

De i betænkning nr. 477 om Københavns lufthavns fremtid offentliggjorte prognoser for passagerudviklingen på Københavns lufthavn er nu blevet revideret i lys af en skønnet trafiktilvækst på ca. 15 pct. årlig ved indtægtsbudgetteringen i forslag til finanslov for 1969-70 og budgetoverslagene for 1970-71—1972-73. Hvis passagertallet i de derpå følgende år stiger med 10 pct. årlig, vil antallet i 1980 udgøre 21 millioner i stedet for de tidligere beregnede 13 millioner. Denne forudsætning stemmer også bedre med prognoser fra London og Frankfurt, i hvilke lufthavne der nu regnes med en fordobling af passagertallet hvert 5. år. Under forudsætning af, at den reviderede passagerprognose viser sig at være realistisk, hvorved bemærkes, at det er forventede trafiktilvækster af den anførte størrelsesorden, der har dannet grundlag for f. eks. SAS' investeringer i flymateriel for de kommende 7 år, vil der i 1970 i Københavns lufthavn være 7,5 millioner passagerer og i 1975 i alt 13,1 millioner. Selv om det må påregnes, at den gennemsnitlige størrelse af passagerluftfartøjerne vil vokse betydeligt, vil kapaciteten i Kastrups udvidede banesystem på ny være opbrugt omkring 1975, og inden dette tidspunkt må der stilles supplerende kapacitet til rådighed på en ny storlufthavn. Dette vil kunne ske, hvis Saltholm vælges som storlufthavnens placering, idet der på det anførte tidspunkt vil være fysisk mulighed for på Saltholm at have foretaget inddæmning og anlæg af et par baner, ligesom der vil kunne være etableret en lufthavnstunnel og foreløbige ekspeditionsfaciliteter (terminalbygninger). Saltholm vil herefter kunne operere sammen med Kastrup, men omkring 1982 må dog Saltholm være yderligere udbygget med baner og terminaler m. v. således, at al resterende trafik kan overflyttes til storlufthavnen.

For så vidt Sydamager (den sydligste løsning) vælges som placering for storlufthavnen, vil det på grund af skærende baneretninger på Kastrup og Sydamager ikke være muligt med nogen rimelig kapacitetsmæssig fordel at tage Sydamagerlufthavnen i brug etapevis til operation i en overgangsperiode sammen med Kastrup, og der er meget snævre grænser for ændring af baneretninger på Sydamager på grund af støjgenerne ved ind- og udflyvning. Sydamagerlufthavnen vil næppe kunne færdiggøres før omkring 1979, og dette vil formentlig få til følge, at en del af den ellers påregnede trafiktilvækst vil søge hen til andre trafikknudepunkter for at undgå urimelige ventetider i Kastrup.

En trafikprognose for Sydamager vil derfor afvige fra Saltholmprognosen, og man er nået til følgende resultater:

(mill. pass.)	1970	1975	1980	1985
Kastrup.....	7,5	} 13,1	—	—
Saltholm.....	—		21,2	34,2
Sydamager.....	—	—	18,2	30,3

De samlede investeringer i storlufthavn for tiden indtil 1985 er i 1968-priser anslået til 2.700 mill. kr. for Saltholm, inklusive en udbygning af Kastrup til 1975, men eksklusiv lufthavnstunnel Amager-Saltholm, der med 8 vognbaner er anslået til 910 mill. kr. For Sydamagers vedkommende er luft-havninvesteringer indtil 1985 anslået til 2.945 mill. kr. (1968-priser), inklusive en større udbygning af Kastrup til 1979, men eksklusiv motorvejsanlæg på Amager.

Som nævnt foran, er det en forudsætning for, at der bliver behov for en storlufthavn af de hidtil påregnede dimensioner, at Københavns lufthavn i en kortere årrække udbygges yderligere således, at denne lufthavn på forsvarlig måde kan klare tilvæksten, indtil storlufthavnen kan tages i brug. Som det primære i denne udbygning er der i § 1 stillet forslag om bygning af en parallelbane til Københavns lufthavns hovedbane, hvilket nødvendiggør den i § 2 foreslåede tunnellægning af Englandsvej under startbanen, idet man ellers på ny måtte omlægge vejen således, at den førtes uden om det foreslåede baneanlæg, hvilket ville forøge vejafstanden mellem Dragør og København med 3-4 km. Det er skønnet, at erhvervelse af de nødvendige arealer, om fornødent ved ekspropriation, til parallelbanen vil koste ca. 10 mill. kr., medens selve anlægget vil beløbe sig til ca. 90 mill. kr., hvoraf omkring 23 mill. kr. vil medgå til tunnellægning af vejen.

Ud over banesystemets udbygning, som vil vare godt 2 år, vil det være nødvendigt at fortsætte den allerede påbegyndte udvidelse af Københavns lufthavns passagerfaciliteter, og herom er der redegjort i den til folketinget tidligere fremsendte rapport af 14. maj 1968 fra det under ministeriet for offentlige arbejder nedsatte „Planlægnings- og anlægsudvalg vedrørende Kastrup lufthavn“. I denne rapport er de nødvendige investeringer i Kastrup indtil 1976-77 opgjort til 517 mill. kr., men af dette beløb vil knapt 200 mill. kr. kunne spares, såfremt Saltholm vælges som placering for ny storlufthavn.

De med Københavns lufthavns nødvendige udbygning forbundne udgifter vil blive søgt bevilget på de årlige finanslove, indtil der eventuelt måtte blive gennemført en lov om dannelse af en fra statskassen fritstående lufthavnsvirksomhed, der organisatorisk og finansielt omfatter Kastrup og ny storlufthavn.