

maskintyper, hvorfor det måtte forventes, at internationalt fastsatte tariffer ville blive ændret i overensstemmelse med jetmaskinernes forbedrede driftsøkonomi, således at det ville blive urentabelt at drive trafikken med maskiner med stempelmotorer. Bestillingen nødvendiggjordes derfor ifølge det af SAS oplyste af konkurrence-mæssige årsager.

For at Københavns lufthavn skulle kunne bevare den betydelige position, den har haft blandt Europas største lufthavne efter krigen, var der ifølge lovforslagets bemærkninger i luftfartsmyndighederne enighed om, at den måtte ombygges til start og landing af jetmaskiner. Fremmede luftfartsselskaber tillægger Københavns lufthavn stor betydning og har allerede med henblik på indsættelse af jetmaskiner i 1959 forespurgt luftfartsdirektoratet om de nuværende startbaners længde og bæreevne.

I denne forbindelse oplyses i bemærkningerne til lovforslaget:

„På denne baggrund har luftfartsmyndighederne udarbejdet et projekt til udbygning af anlæggene i Københavns lufthavn med henblik på at muliggøre beflyvning af havnen med jetmaskiner. I henhold til projektet påregnes udbygningen foretaget i årene 1957-60.

Til grundlag for udarbejdelsen ligger beregninger over den forventede fremtidige lufttrafiks størrelse.

Luftfartsvæsenet og SAS har uafhængigt af hinanden og på forskelligt grundlag foretaget beregninger over den fremtidige lufttrafik og er begge kommet til det resultat, at antallet af passagerer i Københavns lufthavn i 1960 vil være ca. 1 mill., i 1965 ca. 1,5 mill. og i 1970 ca. 2 mill. Disse beregninger skønnes at være forsigtige, idet der ikke herved er taget hensyn til en i de sidste to år konstateret tendens til en endnu stærkere stigning. Antallet af passagerer har i årene 1952-56 været:

1952	1953	1954	1955	1956
421 111	500 080	536 198	637 684	796 009.

SAS er derfor på grundlag af denne udvikling nu af den opfattelse, at et passagerantal på 1 mill. vil være nået allerede i 1958.

Tidligere på tilsvarende grundlag foretagne beregninger har vist sig at holde stik, hvorfor det må anses for forsvarligt at basere udbygningen på de seneste beregninger.

Udbygningen af lufthavnen til modtagelse af jetmaskiner nødvendiggør i første række en forlængelse af de nuværende startbaner.

Jetmaskiner kræver på grund af deres store vægt — med fuld last ca. 135 t — startbaner på en længde af mindst 3 000 m. Den længste af de nuværende startbaner i Kastrup har kun en længde af 2 300 m. Heller ikke andre lufthavne i Skandinavien har startbaner af tilstrækkelig længde, og de to vigtigste af disse, Bromma ved Stockholm og Fornebu ved Oslo, er det efter det foreliggende