

har vist, at disse hensyn vil kunne tilgodeses ved en udbygning af lufthavnen i Kastrup.

Det er endvidere regeringens opfattelse, at de nuværende økonomiske forhold i Danmark og de økonomiske udsigter for en overskuelig fremtid stiller sig hindrende i vejen for en beslutning om anlæg af en helt ny lufthavn på Saltholm, når forholdet som nævnt er det, at alene miljømæssige hensyn i dag reelt ville kunne begrunde en sådan løsning.

Mens regeringen således ikke finder, at der er basis for at anvende så store samfundsmæssige ressourcer, som anlæg af en lufthavn på Saltholm ville indebære, alene for at tilgodese de miljømæssige forhold i den nuværende lufthavns omgivelser, må det på den anden side understreges, at regeringen er indstillet på, at en bibeholdelse og udbygning af lufthavnen i Kastrup vil gøre det nødvendigt, at der gennemføres yderligere foranstaltninger med henblik på at nedbringe de miljømæssige gener i områderne omkring lufthavnen.

På grundlag af det foran anførte er det derfor som et samlet resultat af de fornyede overvejelser af hele lufthavnsspørgsmålet regeringens konklusion, at der ikke længere er grundlag for at fastholde den ved lov nr. 415 af 13. juni 1973 truffede beslutning om anlæg af lufthavn på Saltholm, og det foreliggende lovforslag indeholder derfor i § 1 en bestemmelse om ophævelse af den nævnte lov.

I lovforslagets § 3 er herefter opregnet hovedbestanddelene i den udbygning, som regeringen anser det for nødvendigt at lade foretage i løbet af perioden frem til år 2000. Den helt overvejende del af udbygningsforanstaltningerne forudsættes dog udført før år 1995.

For at der ikke skal herske tvivl om, efter hvilke retningslinjer udbygningen skal gennemføres, lægger regeringen afgørende vægt på, at planerne herfor er vedtaget klart og utvetydigt af folketinget, og at disse kan gennemføres i den nødvendige udbygningstakt og med et resultat i fuld overensstemmelse med den af folketinget vedtagne lov. Det må i den forbindelse fremhæves, at det er af den største betydning for den fortsatte forsvarlige afvikling af lufttrafikken, at der umiddelbart efter lovforslagets vedtagelse kan tages skridt til gennemførelse af de mest presserende udbygningsforanstaltninger. Selv efter ophævelsen i 1973 af lov nr. 262 af 9. juni 1971 om begrænsning af udbygning af Københavns lufthavn, der i to år hindrede gennemførelsen af næsten enhver anlægsvirksomhed i Kastrup, har den omstændighed, at der i så lang en periode derefter har hersket uklarhed om udformningen af en langsigtet lufthavnsløsning

nemlig haft til følge, at der har været udvist den største tilbageholdenhed med bygge- og anlægsvirksomhed på lufthavnen.

Der består derfor i dagens situation et helt presserende behov for en udvidelse af den eksisterende lufthavn i Kastrup, i første række med hensyn til visse passagerterminalsystemer, fragteekspedition og ekspedition af fly på lufthavnens forpladsområde, og det må af tidsmæssige årsager anses for påkrævet at fastlægge hovedbestanddelene i den nødvendige udbygningsplan for lufthavnen i selve lovforslaget, således at de presserende anlægsarbejder vil kunne igangsættes umiddelbart efter folketingets vedtagelse af lovforslaget.

Endvidere vil bestemmelsen i § 3 umiddelbart kunne danne grundlag for den løbende detailplanlægning af udbygningen, som det vil være nødvendigt at foretage i Københavns lufthavnsvæsens regi, men som naturligvis må ske i samarbejde med miljømyndighederne.

De samlede anlægsudgifter ved den af lovforslaget omfattede udbygning skønnes for perioden indtil år 2000 at ville andrage et beløb i størrelsesordenen 4,4–4,5 mia kr. (prisniveau oktober 1979 ekskl. merværdiafgift).

De statslige investeringer inklusive omkostninger til miljøforbedrende foranstaltninger vil udgøre i alt ca. 2,9 mia kr., heraf ca. 800 mill. kr. i perioden 1980–85, mens resten ca. 1,5–1,6 mia kr. vil være investeringer, som skal afholdes af lufthavnens brugere, i første række af de danske luftfartselskaber.

Til sammenligning kan nævnes, at udgifterne ved anlæg af en lufthavn på Saltholm baseret på lufthavnsudvalgets skøn i samme prisniveau nu må anslås til ca 9–10 mia kr. (ekskl. merværdiafgift).

Når det samlede udgiftsskøn for udbygning af lufthavnen i Kastrup er højere end det skøn, som fremgår af lufthavnsudvalgets rapport efter omregning til prisniveau oktober 1979, må dette bl. a. ses på baggrund af, at visse foranstaltninger ikke indgik i udvalgets rapport, herunder først og fremmest at der heri ikke var forudsat en drejning af tværbane 12–30.

Hertil kommer, at de til grund for dette lovforslag liggende omkostningsanalyser har vist, at lufthavnsudvalgets udgiftsskøn på flere områder ikke ganske holder stik.

I forbindelse med vurderingen af det samlede omkostningsbillede må det imidlertid haves for øje, at Københavns lufthavn gennem en årrække har haft et ganske betydeligt driftsoverskud, som – da anlægsaktiviteten som tidligere nævnt i en lang