufthavne, hvor der i stigende grad indføres forbud mod at flyve i nattetimerne.

Det er stærkt bekymrende, at der ikke fra myndigheds side udarbejdes samlede miljøkonsekvensvurderinger, som gennem modelleringer kan fremskrive den samlede øgede luftforurening og støj ved både udvidelse af Øresundsmotorvejen og den øgede lufttrafik som konsekvens af nærværende lovforslag.

Flere studier peger på, at emissioner fra fly er at sammenligne med luftforurening fra dieselmotorer. Det er veldokumenteret at dieseludstødning er sundhedsskadeligt.

Det peger notat fra Det Nationale Forskningcenter for Arbejdsmiljø fremlagt i 2020 også på. Af notatet til beskæftigelsesministeren fremgår det, at: "To studier af henholdsvis tre lufthavne i staten New York og et stort område, der dækker de 12 største lufthavne i Californien, viste, at lufthavnsemissioner var associeret med et øget antal af hospitalsindlæggelser for astma og andre lungesygdomme samt hjertekarsygdomme, særligt i følsomme grupper som børn under 5 år, ældre over 65 år og socialt belastede borgere. En hollandsk rapport om Schiphol lufthavn ved Amsterdam viste, at skolebørn og voksne indtog mere medicin og havde øgede luftvejssymptomer på dage, hvor de var eksponeret for øgede emissioner

fra lufthavnen. Den hollandske rapport konkluderer, at  
helbredseffekter af lufthavnsemissioner er sammenlignelige med  
helbredseffekter af andre trafikemissioner.  
(<https://www.ft.dk/samling/20191/almindel/BEU/bilag/198/2176661/index.htm>)

Af respekt for borgernes sundhed bør forslag til udvikling af CPH  
Lufthavn i sin nuværende form derfor forkastes og en samlet  
miljøvurdering af trafikale belastning, der også undersøger de  
helbredssmæssige effekter for borgerne på Amager, bør igangsættes som  
grundlag for en samlet trafikal løsning.

Venlig hilsen  
Karen Binger Holm

Maltgade 25, 1  
2300 København S

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Christian Bundgaard (chris.bundgaard@gmail.com)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 26-02-2023 21:53

Den store vækst i antal flyvninger, og at der med lovforslaget banes vej for en yderligere vækst samt, at standpladserne nær ved Kastrup udbygges, bekymrer os. Støj og luftforurening er sundhedsskadeligt. Særligt de ultrafine partikler, som er målt i høje koncentrationer i områderne omkring lufthavnen, bekymrer os. Vores hus og beboerområde er jævnlige omkranset af en stærk lugt af flybrændstof, når vinden kommer i retning fra lufthavnen. Det kan ikke være sundt, og det skal i hvert fald ikke blive værre.

Københavns lufthavn ligger i et tæt bebygget område, hvor der bor mange børnefamilier og er mange institutioner. Hvis antal standpladser udvides ud mod Kastrup, og der bliver en stigning i antal afgang, er der en risiko for, at dette vil påvirke støj og luftforureningen i Kastrup området. Vi mener, at der som et minimum må laves grundige undersøgelser af luftforurening og støj, samt om der er en overrepræsentation af sygdomme blandt børn og voksne i området, før at en ombygning og udvikling af lufthavnen iværksættes. Sagen om PFAS-forureningen viser, hvor let det er at komme for sent. Vi mener, at der må være rettidigt omhu og gælde et forsigtighedsprincip, særligt når det gælder børns sundhed. Derfor må der, udover at lave grundige undersøgelser af støj og luftforurening, også sættes krav til lufthavnen, sådan at stigningen i antal fly ikke medfører, at støj og luftforureningen øges til skade for børn og voksne i området.

Som borger i området er vi nødt til at have en garanti for, at der fra myndighederne føres grundig og uvildig kontrol med en så stor virksomhed og forurener som lufthavnen. Den nuværende kontrol er svært gennemskuelig, og vi føler os ikke ordentligt informeret og vi føler ikke, at der er en klar kommunikation og overblik over, hvilke myndigheder der er ansvarlige for kontrol med lufthavnen, og for kontrol med støj og luftforurening i vores område. Med den stigende opmærksomhed på forurening og de sundhedsmæssige konsekvenser må der som et minimum laves grundige undersøgelser af støj og luftforurening i områderne omkring lufthavnen, samt være grundig og uvildig kontrol med lufthavnen, inden en yderligere stigning i passagerer og fragtflyvninger tillades, og inden loven om et omfattende byggeri i lufthavnen vedtages. Den nuværende støj fra fragtflyvninger er allerede uacceptabel og er med til at forstyrre nattesøvnen.

Med venlig hilsen

Christian og Dorthe Frydenlund Bundgaard  
Ambra Alle 42  
2770 Kastrup

Tlf.: 31 41 63 41

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Peder W. Pedersen (pwp@jjw.dk)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 26-02-2023 23:40

Som udgangspunkt er jeg ikke imod udvidelsen, det skal blot være en forudsætning at udvidelsen kan ske uden yderligere forureningsbelastning for lufthavnsområdets beboere.  
Som lovforslaget foreligger vil der uomtvisteligt ske en større støj- og partikelforurening.

#### **Støjforurening:**

I lovgrundlaget er det godtgjort at støjen reduceres ved at tværbanen flyttes længere mod øst, og at der etableres en ny gatefinger i lufthavnens nordvestlige hjørne.

På vores adresse oplever vi at den værste støjbelastning kommer fra taksering af fly på jorden og opvarmning af motorer – og specielt fra turboprop-fly.

Denne støjkilde må forventes at blive forøget drastisk med den nye finger.

I forbindelse med udvidelsen af lufthavnen er der også lagt op til at det tidsrum hvor der vil landes og lettes skal forøget en time om aftenen og en time om morgenen.

På nuværende tidspunkt overholder lufthavnen ikke de tidsrammer der er sat for hvornår der må lettes og landes. Jeg mener derfor at der er en velbegrundet frygt for at overskridelserne blot flyttes tilsvarende en time morgen og aften, og at dette bliver et nyt normalt.

Støjforurening er et vilkår når man bor i nærheden af en lufthavn. Af samme grund har de fleste europæiske hovedstæder valgt at placere deres lufthavn 25-50 km uden for byen hvor befolkningstætheden er lille. I København er der helt unikt ca. 8 km til Rådhuspladsen. Dette må siges at være en attraktiv placering, men bestemt også en belastning for rigtig mange mennesker. Dette forhold bør den ansvarlige myndighed tage med i overvejelserne når udvidelserne evalueres.

#### **Partikelforurening:**

Lige som den største støjkilde er fly på jorden oplever vi også voldsomme lugtgener, som vi fornemmer kommer fra fly på jorden. Fly som enten takserer, varmer op, eller er under service.

Lugtgenerne som tydeligvis er flybrændstof, er meget ubehagelige, og visse dage må vi vælge at blive indendørs.

Med planen og den nye finger vil der nødvendigvis også komme mere taksering på jord, og flere fly hvor motorerne kører mens flyet er på jorden. Lugtgenerne må forventes at tiltage.

#### *Nanopartikler og PM<sub>2,5</sub>*

Der er ved flere partikelmålinger blevet eftervist at koncentrationen i nærheden af Københavns Lufthavnen er adskillige gange højere end på de mest forurenede gader i centrum – fx H.C. Andersens Boulevard. Nogle målinger viser endda koncentrationer som er 30 gange højere end de anbefalede værdier.

Det er derfor meget bekymrende at myndighederne står til at godkende en så voldsom drift forøgelse.

Nanopartiklers påvirkning på mennesker er et område som forskerne ved meget lidt om. Jeg håber denne uvidenhed og tvivl vil komme os beboere til gode, og at der stillet strenge krav til lufthavnen.

WHO anser partikelforurening som den største enkeltstående dræber og udfordring for menneskesundheden.

#### **klimatilpasning:**

Vi står alle overfor at skulle ændre vores levevis inden for meget få år. Regeringen har besluttet at reducerer CO<sub>2</sub> udledningen med 70% til 2030?

Jeg er derfor dybt forundret over at Transportministeriet ser denne udvidelse som nødvendigt.

#### **Forslag:**

Da mange gener kommer fra fly på jorden, vil et krav om at alle fly skal takseres af fx el drævende køretøjer til og fra startbaner være en stor hjælp – og en fin gestus.

Med venlig hilsen

**Peder Walsøe Pedersen**  
Rich. Grandholms Alle 7  
2770 Kastrup

-  
Tlf. 24342499

---

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Anders Berglöv Kjær (anbkjaer@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar/Lufthavn  
**Sendt:** 26-02-2023 21:53

## Høringssvar vedrørende lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup

Vi har boet tæt på Københavns Lufthavn (ca. 1,5 km) siden 2005, og siden 2016 oplevet en væsentlig øgning i støj- og lugtgener fra Københavns Lufthavn, og er reelt bekymret for de fremtidsplaner Københavns Lufthavn har vedr. kapacitetsudvidelse.

Københavns lufthavn ligger i et by- og boligært område, og derfor skal moderniseringen af rammerne tage væsentligt mere hensyn, end der er lagt op til i nærværende lovforslag.

I lovforslaget tales der alene om én positiv miljøeffekt i forhold til, hvor mange borgere, der oplever støjgener fra lufthavnen, fordi starter og landinger ind over det centrale København via tværbanen vil ophøre, men ikke hvordan terminaludbygningen vil resultere i ekstra støj fra flymaskiner på jorden som skal til/fra de nye terminaler i lufthavnens nordvestlige område, som er tættest på boligområderne herunder skoler og fritidsaktiviteter.

Det angives, at Lufthavnen arbejder for klimaet og Co2 aftrykket, men vi naboer synes de bør vægte miljøet i forhold til støj, lugt, vand- og luftkvalitet i deres fremtidsplaner. Vi oplever, at lufthavnens nuværende bygningsmasse ikke tager disse hensyn, f.eks. er parkeringshusene bygget i glas og stål, som forøger støjniveauet – og der bruges ikke støjabsorberende materiale omkring eller tæt på støjklenderne herunder på terminalbygning, men alene støjvolde i randzonerne. Vi ser også udvidelsen med natlige fragtflyvninger som en ekstra støjbelastning - over hele døgnet.

Miljøhensyn og det gode naboskab må vægtes højere i de skitserede løsningsmodeller. Vi er allerede i dag plaget mere af ”terminalstøj” på jorden end de relativt få start og landinger på tværbanen. Vi er derfor af den holdning, at lovforslaget ikke bør vedtages, idet Københavns Lufthavn ikke tidligere har udvist interesse og forståelse for varetagelse af vores fælles nærmiljø i den nuværende lovramme. Forslaget vil betyde endnu mere sundhedsskadelig støj og fuelstank til gene for os naboer.

Med venlig hilsen

Tina & Anders Kjær

Bøgevang 12

2770 Kastrup

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Clara Vandeweerd (clara.vdw@gmail.com)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 26-02-2023 21:21

Til rette vedkommende:

Jeg synes ikke, at det kan være rigtigt, at lufthavnen skal have lov til at udbygge. De to vigtigste grunde for mig at være imod udvidelsen er klima og biodiversitet.

### **Klima**

Det er helt uacceptabelt at lovforslaget ikke indeholder en beregning af klimaeffekterne af den øgede flyvning – både stigning i antal passagerer fra 30 mio til 40 og potentielt 55 mio og også fragtflyvninger. På alle andre infrastrukturprojekter laves en beregning af klimaeffekterne. Alle andre sektorer skal reducere CO2 udledninger med 70%. Dette må også gælde for lufthavnen. Regeringen har forpligtet sig til Parisaftalen og må derfor også sikre, at alle lovforslag lever op til principperne i Parisaftalen. Dette kunne gøres ved, at sætte krav til stigningen i antal flyvning så det afhænger af reduktionen i CO2 udslip fra flyvningerne – ikke kun selve lufthavns bygningerne.

### **Biodiversitet og natur**

De naturmæssige konsekvenser er alt for overfladisk behandlet i loven og i VVM'en. Der står i VVM'en, at "arealer plejes og vedligeholdes løbende og bevidst med henblik på at undgå tilstedeværelse af fugleliv eller plantevækst, der kan udgøre en risiko for flysikkerheden." Endvidere står der i VVM'en, at det kun er inde på lufthavnens område, at der på denne måde bevidst begrænses biologisk mangfoldighed. Men der er flere observationer af, at der i områderne udenfor lufthavnen er færre insekter og at viben over de senere år nærmest er forsvundet. Det burde derfor undersøges grundigt om bekæmpelse af insekter og fugleliv på lufthavnens områder påvirker områderne udenfor lufthavnen. Den indflydelse, som væksten i antal fly, både passagerer og fragt, vil have på Natura 2000-område 142 eller Natura-2000 område 143 samt fredede og rødlistede arter, må vurderes i en grundig VVM inden loven vedtages.

Med venlig hilsen,

Clara Vandeweerd  
Lektor i statskundskab (KU) og indbygger i Frederiksberg

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** jldahlgaard (jldahlgaard@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar vedrørende udbygningen af Københavns Lufthavn  
**Sendt:** 26-02-2023 21:19

Høringssvar i forbindelse med:

Forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup

jeg gør indsigelse mod, at følgende forhold ikke er afdækket tilstrækkeligt i lovforslaget vedr. rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup:

**støj:**

støjkravene lufthavnen skal overholde er i dag så lempelige, at de er svære at overskride. at udbygningen af lufthavnen kan rummes inden for de eksisterende rammer siger intet om hvor vidt støjbelastningen vil stige eller falde som følge af øget flytrafik.

lufthavnen ønsker at udbygge logistik og fragtforretningen. fragtfly er typisk udrangerede og ombyggede passagerfly, der hovedsageligt flyver fragtflyvninger om natten. Fragtflyene der i dag flyver til CPH Lufthavn er de ældste og mest støjende fly der beflyver lufthavnen.

Der lægges op til, at lufthavnen ikke længere skal overholde maksimale støjgrænselværdier for enkelthændelser om natten, men alene overholde en gennemsnitsbelastning.

Da det hovedsageligt er søvnforstyrrende enkelthændelserne der er sundhedsskadelige forekommer lempelsen uforståelig især med forventet øget nattrafik.

Flystøj er, modsat alm trafikstøj, karakteriseret ved voldsomme støj enkelthændelser, hvorfor en gennemsnitsværdi ikke er meningsfuld hvis man skal udlede om hvor vidt støjen er sundhedsskadelig om natten.

Det svarer til at Tivoli f.eks. kunne affyre fyrværkeri 2 gange i timen hele natten, hver nat, og stadig overholde gennemsnitlige støjgrænser.

Lufthavnen har i dag flere hundrede natlige fragtflyvninger om ugen, hvor hver flyvning genererer sundhedsskadelig og søvnforstyrrende støj.

Antallet af natflyvninger med fragtfly er steget betragteligt de seneste år, jf. lufthavnens egne offentliggjorte trafiktal.

Lufthavnens egen opgørelse af støjramte boliger tager udgangspunkt i gennemsnitsværdier og ikke for enkelthændelser om natten.

Opgørelsesmetoden er yderst vildledende og siger intet om hvor mange mennesker der er udsat for søvnforstyrrende støj om natten.

Før en udvidelse af CPH lufthavn vedtages bør den reelle og kommende støjbelastning og reelt støjramte boliger afdækkes.

Støjramte boliger bør være defineret boliger der er udsat for sundhedsskadelig støj herunder især søvnforstyrrende enkelthændelser om natten.

Definitionerne af sundhedsskadelig og søvnforstyrrende støj bør tage udgangspunkt i nyeste forskning på området.

Ydermere bør støjmålinger være uvildige, og ikke være foretaget af lufthavnen selv i egenkontrol.

Det bør være i alles interesse at få afdækket lufthavnens reelle støjbelastning.

Som borger på Amager er det også meget utryghedsskabende, især på mine børns vegne, at lufthavnens reelle omfang af sundhedsskadelig støj ikke er afdækket.

Der findes meget, herunder ny dansk forskning, der afdækker støjs skadevirkninger, herunder skadevirkningerne på børn.



**forurening:**

som med støj, mangler der uvildige målinger af lufthavnens partikelforurening.

Lufthavnen forurener nærområdet i flere kilometers omkreds med især ultrafine partikler.

Der findes ingen uvildige målinger af ultrafine partikler omkring lufthavn og der er ingen grænseværdier for disse.

Google og Københavns Kommune offentliggjorde i 2021 målinger af forekomsten af ultrafine partikler, herunder i Tårnby Kommune.

Målingerne viste, at området i flere kilometers omkreds fra lufthavnen var de mest forurenede områder i København.

Målingerne bør være ministeriet bekendte.

I et svar jeg fik i 2021 fra daværende miljøordfører i soc.dem vedr. partikelforureningen fremgik det, at både daværende miljøminister og miljøstyrelsen var klar over at partikelforureningen fra flyudstødning er kræftfremkaldende.

På den baggrund er det komplet uforståeligt, at der forud for en udvidelse af CPH lufthavn ikke sker grundig afdækning af den nuværende og forventede partikelforurening med ultrafine partikler.

Det bør eksempelvis være forholdsvist simpelt at udregne hvor meget flybrændstof der brændes af i CPH Lufthavn nu og i fremtiden.

Der findes jo tal for antal starter og landinger, hvilke flytyper der opererer, og gns taxitid til og fra startbanerne.

Flyselskaberne kan detaljeret oplyse hvor meget brændstof et fly bruger under forskellige forhold.

Sådanne tal bør indgå i overvejelserne om håndtering af lufthavnens forurening.

Ydermere give det som borger en voldsom ubehagelig utryghed at vide, at lufthavnens partikelforurening allerede er enorm og sundhedsskadelig.

Der mangler uvildige målinger, tal, deklARATION, vejledning og konsekvenshåndtering vedr. lufthavnens nuværende og forventede kommende partikelforurening med ultrafine partikler.

Det er som forælder også voldsomt ubehageligt at aflevere barn i institution i lugten af kræftfremkaldende jetfuel, sådan helt hverdags lavpraktisk.

Endvidere forekommer der tragisk og uforståeligt, at udvidelsesplanerne giver lufthavnen mulighed for at planlægge at der etableres motorkøringspladser til et område der ligger 500m fra Dragørs boligområder.

Motorkøringer og flymotorer er voldsomt støjende og forurenende.

Jeg takker for jeres opmærksomhed.

mvh

Jakob Liberski Dahlgaard

Peter Petersens Alle 39, Dragør

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Lise Holm (llhdanmark@hotmail.com)  
**Titel:** Høringssvar - Høring over udkast til forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 27-02-2023 01:15

Det fremgår, at der med lovforslaget bl.a. skabes rammer for en bevarelse af tværbanen, mens forslaget samtidigt skaber mulighed for en ændring af denne, således at eventuelle terminaludbygninger m.v. kan ske i forlængelse af nuværende terminaler i lufthavnens nordvestlige område, med henblik på bibeholdelse af det høje passagerserviceniveau i lufthavnen.

Det fremgår videre, at arealanvendelsesbestemmelserne for lufthavnen tillige foreslås ændret, for at give Københavns Lufthavn en bredere ramme for fleksibel planlægning af lufthavnens areal.

På nabomøde om udviklingsplanerne, afholdt den 7. februar 2023, har Københavns Lufthavn endvidere oplyst om og forklaret, hvad der mere konkret ønskes ændret. Det er bl.a. oplyst, at Københavns Lufthavn ønsker at bygge større flystandpladser ved terminalerne og udvide terminalområdet. Her ønskes større standpladser til de nye større fly, ligesom der ønskes flere standpladser, -ca. dobbelt så mange.

Dette ønskes etableret i den nordvestlige del af lufthavnen, dvs. den del af lufthavnen, der er allertættest på Kastrup By, skoler, børneinstitutioner, sportsanlæg m.v.

Når flyene skal dreje ind og ud fra standpladserne, bruges dog meget flybrændstof. Efter det af Københavns Lufthavn oplyste, er det faktisk her – når de mange tons tunge fly skal dreje rundt – at flyene bruger allermest brændstof og der udledes flest partikler.

Som det er i dag, er det slemt nok at være nabo til lufthavnen. Der er dage, hvor luften lugter så meget af flydiesel, at udluftning må undlades, og døre og vinduer holdes lukket. De dage er der heller ingen leg eller ophold i haven.

En udvidelse af standpladser allertættest på Kastrup By, vil alt andet lige forværre situationen. Det er jo netop ved standpladserne, at flyene bruger allermest brændstof og udleder flest partikler.

Det kan derfor undre, at man ifm. "udviklingen" af lufthavnen ikke har større fokus på luftforurening og sundhedsskadelige effekter. Standpladserne bør ifm. udvidelsen flyttes til det modsatte hjørne af lufthavnen, så dieseldampene og partiklerne kan blæse ud over Øresund; - ikke ind over Kastrup By, skoler, børneinstitutioner, sportsanlæg m.v.

Lufthavnen foretager selv målinger af luftkvalitet "indenfor hegnet"; dog ikke på de ultrafine partikler, som anses som de mest sundhedsskadelige,. Tårnby Kommune/miljømyndighederne foretager efter det oplyste ingen former for målinger "udenfor hegnet". Det vides derfor ikke, hvordan luftkvaliteten er i Kastrup By.

Efter det oplyste, havde Tårnby Kommune overvejelser om at lave målinger af luftkvaliteten nær børneinstitutioner, men det blev sat på stand by. Pt. ses der ikke gjort noget for at sikre – endsige overvåge – luftkvaliteten, selvom der er skoler, børneinstitutioner, sportsarealer og naboer klods op ad lufthavnen.

I Københavns Kommune er etableret et varslingsystem mht. luftkvalitet. Der sidder målere forskellige steder, bl.a. på Backersvej, ikke så langt fra Kastrup By. Der er dage, hvor der varsles om, at luftkvaliteten er så dårlig, at astmatikere bør holde sig indendørs. I Tårnby Kommune har man så vidt vides intet lignende, til trods for at lufthavnen er endnu tættere på.

Det kan undre meget, at der ikke foretages målinger af luftkvaliteten uden for lufthavnen. Hvordan vil myndighederne sikre, at grænseværdierne for luftforurening overholdes, og at naboer og børn i skoler og institutioner tæt på lufthavnen ikke bliver syge pga. forureningen fra lufthavnen?

Mvh.

En bekymret nabo til lufthavnen

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Majbrit Fonnesbæk Hansen (majbrit.fonnesbaek@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar vedrørende udbygningen af Københavns Lufthavn"  
**Sendt:** 26-02-2023 23:59

Kære Transportministerie

Kære TRM.

Hermed et høringssvar til udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup. Jeg tilslutter mig Rasmus Steenbergers høringssvar og er dybt enig i hans beklæmninger:

Jeg oplever som borger, at lufthavnen støjer og lugter. Det er allerede mere end nok, og jeg er bekymret for min egen og mine børns sundhed. Jeg synes derfor ikke, at lufthavnen skal have lov til at udvide med dobbelt så mange flyvninger, som følge af vækst i både passagerer og en masse mere fragt.

Der må sættes skrappe miljøkrav, som beskytter alle os 210.000 borgere på Amager.

Det er desuden noget svineri at udvide kapacitet til flytrafik i en tid med galoperende klimakrise. Flybrændstof er ikke grønt.

Uddybende:

Jeg mener ikke, at de lokale miljøkonsekvenser er ordentligt belyst i lovforslaget. Grundlæggende opfører partikler fra fly sig præcist som dieselpartikler. Det viser både danske og hollandske sektorforskningsinstitutter.

Lovens Paragraf 5 henviser til, at miljøkonsekvenser kan behandles senere, ikke skal. Det er for slapt. Der bør være krav om lavere støjgrænser, lavere partikelgrænser og mindre CO<sub>2</sub> udledning - det bør være en del af lovforslaget fra starten.

Københavns Lufthavn er en af de mest bynære lufthavne i Europa. I andre storbyer ligger lufthavnen længere udenfor byen. Det kan ikke passe, at så bynær en lufthavn skal være nordisk hub for fragt, og betjene et større antal transitpassagerer. Der må tænkes i andre løsninger, f.eks. en satellit for fragtflyvninger i et område, hvor der ikke bor så mange børnefamilier og hvor der ikke er skoler, børneinstitutioner og udendørs sportsarealer. Andre lufthavne, f.eks. Schiphol, har et loft over antal fly per døgn. Dette kunne være en mulighed, så lufthavnen ville kunne give "passagerne en god oplevelse med et sammenhængende terminal-område", som de skriver; og samtidig beskytte alle os 210.000 borgere mod mere støj og luftforurening.

Den store vækst i antal flyvninger, og at der med lovforslaget banes der vejen for en yderligere vækst, samt at standpladserne nær ved Kastrup og København udbygges, bekymrer mig. Der er en stor risiko for, at det vil betyde markant mere støj og luftforurening i området. Konsekvenserne for borgernes sundhed må undersøges grundigt inden, at loven vedtages.

Den VVM som er lavet er groft mangelfuld og kan ikke danne grundlag for en beslutning.

Støj

Støjgrænserne i Danmark er 58 db. Men alligevel må lufthavnen støje om natten op til 80 db. Det er særligt fragtfly, som er ældre og mere støjende, som flyver om natten. Det forstyrrer nattesøvnen. WHO har kritiseret de danske støjgrænser på 58 db for at være for høje, da det kan skade helbredet med støj. Ny forskning viser, at støj kan give kræft og demens. Jeg mener, at den reelle støj omkring Københavns Lufthavn må undersøges grundigt før lovforslaget vedtages. Der må sikres en ordentlig kontrol med støjen fra lufthavnen, hvor det ikke er lufthavnen selv, som står for det. Derudover har andre lufthavne i Europa, f.eks. Hamborg, Frankfurt og München forbud mod flyvninger om natten. Dette burde også indføres i København.

Luftforurening og lugt

Jeg oplever samtidig en kraftig lugt af flybrændstof fra lufthavnen. Dette gør mig bekymret fordi det virker sundhedsskadeligt, som om vi bor på en tankstation. Det vidner om en direkte påvirkning af udledninger fra lufthavnen.

Det anerkendes i bemærkningerne til loven, at der kan være risiko for, at ultrafine partikler påvirker miljøet – altså at de kan være sundhedsskadelige. Dette er ikke en mulig fremtidig risiko, men helt akut. Der er allerede masser af dokumentation og viden på området, som viser at ultrafine partikler kan give kræft, hjertekar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler. Der er i flere målinger målt høje koncentrationer af ultrafine partikler i områderne omkring lufthavnen (CPH Solution Lab, Kåre Press og lufthavnens egne målinger). Jeg mener, at der må være rettidigt omhu og gælde et forsigtighedsprincip, sådan at borgernes sundhed ikke sættes på spil. Den nuværende luftforurening må undersøges grundigt og reguleres inden loven vedtages.

Klima

Det er helt uacceptabelt at lovforslaget ikke indeholder en beregning af klimaeffekterne af den øgede flyvning – både stigning i antal passagerer fra 30 mio til 40 og potentielt 55 mio og også masser flere fragtflyvninger. På alle andre infrastrukturprojekter laves en beregning af klimaeffekterne. Og med den nye bygge Lovgivning kræves der LCA beregning på alle større byggerier. Alle andre sektorer skal reducere CO<sub>2</sub> udledninger med 70%. Dette må også gælde for lufthavnen. Regeringen har forpligtet sig til Parisaftalen og må derfor også sikre, at alle lovforslag lever op til principperne i Parisaftalen. Dette kunne gøres ved at sætte krav til stigningen i antal flyvninger og bruges af grønne drivmidler, så udvidelsen afhænger af reduktionen i CO<sub>2</sub> udslip fra flyvningerne.

Lovforslaget er på direkte kollisionskurs med danske klimaforpligtigelser overfor EU og COP processen.

En hurtig udregning viser, at 10 mio ekstra passagerer betyder ca. 2,1 mio. tons ekstra CO<sub>2</sub>e pr år. Dvs udvidelsen af CPH svarer til ca. 10% procent af Danmarks mål for CO<sub>2</sub>e udledning i 2030.

Hvordan kan lovforslaget ikke indeholde en klimavurdering?

I det nuværende lovforslag om udbygning af Kastrup Lufthavn og i bemærkningerne dertil er det helt uacceptabelt, at en udbygning, der handler om at øge benyttelsen af lufthavnen, ikke beregner hvad klimaeffekterne af den øgede flyvning vil være. Det gør man trods alt ved øvrige infrastrukturprojekter. En transportminister er endda trådt tilbage, fordi han undlod at fortælle om samtlige klimaeffekter. De klimaeffekter, der skal indgå i behandlingen af udbygningsloven, handler såvel om selve byggeriet og naturligvis den forventede øgede indenrigs- og udenrigs luftfart, som udbygningen giver anledning til.

Det anses som urealistisk, at Folketinget godkender andre projekter frem mod 2030, som har den samme skadelige klimapåvirkning,

fordi så godt som alle andre projekter skal indarbejdes i klimamålet. Alt i alt kan vi med en passende sikkerhed sige, at udvidelsen er Danmarks mest klimaskadelige projekt. Lovforslaget er dermed det mest klimabelastende lovforslag i mange år.

#### Biodiversitet og natur

De naturmæssige konsekvenser er alt for overfladisk behandlet i loven og i VVM'en. Der står i VVM'en, at "arealer plejes og vedligeholdes løbende og bevidst med henblik på at undgå tilstedeværelse af fugleliv eller plantevækst, der kan udgøre en risiko for flysikkerheden." Endvidere står der i VVM'en, at det kun er inde på lufthavnens område, at der på denne måde bevidst begrænses biologisk mangfoldighed. Men der er flere observationer af, at der i områderne udenfor lufthavnen er færre insekter, og at fx viben over de senere år nærmest er forsvundet. Det burde derfor undersøges grundigt om bekæmpelse af insekter og fugleliv på lufthavnens områder påvirker områderne udenfor lufthavnen. Den indflydelse, som væksten i antal fly, både passagerer og fragt, vil have på Natura 2000-område 142 eller Natura-2000 område 143 samt fredede og rødlistede arter, må vurderes i en grundig VVM inden loven vedtages.

Ellers vil loven blive vedtaget i strid mod den seneste FN-biodiversitetsaftale fra efteråret 2022, som Danmark har tilsluttet sig. Ejendomspriser

Hvis flytrafikken og støjen stiger yderligere, er der en risiko for, at huspriserne falder. Undersøgelser fra Skrydstrup flyveplads viste at hvis flystøjen stiger en db, så falder huspriserne med 0,5-1,1% (<https://www.jv.dk/.../300-siders-laesning.../artikel/2733416>) Jeg bor tæt på lufthavnen og risikerer, at min bolig falder i værdi. Derfor mener, jeg at en kompensationsordning må etableres for os, som bor tæt ved lufthavnen.

Myndighederne må stille krav til lufthavnen om uvildig kontrol

Udover at lave grundige undersøgelser af støj og luftforurening, må der også sættes krav til overvågning. Lufthavnen skriver, at nye og moderne fly støjer mindre. Myndighederne må gennem krav og overvågning sikre, at det reelt er disse fly, som kommer til at flyve fra Københavns lufthavn.

Der skal være grundig og uvildig kontrol med lufthavnen inden en yderligere stigning i passagerer og fragtflyvninger tillades og inden loven om et omfattende byggeri i lufthavnen vedtages.

Som borger og nabo til lufthavnen er vi nødt til at have en garanti for, at der fra myndighederne føres grundig og uvildig kontrol med en så stor virksomhed og forurener, som lufthavnen. Den nuværende kontrol er svært gennemskuelig, og vi føler ikke, at vi har et godt overblik over, hvilke myndigheder, der er ansvarlige for kontrol med støj, luftforurening og grundvand.

Og der skal være bedre klageadgang for at borgernes stemme bliver hørt og reageret på.

På side 5 i bemærkningerne står der: "Samtidigt skal der i miljøbeskyttelsesmæssig sammenhæng lægges stor vægt på behovet for en optimal drift af lufthavnens aktiviteter. Det er ikke hensigten med lovforslaget at ændre på forholdet til de miljømæssige aspekter ved udvikling af lufthavnen i forhold til de, der gør sig gældende under den nugældende udbygningslov."

Der står faktisk her, at der ikke er nogen som helst intentioner om at stramme miljøkravene for at gøre dem mere tidssvarende eller imødekomme borgernes ønsker.

I modsætning til bemærkningerne til lovforslaget mener vi, at det er nødvendigt at VVM indtænker ny viden og anbefalinger om grænser for støj og luftforurening, sådan at det ikke kun er de gældende grænseværdier, VVM tager hensyn til. Men at anbefalinger fra f.eks. WHO om nye grænseværdier for støj tages i betragtning samt den reelle sundhedssituation i områderne omkring lufthavnen og de mulige sundheds konsekvenser undersøges grundigt inden udbygningsloven kan vedtages.

De bedste hilsner fra  
Majbrit Fonnesbæk Hansen  
Greisvej 96  
2300 København S

---

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk)  
**Fra:** Lotte Jensen (lottepjensen@gmail.com)  
**Titel:** Høring vedr. udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 26-02-2023 23:56

Til Transportministeriet,

Jeg fremsender hermed mit høringssvar vedr. udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn.

Overordnet mener jeg ikke, at klima- og miljøkonsekvenserne er ordentligt behandlet i lovforslaget. Det er stærkt bekymrede, at loven og planen for lufthavnens "udvikling" præsenteres og vurderes som et byggeprojekt og ikke vurderer den stigning i antal passagerer og flyvninger, som alt peger på kommer til at ske i fremtiden.

Loven og stigning i passager- og fragtflyvninger må miljøvurderes ud fra de konsekvenser, som det vil have på klimaet. Det er helt uacceptabelt, at en udbygning, der reelt handler om at øge benyttelsen af lufthavnen, ikke beregner hvad klimaeffekterne af den øgede flyvning vil være. Det gør man trods alt ved alle andre infrastrukturprojekter. De klimaeffekter, der skal indgå i behandlingen af udbygningsloven, skal naturligvis både inkludere indenrigs- og udenrigsflyvninger samt fragtflyvninger.

Det grundlæggende spørgsmål ift klimaet er, hvad konsekvenserne vil være af en vækst i antal passagerer fra de nuværende 30 til 40 millioner og potentielt 55 millioner passagerer om året samt en stigning i fraktflyvninger, når Københavns Lufthavn vil være nordisk hub for fragtflyvninger.

Lufthavnens argument er, at nye moderne fly forurener mindre og udleder mindre CO<sub>2</sub>. Hvis dette skal blive en realitet, må der sættes krav sådan, at en eventuelt stigning i antal flyvninger kun kan ske, hvis der sker en reduktionen i CO<sub>2</sub>-udslip fra flyvningerne. De mål for klimareduktion, som lufthavnen har fremlagt, må som minimum være bindende. Andre lufthavne (f.x Schiphol) har sat et loft over antal flyvninger per døgn og andre lande i Europe har højere takster på flyvninger.

Alle andre sektorer skal reducere CO<sub>2</sub>-udledninger med 70%. Dette må også gælde for Københavns Lufthavn. Regeringen har forpligtet sig til Parisaftalen og må derfor også sikre, at alle lovforslag lever op til principperne i Parisaftalen. Dertil kommer, at flysektoren ikke er omfattet af en politisk drøftet og vedtaget klimahandlingsplan, samt at flybrændstof er afgiftsfritaget. Der er klimamæssigt altså tale om en ureguleret sektor.

Jeg håber, at Transportministeriet vil medtage ovennævnte betragtninger i udkastet til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn.

Med venlig hilsen,

Lotte Pérez Valera Jensen,

Slusevej 3,

2300 København S.

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Cc:** DSB (dsbpost@dsb.dk)  
**Fra:** Isabella Leandri-Hansen (isle@dsb.dk)  
**Titel:** SV: HØRING: Lovforslag om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**E-mailtitel:** SV: HØRING: Lovforslag om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup (Id nr.: 139823)  
**Sendt:** 27-02-2023 08:59

Kære Simone,

DSB takker for hørings muligheden og skal beklage den lidt sene fremsendelse af vores bemærkninger.

DSB's bekymring er ift. ind- og udflyvning fra lufthavnen ikke må påvirke DSB's virksomhed og produktion. Vi har master til kørestrøm i området og der vil komme flere til. Endvidere vil vi have behov for belysning af sikkerheds- og arbejdsmiljø hensyn. Afhængig af hvordan lufthavnen ønsker at forskyde, forkorte og dreje landingsbaner, kan dette få indflydelse, hvis de skal ind over DSB's område.

Ligeledes vil frasalg eller udbygning af terminaler og anlæg på lufthavnens arealer kunne begrænse DSB's virksomhed og produktion, hvis de nye anlæg/bygninger/erhverv er følsomme over for i sær støj og lys, men også andre gener fra DSB's produktion.

DSB har noteret sig, at alle større ændringer, som f.eks. etablering af nye landingsbaner og terminaler, skal have separat godkendelse og har selvstændig høringsproces, som DSB ser frem til at være en del af.

DSB ser frem til den videre proces og til at blive hørt ift. ovenstående problematik.

God dag.

Med venlig hilsen

Isabella Leandri-Hansen  
Direktionsassistent

Koncernsekretariatet, DSB, CVR 25 05 00 53  
Direkte 24689692, E-mail isle@dsb.dk



DSB Rejs med

---

**Fra:** TRM Simone Ritter <sri@TRM.dk>  
**Sendt:** 25. januar 2023 10:56  
**Emne:** HØRING: Lovforslag om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup (Id nr.: 139823)

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høringsbrev.

Med venlig hilsen

**Simone Ritter**  
Specialkonsulent

**Transportministeriet**  
Ministry of Transport  
Bane- og Luftfartskontoret

Frederiksholms Kanal 27 F  
DK-1220 København K

Telefon +45 72 26 70 51

[sri@trm.dk](mailto:sri@trm.dk)

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



---

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk)  
**Fra:** Irene Sommer (irenesommer\_4@hotmail.com)  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 26-02-2023 20:49

---

**Emne:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup

Efter at have boet på Amager de sidste 25 år, kan jeg med ærlighed berette om, at aktiviteterne i og omkring Kastrup lufthavn har ændret sig. Der har sådan set altid været plads til både lufthavnen og borgerne omkring den. Men de senere år, se venligst bort fra corona årene, har lufthavnen med deres aktiviteter fyldt mere med øget støj, og oftere tung diesellugt. Desværre er det ikke længere en selvfølge, at kunne sove med åbent vindue om sommeren, da støjen fra fly sen aften, og rigtig mangen gange efter kl. 24.00, gør det til en umulighed at sove.

Det er med stor bekymring, at skulle se frem til en planlagt udvidelse af lufthavnen aktiviteter. Det undre mig i høj grad, at fagpersoner i kommunal og statslig regi bevist ser bort fra undersøgelser, dokumentation og viden fra andre europæiske lufthavne nærtliggende ved storbyer, hvor alt taler for, i alle aspekter, at det ikke er en bæredygtig eller sund udvikling, af udvide en lufthavn beliggende i en storby. Hvad er mon begrundelsen herfor?

Som nabo til lufthavnen og borger i Kbh S, sidder jeg med en opfattelse af, at der ikke er plads til, at det også handler om menneskernes ve og vel, men i stedet arbejdspladser og profit. Det kan undre at klager over diesellugt, begrundes med vindretningen, motorvejen og nu også Malmø! Miljøstyrelsen, trafikstyrelsen m.fl. acceptere fuldstændigt ukritisk lufthavnens egne undersøgelser og rapporter, samtidig med at os på villavejene oplever, ser og bor i et noget anderledes miljø end lufthavnens egne rapporter oplyser.

Jeg vil opfordre til, at de involverede myndigheder gør sig den umage, at indsamle og undersøge valide oplysninger om projektet. Uvildige oplysninger om konsekvenser omhandlende luftforurening, støj, lugt, grundvandsforurening, indvirkning på menneskerne som bor og opholder sig i nabo-og påvirkningsområderne. Som allerede oplyst er disse oplysninger tilgængelige i andre europæiske lande.

Enhver beslutningstager der stemmer for en udvidelse af lufthavnens aktiviteter, burde spørge sig selv, om de frivilligt vil bosætte sig som nabo til lufthavnen. For lige nu oplever vi, at flere er flyttet væk, og flere taler om at flytte udelukkende på grund af lufthavnen. Det er da sørgeligt og tankevækkende når man ellers tænker på den gode udvikling Amager har gennemgået de sidste 10-15 år.

Med venlig hilsen

Irene Sommer  
Kastrupvej  
2300 Kbh. S.

## Høringssvar

Jeg henvender mig som borger i Tårnby Kommune og nabo til Københavns Lufthavn.

I 2019 flytter jeg og min familie til Kastrup ikke så langt fra Københavns Lufthavn. Vi ønsker lys og luft og en have og valget falder på Klitrose alle, hvor vi forventer vores drømme kan indfries.

Vi er glade for at bo i Kastrup og er selvfølgelig opmærksomme på at støjen fra både motorvejen og lufthavnen vil være en del af pakken, særligt på dage, hvor vinden kommer fra sydøst. Det er til at leve med.

Da jeg bliver opmærksom på lufthavnens udvidelsesplaner bliver jeg bekymret, for det er ikke kun støjen fra lufthavnen, der er en gene ind i mellem, men også lugten eller fuel fra flyene kan være voldsom nogle dage. Jeg går lange ture i lokalområdet hver dag med hunden og vælger nogle gange at vende om og tage en anden rute end den jeg havde planlagt da jeg gik ud ad hoveddøren, alene på grund af lugten fra flyene. Også løbeturene bliver omlagt, hvis lugten er tung.

Vi bruger "banerne" som vi bare kalder Kastrup Boldklubs baner, da vi er en fodboldglad familie. Vores drenge cykler derover selv og mødes med kammerater og spiller bold. På vejen derover cykler de forbi en folkeskole, børnehaver, SFO og tennisbaner.

I forbindelse med udvidelsen af Kastrup Lufthavn har jeg en forventning om, at de rette myndigheder undersøger den "øgede kapacitets" påvirkning af menneskers helbred.

Jeg er dybt bekymret over, at det er borgergrupper og ikke vores demokratiske valgte repræsentanter og lovgivere, der er vores garanter for, at vi ikke udsættes for luftforening og støj, der overstiger anerkendte grænseværdier.

I Tårnby Kommune er der i vid grad konsensus om, at lufthavn skaber værdi for lokalområdet, fordi mange borgere henter deres løn i et af de mange job, der er direkte eller indirekte forbundet med flytrafikken. Det er derfor ikke forventet i lokalmiljøet, at det bliver Tårnby Kommunes valgte repræsentanter, der løfter borgernes bekymringer ind på Christiansborg. Der er på én eller anden måde skabt konsensus om, at lufthavnen skal have rum og mulighed for at udvikle sig for at fastholde en konkurrence position inden for luftfart.

Der er etableret en større fragtcntral, der "øger kapaciteten" til at håndtere pakker = flere flyvninger, mere lastbiltransport = mere forurening.

DHL annoncerer på sin hjemmeside at man forventer i 2023 at kunne håndtere fem gange så mange pakker som i dag!

- **Når den nye hub står klar i 2023, vil logistikvirksomheden kunne håndtere fem gange flere pakker end i dag.**

Der er tale om den største investering, den verdensomspændende logistikvirksomhed DHL Express nogensinde har foretaget i Danmark og i Norden. Investeringen kommer til at få stor betydning for, hvor hurtigt logistikvirksomheden kan håndtere, levere og videresende pakkerne. Med nye super avancerede automatiseringsanlæg vil DHL fremover kunne håndtere knapt 37.000 pakker i timen døgnet rundt i den 26.172 m<sup>2</sup> store bygning (inkl. kontorer). Derfor skal DHL Express, der i november blev kåret til Danmarks bedste store arbejdsplads, forventeligt også ansætte 100 nye medarbejdere.

---

<https://www.dhl.com/dk-da/home/presse/pressearkiv/2019/dhl-express-bygger-en-topmoderne-hub-i-kobenhavns-lufthavn.html>

---

CEO i Københavns Lufthavn Thomas Woldbye udtaler forbindelse med beslutningen om at DHL vælger at slå sig ned i København: *"Luftfragt er afgørende for at fastholde og udvikle Københavns Lufthavn som et vigtigt nordeuropæisk knudepunkt. En udvidelse som den vi nu ser, har været et centralt mål i vores strategi, og vi er meget taknemmelige over, at DHL har valgt CPH for deres nye hub."*

Er denne udvikling/udvidelse af lufthavnens kapacitet undersøgt for luftforeningsskader på borgere og ansatte i lufthavnen?

I oplægget til høringssvaret skriver Transportministeriet følgende

Endvidere foreslås arealanvendelsesbestemmelserne for lufthavnen forsimplet for at give Københavns Lufthavn, Kastrup, bredere ramme for fleksibel planlægning af lufthavnens areal.

Med lovforslaget ændres rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup, og støjcirculære, Fingerplan, kommune- og lokalplaner vil skulle opdateres i overensstemmelse hermed efter lovforslagets vedtagelse.

Som nabo uden at være fagperson indenfor hverken støj- og luftforening eller byplanlægning er det svært at gennemskue konsekvenserne er oplægget til det nye lovgivningsarbejde. Jeg mangler en forståelse for, hvilke myndigheder der har ansvaret for min, mine børns og mine naboers sundhed.

I Trafikstyrelsens Plan for Københavns Lufthavn har jeg læst følgende:

"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:

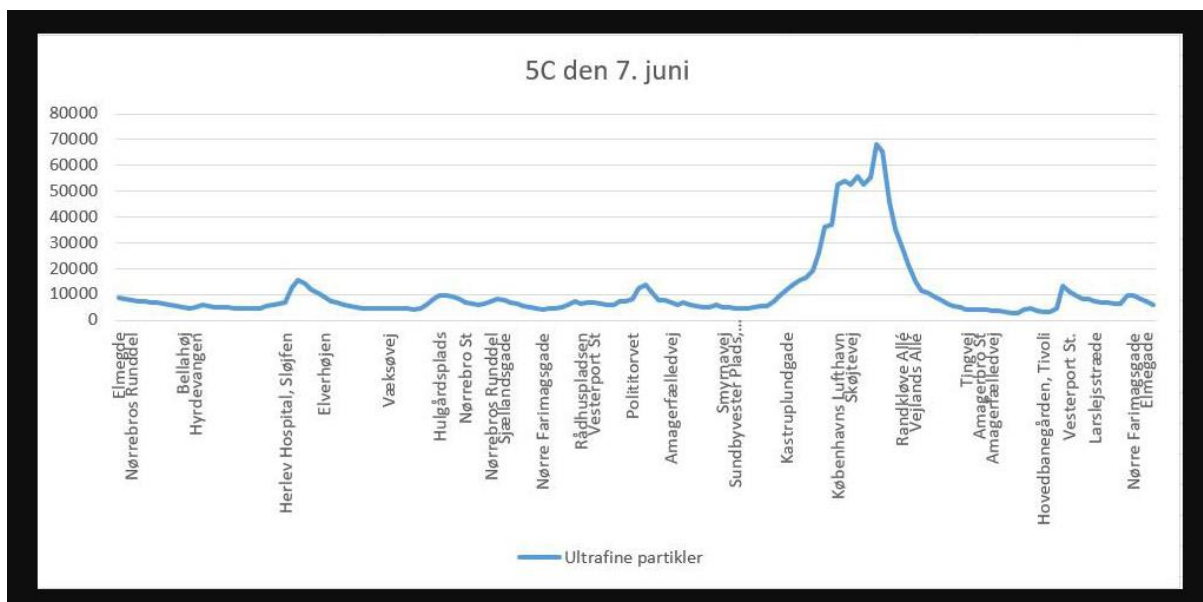
- Revision af Fingerplan samt støjcirculære for Københavns Lufthavn, Kastrup, inkl. miljøvurdering
- Revision af kommuneplan og lokalplan for Københavns Lufthavn, Kastrup, inkl. miljøvurdering
- Miljøvurdering af de konkrete anlægsprojekter, som CPH ansøger om på baggrund af de reviderede rammevilkår

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

**I alt det materiale jeg som lægperson har adgang til og har forsøgt at orientere mig i, kan jeg ikke blive betrygget i, at der er myndigheder, der forholder sig til "kapacitet", som andet end logistik og de praktiske forhold for håndtering på jorden af mennesker og pakker. Er der det?**

Miljøpunkt Nørrebro udgav i december 2019 deres egen rapport i forbindelse med et projekt, hvori de forsøger at udfase dieselmotorer fra bybusdriften og i den forbindelse har de haft luftmålere indsat i bus 5C. De undrede sig over den voldsomme stigning i kurverne over de ultrafine partikler i gaderne rundt om lufthavnen, hvor bus 5C kører. Klide: [https://miljoe-noerrebro.dk/wp-content/uploads/2019/09/Luftforurening\\_rapport\\_CPH.pdf](https://miljoe-noerrebro.dk/wp-content/uploads/2019/09/Luftforurening_rapport_CPH.pdf)

Bevar jordforbindelse: [Renere luft i vores byer, tak - Bevar jordforbindelsen](#)



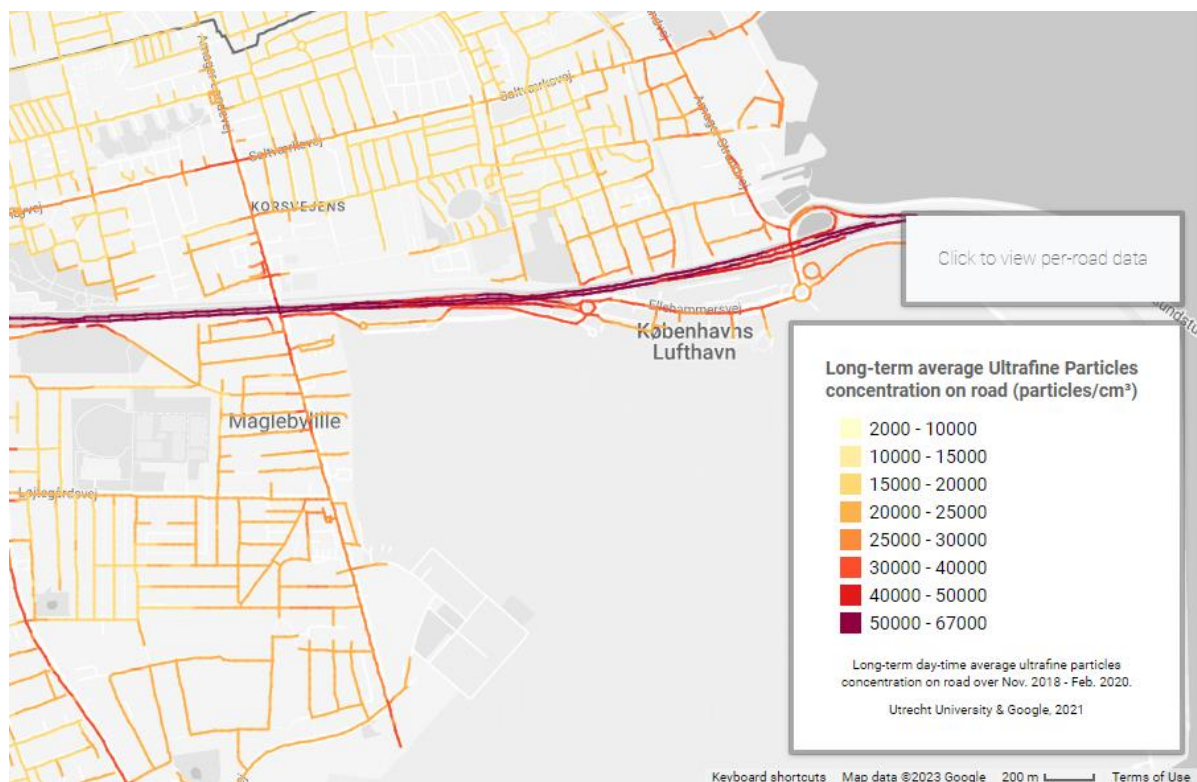
**Det er min forventning at der også foregår en vurdering af antallet af fly der letter og lander. Hvad er "max kapacitet" for påvirkning af borgerne og naturen og klimaet?**

Et projekt hvori Google cars laver målinger af luftforurening omkring lufthavnen ser man et højt tal for ultrafine partikler – hvad viser tallene og hvem forholder sig til dem.

Københavns Kommune og Solutions Lab indgår i samarbejdet, men hvem forholder sig til data vedrørende luftforurening omkring lufthavnen?

Google worked with partners to equip Street View cars with air quality sensing equipment to precisely measure pollution concentrations every second. The data is collected predominantly Monday-Friday, during daytime hours.

Kilde: [Labs - Google Environmental Insights Explorer - Make Informed Decisions \(sustainability.google\)](https://sustainability.google/labs/google-environmental-insights-explorer)



**Er det en del af lovarbejdet at forholde sig til det der foregår i luften og ikke kun hvordan Københavns lufthavn indrettes til at håndtere den øgede kapacitet og udvikling på jorden?**

Det Nationale Forskningscenter for Arbejdsmiljø har i 2019 udgivet en rapport som er en del af et forskningsprojekt, hvor man undersøger de ultrafine partikler fra flymotorers påvirkning på helbredet. Man konkluderer, at der er god grund til

at mindske påvirkningen i arbejdsmiljøet. Det giver rigtig god mening at tage vare på medarbejdernes arbejdsmiljø og undersøge, hvordan man kan beskytte dem mod luftforurening. I samme ombæring ville det være fornuftigt også at se på, hvad der sker uden for lufthavnens hegn, hvor partikler daler ned fra himlen under start og landinger, ligesom de bæres med vinden, når flyene holder i tomgang på de såkaldte standpladser.

---

Partikler fra flymotorer ligner dieselpartikler Ultrafine partikler fra flymotorer har de samme fysisk-kemiske egenskaber som partikler fra dieseludstødning og udløser de samme helbredsmæssige effekter, når de kommer ned i lungerne på mus. Der er derfor god grund til at mindske udsættelsen for partikler fra flymotorer i arbejdsmiljøet.

---

Kilde: [Faktaark 71 Partikler fra flymotorer 2019.pdf](#)

### **Hvilke konsekvenser har det for borgerne at blive udsat for støj og luftforurening?**

Med venlig hilsen,

Helle Q. Joensen

Klitrose alle 14,

2770 Kastrup

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk)  
**Cc:** trm@trm.dk. (trm@trm.dk.)  
**Fra:** kenn hamburger (traffiq@live.dk)  
**Titel:** Hørings svar ang. udvidelsen af CPH Lufthavn Kastrup  
**Sendt:** 26-02-2023 23:49

Egentligt har CPH længe bekymret mig ang . støj , miljø mm

Det kan undrer mig at jeg som vognmand med lastbiler allerede i 2006 blev pålagt at have partikel filtre på hvis Euro normen var under Euro 4 , et filter som ikke var helt billigt .....Dette blev et krav hvis der skulle køres i Københavns Kommune ...men ikke i lufthavnen og det har der aldrig været selvom lufthavnen råder over væsentligt ældre køretøjer på det tidspunkt ...hvordan kan en af Danmarks største syndere indenfor miljøet blive undtaget for dette ???

Ved en udvidelse af CPH specielt fragtområdet flyves der stadig med ældre fly som rent faktisk udleder mere end de gamle lastbiler gjorde ...dertil skal ligges til at de støjer mere og endda er der blevet dispensation til at CPH nu må operere i tidsrummet 23 til 06 fast (ingen vil dog stå ved de har givet den tilladelse) ...førhen var det kun forsinket fly som måtte lande/starte i det tidsrum ...at det nu sker gør bare at flere og flere får ødelagt deres dyre natte søvn (hvilket gir flere sygdomme )

Dernæst kommer en udvidelse af fx fragt området til at skabe mange flere gener end kun fly ...lastbiler i døgndrift til og fra på en Motorvej som er rigeligt belastet i forvejen i nogle tidsrum ...igen mere natte støj til Øens beboere ...

Selv bor jeg tæt på og er født på øen , men de sidste år specielt efter Corona har jeg aldrig oplevet så megen støj og lugt gener som nu , hvilket kan undrer eftersom CPH`s målinger siger noget helt andet ...hmmm ..lidt som at lade ræven vogte høns ...Det er efterhånden sjældent der ikke lugter af fuel i området , det har ikke været sådant før , kun nogle dage om måneden maks ...i dag er det om ugen ...

Så kan vi se et aspekt i CPH udvidelsen ..meget trafik vil fremover være transit trafik , hvilket er trafik som intet har med Danmark at gøre , dette er både på passager siden men også fragt mæssigt set ...skal en storby som København udsættes for det , når det på ingen måde gavner folket eller miljøet omkring??

En anden stor gene er at vi som bor tæt på lufthavnen hverdag er chikaneret af biler som ferie parkere på vores private villa veje ...og dermed skaber et problem for dem som reelt betaler for vejens vedligeholdelse mm ...dette vil også øges væsentligt idet jeg ikke tænker CPH vil indføre gratis parkering til deres kunder ..

Der kan nævnes meget mere , men dette er de store gener en udbygning vil give

Med Venlig Hilsen

Kenn Hamburger

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk)  
**Fra:** Sanne Martini (sannemartini@hotmail.com)  
**Titel:** Høringssvar ang. udvidelse af CPH  
**Sendt:** 26-02-2023 15:29

Overordnet mener jeg ikke, at de lokale miljøkonsekvenser er ordentligt behandlet i lovforslaget. Paragraf 5 henviser til at miljøkonsekvenser kan behandles senere. Reduktion af støj, luftforurening og sikring af grundvandet må være en del af lovforslaget fra starten.

Københavns Lufthavn er en af de mest bynære lufthavne i Europa. I andre storbyer ligger lufthavnen længere udenfor byen. Det kan ikke passe, at så bynær en lufthavn skal være nordisk hub for fragt og betjene et stort antal transitpassagerer. Der må tænkes i andre løsninger, f.eks. en satellit for fragtflyvninger i et område, hvor der ikke bor så mange børnefamilier og er skoler, børneinstitutioner og udendørssportsarealer. Andre lufthavne, f.eks. Schipol, har et loft over antal fly per døgn. Dette kunne være en mulighed, hvor lufthavnen ville kunne give "passagerne en god oplevelse med et sammenhængende terminal-område", som de skriver; og samtidig beskytte borgerne mod mere støj og luftforurening.

Den store vækst i antal flyvninger, og at der med lovforslaget banes der vejen for en yderligere vækst samt at standpladserne nær ved Kastrop og København udbygges, bekymrer mig. Der er en stor risiko for, at dette vil påvirke støj og luftforureningen i området. Støj, lugt og luftforurening må undersøges grundigt inden, at loven vedtages. Den VVM som er lavet er mangelfuld.

### Støj

Støjgrænserne i Danmark er 58 db. Men alligevel må lufthavnen støje om natten op til 80 db. Det er særligt fragtfly, som er ældre og mere støjende, som flyver om natten. Det forstyrrer nattesøvnen. WHO har kritiseret de danske støjgrænser på 58 db for at være for høje, da det kan skade helbredet med støj. Ny forskning viser, at støj kan give kræft og demens. Jeg mener, at den reelle støj omkring Københavns Lufthavn må undersøges grundigt før lovforslaget vedtages. Der må sikres en ordentlig kontrol med støjen fra lufthavnen, hvor det ikke er lufthavnen selv, som står for det. Derudover har andre lufthavne i Europa f.eks. Hamborg, Frankfurt og München forbud mod flyvninger om natten. Dette burde også indføres i København.

### Gener ved øget fragtflyvning

Fragtflyvning foretages ofte om natten, hvor særlige støjensyn skal tages. Dette burde helt stoppes i så stor nærhed til beboelsesområder. Såfremt der skal flyves fragt skal der indføres strenge støjkrav og night curfew. Øget frekvens af fragtflyvninger betyder også øget tung trafik med fragt til og fra lufthavnen. Dette er yderligere miljøbelastende og giver i forvejen store problemer med tilkørsel via Kystvejen, idet det besværlig gør kørsel til og fra Dragør i urimelig grad. Denne trafik bør mindskes og ikke øges. Fragtflyvninger burde i det hele taget lægges i et ikke beboet område, hvor generne ville være begrænsede. I det hele taget tyder intet på at der er behov for yderligere fragtkapacitet, idet flere og flere fravælger flyfragt. Øget fragtkapacitet vil også nødvendiggøre større fragtkapacitet, som igen medfører uønsket og uheldig miljøbelastning og yderligere skæmme området omkring Kystvejen og yderligere trafikbelastning til og fra terminalerne - både personale og fragt.

### Grundvand

Lufthavnen har i årevis forurennet grundvandet og drikkevand i Tårnby og Dragør med PFAS. Denne sag må afsluttes inden, lufthavnen kan få lov til at gennemføre så stort et byggeprojekt. Lufthavnen må vedkende sig sit erstatningsansvar ellers risikerer regningen at ende hos borgerne.

### Biodiversitet og natur

De naturmæssige konsekvenser er alt for overfladisk behandlet i loven og i VVM'en. Der står i VVM'en, at "arealer plejes og vedligeholdes løbende og bevidst med henblik på at undgå tilstedeværelse af fugleliv eller plantevækst, der kan udgøre en risiko for flysikkerheden." Endvidere står der i VVM'en står, at det kun er inde på lufthavnens område, at der på denne måde bevidst begrænses biologisk mangfoldighed. Men der er flere observationer af, at der i områderne udenfor lufthavnen er færre insekter og at viben over de senere år nærmest er forsvundet. Det burde derfor undersøges grundigt om bekæmpelse af insekter og fugleliv på lufthavnens områder påvirker områderne udenfor lufthavnen. Den indflydelse, som væksten i antal fly, både passagerer og fragt, vil have på Natura 2000-område 142 eller Natura-2000 område 143 samt fredede og rødlistede arter, må vurderes i en grundig VVM inden loven vedtages.

### Ejendomspriser

Hvis flytrafikken og støjen stiger yderligere, er der en risiko for, at huspriserne falder. Undersøgelser fra Skrydstrup flyveplads viste at hvis flystøjen stiger en db, så falder huspriserne med 0,5-1,1% (<https://www.jv.dk/haderslev/300-siders-laesning-klar-til-naboerne-Rapport-om-miljoekonsekvenserne-af-F-35-er-klar/artikel/2733416>). Jeg bor tæt på lufthavnen og risikerer, at min bolig falder i værdi. Derfor mener, jeg at en kompensationsordning må etableres for os, som bor tæt ved lufthavnen.

### Myndighederne må stille krav til lufthavnen og uvildig kontrol

Udover at lave grundige undersøgelser af støj og luftforurening, må der også sættes krav til lufthavnen, sådan at stigningen i antal fly ikke medfører, at støj og luftforureningen øges til skade for børn og voksne i området. Lufthavnen skriver, at nye og moderne fly støjer mindre. Myndighederne må gennem krav sikre, at det reelt er disse fly, som kommer til at flyve fra Københavns lufthavn.

Med den stigende opmærksomhed på forurening og de sundhedsmæssige konsekvenser, som f.eks. PFAS sagen er et eksempel på, må der som et minimum laves grundige undersøgelser af støj og luftforurening i områderne omkring lufthavnen samt være grundig og uvildig kontrol med lufthavnen inden en yderligere stigning i passagerer og fragtflyvninger tillades og inden loven om et omfattende byggeri i lufthavnen vedtages.

Som borger og nabo til lufthavnen er vi nødt til at have en garanti for, at der fra myndighederne føres grundig og uvildig kontrol med en så stor virksomhed og forurener, som lufthavnen. Den nuværende kontrol er svært gennemskuelig, og vi føler ikke, at vi har et godt overblik over, hvilke myndigheder, der er ansvarlige for kontrol med støj, luftforurening og grundvand.





**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Per Ruby (perruby@yahoo.dk)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 27-02-2023 16:18

Til transportministeriet.

Vedr. udvidelsen af Københavns lufthavn.

Alt stritter i den forkerte retning ved udvidelse af Københavns lufthavn. Dette både med hensyn til udvikling af København som en renere by, en mere rummelig by, nedbringelse af forurening samt nedbringelse af udledning af CO2.

Alt flyve er og bør være den sidste løsning inden for transport da det er den mest belastende form for transport. Yderligere er forureningen se enorm og placeret så tæt på hovedstaden som den er.

Sats i stedet for en elektrificering af jernbanenettet,

MVH

Per Ruby  
Storedal 6  
2770 Kastrup

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Susanne Erlandsen (eskamp.erlandsen@gmail.com)  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 28-02-2023 14:04

Vi siger NEJ tak til mere udvidelse og støj fra Københavns Lufthavn.

Særligt LUFTforureningen er stærkt bekymrende for beboerne i området.

--

Venlig hilsen  
Susanne og Søren Erlandsen  
Grækenlandsvej 128  
2300 København S

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Thomas Junker (fuglsangjunker@yahoo.com)  
**Titel:** Høringssvar vedrørende udbygningen af Københavns Lufthavn  
**Sendt:** 28-02-2023 14:31

Hej

Jeg syntes udbygningen af Københavns Lufthavn er en rigtig dårlig ide.

Som en af de nærmeste naboer er vi voldsomt generede af de flere natteflyvninger, som "dagligt"/natligt bliver foretaget. De bruger de tværgående baner, som forstyrre nattesøvnen voldsomt for vores familie med 3 børn. desuden larmer de natlige transportfly mere end andre fly.

Derudover vil en udbygning helt sikkert også generere mere forurening for os omkringboende. Det kan ikke undgås at der kommer mere forurening, hvis man øger fra 22 mill. til 40-50 mill. årlige passagerer.

Desuden starter flere fly, også meget små fly i starten af banen, som går i retning af Øresund. Det skønnes, at der er ikke er behov for en så lang startbane for de meget små fly, men det skaber en voldsom ekstra larm i St. Magleby, hvor de ikke er noget støjværn. Der er til gengæld blev udvidet med dobbelt støjvolde langs Ndr. Dragørvej, hvor der til gengæld ikke bor mange mennesker.

Vi mangler i den grad støjværn i St. Magleby. Det bør både være støjvolde samt levende læhegn, som kan dæmpe lyden. Dette bør opprioriteres!

Håber I tænker på naboerne i denne sag.

PS. Stilstand er ikke det samme som afvikling.

Mvh  
Thomas Junker med familie  
St. Magleby.

# GREATER COPENHAGEN

**Transportministeriet**  
Frederiksholms kanal 27 F  
1220 København K

Nørregade 7B, 3. sal  
DK-1165 København K

E info@greatercph.com  
W greatercph.dk

Høringssvar sendt til:  
sri@trm.dk, toa@trm.dk  
og trm@trm.dk.

24 februari 2023

## **Høringssvar: Forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup**

Mobilitet og tilgængelighed - regionalt og internationalt – er afgørende for, at arbejdstagere kan søge job, og at virksomheder kan få de medarbejdere, de har behov for i hele metropolregionen Greater Copenhagen. Københavns Lufthavn er Skandinaviens største lufthavn med mere end 180 internationale destinationer. Lufthavnens fortsatte udvikling afhænger af en udbygget hub-funktion og forbedret tilgængelighed lokalt, regionalt og internationalt. Mere end 60 % af alle lufthavnens passagerer bruger kollektiv trafik til og fra lufthavnen fra begge sider af Øresund. Københavns Lufthavn er hermed et fælles trafikalt knudepunkt for Danmark og Sydsverige, hvor internationale forbindelser er afgørende for at skabe en attraktiv metropolregion.

Lufthavnen er ved at være tilbage til tiden før Corona-pandemien med mere end 30 mio. passagerer årligt og udviklingen i antallet af flyrejsende stiller krav om løbende tilpasning af kapaciteten. Samtidig stiller udfordringer med klima og miljøkrav til en acceleration af den grønne omstilling af lufthavnen og luftfarten. I Greater Copenhagen bakker vi derfor op om at Københavns Lufthavns masterplan og klimastrategi bliver realiseret og imødekommer fremtidens kapacitetsbehov inden for Københavns Lufthavns nuværende areal.

I Greater Copenhagen er vi positive over for, at en ny lovramme gør det muligt at forskyde lufthavnens tværbane, der benyttes sjældent og primært under særlige vejrforhold. Det vil frigive plads til at udvikle lufthavnen under ét tag, så der forsat vil være sammenhæng mellem terminalerne og direkte adgang fra terminalerne til tog, bus og metro.

En effektiv, moderne lufthavn med en robust økonomi understøtter samtidig mulighederne for at investere i den grønne omstilling og indfri Københavns Lufthavns ambitiøse klimamålsætninger og EU's krav om brug af bæredygtige brændstoffer (SAF), hvor et passagerbidrag kan bruges til at udvikle grønne brændstoffer.

# GREATER COPENHAGEN

Nørregade 7B, 3. sal  
DK-1165 København K

E info@greatercph.com  
W greatercph.dk

Vi bemærker, at støjkraevne ikke bliver lempet for Københavns Lufthavn med denne lovændring og at der stadig arbejdes på at nedbringe støjgener og forbedre luftkvaliteten for lufthavns naboer. I perioden 1994-2019 er antallet af støjramte boliger reduceret med mere end 80 pct., og ved at forkorte lufthavnens tværbane stopper det for, at fly kan lette og lande ind over land. Det vil få en betydning for nærmiljøet og for resten af Greater Copenhagen.

## **Om Greater Copenhagen**

*Greater Copenhagen er en samarbejdsorganisation for vækst og udvikling i Nordens største metropolregion med 4,4 mio. indbyggere i Sydsverige og Østdanmark. Via alliancer og pilotprojekter bygger vi fundamentet for fremtidens vækst og velfærd.*

*Greater Copenhagen skal være et globalt center for vækst, bæredygtige løsninger og innovation. Greater Copenhagen blev stiftet i 2015 og omfatter Region Skåne, Region Halland, Region Hovedstaden, Region Sjælland og samtlige 85 kommuner i den svensk-danske geografi.*



Tue David Bak,  
Managing Director,  
Greater Copenhagen

---

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Cc:** Statsministeriet - Hovedpostkasse (stm@stm.dk), overborgmester@kk.dk (overborgmester@kk.dk), FM (fm@fm.dk), Folketingets Oplysning (Folketinget@ft.dk), Indenrigs- og Boligministeriet - Hovedpostkasse (im@im.dk), SIM - Hovedpostkasse (sim@sim.dk)  
**Fra:** David Neil Kristensen (david.neil.kristensen@gmail.com)  
**Titel:** FLYT KASTRUP LUFTHAVN TIL EN NY LUFTHAVNS-Ø SYD FOR AMAGER !!!  
**Sendt:** 17-02-2023 10:40  
**Bilag:** LUFTHAVN.jpg;

David Neil Kristensen  
Østrigsgade 8, 4 sal.  
2300 København S.  
Danmark

17 - 2 - 2023

Til Ministeren og Ministeriet

Trafikministeriet

Statsministeren

FLYT KASTRUP LUFTHAVN TIL EN NY LUFTHAVNS-Ø SYD FOR AMAGER !!!

Det foreslås hermed at man flytter Kastrup Lufthavn til en ny lokalitet, nemlig en ny lufthavns-Ø syd for Amager.

Dette fordrer at man anlægger en ny Ø syd for Amager, en lufthavns-Ø, og det skulle vel ikke være så vanskeligt for Danmark. Når man kan anlægge Lynetteholmen, kan man vel også anlægge en lufthavns-Ø syd for Amager.

Anlæg af en ny Ø til lufthavns-Ø syd for Amager vil have en masse fordele og ingen ulemper.

- 1) Der vil være mindre miljøbelastning, mindre støj og mindre forurening.
- 2) En helt ny lufthavn syd for Amager vil betyde større sikkerhed for flytrafikken, faren for at et fly falder ned bliver formindsket.
- 3) Amager har brug for arealer til nye boliger og til erhverv, dette vil grunden efter Kastrup Lufthavn være udmærket og velplaceret at overdrage til

boliger og erhverv, vel at mærke hvis ikke det bliver dyrt slum.

4) Mange af de nuværende bygninger er ikke moderne og virker forældede.

5) Udgifter til en ny lufthavns-Ø syd for København kan dækkes helt eller delvist med indtægter for grundsalg til boliger og erhverv.

6) Fremtiden kalder på moderne lufthavne og ikke Kastrup Lufthavn som det ser ud i dag.

7) Kastrup Lufthavn er forældet og ikke miljø sikret.

8) Udgifterne til en moderne up to date lufthavn vil være mindre end det nuværende forældede Kastrup Lufthavn.

Som det ses i det ovenstående er der en masse fordele, hvis man anlægger en ny lufthavn syd for Amager, ikke kun for Amager men for hele Danmark og sådan set hele Verden.

Anlæg af moderne lufthavne kræver at der politisk vilje og moderne politikere.

Husk at belønne gode forslag og gode indlæg økonomisk.

På forhånd tak.

Med venlig hilsen

David Neil Kristensen

[david.neil.kristensen@gmail.com](mailto:david.neil.kristensen@gmail.com)



Faktaark



Borgergruppen  
mod  
lufthavnsforurening  
CPH Uden Udvidelse

# Hvilke konsekvenser vil udvidelsen have for beboerne på Amager?

Lufthavnen udvider kapaciteten til det dobbelte. Som beboer på Amager kan man forvente at mærke den stigende lufthavnstrafik på flere måder.

## **Stigende støj- og luftforurening**

I 2022 var der 22 millioner passagerer i lufthavnen. Med udvidelsen vil kapaciteten stige til 40 millioner - med mulighed for yderligere at udvide til 60 millioner. Det forventes at føre til en markant stigning i støj- og luftforureningen.

## **Støjgrænser om natten ændres**

For at kunne gennemføre udvidelsen skal de nuværende støjregler lempes, fx er der i en grænse på 80 db i tidsrummet 23 til 06. Denne grænse ændres i forbindelse med udvidelsen af lufthavnen.

## **Flere ultrafine partikler. Øget risiko for kræft og hjertekarsygdomme**

Forureningen med ultrafine partikler i området omkring lufthavnen er større end Rådhuspladsen, viser målinger. Ultrafine partikler er de mest sundhedsskadelige og øger blandt andet risikoen for hjertekarsygdomme og kræft.

## **Fordobling af fragtflyvninger**

Københavns Lufthavn er den største fragtlufthavn i Nordeuropa. Med en udvidelse vil lufthavnen mere end fordoble fragtkapaciteten. Det vil især betyde flere flyvninger om natten.

## **Lufthavnen overholder ikke WHO's grænser for støj**

Verdenssundhedsorganisationen anbefaler at støj fra lufthavne ikke overstiger 45 db. Grænsen for Københavns Lufthavn er 55 db. Decibelskalaen er logaritmisk - derfor svarer en forskel på 10 db til en tredobling af lydstyrken.

## **Skoler, institutioner og titusindvis af boliger udsat for støj- og luftforurening**

Der er få hundrede meter fra lufthavnens start- og landingsbaner til sportsfaciliteter, institutioner og skoler, hvor børn og unge udsættes for luftforurening.

**Send hørings svar til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) senest 26. februar**



**DRAGØR**  
KOMMUNE

11. april 2023  
Side 1 af 1  
Ref laerken  
**Center for Plan,  
Teknik og Erhverv**

Kirkevej 7, DK 2791 Dragør

---

Transportministeriet  
Att. Simone Ritter  
Frederiksholms kanal 27 F  
1220 København K

Fremsendt pr. mail til [sri@trm.dk](mailto:sri@trm.dk), [toa@trm.dk](mailto:toa@trm.dk) og [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk).

## Supplerende høringssvar

Dragør Kommune sendte den 24. februar 2023 et høringssvar i forbindelse med høring over udkast til forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup. Høringssvaret er vedlagt som bilag. Høringssvaret blev sendt med forbehold for, at Dragør Kommunalbestyrelse godkendte indholdet på deres møde den 30. marts 2023, hvilket de nu har gjort.

Dragør Kommune vil i den forbindelse supplere det fremsendte høringssvar, med en bekymring for at motorstøj og lugtgener fra flyafprøvninger kommer for tæt på boligerne i Dragør og, at det derfor bør flyttes længere væk.

Derudover er kommunen blevet opmærksomme på, at lufthavnen har indsendt høringssvar til lovforslag om lufthavnen, hvor de ønsker at få inddraget en del af deres areal, der er beliggende i Dragør Kommune, i det kortbilag der medfølger til lovforslaget. Arealet er en del af det nye landsplandirektiv fra december 2021 som udlægger et større område til erhvervsudvikling i Dragør Kommune.

Dragør Kommune vurderer, at det muligvis kan vanskeliggøre en samlet planlægning og udvikling af hele erhvervsområdet bl.a. i forhold til tidsperspektiver i planlægningen, og sikring af en samlet karakter i området, herunder den overordnede vejføring, hvis lufthavnens område ikke indgår i den nye lokalplan for området.

---

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** [REDACTED]  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 26-02-2023 13:00

Høringssvar - Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup

Til [sri@trm.dk](mailto:sri@trm.dk), [toa@trm.dk](mailto:toa@trm.dk) og [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

Jeg er meget skeptisk ved en yderligere udvidelse af lufthavnen.

Jeg bor på den anden side af lufthavnen, på [REDACTED], og de seneste 10 år, er støj, lugtgener og partikelforurening blevet værre.

Hvordan skal beboere og natur kunne kapere en udvidelse med flere fly og passagerer? Vi taler en fordobling fra 30 mill. til et fra CPH ønske om 60 millioner.

Om sommeren er det ikke mere gul pollen jeg tørrer af på mine udendørsmøbler og paneler indenfor - det er SORT, og det indånder jeg og vi!

Medarbejdere på forpladserne får godkendt kræft i fx hals som arbejdsskade nu, da flypartikler beviseligt er kræftfremkaldende, er staten og lufthavnen beredt på de søgsmål af erstatning der snart vil komme fra omkringliggende beboere mon?!

Vi kan ikke mere sove om natten for støj fra gamle fragtfly. Hvorfor er kommunen og staten og CPH så pengeliderlige, at vi tillader fragtfly om natten - og derfor nu er blevet hub for stort set alle fragtfly om natten i Europa, da INGEN andre lande tillader dette.

Vi har insisteret i skræddersyede ørepropper, flyttet soveværelse, går til stresscoach osv, for at kompensere for interval vækning om natten, er det rimeligt?

Her er nogle yderligere af mine bekymringspunkter, som jeg ikke mener er belyst ordentligt:

1)

Er det korrekt Danmark tillader højere støj fra lufthavnen over tæt bebyggede områder, end andre europæiske lande. 80 dB mod 60 dB ?

2)

Hvis ja, hvorfor?

3)

Er det korrekt, at de fleste europæiske lufthavne forbyder fragtfly om natten ind over tæt bebyggede områder?

4)

Hvis ja, hvad er argumentet for at tillade det ind over Kastrup/ Dragør?

5)

I forhold til partikeludledning/forurening som beviseligt er kræftfremkaldende, hvad er så argumentet for IKKE at gøre noget for at mindske dette indenfor KoRT tid i disse områder (se punkt 4)?

6)

Partikelforurening. Flere medarbejdere på pladserne i Lufthavnen får løbende kræft og godkendt dette som arbejdsskade - og dermed erstatning.

Er staten forberedt på søgsmål om erstatning fra omkringliggende beboelser og deres beboere, der udsættes for samme forurening?

Og, er der en beregning der viser hvad erstatninger kommer til at koste, kontra hvad det vil koste at mindske partikelforurening (forbyde fragtfly om natten, overdække, forbyde gamle flytyper osv)?

7)

Det logiske valg for at mindske generne og koncentrationen af partikel/støjforurening, ville have været at placere en charter lufthavn i Roskilde, og derfor dele byrden.

Roskilde fik gjort stor modstand om dette, og derfor blev placeringen desværre i København.

Miljøministeriet ved hvad den massive forurening betyder for beboere i området, kortere levetid, kræft, stress, hjerteproblemer m.m.

Hvad er planen for at gøre noget ved dette?

9)

Er det korrekt, at CPH selv bestemmer hvor bilerne der måler støj og forurening skal placeres?

Jeg har nu læst alle rapporter og bilag tilsendt fra miljøministeriet på dette, yderligere bekymringer/spørgsmål :

10)

Konklusionen i stigning af NO'er m.m. skyldes hovedsageligt vindretning, eller udefrakommende partikler fra andre lande, eller andre trafikårer? Er dette auditeret af mst og korrekt, det lyder som ansvarsfraskrivelse?!

11)

Antallet af boliger/personer generet af støj over grænseværdien 55db er halveret, uden, at der er gjort nogen tiltag fra CPH side. I hvert fald, er der ingen forklaring eller dokumentation på dette fald?

Bekymrende der ikke er stillet spørgsmål til dette!

12)

Klager over støj (over 800), er ikke specifikke nok, hvorfor man ikke kan behandle disse. Hvad skal en klage over støj mere indeholde end tidspunkt, placering og så, at der er en støjgene? Jeg er bekymret!

13)

I det hele taget er alle værdier faldende siden CPH begyndte at måle jvf. egenkontrol. Blot ved at CPH egenkontrol er indført? Bekymrende at miljøministeriet accepterer denne præmis!

14)

Citat: "CPH har en række støjkrav til lufthavnens aktiviteter". CPH sætter altså selv de krav de skal leve op til, og ikke Miljøstyrelsen eller EU? Jeg ønsker at se en auditrapport på CPH med 0 violations, ikke deres påstand, bekymrende!

15)

Miljøgodkendelsen er mange år gammel, der henvises endda til tal fra 2014/2015?

Ovenstående er blot et lille uddrag af de mange spørgsmål det tilsendte genererer og som jeg håber kan blive belyst under dette høringsvar.

Jeg er som De kan læse, imod udvidelsen af lufthavnen.

Med venlig hilsen

████████████████████

██████████  
2770 Kastrop, Tårnby

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)

Fra: [REDACTED]

Titel: Høringssvar

Sendt: 25-02-2023 13:23

Til rette vedkommende.

Jeg har boet på Amager i 17 år og jeg har på egen, og min families krop oplevet hvordan støj- og luftforurening bidrager meget negativt til vores sundhed, allerede med den nuværende aktivitet i Københavns lufthavn. At forestille sig hvordan det vil blive, hvis aktiviteten øges, tør jeg slet ikke tænke på! Når vi går ud af døren, hænger der ofte en tæt fuel-stank i luften. Der er ofte en vanvittig larm eller som minimum en lidt fjernere høj brummen fra fly der varmer op, letter og lander.

Mine børn har døjet rigtig meget med astmatisk bronkitis, lungebetændelser og astma og jeg er ikke et sekund i tvivl om at luftvejssygdomme i lufthavnens nærområde må have en øget hyppighed og anderledes karakter. Vores mentale helbred må også blive påvirket i og med vi aldrig kan gå en tur udenfor, uden at skulle høre på støj. Det forringer virkelig livskvaliteten!

Jeg er bekymret som aktiviteten er nu, og jeg bliver kun endnu mere bekymret over at tænke på en fremtid på amager med mere støj- og luftforurening.

Hvornår skal Københavns lufthavn stå til ansvar for det? Jeg er så vred over at de bare kan fortsætte med at ignorere nærmiljøet, fordi nogle politikere giver dem carte blanche til hvad som helst. Jeg er klar over de bidrager til økonomisk overskud og vækst, men I bør se økonomi i et større perspektiv. Syge amagerkanere koster kassen for samfundet, så jeg tror ikke på der er et reelt overskud.

Flyt lufthavnen eller byg en større et sted som ikke er så bynært.

[REDACTED]  
[REDACTED]  
2770 Kastrup

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)

**Fra:** [REDACTED]

**Titel:** Høringssvar vedrørende udbygningen af Københavns lufthavn.

**Sendt:** 25-02-2023 12:45

Jeg flyttede til Amager, [REDACTED] i 2011.

Flystøjen var til at bære og jeg kunne sidde på min altan og nyde livet.

Efterhånden som årene gik, blev begge dele utålelige. Jeg skrev til CPH, som svarede tilbage, at jeg nu også kunne høre operationerne på landjorden. Det var årsagen.

Lugten af brændstof, når jeg gik ud på altanen forværredes også år efter år.

Jeg fik en stressrelateret hjertelidelse, og blev nødt til at flytte i 2020. Den er i ro nu

Desværre måtte jeg efterlade noget af familien derude. Børnebørn på [REDACTED].

De sidste gange, jeg hentede barn derude kunne jeg skære i luften, føltes det, så meget stank der. Og, det er efterhånden almindeligt kendt, at forurening påvirker hjerner, selv efter kort tid.

Ambitionerne om udbygningen giver kun grund til endnu mere bekymring for ALLE, der bor i nærheden og i særdeleshed børnene, der ikke selv har et valg om, hvor de vil bo og hvor de skal passes i institution og gå i skole.

Pengebegærlighed og ambitioner hos visse mennesker, også statens, er det vigtigste her.

Det har i al fald intet med menneskelighed at gøre.

Påvirkninger derudefra er mere end frygtelige også uden udbygningen.

Og flyene holder i kø, for at lette. Det må, alt andet lige, give meget mere udstødning, da de er længere tid om at komme i luften.

[REDACTED]  
[REDACTED]  
2830 Virum.

[Sendt fra Yahoo Mail på Android](#)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)

Fra: [REDACTED]

Titel: Høringssvar

Sendt: 24-02-2023 16:37

Kære TRM

Jeg oplever som borger, at lufthavnen støjer og lugter. Det er allerede mere end nok, og jeg er bekymret for min egen og mine børnebørns sundhed - Ja, selvfølgelig alle os Amarikaneres sundhed men særlig børnenes. Jeg synes derfor ikke, at lufthavnen skal have lov til at udvide med dobbelt så mange flyvninger, som følge af vækst i både passagerer og en masse mere fragt.

Det er desuden noget svineri at udvide kapacitet til flytrafik i en tid med galloperende klimakrise. Flybrændstof er ikke og vil aldrig blive miljøvenligt.

CPH er en af de mest bynære lufthavne i Europa. I andre storbyer ligger lufthavnen længere udenfor byen. Det forpligter synes jeg. Og derfor er det uhørt at forestille sig at vi skal belemres med endnu flere afgange. Det kan alt andet lige kun betyde mere støj og luftforurening.

Nogle dage er støjen så generende at den driver mig til vanvid. Og nogle nætter får jeg dårlig lukket et øje. Nu er jeg bare en gammel kone og kan tage mig en eftermiddagslur men husker tydeligt hvordan det var at skulle være frisk og virke på arbejde efter sådan en nat. Jeg bor i Søvang og det er jo i udkanten og ikke det værst plagede område, så jeg tænker og føler med alle de der bor tættere på.

Venlig hilsen

[REDACTED]

[REDACTED]

Dragør



---

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** [REDACTED]  
**Titel:** Høringssvar vedrørende udbygning af Københavns Lufthavn  
**Sendt:** 24-02-2023 15:32

Jeg har boet på Amager i snart tyve år og de seneste ti år i Sundbyøster. Vi oplever gener fra lufthavnen i form af larm fra fly, der flyver hen over vores hus, ofte lavtflyvende. Når vi åbner døren, er der overskyede dage, hvor alt lugter råddent og usundt. Og når jeg på cykel befinder mig endnu tættere på lufthavnen, fx ved svømmehallen på Kamillevej, kan luften være så tyk af os, at jeg må tage mit tørklæde op for munden. Der er børn, der spiller fodbold på plænerne derude - det er mig ubegribeligt, at det kan foregå!

Vi har selv børn, der har udviklet allergier, og jeg har fået konstateret KOL som 46-årig uden nogensinde at have røget en cigaret. Min bekymring for den partikelforurening, som jeg selv oplever dagligt, er så stor, at jeg overvejer at sælge huset og flytte.

Det er simpelthen komplet uansvarligt, det der foregår. Hvem tager ansvaret for de helbredsmæssige konsekvenser og står på mål for alle de sager, der kommer til at dukke op om 10 år? Vi er tusindvis af mennesker, der dagligt udsættes for partikelforurening svarende til en motorvej. Det er sundhedsskadeligt, og konsekvenserne venter. Det gælder især børnene, der er særligt påvirkelige. Ingen bør gamble med deres helbred!

Bor du selv tæt på lufthavnen, eller er du villig til selv at flytte til Tårnby og leve i støj- og partikelgener, der langt overstiger det anbefalede? Står du på mål for de helbredssager, der kan dukke op de næste ti år, når tilfældene af allergier og lungesygdomme begynder at stige på Amager?

Træf ikke dårlige beslutninger med så store skadelige konsekvenser for andre.

Mvh. [REDACTED]

---

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** [REDACTED]  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.  
**Sendt:** 24-02-2023 13:00

Mit navn er [REDACTED], jeg er 47 år og bor i 2770 Kastrup med min datter på 15 år.

Jeg skriver dette grundet en ekstrem bekymring omhandlende den massive støj og partikelforurening, som borgere i 2770 Kastrup bliver udsat for af Københavns Lufthavne.

**2-4 dage ugentlig er der på nuværende tidspunkt en ekstrem støj der giver sig til udtryk i en konstant hulen (flere timer ad gangen) fra flymotorer og en massiv rungende støj ved fly der letter og lander i lufthavnen. Så grælt at vindfang på altaner står og ryster.**

**En støj der opleves som ekstrem stressende for borgeres hverdag.**

**2-4 dage ugentlig ligger der en massiv stank af fuel over 2770 Kastrup.**

**Denne partikelforurening gør det umuligt at kunne lufte ud i vores boliger grundet den massive stank af fuel.**

**Ofte kan denne partikelforurening smages på tungen, hvor der også føles en prikken på tungen og en kvalmende fornemmelse opstår.**

**Dette er dybt alarmerende.**

**Børn der færdes i skolegårde tæt op ad lufthavnen bliver konstant udsat for partikelforurening!**

**Børn i vores daginstitutioner der dagligt sover udendørs og færdes på legepladser dagen lang, er konstant udsat for partikelforurening!**

**Børn der dagligt spiller fodbold på vores baner lige op ad lufthavnen bliver konstant udsat for partikelforurening!**

**Og dermed øget risiko for kræft og hjertekarsygdomme!**

**Støj og partikelforurening foregår også om natten, dette er meget generende for nattesøvnen som ofte bliver afbrudt.**

**Meget bekymrende, især når man til sommer bliver nødt til at søve med åbne vinduer grundet varmen at man samtidig vil blive forgiftet af støj og partikelforurening 24 timer i døgnet og dermed en ekstrem øgning i risiko for kræft og hjertekarsygdomme**

Uforstående at man så samtidig fra Lufthavnens og statens side ønsker at udvide kapaciteten i lufthavnen!! Som vil føre til yderligere støj og partikelforurening.

København Lufthavn er en af de mest bynære lufthavne i Europa. I andre storbyer ligger lufthavnen længere udenfor byen. Det kan ikke passe, at så bynær en lufthavn skal være nordisk hub for fragt og betjene et så stort et antal transitpassagerer. Der må tænkes i andre løsninger, som andre lande har gjort!!

Dette er dybt uansvarligt!!

Hvordan kan man overhovedet overveje at udvide en lufthavn så tæt på tæt beboet område!!

**Stop det forureningsvanvid!!**

Mvh

████████████████████  
████████████████████

2770 Kastrup

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)

**Fra:** [REDACTED]

**Titel:** Høringssvar Københavns lufthavn

**Sendt:** 23-02-2023 05:15

Her min bekymring i fat udvidelsen af Københavns lufthavn.

Disse gener er allerede udtalte og jeg frygter for mit og min families helbred:

- Fuel, lugten er meget slem. Den sidder i vasketøjet, dyrenes pels og vinduer må holde lukket adskillige dage hver uge.

- trafikstøjen fra biler er konstant og allerede nu alene på Saltværksvej på over 8.000 køretøjer.

- flystøj (skærende lyd fra bremses?) er voldsom og meget generende.

Fly flyver lavt og ofte ind over min bolig, det utrygt og støjende

Jeg har personligt selv været ramt af alle de fysiske sygdomme, der nævnes som mulige årsager/bivirkninger fra fuel. Jeg har mistet en del i min omkreds til kræft, der har arbejdet i lufthavnen.

Mvh

[REDACTED]

[REDACTED]

2770 Kastrup

Sendt fra min iPhone

---

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** [REDACTED]  
**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup  
**Sendt:** 22-02-2023 16:06

Hej,

Jeg bor på Amager, et par kilometer for lufthavnen.

Gennem de seneste otte år har jeg oplevet en markant stigning i flystøj samt lugt af flydiesel.

Det betyder helt konkret, at jeg ofte må lukke

vinduer og døre, så lugten af flydiesel ikke kommer ind i mit hus, og det betyder, at jeg ofte er meget utryk ved at sende mine børn i skole og afsted til fritidsinteresser, når lugten af flydiesel er så skarp og hænger tungt i luften - jeg er meget bange

for, at osen af flydiesel er sundhedsskadelig for dem.

For mig at se er det mest generende rent støjmæssigt

ikke overflyvningerne, men når flyene 'varmer op' og står med motoren tændt i lang tid (der er jo hele tiden nye fly, der tager over efter de gamle). Det lyder konkret, som om der står en enorm støvsuger i min have, og lyden kan også høres indendøre. Den larm

sætter sig i min krop som stress og er en utrolig belastning.

Jeg er derfor vældig bekymret for udsigten til,

at lufthavnen nu skal udvide, og jeg vil meget gerne indtrængende bede jer gentænke. Støj, lugt og luftforurening må undersøges grundigt inden, at loven vedtages. Den VVM som er lavet er virkelig mangelfuld.

Udover generne for os naboer til lufthavnen (og

vi er mange - jeg bor trods alt et par kilometer fra lufthavnen), så virker det også helt galimatias at udvide med tanke på klimaudfordringerne, vi står over for.

Vi bør fragte mindre gods med fly, end vi gør i

dag, og at CPH også ønsker at lave en fragt-'hub' er simpelthen uforståeligt - eller det er det i hvert fald, hvis en sådan udvidelse bliver tilladt.

I Danmark arbejder vi på at mindske vores co2-udslip,

og at udvide lufthavnens flyafgange, som planen er, er også helt sort. Jeg ved, at der er håb om 'grønne fly' - men de ligger langt ude i fremtiden, og klimakrisen er her og nu og kan ikke bruge luftkasteller til noget.

Samtidig mener jeg slet ikke, at de lokale miljøkonsekvenser

er ordentligt behandlet i lovforslaget. Paragraf 5 henviser til at miljøkonsekvenser kan behandles senere. Reduktion af støj, luftforurening og sikring af grundvandet må være en del af lovforslaget fra starten. Alt andet er, mener jeg, uansvarligt.

Derudover er Københavns Lufthavn en af de mest

bynære lufthavne i Europe. I andre storbyer ligger lufthavnen længere udenfor byen. Det kan ikke passe, at så bynær en lufthavn skal være nordisk hub for fragt og betjene et stort antal transitpassagerer. Der må tænkes i andre løsninger, f.eks. en satellit

for fragtflyvninger i et område, hvor der ikke bor så mange børnefamilier og er skoler, børneinstitutioner og udendørs sportsarealer. Andre lufthavne, f.eks. Schipol, har et loft over antal fly per døgn. Dette kunne være en mulighed, hvor lufthavnen ville kunne

give "passagerne en god oplevelse med et sammenhængende terminal-område", som de skriver; og samtidig beskytte borgerne mod mere støj og luftforurening.

Støjgrænserne i Danmark er 58 db. Men alligevel

må lufthavnen støje om natten op til 80 db. Det er særligt fragtfly, som er ældre og mere støjende, som flyver om natten. Det forstyrrer nattesøvnen. WHO har kritiseret de danske støjgrænser på 58 db for at være for høje, da det kan skade helbredet med støj.

Ny forskning viser, at støj kan give kræft og demens. Jeg mener, at den reelle støj omkring Københavns Lufthavn må undersøges grundigt før lovforslaget vedtages. Der må sikres en ordentlig kontrol med støjen fra lufthavnen, hvor det ikke er lufthavnen selv,

som står for det. Derudover har andre lufthavnen i Europa f.eks. Hamborg, Frankfurt og München forbud mod flyvninger om natten. Dette burde også indføres i København.

Det anerkendes i bemærkningerne til loven, at der

kan være risiko for, at ultrafine partikler kan påvirke det omkringliggende miljø – altså at de kan være sundhedsskadelige. Dette er ikke en mulig fremtidig risiko, men der er allerede masser af dokumentation og viden på området, som viser at ultrafine partikler

kan give kræft, hjertekar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler. Der er i flere målinger målt høje koncentrationer af ultrafine partikler i områderne omkring lufthavnen (CPH Solution Lab, Kåre Press og lufthavnens egne målinger). Jeg mener, at der må være

rettidigt omhu og gælde et forsigtighedsprincip, sådan at borgernes sundhed ikke sættes på spil. Den nuværende luftforurening må undersøges grundigt inden, loven vedtages. Og det må undersøges, om der er flere som bliver syge på Amager pga luftforurening.

Med venlig hilsen

████████████████████

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)

**Fra:** [REDACTED]

**Titel:** Høringssvar ang. Lufthavn.

**Sendt:** 22-02-2023 10:07

Til hvem det måtte vedrøre.

Jeg har læst at i vil udvide lufthavnen på amager.

Jeg arbejder selv som folkeskolelærer på [REDACTED].

I den forbindelse er jeg også Arbejdsmiljørepræsentant.

Jeg synes det er vigtigt at påpege at flere af mine kollegaer og jeg oplever ubehag og vejrtrækningsbesvær de dage, passagerfly flyver ind over København.

Vi er faktisk i gang med at prøve at få en måling af luftforurening da omfanget er stort.

Samtidigt er Tårnby en af de kommuner hvor folk hyppigst får kræft.

Jeg er nervøs for helbreds risici fremadrettet.

Jeg håber i vil tage det med i jeres overvejelser.

Mvh

[REDACTED]

---

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk)  
**Fra:** [REDACTED]  
**Titel:** Høringsvar  
**Sendt:** 21-02-2023 09:55

Til CPH lufthavn,

Jeg har nu boet i [REDACTED] siden 2011. Siden dengang har meget ændret sig. Det er her mine to piger træder deres barndomsven i det kvarter, hvorfra vores verden går.

Jeg har selv 12 bag mig inden for luftfart. Elskede hvert et år og da vi flyttede hertil, var der en anden stemning. Og andet støj niveau.

Fra det var de små børn, der vækkede mig om natten, er der det ny fly, der spolerer ens søvn. Både sen aften, nat og tidlig morgen inden vækkeuret får lov til, at vække en, så man har fået sin søvn. Men søvnen spoleres hver nat. Trods pigerne nu er [REDACTED] og [REDACTED] år, så kan jeg ikke huske hvornår jeg sidst har fået et påkrævede 4-5 timers sammenhængende søvn, som er påvist man skal have, for ikke at miste hjerneceller. Jeg står op til dage med dårlig hukommelse, luft der er tyk af fly brændstof, så man får kvalme.

Jeg frygter den påvirkning det har får ens helbred, mine børns. Både den fysiske og ikke mindst den psykiske.

Corona var et hårdt slag for luftfart og trods jeg græs over at se de store fugle holde stille, så åbnede det også øjnen for hvordan vi i kvarteret fik en langt bedre luftkvalitet og ro i vores døgnrytme.

End udvidelse af lufthavnen er mere end bare arbejdsplader, skatter. Det er mistrivsel for rigtige mange Amager borgere. Vores helbred og trivsel bør om noget vægte højere. Og ja vi har selv valgt at bo her. Men dengang var der ingen der snakkede om 40-60 millioner passager om året som nu.

Der skulle være bevilliget penge til, at opføre et 3 meters støjværn, dor at reducere kraftigt på støjniveauet. Hvorfor er dette ikke sket?

Jeg er på det kraftigste imod en udvidelse af lufthavnen. Skattekroner burde ikke være vigtigere end mennesker.

Kh  
[REDACTED]



**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)

**Fra:** [REDACTED]

**Titel:** Høringssvar

**Sendt:** 15-02-2023 13:54

Høringssvar:

Efter at have boet ved siden af Kastrup metro station i nu [REDACTED] år, er jeg og min familie imod mere støj og luftforurening fra fly. Vi oplever allerede dagligt så slem luft forurening at vi må gå og cykle med maske mod forurening, vores børn bliver udsat for det dagligt og min datters luftbesvær er blevet værre efter vi flyttede til Kastrup. Havde vi vidst at luftforureningen fra flyene var så slemt, var vi aldrig flyttet til Kastrup og det er også grunden til vi ikke vil lade vores børn vokse op her. Vi kan ikke bruge vores have, åbne vinduer mm på de dage det er værst da der ellers er ligeså slem lugt forurening inde i vores hus, som hvis man står ved siden af en flyver i tomgang. De gange vores børn sov ude som små og vinden ofte vendte efter vi havde lagt dem var det forfærdeligt at vide når man åbnede døren og ingegang selv kunne være i forureningen, at de havde ligget og sovet i det. Det kan ikke være sundt! Så nej tak vi ønsker ikke mere forurening end der allerede er her, da det er så slemt 90% af tiden her.

Vh,

[REDACTED] og familie

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
Fra: [REDACTED]  
Titel: Hørings svar CPH  
Sendt: 14-02-2023 21:13

Som nabo til Copenhagen Airport siden [REDACTED] har jeg på nærmeste hold oplevet udviklingen af lufthavnen !

Jeg har været en del af den udvikling i mere end [REDACTED] år , da det har været min arbejdsplads ` !

MEN :

År 2019 var grænsen nået ifht hvor meget luftforurening OG støj vi som bor på Amager skal udsættes for CPH !

De målemetoder som CPH benytter sig af mht støj OG partikelforurening er IKKE tidssvarende OG jeg har ikke tillid til objektiviteten i de af CPH udførte målinger !

Med vind fra sydlige retninger oplever jeg oftere dage hvor jeg vågner med kvalme i min seng i mit soveværelse pga FUELEXHAUSTFUMES - rummet er ganske enkelt fyldt med udstødningsgas fra fly !

Det er uacceptabelt og det er sundhedsfarligt og der er evidens for sundhedsfaren beskrevet i videnskabelige undersøgelser som internationalt er blevet foretaget SIDEN 1970'erne !!

OG nu vil man udbygge CPH yderligere midt i et boligkvarter i 2770 !!!

At AmagerstrandPark er tiltænkt Københavnske borgere som rekreativt område KLINGER HULT ifht luft-forureningen som forgifter postnummer 2770 og 2300 når vinden kommer fra sydlige retninger !!

PROTEST mod CPH's grådige expansion for ussel mammon med borgeres liv og helbred som indsats - FØØJ !

Undskyld jeg er VRED !

[REDACTED]

[REDACTED]

2770 Kastrup

---

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)

**Fra:** [REDACTED]

**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup

**Sendt:** 13-02-2023 20:13

Til Transportminister Thomas Danielsen

Overordnet mener jeg ikke, at de lokale miljøkonsekvenser er ordentligt behandlet i lovforslaget. Paragraf 5 henviser til at miljøkonsekvenser kan behandles senere. Reduktion af støj, luftforurening og sikring af grundvandet må være en del af lovforslaget fra starten.

Københavns Lufthavn er en af de mest bynære lufthavne i Europa. I andre storbyer ligger lufthavnen længere udenfor byen. Det kan ikke passe, at så bynær en lufthavn skal være nordisk hub for fragt og betjene et stort antal transitpassagerer. Det er en forældet tankegang og der må tænkes i andre løsninger, f.eks. en satellit for fragtflyvninger i et område, hvor der ikke bor så mange børnefamilier og hvor der er både skoler, børneinstitutioner og udendørs sportsarealer. Andre lufthavne, f.eks. Schipol, har et loft over antal fly pr. døgn. Dette kunne være en mulighed, hvor lufthavnen ville kunne give "passagerne en god oplevelse med et sammenhængende terminal-område", som de skriver; og samtidig beskytte borgerne mod mere støj og luftforurening.

Den store vækst i antallet af flyvninger, og at der med lovforslaget banes vej for en yderligere vækst samt at standpladserne nær ved Kastrup og København udbygges, bekymrer mig. Der er en stor risiko for, at dette vil påvirke støj og luftforureningen i området. Støj, lugt og luftforurening må undersøges grundigt inden loven vedtages. Den VVM som er lavet er mangelfuld.

## **Støj**

Støjgrænserne i Danmark er 58 db. Men alligevel må lufthavnen støje om natten op til 80 db. Det er særligt fragtfly, som er ældre og mere støjende, som flyver om natten. Det forstyrrer nattesøvnen. WHO har kritiseret de danske støjgrænser på 58 db for at være for høje, da det kan skade helbredet med støj. Ny forskning viser, at støj kan give kræft og demens. Jeg mener, at den reelle støj omkring Københavns Lufthavn må undersøges grundigt før lovforslaget vedtages. Der må sikres en ordentlig kontrol med støjen fra lufthavnen, hvor det ikke er lufthavnen selv, som står for det. Derudover har andre lufthavne i Europa f.eks. Hamborg, Frankfurt og München forbud mod flyvninger om natten. Dette burde også indføres i København. Jeg har personligt målt op til 60db i mit soveværelse om sommeren hvor jeg pga hedeølge må have åbent vindue. Jeg bliver vækket adskillige gange i løbet af natten. Mener sådanne metoder benyttet som tortur.

## **Luftforurening og lugt**

Jeg oplever ofte en kraftig lugt af flydiesel fra lufthavnen, så jeg næste ikke kan have åbne vinduer. Dette gør mig bekymret i forhold til, om det er sundhedsskadeligt.

Jeg bor selv lige nord for lufthavnen og oplever ofte hvordan der hænger en tyk dyne

af fuel/benzin stank over hele beboelsesområdet hvor der både er vuggestuer og fodboldbaner og hvor børn er tvunget til at inhalere den giftige partikelforurening som både kan lugtes og smages. Jeg er meget nervøs for disse børns fremtidige helbredsproblemer som må blive en enorm byrde for det danske samfund når de måske fra tidlig alder får luftvejsrelaterede sygdomme.

Det anerkendes i bemærkningerne til loven, at der kan være risiko for, at ultrafine partikler kan påvirke det omkringliggende miljø – altså at de kan være sundhedsskadelige. Dette er ikke en mulig fremtidig risiko, men der er allerede masser af dokumentation og viden på området, som viser at ultrafine partikler kan give kræft, hjertekar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler. Der er i flere målinger målt høje koncentrationer af ultrafine partikler i områderne omkring lufthavnen (CPH Solution Lab, Kåre Press og lufthavnens egne målinger). Jeg mener, at der må være rettidigt omhu og gælde et forsigtighedsprincip, sådan at borgernes sundhed ikke sættes på spil. Den nuværende luftforurening må undersøges grundigt inden loven vedtages. Og det må undersøges, om der er flere som bliver syge på Amager pga luftforurening. Kender selv mange naboer som har fået astma inkl. mig selv. Har desværre også oplevet flere som er døde af lungekræft. De boede alle tæt på lufthavnen. Jeg mener at hensynet til borgernes sundhed og trivsel trods alt må veje tungere end den ønskede profitforhøjelse i CPH. En profit som især udenlandske investorer vil få gavn af.

## **Grundvand**

Lufthavnen har i årevis forurennet grundvandet og drikkevand i Tårnby og Dragør med PFAS. Denne sag må afsluttes inden lufthavnen kan få lov til at gennemføre så stort et byggeprojekt. Lufthavnen må vedkende sig sit erstatningsansvar ellers risikerer regningen at ende hos borgerne.

## **Klima**

Det er helt uacceptabelt at lovforslaget ikke indeholder en beregning af klimaeffekterne af den øgede flyvning – både stigning i antal passagerer fra 30 mio til 40 og potentielt 55 mio og også fragtflyvninger. På alle andre infrastrukturprojekter laves en beregning af klimaeffekterne. Alle andre sektorer skal reducere CO2 udledninger med 70%. Dette må også gælde for lufthavnen. Regeringen har forpligtet sig til Parisaftalen og må derfor også sikre, at alle lovforslag lever op til principperne i Parisaftalen. Dette kunne gøres ved at sætte krav til stigningen i antal flyvning så det afhænger af reduktionen i CO2 udslip fra flyvningerne – ikke kun selve lufthavnsbygningerne.

## **Biodiversitet og natur**

De naturmæssige konsekvenser er alt for overfladisk behandlet i loven og i VVM'en. Der står i VVM'en, at "arealer plejes og vedligeholdes løbende og bevidst med henblik på at undgå tilstedeværelse af fugleliv eller plantevækst, der kan udgøre en risiko for flysikkerheden." Endvidere står der i VVM'en står, at det kun er inde på lufthavnens område, at der på denne måde bevidst begrænses biologisk mangfoldighed. Men der er flere observationer af, at der i områderne udenfor lufthavnen er færre insekter og at viben over de senere år nærmest er forsvundet. Det burde derfor undersøges grundigt om bekæmpelse af insekter og fugleliv på

lufthavnens områder påvirker områderne udenfor lufthavnen. Den indflydelse, som væksten i antal fly, både passagerer og fragt, vil have på Natura 2000-område 142 eller Natura-2000 område 143 samt fredede og rødlistede arter, må vurderes i en grundig VVM inden loven vedtages. Jeg oplever helt tydeligt at der ikke længere er ret mange småfugle i kastrup og det er selvfølgelig pga af det stærkt reduceret antal af insekter. Jeg forsøger hver sommer at plante biodiversitetsvenlige blomster men det er kommer desværre ikke mange insekter.

### **Ejendomspriser**

Hvis flytrafikken og støjen stiger yderligere, er der en risiko for, at huspriserne falder. Undersøgelser fra Skrydstrup flyveplads viste at hvis flystøjen stiger en db, så falder huspriserne med 0,5-1,1% (<https://www.jv.dk/haderslev/300-siders-laesning-klar-til-naboerne-Rapport-om-miljoekonsekvenserne-af-F-35-er-klar/artikel/2733416>) Jeg bor tæt på lufthavnen og risikerer, at min bolig falder i værdi. Derfor mener, jeg at en kompensationsordning må etableres for os, som bor tæt ved lufthavnen.

Myndighederne må stille krav til lufthavnen og uvildig kontrol Udover at lave grundige undersøgelser af støj og luftforurening, må der også sættes krav til lufthavnen, sådan at stigningen i antal fly ikke medfører, at støj og luftforureningen øges til skade for børn og voksne i området. Lufthavnen skriver, at nye og moderne fly støjer mindre. Myndighederne må gennem krav sikre, at det reelt er disse fly, som kommer til at flyve fra Københavns lufthavn.

Med den stigende opmærksomhed på forurening og de sundhedsmæssige konsekvenser, som f.eks. PFAS sagen er et eksempel på, må der som et minimum laves grundige undersøgelser af støj og luftforurening i områderne omkring lufthavnen samt være grundig og uvildig kontrol med lufthavnen inden en yderligere stigning i passagerer og fragtflyvninger tillades og inden loven om et omfattende byggeri i lufthavnen vedtages.

Som borger og nabo til lufthavnen er vi nødt til at have en garanti for, at der fra myndighederne føres grundig og uvildig kontrol med en så stor virksomhed og forurener som lufthavnen. Den nuværende kontrol er svært gennemskuelig og vi føler ikke, at vi har et godt overblik over hvilke myndigheder der er ansvarlige for kontrol med støj, luftforurening og grundvand.

Med venlig hilsen

████████████████████

████████████████████

2770 Kastrup

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** [REDACTED]  
**Titel:** Cph uden udvidelse  
**Sendt:** 13-02-2023 08:30

Hej Trafikministeriet.

Jeg har boet i Kastrup sammen med min kæreste tæt ved lufthavnen i over 13 år, og har nu efter udvidelsen søvn og stress problemer ligesom over 1500 andre.

Kort fortalt tillader Cph som de eneste natteflyning, og en støjgrænse på 80 db imod 60 db i andre lande. Helbredsmæssigt er vores klude kulsorte, når vi tørrer terrassebordet af, og på flere og flere dage er luften fyldt med kraftig brændstofsugt. Det var den ikke før Corona.

Jeg har købt formstøbte høreværn, som jeg sover med, men det er ikke nok til at tage støjen. Før vågnede jeg 4 gange om natten, hvilket jeg ikke har gjort før Corona, og det præger nu min søvnrytme så meget, at jeg nu vågner op til 8 gange hver nat, også når jeg sover andre steder. Også når jeg er på kraftig Melatonin. Ydermere er vi kun halvvejs i antal af flyafgange. Så med tiden vil det tiltage kraftigt.

Jeg har talt med og hørt om andre med lignende problemer, og forstår ikke, at så mange mennesker er tvunget til at sætte deres helbred på spil, når der findes løsninger, som lufthavne i andre lande har gjort brug af. F.eks. natteflynings forbud mellem kl. 23 og kl. 6. Eller at flytte noget af flytrafikken til andre lufthavne, der ikke er placeret op og ned af private boliger.

Jeg er ansat i [REDACTED] på 18. år, og kæmper mod udbrændthed, sygemelding og håber på, at I vil gøre noget for os herude.

Vh [REDACTED]

---

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk), TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** [REDACTED]  
**Titel:** Høringssvar. NEJ til udvidelse af Kastrup lufthavn  
**Sendt:** 07-02-2023 11:00

Jeg vil gerne her send et høringssvar. Nej til udvidelse af Kastrup lufthavn.

Jeg bor I Kbh.S. og er meget påvirket af den støj og partikelforurening der er fra Kastrup lufthavn; Det giver sundhedsproblemer i form af at det forstyrrer min og min families søvn. Støj og den ubehagelig lugt (Velvidende at det er helbredsskadelig forurening) gør det nogle dage umuligt for mig at opholde mig i min have. Jeg er allerede meget trist over at bo i området pga. gener lufthavnen og tænker på at flytte og mange i kvarteret er flyttet pga. netop støj og partikelforurening fra lufthavnen; Man skal nok bo her for at vide hvor VILDT grænseoverskridende støj og luftforureningen fra Kastrup lufthavn er.

Derfor er jeg IMOD ENHVER UDVIDELSE af Kastrup lufthavn: Hvad tænker initiativtagerne og de ansvarlige for udvidelsen på? For mig at se intet andet end vækst og profit; Men de betaler IKKE den sande regning. Det er FULDSTÆNDIG UFORSVARLIGT at ville udvide Kastrup lufthavn, der er placeret nærmest midt inde i landets hovedstad! Det er respektløst over for hovedstadens befolkning, især overfor dem der bor på Amager. Med den kommende strammere lovgivning fra EU på støj og partikelforurening og fokus på de dokumenterede skadelige virkninger af støj og partikelforurening, kan jeg ikke se hvordan beslutningstagerene kan udgå at skulle holdes til ansvar. En udvidelse af Kastrup lufthavn er dybt uansvarlig. Det er fuldstændig underordnet om udvidelsen sker inden for lufthavnens matrikel, da det er støj og forurening vi har med at gøre, Det er mængden af disse gener der er afgørende. Kastrup lufthavn laver greenwashing for at få deres planer igennem.

Mvh.

[REDACTED]  
[REDACTED], 2300 Kbh. S

Høringssvar - Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup

Til [sri@trm.dk](mailto:sri@trm.dk), [toa@trm.dk](mailto:toa@trm.dk) og [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

Jeg bor i [REDACTED] i Midtjylland, og har en datter og to børnebørn, som bor i Kastrup ca. 1.5 km i fugleflugtslinje fra lufthavnen. Jeg er ofte på besøg i Kastrup. Et par gange har jeg oplevet, at der har ligget en tung tåge af diesel fra lufthavnen, så øjne og vejrtrækning har været meget generet. Dette er bekymrende i forhold til, hvad det gør ved vores sundhed – særligt for mine børnebørns vedkommende, som går i skole på [REDACTED], som ligger meget tæt på lufthavnen. Jeg har oplevet at hente dem på legepladsen i SFO'en, hvor støjniveauet fra fly var så højt, at man ikke kunne tale sammen.

Jeg kan ikke forstå, at politikerne og myndighederne tillader, at der fortsat sker en stigning i antal flyvninger uden, at der igangsættes en ordentlig undersøgelse af luft- og støjforurening på Amager, og om der er flere børn og voksne end i resten af Danmark, som bliver syge. I medierne er der mange eksempler på forurening, som skader helbredet både på kort og lang sigt, og fører til dødsfald – PFAS, som det seneste eksempel. Dette burde lede til mere forsigtighed fra politikernes side, sådan at tvivlen kommer borgerne til gode. Det burde betyde, at luft- og støjforureningen fra lufthavnen undersøges til bunds inden en yderligere stigning i antal flyvninger sker.

Derudover mener jeg ikke, at det kan være rigtigt, at regeringen taler om klimamål, og samtidig giver lov til store bygge- og infrastruktur projekter, som forurener og får CO2 udslippet til at stige. Alle store bygge- og infrastruktur projekter burde bedømmes og analyseres i forhold til den klimabelastning, som de reelt har, medtaget flyafgangene og ikke kun for bygningerne og selve lufthavnen.

Med venlig hilsen,

[REDACTED]



---

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk)  
**Cc:** TRM Tobias Ahrenkiel (toa@trm.dk)  
**Fra:** [REDACTED]  
**Titel:** Høringssvar  
**Sendt:** 26-02-2023 15:58

Jeg oplever som borger, at lufthavnen støjer og lugter. Det er allerede mere end nok, og jeg er bekymret for min egen og mine børnebørns sundhed - Ja, selvfølgelig alle os Amar'kaneres sundhed men særlig børnenes.

Jeg synes derfor ikke, at lufthavnen skal have lov til at udvide med dobbelt så mange flyvninger, som følge af vækst i både passagerer og en masse mere fragt.

Det er desuden noget svineri at udvide kapacitet til flytrafik i en tid med galloperende klimakrise. Flybrændstof er ikke og vil aldrig blive miljøvenligt.

CPH er en af de mest bynære lufthavne i Europa. I andre storbyer ligger lufthavnen længere udenfor byen. Det forpligter synes jeg. Og derfor er det uhørt at forestille sig at vi skal belemres med endnu flere afgang. Det kan alt andet lige kun betyde mere støj og luftforurening.

Nogle dage er støjen så generende at den driver mig til vanvid. Og nogle nætter får jeg dårlig lukket et øje.

Nu er jeg bare en gammel kone og kan tage mig en eftermiddagslur men husker tydeligt hvordan det var at skulle være frisk og virke på arbejde efter sådan en nat.

Jeg bor i Søvang og det er jo i udkanten og ikke det værst plagede område, så jeg tænker og føler med alle de der bor tættere på.

Venlig hilsen

[REDACTED]  
[REDACTED] 2791 Dragør

---

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)

**Fra:** [REDACTED]

**Titel:** Høringssvar Københavns Lufthavn

**Sendt:** 26-02-2023 17:29

## Hermed et høringssvar til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.

Jeg oplever som borger, at lufthavnen støjer og lugter langt mere end tidligere. niveauet er allerede på nuværende helt ud over hvad der er acceptabelt for borgerne. Jeg er bekymret for min egen og mine børns sundhed. Jeg synes derfor ikke, at lufthavnen skal have lov til at udvide med dobbelt så mange flyvninger, som følge af vækst i både passagerer og en masse mere fragt.

Jeg har netop gennemlevet et sygdomsforløb 2 år med behandling for Arteritis Temporalis (Inflammation i de store blodkar) og Reumatisk Polymyali (Muskelgigt). Sygdommene er ofte forårsaget af nanopartikler i udstødningen fra forbrændingsmotorer, drevet af Diesel/Flybrændstof, uden partikelfilter, som fly. Det har været et særdeles alvorligt sygdomsforløb, med stor doser af Binyrebarkhomon, hvilket indebærer ricisi for side effekter som permanent nedsat synsevne, eller blindhed, knogleskørhed mf. Reumatisk Polymyali, hjertekar sygdomme, samt forhøjet blodtryk mf. kan alle relateres til støjbelastning, svarede til den vi får fra Københavns Lufthavn.

Der må sættes skrappe miljøkrav, som beskytter alle os 210.000 borgere på Amager.

Der skal stilles krav til CPH om at nedbringe niveauet af både partikkelforurening og støjniveauet til et for naboerne acceptabelt niveau, før der kan komme øgede aktiviteter på tale.

En del af løsningen kan være at al transport af fly til og fra start - landingsbanerne fortages med El-drevne Trucks. Det er overvejende støj og luftforurening fra Fly på jorden der rammer befolkningen. Solceller til opladning af køretøjer kan med fordel placeres på bygningernes tage.

CPH er tidligere blevet opfordret til at beklæde alle facader på nybyggerier med støjabsorberende plader i stedet for glas, som jo blot sender lyd og partikler, retur op i luften, for så at lande i hovedet på befolkningen. Eks. på CPH's manglende lyst til at imødekomme borgerne, ser man på de byggerier der efterfølgende er blevet bygget, med Glasfacader bl.a vendt ud mod motorvejen (Parkeringshus), med det resultat at motorvejsstøjen er blevet stærkt forøget i Kastrup. Det er ganske enkelt en katastrofe for de mennesker der færdes her.

Det er desuden noget svineri at udvide kapacitet til flytrafik i en tid med galoperende klimakrise. Flybrændstof er ikke grønt.

Uddybende:

Jeg mener ikke, at de lokale miljøkonsekvenser er ordentligt belyst i lovforslaget.

Grundlæggende opfører partikler fra fly sig præcist som dieselpartikler. Det viser både danske og hollandske sektorforskningsinstitutter.

Lovens Paragraf 5 henviser til, at miljøkonsekvenser kan behandles senere, ikke skal. Det er for slapt. Der bør være krav om lavere støjgrænser, lavere partikelgrænser og mindre CO2 udledning - det bør være en del af lovforslaget fra starten.

Københavns Lufthavn er en af de mest bynære lufthavne i Europe. I andre storbyer ligger lufthavnen længere udenfor byen. Det kan ikke passe, at så bynær en lufthavn skal være nordisk hub for fragt, og betjene et større antal transitpassagerer. Der må tænkes i andre løsninger, f.eks. en satellit for fragtflyvninger i et område, hvor der ikke bor så mange børnefamilier og hvor der ikke er skoler, børneinstitutioner og udendørssportsarealer. Andre lufthavne, f.eks. Schipol, har et loft over antal fly per døgn. Dette kunne være en mulighed, så lufthavnen ville kunne give ”passagerne en god oplevelse med et sammenhængende terminal-område”, som de skriver; og samtidig beskytte alle os 210.000 borgerne mod mere støj og luftforurening.

Den store vækst i antal flyvninger, og at der med lovforslaget banes der vejen for en yderligere vækst, samt at standpladserne nær ved Kastrup og København udbygges, bekymrer mig. Der er en stor risiko for, at det vil betyde markant mere støj og luftforurening i området. Konsekvenserne for borgernes sundhed må undersøges grundigt inden, at loven vedtages.

Den VVM som er lavet er groft mangelfuld og kan ikke danne grundlag for en beslutning.

## Støj

Støjgrænserne i Danmark er 58 db. Men alligevel må lufthavnen støje om natten op til 80 db. Det er særligt fragtfly, som er ældre og mere støjende, som flyver om natten. Det forstyrrer nattesøvnen. Personligt sover jeg konsekvent med ørepropper. WHO har kritiseret de danske støjgrænser på 58 db for at være for høje, da det kan skade helbredet med støj. Ny forskning viser, at støj kan give kræft og demens. Jeg mener, at den reelle støj omkring Københavns Lufthavn må undersøges grundigt før lovforslaget vedtages. Der må sikres en ordentlig kontrol med støjen fra lufthavnen, hvor det ikke er lufthavnen selv, som står for det. Derudover har andre lufthavne i Europa, f.eks. Hamborg, Frankfurt og München forbud mod flyvninger om natten. Dette burde også indføres i København.

## Luftforurening og lugt

Jeg oplever samtidig en kraftig lugt af flybrændstof fra lufthavnen. Dette gør mig bekymret fordi det virker sundhedsskadeligt, som om vi bor på en tankstation. Det vidner om en direkte påvirkning af udledninger fra lufthavnen.

Det anerkendes i bemærkningerne til loven, at der kan være risiko for, at ultrafine partikler påvirker miljøet – altså at de kan være sundhedsskadelige. Dette er ikke en mulig fremtidig risiko, men helt akut. Der er allerede masser af dokumentation og viden på området, som viser at ultrafine partikler kan give kræft, hjertekar-sygdomme, astma og for tidlige fødsler. Der er i flere målinger målt høje koncentrationer af ultrafine partikler i områderne omkring lufthavnen (CPH Solution Lab, Kåre Press og lufthavnens egne målinger). Jeg mener, at der må være rettidigt omhu og gælde et forsigtighedsprincip, sådan at borgernes sundhed ikke sættes på spil. Den nuværende luftforurening må undersøges grundigt og reguleres inden loven vedtages.

## Klima

Det er helt uacceptabelt at lovforslaget ikke indeholder en beregning af klimaeffekterne af den øgede flyvning – både stigning i antal passagerer fra 30 mio til 40 og potentielt 55 mio og også masser flere fragtflyvninger. På alle andre infrastrukturprojekter laves en beregning af klimaeffekterne. Og med den nye byggelovgivning kræves der LCA beregning på alle større byggerier. Alle andre sektorer skal reducere CO<sub>2</sub> udledninger med 70%. Dette må også gælde for lufthavnen. Regeringen har forpligtet sig til Parisaftalen og må derfor også sikre, at alle lovforslag lever op til principperne i Parisaftalen. Dette kunne gøres ved at sætte krav til stigningen i antal flyvninger og bruges af grønne drivmidler, så udvidelsen afhænger af reduktionen i CO<sub>2</sub> udslip fra flyvningerne.

Lovforslaget er på direkte kollisionskurs med danske klimaforpligtigelser overfor EU og COP processen.

En hurtig udregning viser, at 10 mio ekstra passagerer betyder ca. 2,1 mio. tons ekstra CO<sub>2</sub>e pr år. Dvs udvidelsen af CPH svarer til ca. 10% procent af Danmarks mål for CO<sub>2</sub>e udledning i 2030.

Hvordan kan lovforslaget ikke indeholde en klimavurdering?

I det nuværende lovforslag om udbygning af Kastrup Lufthavn og i bemærkningerne dertil er det helt uacceptabelt, at en udbygning, der handler om at øge benyttelsen af lufthavnen, ikke beregner hvad klimaeffekterne af den øgede flyvning vil være. Det gør man trods alt ved øvrige infrastrukturprojekter. En transportminister er endda trådt tilbage, fordi han undlod at fortælle om samtlige klimaeffekter. De klimaeffekter, der skal indgå i

behandlingen af udbygningsloven, handler såvel om selve byggeriet og naturligvis den forventede øgede indenrigs- og udenrigs luftfart, som udbygningen giver anledning til.

Det anses som urealistisk, at Folketinget godkender andre projekter frem mod 2030, som har den samme skadelige klimapåvirkning, fordi så godt som alle andre projekter skal indarbejdes i klimamålet. Alt i alt kan vi med en passende sikkerhed sige, at udvidelsen er Danmarks mest klimaskadelige projekt. Lovforslaget er dermed det mest klimabelastende lovforslag i mange år.

### Biodiversitet og natur

De naturmæssige konsekvenser er alt for overfladisk behandlet i loven og i VVM'en. Der står i VVM'en, at "arealer plejes og vedligeholdes løbende og bevidst med henblik på at undgå tilstedeværelse af fugleliv eller plantevækst, der kan udgøre en risiko for flysikkerheden." Endvidere står der i VVM'en, at det kun er inde på lufthavnens område, at der på denne måde bevidst begrænses biologisk mangfoldighed. Men der er flere observationer af, at der i områderne udenfor lufthavnen er færre insekter, og at fx viben over de senere år nærmest er forsvundet. Det burde derfor undersøges grundigt om bekæmpelse af insekter og fugleliv på lufthavnens områder påvirker områderne udenfor lufthavnen. Den indflydelse, som væksten i antal fly, både passagerer og fragt, vil have på Natura 2000-område 142 eller Natura-2000 område 143 samt fredede og rødlistede arter, må vurderes i en grundig VVM inden loven vedtages.

Ellers vil loven blive vedtaget i strid mod den seneste FN-biodiversitetsaftale fra efteråret 2022, som Danmark har tilsluttet sig.

### Myndighederne må stille krav til lufthavnen om uvildig kontrol

Udover at lave grundige undersøgelser af støj og luftforurening, må der også sættes krav til overvågning. Lufthavnen skriver, at nye og moderne fly støjer mindre. Myndighederne må gennem krav og overvågning sikre, at det reelt er disse fly, som kommer til at flyve fra Københavns lufthavn.

Der skal være grundig og uvildig kontrol med lufthavnen inden en yderligere stigning i passagerer og fragtflyvninger tillades og inden loven om et omfattende byggeri i lufthavnen vedtages.

Som borger og nabo til lufthavnen er vi nødt til at have en garanti for, at der fra myndighederne føres grundig og uvildig kontrol med en så stor virksomhed og forurener, som lufthavnen. Den nuværende kontrol er svært gennemskuelig, og vi føler ikke, at vi har

et godt overblik over, hvilke myndigheder, der er ansvarlige for kontrol med støj, luftforurening og grundvand.

Og der skal være bedre klageadgang for at borgernes stemme bliver hørt og reageret på. På side 5 i bemærkningerne står der: "Samtidigt skal der i miljøbeskyttelsesmæssig sammenhæng lægges stor vægt på behovet for en optimal drift af lufthavnens aktiviteter. Det er ikke hensigten med lovforslaget at ændre på forholdet til de miljømæssige aspekter ved udvikling af lufthavnen i forhold til de, der gør sig gældende under den nugældende udbygningslov."

Der står faktisk her, at der ikke er nogen som helst intentioner om at stramme miljøkravene for at gøre dem mere tidssvarende eller imødekomme borgernes ønsker.

I modsætning til bemærkningerne til lovforslaget mener vi, at det er nødvendigt at VVM indtænker ny viden og anbefalinger om grænser for støj og luftforurening, sådan at det ikke kun er de gældende grænseværdier, VVM tager hensyn til. Men at anbefalinger fra f.eks. WHO om nye grænseværdier for støj tages i betragtning samt den reelle sundhedssituation i områderne omkring

lufthavnen og de mulige sundheds konsekvenser undersøges grundigt inden udbygningsloven kan vedtages.

Med venlig hilsen

████████████████████

---

**Til:** trm@trm.dk. (trm@trm.dk.)

**Fra:** [REDACTED]

**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup

**Sendt:** 26-02-2023 13:05

## Til rette vedkommende

Støjgrænserne i Danmark er 58 db. Men alligevel må lufthavnen støje om natten op til 80 db. Det er særligt fragtfly, som er ældre og mere støjende, som flyver om natten. Det forstyrrer nattesøvnen. WHO har kritiseret de danske støjgrænser på 58 db for at være for høje, da det kan skade helbredet med støj.

Vi har siden vi flyttede til Dragør i 2004 kun oplevet stigende støjgener - især i de sene nattetimer og siden flytrafikken oven på Covid-perioden så er vi langt mere støjplaget om natten og kan personligt mærke at mit helbred er presset fordi jeg ofte vågner pga støj - tidligere var det muligt at gå i seng inden 22.30 og få en fuld nattesøvn, nu larmer det langt over midnat og især de store fragtfly larmer utroligt meget.

Ny forskning viser, at støj kan give kræft og demens. Jeg mener, at den reelle støj omkring Københavns Lufthavn må undersøges grundigt før lovforslaget vedtages. Der må sikres en ordentlig kontrol med støjen fra lufthavnen, hvor det ikke er lufthavnen selv, som står for det. Derudover har andre lufthavne i Europa f.eks. Hamborg, Frankfurt og München forbud mod flyvninger om natten. Dette burde også indføres i København.

Mvh

[REDACTED]

[REDACTED]

2791 Dragør

**Til**

---

**Til:** TRM Simone Ritter (sri@TRM.dk)

**Fra:** [REDACTED]

**Titel:** Høring over udkast til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup

**Sendt:** 26-02-2023 13:01

## Til rette vedkommende

Støjgrænserne i Danmark er 58 db. Men alligevel må lufthavnen støje om natten op til 80 db. Det er særligt fragtfly, som er ældre og mere støjende, som flyver om natten. Det forstyrrer nattesøvn. WHO har kritiseret de danske støjgrænser på 58 db for at være for høje, da det kan skade helbredet med støj.

Vi har siden vi flyttede til Dragør i 2004 kun oplevet stigende støjgener - især i de sene nattetimer og siden flytrafikken oven på Covid-perioden så er vi langt mere støjplaget om natten og kan personligt mærke at mit helbred er presset fordi jeg ofte vågner pga støj - tidligere var det muligt at gå i seng inden 22.30 og få en fuld nattesøvn, nu larmer det langt over midnat og især de store fragtfly larmer utroligt meget.

Ny forskning viser, at støj kan give kræft og demens. Jeg mener, at den reelle støj omkring Københavns Lufthavn må undersøges grundigt før lovforslaget vedtages. Der må sikres en ordentlig kontrol med støjen fra lufthavnen, hvor det ikke er lufthavnen selv, som står for det. Derudover har andre lufthavne i Europa f.eks. Hamborg, Frankfurt og München forbud mod flyvninger om natten. Dette burde også indføres i København.

Mvh

[REDACTED]  
[REDACTED]  
2791 Dragør



Til Transportministeriet

## Høringsvar vedr. udkast til "Lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup"

Jeg bor et par kilometer nord for lufthavnen i et område, hvor vi siden slutningen af 2018 har oplevet en stor stigning i støj og lugt (luftforurening) fra Københavns Lufthavn. Generne er både steget (og faldet) i takt med antallet af operationer i lufthavnen og har altså en meget tæt sammenhæng med mængden af flytrafik.

Smertegrænsen for mig og mange andre, der bor i området, blev nået, da flytrafikken var på sit højeste i 2019 og starten af 2020 – før corona lukkede landet og lufthavnen ned.

Konkret oplevede vi i perioden:

- at vi kunne høre støjen fra flyene i lufthavnen indendøre i vores hjem både dag og nat. Vi og vores børn havde blandt andet svært ved at falde i søvn om aftenen pga. larmen og var derfor meget trætte og uoplagte i løbet af dagen.
- at vi fik et markant dårligt indeklima i hjemmet, fordi vi måtte vente til sen aften eller tidlig morgen, når trafikken i lufthavnen blev mindre med at lufte ud i boligen pga. den voldsomme støj og lugt udefra.
- at det ikke længere var muligt for os at opholde os udendørs i haven pga. støj og lugt, og vores generelle livskvalitet og glæde ved at bo i området derfor daledede voldsomt.

Alle henvendelser og klager til lufthavn og myndigheder blev besvaret med "at alle grænser for støj og forurening er overholdt". Til trods for at det der før var et stille og dejligt villakvarter nu var blevet tæt på ubeboeligt pga. støj og lugt. Mange naboer brugte derfor coronaperiodens midlertidige fald i flytrafikken og tiden umiddelbart efter til at sælge boligen og fraflytte området.

Nu oplever jeg og min familie og naboer igen, at generne fra lufthavnen tager til i takt med stigningen i flytrafikken, og beskeden fra lufthavnen er (igen), at alle grænser for støj og forurening er overholdt. Jeg er derfor stærkt bekymret for, at udviklingsplanen vil skubbe yderligere til balancen, så områderne omkring lufthavnen atter bliver ofre for en voldsom stigning i den lokale miljøpåvirkning fra flytrafikken.

Lufthavnen ønsker blandt andet at **udvide både antallet og størrelsen af standpladser** for at kunne huse endnu flere fly, herunder nye og større fly. Det vil skabe rammer for endnu mere trafik og dermed endnu mere støj og forurening i lokalområdet. Som naboer oplever vi, at mængden af operationer har helt afgørende betydning for støjen og forureningen i området, bl.a. fordi det øger mængden af motorstarter, motorafprøvninger og taxakørsel til og fra landingsbanerne. Og når mange fly holder i kø på landingsbanen og venter på starttilladelse og samtidig letter og lander som perler på en snor er stanken og støjen meget voldsom i en radius af 3-4 kilometer fra lufthavnen.

Derfor er det med stor bekymring, at jeg kan læse i lovforslaget, at udbygningen af lufthavnen ikke vurderes at få nogle nævneværdige miljøkonsekvenser, og at den lokale sundheds- og miljømæssige betydning derfor ikke behøver at blive vurderet nærmere. Udbygningen og lovforslaget vil skabe rammer for at etablere langt flere standpladser og dermed for at udvide antallet af flyoperationer i Københavns Lufthavn med det formål at gøre lufthavnen til nordisk hub for fragt og passagerfly. Jeg frygter, at det vil få voldsomme sundheds- og miljømæssige konsekvenser for lokalområdet og gå hårdt ud over de tusindvis af børn og voksne, der bor og arbejder i området. Samtidig vil udbygningen af standpladser især ske i

lufthavnens nordvestlige område, hvor der bor allerflest mennesker, og hvor skoler, dagtilbud og udendørs idrætsfaciliteter ligger meget tæt på.

Derfor vil jeg kraftigt opfordre til:

- at man kortlægger den miljømæssige og sundhedsmæssige betydning af udbygningen, *inden* loven vedtages, og at man kun tillader udbygning og udvidelse af kapaciteten i takt med at støjen og luftforureningen beviseligt nedbringes
- at man indfører uvildige målinger af støj og luftforurening fra lufthavnen, så det ikke er lufthavnen der er bestiller på opgaven med at beregne og måle miljøpåvirkningen
- at man indfører mere tidssvarende støjgrænser. I dag beregnes støjbelastningen som et gennemsnit over et døgn, og det tillader endog meget voldsomme støjhændelser, som forstyrrer nattesøvnen hos naboerne, fordi grænsen samlet set over hele døgnet ikke er overskredet. I stedet bør man operere med en maxgrænse for støjhændelser, og støjgrænser, som i højere grad flugter med WHO's anbefalinger
- at man - som i mange andre lufthavne - lægger begrænsninger på væksten i flytrafik, fx ved at forbyde eller begrænse flyvninger om natten og lægge loft over antallet af operationer.
- at man indfører regler og prisstrukturer, som tilgodeser de mere miljøvenlige og støjsvage fly, som beflyver Københavns Lufthavn og i endnu højere grad end i dag indfører initiativer, som begrænser støj og forurening fra flyene
- at man ikke giver tilladelse til, at der etableres endnu flere standpladser til fly i lufthavnens nordvestlige område, som er det tættest beboede af alle områderne omkring lufthavnen.

Københavns Lufthavn er en af de mest bynære i verden og bør derfor ikke være nordisk hub for fragt og passagertransport, som udbygningen og lovforslaget reelt skal skabe rammerne for. Udbygningen og væksten i flytrafikken kan med fordel henlægges til områder, hvor der bor færre mennesker, og som derfor vil være mindre påvirkede af støjen og luftforureningen, men hvor der modsat er et stort behov for at skabe flere arbejdspladser.

Med venlig hilsen

████████████████████

████████████████████

2300 København S

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

E-mail til: [sri@trm.dk](mailto:sri@trm.dk), [toa@trm.dk](mailto:toa@trm.dk), [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

Københavns Lufthavne A/S  
Box 74  
Lufthavnsboulevarden 6  
2770 Kastrup  
[www.cph.dk](http://www.cph.dk)

Tlf.: +45 32 31 32 31  
Fax: +45 32 31 31 00  
E-mail: [cph@cph.dk](mailto:cph@cph.dk)  
CVR: 14 70 72 04

København, 26. maj 2023

### **Supplerende høringssvar vedrørende udkast til forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn**

Københavns Lufthavn (CPH) vil med dette brev supplere det høringssvar, som CPH fremsendte den 24. februar 2023.

CPH tilkendegiver hermed sin fulde opbakning til lovforslaget. CPH takker for dialogen med Transportministeriet om den fortolkningstvivil, som CPH påpegede i det oprindelige høringssvar og ser frem til det endelige lovforslag.

CPH er meget tilfreds med, at der med lovforslaget åbnes mulighed for, at CPH kan tilpasse udviklingen af lufthavnen med efterspørgslen med udgangspunkt i, at tværbanen vil kunne forkortes og forskydes i forhold til den nuværende placering. Dette er ikke muligt med den gældende udbygningslov. Lovændringen er derfor en afgørende brik i, at CPH kan fastholde og udvikle sin status som hub-funktion.

CPH er af den opfattelse, at muligheden for at forkorte og forskyde tværbanen, og dermed udvikle arealerne ved de eksisterende terminaler, vil gøre det muligt at drive lufthavnen så effektivt som muligt herunder tilbyde moderne standpladser til de nye og fremtidige flytyper, som er større, mere energieffektive og mindre støjende. En effektiv drift bidrager til CPH's målsætning om nedbringelse af støj og partikler i lufthavnens lokalområde. Dette vil udviklingsplanerne og lovændringen dermed understøtte.

CPH gør opmærksom på, at CPH som nævnt i sit indledende høringssvar tager positivt imod lovforslagets ændrede rammer for arealanvendelsen, så arealerne i Københavns Lufthavn vil kunne udnyttes mere fleksibelt, end det er muligt med den gældende lovgivning. Dette har afgørende betydning for CPH's evne til at investere i den nødvendige udvikling af lufthavnen, der muliggør, at Københavns Lufthavn fortsat kan være Nordens knudepunkt for flytrafik.

Med venlig hilsen

Else Ebbesen