

## Bilag.

### MINISTEREN FOR OFFENTLIGE ARBEJDER

Den 18. november 1968.

#### Vedrørende Storlufthavnsplacering.

##### Opgave:

En sammenligning af anlægs- og driftsøkonomi for lufthavnsprojekter på Saltholm og Sydamager under hensyntagen til mulighederne for etapevis udbygning såvel af lufthavn som af tilbringersystem og med beskrivelse af de skønnede, afledede offentlige investeringer i forbindelse med lufthavnsplaceringen.

##### Forudsætninger:

- a) På grundlag af reviderede trafikprognoser for Københavns lufthavn må man nu forudsætte investeringer i Kastrup lufthavn af størrelsesordenen 550 mill. kr. indtil 1980. Heraf vil 200 mill. kr. kunne spares, hvis der omkring 1975 er tilvejebragt en yderligere kapacitet på ny storlufthavn. Senest i 1982 må al trafik fra Kastrup overflyttes til ny lufthavn. Parallelbanen til bane 04-22 må tages i brug senest i 1971.
- b) Af operationelle grunde (skæring af baneretninger) vil det være praktisk taget udelukket omkring 1975 at udvide den samlede kapacitet af Kastrup + påbegyndt storlufthavn ved at tage baner i brug på Sydamager, og fra det tidspunkt, hvor det eventuelt måtte blive besluttet at bygge lufthavn på Sydamager, indtil al Kastrup-trafik kan overflyttes, vil der gå mindst 9 år.
- c) Kastrup vil kunne operere sammen med en etapevis udbygning af lufthavnen på Saltholm, idet godt 25 pct. af de samlede starter og landinger vil kunne flyttes til Saltholm i 1975 (muligvis charterflyvning og indenrigsflyvning). De resterende 75 pct. må overflyttes omkring 1982, hvorefter Kastrup lukkes.

d) En boligbebyggelse på den sydlige halvdel af Vestamager er af støjmæssige grunde udelukket ved lufthavnsplacering på Sydamager. Anvendelse af Kastrup lufthavns arealer til boligbyggeri efter 1982 er udelukket af støjmæssige grunde i begge alternativer.

e) En S-bane/tunnelbane til Sydamager, henholdsvis Saltholm, i slutningen af 70'erne vil kunne spare en senere udbygning af vejkapaciteten til lufthavnen. (Efter erfaringer fra London vil en jernbaneforbindelse fra city til lufthavnen formentlig være rentabel, når den årlige terminaltrafik når op omkring 20 mill. passagerer).

DSBs og SJs forslag om bygning af en jernbanetunnel (med eller uden bilto) i H-H linjen er hidtil forudsat realiseret som første Øresundsforbindelse. (Anlægsudgifter for dansk vedkommende af størrelsesordenen højst 325 mill. kr. for enkeltsporet og 400 mill. kr. for dobbeltsporet). Det bemærkes, at det i Øresundsgruppernes betænkning behandlede forslag om kombineret vej- og jernbaneforbindelse i K-M linjen nu må anses for urealistisk.

f) I driftskalkulerne for ny storlufthavn forudsættes, at der pr. 1. april 1970 er dannet en økonomisk selvstændig bygherre- og lufthavnsadministration (f. eks. en offentlig korporation), hvori såvel Kastrup som ny lufthavn er integreret. Fra 1. april 1971 bør de statslige sikrings-tjenesters omkostninger dækkes ved direkte afgifter fra luftfartsselskaberne.

g) De tidligere i betænkning nr. 477 offentliggjorte prognoser må erkendes at have været alt for pessimistiske. Trafikken er