

Bilagshæfte til bet. o. lovf. vedr. tidige trafik, samt at miljøgenerne fra lufthavnsvirksomheden i så fald vil blive af et mindre omfang end antaget i de foreliggende bedømmelser.

På baggrund af foranstående må jeg erklære mig helt uenig, når det i konsulentfirmaets rapport fastslås, at det må betragtes som nødvendigt at udarbejde en ajourført prognose.

Med hensyn til rapportens afsnit III om startbanesystemets kapacitet har jeg bemærket mig, at den analyse, som det amerikanske firma har foretaget heraf bekræfter, at det eksisterende startbanesystem er tilstrækkeligt til at sikre afvikling af det antal flyoperationer, som selv ud fra de mest optimistiske forventninger kan påregnes i hvert fald frem til år 2000.

Når firmaet i afsnit D er kommet frem til nogle fra lufthavnsudvalgets beregninger afvigende spidsbelastningstal, må dette efter det for mig oplyste ses på baggrund af, at konsulentfirmaet har baseret sig på amerikanske forhold og ikke som i lufthavnstudvalgets undersøgelser har taget hensyn til lokale forhold på lufthavnen i Kastrup. Specielt for så vidt angår benyttelsen af tværbane 12-30 er forholdet det, at denne bane i lufthavnstudvalgets beregninger er forudsat kun at blive benyttet med en modvindskomponent på 15 knob eller mere, hvilket har ført til en vurdering af, at det vil være muligt at afvikle et større antal luftfartøjer pr. time på denne bane, end hvis vindstyrken var mindre.

Udover kortfattede beskrivende kommentarer til udbygningsplanen i den form den er optaget i lovforslaget koncentrerer konsulentfirmaets rapport sig herefter om at fremhæve og argumentere for alternative muligheder for en udbygning af lufthavnen inden for dennes nuværende område, dog at der som i lovforslaget forudsættes foretaget en mindre opfyldning i lufthavnens nordøstafsnit. Der er i så henseende peget på to alternativer, jfr. kortbilag 5 og 6 til rapporten, som begge baserer sig på en udbygning uden samtidig forskydning og drejning af tværbane 12-30, som forudsat i lovforslaget.

Når det ifølge rapporten anses for muligt at undvære de 40 ha i nordafsnittet, kan dette alene tilskrives, at det amerikanske konsulentfirma ganske har set bort fra de fundamentale hensyn til trafikafviklingen og til passagererne der benytter lufthavnen, som

Københavns lufthavn, Kastrup har været helt afgørende forudsætninger i udbygningsplanen. Dette gælder også klart de anlægsmæssige og økonomiske hensyn, der taler for i videst muligt omfang at basere en udbygning på allerede eksisterende bygningsanlæg og der er slet ikke taget højde for de omfattende driftsmæssige konsekvenser for selskaberne, som en realisation af såvel det ene som det andet udbygningsalternativ ville have.

Jeg må klart understrege, at de to alternativforslag på afgørende måde bryder med de fundamentale principper, som har ligget til grund for regeringens lovforslag om udbygningen.

For så vidt angår alternativforslag I kan jeg uddybe dette med den konstatering, at den stærkt sammenpressede terminalløsning i nordafsnittet der vil få en terminalfront på ca. 1,6 km vil føre til, at antallet af fingre bliver væsentligt større end efter lovforslagets udbygningsplan. Serviceniveauet for passagerer ville hermed blive uacceptabelt ringe med lange gangafstande for passagererne og måtte i givet fald forudsætte etablering af bekestelige og pladskrævende transportsystemer i og mellem de enkelte fingre. Tilsvarende løsninger var til drøftelse under lufthavnstudvalgets overvejelser, men blev hurtigt forkastet, fordi de – rent bortset fra omkostningerne – vurderedes som stærkt passageruvenlige.

Når firmaet fremhæver, at forslaget muliggør omtrent det samme antal standpladser og flyopstillingspladser for store fly som foreslået i udbygningsplanen er dette dernæst ikke korrekt. Antallet er nok næsten det samme, men arealdisponeringen giver ikke mulighed for at anlægge standpladserne i samme størrelse som forudsat i udbygningsplanen efter lovforslaget og muliggør ikke etablering af standpladser for flytypen A 300 som et minimum. Detaljeringsgraden af skitsen i bilagene 5 og 6 muliggør ikke en nøjagtig vurdering af dette forhold, men det må skønnes at standpladsbredden er så meget mindre end i udbygningsplanen, at der ikke opnås den heri tilsigtede afgørende fleksibilitet i udnyttelsen af de forskellige standpladser. I denne forbindelse må i øvrigt fremhæves, at samtlige standpladser ifølge forslagene forudsættes etableret ved fingrene, hvilket vil medføre betydelige meromkostninger i forhold til udbygningsplanen, hvori der som bekendt er planlagt etableret et antal fjernstandpladser.