

## II. Ministeren for offentlige arbejders bemærkninger til miljøstyrelsens notat af 17. maj 1980.

Folketingets udvalg  
om offentlige arbejder.  
Den 22. maj 1980.

Som bebudet i min forelæggelsestale ved fremsættelsen af forslag til lov om udbygning af Københavns lufthavn, Kastrup, er der nu med min oversendelse til folketingets udvalg om offentlige arbejder af notat af 17. maj 1980 med bilag fra miljøstyrelsen orienteret nærmere om den miljømæssige vurdering af udbygningsplanerne.

Til dette materiale har jeg følgende umiddelbare bemærkninger, idet jeg på baggrund af den korte tid, der har været til at gennemgå materialet, må forbeholde mig senere at fremkomme med eventuelle supplerende kommentarer, ligesom jeg må fremhæve, at gennemgangen for så vidt angår den amerikanske rapport, der er bilag til styrelsens notat i vid udstrækning har måttet foregå på grundlag af miljøstyrelsens danske oversættelse af rapporten.

Som det fremgår af miljøstyrelsens notat, bygger styrelsens konklusioner dels på en af miljøstyrelsen tilvejebragt rapport af 15. maj 1980 om den foreslåede udbygningsplan for lufthavnen i Kastrup, udarbejdet af et amerikansk konsulentfirma J. R. Crenshaw and Associates, Inc., dels på et notat af 17. april 1980 fra Lydteknisk Laboratorium om støjbelastningen fra terminalstøj omkring Københavns lufthavn, Kastrup, 1995.

Som det fremgår af rapporten fra det amerikanske konsulentfirma har miljøstyrelsen fundet anledning til at engagere firmaet ikke til at foretage en miljømæssig vurdering af den i udbygningslovforslaget indeholdte plan for udbygning i Kastrup, men til at vurdere mulighederne for at tilvejebringe alternative udbygningsforslag.

Når det pågældende konsulentfirma i sin rapport er fremkommet med en række betragtninger over den fremtidige trafikafvikling og på dette grundlag har udtalt sig i kritiske vendinger om det prognosemæssige grundlag for en udbygning af lufthavnen må jeg indledningsvis – og for at forebygge enhver mulighed for misforståelse – understrege, at jeg anser de herom fremførte synspunkter for ganske irrelevante i den foreliggende sammenhæng.

Det fremgår af rapporten, at firmaet har gjort sig skyldig i den fundamentale misforståelse, at der med det foreliggende lovforslag er lagt op til en endelig beslutning om, hvilke udbygningsforanstaltninger der – uanset den faktiske trafikudvikling – skal bringes til udførelse, og i hvilken takt dette skal ske, mens realiteten – således som det også klart fremgik af min forelæggelsestale ved lovforslagets fremsættelse – af indlysende årsager er den, at udbygningstakten vil være afhængig af, i hvilket tempo udviklingen i trafikken rent faktisk viser sig at foregå.

Jeg vil derfor understrege, at prognosernes værdi i denne sammenhæng primært har været at dokumentere, at der var – og er – grundlag for at opgive planerne om en udflytning af lufthavnen til Saltholm, fordi det kan anses for muligt at bibeholde lufthavnen i Kastrup også på langt sigt.

Forholdet er herefter det, at man i tilfælde af, at trafikken udvikler sig i langsommere takt end forudset i lufthavnsudvalgets – eller i andre – prognoser, principielt blot kan konstatere, at det ud fra en anlægsøkonomisk synsvinkel vil blive billigere end forudsat at sætte Kastrup i stand til at afvikle den frem-