

Bilag 2.

MINISTEREN FOR OFFENTLIGE ARBEJDER.

Den 28. februar 1969.

I forbindelse med min skrivelse af 18. d.m., hvormed jeg fremsendte den af udvalget ønskede fællesudtalelse af 14. s.m. fra Institutet for Matematisk Statistik og Operationsanalyse samt fra laboratoriet for vejbygning samt trafikteknik og byplanlægning, Danmarks tekniske højskole, skal jeg fremsætte følgende kommentarer til den nævnte udtalelse.

Udtalelsen anbefaler nøjere undersøgelse af en kombineret Kastrup-Sydamager løsning, før endelig beslutning træffes om storlufthavnens placering. Dette er imidlertid allerede sket bl. a. i forbindelse med den tidligere regerings forcastelse i 1964 af mindre vidtgående forslag om storudbygning af Kastrup lufthavn mod sydvest, og jeg må i det følgende forudsætte, at tanken om fællesdrift af Kastrup og Sydamager kun er tænkt som en midlertidig, om end langvarig overgangsordning, idet forslagsstillerne næppe kan antages at bygge på den forudsætning, at det vil være muligt permanent at reservere hele den del af Amager, der ligger syd for Kastrup, til lufthavnsformål.

Til udtalelsen skal jeg i øvrigt knytte følgende bemærkninger:

Afgørende for de i udtalelsen anstillede ræsonnementer er, at Kastrup og Sydamager kan drives som én lufthavn, hvilket er korrekt under den på side 6 øverst anførte forudsætning — *men også kun under denne forudsætning* — nemlig, at der landes på Kastrup og startes på Sydamager eller omvendt.

Ved anvendelse af det ene område til start og det andet til landing er det nødvendigt at koordinere starter og landinger

(bl. a. af hensyn til missed approach) på tilsvarende måde som ved parallelbaner, der ikke overholder ICAO's minimumsafstand for uafhængige operationer. Herved bliver den praktisk udnyttede kapacitet noget mindre end den teoretiske kapacitet, for hvilken der investeres. Reduktionen i gennemsnitskapaciteten afhænger af banekonfigurationen, men uden at kende denne kan man skønmæssigt ansætte reduktionen til 10-20 pct. Dette vil omvendt sige, at der til stadighed skal investeres tilsvarende mere, end hvad de aktuelle trafiktal ellers ville medføre.

Denne ulempe er dog mindre væsentlig sammenlignet med et andet forhold, som udtalelsen ligeledes synes at have overset, nemlig den forøgede gennemsnitlige taxi-afstand, som den foreslåede operationsform medfører. Ifølge en af luftfartsdirektoratet og SAS for nogle år siden foretaget undersøgelse af de operationelle konsekvenser af en glidende udflytning til Sydamager kan mertaxitiden for flyene anslås til 15 min./operation.

Antallet af sådanne operationer kan under de gjorte forudsætninger anslås til 50 pct. af samtlige operationer i baneretning 220 og 100 pct. af operationerne i nyt bane-system Sydamager i retningerne 120 og 300° i begyndelsen af tidsperioden og 0 pct. i slutningen. Da operationstallet i retning 120 og 300° tilsammen er ca. 10 pct. af samtlige, kan man for hele perioden med tilstrækkelig god tilnærmelse gøre samme antagelse som for baneretning 220°. Da operationstallet i denne retning er 75 pct. af samtlige, bliver den akkumulerede mertaxitid ved et årligt operationstal på f. eks. 250.000: