

2. 25 pct. tunge, 70 pct. store og 5 pct. andre  
 3. 75 pct. tunge, 20 pct. store og 5 pct. andre

c. Procent ankomster: 50 pct.

d. Procent »touch and go« landinger: Mindre end 10 pct. Denne mængde »touch and go« landingsaktivitet har ingen væsentlig indflydelse på kapacitetsberegningen.

e. Placering af rullebaneanfærser: Rullebaneanfærserne er velplacerede og udgør ingen begrænsning for den fulde udnyttelse af startbanerne.

### C. Lufthavnenes timekapacitet.

Kapacitetsoverslag for hovedbanesystemet og for tværbane 12–30 fremgår af de følgende tabeller. De vejrforhold, for hvilke kapaciteterne er beregnet, er: IMC (Instrument Meteorological Conditions) = skyhøjde og sigtbarhed mindre end 1000 fod og 3 miles (4,8 km), og PVC (Ringe sigtbarhed og lav skyhøjde) = mindre end 500 fod og 1 mile (1,6 km). Tabellerne viser også indvirkningen på kapaciteten, når procenten af tunge fly tiltager. Tallene i parentes viser kapacitetstal, taget fra LU-75 rapporten, beregnet for tilsvarende vejrforhold.

#### 1. timekapacitet for hovedbanesystem 04–22

	IMC	PVC
15 pct. tung .....	72	59
25 pct. tung .....	75(65)	60(54)
75 pct. tung .....	77	61
Dette system er i brug 96,55 pct. af tiden.		

2. Timekapacitet for lufthavnen, når kun startbane 12 eller 30 kan benyttes (3,5 pct. af tiden).

	IMC	PVC
15 pct. tung .....	52	47
25 pct. tung .....	50(55)	46(40)
75 pct. tung .....	50	45

3. Det er bemærkelsesværdigt, at hovedbanesystemets kapacitet forøges, når procenten af tunge fly forøges, og at det modsatte er tilfældet for tværbanens vedkommende. Det skyldes, at på enkelt startbaner vil den hvirveldannelse, som forårsages af de tunge fly, yderligere begrænse den korte tid, der er til rådighed for udkørsel til start mellem ankomsterne. Hensynet til øget separation som følge af hvirveldannelser kan forhindre en start, eller nødvendiggøre øget separation mellem landinger. Disse vanskeligheder forekommer ikke ved delvis uafhængige, parallelle startbaner.

D. Sammenligning mellem kapacitet og spidstimeoperationstal i henhold til prognoserne.

1. Prognoserne for spidstimespidsbelastningen i Kastrup for år 2000 varierer fra en nedre værdi på 54 operationer (LU-75 rapporten) til en øvre værdi på 60 operationer, beregnet på grundlag af data i P 2000-Kastrup rapporten.

2. Som anført i det foregående afsnit C angiver LU-75 rapporten, at hovedbanesystemets kapacitet svinger fra 65 operationer pr. time under IMC forhold til 54 operationer pr. time under PVC forhold. Vore beregninger under de samme vejrforhold svinger mellem 75 og 60 operationer pr. time.

3. Med hensyn til tværbanens kapacitet alene angiver LU-75 rapporten et interval fra 55 operationer under IMC forhold til 40 under PVC forhold. Vore beregninger for