

sydvest om Søvang, ligge indenfor grænsen. De danske undersøgelser bygger på et sæt af forudsætninger, som er identisk med det, som er lagt til grund for de svenske, men beregningsmetoden bygger på en inddeling af de i betragtning kommende områder i 3 zoner. Bortset fra Saltholm ligger danske landområder ikke indenfor zone 1.

Da støjundersøgelserne bygger på en lang række forudsætninger, kan de ikke i detaljer betragtes som endegyldige. De angiver den størrelsesorden, som støjproblemet kan antages at få for Saltholmlufthavnen. Udflytning af Københavns lufthavn til Saltholm betyder imidlertid selvsagt under alle omstændigheder en meget betydelig afhjælpning af de støjproblemer, som er forbundet med driften af lufthavnen i Kastrup. Dette gælder i særlig grad de direkte op til lufthavnen grænsende områder. Konklusionen af de nu foreliggende undersøgelser er, at støjulemperne ved en udflytning til Saltholm afhjælpes i den udstrækning, hvori det er muligt, hvis man vil opretholde en lufthavn af den her omhandlede størrelse og standard i rimelig nærhed af befolkningskoncentrationer som i Øresundsregionen.

Som nævnt indeholder det valgte banesystem såvel hovedbaner som tværbaner. I debatten om støjgenerne ved benyttelse af tværbanen 12—30 i Kastrup har det spørgsmål været rejst, om det er muligt at opretholde en lufthavn på Saltholm uden tværbaner således, at der alene anlægges startbaner i én retning parallelt med hinanden. Dette spørgsmål har været undersøgt af Københavns lufthavnsvæsen. Konklusionen er, at et banesystem i kun én retning med de her rådende meteorologiske forhold medfører en så ringe regularitet for lufttrafikken, at en sådan løsning må anses for uacceptabel.

Om banesystemets dimensionering kan i øvrigt bemærkes, at bredden for startbaner nu forudsættes forøget fra 45 til 60 m og for rullebaner fra 23 til 30 m som følge af de moderne flytypers større dimensioner.

Ved banesystemets detaljerede placering må der tages hensyn til den faste Øresundsforbindelses placering, ligesom det må sikres, at forbindelsen ikke skaber en hindring for lufthavnens beflyvning. Det forudsættes videre, at den faste forbindelse går fra Kastrup over Saltholm til Limhamn, og at den — i hvert fald i den første lange årrække — skal betjene såvel lufthavnstrafikken fra begge sider af Sundet som den gennemgående trafik København-Malmø. Detailfastlæggelsen af banesystemet må derfor ske med nøje hensyntagen til projekteringen af landforbindelsen til begge sider.

Med hensyn til terminalanlæg, hangarer, værkstedsanlæg og andre trafikbetjeningsfaciliteter for-

udsættes disse anlagt mellem hovedbaner og tværbaner. Det er klart, at driftsøkonomiske hensyn ved placeringen og projekteringen af disse anlæg er helt afgørende. Disse anlæg forudsættes imidlertid ikke påbegyndt, før folketingset har haft lejlighed til at tage stilling til fordelingen af opgaverne mellem lufthavnen og dens brugere samt den i nøje forbindelse herved stående finansieringsplan for lufthavnsanlægget.

Til § 2.

Når en beslutning om anlæg af en Saltholmlufthavn er truffet, jfr. lovforslagets § 1, stk. 1, er det naturligt straks at søge øen Saltholm erhvervet for staten. En række detailundersøgelser må gennemføres som nødvendige for projekteringen, og de bør iværksættes snarest muligt. § 2 giver bemyndigelse til disse dispositioner samt til at fremme anlæggets projektering.

Udgifterne til de af § 2 omhandlede foranstaltninger forudsættes afholdt på bevillingslovene uden lånoptagelse. Prisen for erhvervelse af øen Saltholm kan efter sagens natur kun angives med alt muligt forbehold. Størrelsesordenen anslås til 15 mill. kr. Udgifterne til forundersøgelser, detailplanlægning og forprojektering for tiden frem til 31. marts 1975 er anslået til 15 mill. kr., fordelt med 4 mill. kr. i 1973—74, hvis arbejdet kan påbegyndes omkring 1. juli 1973, og 11 mill. kr. i 1974—75. Forbruget i 1975—76 kan ansættes til 15 mill. kr. Det bemærkes, at udgifter til den egentlige detailprojektering vil fremkomme som en post i det samlede anlægsbudget.

Til beskæftigelse ved disse særlige opgaver skønner man, at der i Københavns lufthavnsvæsen i 1973—74 skal ansættes 10 teknikere (ingeniører) og 6 kontorfunktionærer samt i luftfartsdirektoratet 2 flyveledere. I 1974—75 skønnes der at være behov for at ansætte yderligere 20 teknikere, 12 kontorfunktionærer og 3 akademikere med anden end teknisk uddannelse.

Til § 3.

Jordbundsforholdene på Saltholm og øens terræn-koter har givet anledning til at undersøge, om en lufthavn kan placeres på øen. Efter disse undersøgelser er der ikke grund til at betvivle øens egnethed for anlæg af en lufthavn.

Det er imidlertid nødvendigt at foretage landvindinger, der må tilrettelægges og dimensioneres med hensyntagen til lufthavnens endelige kapacitet. Valg af banesystem er afstemt i forhold til foreliggende landvindingsmuligheder. Landvindingen holdes indenfor de markante fald i havbunden øst og vest for øen, og når ikke ud over 3 m vanddybde. To principper for landvindingen er undersøgt, ved