

ekspeditionsforholdene i den nye terminalbygning vil blive dimensioneret efter de fly med op til 120 sæder, der fortsat anvendes på flere indenrigsruter. Den bestående terminalbygning vil herefter kunne forbeholdes til ekspedition af passagerer på de mindre indenrigsfly og anvendes under forhold, der må vurderes som servicemæssigt tilfredsstillende.

Den planlagte 1. etape af ny indenrigsterminal er beliggende inden for den ved udbygningsloven fastlagte byggezone med en sådan udformning, at den til sin tid, når trafikudviklingen nødvendiggør en fuldt udbygget indenrigsterminal, vil kunne indgå som en integrerede bestanddel af denne. Anlæggets nærmere placering fremgår af vedlagte skitse over fremtidige anlæg på lufthavnen.

Anlægget vil kræve en mindre afkortning af bane 12-30 for at sikre den nødvendige hindringsfrihed i forbindelse med tværbanebenyttelsen.

Projekteringsarbejdet, hvortil bevilling er givet på finansloven for indeværende år, er ikke så vidt fremskredet, at detaljerede planer for udformningen af bygningskomplekset med tilhørende standpladser foreligger. Der vil blive tale om et bebygget areal på ca. 3.000 m<sup>2</sup>, formentlig med en første etage på i hvert fald en del af bygningen til restaurant, kontorer m.v. Bygningen agtes forbundet med den eksisterende indenrigsterminal ved hjælp af en korridor, og der vil også blive adgang til bygningen fra vejsiden nord for terminalen. Det er forudsat, at de nye anlæg skal være færdiggjort til ibrugtagning senest ultimo 1986.

Den 1. etape af ny indenrigsterminal anslås at ville koste ca. 41,5 mill. kr. (prisniveau januar 1984), hvortil kommer en udgift på ca. 24,5 mill. kr. til anlæg af standpladser til de fly, der skal eksploderes ved bygningen. Udgifterne i forbindelse med føromtalt tværbaneafkortning er anslået til ca. 6,7 mill. kr., og de samlede udgifter – ca. 72,7 mill. kr. – er optaget på forslag til finanslov for 1985 under kontiene § 2.04.20.70.01.4, 9 og 12.

De overordnede retningslinier for lufthavnens udbygning er fastlagt i føromtalt lov af 16. juni 1980 og i bemærkningerne til denne lov, og disponeringen af de enkelte delområder i lufthavnen til nærmere specificerede funktioner er fastlagt i loven.

Uanset at der på baggrund af de dagældende prognoser i bemærkningerne er angivet tidsmæssige intervaller for gennemførelsen af udbygningsforanstaltningerne frem til år 2000, har det ved lovens vedtagelse været en klar og udtalt forudsætning, at den forventede trafikudvikling stedse skulle være styrende for udbygningstakten.

Dette hovedsynspunkt har også ligget til grund for den af anlægsudvalget for Københavns lufthavn udarbejdede plan for lufthavnens udbygning. Udbygningsplanens væsentligste formål har været nærmere at dimensionere de enkelte bygninger og anlæg inden for de i udbygningsloven indeholdte arealmæssige og økonomiske rammer samt at fastlægge tidsplaner for udbygningens gennemførelse.

På baggrund af trafikafmatningen i årene umiddelbart efter lovens vedtagelse og de økonomiske fremtidsudsigter gennemførtes i sammenhæng med udbygningsplanen en revurdering af prognoserne indtil år 1990. I udbygningsplanen er de enkelte anlægs udførelse på grundlag heraf tilrettelagt således, at kravet om den forudsatte fleksible tilpasning af udbygningen til trafikudviklingen løbende kan tilgodeses.

Udviklingen siden udbygningslovens vedtagelse har ikke ændret ved planerne for lufthavnens endelige udbygning, men den forudsatte løbende tilpasning af udbygningsforanstaltningerne til trafikudviklingen har bevirket væsentlige tidsmæssige forskydninger med hensyn til gennemførelsen af nogle nyanlæg.

I forhold til den tidsfølge, som fremgår af udbygningsloven, er det her markant, at en række store og omkostningskrævende forberedelsesarbejder, som ansås for nødvendige for hurtigt at skabe mulighed for omfattende kapacitetsudvidelser i lufthavnens terminalkomplekser, nu har kunnet udskydes.

Den føromtalt udvikling med hensyn til realisationen af projektet »ny indenrigsterminal« er et eksempel på dette forhold, som i øvrigt også har gjort sig gældende med hensyn til de nyanlæg, som i henhold til udbygningsloven forudsættes etableret og bekostet af de store luftfartsselskaber såsom hangaranlæg, ny luftgodsstation og nyt flyvekøkken.