

*Statslige anlægsarbejder.*

1. Parallelbane til bane 12-30 anlagt delvis på nyopfyldt areal i sydøst, på hvilket eksisterende bane 12-30 også forlænges, samt udbygning af taxivejsystemet. — skønnet investering . . . . .	Mill. DKR 150
2. Udbygning af ekspeditionsfaciliteter, standpladser og bygninger for indenrigs- og udenrigsrutetrafik og standpladser for fragtfly . . . . .	25
3. Flytning af brandstationen i hangar A af hensyn til udvidelse af SAS' luftgodsstation . . . . .	4

*Anlægsarbejder, som er forudsat udført af SAS.*

1. Tilbygninger og nyindretninger i forbindelse med udnyttelse af eksisterende lager- og værkstedsbygninger samt hangarer . . . . .	22
2. Udvidelse af luftgodsstationen . . . . .	16
3. Udvidelse af flyvekøkken . . . . .	18

Totalt beløber ovennævnte investeringsbehov for perioden indtil 1977 sig til ca. 180 mill. DKR for staten udover de igangværende arbejder på 130 mill. DKR, eller i alt for staten . . . . . 310

og for anlægsarbejder forudsat udført af SAS . . . . . 56

Selv om en udbygning til trafikniveaue i 1985 naturligvis vil kræve yderligere statsinvesteringer, vil disse dels i det væsentligste være knyttet til charter- og anden virksomheds forbliven på lufthavnen, dels ifølge SAS' vurdering totalt være af væsentlig mindre omfang end de forudsagte ca. 900 mill. DKR.

Tilsvarende vil en sådan udbygning kræve en forøget investering i anlægsarbejder, der er forudsat udført af SAS.

Af ovennævnte statslige anlægsarbejder har anlæg af *parallelbane til bane 12-30* hidtil været betragtet som den politisk vanskeligste.

I denne forbindelse er resultaterne af den af Lydteknisk Laboratorium udførte beregning af støjbelastninger for Kastrup lufthavn i 1971 og 1980 interessante. I rapport dateret april 1971 herom siger professor Fritz Ingerslev, at støjzonekortet svarende til to baner 12/30 i praksis knap vil kunne

skelnes fra støjzonekortet svarende til én bane 12/30, så længe man kun interesserer sig for den del af støjzoneområderne, der svarer til landområder.

Hertil bør lægges, at ovennævnte investeringsbeløb på 150 mill. DKR inkluderer forskydning af eksisterende bane 12-30 og anlæg af dennes parallelbane mod sydøst på nyinddæmmed areal i Øresund. Herved fjernes støjkilden (flyet) henholdsvis 600 og 1000 m mod tidligere 200 og 400 m fra beboelsen, hvilket betyder en væsentlig støjlettelse mod nordvest.

Ved „bajonet-forskydning“ af banerne opnås endvidere noget højere kapacitet på dette banesystem end det oprindeligt skitserede. (Se vedlagte skitser, bilag 1 og 2.\*)

*Dansk indenrigsflyvning* vil blandt andet på grund af de korte distancer være ganske særligt følsom over for uregelmæssigheder. Eventuelle planer om at forbyde operationer for dansk indenrigsflyvning på bane 12-30 ville derfor være særdeles alvorlige for denne trafik. Støjmæssige motiver for sådanne planer er heller ikke specielt til stede de nærmeste år, hvor en overvejende del af indenrigstrafikken afvikles med propelfly af typen Convair 440 Metropolitan, der har et væsentligt lavere støjniveau end jetflyene.

Da lovforslaget også indeholder begrænsning af de private anlægsarbejder i Kastrup, vil vi understrege, at trafiktilvæksten i fremtiden ikke alene er betinget af gennemførelsen af ovennævnte statslige anlægsarbejder, men også af de nævnte *anlægsarbejder, der er forudsat udført af SAS.*

*3. SAS' betydning for Danmark.*

Danmark har hidtil haft en forholdsmæssig langt større andel af SAS' samlede aktivitet end svarende til den danske  $\frac{2}{7}$  andel i konsortiet.

Nogle sider af SAS' betydning for Danmarks økonomi kan således belyses ved nogle enkelte tal fra SAS' virksomhed i Danmark:

SAS og datterselskaber beskæftiger direkte i Danmark mellem 6000 og 7000 arbejdere og funktionærer, hvilket medfører indirekte beskæftigelse for mindst det dobbelte antal mennesker.

SAS udbetaler i lønninger til denne stab

\*) Bilagene er af tekniske grunde ikke optrykt her.