

Handlingsselskaberne havde søndag og mandag valgt kun at bemane de tre.

Under »normale« omstændigheder giver såvel snerydning som afisning som nævnt mindre forsinkelser. Søndag den 5. januar 2003 var snefaldet og vindforholdene ekstreme.

I de 12 år Københavns Lufthavne A/S har drevet lufthavnen har den endnu ikke været lukket på grund af vintervejr. Der findes ikke nogen samlet oversigt over lufthavnslukninger på grund af sne, men det forekommer jævnligt under vinterforhold både i Europa og USA. Den 5. januar i år var f.eks. Charles de Gaulle lufthavnen lukket om eftermiddagen på grund af sne og i december 2002 var Oslo Lufthavn to gange ramt af vintervejr, så fly måtte gå til andre lufthavne.

Hvorfor bruger vi ikke de baner vi har?

Normalt afvikles alle starter og landinger fra de to parallel baner 22R/04L og 22L/04R. Kun i tilfælde af kraftig vind fra enten sydøst eller nordvest anvendes tværbanen, bane 12-30. Den begrænsede brug af banen skyldes, at start og landing på denne bane i de fleste tilfælde medfører overflyvning af boligområder, hvorfor benyttelsen af banen er belagt med kraftige restriktioner, herunder forbud mod benyttelse af banen til starter i perioden kl. 23-06.

Søndag den 5. januar opstod den sjældent forekommende situation, at parallelbanesystemet grundet kraftig vind fra sydøst ikke kunne benyttes fra kl. 17:00 til 02:00. Det betød, at der søndag i perioden 17:00 til 23:00 kun kunne afvikles trafik fra tværbanen, som samtidig skulle friholdes for sne. I perioden 23:00 - 02:00 kunne der, grundet ovennævnte miljørestriktioner på tværbanen, slet ikke afvikles trafik. Dette indelbar, at et antal startklare fly, hvoraf f.eks. flyet til Bangkok med godt 300 passagerer allerede var kørt helt ud, måtte vende tilbage.

Da det samme sammenfald af omstændigheder indtraf lillejuleaften 1994 tillod lufthavne ud fra en nødværgebetragtning flyselskaberne at lande og starte efter klokken 23 på tværbanen. Det udløste imidlertid en skarp påtale fra myndighederne, hvori det blev understreget, at der ikke kan dispenseres fra reglerne.

Københavns Lufthavne A/S og SAS har i et fælles brev af 10. januar 2003 rettet henvendelse til Trafikministeren med henblik på at finde en løsning på dette problem. Selskaberne har samtidig i fællesskab udsendt en pressemeddelelse herom.

Hvem tager sig af de strandede passagerer?

Mange passagerer strandede i lufthavnen søndag. Ifølge internationale aftaler er det flyselskabernes ansvar at servicere egne passagerer, og hovedparten kom da også på hotel. Nogle flyselskaber valgte at lade passagererne blive lufthavnen, og vi bad derfor restauranterne om at holde åbent, så alle kunne få vådt eller tørt. Flyselskaberne uddelte, som det er praksis i sådanne situationer, spisekuponer, der kunne bruges som betaling.

Der er i luftfartsbranchen et internationalt sæt spilleregler, der stort set følges over hele verden. Det giver en meget præcis rollefordeling, der ikke efterlader tvivl om, hvem der har ansvar for hvad. Lufthavnen kan derfor ikke omgøre et flyselskabs dispositioner f.eks. vedrørende hotelovernatning eller ej. Lufthavnens serviceinformation bookede dog hotelværelser til passagerer, der ikke ønskede at overnatte i lufthavnen. At nogle flyselskaber holdt passagerer i lufthavnen efter klokken 23, kan være begrundet i et håb om at komme hurtigt af sted, hvis vinden ændrede retning, og det andet banesystem kunne bruges.

Det er flyselskaberne, der leverer informationer om den enkelte flyvning, og det er derfor naturligt også flyselskaberne, der har pligten til at informere egne passagerer herom.

Dette gøres bl.a. via lufthavnens højtaler/informationssystemer såvel som ved særlige skranker bemandede med personale fra flyselskaberne eller fra de handlingsagenter, som flyselskaberne har engageret hertil.

Alle lufthavnens tekniske systemer herunder højtaler og afgang- og ankomstsiltning var i hele perioden i fuld drift, ligesom lufthavnens egne informationsskranker var bemandede.«

#### Spm. nr. S 1286

Til trafikministeren (8/1 03) af:

**Morten Homann** (SF):

»Hvorledes vil ministeren som ansvarlig for flytrafikken sikre, at Kastrup Lufthavn som en afgørende del af den danske infrastruktur fremover har et tilstrækkeligt beredskab til at forhindre, at forudsagte snefald, som det, der indtraf den 5. januar 2003, bevirker flere dages forsinkelser i flytrafikken og store gener for tusindvis af passagerer, og hvorledes vil ministeren leve op til det medansvar og udnytte de muligheder,