

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ministeriet, baseret på materiale, som var indhentet fra udlandet.

Udvalget mente ikke, at der på grundlag af de på daværende tidspunkt foreliggende oplysninger fra udlandet kunne tages stilling til spørgsmålet om gennemførelse af foranstaltninger til afbødning af støjgenerne ved Københavns lufthavn. Udvalget fandt det nødvendigt at afvente resultatet af en række tekniske undersøgelser og praktiske erfaringer, som ville kunne indhøstes efter igangsættelse af regelmæssig daglig beflyvning af lufthavnen med disse luftfartøjer.

Udvalget oplyste imidlertid samtidigt, at der ved forhandlinger med SAS var opnået følgende aftale:

1. I alle tilfælde, hvor vind- og baneforhold gør det sikkerhedsmæssigt forsvarligt, skal bane 04/22 (førende i retningen sydvest-nordøst) anvendes.
2. Hvis bane 30 (førende i retningen nord-vest) og bane 27 (førende i retningen vest) af sikkerhedsmæssige grunde skal benyttes, skal venstredrejning finde sted snarest efter opnåelse af 500 fods højde.
3. Den mindst støjgivende start- og stigningsprocedure skal altid anvendes under normale forhold.

Endelig aftaltes det med SAS, at der ikke blev foretaget skoleflying i tidsrummet 19,00 til 7,00.

Ministeriet tiltrådte udvalgets indstilling.

For at formindske støjgenerne for befolkningen, der bor i forlængelse af bane 27, blev der i november 1959 truffet bestemmelse om, at flyvelederne skulle sørge for, at luftfartøjer af størrelsesordenen DC-3 eller derover kun blev anvendt til start på bane 27, såfremt enten piloten fandt det operativt påkrævet, eller flyvelederne fandt det nødvendigt af hensyn til en sikker afvikling af trafikken eller undgåelse af væsentlige forsinkelser.

For at søge at formindske støjgenerne ved start på bane 09 (førende i østlig retning) er der etableret en 2 m høj jordvold for enden af denne bane.

I henhold til den ministeriet givne bevilling af 22. maj 1959 har lydteknisk laboratorium for udvalget udført en lang række målinger med tilhørende beregninger, hvorved man har registreret lydets styrke og tonemæssige sammensætning m. m., for-

trinsvis for så vidt angår den Caravelletype, som blev taget i brug af SAS i maj 1959.

Efter at det oprindelige måleprogram var udført, har SAS under hensyn til resultatet af de foretagne målinger foretaget væsentlige ændringer i flyveproceduren med det formål at søge støjgenen reduceret. Endvidere har SAS anskaffet nye motorer til Caravellejetluftfartøjerne, hvilke motorer er forsynet med støjdemperer.

For at sætte det af ministeriet nedsatte udvalg i stand til at fremkomme med oplysninger om måleresultater m. m. angående de typer luftfartøjer, som nu anvendes af SAS, har ministeriet søgt og den 8. d. m. fået finansudvalgets tilslutning til, at der iværksættes yderligere målinger, for så vidt angår de nu af SAS anvendte luftfartøjstyper, fløjet efter den af selskabet fastlagte flyveprocedure.

Da en ganske eksakt angivelse af støjstyrken vedrørende de forskellige luftfartøjstyper er nødvendig for at give et sikkert grundlag for afgørelse af spørgsmålet om, hvilke særlige forholdsregler til formindskelse af støjgenen fra jetluftfartøjerne der bør foretages, vil udvalgets endelige rapport vedrørende Københavns lufthavn ikke kunne foreligge, før de nu påbegyndte målinger er foretaget og bearbejdet.

Først når udvalgets rapport foreligger, vil der kunne tages endelig stilling til, hvad der kan og bør gøres for at formindske støjgenerne.

Når støjproblemet i den sidste tid har været af væsentlig større omfang end tidligere, skyldes det en påbegyndt reparation af bane 04/22. Som et led i bestræbelserne for at formindske støjgenerne blev dette arbejde standset for få dage siden, og banen vil blive taget i brug, så snart den er klar, hvilket vil betyde, at næsten hele trafikken igen vil kunne afvikles på sædvanlig måde uden nævneværdig anvendelse af bane 12/30.

Indtil endelig afgørelse af spørgsmålet om, hvad der kan og bør gøres for at formindske støjgenerne, vil man søge at formindske støjgenen ved afprøvning før start i lufthavnens nordvestlige hjørne gennem etablering af en 6 m høj jordvold nord for bane 12 (førende i retningen sydøst).

Endvidere har luftfartsmyndighederne indskærpet selskaberne, at luftfartøjerne skal holde en så stor højde under indflyv-