

F. t. l. vedr. lufthavn på Saltholm.

anlægsudvalget vedrørende Københavns lufthavn, der den 31. oktober 1969 afgav sin indstilling vedrørende programplan for Københavns lufthavn, Saltholm.

Ifølge nævnte lovs § 2 skulle planen suppleres med forslag til organisationsform og finansieringsgrundlag for anlægsarbejderne samt med forslag til den fremtidige driftsform for såvel storlufthavnen som Københavns lufthavn, Kastrup. Til disse spørgsmål har lovgivningsmagten taget stilling ved lov nr. 517 af 23. december 1970 om Københavns lufthavnsvæsen, der dog i henhold til dens § 7, stk. 2, skal optages til revision i folketingsåret 1973—74.

Endelig besluttedes det ved lov nr. 262 af 9. juni 1971 at standse yderligere udbygning af lufthavnen i Kastrup.

I bemærkningerne til forslaget til lov om Københavns lufthavnsvæsen forudsatte man, at der senere skulle fremsættes forslag til en anden lov om udformning af Saltholmlufthavnen og tidspunktet for anlægsarbejdernes udførelse.

Den grundbetragtning, som har været afgørende for lovgivningsmagtens stillingtagen til Københavns lufthavns fremtid, har været, at afgørende miljømæssige faktorer taler for at flytte lufthavnen i Kastrup bort fra beboelsesområderne på Amager. En bibeholdelse af lufthavnen inden for de eksisterende rammer er i øvrigt ikke mulig på længere sigt, hvis Københavns lufthavn skal fastholdes som et knudepunkt for lufttrafikken, og landets største arbejdsplads dermed kunne bevares og udvikles.

Denne grundbetragtning indebærer imidlertid også nødvendigheden af en hurtig flytning af lufthavnen. Udviklingen er allerede nået et sådant trin, at man kan forudse, at Kastrup lufthavns rammer vil sprenges, inden en udflytning kan ske, hvis man ikke snarest går igang med at forberede en udflytning til Saltholm.

Også økonomiske betragtninger tilsiger imidlertid, at en endelig beslutning om udflytning træffes hurtigst muligt. Et ønske om flytning af lufthavnen til Saltholm vil nødvendigvis indebære ønsket om at begrænse investeringerne i Kastrup til, hvad der må anses for absolut nødvendigt for at opretholde denne i funktionsdygtig stand i tiden, indtil Saltholmlufthavnen kan tages i brug. I indstillingen vedrørende programplan for Københavns lufthavn, Saltholm, siger planlægnings- og anlægsudvalget, at det under overvejelserne af mulighederne for udbygning af Kastrup lufthavn inden for de nuværende rammer af lufthavnsanlægget, indtil en overflytning til Saltholm lufthavn finder sted, er kommet til den opfattelse, at der med den forudsatte trafikstigning ikke med de i dag kendte trafikafvik-

lingsmuligheder — og heller ikke med forbedringer, der kan forventes i den nærmeste fremtid — vil kunne modtages nogen trafiktilvækst i Kastrup efter 1985. I udvalgets hovedkonklusion anbefales en total udflytning fra den nuværende lufthavn i Kastrup til Saltholm senest i året 1985. Denne bedømmelse er stadig gyldig i dag.

Når henses til omfanget af det anlæg, der er tale om, og nødvendigheden af en forudgående nøje planlægning og projektering af dette samt af en nøje planlægning af selve udflytningsproceduren, er det på den angivne baggrund rigtigt og realistisk at se på en udflytning senest i 1985.

Medbestemmende for valg af det tidspunkt, på hvilket beslutningen om anlægget træffes, er endelig det særlige forhold, at anlægget af en lufthavn på Saltholm er nøje knyttet til spørgsmålet om anlæg af en fast forbindelse over Øresund i København-Malmølinjen.

Programplanen bygger på en passagerprognose for Københavns lufthavn på ca. 20 millioner passagerer i 1985 og ca. 25 millioner passagerer i 1990. Prognosen for antallet af flyoperationer — der er her set bort fra den mindre flyvning, den såkaldte almenflyvning — regner med 283.000 operationer i 1985 og 307.000 operationer i 1990 på årsbasis. Udviklingen siden programplanens udarbejdelse giver ikke grundlag for at antage lavere tal end de anførte. Interpolerer man f. eks. for året 1971 i programplanens passagerprognose, får man således 7,23 millioner passagerer, men det faktiske tal for 1971 overstiger dette med ca. en halv million passagerer, idet der i dette år var 7,77 millioner passagerer. Den operationsprognose, som indeholdes i programplanen, er en langtidsprognose, og i en sådan vil afvigelser i de enkelte år naturligt forekomme. Afvigelser mellem prognosens tal og de nyeste faktiske tal giver ikke grundlag for en omvurdering.

Af væsentlig betydning i sammenhængen er den svenske regerings tilbud om, at Sverige fuldt ud finansierer og bygger en vejforbindelse mellem Sverige og Danmark i linjen Kastrup-Saltholm-Limhamn. Som bekendt har den danske regering accepteret det svenske tilbud, for så vidt som man er gået ind for at optage realitetsforhandlinger på grundlag af dette tilbud, og danske og svenske embedsmænd har fået i opdrag senest i løbet af april måned i år at fremlægge et fuldt udarbejdet udkast til en regeringsaftale herom. For det første betyder det svenske tilbud, at den danske stats økonomiske engagement i de store trafikprojekter herefter kan begrænses til selve lufthavnen på Saltholm og til forbindelsen over Storebælt samt forhåbentlig tillige den danske andel af en jernbanetunnel i HH-linjen. For