

Bilag vedr. ændringsforsl. t. 3. beh. af forsl. t. finanslov for 1966-67.

af sneplove og eventuelt sneslynger, forinden fejning kan finde sted. Hastigheden, hvormed en fejning kan afvikles, og dette gælder især for „bane i brug“, er således afhængig af, hvor hurtig man kommer i gang, samt hvor meget plovmateriel der kan indsættes i operationen. For tiden råder havneadministrationen over 3 sneplove, som er anskaffet i 1948, 1958 og 1962. Den ældste egner sig på grund af sin konstruktion kun til banerydning, men da nogle af snerydningsopgaverne på de forskellige områder bør løses samtidig, idet der i modsat fald opstår fare for fastkørsel af sneen og dermed isdannelse, er det tvungende nødvendigt, at der rådes over tilstrækkeligt plovmateriel. På „bane i brug“ er minimumskrævet i forhold til 6 sweepers 2 sneplove, men normalt er det mere hensigtsmæssigt med 3 plove. Anvendelsen af alle 3 sneplove til banerydning medfører imidlertid, at der ikke kan afses materiel til rydning af de øvrige store områder med den virkning, at denne rydning i alt for mange tilfælde udføres forsinket på en ineffektiv og besværlig måde. Når der tages hensyn til trafikstigningen i de seneste år, til lufthavnens udbygning siden 1959 og til den forventede udbygning og trafikstigning, finder man det absolut påkrævet, at der anskaffes 1 ny sneplov.

- Ad 2. Trafikken til og fra Københavns lufthavn, ligesom den interne trafik, er af et sådant omfang, at glatte veje kan virke stærkt generende og forsinkende. Hidtil har man benyttet grus, men det har vist sig mere effektivt at blande kemikalier i pulverform sammen med grus eller bruge kemikalier alene. Der er nu på det danske marked fremkommet en egnet kombineret grus- og kemikalieudlægger, der muliggør en hurtigere og mere effektiv bekæmpelse af sne- eller isglatte veje end de nuværende grusspredere.
- Ad 3. I 1948 anskaffedes til Københavns lufthavn et sæt amerikansk snerydningsudstyr, 1 sneplov og 1 sneslynge. Snesyngen har nu gjort fyldest i 17 år og har i første del af sneperioden 1965-66 kun arbejdet på halv kraft. Den er på grund af for ringe kapacitet ikke mere anvendelig til primære rydningsopgaver, idet moderne slynger af tilsvarende størrelse har 4-5 gange så stor kapacitet. Køretøjet er forsynet med 2 amerikanske motorer, hvortil der er flere måneders leveringstid på reservedele, da sådanne ikke findes i Europa. Modifikationer af køretøjet, herunder udskiftning af dets to motorer, anses ikke for en rationel løsning, da det vil være meget kostbart og desuden ikke øge slyngens kapacitet. Denne type sneslynger er, så vidt det vides, forlængst udskiftet på de lufthavne, hvor man anskaffede dem på et tidspunkt, da der ikke fandtes andre fabrikater at vælge imellem. Dette er i hvert tilfælde sket i Tyskland, Sverige og Finland. Da man på lufthavnen kun råder over yderligere én slynge, som anskaffedes i 1958, anses det for absolut påkrævet, at køretøjet udskiftes, da der er risiko for, at slyngen når som helst kan bryde fuldstændig sammen. Såfremt man i en given situation skulle komme ud for et uheld med snesyngen, kan uheldet betyde lukning af lufthavnen i kortere eller længere perioder, idet der da ikke vil være nogen mulighed for at fjerne eventuelle volde fra baner eller forbindelsesveje.
- Ad 4. Som følge af den kraftige støj fra redningsbådernes motorer forringes radioforbindelsen med hovedvagten, som hidtil er søgt opretholdt ved hjælp af et bærbart anlæg, meget stærkt, selv om der anvendes hovedtelefon med øremuffe. Ligeledes er forbindelsen med søredningstjenestens øvrige fartøjer meget utilfredsstillende, hvilket kan få meget alvorlige konsekvenser under en redningsaktion på Øresund.