

Bemærkninger til lovforslaget.

Til § 1.

Baggrunden for udbygningen.

Anlæggene på Københavns lufthavn i Kastrup er gennem årene blevet udvidet flere gange i takt med den voksende trafik. Den senest foretagne udvidelse blev planlagt i 1955, og det var på dette tidspunkt luftfartsmyndighedernes opfattelse, at havnens anlæg med visse relativt begrænsede udvidelser og ændringer herefter ville være i stand til at tage den trafik på havnen, der ville komme i en nærmere fremtid.

Udviklingen inden for verdenslufttrafikken ændrede imidlertid i løbet af 1955 ganske de hidtidige forudsætninger for den fremtidige udbygning af lufthavnen.

I oktober 1955 afgav det amerikanske luftfartselskab Pan American Airways uventet ordre til Douglas og Boeing fabrikkerne i USA på levering i 1958 og 1959 af 45 langdistancejetmaskiner. Denne bestilling gav stødet til et kapløb mellem verdens førende luftfartsselskaber om leverancepositioner, og der blev i den nærmest følgende tid afgivet ordrer på over 200 af disse maskiner til en pris af ca. $5\frac{1}{4}$ mill. \$ pr. stk. eksklusive reservedele. Det måtte herefter anses for en kendsgerning, at jetmaskiner i 1959 ville indgå i regelmæssig trafik på verdensruterne.

Stillet heroverfor anså det skandinaviske luftfartsselskab SAS sig nødsaget til også at afgive ordre på jetmaskiner og afgav i begyndelsen af 1956 bestilling på 7 Douglas DC-8 maskiner med reservedele til en samlet pris af ca. 368 mill. danske kroner til levering fra januar 1960. De pågældende maskiner kan medføre 134 passagerer og flyve med en hastighed af 900 km i timen.

Til nærmere begrundelse for bestillingen har SAS anført, at det ville være umuligt at bevare trafikken på selskabets langdistanceruter, herunder først og fremmest på ruterne mellem Skandinavien og USA, med materiel, der end ikke ville have den halve hastighed af konkurrenternes maskiner. Hertil kom, at driftsomkostningerne ville blive betydeligt lavere for jetmaskinerne end for de hidtidige 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 konkurrencemæssige årsager.

Denne udvikling inden for verdenslufttrafikken stillede luftfartsmyndighederne i alle lande, der driver luftfart, over for ensartede problemer med hensyn til udbygning af jordorganisationen og af de faste anlæg i lufthavnene til modtagelse af jetmaskiner, og det stod de danske luftfartsmyndigheder klart, at Københavns lufthavn, såfremt den fortsat skulle bevare sin stilling som en af Europas førende lufthavne, måtte udbygges til start og landing af jetmaskiner.

Københavns lufthavn har efter den anden verdenskrig spillet en betydelig rolle i det europæiske flyverutenet og er efter opgørelsen for 1956 den femtestørste lufthavn i Europa såvel i henseende til antal passagerer som antal luftfartøjer i rute trafik og overgås kun af de internationale lufthavne i London, Orly ved Paris, Frankfurt og Rom.

Lufthavnen er knudepunkt for SAS's lufttrafik og for fremmede luftfartsselskabers lufttrafik på Skandinavien i det hele taget. Såfremt havnen ikke udbygges til modtagelse af jetmaskiner straks fra det tidspunkt, disse indsættes i trafikken, må det imidlertid forudses, at den vil reduceres til en lufthavn af sekundær betydning. Danmark vil dermed afskæres fra direkte trafikering af de interkontinentale hovedruter, hvilket igen vil influere på trafikken på de europæiske flyveruter, der passerer København, og som i vidt omfang er føderuter for den interkontinentale trafik.

De fremmede luftfartsselskaber tillægger Københavns lufthavn stor betydning som luftfartsknudepunkt, og flere af disse har allerede med henblik på indsættelse af jetmaskiner i 1959 forespurgt luftfartsdirektoratet om de nuværende startbaners længde og bæreevne.

På denne baggrund har luftfartsmyndighederne udarbejdet et projekt til udbygning af anlæggene i Københavns lufthavn med henblik på at muliggøre befyvning 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