

søge til andre trafikknudepunkter, må derfor forventes at få betydelige negative økonomiske konsekvenser for både SAS og lufthavnen.

Om de støjmæssige virkninger af kapacitetsmangel på bane 12-30 citeres fra førnævnte PAU Statusrapport af 8. december 1970, side 22:

„Ser man på virkningerne for lufthavnens omgivelser af forsinkelser og kødannelser i tværbaneretningen, må man være opmærksom på, at den tidsmæssige udstrækning over døgnet af benyttelsen af bane 12-30 bliver unødvendigt forlænget, hvis der ikke er tilstrækkelig kapacitet i denne baneretning. Med udgangspunkt i trafikprognosen for midten af 70'erne kan der let opstilles eksempler på, at misforholdet mellem kapacitet og efterspørgsel kan føre til, at det vil tage et helt døgn at ekspedere dagtimeres trafik. Med fornøden yderligere kapacitet på banen ville det imidlertid være muligt at undgå natflyvninger i en sådan situation, selv om visse kødannelser i dagtimerne ikke kunne undgås.

Med hensyn til spørgsmålet om at undgå investering i yderligere baneanlæg i retning

12-30 bør man være opmærksom på, at taxivejsystemet i Kastrup ikke tillader større kødannelser på jorden af fly, der venter på start. Der måtte derfor under alle omstændigheder bygges nye taxiveje til bane 12-30 køen samt yderligere standpladser.“

Vi vil hertil gerne særligt understrege, at dersom forslaget om, at parallelbanen til 12-30 anlægges delvis på nyopfyldt areal i sydøst, og eksisterende bane 12-30 forskydes tilsvarende, vil dette yderligere betyde en væsentlig støjlettelse for bebyggelserne nordvest for bane 12-30.

I Planlægnings- og Anlægsudvalgets rapport af 14. maj 1968, der var grundlaget for folketingets vedtagelse i 1969 af bygning af parallelbane til bane 04-22, er da også en parallelbane til bane 12-30 foreslået taget i brug i 1973-74, jfr. rapportens side 23-24 og 26.

Vi håber med ovenstående at have motiveret vort ønske om, at dette forslag følges, så der snarest muligt etableres en parallelbane til 12-30 i Kastrup.

Scandinavian Airlines System.