

For at gøre de to projekter ligestillede i økonomisk henseende måtte lufthavnsafgifterne på Kastrup/Sydamager forhøjes med skønsmæssigt 50 pct. fra omkring 1979, medens afgifterne — med de opstillede forudsætninger — ikke behøver at blive forhøjet for Kastrup/Saltholm. Det bemærkes dog, at der i sidstnævnte alternativ indgår en speciel lufthavnstunnel Amager-Saltholm til en anlægsudgift af 910 mill. kr. Der regnes med, at dette anlæg skal finansieres gennem særlige tunnelafgifter på brugerne (i 1985 ca. 30 mill. terminalpassagerer, et tilsvarende antal besøgende og ca. 20 mill. bolig-arbejdssted rejser). En tilsvarende afgift for benyttelse af motorvejsstrækning til Sydamagerlufthavn er ikke forudsat.

Det er tanken kun at opkræve tunnelafgift ved indkørsel fra Amager (d. v. s. Amager-Saltholm t/r) og at fastsætte afgiften, svarende til størrelsen af afgiften for enkel benyttelse af den faste Øresundsforbindelse København-Malmø. I så fald vil overskuddet på driften af lufthavnstunnelen kunne yde et meget betragteligt yderligere finansieringsbidrag til lufthavnsanlæggene.

Forholdet mellem Saltholm lufthavn og fast Øresundsforbindelse:

De seneste undersøgelser viser klart, at det fra et dansk synspunkt vil give den bedste løsning i trafikal, teknisk og økonomisk henseende, dersom man separerer lufthavnsforbindelse og Øresundsforbindelse. Den rent danske lokaltrafik mellem København og Saltholm — d. v. s. udelukkende på dansk territorium — vil nemlig være væsentligt større end trafikken København-Malmø v. v., og den danske lokaltrafik, der udelukkende har ærinde til og fra Saltholm, ville derfor gennem sine tunnelafgifter i et urimeligt omfang komme til at subsidiere den fælles

dansk-svenske Øresundstrafik Saltholm-Malmø v. v., hvis lufthavnstunnelen kom til at indgå i denne.

Bebyggelse af Vestamager:

I den stillede opgave indgår tillige spørgsmålet om bebyggelse af Vestamager med eksempelvis 100.000 nye indbyggere samt en beskrivelse af, hvad en sådan befolknings-ekspansion på Amager ville betyde for offentlige trafikinvesteringer. Der er rettet henvendelse til generalplanchefen i Københavns kommune om at bidrage til belysning af disse spørgsmål ud fra erfaringsmateriale fra idékonkurrencen, men noget bidrag er ikke modtaget.

En bebyggelse af Vestamager må delvis ses som et alternativ til en placering af en tilsvarende bebyggelse andetsteds i regionen, og her kommer vel først og fremmest området vest for København og Køgebugtområdet ind i billedet. For en umiddelbar betragtning vil en befolknings-ekspansion på Amager medføre betydelige trafikinvesteringer, herunder i en ny eller nye forbindelser over havnen, hvilket vil accentuere spørgsmålet om lukning af Sydhavnen gennem etablering af denne eller disse forbindelser som lavbro. Videre vil en sådan foranstaltning give anledning til en vis omlægning af nogle erhvervsvirksomheders transporter fra skib til pipelines eller jernbane/vejtransport, som muligt må tælle på den samfundsøkonomiske debetside. Det bør imidlertid ikke overses, at den langt kortere afstand mellem City og Vestamager end mellem City og vestområdet/Køgebugtområdet vil kunne gøre de totale offentlige investeringer i forbindelse med Vestamagers bebyggelse overskuelige, når de sammenlignes med de tilsvarende investeringer, der er forbundet med tilvejebringelse eller udbygning af trafikkanlæg til et fjernere liggende udbygningssområde.