



## Transportministeriet

### Transportministeren

Sundhedsudvalget  
Folketinget

4. april 2023  
2023-1339

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Sundhedsudvalget har i brev af 7. marts 2023 stillet mig følgende spørgsmål (SUU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

#### **Spørgsmål nr. 189:**

Vil ministeren kommentere henvendelse fra Borgergruppen CPH uden udvidelse om helbreds- og sundhedsmæssige effekter af en udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup, jf. SUU alm. del - bilag 78 og 97?

#### **Svar:**

Indledningsvis vil jeg bemærke, at jeg har stor forståelse for bekymringen fra lufthavnens naboer over lufthavnens miljøpåvirkning. Det er vigtigt med en god balance mellem på den ene side Danmarks behov for gode forbindelser til omverdenen og på den anden side generne for lokalområdet.

I forhold til helbreds- og sundhedsmæssige konsekvenser af støj- og luftforurening fra Københavns Lufthavn, Kastrup, vil jeg henvise til besvarelse af spørgsmål nr. 422 (TRU alm. del.), som blev stillet 15. april 2020.

I forhold til sammenhængen mellem lufthavnens kapacitet, udbygning af lufthavnen og forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup vil jeg henvise til besvarelse af spørgsmål nr. 426 (TRU alm. del.), som blev stillet 3. april 2020, samt besvarelsen af spørgsmål nr. 804 (TRU alm. del.), som blev stillet 29. september 2021.

Københavns Lufthavn er forpligtet til løbende at tilpasse kapaciteten i lufthavnen til efterspørgslen. Det er en forpligtelse, som Folketinget, i medfør af Lov om luftfart, har pålagt Københavns Lufthavn.

Inden for nuværende lovgivning er det muligt for passagertallet i Københavns Lufthavn at stige væsentligt. Forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup har i sig selv



ikke indvirkning på udviklingen i passagertallet. Det er forventningen, at der i takt med blandt andet den økonomiske udvikling og øget turisme kommer flere passagerer, som fortsat vil vælge at flyve i scenariet, hvor lovforslaget ikke blev vedtaget. Det, som lovforslaget gør, er at sikre, at den forventede passagerudvikling, kan imødekommes bedst muligt uden, at serviceniveauet forringes. Det sker ved at tværbanen forkortes og dermed frigør rum i den nordvestlige del af lufthavnen til at udvide det eksisterende terminalområde, så det fortsat er et samlet terminalområde. Trafikstyrelsen vurderer, at en forringelse af serviceniveauet i Københavns Lufthavn ikke i væsentlig grad vil medføre færre lokalt afrejsende fra lufthavnen, idet passagerer i lufthavnens passageropland forventeligt fortsat vil benytte lufthavnen; uanset serviceniveau.

I forhold til udviklingen i lufthavnens påvirkning af borgerne i nærområdet de seneste år, har jeg forelagt spørgsmålet for Trafikstyrelsen, som oplyser følgende, som jeg kan henholde mig til:

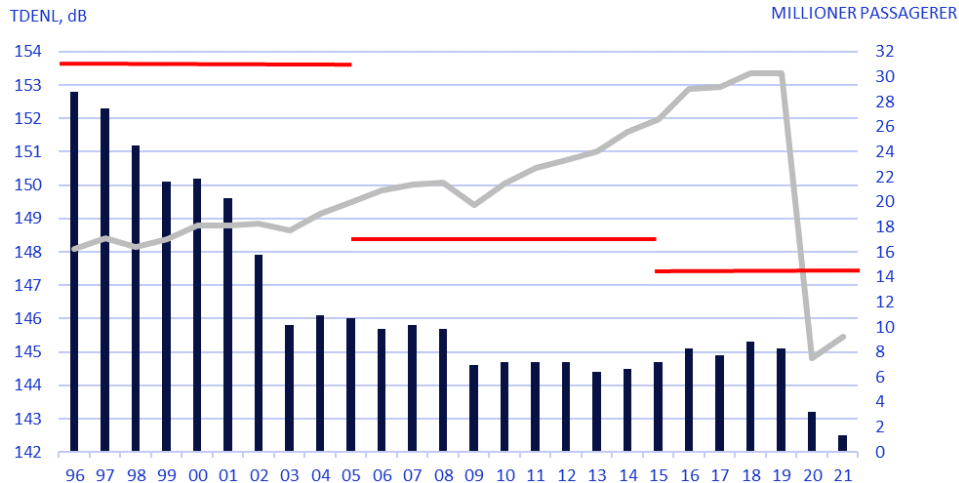
”Trafikstyrelsen vurderer ikke, at den dokumentation for forøget miljøpåvirkning fra Københavns Lufthavn, som er vedlagt i materialet fra borgergruppen ”CPH uden udvidelse” belyser den reelle miljøpåvirkning. Det er korrekt, at antallet af klager til myndighederne over støj- og luftgener er steget markant i perioden 2019-2021, men antallet af klager er ikke et mål for miljøpåvirkningen. I den forbindelse bemærker Trafikstyrelsen, at stigningen i antallet af klager kan være forbundet med lanceringen af den app, som gør det nemmere at foretage indrapporteringer. Der er således foretaget et højt antal klager i 2020 og 2021, hvor flytrafikken var stærkt reduceret på grund af Covid-19 pandemien.

Københavns Lufthavne A/S har fået udarbejdet en miljørapport om den plan for udviklingen af Københavns Lufthavn, Kastrup, som et forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup skal muliggøre. Af miljørapporten fremgår, at lufthavnens støjledning overordnet er faldet over årene. Således er antallet af boliger, som er støjbelastet over den vejledende grænseværdi på 55dB, faldet fra 18.213 husstande i 1994 til 2.126 husstande i 2018.

Det fremgår desuden, at TDENL-værdien, som er et udtryk for den samlede støjbelastning fra starter og landinger omkring lufthavnen udtrykt i et enkelt tal, er faldet set over en længere periode, og at den ikke er steget i løbet af de sidste 5-6 år, jf. figuren nedenfor, som viser udviklingen i den samlede støjbelastning fra Københavns Lufthavn (søjler). De røde streger markerer grænseværdien for den



samlede støjbelastning. Den grå linjer angiver millioner passagerer. Bemærk at data for årene 2020 og 2021 er påvirket af Covid-19 pandemien.



I forhold til luftforurening er lufthavnen en af flere forureningskilder i nærområdet, hvor bl.a. Øresundsmotorvejen også er en væsentlig kilde. Det fremgår af miljørapporten, at koncentrationen af fine partikler (PM<sub>2,5</sub>) er faldet fra 15-20 µg/m<sup>3</sup> til ca. 10 µg/m<sup>3</sup>, hvilket er væsentlig under EU's grænseværdi på 25 µg/m<sup>3</sup> og også på linje med de skærpede grænseværdier på 10 µg/m<sup>3</sup>, som er foreslået af EU.

Det fremgår desuden, at lufthavnen er en lokal kilde til ultrafine partikler og i en årrække har arbejdet med at få mere viden, måle udledninger etc. I den forbindelse overvåges antallet af ultrafine partikler ved lufthavnens vestlige hegn og på en flystandplads, uanset at der ikke er fastsat grænseværdier i miljøgodkendelse eller i øvrigt. Samtidig overvåges mængden af Black Carbon (BC), der anses for at være den sundhedsskadelige del af både fine og ultrafine partikler.

Trafikstyrelsen kan desuden oplyse, at forslag til lov om rammerne for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup fastsætter de overordnede rammer for udvikling af lufthavnen, og derfor ikke har til formål at regulere støj eller trafik i Københavns Lufthavn, da det er reguleret i medfør af anden lovgivning. Konkrete anlægsprojekter, som lovforslaget muliggør i Københavns Lufthavn, Kastrup, herunder ændring af tværbanen, vil skulle miljøundersøges i overensstemmelse med reglerne herom. Herunder skal der gennemføres en ny støjkonsekvensvurdering, og der skal tages stilling til, om der skal udstedes en ændret miljøgodkendelse.”



Side 4/4

Med venlig hilsen

*Thomas W. Danielsen*

Thomas Danielsen