

af lufthavnens benyttelse i videst mulige omfang undgås.

På grundlag af et indgående samarbejde mellem luftfartsmyndighederne og miljømyndighederne om den nødvendige samfundsmæssige afvejning mellem på den ene side miljøhensyn og på den anden side hensynet til en fortsat forsvarlig afvikling af lufttrafikken til og fra lufthavnen i Kastrup har regeringen med henblik på at realisere denne målsætning besluttet, at der efter lovforslagets vedtagelse skal gennemføres de i det følgende opregnede støjreducerende foranstaltninger henholdsvis i lufthavnens omgivelser og i forbindelse med lufthavnens drift.

Med hensyn til lufthavnens omgivelser indeholder lovforslaget i § 4 er bestemmelse om, at de mest støjramte boliger efter nærmere i bemærkningerne til bestemmelsen angivne retningslinjer vil kunne opnå statstilskud til støjsolering af opholds- og soverum. Denne tilskudsordning, hvortil den statslige udgift maksimalt vil kunne andrage 105 mill. kr., forudsat at ordningen udnyttes fuldt ud af alle indehavere af boliger omfattet af tilbuddet om støjsoleringsstøtte, vil som det fremgår af bemærkningerne til bestemmelsen blive administreret af miljøstyrelsen i et samarbejde med kommunerne omkring lufthavnen. Alle med ordningens gennemførelse forbundne udgifter vil blive afholdt på finanslovskonto § 27.2. Miljøbeskyttelse.

For så vidt angår støjreducerende foranstaltninger i forbindelse med lufthavnens drift vil der for det første blive gennemført en totallukning af lufthavnens tværbane, bane 12-30, i perioden mellem kl. 23 og kl. 06, bortset fra tilfælde hvor nødsituationer nødvendiggør benyttelse af banen i dette tidsrum.

Der er ved beslutningen om gennemførelse af denne væsentlige restriktion for benyttelsen af lufthavnens banesystem lagt vægt på, at specielt flyoperationer over boligområderne nordvest for lufthavnen medfører uacceptable støjgener, og at benyttelsen af bane 12-30 - set i forhold til benyttelsen af lufthavnens hovedbanesystem - er begrænset, således at der for den angivne periode om natten ikke knytter sig afgørende trafikale betænkeligheder til en total lukning af banen for trafik. På grundlag af erfaringer fra en lang årrække er det lagt til grund, at tværbanen på årsbasis maksimalt benyttes til 5 pct., af det samlede antal operationer på lufthavnen, og i de senere år har gunstige vindforhold haft til følge, at den faktiske benyttelse af bane 12-30 har været lavere.

Luftfartsselskaberne har ikke haft fundamentale indvendinger mod totallukning af tværbanen i den

periode, der her er lagt op til, hvorimod det står helt klart, at en tidsmæssig udstrækning eller forskydning af denne periode vil være trafikalt og dermed økonomisk uacceptabel.

Bl. a. med henblik på at opnå, at antallet af boliger, der generes af støj i forbindelse med benyttelse af tværbanen, reduceres, således at der også uden for totallukningsperioden tilvejebringes en samlet miljømæssig forbedring i forbindelse med tværbanebenyttelsen, er det for det andet besluttet, at den nuværende bane 12-30 skal forskydes ca. 500 m mod sydøst samtidig med at banen drejes 6-7° mod vest.

Denne foranstaltning, som er indgående omtalt i bemærkningerne til lovforslagets § 3, a), vil ved siden af den miljømæssige forbedring som følge af banens forskydning muliggøre frigørelse af et ca. 40 ha stort areal i lufthavnens nordafsnit, for hvilket der er stort behov til terminaludbygning og forpladsområde, når lufthavnens udbygning mod land skal holdes inden for det nuværende lufthavnsområde.

For det tredje er det besluttet, at der skal søges gennemført en begrænsning af de samlede støjgener fra lufthavnens benyttelse om natten mellem kl. 23 og kl. 06. Opmærksomheden er i den forbindelse først og fremmest rettet imod benyttelsen af banesystemet i øvrigt, idet det især er det maksimale støjniveau fra den enkelte overflyvning, der er afgørende for støjgenernes omfang.

Det er derfor regeringens målsætning, at der for det omtalte tidsrum skal søges fastlagt et maksimalt tilladeligt støjniveau i boligområderne omkring lufthavnen, idet dog bestræbelserne i så henseende skal være begrænset af hensynet til, at luftfartsselskaberne hjemmehørende i Kastrup ikke herved afskæres fra at udnytte deres nuværende luftfartøjer til operationer på lufthavnens hovedbanesystem også om natten.

Der foreligger idag ikke det nødvendige erfaringsgrundlag for at vurdere, hvilke maksimale støjniveauer de forskellige flytyper påfører omgivelserne i forbindelse med de enkelte flyoperationer, og det vil derfor være en afgørende forudsætning for en senere fastlæggelse af et maksimalt tilladeligt støjniveau, at der forinden er gennemført målinger, der viser, hvilke konkrete støjniveauer, de enkelte operationer giver anledning til i de kritiske områder omkring lufthavnen.

Der er derfor allerede mellem miljømyndighederne og luftfartsmyndighederne iværksat et samarbejde om etablering af et akustisk overvågningsanlæg, som - baseret på mikrofoner opstillet i de mest berørte boligområder - vil kunne give grund-