

[Ministeren for offentlige arbejder]

bør det fremhæves, at der dels gennemføres en lukning af tværbane 12-30 i perioden mellem kl. 23 og kl. 06, dels – efter foretagelse af støjmålinger – indføres bestemmelser om et maksimalt tilladeligt støjniveau i den omtalte natperiode på omkring 85 dBA.

For herudover at imødekomme behovet for at sikre beboerne omkring lufthavnen mulighed for at sove uforstyrret om natten indeholder lovforslaget i § 4 en bestemmelse, hvorefter beboerne i nærmere afgrænsede områder vil kunne få tilbud om statstilskud til støjisolering af soverum – og iøvrigt i et vist omfang tillige af opholdsrum. De nærmere vilkår for denne tilskudsordning, som vil blive administreret af miljøstyrelsen i et samarbejde med de berørte kommuner, fremgår af bemærkningerne til § 4.

Som det vil fremgå af de almindelige bemærkninger, er der endvidere fra regeringens side lagt op til, at der umiddelbart i tilslutning til lovforslagets vedtagelse udstedes et landsplandirektiv i henhold til lands- og regionplanlovens § 4, som fastlægger forudsætningerne for region- og kommuneplanlægningen i områder omkring lufthavnen. Under hensyn til, at lufthavnsudbygningen er et anlægsarbejde af et sådant omfang, at gennemførelsen heraf kræver forudgående tilvejebringelse af lokalplan, vil miljøministeren på baggrund af anlæggets særlige karakter forestå tilvejebringelsen af den eller de nødvendige lokalplaner, således at der hurtigst muligt efter lovforslagets vedtagelse kan foreligge en endeligt godkendt lokalplan for lufthavnens område.

Med hensyn til økonomien i det foreliggende lovforslag kan jeg oplyse, at de samlede anlægsudgifter ved den heri forudsatte udbygning frem til år 2000 skønnes at ville udgøre et beløb i størrelsesordenen 4,4-4,5 mia kr., anslået i prisniveau oktober 1979 og eksklusive merværdiafgift. Heraf skønnes de statslige investeringer at ville udgøre 2,9 mia kr., mens de resterende 1,5-1,6 mia kr. forudsættes afholdt af lufthavnens brugere, først og fremmest luftfartsselskaberne.

Der er i bemærkningerne til lovforslagets § 3 nærmere redegjort for, hvorledes såvel de statslige som de ikke-statslige investeringer forventes at ville fordele sig i femårige perioder frem til år 2000. Som allerede nævnt vil det faktiske forløb af de nødvendige investeringer dog naturligvis bero på, hvorledes ud-

viklingen i lufttrafikken – og dermed behovet for tilvejebringelse af yderligere kapacitet på lufthavnen – viser sig at forløbe.

Det må imidlertid på baggrund af de aktuelle forventninger til den fremtidige trafikudvikling lægges til grund, at de statslige investeringer vil udgøre omkring 800 mill. kr. i perioden 1980-84, omkring 1300 mill. kr. i den efterfølgende femårsperiode og omkring 700 mill. kr. i perioden 1990-94. For den sidste periode op til år 2000 forudsættes de samlede statslige investeringer holdt på et relativt lavt niveau i størrelsesordenen 100 mill. kr.

Det skal i denne forbindelse fremhæves, at der her er regnet med, at de nødvendige miljøforbedrende foranstaltninger skal søges gennemført allerede i den første femårsperiode, og at der hertil er forudsat anvendt et beløb i størrelsesordenen 150 mill. kr., omfattende også det tidligere omtalte tilbud om statsstøtte til støjisolering af boliger omkring lufthavnen.

Når der er tale om så betydelige statslige investeringer i lufthavnsudbygningen, bør det endvidere fremhæves, at virksomheden i Københavns lufthavn gennem en årrække – bl. a. som følge af den minimale anlægsaktivitet i de seneste mange år – har indbragt statskassen ganske betydelige indtægter. Således har lufthavnens samlede driftsoverskud fra finansåret 1970-71 og frem til afslutningen af finansåret 1979 udgjort godt 700 mill. kr., hvori der ikke er medregnet forrentning og afskrivning af bygninger og andre faste anlæg på tilsammen godt 500 mill. kr.

Jeg vil gerne afslutningsvis fremhæve, at det er regeringens opfattelse, at det foreliggende lovforslag giver en velafbalanceret løsning på de problemer, som allerede alt for længe har gjort sig gældende for Københavns lufthavn, samtidig med at det realistisk erkendes, at de økonomiske muligheder for en Saltholmlufthavn ikke er til stede.

På denne baggrund og i lyset af, hvad jeg i øvrigt har oplyst om hovedtrækkene i forslaget til lov om udbygning af Københavns lufthavn, Kastrup, fremsætter jeg hermed lovforslaget til det høje tings velvillige behandling.

Energiministeren (Poul Nielson):