

den. Alternativet er således, at Sveriges-forbindelsen først etableres, efter at fuld udflytning til Sydamerica har fundet sted.

Afsnittets side 5: Vurdering af storlufthavnens kapacitet forekommer at være af mere spekulativ art og tallenes sammenhæng uklar. Et banesystem, som foreslået for Saltholm, bestående af 2×2 tætliggende parallelbaner i hovedretningen vil med dagens trafikafviklingssystem have en maksimal timekapacitet på ca. 144 operationer. Hvis forholdet mellem årstrafikken og travltimetrafikken bedres i udbygningsperioden fra de nuværende knap 0,03 pct. til f. eks. 0,027 pct., svarer dette til en årstrafik på ca. 530.000 operationer, eller hvis passager-tallet til den tid er 100/operation, 53 mill. passagerer.

Også afsnittet side 7: Ulemper ved storlufthavne er vanskeligt forståeligt. Eksempel fra John F. Kennedy i New York er en udmærket illustration til det omvendte forhold af det, der søges belyst: Bortset fra det landtrafikale sammenbrud, der er et uafhængigt system, og som skyldes fejlagtig planlægning, er de kaotiske tilstande i lufttrafikken netop forårsaget af det store antal lufthavne i New York-området (John F. Kennedy, La Guardia, Newark, Teterboro, Mitchell, McArthur, Floyd Bennet osv.) og ikke af svigtende kapacitet i lufthavnsinfrastrukturen. Dette forhold er illustreret af den omstændighed, at Chicagos O'Hara i en årrække afviklede mere trafik end John F. Kennedy og La Guardia tilsammen med en banekapacitet, som ikke er større end John F. Kennedy's.

Med dette udgangspunkt har ansete amerikanske eksperter i lufttrafikorganisation kraftigt advokeret koncentration af lufttrafikken på enkelte store lufthavne hellere end at sprede den på mange mindre. Den

danske flyveledertjeneste er kommet til lignende konklusioner. Følgelig ønsker man en split operationsperiode begrænset mest muligt.

Afsnittet side 8: Lufthavnsregionsplanlægning, synes — som flere andre indslag i den senere tids offentlige debat — at præges af manglende kendskab til de fysiske muligheder. F. eks. Chartertrafik i Tune, hvor den maksimalt opnåelige banelængde bliver 1.500 m. Derimod indeholder afsnittet en også tidligere fremsat udmærket tanke om reservation af yderligere arealer til lufthavne, ikke af de anførte grunde for at sprede trafikken, men for at skabe muligheder for yderligere betjeningssteder, hvis dette nødvendiggøres af en fremtidig byudvikling.

Ved vurderingen af lufthavne i Jylland som fremtidig decentraliseringsmulighed har der næppe været kvantificeret underlag til rådighed, idet eksempelvis Sterling Airways i sommeren 1969 har planlagt 8 afgang ugentlig fra Billund, medens selskabet har 200 ugentlige afgang fra Kastrup.

Sammenfattende kan siges, at svagheden i udtalelsen er, at den gjorde hovedforudsætning ikke ses at være opfyldt. Skulle den mod en enstemmig sagkundskabs formodning alligevel kunne opfyldes, vil den medføre merudgifter i driften for luftfartsselskaberne og lufthavnen, der kapitaliseret kan anslås til 700 til 1.200 mill. kr. Grundtanken om en glidende udflytning fra Kastrup til Sydamerica er ikke ny, idet den bl. a. har været behandlet i udvalget vedrørende Københavns lufthavns fremtid. At emnet ikke er omtalt i betænkningen og følgelig ikke er kommet til folketingsudvalgets kundskab skyldes, at undersøgelsens resultat skønnes for absurd til seriøs præsentation.

*Ove Guldberg.*

Udvalget til at drøfte og modtage information  
vedrørende en ny storlufthavn og en fast  
Øresundsforbindelse,  
folketinget.