

Bilagshæfte til bet. o. lovf. vedr. Københavns lufthavn, Kastrup

Dette alternativ tager udgangspunkt i at bibeholde SAS' væsentligste aktiviteter (udenrigstrafikken og hangarkomplekset) i nordområdet. Den anden væsentlige aktivitet (indenrigsterminalen) foreslås flyttet væk fra nordområdet for at mindske de miljømæssige gener, skabe tilgængelighed til banesystemet og skabe plads til den udvidede udenrigsterminal og SAS hangarkomplekset. Der kræves følgende tiltag for at gennemføre dette forslag:

a) Flytning af brændstoflageret fra dets nuværende placering til et areal vest for den nuværende indenrigsterminal.

b) Bygning af en ny og større indenrigsterminal i lufthavnens vestområde.

c) Bibeholdelse af den nuværende udenrigshal i nordområdet. Udvidelse af denne terminal mod øst og vest, idet charterfunktionerne og udenrigsrute-fly-funktionerne lægges sammen. Den østvendte udvidelse må forventes at fortrænge flykøkkenet, luftfragtstationen, brandstationen og de 2 vestligste SAS hangarer.

d) SAS hangarkomplekset vil kunne forblive på sin nuværende beliggenhed og udvides i nordøstområdet på det areal der bliver til rådighed ved opfyldning (10 ha) samtidig med etablering af en ny adgangsvej ved den nordøstlige ende af bane 04 R. De to hangarer der fortrænges af terminaludvidelsen kan genopføres i det nyligt opfyldte område.

e) Flytning og genopførelse af flyvekøkkenet i østområdet.

f) Flytning og genopførelse af luftfragtstationen i østområdet. Bygning af et luftfragtanlæg tæt på udenrigsterminalen med henblik på håndtering af den fragtkategori der transporteres af passagerfly. Dette anlæg bør være så rummeligt at det både kan indeholde det nødvendige transportudstyr og samtidig yde beskyttelse af gods mod vejrliget.

g) Flytning og genopførelse af brandstationen i østområdet.

h) Sydområdet forbeholdes til flyværksteder for andre end SAS.

4. Fordele og ulemper vedrørende alternativt forslag I

a) Fordele

1) Dette forslag udelukker behov for at etablere en ny tværbane. Tilstrækkeligt areal

kan tilvejebringes med henblik på den påkrævede udbygning uden at bekoste en ny tværbane.

2) Udvidelsen af indenrigsterminalen mod øst vil minimere de miljømæssige gener.

3) Der vil være rigelig plads til at fastholde al passager- og fragthåndtering i nordområdet.

b) Ulemper

1) Den væsentligste ulempe i forbindelse med alternativ I er, at SAS hangarkomplekset adskilles fra operationsområdet, idet det bliver nødvendigt for flyene at krydse banesystemet, når de skal bevæge sig fra vedligeholdelsesanstælgene og til terminalområderne.

2) Flytningen af flykøkkenet til vestområdet vil i tid og penge fordyre betjeningen af flyene.

5. Fordele og ulemper ved alternativt forslag II.

a) Fordele

1) Dette forslag udelukker behov for at etablere en ny tværbane. Tilstrækkeligt areal kan tilvejebringes med henblik på den påkrævede udbygning uden at bekoste en ny tværbane.

2) Dette forslag tager som udgangspunkt, at SAS er den væsentligste operatør i Kastrup og at selskabet er det eneste der har et betydende hangarkompleks i lufthavnen. Bibeholdelsen af hangarkomplekset med den væsentlige operationelle aktivitet SAS repræsenterer (udenrigstrafikken) minimerer bane-krydsning og fremmer ekspeditionen af flyene.

3) Charter operationerne som helt er udenrigsorienterede fastholdes i udenrigsterminalen på samme måde som i alternativ I.

4) Håndtering af gods der transporteres af passagerfly kan udføres med mindre arealkrav i det kritiske nordområde.

5) Den foreslåede nylokalisering af indenrigsterminalen i vestområdet vil forbedre tilgængeligheden til banesystemet set i relation til den nuværende lokalisering.

6) Den nuværende indenrigsterminal kan fortsat anvendes mens den ny indenrigsterminal etableres.

b) Ulemper