

på grund af højden af jetmaskinernes haleror uden ændring benyttes til disse maskiner.

Det er derfor tanken at udvide den nuværende hangar III, eventuelt også hangar II, ved tilbygning med tilstrækkelig højde, ligesom de fornødne værksteder og kontorlokaler tænkes opført i direkte tilknytning til hangaren. Udvidelsen af hangaren medfører en tilsvarende udvidelse af forpladsen foran denne med tilhørende rullebane samt endvidere udførelse af kloak- og vejarbejder.

Omkostningerne ved disse anlæg anslås at udgøre i alt 8 300 000 kr.

De nuværende hangarer og værksteder er udlejet til SAS for en leje, der er beregnet at skulle give dækning for udgifterne til drift, forrentning og afskrivning. Denne lejeaftale agtes til sin tid ændret således, at der tilvejebringes dækning for den yderligere investering.

d) Udvidelse af kraftvarmecentralen m. v.

Udbygningen af lufthavnen vil stille så store krav til forsyningerne af varme, kraft og lys, at de ikke vil kunne dækkes af de nuværende anlæg.

Havnens kraftvarmecentral foreslås derfor udvidet, 2 nye transformatorer anbragt på flyvepladsens areal samt kabler nedlagt, alt til en anslået udgift af 4 400 000 kr.

e) Supplerende anlæg og foranstaltninger m. v.

Diverse udgifter i forbindelse med udbygningen anslås til 3 800 000 kr.

Herunder falder erstatning i forbindelse med nedlægning af Amagerbanen, materiel til brandvæsenet (500 000 kr.), renholdelses- og rydningsmateriel (800 000 kr.), og interne vejanlæg 1 500 000 kr.).

Med hensyn til erstatning i forbindelse med nedlægning af Amagerbanen bemærkes, at arealerne i 1946 i det væsentlige er eksproprierede i forbindelse med en dengang påtænkt udvidelse af lufthavnen, som ikke blev gennemført. Erstatningen er derimod endnu ikke fastsat.

De samlede udgifter til den omhandlede tekniske udbygning af lufthavnen anslås herefter at ville udgøre:

a) Forlængelse af startbaner m.v. og anlæg af rullebaner	ca. 49,4 mill. kr.
b) Udbygning af sikringstjenesternerne	10,3 - -
c) Hangar- og værkstedsudvidelser	8,3 - -
d) Udvidelse af kraftvarmecentralen m. v.	4,4 - -

e) Supplerende anlæg og foranstaltninger m. v. ca. 3,8 mill. kr.

I alt . . . ca. 76,2 mill. kr.

Til § 2.

Da man i sin tid projekterede den nuværende hovedbygning på Københavns lufthavn, der blev taget i brug i 1939, var det ikke muligt at forudse den stærke stigning i lufttrafikken, der indtrådte i årene efter den 2. verdenskrig.

Bygningen er derfor i takt med den voksende passagermængde udvidet flere gange, senest i 1954. Allerede ved projekteringen af denne udvidelse var luftfartsmyndighederne klar over, at bygningen ikke uden uforholdsmæssige — og til dels spildte — omkostninger ville kunne udvides til at gøre fyldst i mere end højst 5 år, og at en ny bygning derfor måtte stå færdig i 1959-60. Udgifterne til udvidelsen blev derfor søgt begrænset mest muligt.

I 1952 blev der af ministeriet for offentlige arbejder nedsat et udvalg med den opgave at udarbejde planer til en ny hovedbygning, og på tillægsbevillingsloven for finansåret 1953-54 blev der stillet et beløb på 275 000 kr. til rådighed til skitseprojektering af en ny bygning. På forslaget til tillægsbevillingslov for finansåret 1956-57 og på forslag til finanslov for finansåret 1957-58 er der søgt stillet yderligere henholdsvis 460 000 kr. og 735 000 kr., i alt 1 195 000 kr., til rådighed til detailprojektering.

Skitseprojekteringen af den ny hovedbygning blev tilendebragt i 1956, og projektet er tiltrådt af det nedsatte udvalg og godkendt af ministeriet for offentlige arbejder.

Ifølge projektet er det tanken at opføre et bygningskompleks bestående af en ekspeditionsbygning for passagerer, en restaurationsbygning, en bygning til sikkerhedstjenesterne med flyveledertårn, en havnegård, en bygning for SAS's kabineservice og en garagebygning for SAS.

Ved projektets udarbejdelse har man tilsigtet, at de projekterede bygninger uden udvidelser eller ændringer skal kunne betjene den trafik, der på grundlag af de foreliggende prognoser må skønnes at komme i tiden indtil 1969-70.

Man har endvidere tilsigtet at opnå den størst mulige flexibilitet, således at det vil være muligt at omlægge passagerekspeditionen i takt med stigningen i passagermængden og efter 1970 at foretage til den tid påkrævede udvidelser for mindst mulige udgifter.

Man har fremdeles haft for øje at projektere bygningerne således, at der opnås størst mulige indtægter for staten i form af afgifter fra butikker, restauranter og reklamevirksomheder.