

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 syndspunkt, 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-