

forudsættes, at prisindekset vil falde. Siden da er priserne steget dramatisk med det forventede fald i lufttrafikvæksten til følge.

9. Derfor forekommer størrelsesordenen og tidsplanen for den foreslåede udbygningsplan for Kastrup at være i høj grad tvivlsom hvis den alene baseres på en analyse af passagertrafikudviklingen. Størrelsesordenen af forskellene i den forventede fremtidige udvikling, der i de to rapporter lægges til grund for udbygningsplanerne, er for stor til, at der kan ses bort fra den, når henses til omfanget af de offentlige investeringer, der bliver behov for.

10. Hertil kommer spørgsmålet om, hvilke anlægsændringer der er nødvendige for forsvarelig og effektivt at klare passagertrafikvæksten, efterhånden som den kommer. Vi har anvendt de prognoser for år 2000, der indgår i P-2000 Kastrup rapporten som vurderingsgrundlag for alternative, fysiske udbygningsplaner for Kastrup. Vi har anvendt disse prognoseresultater for at undgå de problemer, der ville opstå, hvis vi havde været nødt til at ændre reference – forudsætningsgrundlaget for at kunne opstille og udvikle alternativer.

11. Vores analyse af en mulig fysisk udbygning af Kastrup er baseret på generelt accepterede tekniske fremgangsmåder for lufthavnsplanlægning og indretning, idet vi har været opmærksomme på behovet for omhyggeligt at vurdere de funktionelle sammenhænge mellem de forskellige lufthavnsfaciliteter.

12. Der er mindst to klare alternativer til det udbygningsforslag, der er blevet forelagt folketinget. Begge alternativer er udformet under hensyntagen til rejsende publikums behov såvel som til lufthavnens naboer, og til de funktionelle sammenhænge mellem lufthavnsfaciliteterne. Vores alternativ I lægger hovedvægten på passagerbehov og lufthavnens naboer, med hensyntagen til lufthavnens funktionelle sammenhæng. Vores alternativ II lægger hovedvægten på de klare interesser som SAS har i at bevare kort afstand mellem sine faciliteter.

13. Ingen af vores alternativer kræver drejning eller omlægning af startbane 12-30 eller startbaneændringer overhovedet. Det er vores konklusion, at en forlægning af 12-30

ikke er nødvendig for en udbygning af lufthavnsfaciliteterne, desuden synes en sådan forlægning ikke at frembyde nogen miljømæssig forbedring. Nettoeffekten af en forlægning synes at være forøgede omkostninger ved lufthavnsbygningen og en flytning af støjbelastningen fra et område til et andet.

14. Vores alternativ I giver omtrent det samme terminalareal, antal standpladser og antal af flyopstillingspladser inklusive standpladser for store fly, som foreslået af lufthavnsmyndighederne. Den væsentligste forskel i passagerterminaludbygningen er den, at vores alternativ I udvider terminalerne mod nordøst, hvorved lufthavnens naboer opnår en reduktion af de mulige gener, der vil opstå som følge af den udvidelse mod vest, som er foreslået af lufthavnsmyndighederne.

15. Vores alternativ II giver også omtrent det samme terminalareal etc., som foreslået af lufthavnsmyndighederne, bortset fra at det adskiller indenlandsterminalen fra resten af terminalkomplekset og placerer den i trekanten lige sydvest for bane 12 og nordvest for 22 R. Dette medfører for den nordlige del af lufthavnen færre gener.

16. Begge vore alternativer reducerer de offentlige investeringer ved at eliminere behovet for en forlægning af bane 12-30. Reduktionen for så vidt angår denne post vil være af størrelsesordenen 350 millioner danske kroner. Begge vore alternativer vil formentlig kræve offentlige investeringer til terminalfaciliteter, standpladser, veje og bilparkering for omtrent det samme beløb, der er anslået i lufthavnsmyndighedens forslag. Begge vores alternativer vil formentlig også kræve større investeringer for SAS til flytning af nogle af hangarerne og værkstedsfaciliteterne til andre områder i lufthavnen.

17. Det fremgår klart af vores analyser af de fysiske udviklingskrav for Kastrup, at der er klare alternativer, der kan nedbringe de nødvendige offentlige investeringer, opretholde passagerkomfort, opretholde sammenhængen i lufthavnens interne funktioner og endelig nedsætte generne for lufthavnens naboer.

18. På baggrund af forskellen med hensyn til trafikudviklingen som forudsat i de to rapporter og på baggrund af de fysiske alternativer der er til rådighed fremgår det, at de