

## Forslag

til

### Lov om udbygning af Københavns lufthavn.

Fremsat den 11. december 1968 af *ministeren for offentlige arbejder.*

**§ 1.** Ministeren for offentlige arbejder be-  
myndiges til at lade anlægge en parallelbane  
og tilhørende rullebane med en samlet  
længde af 3.600 m til bane 04-22 i Køben-  
havns lufthavn, Kastrup, i en afstand af  
600 m nordvest for denne bane.

### Bemærkninger til lovforslaget.

Efter at der ved lov nr. 126 af 16. april 1957 om ud-  
bygning af Københavns lufthavn, Kastrup, var til-  
vejebragt hjemmel for en udvidelse af lufthavnen  
således, at denne kunne betjene jetdrevne luftfar-  
tøjer, forudsattes det, at den udbyggede havn ville  
kunne dække trafikbehovet frem til 1970, hvorefter  
en yderligere udbygning ville blive nødvendig.

Den civile, offentlige lufttrafik, i særdeleshed  
chartertrafikken og fragtflyvningen samt almen-  
flyvningen, omfattende privat- og forretningsflyv-  
ning, har imidlertid udviklet sig langt stærkere end  
påregnet i 1957, og det har derfor været nødvendigt  
efter gennemførelsen af loven af 16. april 1957 at  
gennemføre en lang række anlægsarbejder med hen-  
blik på udvidelse af den udbyggede lufthavns kapa-  
citet.

Lovforslaget tilsigter alene at gøre Københavns  
lufthavns banesystem tjenligt til også at modtage  
trafiktilvæksten, indtil en ny hovedlufthavn for  
Københavns-regionen kan anlægges og tages i brug,  
og da operationstallet (starter og landinger) allerede  
nu overstiger, hvad der anses for maksimal kapa-  
citet, må der snarest muligt tilvejebringes  
supplerende kapacitet gennem en mindre udbygning  
af lufthavnen; hvis det i de kommende år skal und-  
gås, at startende og landende luftfartøjer udsættes  
for urimelige forsinkelser. Det er derfor helt uaf-  
hængigt af den kommende behandling af spørgs-  
målet om Københavns lufthavns fremtidige place-

Min. for off. arbejder j. nr. G. 22-10-16.

**§ 2.** Ministeren for offentlige arbejder be-  
myndiges endvidere til at lade Englandsvej  
tunnellægge på en strækning af ca. 500 m  
under de anlæg, der er nævnt i § 1.

ring nødvendigt nu at tage stilling til løsningen af  
lufttrafikproblemerne frem til omkring 1980, og der  
forudsættes ikke med en sådan stillingtagen at være  
foregrebet noget med hensyn til beslutningen om,  
hvor den nye storlufthavn skal placeres.

Med hensyn til antallet af operationer pr. time  
(starter og landinger), der kan opnås med et enkelt-  
banesystem som det nuværende på Københavns  
lufthavn, har erfaringerne vist, at det maksimale  
timetal for IFR-afviklede operationer (instrument-  
flyvninger) må sættes til 35, svarende til et års-  
operationstal på ca. 120.000. Når lufthavnsens bane-  
system har fået ringere kapacitet end påregnet i  
1957, skyldes det bl. a. gennemførelse af støjrestrik-  
tioner til beskyttelse af den omboende befolkning  
mod de værste støjgener. I 1968 vil antallet af starter  
og landinger formentlig overstige 145.000, og selv  
om lufthavnen i løbet af et par år skulle blive  
aflastet for en del operationer, hidrørende fra almen-  
flyvningen (General Aviation) ved delvis overflyt-  
ning af denne trafikkategori til bl. a. den påtænkte  
nye lufthavn „Vest“ ved Tune, vil Københavns luft-  
havn stadig være overbelastet, i særdeleshed i de  
tre „travltid“perioder, kl. 8-10, kl. 13-14 og  
kl. 16-18; og den eneste måde, hvorpå kapacitets-  
manglen kan afhjælpes, er at gennemføre anlæg af  
den foreslåede parallelbane til Københavns luft-  
havns hovedbane, hvorved dennes kapacitet kan  
forøges med ca. 70 pct.