

denne ene startbane under de samme vejrforhold svinger mellem 50 operationer under IMC forhold til 46 under PVC forhold.

4. Såvel de i LU-75 rapporten angivne kapacitetstal som prognosetallene er lavere end de tilsvarende tal, vi er kommet frem til i denne rapport. Når der ses bort fra denne forskel, udsiger begge talsæt i virkeligheden, at kapaciteten i lufthavnen er tilstrækkelig til at dække det efter prognosen forventede behov frem til år 2000, når operationerne kan afvikles på hovedbanesystemet (95,55 pct. af tiden).

5. Tallene ved benyttelse af tværbane 12-30 tyder på, at forsinkelser kan forventes, når benyttelsen af denne startbane falder indenfor spidsbelastningstimerne. Sådanne forsinkelser kan blive alvorlige, hvis der samtidig optræder ringe sigtbarhed og lav skyhøjde (PVC). Heldigvis vil forekomsten af denne kombination være temmelig usandsynlig med de relativt høje vindhastigheder, der vil forekomme, når startbane 12-30 er eneste bane i brug. Resultatet vil derfor være, at bortset fra en meget lille procentdel af tiden (måske 2 pct.), vil kapaciteten af lufthavnens startbaner kunne dække det efter prognoserne forventede operationstal frem til år 2000.

6. Hverken længdeforskydningen af startbane 12-30, som foreslået i LU-75 rapportens alternativ A-2 eller den startbaneforlægning, der er foreslået i SAS' P 2000-Kastrup rapporten vil påvirke lufthavnskapaciteten på nogen væsentlig måde.

7. P 2000-Kastrup rapporten foreslår ikke udvidelser med henblik på at øge flytrafikkapaciteten, hvorfor vi antager, at forfatterne af rapporten har været af den opfattelse, at lufthavnens kapacitet vil være tilstrækkelig indtil år 2000, dvs. til slutningen af planlægningsperioden.

#### IV. Udbygningsalternativer

I dette afsnit diskuteres de alternativer, der er til rådighed for udbygning af Kastrup med henblik på at imødekomme behovet således, som det er blevet defineret for år 2000. Indledningsvis diskuteres kort de alternativer, der er fremlagt i LU-75 rapporten og i SAS P 2000-Kastrup rapporten.

#### A. LU-75 alternativer.

LU-75 rapporten konkluderer, at adskillige lufthavnsudbygningsalternativer er mulige for Kastrup såvel med hensyntagen til miljømæssige forhold som til langtidsovervejelser om en supplerende tværbane. Af disse alternativer er det foretrukne alternativ omtalt som A 2. Med A 2-alternativet opretholdes lufthavnen stort set, som den er i dag, men med en ændring af startbane 12-30, som længdeforskydes 500 meter mod sydøst indenfor grænserne for den eksisterende opfyldning i Øresund (se bilag 4). Denne flytning anbefales som et kompromis mellem andre miljømæssigt mere fordelagtige alternativer (som f. eks. A 3, se hovedrapport, sektion 5), fordi man herved undgår en uønsket yderligere opfyldning i Øresund og konflikter med sejlruiter, mens der på samme tid opnås en vis reduktion af støjen i boligområderne nordvest for lufthavnen.

I vores analyse har vi vurderet den effekt, som denne flytning ville have på udbygningsalternativer uden for lufthavnens nordafsnit, og vi har konkluderet, at der ikke vil være nogle negative bivirkninger. Vi afholder os derfor fra at tage stilling til, hvorvidt lufthavnens udbygning bør baseres på alternativ A 2.

Svarende til den eksisterende lufthavn eller til A 2-alternativet har LU-75 rapporten til nærmere overvejelse fremlagt 3 alternative forslag til udbygning af terminalområdet.

Alle 3 er baseret på, at udenrigs- og indenrigsterminalerne skal udbygges i nordafsnittet, enten med yderligere, fingerbetjente standpladser, med busbetjente standpladser eller med begge dele. Alle 3 terminalalternativer går ind for udbygning af såvel udenrigs- og indenrigs- og chartertrafikterminalanlæg, samt at lufthavnens østafsnit bliver anvendt til en kombination af fragtanlæg, hangarer og muligvis charteraktiviteter.

Selv om terminaludbygningsalternativerne, fremlagt i LU-75 rapporten, ikke er detaljerede, er det værd at notere sig, at analysen viser, at behovet i år 2000 kan imødekommes indenfor lufthavnens nuværende grænser, uden at det er nødvendigt at forlægge startbane 12-30 (hvilket ikke var med i overvejelserne), hvis man accepterer, at der ikke kan