

[Støhr Johansen.]

alle eksperter side foreslår en udvidelse af lufthavnene; der må endda bygges en helt ny til at tage disse maskiner. Det drejer sig her om udgifter, der ligger på 180 mill. svenske kr., altså væsentlig over det, der er tale om her.

Derfor er det alene af de grunde, jeg her har nævnt: jetmaskinerne og de startmuligheder, de skal have, nødvendigt, at man får udbygget de lange startbaner, da man ellers ikke vil kunne sætte disse maskiner ind i trafikken. Det er selvfølgelig rigtigt, som det ærede medlem hr. Jensen-Broby fremhævede, at hele denne udvikling har overrasket selv luftfartens mænd. Man havde ikke ventet, at man allerede i 1960 ville indføre jetmaskiner i passagertrafikken. Man kendte jetmaskiner til militærflyvning, men havde ikke ment, den tekniske udvikling ville gå så hurtigt, at man allerede i 1960, måske før, skulle sætte disse maskiner ind. For SASs vedkommende regner man med syv DC-8 maskiner til indsættelse i trafikken i 1960, og vi ved endvidere, at der allerede i øjeblikket er mellem 300 og 400 maskiner i alt i ordre til passagerfart. Det er derfor givet, at det er nødvendigt at have disse startbaner til 1960. Men naturligvis, den tekniske udvikling har, som jeg sagde, overrasket selv luftfartens teknikere og har ligeledes overrasket de store luftfartselskaber, der må investere meget store beløb. Man ved, at hver enkelt af de store jetmaskiner koster med reservedele omkring 60 mill. kr. stykket. Det er da naturligt, at dette spørgsmål kan rejses, om ikke den tekniske udvikling er inde i en så kolossal opadgående ekspansionslinje, at det vil betyde, at man måske allerede meget hurtigt vil finde frem til jetmaskiner af den kapacitet, der her er tale om, som vil være i stand til at starte på kortere startbaner. For det er ganske klart, at det er en umådelig udgift for alle luftfartsnationer at skulle udbygge deres lufthavne til disse jetmaskiner.

Dette spørgsmål kan med rette rejses, og jeg kan i så henseende henvise til en meget grundig undersøgelse, som er foretaget i Sverige. I Sverige har man haft nedsat en komité af sagkyndige, som under 9. januar i år til den svenske rigsdag

har afgivet en betænkning om udvidelse af de svenske flyvepladser og bygning af en flyveplads, der kan tage disse maskiner. I denne betænkning er man netop inde på dette problem, og med den højtærede formands tilladelse vil jeg gerne have lov til at citere et lille udsnit af denne betænkning, som jeg anser for at være meget vigtig, netop fordi den besvarer dette spørgsmål. I denne betænkning står der:

„På længre sikt kan flygplantyper med ekstremt korta start- och landningssträckor tänkas komma i trafik. Utvecklingsarbetet för sådana flygplantyper synes för närvarande bygga på — förutom rotorprincipen — direkt reaktionslyft, innebärande att start och landning sker vertikalt, samt reaktionslyftförstärkning genom strålklafl (flaps).

Såväl luftfartsstyrelsen som särskilt tillfrågade experter har framhållit, att utvecklingen mot flygplantyper med reducerade start- och landningssträckor icke minskar nödvändigheten av att anlägga de startbanor om ca. 3 000 m, som erfordras för de nu aktuella reaflygplanen och deras efterföljare av liknande typ. Dessa anses komma att nytillverkas fram till omkring år 1970 och vare i tjänst till åtminstone in på 90-talet. Behovet av banlängder på omkring 3 000 m kommer att kvarstå så länge sådana flygplan används.

Atomkraft förudses komma att utnyttjas vid konstruktion av transportflygplan inom 20 år. Med hänsyn till den höga motorvikt, som kan förutses för atomflygplan, kommer det att vara omöjligt att bygga små sådana flygplan, och de kommer att behöva långa rullbanor.

Storflygplatsberedningen har påpekat, hur vanskeligt det är att i dagens läge förutsäga vilka banlängder, som kommer att fordras i framtiden. Beredningen har för sin del ansett, att en sådan prognos knappast kan göras på grundval av enbart tekniska bedömningar, utan härför erfordras även trafikekonomiske utredningar. ... När de stora flygplatserna runt om i världen en gang byggts ut med långa rullbanor för sådana readrivna långdistansplan, som synes bli de dominerande på 1960-talet, kan ansträngning-