

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Øresundsudvalgenes arbejde blev fortsat i den fælles dansk-svenske Øresundsgruppe, og denne etablerede kontakt med det nedsatte fremtidsudvalg vedrørende Kastrup lufthavn, således at der i redegørelsen „Faste forbindelser over Øresund“, som i oktober 1967 blev afgivet til regeringerne i Sverige og i Danmark, kunne gøres rede for, hvilke anlægstekniske og økonomiske konsekvenser det ville få for forbindelsen i KM-linjen, såfremt der etableredes en ny storlufthavn på Saltholm. Redegørelsen herfor er navnlig kommet til udtryk i bilag 5.3 i Øresundsgruppernes betænkning af oktober 1967.

Denne betænkning går i øvrigt ind for, at der senest i 1980 bør være etableret en fast forbindelse i linjen København-Malmø med to gange 3 spor til vejtrafik; men grupperne gør udtrykkeligt opmærksom på, at der ikke ved den foreslåede dimensionering af forbindelsen over Øresund er taget noget hensyn til den trafik, som måtte blive skaffet af en Saltholm lufthavn. Det er imidlertid klart, at en lufthavn vil medføre en sådan forøgelse af trafikken på strækningen mellem Amager og Saltholm, at 2 gange 3 vognbaner ikke vil være tilstrækkelige til både den faste forbindelse og til lufthavnstrafikken, hvis hele trafikken vel at mærke skal afvikles som vejtrafik.

Øresundsgrupperne er dog gået ud fra, at det af hensyn til de fornødne udfletningsanlæg på Saltholm ikke vil være trafikalt forsvarligt at udbygge en enkelt tunnelforbindelse til mere end 6 spor, og forudsatte derfor, at der nord for den faste Øresundsforbindelses tunnel på strækningen Amager-Saltholm må anlægges en vej tunnel alene til brug for lufthavnstrafikken, idet motorvejene i de to tunneler forudsættes forbundet på selve Saltholm.

Med hensyn til spørgsmålet om en ny Storlufthavn blev der, som nævnt, i oktober 1962 nedsat et udvalg vedrørende Københavns lufthavns fremtid. Baggrunden for beslutningen om nedsættelse af dette udvalg var, at kapaciteten i Københavns lufthavn i den form, den havde fået siden 1957, ikke på længere sigt kunne anses for tilstrækkelig til, at trafikafviklingen kunne ske på forsvarlig måde. Der henvistes endvidere til, at de i overensstemmelse med jet-

støjudvalgets indstilling gennemførte trafikrestriktioner ville medvirke til at fremskynde det tidspunkt, hvor Kastrup lufthavn blev for lille.

Fremtidsudvalget fik til opgave dels at fremskomme med indstilling om det tidspunkt, til hvilket en kapacitetsforøgelse i Kastrup ville være nødvendig, og om størrelsen af denne, dels at afgive indstilling om mulighederne for og udgifterne ved at løse det konstaterede behov gennem udvidelse af den eksisterende lufthavn, anlæg af en ny lufthavn på Saltholm, anlæg af en ny lufthavn på Sjælland eller bevarelse af Københavns lufthavn i dens nuværende udformning kombineret med et andet lufthavnsanlæg på Sjælland.

Da udvalget i november 1963 fremsatte forslag til ekspropriationer eller rådighedsindskrænkninger, omfattende meget betydelige arealer på Amager, med henblik på udbygning af den eksisterende lufthavn, besluttede regeringen i 1964, at arbejdet i fremtidsudvalget skulle fortsættes ud fra den forudsætning, at Kastrup lufthavn, når der til sin tid måtte være anlagt en ny storlufthavn andetsteds, skulle nedlægges. Fremtidsudvalgets kommissorium blev derved indskrænket til at omfatte tre hovedalternativer til løsning af lufthavnsproblemet: anlæg af en storlufthavn på Saltholm, anlæg af en ny lufthavn på den sydlige del af Amager og som den tredje mulighed anlæg af en ny lufthavn på Sjælland. I forbindelse med det sidste alternativ skulle udvalget fortsat belyse fordele og ulemper ved at bevare den nuværende lufthavn i Kastrup som lufthavn for visse typer af trafik.

I november 1965 gjorde fremtidsudvalget ministeriet for offentlige arbejder bekendt med resultatet af en undersøgelse, hvori der var givet nærmere belysning af fordele og ulemper ved storlufthavnens nærmere eller fjernere beliggenhed i forhold til København. Denne rapport indgår som bilag 2 i fremtidsudvalgets betænkning. Da ministeren for offentlige arbejder i marts 1966 yderligere havde orienteret finansudvalget om problemerne vedrørende udbygning af Københavns lufthavn og en eventuel åbning af flyvestation Værlose for civil trafik, fandt ministeriet tidspunktet inde til på ny at ændre fremtidsudvalgets kommissorium med