

$$0,5 \frac{(75+10)}{100} 250.000 \times \frac{15}{60} = 27.000 \text{ timer/år,}$$

svarende til fuld produktion af f. eks. 3 DC-8

Forrentning og afskrivning	
Brændstof	
Besætning	
Vedligeholdelse, div.	

	Driftsomkostninger
Faste omkostninger	55 mill. kr.
Variable	45-60 - -

Ud fra samfundsøkonomiske betragtninger må det være relevant at skønne, hvilke ækvivalente luftfartsinvesteringer en besparelse af disse meromkostninger måtte berettige til, uanset hvor de konteres. Efter samme kriterium som i udtalelsen fås:

	Variable omkostninger × 6,5 Minimum	Variable omkostninger × 12 Maximum
	290 mill. kr.	720 mill. kr.
+ investering	425 - -	425 - -
	<u>715 mill. kr.</u>	<u>1.145 mill. kr.</u>

i ækvivalent merinvestering, overvejende i udenlandst valuta.

Herved indsnævres differencen mellem Sydamerica og kombinationen Kastrup-Amager, hvortil kommer ekstra investeringer i lufthavnen til rulleveje m.v., som man alene behøver i overgangsperioden, skønsmæssigt 50-100 mill. kr.

Uanset om betragtningen vedrørende ækvivalent merinvestering kan anerkendes, vil ovennævnte forhold være medbestemmende, eventuelt afgørende for luftfartselskabernes valg af operationsbase.

Om det i udtalelsen foreslåede systems konsekvenser for ekspeditionen af passagerer og gods kan anføres følgende:

Under hele samdriftsperioden, hvor alle nyinvesteringer i terminalfaciliteter må forudsættes placeret i Sydamerica med henblik på, at hele virksomheden må være overflyttet til Sydamerica ved periodens ophør, må der foregå en massiv trafik med passagerer og gods frem og tilbage mellem de to ter-

og 6 DC-9 fly som en typisk flådesammensætning.

De heraf følgende meromkostninger kan opføres som følger:

Driftsomkostninger	Investering i fly
ca. 55 mill. kr.	
20-25 - -	
20-25 - -	
5-10 - -	
<u>100-115 mill. kr.</u>	<u>425 mill. kr.</u>

minalafsnit. De økonomiske konsekvenser heraf skønnes at være vidtrækkende, men en vurdering er i bedste fald vanskelig og anses i øvrigt for overflødig, da en til systemet svarende ekspeditionsorganisation ikke vil kunne accepteres af luftfartsselskaberne. Tilbage bliver som eneste realistisk kriterium for trafikopdeling ved split-operation at opdele efter kategori, destination eller andet fundamentalt forskellig fra start/landing kriteriet. Men dette lader sig, som det vides, ikke gøre i Kastrup-Sydamerica tilfældet af flyveledelsestekniske årsager.

På grundlag af ovenstående detailkommentarer til de grundlæggende forudsætninger er relevansen af de i afsnittene side 1: Mulighed for fællesdrift af Kastrup-Saltholm henholdsvis Kastrup-Sydamerica, side 2: Kombineret Kastrup-Sydamerica løsning, og side 3: Økonomiske sammenligninger mellem de 3 løsninger: Saltholm, Sydamerica og Kastrup-Amager, udviklede betragtninger tilsvarende anfægtet.

Sidstnævnte afsnit giver anledning til følgende yderligere kommentar: Side 3, nederst, synes at beskæftige sig med opkrævnings-systemet. I øvrigt bemærkes, at spørgsmålet om tunnelanlæg måske er relevant, så længe det overvejes, om tunnelinvesteringen er samfundsøkonomisk forsvarlig. Når en afgørelse imidlertid er truffet, må det igen være relevant at tage spørgsmålet op om afgifterne, bl. a. af hensyn til den kapacitetsregulerende virkning.

Side 4 øverst, hvor Amager-Saltholm-forbindelsen nævnes udført som bro i tilfælde af lufthavnsplacering på Sydamerica, synes at være i konflikt med udtalelsens forslag om glidende udflytning fra Kastrup, der jo ikke kan fungere med en højbro over Drog-