

Dernæst må jeg til uddybning af det foran anførte om trafikafviklingsmæssige ulemper af alternativforslag I fremhæve, at den omfattende krydsning af banesystemet under flykørsel, som en forlægning af alle SAS' hangarer til østafsnittet ville indebære, må anses for aldeles uacceptabel, og det forekommer mig, at konsulentfirmaet ikke har været tilstrækkelig opmærksom på den reducerende virkning på banekapaciteten, som dette ville kunne have.

Endvidere må jeg anse alternativforslag I for stærkt kritisabelt ud fra en økonomisk synsvinkel derved, at det forudsætter nedrivning og genopførelse i østområdet af de af SAS benyttede 5 hangarer i nordøstområdet. De hermed forbundne udgifter må anslås til en størrelsesorden på op imod 600 mio. kr. Dette går rapporten ganske let henover, og det kan i høj grad undre, når rapportens udgangspunkt bl. a. er et ønske om at spare ca. 350 mio. kr. til en forskydning og drejning af tværbanen. I denne sammenhæng må jeg i øvrigt understrege, at rapportens fremhævelse af, at de udarbejdede alternative forslag reducerer de offentlige investeringer med et beløb af størrelsesorden 350 mio. kr., også beror på en misforståelse hos konsulentfirmaet, idet hangarflytning ville indebære betydelige udgifter også for staten.

Hertil kommer at jeg ud fra en miljømæssig betragtning må stille mig undrende overfor, at det anses for formålstjenligt at eliminere den afskærmende effekt, som disse store hangarer idag medfører for boligområderne nord for lufthavnens nordøstlige del, og i stedet erstatte dem med et fingersystem i langt mindre højde.

Hvad dernæst angår alternativforslag II kan det konstateres, at flere af de foranomtalte kritisable punkter går igen i dette forslag. Dette gælder således fremfor alt arealdisponeringen til standpladser og det fingersystem, som giver en meget dårlig passagerbetjening.

Omvendt imødekommer forslag II – formentlig i erkendelse af det u hensigtsmæssige i at nedrive den eksisterende hangarrække – økonomiske indvendinger imod en nedrivning af eksisterende lufthavnsanlæg og trafikale indvendinger imod en etablering af hangarerne på østafsnittet. Men det må fremhæves, at forslaget forudsætter en nedrivning af i hvert fald de to vestligste hangarer og en

genopførelse af disse på det område, som forudsættes opfyldt i forbindelse med lufthavnsudbygningen, og der ville således også i dette tilfælde blive tale om en betydelig udgift til nedrivning og retablering af nogle hangarer, som ellers fortsat ville kunne bevares i en i overensstemmelse med lovforslagets plan udbygget lufthavn.

Hertil kommer, at det ud fra en vurdering af forslaget, som dette fremgår af bilag 6 til rapporten ikke synes muligt at realisere den i lovforslaget gjorte forudsætning om, at der i nordøstområdet skal være mulighed for at forøge antallet af hangarer i tilknytning til den eksisterende hangarrække med yderligere to nye hangarer.

Og endelig må jeg fremhæve, at der også med dette alternativforslag vil ske en reduktion med hensyn til den afskærmende virkning, som den eksisterende hangarrække medfører.

Som en tungtvejende indvending imod alternativforslag II må jeg pege på den af pladsmæssige hensyn i nordområdet foreslåede placering af en ny indenrigsterminal i lufthavnens vestområde. Herved foretages det indgreb i de arealmæssige reservationer, som ifølge lovforslagets udbygningsplan er gjort for dette område, uden at der anvises arealmæssig erstatning herfor. Det helt afgørende kritikpunkt ligger imidlertid i selve tanken om at adskille indenrigsterminalen fra udenrigsterminalerne således som dette er gjort i forslaget. Rapporten synes at bagatellisere denne ulempe, men jeg finder anledning til meget stærkt at fremhæve, dels at en sådan adskillelse ville medføre et betragteligt effektivitetstab og indebære store gener for en væsentlig del af de passagerer, der benytter lufthavnen, dels at en fysisk adskillelse som foreslået ville forudsætte oprettelse og betjening af et bekosteligt transportsystem mellem indenrigs- og udenrigsterminaler, indebærende en også ud fra sikkerhedsmæssige hensyn lidet attraktiv trafik på lufthavnsområdet omkring baneende 12. Jeg tænker her ved ikke alene på passagerer der skal skifte fra den ene terminal til den anden, men tillige på personale ansat i lufthavnen og i luftfartsselskaberne. Endvidere vil en indenrigsterminal i det pågældende område givetvis forudsætte, at der foretages arealmæssige indgreb uden for lufthavnens område med