

## Bilag til bet. o.f.t. finanslov for 1987

rede fjernstandpladser skal foregå. En række tekniske anlæg af vital betydning for trafikafviklingen er endvidere blevet moderniseret og udbygget.

Påtænkte fremtidige udbygningsarbejder er for de kommende 4 år i det væsentlige koncentreret om følgende projekter:

*A. Bygninger:*

- Opførelse af 1. etape af en ny indenrigsterminal.
- Ombygning af finger B's vestside.
- Opførelse af 1. etape af en ny finger A, forbundet med udenrigsterminalen ved en tværfinger.
- Opførelse af en kontorbygning vest for lufthavnens afgangshal til udlejning til luftfartsselskaber m.m.
- En udvidelse af lufthavnens transitområde.
- Opførelse af en ny brandstation.

*B. Standpladser, tjenesteveje, parkeringsområder m.v.*

- Ændring (afkorting) af bane 12-30.
- Anlæg af en indenrigsforplads og standpladser for den nye indenrigsterminals 1. etape.
- Etablering af standpladser ved ombygget finger B-Vest.
- Etablering af standpladser ved 1. etape af en ny finger A.
- Etablering af yderligere et antal fjernbetjente standpladser i det nordøstlige område, hvor hangarerne er beliggende.

De pågældende nyanlæg, der alle vil blive etableret under iagttagelse af udbygningslovens retningslinjer for placering og udformning, er vist på den tidligere omtalte skitse over fremtidige anlæg på lufthavnen. De pågældende arbejder er beløbsmæssigt indarbejdet i forslag til finanslov for finansåret 1985, enten med selvstændig kontering eller under den post i finanslovsforslaget anmærkninger II til konto 2.04.20.70.01, der er betegnet »Arbejder under planlægning«.

I løbet af 1987-88 forudsættes indledt projektering af bl.a. en udvidelse af lufthavnens ankomstråde og af busterminalen samt af en yderligere terminalbygning til udenrigstrafik, alt under forudsætning af, at trafikudviklingen giver det fornødne grundlag herfor.

I henhold til den langsigtede plan for udbygningen forventes de i udbygningsloven forudsatte yderligere trafik anlæg, omfattende bl.a. opførelse af den ny udenrigsterminal samt en ny finger D, etableret i første halvdel af 1990'erne, hvor fuldt udbygget indenrigsterminal og finger A også skal stå klar. Til det tidspunkt skal den i loven forudsatte tværbaneomlægning og øvrige arbejder med tilpasning af arealudnyttelsen i lufthavnen være gennemført.

Med hensyn til den af udvalget afslutningsvis foretagne sammenligning med Charles de Gaulle lufthavnene, skal der henvises til, at det ved vedtagelsen af udbygningsloven er tillagt afgørende vægt, at udbygningen i udstrakt grad kunne foregå ved udvidelse af de bestående lufthavnsanlæg stort set inden for de eksisterende geografiske rammer og med bibeholdelse af det eksisterende hovedbanesystem på lufthavnen. Den i loven fastlagte økonomiske ramme for den endelige lufthavnsudbygning er således også fastsat ud fra den anlægsøkonomiske forudsætning, at der i videst mulige omfang skal sikres fortsat anvendelse af de eksisterende bygningsanlæg, først og fremmest terminalkomplekset i lufthavnens nordafsnit.

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 mulige omfang sker en minimering af gangafstandene for passagererne ved etablering