

som er forudsat i programplanen, lægges til grund. Man kan imidlertid i stedet tænke sig opgaverne anderledes fordelt mellem lufthavnen og dennes brugere henholdsvis andre virksomheder, således at finansieringskravene til lufthavnen reduceres yderligere.

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser.*

*Til § 1.*

Stk. 1 indeholder selve beslutningen om, at der skal anlægges en lufthavn på Saltholm. Der må stiles efter en ibrugtagning senest i 1985.

Det må understreges, at det angivne tidspunkt, når det én gang er fastlagt, må fastholdes, det vil sige, at det ikke vil være rigtigt senere hen at udskyde dette tidspunkt. Når ibrugtagningstidspunktet er valgt, må tidspunktet for udførelsen af de enkelte led i anlægget fastlægges, ligesom investeringsomfanget og -taket i Kastrup, jfr. bemærkningerne til § 5, må afpasses herefter, således at kun de strenge nødvendige supplerende investeringer foretages her i overgangsperioden. Af klare økonomiske grunde må målet være, at anlægsperioden gøres så kort, som det er teknisk muligt under hensyntagen til en fornuftig anlægsøkonomi.

Det har i tidens løb været indgående undersøgt, om en samtidig beflyvning af Kastrup og Saltholm ville være mulig og hensigtsmæssig. Indstillingen om programplanen konkluderer klart i, at en sådan mulighed — den såkaldte split operation — bør undgås. Luftrumsproblemerne og de med split operation forbundne øgede driftsomkostninger og praktiske vanskeligheder taler klart imod.

Den samlede aktivitet, som udøves i Kastrup på afløsningstidspunktet, bør derfor overføres til Saltholm inden for den kortest mulige flytteperiode.

Stk. 2 beskriver rammen om det anlæg, som skal være tilvejebragt i 1985.

Når den geografiske lokalitet for en lufthavn er valgt, i dette tilfælde Saltholm, bliver næste punkt fastlæggelse af et banesystem (banekonfigurationen). Beslutningen indebærer fastlæggelse af antal hovedbaner og tværbaner, retningen af disse samt den — indenfor de foreliggende praktiske muligheder — nøjagtige stedlige placering.

Af de for valget bestemmende faktorer skal nævnes:

- a) Hindringsfrihed. Flyvningen søges beskyttet mod kollisioner med naturlige eller kunstige objekter på jorden eller havet, som ved deres placering og størrelse frembyder hindringer for flyvningen.
- b) Beskyttelse af omgivelserne mod ulemper. Støjbesynet er her dominerende.

c) Høj regularitet. Herved forstås, at den rekvirerede trafik ekspedition kan imødekommes i størst mulig udstrækning. Regulariteten er dels bestemt af de meteorologiske forhold, dels af mulighederne for en effektiv trafikafvikling, som atter forudsætter, at den nødvendige banekapacitet er til stede.

d) Stor kapacitet.

e) God økonomi, såvel anlægs- som driftsmæssigt.

I programplanen blev et antal mulige banesystemer behandlet, og man udvalgte foreløbig ét som grundlag for det videre arbejde med planen, herunder for udarbejdelse af overslag over anlægsudgifterne. Udfra forudsætningen om en total udflytning i 1985 er det senere i Københavns Lufthavnsvesen og under forhandlingerne mellem Danmark og Sverige i 1972 om Øresundsspørgsmålet overvejet, hvilket banesystem, som, alle forhold taget i betragtning, bør vælges.

Andre interesser end alene lufthavnens er taget ind i billedet. Således vil et banesystem med åben front mod Amager lette løsningen af de landtrafikale problemer. En sådan mulighed er den i lovforslaget forudsatte. Forslaget giver ifølge beregningerne den mindste totalinvestering for lufthavn og faste forbindelser, bedømt samlet. En anden væsentlig faktor ved valget af banekonfiguration har været at placere banerne indbyrdes og de øvrige lufthavnsanlæg, navnlig terminalerne, således i forhold til hinanden, at driftsomkostningerne nedbringes.

Som det fremgår af bestemmelsen i stk. 2, består det valgte banesystem af 3 hovedbaner i retning 03—21 og 2 tværbaner i retning 14—32. Operationsprognosen arbejder med et antal operationer på 283.000, 307.000 og 400.000 i henholdsvis 1985, 1990 og 2000. Det foreslåede banesystem antages tilstrækkeligt til at afvikle denne trafik, men det er klart, at prognoserne må være behæftet med en ikke uvæsentlig usikkerhed, og opstilling af prognoser kan med hensyn til anvendte flytyper og trafikintensitet ikke med udsigt til noget anvendeligt resultat foretages længere frem end til år 2000.

Støjproblemet har i 1972 på ny været genstand for nye dansk-svenske undersøgelser og vurderinger. På grund af anvendelsen af forskellige beregningsmetoder i Danmark og Sverige er der foretaget både danske og svenske beregninger. De svenske undersøgelser arbejder med en såkaldt „kritisk støjgrænse“. Det banesystem, som lovforslaget bygger på, betyder, at denne grænse i 1985-situationen på svensk side kun omfatter et meget begrænset område ved Barsebäckshamn. På dansk side vil et område af det sydøstlige Amager, strækkende sig fra Dragør til