

Via E-mail

### **Jordlejekontrakt**

I fortsættelse af mødet på dit kontor tirsdag den 26. juni 2008, skal vi hermed genfremsette anmodningen om, at få tilsendt udkast til en jordlejekontrakt på området mellem tidl. SAS commuter hangar og WFS, hvor vi agter at opføre en passagerterminal.

På vores møder med Lufthavnens udlejningsafdeling har vi fået tilsagn om, at området er ledigt. Vi ønsker fortsat at leje 60.000 m<sup>2</sup> (skitse over areal er tidl. udleveret fra jeres udlejningsafdeling) på vilkår som øvrige lejere i området har fået. Dette indebærer bl.a. en lejekontrakt med en løbetid på 30 år, der løbende forlænges.

Vi har forstået, at en mindre del (op til 14.000 m<sup>2</sup>) af de 60.000m<sup>2</sup>, muligvis på et senere tidspunkt skal bruges til forpladsareal, hvilket vi er indforstået med og vi forslår, at vi på dette tidspunkt i stedet får tildelt et tilsvarende areal umiddelbart på den anden side af kystvejen.

Vi ønsker at lejekontakten træder i kraft den 1. marts 2009, hvor byggeriet forventes opstartet.

Vi vil naturligvis sørge for, at alle formødne myndighedstilladelser er indhentet inden passagerterminalen sættes i drift.

Vi skal for god ordens skyld gøre opmærksom på, at vi har drøftet vore planer om at opføre en passagerterminal med konkurrencestyrelsen, der foreløbigt har udtalt, at planerne lyder spændende, at lufthavnen – naturligvis – er forpligtet til at overholde konkurrenceloven i forbindelse med de videre forhandlinger, og at styrelsen gerne vil holdes orienteret. Konkurrencestyrelsen er derfor cc på dette brev.



**Terminal**



Skulle der være spørgsmål til ovenstående er du meget velkommen til at kontakte os, ligesom vi er parate til med kort varsel at stille op til et uddybende møde.

Med venlig hilsen

Torben Thyregod  
Terminal A

CC:  
Konkurrencestyrelsen  
Nyrupsgade 30  
1780 København V

Torben Thyregod  
Terminal A  
Chr. IX's Gade 2, 4., tv.  
1111 København K

2. juli 2008

Jeg kvitterer hermed for modtagelsen af jeres brev af 1. juli 2008. Jeg ser det som en opfølgning på vores møde tirsdag d. 24. juni 2008, at I nu anmoder om at leje et areal i lufthavnens cargo-område.

Jeg har noteret, at Kren Erik Nielsen nu indgår i Terminal A projektet. Kren Erik Nielsen tog for nogle uger siden kontakt til lufthavnens udlejningsafdeling, hvor han på vegne af en ikke oplyst klient gav udtryk for eventuelt at ville leje et areal til logistik- og cargoformål. Et ønske om at anvende området til opførelse og drift af en passagerterminal ændrer naturligvis situationen på flere afgørende punkter.

Jeg forudsætter, at I udover det omtalte område også ønsker at anvende forplads, rulleveje og runways. Allerede derfor opstår der en række yderligere udfordringer, der skal gives svar på.

Vi vil derfor nu kigge nærmere på jeres anmodning, og vi vil hurtigst muligt vende tilbage til jer for at få afklaret, hvordan I ser på løsningen af udfordringerne, og for at få afklaret en eventuel videre proces.

Med venlig hilsen



Brian Petersen  
Adm. direktør



Torben Thyregod

Terminal A

Chr. IX's Gade 2, 4., tv.

1111 København K

9. juli 2008

Københavns Lufthavne A/S (CPH) modtog den 1. juli 2008 brev fra Terminal A vedrørende en påtænkt etablering af en passagerterminal i Kastrup Lufthavns cargoområde, herunder ønske om leje af grund til formålet. Vi har nu haft lejlighed til at studere oplægget, som det er præsenteret på Terminal A's hjemmeside.

Oplægget forholder sig ikke til en række meget væsentlige problemstillinger, som en eventuel realisering ville rejse vedrørende flyvepladsens basale funktion. Disse problemstillinger bør adresseres grundigt og fyldestgørende af Terminal A.

De væsentligste problemstillinger er navnlig følgende:

- **Flyvesikkerhed.** En eventuel kraftig forøgelse af flybevægelser til og fra cargoområdet vil betyde en kraftig stigning i antallet af krydsninger af aktiv landingsbane, hvilket opfattes som den væsentligste sikkerhedsrisiko i lufthavnen. En delvis reduktion af denne risiko vil kunne opnås ved etablering af nye rulleveje mv., en investering i størrelsesorden 50-100 mio. kr. Hvordan forholder Terminal A sig hertil?
- **Standpladskapacitet.** Den omfattende og voksende flycargotrafik på området er vigtig for dansk erhvervsliv. Den nuværende cargotrafik anvender standpladskapacitet intensivt i tidsrummet 20.00 til 08.00. Dermed vil der være sammenfald med en eventuel passagertrafik, der kræver betydelig standpladskapacitet fra ca. 06.00 morgen til 23.00 aften. Ligeledes vil der ikke være plads til natparkering af et baseret flyselskabs flåde. Dette vil enten kræve anlæg af et antal nye standpladser (en investering i størrelsesorden 80-120 mio. kr.) eller afvisning af flycargotrafik fra det område, der gennem flere år er udviklet specielt til formålet. Hvordan forholder Terminal A sig til standpladskapaciteten i området, herunder investeringer i en udvidelse af standpladskapaciteten?
- **Security.** Airside-delen af terminalen samt forplads og standpladser skal etableres som CSRA (Critical part of Security Restricted Area), i princippet lige som CSRA-området ved terminal 1, 2 og 3. Dette vil dels kræve betydelige investeringer på flyvepladsens område, dels udgøre en problematisk barriere for såvel cargooperationen som den vigtige og konstante trafik (catering mv.) gennem området. Terminal A bedes venligst redegøre for eventuelle overvejelser vedrørende etablering og konsekvenser af CSRA.

- **Passagersikkerhed.** Ifølge oplægget skal passagererne gå fra terminalen over en kraftigt trafikeret vej til standpladserne, hvor flyene vil være parkeret skråt til turn-in, turn-out. Der forekommer at være betydelige sikkerhedsmæssige risici forbundet med dette, herunder jetblast. Terminal A bedes venligst redegøre for eventuelle overvejelser vedrørende passagersikkerheden.
- **Trafiksituationen.** En etablering af en passagerterminal ved kystvejen i Østområdet vil kunne skabe meget væsentlige trafikale problemer i området, hvor vejanlæggene langt fra er dimensioneret til at kunne håndtere denne type trafik. Da dette ville udgøre et betydeligt logistisk problem, som vil kunne ramme de etablerede lufthavnsrelaterede virksomheder i området, bedes Terminal A redegøre for overvejelser om løsningsmuligheder samt status for dialogen med Tårnby kommune herom.

Der vil naturligvis være andre betydelige udfordringer forbundet med en konvertering af cargoområdet til et nyt passagerområde. Når Terminal A har redegjort for overvejelserne vedrørende ovennævnte forhold, er CPH indstillet på at indgå i en mere detaljeret dialog om øvrige elementer.

CPH har modtaget kopi af Statens Luftfartsvæsens brev af 8. juli til Terminal A. Heraf fremgår, at SLV ligeledes forudsætter at Terminal A og CPH i fællesskab afklarer forhold i relation til flyvesikkerhed, trafikafvikling, baneanlæg og kapacitet, jf. luftfartslovens § 57 og 60.

CPH ser frem til at modtage Terminal A's redegørelse vedrørende disse væsentlige problemstillinger.

Med venlig hilsen



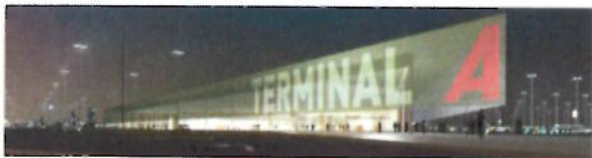
Brian Petersen  
Adm. direktør

Kopi:

Statens Luftfartsvæsen

Konkurrencestyrelsen





Københavns Lufthavne A/S  
Lufthavnsboulevarden 6  
2770 Kastrup  
Att.: Adm. dir. Brian Petersen

Dato: 16. juli 2008  
E-mail: info@terminal-a.dk

Via E-mail

### **Jordlejekontrakt**

Kære Brian Petersen,

Tak for dit brev af 9. juli 2008, som vi vælger at se som et tegn på en seriøs behandling af Terminal A fra Københavns Lufthavne A/S's (CPH) side.

Du oplister en række forhold, der kræver afklaring. Vi kunne ikke være mere enige, hvilket også er årsagen til, at vi nu flere gange har efterlyst at få igangsat en egentlig dialog med CPH. Vi finder, at den rigtige vej frem er en direkte dialog (i form af en møderække) mellem parterne, som vi hermed endnu engang vil opfordre CPH til at initiere.

En række af de forhold du nævner vedrører CPH's operationelle område, hvorfor det virker helt forkert, når du sidst i brevet nævner, at først når Terminal A har redegjort for disse – i øvrigt ikke særligt specificerede – forhold, er CPH klar til at indlede en egentlig dialog. Den rækkefølge giver ikke god mening.

At CPH allerede nu, og alene med udgangspunkt i vores hjemmeside, kan se omfanget af de operationelle udfordringer, synes noget præmaturligt, idet Terminal A endnu ikke selv til fulde kender det kommende trafikmønster og -omfang.

Terminal A anerkender, at CPH givetvis i forbindelse med den kapacitetsudvidelse, som Terminal A vil medføre, vil få brug for at lave tilpasninger af forskellige forhold. Tilpasninger, vi meget gerne vil bidrage med løsningsforslag til og som bestemt ikke er uoverskuelige - hvor der er vilje, er der som bekendt vej!



For at finde ud af hvilke udfordringer CPH operationelt måtte stå overfor er det vigtigt, at CPH først tilkendegiver at være indstillet på at give Terminal A en jordlejekontrakt på samme vilkår, som gælder for andre operatører i området. Først herefter kan Terminal A komme videre med forhandlinger med flyselskaberne og myndighederne og få fastlagt det endelige kapacitetsbehov. Vi skal derfor endnu en gang opfordre CPH til at fremsende udkast til lejekontrakt.

Hvorom alting er, vil vi i det følgende gerne give vores overordnede bud på de udfordringer, som du i dit brev ser i forbindelse med etableringen af Terminal A.

Helt overordnet antager vi, at CPH selv ligger inde med planer, overvejelser og løsninger i forbindelse med den kapacitetsudvidelse, der er nødvendig for, at CPH kan nå sit eget strategiske mål om at nå et passagertal på 30 mio. passagerer allerede i 2015. Dette svarer til en forøgelse af antallet af passagerer på godt 8 mio. i forhold til i dag. Til sammenligning udgør det samlede antal passagerer, der flyver med lavprisselskaber, i dag ca. 3 mio.

## **Flyvesikkerhed**

Vi finder, at det flyvesikkerhedsmæssigt er nødvendigt, at CPH ser på en løsning for at undgå, at flytrafik skal krydse en aktiv bane. Alene det forhold, at CPH selv hævder, at fragttrafikken er "omfattende og voksende", må betyde, at CPH allerede i dag er i gang med at finde løsninger på, hvordan man undgår, at fragttrafik skal krydse en aktiv bane, således som det foregår i dag.

Vi forstår dit afsluttende spørgsmål som et spørgsmål om, hvorvidt Terminal A vil bidrage økonomisk til CPH's kapacitetsudvidelser vedrørende den centrale infrastruktur (baner, rulleveje etc.). I udgangspunktet vil Terminal A ikke afvise en nærmere dialog herom. Vi er dog umiddelbart overraskede over, at CPH ønsker bidrag til kapacitetsudvidelser vedrørende netop den centrale infrastruktur, som CPH jf. lov om lufthavnen har ansvaret for, og som jo betales via CPH's opkrævning af startafgifter hos luftfartsselskaberne.

## **Standpladskapacitet**

Vi kender, som tidligere nævnt, endnu ikke trafikmønstret eller størrelsen heraf og ved derfor ikke, hvor CPH ser udfordringerne. Terminal A har svært ved at forholde sig til CPH's anslåede omkostninger for en udbygning af standpladserne i området, da de påståede behov hverken er kvantificerede eller begrundede.





Når Terminal A har indgået aftaler med flyselskaberne, og trafikmønstret og omfanget heraf ligger mere fast, finder vi det helt naturligt - i en dialog med CPH - at diskutere omfanget af nødvendige kapacitetsudvidelser i området, således at såvel cargo- som den passagertrafik, vi ønsker afviklet direkte fra området, kan afvikles.

En evt. flytning af nogle fly til områdets standpladser vil samtidig udvide kapaciteten i den øvrige del af lufthavnen og dermed være med til at minimere ventetid for ledige standpladser.

## **Security**

Der er, som vi ser det, flere løsninger på CSRA problematikken. At finde den optimale løsning kræver en nærmere dialog med CPH og myndighederne. Mindst én af de mulige løsninger, vi ser, kunne samtidig løse CPH's nuværende problemer om lange ventetider ved den såkaldte "gazastribe".

Myndighederne vil som bekendt først indlede en dialog herom, når CPH har tilkendegivet at ville give Terminal A adgang til området.

## **Passagersikkerhed**

Det er korrekt, at én af overvejelserne i forbindelse med at søge at nedbringe turnaroundsiden for flyselskaberne har været at se på en såkaldt turn-in / turn-out konfiguration af standpladserne (ligesom det er tilfældet ved Terminal 1), således at man undgår benyttelsen af push-back traktorer.

I så tilfælde skulle det ske ved at opsætte blastfences, som det sker i andre dele af lufthavnen. I tilknytning hertil skulle der etableres et reguleret lyskryds med fodgængerovergang (evt. i forbindelse med et bomanlæg).

En anden løsning er anvendelsen af busser til og fra Terminalen. Under alle omstændigheder vil en del af afgangene skulle foregå med bus til fly på remote standpladser.

## **Trafiksituationen**

CPH etablerede, efter at landside infrastrukturen i lufthavnen var lavet (dvs. kystvej og rundkørsler), 2 store parkeringspladser (P15 og P17) med i alt over 2000 P-





pladser. Dvs. at der allerede i dag er en ikke ubetydelig trafik til området, hvilket den eksisterende infrastruktur har absorberet.

Når Terminal A står klar, vil en del af trafikken forventeligt alene være en forlængelse af køreruten fra P15/P17 til Terminal A.

Derudover må vi afvente det endelige trafikmønster og -omfang jf. tidligere og i forbindelse med den nødvendige supplerende lokalplan også lave en sædvanlig trafikanalyse for at se om, og i givet fald, hvilke tiltag der måtte være nødvendige.

Sluttelig ser vi ikke vort terminalprojekt som en konvertering af cargoområdet til et passagerområde. Det nuværende cargoområde har allerede en del terminaler liggende, og vores terminal vil blot være endnu én i rækken. Denne gang dog en passagerterminal.

Vi kan ikke se, at der er noget til hinder for, at såvel cargo- som passagertrafikken kan udvikle sig i området, der er flankeret af yderligere 420.000 m<sup>2</sup> ubebygget areal.

Og selvom Cargo voksede fra at udgøre 6,4% af de samlede operationer i 2006 til 6,7 % i 2007, er det fortsat lavprissegmentet, der har den absolut mest markante vækst i CPH – fra 1,2 mio. passagerer i 2004 til 3,0 mio. passagerer i 2007.

Vi finder, at det er helt nødvendigt, at der gives plads til, at Terminal A kan operere i Københavns Lufthavn i Kastrup, således at vi kan supportere og udbygge den kraftige vækst, der er i point-to-point trafikken.

Vi ser frem til en snarlig egentlig dialog og skal som sagt endnu engang venligst bede om at få tilsendt udkast til jordlejekontrakt for det pågældende område.

Med venlig hilsen

Mogens Kornbo  
CEO, Terminal A

CC:  
Konkurrencestyrelsen  
Statens Luftfartsvæsen

Mogens Kornbo  
Terminal A  
Chr. IX's Gade 2, 4.tv.  
1111 København K

17. juli 2008

Københavns lufthavne A/S (CPH) har i forlængelse af vort brev af 9. juli 2008 afventet Terminal A's redegørelse for nogle af de meget væsentlige problemstillinger vedrørende en påtænkt etablering af en passagerterminal i Kastrup lufthavns cargoområde. Som anført i brevet af 9. juli 2008 vil et sådant projekt umiddelbart kunne skabe betydelige problemer med hensyn til flyvesikkerheden, standpladskapaciteten og dermed forholdene for cargo, security-konceptet, passagerernes sikkerhed i cargoområdet samt trafiksituationen på kystvejen mv.

CPH modtog den 16. juli 2008 et nyt brev fra Terminal A, som i nogen grad forholder sig til visse af de rejste problemstillinger. Vi må dog konstatere, at Terminal A endnu ikke er fremkommet med en egentlig besvarelse på problemstillingerne. CPH ser på de anførte problemstillinger med en meget stor grad af seriøsitet, og det samme må kunne forventes af et potentielt kommende driftsselskab.

Der angives eksempelvis ingen konkrete løsninger på en række af de helt essentielle flyvesikkerhedsproblemer, som en kraftig forøgelse af antal krydsninger af aktiv landingsbane ville medføre. Tilsvarende synes Terminal A ikke at have inddraget det vigtige forhold, at de eksisterende banekrydsninger til/fra cargoområdet altovervejende foregår om natten, hvor trafikintensiteten er lav. Et yderligere eksempel er spørgsmålet om passagersikkerheden, hvor Terminal A forestiller sig sydøstområdets vigtigste transportvej spærret med lyskryds og fodgængerovergang midt i en igangværende cargo-, passager-, catering- og handlingoperation. Dette løsningsforslag forekommer at være noget urealistisk og mindre seriøst.

Selv om brevet fra Terminal A kun i begrænset omfang adresserer de rejste problemstillinger, rummer det alligevel en interessant pointe omkring finansieringen af de betydelige investeringer, som en evt. etablering af lavpristerminalen i cargoområdet ville medføre inde på flyvepladsens område. Som det ganske rigtigt er anført i brevet, finansieres CPH's nødvendige investeringer på flyvepladsen (standpladser, rulleveje, baner mv.) via opkrævning af startafgifter fra flyselskaberne. Dette betyder, at flyveplads-investeringer op mod cargoområdet, som i givet fald skulle ske for at muliggøre Terminal A, i sidste ende skal betales af alle flyselskaber, som således får en meromkostning grundet dette brud med flyvepladsens basale masterplan. CPH noterer, at Terminal A-investorgruppens afkast, som er baseret på de isolerede terminal- og parkeringsaktiviteter, i realiteten skal subsidiere af alle flyselskaberne, hvad enten de benytter den nye terminal eller ej.

CPH noterer sig Terminal A's synspunkt, hvorefter lavprissegmentet bør prioriteres frem for cargoaktiviteterne med den begrundelse, at lavpris har en markant vækst. CPH er enig i, at lavpristrafikken fortsat har et stort vækstpotentiale, og at det er relevant at udvikle CPH's evne til at understøtte dette segment. Det forekommer dog stærkt uhensigtsmæssigt, at dette skulle ske ved at ændre det allerede dedikerede og velfungerende cargo-område til et blandet



passager/cargo-område, hvorved cargotrafikken får forringet sine vilkår. Blandt andet grundet de operationelle hindringer, som etableringen af et passager-securitykoncept i området ville betyde. Hertil kommer, at arealet, hvor Terminal A påtænkes etableret, er det bedst egnede areal med den af cargovirksomhederne meget eftertragtede landside/airside grænse. Arealet vil således være meget efterspurgt til cargoaktiviteter, og det vil være et tilbageslag for den hidtidige – og vellykkede – cargostrategi, hvis dette område anvendes til et helt andet formål.

CPH skal fortsat opfordre til, at Terminal A seriøst forholder sig til de vigtige problemstillinger om flyvesikkerhed og safety, som CPH rejste i brevet af 9. juli. Desuden bedes Terminal A redegøre nærmere for de nævnte problemstillinger vedrørende finansieringen af meromkostningerne for det samlede lufthavnssystem samt forringelsen af vilkårene for cargotrafikken. Først herefter vil der efter CPH's opfattelse være basis for et konstruktivt opfølgende møde.

I forventning om at modtage de ubedte redegørelser skal vi tentativt foreslå et møde medio august 2008. Vi må dog understrege, at før der foreligger en afklaring af de rejste problemstillinger, vil der naturligvis heller ikke være basis for hverken at vurdere/drøfte en eventuel udleje af denne del af cargoområdet eller andre kommercielle forhold.

Med venlig hilsen



Brian Petersen  
Adm. direktør

cc:  
Statens Luftfartsvæsen  
Konkurrencestyrelsen



Københavns Lufthavne A/S  
Lufthavnsboulevarden 6  
2770 Kastrup  
Att.: Adm. dir. Brian Petersen

Dato: 14. august 2008  
E-mail: Mogens@terminal-a.dk

Via E-mail

### **Jordlejekontrakt**

Kære Brian Petersen,

Vi vil gerne bringe i venlig erindring, at du i dit brev af 17. juli 2008 har lagt op til et møde med Terminal A medio august d.å.

Vi vil gerne i den forbindelse foreslå følgende mødedatoer:

Tirsdag den 19. august 2008 kl. 10.00, onsdag den 20. august 2008 kl. 10.00 eller torsdag den 21. august 2008 kl. 13.00.

Vi foreslår, at der til dette indledende første møde afsættes 2 timer og at agendaen bl.a. indeholder følgende emner:

- Gennemgang af projektet v/ Terminal A
- Projektets udfordringer og løsningsmuligheder v/ CPH og Terminal A
- Gennemgang af principperne i Jordlejekontrakten v / CPH
- Organisering fremadrettet – herunder myndighedskontakt v/ CPH og Terminal A
- Evt.

Vi beder venligst CPH fremsende os relevant materiale på forhånd.

Til orientering kan det oplyses, at fra Terminal A's side deltager Torben Thyregod, bestyrelsesformand – Hans Christian Stigaard, COO samt undertegnede.





**Terminal**



Såfremt CPH ikke skulle kunne på nogle af de foreslåede tidspunkter, er Terminal A åbne for andre forslag. Vi ser frem til at høre fra dig snarest.

Med venlig hilsen

Mogens Kornbo  
CEO, Terminal A

CC:  
Konkurrencestyrelsen  
Statens Luftfartsvæsen



Københavns Lufthavne A/S

Box 74  
Lufthavnsboulevarden 6  
2770 Kastrup

Telefon 32 31 32 31  
Fax 32 31 31 32

E-mail: [cph@cph.dk](mailto:cph@cph.dk)  
WWW: <http://www.cph.dk>

CVR nr. 14 70 72 04

Mogens Kornbo  
Terminal A  
Chr. IX's Gade 2, 4., tv.  
1111 København K

14. august 2008

Tak for brev af d.d. Jeg må meddele, at vi ikke med så kort varsel har praktisk mulighed for at sætte et møde op som foreslået. Relevante kalendere er hårdt booket for den næste uge.

Samtidig må jeg erindre om, at baggrunden for forslaget om et tentativt mødetidspunkt var en forventning om, at Terminal A forinden havde redegjort for en række afgørende forhold, jfr. vort brev af 17. juli 2008. Jeres brev af 18. juli 2008 rummer ikke svar på de rejste problemer, og det er derfor fortsat en forudsætning for et konstruktivt møde, at der forinden foreligger et substantielt input fra jeres side.

I forventning om, at dette vil ske, søger vi nu praktisk at finde et tidspunkt sidst i den næstfølgende uge, hvis dagsorden i sagens natur vil afhænge af, hvad vi forinden måtte modtage fra Terminal A.

Jeg vender snarest muligt tilbage med et forslag til mødetidspunkt.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'B. Petersen', is written over a light blue horizontal line.

Brian Petersen  
Adm. direktør

Kopi:

Statens Luftfartsvæsen  
Konkurrencestyrelsen





Københavns Lufthavne A/S  
Lufthavnsboulevarden 6  
2770 Kastrup  
Att.: Adm. dir. Brian Petersen

Dato: 15. august 2008  
E-mail: Mogens@terminal-a.dk

Via E-mail

### **Jordlejekontrakt**

Kære Brian Petersen,

Tak for dit brev af gårs dato.

Jeg er uforstående overfor, at I mangler svar på visse spørgsmål, (uden at disse dog fra jeres side er særligt præcist angivet). Jeg tillod mig at antage, at da vi ikke havde hørt noget fra jer siden vort brev af 18. juli 2008, var de svar vi havde sendt tilstrækkeligt fyldestgørende for indeværende.

På nuværende tidspunkt, hvor vi som bekendt ikke kender det endelige omfang af den kommende brug af Terminal A, trafikprogrammet mv., er det selvsagt ikke muligt at give detaljerede svar på udfordringer, vi ikke kender omfanget af.

Må jeg samtidig venligst gøre opmærksom på, at en række af de operationelle spørgsmål du stiller os, er forhold CPH er ansvarlige for og burde besidde ekspertisen til at løse.

For nylig kunne vi læse, at endnu en terminaloperatør, FedEx, ville komme til at operere ud af Københavns Lufthavn. Stiller I en sådan operatør samme type spørgsmål og beder en sådan operatør redegøre for f.eks. flysikkerheden i lufthavnen?

For at løse de udfordringer der måtte være, må man for det første kende udfordringen i detaljer og dernæst være i besiddelse af det tekniske/statistiske grundlag for at løse disse. Vi har grundlaget for at løse disse udfordringer i form af vor mangeårige



**Terminal**



lufthavns erfaring, men det er CPH, der har tilgang til de nødvendige regelsæt, kortmateriale, statistikker mv., der også skal til for at løse udfordringerne.

Som tidligere nævnt ser vi frem til et konstruktivt møde med CPH, hvor vi i fællesskab kan diskutere udfordringer og løsninger og aftale organiseringen af opgaven, hvor vi meget gerne deltager – også gerne tager teten – på alle de områder, hvor CPH kan tillade det.

Hvorom alting er, vil jeg gerne igen opfordre CPH til at fremsende Terminal A en jordlejekontrakt i udkast, idet denne ikke har nogen sammenhæng med de operationelle udfordringer, der måtte være, men blot vil give os muligheden for at være bedst muligt forberedte til mødet i næstkommende uge.

Vi ser frem til at høre fra dig om en mødedato.

Med venlig hilsen

Mogens Kornbo  
CEO, Terminal A

CC:  
Konkurrencestyrelsen  
Statens Luftfartsvæsen





Københavns Lufthavne A/S

Box 74  
Lufthavnsboulevarden 6  
2770 Kastrup

Telefon 32 31 32 31  
Fax 32 31 31 32

E-mail: [cph@cph.dk](mailto:cph@cph.dk)  
WWW: <http://www.cph.dk>

CVR nr. 14 70 72 04

Mogens Kornbo  
Terminal A  
Chr. IX's Gade 2, 4., tv.  
1111 København K

28. august 2008

Den 24. juni 2008 blev Københavns Lufthavne A/S af repræsentanter for Terminal A orienteret om investorgruppens hensigt om at opføre en lavpristerminal på et areal i lufthavnens cargoområde, der forudsattes udlejet til investorgruppen.

Dette gav som bekendt anledning til en korrespondance, jfr. særlig breve herfra af 9/7 og 17/7 2008. CPH peger heri på en række grundlæggende og projektspecifikke problemstillinger af bl.a. sikkerheds- og kapacitetsmæssig natur med afgørende indflydelse på lufthavnens drift og fortsatte udvikling. CPH modtog imidlertid ikke input af en karakter, som må forudsættes af et potentielt kommende driftsselskab. Med forventning om nu at modtage sådanne substantielle input, indkaldte CPH herefter til et møde om sagen dd., jfr. vort brev af 14/8 2008.

Efter dette møde må CPH konstatere, at der ikke fra investorgruppens side er præsenteret et oplæg, der reelt indeholder bud på løsning af de væsentlige problemområder, herunder for den nuværende og fremtidige cargo trafik såvel som for en række operationelle, sikkerhedsmæssige og kapacitetsmæssige problemer for den samlede lufthavn.

Med henvisning hertil ser CPH derfor ikke mulighed for at gå videre i drøftelserne med investorgruppen.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'B. Petersen', is written over a light blue horizontal line.

Brian Petersen  
Adm. direktør

Kopi:  
Statens Luftfartsvæsen  
Konkurrencestyrelsen