

**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 samfundskonomiske 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.