

de i nordområdet østlige del beliggende SAS-værksteder. Endelig vil området kunne anvendes til etablering af ca. 20 standpladser.

Af hensyn til trafikken til og fra lufthavnsanlæggene på østområdet vil det være nødvendigt at etablere en offentlig adgangsvej til området. Denne forudsættes ført via Ellehammersvej, og en ny vej må bygges langs strandlinjen øst om eksisterende og fremtidige SAS-hangarer.

*ad d)*

I dette område opretholdes og udbygges hangar-, værksteds- og administrationsfaciliteter for forskellige luftfartsselskaber og andre virksomheder. Området er i dag karakteriseret af et betydeligt antal mindre bygningsanlæg, hvoraf en del er etableret i tiden før 1945. Det er tanken på længere sigt, bl. a. ved en gradvis afvikling af gamle og u hensigtsmæssige bygningsanlæg, at søge området disponeret således, at der etableres to bygningsrækker bestående af hangarer, værksteder og administrationsbygninger med front mod ét forpladsareal indeholdende bl. a. en central rullebane for fly.

*ad e)*

Dette område indeholder i dag bygningsanlæg for luftfartens sikringstjeneste samt værksteds- og vedligeholdelsesfunktioner for Københavns lufthavnsvæsen med tilhørende administrationsfaciliteter. Der vil blive sikret udbygningsmuligheder for disse anlæg. Arealets vestligste del vil blive disponeret for etablering af et flyvekøkken, ligesom der i arealets østlige del vil blive reserveret arealer til administrationsbygninger for Statens luftfartsvæsen og Københavns lufthavnsvæsen.

De samlede anlægsudgifter ved den af lovforslaget omfattede udbygning skønnes for perioden indtil år 2000 at ville andrage et beløb af størrelsesordenen 4,4-4,5 mia kr. (prisniveau oktober 1979 ekskl. moms). Heraf skønnes de statslige investeringer at andrage 2,9 mia kr., medens de resterende investeringer forudsættes afholdt af lufthavnens brugere.

Anlægsarbejderne i perioden 1980-84 vil omfatte en række modificeringer og ombygninger af eksisterende anlæg, hvilket vil tilvejebringe en kapacitetsforøgelse, der vil gøre det muligt i det store og hele at afvikle den forventede trafik, men ikke at forbedre det eksisterende serviceniveau, der på en række områder giver anledning til betænkelighed.

Med udgangen af 1984 forudses mulighederne for tilvejebringelse af yderligere kapacitet ved ændring og udbygning af eksisterende anlæg at være udtømt. Det er derfor af afgørende betydning, at tilvejebringelse af nye større trafik anlæg forberedes i denne periode. Disse forberedelser vil primært omfatte en flytning af luftgodsstation, flyvekøkken samt brændstofforsyningsanlæg, hvilket forudsættes finansieret af lufthavnens brugere.

De statslige investeringer i denne første periode vil være begrænset af Københavns lufthavnsvæsens anlægskapacitet, af det forhold, at en væsentlig del af anlægsarbejderne skal udføres i områder, der samtidig må anvendes til trafikafvikling, samt af det tempo, hvormed flytning af ovenstående anførte trafik anlæg kan gennemføres. Københavns lufthavnsvæsens investeringer i denne periode vurderes til omkring 650 mill. kr., men det er hensigten at søge flest mulige anlægsarbejder gennemført, og det er ønskeligt at øge investeringerne i denne periode med yderligere 100 mill. kr. mod en tilsvarende reduktion af investeringerne i den efterfølgende 5-års periode 1985-89.

Hertil kommer, at der i denne periode vil blive anvendt omkring 150 mill. kr. til miljøforbedrende foranstaltninger. Det samlede forbrug andrager således omkring 800 mill. kr.

I perioden 1985-89 skal en række meget store anlægsarbejder gennemføres. I begyndelsen af perioden vil ændringen af lufthavnens tværbane blive gennemført, idet bemærkes, at så stor en del af dette arbejde som praktisk muligt vil blive søgt gennemført i den forudgående 5-års periode 1980-84. Der vil yderligere blive tale om etablering af en ny terminalbygning til indenrigstrafik og til udenrigstrafik samt et betydeligt antal nye standpladser og to nye store fingre til udenrigstrafikkens bygninger. Det samlede forbrug andrager i denne periode 1300 mill. kr.

I den efterfølgende 5-års periode 1990-94 vil det statslige investeringsniveau blive reduceret til omkring 700 mill. kr., medens investeringerne i perioden 1995-99 kun vil blive ca. 100 mill. kr. Hertil kan komme investeringer med henblik på en sikring af trafikafviklingen efter århundredeskiftet. Disse investeringsbehov kan ikke med nogen rimelighed vurderes på nuværende tidspunkt, og derfor indeholder de i dette lovforslag medtagne vurderinger kun de skønnede udgifter til egentlige kapacitetsudvidelser, der vil gøre det muligt at ekspedere omkring 22 mill. passagerer årligt samt omkring 225.000 operationer med tunge trafikfly.

De statslige investeringer vil herefter fordele sig på følgende måde over den betragtede periode: