

For *Kastrup/Sydamager* må det, såfremt den nye lufthavn ikke kan tages etapevis i brug, påregnes, at Kastrup er „løbet fuld“ senest i 1974-75, og hvis lufttrafikken først kan overflyttes til den nye lufthavn i 1979, kan der kun forventes en årlig tilvækst på 5 pct. i denne periode, hvilket dog kun vil være sandsynligt, hvis luftfartsselskaberne indsætter større flyenheder. Det er muligt, at den trafiktilvækst, som i disse år må påregnes unddraget København, vil forblive permanent på andre trafikunderlagspunkter, hvortil den er søgt hen, og i denne situation vil der kun kunne regnes med en årlig tilvækst på Sydamager på 10 pct. fra 1979-85, hvilket motiverer en mere beskedent udbygning af Sydamager indtil 1985. Der er dog i det følgende regnet med, at noget af den unddragne trafik vender tilbage i årene 1979-82, hvor tilvæksten for Sydamager derfor er sat til 12 pct. årlig. Fra 1983 stiger trafikken formentlig i samme takt som på en Saltholm lufthavn, men Sydamager vil sandsynligvis altid ligge lidt under Saltholms passagertal, fordi Sydamager vil mangle en del af det sydsvenske passagerunderlag.

Prognosen for *Kastrup/Sydamager* tager sig herefter således ud:

Antal passagerer i millioner.

1970	1975	1980	1985
7,5	12,5	18,2	30,3

Af de ovenfor nævnte tal må transit/transfer-trafikken, der ikke belaster tilbringersystemet, skønsmæssigt antages at ville andrage for begge lufthavnsplaceringer:

Transit/transfer andel.

1970	1975	1980	1985
35 pct.	30 pct.	25 pct.	20 pct.

Rentabilitet af storlufthavnen:

Driftskalkuler for de to alternativer er opstillet under følgende forudsætninger:

- 1) Der er pr. 1. april 1970 dannet en „public corporation“, som får til opgave at stå som bygherre for storlufthavnen således, at Kastrup og det nye lufthavnsanlæg fra starten er økonomisk og organisatorisk integreret.

- 2) Nye anlæg finansieres ved selvfinansiering og lånoptagelse. Der forudsættes pr. 1. april 1970 at være en statusværdi på 300 mill. kr. i Kastrup, hvilke aktiver forrentes og afskrives med henholdsvis 7 pct. og 4 pct. p. a.

- 3) Der regnes med årlig forrentning af nyinvesteringerne på 7 pct., og med en afskrivning på 4 pct. af restværdien (\div arealer). (I statsregnskabet er procenterne henholdsvis 4,5 og gennemsnitlig 3).

- 4) Når Kastrup lufthavn kan nedlægges, krediteres salgsværdien statskassen (ca. 700 mill. kr.), og denne kapital figurerer som lufthavns-korporationens egenkapital, der forrentes med 7 pct. p. a. til statskassen. Salgsprovenuet kan eventuelt anvendes til ekstraordinær afskrivning på storlufthavnens anlæg, men der er ikke taget hensyn hertil i driftskalkulerne.

- 5) Afskrivning på nyinvestering påbegyndes i princippet i det år, hvori anlæg tages i brug, men da der ikke foreligger nogen tidsplan, er driftskalkulerne beregnet således, at afskrivning påbegyndes ved afslutningen af hver etape for de i denne indgående anlæg og bygninger.

- 6) Løbende driftsudgifter svarer til gennemsnitsomkostningerne pr. passager i 1968-69 og 1969-70 (skøn). I perioder, hvor der optræder „split operations“, ved trafikoverflytning eller overfyldning, forhøjes gennemsnitsomkostningerne pr. passager med 10 pct.

- 7) Driftsindtægterne er baseret på nuværende afgiftsniveau, der svarer til en indtægt på 17 kr. pr. passager. Fra 1971-72 forudsættes omkostningerne til sikringstjenesterne (§ 16) dækket gennem direkte afgifter på luftfartsselskaberne, hvilket vil betyde ca. 25 pct. afgiftsforhøjelse.

Udregnet på dette grundlag viser driftskalkulerne følgende resultater i nedennævnte driftsår, hvorved bemærkes, at kalkulerne på det nuværende stadium kun må betragtes som regneeksempler, der giver udtryk for *tendenser*, men som dog er tjenlige som sammenligningsgrundlag for de to alternativer: