

[Jensen-Broby.]

til konkurrenternes, hvad hastighed angår. Hertil kommer, at driftsomkostningerne for jetmaskiner er betydeligt lavere, end de er for de propeldrevne maskiner, og der kan således senere blive tale om en prisnedgang. Vi var derfor ganske simpelt nødt til at følge med; stillingen var givet.

Denne udvikling inden for verdenslufttrafikken har jo stillet alle luftfartsmyndigheder over for store problemer med hensyn til de faste anlæg i lufthavnene, og hvis Københavns lufthavn skal bevare sin stilling som en af Europas førende lufthavne, må den udbygges til start og landing for jetmaskiner. Københavns lufthavn er den femtestørste lufthavn i Europa; den er knudepunkt for SASs lufttrafik og også for fremmede luftfartsselskabers trafik på Skandinavien. Vi står over for et enten-eller: udbygges Københavns lufthavn ikke, vil den reduceres til en sekundær lufthavn og afskæres fra direkte trafikering ad de internationale hovedruter.

På denne baggrund må man se det forslag, der er udarbejdet, og man kan også se det på baggrund af den mægtige stigning i antallet af passagerer og gods. I 1956 regnede man med 800 000 passagerer, og det vil sige, at vi sandsynligvis i 1958 er oppe på 1 million passagerer.

Udbygningen af lufthavnen til modtagelse af jetmaskiner kræver i første række en forstærkning og en forlængelse af de nuværende startbaner, da disse store maskiner med fuld last vejer 135 t, og da det kræves, at startbanernes længde er mindst 3 000 m. Den længste startbane på Kastrup flyveplads er nu 2 300 m. Det bliver derfor nødvendigt at forlænge banerne, og det bliver sikkert også nødvendigt at lade et par af banerne gå 500-600 m ud i Øresund, hvad der vel ikke skulle volde så store vanskeligheder, da der på dette sted er fladvand. Man regner altså med at skulle have to baner på henholdsvis 3 300 m og 3 100 m samt en mindre bane på 1 800 m. Men imellem banerne skal der være rullebaner.

For at kunne udnytte banenettet er det nødvendigt, at maskinerne efter landingen hurtigt forlader landingsbanen og ved start så sent som muligt kører ind på startbanen. Hvis man ser på de udgifter, der er anført

i lovforslaget til forlængelse af startbanerne og til de to nye rullebaner, når man op på 46 mill. kr.; dertil kommer udbygningen af sikringstjenesten og af hangarerne, værkstedsudvidelserne og udvidelsen af kraftcentralen og de forskellige supplerende anlæg, så forslaget, hvad disse investeringer angår, nu er oppe på 76,2 mill. kr.

Imidlertid har den gamle hovedbygning fra 1939 heller ikke kunnet tilfredsstille den store stigning i lufttrafikken, så et nyt bygningskompleks vil være nødvendigt. Det skal placeres på flyvepladsens nordside mellem den nuværende Lufthavnsvej og Amagerbanen og bliver ikke billigt; det er projekteret til 72 mill. kr. Der skal anlægges tilkørselsveje fra den nye lufthavnsvej og parkeringspladser. Dertil kommer forpladsen med plads til 24 flyvemaskiner — senere kan der yderligere skaffes plads til 8 — og der skal belysning til o. s. v. Herved kommer der 18,8 mill. kr. til, og vi når op imod de 167 mill. kr., som lovforslaget lyder på.

Den højtærede minister har i sit lovforslag givet udtryk for, at dette beløb skal fordeles på årene fra 1957-58 til 1962-63; jeg skal ikke nævne de forskellige summer, hvorved man vil fordele det, men det kommer da ikke på én gang, så investeringen er ikke så voldsom, som den kunne se ud til; da den fordeles over en årrække.

Jeg vil gerne pege på, at lufthavnen sidste år har givet et driftsoverskud på 4,2 mill. kr., og det svarer nogenlunde til afskrivning og forrentning af det beløb, der er investeret i den. Jeg vil også pege på, at der er mulighed for en forrentning, og at man allerede i 1961-62 regner med et overskud på 6 mill. kr. til dækning af afskrivning og forrentning, og at man derefter regner med et stigende overskud, som allerede i 1971-72 skulle have nået det beløb, der skal bruges til afskrivning og forrentning. Herefter skulle der, forudsat at der ikke kommer nye ting til — hvad man kunne tænke sig kunne ske — så man skal koste nye summer, være mulighed for et direkte overskud.

Jeg vil også gerne pege på, at vi sidste år har haft et valutaoverskud af lufthavnen, navnlig ved at SAS har kunnet benytte den. Af dette valutaoverskud får Danmark 2/7, Norge får 2/7 og Sverige 3/7. De 2/7 an-