

Afgiften af restauranter og butikker m. v. har i finansårene 1951-52, 1952-53, 1953-54, 1954-55 og 1955-56 indbragt henholdsvis 183 770 kr., 214 253 kr., 231 983 kr., 322 073 kr. og 418 518 kr.

Det må anses for givet, at disse afgifter vil stige mindst i takt med stigningen i passagermængden.

Man har endelig ved projektets udformning lagt vægt på også i fremtiden i videst mulige omfang at anvende de eksisterende bygninger.

Disse vil i første omgang blive søgt bevaret som kontorlokaler for luftfartsmyndighederne, SAS og fremmede luftfartsselskaber samt de stadig flere og mangeartede virksomheder, som har mere eller mindre direkte tilknytning til luftfarten. De nuværende restaurationslokaler tænkes indrettet til kantine for en del af personalet på havnen.

Bygningerne vil i øvrigt i den sidste del af deres levetid kunne gøre god fyldest som lager og værkstedslokaler.

Bygningernes placering.

Det projekterede bygningskompleks vil lige som den nuværende bygning blive placeret på flyvepladsens nordside, jfr. bil. 3.

Den sydligste del af det benyttede areal skal tjene som opstillingsplads (forplads) for flyvemaskinerne, når disse er under ekspedition. Da der ikke er mulighed for senere udvidelse af det areal, der afsættes hertil, må der reserveres plads til et antal opstillede maskiner, som svarer til, hvad flyvepladsen højst kan betjene. Dette er af luftfartsdirektoratet skønnet at blive ca. 35, svarende til ca. 90 starter og landinger i en time.

Det egentlige byggeareal, som herefter får sin sydgrænse 570 m nord for startbane 09-27's midtlinie, får en dybde af gennemsnitlig omkring 200 m og bliver på ca. 22 ha.

Herpå placeres bygningerne med front mod syd ud for skæringen mellem den nuværende Lufthavnsvej og Amagerbanen. På arealet anlægges endvidere tilkørselsveje til den nye lufthavnsvej og parkeringspladser.

Den nuværende Lufthavnsvej nedlægges og inddrages delvis i det nye forpladsareal.

Bygningernes kapacitet.

Som foran nævnt er bygningerne projekteret til uden udvidelser at gøre fyldest i tiden indtil 1970 eller til at betjene indtil 2 mill. passagerer om året.

Fra de tjenester og institutioner, som skal have til huse i bygningerne, er indhentet oplysninger om,

hvilken plads man mener at måtte råde over i forhold til denne trafik.

På dette grundlag er det samlede pladsbehov opgjort til ca. 77 000 m² bruttoetageareal.

Det antal personer, som påregnes at ville blive beskæftiget i bygningerne, anslås til ca. 2 250 mod nu ca. 1250.

Principperne for projektet.

Ved projekteringen har man særlig lagt vægt på følgende forhold:

Ekspeditionen af passagerer og bagage skal kunne afvikles gnidningsløst, så hurtigt som muligt og med anvendelse af mindst muligt personale.

Man har herved haft passagerernes bekvemmelighed for øje og deres ønske om ikke at tilbringe mere af rejsetiden end rimeligt i lufthavnen. Endvidere har man haft for øje, at nedsat ekspeditionstid for den enkelte passager mindsker kravet til bygningernes størrelse.

Da lufttrafikken ikke endnu, hverken teknisk eller organisatorisk, har fundet sin endelige form, og der derfor stadig sker ændringer på begge områder, som medfører krav til forandringer af bygninger og anlæg, vil en bygningsstruktur, som tillader at sådanne krav let imødekommes, være mest økonomisk. Ændringer i bygningernes indretning bør følgelig kunne ske let og uden dybtgående bygningsmæssige indgreb. Den størst mulige del af bygningerne må derfor bestå af elementer, der er lette at flytte.

Det bør endvidere være muligt med få ændringer at udvide bygningerne, og uden at den daglige benyttelse herved hindres. Dette søges opnået ved at dele bygningerne op i afsnit eller fløje, som hver betjener sin kategori af de virksomheder, som skal rummes deri, såsom passagerekspedition, sikrings-tjenester og restaurationsvirksomhed. Disse afsnit må dernæst placeres således, at de kan udvides, uden at udvidelserne berører andre afsnit og indrettes således, at udvidelserne i det væsentlige kan ske som tilføjelser, uden væsentlige indgreb i de oprindelige bygningsafsnit.

Med den voksende trafik, der medfører, at flere flyvemaskiner samtidig skal stå opstillet til ekspedition på forpladsen, bliver beskyttelsen af passagererne på deres vej fra bygning til maskine, mod vejrliget og mod ulykker, et stadig større problem.

Ved projektets udformning har man valgt at føre passagererne ud til maskinerne ad lukkede korridorer, der som fingre stråler ud fra bygningen.

Man har endelig søgt at imødekomme offentlighedens interesse i adgang til at iagttage livet på