

1) En adskillelse af udenrigs- og indenrigsterminalerne vil formentlig forlænge den tid der bruges til at overføre gods og passagerer.

2) Flytning og genopførelse af flykøkkenet i østområdet vil forlænge transporttiden mellem køkkenet og flyenes standpladser.

3) En opsplitning af fragthåndteringsaktiviteterne ved flytningen af flyfragtgodsstationen til en fjernere beliggenhed vil besværliggøre denne funktion.

6. Sammen drag.

Der er ikke tilstrækkeligt areal til rådighed i nordområdet til imødekomme af betydende lufthavnfunktioner som omfatter:

- udenrigsterminalen
- indenrigsterminalen
- SAS hangarkomplekset
- charter virksomheden
- luftfragtstationen
- brandstationen
- flykøkkenet

SAS P 2000 rapporten foreslår at der etableres en ny tværbane til erstatning for bane 12-30. Den vestlige ende af den ny bane ville i så fald blive placeret syd for den nuværende bane 12-30 og ville hermed frigøre et tilsvarende areal i nordområdet. Imidlertid ville dette areal, jævnt rapportens egne udsagn, ikke levne plads til luftfragtstationen, brandstationen og flykøkkenet som derfor må placeres uden for nordområdet.

Der er modstand mod at forlægge tværbanen på grund af de hermed forbundne omkostninger - penge som kunne anvendes til en udvidelse og forbedring af andre lufthavnsanlæg, og fordi såvel banefastlægningsen som den vestvendte udvidelse af indenrigsterminalen - som anbefalet i P 2000 rapporten - forøger støj - og luftforurening i områderne direkte vest for lufthavnen.

Udarbejdelsen af de alternative forslag I-II skal ses i denne sammenhæng. Efter vor opfattelse kan lufthavnens behov, sådan som de er defineret af SAS, i høj grad imødekommes for færre penge og med færre miljøproblemer ved at tiltræde et af disse alternativer eller en kombination af dem.

Efter vor opfattelse burde en endelig stillingtagen til udbygningen af Kastrup Lufthavn baseres på en fuldstændig og objektiv anvendelse af professionel planlægningsteknik. Det værdifulde arbejde der er nedlagt i LU 75 betænkningen burde efter vor opfattelse være udgangspunktet for en løbende planlægningsproces.

Den endelig stillingtagen kan i så fald forventes at fremme danske erhvervsmæssige luftfartsinteresser og samtidig beskytte de borgere, der er lufthavnens naboer.

V. Konklusioner og anbefalinger

A. Konklusioner.

1. De stærkt modstridende prognoser om belyvningsaktiviteterne og passagerantallet, sådan som det fremgår af LU-75 rapporten, som dog er ændret i P 2000-Kastrup rapporten, må give anledning til betænkelighed på grund af den nyligt indtrådte og dramatiske stigning i de faktiske omkostninger for luftfarten sammenholdt med den almindelige verdensomspændende økonomiske nedgang. Disse elementer indgik ikke i grundlaget for nogen af de ovenfor nævnte forudsigelser, og dette taget i betragtning fører til, at det må betragtes som nødvendigt at udarbejde en ajourført prognose.

2. Omfanget af og tidsfølgen i den foreslåede udbygningsplan for Kastrup må betragtes med usikkerhed, da der ikke eksisterer en løbende ajourført prognose.

3. Den foreslåede baneforlægning er ikke nødvendig for at tilvejebringe areal til den valgte udbygning, og den kan få ugunstige miljømæssige følgevirkninger. Den bør opgives.

4. Lufthavnens banesystem er tilstrækkeligt til at imødekomme den forudsete belyvningsaktivitet gennem hele planlægningsperioden.

B. Anbefalinger.

1. En uafhængig, dybtgående analyse bør foretages med henblik på at føre LU-rapporten frem til en logisk afslutning med udarbejdelse af en detaljeret plan for den fremtidige udbygning af Kastrup.

Denne undersøgelse bør i det mindste omfatte: