3. etape.	
1975-76 til 1978-79	1.830
4. etape.	
1979-80 til 1981-82	490
5. etape.	
1982-83 til 1985-86	500
Samlet investering	5.240

3. etape.	
1980-81 til 1985-86	580
	3.930

Lufthavnstunnelen (8 spor) mellem Amager og Saltholm er forudsat finansieret 100 pct. fra dansk side, medens den øvrige Øresundsforbindelse tillige med efterfølgende udvidelse af denne forbindelse er påregnet gennemført som et dansk-svensk fælles-anlæg. I begge tilfælde tænkes investeringen betalt gennem opkrævning af særlige benyttelsesafgifter.

Anlægsudgifternes fordeling på anlægskategorier fremgår af følgende specifikation:

Millioner kroner

Saltholm.	
1) Lufthavnsanlæg	2.700
2) a) Lufthavnstunnel	910
b) Fast Øresundsforbindelse	1.115
3) Motorveje	515
I alt	5.240

Sydamager.	
1) Lufthavnsanlæg	2.945
2) Fast Øresundsforbindelse	655
3)Motorveje	330
	3.930

1) må finansieres over lufthavnsafgifterne,
2) må finansieres over tunnel/bro-afgifterne,
3) må finansieres over vejbudgettet.

I anlægsudgifterne til lufthavnsanlæg er i det følgende ikke foretaget et fradrag på 700 mill. kr., svarende til realisationsværdien for Kastrup lufthavn, men hvis dette beløb forudsættes forrentet til statskassen af lufthavnen, i hvilken det tænkes at indestå som statens egenkapital i den påregnede offentlige korporation for Kastrup/storlufthavn, må der i selvfinansieringsbidragene for driften af storlufthavnen fradrages en sådan renteudgift, for så vidt angår Sydamager fra 1979-80, og for så vidt angår Saltholm fra 1982-83."

Reviderede trafikprognoser:

I alle betænkninger og rapporter, der i det sidste års tid har beskæftiget sig med det fremtidige behov for lufthavnskapacitet i Københavnsområdet, er anvendt samme trafikprognose, der for passagertallets vedkommende bygger på en procentuel årlig vækst, svarende til ca. 7 pct. i gennemsnit for tiden indtil 1982. Denne prognose er alt for pessimistisk og giver lavere passagertal for København end den prognose, hvorpå f. eks. SAS allerede har baseret sine investeringer i nye fly.

I regnskabet for 1967-68 var væksten 15 pct., og i finansloven for 1968-69 og finanslovforslaget for 1969-70 samt i budgetoverslagene for 1971-72 til 1973-74 er trafikindtægterne budgetteret på grundlag af en årlig trafikstigning på 15 pct. Under forudsætning af, at der hele tiden kan stilles kapacitet til rådighed til at tilfredsstille efterspørgslen, må det derfor nu forventes, at passagertallet på Københavns lufthavn vil udvikle sig således:

1969-72: Årlig stigning 15 pct.,
1972-85: Årlig stigning 10 pct.

Dette giver følgende passagertal, som vil kunne finde anvendelse på *Kastrup/Saltholm*, under forudsætning af, *at* der inden 1971 er anlagt en parallelbane i Kastrup, og *at* Saltholm udbygges etapevis med supplerende kapacitet for Kastrup, og *at* Saltholm vil kunne overtage hele trafikken senest i 1982:

Antal passagerer i millioner.

1970	1975	1980	1985
7,5	13,1	21,2	34,2