

Denne anbefaling er endnu mere påtrængende nødvendig i dag, end den var, da den blev fremsat i 1979.

Læseren må imidlertid gøre sig klart, at vi er blevet bedt om at undersøge alternative udbygningsplaner for Kastrup, og at disse alternativer må baseres på et prognosemateriale.

For at undgå det problem, der ville opstå, hvis vi tog udgangspunkt i ændrede forudsætninger med henblik på at identificere og udvikle alternativer, er vores planlægger- og ingeniørstab blevet instrueret om at benytte de trafikprognoser for år 2000, der er fremlagt i P 2000-Kastrup rapporten. Dette er ikke ensbetydende med, at vi tilslutter os disse prognoser, og må ikke blive opfattet således.

For at fastlægge udbygningstakten er det nødvendigt, at der tages stilling til modsigelserne i prognosematerialet således, at der kan skabes grundlag for en beslutning om, hvorvidt de behov, der er prognosticeret for år 2000 skal være opfyldt på dette tidspunkt, i 1990, eller på et andet tidspunkt før dette eller senere.

### III. Startbanesystemets kapacitet

A. I LU-75 rapporten, (hovedrapport, side 45, § 5.5) fastslås det, at det eksisterende startbanesystem er tilstrækkeligt til at afvikle den forventede trafik indtil udgangen af dette århundrede.

En uafhængig analyse af det eksisterende startbanesystems kapacitet, blev foretaget med henblik på at bekræfte denne vurdering. Denne analyse, som er beskrevet i det følgende, bekræfter generelt, at det eksisterende

startbanesystem er tilstrækkeligt til at sikre den kapacitet, der er nødvendig for at afvikle det antal flyoperationer, som efter prognosen påregnes frem til år 2000. Start- og taxibanefiguration er vist på bilag 3, eksisterende lufthavn.

B. Beskrivelse af analyse af det eksisterende startbanesystems kapacitet.

1. Dokumentation: Rapport nr. FAA-RD-74-124, juni 1976 Emne: Metoder til bestemmelse af lufthavnens lufttrafikkapacitet og forsinkelser. Rekvireret af United States Federal Aviation Administration. Forfattere: Douglas Aircraft Co., McDonnell Douglas Corp. i samarbejde med Peat, Marwick, Mitchell and Co. og American Airlines.

Denne rapport redegør for en metode, hvor man anvender diagrammer til at vurdere kapaciteten for forskellige startbanefigurationer. De anvendte diagrammer (kurver) er baseret på observationer foretaget i 18 stærkt trafikerede lufthavne i USA, der både har ruteflyvning og almenflyvning. Særlig vægt er blevet lagt på de store flys indvirkning på lufthavnskapaciteten.

2. Ønskede resultater: Timekapaciteten for startbanesystemet, hvilket vil sige det maksimale antal flyoperationer (dvs. starter og landinger) som kan afvikles inden for en time.

3. Nødvendige data:

a. Startbanebenyttelse: Et 6-års gennemsnit for startbanebenyttelsen blev beregnet på grundlag af tilgængelige statistikker for Kastrup Lufthavn. (Kilde: Københavns Lufthavnsvæsen, statistik og afregning). Det blev fastslået, at startbanernes benyttelse har været som følger:

Startbane	Benyttelsesprocent over 6 år
22 .....	63,40
04 .....	33,15
12 .....	1,45
30 .....	2,00

Det fremgår, at hovedbanesystemet (parallelstartbanerne 04 og 22) er i brug 96,55 pct. af tiden, og at tværbanen (12-30) kun benyttes i 3,45 pct. af tiden. Disse værdier blev derfor anvendt som banebenyttelsesværdier.

b. Flytypefordeling: Til beregningsformål blev følgende flyfordelinger anvendt:

1. 15 pct. tunge, 80 pct. store og 5 pct. andre