

[Ministeren for offentlige arbejder.]

størrelse og kapacitet. Af dette beløb har staten ydet ca. 86 mill. kr., medens det resterende beløb er ydet af Københavns og Frederiksberg kommuner.

På grundlag af beregningerne over den fremtidige økonomi skønner man, at der allerede i 1961-62 skulle være så godt som fuld dækning for afskrivningerne og i 1971-72 tillige dækning for ca. 78 pct. af forrentningsbeløbet.

Ved disse beregninger er forudsat et uændret takstniveau. Fra luftfartsmyndighedernes side bestræber man sig på til enhver tid at fastsætte taksterne således, at der opnås rimelig dækning for de faciliteter, der ydes. Man er dog her, især hvad angår landings- og belyningsafgifter, ikke helt frit stillet, idet man dels til en vis grad — på grund af det skandinaviske luftfarts-samarbejde — må afpasse taksterne efter takstniveauet i Norge og Sverige, dels af konkurrencemæssige grunde må afpasse dem efter de takster, der beregnes i lufthavne uden for Skandinavien.

Når den tekniske udbygning er tilendebragt, vil man imidlertid tage spørgsmålet om eventuel forhøjelse af taksterne op til overvejelse for derved om muligt at forbedre havnens økonomi.

I bemærkningerne til § 2 er det omtalt, at man efter opførelsen af den ny ekspeditionsbygning har til hensigt at tage entré for adgang til særlige tilskuerpladser. Der vil herigennem være mulighed for at tilføre lufthavnen en ny indtægt af ikke ubetydelig størrelse. Jeg kan således oplyse, at man i Sverige i dag opkræver 25 øre i entré for adgang til visse tilskuerpladser på Bromma lufthavn, og at denne betaling indbringer ca. 80 000 svenske kroner om året.

Der er ingen tvivl om, at den udbyggede lufthavn vil blive et meget søgt udflygtssted, og at der vil blive et stort salg i havnens forretninger, først og fremmest i restaurationslokalerne, som derfor også er projekteret med henblik på et stort antal besøgende.

Det er mange penge, der fra statens side skal investeres for at få en lufthavn, der opfylder de krav, som fremtidens lufttrafik stiller, men man må herved være opmærksom på, at udgifterne ikke kan betegnes som uforholdsmæssige, når man

tager de beløb i betragtning, som af luftfartsselskaberne investeres i jetmateriel. En enkelt jetmaskine koster således med reservedele 57,5 mill. kr.

Det er ikke blot Danmark, der står over for valget, om det vil investere de beløb, der kræves for at møde jetalderen i lufttrafikken. Mange andre lande står over for det samme valg. Men Danmark slipper, takket være lufthavnens gode beliggenhed og egnethed, langt billigere end størsteparten af disse. Jeg kan således nævne, at lufthavnen i Zürich er projekteret udvidet for en udgift svarende til ca. 285 mill. kr. Herudover er der projekteret udbygning af lufthavnen i Genève. Til udvidelse af lufthavnen ved Amsterdam er der af de hollandske myndigheder bevilget et beløb svarende til 325 mill. kr.

I Italien bygger man en helt ny lufthavn. I Sverige, og muligvis også i Norge, må man bygge helt nye lufthavne, hvis man vil være i stand til at modtage jettrafikken, og udgifterne hertil vil langt overstige de investeringer, der er nødvendige for udbygningen af Københavns lufthavn.

Jeg tror, at man må indstille sig på, at der i løbet af nogle år vil blive tale om massetransport inden for luftfarten til nedsatte billetpriser, og at jetmaskinernes indsættelse i trafikken er optakten hertil.

Tendensen går allerede i dag i denne retning. De selskaber, der er tilsluttet den internationale organisation af luftfartsselskaber, IATA, har således fra 1. oktober 1956 indført en specialrabat på Nordatlanten for returbilletter med 15 dages gyldighed, og fra 1. april 1958 indføres på Nordatlanten en ny 3. klasse med endnu lavere priser.

Allerede herved vil nye grupper af pasagerer benytte luftvejen.

Jeg vil gerne til slut nævne, at staten er indehaver af halvdelen af aktiekapitalen i DDL, som er den danske parthaver i SAS. Bestemmelserne herom og om Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfarts-samarbejde findes i lov nr. 493 af 20. december 1950.

Til grund for denne lov lå en aftale mellem de nationale norske, svenske og danske luftfartsselskaber om dannelse af et konsortium under betegnelsen Scandinavian Airlines System, der havde til formål for