

(1.05.01)

automatiseret landing under alle forekommende vejrforhold tilstræbes landing under forhold, der med hensyn til minima for sigtbarhed og skyhøjde andrager ca. halvdelen af det hidtil mulige. De forbedringer i landingshjælpemidlerne m. v., som betinger denne udvikling, nødvendiggør for Københavns lufthavns vedkommende udskiftning af de til landingsbane 22 anlagte instrumentlandingsanlæg (ILS) med nye og tidssvarende (ICAO, kategori II ILS). Samtidig må landingsbanens lysanlæg ændres, bl. a. ved installation af centerlinjelys. I alt omfatter de i forbindelse med den forestående tekniske udvikling nødvendige foranstaltninger følgende:

a) Etablering af centerlinje- samt touch-down-zonelys . . . . .	1.200.000
b) Sikring mod strømsvigt . . . . .	500.000
c) Etablering af kategori II ILS (instrumentlandingsanlæg, et radioanlæg, der udsender de til overholdelse af den korrekte indflyvningsprofil fornødne ledestråler) . . . . .	1.600.000

ad 9. Etablering af yderligere standpladser. Den eksisterende forplads i Københavns lufthavn har 2 fingre med tilsammen 24 standpladser, hvilket er mindre end behovet, som i 1965 er 28. Standpladsmangelen er hidtil søgt modvirket ved anvendelse af 3 nødstandpladser etableret på rullevejssystemet uden for standpladserne. Nødstandpladserne muliggør en besværlig ekspedition af passagerer og bagage, hvorimod selve flyet først kan ekspederes, når en af de normale til det pågældende flys størrelse egnet og med de til flyekspeditionen nødvendige tekniske installationer og udstyr forsynede standpladser bliver ledig. Generne herved forøges yderligere derved, at nødpladserne blokerer til- og frakørselsvejene til et antal af de normale standpladser. Standpladsmangelen forårsager store ekspeditionsforsinkelser og skaber problemer af en langt mere graverende karakter end tilsvarende fænomener normalt forårsager på andre internationale storlufthavne på grund af SAS' rutestruktur og trafikplan, der helt igennem er opbygget på Københavns lufthavns anvendelse som transithavn; herved bliver ekspeditionsforsinkelser overordentlig mærkbare, idet afgående fly, der i stor udstrækning afventer passagerer fra ankommende fly, som følge heraf ikke kan evakuere standpladserne til fordel for de ankommende, hvorved en kædereaktion forårsages. Der er således ikke, som i tilfælde af normal kødannelse, altid mulighed for en organiseret afvikling af trafikken med beregnelige forsinkelser. Behovet for en udvidelse af antallet af store standpladser, hvoraf der i 1965 er 8, anskueliggøres af SAS' DC-8-anskaffelsesprogram. I 1965 råder SAS over 7 styk DC-8, hvilket tal i 1968 vil være steget til 19, og i 1972 til 26.

De forudsete operationstal og det deraf forårsagede standpladsbehov i perioden 1968-72 er som følger:

	1968	1970	1972
Antal operationer pr. travl time (rute+charter)	39	43	47
Standpladsbehov i alt . . . . .	31	35	38
Heraf store . . . . .	15	19	22
Behov for nye pladser . . . . .	7	11	14

Heraf ses, at det øgede behov alene omfatter store standpladser. For at afhjælpe den eksisterende mangel på store standpladser, vil det som en nødforanstaltning være nødvendigt at foretage en udvidelse af den østlige del af forpladsen med ca. 4.200 m<sup>2</sup> bæredygtig beton, som vil skabe plads for ind- og udkørsel med DC-8-fly til og fra de eksisterende 5 østlige standpladser ved finger B og dermed muliggøre anvendelse af disse standpladser for DC-8-fly og øvrige store luftfartøjer, for disses vedkommende dog kun ved bugsering i forbindelse med udkørsel. Udgiften hertil anslås til 350.000 kr. Da det eksisterende finger- og standpladssystem er en afsluttet enhed, inden for hvilken der ikke kan tilvejebringes flere standpladser,