

<i>3. etape 1975-76 til 1978-79.</i>	
a) Afslutning af inddæmning	30
b) 3 parallelbaner med rullebaner m. v.	380
c) Terminaludbygning, administrationsbygning og redningstjeneste	460
d) Motorveje Amager	275
e) Adgangsvej i trug på Saltholm inklusive udfletningsanlæg	445
f) Udvidelse af tunnel Amager-Saltholm med 2 spor	240
	<hr/>
	1.830

<i>4. etape 1979-80 til 1981-82.</i>	
a) ½ motorvejstunnel Saltholm-Amager (2×3 spor)	370
b) Motorveje på Amager	120
	<hr/>
	490

<i>5. etape 1982-83 til 1985-86.</i>	
a) Terminaludbygning m. v.	300
b) Baneudbygning m. v.	200
	<hr/>
	500

Der er ikke i foranstående skønnede anlægsudgifter taget hensyn til renter i byggeperioden, idet der ikke foreligger nogen tidsplan for gennemførelse af de enkelte anlægs- og byggearbejder inden for etaperne.

Efter foranstående eksempel på etapeplan forudsættes Kastrup kun udbygget i et omfang, som svarer til, at lufthavnen kan klare trafiktilvæksten, indtil supplerende kapacitet kan være til rådighed på en ny lufthavn. Dette kan gennemføres til 1974-75 ved valg af Saltholm, men næppe før 1978-79 ved valg af Sydager (den sydligste løsning). Kastrup kan nedlægges i 1979 ved valg af Sydagerløsning og i 1982 ved valg af Saltholmløsning. Værdien af lufthavnen i Kastrup vil andrage ca. 700 mill. kr.

I Sydageralternativet forudsættes fast Øresundsforbindelse udført i overensstem-

<i>3. etape 1980-81 til 1985-86.</i>	
a) Terminaludbygning m. v.	200
b) Startbaneudbygning m. v.	280
c) Motorveje på Amager	100
	<hr/>
	580

melse med de dansk-svenske Øresundsgruppens forslag i betænkning nr. 463 i KM-linjen, og der påregnes deling af anlægsudgiften med Sverige.

I Saltholmalternativet vil lufthavnstunnelen Amager-Saltholm sammen med højbroen Saltholm-Malmø udgøre 1. etape af den faste Øresundsforbindelse, men ca. 1980 påregnes den faste forbindelse videreført fra Saltholm til Amager i en selvstændig, 6-sporet motorvejstunnel.

Det bemærkes, at der i 3. etape for Saltholm indgår en anlægsudgift på 445 mill. kr. til det såkaldte trug for motorvej under startbanerne, men at det ved den endelige programmering af anlægget vil blive undersøgt, om denne investering kan reduceres i forbindelse med en ændret tracé for tunnelanlægget. De endelige anlægsudgifter må derfor tages med alt muligt forbehold.

Resumé af etapeplaner:

	Millioner kroner.	
	<i>Saltholm.</i>	
1. etape.		
1969-70 til 1971-72	250
2. etape.		
1972-73 til 1974-75	2.170

	Millioner kroner.	
	<i>Sydager.</i>	
1. etape.		
1969-70 til 1971-72	550
2. etape.		
1972-73 til 1979-80	2.800