

[Ministeren for offentlige arbejder]

ringen af vitale lufthavnsanlæg, har regeringen i lovforslaget lagt op til, at folketinget i og med en vedtagelse af forslaget også træffer endelig beslutning om, hvor og hvorledes udbygningen skal ske. Jeg kan her henvise til den som bilag 1 til lovforslaget optrykte plan over byggefelter m. v. for den kommende lufthavnsudbygning samt til lovforslagets § 3 og de udførlige bemærkninger hertil.

Dette har også været et krav fra hovedstadsrådet og de berørte kommuner.

Det er selvfølgelig klart, at der ikke ved det foreliggende lovforslag har kunnet tages hensyn til alle detaljer i udbygningen i de kommende år, ligesom udbygningstakten vil være afhængig af, i hvilket tempo udviklingen i trafikken rent faktisk viser sig at foregå.

Den i lovforslagets § 3 fastlagte generalplan for udbygningen vil imidlertid være det faste grundlag for den løbende detailplanlægning af udbygningen, som det vil være nødvendigt at foretage i Københavns lufthavnsvæsen – naturligvis i et samarbejde med miljømyndighederne.

Jeg skal i øvrigt fremhæve, at udformningen af det foreliggende lovforslag har været belagt med nogle væsentlige bindinger. Her skal jeg specielt pege på, at det ikke mindst af miljømæssige grunde er anset for afgørende, at udbygningen foretages inden for lufthavnens nuværende geografiske grænser. På denne baggrund er det såvel i lufthavnsudvalgets rapport som i de senere overvejelser og forhandlinger, der er gået forud for lovforslagets udarbejdelse, undersøgt, i hvilket omfang der ville være mulighed for en alternativ placering af lufthavnens tværbane, bane 12-30, som – selvom den kun benyttes til afvikling af en lille del af lufthavnens samlede trafik – er den bane, der specielt giver anledning til miljømæssige gener for beboerne omkring lufthavnen.

Blandt de løsninger, som har været overvejet indgående, har været anlæg af en ny tværbane i retning 09-27 ved Kongelunden til supplement af den bestående tværbane, hvorved det ville blive muligt helt at ophøre med at benytte bane 12-30 til starter og landinger over beboelsesområderne nordvest for lufthavnen. Denne løsning ville imidlertid kræve omfattende arealindgreb uden for lufthavnens nuværende område og tillige medføre betydelige miljø- og planmæssige konse-

kvenser for Vestamager. Hertil kommer, at en afstand på op til 7 km fra en ny sydligt liggende tværbane ville give anledning til visse sikkerhedsmæssige betænkeligheder.

Et andet undersøgt tværbanealternativ, indebærende en forskydning med op til 1600 m i sydøstlig retning af den bestående bane 12-30, er heller ikke anset for acceptabelt. Dels ville en sådan baneforskydning nødvendigvis gøre en meget bekostelig flytning af sejlrenden i Drogden ca. 1000 m længere mod sydøst, dels måtte den opfyldning ca. 1000 m ud i Øresund, som ville være nødvendig ved denne baneforskydning, forudses at ville indebære betydelige tang- og lugtgener for beboerne i Dragør.

Som et resultat af disse overvejelser er det foreliggende lovforslag derfor bl. a. baseret på, at det eksisterende banesystem bibeholdes uændret, bortset fra at der foretages en mindre forskydning mod sydøst af lufthavnens tværbane 12-30, som ikke vil kræve yderligere udgiftkrævende opfyldning i Øresund, og som heller ikke vil berøre skibstrafikken i sejlrenden. Herudover vil tværbanen blive drejet 6-7° mod vest, således at der kan foretages en hensigtsmæssig udbygning af de eksisterende terminalanlæg i lufthavnens nordområde. Lovforslaget indebærer endvidere, at en række lufthavnsaktiviteter omfattende ekspedition ikke bare af fragtflyene, men også af passagerfly fremtidig placeres på det inddæmmede areal mellem baneenderne 22 og 30, som er beliggende mod øst længst væk fra beboelsesområderne, og som ikke tidligere har været udnyttet. I sydområdet bibeholdes og udbygges anlæg for charterselskaberne, og det samme gælder med hensyn til luftfartsmyndighedernes anlæg i vestområdet.

Med den fremlagte plan for den samlede lufthavnsudbygning er det min opfattelse, at der med den nødvendige hensyntagen til trafikafviklingen og bindingen til det nuværende areal i videst muligt omfang er taget hensyn til alle saglige miljøinteresser i selve planen. Med hensyn til de miljømæssige aspekter i forbindelse med lovforslaget kan jeg i øvrigt oplyse, at jeg senere under forslaget's behandling i folketinget vil kunne orientere nærmere om den miljømæssige behandling af udbygningsplanerne, som for tiden pågår.

I tillæg til de miljømæssige hensyn, der er søgt tilgodeset ved selve planudformningen,