

årligt allerede i 1985, har lufthavnsudvalgets prognoser vist, at de registrerede knap 150.000 operationer med tunge trafikfly i 1975 næppe kan forventes at ville stige til mere end ca. 225.000 operationer i år 2000. En meget væsentlig årsag hertil er, at der siden 1973 er tilkommet og indsat stadig større fly i lufttrafikken.

Lufthavnsudvalget har i sin rapport påvist, at disse reducerede forventninger til omfanget af den fremtidige lufttrafik på København vil kunne imødekommes inden for rammerne af den eksisterende lufthavn i Kastrup og uden udvidelse af lufthavnens nuværende banesystem.

Selvom lufthavnsudvalgets prognoser viser, at den forventede stigning i antallet af passagerer og i de fragtmængder, der ekspederes gennem lufthavnen, nok vil være forholdsmæssigt større end for operationstallets vedkommende, har udvalget kunnet påvise, at det vil være muligt på hensigtsmæssig måde inden for lufthavnens område at tilvejebringe plads til den af stigningen nødvendiggjorte udbygning af passager- og fragtekspositionsfaciliteter i hvert fald for tiden frem til år 2000.

Udvalgets konklusion er derfor, at de tekniske muligheder for en bibeholdelse af den nuværende lufthavn i Kastrup er til stede.

I relation til det væsentlige spørgsmål om begrænsning af de miljømæssige gener, som tilstedeværelsen og benyttelsen af en lufthavn påfører omgivelserne, bekræfter de af lufthavnsudvalget foretagne undersøgelser naturligvis, at en udbygning af lufthavnen i Kastrup ikke vil muliggøre så gunstige miljøforhold for beboerne på Amager, som tilfældet ville være, såfremt lufthavnen flyttes til Saltholm.

Det kan imidlertid nu på grundlag af de i lufthavnsudvalgets regi foretagne fornyede grundige undersøgelser af støjbelastningen fra en lufthavn i Kastrup lægges til grund, at den forud for vedtagelsen af lov om anlæg af lufthavn på Saltholm gjorte forudsætning om, at en bibeholdelse af lufthavnen vil være ensbetydende med en stadig forøgelse af støjgenerne omkring lufthavnen, heller ikke længere holder stik.

En af udvalget foretaget vurdering af støjforholdene igennem en periode fra 1976 til 1995 viser, at støjbelastningen i 1995 – uanset den forventede udvikling i lufttrafikken – ikke vil være meget forskellig fra 1976-belastningen, idet det tiltagende antal støjsvage fly i det store og hele vil opveje den forøgelse af de støjmæssige gener, som ellers ville blive følgen af den forventede stigning i operationstallet.

Det må dog forudses, at effekten heraf først vil slå rigtigt igennem fra omkring 1985, og at der derfor indtil dette tidspunkt må forudses en vis forøgelse af den samlede støjbelastning omkring lufthavnen i takt med stigningen i operationstallet. Støjbelastningen vil imidlertid blive søgt imødegået ved de i det følgende omtalte støjbegrænsende foranstaltninger.

I denne forbindelse må det i øvrigt tillige fremhæves, at de støjmæssige problemer, der siden jettflyenes fremkomst i lufthavnen omkring 1960 var vokset væsentligt i omfang, siden 1975 er blevet noget formindsket. Dette skyldes først og fremmest, at den faktiske benyttelse af den startbane, som medfører flest støjgener, nemlig tværbane 12–30 til lufthavnens hovedbanesystem, i de senere år er faldet i forhold til tidligere, men også at der allerede er gennemført visse støjreducerende foranstaltninger. Der er imidlertid fortsat et behov for yderligere støjdæmpende foranstaltninger, som vil blive gennemført i det omfang, det kan ske samtidig med, at de tekniske og økonomiske muligheder for lufthavnens forbliven i Kastrup bevares.

Lufthavnsudvalget har endvidere vurderet de økonomiske aspekter henholdsvis ved anlæg af en ny lufthavn på Saltholm og ved en udbygning af den eksisterende lufthavn. Ifølge udvalgets rapport med beløbsangivelser i prisniveau medio 1976 ekskl. merværdiafgift ville anlæg af en lufthavn på Saltholm forudsætte investeringer på ikke under 7¼ mia kr. mens en udbygning i Kastrup ville kunne realiseres med investeringer i størrelsesordenen 2½–3 mia kr. alt afhængig af, hvilken kombination af banesystem og terminalløsning, der forudsattes bragt til udførelse i løbet af perioden frem til år 2000. Omregnet til prisniveau oktober 1979 svarer disse beløb til henholdsvis ca. 3,3–4 mia kr. og ca. 9–10 mia kr.

I foranstående beløb er ikke indregnet de omkostninger, som vil være forbundet med gennemførelse af miljøforbedrende foranstaltninger eller som indirekte er affødt af krav til et forbedret miljø i lufthavnens omgivelser.

Ved regeringens overvejelser af hele lufthavns spørgsmålet er der lagt vægt på, at det for at sikre, at Danmark har et tilfredsstillende net af flyforbindelser til omverdenen, er nødvendigt fortsat at opretholde en stor lufthavn i København, som kan udgøre det nødvendige grundlag for SAS' og andre luftfartsselskabers og virksomheders aktiviteter, og som derved vil kunne sikre den fortsatte beskæftigelse på lufthavnen, som er en af Danmarks største arbejdspladser. De foretagne undersøgelser