

F.t.l. vedr. Københavns lufthavn, Kastrup

ves, at trafikmængden i dag- og aften-timerne er væsentlig større end om natten. Det er derfor helt nødvendigt, at lufthavnens banesystem m. v. uden for den egentlige restriktionsperiode kan udnyttes i overensstemmelse med de kapacitetsmæssige forudsætninger, som er lagt til grund for beslutningen om at bibeholde og udbygge lufthavnen.

Igangværende bestræbelser på at opnå en samlet reduktion af støjgenerne også i dag- og aften-timerne vil imidlertid blive fortsat i et samarbejde mellem luftfartsmyndighederne og miljømyndighederne. Som muligheder i så henseende, som efter nærmere undersøgelser vil kunne komme på tale, kan bl. a. fremhæves bestemmelser om forbud mod motorreversering (bortset fra tomgangsreversering og reverseringer, der er begrundet i hensyn til luftfartens sikkerhed), etablering af nyt navigationsudstyr, begrænsning af støj- og luftforurening fra forpladsområdet ved indskrænkninger i adgangen til at anvende APU og begrænsning af støj fra forplads- og motorafprøvningsområder ved etablering af afskærmning, bl. a. i forbindelse med udbygning af terminalbygninger m. v.

Herudover vil det blive undersøgt, i hvilket omfang det vil være muligt at tilrettelægge ind- og udflyvningsprocedurerne også i dag- og aften-timerne på en sådan måde, at støjgenerne herved begrænses.

Som allerede nævnt gør omfanget af de økonomiske investeringer i lufthavnsudbygningen og de foran omtalte grundlæggende trafikale forudsætninger for lufthavnens forbliven i Kastrup det på den anden side nødvendigt, at der ikke ved gennemførelse af støjbegrænsende procedurer sker en trafikalt uacceptabel begrænsning i kapaciteten af det forudsatte banesystem.

Det er i indledningen til de almindelige bemærkninger fastslået, at en udbygning af lufthavnen i Kastrup ikke vil muliggøre så gunstige miljøforhold for beboerne på Amager, som tilfældet ville være, såfremt lufthavnen blev flyttet til Saltholm. Det er i dag ikke muligt nøjagtigt at angive, hvilke gener udbygningen af de forskellige anlæg på lufthavnen vil påføre omgivelserne. Det kan dog forudses, at terminaludbygningen i nordområdet og hangar- og værkstedsudbygningen i sydområdet vil påføre de nærmestliggende boligområder gener, som det ikke inden for rimelige økonomiske rammer vil være muligt at afhjælpe fuldtud. De forskellige anlæg vil blive underkastet en nærmere miljømæssig vurdering i henhold til miljøbeskyttelsesloven, og det er regeringens mål, at generne skal søges begrænset mest muligt. I denne forbindelse må det fremhæves, at det er regeringens opfattelse,

at der her ud fra den i miljøbeskyttelseslovgivningen foreskrevne samfundsmæssige afvejning må tages et afgørende hensyn til mulighederne for den fremtidige afvikling af lufttrafikken.

Slutningsvis bemærkes, at det i tiden indtil lovforslagets vedtagelse vil kunne vise sig nødvendigt at gennemføre helt akutte foranstaltninger på lufthavnen, herunder at færdiggøre igangværende anlægsarbejder eller gennemføre begrænsede midlertidige foranstaltninger, som er nødvendige for lufthavnens fortsatte forsvarlige drift. Sådanne foranstaltninger, som i givet fald ikke vil være foregribende for resultatet af folketingets overvejelser med hensyn til den endelige lufthavnsløsning, vil blive søgt gennemført efter forudgående forelægelse for folketingets finansudvalg.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Som det fremgår af de almindelige bemærkninger til lovforslaget er det muligt at udbygge den nuværende lufthavn i Kastrup, så den får tilstrækkelig kapacitet til at betjene lufttrafikken med et acceptabelt serviceniveau. Dette kan ske samtidig med, at miljøforholdene omkring lufthavnen forbedres mærkbart, og uden at yderligere arealer på Amager må inddrages til lufthavnsformål. Da omkostningerne ved anlæg af en helt ny lufthavn på Saltholm endvidere vil være meget væsentligt større, bør dette projekt opgives og lov nr. 415 af 13. juni 1973 om anlæg af lufthavn på Saltholm ophæves.

Til § 2

Det eksisterende banesystem på Københavns lufthavn, bestående af to parallelle hovedbaner og en tværbane, inddeler lufthavnsarealet i fire hovedområder.

Ved en anlægsøkonomisk vurdering af placeringsmulighederne i forbindelse med en udbygning af lufthavnen må de eksisterende anlæg indgå i vurderingen med betydelig vægt. Da betydningsfulde anlæg er beliggende i nordafsnittet og har en stor fremtidig brugsværdi, vil det være af afgørende anlægsøkonomisk betydning at lade en udbygning af disse anlæg ske i tilknytning til disse eksisterende faciliteter.

Dette vil gøre det nødvendigt at flytte andre lufthavnsanlæg til lufthavnens øst- og vestafsnit. Det drejer sig bl. a. om luftgodsstation og flyvekøkken, idet lufthavnsudvalgets undersøgelse har vist, at disse anlæg med fordel vil kunne placeres