

Administrativt sammendrag.

1. Denne rapport vedrører den lov om udbygning af Kastrup Lufthavn, som er fremlagt for folketinget af Københavns Lufthavnsvæsen gennem ministeriet for offentlige arbejder. Loven foreslår et langtids udviklingsprogram for Kastrup Lufthavn, som vil kræve offentlige investeringer på i alt 2900 millioner danske kroner i perioden 1980-2000.

2. Vigtige elementer i de foreslåede offentlige investeringer er følgende:

- Drejning og forskydning af startbane 12-30 og andre start og rullebane arbejder, 450 millioner d. kr.
- Etablering af nye og ændring af eksisterende passagerterminalanlæg, 1400 millioner d. kr.
- Etablering af nye standpladser hovedsagelig for større fly, 600 millioner d. kr.
- Forbedring af veje og bilparkeringspladser, 200 millioner d. kr.

3. Det foreslåede udbygningsprogram synes at være baseret hovedsageligt på analyser og alternative forslag indeholdt i de to hovedrapporter:

- LU-75 rapporten også kendt som Myrup rapporten,
- SAS P 2000- Kastrup rapporten.

Da P 2000-Kastrup rapporten er væsentlig mere optimistisk i sin forudsigtelse om de fremtidige lufthavnsaktiviteter, og da det foreslåede 20-års udviklingsprogram, som er forelagt for folketinget, forudsætter, at om trent 2/3 af investeringerne udføres i de første 10 år, kan det heraf sluttes, at det foreslåede program i væsentlig grad er påvirket af P-2000-Kastrup rapporten.

4. LU-75 rapportens prognoseberegninger af terminalpassagertrafikken er baseret på økonomiske overvejelser, der satte væksten i passagertrafik i relation til væksten i det danske bruttonationalprodukt og et indeks for flytrafikkens omkostningsniveau. Transitpassagertrafikprognoserne er baseret på samme beregningsmodel, men tager også hensyn til væksten i bruttonationalproduktet i Norge og Sverige. I 1979 bidrog disse to lande alene med omkring 44 pct. af de transitpassagerer, der afrejser fra Kastrup.

5. Disse prognosemetoder må vurderes som rimelige og fornuftige, tilsvarende frem-

gangsmåde anvendes overalt. Metodens væsentligste svaghed er, at prognosens nøjagtighed afhænger af nøjagtigheden i forudsigtelsen af bruttonationalproduktet og af prisen på flyrejser.

6. Vor analyse drager nytte af perspektiver fra årelange erfaringer, siden LU-75-prognosen blev udført. Økonomiske forudsigtelser på globalt plan har siden 1979 tydet på en forværring. For nylig har autoritative kilder antydnet, at den negative globale tendens vil fortsætte og udbygges i 1980 og fortsætte ind i 1981. Økonomien i Danmark og andre skandinaviske lande forventes at bevæge sig i samme retning (Denmark, Quarterly Review, nummer 1. 1980, Københavns Handelsbank. Også The Scandinavian Economies, april 21, 1980, H. J. Barnes, København). På samme tid er flytrafikkens omkostningsniveauer (sat i relation til omkostninger for andre varer og tjenester) steget på globalt plan i al almindelighed som følge af de dramatiske stigninger i prisen på brændstof og de vedvarende lønstigninger.

7. Selvom de økonomiske forhold eventuelt vil udvikle sig i mere gunstig retning og stigningstakten i flytrafikkens omkostningsniveau eventuelt vil falde, kan vi ikke finde beviser, der støtter en konklusion om at de passagerprognoser, der er fremlagt i LU-75 rapporten er for lave eller vil blive nået på et væsentligt tidligere tidspunkt end angivet i denne rapport. Snarere vil de foreliggende og umiddelbart forudsigelige økonomiske forhold føre til den antagelse, at trafikprognosen må vurderes med nogen reservation.

8. SAS P-2000 Kastrup rapporten formulerede ikke en ny prognosemetode, men følgen af rapportens konklusioner vil være, at den forudsete passagertrafik i LU-75 rapporten for år 2000 vil indtræde i 1990. P-2000 Kastrup rapporten når frem til denne konklusion ved at forudsætte, at den økonomiske vækstrate vil være meget højere end forudset i LU-75 rapporten. Der fremlægges ingen dokumentation for denne mere optimistiske forudsigtelse, og vi er ikke i stand til i vores analyse at finde støtte for en sådan optimisme. Der må især erindres om, at i LU-75 prognosen forudsættes prisindekset for flytrafikkens omkostninger at holde sig konstant, mens det i P-2000 Kastrup rapporten