

**Bilag 1**

## MINISTERIET FOR OFFENTLIGE ARBEJDER

Den 26. september 1984

Herved fremsender jeg svar på udvalgets brev af 18. september 1984 (bilag nr. 16.79) vedrørende forslag til finanslov for finansåret 1985.

*Spørgsmål:*

»Der ønskes en fyldestgørende redegørelse for planerne for den nye indenrigsterminal. Der udbedes tillige en kortfattet redegørelse for udbygningen af lufthavnen, der belyser de oprindelige planer, de skete ændringer heri og de påtænkte fremtidige arbejder – for de sidstes vedkommende suppleret med skitsemateriale.

Hvad er baggrunden for, at man ved udbygningen af Københavns lufthavn ikke har valgt det byggeprincip, som har ligget til grund ved opførelsen af Charles de Gaulle lufthavnene (1 og 2), hvor man har undgået de »lange fingre«?

*Svar:*

I lov nr. 271 af 16. juni 1980 om udbygning af Københavns lufthavn, Kastrup, er det forudsat, at der til erstatning for den nuværende indenrigsterminal opføres en ny terminal med tilhørende standpladser i lufthavnens nordområde. Anlægget forudsætter, at lufthavnens tværbane (bane 12–30) forinden er omlagt ved en forskydning og drejning af banen samt at det nuværende brændstofanlæg i området, der forsyner flyene, nedlægges og genopføres i lufthavnens hangarafsnit på et dér tilvejebragt opfyldningsareal.

Ved anlægslovens vedtagelse i 1980 ansås en hurtig etablering af den nye indenrigsterminal nødvendig for at opnå servicemæssigt tilfredsstillende ekspeditionsforhold i indenrigstrafikken. På baggrund af den i dag forventede udvikling i indenrigstrafikken og tilrettelæggelsen af denne med udstrakt anvendelse af mindre fly er det imidlertid fundet, at der indtil videre ikke er noget kapacitetsmæssigt behov for at erstatte det nuværende indenrigsanlæg med et helt nyt terminalkompleks.

Det har derfor været vurderet, hvorledes behovet på kortere sigt for forbedrede indenrigsfaciliteter vil kunne tilgodeses, uden at det på nuværende tidspunkt er nødvendigt at gennemføre de meget bekostelige omlægninger af banesystem og af brændstofforsyningsanlæg.

Resultatet af denne vurdering er blevet, at anlæg af en del af den planlagte nye indenrigsterminal, forbundet med og foreløbig anvendt sammen med den nuværende terminal, i et antal år fremover vil kunne tilgodeses behovet for en forbedring af ekspeditionsforholdene i indenrigsflvningen. I tilslutning til nyanlægget vil der blive etableret standpladser, og 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.