

Spørgsmål 2:

Kan ministeren give udvalget en skønsmæssig økonomisk oversigt over de faciliteter i Kastrup lufthavn, der må opgives, og de, der vil kunne anvendes efter udflytning til Saltholm?

Svar:

Ved planlægningen af nyt lufthavnsanlæg på Saltholm vil man bestræbe sig på at bibeholde de funktioner på Amager, som på tilfredsstillende måde kan udføres dér. Ikke alene direkte anlægsøkonomiske grunde taler for dette. Hensynet til at begrænse trafikken i tunnelen til Saltholm må også tages i betragtning.

Som eksempel på aktiver, der forudsættes at finde fortsat anvendelse til lufthavnsformål, kan anføres bygningsanlæg for sikringstjenesterne, som bortset fra tårntjenesten forbliver i Maglebylille også efter lufthavnens udflytning til Saltholm. En del af administrationen, visse værksteder og lagre kan formentlig bibeholdes i Kastrup.

Imidlertid er det ikke muligt på nuværende tidspunkt at foretage en detaljeret vurdering af de enkelte faciliteters muligheder for fortsat anvendelse i 1985, da man ikke kan angive, hvilke anlæg der nøjagtigt vil være i Kastrup til den tid. Det er klart, at man på en række områder i de sidste år af lufthavnen i Kastrups levetid vil forhale investeringer således, at nyanlæg — uden hensyn til udflytningen — vil være aktuelle alligevel på udflytningstidspunktet. Det vil da bero på en vurdering af de forskellige hensyn, om et nyanlæg skal placeres i Kastrup eller på Saltholm.

Om bygninger kan imidlertid i almindelighed siges, at de i vid udstrækning omfatter store sammenhængende arealer med betydelig fleksibilitet i anvendelsesmulighederne. Kan de ikke anvendes til lufthavnsformål, vil de derfor for den overvejende dels vedkommende kunne anvendes i andet øjemed.

De anlæg, som man må påregne, at der ikke kan findes nogen anvendelse for efter udflytningen, vil hovedsagelig være bane- og taxivejsanlæggene.

På basis af de eksisterende anlæg kan det skønnes, at ca. $\frac{1}{3}$ af aktivmassen, eksklusive arealværdierne, vil kunne anvendes fortsat til lufthavnsformål, og at ca. $\frac{1}{3}$ vil kunne

anvendes til andre formål. For så vidt angår den resterende tredjedel, vil der næppe kunne findes fortsat anvendelse for denne. Aktivmassen udgør pr. 31. marts 1973, eksklusive arealer, men inklusive faste anlæg, tilhørende statens luftfartsnævn og visse af SAS finansierede anlæg, ca. 600 mill. kr., og det må således skønnes, at værdier til omkring 400 mill. kr. vil kunne finde fortsat anvendelse.

Spørgsmål 3:

Vil det ikke være muligt at flytte en del fragttrafik fra Kastrup?

Svar:

Spørgsmålet besvares ud fra den forudsætning, at hensigten med at flytte fragttrafik fra lufthavnen i Kastrup til andre lufthavne skulle være at opnå en kapacitetsmæssig lettelse for lufthavnen i Kastrup.

På denne baggrund skal det oplyses, at antallet af rene fragtflyoperationer er meget beskedent og i øvrigt i betydeligt omfang ligger uden for lufthavnens topbelastningstider. Omfanget af og ekspeditionsformen for luftgods over lufthavnen i Kastrup i 1972 fremgår af følgende tal:

	Antal opera- tioner	Gods- mængde i ts.
Rene fragtfly	8.624	61.000
Rutefly	126.247	63.000
I alt		124.000

Det ses heraf, at over halvdelen af det fragtede gods er fragtet som supplerende last i passagerfly. Denne forsendelsesform er fortsat af afgørende betydning for rentabiliteten i luftfragttransporten.

Antallet af rene fragtoperationer udgør således kun 4,8 pct. af samtlige operationer og er således af et så beskedent omfang, at de kun belaster lufthavnens kapacitet i ringe udstrækning. Det må herved tages i betragtning, at denne kategori af operationer normalt afvikles uden for de tider af døgnet, hvorpå der er travl trafik (om natten f. eks.).

Af den ekspederede godsmængde på 124.000 tons var 89.000 tons gods i transit/transfer. Af den resterende godsmængde, der kom fra eller til lufthavnen landværts,