

[Ministeren for offentlige arbejder.]

menlignet med det faktiske passagerantal for 1973 på 29,4 mill. er der tale om en stigning i tiden frem til 1990 af en sådan størrelse, at passagerantallet da vil være henved 3 gange så stort. De prognoser, som man hidtil har arbejdet med for trafikudviklingen i Københavns lufthavn, og som er lagt til grund for vedtagelsen i 1973 af lov om anlæg af lufthavn på Saltholm, regner med et passagerantal på ca. 25 mill. i 1990. Det faktiske passagerantal i Københavns lufthavn var i 1973 8,4 mill. passagerer, og der er således også her tale om en anslået stigning på ca. 3 gange fra 1973 til 1990.

Udbygges de eksisterende 4 lufthavne i London-området blandt andet med nye terminaler, men uden anlæg af nye start- og landingsbaner, påregnes det, at de vil kunne betjene over 100 mill. passagerer om året — altså at kunne dække behovet flere år efter 1990. Det følger heraf, at muligheden for udbygning af de 4 eksisterende lufthavne under alle omstændigheder vil betyde, at man i endnu en årrække har tid til at træffe beslutninger også om andre dispositioner til betjening af et stigende trafikbehov, selv om en beslutning om anlæg af en ny lufthavn ved Maplin ikke træffes nu.

I efterfølgende oversigt angives dels det faktiske antal passagerer i 1973, fordelt på de 4 eksisterende lufthavne, dels det antal passagerer disse lufthavne påregnes at kunne udbygges til betjening af uden anlæg af nye start- og landingsbaner:

	Millioner passagerer årligt.	
	1973	Kan udbygges til:
Heathrow.....	20,3	53
Gatwick.....	5,7	25
Stansted.....	0,2	16
Luton.....	3,2	10
I alt.....	29,4	104

Hvad angår spørgsmålet om, hvorvidt den engelske regerings beslutning om at opgive lufthavnsprojektet ved Maplin påvirker den danske regerings holdning til spørgsmålet om Københavns lufthavns udflytning fra Kastrup til Saltholm, må dette besvares

benægtende. Dertil er forholdene mellem de to situationer alt for divergerende.

Som det ses af de ovenfor anførte tal, regner man med, at passagerantallet i London-området ligesom påregnet for Københavns lufthavns vedkommende i 1990 er henved 3 gange så stort som i 1973. Trafikken til betjening af dette antal antages i London-området at kunne betjenes ved udbygning af eksisterende lufthavne uden anlæg af nye start- og landingsbaner.

Jeg skal her erindre om, at det afgørende moment ved beslutningen om anlæg af en lufthavn på Saltholm har været, at man af støjmæssige grunde fandt lufthavnens fortsatte forbliven i Kastrup på ubegrænset tid uacceptabel. Med dette udgangspunkt har man endvidere fundet det økonomisk rationelt at flytte så hurtigt, det er teknisk muligt, for herigennem at begrænse investeringerne i Kastrup i overgangstiden og dermed de samlede investeringer mest muligt.

Af *Melchior* (CD) til finansministeren (23. august 1974):

„Er ministeren bekendt med, at ansættelsesstoppet for offentlige stillinger er blevet totalt gennemhullet ved ansættelser på halv tid, og i bekræftende fald hvilken konsekvens vil denne omstændighed få for de ansvarlige?“

(Spm. nr. 388).

Begrundelse.

Når personer ansættes i offentlig tjeneste med mindre end halv arbejdstid, figurerer de pågældende ikke i statistikkerne. Det fremgår af talrige annoncer i afvigte forår og sommer, at man mange steder har søgt personer til 20 timers ugentligt arbejde, hvilket lige præcis er under halvdelen af den gældende arbejdstid.

Finansminister *Anders Andersens* svar (29. august 1974):

I det af finansministeriet i februar 1974 udsendte cirkulære om et midlertidigt statsligt ansættelsesstop var det fastsat, at der indtil 1. august 1974 ikke måtte ske ansættelse i ledige, ledigblevne og nyoprettede *administrative* stillinger.

Efter de gældende regler oprettes ikke