

en afskærende ledning med pumpestation samt en ny hovedkloak tværs over lufthavnens sydafsnit.

4) Jettrafikken vil fremdeles nødvendiggøre en udbygning af lufthavnens *rullebanesystem*. Indførelsen af jetmaskiner i trafikken og hensynet til en intensiv udnyttelse af banesystemet gør det nødvendigt, at maskinerne efter landing hurtigt forlader landingsbanen og ved start så sent som muligt kører ind på startbanen. Ud over de fornævnte rullebaner, der forbinder startbaneenderne, må der derfor anlægges tilsluttende rullebaner på andre punkter af banerne.

Et effektivt rullebanesystem er en nødvendighed for afvikling af lufttrafikken på en moderne lufthavn. Københavns lufthavn har imidlertid gennem flere år været dårligt forsynet med rullebaner, og den internationale luftfartsmyndighed ICAO har gentagne gange over for de danske luftfartsmyndigheder påpeget manglerne og indtrængende henstillet, at disse hurtigst muligt blev afhjulpet.

Luftfartsvæsenet har derfor projekteret 2 nye rullebaner samt ombygning af en eksisterende mindre startbane 17—35 til rullebane.

Udgifterne til de under a) nævnte arbejder er anslået til 49 400 000 kr., der fordeler sig således:

- 1) Forlængelse af bane 04—22 m. v. 18 200 000 kr.
- 2) Forlængelse af bane 12—30 m. v. 21 950 000 -
- 3) Forlængelse af bane 09—27 m. v. 6 900 000 -
- 4) Anlæg af rullebaner m. v. . . . . . 2 350 000 -

I alt . . . 49 400 000 kr.

Under de anslåede udgifter er indbefattet ekspropriationsudgifter, udgifter til forlægning af Amager landevej, til indflyvningsbelysning, til afvanding og til kloakering.

#### b) Udbygning af sikringstjenesterne.

En forsvarlig drift af jetmaskinerne, der flyver omtrent dobbelt så hurtigt som de i dag anvendte maskiner, forudsætter, at sikringstjenesterne ikke blot i Københavns lufthavn, men også i det øvrige Danmark moderniseres og udbygges i betydeligt omfang.

Maskinernes store fart gør det nødvendigt til enhver tid at have sikrere overblik over de enkelte maskiners position, end man kan opnå med de nuværende hjælpemidler, hvorfor der må etableres udvidede og forbedrede radarsystemer, ligesom de radionavigatoriske hjælpemidler må udbygges. Radioforbindelserne mellem jordstationer og maskinerne og mellem danske og udenlandske kommunikationscentre belastes hårdt ved maskinernes store hastighed og må derfor gøres hurtigere, end

tilfældet er i dag. Endelig bevirker den omstændighed, at jetmaskinerne ved flyvning i lav højde forbruger uforholdsmæssigt meget brændstof, at forøgelses nedstigning til landing må indskrænkes mest muligt. Vejrtjenesten må derfor udbygges og især forsynes med mere moderne observationsmateriel, der gør det muligt tilstrækkeligt hurtigt og sikkert at forsyne jetmaskinerne med de fornødne meteorologiske oplysninger.

En udbygning af sikringstjenesterne som angivet ville under alle omstændigheder være kommet før eller senere i takt med den stedse voksende beflyvning af lufthavnen og maskinernes større hastighed. Man har da også fra luftfartsmyndighedernes side været indstillet på omkring 1960 at skulle modtage maskiner med en flyvehastighed, der ligger væsentligt over de nuværende maskiners. Jettrafikken betyder imidlertid, at man i stedet for gradvis at udbygge sikringstjenesterne på én gang må forsyne lufthavnen med et komplet, teknisk tidssvarende udstyr.

Til den påkrævede udbygning af sikringstjenesterne anslås det, at følgende beløb udkræves:

Etablering af rutenavigationsanlæg (VOR) i Billum og Hanstholm . . . . .	500 000 kr.
2 instrumentlandingsanlæg (ILS) i Københavns lufthavn . . . . .	1 600 000 -
1 lang-distance radar . . . . .	3 250 000 -
1 lufthavnsradar . . . . .	150 000 -
Etablering af radiosendere og udvidelse af sendestationen i Københavns lufthavn m. v. . . . .	1 000 000 -
Fjernstyret modtagestation . . . . .	3 000 000 -
3 foto-elektriske skyhøjdemålere . . . . .	450 000 -
3 sigtbarhedsmålere . . . . .	105 000 -
Etablering af vejrradar . . . . .	125 000 -
Etablering af anlæg for fjernaflesning af temperaturforhold . . . . .	120 000 -

I alt . . . 10 300 000 kr.

#### c) Hangar- og værkstedsudvidelser.

I forbindelse med jetmaskinernes beflyvning af Københavns lufthavn vil det være nødvendigt at foretage visse forbedringer af hangar- og værkstedsholdene.

Princippet for vedligeholdelsen af jetmaskinerne vil blive noget anderledes end for propelmaskinerne. Jetmaskinerne er meget kostbare og må udnyttes mest muligt. Det er derfor nødvendigt, at der i lufthavnen kan foretages større reparationsarbejder end de sædvanlige rutineundersøgelser, hvilket kræver, at luftfartøjet kan komme i hangar. Ingen af de nuværende hangarer kan imidlertid