

Analyse af en eventuel ny placering af Aarhus Lufthavn

Sammenfatningsnotat



CVR 48233511

Udgivelsesdato : Maj 2015
Vores reference : 22.2793.02

Udarbejdet : Karl Erik Skovgaard Jensen, Peter Henningsen, Jens Peter Ringsted,
Hans Christian Stigaard
Kontrolleret : Brian Gardner Mogensen

SAMMENFATNING

Aarhus Kommune har bedt Grontmij A/S om at gennemføre en analyse af en eventuel ny placering af Aarhus Lufthavn.

Formålet med analysen er at ”skabe klarhed over, hvorvidt det er muligt at etablere en ny international lufthavn i Aarhus / Østjylland, og hvorvidt der er en positiv business case herfor”.

Aarhus Kommune har jf. udbudsmaterialet ønsket, at analysen omfatter en lufthavn ved Thomasminde, en Citylufthavn på søterritoriet udenpå Østhavnens stensætning mod sydøst og en lufthavn ved Flensted ved Låsby i Skanderborg Kommune med mulighed for udvidelse med en fjerde lokalitet.

I henhold til Aarhus Byråds beslutning om, at analysen skulle rumme mulighed for at omfatte en evt. fjerde lokalitet, har Grontmij på baggrund af en screening af de lokaliteter der indgår i Aarhus Amts rapport fra 1999 '*Overordnet vurdering af placingsmuligheder for en evt. ny lufthavn i Østjylland*', vurderet, at Nørre Vissing, som er beliggende i Skanderborg Kommune, er bedst egnet til en fjerde lokalitet, hvorfor Nørre Vissing indgår i analysen.

Analysen omfatter således fire lokaliteter for en eventuel ny placering af Aarhus Lufthavn:

1. Thomasminde i Aarhus Kommune
2. Citylufthavn på søterritoriet udenpå Østhavnens stensætning mod sydøst
3. Flensted ved Låsby i Skanderborg Kommune
4. Nørre Vissing i Skanderborg Kommune

Alle lokaliteter er undersøgt med følgende tilgang og fremgangsmåde:

1. Infrastruktur 2025: *Hvordan ser infrastrukturen og tilgængeligheden ud på vej og bane i 2025?*
2. Markedsgrundlag: *Hvad er passagergrundlaget for en ny lufthavn i Aarhus?*
3. Design af ny Lufthavn: *Hvordan skal lufthavnen fysisk tage sig ud og hvad skal den indeholde af faciliteter m.v.?*
4. Miljøvurdering: *Hvad er miljøkonsekvenserne ved en ny lufthavn?*
5. Økonomi og rentabilitet: *Hvad koster det at anlægge en ny lufthavn og hvad er indtægterne? Hvad er rentabiliteten?*

Analysen er udarbejdet i perioden januar 2015 – maj 2015.

Der er ikke foretaget en samfundsøkonomisk vurdering af en evt. ny lufthavn. Dette er uden for kommissoriet af nærværende analyse.

Der er udarbejdet en ordliste med forklaringer til anvendte begreber i Kapitel 10.

Analysens resultater gennemgås efterfølgende.

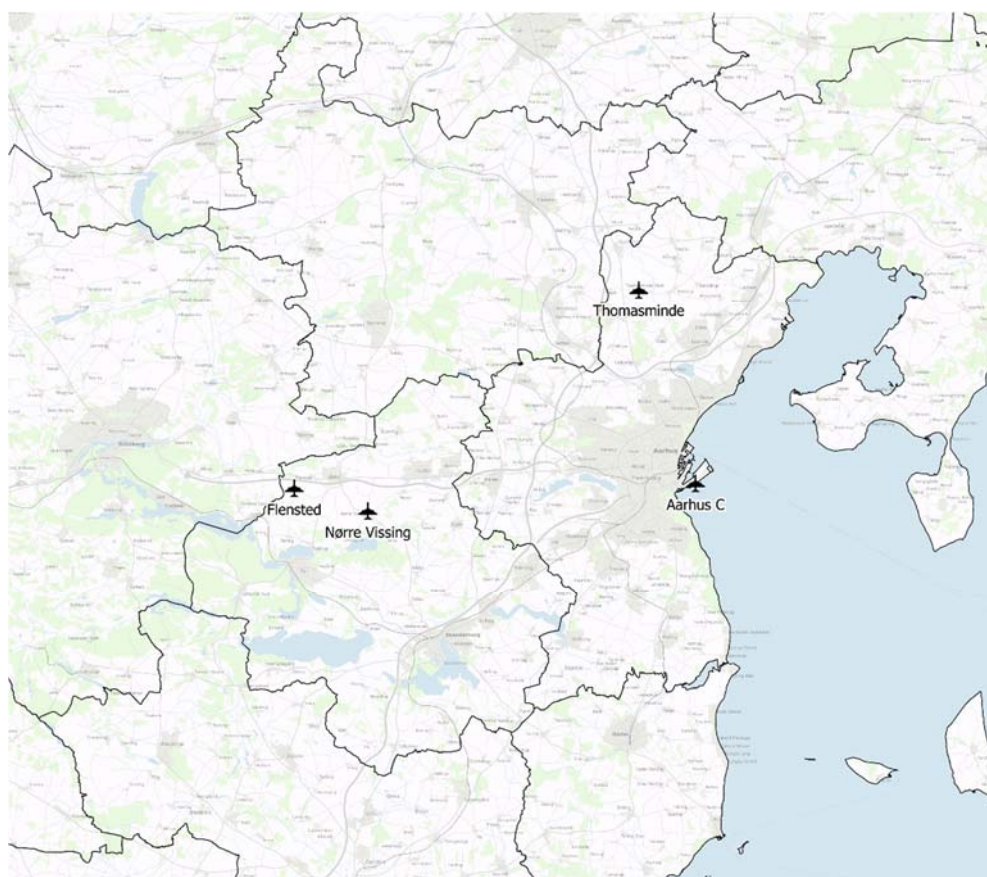
Lidt om lokaliteterne for en placering af en evt. ny Aarhus Lufthavn

Lufthavnsområdet Thomasminde ligger i den nordlige del af Aarhus Kommune. De nærmeste byer er Spørring, Hårup og Trige samt landsbyen Todbjerg, alle i Aarhus Kommune. Terrænet har højdeforskelle på ca. 10 m. Arealet gennemskæres af Spørring Å.

Lufthavnsområdet for Citylufthavnen er placeret umiddelbart øst for Aarhus Havn ved Marselis-kvarteret i Aarhus. Det nærmeste naboerområde er havnens containerterminal og den nye havnecenteradministration foruden bl.a. den forventede nye færgeterminal for Mols-linien. Terrænet er fladt.

Lufthavnsområdet i Flensted ligger i den nordlige del af Skanderborg Kommune. De nærmeste byer er Låsby og Flensted i Skanderborg Kommune samt Mollerup og Laven i Silkeborg Kommune. Terrænet er ret kuperet med højdeforskelle på ca. 15 m.

Lufthavnsområdet i Nørre Vissing ligger i Skanderborg Kommune. De nærmeste byer er Låsby og Galten samt Nørre Vissing og Høver i Skanderborg Kommune. Terrænet er meget kuperet med højdeforskelle på over 30 m.



En Citylufthavn vurderes urealistisk

De internationale regler, såvel ICAO Annex 14 og EU forordning 139/2014 angiver, at der for en lufthavn i en radius af 4 km ikke må være hindringer i en højde over 45 m. Dette kan ikke overholdes for en Citylufthavn på Aarhus Havn. Alene kranerne på havnen, en række bygninger i ind- og udflyvningszonerne samt Marselisborg Slot og Aarhus Domkirke gennembrøder dette. Uanset anflyvning vil denne højdebegrænsning blive gennembrudt.

Grontmij vurderer på denne baggrund, at det af flyvesikkerhedsmæssige grunde må anses for urealistisk, at en Citylufthavn med den ønskede beliggenhed vil kunne myndighedsgodkendes.

I lyset af denne vurdering har Grontmij valgt ikke at bruge nødvendige ressourcer på beregning af anlægsøkonomi og rentabilitet for en Citylufthavn. Der er foretaget miljøvurdering og støjmæssig vurdering af en Citylufthavn på Aarhus Havn, der bekræfter, at en Citylufthavn er urealistisk.

Flyvesikkerhed er en forudsætning for en ny lufthavn

Uanset placering af en evt. ny lufthavn forudsættes det, at de flyvesikkerhedsmæssige forhold er afklaret med Trafikstyrelsen, som har det overordnede ansvar for flyvesikkerheden i Danmark. I øvrigt henvises der til Bestemmelser for Luftfart (BL) 3-2, 3-2A og 3-18 vedrørende etablering af en ny IMC lufthavn.

Fælles indflyvningskontrol er en forudsætning for en ny lufthavn

I Bestemmelser for Civil Luftfart fremgår det meget klart, at "en fælles indflyvningskontrol for flere offentlige flyvepladser skal etableres, når områderne for ventemønstre og ind- og udflyvningsprocedure i tilknytning til flyvepladserne ikke kan anvendes uafhængigt af hinanden".

Det kaldes en TMA (Terminal Manoeuvring Area). TMA området for en lufthavnsplacering i Thomasminde og Flensted lapper ind over området for Karup Lufthavn/Flyvestation Karup. En placering i Nørre Vissing lapper ind over både Karup Lufthavn/Flyvestation Karup og Billund Lufthavn.

Det er således en forudsætning, at der kan etableres et fælles TMA område med Karup Lufthavn/Flyvestation Karup, hvis det drejer sig om placering i Thomasminde eller Flensted. Hvis det drejer sig om Nørre Vissing, skal der etableres et fælles TMA område med både Karup Lufthavn og Billund Lufthavn.

Passagergrundlag på mellem 850.000 og 1.000.000 mio. i 2027

På baggrund af analyser af de jyske lufthavne med fokus på den historiske udvikling i passagergrundlaget, her og nu situationen, catchment area samt luftfartsselskabers og erhvervslivs behov for en ny Aarhus Lufthavn estimerer Grontmij, at en ny lufthavn forventes at have mellem ca. 850.000 og 1.000.000 passagerer i 2027, tre år efter åbning, uanset placering af lufthavn (dog minus en Citylufthavn)

I åbningsåret 2025 er passagergrundlaget estimeret til 500.000 passagerer. Efter 2027 er der estimeret en årlig vækst i passagergrundlag på 2 %.

Det er dog vigtigt at understrege, at en dygtig og visionær ledelse af en evt. ny Aarhus Lufthavn, der forstår at sætte lufthavnen på verdenskortet og holde en positiv kontakt til luftfartsselskaberne i høj grad kan medvirke til at øge passagergrundlaget over det af Grontmij estimerede passagergrundlag.

Det koster 2 – 2,4 mia. kr. at anlægge en ny lufthavn

Det koster 2,0 mia. kr. – 2,4 mia. kr. at anlægge en ny lufthavn afhængigt af placering. Anlægsomkostningerne er estimeret til:

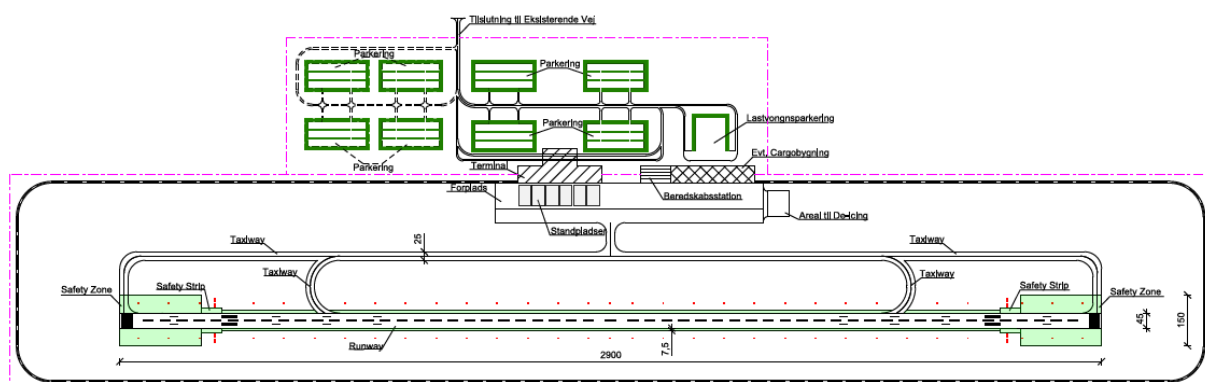
Thomasminde	2,0 mia. kr.
Flensted	2,0 mia. kr.
Nørre Vissing	2,4 mia. kr.

Anlægsomkostningerne dækker alle omkostninger til en lufthavn herunder jorderhvervelse, airside (landingsbane), terminal og udstyr m.v. Priserne er i niveau foråret 2015, ekskl. moms.

En lufthavn i Nørre Vissing er ca. 400 mio. kr. dyrere at anlægge end ved en placering i Thomasminde og i Flensted. Dette skyldes de relativt mange jordarbejder ved Nørre Vissing. Der er ca. 30 højdeforskelle ved Nørre Vissing.

I Thomasminde er der konstateret terrænmæssige kritiske højdehindringer i meget stort omfang på over 45 m i en radius af 4 km fra lufthavnen. I tilfælde af at det ikke er muligt at finde en løsning på de terrænmæssige forhold med Trafikstyrelsen skal der tillægges omkostninger til ændring af terrænmæssige forhold uden for lufthavnsområdet. Disse vil formentlig være i størrelsesordenen mindst 1 mia. kr.

Nedenfor er skitseret, hvordan en evt. ny lufthavn i Aarhus kan tage sig ud.



Anlægsomkostninger er beregnet for etape 1, der dækker anlæg af runway (start- og landingsbane) i fuld længde på 2.900 m - samt taxiway, arealer, bygninger og tekniske anlæg svarende til den forventede passagermængde ved lufthavnens åbning. Såfremt der anlægges en runway på 2.400 m i etape 1 i stedet for en 2.900 m runway, vil prisen være ca. 100 mio. lavere uanset lokalitet.

Banelængde	Definition	Største anvendelige flytyper
2.400 m	Alle de mest anvendte flytyper, der bruges til mellemdistance flyvninger kan starte med fuld startvægt ved denne banelængde. Dermed kan alle europæiske destinationer samt f.eks. Kanarieøerne nås. Langdistancefly kan starte med reduceret startvægt.	B737-800, B737-900, A320 Neo, A 321 (dog med reduceret startvægt), EMB 195.
2.900 m	Ved denne bane kan de fleste og mest udbredte langdistancefly starte med fuld startvægt. De oversøiske destinationer i f.eks. USA og Asien kan dermed nås.	B777-300, B787, A330, A340, A350, B747 (dog med reduceret startvægt).

Til sammenligning er banelængderne for Billund Lufthavn 3.100 m, for Aalborg Lufthavn 2.650 m og for Tirstrup Lufthavn 2.700 m.

Business case for en ny placering af Aarhus Lufthavn

Med udgangspunkt i det estimerede passagergrundlag og en anlægsøkonomi på 2 mia. kr. er der opstillet 4 business cases på følgende scenarier:

1. 2.400 m bane lavt passagergrundlag
2. 2.400 m bane højt passagergrundlag
3. 2.900 m bane lavt passagergrundlag
4. 2.900 m bane højt passagergrundlag

Lavt passagergrundlag svarer til 850.000 passagerer i 2027 mens højt passagergrundlag svarer til 1 mio. passagerer i 2027. 2027 er tre år efter åbningen af en evt. ny lufthavn.

Beregningerne viser, at der for alle scenarier er tale om negative årsresultater de første tre år efter åbning af en ny lufthavn, eftersom de årlige omkostninger er større end de årlige indtægter.

For en ny Aarhus Lufthavn med en 2.400 m bane med lavt passagergrundlag er der tale om et resultat i 2027 på -37 mio. kr., mens der for en ny Aarhus Lufthavn med en 2.400 m bane med højt passagergrundlag er tale om et resultat i 2027 på -26,8 mio. kr.

For en ny Aarhus Lufthavn med en 2.900 m bane med lavt passagergrundlag er der tale om et resultat i 2027 på -41,5 mio. kr. For en ny Aarhus Lufthavn med en 2.900 meter bane med et højt passagergrundlag er der tale om -31 mio. kr.

Resultaterne for de enkelte scenarier er opstillet i tabellerne nedenfor.

2400 meter bane - lavt passagergrundlag	2025	2026	2027
Total indtægter	105.385.000	126.118.000	151.240.000
Samlet omkostning	98.643.000	100.616.000	102.628.000
Resultat for året efter afskrivninger og renteudgifter	-82.498.000	-62.068.000	-37.289.000

2400 meter bane - højt passagergrundlag	2025	2026	2027
Total indtægter	105.385.000	131.241.000	161.684.000
Samlet omkostning	98.643.000	100.616.000	102.628.000
Resultat for året efter afskrivninger og renteudgifter	-82.498.000	-56.945.000	-26.846.000

2900 meter bane - lavt passagergrundlag	2025	2026	2027
Total indtægter	105.385.000	126.118.000	151.240.000
Samlet omkostning	98.643.000	100.616.000	102.628.000
Resultat for året efter afskrivninger og renteudgifter	-86.802.000	-66.315.000	-41.479.000

2900 meter bane - højt passagergrundlag	2025	2026	2027
Total indtægter	105.385.000	131.241.000	161.684.000
Samlet omkostning	98.643.000	100.616.000	102.628.000
Resultat for året efter afskrivninger og renteudgifter	-86.802.000	-61.192.000	-31.035.000

For at investeringen under de givne forudsætninger i 2027 kan opnå et resultat for året, der går i 0 kr., så skal passagergrundlaget for 2400 m og 2900 m banen stige fra 1 mio. passagerer til 1,2-1,3 mio. passagerer.

Grontmij vurderer, at der ikke kan reduceres væsentligt i anlægsomkostningerne jf. dog følsomhedsberegninger i Tabel 9-5 i Kapitel 9.

På lidt længere sigt vil lufthavnen få positive årsresultater - for en 2.400 m bane med lavt passagergrundlag i 2034 og med det høje passagergrundlag i 2032. For 2.900 m banen med det lave passagergrundlag vil årsresultaterne blive positive fra 2035 og fra 2033 med det høje passagergrundlag.

Med en årlig vækst i passagergrundlag på 2 % efter 2027 vil en ny lufthavn med en 2400 m bane med 850.000 passagerer i 2027 være rentabel efter 2046, mens en ny lufthavn med en 2400 m bane med 1 mio. passagerer i 2027 vil være rentabel efter 2041. På disse tidspunkter vil de negative årsresultater frem til 2034 og 2032 akkumuleret set være tjent hjem.

Med en årlig vækst i passagergrundlag på 2 % efter 2027 vil en ny lufthavn med en 2900 m bane med 850.000 passagerer i 2027 være rentabel efter 2047, mens en ny lufthavn med en 2900 m bane med 1 mio. passagerer i 2027 vil være rentabel efter 2041. På disse tidspunkter vil de negative årsresultater frem til 2035 og 2033 akkumuleret set være tjent hjem.

Sammenfattende miljøvurdering

Påvirkning af omgivelserne ved de fire udpegede lokaliteter er sammenfattet i nedenstående tabel. I tabellen er det angivet for udvalgte parametre, hvorvidt Grontmij vurderer, at der vil være en negativ påvirkning fra lufthavnen. Det er vigtigt at bemærke, at de anførte parametre ikke er direkte sammenlignelige. Ligesom den vurderede påvirkning ved en lokalitet ikke nødvendigvis er direkte sammenlignelig med påvirkningen ved en anden lokalitet.

Tabellen giver derfor kun et "hurtigt" overblik over, hvilke typer af væsentlige påvirkninger der kan forekomme, mens tyngden af påvirkningen vil skulle vurderes nærmere. Dog er det antydnet ved brug af hhv. store og små krydser, om påvirkningen umiddelbart må anses for omfattende eller overkommelig under visse forudsætninger. For en nærmere beskrivelse af påvirkningerne henvises til de respektive afsnit i miljøvurderingen.

	Thomas- minde	Flensted	Nr. Vissing	City
Kritiske højdehindringer (terræn og arealanvendelse)	X	-	x	X
Inddragelse af tekniske anlæg	X	x	x	X
Påvirkning af kulturarvsarealer	x	-	-	
Påvirkning af særligt kulturmiljø	x	-	-	(x)
Påvirkning af bevaringsværdigt landskab	x	-	x	
Påvirkning af geologiske interesser	-	x	x	-
Påvirkning af råstofinteresser	-	-	-	x
Påvirkning af beskyttede fortidsminder	-	-	-	-
Påvirkning af fredede arealer	-	-	-	-
Påvirkning af beskyttede stendiger	x	x	x	-
Inddragelse af beskyttet natur (NBL §3)	x	x	x	-
Inddragelse af beskyttede vandløb	x	x	-	-
Omlægning af vandløb	X	x	-	-
Inddragelse af fredskov	-	x	x	-
Barriere i økologisk forbindelse	X	x	x	-
Placering i særligt drikkevandsområde (OSD)	X	x	x	-
Særligt sårbart drikkevandsområde (NFI)	X	x	x	-
Inddragelse af mindre vandværker	x	x	x	-
Væsentlig påvirkning af internationale Natura 2000 områder	x	x	x	x
Mulig påvirkning af strengt beskyttede Bilag IV arter	x	x	x	x
Placering indenfor sikkerhedsafstand fra risikovirksomhed	-	-	-	x
Risiko for kollision med store fugle	x	x	x	X

Placeringen i Thomasminde vurderes at indebære kritiske højdehindringer i et meget stort omfang, herunder geologisk bevaringsværdigt terræn, dele af bymæssig bebyggelse og væsentlig begrænsning eller indgreb i arealanvendelsen i omgivelserne. Placeringen forudsætter risikovurderinger og afklaringer med Trafikstyrelsen.

Hvis der kan findes en løsning for højdehindringerne i omgivelserne vil placeringen derudover omfatte inddragelse af større tekniske anlæg som vindmøller og stærkstrømsledninger. Der vil ske en direkte påvirkning af et udpeget bevaringsværdigt landskab, særlige kulturmiljøer og kulturarvsarealer og en økologisk forbindelse i det nordlige Aarhus vil brydes. Placeringen vurderes at indebære risiko for påvirkning af en væsentlig grundvandsressource, som indgår i kommunens fremtidige drikkevandsforsyning.

Placeringen i Thomasminde vurderes miljømæssigt som problematisk.

Placeringen i City ved Aarhus Østhavn vurderes uegnet til lufthavn som følge af omfattende højdehindringer i omgivelserne samt kollisionsrisiko mellem fly og fugle.

Placeringen i Flensted indebærer ikke kritiske højdehindringer, og på baggrund af den overordnede miljøvurdering vurderes det muligt at etablere en lufthavn i området. De identificerede påvirkninger vurderes således at kunne afhjælpes i et acceptabelt omfang, men dette vil skulle vurderes nærmere.

Placeringen i Nørre Vissing indebærer kritiske højdehindringer i relativt mindre omfang og det vurderes muligt at fjerne hindringerne. Herudover vil placeringen indebære påvirkning af en række forhold, som det dog umiddelbart vurderes muligt at afhjælpe. Dette vil skulle vurderes nærmere.

Samlet vurderes Flensted at være den miljømæssigt mest egnede af de fire udpegede lokaliteter for en evt. ny lufthavn.

Sammenfattende støjmæssig vurdering

Støjgrænserne er vejledende eller tilstræbte og kan ved en konkret sagsbehandling og miljøgodkendelse fastlægges til andre værdier. Det er som oftest muligt at fastlægge støjgrænser, der er op til 5 dB lempeligere, hvis der kan argumenteres for store samfundsmæssige interesser eller meget store økonomiske omkostninger.

For nyanlæg fastlægges der i praksis meget sjældent støjgrænser, der er mere end 5 dB højere end de vejledende støjgrænser.

Støjkonsekvenser Thomasminde

Ved et aktivitetsomfang på 1.000.000 passagerer om året vil de vejledende støjgrænser for flystøjindikatoren L_{DEN} blive overskredet med op til ca. 5 dB i Aarhus Kommune, i mindre dele af boligområder i Hårup, Todbjerg og Skødstrup samt ved spredt bebyggelse i det åbne land. For landsbyen Bendstrup vil overskridelsen være 5-10 dB. I Favrskov Kommune vil der være overskridelser på op til ca. 5 dB for et feriecenter og flere rekreative områder.

De tilstræbte maksimale værdier for støjindikatoren $L_{Amax,nat}$ vil blive overskredet i mere end 10 boligområder og rekreative områder i Aarhus og Favrskov Kommuner. Herunder et område, hvor overskridelsen vil være over 10 dB. Området, hvor der som udgangspunkt ikke bør lægges nye boliger i det åbne land, omfatter dele af Aarhus, Favrskov og Syddjurs Kommuner.

Den tilstræbte maksimalværdi for støjindikatoren $L_{Amax,nat,taxi}$ vil ikke blive overskredet.

Blandt de tre mulige placeringer ved Thomasminde, Flensted og Nørre Vissing giver en placering ved Thomasminde de største overskridelser af støjgrænserne for flystøj.

Støjbelastningen fra terminalstøj (virksomhedsstøj) og i anlægsfasen vurderes ikke at give væsentlige støjmæssige problemer i forhold til relevante støjgrænser.

Støjkonsekvenser Citylufthavn

Ved et aktivitetsomfang på 400.000 passagerer om året vil de vejledende støjgrænser for flystøjindikatoren L_{DEN} blive overskredet med op til ca. 5 dB i et boligområde og 1-2 rekreative områder, alle i Aarhus Kommune.

De tilstræbte maksimale værdier for støjindikatoren $L_{Amax,nat}$ vil blive overskredet i adskillige store boligområder og rekreative områder i Aarhus Kommune, herunder områder, hvor overskridelsen vil være ca. 10 dB. Området, hvor der som udgangspunkt ikke bør lægges nye boliger i det åbne land, omfatter dele af Aarhus og Syddjurs Kommuner.

Den tilstræbte maksimalværdi for støjindikatoren $L_{Amax,nat,taxi}$ vil ikke blive overskredet.

Støjbelastningen fra terminalstøj (virksomhedsstøj) vurderes ikke at give væsentlige støjmæssige problemer i forhold til relevante støjgrænser.

Der må forudses væsentlige støjgener i anlægsfasen, dels på grund af det store omfang af tilkørsel af fyld- og byggematerialer, der nødvendigvis må ske gennem tætbeboede områder, og dels på grund af den store mængde spuns og evt. piloteringspæle, der skal nedrammes.

Støjkonsekvenser Flensted

Ved et aktivitetsomfang på 1.000.000 passagerer om året vil de vejledende støjgrænser for flystøjindikatoren L_{DEN} blive overskredet med op til ca. 5 dB ved en campingplads i Silkeborg Kommune og ved spredt bebyggelse i det åbne land i Skanderborg og Silkeborg Kommuner.

De tilstræbte maksimale værdier for støjindikatoren $L_{Amax,nat}$ vil blive overskredet i op til 3 boligområder og rekreative områder i Skanderborg og Silkeborg Kommuner. Området, hvor der som udgangspunkt ikke bør lægges nye boliger i det åbne land, omfatter dele af Skanderborg, Silkeborg og Aarhus Kommuner.

Den tilstræbte maksimal værdi for støjindikatoren $L_{Amax,nat,taxi}$ vil ikke blive overskredet.

Blandt de tre mulige placeringer ved Thomasminde, Flensted og Nørre Vissing giver en placering ved Flensted de mindste overskridelser af støjgrænserne for flystøj.

Støjbelastningen fra terminalstøj (virksomhedsstøj) og i anlægsfasen vurderes ikke at give væsentlige støjmæssige problemer i forhold til relevante støjgrænser.

Støjkonsekvenser Nørre Vissing

Ved et aktivitetsomfang på 1.000.000 passagerer om året vil de vejledende støjgrænser for flystøjindikatoren L_{DEN} blive overskredet med op til ca. 5 dB ved landsbyerne Høver og Sporning i Skanderborg Kommune og ved spredt bebyggelse i det åbne land i Skanderborg Kommune.

De tilstræbte maksimale værdier for støjindikatoren $L_{Amax,nat}$ vil blive overskredet i op til 4 boligområder og rekreative områder i Skanderborg Kommune, herunder et område, hvor overskridelsen vil være mere end 10 dB. Området, hvor der som udgangspunkt ikke bør lægges nye boliger i det åbne land, omfatter dele af Skanderborg, Silkeborg og Aarhus Kommuner.

Den tilstræbte maksimalværdi for støjindikatoren $L_{Amax,nat,taxi}$ vil ikke blive overskredet.

Støjbelastningen fra terminalstøj (virksomhedsstøj) og i anlægsfasen vurderes ikke at give væsentlige støjmessige problemer i forhold til relevante støjgrænser.

Anbefaling af Flensted ved Låsby i Skanderborg Kommune som mulig lokalitet for ny lufthavn. Alternativt Thomasminde i Aarhus Kommune

Såfremt Aarhus Kommune ønsker at gå videre med en lokalitet for en ny lufthavn, anbefaler Grontmij, at der arbejdes videre med en mulig placering i Flensted ved Låsby i Skanderborg Kommune.

Flensted er med udgangspunkt i flyvesikkerhed den mest optimale løsning. Dog skal problemstillingen med Karup TMA løses, således at der etableres en fælles kontrol over luftrummet for de to lufthavne.

Miljømæssigt er Flensted den lokalitet med absolut færrest kritiske forhold. Placeringen i Flensted indebærer ikke kritiske højdehindringer. De identificerede påvirkninger vurderes således at kunne afhjælpes i et acceptabelt omfang. Til sammenligning vurderes Thomasminde at indebære kritiske højdehindringer i et meget stort omfang, herunder geologisk bevaringsværdigt terræn, dele af bymæssig bebyggelse og væsentlig begrænsning eller indgreb i arealanvendelsen i omgivelserne.

Flensted er den lokalitet med de mindste overskridelser af støjgrænserne for flystøj. Blandt de tre mulige placeringer ved Thomasminde, Flensted og Nørre Vissing giver en placering ved Thomasminde de største overskridelser af støjgrænserne for flystøj.

En lufthavnsplacering ved Flensted i Skanderborg Kommune har endvidere den billigste anlægsøkonomi. Til sammenligning er en placering ved Nørre Vissing i Skanderborg Kommune den dyreste løsning, mens Thomasminde i Aarhus Kommune er estimeret til at koste tæt på det samme som Flensted. Men for Thomasminde vil der i forbindelse med løsning af de terrænmæssige overskridelser af højdegrænseplanerne, under forudsætning af, at der efter risikovurdering ikke kan findes en løsning med Trafikstyrelsen, formentligt skulle tillægges udgifter i størrelsesordenen mindst 1 mia. kr. ud over anlægsomkostninger for en ny lufthavn i Thomasminde.

En placering i Flensted ved Låsby i Skanderborg har negative årsresultater i perioden 2025-2027, hvilket skyldes for høje anlægsomkostninger i forhold til det estimerede passagergrundlag i perioden. Såfremt der skal skabes en positiv business case skal passagergrundlaget hæves fra 1 mio. passagerer til 1,2-1,3 mio. passagerer i 2027.

Den akkumulerede nutidsværdi for scenariet med en 2.400 m bane og det høje passagergrundlag viser, at lufthavnen vil være rentabel efter år 2041. Scenariet forventes at give positive årsresultater fra 2032.

I forbindelse med business casen er det dog vigtigt at understrege, at en dygtig og visionær ledelse af en evt. ny Aarhus Lufthavn, der forstår at sætte lufthavnen på verdenskortet og holde en positiv kontakt til luftfartsselskaberne i høj grad kan medvirke til at øge passagergrundlaget ud over det af Grontmij estimerede passagergrundlag.

Grontmij vurderer, at der ikke kan reduceres væsentligt i anlægsomkostningerne jf. dog følsomhedsberegningerne i Tabel 9-5 i Kapitel 9.

Såfremt Aarhus Kommune ønsker at bringe alternativ lokalitet i spil, anbefaler Grontmij at der arbejdes videre med en placering i Thomasminde i Aarhus Kommune. En placering i Thomasminde forudsætter, at det er muligt at finde en løsning på de terrænmæssige forhold i form af de kritiske højdehindringer med Trafikstyrelsen. En løsning der indebærer, at der ikke skal realiseres mindst 1 mia. kr. til terrænmæssige arbejder.

Det anbefales, at den videre proces i forbindelse med en evt. placering af en ny Lufthavn ved Flensted er:

- Politisk afklaring med Skanderborg Kommune (og Silkeborg Kommune)
- Overordnet politisk afklaring med staten
- Udarbejdelse af organisatorisk og økonomisk setup for en ny lufthavn
- Igangsætning af VVM undersøgelse