

Begge de her nævnte forhold udelukker anvendelse af det stærkt areal- og omkostningskrævende byggeprincip, der er anvendt i de nævnte franske lufthavne. Specielt er de arealmæssige begrænsninger for udbygningen af Københavns lufthavn, som det fremgår af udbygningslovens bemærkninger, så kritiske, at det bl.a. af denne grund har været nødvendigt at skabe hjemmel for en omlægning af bane 12-30 for derved at tilvejebringe yderligere areal i lufthavnens nordområde til opførelse af en ny indenrigsterminal og tillige en ny fuldt udbygget finger A.

I planlægningen af den således forudsatte lufthavnsudbygning lægges der imidlertid afgørende vægt på, at der i forbindelse med opførelsen af nye terminal- og fingeranlæg i videst muligt omfang sker en minimering af gangafstandene for passagererne ved etablering af rullefortove eller andre transportsystemer. Dette vil således blive tilfældet allerede i forbindelse med 1. etape af den planlagte ny finger A og til sin tid tillige for en finger D.

I tillæg hertil kan det oplyses, at SAS ved sin planlægning af flyopstilling på standpladserne tilstræber, at omstigende passagerer (transferpassagerer) i Københavns lufthavn får den kortest mulige gangafstand til fly, de skal fortsætte rejsen med.

Der vedlægges 40 eksemplarer af denne skrivelse med bilag.

ARNE MELCHIOR

Til finansudvalget