

I udbygningslovens kortbilag blev det påvist, at det vil være muligt at gennemføre den nødvendige udbygning af Københavns Lufthavn til det i loven forudsatte trafikvolumen. Udviklingen siden udbygningslovens vedtagelse, senest med vedtagelsen af loven om anlæg af fast forbindelse over Øresund, har imidlertid vist, at de begrænsninger i den arealmæssige udnyttelse af lufthavnens forskellige delafsnit, som byggezonerne i kortbilaget fører til, kan stille sig hindrende i vejen for en optimal udformning af nyanlæggene.

Det er der intet mærkeligt i. Tværtimod må det anses for naturligt, at udbygningsplanlægningen godt 10 år efter loven tilsiger korrektioner i det oprindelige grundlag. Hensynet til det nyetablerede lufthavnsselskab, der forudsættes at tilrettelægge sine aktiviteter på et kommercielt grundlag og som skal kunne tilpasse sig den konkurrence, som det i øget grad vil blive mødt med fra de øvrige større europæiske lufthavne i de kommende år, taler også for en større fleksibilitet i retningslinjerne for udbygningen. Det samme gør de krav om tilpasning af lufthavnen til de kommende ændringer i trafikstrukturen, som Det Indre Marked stiller.

Betydningen af en større frihed i tilrettelæggelsen af lufthavnsudbygningen og ved udformningen af de fremtidige anlæg kommer især frem ved planlægningen af udvidelsen af lufthavnens udenrigs terminalkompleks, hvor såvel ankomstområdet som afgangsområdet skal udbygges meget betydeligt.

Med i billedet hører tillige, at der ved loven om lufthavnsselskabet er skabt grundlag for, at dette vil kunne udvide sit virkefelt med henblik på at etablere, erhverve og drive sådan virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng med lufthavnens drift. I den forbindelse må der forudses behov for etablering af bygninger og anlæg på lufthavnsområdet, som ikke umiddelbart er omfattet af de gældende bestemmelser om arealdisponeringen.

I bemærkningerne til udbygningsloven er de overordnede retningslinjer for den samfundsmæssige afvejning af lufthavnens udbygning med de miljømæssige hensyn nærmere beskrevet. Der skal således ifølge bemærkningerne tages miljømæssige hensyn herunder initiativer til at mindske støjbelastningen, uden at det får konsekvenser for lufthavnens position som international lufthavn.

De ændringer, som lovforslaget giver mulighed for i forhold til udbygningsloven, skønnes ikke at ville få væsentlige miljømæssige konsekvenser, og den samfundsmæssige afvejning, der ligger til grund for denne lov og de heri indeholdte overordnede retningslinjer for miljøtilpasningen af lufthavnen, tillægges fremdeles afgørende betydning.

Med den således foreslåede større frihed i den videre udbygningsplanlægning vil detailplanlægningen af de enkelte nyanlæg løbende kunne tilpasses udviklingen i lufttrafikken, og den omstændighed, at de konkrete anlæg i henhold til miljølovgivningen vil blive underkastet den nødvendige miljømæssige vurdering, må efter regeringens opfattelse anses for en fuldt betryggende garanti for, at lufthavnsudbygningen fortsat foregår med respekt af de overordnede miljømæssige intentioner i udbygningsloven. Det vil i den forbindelse blive tilstræbt, at anlæggene ved deres udformning bidrager til opbygningen af et støjmæssigt værn for boligområderne omkring lufthavnen.

Med forslaget fastsættes der fortsat overordnede rammer for fordelingen af aktiviteterne på lufthavnens forskellige delafsnit. Sådanne rammer er angivet i ændringsforslaget til udbygningslovens § 3. De enkelte lufthavnsafsnit med de i lovforslagets pkt. 2 foretagne arealmæssige justeringer samt linjeforringen for den faste forbindelse over Øresund er samtidig angivet på vedhæftede kortskitse. Udbygningen skal således finde sted inden for de på kortskitsen viste arealer. Den helt nøjagtige afgrænsning af lufthavnsarealerne mod søterritoriet i nord- og østafsnittene vil bero på den endelige detailudformning af opfyldningen på søterritoriet.

I forbindelse med lufthavnens videre udbygning forudsættes det, at det fornødne plangrundlag i henhold til lov om planlægning af 6. juni 1991 tilvejebringes.

De overordnede planlægningsmæssige rammer, der er fastlagt i landsplandirektivet fra 12. juni 1981, som omfatter det hidtidige lufthavnsområde, og som indeholder bygge- og anvendelsesregulerende bestemmelser for områder, der er berørt af miljømæssige gener fra lufthavnen, skal som følge af lovændringen justeres i og med at lufthavnens grænser ændres. Der foretages ingen arealmæssige ændringer af den zone, hvor de bygge- og anvendelsesregulerende restriktioner er gældende.

I den videre planlægning i henhold til planloven fastlægges den generelle anvendelse af lufthavnens arealer, herunder højdegrænseplaner og retningslinjer for støjafskærmninger i forbindelse med nyanlæg. Endvidere fastsættes principperne for anvendelse af og for byggemulighederne på arealerne i lufthavnens fire delafsnit, hoveddisponeringen af vej- og parkeringsanlæg m.v.

En planlægning med dette indhold skal have til formål at bidrage til et mere smidigt administrationsgrundlag, således at den fleksibilitet i udbygningsplanlægningen, som er et af formålene med lovændringen, bevares.