

Betænkning

over forslag til lov om begrænsning af udbygning af Københavns lufthavn.

(Afgivet af udvalget vedrørende en ny storlufthavn og en fast forbindelse over Øresund den 27. maj 1971).

Udvalget har behandlet lovforslaget i en række møder og har herunder haft et samråd med ministeren for offentlige arbejder, som endvidere skriftligt har besvaret nogle spørgsmål fra udvalget.

Der er i udvalget modtaget en deputation fra SAS, som tillige har rettet skriftlige henvendelser til udvalget. Disse henvendelser og ministerens kommentarer er optrykt som bilag. De under foretrædet og i de skriftlige henvendelser fremførte synspunkter er drøftet i udvalget og har givet anledning til enkelte spørgsmål, som er drøftet med ministeren i det nævnte samråd.

Dette gælder således spørgsmålet om muligheden for at ekspropriere nogle af de bebyggede områder, som i særlig høj grad er generet af støj m. v. Ministeren har under drøftelserne redegjort for de vanskeligheder af juridisk karakter, der vil være forbundet med spørgsmålet om gennemførelse af ekspropriationer alene på grundlag af støjgener.

Udvalget anser støjproblemet i de nævnte områder for at være så presserende, at man forventer, at ministeriet arbejder videre med dette spørgsmål.

Man er herved opmærksom på den verserende retssag om bane 12-30's benyttelse, hvis udfald kan få indflydelse på løsningen af de praktiske og juridiske forhold.

Som det fremgår af lovforslagets bemærkninger, har ministeriet på grundlag af en indstilling fra planlægnings- og anlægsudvalget vedrørende Københavns lufthavn skønnet, at de nødvendige bygge- og anlægsarbejder i tiden efter den 1. april 1971 vil andrage ca. 900 mill. kr., hvortil kommer de investeringer, som luftfartsselskaberne

må foretage i hangarer og værksteder m. v. Heroverfor har SAS i en af de nævnte henvendelser oplyst, at der indtil 1977, ud over de igangværende arbejder til ca. 130 mill. kr., skal anvendes ca. 180 mill. kr. til anlægsarbejder fra staten og ca. 56 mill. kr. fra SAS.

Også dette spørgsmål om forskellen i de anslåede udgifters størrelse har været drøftet i udvalget. Ministeren har herom, dels skriftligt, dels i samrådet, bl. a. oplyst følgende:

SAS' bedømmelse af lufthavnens udbygning er baseret på afviklingen af den ordinære rutetrafik, og de fremlagte tal dækker kun behovet, for så vidt angår rutetrafikken. Ministeren har heroverfor præciseret, at staten ikke kan acceptere det synspunkt, at Københavns lufthavn alene skal drives på basis af, at ordinær rutetrafik kan afvikles nu og i fremtiden, uagtet man anerkender SAS' betydning som storkunde i lufthavnen.

De af SAS opstillede investeringsbehov omfatter perioden indtil 1977, medens man ved de af ministeriet foretagne beregninger har taget tiden indtil 1985 i betragtning.

SAS har i denne forbindelse anført, at selv om en udbygning til trafikniveauet i 1985 naturligvis vil kræve yderligere statsinvesteringer, vil disse dels i det væsentligste være knyttet til charter- og anden virksomheds forbliven på lufthavnen, dels ifølge SAS' vurdering totalt være af væsentligt mindre omfang end de forudsagte ca. 900 mill. kr.

Ministeren har anført, at de 900 mill. kr. er beregnet ud fra det maksimale forbrug, som er bestemt af usikkerheden omkring udvidelsen af trafikken på Københavns

lufthavn, samt ud fra betragtninger over, hvilken garanti der kan gives for, at overflytning til Saltholm kan ske til et lang tid forud herfor fastsat tidspunkt. Som det fremgår af planlægnings- og anlægsudvalgets statusrapport af 8. december 1970 vil der med tilstrækkelig garanti for udflytning såvel som med udflytning på et væsentligt tidligere tidspunkt kunne spares betydelige beløb af de omhandlede 900 mill. kr.

Endelig skal det nævnes, at SAS over for udvalget har berørt problemerne omkring den begrænsede kapacitet bl. a. på bane 12-30.

I denne forbindelse har udvalget drøftet de problemer, som kan opstå med tiden for Kastrup lufthavns kapacitet, såfremt den hidtidige stigning i trafikken fortsætter. Det er herunder blevet oplyst, at der næppe vil være væsentlige hindringer for, at Kastrup kan fungere som international lufthavn og tjene som hovedbase for SAS indtil ca. 1974-75.

Udvalget lægger vægt på, at den kommende beslutning om tidspunktet for trafikken overflytning til Saltholm træffes så betids, at hensynet til trafikken i Kastrup er tilgode-set.

Ministeren for offentlige arbejder har stillet nedenstående ændringsforslag til § 2 vedrørende lovens ikrafttrædelse.

Et *mindretal* (de socialdemokratiske medlemmer af udvalget) ønsker på den socialdemokratiske gruppes vegne at udtale:

Gruppen vedstår folketingets beslutning af 25. april 1969, hvor det med overvejende flertal vedtoges, at der skal anlægges en ny storlufthavn på Saltholm til afløsning af Kastrup, og beslutningen i folketinget den 16. december 1970 om, at der oprettes et selvstændigt københavnsk luftfartsvæsen, som skal forestå den praktiske udformning af Saltholmprojektet og dets drift.

Man kan kun beklage, at regeringen ikke har kunnet fremsætte det i åbningstalen (6. oktober 1970) bebudede forslag: „.. som også måtte omfatte fastsættelse af grænsen for en udbygning af Kastrup under hensyn til principbeslutningen om lufthavnens flytning til Saltholm ..“, da kapaciteten på Kastrup om få år vil være mere end fuldt udnyttet.

Regeringens udskydelse af stillingtagen

til igangsætning af Saltholm, har skabt en meget uheldig situation for nordisk luftfart, der er i hård konkurrence med andre europæiske lufthavne, ligesom Amager-kommunerne og disses befolkning er kommet i tvivl om, hvorvidt der kommer en flytning.

Med den usikkerhed, regeringen har skabt om denne sag, må vi fra socialdemokratiets side henstille, at regeringen fremmer en endelig afklaring.

I erkendelse af, at der vil gå nogle år, før der kan åbnes en lufthavn på Saltholm, må gruppens tilslutning til forslaget være betinget af, at Kastrup i overlevelsesperioden ikke bringes i den situation, at den ikke er funktionsdygtig som Nordens internationale lufthavn og dermed på forhånd har gjort Saltholmsanlægget overflødig.

Et *andet mindretal* (socialistisk folkepartis medlemmer af udvalget) kan tilslutte sig lovforslaget og ønsker at udtale følgende:

Mindretallet vil stærkt understrege, at sigtet med det fremsatte lovforslag er et stop for en videre udbygning af Københavns lufthavn i Kastrup og en overflytning til Saltholm så hurtigt, det er praktisk gennemførligt. Mindretallet finder det nødvendigt, at folketinget snarest og senest i samlingen 1971-72 følger principbeslutningen af 25. april 1969 om anlæggelse af en ny storlufthavn på Saltholm op med en dertil svarende anlægslov. Ibrugtagningen af den nye storlufthavn på Saltholm vil efter mindretallets opfattelse kunne ske i slutningen af 70-erne. Dette vil også set ud fra et samfundsøkonomisk synspunkt være rigtigt, idet jo hurtigere den nye storlufthavn tages i brug, jo bedre økonomisk grundlag vil den få, samtidig med at store beløb kan spares ved nyanlæg i Kastrup lufthavn.

Mindretallet finder det også nødvendigt med en hurtig beslutning om overflytning til Saltholm ud fra den betragtning, at København må og skal bevare og forstærke sin position som et flyvemæssigt trafikknudepunkt af international betydning og som et led i bestræbelserne for at udbygge et erhvervsøkonomisk centrum i Øresundsregionen.

Det vil også planlægningsmæssigt være rigtigt at tage denne beslutning hurtigst muligt ud fra den kendsgerning, at lufthavnens kunder har et rimeligt krav på at kende

tidspunktet for overflytningen i god tid af hensyn til flyveselskabernes trafikplanlægning, investeringspolitik m. v.

Mindretallet er ikke blind for, at der kan opstå problemer med hensyn til Kastrup lufthavns kapacitet i en overgangsperiode fra midten af 1970'erne til slutningen af 1970'erne, men dette spørgsmål må regering og folketinget tage op til løsning, når det har truffet beslutning om udflytningen til Saltholm og har fastsat tidspunktet for denne udflytning.

Når mindretallet så stærkt fastholder denne løsning på lufthavnsudbygningen, skyldes det også i høj grad, at støj og forurening påfører mange borgere på Amager store gener. Mindretallet er af den opfattelse, at disse gener, i den udstrækning det er muligt, må afhjælpes, og at staten må være parat til økonomisk at løse en sådan opgave.

Et tredje mindretal (Fanger og Helge von Rosen) udtaler som sin opfattelse, at fremtidige investeringer i Kastrup lufthavn, som efter lovforslaget vil kræve folketingets medvirken, må være af et sådant omfang, at Kastrups funktion som international lufthavn fuldt ud sikres.

Herefter indstiller *udvalget* lovforslaget til *vedtagelse* med den af ministeren foreslåede ændring.

Ændringsforslag.

Af *ministeren for offentlige arbejder*, tiltrådt af *udvalget*:

Til § 2.

Paragraffen affattes således:

„§ 2. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.“

| | | | | | |
|-----------------------|-------------------|--------------|------------------|----------------------------------|-------------------|
| Stæhr Johansen. | Mads Eg Damgaard. | Fanger. | Langkilde. | Ulla Worm. | Damgaard. |
| Enggaard, formand. | Holmberg. | Eva Ree. | Bilgrav-Nielsen. | Helge von Rosen, næstformand. | |
| Valbak. | Horn. | Boye Hansen. | Lindberg. | Niels Matthiasen. | Waldemar Laursen. |
| | Orla Pedersen. | Søgaard. | Aksel Larsen. | Arne Larsen. | |

Bilag 1.

SAS

Den 18. maj 1971.

Kommentarer til forslag til lov om begrænsning af udbygning af Københavns lufthavn.

Under den forudsætning, at ovennævnte lovforslag alene omfatter de anlægsarbejder, der er planlagt gennemført i Kastrup af Københavns Luftfartsvæsen, og ikke de anskaffelser og anlægsarbejder, der sorterer under Statens Luftfartsvæsen, har SAS følgende bemærkninger til lovforslaget.

1. Saltholm.

Fra et økonomisk synspunkt bør flytning til Saltholm først ske samtidig med, at trafikken har nået en størrelse, der med relativt uændret takstniveau resulterer i lufthavnsindtægter, der i rimeligt omfang harmonerer med den nye lufthavns driftsudgifter.

2. Udbygning af Kastrup.

Bedømmelsen af omfanget af lufthavnens udbygning er baseret på afviklingen af den ordinære rutetrafik.

Kastrups betydning specielt for SAS har sammenhæng med følgende målsætning, som er forpligtende for styringen af SAS' virksomhed:

- at tilgodese den skandinaviske offentligheds krav på og behov for flyveforbindelser i overensstemmelse med SAS' koncessioner,
- at opfylde denne opgave på en driftsøkonomisk tilfredsstillende måde, hvilket også danner basis for SAS' videre udvikling. Heri indgår nødvendigheden af expansion for at opveje omkostningsudviklingen.

En nødvendig forudsætning for at realisere denne målsætning har været at etablere og opretholde ét fælles skandinavisk lufttrafikcenter. Herigennem kan rutestrukturen baseres på fødelinietrafik, hvorved trafikmængden koncentrerer, så der — trods den begrænsede flådekapacitet — skabes

mulighed for det valg af hyppige og gode forbindelser, som er en forudsætning for SAS' vækst og økonomi.

Kastrups geografiske beliggenhed har gjort det naturligt kontinuerligt at udbygge SAS' rutenet med tyngdepunkt på denne lufthavn og at tilpasse SAS' organisation i overensstemmelse hermed. Dette er sket i tillid til en fortsat udbygning af denne lufthavn.

Sideløbende med dette grundlæggende princip for rutenettets udvikling har målsætningen været at etablere direkte ruter fra de andre skandinaviske lande, så snart dette har været økonomisk forsvarligt.

Imidlertid vil — uanset tendensen til et øget antal direkte ruter — opfyldelsen af behovet for ét skandinavisk lufttrafikcenter fortsat være en af de væsentligste betingelser for et tilfredsstillende driftsresultat.

De danske myndigheders forståelse heraf har givet sig udtryk i den løbende udbygning af Københavns lufthavn i takt med den stigende trafik.

En standsning af udbygningen i Kastrup vil være en ændring af denne udvikling og vil fundamentalt ændre forudsætningerne for en naturlig udvikling af SAS' etablerede rutestruktur. Konsekvenserne heraf for SAS' trafikoplæg og hele organisation er så alvorlige og vidtgående, at et udbygningsstop må vurderes at få uoverskuelige følger for selskabets fremtidige driftsøkonomi.

SAS er derfor enig i nødvendigheden af, at de i lovforslaget nævnte igangværende arbejder må fuldføres. Men herudover anser vi, at en rimelig afvikling af den regulære rutetrafik i Kastrup fremover er betinget af gennemførelse af følgende anlægsarbejder inden for de nærmeste år (investeringsbeløb er angivet i 1970 - kroner):

Statslige anlægsarbejder.

| | |
|---|------------------|
| 1. Parallelbane til bane 12-30 anlagt delvis på nyopfyldt areal i sydøst, på hvilket eksisterende bane 12-30 også forlænges, samt udbygning af taxivejsystemet. — skønnet investering | Mill. DKR 150 |
| 2. Udbygning af ekspeditionsfaciliteter, standpladser og bygninger for indenrigs- og udenrigsrutetrafik og standpladser for fragtfly | 25 |
| 3. Flytning af brandstationen i hangar A af hensyn til udvidelse af SAS' luftgodsstation | 4 |

Anlægsarbejder, som er forudsat udført af SAS.

| | |
|---|----|
| 1. Tilbygninger og nyindretninger i forbindelse med udnyttelse af eksisterende lager- og værkstedsbygninger samt hangarer | 22 |
| 2. Udvidelse af luftgodsstationen | 16 |
| 3. Udvidelse af flyvekøkken | 18 |

Totalt beløber ovennævnte investeringsbehov for perioden indtil 1977 sig til ca. 180 mill. DKR for staten udover de igangværende arbejder på 130 mill. DKR, eller i alt for staten 310

og for anlægsarbejder forudsat udført af SAS 56

Selv om en udbygning til trafikniveauet i 1985 naturligvis vil kræve yderligere statsinvesteringer, vil disse dels i det væsentligste være knyttet til charter- og anden virksomheds forbliven på lufthavnen, dels ifølge SAS' vurdering totalt være af væsentlig mindre omfang end de forudsagte ca. 900 mill. DKR.

Tilsvarende vil en sådan udbygning kræve en forøget investering i anlægsarbejder, der er forudsat udført af SAS.

Af ovennævnte statslige anlægsarbejder har anlæg af *parallelbane til bane 12-30* hidtil været betragtet som den politisk vanskeligste.

I denne forbindelse er resultaterne af den af Lydteknisk Laboratorium udførte beregning af støjbelastninger for Kastrup lufthavn i 1971 og 1980 interessante. I rapport dateret april 1971 herom siger professor Fritz Ingerslev, at støjzonekortet svarende til to baner 12/30 i praksis knap vil kunne

skelnes fra støjzonekortet svarende til én bane 12/30, så længe man kun interesserer sig for den del af støjzoneområderne, der svarer til landområder.

Hertil bør lægges, at ovennævnte investeringsbeløb på 150 mill. DKR inkluderer forskydning af eksisterende bane 12-30 og anlæg af dennes parallelbane mod sydøst på nyinddæmmed areal i Øresund. Herved fjernes støjkilden (flyet) henholdsvis 600 og 1000 m mod tidligere 200 og 400 m fra beboelsen, hvilket betyder en væsentlig støjlettelse mod nordvest.

Ved „bajonet-forskydning“ af banerne opnås endvidere noget højere kapacitet på dette banesystem end det oprindeligt skitserede. (Se vedlagte skitser, bilag 1 og 2.*)

Dansk indenrigsflyvning vil blandt andet på grund af de korte distancer være ganske særligt følsom over for uregelmæssigheder. Eventuelle planer om at forbyde operationer for dansk indenrigsflyvning på bane 12-30 ville derfor være særdeles alvorlige for denne trafik. Støjmæssige motiver for sådanne planer er heller ikke specielt til stede de nærmeste år, hvor en overvejende del af indenrigstrafikken afvikles med propelfly af typen Convair 440 Metropolitan, der har et væsentligt lavere støjniveau end jetflyene.

Da lovforslaget også indeholder begrænsning af de private anlægsarbejder i Kastrup, vil vi understrege, at trafiktilvæksten i fremtiden ikke alene er betinget af gennemførelsen af ovennævnte statslige anlægsarbejder, men også af de nævnte *anlægsarbejder, der er forudsat udført af SAS.*

3. SAS' betydning for Danmark.

Danmark har hidtil haft en forholdsmæssig langt større andel af SAS' samlede aktivitet end svarende til den danske $\frac{2}{7}$ andel i konsortiet.

Nogle sider af SAS' betydning for Danmarks økonomi kan således belyses ved nogle enkelte tal fra SAS' virksomhed i Danmark:

SAS og datterselskaber beskæftiger direkte i Danmark mellem 6000 og 7000 arbejdere og funktionærer, hvilket medfører indirekte beskæftigelse for mindst det dobbelte antal mennesker.

SAS udbetaler i lønninger til denne stab

*) Bilagene er af tekniske grunde ikke optrykt her.

en årlig sum på ca. 300 mill. DKR.

SAS køber årligt varer og tjenesteydelser hos danske leverandører af en størrelsesorden på 200 mill. DKR.

SAS' virksomhed har ligeledes haft en væsentlig indflydelse på stigningen i Danmarks turistindtægter, der på det nærmeste er firedoblet siden 1960 og i 1971 forventes at overstige 2,5 milliarder DKR.

Dette må i betydeligt omfang tilskrives etableringen og den løbende udbygning af Københavns lufthavn som SAS' trafikknudepunkt samt SAS' verdensomspændende net af salgskontorer og det beløb på langt over 50 mill. DKR, som SAS årligt

anvender på direkte reklame og publicitet.

Salget i Danmark på SAS' internationale ruter nærmer sig 200 mill. DKR i 1971. Dette beløb må ses i relation til den valuta-udgift, der ville opstå for Danmark, såfremt denne trafik helt eller delvis skulle overgå til fremmede selskaber.

Vi må i denne forbindelse også henvise til den store værdi, det har for det danske erhvervsliv og dets konkurrenceevne, at der i København findes de gode trafikforbindelser, som SAS-trafikken tilbyder, ligesom eksportindustrien har en uvurderlig nytte af SAS-organisationens mere end 200 kontorer i udlandet.

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

Bilag 2.

MINISTEREN FOR OFFENTLIGE ARBEJDER

Den 19. maj 1971.

I anledning af udvalgets skrivelse af 18. d. m., hvor udvalget anmoder om mine kommentarer til en medfulgt henvendelse fra SAS, som er afleveret i udvalgets møde den 18. d. m., skal jeg meddele følgende:

SAS' i bilagets pkt. 1 anførte opfattelse, at flytning til Saltholm først bør ske samtidig med, at trafikken har nået en størrelse, der med relativt uændret takstniveau resulterer i lufthavnsindtægter, der i rimeligt omfang harmonerer med den nye lufthavns driftsudgifter, lægger efter min opfattelse alt for megen vægt på et driftsøkonomisk balancesyndspunkt og forbigår ganske de samfundsmæssige aspekter i flytningsspørgsmålet, herunder det samfundsøkonomiske spild af ressourcer ved fortsatte investeringer i en lufthavn, som bl. a. af støj-, forurenings- og kapacitetsmæssige grunde ikke vil kunne opretholdes på længere sigt som et acceptabelt nordisk trafikknudepunkt. Med hensyn til spørgsmålet om det driftsøkonomisk optimale flytningstidspunkt må jeg i øvrigt bemærke, at Københavns lufthavns nuværende takstniveau — som det vil fremgå af tidligere til udvalget fremsendt materiale — ligger på et niveau, der giver gode muligheder for gennem passende justeringer at opnå driftsøkonomisk balance i Saltholm lufthavn, selv om flytningen sker tidligere end af SAS og planlægningsudvalget forudsat.

For så vidt angår konsortiets bemærkninger i bilagets pkt. 2, må jeg præcisere, at staten ikke kan acceptere det synspunkt, at Københavns lufthavn alene skal drives på basis af, at ordinær rutetrafik kan afvikles nu og i fremtiden, uagtet man anerkender SAS' betydning som storkunde i lufthavnen. Det er klart, hvilket også fremgår af PAUs statusrapport af 8. december 1970, at størrelsen af den nødvendige udbygning af Kastrup lufthavn vil afhænge af tidspunktet

for overflytning af trafikken til Saltholm lufthavn, men en begrænset udbygning som foreslået i lovforslaget vil ikke være ensbetydende med, at SAS nu må ændre sin rutestruktur og organisation, for så vidt konsortiet selv ønsker at give sin internationale rutetrafik over Københavns lufthavn en fortrinsstilling i trafikoplægget.

Når SAS specielt bemærker, at en parallelbane til bane 12-30 må være anlagt til 1972-73 på nyopfyldt areal i sydøst, samtidig med at den nuværende bane 12-30 rykkes mod sydøst, hvilket skønnes at ville koste 150 mill. kr., må jeg understrege, at konsortiet efter min opfattelse hermed lægger op til en langsigtet løsning for Kastrup lufthavn, idet PAU alene har anbefalet en parallelbane til bane 12-30 til en anlægsudgift af 50 mill. kr., hvis senere luftrumsundersøgelser skulle vise det nødvendigt med en sådan ny bane til samtidige operationer fra Kastrup og Saltholm i den korte overgangsperiode, som overflytningen vil medføre. Hertil kommer imidlertid, at en forskydning af baneretning 12-30 med 4-600 m ikke på nogen måde vil løse støjproblemerne, idet bemærkes, at professor Ingerslev som bekendt har prognosticeret en zone 1-kurve til at strække sig til Frederiksberg ved trafikniveau 1980 i Kastrup.

Jeg erkender, at der med årene vil kunne opstå forsinkelser for trafikken på de dage, hvor baneretning 12-30 nødvendigvis skal benyttes, men jeg er af den opfattelse, at sådanne forsinkelser vil kunne holdes på et rimeligt lavt niveau, hvis banekapaciteten fordeles fornuftigt mellem de forskellige kategorier af trafik, ligesom jeg henleder opmærksomheden på, at undersøgelser i England for nylig har vist, at der vil gå mindst 4 år fra det tidspunkt, hvor kapacitetsgrænsen for det londonske lufthavnsystem overskrides, før der vil være økono-

misk grundlag for lufthavnsselskaberne med hensyn til spredning af overskydende trafik til udenlandske lufthavne.

Det tilføjes, at jeg er enig i, at der bør etableres en ny brandstation for at sikre operationerne på den nye parallelbane til bane 04-22, og det er mig bekendt, at statens brandinspektion overvejer at stille krav herom. Derimod kan brandstationen i hangar A næppe nedlægges.

I anledning af den presseomtale, som SAS' henvendelse til Storlufthavnsudvalget har givet anledning til, vedlægger jeg en skrivelse, jeg i dag har modtaget fra SAS' regionaldirektør i Danmark, der understreger, at de fra konsortiets side over for udvalget fremlagte tal kun dækker rutetrafikken. Samtidig kan jeg oplyse, at jeg er enig i det i skrivelsen anførte om, at man på ingen måde kan udlede det af SAS' henvendelse, som er anført i den pågældende avisoverskrift.

Ove Guldberg.

Folketingets udvalg til at drøfte og modtage information vedrørende en ny storlufthavn og en fast forbindelse over Øresund.

SAS foreslår udførelse af et parallelbane-anlæg til bane 12-30 ved anvendelse af 100 mill. kr. mere end forudsat ved beregningen af de 900 mill. kr. og er samtidig af den opfattelse, at der ikke vil medgå et beløb af netop nævnte størrelsesorden til gennemførelse af en udbygning af Kastrup indtil 1985.

Jeg skal i denne anledning henvide til det til udvalget tidligere fremsendte materiale, hvoraf det fremgår, at de 900 mill. kr. er beregnet ud fra det maksimale forbrug, som er bestemt af usikkerheden omkring udvidelsen af trafikken på Københavns lufthavn, samt ud fra betragtninger over, hvilken garanti der kan gives for, at overflytning til Saltholm kan ske til et lang tid forud herfor fastsat tidspunkt. I statusrapporten er der gjort opmærksom på, at der med tilstrækkelig garanti for udflytning såvel som med udflytning på et væsentligt tidligere tidspunkt vil kunne spares betydelige beløb af de omhandlede 900 mill. kr.

Underbilag til bilag 2.

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

Den 19. maj 1971.

Kære trafikminister Guldberg:
Hoslagt fremsendes med venlige hilsener fra dr. Haldor Topsøe et eksemplar af det dokument, vi i går afleverede til folketingets storlufthavnsudvalg. Dr. Haldor Topsøe, som i dag rejser til Washington, har særligt bedt mig om at fremføre, at vort indlæg, eller den måde på hvilken det blev fremført,

på ingen måde kan retfærdiggøre den overskrift, som Politiken i dag bringer om sagen.

Som det vil fremgå af referaterne af forhandlingerne i udvalget, blev det fra SAS meget stærkt understreget, at de tal, vi har fremlagt, kun dækker behovet for så vidt angår rutetrafikken.

Med venlige hilsener

Johs. Nielsen.

Hr. trafikminister Ove Guldberg, K.p.p.
Ministeriet for offentlige arbejder.

Bilag 3.

SAS

Den 21. maj 1971.

Driftstab ved forsinkelser forårsaget af den begrænsede kapacitet på bane 12 - 30 i Kastrup.

Det er næppe muligt at angive et eksakt beløb for de totale merudgifter, der påføres SAS som følge af den begrænsede kapacitet på bane 12-30 i Kastrup.

Til belysning af størrelsesordenen for sådanne tab kan imidlertid nævnes, at der i „Indstilling fra Arbejdsgruppen vedr. Støjproblemer m. v. i Københavns lufthavn“, dateret juni 1970, er gjort rede for forsinkelser på 4-5.000 timer for året 1970 som følge af nuværende støjrestriktioner på banerne 09-27 og 12-30. Disse forsinkelser er i indstillingen vurderet at påføre luftfartselskaberne et årligt tab på 20-25 mill. d. kr., hvoraf ca. 15 mill. d. kr. falder på SAS.

Den manglende kapacitet på det samlede banesystem illustreres ved, at lufthavnen i Kastrup allerede i dag har følgende spærretider:

08.30-12.00

13.30-15.30

17.00-19.00

20.30-22.15,

inden for hvilke perioder nye starter og landinger kun undtagelsesvis accepteres. En yderligere påtvungen spredning af operationerne pr. time ville medføre kontinuerlig, stærk belastning i dagtimerne, hvilket ifølge udtalelser fra Flyveledertjenesten og andre operationelle eksperter kun ville skabe en kædereaktion af forsinkelser.

En bedring vil ske for bane 04-22, når dennes parallelbane tages i brug, men til dette tidspunkt vil 12-30 kapaciteten til gengæld kun være ca. 45 pct. af 04-22 kapaciteten.

Trafiktætheden vil utvivlsomt blive fastlagt efter 04-22 parallelbanesystemet, og da den faste rutetrafiks omfang naturligvis ikke ændres med vindens styrke og retning, vil kapaciteten af den eksisterende støj-

begrænsede bane 12-30 derfor yderligere øge ventetiderne for fly både på jorden og i luften. Disse ventetider vil stige mere end proportionalt med trafikken både i antal og størrelse.

Merudgifterne som følge heraf vil stige i tilsvarende omfang og herudover vil luftfartselskaberne påføres indirekte tab, bl. a. fordi forsinkelserne vil sprede sig som en kædereaktion over hele rutenettet og resultere i mistede tilslutninger i andre lufthavne. Indtægtstabene herved og den svigtende regularitets negative indflydelse på salget er vanskelig at opgøre, men for SAS vurderes de indirekte følger af forsinkelserne at ville overstige de direkte operationelle driftstab, som forsinkelserne påfører os i Kastrup.

Fra Planlægnings- og Anlægsudvalgets „Statusrapport vedr. Københavns lufthavn“ dateret 8. december 1970, citeres vedrørende heromhandlede problemer følgende:

„Utilstrækkelig kapacitet i tværbaneretningen vil medføre kostbare forsinkelser for luftfarten. Den amerikanske luftfartsadministration FAA arbejder i sine undersøgelser med en gennemsnitsomkostning på indtil 10 dollars i minuttet, når fly forsinkes. Hvis de ca. 20.000 operationer, der afvikles pr. år på bane 12-30, derfor gennemsnitlig forsinkes hver 20 minutter på grund af underkapacitet, betyder underkapaciteten en meromkostning på 30 mill. kr. pr. år for luftfartselskaberne ved at benytte Kastrup.“

Som eksempel på konsekvenser for lufthavnen kan nævnes, at forsinkelserne på New Yorks lufthavne i 1968 bevirkede en klar tendens til stagnation i trafikken og for 1969 en tydelig nedgang i operations- og passagertallene.

Stigende forsinkelser, der medfører, at rejsende, som ikke har noget endeligt rejsemål i København eller Skandinavien, vil

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 dagtimerens 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.

Bilag 4.**MINISTEREN FOR OFFENTLIGE ARBEJDER**

Den 24. maj 1971.

I anledning af udvalgets skrivelse af 21. d. m., hvori udvalget udbeder sig mine kommentarer til en medfulgt redegørelse af s. d. fra SAS vedrørende driftstab ved forsinkelser, forårsaget af den begrænsede kapacitet på bane 12-30 i Kastrup, skal jeg oplyse følgende:

De af SAS opgivne tab i forbindelse med forsinkelser i året 1970 i Kastrup hidrører ikke som anført udelukkende fra den begrænsede kapacitet på bane 12-30, men vedrører som angivet side 10-12 i indstillingen af juni 1970 fra arbejdsgruppen vedrørende støjproblemer m. v. i Københavns lufthavn, Kastrup, hele lufthavnens afviklingsprocedure, herunder også mangel på standpladser til fly. De omtalte spærretider har ligeledes relation — ikke til banesystemet alene — men til kapaciteten i alle led i lufthavnsystemet, hvor der forekommer „flaskehalse“.

Som anført i min skrivelse af 19. d. m. er jeg enig i, at kapacitetsgrænsen for nødvendige operationer på bane 12-30 vil være nået om nogle år, og at man derefter må regne med driftstab for luftfartsselskaberne ved forsinkelser, når denne baneretning skal benyttes. Det er imidlertid efter min opfattelse umuligt i dag at beregne størrelsen af sådanne tab, der bl. a. vil afhænge af

selskabernes fremtidige trafikoplæg og mulighederne for at gennemføre en rimelig fordeling af kapaciteten på de forskellige trafik kategorier, f. eks. på grundlag af deres samfundsøkonomiske værdi. Det er i denne forbindelse oplyst for mig, at flyveledelsen og havneadministrationen i dag maksimalt accepterer henholdsvis 40 og 45 operationer i travl time, og at disse tal ikke vil blive forhøjet, selv om banekapaciteten i retningen 04-22 i løbet af sommeren udvides ved ibrugtagning af den nye parallelbane. Hvis et sådant dimensionskriterium fastholdes, vil forsinkelserne næppe øges i forhold til dagens situation.

I øvrigt forekommer det mig, at SAS' redegørelse af 21. d. m. fortrinsvis tager sigte på at argumentere for anlæg af en parallelbane til bane 12-30, hvilket spørgsmål som anført side 18 i PAU's statusrapport af december 1970 i det mindste ikke er aktuelt de første år. SAS' seneste henvendelse må derfor ses som et ønske fra konsortiets side om, at der gives politiske garantier for, at den fornødne kapacitet i enhver henseende er til stede til enhver tid i det københavnske luftfartssystem, men når sådanne garantier ikke kan opnås, må luftfartsselskaberne absorbere tabene ved midlertidig kapacitetsmangel.

Ove Guldberg.

Folketingets udvalg til at drøfte og modtage information vedrørende en ny storlufthavn og en fast forbindelse over Øresund.