

Udvidelse af ventesalsområde	0,8
Udskiftning af varmeledning i sydrområde	1,4
Renovering af installationer i bygninger	2,8
Ændring af installation i bygningsområdet	4,8
Projektering af vedligeholdelsesarbejder	1,9
Akustisk overvågningsanlæg	2,0

Hertil kommer de i finansåret 1983 igangværende reparations- og vedligeholdelsesarbejder, opført med den i finansloven for 1983 angivne totaludgift:

	Totaludgift (priseniveau januar 1982 mill. kr.)
Reparation af jernkonstruktion i hangar 1-3	4,2
Brandalarmeringsanlæg	2,4
Kontrolsystem for banelys	4,3
Overvågningsanlæg for VVS	2,5
Lofter i køregang, URG	1,0
Renovering af installationer i manøvreområdet	3,4
Sevicemæssige forhold m.m.	11,0
Arbejds miljøforbedringer	0,5
Istandsættelse af manøvreområdet	34,3
Hovedstandsættelse af bane 04 R/22 L	71,7
Nyt slidlag på rulleveje	4,5
Betonbelægningsreparationer på standpladser	13,0
Arbejdsplanlægning m.m.	5,0
Renovering af bygninger	5,5
Renovering af VVS	11,1
Renovering af el-installationer	8,5
Modifikation af skilte i udenrigsgården	4,2
Ajourføring af el-anlæg	5,9

For så vidt angår spørgsmålet om påtænkte investeringer i Københavns lufthavn, Kastrup, skal jeg henvise til det om finanslovkonto § 2.04.20. anførte i min besvarelse af udvalgets spørgsmål i skrivelse af 22. september 1983 (Bil. nr. 16.137).

I relation til spørgsmålet om omkostningerne ved omlægning af bane 12/30 og udflytning af brændstofanlægget, der ved udbygningsloven i 1980 skønnedes at ligge i størrelsesordenen henholdsvis 350 mill. kr. og 100 mill. kr., kan jeg oplyse, at der under den forudsatte tilpasning af udbygningen til trafikudviklingen er fundet mulighed for en væsentlig udskydelse af tidspunktet for igangsættelse af disse omfattende arbejder.

Baggrunden herfor er, at forudsætningerne for en snarlig realisation af disse meget bekostelige projekter er ændret på flere afgørende punkter, fremfor alt med hensyn til de til grund liggende forventninger til trafikudviklingen på lufthavnen i Kastrup.

I henhold til den løbende detaljerede udbygningsplanlægning forudsættes det således nu, at der i overensstemmelse med de grundliggende udbygningsretningslinjer for lufthavnen vil kunne etableres såvel en første etape af den planlagte nye indenrigsterminal til supplement af den bestående indenrigsgård som en første etape af en ny finger A ved væsentligt mere begrænsede indgreb i de foromtalte bestående lufthavnsanlæg. Dels vil det i denne sammenhæng være tilstrækkeligt at foretage en forskydning ca. 450 m mod sydøst af landingstærsklen på den eksisterende bane 12, dels vil det være muligt at reducere og ændre det areal,