

[Ministeren for offentlige arbejder.]

om at klare sig i konkurrencen, måtte de være med fra første færd, i modsat fald ville de sakke bagud.

Dette må ses på baggrund af, at udgiften pr. ton/km forventes at ville blive henimod 20 pct. lavere for jetmaskinerne end for propelmaskinerne.

Tvunget af disse omstændigheder afgav også det skandinaviske luftfartskonsortium SAS i 1956 bestilling på 7 jetmaskiner af type DC-8 til indsættelse i trafikken i 1960. Disse maskiner agtes i første række indsat på ruten til New York og på polarruterne til Los Angeles og Tokio, hvor maskinernes store rækkevidde, hastighed og lasteevne bedst kan udnyttes. En DC-8 vil med fuld last kunne flyve strækningen København-New York uden mellemlandning med en marchhastighed af omkring 900 km i timen, d. v. s. en rejsetid på ca. 8 timer. DC-8 maskinerne kan på turistklasse befordre indtil 134 passagerer.

Forud for SASs bestilling af jetmaskiner var gået indgående undersøgelser og overvejelser med hensyn til den fremtidige udvikling inden for lufttrafikken, og bestillingen baseredes på, at den hidtidige stigning i lufttrafikken efter alt foreliggende måtte skønnes at ville fortsætte og dermed give den økonomiske baggrund for de store investeringer, som selskabet måtte foretage.

Udviklingen inden for lufttrafikken har fra 1946 til dato fulgt en stadig stigende kurve, svarende til ca. 16 pct. stigning om året. Også i de nærmest kommende år skønnes verdenslufttrafikken at ville stige med ca. 16 pct. om året. For ikke at overvurdere fremtidsudsigterne har SAS i beregningerne over den fremtidige lufttrafiks størrelse dog kun regnet med en stigning på ca. 13 pct. om året. På dette grundlag er man nået til det i bemærkningerne til lovforslaget nævnte antal passagerer i Københavns lufthavn i 1960 på ca. 1 mill. og i 1965 på ca. 1,5 mill. For fem års perioden 1965—70 har man forsigtigvis kun regnet med en trafikstigning på 8 pct. om året og når herved til et passagerantal i 1970 på ca. 2 mill.

At luftfartsselskaberne verden over regner med en stadig stigning i lufttrafikken, fremgår af, at der i årene 1955—56 er afgivet bestilling på i alt 340 jetmaskiner til en samlet værdi af ca. 12 milliarder kr. og

med en transportkapacitet, der — suppleret med et betydeligt antal nye, moderne propeldrevne maskiner — vil betyde mere end en fordobling i forhold til i dag.

Prognoserne over lufttrafikkens fortsatte udvikling tyder imidlertid på en trafikstigning, som er endnu større end den ved disse materielanskaffelser indvundne kapacitetsforøgelse.

Indsættelsen af jetmaskiner i den civile lufttrafik stillede luftfartsmyndighederne i alle lande over for omfattende tekniske og finansielle problemer. Såfremt landene skulle gøre sig håb om at følge med i udviklingen, måtte de i løbet af 3-4 år bringe deres lufthavne i en sådan stand, at de kan modtage jetmaskinerne. Der var her tale om et enten — eller. Enten måtte luftfartsmyndighederne tage beslutningen om at forbedre overgangen til jettrafik gennem udbygning af anlæggene, eller også måtte de se i øjnene, at deres havne i løbet af nogle år ville reduceres til havne af sekundær betydning, idet den interkontinentale trafik i givet fald ville søge andre steder hen.

Disse forhold har også ligget til grund for de danske luftfartsmyndigheders overvejelser og deres beslutning om at gå ind for, at der investeres de store beløb, der her er tale om, og man har herved lagt afgørende vægt på, at Københavns lufthavn med sin gode beliggenhed har alle muligheder for at blive et centrum for lufttrafikken mellem vest og øst. Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, skønnes udgifterne til den nødvendige tekniske udbygning i Københavns lufthavn at ville beløbe sig til 76,2 mill. kr. over en 3-årig periode.

Udbygningen af lufthavnen muliggør, at de fremmede luftfartsselskaber kan beflyve havnen med jetmaskiner, hvad enten det er som endepunkt for ruter til København eller som mellemlandingsstation.

Særlig betydning har udbygningen selv sagt for SAS, da den gør det muligt for selskabet at indsætte de indkøbte jetmaskiner i trafikken med Københavns lufthavn som udgangspunkt. I Norge er der endnu ikke truffet bestemmelse om udbygning af Fornebulufthavnen ved Oslo til modtagelse af jettrafik, og det er uvist, om det overhovedet vil være muligt. De svenske luftfartsmyndigheder har først for ganske nylig afgivet