

## Forslag

til

### Lov om udbygning af Københavns lufthavn.

Fremsat den 11. december 1968 af *ministeren for offentlige arbejder.*

**§ 1.** Ministeren for offentlige arbejder be-  
myndiges til at lade anlægge en parallelbane  
og tilhørende rullebane med en samlet  
længde af 3.600 m til bane 04-22 i Køben-  
havns lufthavn, Kastrup, i en afstand af  
600 m nordvest for denne bane.

#### Bemærkninger til lovforslaget.

Efter at der ved lov nr. 126 af 16. april 1957 om ud-  
bygning af Københavns lufthavn, Kastrup, var til-  
vejebragt hjemmel for en udvidelse af lufthavnen  
således, at denne kunne betjene jetdrevne luftfar-  
tøjer, forudsattes det, at den udbyggede havn ville  
kunne dække trafikbehovet frem til 1970, hvorefter  
en yderligere udbygning ville blive nødvendig.

Den civile, offentlige lufttrafik, i særdeleshed  
chartertrafikken og fragtflyvningen samt almen-  
flyvningen, omfattende privat- og forretningsflyv-  
ning, har imidlertid udviklet sig langt stærkere end  
påregnet i 1957, og det har derfor været nødvendigt  
efter gennemførelsen af loven af 16. april 1957 at  
gennemføre en lang række anlægsarbejder med hen-  
blik på udvidelse af den udbyggede lufthavns kapa-  
citet.

Lovforslaget tilsigter alene at gøre Københavns  
lufthavns banesystem tjenligt til også at modtage  
trafiktilvæksten, indtil en ny hovedlufthavn for  
Københavns-regionen kan anlægges og tages i brug,  
og da operationstallet (starter og landinger) allerede  
nu overstiger, hvad der anses for maksimal kapa-  
citet, må der snarest muligt tilvejebringes  
supplerende kapacitet gennem en mindre udbygning  
af lufthavnen; hvis det i de kommende år skal und-  
gås, at startende og landende luftfartøjer udsættes  
for urimelige forsinkelser. Det er derfor helt uaf-  
hængigt af den kommende behandling af spørgs-  
målet om Københavns lufthavns fremtidige place-

Min. for off. arbejder j. nr. G. 22-10-16.

**§ 2.** Ministeren for offentlige arbejder be-  
myndiges endvidere til at lade Englandsvej  
tunnellægge på en strækning af ca. 500 m  
under de anlæg, der er nævnt i § 1.

ring nødvendigt nu at tage stilling til løsningen af  
lufttrafikproblemerne frem til omkring 1980, og der  
forudsættes ikke med en sådan stillingtagen at være  
foregrebet noget med hensyn til beslutningen om,  
hvor den nye storlufthavn skal placeres.

Med hensyn til antallet af operationer pr. time  
(starter og landinger), der kan opnås med et enkelt-  
banesystem som det nuværende på Københavns  
lufthavn, har erfaringerne vist, at det maksimale  
timetal for IFR-afviklede operationer (instrument-  
flyvninger) må sættes til 35, svarende til et års-  
operationstal på ca. 120.000. Når lufthavnsens bane-  
system har fået ringere kapacitet end påregnet i  
1957, skyldes det bl. a. gennemførelse af støjrestrik-  
tioner til beskyttelse af den omboende befolkning  
mod de værste støjgener. I 1968 vil antallet af starter  
og landinger formentlig overstige 145.000, og selv  
om lufthavnen i løbet af et par år skulle blive  
aflastet for en del operationer, hidrørende fra almen-  
flyvningen (General Aviation) ved delvis overflyt-  
ning af denne trafikkategori til bl. a. den påtænkte  
nye lufthavn „Vest“ ved Tune, vil Københavns luft-  
havn stadig være overbelastet, i særdeleshed i de  
tre „travltid“perioder, kl. 8-10, kl. 13-14 og  
kl. 16-18; og den eneste måde, hvorpå kapacitets-  
manglen kan afhjælpes, er at gennemføre anlæg af  
den foreslåede parallelbane til Københavns luft-  
havns hovedbane, hvorved dennes kapacitet kan  
forøges med ca. 70 pct.

De i betænkning nr. 477 om Københavns lufthavns fremtid offentliggjorte prognoser for passagerudviklingen på Københavns lufthavn er nu blevet revideret i lys af en skønnet trafiktilvækst på ca. 15 pct. årlig ved indtægtsbudgetteringen i forslag til finanslov for 1969-70 og budgetoverslagene for 1970-71—1972-73. Hvis passagertallet i de derpå følgende år stiger med 10 pct. årlig, vil antallet i 1980 udgøre 21 millioner i stedet for de tidligere beregnede 13 millioner. Denne forudsætning stemmer også bedre med prognoser fra London og Frankfurt, i hvilke lufthavne der nu regnes med en fordobling af passagertallet hvert 5. år. Under forudsætning af, at den reviderede passagerprognose viser sig at være realistisk, hvorved bemærkes, at det er forventede trafiktilvækster af den anførte størrelsesorden, der har dannet grundlag for f. eks. SAS' investeringer i flymateriel for de kommende 7 år, vil der i 1970 i Københavns lufthavn være 7,5 millioner passagerer og i 1975 i alt 13,1 millioner. Selv om det må påregnes, at den gennemsnitlige størrelse af passagerluftfartøjerne vil vokse betydeligt, vil kapaciteten i Kastrups udvidede banesystem på ny være opbrugt omkring 1975, og inden dette tidspunkt må der stilles supplerende kapacitet til rådighed på en ny storlufthavn. Dette vil kunne ske, hvis Saltholm vælges som storlufthavnens placering, idet der på det anførte tidspunkt vil være fysisk mulighed for på Saltholm at have foretaget inddæmning og anlæg af et par baner, ligesom der vil kunne være etableret en lufthavnstunnel og foreløbige ekspeditionsfaciliteter (terminalbygninger). Saltholm vil herefter kunne operere sammen med Kastrup, men omkring 1982 må dog Saltholm være yderligere udbygget med baner og terminaler m. v. således, at al resterende trafik kan overflyttes til storlufthavnen.

For så vidt Sydamager (den sydligste løsning) vælges som placering for storlufthavnen, vil det på grund af skærende baneretninger på Kastrup og Sydamager ikke være muligt med nogen rimelig kapacitetsmæssig fordel at tage Sydamagerlufthavnen i brug etapevis til operation i en overgangsperiode sammen med Kastrup, og der er meget snævre grænser for ændring af baneretninger på Sydamager på grund af støjgenerne ved ind- og udflyvning. Sydamagerlufthavnen vil næppe kunne færdiggøres før omkring 1979, og dette vil formentlig få til følge, at en del af den ellers påregnede trafiktilvækst vil søge hen til andre trafikknudepunkter for at undgå urimelige ventetider i Kastrup.

En trafikprognose for Sydamager vil derfor afvige fra Saltholmprognosen, og man er nået til følgende resultater:

(mill. pass.)	1970	1975	1980	1985
Kastrup.....	7,5	} 13,1	—	—
Saltholm.....	—		21,2	34,2
Sydamager.....	—		18,2	30,3

De samlede investeringer i storlufthavn for tiden indtil 1985 er i 1968-priser anslået til 2.700 mill. kr. for Saltholm, inklusive en udbygning af Kastrup til 1975, men eksklusive lufthavnstunnel Amager-Saltholm, der med 8 vognbaner er anslået til 910 mill. kr. For Sydamagers vedkommende er luft-havninvesteringer indtil 1985 anslået til 2.945 mill. kr. (1968-priser), inklusive en større udbygning af Kastrup til 1979, men eksklusive motorvejsanlæg på Amager.

Som nævnt foran, er det en forudsætning for, at der bliver behov for en storlufthavn af de hidtil påregnede dimensioner, at Københavns lufthavn i en kortere årrække udbygges yderligere således, at denne lufthavn på forsvarlig måde kan klare tilvæksten, indtil storlufthavnen kan tages i brug. Som det primære i denne udbygning er der i § 1 stillet forslag om bygning af en parallelbane til Københavns lufthavns hovedbane, hvilket nødvendiggør den i § 2 foreslåede tunnellægning af Englandsvej under startbanen, idet man ellers på ny måtte omlægge vejen således, at den førtes uden om det foreslåede baneanlæg, hvilket ville forøge vejafstanden mellem Dragør og København med 3-4 km. Det er skønnet, at erhvervelse af de nødvendige arealer, om fornødent ved ekspropriation, til parallelbanen vil koste ca. 10 mill. kr., medens selve anlægget vil beløbe sig til ca. 90 mill. kr., hvoraf omkring 23 mill. kr. vil medgå til tunnellægning af vejen.

Ud over banesystemets udbygning, som vil vare godt 2 år, vil det være nødvendigt at fortsætte den allerede påbegyndte udvidelse af Københavns lufthavns passagerfaciliteter, og herom er der redegjort i den til folketinget tidligere fremsendte rapport af 14. maj 1968 fra det under ministeriet for offentlige arbejder nedsatte „Planlægnings- og anlægsudvalg vedrørende Kastrup lufthavn“. I denne rapport er de nødvendige investeringer i Kastrup indtil 1976-77 opgjort til 517 mill. kr., men af dette beløb vil knapt 200 mill. kr. kunne spares, såfremt Saltholm vælges som placering for ny storlufthavn.

De med Københavns lufthavns nødvendige udbygning forbundne udgifter vil blive søgt bevilget på de årlige finanslove, indtil der eventuelt måtte blive gennemført en lov om dannelse af en fra statskassen fritstående lufthavnsvirksomhed, der organisatorisk og finansielt omfatter Kastrup og ny storlufthavn.