

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 her ved 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.

Jetmaskinerne 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 ikke muligt at udvide i det krævede omfang. Startbanerne på Københavns lufthavn vil derimod uden tekniske vanskeligheder kunne udvides i fornødent omfang, og havnen opfylder i det hele med sin beliggenhed på det flade Amager og ud til Øresund alle de betingelser, som må stilles til en lufthavn, der skal modtage jetmaskiner.

### Oversigt over anlægsprogrammet.

Under den i § 1 omhandlede udbygning af Københavns lufthavn falder

- a) forlængelse af startbaner og anlæg af rullebaner m. v.
- b) udbygning af sikringstjenesterne,
- c) hangar- og værkstedsudvidelser,
- d) udvidelse af kraftvarmecentralen og
- e) supplerende anlæg og foranstaltninger m. v.

På bilag 1 er angivet lufthavnens beliggenhed.

- a) *Forlængelse af startbaner og anlæg af rullebaner m. v.*

Udbygningen af lufthavnen til modtagelse af jettrafik vil som nævnt nødvendiggøre en forlængelse af startbanerne, jfr. bil. 2.

1) Hovedstartbanen, *bane 04—22*, der forløber i retningen sydvest—nordøst og har en længde af 2 300 m, må forlænges med 1 000 m til 3 300 m. Sejlrendens beliggenhed i Øresund og dermed indflyvningshøjden danner en grænse for forlængelsen ud i Sundet, hvortil kommer den omstændighed, at jo længere banen strækker sig ud i vandet, jo dyrere bliver den på grund af den forøgede vanddybde. Banen er derfor projekteret med en forlængelse ud i Øresund på 495 m, medens resten af forlængelsen 505 m sker mod sydvest, hvilket nødvendiggør forlægning af Amager landevej og inddragelse af en del af Amagerbanens areal. Man har overvejet at føre Amager landevej i en tunnel under startbanen, men udgifterne hertil har vist sig at blive uforholdsmæssig store. Forlængelsen ud i Øresund sker på en opfyldning. Den fra arbejderne på land hidrørende udgravede jord vil blive benyttet dels til en dæmning, dels til inden for denne at foretage opfyldning med supplerer af sandfyld.

2) Hovedhjelpestartbanen, *bane 12—30*, der forløber i retning nordvest—sydøst og har en længde af 1 796 m, må forlænges med 1 304 m til 3 100 m. Forlængelsen sker med 654 m mod nordvest og 650 m mod sydøst ud i Øresund.

3) Gennem flere år har det været påkrævet at forlænge den øst—vestgående *startbane, bane 09—27*, der har en længde af 1 200 m, og som derfor i dag kun kan benyttes af mindre maskiner. Som et led i udbygningen vil det være nødvendigt, at denne bane forlænges med 600 m til 1 800 m således, at den bliver i stand til at aflaste jetstartbanerne for en del af propelmaskinerne, som også fremover vil betjene kortdistance- og mellemdistance-trafikken. Forlængelsen af bane 09—27 vil endvidere gøre det muligt at benytte 2 baner samtidig, én til start og én til landing, hvilket i betydelig grad vil forøge lufthavnens kapacitet.

På grund af jetmaskinernes store landingshastighed vil det i forbindelse med de under 1—3 nævnte arbejder være nødvendigt at forbedre såvel indflyvningsbelysningen som banebelysningen.

Da kørsel på jorden med jetmaskiner er meget uøkonomisk, må endvidere alle startbaneender forbindes ved rullebaner, ligesom opvarmningspladser — der ikke er nødvendige for jetmaskiner — må anlægges for propelmaskiner. Opvarmningspladserne udføres langs rullebanerne til siden for disse, således at propelmaskinerne kan holde på, disse pladser og varme motorerne op inden start, medens jetmaskinerne kører direkte ud til start.

Til sikring af afvandingen må der endelig lægges