

1980-84	650 mill. kr.
1985-89	1300 mill. kr.
1990-94	700 mill. kr.
1995-99	100 mill. kr.
<u>I alt</u>	<u>2750 mill. kr.</u>

Hertil kommer, at der i perioden 1980-84 vil blive forbrugt omkring 150 mill. kr. til miljøforbedrende foranstaltninger. Omkring 100 mill. kr. forudses at ville medgå til den i lovens § 4 omtalte isoleringsordning, medens de resterende ca. 50 mill. kr. vil blive anvendt af Københavns lufthavns svæsen, dels til forskellige former for afskærmning, dels til en forbedring af lufthavnens anlæg med henblik på at kompensere for kapacitetsreduktion, der forårsages af støjreducerende foranstaltninger, som det efter iagttagelse af den i miljøbeskyttelsesloven forudsatte afvejning mellem miljøhensyn og andre samfundshensyn skønnes nødvendigt at gennemføre.

De investeringer, der forudsættes foretaget af lufthavnens brugere, er ikke i samme omfang som de statslige investeringer underkastet en direkte kontrol gennem lovgivningen. For at tilvejebringe en oversigt over den samlede samfundsmæssige investering i lufthavnen er der udarbejdet et skøn over de investeringer, der forventes foretaget af lufthavnens brugere i perioden frem til år 2000. De samlede brugerinvesteringer skønnes at ville andrage 1,5-1,6 mia kr., og fordelingen over perioden skønnes at blive følgende:

1980-84	900 mill. kr.
1985-89	250 mill. kr.
1990-94	350 mill. kr.
1995-99	100 mill. kr.
<u>I alt</u>	<u>1600 mill. kr.</u>

De samlede investeringers fordeling på forskellige typer af anlæg skønnes for henholdsvis statsinvesteringer og brugerinvesteringer i det store hele at ville blive følgende:

Statsinvesteringer:

Terminalbygninger, fingre m. v.	1400 mill. kr.
Flystandpladser	600 mill. kr.
Vej og parkering	200 mill. kr.
Baner og taxiveje m. v.	450 mill. kr.
Andre omkostninger	100 mill. kr.
Miljøbetingede udgifter	150 mill. kr.
Statsinvesteringer	2900 mill. kr.

Brugerinvesteringer:

Hangarer og værksteder	600 mill. kr.
Luftgodsstation og flyvekøkkener	600 mill. kr.
Brændstofforsyning, parkeringsanlæg og andet ..	300-400 mill. kr.
Brugerinvestering	1500-1600 mill. kr.
Samlede investeringer	4400-4500 mill. kr.

Når det samlede udgiftsskøn er højere end de 3,3-4 mia kr., som en direkte fremskrivning af Lufthavnsudvalgets prisoverslag resulterer i, skyldes dette en række forskellige forhold. Det af Lufthavnsudvalgets løsningsforslag, der kommer den her skitserede løsning nærmest, var vurderet til 2,5-2,6 mia kr. i 1976 prisniveau ekskl. moms, hvilket svarer til omkring 3,4 mia kr. i prisniveau oktober 1979 ekskl. moms. Hertil kommer imidlertid 150 mill. kr. i miljøbetingede udgifter samt en merudgift på omkring 350 mill. kr. til en ændret placering af lufthavnens tværbane og dertil relaterede anlægsarbejder. Brugerinvesteringerne er øget med 300-400 mill. kr., der primært skyldes en ændret vurdering af anlægsomkostningerne, og kun i begrænset omfang, at de anlæg, der etableres af lufthavnens brugere, er mere omfattende end tidligere forudsat. Tilsvarende er de statslige investeringers størrelse øget med godt 200 mill. kr. i forhold til en direkte fremskrivning på basis af prisindeks af Lufthavnsudvalgets prisoverslag, hvilket i dag må anses for at være et mere realistisk skøn over de forventede udgifter. Det skal afslutningsvis bemærkes, at Lufthavnsudvalgets prisgrundlag i højere grad var udarbejdet med henblik på sammenligning mellem forskellige løsningsmuligheder end med henblik på at blive anvendt som samlet anlægsbudget for en bestemt lufthavnsløsning.

Til § 4

Kastrup lufthavns beliggenhed bevirker, at et stort antal boliger er udsat for en meget kraftig støjbelastning. Dette vil også være tilfældet efter den planlagte udbygning, selv om man i forbindelse hermed vil søge at nedbringe støjniveauet.

For at imødegå en del af de gener, som denne støjbelastning forårsager, foreslås en ordning, hvorefter der ydes tilskud til støjisolering af de mest støjbelastede boliger.

Ved afgrænsningen af de boliger, der omfattes af en sådan støjisoleringsordning, vil der blive taget udgangspunkt i såvel den eksisterende støjbelastning som i den fremtidige støjbelastning. De berørte områder fremgår af bilag 2, hvor afgræns-