

at nå op på ca. 14,5 mill. passagerer, og indtægtskontoen for passagerafgifter er budgetteret ud fra en forventet stigning i antallet af udenrigs- og indenrigspassagerer på 4% pr. år. Såfremt denne stigningstakt lægges til grund også for tiden efter 1992, vil et passagertal på omkring 22 mill. passagerer blive nået omkring år 2004.

På grund af de udsving i trafikens omfang, som erfaringsmæssigt optræder i et eller flere år - f.eks. konstateredes i begyndelsen af 1980'erne en negativ udvikling i passagerantallet - er det ikke muligt at sætte en fast tidsgrænse for, hvornår lufthavnens kapacitet i henseende til antal passagerer er opbrugt, men der er således endnu et betragteligt åremål tilbage, før grænsen kan forventes nået.

I den forbindelse kan også nævnes de passagerprognoser, som blev udarbejdet af Udvalget af 1975 om Københavns lufthavn, og som har ligget til grund for udbygningsloven. Disse prognoser forudsatte 12,7 mill. passagerer i 1985, 15,2 mill. passagerer i 1990 og 18,3 mill. passagerer i 1995, stigende til 21,8 mill. passagerer i år 2000.

Udvalgets spørgsmål giver mig anledning til at gøre nogle bemærkninger om en anden faktor, som er bestemmende for lufthavnens kapacitet, nemlig banesystemet.

Som nævnt er det ved udbygningsloven forudsat, at der vil kunne afvikles omkring 225.000 flyoperationer årligt med tunge trafikfly. For 1988 forventes det samlede årlige antal operationer at ville blive omkring 200.000. Heraf vil dog ca. 16.000 operationer foregå med helt små fly under 5.700 kg. De resterende ca. 184.000 operationer ligger noget over Lufthavnsudvalgets prognoser, der for året 1990 forudsagde 173.000 operationer årligt.

Lufthavnsudvalget måtte - på grundlag af oplysninger fra luftfartsselskaberne - i sin tid forudsætte, at den helt overvejende del af flytrafikken på Københavns lufthavn ville blive afviklet med tunge trafikfly. Den faktiske udvikling i rutetrafikken, specielt i de senere år, er imidlertid gået i retning af stadig hyppigere anvendelse af mindre, langsomme turbopropfly med plads til op imod 70 passagerer, samtidig med at antallet af frekvenser på de enkelte flyruter er blevet forøget. Endvidere forekommer der som nævnt et ganske stort antal operationer med helt små fly. Begge sidstnævnte kategorier sinker trafikafviklingen, hvilket selvfølgelig er særlig mærkbart i de travle trafikperioder.

Dette har krævet en nøjere regulering af lufttrafikken i disse perioder med henblik på en prioritering af rutetrafikken og den større chartertrafik i de travleste timer.

Endvidere vurderes det nøje, i hvilket omfang det ved ændring af operationelle procedurer vil være muligt at tilvejebringe større banekapacitet i lufthavnens travle timer. De foreløbige undersøgelser tyder på, at det vil være muligt at øge landingskapaciteten, der er den mest kritiske, med ca. 10%.

Det må imidlertid forudses, at det tillige vil være nødvendigt at foreskrive en vis spredning af trafikken, således at en alt for kraftig sammenhobning af denne i de travle perioder undgås.

Luftfartsmyndighederne følger nøje udviklingen i flyflådesammensætningen på Københavns lufthavn, og banekapaciteten i lufthavnen er løbende genstand for den største opmærksomhed.

Spørgsmål 3:

"Det ønskes bekræftet, at gennemførelsen af samtlige de under § 2.04.20 optagne anlægsarbejder er i overensstemmelse med anlægslovens forudsætninger om lufthavnens udbygning og udbygningstakt".

Svar:

Jeg kan bekræfte, at gennemførelsen af de udbygningsforanstaltninger, hvortil bevilling er søgt på finansloven for finansåret 1989, er i overensstemmelse med de overordnede retningslinier for udbygningen af Københavns lufthavn, som er fastlagt ved lov nr. 271 af 16. juni 1980 om lufthavnens udbygning. Dette gælder såvel i henseende til karakteren af de enkelte udbygningsprojekter som i henseende til udbygningstakten, der i overensstemmelse med forudsætningerne for loven stedse skal afpasses efter udviklingen i flytrafikken.

Herudover er på sædvanlig vis søgt bevilling til et antal bygge- og anlægsarbejder, hvis gennemførelse har til formål at vedligeholde og/eller renovere de eksisterende lufthavnsanlæg.