

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 rutetraffiks 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 regularitetens 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 passager tallene.

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