

blive plads til alle aktiviteter indenfor lufthavnens nordafsnit.

B. SAS P 2000–Kastrup alternativet.

Vores gennemgang af Kastrup-udbygningsplanen, således som den i lovforslaget er forelagt folketinget, viser, at den hovedsageligt er baseret på den udbygningsplan, der er fremlagt i SAS P 2000–Kastrup rapporten. Denne rapport, der er udarbejdet af SAS' planlægningsgruppe sidste år, bygger på den antagelse, at prognosetallene i LU-75 rapporten er for lave, og at man for at få tilstrækkelig plads til deres supplerende udenrigsterminalanlæg må forlægge startbane 12-30 samtidig med, at SAS køkkenet, fragtstationen og brændstoflagrene må flyttes. Det forudsættes, at charteraktiviteterne placeres udenfor nordafsnittet.

Kort sagt går dette alternativ ud på en faseopdelt udvidelse af udenrigsterminalen mod øst og vest samt en ny finger D. Desuden skal der opføres en ny indenrigsterminal vest for udenrigsterminalområdet.

SAS hangararealet forudsættes udvidet indenfor nordafsnittet, og flyvekøkkenet flyttes til vestafsnittet med et udvidelsesareal i østafsnittet. Fragt- og charteraktivitet flyttes til østafsnittet.

C. Andre muligheder.

1. Diskussion.

Vi er nu nået frem til at behandle andre mulige alternativer til rådighed for udbygningen af Kastrup Lufthavn. Det kan næppe undre, at vi er bekymrede over de ekstremt høje omkostninger, der er forbundet med en forlægning og genetablering af startbane 12-30. Det er vor opfattelse, at der for de faciliteter, der er nødvendige i år 2000 kan findes passende placeringer indenfor lufthavnens område uden forlægning og genetablering af startbane 12-30.

Til støtte herfor fremlægges til sammenligning 2 alternative skitser, der er nærmere beskrevet i de følgende afsnit og vist på kortbilag 5 og 6.

Ved udarbejdelsen af disse skitser er benyttet de grundlæggende regler for lufthavnsplanlægning, der er udgivet af ICAO (International Civil Aviation Organization,

annex 14 og planlægningsdokumenter), Airport Terminal Reference Manual, udgivet af International Air Transport Association, og publikationer fra United States Federal Aviation Administration.

Pladskrav for terminalfingre, standpladser, forpladsområder, rullebaners friholdelse, hangarer, vedligeholdelses- og reparationsfaciliteter etc. er baseret på disse kriterier og på beregnede pladsbehov med udgangspunkt i tegningsmaterialet i SAS P 2000–Kastrup rapporten.

2. Alternativt forslag I (se bilag 5).

Dette alternativ er baseret på ideen om at samle al passager- og fragtaktivitet og ekspedition inden for nordafsnittet for at sikre den bedste service for offentligheden.

Følgende enkeltforanstaltninger er nødvendige for at gennemføre dette forslag:

a. Flytte brændstoflageret fra dets nuværende plads syd for indenrigsterminalen til en plads vest for den nuværende indenrigsterminal.

b. Udvide og flytte indenrigsterminalen mod øst således, at den ligger umiddelbart op ad og er forbundet med den tilstødende udenrigsterminal.

c. Udvide udenrigsterminalen ved tilbygning mod øst i overensstemmelse med de pladskrav, der er specificeret i P 2000–Kastrup rapporten. Plads til charterekspedition kan tilvejebringes i den udvidede terminal.

d. Flytte flyvekøkkenet fra dets nuværende plads øst for udenrigsterminalen til lufthavnens vestafsnit.

e. Flytte luftfragtstationen til en placering nord og øst for dens nuværende plads til et areal, der nu er optaget af SAS hangar-komplekset, idet der samtidig udvides ved opfyldning i Øresund mod nordøst.

f. Flytte brandstationen fra sin nuværende placering i nærheden af luftfragtstationen til østområdet.

g. Flytte og genopføre SAS vedligeholdelses- og værkstedskompleks i østområdet.

h. Sydområdet forudsættes anvendt til flyvedligeholdelse og reparation for andre end SAS.

3. Alternativt forslag II (se bilag 6).