

Udgifterne til de af luftfartsvæsenet projekterede arbejder fordeler sig således:

A. Udvidelse af rullebaner .....	507 600 kr.
B. Ombygning af østlig rullebane fra startbane 04-22 til startbane 09-27	142 000 -
C. Reparation af rullebaner .....	53 000 -
D. Anlæg af ny rullebane .....	1 260 000 -
E. Udvidelse af forplads .....	35 000 -
F. Etablering af belysning af rullebaner og forplads .....	175 000 -
G. Del af ny hovedkloak .....	50 000 -
H. Forskellige tilsluttende arbejder, uforudsete udgifter m. v. ....	177 400 -
	<hr/>
Ialt. . . . .	2 400 000 kr.

ad A: Ifølge den internationale luftfartsorganisation ICAOs regler skal rullebaner på en lufthavn af Københavns lufthavns klasse være „ikke mindre end 75 feet (23 m)“. Da de to eksisterende rullebaner, der på den vedlagte plan 11-1 er angivet med rødt, kun har en bredde på 15 m, og da dette har voldt adskillige ulemper, har luftfartsvæsenet projekteret en udvidelse ved tilføjelse af 2 rækker betonfliser, hvorved bredden forøges med 10 m til 25 m som angivet på plan 11-1, idet luftfartsvæsenet har anset det for uforsvarligt at nøjes med en mindre forøgelse i bredden under hensyn til, at udviklingen indenfor flyvemaskinindustrien går i retning af stadig større maskintyper.

ad B og C: Ved den i forbindelse med udarbejdelsen af projektet foretagne undersøgelser af rullebanerne er der konstateret sådanne ødelæggelser, at man har fundet det påkrævet at foretage en fuldstændig ombygning af en strækning af den østlige rullebane fra startbane 04-22 til startbane 09-27 (angivet ved ordet „udskiftes“ på plan 11-1) samt i det hele taget foretage udbedring af revner og fuger i rullebanerne, navnlig i den vestlige rullebane.

ad D: Da der hersker stor pladsmangel på forpladsen foran rullebanerne, der benyttes til opstilling af maskiner, havde luftfartsvæsenet overvejet at foreslå en meget betydelig udvidelse mod syd af forpladsen, svarende til den projekterede udvidelse af rullebanerne. Udgifterne hertil ville beløbe sig til 348 000 kr. Imidlertid er udvidelse mod syd af forpladsen en foranstaltning, som i det væsentlige vil blive ganske nytteløs, når administrationsbygningen — som det er planlagt — flyttes mod vest med en ny opstillingsplads for maskinerne, og luftfartsvæsenet har derfor valgt i stedet at foreslå anlæg af en ny rullebane — angivet med bogstaverne A—B på plan 11-1. Under de nuværende forhold benyttes den sydlige del af forpladsen udelukkende som rullebane, og man opnår ved anlæg af en ny rullebane, at forpladsen herefter vil kunne udnyttes fuldtud til opstillingsplads. Det nye rullebanestykke A—B vil næsten i fuld udstrækning kunne anvendes i det fremtidige banesystem (efter forpladsens flytning mod vest). Herom henvises til de vedlagte planer 11-1, 10/10 og 11-5. På sidstnævnte plan er de partier, der indgår i det fremtidige system, angivet med rød skravering. Kun de småarealer, som på planen er angivet med blå skravering, vil blive nytteløse i fremtiden.

ad E: I forbindelse med anlægget af den nye rullebane vil det være nødvendigt at foretage en mindre udvidelse af den nuværende forplads.

ad F: På rullebanerne har man hidtil klaret sig med en interimistisk og besværlig form for belysning, idet man hver dag anbringer håndlygter langs banerne. Såvel de udenlandske luftfartsselskaber som Scandinavian Airlines System har besværet sig over denne form for belysning, der ikke er i overensstemmelse med ICAOs fordringer, og som må anses for uforsvarlig. Det projekterede permanente belysningsanlæg, der også omfatter randbelysning af forpladsen, vil opfylde ICAOs krav.

ad G: I forbindelse med udvidelse af rullebanerne har man projekteret nedlægning af rør til en kommende hovedkloak i ca. 50 m længde under rullebanen mod vest, idet man derved vil undgå at skulle bryde banen op, når anlæg af hovedkloakken bliver aktuel, hvilket formentlig senest må ske, når en ny forplads skal